

【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		一般国道464号 北千葉道路Ⅱ期		
事業所管課			道路整備課		事業主体		千葉県		
事業化年度	平成19年度	用地着手年度	平成21年 度	工事着手年度 工事終了(認可)年度	平成29年度 令和22年度	再評価の理由		再々々評価	
費用便益比 B/C	1.1 (2.1)	総費用	542億円 (275億円)	総便益	573億円 (573億円)	基準年	令和 7年度	供用開始 年度	令和 22年度

※上段：全体事業 下段（）：残事業

【事業概要】

一般国道464号北千葉道路は、外環道と成田空港を最短で結び、首都圏の国際競争力を強化するとともに、災害時における緊急輸送道路として機能する延長約43kmの重要な道路である。

北千葉道路Ⅱ期は、北千葉道路のうち、成田市押畠から成田市大山まで約3.7km区間を整備するもので、並行する国道408号の交通の円滑化、安全性の確保、物流の効率化等にも寄与するバイパス事業である。

- ・総事業費：590億円
- ・事業延長：L=3.7km
- ・事業期間：平成19年度～令和22年度

【事業の進捗状況】（令和7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	590	221	369	38

【社会経済情勢等】

- ・成田市街地の国道408号現道は主要渋滞箇所3箇所が連担しており、土屋交差点をはじめとして交通混雑が発生している。
- ・国道408号の土屋交差点から成田山裏門入口交差点間では、死傷事故率が247件／億台キロとなっており、千葉県全体の死傷事故率の約6倍であり、事故の危険性が高い状態にある。
- ・平成31年3月までに北千葉道路Ⅰ期（印西市若萩～成田市押畠）が暫定2車線で開通するとともに、成田空港では2028年度末を目標に、空港機能強化に関するプロジェクトが進められるなど、北千葉道路の交通需要は今後も増加が期待されている。

【対応方針（案）】

継続

費用便益比（B/C）が事業全体で1.1、残事業で2.1であることから、費用対効果が見込まれる。

整備効果として、通過交通と内々交通の適切な機能分担による成田市街地の交通の円滑化や、交通混雑緩和による安全性の向上、既存道路の代替路として新たな国際物流ネットワーク構築による物流の効率化、増加するインバウンド需要の円滑な観光移動支援、成田空港と広域防災拠点間を結ぶ緊急輸送道路の強化による防災機能の向上などが期待される。

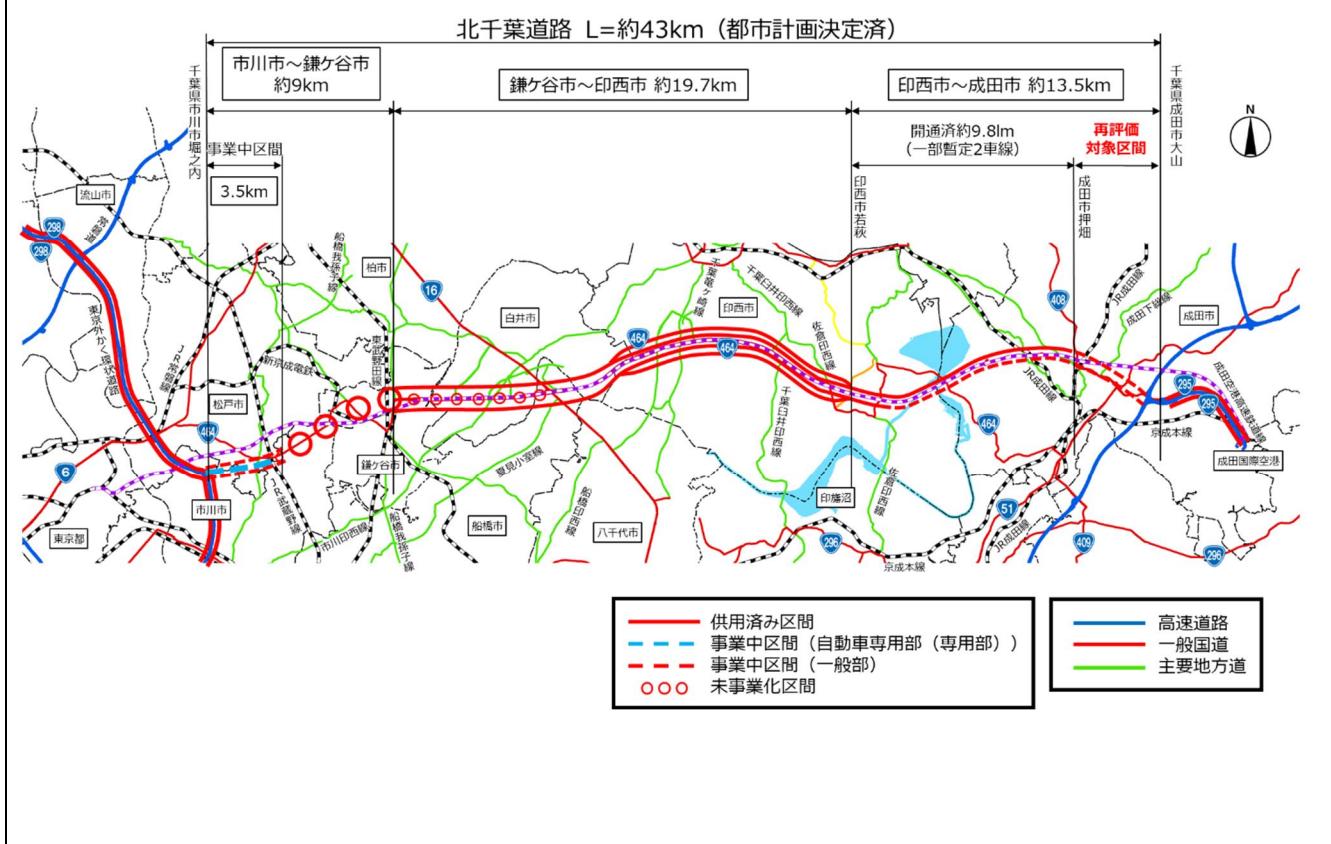
着実に事業を推進していることから、事業を継続し、効果の早期発現を目指す。

【別紙様式4】

事業概要図

番号	1	事業名	道路事業	路線又は箇所名等	一般国道464号 北千葉道路二期
位置図		標準横断図			

平面図



【別紙様式5】

再評価事業に関する調書

番号	1	事業名	道路事業	路線又は箇所名等	一般国道464号 北千葉道路Ⅱ期
事業化年度	平成19年度		用地着手年度	平成21年度	工事着手年度
					平成29年度

【再々評価（R2年度）の概要】

再々評価実施年度 (基準年)	令和2年度	供用開始年度	令和12年度	対応方針	継続
B/C	1.8 (2.7)	総費用	360億円 (241億円)	総便益	639億円 (639億円)

(※上段：全体事業 下段（ ）：残事業)

再々評価時の委員会の意見及び当時の状況

- ・継続することが妥当である。

再々評価時の進捗状況及び再々評価時想定の5年後の進捗状況

	計画	進捗状況(R2)	5年後の想定進捗状況
全体事業費	421.3億円	110.2億円(26%)	279.7億円(66%)
用地取得面積	156,102m ²	155,428m ² (99%)	156,102m ² (100%)
供用面積(延長)	3,700m	0m(0%)	0m(0%)

【再々々評価（R7年度）の概要】

再々評価実施年度 (基準年)	令和7年度	供用開始年度	令和22年度	対応方針	継続
B/C	1.1 (2.1)	総費用	542億円 (275億円)	総便益	573億円 (573億円)

(※上段：全体事業 下段（ ）：残事業)

現在の進捗状況

	計画	進捗状況 (令和7年度末)
全体事業費	590.3億円	221.5億円(38%)
用地取得面積	157,234m ²	155,990m ² (99%)
供用面積(延長)	3,700m	0m(0%)

再評価後の 経過 及び 処理状況	・平成27年度 再評価(継続が妥当である) ・令和2年度 再々評価(継続が妥当である) ・工事、用地交渉を継続実施