

事後評価結果(令和6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: 鳥畠 一博

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

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。

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の現道拡幅事業である。

事業の目的・必要性

湾岸千葉地区改良は、交通渋滞緩和、交通安全の確保、国道357号周辺における交通円滑化を目的とした事業である。

事業概要図



事業の効果等	事業期間	事業化年度 S44 年度	用地着手 工事着手 H17 年度	一 年度 H17 年度	供用年 (暫定/完成)	(当初)/H27年度 (実績)/H28年度	変動 1.1倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - /277 億円 (実質値) - /269 億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) - /318 億円 (実質値) - /308 億円	変動 1.1倍	
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)		(H22再評価時) - /38,500 台/日	実績 (暫定/完成)	(R3.12) - /42,000 台/日	変動 109%	
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	(上下平均) (供用直前年次)H22年度	23.0	→ 25.4 km/h (供用後年次)R3年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	514 → 241 件 (供用直前年次)H23-H26年 (供用後年次)R1-R4年		
費用対効果分析結果 (当初)	B/C 1.4	EIRR 5.6%	総費用 事業費: 265億円 維持管理費: 4.5億円 更新費: 億円	総便益 走行時間短縮便益: 323億円 走行経費減少便益: 26億円 交通事故減少便益: 23億円	基準年 平成22年度		
費用対効果分析結果 (事後)	B/C 1.2	EIRR 4.8%	総費用 事業費: 531億円 維持管理費: 10億円 更新費: 億円	総便益 走行時間短縮便益: 632億円 走行経費減少便益: 1.4億円 交通事故減少便益: 5.6億円	基準年 令和6年度		
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	
開通後の地下立体部側道及び一般部の歩道拡幅部における舗装等の残工事の実施等に伴う事業期間の延伸。	
交通量変動の理由	
—	
客観的評価指標に対応する事後評価項目	
<p>① 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道357号の旅行速度が向上し、渋滞損失時間の削減が図られた。 <p>② 都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下立体部の上部空間の利活用によりイベント(社会実験)を開催し、中心市街地の賑わいを創出。 <p>③ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・蘇我特定地区(蘇我副都心)や千葉海浜ニュータウン(幕張新都心等)へのアクセスを支援。 <p>④ 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設(千葉県総合救急災害医療センター)へのアクセス向上が図られた。 <p>⑤ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・千葉県地域防災計画において、第一次緊急輸送道路に位置づけられている路線での整備を実施。 	
他13項目に該当	
その他評価すべきと判断した項目	
—	
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目
	—
その他評価すべきと判断した項目	
—	
事業評価監視委員会の意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業に関しては、今後の事業評価及び改善措置は必要ないことを了承する。 	
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<ul style="list-style-type: none"> ・社会情勢等に大きな変化はみられない。 	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
<ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、事業目的である交通渋滞緩和、交通安全の確保、国道357号周辺における交通円滑化等、様々な整備効果が発現しており、今後の事後評価および改善措置の必要性はないものと考えられる。 	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
<ul style="list-style-type: none"> ・本事業の完了により、バスの定時性向上、救急搬送時間の短縮などが見られ、地域の生活環境の向上に寄与した。 ・今後、隣接事業(湾岸千葉地区改良(蘇我地区)、検見川立体)の整備による更なる効果の発現について確認および評価の実施を検討する。 ・また、本事業の上部空間の利活用を「国道357号におけるにぎわい創出に向けた利活用に関する協議会」にて検討しており、社会実験イベントを開催しているところである。今後も道路空間の有効活用を見据え、継続的に地下立体の上部空間利活用に関する検討を実施する。 	
特記事項	
特になし	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。