

事後評価結果（平成17年度）

担 当 課：関東地方整備局道路部道路計画第一課
担当課長名：西川昌宏

事業名	一般国道16号 <small>わんがんきみつ 湾岸君津</small>	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：千葉県木更津市潮浜 至：千葉県君津市君津	延長	4.8 km			

事業概要
 一般国道16号は、神奈川県横浜市を起終点とする環状道路であり、延長約250kmの主要幹線道路である。また、「東京環状」とも呼ばれ、横浜市、相模原市、八王子市、さいたま市、千葉市など首都30～40km圏の主要な都市を結ぶ重要な道路である。
 国道16号湾岸君津は、暫定2車線を4車線化する事業であり、16号の渋滞緩和、内房地域へのアクセス強化を目的として平成12年9月に供用しております。

事業の目的・必要性
 国道16号湾岸君津は、暫定2車線で供用していた国道16号における交通混雑の緩和を図るとともに、騒音や大気汚染等の沿道環境の改善、沿道埋立地の土地利用の推進に大きく寄与するものです。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S46年度	用地着手	S49年度	供用年	(当初) - / -	変	動	- 倍
		都市計画決定	S45年度	工事着手	S46年度	(暫定/完成)	(実績) S57/H12			
	事業費	計画時	(名目値) - / - 億円	実績	(名目値) / 23 億円				変	動
		(暫定/完成)	(実質値) - / - 億円	(暫定/完成)	(実質値) / 23 億円					
	交通量	計画時	- / - 台/日	実績	21,196 / 22,930台/日			変	動	- %
		(当該路線)	(暫定/完成)	(暫定/完成)						

旅行速度向上	18.6	50.0 km/h	交通事故減少	70.7	44.8 件/億台キロ
(供用前現道 当該路線)	(供用直前年次) H6年度	(供用後年次) H16年度	(供用前現道 供用後現道)	(供用直前年次) H11年度	(供用後年次) H15年度
費用対効果	B / C	総費用	61 億円	総便益	286 億円
分析結果	4.7	事業費	31 億円	走行時間短縮便益	284 億円
(事後)		維持管理費	30 億円	走行経費減少便益	-8 億円
				交通事故減少便益	10 億円
事業遅延によるコスト増	費用増加額	- 億円	便益減少額	- 億円	

事業遅延の理由
 -

客観的評価指標に対応する事後評価項目
 混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善
 ・湾岸君津が4車線に拡幅されたことで、旅行速度が18.6km/hから50.0km/hに改善した。

	<p>主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富津公園から木更津市役所までの所要時間が19分まで短縮された。 (供用前の35分から16分短縮された。) <p>他9項目について効果の発現がみられる。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>沿線地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・湾岸君津等の整備により君津地域の観光客数が約46%増加した。
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>-</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>-</p>
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>平成7年に館山自動車道(姉崎袖ヶ浦IC~木更津南IC)、平成9年に東京湾アクアライン、平成15年に館山自動車道(木更津南JCT~君津IC)が開通している。</p>	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>湾岸君津の整備により、「交通混雑の緩和」、「内房地域へのアクセス強化」、「沿道周辺の活性化」が図られ、一定の整備効果が得られた。</p> <p>今後は、引き続き交通状況並びに沿道環境等の状況把握に努め、適切な維持管理を実施するとともに、状況の変化が見られた場合は必要に応じた改善措置を講じていく。</p>	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>計画的に事業を進めることにより、早期の整備効果発現、及び供用目標の達成ができるよう、事業推進に努めていくことが重要と考える。</p>	
<p>特記事項</p> <p>-</p>	

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の。