

【別紙様式2】

千葉県県土整備部所管公共事業事前評価自己評価調書

事業名	成田空港周辺 IC (仮称)
担当課名	道路計画課

1. 事業の概要

(1) 事業の目的	成田空港周辺 IC (仮称) は、第3滑走路の新設や新貨物地区の整備など「第2の開港プロジェクト」が進む成田空港へのアクセス強化や空港周辺地域の活性化を図るため、成田空港と圏央道を直結し、最短でアクセスする新たなインターチェンジを整備するもの。		
(2) 事業の内容			
①事業期間・時期	事業期間：7年間		
②事業規模	地域活性化 IC新設 延長：2.4 km 幅員：14.5 m IC形状：トランペット型		
③事業費	全体事業費：104億円（うち、千葉県 72億円）		
④事業位置	千葉県山武郡芝山町菱田～香取郡多古町間倉		
(3) 指標			
①事業目的	②指標	③現状値	④目標値
交通の円滑化	空港周辺道路の混雑緩和	混雑度：1.64 (主)横芝下総線	混雑度：1.43 (主)横芝下総線
物流の効率化	ICへのアクセス時間の短縮 (新貨物地区～近隣 IC)	19分 (新貨物地区～圏央成田 IC)	10分 (新貨物地区～成田空港周辺 IC(仮称)～圏央成田 IC)
救急搬送の迅速化	救急輸送時間の短縮 (多古町間倉～東千葉メディカルセンター(三次))	32分 (多古 IC 経由)	26分 (成田空港周辺 IC(仮称)経由)
防災力の向上	救援物資の輸送機能強化	1ルート (成田空港～東京都) 【東関東道経由】	2ルート (成田空港～東京都) 【東関東道・圏央道経由】

## 2. 県が実施する必要性

<p>(1) 現状及び課題</p>	<p><b>【現状】</b></p> <p>成田空港は、「成田空港の拡張事業」により、年間発着容量が50万回まで拡大予定であり、旅客数・空港内従業員数が現在の約2倍、貨物取扱量が現在の約1.5倍となり、空港周辺道路の交通需要が増加する。また、『新しい成田空港』構想において、物流拠点を新貨物地区へ集約することが示されており、新貨物地区と圏央道を直結し、最短でアクセスすることで物流の効率化を図ることが必要である。</p> <p>成田空港は、国際貨物の取扱量が全国1位であるが、空港にアクセスする高規格道路は、東関東自動車道のみであり、リダンダンシーを欠くとともに、千葉県湾岸地域では慢性的な渋滞が発生している。</p> <p>空港周辺地域では、「成田空港の拡張事業」に合わせ、住宅開発や産業用地の整備など、地域づくりが進められており、広域的な連携強化により、定住人口の増加や企業誘致の促進を図るなど、地域の活性化が必要である。</p> <p><b>【課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通需要の増加による空港周辺道路の交通混雑</li> <li>・圏央道へのアクセス向上及び物流の効率化</li> <li>・救急医療施設へのアクセス性</li> <li>・災害発生時のリダンダンシー</li> </ul>
<p>(2) 上位政策及び全体計画との関連</p>	<p>成田空港周辺IC（仮称）は、印旛ゾーンの交流・連携機能を強化する道路として、「千葉県総合計画～千葉の未来をともに創る～」(R7)に位置付けている。</p> <p>成田空港「エアポートシティ」構想において、ICが位置する複合ゾーンは、圏央道と国際物流拠点等が連動し、国際的な産業集積・高付加価値農産物輸出が共存する複合産業拠点を形成するとされており、ICの整備により、圏央道へのアクセスが向上し、経済の活性化や生産性の向上が図られる。</p>
<p>(3) 優先度及び適時性</p>	<p><b>【優先度】</b></p> <p>第3滑走路の新設など「第2の開港プロジェクト」が進む成田空港へのアクセス強化や空港周辺地域の活性化を図るため、成田空港と圏央道を直結し、最短でアクセスする新たなインターチェンジの整備が必要であり、優先度は高い。</p> <p><b>【適時性】</b></p> <p>令和8年度には圏央道の全線開通が予定されており、成田空港と羽田空港をつなぐ新たな連携軸が形成される。</p> <p>また、「成田空港の拡張事業」は2028年度末の完了を目指すとともに、『新しい成田空港』構想における新貨物地区の整備が2030年代初頭での供用と示されている。</p> <p>圏央道の整備効果や「第2の開港プロジェクト」の効果を広域へ波及させ、地域の活性化を図るためにも、早期に整備を進める必要がある。</p>

(4) 代替案との比較	<p>成田空港周辺 IC (仮称) は、新貨物地区から発生する大型車両の利用が見込まれるため、フルインター・チェンジでの整備が妥当である。</p> <p>また、 IC 形状については、料金施設の設置にかかる費用など経済比較を行った結果、トランペット型が最適である。</p>
-------------	--

### 3. 経済的・社会的効果

- 国土交通省のマニュアルに基づく成田空港周辺 IC (仮称) の費用便益分析の結果、便益の現在価値化後（基準年令和7年度）の金額は、走行時間短縮便益で210億円、走行経費減少便益は28億円、交通事故減少便益は2.6億円であり、費用便益比(B/C)は2.4と便益が費用を上まわっている。
- 成田空港周辺 IC (仮称) の整備により、以下の効果が見込まれる。
  - ・圏央道へのアクセス向上、物流効率化による国際競争力の強化
  - ・物流施設の利便性向上による物流の円滑化
  - ・広域的な交通の利便性向上による地域の活性化
  - ・救急輸送時間の短縮による救命率の向上

### 4. 環境に与える影響

本事業が環境に与える影響について検討した結果、いずれも影響はないものと判断できる。事業の実施にあたっては、低騒音及び低振動の工法、建設機械の採用などを行っていく。

項目	予測結果	基準
窒素酸化物 (二酸化窒素)	基準の範囲内	1時間値の1日平均値が0.04~0.06ppmのゾーン内またはそれ以下
浮遊粒子状物質	基準の範囲内	1時間値の1日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> 以下
騒音	基準の範囲内	幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準（昼間70dB、夜間65dB）以下
振動	基準の範囲内	第1種区域の要請限度（昼間65dB、夜間60dB）以下
動物	影響なし	重要な種等への影響が軽微、又はできる限り低減される
植物	影響なし	重要な種等への影響が軽微、又はできる限り低減される
生態系	影響なし	地域を特徴づける生態系に係る影響が軽微、又はできる限り低減される

### 5. 総合的な評価

本事業は、費用便益分析の結果B/Cが2.4であり、投資効果が見込めるとともに圏央道へのアクセスの向上や国際競争力の強化、まちづくり・救急医療の支援など、地域活性化の効果が見込まれるため、事業着手は妥当である。

※圏央道への連結許可手続きを進めるとともに、国庫補助事業の採択に向け、調整を図る。

【別紙様式3】

事業概要図			
事業名	成田空港周辺 IC (仮称)	路線又は箇所名等	(主) 成田松尾線
【計画平面図】			
			
【位置図】			
			
【計画横断図】			
			