

【別紙様式 3】

再評価実施事業調書

番 号	1	事 業 名	道路事業			路 線 又 は 箇 所 名 等			主要地方道成田小見川鹿島港線		
事 業 所 管 課			道路整備課			事 業 主 体			千葉県		
事業化年度	平成 7 年度		用地着手年度	平成 8 年度		工事着手年度 工事終了(認可)年度	平成 10 年度 令和 6 年度		再評価の理由		再評価
費用便益比 B／C	4.0 (24.1)	総費用	74 億円 (12 億円)	総便益	292 億円 (292 億円)	基準年		令和 2 年度	供用開始 年度	令和 6 年度	

※上段：全体事業 下段（ ）：残事業

【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。

また、現在整備が進められている圏央道（大栄-横芝間、令和 6 年度開通予定）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延長 4.2 km の 4 車線化整備を進めているものである。

- ・ 総事業費：54 億円
- ・ 事業延長：L=4.26km
- ・ 事業期間：平成 7 年度～令和 6 年度

【事業の進捗状況】（令和 2 年度末見込み）

	全体計画(億円)	投資事業費(億円)	残事業費(億円)	進捗率(%)
全体	54	43	11	79

【社会経済情勢等】

・ 本路線の現在の交通量は約 12,000 台/日であり、平均旅行速度は 24.3km/h（混雑度 1.11）と県平均 32.6 km/h を下回っている。

・ 特に、（仮称）新田入口交差点では、右折車線が無いいため、朝（7 時台～8 時台）及び夕（17 時台～18 時台）の通勤時間帯に右折車に起因する渋滞が発生している。（※R2.2 に右折レーン（暫定）を設置）

・ 成田空港では更なる機能強化に向けた計画が進められており、本路線の交通の円滑化に対する要請は今後より一層高まっていくものと考えられる。

・ 事業区間の平成 25 年～29 年の 5 年間の交通事故は年平均で 10 件発生している。

・ 死傷事故率は 59.6 件/億台キロであり、県平均（主要地方道）の 49.1 件/億台キロを上回っている。

・ 渋滞が発生要因の一つである追突事故の割合が約 9 割を占めており、対向車線へのはみ出しによる事故も発生している。

【対応方針（案）】

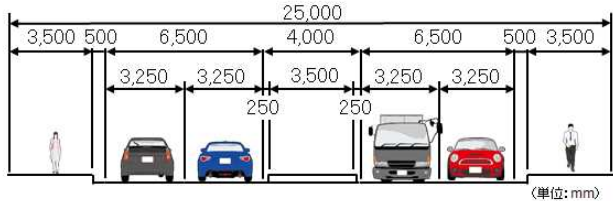
継 続

事業全体の費用便益比(B/C)が 4.0（残事業 24.1）であり、事業の投資効果が見込まれる。

整備効果として、4 車線化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に資することが期待される。

事業完了目標を設定し、着実に事業を推進していることから、事業を継続し効果の早期発現を目指す。

事業概要図

番号	1	事業名	道路事業	路線又は箇所名等	主要地方道成田小見川鹿島港線
位置図				標準横断面	
					

平面図					
					