

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：道路局環境安全・防災課  
担当課長名：荒瀬 美和

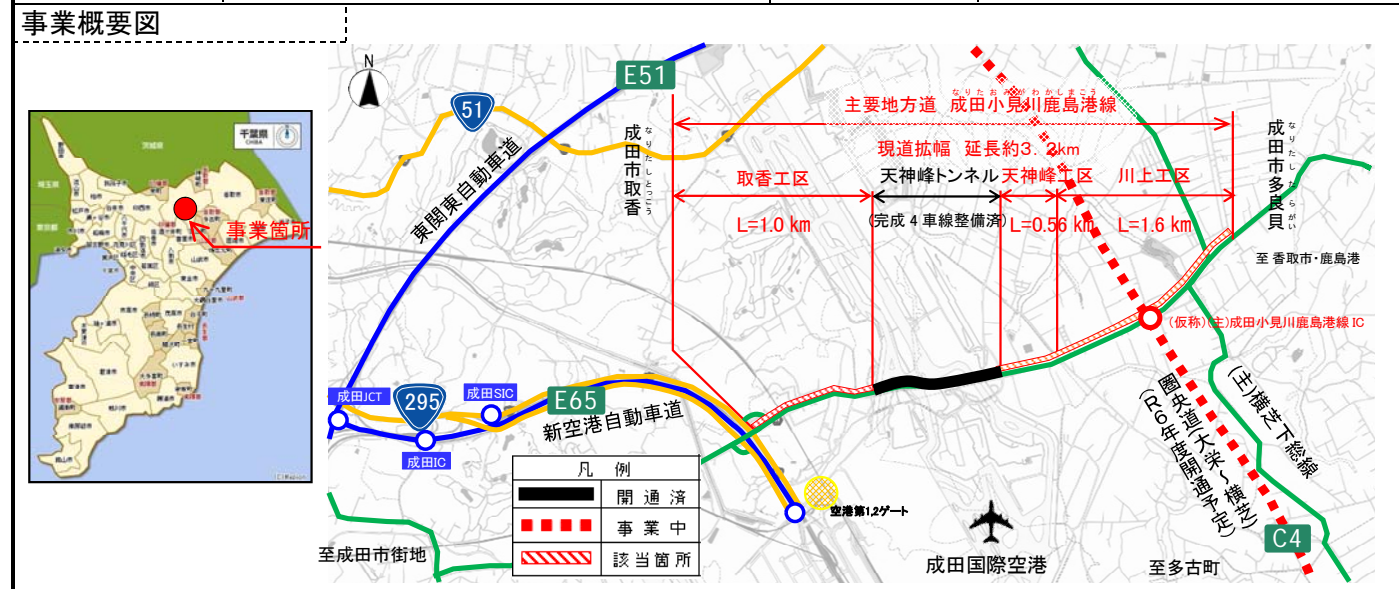
事業の概要

事業名	空港・港湾等アクセス 主要地方道成田小見川鹿島港線	事業区分	地方道	事業主体	千葉県
起終点	自：千葉県成田市取香 至：千葉県成田市多良貝		延長	約3.2km	

**事業概要**  
主要地方道成田小見川鹿島港線は、国道51号に並行し、成田市寺台地先を起点に成田空港や成田市街地と千葉県北東部及び茨城県の重要港湾 鹿島港を結ぶ主要な幹線道路である。  
本路線沿線には、空港貨物等を取り扱う物流企業が進出しており、空港周辺の工業団地とのアクセス道路として機能している。  
現在整備が進められている圏央道（大栄－横芝間）のICも計画されており、将来の交通需要に対応していくために成田市取香地先から多良貝地先までの4車線化整備を進めている。

**事業の目的、必要性**  
主要地方道成田小見川鹿島港線は、  
・4車線化による交通の円滑化、及び物流の効率化  
・交通混雑の改善及び交通を分離することによる交通事故の減少  
・緊急輸送道路の機能強化、救急医療機関への搬送時間短縮による救命率の向上に資する道路である。

全体事業費	約54億円	計画交通量	約24,000台/日
-------	-------	-------	------------



**関係する地方公共団体等の意見**  
千葉県成田市、富里市、香取市、多古町、東庄町、茨城県神栖市の地元自治体4市2町で構成する「県道成田小見川鹿島港線整備促進協議会」により、主要地方道成田小見川鹿島港線 成田市取香～多良貝区間の道路拡幅（2車線→4車線）整備の早期完成が要望されている。

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
千葉県県土整備公共事業評価審議会において、新規事業化は妥当であると了承。

**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。  
沿線自治体から早期整備の要望を受けており、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	4.0	総費用：74億円 （事業費：71億円 維持管理費：2.8億円）	総便益：292億円 （走行時間短縮便益：271億円 走行費用減少便益：15億円 交通事故減少便益：5.0億円）	基準年 令和2年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=3.6 (交通量 -10%)	B/C=4.3 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=3.9 (事業費 +10%)	B/C=11.7 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C=3.8 (事業期間 +20%)	B/C=4.1 (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	○	4車線化整備により交通の円滑化が図られる。 主要渋滞箇所の渋滞緩和。 事業区間の旅行速度が向上。	
		事故対策	◎	交通混雑の改善により、追突事故の減少や、中央分離帯の整備により、対向車線へのはみ出し等による重大事故の防止が期待される。	
	歩行空間	○	歩道が整備されることにより、歩行者の安全な通行が確保される。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	4車線化により、救急搬送時間が短縮され、重症患者の救命率向上が期待。	
		地域経済	◎	圏央道から成田国際空港へのアクセス路となる区間の4車線化に伴い、交通の円滑化が図られ物流の効率化に寄与。	
		災害	◎	4車線化に伴い緊急車両の走行スペースが確保されるなど緊急輸送道路の機能強化に寄与。	
環境		-	注目すべき影響はない。		
地域社会	○	圏央道（大栄－横芝間）の（仮称）（主）成田小見川鹿島港線ICへのアクセス向上が図られる。			
事業実施環境	○	千葉県、茨城県の地元自治体4市2町で構成する「県道成田小見川鹿島港線整備促進協議会」により、主要地方道成田小見川鹿島港線 成田市取香～多良貝区間の道路拡幅（2車線→4車線）整備の早期完成が要望されている。			

採択の理由

事業主体である千葉県が実施した評価結果によれば、費用便益比が4.0と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、4車線化整備による走行時間短縮、交通事故の減少、緊急輸送道路の強化及び救急搬送時間の短縮による救命率の向上が見込まれることから、当該事業の整備の必要性、効果は高いものと判断される。  
以上により、本事業は令和3年度新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※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。