

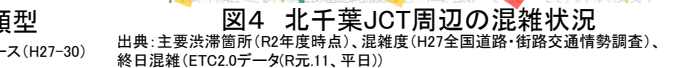
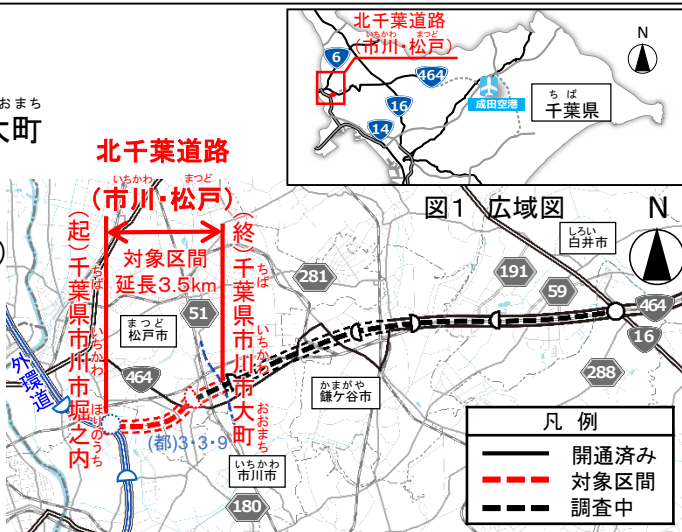
一般国道464号 北千葉道路(市川・松戸)に係る新規事業採択時評価

- ・国道464号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が形成され首都圏へのアクセス性が向上。
- ・国道464号で渋滞が要因で発生していた追突事故が減少し、走行の安全性が向上。
- ・高速道路アクセスの向上、国道464号の渋滞緩和により、企業誘致の促進など地域産業を支援。

1. 事業概要

- ・起終点: 千葉県市川市堀ノ内～千葉県市川市大町
- ・延長等: 3.5km
(専用部 第1種第3級、4車線、設計速度80km/h)
(一般部 第4種第1級、4車線、設計速度60km/h)
- ・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

乗用車	専用部: 約9,300台/日 一般部: 約6,200～約16,600台/日
小型貨物	専用部: 約1,900台/日 一般部: 約1,400～約4,100台/日
普通貨物	専用部: 約4,100台/日 一般部: 約4,500～約13,000台/日



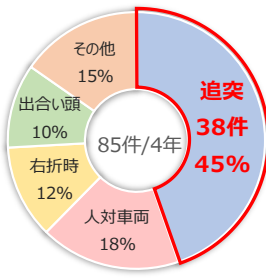
2. 課題

①地域の幹線道路の慢性的な渋滞

- ・成田空港は、我が国の物流(国際貨物の約6割)、観光(日本人海外観光客の約4割)の空の玄関口。
- ・物流貨物の輸送手段の9割以上が自動車輸送で、その約6割が東京都以西となっている。都心方面とのアクセス経路である京葉道や常磐道では渋滞が頻発しており、定時性に課題がある。(図3)。
- ・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、京葉JCTや三郷JCTまでのアクセス性が低下(図4)。

②交通混雑による交通事故の多発

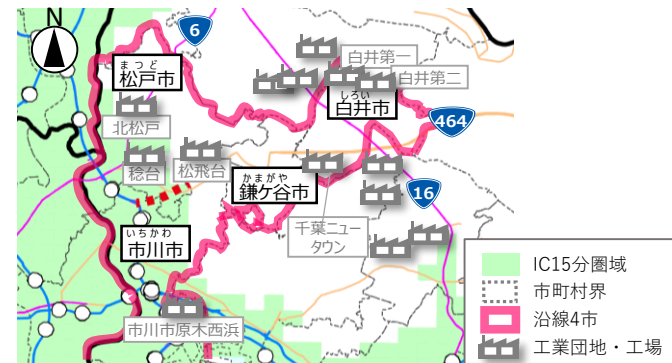
- ・国道464号(松戸隧道～高塚十字路)の死傷事故率は、千葉県内の平均を上回り、渋滞が要因の一つとして考えられる追突事故が約4割を占める。(図5)



出典: 交通事故統計データベース(H27-30)

③地域産業の拠点から高規格幹線道路へのアクセス性の低さ

- ・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規格幹線道路へのアクセス性が低い状況(図6)。



出典: ETC2.0(R1.11、全日、昼間12時間)
工業団地: 平成30年工業統計調査結果確報(千葉県HP)
※沿線4市のみ工業団地名を記載

3. 整備効果

効果1 周辺道路の渋滞緩和【◎】

- ・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。
- ・北千葉道路整備により交通が転換し、国道464号の渋滞が緩和。国道464号から東京外環への最短経路が整備されることで、首都圏の各方面とのアクセス性が向上。

効果2 交通事故の削減【◎】

- ・国道464号の渋滞緩和により、渋滞を要因の一つとして発生していた追突事故が減少し、走行の安全性が向上。

効果3 地域産業の支援【◎】

- ・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。

- ・国道464号の混雑度(松戸隧道～高塚十字路)
現況: 1.13 ⇒ 整備後: 0.89 (約2割改善)
出典: 現況(H27道路交通センサス)、整備後(将来交通量推計結果より算出)
- ・国道464号から東京外環(JCT)の所要時間
高塚十字路交差点
～京葉JCT 現況: 20分 ⇒ 整備後: 6分 (14分短縮)
～三郷JCT 現況: 21分 ⇒ 整備後: 10分 (11分短縮)
出典: 現況(ETC2.0(R1.11、全日、昼間12時間))
整備後(北千葉道路計画区間を設計速度(専用部80km/h)で設定)

- ・追突事故の件数(松戸隧道～高塚十字路)
現況: 38件/4年 ⇒ 整備後: 32件/4件 (約2割減少)
出典: 現況(交通事故統計データベース(H27-30))
整備後(将来交通量推計結果より算出)

- ・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)
※国土数値情報(H27人口)を用いて算出
出典: 現況(ETC2.0(R1.11、全日、昼間12時間))より作成
整備後(北千葉道路計画区間を設計速度(専用部80km/h、一般部60km/h)で設定)

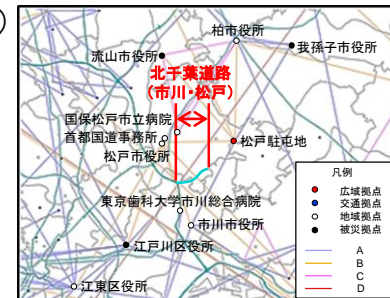
■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
3.6	13.1%	1,418億円※2	5,131億円※2

※1: EIRR: 経済的内部収益率 ※2: 基準年(R2年)における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

■道路ネットワークの防災機能評価結果

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	
13	0.33(B)	0.27(B)	▲1.12	0.01	0.10	○

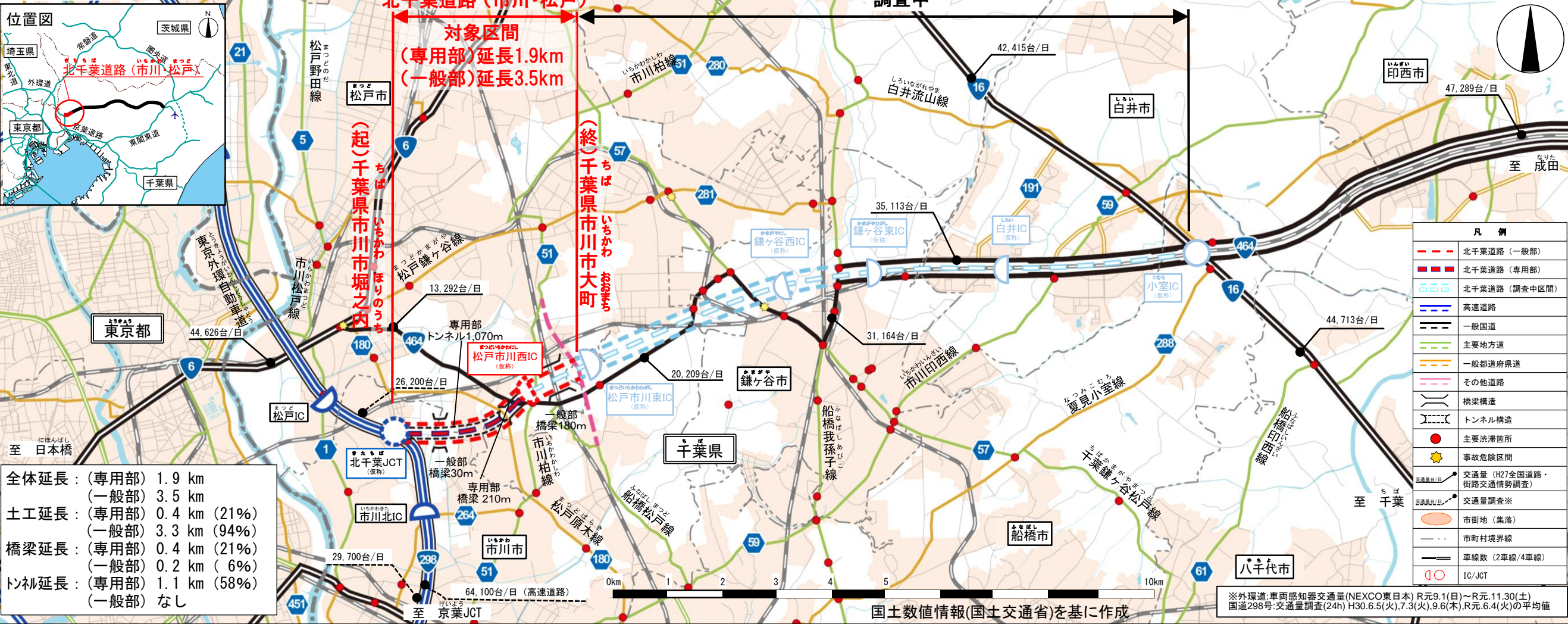


(注) 有料道路事業の活用などについて、今後検討を行う予定である。
(注) 北千葉JCT部については、別の有料道路事業にて実施する予定である。

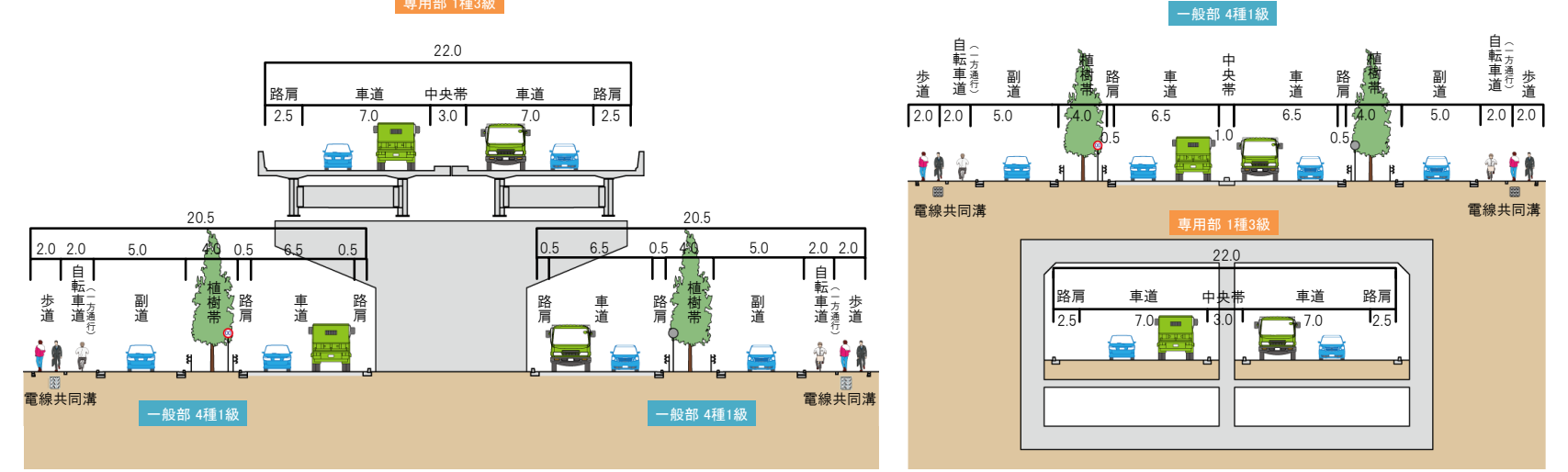
一般国道464号 北千葉道路(市川・松戸)に係る新規事業採択時評価

きたちば いちかわ まつど

平面図



標準横断面図



縦断面図

