

(再評価)

資料 2 - 8 - ①
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成22年度第4回)

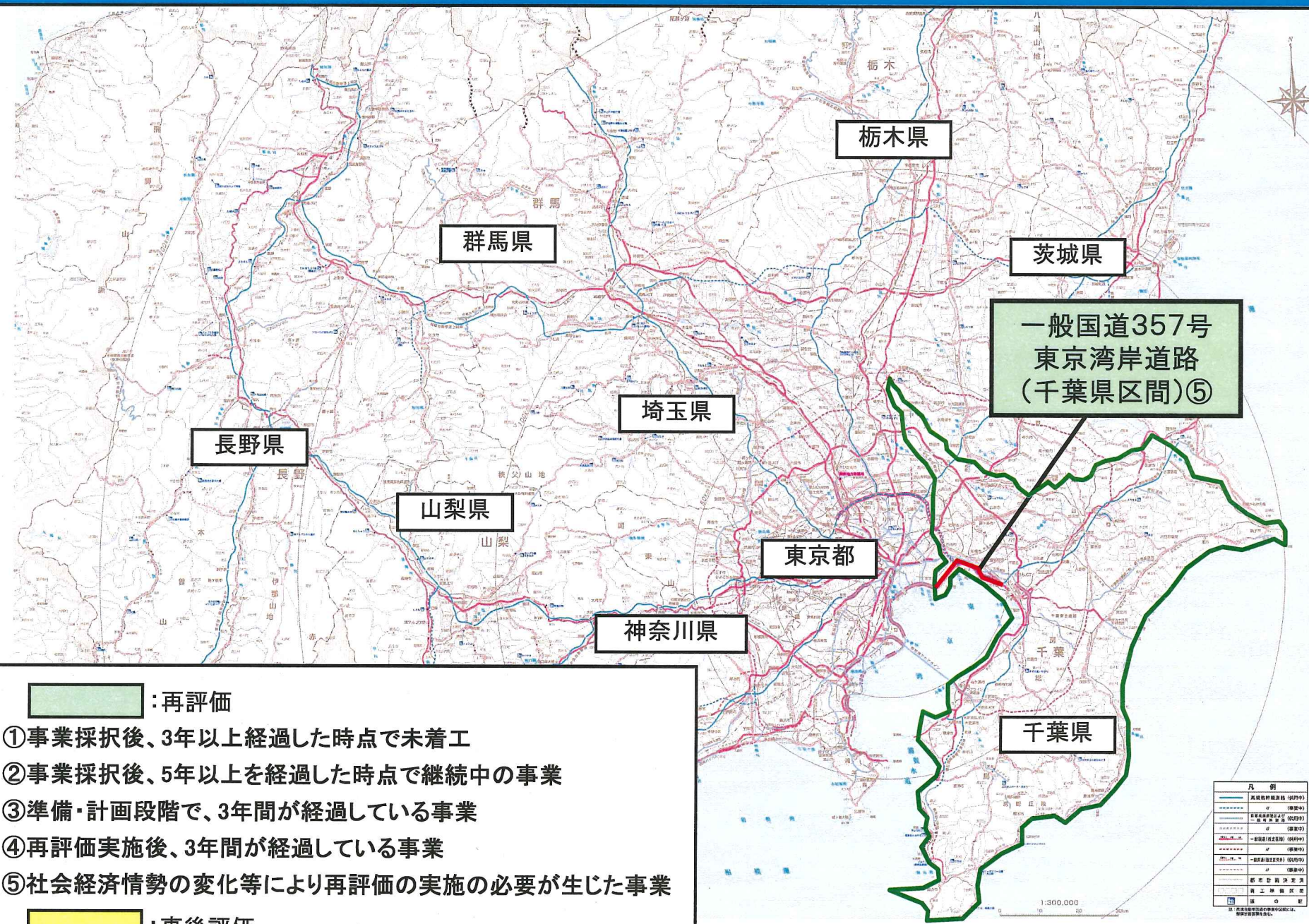
一般国道357号 東京湾岸道路(千葉県区間)

平成22年10月21日
国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	4
4. 事業の必要性に関する視点	6
5. 費用対効果	11
6. 事業進捗の見込みの視点	14
7. 今後の対応方針(原案)	15

1. 位置図



2. 事業の目的と計画の概要

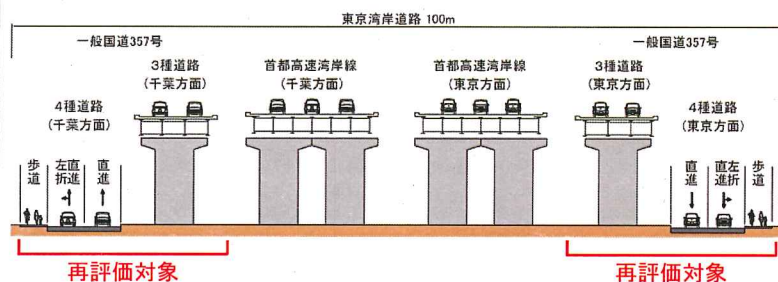
(1) 目的

- ・東京湾に面する千葉・東京・神奈川の各都市を結ぶ幹線道路の一部を形成。
- ・交通混雑緩和、物流拠点とのアクセスを向上させ、物流の効率化等を図る。

(2) 計画の概要

区間	ちばけん ちばし みはまく まさご 自) 千葉県千葉市美浜区真砂 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	L=21.3km
幅員	W=50~100m
道路規格	第4種第1級 第3種第1級
設計速度	60km/h(4種) 80km/h(3種)
車線数	4~8車線
事業化	昭和45年
事業費	約1,313億円
計画交通量	50,900~84,900台/日

標準横断面図



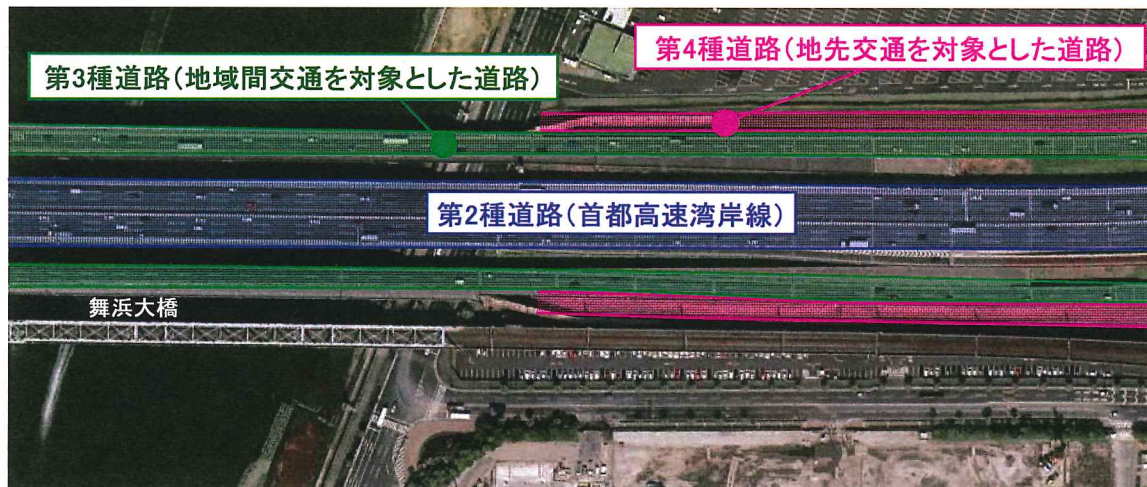
位置図



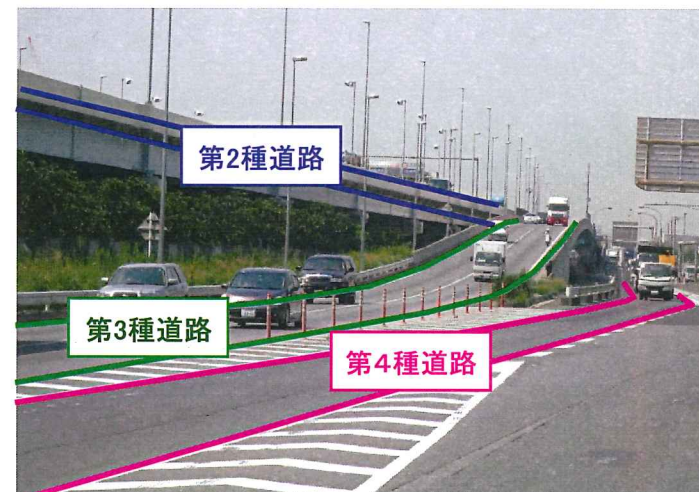
図一東京湾岸道路(千葉県区間)位置図

2. 事業の目的と計画の概要

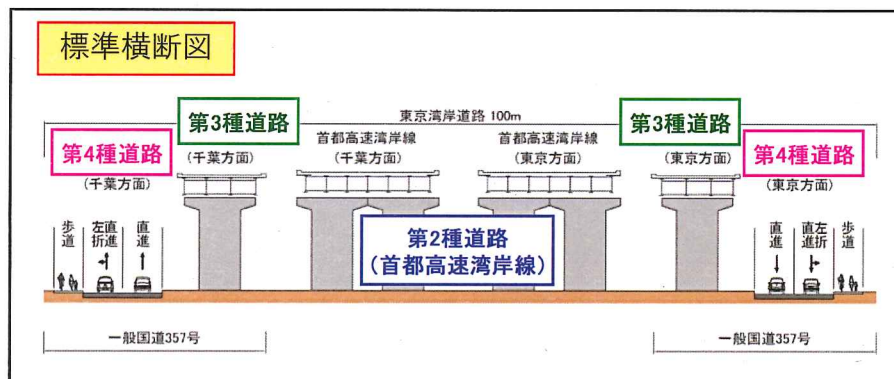
(3)「東京湾岸道路(千葉県区間)」の計画の概要



写真① 舞浜大橋渡橋部



写真② 高浜立体(海側)



図一東京湾岸道路(千葉県区間)位置図

3. 事業進捗の状況

「東京湾岸道路(千葉県区間)」の事業経緯

【浦安・市川区間】

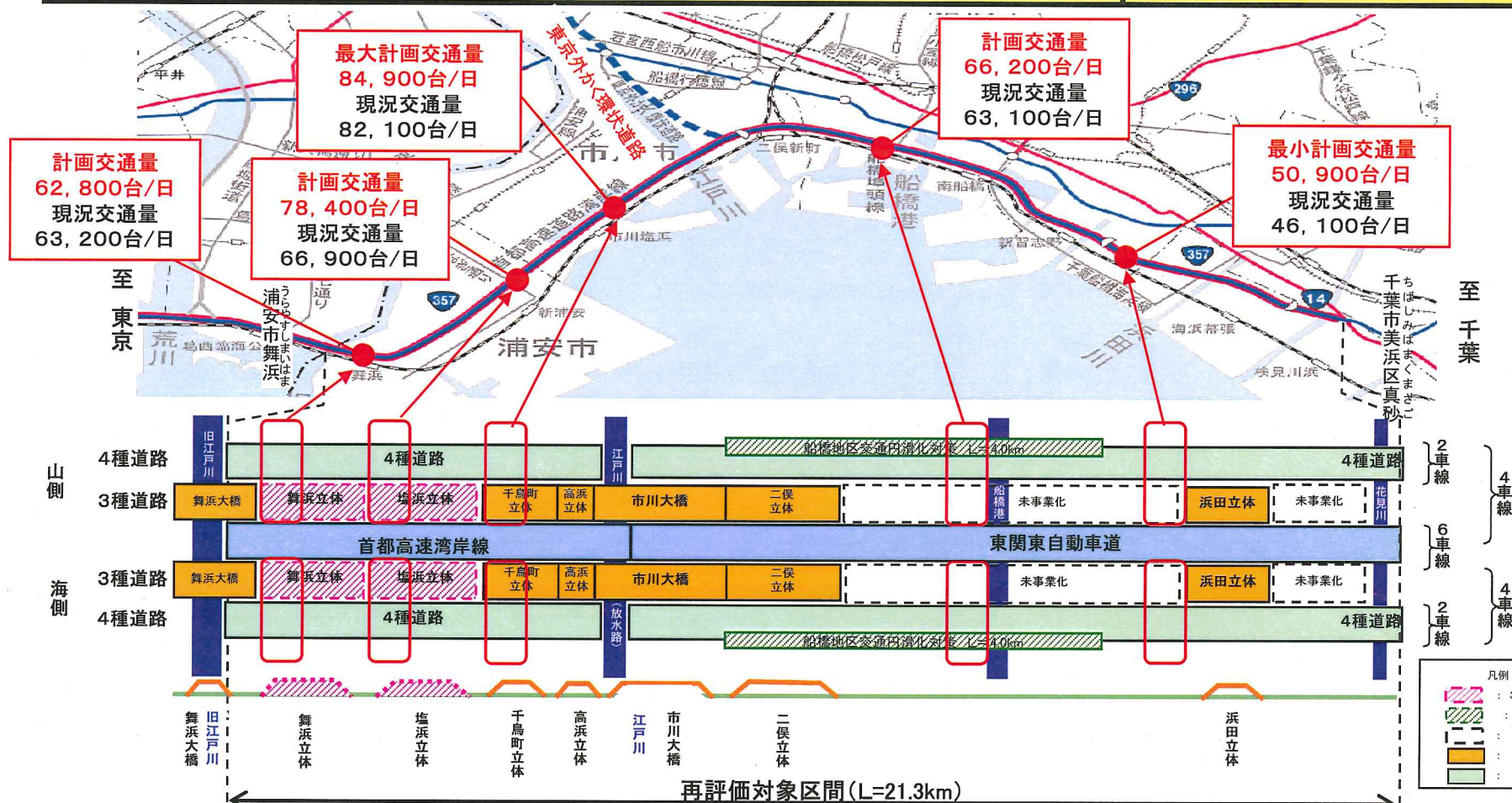
S44年度 都市計画決定
S45年度 事業化
S47年度 工事着手
H2年度 4種道路全線供用
H18年度 千鳥町立体供用開始
H19年度 高浜立体供用開始

【船橋区間】

S44年度 都市計画決定
S45年度 事業化
S47年度 工事着手
S58年度 4種道路全線供用

【習志野・千葉区間】

S44年度 都市計画決定
S45年度 事業化
S47年度 工事着手
S58年度 4種道路全線供用
H元年度 浜田立体供用



※ 首都高湾岸線: 計画交通量: 108,000台/日、現況交通量: 115,230台/日

東関東自動車道: 計画交通量: 1台/日、現況交通量: 102,800台/日

3. 事業進捗の状況

東京湾岸道路沿線の状況

- ・東京湾岸道路沿線は、京葉工業地域や千葉港を中心とした物流施設や工場等が集積する地域。
- ・また、東京ディズニーリゾートやTOKYO-BAYららぽーと、IKEAなどの大型商業施設に加え、幕張新都心などの臨海地域の開発により、集客力の高い施設も多く立地。

■市川市千鳥町周辺



■TOKYO-BAY ららぽーと



■千葉港(船橋東ふ頭・日の出ふ頭)



■東京ディズニーリゾート



出典: 東京ディズニーリゾートHP

■京葉工業地域(船橋周辺)



出典: 葛南港湾事務所HP

■幕張新都心(幕張メッセ)

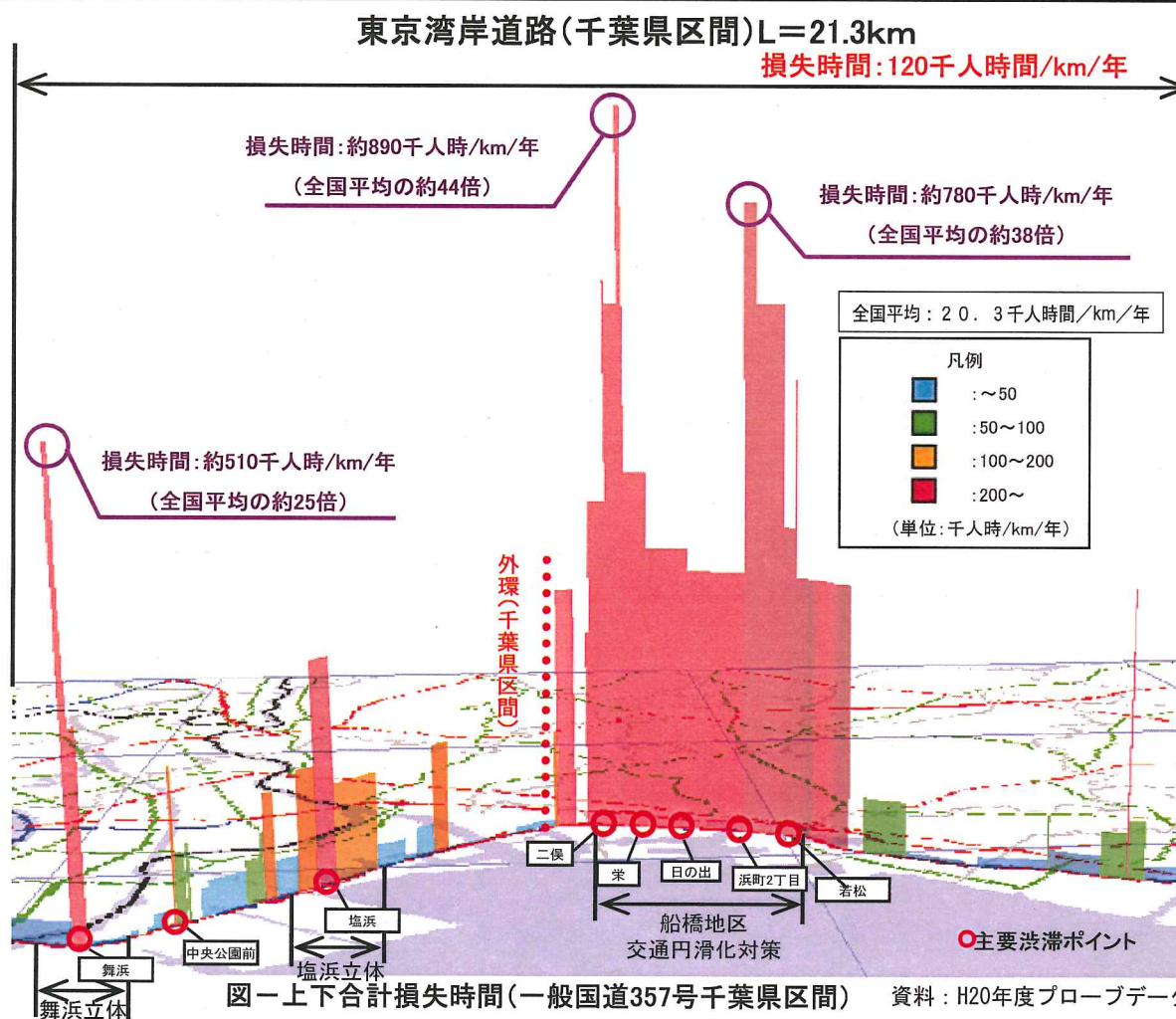


出典: 幕張メッセオフィシャルHP

4. 事業の必要性に関する視点

(1) 渋滞の緩和

- ・国道357号の損失時間は120千人時間／km／年で、全国平均(20.3千人時間／km／年)の約6倍と高く、慢性的に渋滞している状況。
- ・国道357号の立体交差点化や局所的な交通円滑化対策の実施により、渋滞の緩和が見込まれる。



4. 事業の必要性に関する視点

(2) 交通事故の状況

- ・国道357号の死傷事故率は、約180.3件/億台・kmと全国平均(約102.6件/億台・km)の約2倍と高い死傷事故が発生。
- ・死傷事故の内訳は、交差点(舞浜・塩浜)内での追突・右折事故が5～7割であり、国道357号の交差点立体化や局所的渋滞対策の実施により、交通の円滑化が図られ事故の減少が見込まれる。

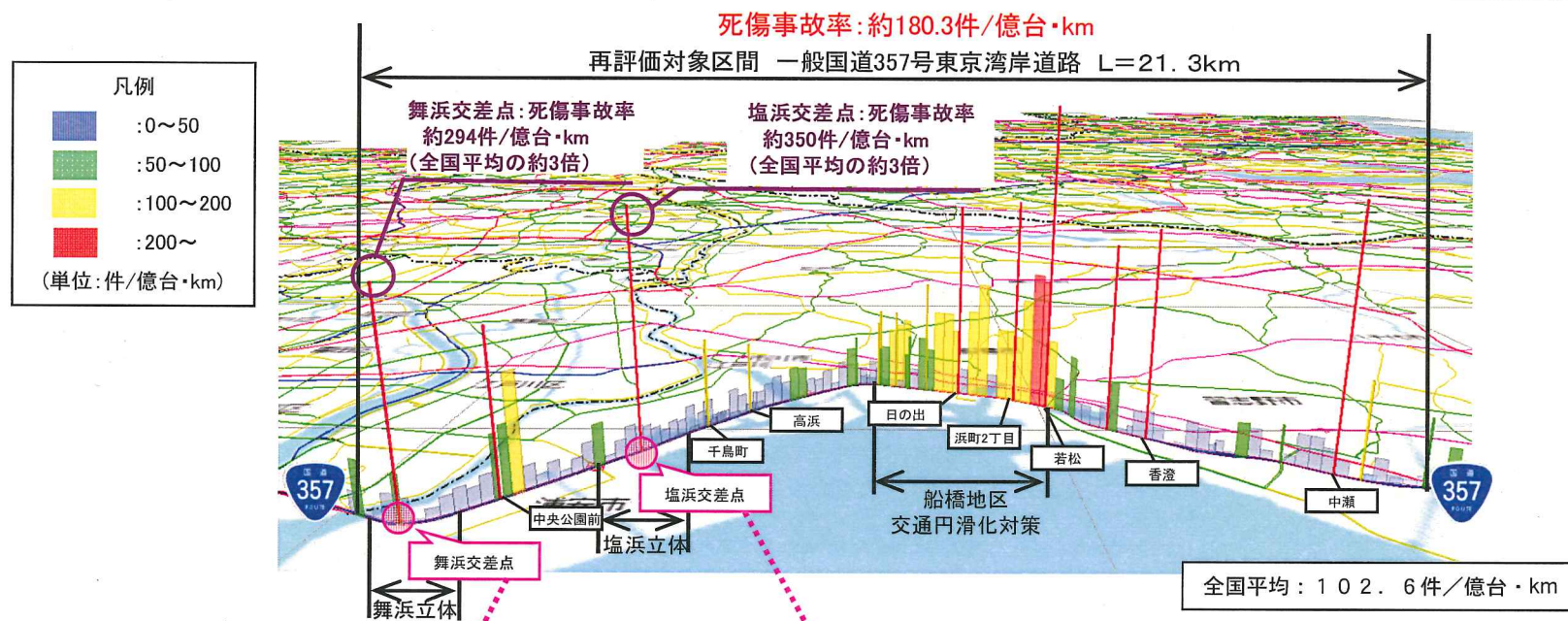
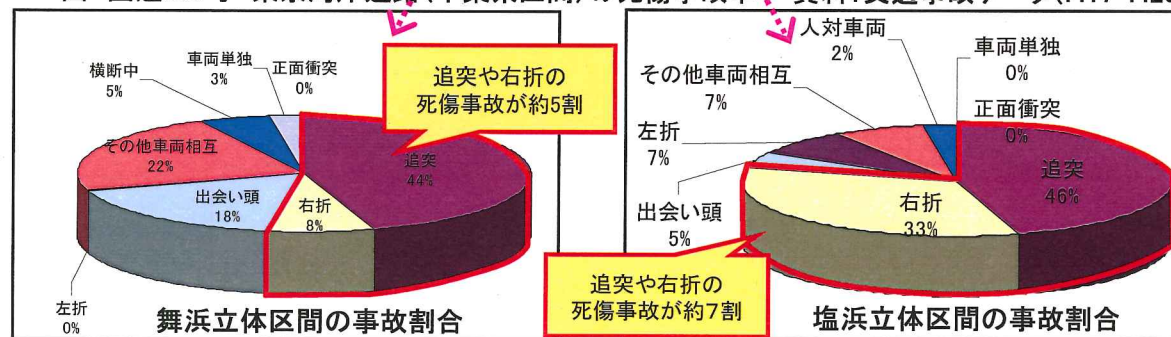


図 国道357号 東京湾岸道路(千葉県区間)の死傷事故率 資料: 交通事故データ(H17-H20)



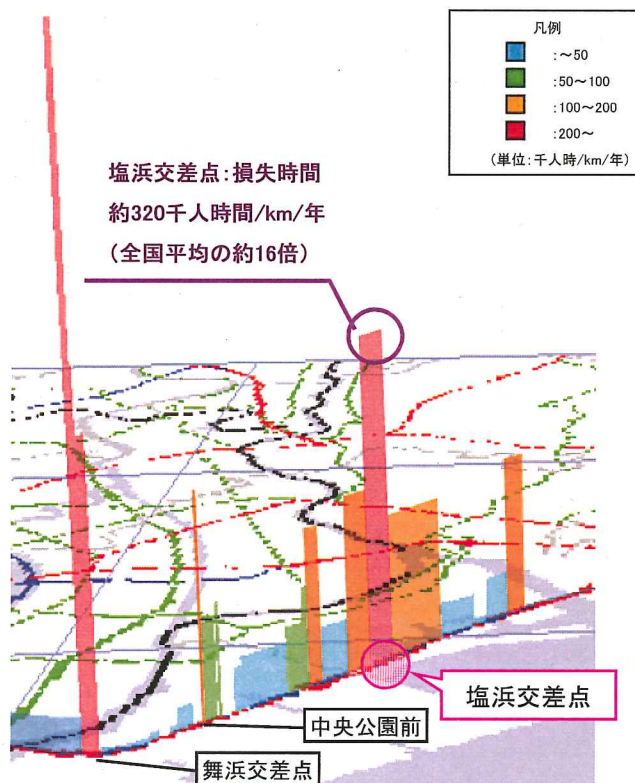
写真一 舞浜交差(H22.7.26撮影 8時台)

4. 事業の必要性に関する視点(塩浜立体の概要)

(3) 塩浜立体

- ・塩浜交差点の損失時間は約320千人時間/km/年で、全国平均(20.3千人時間/km/年)の約16倍と高く、慢性的に渋滞している状況。
- ・死傷事故率も約350件/億台・kmと全国平均(約102.6件/億台・km)の約3倍の死傷事故が発生。
- ・塩浜交差点の立体化により、渋滞緩和及び事故の減少が見込まれる。

● 塩浜交差点の損失時間

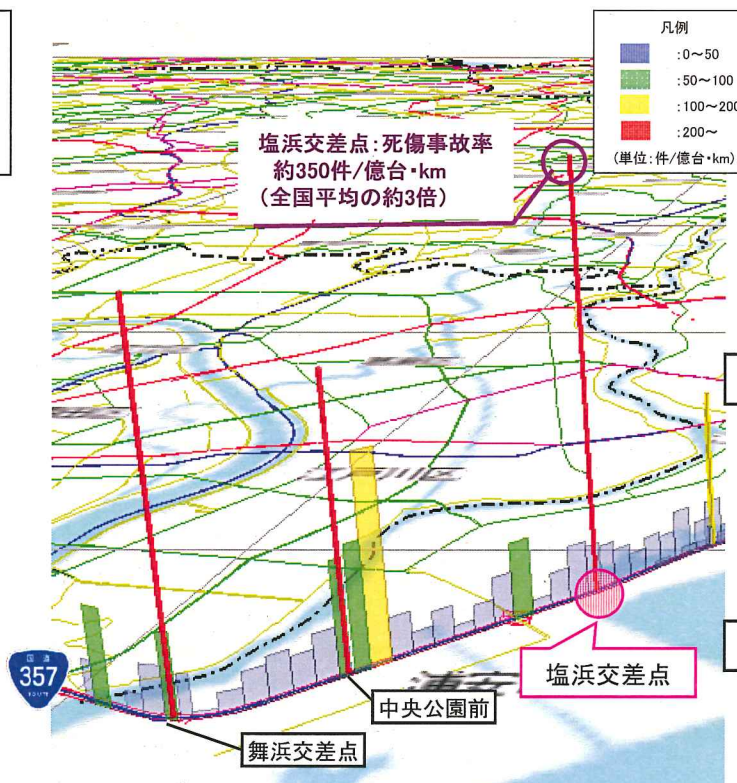


資料: H20年度プローブデータ

図一 上下合計損失時間(塩浜交差点)

全国平均: 20.3 千人時間/km/年

● 塩浜交差点の死傷事故率



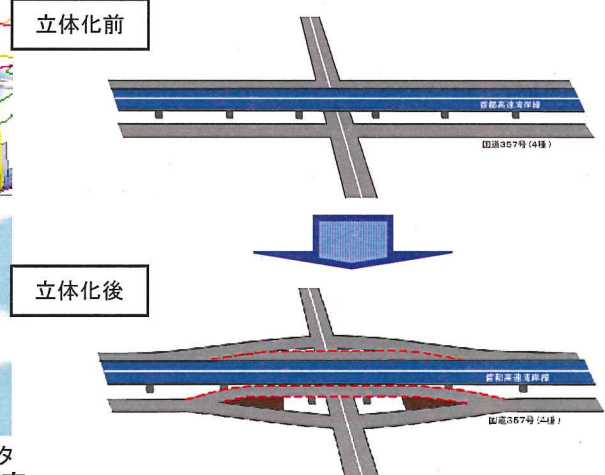
資料: H17~20年交通事故データ

図 国道357号 東京湾岸道路(塩浜交差点)の死傷事故率

全国平均: 102.6 件/億台・km



写真一 塩浜交差点
 (H22.7.26撮影 8時台)



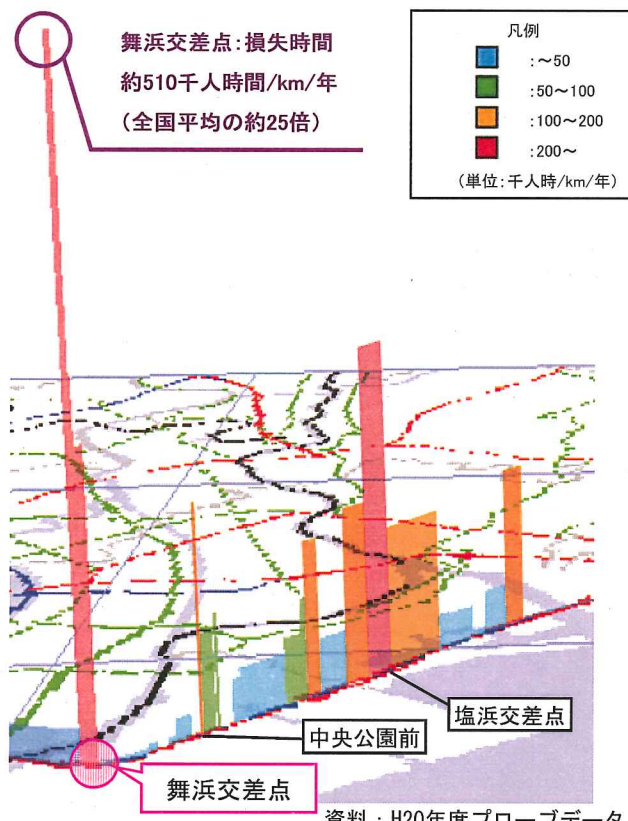
図一 立体化イメージ

4. 事業の必要性に関する視点(舞浜立体の概要)

(4) 舞浜立体

- ・舞浜交差点の損失時間は約510千人時間/km/年で、全国平均(20.3千人時間/km/年)の約25倍と高く、慢性的に渋滞している状況。
- ・死傷事故率も約294件/億台・kmと全国平均(約102.6件/億台・km)の約3倍の死傷事故が発生。
- ・舞浜交差点の立体化により、渋滞緩和及び事故の減少が見込まれる。

● 舞浜交差点の損失時間



図一 上下合計損失時間(舞浜交差点)

全国平均: 20.3千人時間/km/年

● 舞浜交差点の死傷事故率

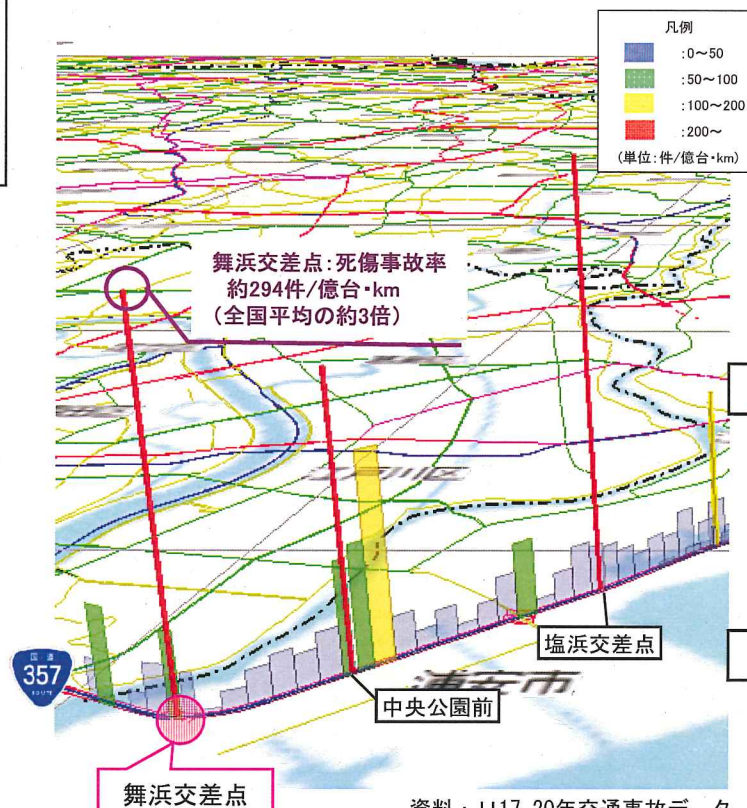
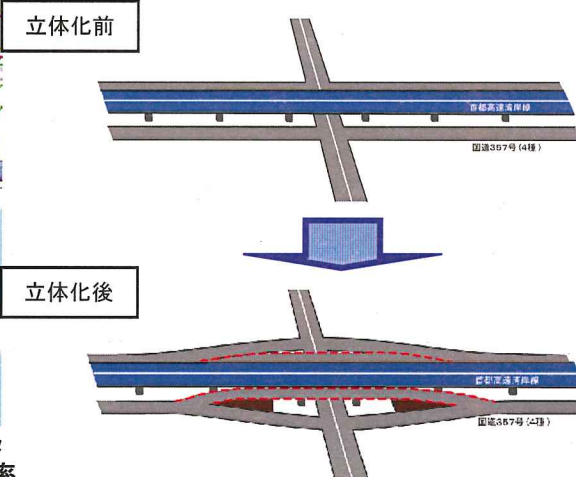


図 国道357号 東京湾岸道路(舞浜交差点)の死傷事故率

全国平均: 102.6件/億台・km



写真一 舞浜交差点
(H22.7.26撮影 8時台)



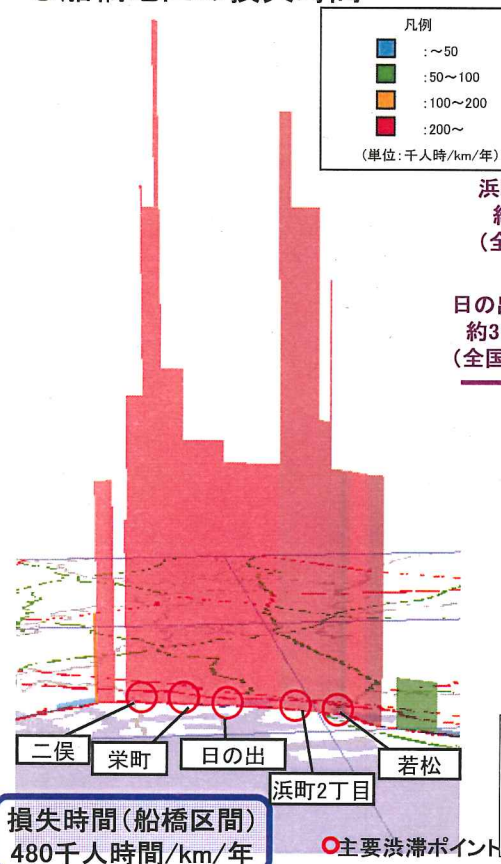
図一 立体化イメージ

4. 事業の必要性に関する視点(船橋地区の概要)

(5) 船橋地区交通円滑化対策

- ・近年、東京湾岸道路の周辺は物流施設や大規模商業施設の進出により、交通量が大幅に増加し、渋滞が著しい状況。
- ・当面の対策として、車線数の追加等の交通円滑化対策を実施。
- ・周辺には大規模商業施設や工場が隣接しているため整備の方法については検討が必要。

● 船橋地区の損失時間

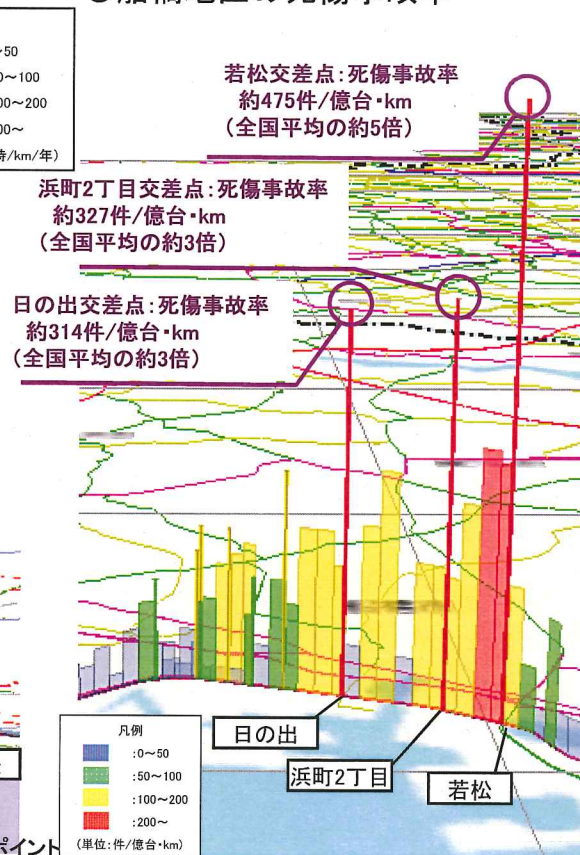


図一 上下合計損失時間(船橋地区)

資料: H20年度プローブデータ

全国平均: 20.3千人時間/km/年

● 船橋地区の死傷事故率

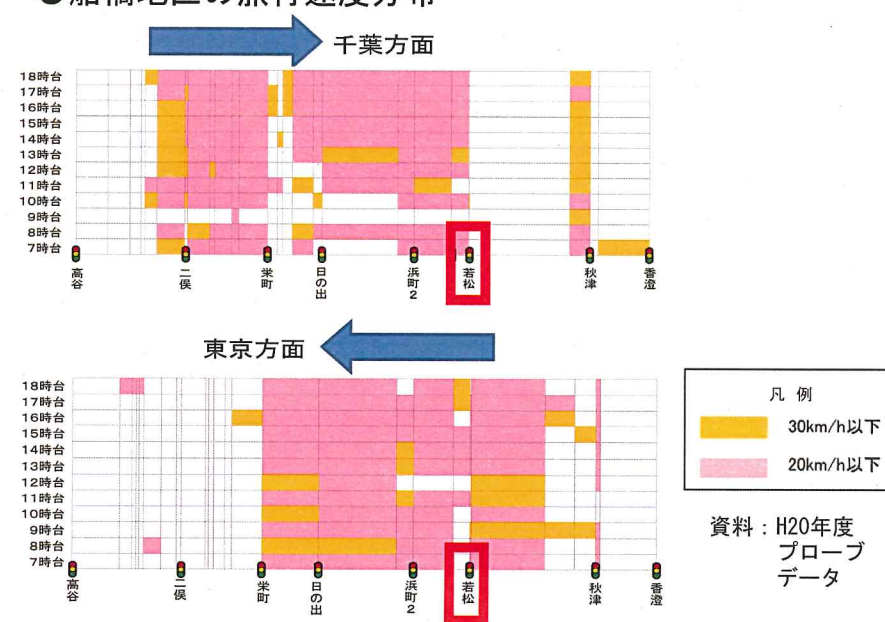


図一 国道357号 死傷事故率(船橋地区)

資料: H17~20年交通事故データ

全国平均: 102.6件/億台・km

● 船橋地区の旅行速度分布



写真一 浜町2丁目交差点
(H22.7.26撮影 7時台)

5. 費用対効果(事業費変更)

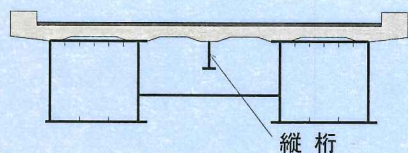
【事業費変更の要因】

- ・塩浜立体、舞浜立体の橋梁形式を箱桁橋から鈑桁橋に見直しし、鋼重軽減等によるコスト縮減を実施。
- ・船橋地区の局所的交差点改良等による渋滞対策を連続的(L=4km)に実施。
- ・上記の要因等により、事業費は約40億円の増加。

塩浜立体、舞浜立体における桁形式の変更

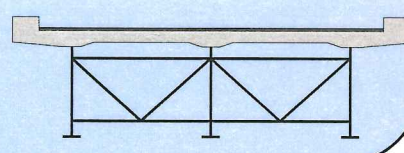
従来計画

箱桁橋



見直し計画

鈑桁橋



箱桁橋の事例



箱桁橋

鈑桁橋の事例



鈑桁橋

5. 費用対効果(計算条件)

■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。

■計算条件

		【参考: 前回評価(H20)】
・基準年次	: 平成22年度	平成20年度
・供用開始年次	: 平成31年度	平成31年度
・分析対象期間	: 供用後50年間	供用後50年間
・基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	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	平成42年度
・計画交通量	: 50,900～84,900台/日(台/日)	34,500～72,200台(台/日)
・事業費	: 約1,313億円	約1,273億円
・費用便益費	: 3. 6	1. 9(既供用区間を除いたB/C)

5. 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)
	13,242億円	624億円	118億円	13,984億円	
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	
	3,807億円	117億円		3,924億円	

■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)
	4,183億円	151億円	7.6億円	4,342億円	
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	
	217億円	22億円		239億円	

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。

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。

基準年：平成22年度

6. 事業進捗の見込みの視点

- ・ 4種道路は昭和45年度に着手し平成2年度に全線供用。
- ・ 3種道路のうち、千鳥町立体は平成18年度、高浜立体は19年度に完成。残る塩浜立体と舞浜立体については調査設計を推進中。
- ・ 今後、用地買収・工事を推進し、早期の完成供用を目指す。

■ 工程表

項目	年度	S40	S41	S43	S44	S45	S47	S51	S52	S54	S55	H元	H2	H8	H11	H13	H18	H19	H21	H22	H24	H26	H27	H31
都市計画決定																								
事業化																								
用地	浦安・市川		市川埋立	浦安埋立							用地完了													
	船橋・千葉・習志野	船橋埋立						千葉習志野埋立	千葉習志野用地完了		船橋用地完了													
工事	4種道路					着手							完了							調査・設計	船橋地区着手			完了
	市川大橋						着手				完了													
	舞浜大橋									着手			完了											
	二俣立体											着手		完了										
	高浜立体														着手			完了						
	千鳥町立体															着手	完了							
	塩浜立体(山側・海側)																		調査・設計			工事着手		完了
	舞浜立体(山側・海側)																		調査・設計			工事着手		完了

※埋立：埋立竣工認可年度

埋立(臨海地域土地造成事業他)

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である

7. 今後の対応方針(原案)

(1)事業の必要性等に関する視点

- ・国道357号は首都圏の湾岸地区を結ぶ重要な幹線道路であり、舞浜・塩浜立体及び船橋地区の交通円滑化対策により渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される。
- ・東京湾岸道路(千葉県区間)は、広大な東京湾岸地域に点在する空港、港湾等の国際的な業務機能をはじめとする物流拠点やオフィス、生産拠点、レジャー施設などさまざまな都市機能の交流、連携を図る東京湾岸道路の一翼を担っている。
- ・東京湾岸道路の整備の推進が港湾物資の迅速・円滑・効果的な輸送を支援し、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する。
- ・東京湾岸道路の沿線には、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。

(2)事業進捗の見込みの視点

- ・既事業区間の用地取得は完了済。
- ・塩浜立体、舞浜立体及び船橋地区について、交通状況を見ながら計画的に整備を進めていく。

(3)都道府県・政令市からの意見

- ・千葉県知事の意見：
一般国道357号東京湾岸道路(千葉県区間)は、本路線の慢性的な交通渋滞の緩和や交通安全の確保に資するとともに、湾岸地域の物流の円滑化、地域経済の活性化につながる重要な事業であることから、引き続きコスト縮減に努めながら、事業の推進を図られたい。

(4)対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・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。