

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：東川 直正

事業名	一般国道357号湾岸千葉地区改良	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：千葉県千葉市中央区問屋町 至：千葉県千葉市美浜区真砂	延長	5.6km			
事業概要						
<p>一般国道357号東京湾岸道路は、千葉県を起点に東京・川崎・横浜の臨海部を経て横須賀に至る主要幹線道路である。</p> <p>東京湾環状道路の一部をなす「湾岸千葉地区改良」は、千葉市内の主要な交差点を立体化することにより、千葉市中心部の交通混雑緩和と沿道環境改善を図ることを目的として計画された延長5.6kmの6車線の道路事業である。</p>						
H15年度事業化	S44年度都市計画決定	用地完了	H17年度工事着手			
全体事業費	約318億円	事業進捗率（平成30年3月末時点）	約96%	供用済延長	5.6km	
計画交通量	58,400～74,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) —	総費用 (残事業)/(事業全体) 6.9/413億円 〔事業費：6.9/409億円 維持管理費：-/3.9億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) -/517億円 〔走行時間短縮便益：-/515億円 走行経費減少便益：-/9.3億円 交通事故減少便益：-/11億円〕	基準年 平成30年		
感度分析の結果						
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=—～—（交通量±10%）</p> <p>事業費：B/C=1.3～1.3（事業費±10%）事業費：B/C=—～—（事業費±10%）</p> <p>事業期間：B/C=1.3～1.3（事業期間±20%）事業期間：B/C=—～—（事業期間±20%）</p>						
事業の効果等						
<p>(1) 交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・稲毛浅間神社前交差点や登戸交差点、市役所前交差点等で速度低下が発生していたが、地下立体部及び一般部の開通によって交通渋滞が緩和。 <p>(2) 交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下立体部では、死傷事故件数が開通前より約5割減少し、安全性が向上。 						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>千葉市長の意見：</p> <p>一般国道357号は、東京湾に接する主要都市を結び、産業・生活両面において不可欠な幹線道路であり、本市においても、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る。</p> <p>現在、湾岸千葉地区改良の6車線化と千葉市役所前の地下立体化により、交通渋滞が緩和し、物流の効率化による生産性の向上や救命救急活動にも貢献するなど整備効果が発現されている。</p> <p>また、地下立体部では、死傷事故件数が約5割減少し、安全性が向上した。</p> <p>引き続き、残る一般部の歩道等の整備を行い、高齢者・身体障害者を含めた全ての人や自転車が安全で快適に移動出来るよう、コストの縮減に十分留意し、早期完成を図りたい。</p>						
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						
地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
<ul style="list-style-type: none"> ・昭和44年度に都市計画決定、平成15年度に事業化、平成17年度に工事着手。 ・湾岸千葉地区改良の用地取得率は100%（平成30年3月末時点）。 ・地下立体部は平成27年12月に開通。一般部は平成28年10月に6車線開通。 						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
引き続き、歩道、側道及び地下立体上部空間の整備を実施。						
施設の構造や工法の変更等						
—						

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。