

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名		一般国道51号 成田拡幅		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：千葉県成田市飯仲 至：千葉県成田市東金山				延長	5.8km	
事業概要								
一般国道51号は、千葉県千葉市から茨城県水戸市に至る主要幹線道路である。 成田拡幅は、国道51号の交通混雑の緩和、安全で快適な生活環境の確保を目的とした延長5.8kmの現道拡幅事業である。								
S45年度事業化		S43年度都市計画決定(5.0km) H17年度都市計画決定(0.8km)		S46年度用地着手		S46年度工事着手		
全体事業費		約273億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約96%	供用済延長		4.6km
計画交通量		18,300～40,900台／日						
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 15/1,295億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 104/1,338億円		基準年	
	1.03	4.1%	事業費：10/1,275億円 維持管理費：4.2/20億円		走行時間短縮便益：92/1,232億円 走行経費減少便益：10/94億円 交通事故減少便益：1.6/12億円		令和7年	
	(参考)							
	2.3 [1%]							
	(残事業)	(残事業)						
	7.1	31.2%	感度分析		(事業全体)		(残事業)	
(参考)	交通量				B/C=0.93～1.1(±10%)	交通量	B/C=6.4～7.8(±10%)	
9.2 [2%]	事業費				B/C=1.03～1.03(±10%)	事業費	B/C=6.6～7.6(±10%)	
10.5 [1%]		事業期間	B/C=0.99～1.1(±20%)	事業期間	B/C=6.8～7.3(±20%)			
事業の効果等								
(1)物流交通の支援								
・成田市の製造品出荷額等はコロナ禍で減少したものの、近年は再び増加傾向に転じている。 ・成田拡幅区間を利用している企業からは開通に期待する意見があり、当該区間の整備により、物流の効率化が図られ、産業への支援が期待される。								
(2)災害時のリダンダンシー効果								
・国道51号と並行する東関東自動車道では、災害や事故に伴い、毎年数回程度の通行止めが発生。 ・「令和元年房総半島台風(台風15号)」が千葉県に襲来した際にも、東関東自動車道で約16時間にわたる通行止めが発生し、並行する国道51号が代替路として機能。交通需要が一時的に増加する中、成田拡幅による交通容量の増大が災害時の移動負担の軽減に寄与。 ・成田空港の機能強化に伴う交通需要の変化にも対応できるよう、引き続き成田拡幅の事業推進が必要。								
(3)電線共同溝の整備による効果								
・国道51号成田拡幅区間は第一次緊急輸送道路に指定されており、千葉県道路啓開計画における啓開候補路線にも指定されている。無電柱化により電柱倒壊による交通阻害を防ぎ、迅速な道路啓開を支援し防災に寄与する。 ・電線共同溝の整備によって歩行者通行空間の安全性・快適性が確保されるうえ、景観向上にも寄与する。 ・救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員確保により、緊急輸送道路ネットワークが強化される。								
関係する地方公共団体等の意見								
・千葉県知事の意見： 国道51号成田拡幅は、交通混雑の緩和や安全で快適な生活環境を確保し、道路ネットワーク機能の強化を図るうえで重要な事業である。また、「成田空港第2の開港プロジェクト」により、成田空港周辺では更なる交通需要の増加が見込まれており、事業の推進が急務である。 ついては、早期完成に向けて、残る用地の取得や工事を推進するとともに、コスト縮減を図るなど、効率的に事業を実施されたい。								

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・昭和53年に新東京国際空港(現:成田国際空港)が開港。
- ・平成3年に成田空港駅が開業。
- ・令和元年度に成田国際空港の更なる機能強化(B滑走路延伸・C滑走路新設等)に係る施設変更を国土交通省が許可、令和10年度の供用開始に向け工事が進捗。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和43年度に都市計画決定し、昭和45年度に事業化、昭和46年度に用地・工事着手。
- ・用地進捗率は約99%(令和7年3月末時点)。
- ・平成13年度までに成田市並木～成田市寺台間の延長4.6kmの4車線整備を行い、開通済み。
- ・残事業区間のうち、起点側の飯仲区間については平成25年度から工事着手。終点側の寺台～東金山区間については、令和3年度までに用地買収が完了、舗装工事等を実施し、早期開通を目指す。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・飯仲区間については、用地買収に時間を要しており、引き続き用地取得に向けた交渉を進める。
- ・引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・河川協議、物流機能の強化、材料単価・労務費の上昇により事業費増加。
- ・機能補償道路の構造変更によりコスト縮減。

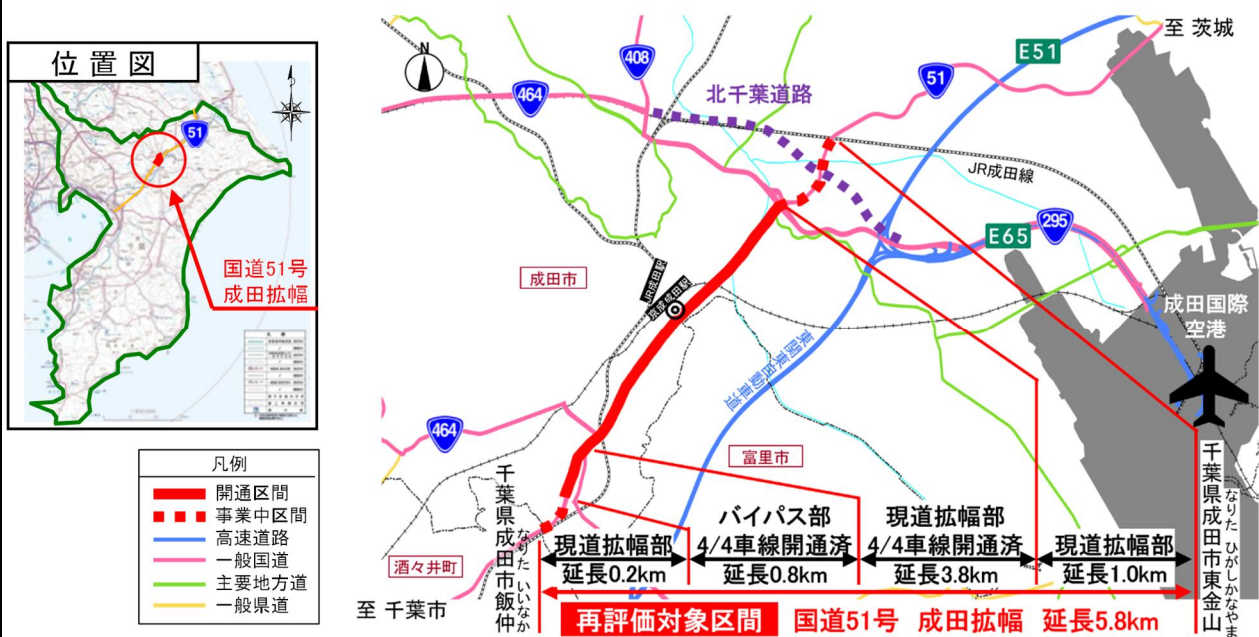
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)