

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道357号 <small>とうきょうわんがんどうろ</small> 東京湾岸道路（千葉県区間）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>ちばけんちばしひまはまくいながいかいがん</small> 千葉県千葉市美浜区稲毛海岸 至： <small>ちばけんうらやすしまいはま</small> 千葉県浦安市舞浜				延長	24.2km
事業概要	<p>東京湾岸道路は、東京湾を取り巻く千葉県、東京都、神奈川県<small>の</small>海岸沿いに、千葉県富津市から神奈川県横須賀市に至る延長約80kmの幹線道路であり、自動車専用道路及び一般道路を併設した構造となっている。</p> <p>一般国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）は、東京湾岸道路の一部を形成し、中長距離の交通を担う自動車専用道路に対し、地域間交通を担う自動車専用部及び地先交通を担う一般部の整備を進める事業として、内陸部の交通混雑の緩和、湾岸地域に立地する諸施設の連携を支援することを目的とした延長 24.2kmの道路である。</p>					
S45年度事業化	S44年度都市計画決定		S45年度用地着手		S46年度工事着手	
全体事業費	約1,940億円	事業進捗率 (令和4年3月末)	約91%	供用済延長	24.2km	
計画交通量	32,200～82,900台／日					
費用対効果 分析結果	B / C	総費用	(残事業) / (事業全体)	総便益	(残事業) / (事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.8	457 / 6,736億円		1,496 / 18,561億円		令和4年
	(残事業) 3.3	事業費：434/6,619億円 維持管理費：23/117億円		走行時間短縮便益：1,333/17,658億円 走行経費減少便益：118/851億円 交通事故減少便益：45/52億円		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=2.5～3.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.7～2.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.5～3.0（事業期間 ±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.9～3.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.0～3.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.0～3.6（事業期間 ±20%）</p>					
事業の効果等	<p>①国道357号の渋滞、交通事故状況の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京湾岸道路（千葉県区間）には、主要渋滞箇所を選定されている交差点が9箇所存在。 死傷事故発生状況は、渋滞に起因する追突事故が約6割を占める。 東京湾岸道路（千葉県区間）の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。 <p>②沿線地域の発展への寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 湾岸地域の開発にあわせた東京湾岸道路（千葉県区間）の整備進捗により、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。 <p>③沿線地域の経済活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京湾岸道路（千葉県区間）沿線市の小売業・卸売業の売上額は千葉県全体の5割以上を占め、特に幕張新都心周辺には、大型商業施設が集積。当該事業の整備により沿線市の商圏の拡大が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>千葉県知事の意見：</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、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。</p>					

千葉市長の意見：

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。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・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。
- ・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。
- ・平成30年6月に東京外かく環状道路（千葉県区間）が開通し、当該区間に接続。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・一般部は、昭和45年度に着手し平成2年度に全線供用。
- ・令和2年6月に舞浜立体が供用。
- ・当該事業の用地取得は、約99%（令和4年3月末時点）。
- ・塩浜立体は平成21年度に着手し、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、調査設計及び工事等を推進中。
- ・検見川立体は令和5年度に着手予定。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・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。

施設の構造や工法の変更等

- ・塩浜立体については、基礎形式の見直し及び施工方法変更、市道切り廻しに伴う橋脚基礎工の見直し、及び上部工架設工法の変更等により事業費増加。
- ・船橋市域については、残土処理等の追加、橋梁構造補強、関係機関協議による安全対策等の追加、及び交通事故対策など安全対策を考慮した計画変更により事業費増加。
- ・検見川立体については、（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。
- ・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。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。