

■事業経緯

施工年度(着工順)	名称	位置
(千葉方面行き) ●S49~50/下部 ●S53~55/上部 (東京方面行き) ●S47~48/下部 ●S48~50/上部	市川大橋(江戸川橋)	市川市行徳~市川市上妙典 (3種 東京方面行き・千葉方面行き)
●S48~49/下部 ●S49~50/上部	美浜大橋(市川水路1号橋)	浦安市美浜~市川市塩浜 (4種 東京方面行き・千葉方面行き)
●S48~49/下部 ●S49~50/上部	千鳥大橋(市川水路3号橋)	市川市千鳥町~市川市高浜町 (4種 東京方面行き・千葉方面行き)
●S48~49/下部 ●S49~50/上部	真間川高架橋	市川市高谷~市川市原木 (4種 東京方面行き・千葉方面行き)
●S48~49/下部 ●S49~50/上部	原木大橋(真間川橋)	市川市原木 (4種 東京方面行き・千葉方面行き)
(千葉方面行き) ●S48~49・53/下部 ●S54/上部 (東京方面行き) ●S48~49/下部 ●S49/上部	二俣川橋(西浦橋)	市川市二俣~船橋市西浦 (4種 東京方面行き・千葉方面行き)
(千葉方面行き) ●S53/下部 ●S53~54/上部 (東京方面行き) ●S48~49/下部 ●S49/上部	江戸川右岸取付高架橋	市川市本行徳 (3種 東京方面行き・千葉方面行き)
(千葉方面行き) ●S53/下部 ●S53~54/上部 (東京方面行き) ●S48~49/下部 ●S49~50/上部	江戸川左岸取付高架橋	市川市上妙典~市川市高谷 (3種 東京方面行き・千葉方面行き)
●S49~50/下部 ●S55/上部(千葉方面行き) ●S56~57(東京方面行き)	弁天橋	浦安市舞浜~浦安市弁天 (4種 東京方面行き・千葉方面行き)
●S49~51/上・下部	境川橋	浦安市富岡~浦安市美浜 (4種 東京方面行き・千葉方面行き)
(千葉方面行き) ●S54~55/下部 ●S56~58/上部 (東京方面行き) ●S61~62/下部 ●S62~H元/上部	舞浜大橋(旧江戸川橋)	江戸川区臨海町~浦安市舞浜 (3種 東京方面行き・千葉方面行き)
(千葉方面行き) ●S55/下部 ●S56~58/上部 (東京方面行き) ●S60/下部 ●S61~62/上部	旧江戸川右岸取付高架橋	江戸川区臨海町 (3種 東京方面行き・千葉方面行き)
(千葉方面行き) ●S55/下部 ●S56~58/上部 (東京方面行き) ●S60~62/下部 ●S61~62/上部	旧江戸川左岸取付高架橋	浦安市舞浜 (3種 東京方面行き・千葉方面行き)
(千葉方面行き) ●H5~H7/下部 ●H4~H7/上部 (東京方面行き) ●H8/開通 ●H元~H2/下部 ●H2~H3/上部 ●H4/開通	二俣立体	市川市原木~船橋市西浦 (3種 東京方面行き・千葉方面行き)
●H元~H6/下部 ●H4~H7/上部 ●H8/4/6車線開通	荒川河口橋	江東区新木場~江戸川区臨海町 (3種 東京方面行き・千葉方面行き)
●H4~H6/下部 ●H6~H7/上部	荒川河口橋右岸取付高架橋	江東区新木場 (3種 東京方面行き・千葉方面行き)
●H4~H6/下部 ●H6~H7/上部	荒川河口橋左岸取付高架橋	江戸川区臨海町 (3種 東京方面行き・千葉方面行き)
(千葉方面行き) ●H7~H10/下部 ●H9~H11/上部 ●H12/開通 (東京方面行き) ●H11~H12/下部 ●H11~H14/上部 ●H15/開通	環七立体	江戸川区臨海町 (3種 東京方面行き・千葉方面行き)
(千葉方面行き) ●H12~H13/下部 ●H13~H15/上部 ●H15/開通 (東京方面行き) ●H16~H18/下部 ●H18~H19/上部 ●H19/開通	高浜立体	市川市高浜町 (3種 東京方面行き・千葉方面行き)
●H13/PI方式による交差点改良(右折レーンの増設) (千葉方面行き) ●H14~H17/下部 ●H17~H18/上部 ●H18/開通 (東京方面行き) ●H13~H16/下部 ●H16~H17/上部 ●H18/開通	千鳥町立体	市川市千鳥町 (3種 東京方面行き・千葉方面行き)
●H19/交差点改良工事着手	新木場地区	江東区新木場1丁目~辰巳3丁目



高浜立体付近

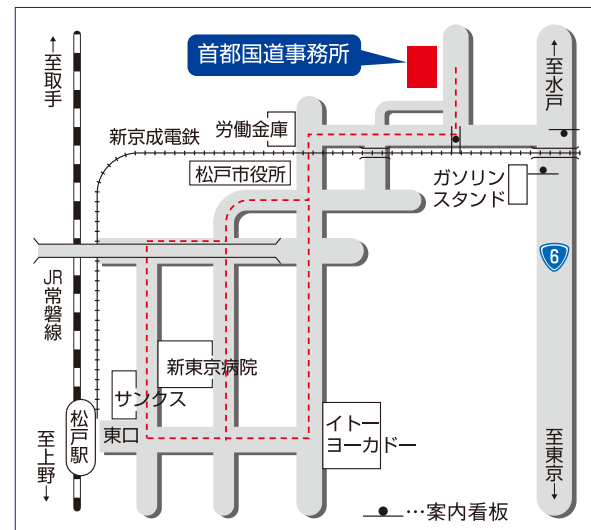


千鳥町立体(千葉方面行き)

国道357号

東京湾岸道路

千葉県市川市二俣
~東京都江東区辰巳区間



国土交通省関東地方整備局
首都国道事務所
http://www.ktr.mlit.go.jp/syuto/
〒271-0072 千葉県松戸市竹ヶ花86
TEL 047(362)4111 (代)

国土交通省関東地方整備局
首都国道事務所

湾岸都市を連携させ、交通渋滞緩和を図る、 広域道路ネットワークの中核道路

■東京湾岸道路とは

東京湾岸道路とは、東京湾を取り巻く千葉県、東京都、神奈川県
の海岸沿いを、千葉県富津市から神奈川県横須賀市に至る延長
約160km、幅員50～100mの幹線道路です。また、広大な湾
岸地域に点在する空港、港湾等の国際的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、連携を図る東京湾環状道路の一翼を担います。

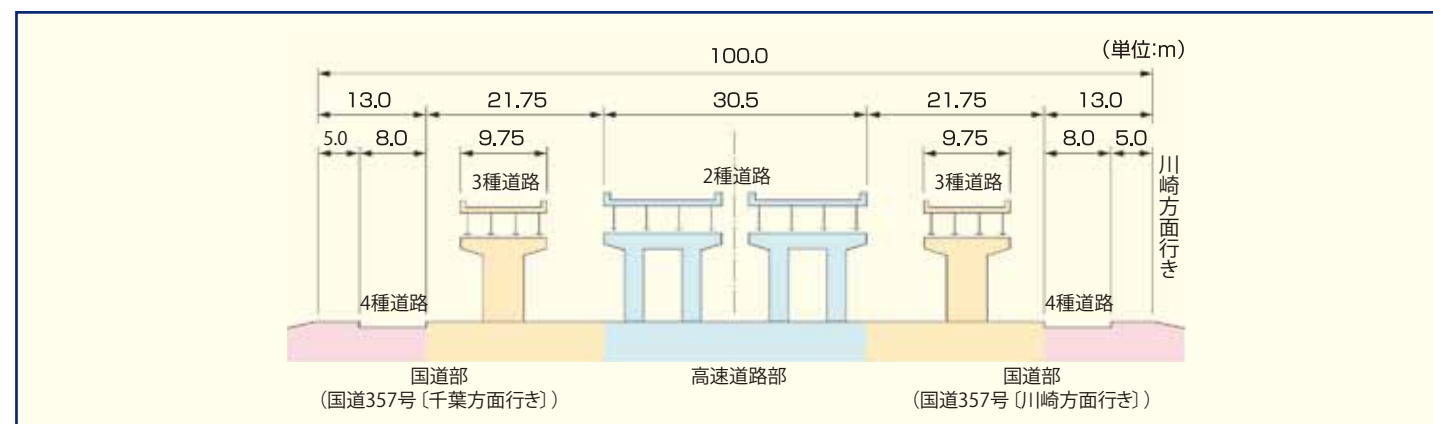
■全体計画概要

区間	自：千葉県富津市 至：神奈川県横須賀市
延長	供用延長 ・高速道路部 約95km ・国道部 約99km (平成17年4月現在)
幅員	50～100m
車線数	高速道路部6車線 国道部(国道357号)4～8車線

■東京湾岸道路全体図



■標準横断面図 (平面部)



■標準横断面図 (立体部)

■首都国道事務所担当区間

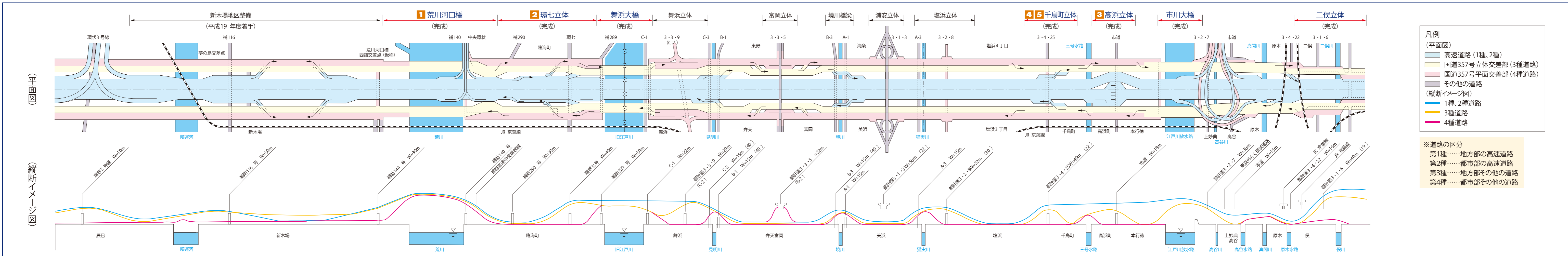
首都国道事務所では、千葉縣市川市二俣から東京都江東区辰巳
区間の16.4 kmを担当しています。担当区間の慢性的な交通渋
滞を緩和するために、主要な交差点において、都市間交通を担
う道路(3種部)の立体整備を進めてきました。平成19年度には、
高浜立体東京方面行きが開通し、千鳥町・高浜立体事業が完成
しました。

■計画概要 (首都国道事務所担当区間)

区間	自：千葉縣市川市二俣 至：東京都江東区辰巳
延長	16.4 km
都市計画	●東京都区間：昭和52年12月 ：昭和59年3月都市計画変更 ●千葉県区間：昭和44年5月



■計画図



■主な整備効果

1 荒川河口橋:平成8年開通

効果① 交通量の比較

路線名	開通前(台/日)	開通後(台/日)	比較
船堀橋(新大橋通り)	44,900	40,800	4,100 台/日 減
葛西橋(葛西橋通り)	64,100	57,500	6,600 台/日 減
荒川湾岸橋(首都高速湾岸線)	216,800	191,100	25,700 台/日 減
荒川河口橋(国道357号)	-	46,300	-

湾岸道路周辺の道路では交通量が減少

2 環七立体:平成12年3月開通

効果① 通過時間が大幅に短縮
(葛西臨海公園前 平日朝7~9時の混雑時)

	国道357号		環七通り	
	渋滞長	通過時間	渋滞長	通過時間
開通前	1500 m	18 分	900 m	32 分
開通後	0 m	0 分	0 m	0 分

効果③ 葛西臨海公園前交差点で、国道357号と環七通りをあわせて、年間約39億円の走行時間短縮の便益が見込まれます。

- 効果② 渋滞の改善(葛西橋周辺の主要交差点)
- 南砂4丁目交差点…43%減
 - 葛西橋東詰交差点…22%減
 - 合計で34%短縮
- 効果③ 所要時間の短縮(江東区有明~浦安市舞浜)
- 35分→15分
 - 20分の短縮
- 効果④ 高速湾岸線の渋滞緩和
- 朝の混雑時間帯で 25分→20分
 - 夕方の混雑時間帯で15分→10分
 - 5分の短縮

- 効果② 平均走行速度が向上
(葛西臨海公園前 平日朝7時台の混雑時)
- 環七通り
 葛西臨海公園前交差点 ← 開通前 約6km/h
 中葛西8交差点 ← 開通後 約23km/h
- 効果④ 走行速度向上でCO₂、NO_x、SPM、排出量が減少
- CO₂(二酸化炭素) 年間約3900 t-CO₂削減
 - 窒素酸化物(NO_x) 年間約23 t削減
 - 浮遊粒子状物質(SPM) 年間約3 t削減

3 高浜立体(千葉方面行き):平成16年2月開通

- 効果① 渋滞解消による便益
- 所要時間の短縮(浦安中央公園前交差点→高浜交差点)
 - 開通前 29分
 - 開通後 11分
 - 半減
- 効果② 交通の円滑化でCO₂、NO_x、SPM、排出量減少*
- CO₂(二酸化炭素)*1 年間約210 t-CO₂削減(約2%)
 - クスノキ約190本分に相当します
 - 窒素酸化物(NO_x)*2 年間約5 t削減
 - 大型車1台/日が60km/hで地球を約45周した場合の排出量に相当
 - 浮遊粒子状物質(SPM)*3 年間約0.6 t削減
 - 500mlペットボトル約6千本の体積に相当
- 平均旅行速度の向上(浦安中央公園前交差点→高浜交差点)
- 開通前 10km/h
- 開通後 26km/h
- 約3倍に
- 渋滞解消(浦安中央公園前交差点→高浜交差点)
 国道357号で年間約13億円、千鳥町出口で年間約10億円、合わせて年間約23億円の便益が見込まれます。

4 千鳥町立体(東京方面行き):平成18年5月開通

- 効果① 交通の転換
- 約7割が立体へ転換(約4,200台)
- 千鳥町交差点 渋滞解消
- 効果② 渋滞解消による便益
- 開通前 600m
- 開通後 0m
- 渋滞解消
- 東京方面へ向かう車両約24,000台/日(全体の約7割)が立体を利用

5 千鳥町立体(千葉方面行き):平成19年3月開通

- 効果① 年間約26億円の経済効果
- 開通前 4,320m (ゴールデンウィーク期間)
- 開通後 0m
- 効果② 走行速度が向上
- 千鳥橋~千鳥町交差点間の平均走行速度が約15km/h向上
- 開通前調査日: H19.2 (走行速度調査) H19.3 (交通量調査) ゴールデンウィーク時 H18.5
- 開通後調査日: (走行速度調査・交通量調査)
- ※各排出量の算出については、国土技術政策総合研究所資料 NO.141 による
- ※1 公害健康被害補償予防協会の「大気浄化植樹マニュアル(H15.3改訂)」によれば、クスノキ(直径50cm)の総CO₂吸収量は1本あたり約1.08 t-CO₂/年となります
- ※2 地球1周は約4万kmとして換算
- ※3 500mlペットボトル1本はSPM約100gに相当

