

(再評価)

資料 1 - 1 8  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成20年度第4回)

# 国道357号 東京湾岸道路(千葉県区間)

平成21年3月18日

国土交通省 関東地方整備局

# 事業評価監視委員会 道路事業 位置図



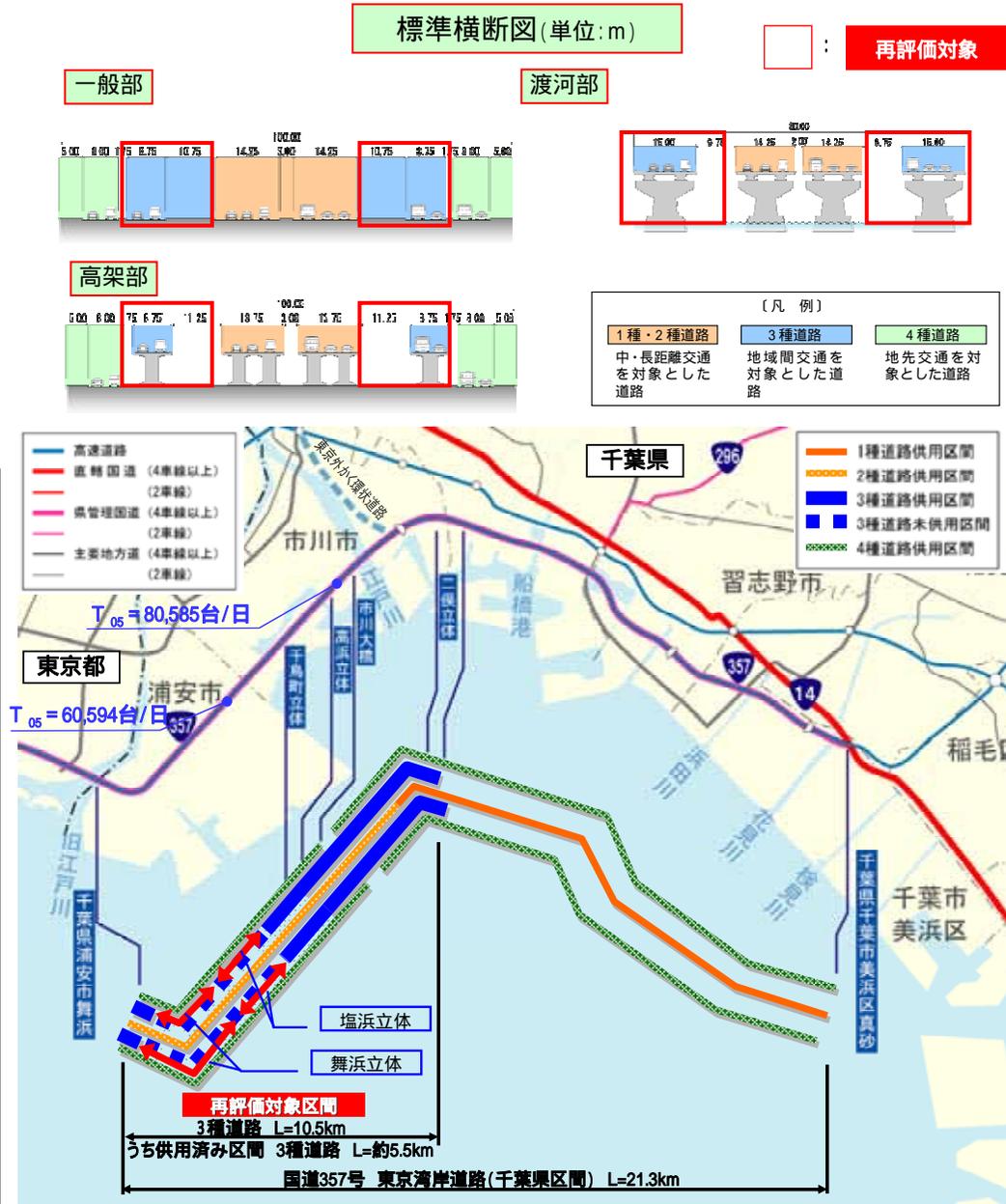
# 1. 事業の目的と計画の概要

## (1) 目的

- ・ 3環状9放射の一部として機能し、湾岸地域のプロジェクトを支援
- ・ 内陸部の交通混雑の緩和
- ・ 湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能効率化
- ・ 緊急時の輸送路が確保され防災対策・危機管理が充実

## (2) 計画の概要

区 間: 自) 千葉県千葉市美浜区真砂  
 至) 千葉県浦安市舞浜  
 計画延長: L = 21.3km  
 再評価対象区間:  
 自) 千葉県市川市二俣  
 至) 千葉県浦安市舞浜  
 再評価対象延長: L = 10.5km  
 幅 員: 50 ~ 100m  
 道路規格: 第3種第1級  
 設計速度: 80km/h  
 車線数 : 4 ~ 6車線  
 事業化 : 昭和45年度  
 事業費 : 約1,270億円  
 計画交通量: 34,500 ~ 72,200台/日



## 2 - 1 . 事業の必要性に関する視点

- ・評価対象区間のうち、平成18年度千鳥町、平成19年度高浜立体が供用し、渋滞は緩和される傾向にある。しかし、残る舞浜交差点、塩浜交差点の周辺には、東京ディズニーリゾートや東京ベイららぽーと等の大型集客施設が多く存在し、各施設に向かう交通が集中し、当該区間の渋滞損失額は年間約44億円となっています。

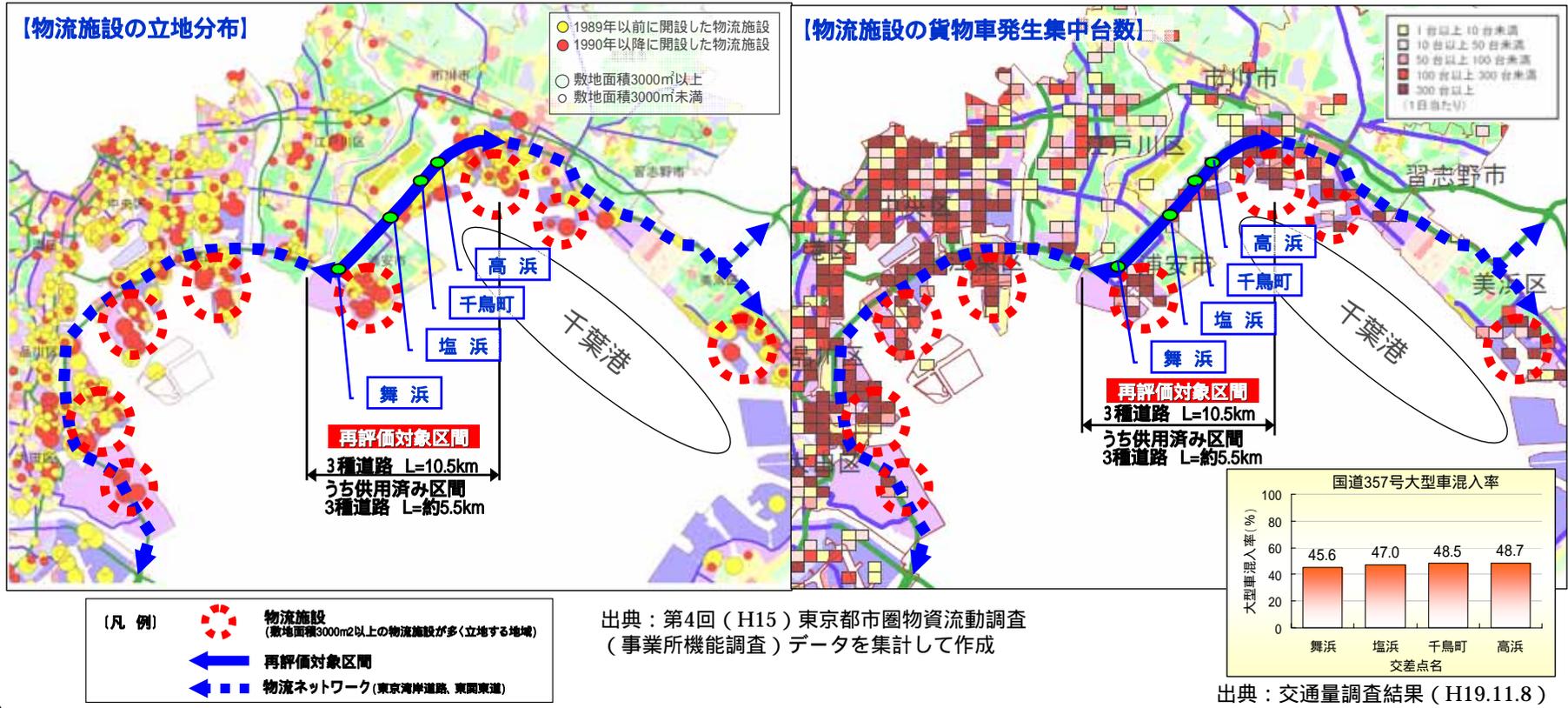


# 2 - 2 . 事業の必要性に関する視点

## 地域経済の活性化(貨物輸送の支援)に寄与します

東京湾岸道路の整備の推進が港湾貨物の迅速・円滑・効率的な輸送を支援し、輸送コストの削減等により地域経済の活性化及び企業立地の促進に寄与します。

- ・ 全国第2位の貨物取扱量を誇る千葉港(特定重要港湾)と需要地を相互に結ぶルート
- ・ 周辺には大規模な物流施設が多く立地
- ・ 国道357号の大型車混入率は最大値で約50%(利用交通の2台に1台近くが大型車)

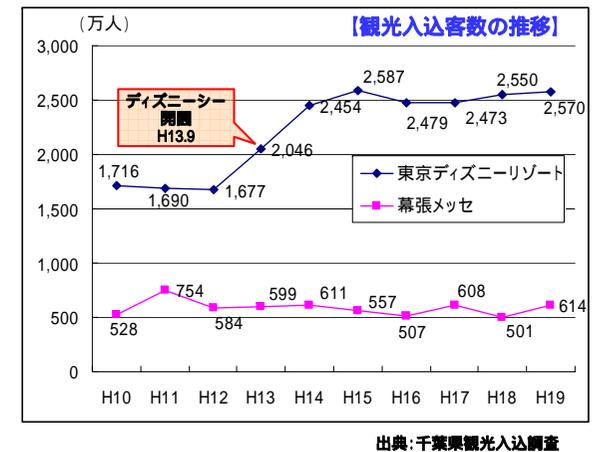
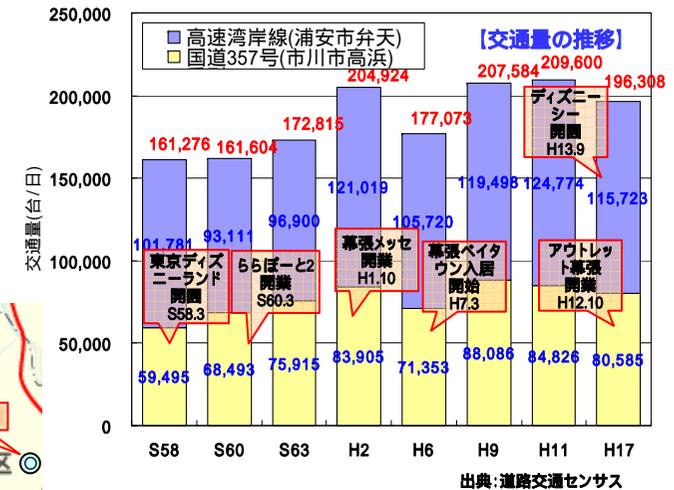


# 2 - 3 . 事業の必要性に関する視点

地域経済の活性化(観光・集客施設へのアクセス向上)に寄与します

東京湾岸道路の沿線には、多くの観光・集客施設が立地し、各施設へ向かう交通が湾岸道路へ集中し混雑しています。

湾岸道路が整備されることにより、混雑が緩和され、各施設へのアクセス性が向上します。



## 2 - 4 . 事業の必要性に関する視点

千鳥町立体・高浜立体の開通により千鳥町～高浜間の交通が円滑化されました。

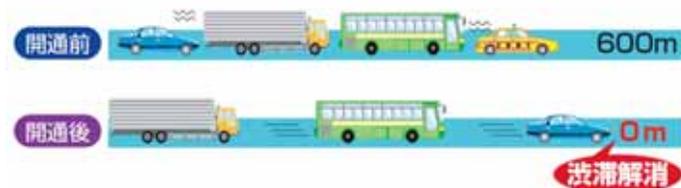
千鳥町立体・高浜立体の整備により、地域間交通と地先交通が分離され、千鳥町・高浜交差点等の混雑が緩和され、千鳥町から高浜間の交通が円滑化されました。



所要時間が短縮しました  
(浦安中央公園前交差点 高浜交差点)



渋滞が解消しました  
(千鳥町交差点東京行き)



出典: 供用前、供用後交通量調査

# 3. 費用対効果

## 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)
	690億円	15億円	0億円	706億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	337億円		40億円	377億円	
					1.9

## 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)
	324億円	7億円	7億円	338億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	198億円		40億円	239億円	
					1.4

## 既供用区間を除く区間

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)
	324億円	7億円	7億円	338億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	198億円		40億円	239億円	
					1.4

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 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。

注3) 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。

基準年：平成20年度

# 4 . 事業進捗の見込みの視点 (評価対象区間の周辺状況)

## ・東京湾岸道路(千葉県区間)の経緯

S45年度 事業化

S53年度 2種道路、3種道路、4種道路を連結させ新東京国際空港まで暫定供用

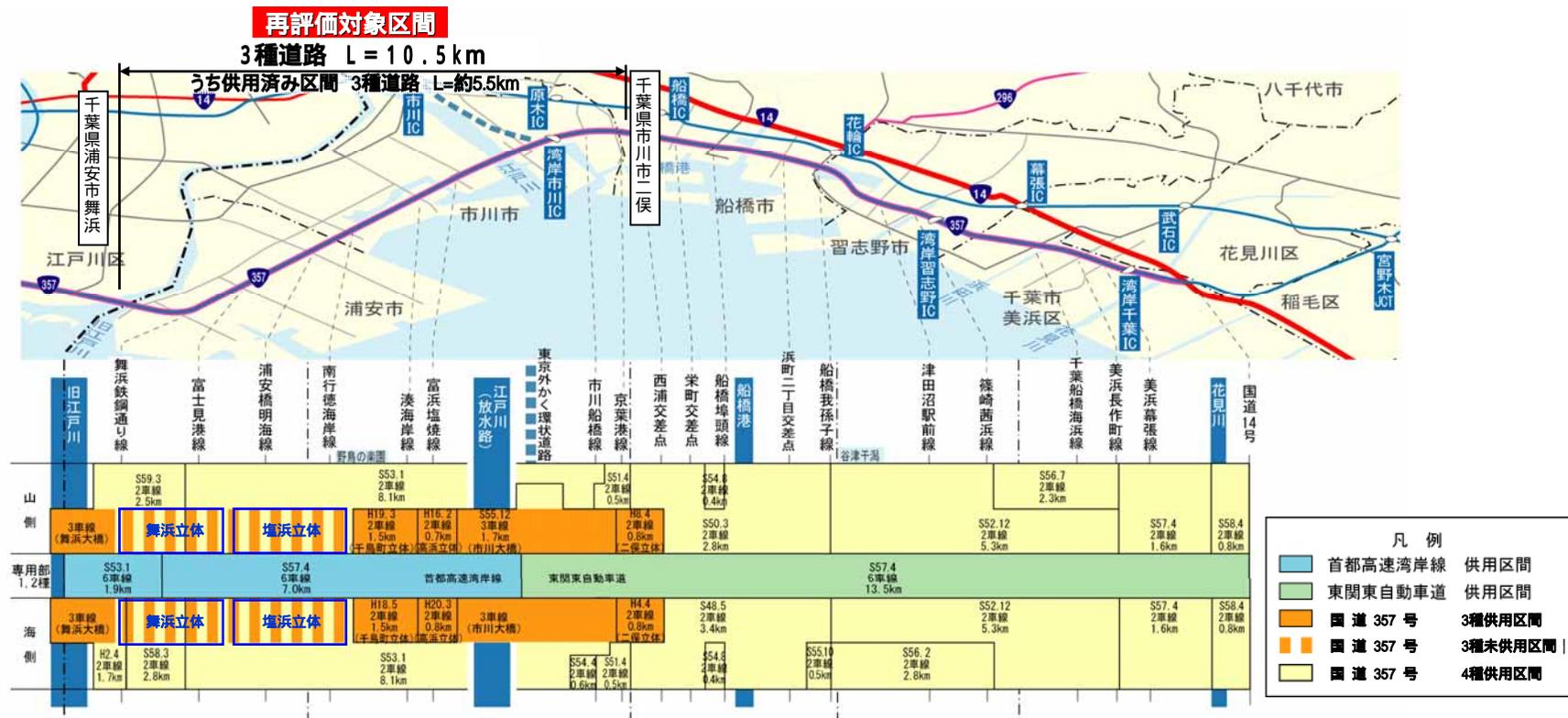
S55年度 市川大橋供用

S57年度 2種道路、1種道路専用部全線供用

H2年度 舞浜大橋供用、4種道路全線完成形供用

H18年度 千鳥町立体供用開始

H19年度 高浜立体供用開始



# 4 . 事業進捗の見込みの視点

未供用区間・暫定供用区間にかかる工程表

		事業化																																
		浦安市舞浜～市川市二俣間（市川大橋含む）供用			市川市原木字東浜～市川市二俣間・船橋埠頭区間供用			市川大橋～市川市原木字東浜間（山側）供用			2種道路、1種道路専用部全線供用			舞浜大橋供用、4種道路全線完成形供用			二俣立体（海側）供用			二俣立体（山側）供用			高浜立体（山側）供用			千鳥町立体（山側）供用			高浜立体（海側）・千鳥町立体（海側）供用			塩浜立体・舞浜立体供用		
用地・工事別	年度	S45	～	S53	S54	S55	～	S57	～	H2	～	H4	～	H8	～	H15	～	H18	H19	～	H21	～												
用地	1種区間																																	
	2種区間																																	
	3種区間	山側																																
		海側									100%																							
	4種区間	山側																																
		海側									100%																							
工事	1種区間																																	
	2種区間																																	
	3種区間	山側																																
		海側																																
	4種区間	山側																																
		海側																																

## 5. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- 3環状9放射の一部を担い、東京湾岸地域を結ぶ重要な幹線道路
- 緊急時の輸送路が確保され防災対策・危機管理が充実
- 地域経済の活性化(貨物輸送の支援、観光・集客施設へのアクセス向上に寄与)
- 千葉県内の湾岸地域の交通混雑の緩和のため3種道路の整備が必要
- 費用対効果(B/C)は1.9である。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- 平成19年度までに千鳥町立体及び高浜立体を供用。
- 用地取得は既に完了していることから、湾岸地域の開発状況及び交通状況、周辺道路の整備状況を見ながら、計画的な整備を進めていく。

### (3) 対応方針(原案)

#### 事業継続

残区間の必要性・重要性は変わらない。