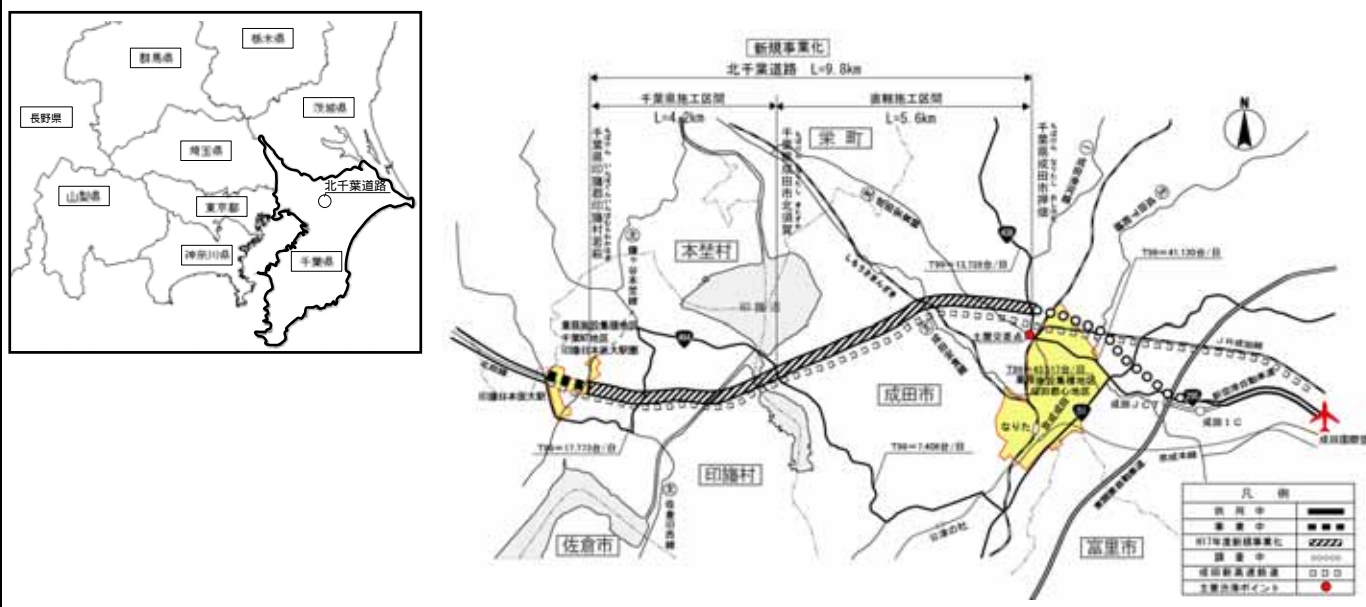


新規事業採択時評価結果（平成17年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：鈴木 克宗

事業の概要

事業名	一般国道464号 北千葉道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省関東地方整備局 千葉県
起終点	自：千葉県印旛郡印旛村若萩 至：千葉県成田市押畑	延長	9.8 km 直轄：5.6 km 県：4.2 km		
<p><b>事業概要</b></p> <p>一般国道464号は、千葉県松戸市から千葉県成田市までの延長約48kmの路線で、千葉県葛飾地域と成田地域を結ぶ重要な道路である。北千葉道路は、首都圏北部と成田国際空港のアクセス時間を大幅に短縮する新たな道路アクセスルートとして都市再生プロジェクトに位置付けられている延長9.8km（新規事業化分）の4車線道路である。</p> <p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>北千葉道路は首都圏北部・都心部等から成田国際空港へのアクセス強化や成田市街地における交通混雑緩和を図るなど周辺地域のみならず首都圏の活性化に寄与するものである。</p> <p>全体事業費：559億円（直轄：289億円 県：270億円） 計画交通量：28,800台/日</p> <p><b>事業概要図</b></p> 					

**関係する地方公共団体等の意見**

北千葉道路は、都心と成田国際空港間のアクセス強化のみならず、成田・千葉ニュータウン業務核都市の骨格的交通軸として地域の活性化を図る上からも必要不可欠な道路であることから関係7市2村の首長等からなる北千葉道路建設促進期成同盟会より整備促進の要望（平成16年11月17日）を受けている。

**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

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.8	総費用：448億円 （事業費：441億円 維持管理費：7億円）	総便益：1,252億円 （走行時間短縮便益：1,199億円 走行費用減少便益：40億円 交通事故減少便益：13億円）	基準年：平成16年																																																					
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業の影響</th> <th>評価項目</th> <th>評価</th> <th colspan="3">根拠</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">自動車や歩行者への影響</td> <td>渋滞対策</td> <td>-</td> <td colspan="3">注目すべき影響はない</td> </tr> <tr> <td>事故対策</td> <td></td> <td colspan="3">死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる 死傷事故率 231.1件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比）1.91（現況）） 千葉県内平均：約120.7件/億台キロ（約1.9倍） 全国平均：約118.4件/億台キロ（約2.0倍） 事故率曲線 千葉県内センサス区間の上位2割以内に含まれる</td> </tr> <tr> <td>歩行空間</td> <td>-</td> <td colspan="3">注目すべき影響はない</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">社会全体への影響</td> <td>住民生活</td> <td></td> <td colspan="3">第一種空港へのアクセス向上 （柏市～成田国際空港 120分 90分）</td> </tr> <tr> <td>地域経済</td> <td></td> <td colspan="3">都市再生プロジェクトを支援する事業である （都市再生プロジェクト（第二次）に位置づけられた幹線道路である）</td> </tr> <tr> <td>災害</td> <td></td> <td colspan="3">緊急輸送道路である一般国道464号が通行止めになった場合の代替路線を形成する</td> </tr> <tr> <td>環境</td> <td></td> <td colspan="3">CO2排出削減量：12,804t/年 NO2排出削減量：11.4t/年 約2割削減 SPM排出削減量：1.1t/年 約2割削減</td> </tr> <tr> <td>地域社会</td> <td></td> <td colspan="3">主要な観光地へのアクセス向上 （主要な観光地である成田山新勝寺 [年間参拝者数1千万人] へのアクセス向上）</td> </tr> <tr> <td>事業実施環境</td> <td></td> <td>-</td> <td colspan="3">特筆すべき事項はない</td> </tr> </tbody> </table>					事業の影響	評価項目	評価	根拠			自動車や歩行者への影響	渋滞対策	-	注目すべき影響はない			事故対策		死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる 死傷事故率 231.1件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比）1.91（現況）） 千葉県内平均：約120.7件/億台キロ（約1.9倍） 全国平均：約118.4件/億台キロ（約2.0倍） 事故率曲線 千葉県内センサス区間の上位2割以内に含まれる			歩行空間	-	注目すべき影響はない			社会全体への影響	住民生活		第一種空港へのアクセス向上 （柏市～成田国際空港 120分 90分）			地域経済		都市再生プロジェクトを支援する事業である （都市再生プロジェクト（第二次）に位置づけられた幹線道路である）			災害		緊急輸送道路である一般国道464号が通行止めになった場合の代替路線を形成する			環境		CO2排出削減量：12,804t/年 NO2排出削減量：11.4t/年 約2割削減 SPM排出削減量：1.1t/年 約2割削減			地域社会		主要な観光地へのアクセス向上 （主要な観光地である成田山新勝寺 [年間参拝者数1千万人] へのアクセス向上）			事業実施環境		-	特筆すべき事項はない	
事業の影響	評価項目	評価	根拠																																																							
自動車や歩行者への影響	渋滞対策	-	注目すべき影響はない																																																							
	事故対策		死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる 死傷事故率 231.1件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比）1.91（現況）） 千葉県内平均：約120.7件/億台キロ（約1.9倍） 全国平均：約118.4件/億台キロ（約2.0倍） 事故率曲線 千葉県内センサス区間の上位2割以内に含まれる																																																							
	歩行空間	-	注目すべき影響はない																																																							
社会全体への影響	住民生活		第一種空港へのアクセス向上 （柏市～成田国際空港 120分 90分）																																																							
	地域経済		都市再生プロジェクトを支援する事業である （都市再生プロジェクト（第二次）に位置づけられた幹線道路である）																																																							
	災害		緊急輸送道路である一般国道464号が通行止めになった場合の代替路線を形成する																																																							
	環境		CO2排出削減量：12,804t/年 NO2排出削減量：11.4t/年 約2割削減 SPM排出削減量：1.1t/年 約2割削減																																																							
	地域社会		主要な観光地へのアクセス向上 （主要な観光地である成田山新勝寺 [年間参拝者数1千万人] へのアクセス向上）																																																							
事業実施環境		-	特筆すべき事項はない																																																							

採択の理由

費用便益比が2.8と、便益が費用を上回っていることから、事業採択の前提条件が確認できる。また、第一種空港（成田国際空港）へのアクセス向上が見込まれるなど、当該事業箇所の社会全体への波及的影響は大きく、整備の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業を採択した。

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の。