(再評価)

資料2令和元年度第2回関東地方整備局事業評価監視委員会

# 一括審議案件資料

- (1)一般国道357号湾岸千葉地区改良(蘇我地区)
- (2)一般国道464号北千葉道路
- (3)一般国道357号東京湾岸道路(千葉県区間)
- (3)横浜港大黒ふ頭地区ふ頭再編改良事業

令和元年10月4日 国土交通省 関東地方整備局

# 令和元年度第2回 事業評価監視委員会一括審議案件一覧

事業区分	事業名	再評価 理由 ※1	事業採択	前回評価	全体 事業費 (億円)	完成 予定 年※2	B/C	前回評価からの主な変更点及び理由	再評価の視点	対応方針(原案)
道路	1 一般国道357号 湾岸千葉地区改良(蘇我地区)	1	H29	ı	約265	R11	2.0	東業計画に大きた亦再け <b>たじ</b> でいたい	本事業は、交通混雑の緩和、安全性の向上、千葉港の産業活動の支援などの観点から、事業の必要性・重要性は高く、引き続き事業を継続し効果発現を図ることが妥当と考えます。	継続
	2 一般国道464号 北千葉道路	4	H17	H28	約974	R11	1.3	事業費に軽微な変更はあるが、前回評価から事業全体 に大きな変更は生じていない。	本事業は、成田空港へのアクセス強化、道路ネットワークの強化、地域経済の活性化、防災機能の強化の観点から、事業の必要性・重要性は高く、引き続き事業を継続し効果発現を図ることが妥当と考えます。	継続
	3 一般国道357号 東京湾岸道路(千葉県区間)	4	S45	H28	約 1,450	R6	4.0	事業費、事業期間に軽微な変更はあるが、前回評価から事業全体に大きな変更は生じていない。	本事業は、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、物流の効率化等の観点から事業の必要性、重要性は高く、引き続き事業を継続し効果発現を図ることが妥当と考えます。	継続
港湾	4 横浜港大黒ふ頭地区ふ頭再編改良事業	5	H28	l	89	R3	4.7	事業期間の軽微な変更はあるが、前回評価から事業全	当該事業は、PCC船の大型化や滞船の解消等に対応し、物流の効率化を図る観点から、事業の必要性・重要性は高く、引き続き事業を継続し効果発現を図ることが妥当と考えます。	継続

- ※1 再評価理由
- ①: 事業採択後3年間が経過した時点で未着工の事業
- ②:事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業
- ③:準備・計画段階で3年間が経過している事業
- ④:再評価実施後5年間が経過している事業 (経過措置で、審議件数を平準化するために実施)
- ⑤:社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

- ※2 費用便益比算定上設定した完成予定年度等。
- ※3 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないこと等から、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。 計算条件に用いた事業期間は、前回評価時の結果を用いているため、完成予定年度と異なる場合がある。

## (1)一般国道357号湾岸千葉地区改良(蘇我地区)

#### 1. 目 的

- 交通渋滞の緩和 交通安全の確保
- 道路ネットワーク機能の強化

#### 2. 事業概要

間:自)千葉県千葉市中央区塩田町 至)千葉県千葉市中央区問屋町 員:5.00km·43.0m~50.0m 区

: 0 — 300 ~84,600台/日 : 平成29年度 : 約265億円

#### 3.事業の進捗状況等

- ・平成29年度に事業化し、調査・設計を実施。
- ・当該事業の用地取得率は0%。
- 調査・設計や関係機関協議が完了次第、 用地着手を予定。
- ※社会情勢等に大きな変化は見られない。

#### 4.事業の効果等

・ 渋滞ボトルネック解消により、首都圏へのエネル ギー供給や完成自動車輸送の生産性を向上。

#### 5. 事業の投資効率性

#### 【事業全体】

(今回) (前回) 【残事業】

総便益B:434億円 B:373億円 B:434億円

総費用C:213億円 C:189億円 C:207億円

B/C = 2.0B/C = 2.1B/C = 2.0



#### 7. 対応方針(原案)

- 事業継続とする。
- 本事業は、交通混雑の緩和、安全性の向上、千葉港の産業活 動の支援などの観点から、早期の効果発現を図ることが適切で ある。

### (1)一般国道357号湾岸千葉地区改良(蘇我地区)

### 関係自治体の意見

(千葉市長からの意見)

一般国道357号は、千葉市において、「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り、沿道には、国際拠点港湾「千葉港」が位置し、多くの企業が経済活動に利用しているなど、産業・生活両面において不可欠な幹線道路である。

事業区間については、主要渋滞箇所が連担し、物流の効率化や緊急活動等を阻害していることから、 供用した千葉地区に続き整備されることにより、輸送時間の短縮による生産性の向上や定時制の確保 が期待される。

このため、必要な予算を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。

さらに、事業推進にあたっては、より一層のコスト縮減を図るなど、効率的な事業推進に努めて頂きたい。

# (2)一般国道464号北千葉道路

#### 1. 目 的

- ・道路ネットワーク機能の強化・アクセス向上
- ・緊急輸送道路ネットワークの強化
- 安全性の向上

#### 2. 事業概要

間:自)千葉県印西市若萩至)千葉県成田市押畑 区 長:9.80km(国:5.6km、県4.2km) 員:1)21,0m、②21.75m 数:4車線 量:26,500~35,600台/日 化:平成17年度 :9.80km(国:5.6km、県4.2km)

:約974億円(国:534億円、県:440億円)

(前回 約889億円[国:449億円、県:440億円])

#### 3.事業の進捗状況等

- ・当該事業の用地取得率は100%。
- 平成31年3月に全線暫定(2車)開通済み。
- ・現地条件の変更に伴う増加。
- ※社会情勢等に大きな変化は見られない。

#### 4.事業の効果等

- ・交通事故の減少が見込まれる。
- ・成田空港へのアクセス強化、道路ネットワークの 強化、防災機能の強化などが期待される。

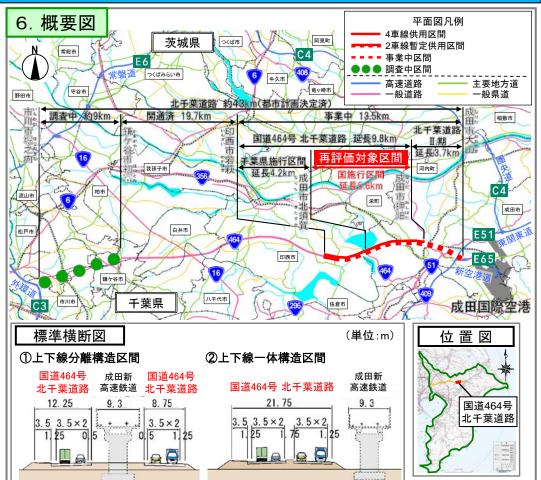
#### 5. 事業の投資効率性

#### 【事業全体】

(今回) 【残事業】 (前同) 総便益B:1.538億円 B:1,071億円 B:264億円

総費用C:1,191億円 C: 987億円 C:116億円

B/C = 1.3B/C = 1.1B/C = 2.3



#### 対応方針(原案)

- 事業継続とする。
- 本事業は、成田空港へのアクセス強化、道路ネットワークの強 化、地域経済の活性化、防災機能の強化の観点から、早期の効 果発現を図ることが適切である。

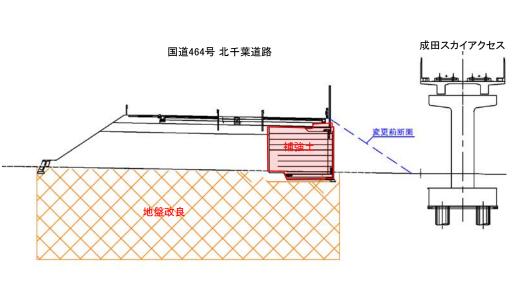
# (2)一般国道464号北千葉道路

#### 主な変更内容

- ○並走する鉄道事業(成田スカイアクセス)の先行開業に伴い、道路の施工段階において近接施工協議 を実施した結果、道路構造(法面→直壁)および軟弱地盤対策(プレロード→地盤改良)を変更。
- ○これに伴い、建設発生土について、当初は鉄道用地も含めた現場内での仮置きを計画していたが、近傍の一時仮置き場(L=24km)に搬出。

など 事業費増85億円

#### 代表断面図





# (2)一般国道464号北千葉道路

### 関係自治体の意見

(千葉県知事からの意見)

一般国道464号北千葉道路(印西市~成田市)は、成田国際空港への所要時間の短縮による国際 競争力の強化や災害時における道路のネットワーク強化などに寄与するとともに、成田市内の交通渋 滞を緩和し、交通の円滑化を図る重要な道路です。

本年3月に、国施行区間が全線暫定2車線で供用されたことで、印西市方面から成田市への所要時間が大幅に短縮し、地域の利便性が向上したところです。

近年では、北千葉道路沿線の千葉ニュータウン地区において、大型の物流施設等の立地が進んでおり、また、成田国際空港の機能強化が予定されていることから、北千葉道路の整備効果を、さらに高めるため、4車線化が必要です。

ついては、早期完成に向け事業を推進するとともに、コスト縮減を図るなど、効率的な事業推進に努められたい。

## (3)一般国道357号東京湾岸道路(千葉県区間)

#### 1. 目 的

- ・3環状9放射の一部として、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. 事業概要

千葉県千葉市美浜区真砂 千葉県浦安市舞浜 区

計画延長·幅員:21.3km·50.0~100.0m 車線数:4~8車線 計画交通量:32,600~87,000台/日 事業化:昭和45年度 全体事業費:約1,450億円(前回1,321億

:約1,450億円(前回1,321億円)

#### 3.事業の進捗状況等

- ・ 当該事業の用地取得率は99%
- ・舞浜立体は、上部工及び改良工を推進中。
- 塩浜立体は調査設計、船橋地区は調査設計及び工 事等を推進中。
- ・現地条件を踏まえた工法および構造の変更に伴う 増加。
- ※社会情勢等に大きな変化は見られない。

#### 4.事業の効果等

- 湾岸地区を結ぶ重要な幹線道路として機能
- 渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される

#### 5. 事業の投資効率性

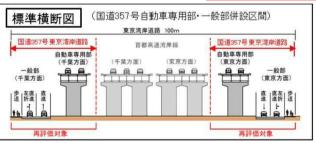
#### 【事業全体】

(今回) 【残事業】 (前同)

総便益B:21,986億円 B:19,213億円 B:1,881億円 総費用C: 5.566億円 C: 4.122億円 C: 189億円

B/C = 4.0B/C = 4.7B/C = 9.9







#### 7. 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。

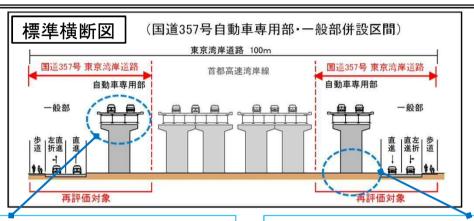
## (3)一般国道357号東京湾岸道路(千葉県区間)

#### 事業の進捗状況等の補足(事業費変更の内容)

#### 主な変更内容

- ○近接施工に伴う関係機関協議結果による上部工架設計画の見直しに伴う事業費の増加
- ○下部工施工時に支障物(鉱滓(ニラセル))の存在が判明したことに伴う事業費の増加

など 事業費増129億円



#### 【上部工の架設計画を見直し】

供用中の一般道路や首都高速道路と近接した現場条件を踏まえ、 関係機関と協議した結果、一部区間について、架設方法をクレー ン架設から送り出し架設に変更

#### 送り出し架設の状況



#### 【下部工の施工方法を見直し】

下部工の施工にあたり掘削したところ、事前の地質調査では確認されなかった支障物(鉱滓(こうさい))の存在が判明し、施工方法を変更

#### 支障物(鉱滓(こうさい))の状況



### (3)一般国道357号東京湾岸道路(千葉県区間)

### 関係自治体の意見

#### (千葉県知事からの意見)

- 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。
- ・このため、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。
- なお、事業の実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、効率的な事業推進に努められたい。

### (4)横浜港大黒ふ頭地区ふ頭再編改良事業

#### 1. 目 的

- 1)完成自動車(輸出)の増加への対応
- 2)自動車専用船の満載入港への水深不足への対応。

#### 2. 事業概要

実施箇所:神奈川県横浜市鶴見区

主な事業の諸元:

岸壁(水深12m)(改良)

泊地(水深12m)、航路·泊地(水深12m)

ふ頭用地

事業期間: 平成28年度~令和3年度 (前回評価: 平成28年度~令和2年度) 全体事業費: 89億円 残事業費53億円

#### 3.事業の進捗状況等

令和元年度末 事業進捗率41%

#### 4.事業の効果等

完成自動車の需要増及び船舶の大型化に対応することで、完成自動車の海上輸送コストの削減が可能となり、 我が国の自動車産業の国際競争力が向上する。

#### 5. 事業の投資効率性

#### 【事業全体】

(今回) (前回) 【残事業】

総便益B:408億円 B:355億円 B:408億円 総費用C:88億円 C:77億円 C:52億円

B/C=4.6 B/C=7.8

6. 概要図







#### 7. 対応方針(原案)

本事業により、船舶の大型化や滞船の解消等に対応し物流の効率化を図る観点から、事業の必要性・重要性は高く、引き続き事業を継続し効果発現を図ることが妥当と考えます。

### (4)横浜港大黒ふ頭地区ふ頭再編改良事業

#### 関係自治体の意見

#### (横浜市長からの意見)

大黒ふ頭は、東日本最大の完成自動車輸出拠点であり、我が国の産業や経済を支える重要な役割 を担っています。

完成自動車の効率的な海上輸送を実現し、横浜港の国際競争力強化を図るためにも、本事業の継続は不可欠です。

つきましては、事業期間が令和3年度までとなっていますが、早期完成に向けて強力に事業を推進し て頂きますようお願いします。