

(再評価)

資料 9
令和4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 東京湾岸道路(千葉県区間)

令和4年10月17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	.....	20
4. コスト縮減等	.....	26
5. 関連自治体等の意見	.....	27
6. 今後の対応方針(原案)	.....	28

1. 事業の概要

(1) 国道357号東京湾岸道路(千葉県区間)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。

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

計画の概要

事業区間：自) 千葉県千葉市美浜区稲毛海岸
 至) 千葉県浦安市舞浜

計画延長・幅員：延長24.2km・幅員50～100m

車線数：4～8車線

計画交通量：32,200～82,900台/日

事業化：昭和45年

全体事業費：約1,940億円(前回：約1,450億円)

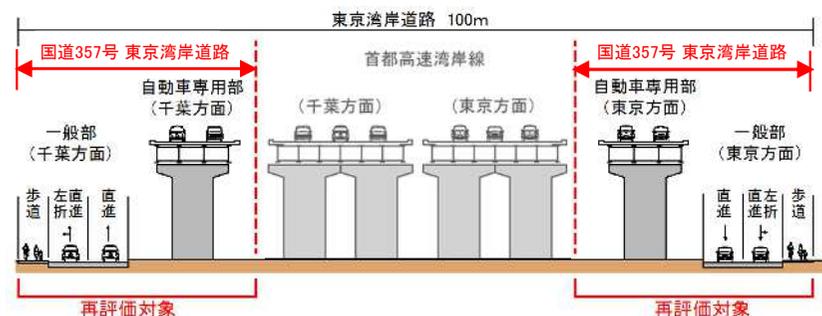
位置図

凡例		
進捗状況	首都高	一般部(国道)
開通区間	■	■
事業中区間	■	■
事業未中区間	○	○
調査中区間	■	■
高速道路	■	■
国道	■	■



標準横断面図

(国道357号自動車専用部・一般部併設区間)

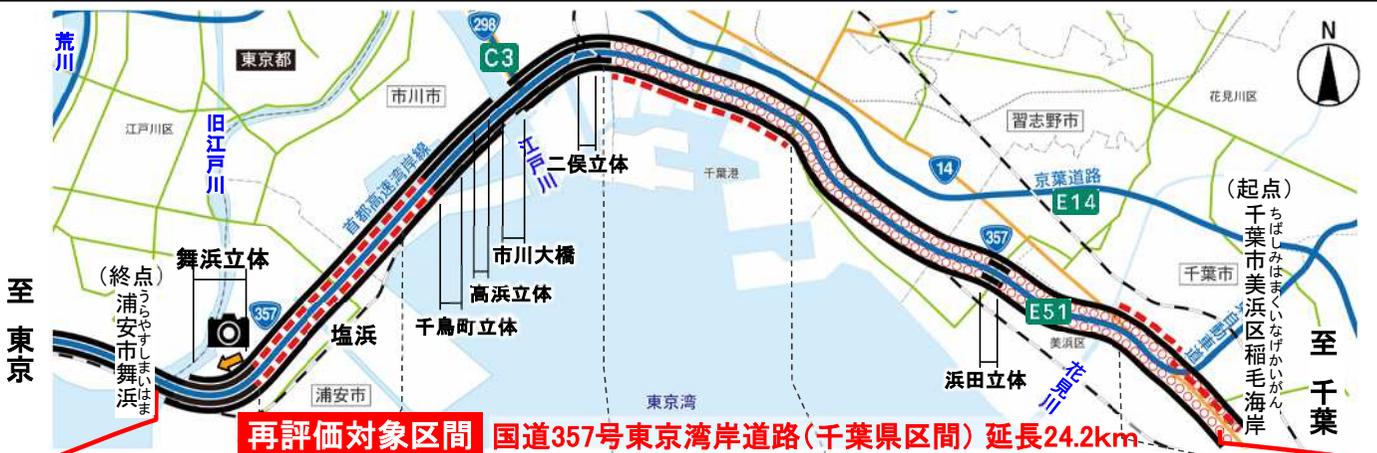


2. 事業の進捗状況と見込み等

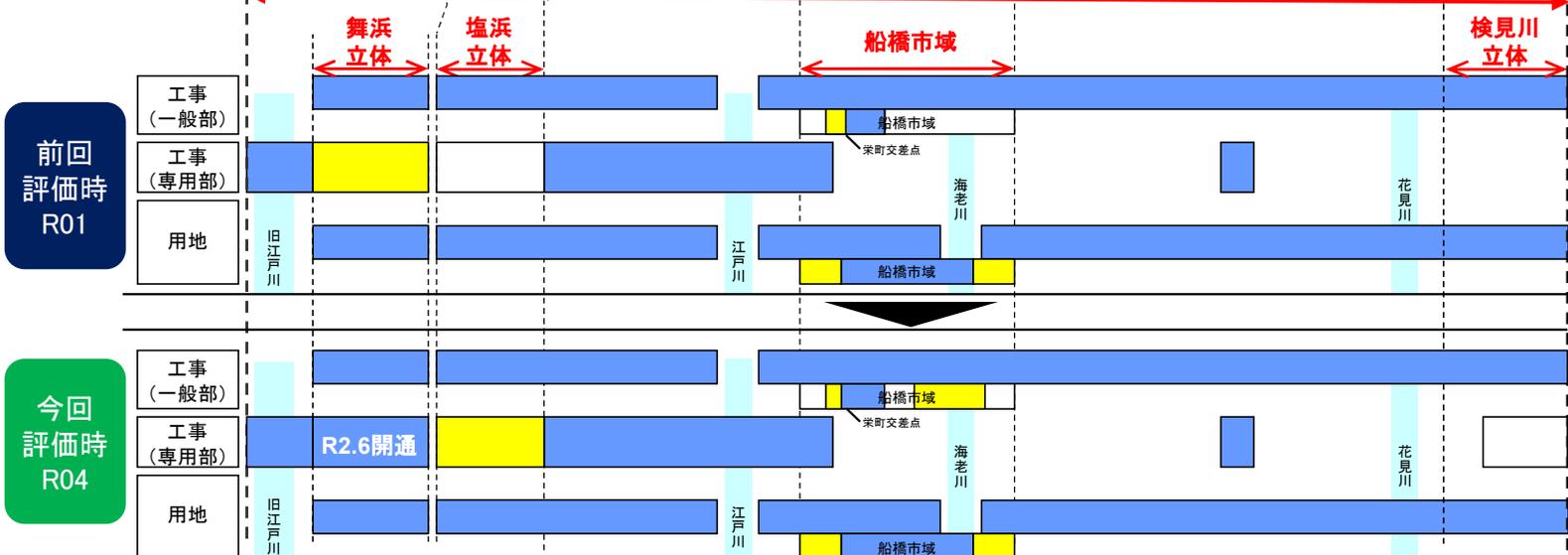
(1) 事業の進捗状況

2) 前回事業評価以降の主な整備状況

- ・前回評価時に工事中であった舞浜立体は、令和2年6月28日に開通。
- ・前回評価時に調査設計中であった塩浜立体は、令和2年度に工事着手。
- ・船橋市域については前回評価時から引き続き調査設計及び工事等を推進中。



	開通済
	事業中
	未着手
	高速道路



用地取得率
99%
(全体)

用地取得率
99%
(全体)

※未着手区間除く

	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
--	------------	--	-----------	--	-------------

2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

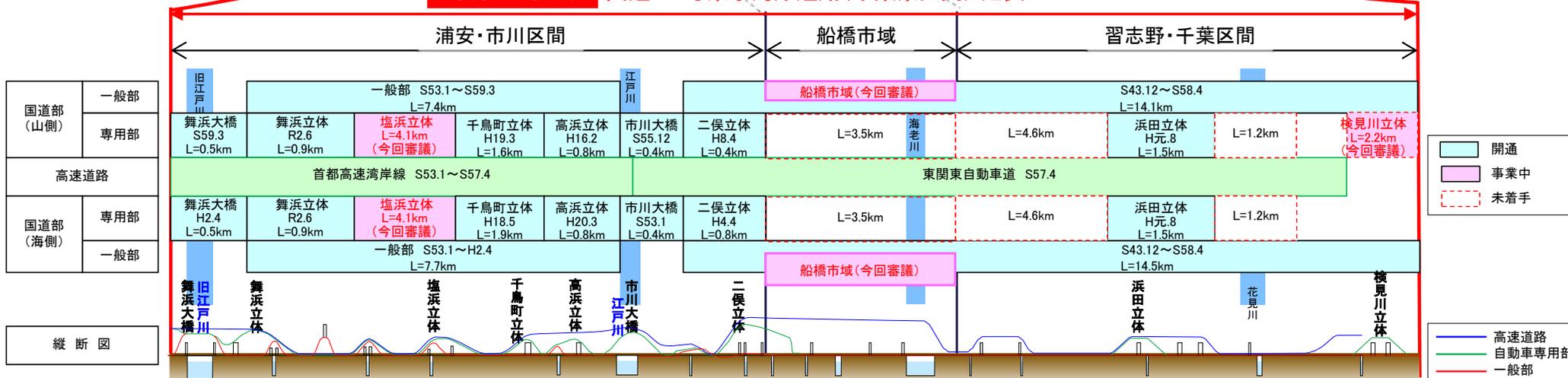
2) 前回事業評価以降の主な整備状況

- ・塩浜立体は平成21年度に着手し、現在調査設計及び工事等を推進中。
- ・船橋市域は平成22年度に着手し、現在調査設計及び工事等を推進中。
- ・検見川立体の追加事業着手について今回審議。



	開通済
	事業中
	未着手
	高速道路

再評価対象区間 国道357号東京湾岸道路(千葉県区間) 延長24.2km



2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

1) 事業費増加の要因

■塩浜立体について、橋脚基礎工等に係る事業費の増加	約110億円増額
■船橋市域について、残土処理等の追加等による事業費の増加	約80億円増額
■検見川立体について、スマートIC整備に伴う渋滞対策による増加	約300億円増額
計 約490億円増額	

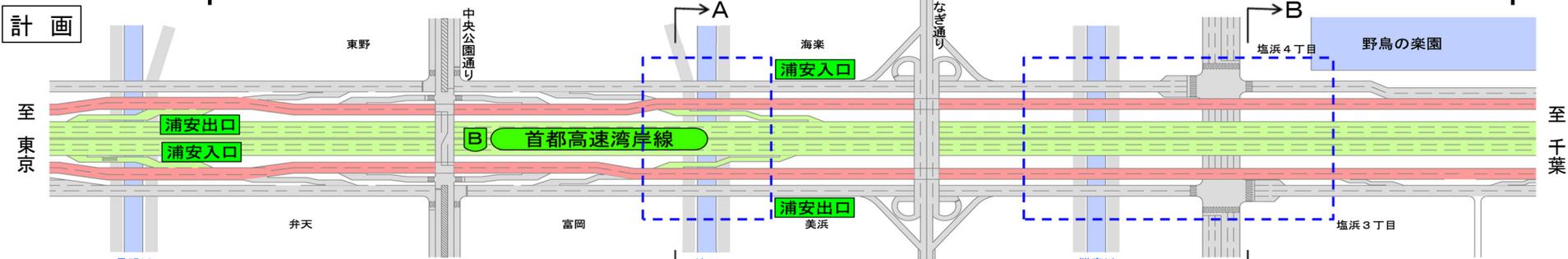
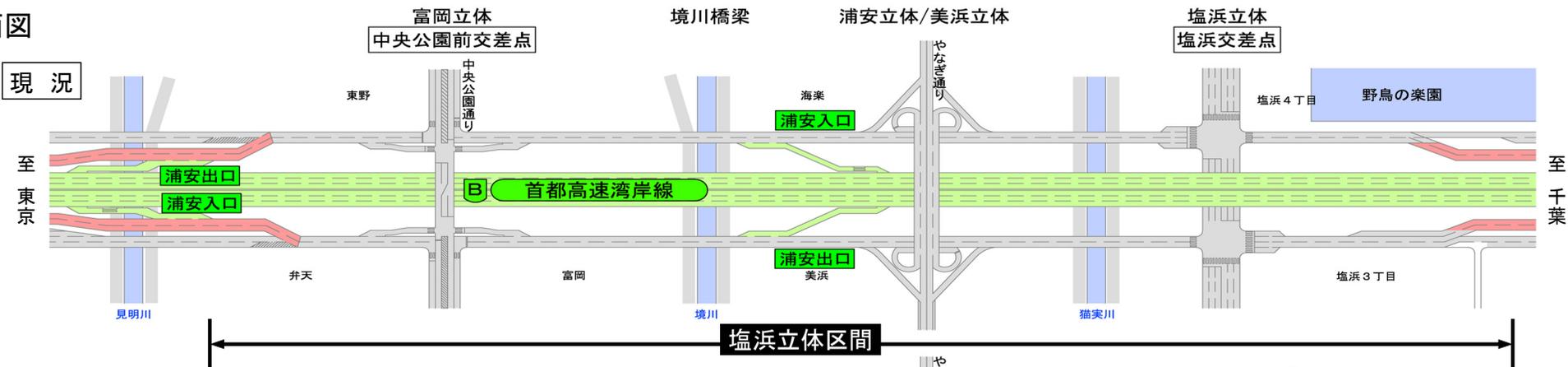
区間	要因	主な増額理由	増 額
塩浜 立体	①基礎形式の見直し及び施工方法変更等による増加	・将来管理の容易性に劣ることなどを踏まえ、河川内橋脚を施工しない計画に見直し。 ・支間割が変更となること及び移設困難な既存施設が支障となることから基礎形式及び施工方法を見直し。	約20億円
	②市道切り廻しに伴う橋脚基礎工の見直し等による増加	・浦安市との協議の結果、バス経路である市道の通行規制が不可となり、市道の切り廻しが発生。 ・かつ狭小な施工ヤードにおいて施工可能な基礎形式及び施工方法に見直し。	約50億円
	③上部工架設工法の変更等に伴う増加	・追加測量の結果、当初計画の橋台位置が首都高既設ランプ部に干渉することが判明したため、施工ステップ、架設工法を変更。	約40億円
船橋 市域	①残土処理等の追加【海老川大橋、 末広橋、西浦橋】	・現地調査の結果、地中から旧護岸やコンクリート殻が発生したため撤去、運搬、処分の追加。 ・掘削土がフッ素を含むことから盛土の流用ではなく、産業廃棄物処分への変更。	約30億円
	②橋梁構造補強、関係機関協議による 安全対策等の追加【海老川大橋、 末広橋、西浦橋】	・詳細な施工計画を検討した結果、工事期間中の現況交通確保のため橋梁の張り出し部の既設橋梁の補強を追加 ・港湾管理者との協議の結果、往来する船舶への安全対策等の追加 ・鉄道事業者との協議の結果、工事による鉄道橋への影響確認や列車への安全対策の追加。	約30億円
	③交通事故対策など安全対策を考慮した 計画変更【日の出歩道橋、日の出 交差点】	・地元からの要望・協議の結果、小学校など周辺建物等を考慮した歩道橋形状に変更。 ・交差点における渋滞対策や追突事故等への安全対策を図るため、右折車線の滞留長の延伸、左折車線及び転回路の設置などの計画変更。	約20億円
検見川 立体	①(仮称)検見川・真砂スマートIC整備に 伴う渋滞対策による増加	・スマートIC整備予定箇所である千葉西警察入口交差点～(仮称)真砂交差点では、現況においても速度低下が生じ慢性的な渋滞が発生。 ・スマートIC整備により更なる交通負荷が増大するため、国道357号の渋滞対策が不可欠。	約300億円

2. 事業の進捗状況と見込み等

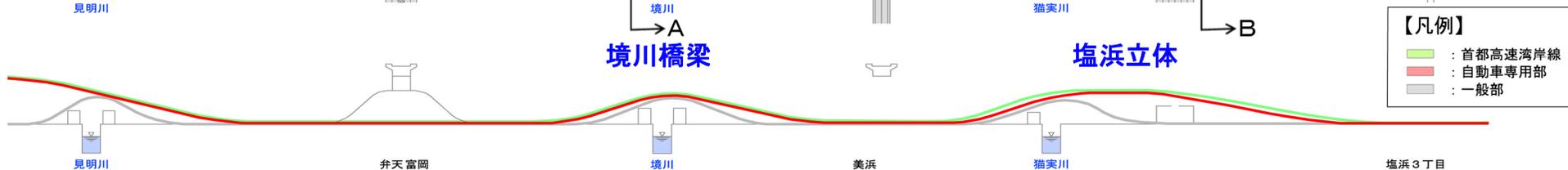
(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容（塩浜立体区間の概要）

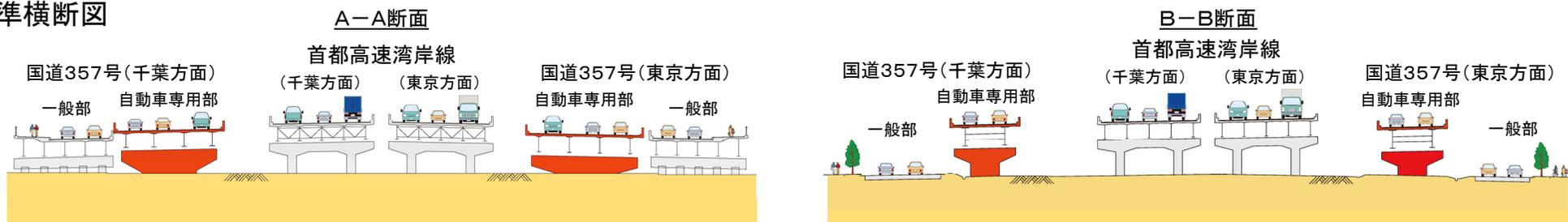
平面図



縦断面図



標準横断面図



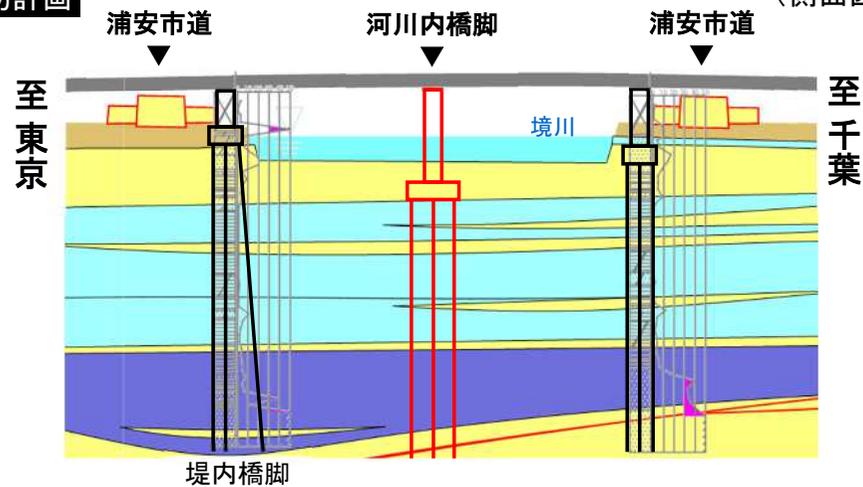
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

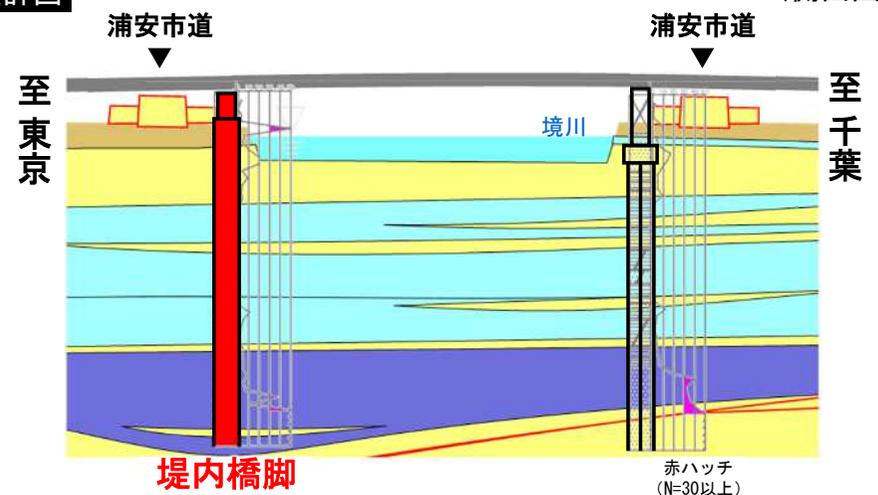
2) 事業費変更の内容① (塩浜立体区間)

①基礎形式の見直し及び施工方法変更等による増 約20億円増額
 ・橋脚配置について、将来管理の容易性に劣ることなどを踏まえ、河川内橋脚を施工しない計画に見直し。
 ・支間割が変更となるため荷重が超過する基礎を大きくする必要が生じたが、堤内橋脚(1基)において、移設が困難な既設雨水吐口ゲートが支障となり基礎寸法の変更が出来ないため、基礎形式及び施工方法を見直したことなどによる増額。

当初計画 (側面図)

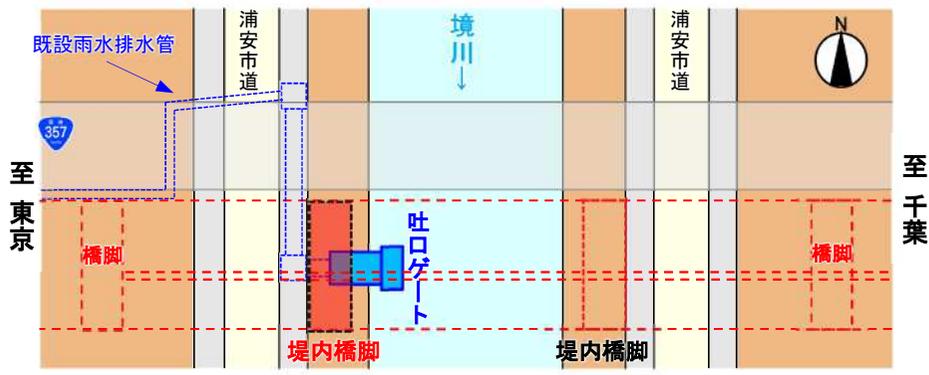


変更計画 (側面図)

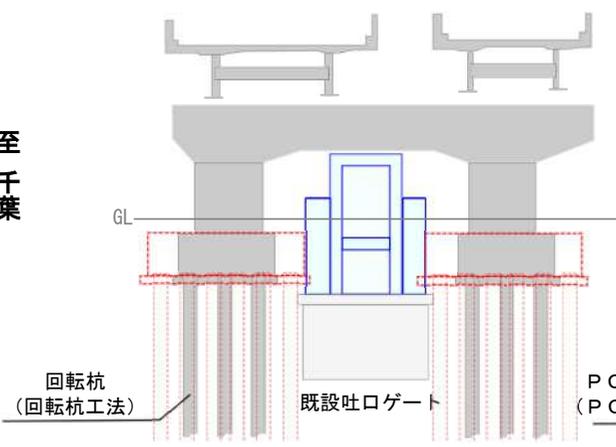


凡例
 埋土 砂質土 粘土 粘土

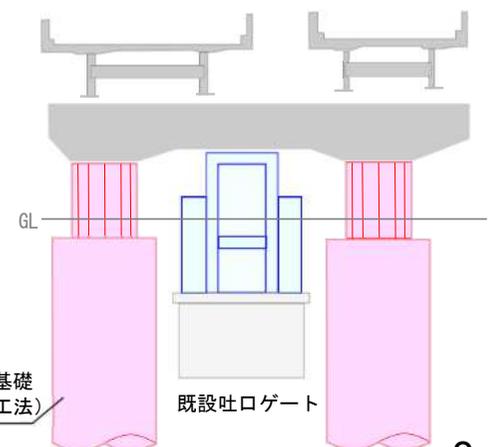
(平面図)



当初計画



変更計画



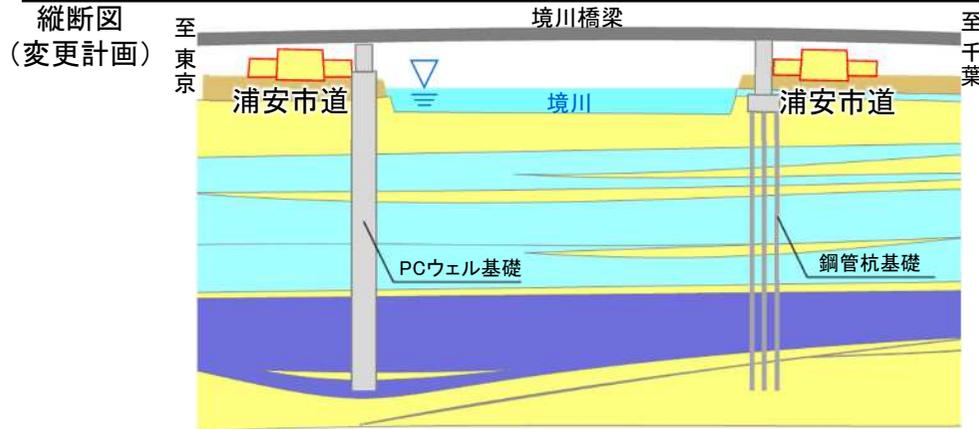
既設雨水吐口ゲートの移設、及び移設に伴う護岸改修により、市道規制期間が大幅に増加することや、施工時に吐口ゲートの一時止水が必要となるため、大雨時の冠水が懸念される。

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容②(塩浜立体区間)

②市道切り廻しに伴う橋脚基礎工の見直し等による増 約50億円増額
 ・当初は、東京湾岸道路の下部を通過する浦安市道を夜間通行止めし、堤内橋脚を施工する計画で検討。
 ・浦安市との協議の結果、バスの経路である市道の夜間通行止めや片側交互通行は不可となったため、市道の切り廻しが生じ、かつ狭小な施工ヤードにおいて施工可能な基礎形式及び施工方法に見直したことなどによる増額。



当初計画

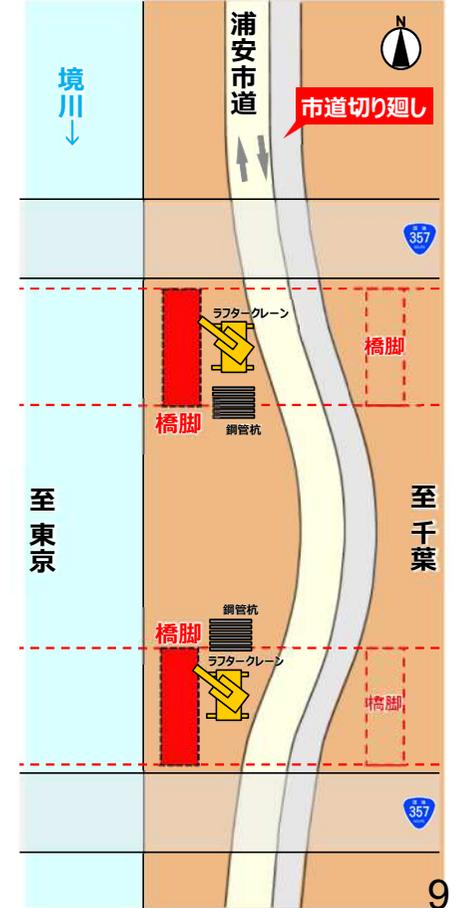
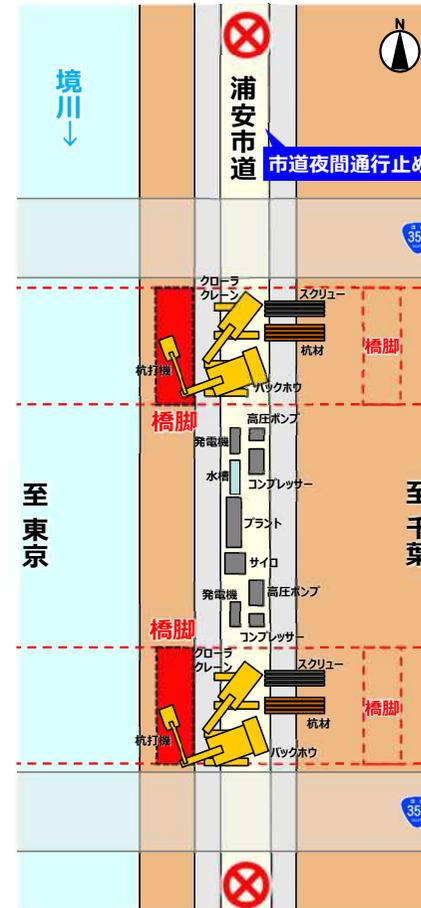
変更計画

当初計画

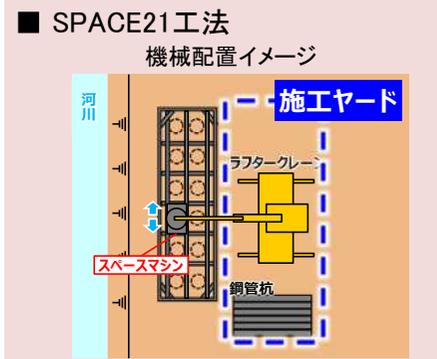
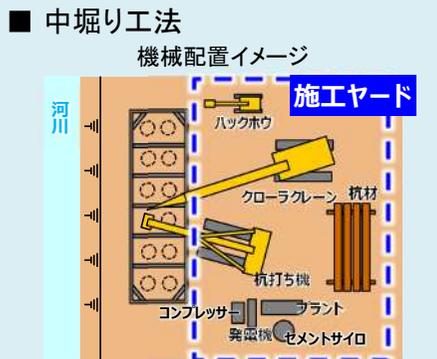
施工ヤードが浦安市道にかかるため
 施工時における浦安市道を通行止め
 にして施工

変更計画

浦安市道を切り廻し、交通機能を維持
 する必要があるため、狭小な施工
 ヤードで施工可能な工法を採用



施工方法



杭材を直接保持する専用機械を使用することで、省スペースでの施工が可能。

基礎

SC杭+PHC杭

(3箇所/4箇所 残る1基は前ページ記載)

鋼管杭

(3箇所/4箇所 残る1基は前ページ記載)

市道

—

切り廻し・復旧

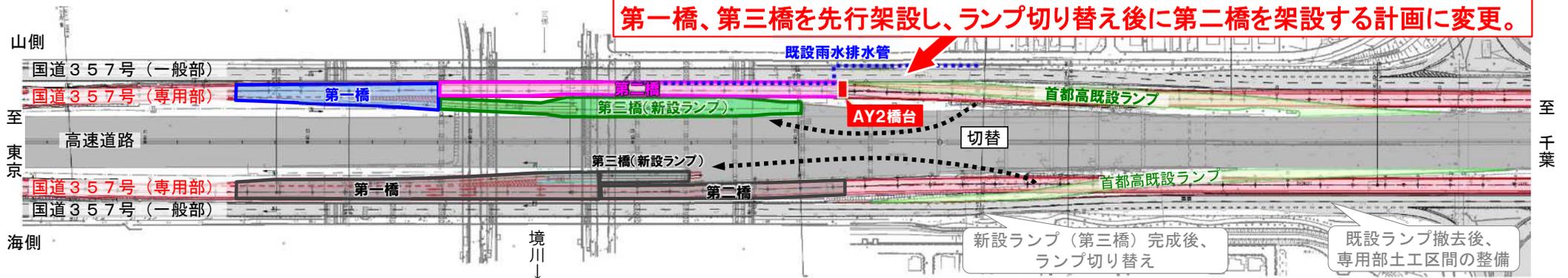
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容③ (塩浜立体区間)

- ③上部工架設工法の変更等に伴う増額 40億円増額
- ・専用部の整備に際しては、首都高既設ランプを新設ランプに切り替える必要があるが、専用部と並走する首都高ランプ部は狭隘なスペースでの施工が求められることから、追加測量を実施。
 - ・測量の結果、現計画の橋台位置が首都高既設ランプ部に干渉することが判明したため、施工ステップを見直した結果、架設工法が変更となったことなどによる増。

既設ランプと橋台計画位置が干渉するため、
第一橋、第三橋を先行架設し、ランプ切り替え後に第二橋を架設する計画に変更。



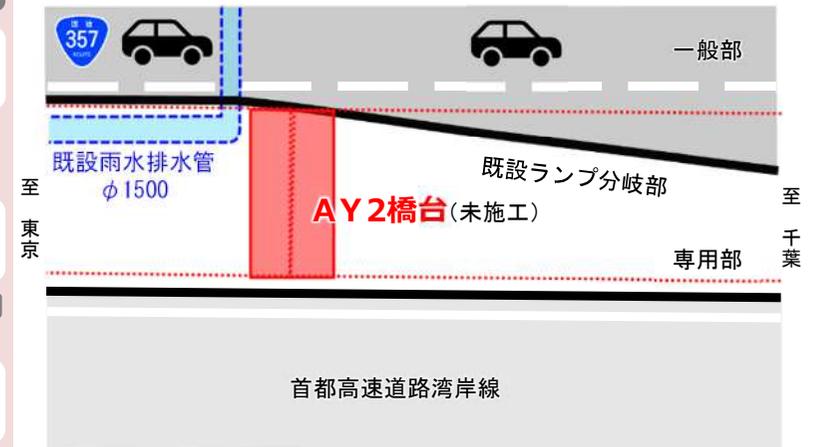
当初計画

現計画

	対象橋梁	架設工法
STEP1	第1橋	ベント併用クレーン架設
STEP2	第2橋	第1橋からの送り出し架設
STEP3	第3橋	第2橋からの横取り架設
ランプ切り替え		

	対象橋梁	架設工法
STEP1	第3橋	渡河部: 送り出し架設 地上部: ベント併用クレーン架設
STEP2	第1橋	ベント併用クレーン架設
ランプ切り替え		
STEP3	第2橋	トラベラクレーン架設

AY2橋台部拡大 (俯瞰イメージ)



2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容③ (塩浜立体区間)

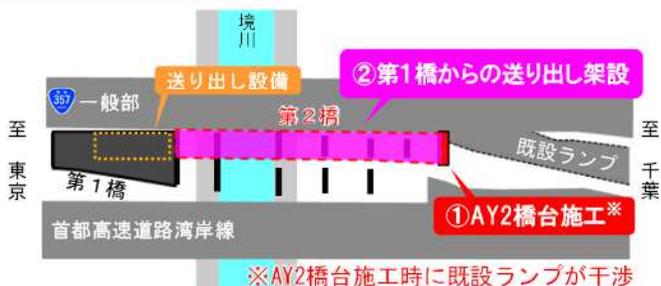
当初計画

上部工架設ステップ

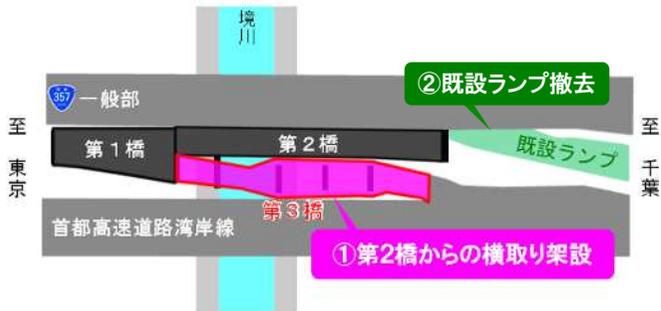
STEP1: 第1橋



STEP2: 第2橋



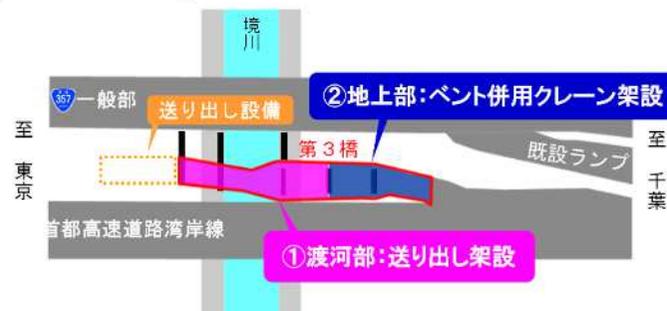
STEP3: 第3橋



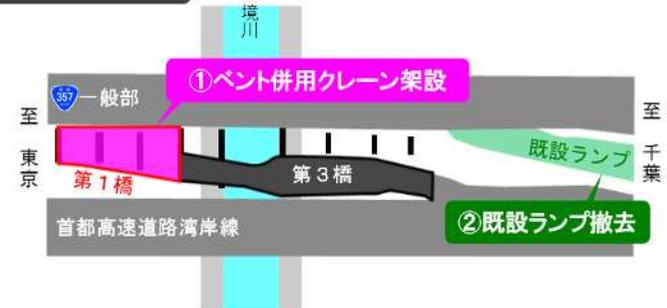
変更計画

上部工架設ステップ

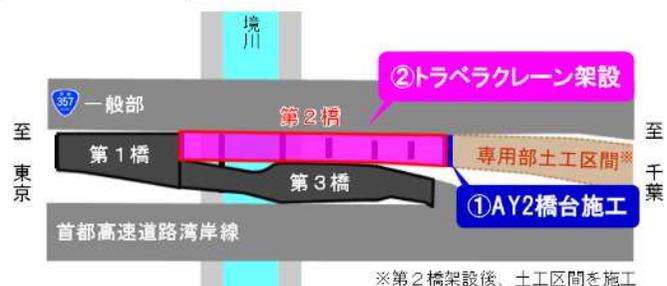
STEP1: 第3橋



STEP2: 第1橋

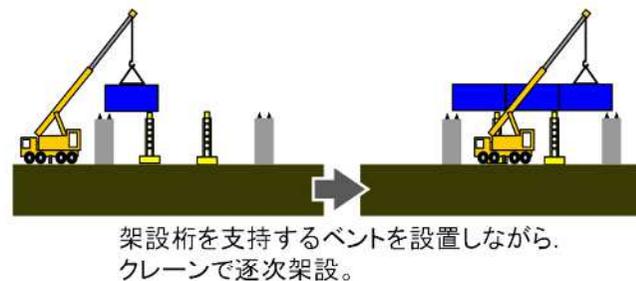


STEP3: 第2橋

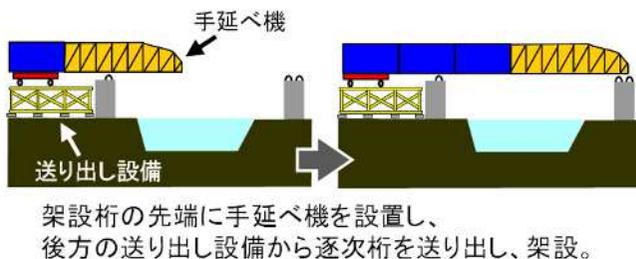


架設工法

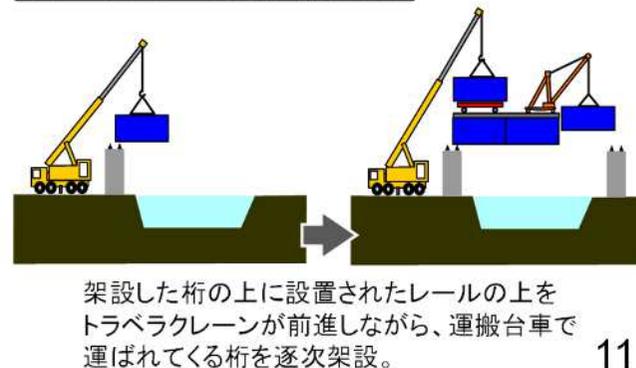
ベント併用クレーン架設 (第3橋地上部、第1橋)



送り出し架設 (第3橋渡河部)



トラベラクレーン架設 (第2橋)

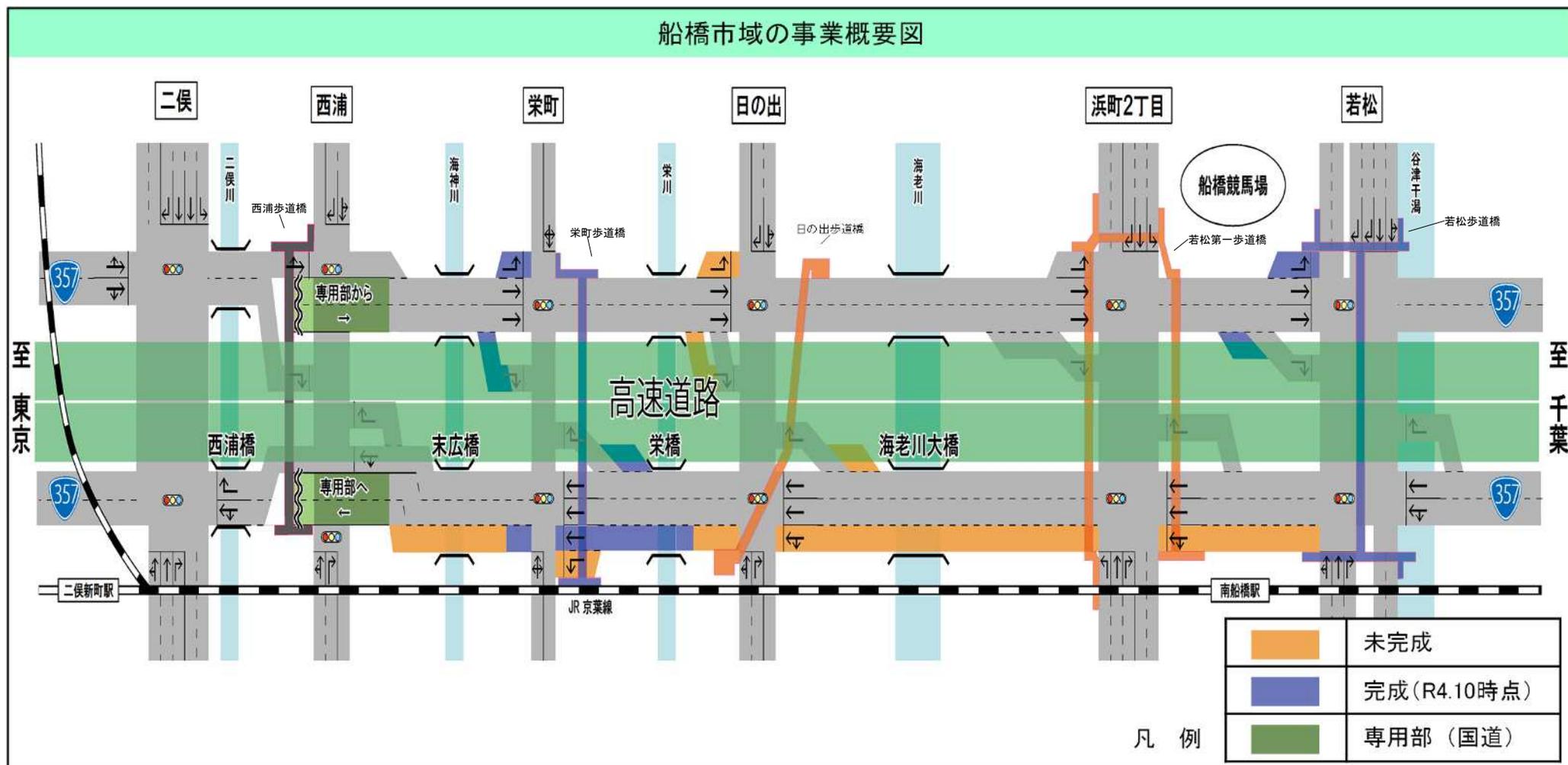


2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容(船橋市域)

- ・船橋市域では、物流施設や大規模商業施設等の進出により交差道路の出入り交通が増大し、慢性的な渋滞が発生
- ・慢性的な渋滞の緩和に向け、渋滞の著しい交差点部において右折レーンの延伸、左折レーンの設置。また、東京方面行きの直進車線の増設(2車線⇒3車線)を実施。



2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容①(船橋市域)

①残土処理等の追加【海老川大橋、末広橋、西浦橋】 約30億円増額

- ・当初、拡幅工事の発生土は、他事業の盛土等への流用することを想定
- ・現地調査の結果、地中から旧護岸やコンクリート殻が発生したため撤去、運搬、処分の追加
- ・掘削土がフッ素を含むことから盛土の流用ではなく、産業廃棄物処理への変更

当初		変更		
発生土	数量	発生土	数量	備考
掘削土	18,000m ³	旧護岸跡	1,000m ³	取壊し後、再資源化施設で処分
		コンクリート殻	1,000m ³	再資源化施設で処分
		フッ素混じり土	16,000m ³	基準値0.8mg/ℓに対し、0.82mg/ℓの数値を示したため、汚染土壌処理施設で処分

掘削	旧護岸跡	コンクリート殻	フッ素混じり土
			
他事業へ運搬・流用	再資源化施設で処分	再資源化施設で処分	汚染土壌処理施設で処分

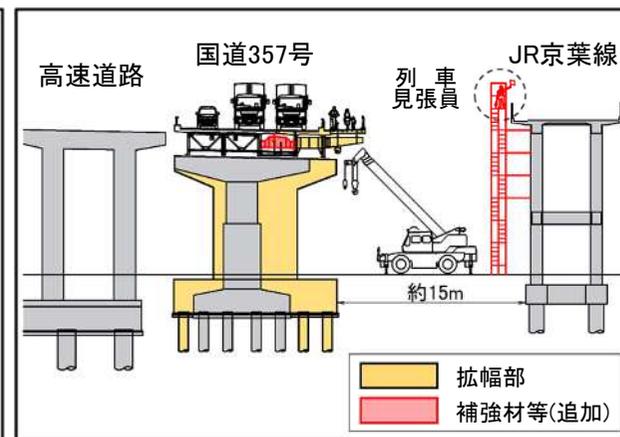
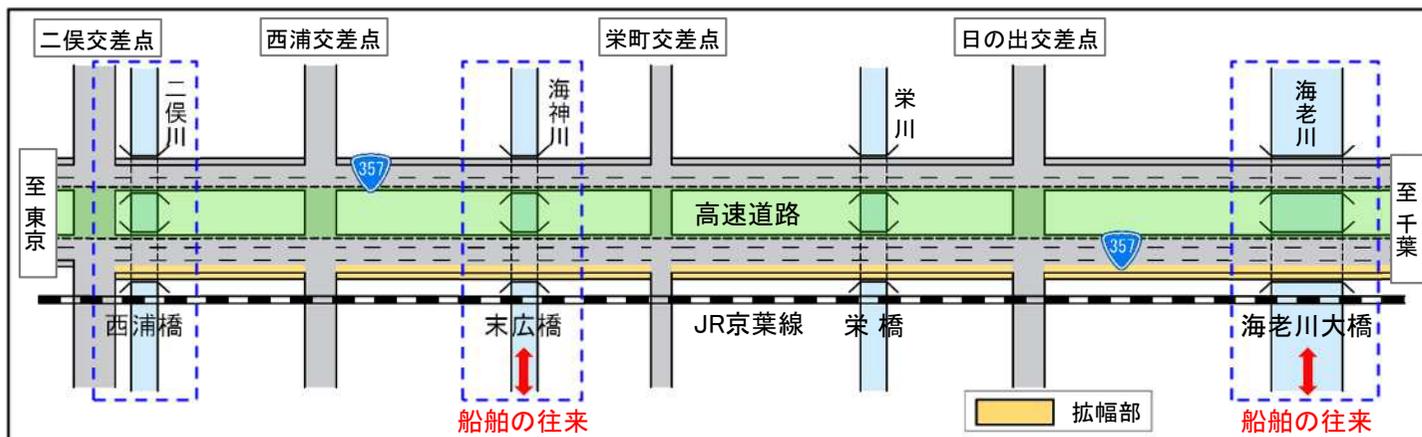
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容②(船橋市域)

②橋梁構造補強、関係機関協議による安全対策等の追加【海老川大橋、末広橋、西浦橋】…… 約30億円増額

- ・詳細な施工計画を検討した結果、工事期間中の現況交通確保のため橋梁の張り出し部の既設橋梁の補強を追加
- ・港湾管理者との協議の結果、往来する船舶への安全対策等の追加
- ・鉄道事業者との協議の結果、工事による鉄道橋への影響確認や列車への安全対策の追加



既設橋梁の補強の追加

・拡幅部の工事期間中も、現況2車線分の通行が出来るように補強材等を既設橋梁部に追加

既設部
拡幅部
補強材等(追加)

拡幅にあたり床板等を撤去すると車線規制が必要

現況交通確保のための補強

橋梁上部工の断面

往来する船舶への安全対策等

・現場の横を大型船舶が往来するため、船舶監視員の配置や警戒船を配備

警戒船の配備

鉄道橋への影響確認や列車への安全対策

・鉄道と隣接するため、工事中は変位計測装置を設置し影響を確認

・クレーン作業時は安全対策として列車見張員を配置

変位計測装置設置

列車見張員の配置

2. 事業の進捗状況と見込み等

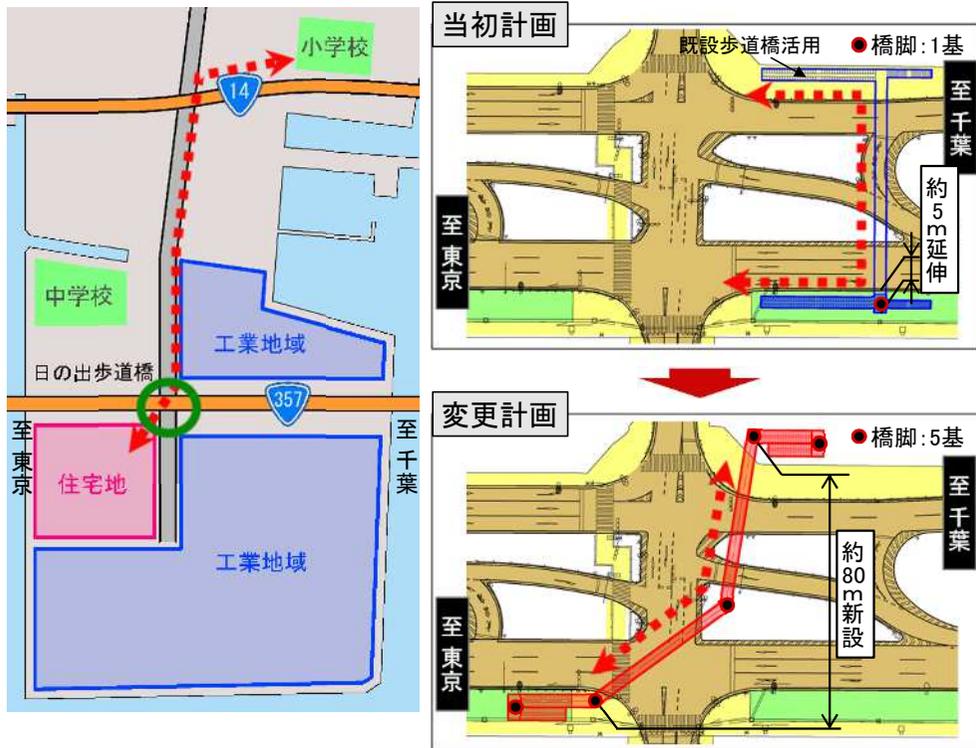
(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容③(船橋市域)

③交通事故対策など安全対策を考慮した計画変更【日の出歩道橋、日の出交差点】…………… 約20億円増額

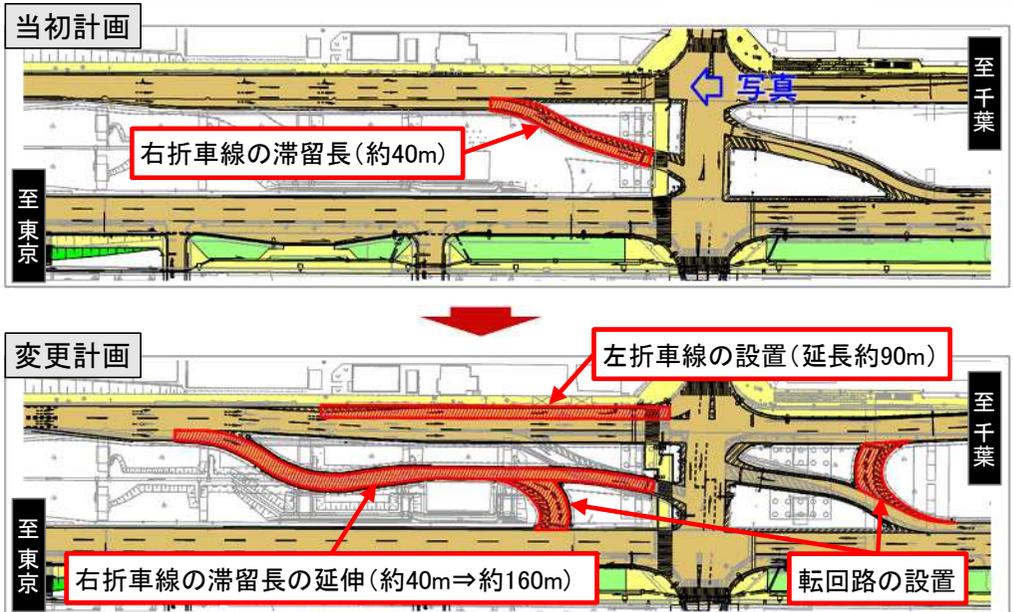
- ・当初、日の出歩道橋は、現況の歩道橋を活用した既設通路の延伸を行う計画
- ・地元からの要望・協議の結果、小学校など周辺建物等を考慮した歩道橋形状に変更
- ・交通管理者との協議の結果、交差点の渋滞対策や追突事故等への安全対策を図るため、右折車線の延伸、左折車線及び転回路の設置など

日の出歩道橋



凡例: 歩行者動線 (通学路) 歩道橋(当初計画) 歩道橋(変更計画)

日の出交差点



現況写真

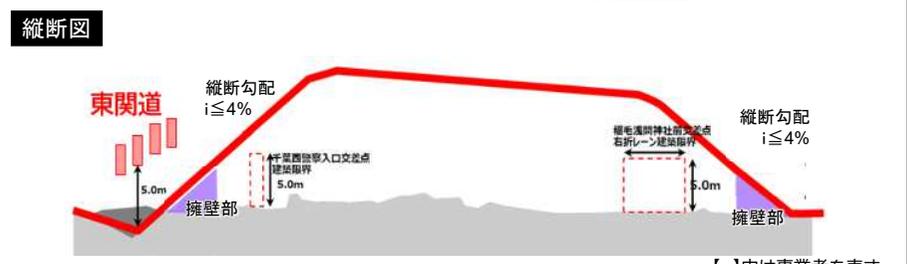
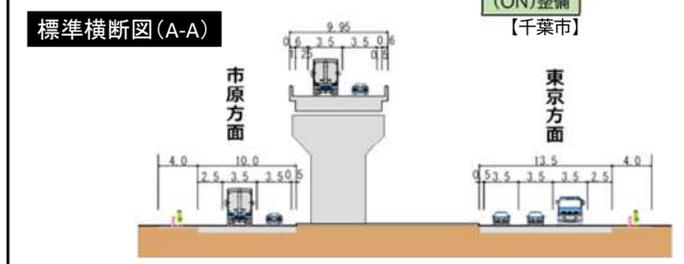
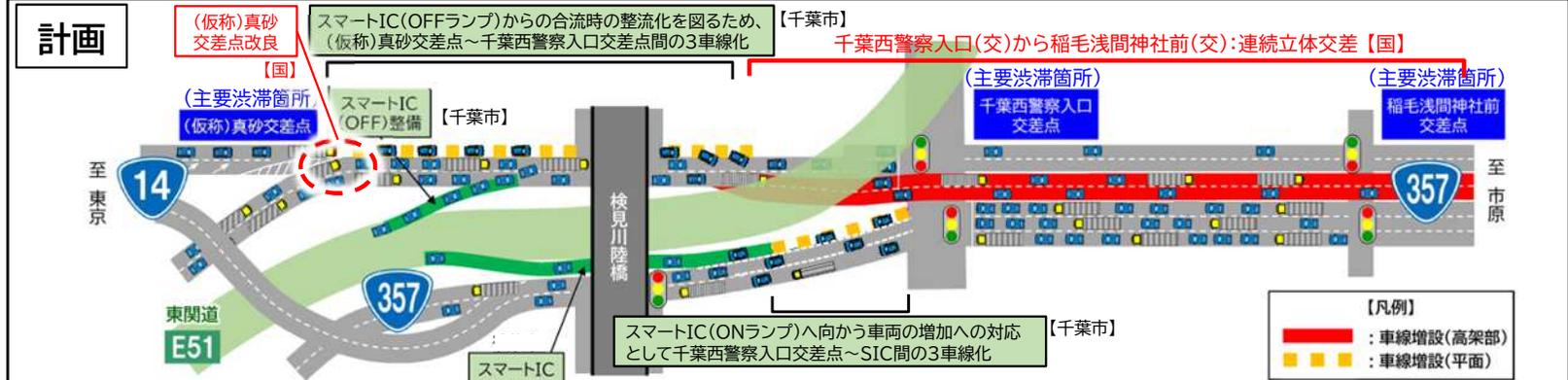
至千葉

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

3) 事業費変更の内容① (検見川立体)

①(仮称)検見川・真砂スマートIC整備に伴う渋滞対策による増加 約300億円増額
 ・スマートIC整備に伴い、真砂交差点～稲毛浅間神社前交差点間で交通負荷の増加が懸念される。
 ・交通負荷への対応として、千葉西警察入口交差点と稲毛浅間神社前交差点を立体化(オーバーパス)する対策を実施。



※本図は概念図であり、インターチェンジ出入口設置位置は検討中。
 ※右左折車線の記載は省略している。

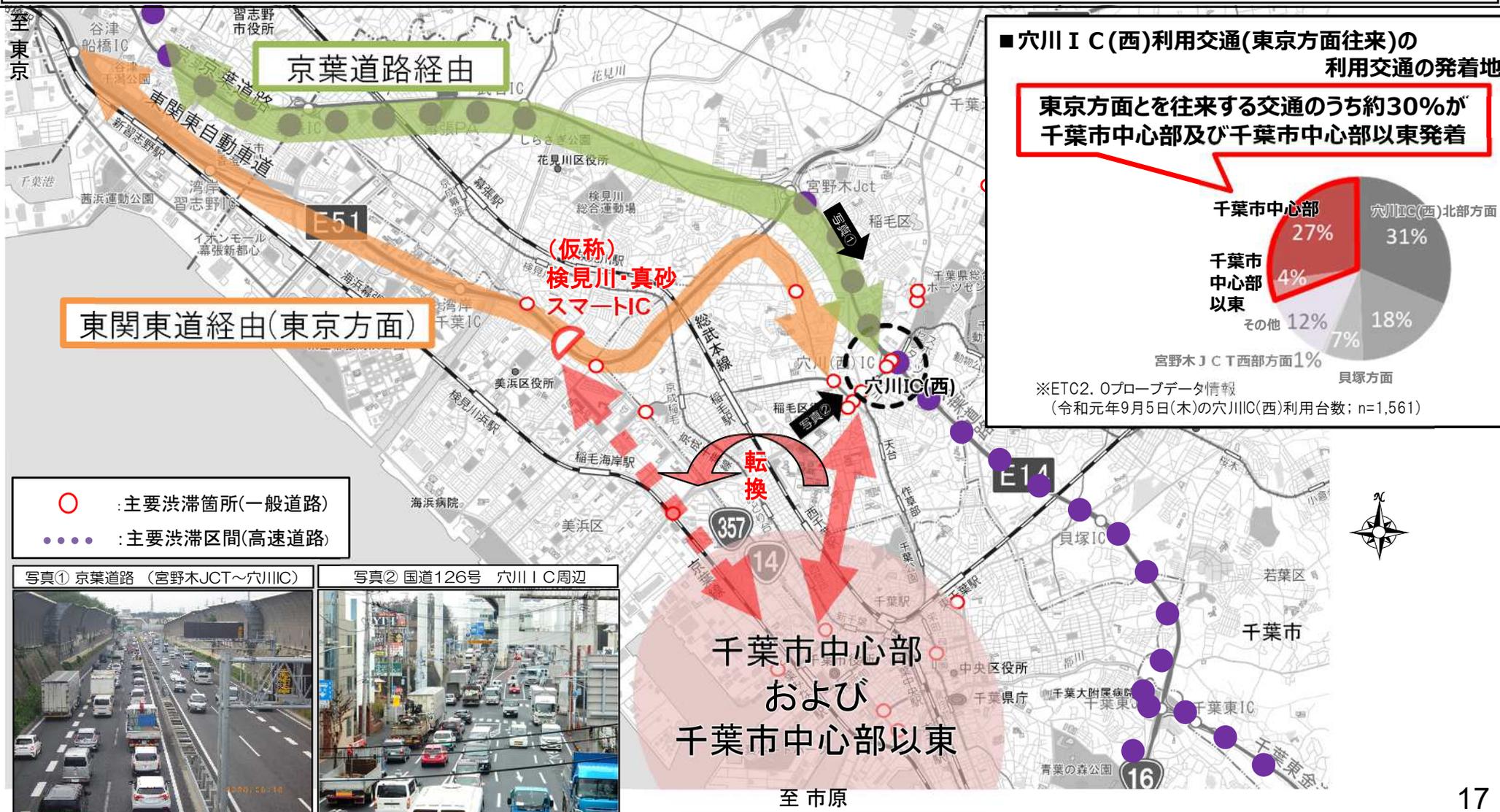
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

3) 事業費変更の内容② (検見川立体)

(仮称)検見川・真砂スマートICに期待される効果

・スマートIC整備により千葉市中心部及び中心部以東を発着する交通の選択肢が増え、現在、穴川IC(西)を利用する当該発着交通のスマートICへの転換が見込まれ、渋滞が著しい穴川IC周辺の一般道路の渋滞緩和が期待。



2. 事業の進捗状況と見込み等

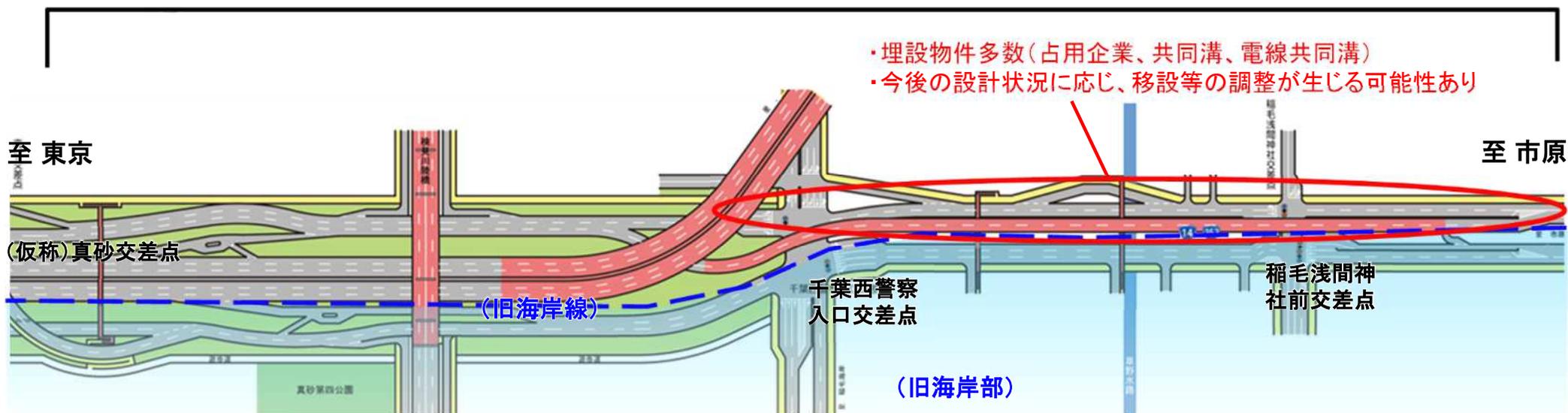
(3) 事業の見込み等

3) 事業費変更の内容③ (検見川立体)

検見川立体事業実施の不確定要素

- ・支障物件(占用物件、共同溝、電線共同溝等)との調整、移設
- ・現地条件や関係機関協議等を踏まえた施工計画検討
- ・現地詳細調査に伴う橋梁基礎工、地盤改良工等の見直し

今後の協議状況や設計状況に応じ、施工計画について検討が必要

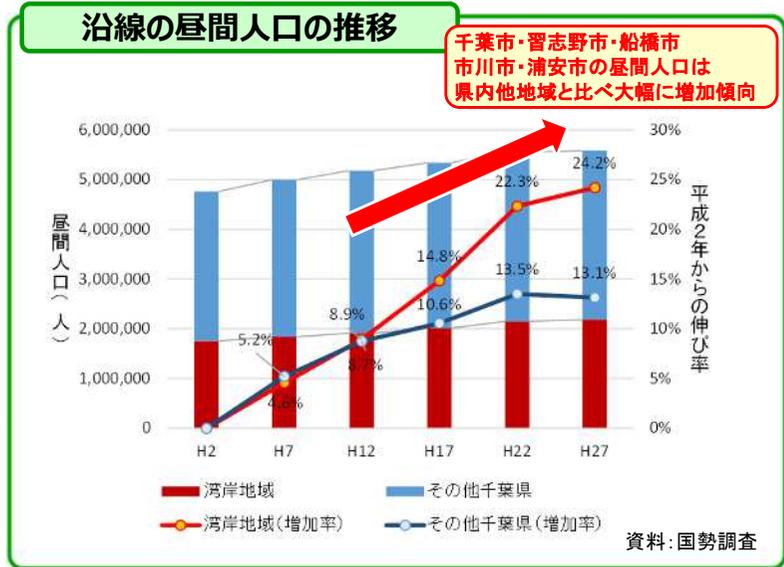


- ・近傍の地質調査結果を踏まえ橋梁基礎形式や軟弱地盤対策を想定
- ・当該区間は旧海岸線に沿っており、詳細調査より悪条件の地盤が確認された場合、追加対策が必要となる可能性あり。

3. 事業の投資効果

(1) 沿線地域の発展に寄与

- ・沿線である湾岸地域は商業や工業のほか、著名な観光施設や集客施設が立地した地域である。
- ・湾岸地域の開発にあわせた当該路線の整備進捗によって、地域の形成に寄与してきた。
- ・地域産業の発展に伴う交通需要の増加や渋滞等の課題に対応するため、継続的な対応が求められる。



3. 事業の投資効果

(2) 沿線地域の経済活動を支援

- ・国道357号東京湾岸道路(千葉県区間)沿線市の小売業・卸売業の売上げ額は県全体の5割以上を占めており、特に幕張新都心周辺には、大型商業施設が集積。
- ・東京湾岸道路(千葉県区間)整備による所要時間短縮により商圈の拡大が期待される。

幕張新都心周辺の大型商業施設の30分圏域



小売業・卸売業の売上(収入)金額



国道357号の渋滞状況(日の出交差点)



大型店舗の声

- ・休日、国道357号の渋滞の影響が店舗駐車場まで繋がっている状況
- ・そのため、来訪者の滞在時間など、商業に影響が及んでいると感じられる
- ・東京湾岸道路が整備され、渋滞が解消することで、滞在時間増加の他、さらなるリピータの確保、商圈拡大が期待できる

出典：大型店舗ヒアリング(H31.2 千葉国道事務所) 21

■ 旅行速度データ
 ETC2.0プローブデータ(確定値) H30.9~11 休日昼間12時間平均(小型車)
 注1) 東京湾岸道路(千葉県区間)整備後は規制速度を適用して算出
 都県境~二俣交差点を50km/h、船橋市域改良区間(二俣交差点~若松交差点)を60km/h
 (規制速度は平成27年度全国道路・街路交通情勢調査より)

○ 国道357号東京湾岸道路(千葉県区間)沿線市
 千葉市、習志野市、船橋市、市川市、浦安市

3. 事業の投資効果

(3) 開通区間の移動性の向上

- ・千鳥町立体(H18年度開通)、舞浜立体(R2年度開通)により、約7割の交通が平面部から立体部へ転換
- ・平面部の交通量が減少し、国道357号の利便性が向上し利用する交通量も増加
- ・また、葛西臨海公園前交差点～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



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。

千鳥町立体 (東京方面行き:平成18年5月開通)



(台) 0 10,000 20,000 30,000 40,000 50,000

【交通量調査データ】
開通前:平成18年5月、開通後:平成26年9月

舞浜立体 (千葉方面行き:令和2年6月開通)

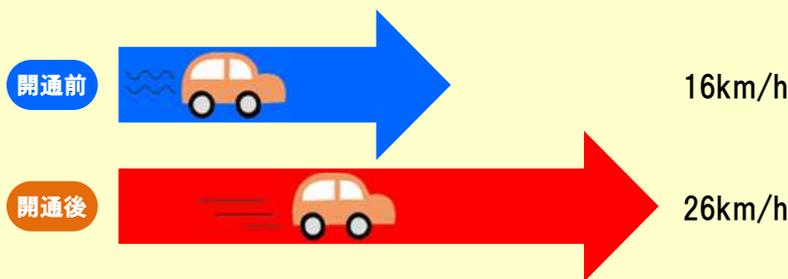


(台) 0 10,000 20,000 30,000 40,000 50,000

【交通量調査データ】
開通前:令和元年6月、開通後:令和2年12月

効果② 平均走行速度の向上

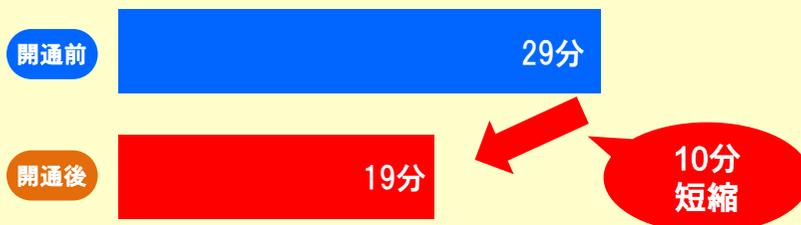
葛西臨海公園前交差点から高浜交差点間の平均走行速度が16km/hから26km/hに向上。



【集計データ】 開通前:平成19年2月 18時台(走行速度調査)
開通後:令和3年10月11日平日平均 18時台(ETC2.0°ローブデータ)

効果③ 移動時間の短縮

渋滞解消に伴い、葛西臨海公園前交差点から高浜交差点間の移動時間が29分から19分に短縮。



【集計データ】 開通前:平成19年2月 18時台(走行速度調査)
開通後:令和3年10月11日平日平均 18時台(ETC2.0°ローブデータ)

3. 事業の投資効果

(2) 費用便益分析

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22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(R1)]

・基準年次	: 令和4年度(2022年度)	: 令和元年度(2019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27年度 全国道路・街路交通情勢調査	: 平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	: 令和22年度(2040年度)	: 平成42年度(2030年度)
・計画交通量	: 32,200~82,900(台/日)	: 32,600~87,000(台/日)
・事業費	: 約1,940億円	: 約1,450億円
・総便益(B)	: 約18,561億円(約60,676億円※)	: 約21,986億円(約59,672億円※)
・総費用(C)	: 約6,736億円(約2,252億円※)	: 約5,566億円(約1,704億円※)
・費用便益比(B/C)	: 2.8	: 4.0

※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)
	17,658億円	851億円	52億円	18,561億円 [60,676億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	6,619億円		117億円	6,736億円 [2,252億円]	

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)
	1,333億円	118億円	45億円	1,496億円 [4,786億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	434億円		23億円	457億円 [606億円]	

注1) 便益・費用については、令和4年度を基準年度とし、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令和14(2032)年度である。

注3) 便益算出時の原単位は、費用便益分析マニュアル(令和4年2月)の令和2年原単位を適用。

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。

3. 【参考】事業の投資効果(H29原単位)

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)
	16,560億円	725億円	51億円	17,336億円 [56,574億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	6,619億円		117億円	6,736億円 [2,251億円]	

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)
	1,278億円	130億円	51億円	1,459億円 [4,670億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	434億円		23億円	457億円 [606億円]	

注1) 便益・費用については、令和4年度を基準年度とし、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令和14(2032)年度である。

注3) 便益算出時の原単位は、費用便益分析マニュアル(平成30年2月)の平成29年原単位を適用。

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。

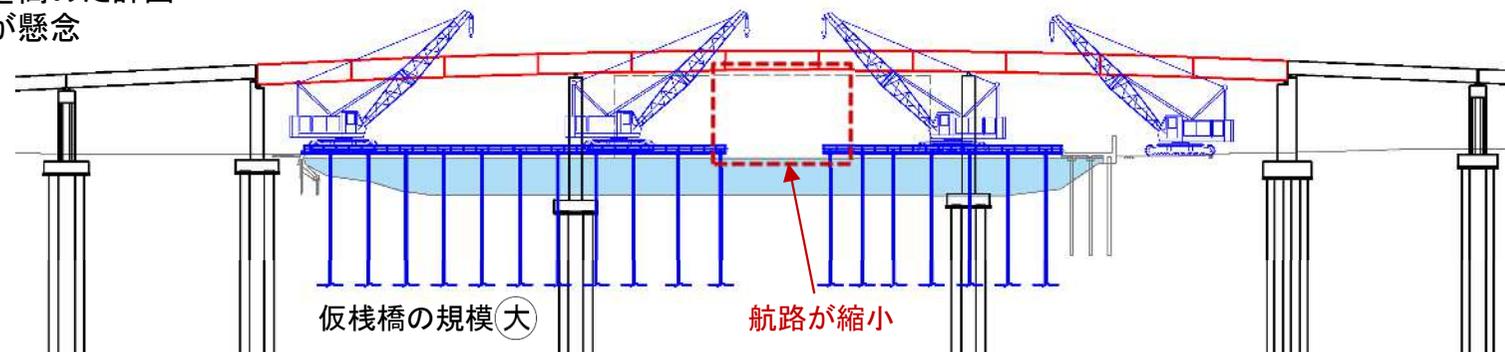
4. コスト縮減等

(1) コスト縮減の取り組み

- ・ 海老川大橋河川部の上部工架設工法の変更によるコスト縮減の検討（約0.5億円相当）

当初計画：仮栈橋＋トラッククレーンによる架設

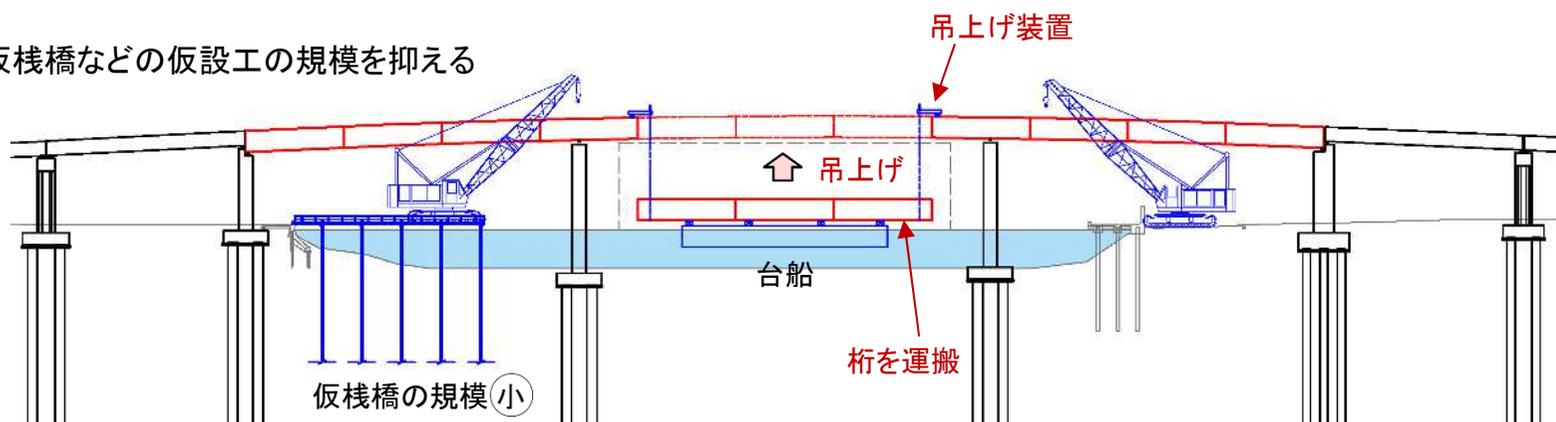
- ・ 仮栈橋の規模を大きくし、架設性能を高めた計画
- ・ 仮栈橋により船舶の航行への影響が懸念



変更案：台船＋吊り上げによる架設

- ・ 仮栈橋の規模を小さくし、台船を利用し吊り上げ装置にて架設する計画について検討
- ・ 航行する船舶への影響を抑え、仮栈橋などの仮設工の規模を抑えることでコスト縮減が図れる

⇒ 約0.5億円相当のコスト縮減



5. 関連自治体等の意見

(1) 千葉県からの意見

(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ある。
- ・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、慢性的な交通渋滞が発生している。
- ・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本事業を継続し、早期完成に向け残る工事を推進するとともに、検見川立体などの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。

(2) 千葉市からの意見

(千葉市長からの意見)

- ・本市が首都圏の広域連携拠点として活力ある都市形成を図るためには、東京方面と千葉中心部のアクセス強化が重要であり、現在実施している東京湾岸道路(千葉県区間)に検見川立体を組み込み、連続して整備することは、早期の効果発現に繋がることから有効と考えております。
- ・また、本市の地域課題でもある「千葉西警察入口交差点～稲毛浅間神社前交差点」の渋滞区間に(仮称)検見川・真砂スマートIC整備による更なる交通負荷が予想されることから、この対策として検見川立体の整備が最も有効であると考えており、その早期整備を期待しております。
- ・なお、スマートIC整備に関する交通錯綜への整流化対策(車線拡幅)については、検見川立体の事業スケジュールに遅れのないようにしっかりと取り組んで参ります。

6. 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、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する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。
- ・費用便益比(B/C)は2.8。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は約99%(令和4年3月末時点)。
- ・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。
- ・船橋市域については、調査設計及び工事等を進めていく。
- ・検見川立体については、(仮称)検見川・真砂スマートIC整備と連携し、調査設計を進めていく。

(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妥当と考える。