

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	空港・港湾等アクセス 一般国道464号 北千葉道路	事業区分	一般国道	事業主体	千葉県				
起終点	自: 千葉県成田市押畑 至: 千葉県成田市大山	延長	3.7km						
事業概要									
<p>一般国道464号北千葉道路は、外環道と成田空港を最短で結び、首都圏の国際競争力を強化するとともに、災害時における緊急輸送道路として機能する延長約43kmの重要な道路である。</p> <p>北千葉道路Ⅱ期は、北千葉道路のうち、成田市押畑から成田市大山まで約3.7km区間を整備するもので、並行する一般国道408号の交通の円滑化、安全性の確保、物流の効率化等にも寄与するバイパス事業である。</p>									
H19年度事業化		H19年度都市計画決定 (R6年度変更)		H21年度用地着手					
H29年度工事着手									
全体事業費	約590億円	事業進捗率	約46%	供用済延長	—km				
計画交通量	25,900～31,400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) 275/542億円		総便益: (残事業)/(事業全体) 573/573億円				
	1.1	4.2%	(事業費: 271/538億円 維持管理費: 3.5/3.5億円 更新費: - / -億円)		(走行時間短縮便益: 520/520億円 走行経費減少便益: 50/50億円 交通事故減少便益: 2.5/2.5億円)				
	1.9 [2%]								
	2.6 [1%]	7.4%	(事業全体)		(残事業)				
	(残事業)								
	2.1						交通量	B/C=0.9～1.2(±10%)	交通量
3.5 [2%]	事業費						B/C=1.01～1.1 (±10%)	事業費	B/C=1.9～2.3(±10%)
4.5 [1%]	事業期間	B/C=0.9～1.2(±20%)	事業期間	B/C=1.8～2.4(±20%)					
事業の効果等									
<ul style="list-style-type: none"> 通過交通と内々交通の適切な機能分担による、成田市市街地の交通の円滑化や、交通混雑緩和による安全性の向上が期待される。 移動時間の短縮や定時性の確保によって、県西部などと成田国際空港を結ぶ物流の効率化が期待される。 成田空港と広域防災拠点間の所要時間の短縮による防災機能の向上が期待される。 									
関係する地方公共団体等の意見									
<ul style="list-style-type: none"> 関係7市の首長等からなる北千葉道路建設促進期成同盟や、商工会議所などの経済団体からなる北千葉道路(印西市～成田市間)建設促進協議会より整備推進の要望を受けており、国土交通省、財務省等への要望活動も行っている。 									
事業評価監視委員会の意見									
<ul style="list-style-type: none"> 事業継続を妥当と認める。 									

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・北千葉道路Ⅰ期区間(印西市～成田市)が暫定2車線で開通(～H31.3)
- ・成田空港は令和10年度末を目標に空港機能強化を進めている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率約99%、事業進捗率約46%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・鉄道交差形式をトンネル構造から橋梁構造へ変更。また、鉄道交差形式の変更に伴い、県道交差形式も平面交差からランプ形式に変更。
- ・他工事との工程調整による建設発生土の有効活用や新技術・新工法の活用により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果の投資効果も確保されているため。

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)