

国道357号
東京湾岸道路
(東京都区間)

(再評価)

平成18年9月11日
関東地方整備局

目 次（案）

1. 事業の目的	1
2. 計画の概要	2
3. 国道357号（東京都区間）の必要性及び効果	4
(1) 国道357号（東京都区間）を取り巻く周辺状況	4
(2) 現在の交通状況	6
(3) H22年頃の交通状況	7
(4) H20年代後半の交通状況と対応方針	8
4. 前回再評価から供用した区間（環七立体海側）	10
(1) 事業の目的	10
(2) 整備効果の発現状況	11
5. 費用対効果	12
6. 今後の対応方針（原案）	13
(1) 事業の必要性等に関する視点	13
(2) 事業進捗の見込みの視点	13
(3) 対応方針	13

1. 事業の目的

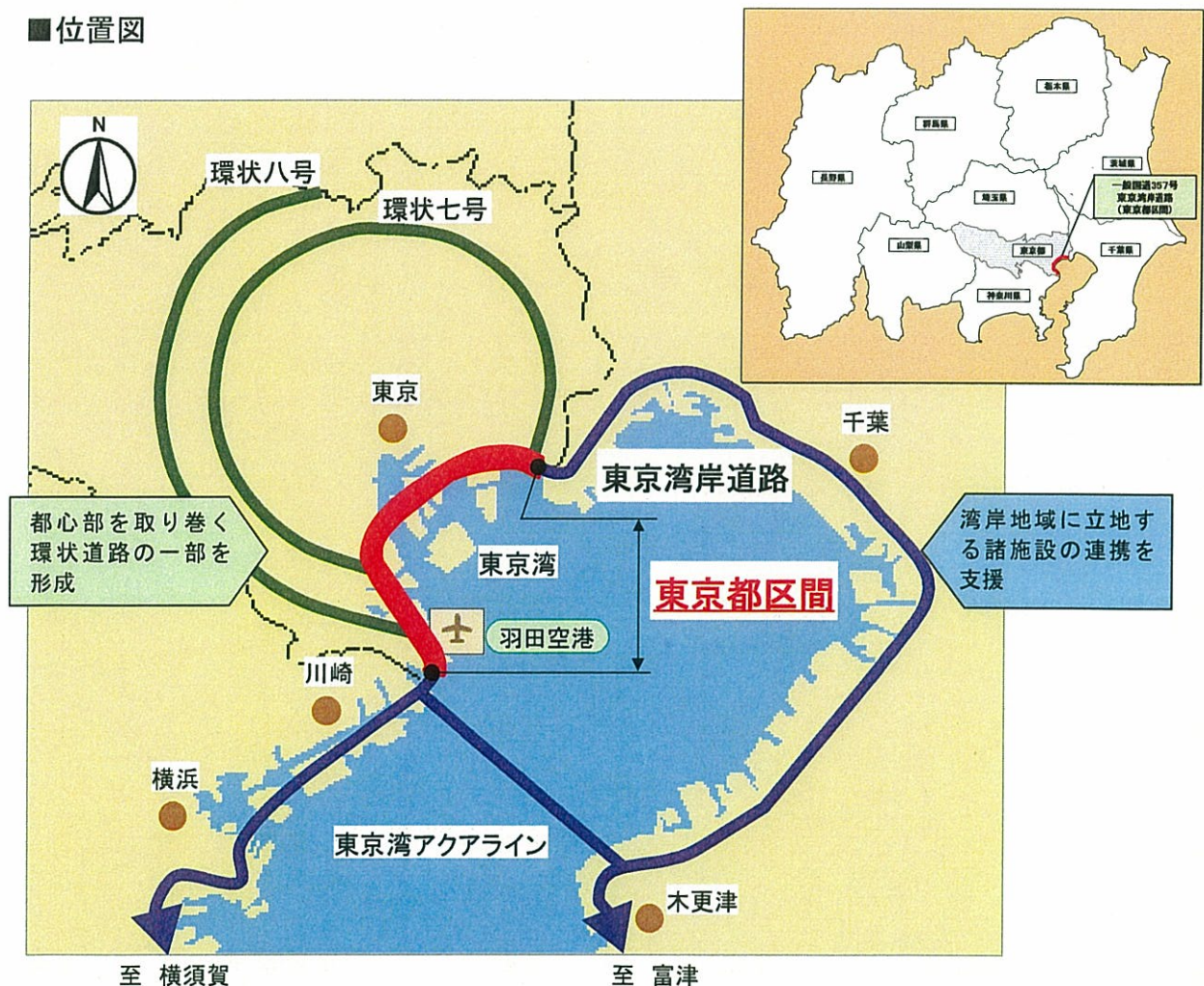
- ◇都心部を取り巻く環状道路の一部を形成(内陸部の交通混雑緩和)
- ◇湾岸地域に立地する諸施設の連携支援

東京湾岸道路は、東京湾を取り巻く神奈川県、東京都、千葉県^{かながわけんよこすかし}の海岸沿いに、神奈川県横須賀市から千葉県富津市^{ちばけんふつつし}に至る延長160kmの幹線道路であり、一般部と専用部を併設した構造となっています。

国道357号東京湾岸道路(東京都区間)は、地先交通と地域間交通を担う一般部として、都心部を取り巻く環状道路の一部としての内陸部の交通混雑緩和、湾岸地域に立地する諸施設の連携を支援すること目的とした事業です。

今回の事業再評価の対象区間は、事業区間延長21.1kmのうち、13.5kmの区間となっています。

■位置図



2. 計画の概要

○区 間： 自) 東京都江戸川区臨海町（千葉県境）
 至) 東京都大田区羽田空港

○事業区間延長： L = 21.1 km（うち事業再評価区間は13.5 km）

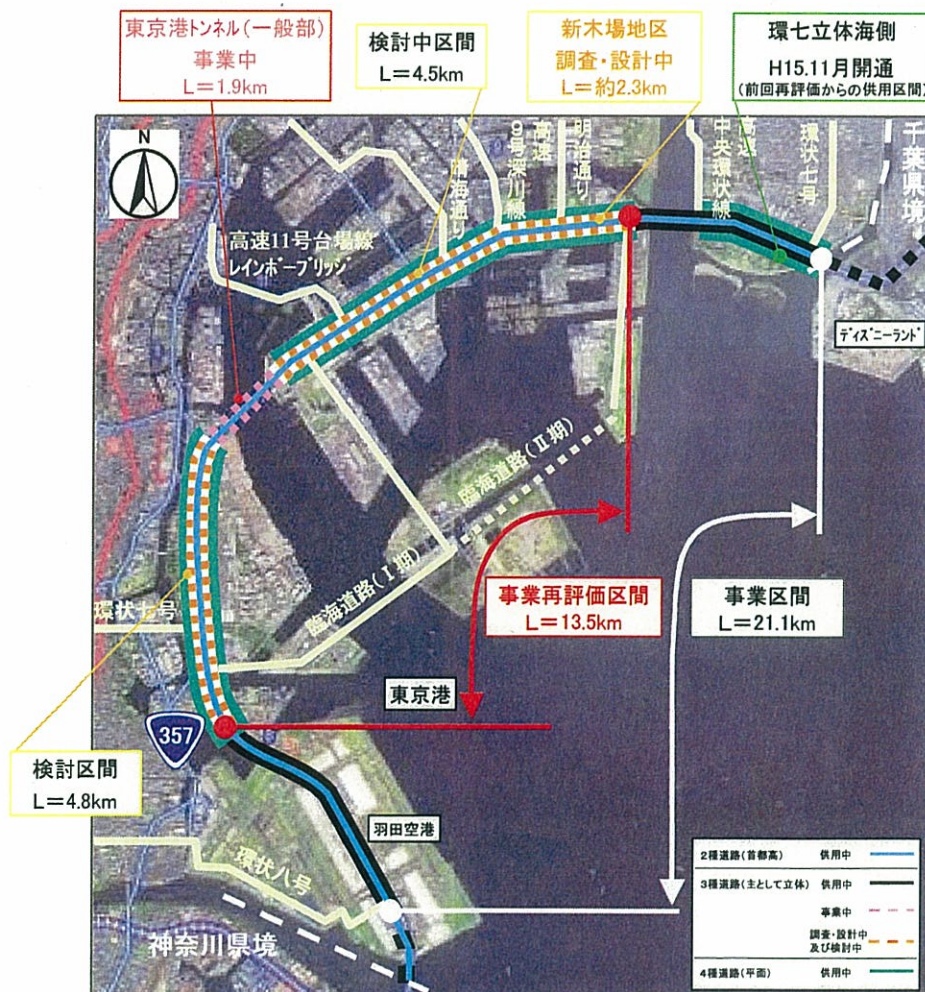
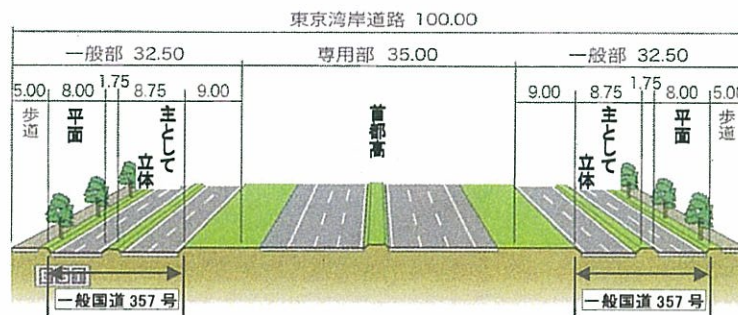
○標準幅員： 100m

○道路規格： 第3種第1級、第4種第1級

○設計速度： 80km/h、60km/h

○車線数： 4～6車線、4車線

○全体事業費： 約3,290億円



平成14年度には、東京港トンネル（一般部）の事業に着手しました。
また、平成15年11月に環七立体海側が開通しました。

国道357号東京湾岸道路（東京都区間）は、臨海道路Ⅱ期や臨海副都心など湾岸地域の開発状況や交通需要に対応した道路整備を進めています。現在は、新木場地区や東京港トンネル（一般部）について調査・設計を促進中です。

昭和43年度	事業化
昭和44年度	都市計画決定 えどがわくほりえちよう (江戸川区堀江町(千葉県境)～ おおたくへいわじま 大田区平和島)
昭和52年度	都市計画変更 えどがわくほりえちよう (江戸川区堀江町(千葉県境)～ おおたくはねだくこう 大田区羽田空港(神奈川県境)

(1) 国道357号(東京都区間)を取り巻く周辺状況

湾岸地域沿線は、国内航空旅客の約6割を占める羽田空港、外貿コンテナ取扱量が8年連続日本一の東京港(大井ふ頭など)、東京ドーム約9.4倍の開発面積(442ha)を誇る臨海副都心の開発などが立地しています。

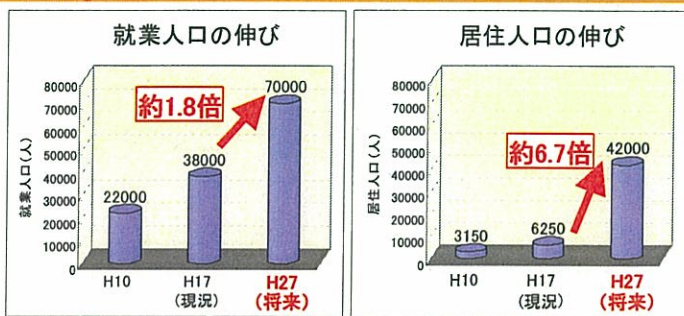
今後、開発プロジェクトの進展に伴い、さらなる交通需要の増大が見込まれます。

<都市再生緊急整備地域> 東京臨海地域

■平成27年度のまち概成を目標

<将来フレーム>

- ・就業人口:7万人 [H17年時点の約1.8倍]
- ・居住人口:4.2万人 [H17年時点の約6.7倍]

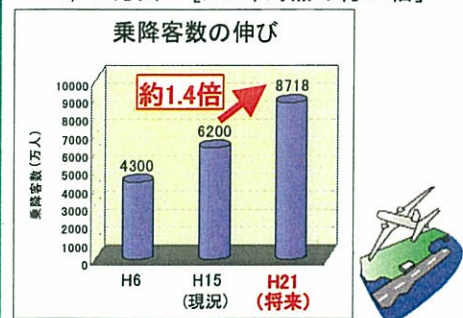


<都市再生プロジェクト>
基幹的広域防災拠点
(有明の丘)整備

<都市再生プロジェクト> 羽田空港の再拡張

■平成21年度に新滑走路供用予定

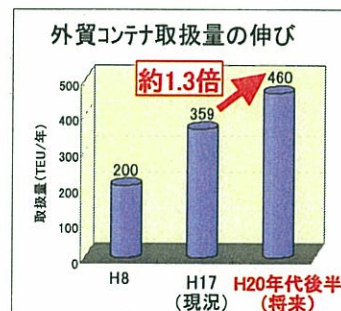
- ・羽田空港再拡張時の乗降客数(推定値)
8,718万人 [H15年時点の約1.4倍]



<東京港第7次改訂港湾計画>

■目標年次は平成20年代後半

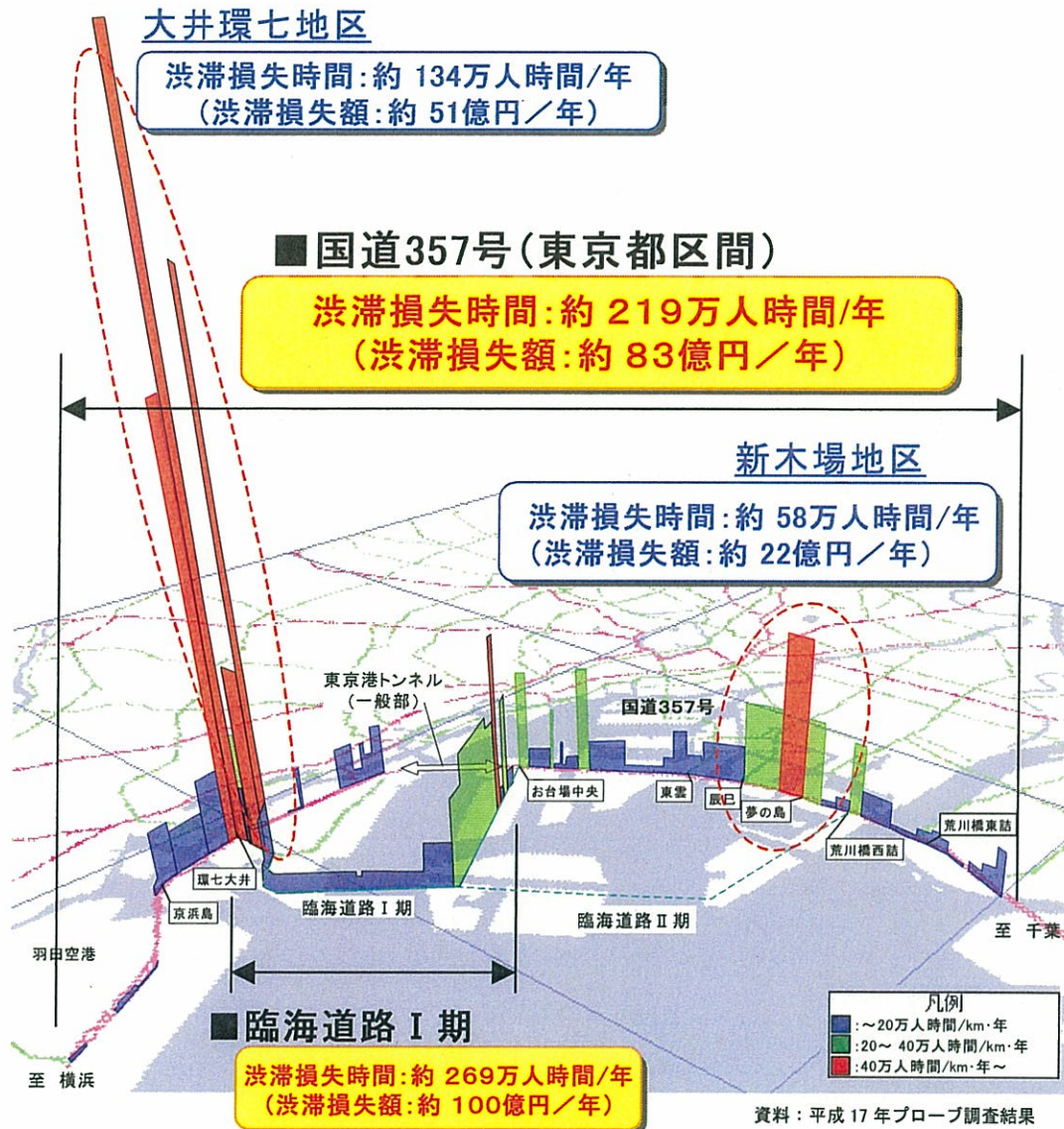
- ・外貿コンテナ取扱量460万TEUを目標 [H17時点の約1.3倍]
- ・既存ふ頭の拡張
- ・中央防波堤外側・新海面処分場への高規格コンテナターミナルの整備



(2) 現在の交通状況

◇国道357号（東京都区間）では、年間約83億円の渋滞損失が発生しています。特に、大井環七地区と新木場地区において高い渋滞損失が発生しています。

■ 現況の渋滞損失



(3) H22年頃の交通状況

◇臨海道路Ⅱ期の供用により、大井環七地区と新木場地区において渋滞悪化が懸念されます。

■ H22年頃の渋滞損失

大井環七地区

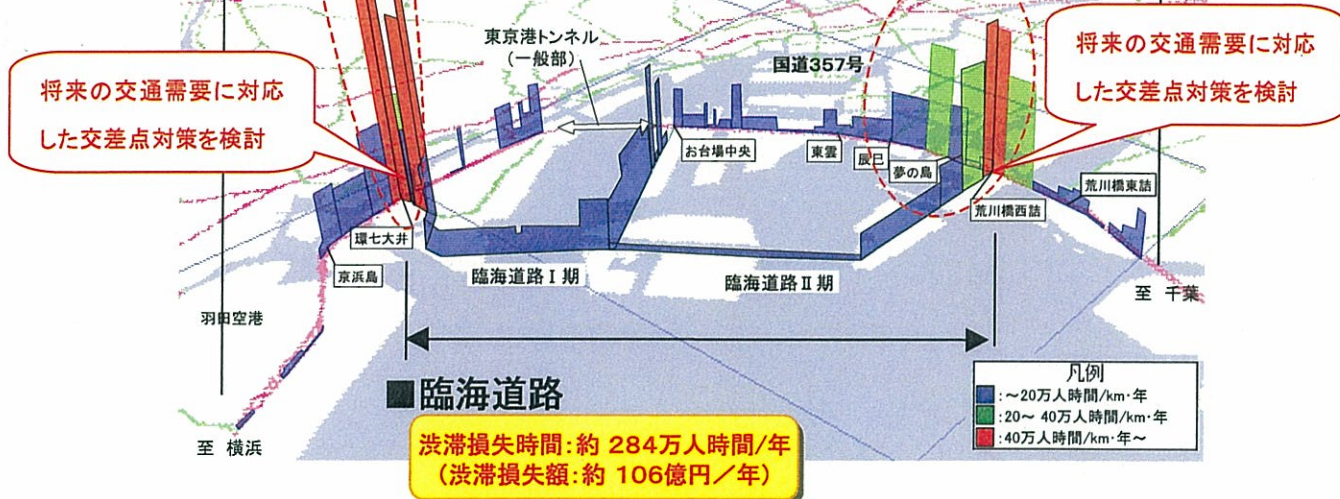
渋滞損失時間: 約 137万人時間/年
(渋滞損失額: 約 52億円/年)

■ 国道357号(東京都区間)

渋滞損失時間: 約 209万人時間/年
(渋滞損失額: 約 79億円/年)

新木場地区

渋滞損失時間: 約 87万人時間/年
(渋滞損失額: 約 33億円/年)

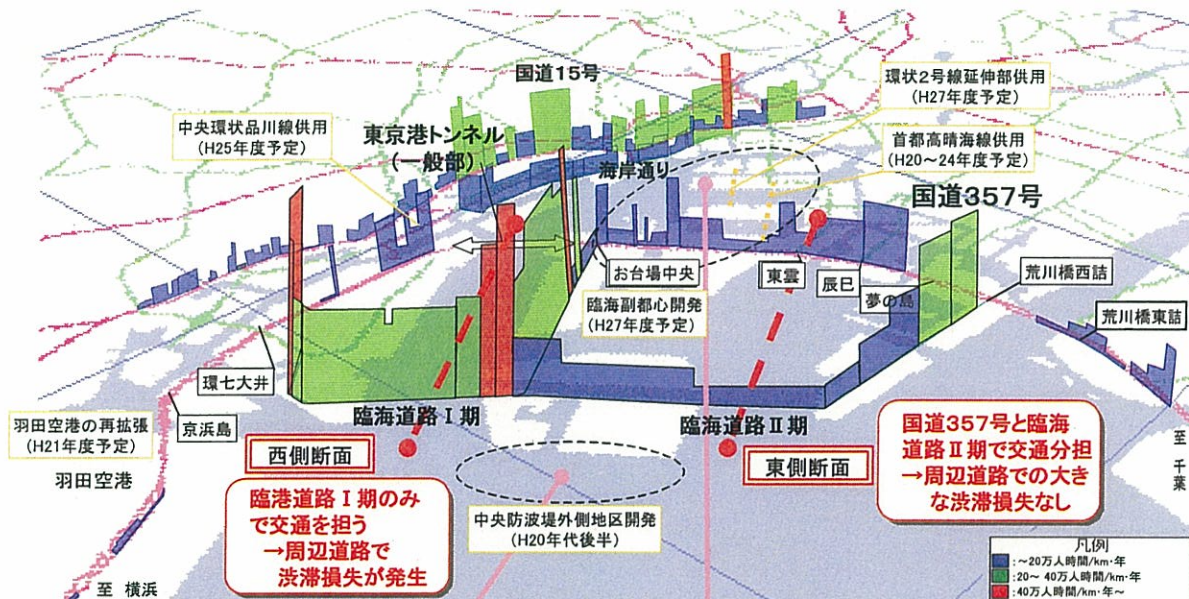


(4) H20年代後半の交通状況と対応方針

◇西側断面は、臨海道路Ⅰ期のみで交通を担うため、渋滞損失が大きくなります。

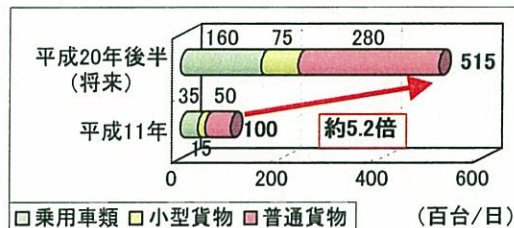
◇東京港トンネル（一般部）の整備により、内陸交通等の転換も図られて、渋滞損失が約145億円/年削減されます。

■ H20年代後半（臨海開発概成時）の渋滞損失

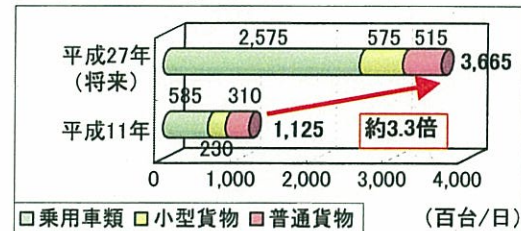


・ 臨海開発の概成により交通需要が大幅に増加

【中央防波堤外側地区開発】整備目標：平成20年代後半

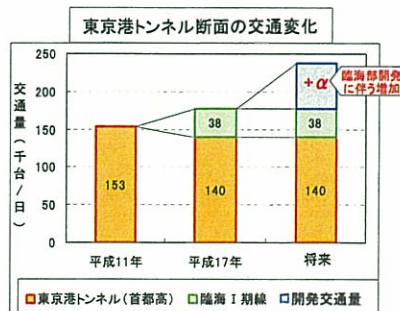


【臨海副都心開発】整備目標：平成27年



■ 東京港トンネル断面における将来開発交通に対応する交通容量の確保

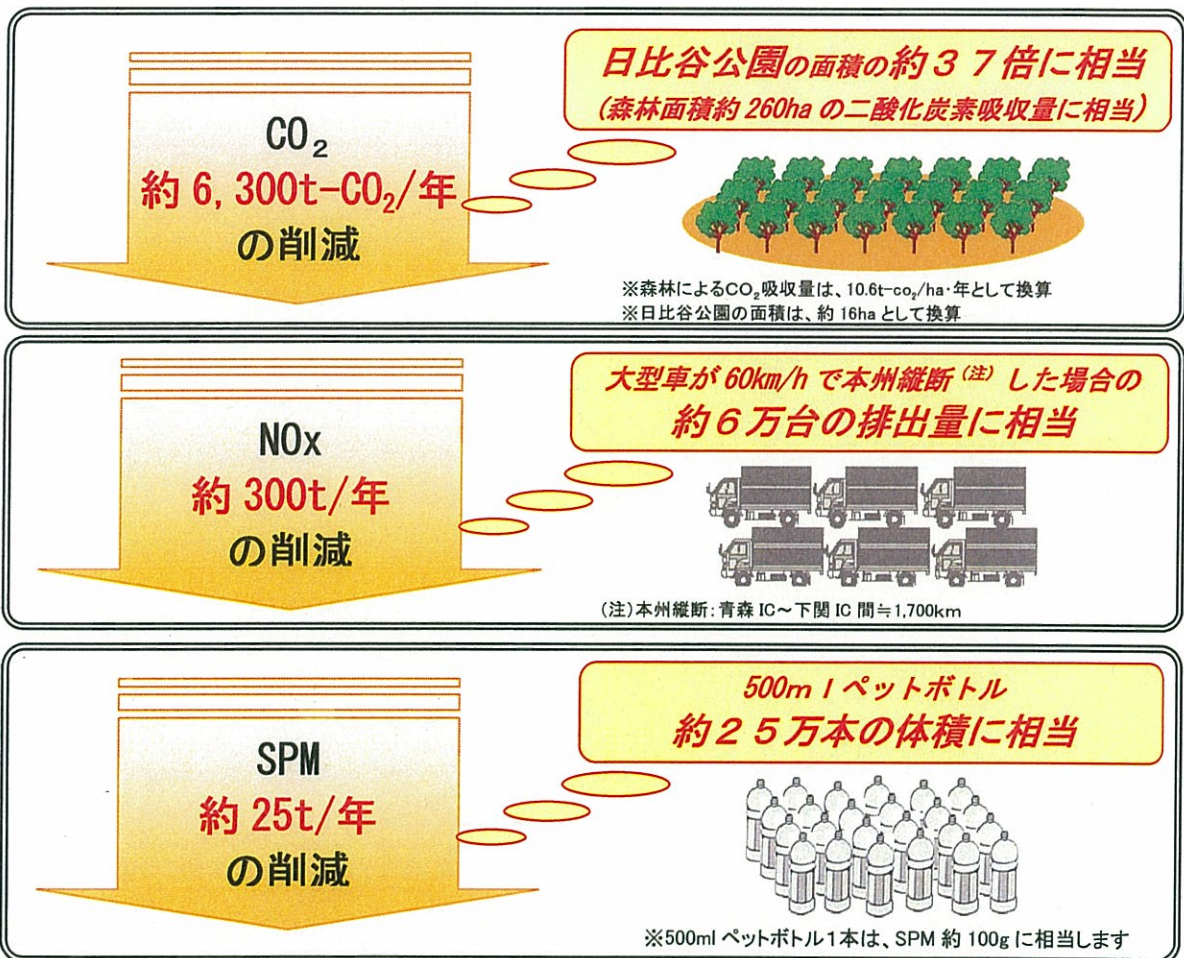
中央防波堤外側埋立地コンテナターミナル整備をはじめとする開発により、東京港トンネル断面の交通需要がさらに増加します。



資料：平成11年、平成17年センサス

◇事業再評価区間の整備により、CO₂、NO_x、SPM の年間排出量が削減されます。

事業債評価区間の整備により、CO₂の年間排出量は、約 6,300t-CO₂削減され、森林吸収面積で日比谷公園の約37倍に相当します。NO_xの年間排出量は約 300t 削減され、大型車が本州横断した場合の約6万台分の排出量に相当します。SPMの年間排出量は約 25t 削減され、ペットボトル約25万本分に相当します。



4. 前回再評価から供用した区間（環七立体海側）

（１）事業の目的

◇国道３５７号の交通渋滞の緩和

国道３５７号と環状七号線（環七通り）が平面交差する葛西臨海公園前交差点は、周辺に大規模レジャー施設や、流通業務施設等が立地していることから、慢性的な交通渋滞が生じていました。

このような状況から当交差点の立体化の整備を進め、山側立体（千葉方面行き：平成１２年３月開通）に引き続き、海側立体（都心方面行き：平成１５年１１月開通）の整備を進めてきました。



(2) 整備効果の発現状況

① 交通渋滞の解消

◇葛西臨海公園前交差点において、年間約39億円に及ぶ時間短縮効果が発現しています。

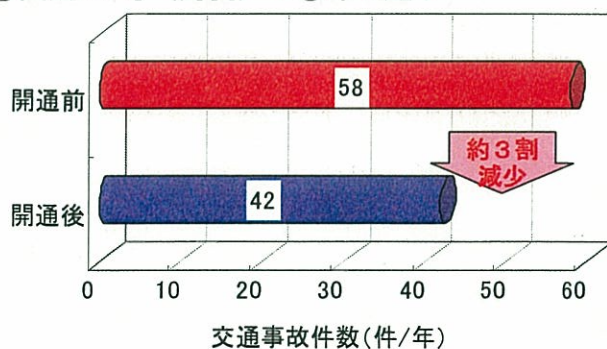
◇この効果は、建設費約60億円を1年半で償還できた金額に相当します。



② 交通事故の減少

◇国道357号、及び周辺道路の事故件数が約3割減少しました。

①国道357号(海側)+②環七通り



資料: 葛西警察署人身事故データ
開通前) H14.11.11~H15.11.10
開通後) H15.11.12~H16.11.11

5. 費用対効果

B/C【事業費】

路線名	一般国道357号
事業名	東京湾岸道路（東京都区間）
延長	13.5km

□便益

（単位：億円）

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年	平成18年度			
基準年における 現在価値(B)	3,969	422	98	4,489

□費用

（単位：億円）

	改築費	維持修繕費	合 計
基準年	平成18年度		
単純合計	1,914	146	2,060
基準年における 現在価値(C)	1,621	51	1,671

□算定結果

費用便益比（B/C）				
B/C	=	$\frac{\text{便益の現在価値の合計(B)}}{\text{費用の現在価値の合計(C)}}$	=	$\frac{4,489 \text{ 億円}}{1,671 \text{ 億円}}$
	=	2.7		

注）1. 費用及び便益額は整数止めとする。

6. 今後の対応方針（原案）

（１）事業の必要性等に関する視点

湾岸地域沿線では、羽田空港、大井ふ頭といった広域交通拠点に加え、様々な開発プロジェクトが実現されつつあり、将来、交通需要の大幅な増加が見込まれています。

これら開発プロジェクトの進捗に伴う交通需要の増大に対応し、内陸部の交通渋滞の緩和、及び東京湾沿岸に立地する諸施設の連携支援に寄与するためには、今後も更なる事業推進が必要です。

（２）事業進捗の見込みの視点

湾岸地域の発展に伴い、整備効果が早期に発現可能な区間から順次段階的な整備を推進しています。

（３）コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点

コスト縮減方法としては、工事施工における新技術の積極的活用など、更なるコスト縮減に努めるとともに、工期短縮を図り、併せて整備効果の早期発現を図ります。

（４）対応方針

当事業は継続が妥当と考え、周辺道路の整備状況や開発動向を勘案し、大井環七地区及び新木場地区の渋滞対策（車線増、立体化等）を重点的に推進してまいります。また、臨海部での開発状況を見極めつつ、東京港トンネル（一般部）の整備を促進してまいります。