

事前評価

主要地方道 成田松尾線
成田空港周辺IC（仮称）

令和7年10月14日

千葉県 県土整備部 道路計画課

目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性
3. 経済的・社会的効果
4. 環境に与える影響
5. 総合的な評価

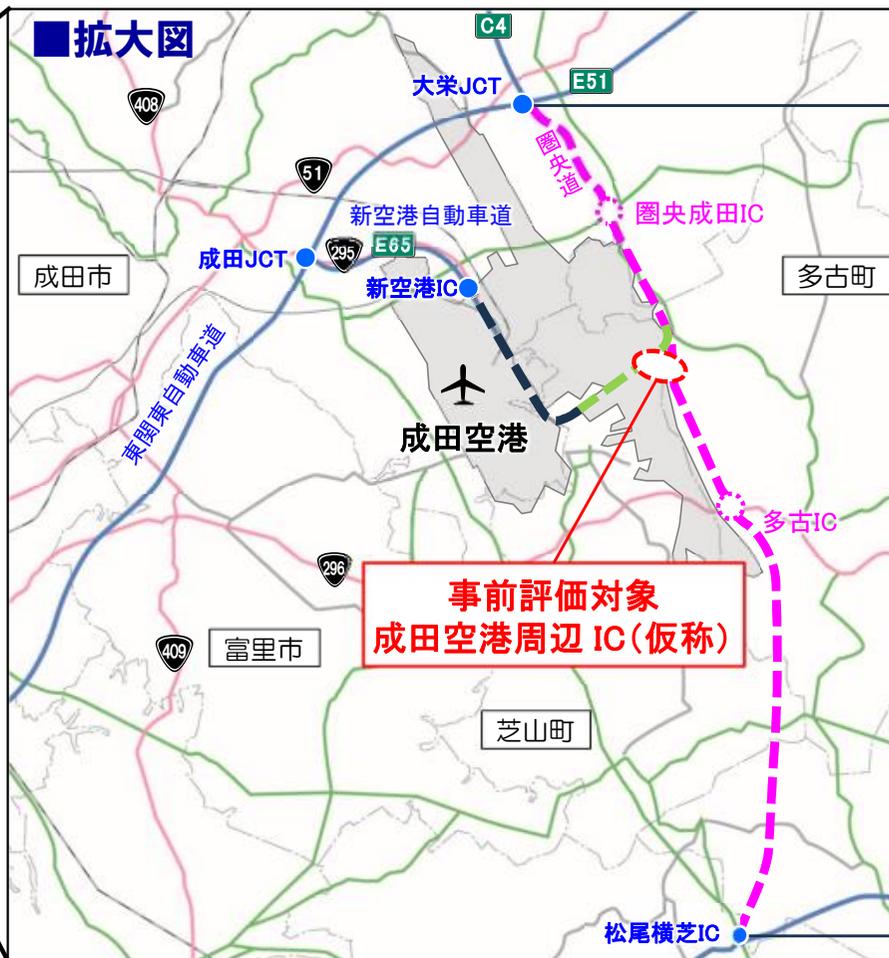
1. 事業の概要

- 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。

位置図



拡大図



事前評価対象
成田空港周辺 IC(仮称)

- 圏央道 (事業中区分)
- 高速道路・自動車専用道路
- 一般国道
- 主要地方道

圏央道 大栄JCT、松尾横芝IC
令和8年度開通予定
〔1年程度前倒しの開通を目指す〕
※大栄JCT、多古IC

出典: 国土地理院地図

1. 事業の概要

■計画の概要

- さぶぐんしばやままちひしだ かとりぐん たこまちまぐら
- 事業区間 : 千葉県山武郡芝山町菱田 ~ 香取郡多古町間倉
 - 事業延長 : 3.5km
 - 幅員 : 14.5m
 - IC形状 : トランペット型
 - ランプ種別 : A規格
 - 設計速度 : 40km/h
 - 全体事業費 : 約104億円
うち、千葉県 72億円
 - 事業期間 : 令和8年度～令和14年度
 - 計画交通量 : 10,400台/日(令和22年度)

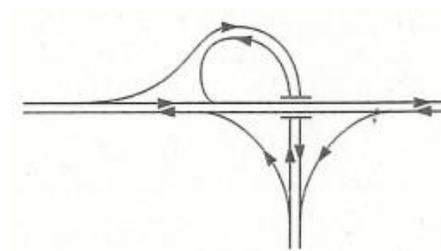
■標準断面図



■平面図



■IC形状イメージ図



(a) トランペット型

出典: 道路構造令の解説と運用 P.524抜粋

2. 事業の必要性

(1) 上位政策と全体計画との関連

- 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)に位置づけている。
- 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。

■千葉県総合計画(R7)

【ゾーンの方向性】
 <成田空港の拡張事業等を生かしたまちづくりや空港を核とした国際的な産業拠点の形成などを行い、更なる地域の発展を図る>

本ゾーンは、成田空港という国際的な「人・モノ・財」の交流・連携拠点をもち、今後、成田空港の拡張事業や交通網の整備による利便性の向上が進み、地域のポテンシャルが飛躍的に高まることから、人口減少や高齢化が進む千葉県を支える地域として期待されます。

圏央道の成田空港に最も近い県内唯一の未開通区間である大栄・横芝間が令和8年度(2026年度)までに開通することで、県内全域が全線開通となり、圏央道とアクアラインが一体となって広域的な幹線道路ネットワークが形成され、生産性の向上、企業立地の促進、防災力の強化等が図られます。

あわせて、北千葉道路や、圏央道へのアクセス道路である国道296号や県道成田小見川鹿島港線、県道成田松尾線など成田空港周辺における国道・県道の整備、さらには成田空港及び周辺地域と圏央道を結ぶ、新たなインターチェンジの実現により、本ゾーンの交流・連携機能が一層強化されます。

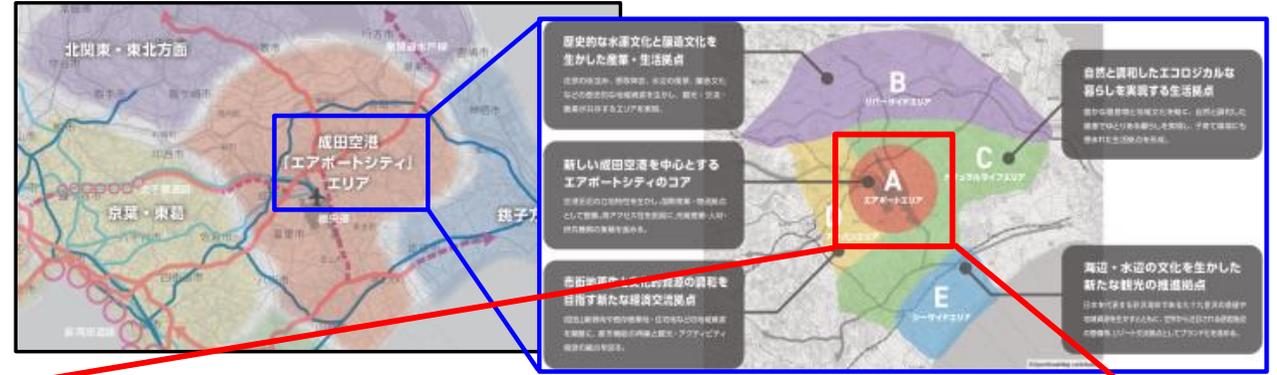
千葉ニュータウン周辺地域では、成田空港の拡張事業や北千葉道路の整備の効果により、多様な産業集積や居住の場としての魅力が高まっていくことから、高付加価値を生み出す企業などの立地を促進することなどにより雇用の場の創出を図るとともに、交通の利便性や豊かな自然環境などの魅力を積極的に発信し、多くの人を地域に呼び込んでいきます。

空港周辺地域においても、成田空港の拡張事業や広域的な幹線道路ネットワークの整備により、飛躍的に高まるポテンシャルを生かし、空港の特徴や強みを生かせる産業の立地を促進していきます。

また、インターチェンジ周辺等において、市町と連携しながら、地域振興につながる産業の受け皿づくりを促進します。

出典:千葉県総合計画(R7)

■成田空港「エアポートシティ」構想



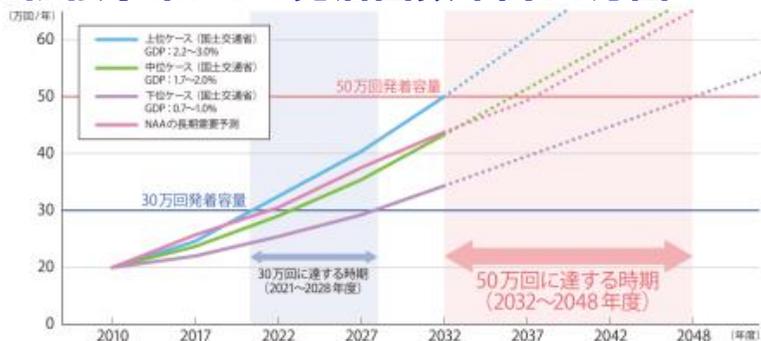
出典:成田空港「エアポートシティ」構想

2. 事業の必要性

(2) 成田空港 第2の開港プロジェクト

- 第3滑走路（C滑走路）の新設など「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。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。
- 『新しい成田空港』構想においては、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。
- 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。

■ 拡張事業により発着回数年間50万回へ



■ 『新しい成田空港』構想



■ 発着回数50万回時に期待される効果

発着回数50万回時に期待される効果

発着回数50万回到達時

旅客数	現在 4,000万人	約2倍	今後 7,500万人
貨物取扱量	現在 200万トン	約1.5倍	今後 300万トン
空港内従業員数	現在 4万人	約2倍	今後 7万人

出典：成田国際空港株式会社HP

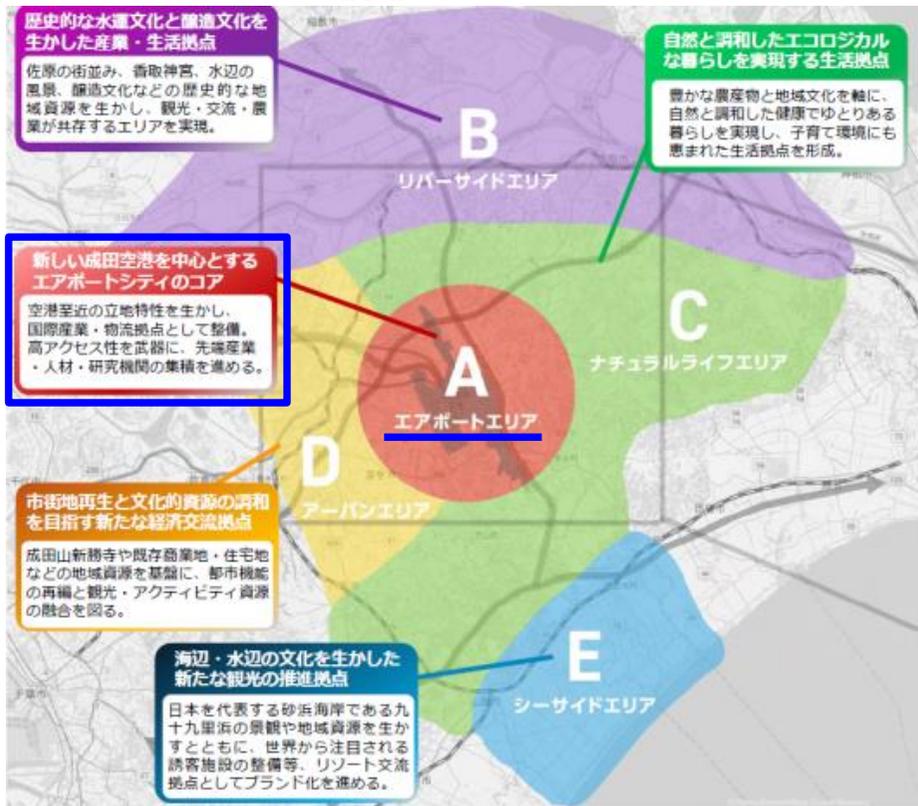
出典：『新しい成田空港』構想とりまとめ2.0概要

3. 経済的・社会的効果

(2) まちづくりの支援

- 成田空港「エアポートシティ」構想では、5つのエリアが連動して世界をリードする空港都市圏を形成するとされており、構想のコアとなるエアポートエリアに成田空港周辺IC(仮称)が整備されることで、広域的な交流・連携機能が強化され、エリア内外の人・モノの流れが促進される。
- 成田空港では新貨物地区、空港隣接地では国際航空物流拠点の開発を予定しており、ICの整備は、物流施設の利便性が向上し、物流の円滑化が図られる。
- 空港周辺地域では、住宅開発や産業用地整備などの地域づくりが進められており、ICの整備により、広域的な交通の利便性が向上し、定住人口の増加や企業立地の促進・雇用創出により、地域の活性化が図られる。

■エアポートシティ構想(5つのエリア)



出典:成田空港「第2の開港」を起点とするアクションパッケージ

■成田空港周辺の開発計画



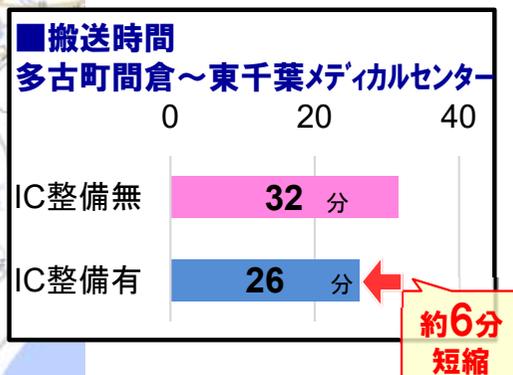
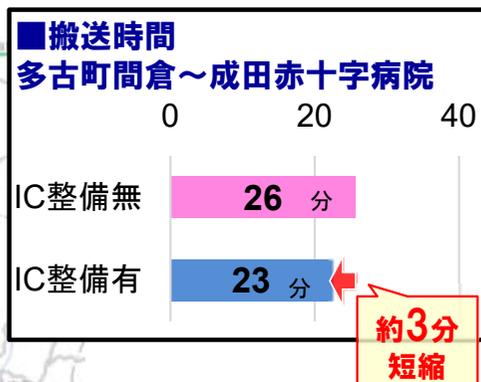
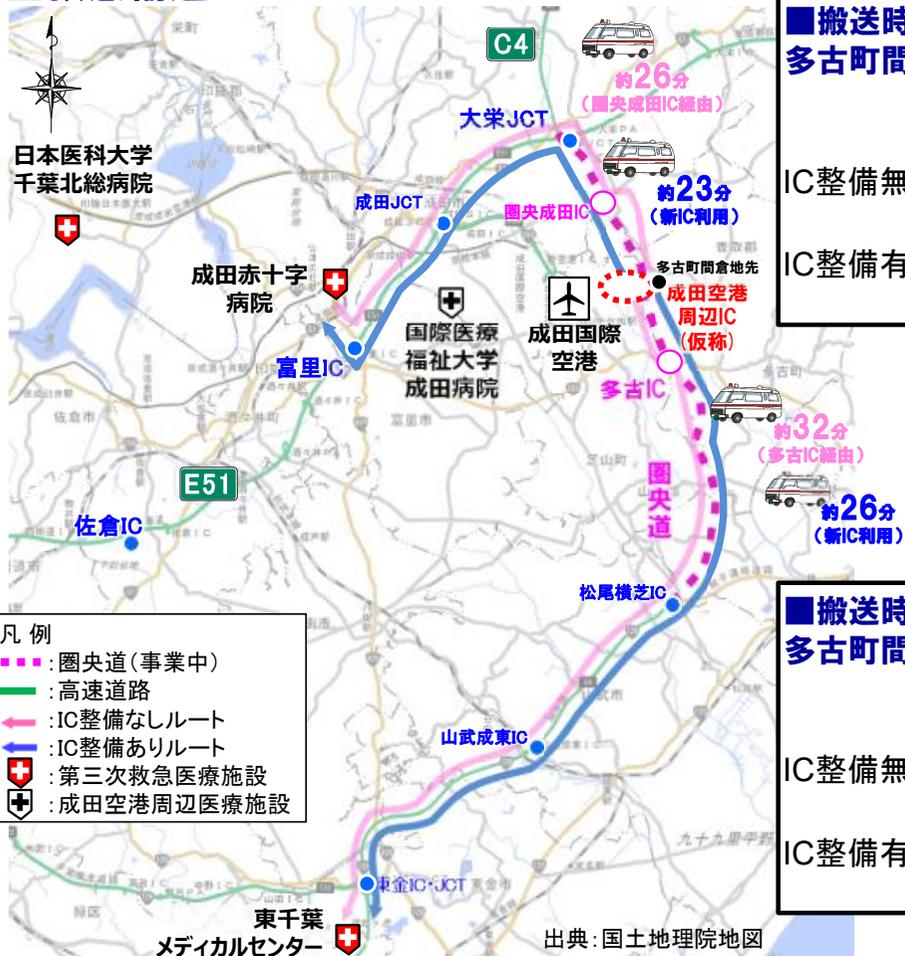
出典:国土地理院地図

3. 経済的・社会的効果

(3) 救急医療の支援

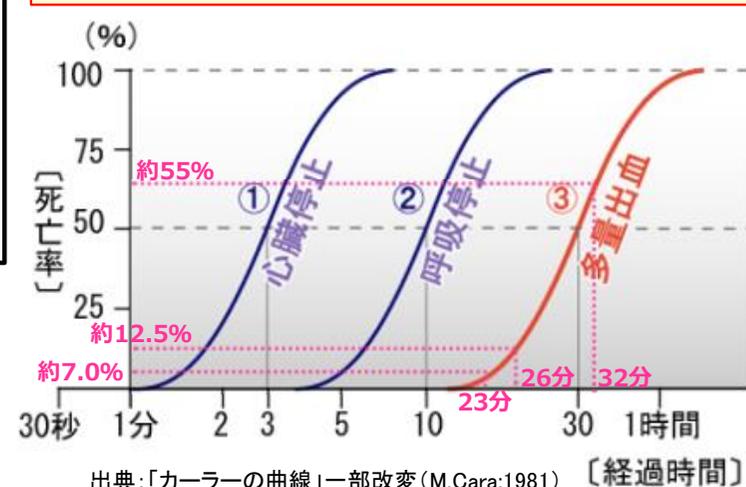
- 成田空港周辺IC(仮称)の整備により、多古町間倉地先～成田赤十字病院間において、約3分の時間短縮が見込まれることから、多量出血時の救命率が向上する。
- また、成田赤十字病院が受入困難の場合、次の搬送先候補として「東千葉メディカルセンター」が挙げられ、搬送時間が約6分短縮することから、救急医療の支援が期待できる。
- 一般道を通行しないため、搬送中の車両の揺れが軽減され、傷病者への負担軽減につながる。

■ 救急輸送ルート



■ (参考)カーラーの救命曲線による救命率

搬送時間の短縮により多量出血時の救命率が向上



■ 消防本部の声

成田空港周辺IC(仮称)が整備されると、東千葉メディカルセンターへの搬送も可能となる。一般道を通行しないため、車両の揺れの軽減、道路状況が良くなることから、搬送中傷病者への負担軽減につながることが期待される。

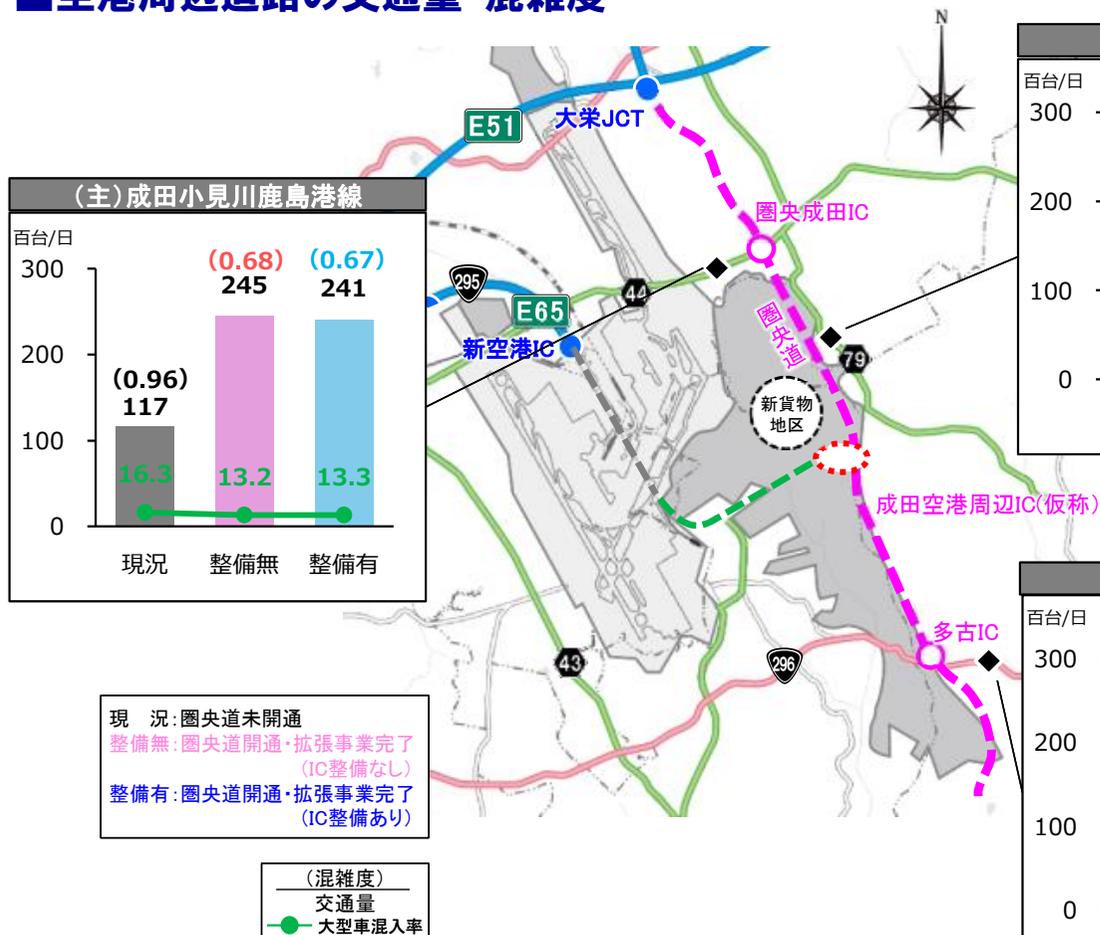
出典: R6.10 消防本部ヒアリング結果

3. 経済的・社会的効果

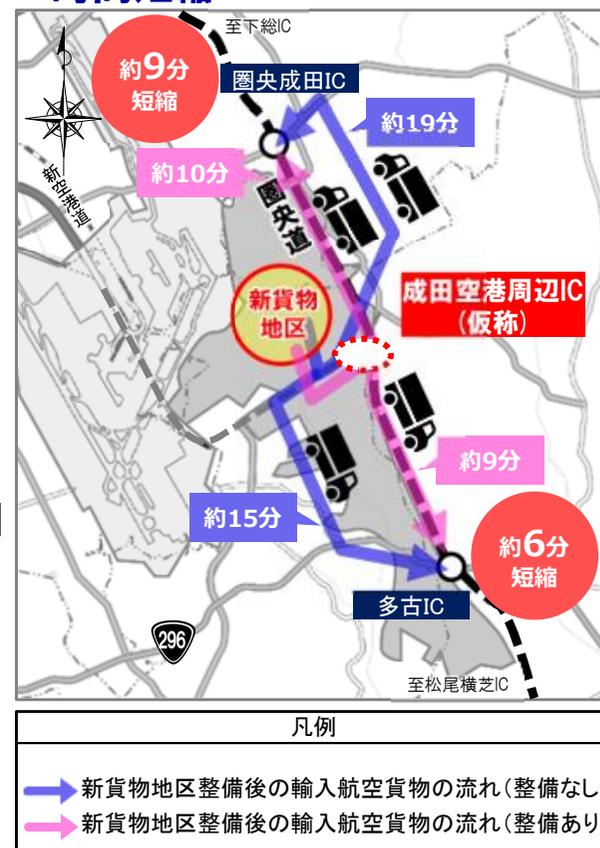
(4) 成田空港周辺道路の時間短縮と安全性向上

- 成田空港周辺IC(仮称)の整備により、新貨物地区から圏央道へのアクセス時間が9分短縮されるなど、走行時間の短縮が図られる。
- 「成田空港の拡張事業」で、周辺道路の交通量や大型車の需要が増加するが、ICの整備により、県道横芝下総線への大型車混入率が約5%減少するなど、大型車の流入減少により、周辺道路の騒音・振動や重大事故の発生減少、沿線の住環境と安全性の向上が図られる。

■ 空港周辺道路の交通量・混雑度



■ 新貨物地区から圏央道までの時間短縮



3. 経済的・社会的効果(費用便益分析)

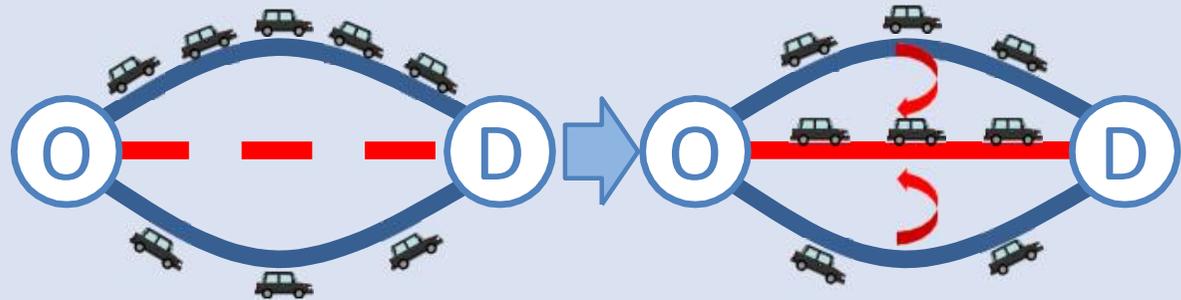
(5) 便益の算定方法

交通量の推計

道路整備の有無によるそれぞれの交通量、走行速度等を推計

整備無 (without)

整備有 (with)



走行時間短縮便益

= 道路整備無の走行時間の価値 - 道路整備有の走行時間の価値
(without) (with)

+

走行経費減少便益

= 道路整備無の走行経費 - 道路整備有の走行経費
(without) (with)

+

事故減少便益

= 道路整備無の交通事故損失額 - 道路整備有の交通事故損失額
(without) (with)

||

総便益(B)

3. 経済的・社会的効果(費用便益分析)

(6) 費用便益算定結果

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	費用便益費 (B/C)
	210億円	28億円	2.6億円	240億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	2.4
	78億円		21億円	99億円	

基準年: 令和7年度

◆ 計算条件

基準年次 : 令和7年度
 供用開始年次 : 令和15年度
 分析対象期間 : 供用後50年
 基礎データ : 平成27年度
 道路交通センサス
 交通量の推計時点 : 令和22年度
 推計交通量 : 10,400(台/日)

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。(維持管理費を除く)
 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。

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	評価結果	基準
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までのゾーン内又はそれ以下であること
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 ³ 以下であること
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70デシベル、夜間65デシベル)以下であること
振動	基準の範囲内	第1種区域の要請限度(昼間65デシベル、夜間60デシベル)以下であること
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

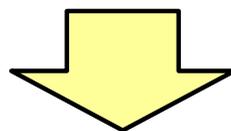
5. 総合的な評価

まとめ

○事業の投資効果が認められる。

$$B / C = 2.4$$

○事業の実施により、圏央道へのアクセス向上や国際競争力の強化、まちづくり・救急医療の支援等、地域活性化の効果が期待できる。



事業着手が妥当

※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。