

新規事業採択時評価結果（令和3年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業の概要

事業名	一般国道464号 北千葉道路（市川・松戸）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：千葉県市川市堀之内 至：千葉県市川市大町	延長	3.5 km		
事業概要	一般国道464号北千葉道路（市川・松戸）は、沿線地域の慢性的な交通混雑緩和や交通事故の削減、地域振興を支援する規格の高い道路ネットワークの強化を目的とした千葉県市川市堀之内から千葉県市川市大町までの延長3.5kmの道路事業である。				
事業の目的、必要性	当該区間整備により交通容量を確保し、周辺道路の渋滞緩和及び東京外環と直結する自専道ネットワークの形成による、首都圏へのアクセス性向上、走行の安全向上、高速道路へのアクセス向上による企業誘致の促進などの地域産業の支援に寄与する。				
全体事業費	約1,900億円	計画交通量	専用部 約15,300台/日 一般部 約12,100~33,200台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	3.6	総費用 1,418億円 (事業費:1,346億円 維持管理費:72億円)	総便益 5,131億円 (走行時間短縮便益:4,940億円 走行経費減少便益:186億円 交通事故減少便益:4.9億円)	基準年 令和2年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=3.5 (交通量 -10%)	B/C=3.8 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=3.3 (事業費 +10%)	B/C=3.8 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C=3.3 (事業期間 +20%)	B/C=4.0 (事業期間 -20%)		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	・北千葉道路の全線整備により成田空港と都心方面を結ぶ輸送の安定性が向上。 ・交通が転換し、国道464号の渋滞が緩和。 【混雑度（松戸隧道～高塚十字路）】 現況：1.13⇒整備後：0.89(約2割改善) ・首都圏の各方面とのアクセス性が向上。 【所要時間】 高塚十字路交差点～京葉JCT 現況：20分⇒整備後：6分(14分短縮) 高塚十字路交差点～三郷JCT 現況：21分⇒整備後：10分(11分短縮)	
		事故対策	◎	・渋滞緩和により、渋滞を要因の一つとして発生していた追突事故が減少 【追突事故件数（松戸隧道～高塚十字路）】 現況：38件/4年⇒整備後：32件/4年(約2割減少)	
		歩行空間	—	・注目すべき影響はない。	
		住民生活	—	・注目すべき影響はない。	
	社会全体への影響	地域経済	◎	・高速道路アクセスが向上し、円滑な移動が図られることで企業誘致を支援。 【企業誘致が期待される地域面積の割合（沿線4市のIC15分圏域）】 現況：41%⇒整備後：54%(13%改善)	
		災害	—	・注目すべき影響はない。	
環境		—	・注目すべき影響はない。		
	地域社会	—	・注目すべき影響はない。		
事業実施環境	◎	・都市計画決定手続き完了（S44）、都市計画変更手続き完了（R3.1） ・千葉県知事等より北千葉道路（市川・松戸）の早期事業化を要望。			

関係する地方公共団体等の意見
 【千葉県知事】
 北千葉道路(市川・松戸)については、本線トンネルは延長約1.1km、最大土被り約18mの2連2層BOXカルバートの大規模断面の施工となること、また、施工に際して、地下水位が高い箇所では、地下水流動阻害対策工が必要となることや国分川との下越し交差施工となり、河川の切り回しが必要となることなどから、高度な技術力を活用することにより事業実施が可能になると取りまとめられたことから、直轄による権限代行事業の実施をお願いいたします。本県といたしましては、本事業を進める上で必要となる関係機関との協議や地元調整、施工ヤードを含めた用地の確保について、関係市との協力体制を整え、積極的に支援してまいります。また、地元住民の理解を醸成するための広報活動などを継続して実施していくとともに、地域の利便性向上につながる施設設備などについては、関係市と調整してまいります。
 事業の実施にあたりましては、可能な限りコスト削減を図り、専用部については、有料道路事業の活用による早期完成を図るとともに、北千葉道路の一日も早い全線開通に向けて、市川市から船橋市までの約11.5kmについても早期に事業化されるよう特段のご配慮をお願いいたします。なお、有料道路事業の活用の際の道路利用者の理解を醸成するための取り組みなどにも協力してまいります。また、北千葉道路は、東京外かく環状道路と成田国際空港を最短で結ぶ道路であることから、全線の直轄編入をお願いいたします。
 北千葉道路の早期整備に向けて、本県として最大限取り組んでまいります。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 ・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
 ・費用対便益：便益が費用を上回っている。
 ・手続きの完了：都市計画決定手続き完了（S44）、都市計画変更手続き完了（R3.1）

採択の理由

費用便益比が3.6と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、当該区間の渋滞緩和や地域経済等への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

新規事業採択時評価結果（令和3年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
北千葉道路（市川・松戸）の整備により、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの形成による救援活動・物資輸送に寄与するものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 災害時には、松戸市と防災協定を締結している松戸駐屯地が地域の防災上重要な施設となるため、人員・物資輸送ルートの途絶や連絡時間の大幅な増加の恐れ。 	※松戸市地域防災計画 震災編（H26 修正） <ul style="list-style-type: none"> 情報・運用支援は、自衛隊の災害派遣要請を依頼した場合、作業計画を作成し、次のような受け入れ態勢を整える。 自衛隊結集候補地 陸上自衛隊松戸駐屯地、江戸川河川敷。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 国道 464 号(松戸隧道～高塚十字路)の周辺では、国道 298 号や外環道に向かう交通で混雑が発生し、第三次医療施設への救急搬送等の緊急的措置が遅れる恐れ。 	※千葉県移動性向上プロジェクト委員会（R2.8） <ul style="list-style-type: none"> 県内の主要渋滞箇所 247 箇所のうち、国道 464 号(松戸隧道～高塚十字路)に 1 箇所存在。 ※千葉県保健医療計画（H30.4） <ul style="list-style-type: none"> 三次救急医療（重篤救急患者に対して迅速な救命医療を提供する）の体制については、24 時間応需体制の救命救急センター（13 箇所）を整備し、当該路線周辺に 1 箇所立地。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 松戸市や市川市には物流拠点等となる工業団地や工場など、地域産業を支える拠点多く存在しているが、沿線地帯は IC アクセスの空白地帯となっており、産業活動を担う物流交通の高速道路へのアクセス性低下の恐れ。 	※広域道路整備の基本方針（千葉県）（H10.6） <ul style="list-style-type: none"> 高速道路アクセス 30 分構想：県内どこからでも、最寄りの高速道路インターチェンジまでほぼ 30 分で結ぶ道路網の整備構想。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> 当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価はBランクのままであるものの、脆弱度の値が改善することによりネットワーク全体の防災機能が強化される。 また、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成されるとともに、幹線道路の渋滞緩和、首都圏の各方面へのアクセス性向上、走行の安全性向上、高速道路へのアクセス向上による企業誘致の支援に寄与するなど、有効性の高い事業と評価する。 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	松戸 駐屯地	流山 市役所	13	0.33 [B]	0.27 [B]	▲1.12	0.01	0.10	○

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定（S44）、都市計画変更手続き完了（R3.1）