

(再評価)

資 料 3

令和6年度第1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17号 渋川西バイパス
2. 一般国道357号 湾岸千葉地区改良(蘇我地区)
3. 一般国道464号 北千葉道路

令和6年8月5日

国土交通省 関東地方整備局

令和6(2024)年度 第1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 定年度 ※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	関係自治体の意見	前回評価時の付帯 意見及び対応	対応 方針 (原案)
道路	1	一般国道17号 渋川西バイパス	⑤	H16	R4	258	R7	1.3	前回評価から事業費に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、交通渋滞の緩和や安全性の向上、地域産業の活性化、観光活性化等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妥当と考えます。	(群馬県知事の意見) ・本事業は、本県の渋川・吾妻地域の連携強化や活性化に大きく寄与する上信自動車道の一部(起点区間)を担うとともに、国道17号の交通渋滞の緩和や道路交通の安全性向上等を図るうえで重要な事業であり、国が公表している令和7年度の完成に向けて着実な事業推進を図られたい。 ・なお、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。	なし	継続
道路	2	一般国道357号 湾岸千葉地区改良(蘇我地区)	④	H29	R1	265	R11	2.2	前回評価から事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、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など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妥当と考えます。	(千葉市長の意見) 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」や広域防災拠点の「蘇我スポーツ公園」などが立地し、産業・防災の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、主要渋滞箇所が連坦し、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。	なし	継続
道路	3	一般国道464号 北千葉道路	④	H17	R1	974	R11	1.4	前回評価から事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、道路ネットワークの強化・アクセス向上、緊急輸送道路ネットワークの強化、安全性の向上などの観点から事業の必要性・重要性は高く、隣接事業の進捗状況を踏まえ、一体的な整備を図ることが妥当と考えます。	(千葉県知事の意見) 一般国道464号北千葉道路は、機能強化が進められる成田国際空港と外環道を最短で結び、国際競争力の強化や災害時における緊急輸送道路として機能するとともに、沿線地域における慢性的な交通渋滞などの課題を解決する、大変重要な道路である。 このため、県としては、国施行区間や県施行区間の事業の推進とともに、未事業化区間の地籍調査等により事業の実施環境を整えるなど、北千葉道路の早期全線開通に向け沿線市とともに取り組んでいる。 については、本評価の対象区間の早期完成に向け事業を推進し、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。	なし	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
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

(2)一般国道357号湾岸千葉地区改良(蘇我地区)

1. 目的

- ・蘇我副都心周辺の交通渋滞の緩和・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

区 間: 自) 千葉県千葉市中央区塩田町
至) 千葉県千葉市中央区間屋町

計画延長・幅員: 5.00km・43.0m~50.0m

車 線 数: 6車線

計画交通量: 52,500~70,200台/日

事業 化: 平成29年度(2017年度)

全体事業費: (前回)約265億円 (今回)約265億円

3. 事業の進捗状況等

- ・平成29年度に事業化。令和4年度から用地取得に着手。
 - ・当該事業の用地取得率は約1%(R6.3末)。
 - ・用地取得を推進するとともに、道路設計を実施中。
 - ・今後の進捗に応じて物価・労務費上昇の影響を精査。
- ※社会情勢等について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】

(前回) (今回)

総便益B: 約434億円 約516億円

総費用C: 約213億円 約234億円

B/C=2.0 2.2

【残事業】

(今回)

約516億円 約208億円

2.5

算出マニュアル: (前回) H30.2 (今回) R5.12
基礎データ: (前回) H22セサス (今回) H27セサス
B/C算定上設定した完成年度は令和11(2029)年度

3.2(2%)

4.1(1%)

3.6(2%)

4.5(1%)

6. 概要図

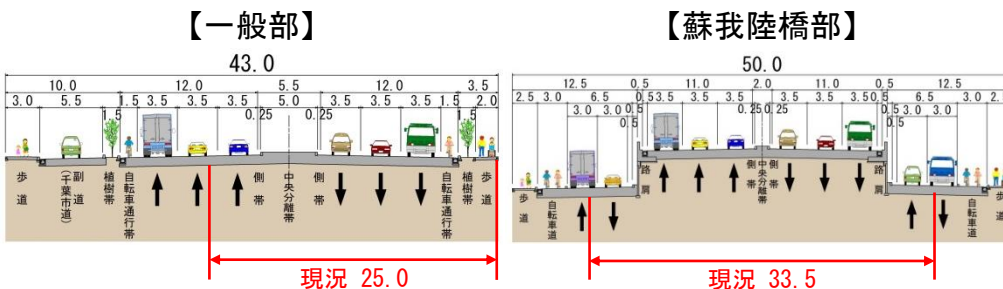
位置図



- 事業区間
- 高速道路
- 一般国道
- 主要地方道
- 県道
- 指定市道
- 塩田町菅田町線(千葉市事業中)
- 千葉中環状線
- ◎ 市役所



標準横断面図



※都市計画幅員: W=43.0m~50.0m

7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、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など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妥当と考える。

(3)一般国道464号北千葉道路

1. 目的

- ・道路ネットワークの機能強化・アクセス向上
- ・緊急輸送道路ネットワークの強化
- ・成田市内の安全性の向上

2. 事業概要

区間	間：自)千葉県印西市若萩 ：至)千葉県成田市押畑
計画延長	長：9.8km(国：5.6km、県4.2km)
幅員	員：①21.0m、②21.75m
車線数	数：4車線
計画交通量	量：29,200～35,900台/日
事業化	化：平成17年度(2005年度)
全体事業費	費：(前回)約974億円(国：534億円、県：440億円) (今回)約974億円(国：534億円、県：440億円)

3. 事業の進捗状況等

- ・平成31年3月に全線暫定(2車)開通済。
 - ・当該事業の用地取得率は100%(R6.3末)。
 - ・機能補償道路等の整備を実施中。
 - ・今後、暫定供用の交通状況および隣接事業の進捗状況を鑑みながら、全線4車線整備を進める。
- ※社会情勢等について大きな変化は見られない。

4. 事業の効果等

- ・並行する現道等で死傷事故件数が2割減少。
- ・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】

	(前回)	(今回)
総便益B: 約1,538億円		約2,036億円
総費用C: 約1,191億円		約1,477億円
B/C=1.3		1.4

【残事業】

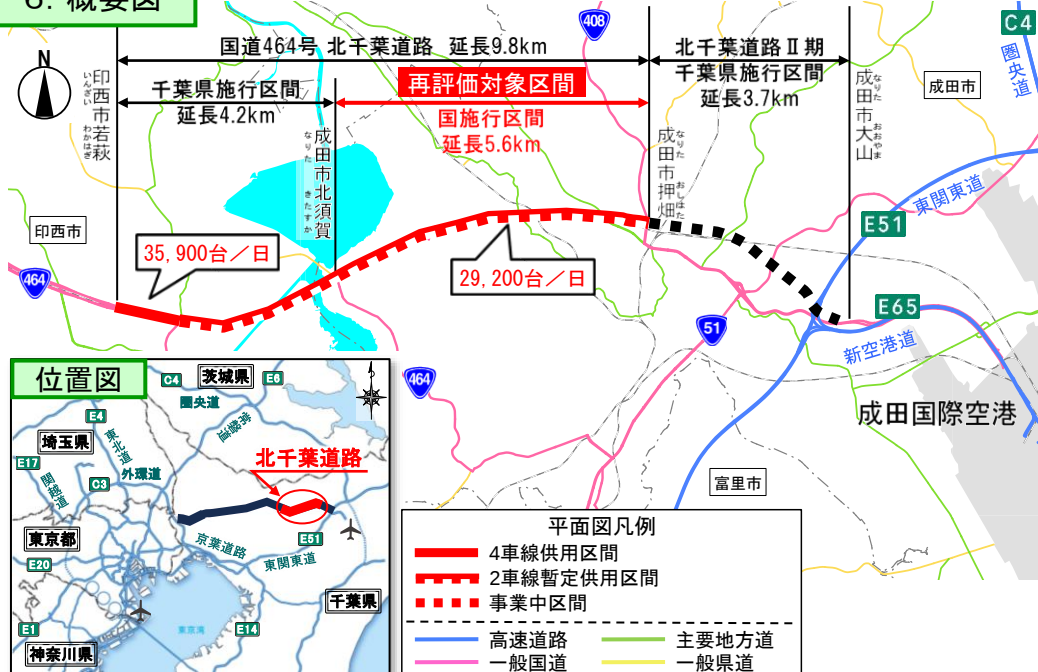
	(今回)
約392億円	
約123億円	
3.2	

算出マニュアル：(前回) H30.2 (今回) R5.12
基礎データ：(前回) H22センサ (今回) H27センサ
B/C算定上設定した完成年度は令和11(2029)年度

2.2(2%)
2.8(1%)

4.5(2%)
5.4(1%)

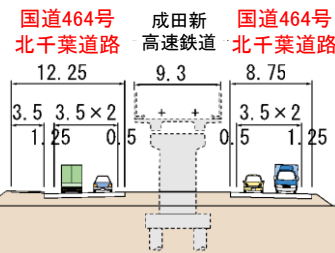
6. 概要図



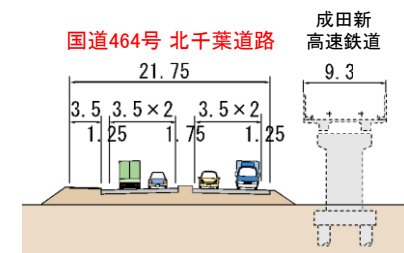
標準横断面図

(単位:m)

①上下線分離構造区間



②上下線一体構造区間



7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、道路ネットワークの強化・アクセス向上、緊急輸送道路ネットワークの強化、安全性の向上などの観点から事業の必要性・重要性は高く、隣接事業の進捗状況を踏まえ、一体的な整備を図ることが妥当と考える。