

事業再評価

社会資本整備総合交付金事業 主要地方道成田小見川鹿島港線

令和2年9月10日

千葉県 県土整備部 道路整備課

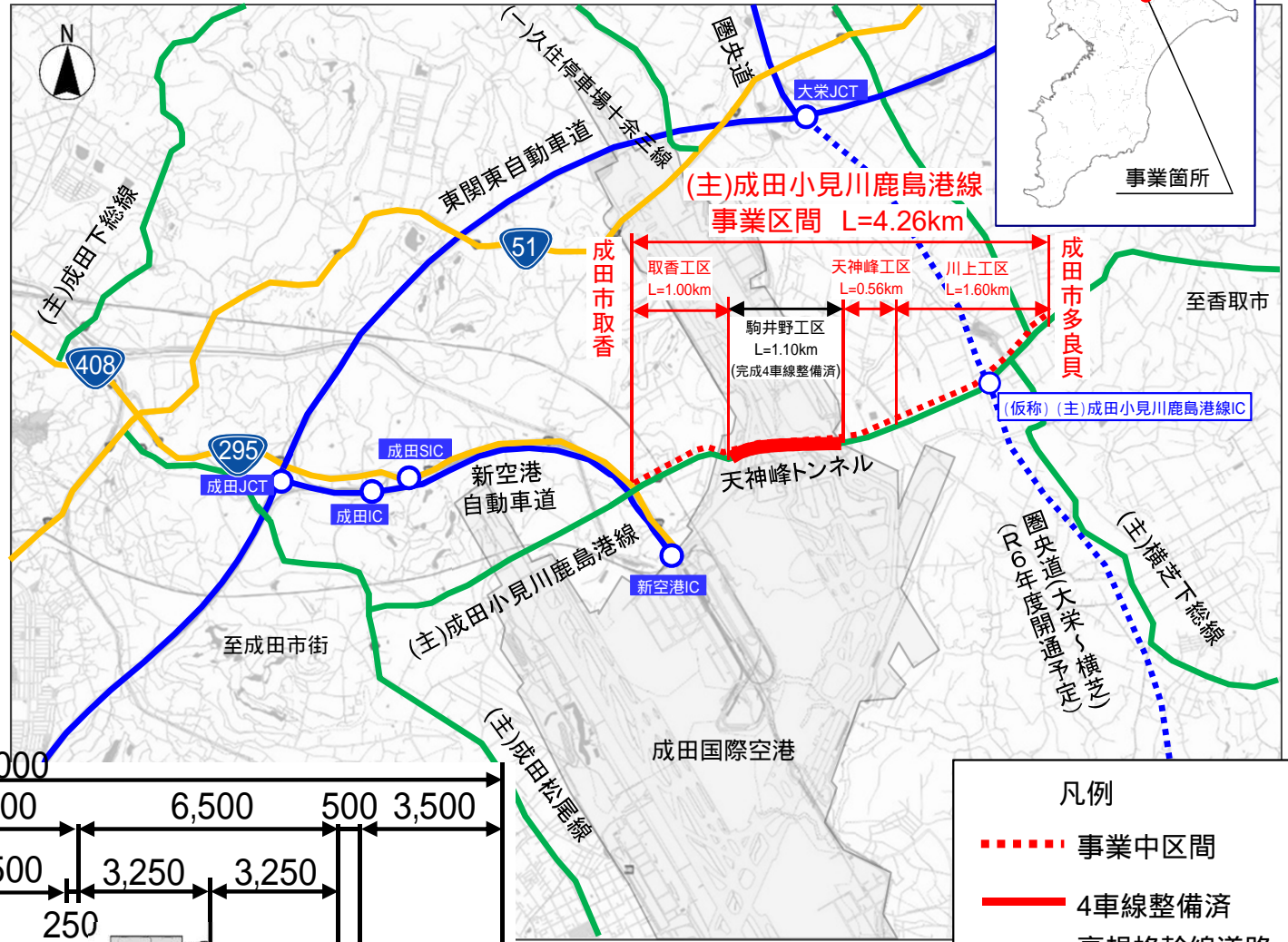
目次

1. 事業の概要
2. 事業の進捗状況
3. 社会経済情勢
4. 事業の投資効果
5. コスト縮減
6. 対応方針(案)

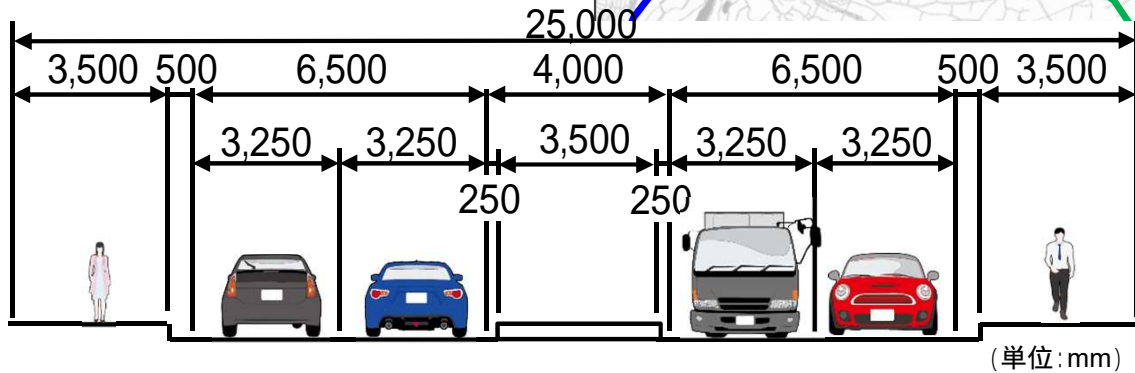
1. 事業の概要

起点：成田市取香
 終点：成田市多良貝
 延長：L=4.26km
 幅員：W=25m(4車線)
 道路規格：第3種第2級
 設計速度：60km/h
 全体事業費：54億円
 (内、駒井野工区を除く)

(主)成田小見川鹿島港線の位置

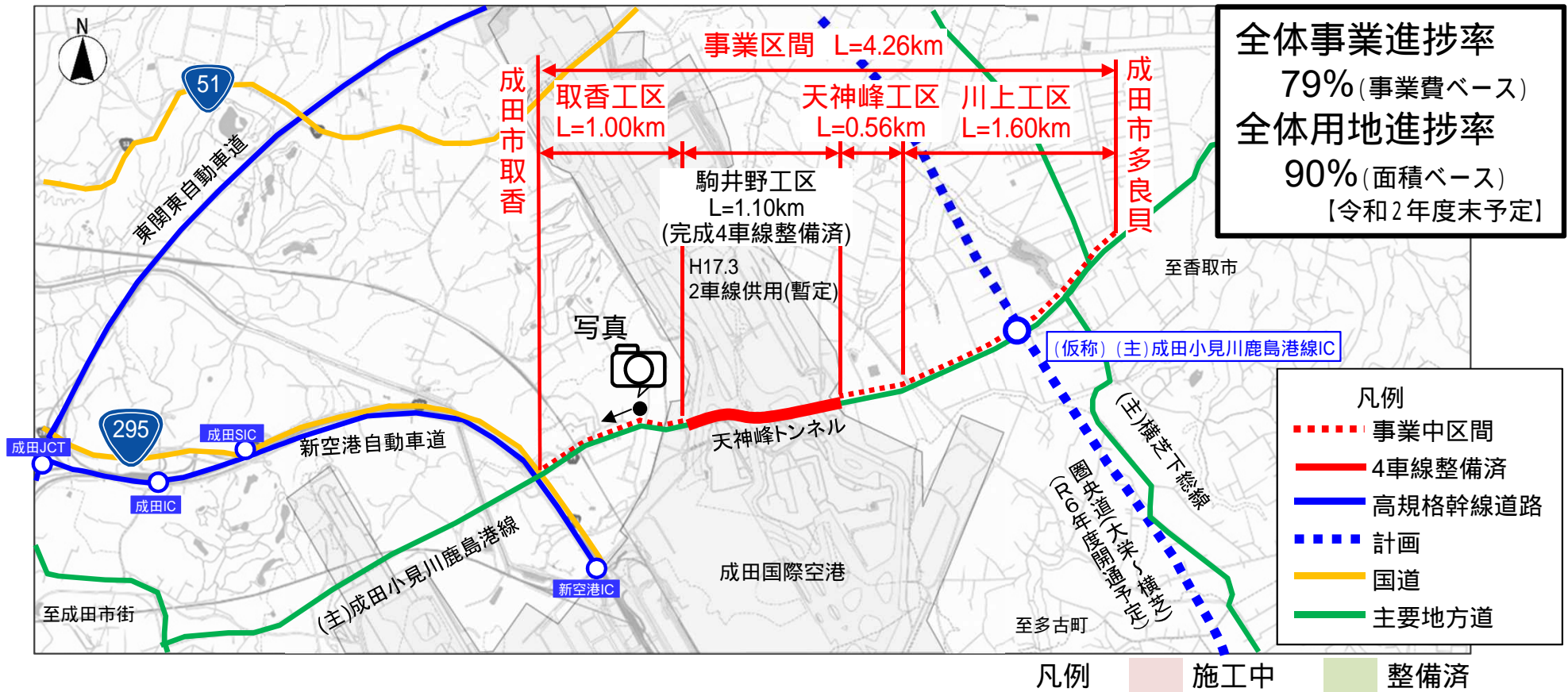


計画横断図



- 凡例
- 事業中区間
 - 4車線整備済
 - 高規格幹線道路
 - 計画
 - 国道
 - 県道

2. 事業の進捗状況



全体事業進捗率
79% (事業費ベース)
全体用地進捗率
90% (面積ベース)
【令和2年度末予定】

凡例
 - 事業中
 - 4車線整備済
 - 高規格幹線道路
 - 計画
 - 国道
 - 主要地方道



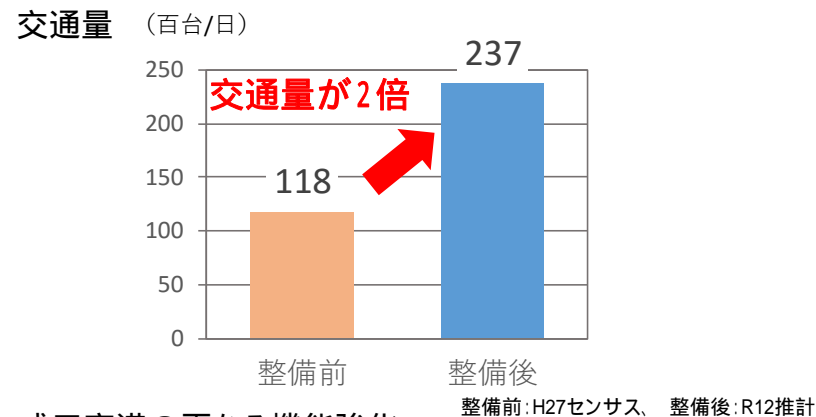
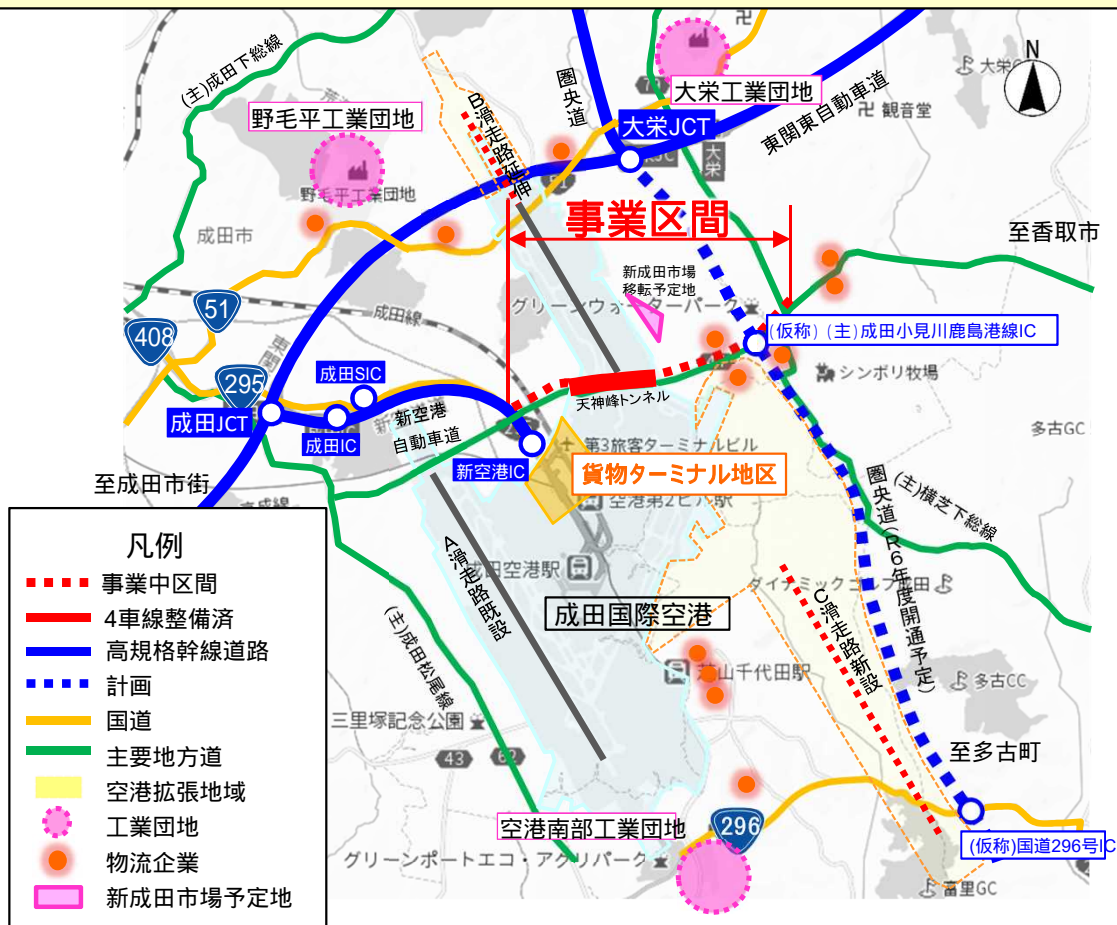
	取香工区	駒井野工区 (天神峰トンネル)	天神峰工区	川上工区	合計
事業着手	平成21年度	平成11年度	平成7年度	平成7年度	
用地 (面積ベース)	45%	100%	100%	96%	90%
工事	一部実施	完成4車線整備済 H17.3 2車線供用(暫定)	一部実施	一部実施	
事業進捗率	35%		89%	90%	79%

事業完了目標: 令和6年度

3. 社会経済情勢

(1) (主)成田小見川鹿島港線の周辺状況と事業の必要性

- 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、R6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4車線化整備を行うものである。
- 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。



成田空港の更なる機能強化

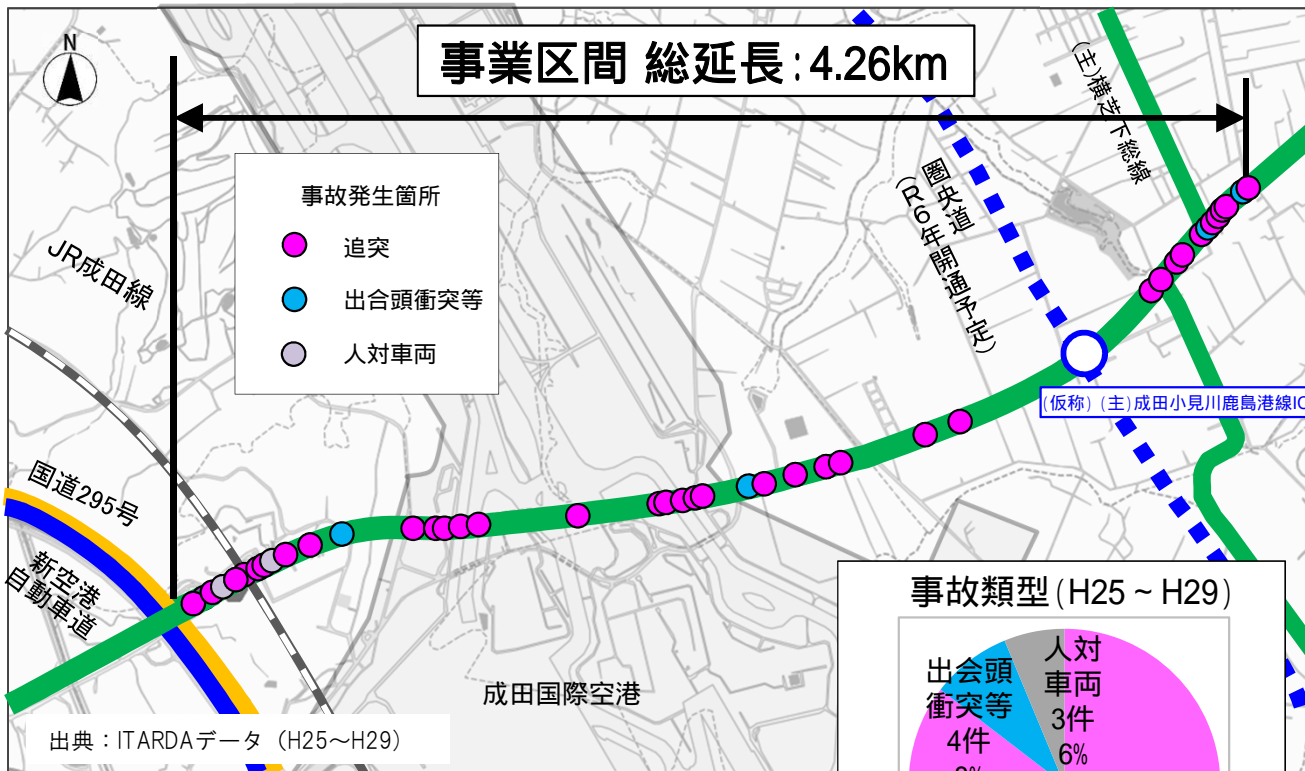
	現状の施設規模等	更なる機能強化時に必要となる施設規模等	備考
年間発着容量	30万回	50万回	R1実績: 26万回
滑走路	A滑走路 4,000m B滑走路 2,500m C滑走路 -	4,000m 3,500m(延長) 3,500m(新設)	延長、新設 R10年度末目標
旅客数	4,000万人	7,500万人	
貨物取扱量	200万トン	300万トン	
空港内従業員	4万人	7万人	

出典: 成田国際空港株式会社P
成田空港周辺地域づくりに関する'実施プラン'

3. 社会経済情勢

(3) 交通事故の発生状況

- ・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。
- ・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。

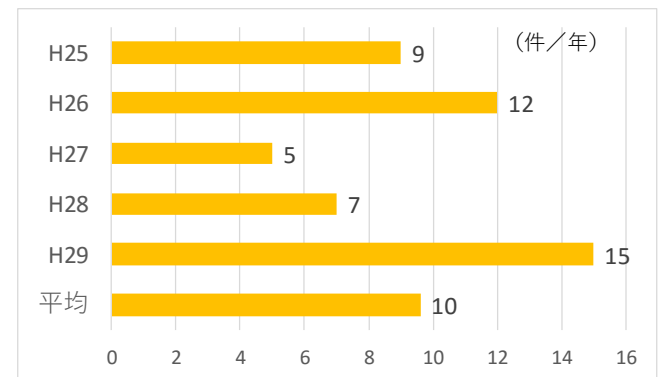


【死傷事故率とは】

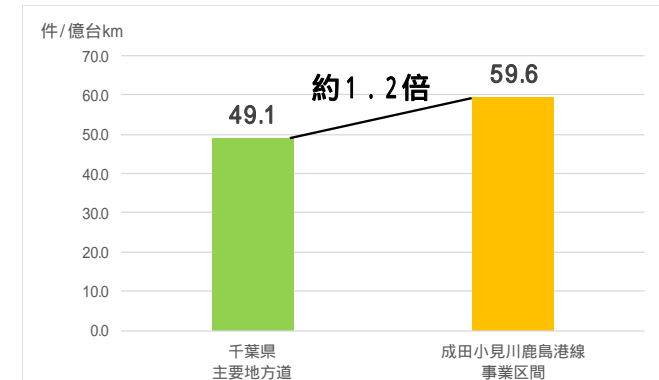
- ・1台の車が一定距離走行する間に事故に遭う確率を指す。
- ・死傷事故率(件/億台キロ) = 年間死傷事故件数 / 走行台キロ(年間交通量 × 走行距離)

追突事故が
約9割

事業区間の死傷事故件数 (H25～H29)



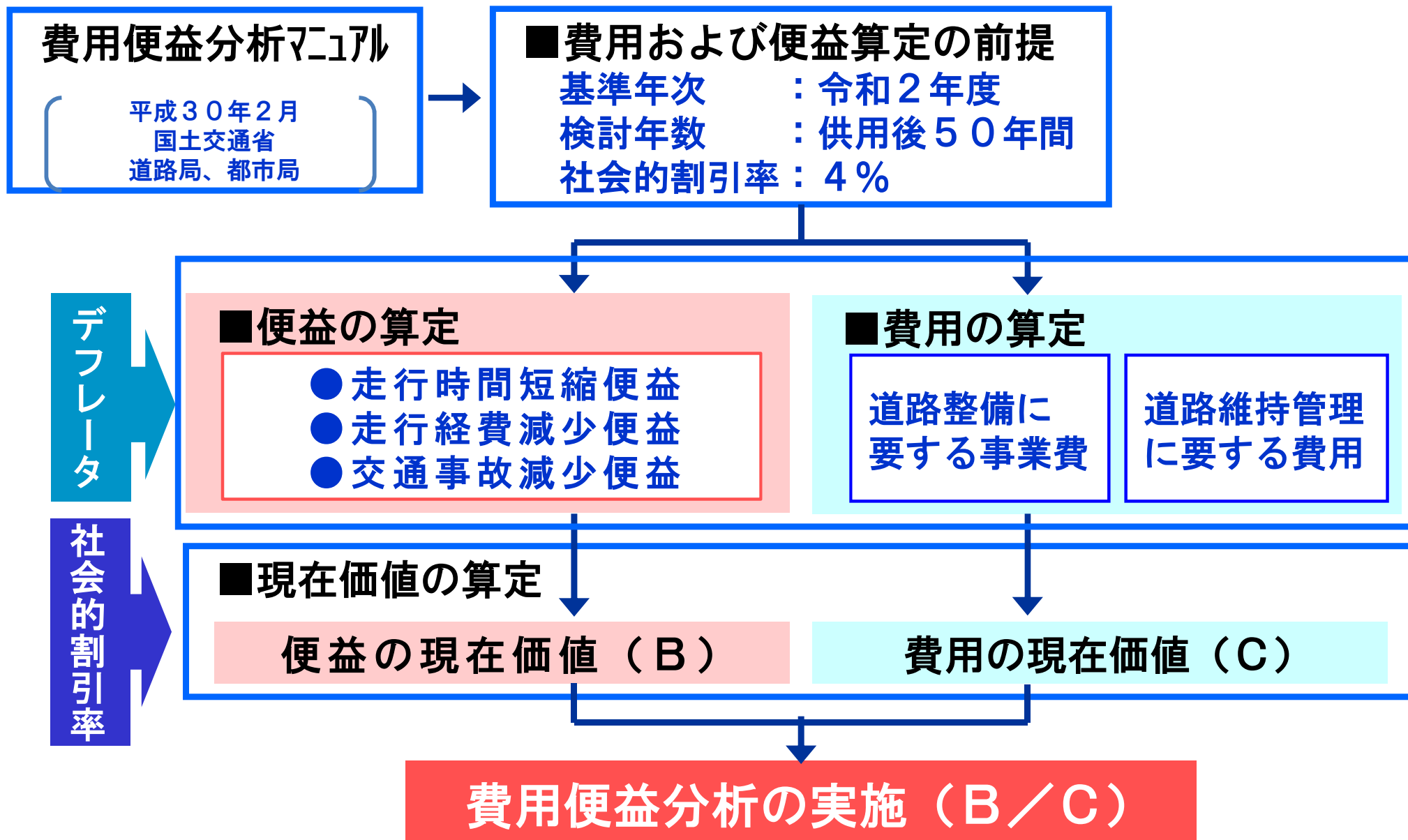
死傷事故率 (H25～H29)



出典: 公益財団法人 交通事故総合分析センター

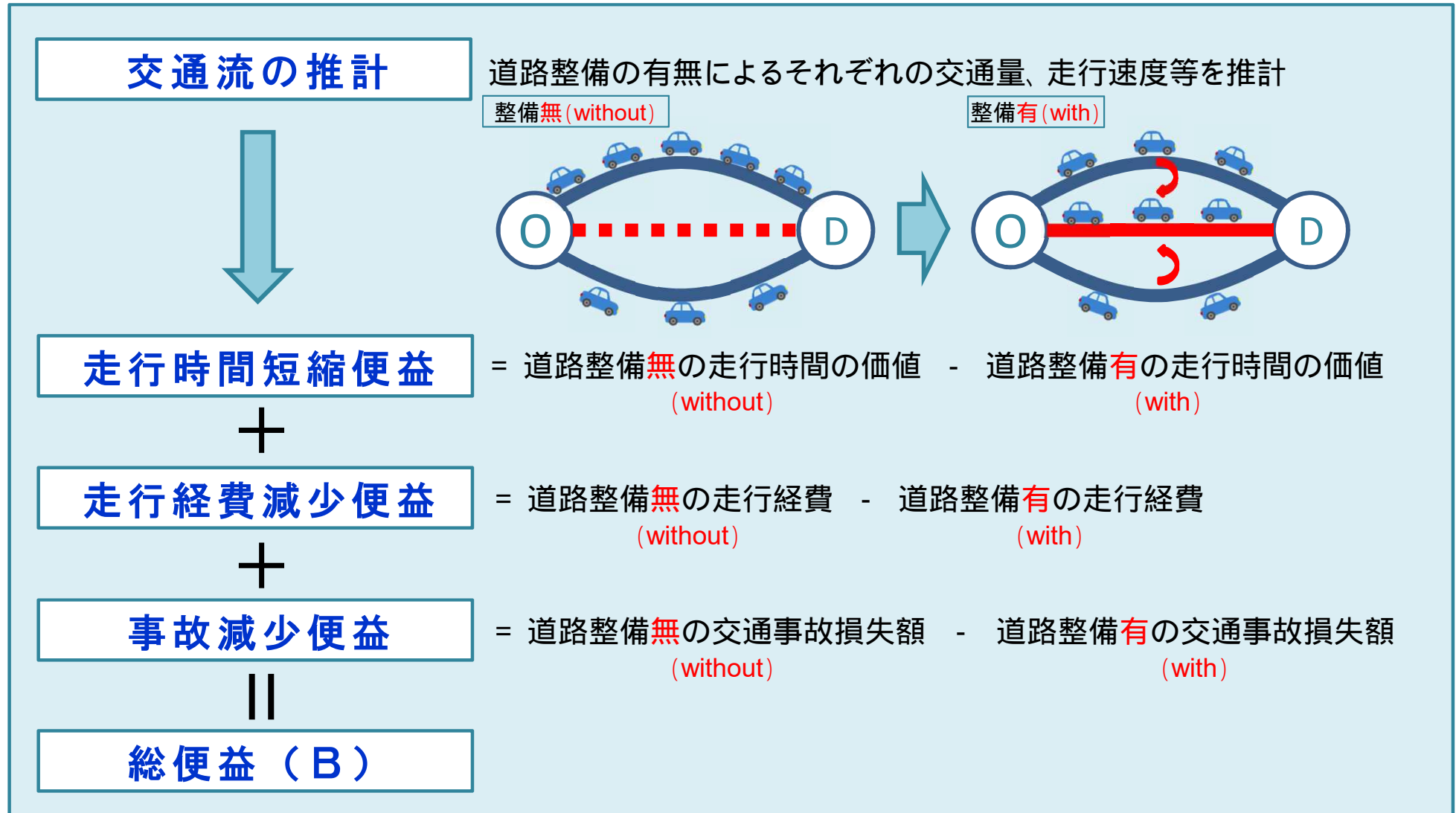
4. 事業の投資効果

(1) 費用便益比の算定



4. 事業の投資効果

(2) 便益の算定方法



4.事業の投資効果

(3)費用便益比の算定結果

B/C
について

	今回評価(R2)	備考
費用便益マニュアル	平成30年2月版	
対象延長	4.26km	
基準年次	令和2年度	
供用予定年次	令和6年度	圏央道(大栄-横芝間)開通
分析対象期間	供用後50年	
基礎データ	平成22年度 道路交通センサス	
R12推計交通量	237(百台/日)	
総便益(B)	292億円	
総費用(C)	74億円	
B/C	4.0	

事業費
について

	今回評価(R2)	備考
事業費	54億円	

4. 事業の投資効果

(4) 費用便益比

【事業全体】

便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	271億円	15億円	5億円	292億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	4.0
	71億円		3億円	74億円	

【残事業】

便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	271億円	15億円	5億円	292億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	24.1
	9億円		3億円	12億円	

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

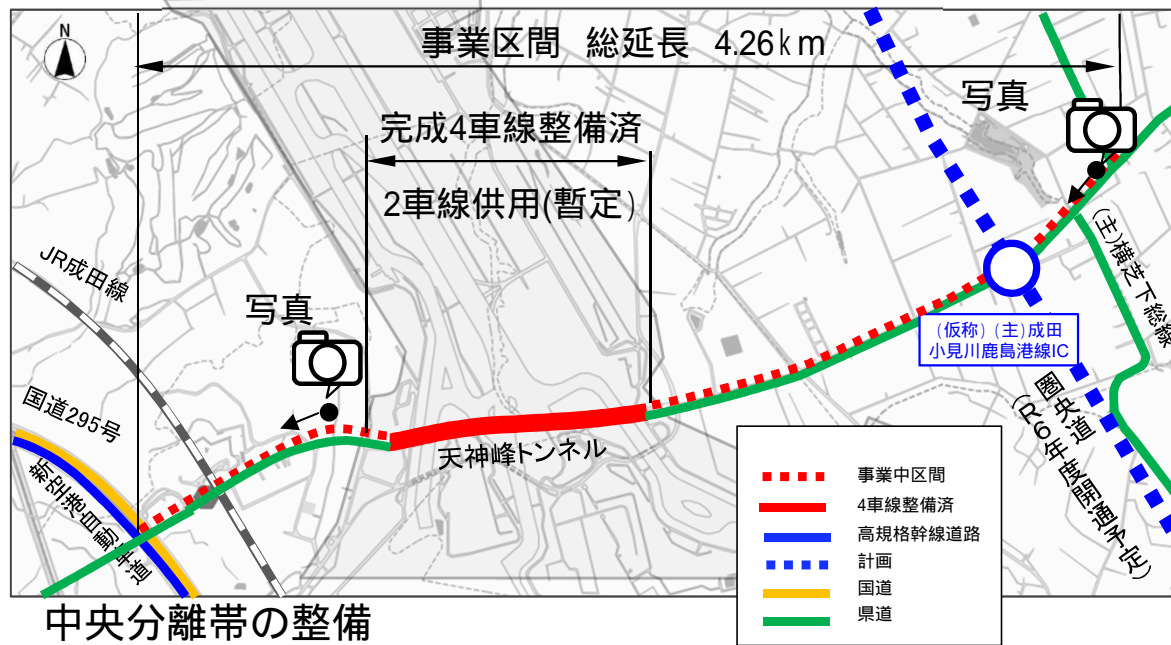
注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

基準年：令和2年度

4. 事業の投資効果

(6) 整備効果(交通事故減少便益)

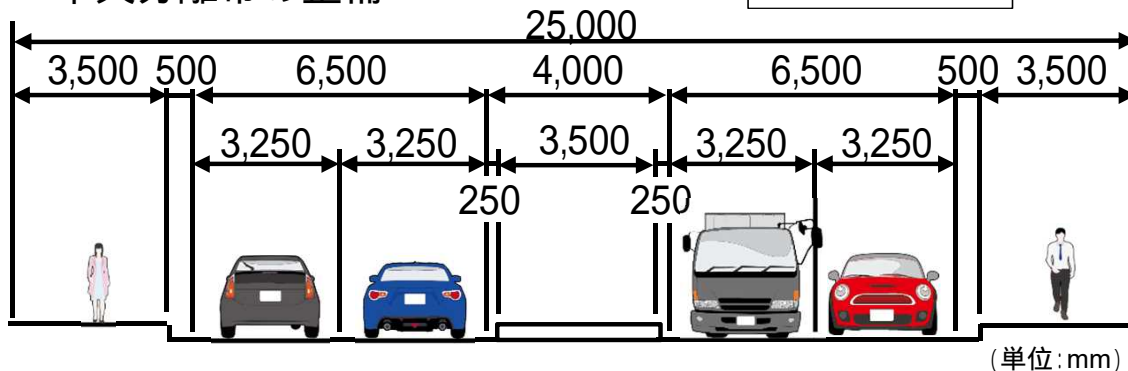
・交通混雑の改善により、追突事故の減少や、中央分離帯の整備により、対向車線へのはみ出し等による重大事故の防止が期待される。



現道の状況(2車線道路)



整備後(中央分離帯の有る道路)

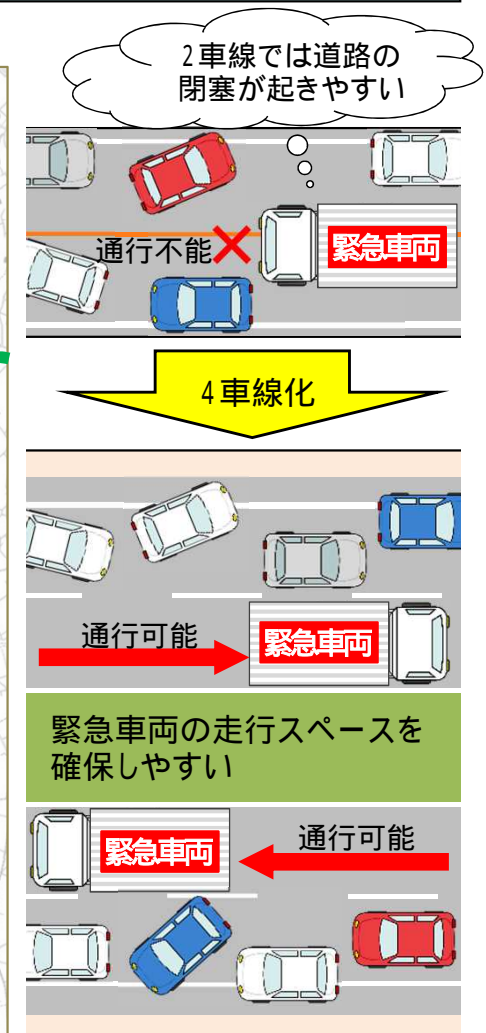
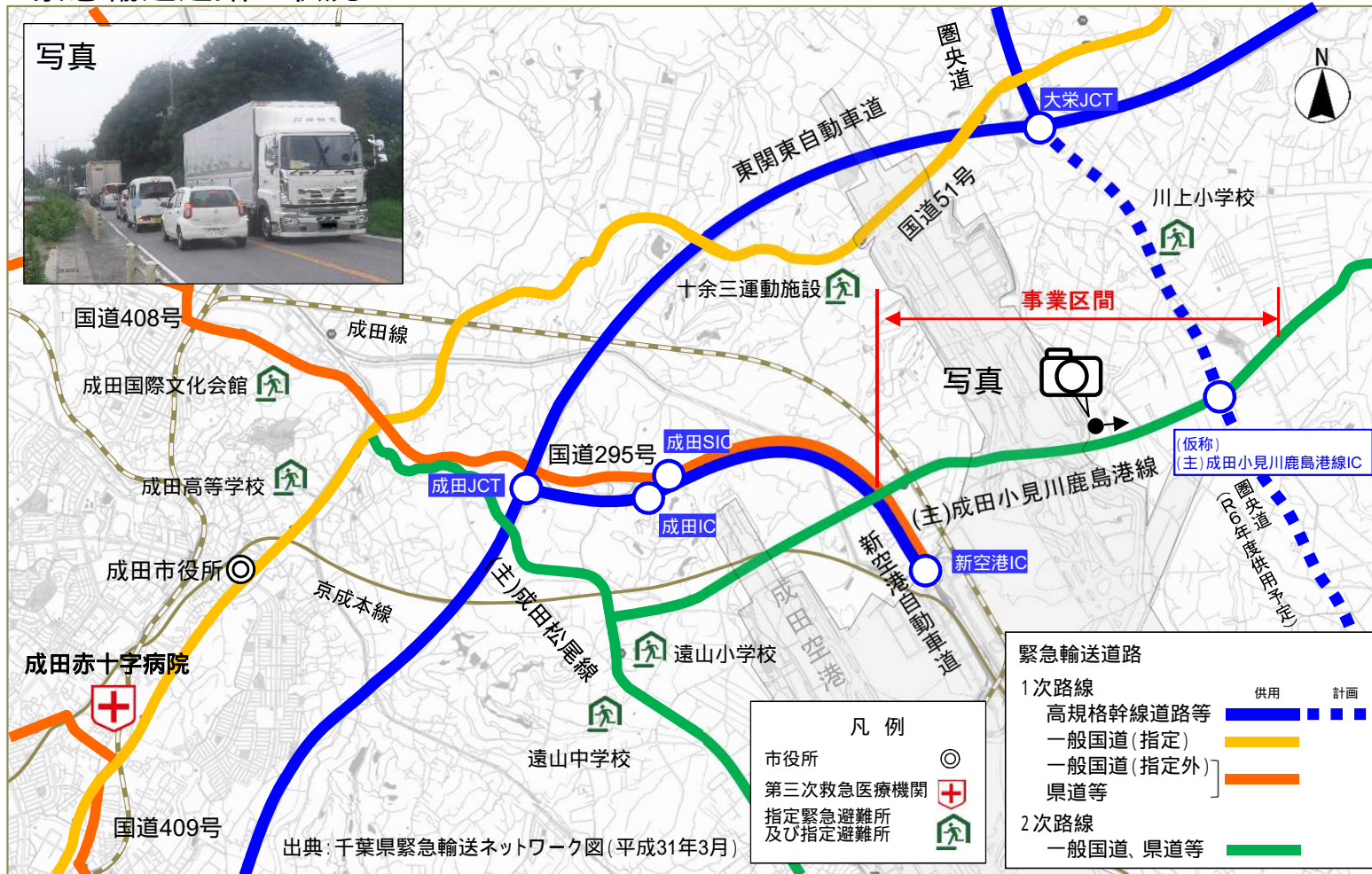


4. 事業の投資効果

(7) 緊急輸送道路の機能強化 (便益の算定に含まれていない効果)

- ・緊急輸送道路2次路線に指定されており、現道2車線では道路の閉塞が起きやすく、脆弱である。
- ・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する。

緊急輸送道路の状況



4. 事業の投資効果

(8) 地域医療サービスの向上 (便益の算定に含まれていない効果)

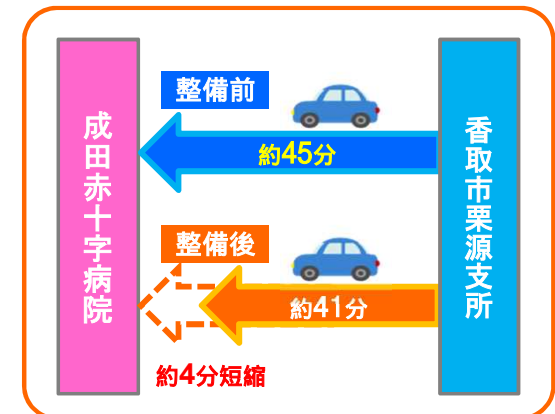
- ・ 4車線化により、緊急車両が通過しやすくなり、香取市栗源支所から第3次救急指定病院である成田赤十字病院までの搬送時間が約4分短縮される。
- ・ 搬送時間の短縮に伴い、重症患者の救命率向上 (死亡率84% → 81%) が期待される。

搬送ルート

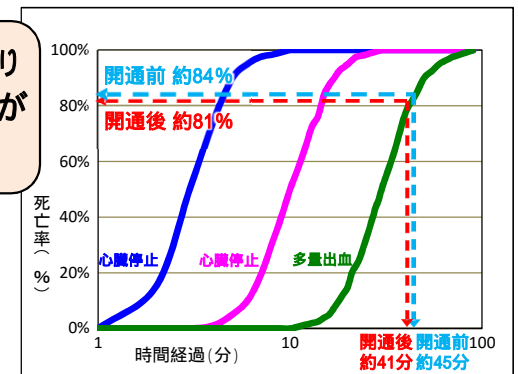


搬送時間短縮により重症患者の救命率が3ポイント向上

搬送時間の短縮



H27センサス速度及びR12推計より算出



カーラーの救命曲線による死亡率 (起点: 香取市栗源支所)

5. コスト縮減

コスト縮減への取り組み

- 新技術・新工法の積極的な活用を図り、コスト縮減に努めながら、引き続き事業を推進していく。

6. 対応方針(案)

費用便益比(B / C) 『4.0』

整備効果

- ・ 4車線化による交通円滑化
- ・ 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

【便益の算定に含まれていない効果】

- ・ 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

事業の進捗

事業完了目標を設定し、着実に事業を推進している



事業を継続し、効果の早期発現を目指す