

(再評価)

資料 2 - 4 - ①

平成30年度第3回  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会

# 一般国道357号 湾岸千葉地区改良

平成30年11月20日

国土交通省 関東地方整備局

# 目次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況と見込み等	.....	2
3. 事業の投資効果	.....	4
4. コスト縮減等	.....	7
5. 関連自治体等の意見	.....	7
6. 今後の対応方針(原案)	.....	8

# 1. 事業の概要

## (1) 事業の目的と計画の概要

- ・国道357号は千葉県湾岸地域の幹線道路であり、千葉市の中心市街地を通過。
- ・本事業区間の周辺には、業務施設や商業施設、イベント施設等が集積する「幕張新都心」や「蘇我副都心」が立地。

### 目的

- 交通渋滞緩和・交通安全の確保
- 道路ネットワーク機能の強化

### 計画概要

事業区間：自)千葉県千葉市中央区問屋町  
ちばけんちばしちゅうおうく とんやちよう  
ちばけんちばしみはまく まさご  
 至)千葉県千葉市美浜区真砂

計画延長・幅員：延長5.6km・幅員50m

車線数：6車線

計画交通量：58,400～74,300台/日

事業化：平成15年度

全体事業費：約318億円

### 平面図

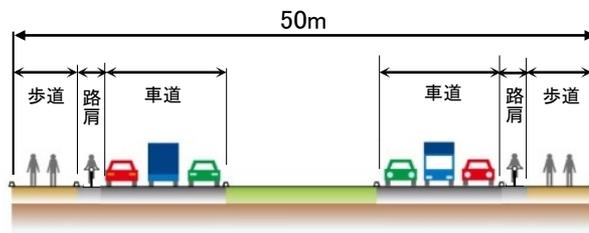


### 位置図

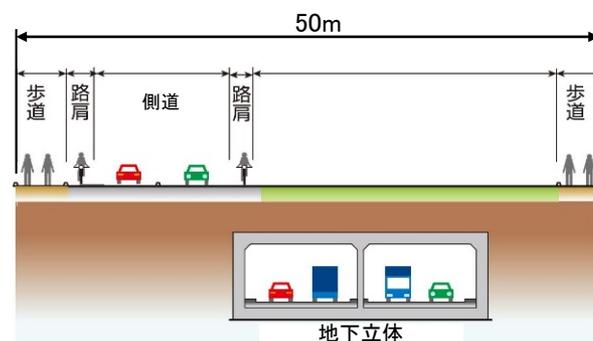


### 標準横断面

#### 【一般部】



#### 【地下立体部(側道部)】

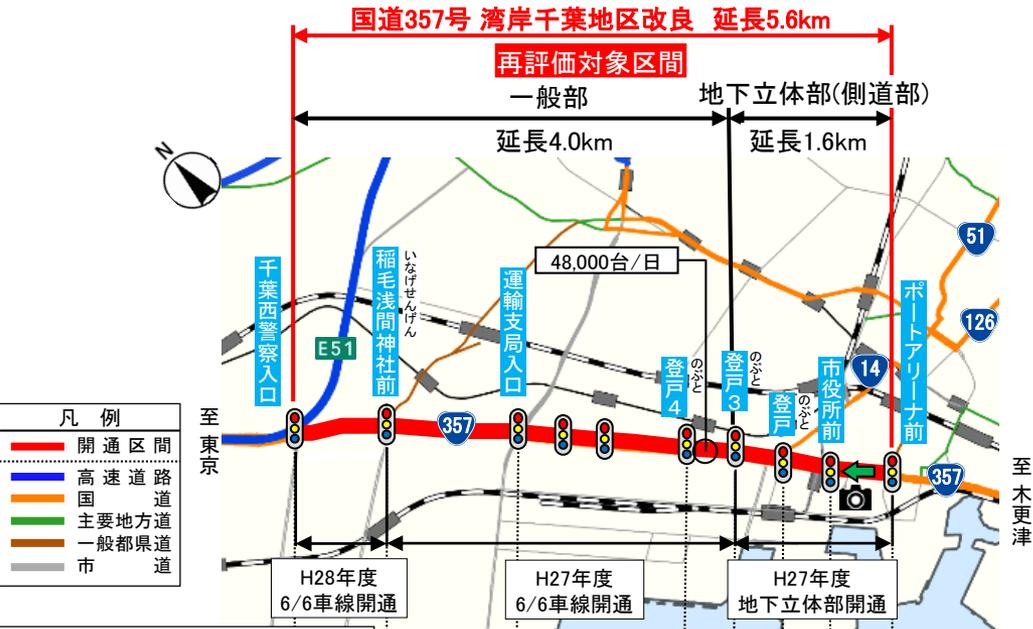


# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (1) 事業の進捗状況等

- ・地下立体部は平成27年12月に開通。一般部は平成28年10月に6車線開通。
- ・引き続き、歩道、側道及び地下立体上部空間の整備を実施。
- ・地元情勢の変化等、事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。

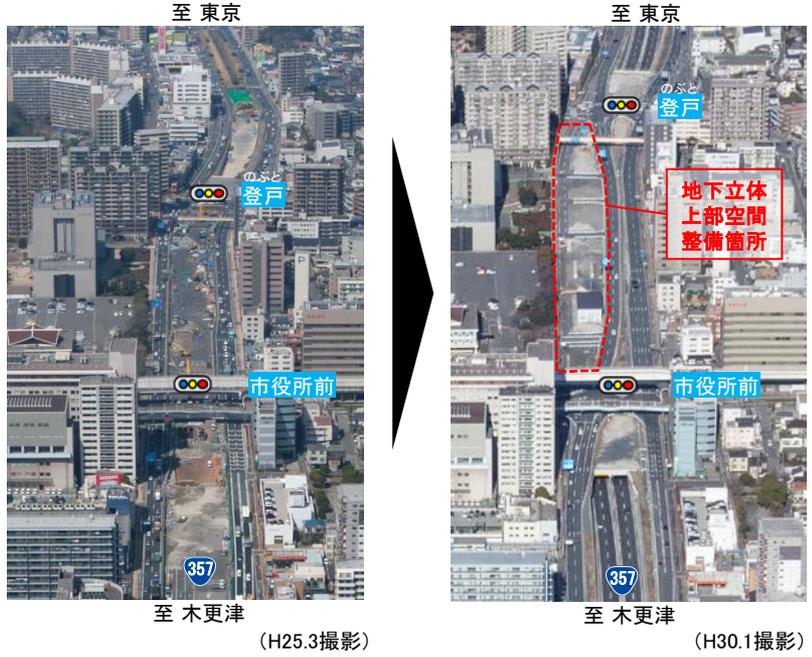
### 事業の進捗状況



### 事業の経緯

- 昭和44年度 : 都市計画決定
- 平成15年度 : 事業化
- 平成17年度 : 工事着手
- 平成27年度 : 地下立体部開通
- 平成28年度 : 一般部6車線開通

### 地下立体部の整備状況



凡例

●台/日 H27全国道路・街路交通情勢調査

前回評価時 H28	工事	上り(山側)		下り(海側)		用地取得率 100% (全体)
		歩道	車道	歩道	車道	
今回評価時 H30	工事	歩道	車道	歩道	車道	用地取得率 100% (全体)
		歩道	車道	歩道	車道	

凡例

■ 工事完了	■ 工事中	□ 工事未着手
--------	-------	---------

# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (2) 事業の見込み等

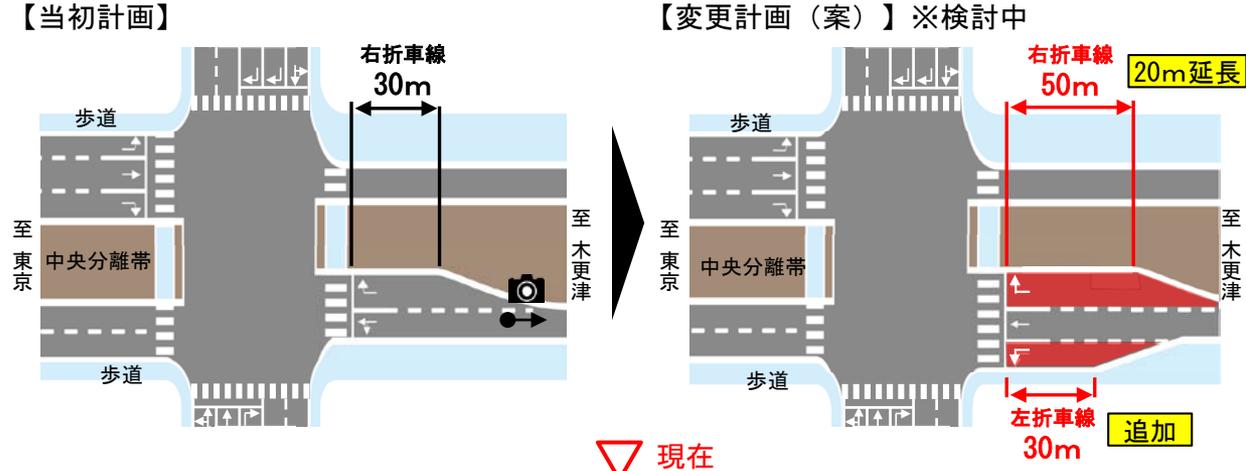
- ・地下立体部は平成27年12月に開通。一般部は平成28年10月に6車線開通。
- ・側道部を現在の4車線から完成形の2車線に移行した際の交通影響把握のため、平成30年4月に2車線で試験運用した結果、渋滞発生を確認。これに伴い設計見直しや関係機関協議(千葉県警)が追加になったため、事業期間を1年延伸。

📷 試験運用時の渋滞発生状況 (登戸交差点) のぶと



(H30.4撮影)

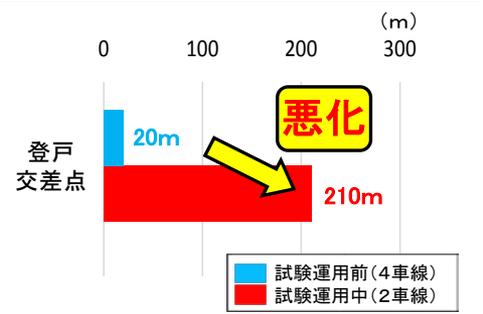
設計の見直し(登戸交差点) のぶと



▽ 現在

		1969 (S44)	1970 (S45)	2002 (H14)	2003 (H15)	2004 (H16)	2005 (H17)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (H31)
事業着手等		都市計画決定			事業化							
調査・設計							H17				H30	
一般部	工事						H17	H28 6車線開通			H30 歩道完了	
地下立体部	工事						H17	H27 開通				
側道部	試験運用								H28	H30		
	調整・実施										H30	
	設計見直し 関係機関協議										H30	
	工事										H30	H31

試験運用時の最大渋滞長 (登戸交差点) のぶと



出典: 渋滞長調査結果(千葉県国道事務所)  
 試験運用前(4車線): H28.7.5(火)  
 試験運用中(2車線): H30.4.24(火)

# 3. 事業の投資効果

## (1) 費用便益分析

### ■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。

#### 1) 計算条件

[参考: 前回再評価]

・基準年次	: 平成30年度	: 平成28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22年度 全国道路・街路交通情勢調査	: 平成17年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	: 平成42(2030)年度	: 平成42(2030)年度
・計画交通量	: 58,400~74,300(台/日)	: 59,100~74,800(台/日)
・事業費	: 約318億円	: 約318億円
・総便益(B)	: 約517億円(約1,071億円※)	: 約466億円(約1,054億円※)
・総費用(C)	: 約413億円(約310億円※)	: 約375億円(約309億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.3	: 1.2

※基準年次における現在価値化前を示す。

# 3. 事業の投資効果

## 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)
	515億円	-9.3億円	11億円	517億円 (約1,071億円)	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	409億円		3.9億円	413億円 (約310億円)	
					1.3

## 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)
	—	—	—	—	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	6.9億円		—	6.9億円 (約7.1億円)	
					—

注1) 便益・費用については、平成30(2018)年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、( )内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。

注2) 費用便益比算定上設定した完成年度は、平成28(2016)年度である。

注3) 費用及び便益額は整数止めとする。

注4) 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5) 残事業のうち、費用便益計算の対象となる3便益は生じないため算出しない。

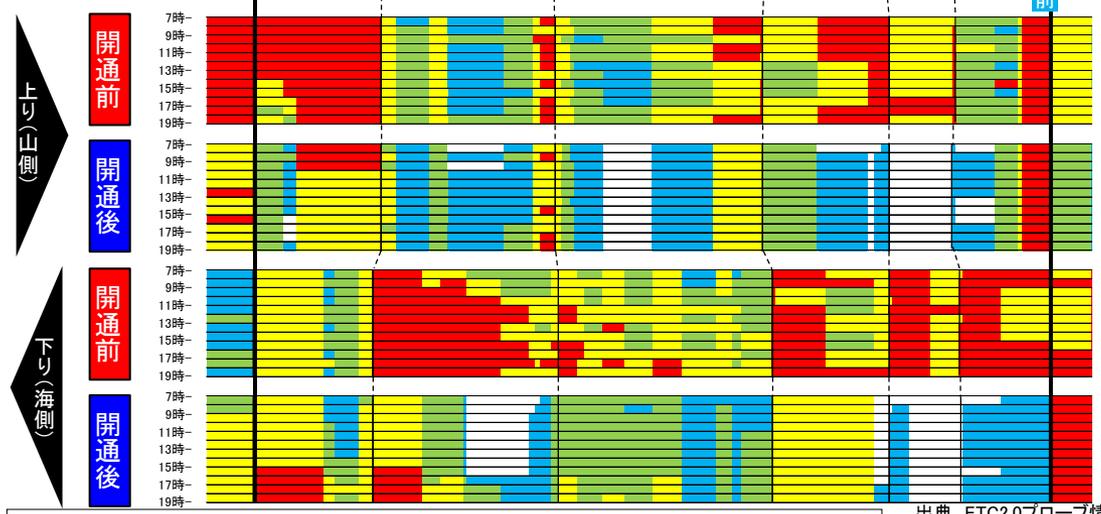
# 3. 事業の投資効果

## (2) 事業の投資効果(費用便益分析以外)

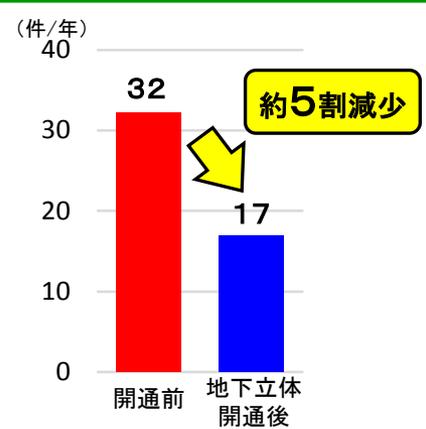
### 1) 国道357号の交通渋滞緩和・安全性向上

- ・稲毛浅間神社前交差点や登戸交差点、市役所前交差点等で速度低下が発生していたが、地下立体部及び一般部の開通によって交通渋滞が緩和。
- ・地下立体部では、死傷事故件数が開通前より約5割減少し、安全性が向上。

開通前後の交通状況(国道357号)



地下立体部の死傷事故件数



出典: 交通事故データ(H23-H28)  
 開通前: H23~H26の平均、地下立体開通後: H28  
 ※件数は地下立体部と側道部の合計

全線開通後の交通状況



出典 ETC2.0プローブ情報  
 開通前: H27.3~H27.4全日、開通後: H28.11~H29.10全日

# 4. コスト縮減等

## (1) コスト縮減の取り組み

- ・幅の広い中央分離帯や交通島があり、通行車の安全確保及び歩行者や交通安全施設等の視認性の確保のため、雑草抑制として防草コンクリートを敷設し、維持管理費を縮減。



防草コンクリートの施工状況



# 5. 関連自治体等の意見

## (1) 千葉市からの意見

(千葉市長からの意見)

- ・一般国道357号は、東京湾に接する主要都市を結び、産業・生活両面において不可欠な幹線道路であり、本市においても、幕張新都心・千葉都心・蘇我副都心の三都心を結ぶ重要な幹線道路である。
- ・現在、湾岸千葉地区改良の6車線化と千葉市役所前の地下立体化により、交通渋滞が緩和し、物流の効率化による生産性の向上や救命救急活動にも貢献するなど整備効果が発現されている。
- ・また、地下立体部では、死傷事故件数が約5割減少し、安全性が向上した。
- ・引き続き、残る一般部の歩道等の整備を行い、高齢者・身体障害者を含めた全ての人や自転車が安全で快適に移動出来るよう、コストの縮減に十分留意し、早期完成を図られたい。

# 6. 今後の対応方針(原案)

## (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・本事業の実施によって、交通渋滞緩和や安全性向上の効果が発現。
- ・費用便益比(B/C)は1.3。

## (2) 事業の進捗の見込みの視点

- ・地下立体部は平成27年12月に開通。一般部は平成28年10月に6車線開通。
- ・引き続き、歩道、側道及び地下立体上部空間の整備を実施。

## (3) コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点

- ・維持管理面までを考慮した、コスト縮減対策としている。

## (4) 対応方針(原案)

- ・事業継続。
- ・本事業は、交通渋滞の緩和や安全性向上の観点から、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。