

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道357号東京湾岸道路（千葉県区間） <small>とうきょうわんがんどうろ</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：千葉県千葉市美浜区真砂 至：千葉県浦安市舞浜 <small>ちばし みはま くま さご う ら や す し ま い は ま</small>	延長	21.3km																																								
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、神奈川県のコスモポリタン圏の海岸沿いに、千葉県富津市から神奈川県横須賀市に至る延長160km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21.3km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																																							
S47年度工事着手																																											
全体事業費	約1,450億円	事業進捗率（平成31年3月末時点）	90%	供用済延長	21.3km																																						
計画交通量	32,600～87,000台/日																																										
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">4.0</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">9.9</td> </tr> </table>	B/C	:	(事業全体)	4.0			(残事業)	9.9	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">189/5,566億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">168/5,460億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">22/106億円</td> </tr> </table>	総費用	:	(残事業)/(事業全体)	189/5,566億円			(事業費)	168/5,460億円			(維持管理費)	22/106億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">1,881/21,986億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">1,693/20,354億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">144/1,433億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">43/199億円</td> </tr> </table>	総便益	:	(残事業)/(事業全体)	1,881/21,986億円			(走行時間短縮便益)	1,693/20,354億円			(走行経費減少便益)	144/1,433億円			(交通事故減少便益)	43/199億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準年</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">令和元年</td> </tr> </table>	基準年	:	令和元年
B/C	:	(事業全体)	4.0																																								
		(残事業)	9.9																																								
総費用	:	(残事業)/(事業全体)	189/5,566億円																																								
		(事業費)	168/5,460億円																																								
		(維持管理費)	22/106億円																																								
総便益	:	(残事業)/(事業全体)	1,881/21,986億円																																								
		(走行時間短縮便益)	1,693/20,354億円																																								
		(走行経費減少便益)	144/1,433億円																																								
		(交通事故減少便益)	43/199億円																																								
基準年	:	令和元年																																									
感度分析の結果																																											
<p>【事業全体】交通量：B/C= 3.7～4.3（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 8.9～10.9（交通量 ±10%）</p> <p>事業費：B/C= 3.9～4.0（事業費 ±10%）事業費：B/C= 9.1～10.9（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間：B/C= 3.8～4.1（事業期間±2年）事業期間：B/C= 9.6～10.3（事業期間±2年）</p>																																											
事業の効果等																																											
<p>(1) 交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の損失時間は296千人時間/年・kmで、慢性的に渋滞している状況。 国道357号の立体交差点化や局所的な交通円滑化対策の実施により渋滞の緩和が見込まれる。 <p>(2) 安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の死傷事故率は、塩浜交差点・舞浜交差点・日の出交差点等において200件/億台・kmを超過。 国道357号の立体交差点化や局所的な渋滞対策の実施により事故の減少が見込まれる。 <p>(3) 物流の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間には、京葉工業地域・千葉港のほか、集客力の高い観光施設や商業施設が多く立地。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。 																																											
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す。</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、慢性的な交通渋滞をきたしている状況にあります。</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、現在進めている事業を速やかに推進するとともに、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。</p>																																											
事業評価監視委員会の意見																																											
<p>事業の継続を了承する。</p>																																											
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等																																											
<ul style="list-style-type: none"> 湾岸地域という立地を活かし、大型商業施設や工場・物流施設が多く立地している。 当該区間の周辺は、物流施設や商業施設の開発が進み、交通需要が大幅に増大している。 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、当該区間に接続している。 																																											
事業の進捗状況、残事業の内容等																																											
<ul style="list-style-type: none"> 一般部は、昭和45年度に着手し平成2年度に全線供用。 舞浜立体は、上部工及び改良工を推進中。 塩浜立体は、調査設計を推進中。 船橋地区交通円滑化対策は、調査設計及び工事等を推進中。 																																											

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・舞浜立体の早期開通に向けて、関係機関と調整を図る。
- ・塩浜立体及び船橋地区について、調査設計及び工事等を進めていく。

施設の構造や工法の変更等

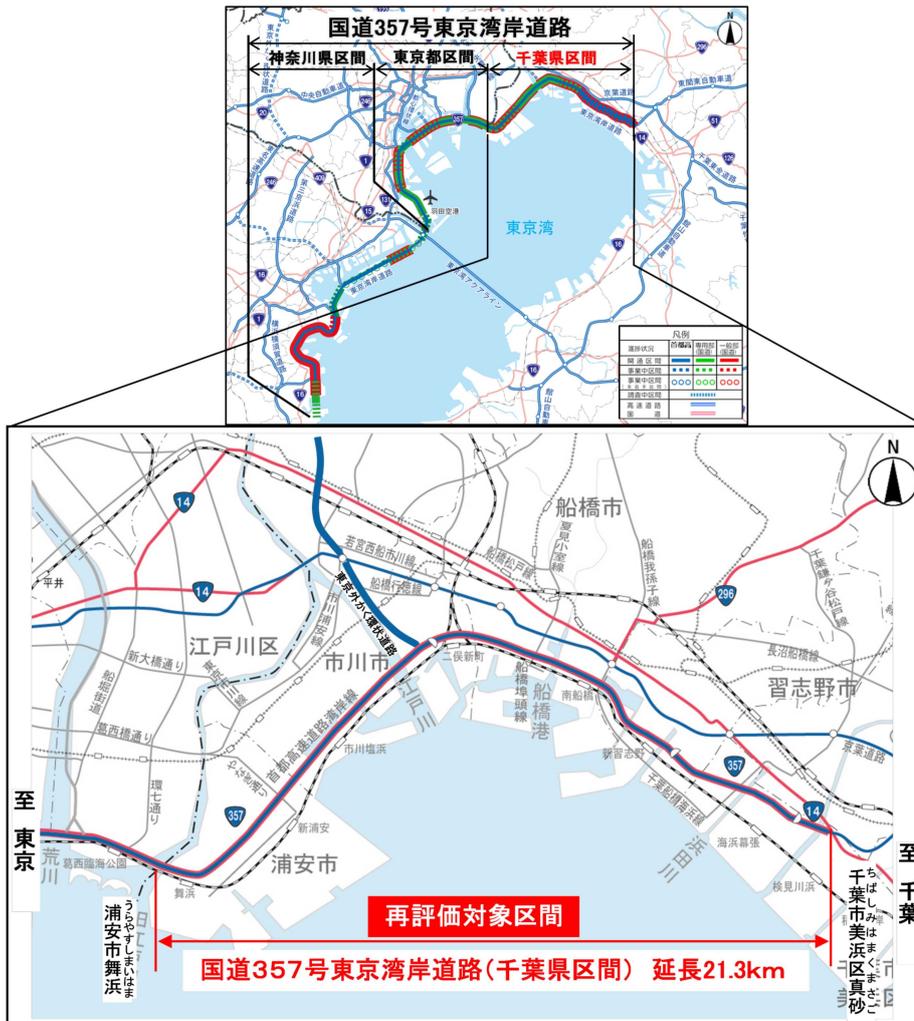
- ・近接施工に伴う関係機関協議結果により上部工架設計画を見直し。
- ・下部工施工時に支障物の存在が判明し工法を変更。

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。