

(再評価)

資料3-7-①

平成28年度第4回  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会

# 一般国道357号 東京湾岸道路(千葉県区間)

平成28年9月2日

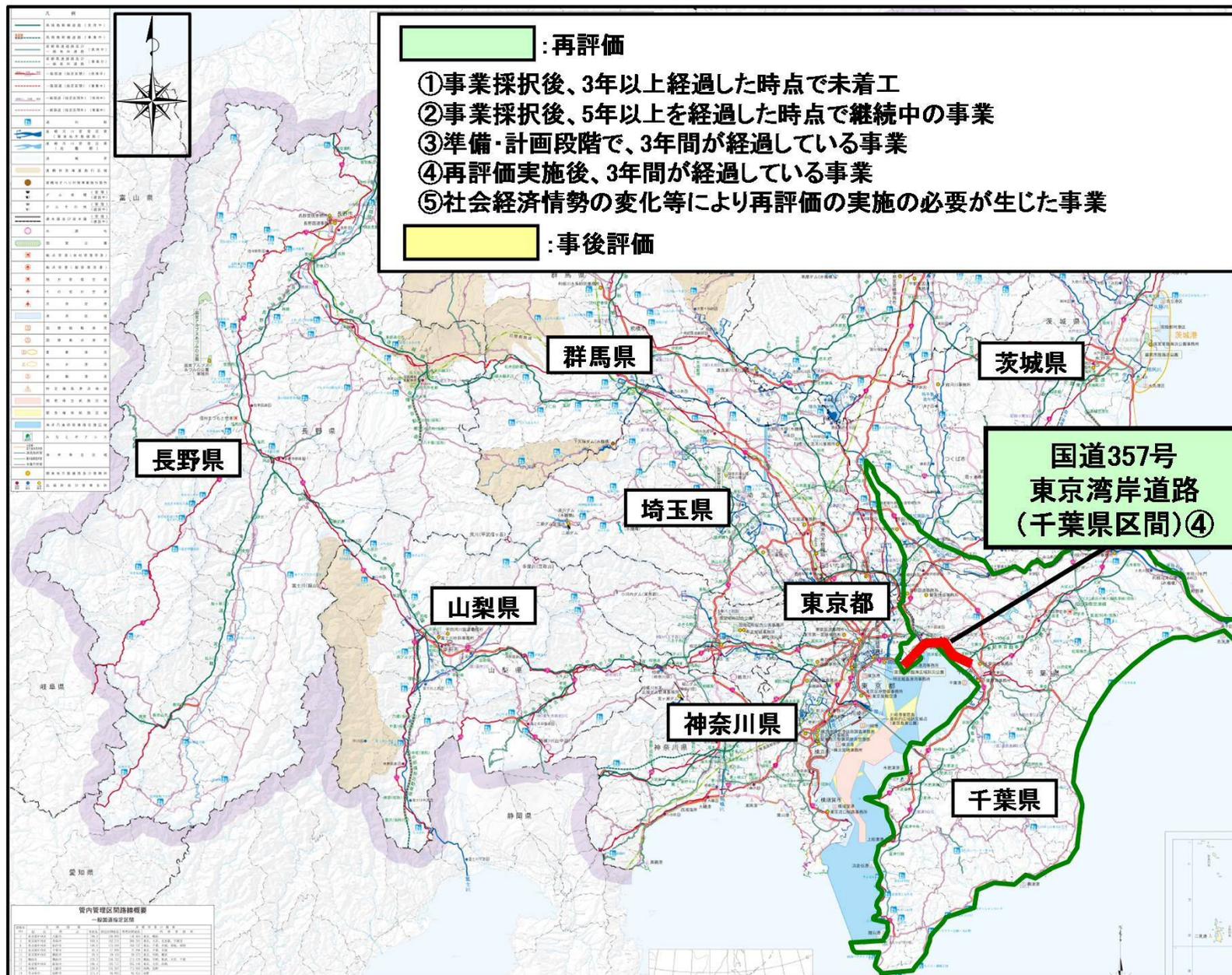
国土交通省 関東地方整備局

# 目次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の必要性	.....	7
3. 事業の進捗状況	.....	10
4. 事業の評価	.....	13
5. 事業の見込み等	.....	16
6. 関連自治体等の意見	.....	17
7. 今後の対応方針(原案)	.....	18

# 1. 事業の概要

## (1) - 1 事業の目的と計画の概要 (位置図)



# 1. 事業の概要

## (1) - 2 国道357号東京湾岸道路の概要

- ・東京湾岸道路は、千葉市から東京都、川崎市、横浜市、横須賀市に至る延長約80kmで、海岸沿いの埋立地を主として利用した道路。
- ・湾岸地域に立地する諸都市、空港や港湾等の物流拠点やオフィス、レジャー施設等さまざまな都市機能の効率的な交流と、連携を図る道路。

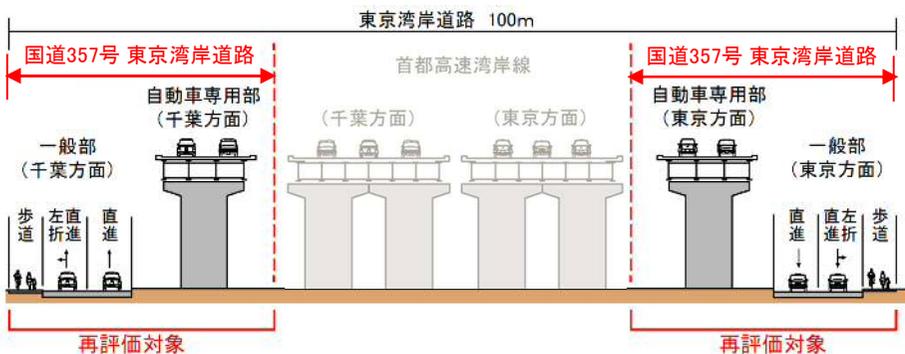
### 計画の概要

区 間 : 千葉県千葉市美浜区真砂 ~ 神奈川県横須賀市夏島町

延 長 : 79.8km

車線数 : 4~8車線

### 標準横断面図 (国道357号自動車専用部・一般部併設区間)



### 位置図



# 1. 事業の概要

## (1) - 3 国道357号東京湾岸道路(千葉県区間)の概要

### 計画の概要

区 間 : 自) 千葉県千葉市美浜区真砂  
ちばけん ちばし みはまく まさご  
ちばけん うらやすしまいはま  
 至) 千葉県浦安市舞浜

計画延長 : 21.3km

幅 員 : 50~100m

道路規格 : 第3種第1級、第4種第1級

設計速度 : 80km/h(自動車専用部)  
 : 60km/h(一般部)

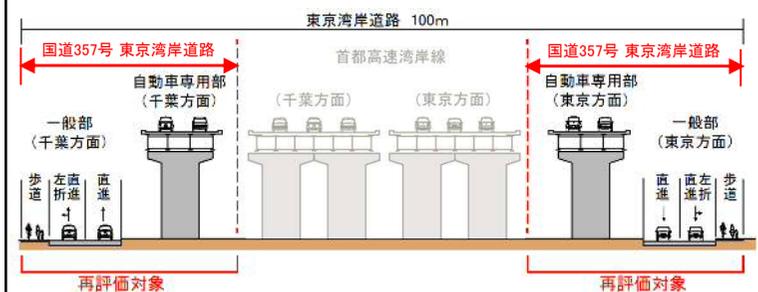
車 線 数 : 4~8車線

計画交通量 : 36,300~90,700台/日

事業化 : 昭和45年

事業費 : 1,321億円(前回評価1,313億円)

### 標準横断面図 (国道357号自動車専用部・一般部併設区間)



### 位置図



図一 東京湾岸道路(千葉県区間)位置図



# 1. 事業の概要

## (1)－5 事業の目的と計画の概要（千葉県区間の交通特性）

- ・当該事業区間の交通特性は、周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が41%。
- ・周辺地域を通過する外々交通が36%、周辺地域内に起終点のある内々交通が23%となっている。

国道357号の交通特性(国道357号(千葉県区間)を利用する交通の結びつき)

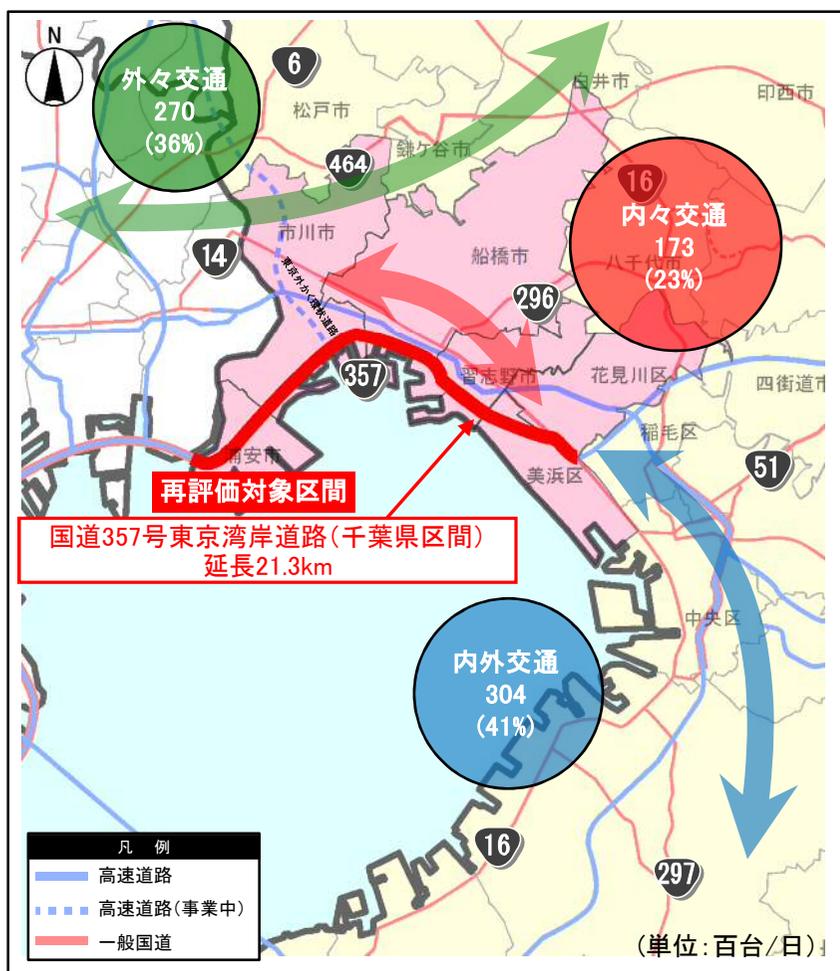


表 国道357号(千葉県区間)のOD内訳

OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	173	23%
周辺地域とその他の地域(内外)	304	41%
周辺地域 ⇄ その他県内	143	19%
周辺地域 ⇄ 他県	161	22%
通過交通(外々)	270	36%
合計	747	100%

内外交通が41%  
内々交通が23%  
外々交通が36%

- ※ 周辺地域とは、当該事業が通過する地域及び隣接する地域の浦安市、市川市、船橋市、習志野市、美浜区、花見川区。
- ※ H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出。
- ※ 合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。

### 凡例

- 内々交通 ● ↔
- 内外交通 ● ↔
- 外々交通 ● ↔

# 1. 事業の概要

## (1)－6 事業の目的と計画の概要（千葉県区間の周辺状況）

・沿線には、京葉工業地域・千葉港のほか、集客力の高い観光施設や商業施設が多く立地。

②京葉工業地域(千鳥町IC周辺)



④ららぽーとTOKYO-BAY

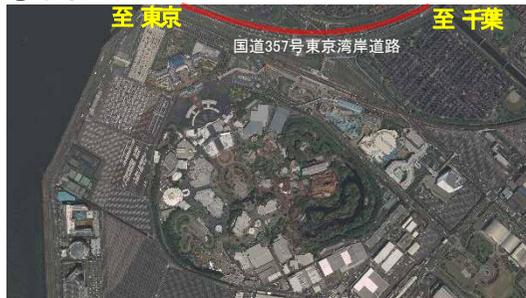


⑥幕張新都心(アウトレットパーク 幕張) ⑦幕張新都心(幕張メッセ)



国道357号東京湾岸道路(千葉県区間)延長21.3km

①東京ディズニーリゾート



出典: 国土地理院ウェブサイト

③京葉工業地域(船橋周辺)



出典: 葛南港湾事務所HP

⑤千葉港(船橋東ふ頭・日の出ふ頭)





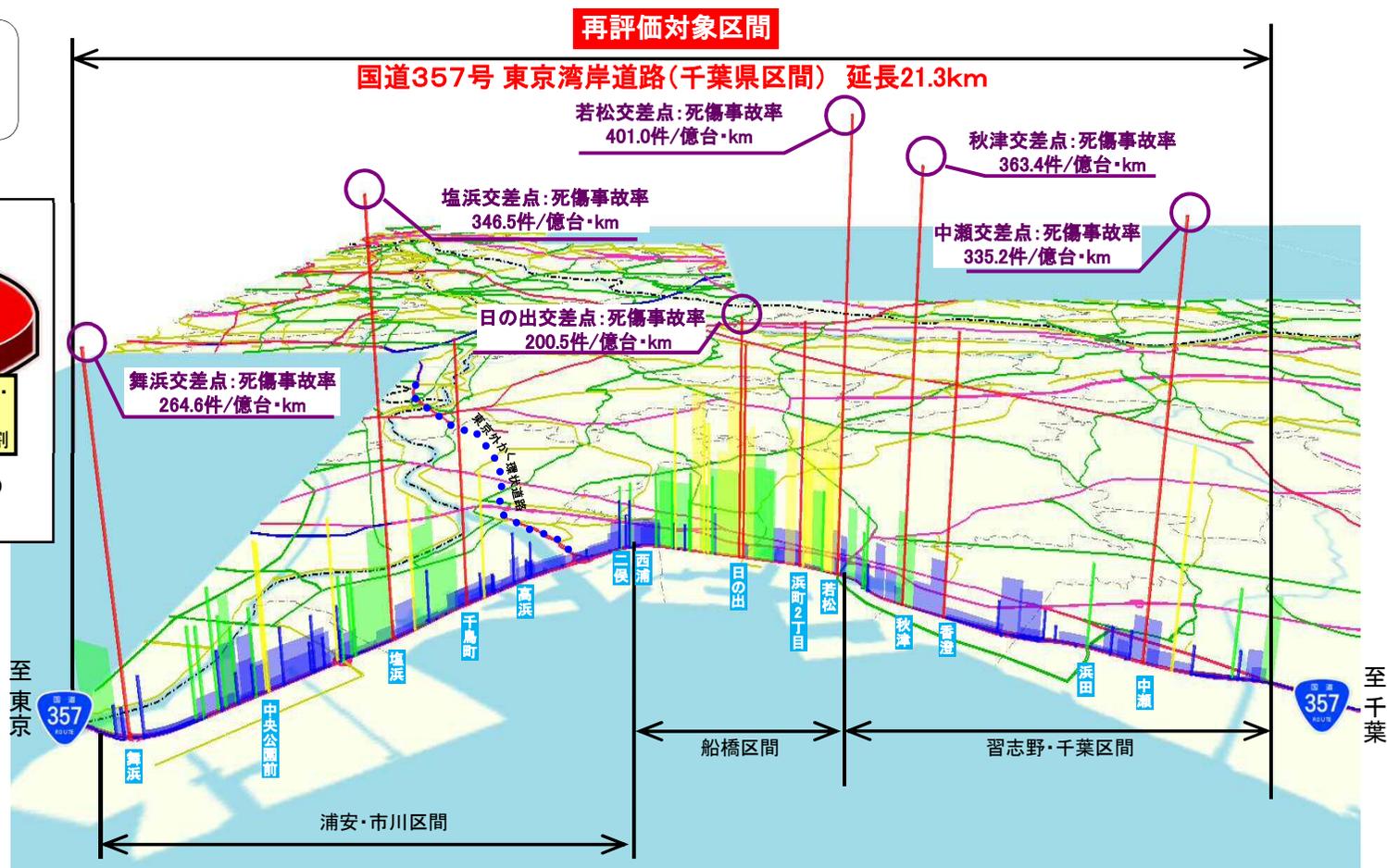
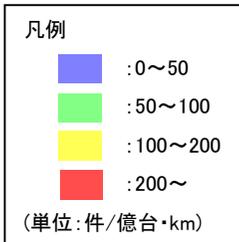
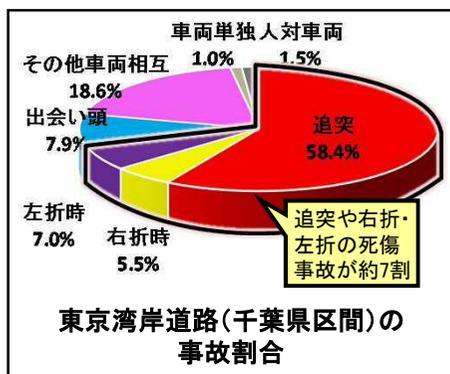
## 2. 事業の必要性

### (2) 国道357号の死傷事故状況

- ・国道357号若松交差点の死傷事故率401.0件/億台・kmをはじめ、塩浜交差点・舞浜交差点・日の出交差点等も死傷事故率が200件/億台・kmを超過。
- ・浦安・市川区間、船橋区間では、50件/億台・kmを超える区間も多く、区間を通じて、交通事故が多い。

#### 国道357号東京湾岸道路(千葉県区間)の事故発生状況

国道357号東京湾岸道路  
(千葉県区間)  
の死傷事故率



出典: 交通事故データ(H22-25)

## 2. 事業の必要性

### (3) 開通区間の整備効果(移動性の向上)

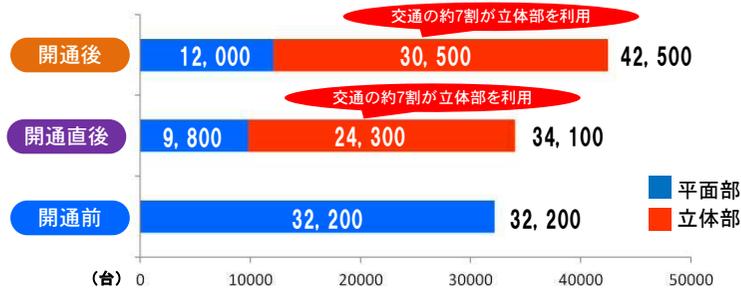
- ・千鳥町立体(H18年度開通)により、千鳥町交差点を通過している交通の約7割が立体部へ転換し、平面部の交通量が減少するとともに、国道357号の利便性が向上し利用する交通量も増加。
- ・また、中央公園前交差点～高浜交差点間の平均走行速度が向上し、移動に要する時間が短縮。



#### 千鳥町立体(東京方面行き:平成18年5月開通)の整備効果

##### 効果① 交通の転換

通過交通が立体部へ転換し、平面部の交通量が減少。国道357号を利用する交通も増加している状況。

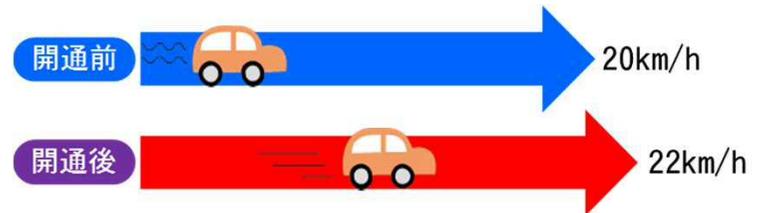


【交通量調査データ】 開通前:平成18年5月、開通直後:平成18年7月、開通後:平成26年9月

#### 千鳥町立体(千葉方面行き:平成19年3月開通)の整備効果

##### 効果② 平均走行速度の向上

中央公園前交差点から高浜交差点間の平均走行速度が20km/hから22km/hに向上。



【集計データ】 開通前:平成19年2月 17時台(走行速度調査)  
開通後:平成27年 17時台(年間平均 民間プローブデータ)

##### 効果③ 移動時間の短縮

渋滞解消に伴い、中央公園前交差点から高浜交差点間の移動時間が15分から13分に短縮。



【集計データ】 開通前:平成19年2月 17時台(走行速度調査)  
開通後:平成27年 17時台(年間平均 民間プローブデータ)

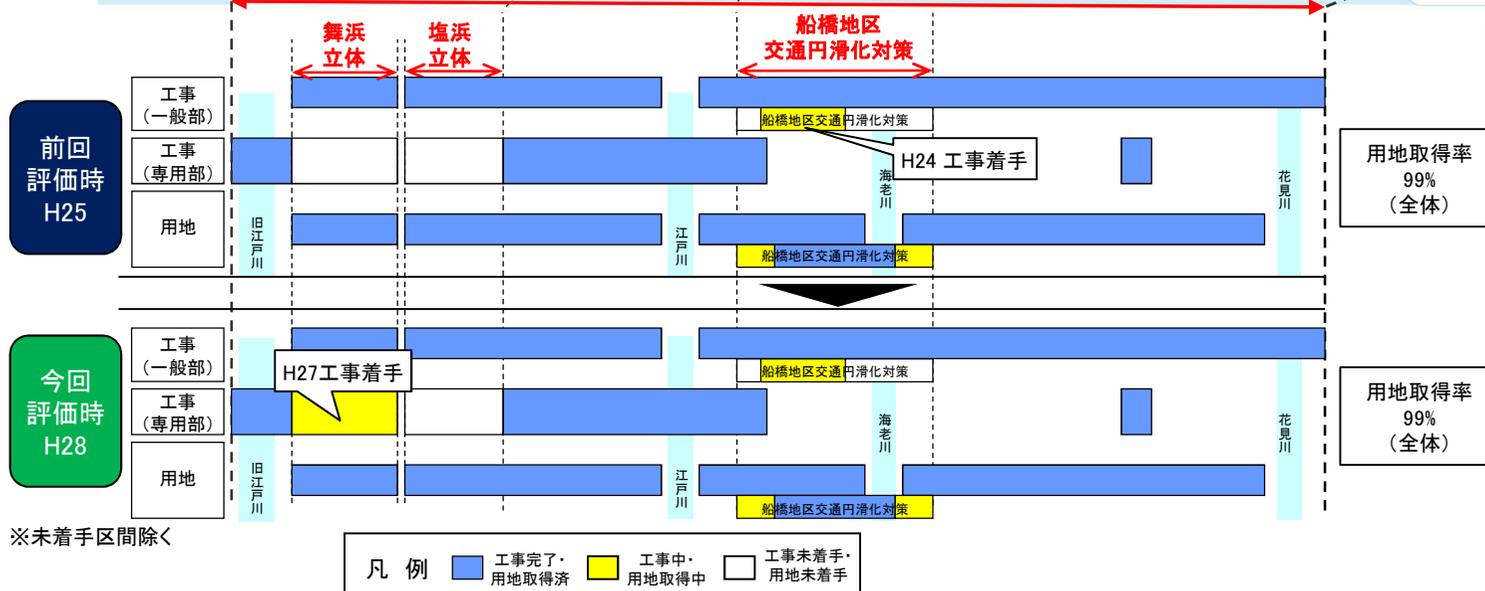
# 3. 事業の進捗状況

## (1) 残事業の概要

- ・舞浜立体については、改良、下部工事を推進中。
- ・塩浜立体については、周辺地域における開発状況把握、交通実態調査等を推進中。
- ・船橋地区については、調査設計及び工事等を推進中。



**再評価対象区間 国道357号東京湾岸道路(千葉県区間) 延長21.3km**



■ 船橋地区交通円滑化対策整備状況



用地取得率  
99%  
(全体)

用地取得率  
99%  
(全体)

※未着手区間除く

凡例  
■ 工事完了・用地取得済  
■ 工事中・用地取得中  
 工事未着手・用地未着手

### 3. 事業の進捗状況

#### (2)－1 事業費増加の要因

①近接構造物への影響回避に係る事業費の増加……………(約8.0億円増額)
計 約8.0億円増額

項目	理由概要	増額
① 近接構造物への影響回避に係る事業費の増加	<p>&lt;当初&gt;            拡幅盛土の施工による近接構造物(JR)への影響については、直近の既存ボーリングデータを用いた解析から、影響はないと想定。</p> <p>&lt;変更&gt;            用地買収後、取得用地内にて地質調査を実施した結果、軟弱な粘土層を確認。解析の結果、近接構造物(JR)への対策が必要となり地盤改良を追加。</p>	約8.0億円

# 3. 事業の進捗状況

## (2) - 2 事業費増加の要因

① 近接構造物への影響回避に係る事業費の増加..... (約8.0億円増額)

(当初) ・拡幅盛土の施工による近接構造物(JR)への影響については、直近の既存ボーリングデータを用いた解析から、影響はないと想定。

(変更) ・用地買収後、取得用地内にて地質調査を実施した結果、軟弱な粘土層を確認。  
・解析の結果、近接構造物(JR)への対策が必要となり地盤改良を追加。



## 4. 事業の評価

### ■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

### ■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

注：費用対効果分析に係る項目は平成25年度評価時点

### 1) 計算条件

- ・基準年次 : 平成25年度
- ・供用開始年次 : 平成35年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 36,300～90,700〔台/日〕
- ・事業費 : 1,313億円
- ・総便益 : 19,213億円(60,663億円※)
- ・総費用 : 4,122億円(1,588億円※)
- ・費用便益比 : 4.7

※基準年次における現在価値化前を示す。

## 4. 事業の評価

注：費用対効果分析に係る項目は平成25年度評価時点

### 2) 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)
	18,477億円	700億円	36億円	19,213億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	4,032億円		90億円	4,122億円	

### 3) 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)
	1,819億円	254億円	59億円	2,132億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	210億円		11億円	221億円	

基準年：平成25年度

注1) 便益・費用については、平成25年を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

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。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

# 4. 事業の評価

## 費用対効果分析実施判定票

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
<b>(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合</b>		
<b>事業目的</b>		
・事業目的に変更がない	事業目的に変更が無い	■
<b>外的要因</b>		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	地元情勢等の変化が無い	■
<b>内的要因&lt;費用便益分析関係&gt;</b> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	B/Cの算定方法に変更が無い	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%※以内]	前回評価時の便益算定エリアにおける発生集中交通量19,648,673T.E/日に対し、19,648,673T.E/日(第二段階)であり、需要量の減少が0%である。	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	事業費の増加は小さい。( +8億円/1,313億円=0.6%)	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	前回評価時より事業期間の延長はない	■
<b>(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない判断できる場合</b>		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時における下位ケース値が基準値を上回っている H25年度実施の下位値 [事業全体] [残事業] ・交通量(-10%) B/C=4.2      ・交通量(-10%) B/C=8.4 ・事業費(+10%) B/C=4.3      ・事業費(+10%) B/C=8.8 ・事業期間(+20%) B/C=4.3      ・事業期間(+20%) B/C=8.9	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

# 5. 事業の見込み等

## (1) 事業進捗の見込みの視点

- ・一般部は昭和45年度に着手し平成2年度に全線供用。
- ・自動車専用部のうち、舞浜立体については改良、下部工事を推進中。また、塩浜立体については、周辺地域における開発状況把握、交通実態調査等を推進中。
- ・船橋地区については、調査設計及び工事等を推進中。
- ・今後、工事等を推進し、早期の完成供用を目指す。

## (2) 事業の計画から完成までの流れ(東京湾岸道路(千葉県区間))

年 度		S44	S45	S47	S51	S52	S54	S55	H元	H2	H8	H12	H13	H18	H19	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	
都市計画決定		決定																													
事業化																															
用地	浦安・市川		用地着手					用地完了																							
	船橋・千葉・習志野		用地着手		千葉習志野埋立	千葉習志野用地完了		船橋用地完了								船橋地区用地着手											完了				
工事等	一般部		調査設計	改良橋梁舗装	改良橋梁舗装	改良橋梁舗装	改良橋梁舗装	改良橋梁舗装	改良橋梁舗装	改良橋梁舗装																					
	船橋地区交通円滑化対策																調査・設計	調査・設計	改良	改良	改良	改良	改良	改良							
	舞浜大橋						橋梁	橋梁	橋梁	橋梁																					
	舞浜立体																調査・設計	調査・設計	調査・設計	調査・設計	調査・設計	調査・設計	土工	橋梁	橋梁	橋梁	橋梁	橋梁	橋梁	舗装	
	塩浜立体																調査・設計	土工	橋梁	橋梁	橋梁	舗装									
	千鳥町立体												橋梁	舗装																	
	高浜立体											橋梁	橋梁	橋梁	舗装																
	市川大橋			橋梁	橋梁	橋梁	橋梁	舗装																							
	二俣立体								橋梁	橋梁	舗装																				

供用開始年次

前回再評価      今回再評価

※供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である。

## 6. 関係自治体等の意見

### (1) 千葉県からの意見

- ・一般国道357号東京湾岸道路は、経済や産業が集積している東京湾岸地域を連絡し、その交通を担う重要な幹線道路です。
- ・近年、沿道地域においては、大型の物流施設や商業施設などの立地など経済活動の活発化に伴い、慢性的な交通渋滞をきたしている状況にあります。
- ・そこで、慢性的な交通渋滞の緩和や交通安全の確保に向け、現在進めている事業を速やかに推進するとともに、更なる円滑な交通を確保するための対策について実施願いたい。

## 7. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・東京湾岸道路(千葉県区間)は、首都圏の湾岸地区を結ぶ重要な幹線道路であり、渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される。
- ・東京湾岸道路(千葉県区間)の沿線には、多くの観光・集客施設が立地しており、整備推進により混雑緩和され、各施設へのアクセス性が向上する。
- ・東京湾岸道路(千葉県区間)の整備推進により、集積する物流施設等からの物資の迅速・円滑・効果的な輸送を支援する。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・東京湾岸道路(千葉県区間)全体の用地取得率は約99% (H28.3末時点、面積ベース)。
- ・舞浜立体については、改良・下部工事を推進中。
- ・塩浜立体については、周辺地域における開発状況や交通状況を見ながら計画的に整備を進めていく。
- ・船橋地区については、調査設計及び工事等を進めていく。

### (3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・東京湾岸道路(千葉県区間)は、千葉・東京・神奈川の各都市を結ぶ幹線道路の一部を形成し、交通混雑の緩和、事故の削減、物流の効率化等を図るという観点から事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。