

新規事業採択時評価結果（平成21年度 新規事業化箇所）

担当課：関東地方整備局地域道路課
担当課長名： 田村 俊彦

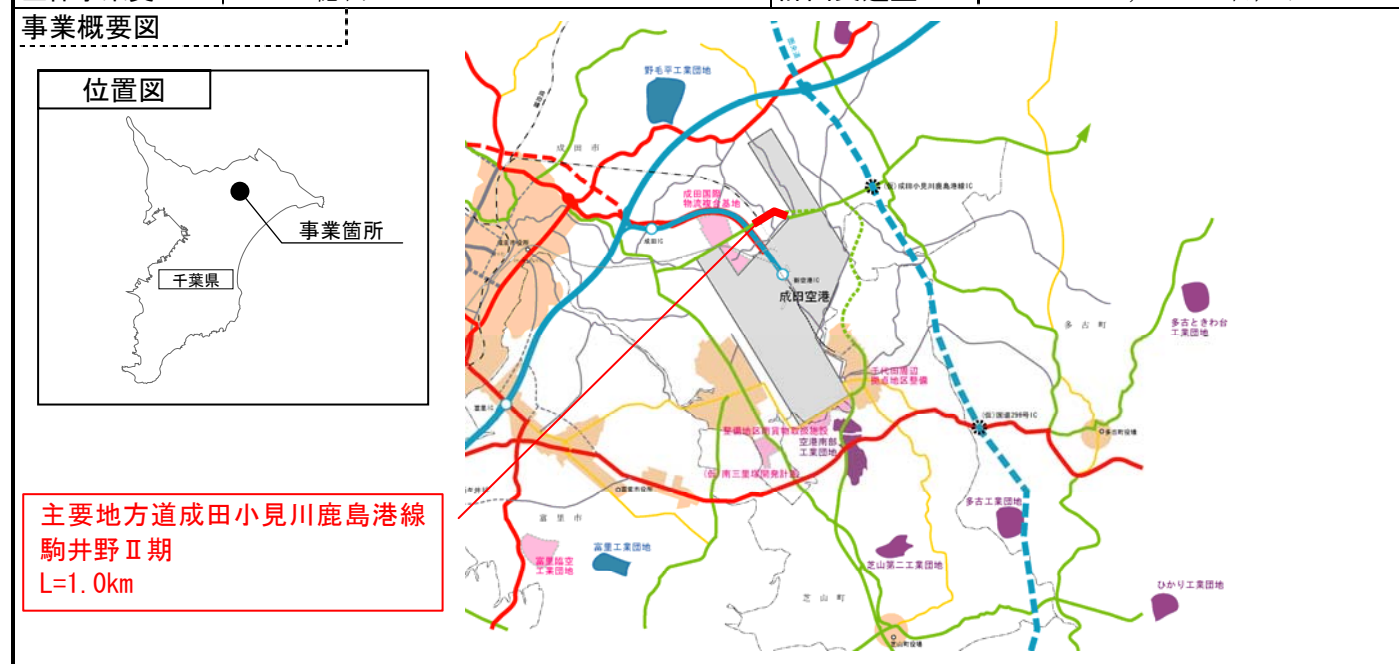
事業の概要

事業名	主要地方道 成田小見川鹿島港線 駒井野Ⅱ期	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：千葉県成田市天神峰	延長	1.0 km		

事業概要
主要地方道成田小見川鹿島港線は、成田市寺台を起点とし、茨城県神栖市筒井の国道124号との交点を終点とする幹線道路である。国道51号に並行する成田空港及び成田市街地と県北東部（香取市等）及び鹿島臨海工業地帯方面とを結ぶ主要な道路であり、交通需要が増加傾向にある。特に、成田空港付近の交通量が多く混雑度も高いことから、交通需要に対応し、現道2車線を4車線に拡幅整備をするものである。

事業の目的、必要性
国道51号に並行する成田～鹿島方面間の主要幹線ルートのため、交通需要が増加傾向にあり、特に、成田空港付近の交通量が多く混雑度も高いことから、交通需要に対応した拡幅整備が必要である。また、当該路線と圏央道との交差点にはIC設置が予定されており、ICから空港へのアクセス道路として交通需要の増加が必至なことから早急な整備が必要である。さらには、整備が進められる成田国際物流複合基地(2008.10.27 第7貨物ビル供用)へ直結する主要アクセス道路であり、空港周辺に点在する物流施設との有機的な連携による物流効率化を支援する。

全体事業費	10億円	計画交通量	27,000台/日
-------	------	-------	-----------



関係する地方公共団体等の意見
平成15年2月に国・県・地元自治体・空港公団の4者で締結した「新東京国際空港公団民営化に関する覚書」において、地域振興等に関する事項として交通アクセス整備の推進と協力について確認されている。
また、平成20年5月に空港周辺9市町で構成する「成田国際空港都市づくり推進会議」がとりまとめた基本構想においても、都市づくりに向けた施策として、空港周辺交通網の整備を位置づけている。

事業採択の前提条件
便益が費用を上回っている。
沿線自治体から強い要望があり、円滑な事業執行環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	3.4	総費用	9.2億円 （事業費：8.6億円 維持管理費：0.52億円）	総便益	31億円 （走行時間短縮便益：19億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：1.1億円）	基準年	平成20年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=3.1	(交通量 -10%)	B/C=3.7	(交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=3.8	(事業費 -10%)	B/C=3.1	(事業費 +10%)		
	事業期間変動	B/C=3.4	(事業期間 +1年)	B/C=3.6	(事業期間 -1年)			

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	○
事故対策		○	現道の混雑により周辺の生活道路に迂回していた交通に起因する交通事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】53.1件/億台キロ
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	○	当該道路の整備により、周辺生活道路に流入していた空港関連交通が分離され、地域住民の交通利便性が向上される。
	地域経済	○	当該道路の整備により、成田国際物流複合基地と空港周辺に点在する大型物流施設（フォワーダー）の有機的な連携が可能となり、物流効率化に寄与する。
	災害	-	注目すべき影響はない。
	環境	-	注目すべき影響はない。
	地域社会	○	首都圏中央連絡自動車道の（仮）成田小見川鹿島港線ICと連携し、地域生活や空港関連業務における交通利便性及び広域からの空港アクセス性が向上する。
事業実施環境	○	特別立法に基づく事業である (成田国際空港周辺地域のための国の財政上の特別措置に関する法律)	

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基づけば、費用便益比は3.4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、現道及び周辺道路の交通渋滞の緩和や成田国際物流複合基地と空港周辺に点在する大型物流施設（フォワーダー）の有機的な連携による物流効率化など、当該事業の整備の必要性、社会全体への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。