

(再評価)

資料 3 - 3 - ①  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成22年度第3回)

# 国道357号 東京湾岸道路(東京都区間)

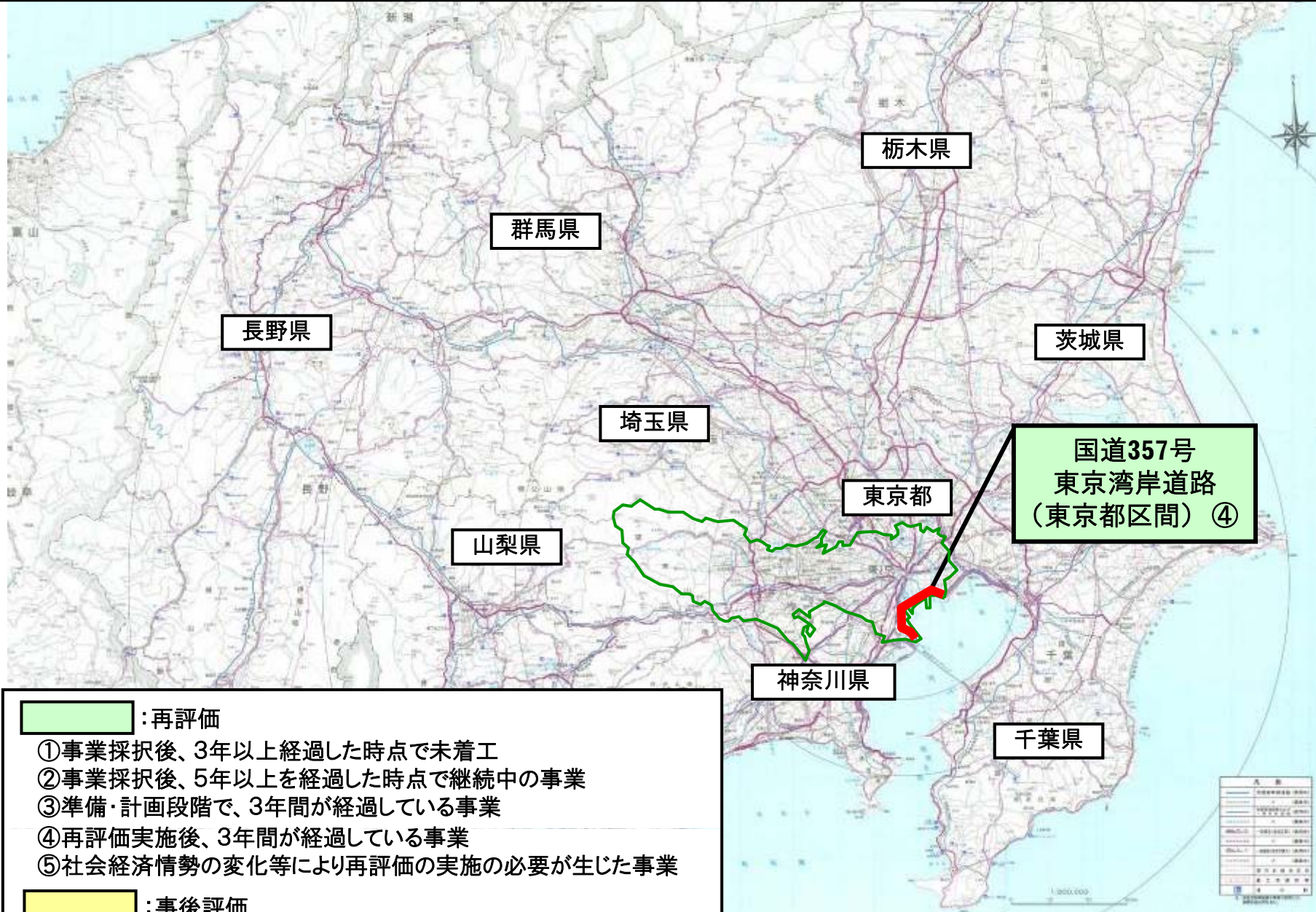
平成22年9月24日

国土交通省 関東地方整備局

# 目 次

|                 |    |
|-----------------|----|
| 1. 位置図          | 1  |
| 2. 事業の目的と計画の概要  | 2  |
| 3. 事業進捗の状況      | 3  |
| 4. 事業の必要性に関する視点 | 5  |
| 5. 費用対効果        | 8  |
| 6. 事業進捗の見込みの視点  | 11 |
| 7. 今後の対応方針(原案)  | 12 |

# 1. 位置図



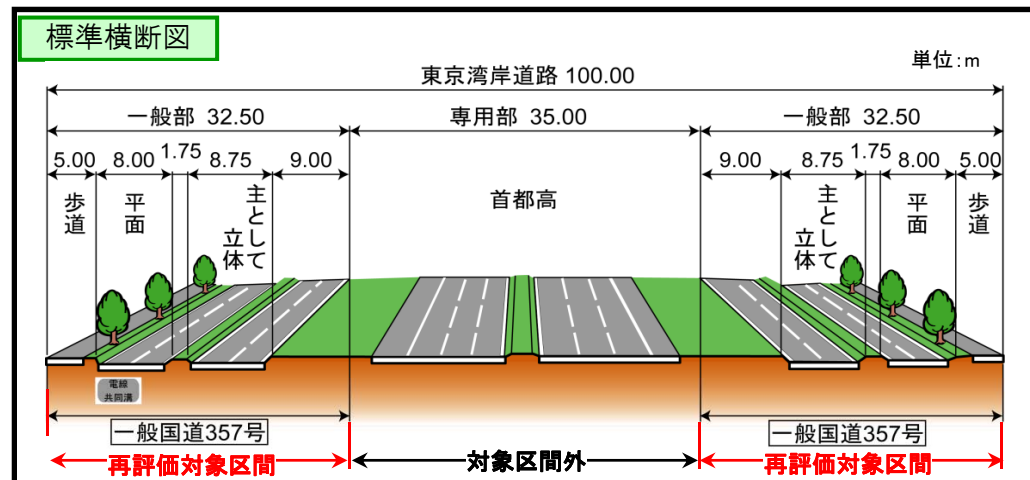
## 2. 事業の目的と計画の概要

### (1) 目的

- ・東京湾に面する千葉・東京・神奈川の各都市を結ぶ幹線道路の一部を形成。
- ・交通混雑緩和、空港や湾岸地域の物流拠点とのアクセスを向上させ、物流の効率化等を図る。

### (2) 計画の概要

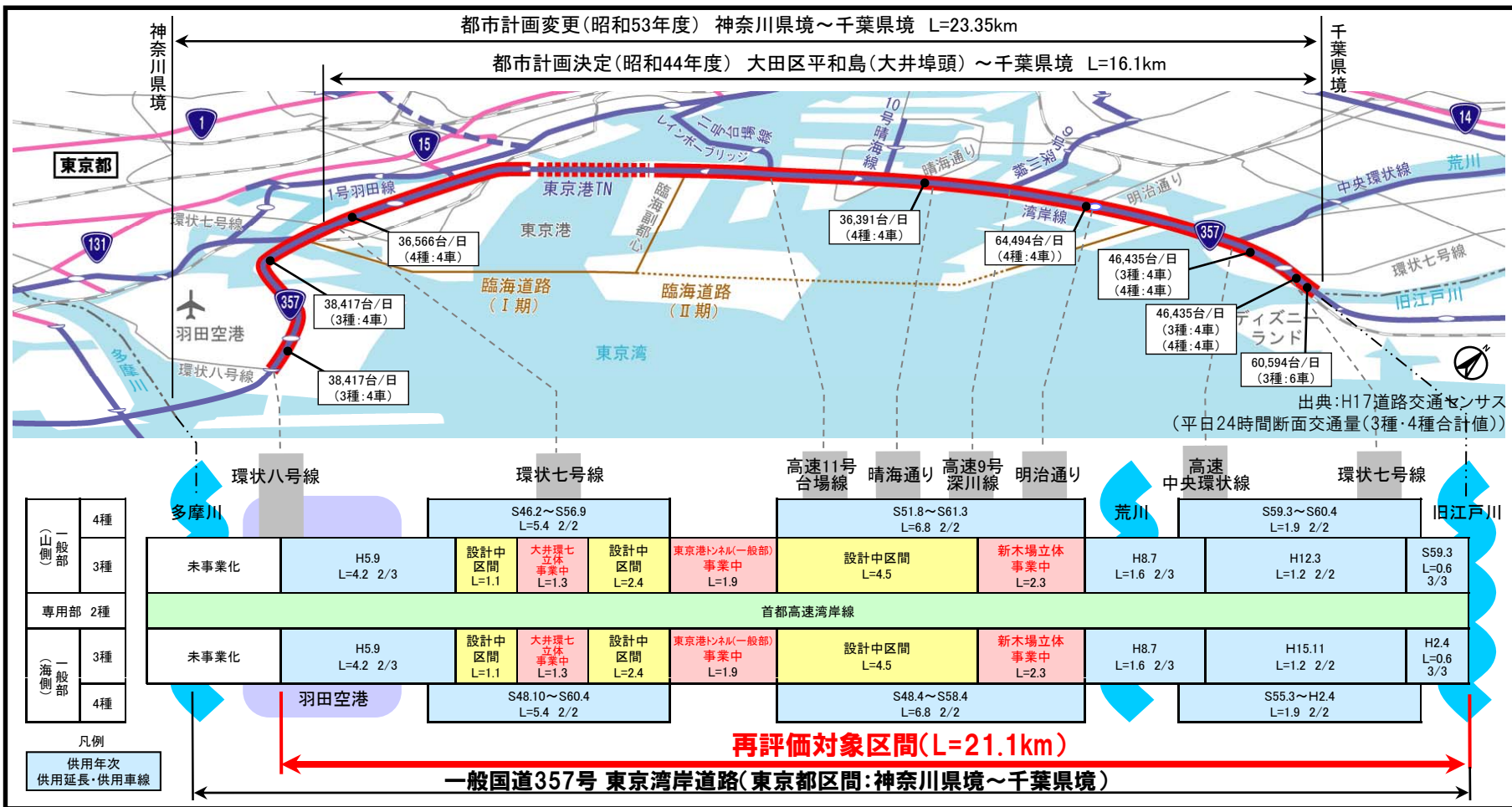
|       |  |
|-------|--|
| 区 間   | とうきょうとえどがわくりんかいちょう<br>自)東京都江戸川区臨海町<br>とうきょうとおおたくはねだくこう<br>至)東京都大田区羽田空港 |
| 計画延長  | 21.1km   |
| 幅 員   | 100.0m   |
| 道路規格  | 第3種第1級、第4種第1級  |
| 設計速度  | 80km/h(第3種)<br>60km/h(第4種)   |
| 車 線 数 | 4～6車線(第3種)<br>4車線(第4種)   |
| 事業化   | 昭和43年度   |
| 事業費   | 約3,433億円   |
| 計画交通量 | 38,000～84,100台/日   |



# 3. 事業進捗の状況

## ・事業の経緯

- 昭和43年度：事業化
- 昭和44年度：都市計画決定 [江戸川区堀江町(千葉県境)～大田区平和島大井埠頭：L=16.1km]
- 昭和46年度：用地着手、工事着手
- 昭和58年度：都市計画変更 [江戸川区堀江町(千葉県境)～大田区羽田空港(神奈川県境)：L=23.35km]
- 平成5年度：都市計画変更 [江戸川区臨海町(千葉県境)～大田区羽田空港(神奈川県境)] (起点名の変更のみ)



# 3. 事業進捗の状況

## ■東京湾岸道路沿線の状況

- ・東京湾岸道路沿線は、羽田空港及び東京港を中心とした物流施設や工場等が集積する地域。
- ・また、お台場、有明などの臨海地域の開発により、集客力の高い施設も多く立地。

■京浜島地区周辺



■東京港トンネル周辺



■新木場(荒川渡河部)周辺



■羽田空港周辺



■大井地区周辺



■お台場周辺



# 4. 事業の必要性に関する視点

## (1) 国際競争力の強化

- ・国道357号の通過する東京湾臨海部では、都市再生プロジェクトである「東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備」「羽田空港の再拡張事業」のほか、都市再生緊急整備地域に指定されている「東京臨海地域」及び「東京港第七次改訂港湾計画」など、様々な地域開発が進行中。
- ・国道357号の整備により、これらの地域開発や道路、空港、港湾等の連携による交通・物流ネットワークの構築が推進され、国際競争力の強化が図られる。

### 東京湾岸道路沿線の大規模プロジェクトの概要



出典: 国土交通省関東地方整備局 東京空港整備事務所

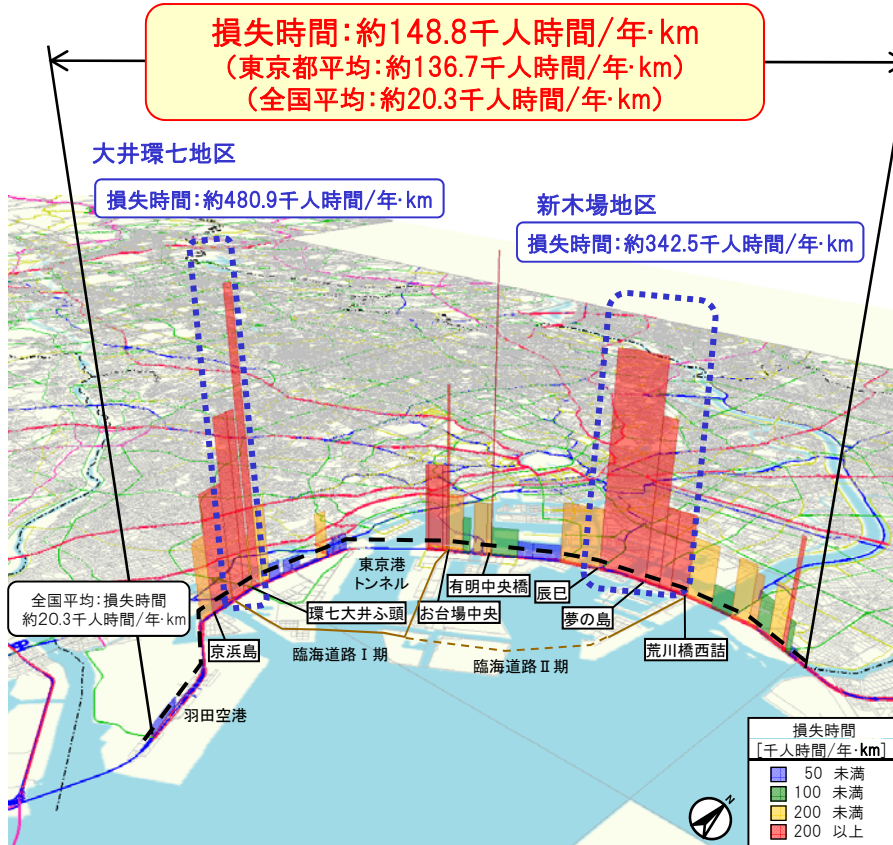
出典: 「東京港第7次改訂港湾計画の策定に向けて」(東京都港湾局)

# 4. 事業の必要性に関する視点

## (2) 慢性的な渋滞の解消

- ・国道357号の損失時間は、約148.8千人時間/年・kmで、全国平均(20.3千人時間/年・km)の約7倍となっている。
- ・特に、東京港臨海道路との交差点周辺である、環七大井ふ頭交差点や夢の島交差点などを中心に激しい渋滞が発生。
- ・国道357号の3種道路の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。

国道357号の渋滞発生状況



出典: H21 プローブデータ

国道357号の渋滞箇所





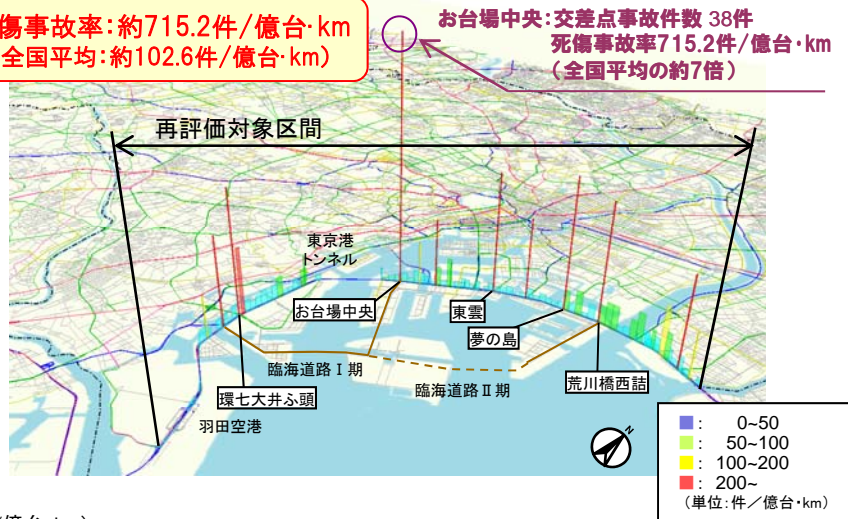
# 4. 事業の必要性に関する視点

## (3) 国道357号の事故発生状況

- ・国道357号と東京港臨海道路（I期）が交差するお台場中央交差点付近では、全国平均（102.6件/億台・km）の約7倍（715.2件/億台・km）の死傷事故が発生。
- ・死傷事故の内訳は、交差点での追突事故が約6割であり、国道357号の3種道路の整備により、交通の円滑化が図られ事故の減少が見込まれる。

国道357号の死傷事故発生状況

死傷事故率：約715.2件/億台・km  
（全国平均：約102.6件/億台・km）



(件/億台・km)

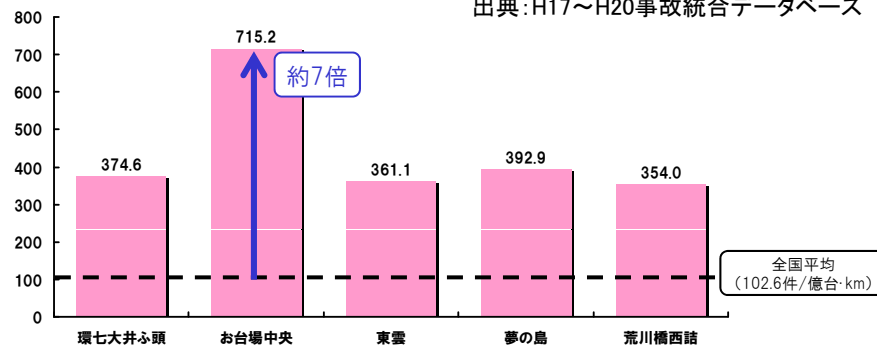


図 国道357号の死傷事故率(死傷事故率が高い交差点)

国道357号の死傷事故発生状況

■ 人対車両 ■ 正面衝突 ■ 追突 ■ 出会い頭 ■ 右折 ■ 左折 ■ その他 ■ 車両単独

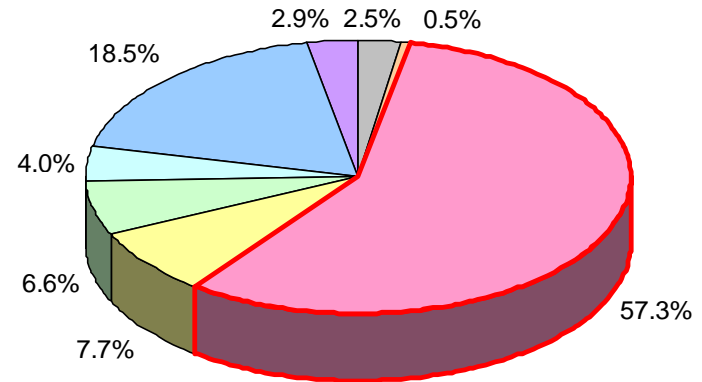


図 国道357号の死傷事故発生状況

出典：H17～H20事故統合データベース



# 5. 費用対効果(事業費変更)

## 【事業費増の要因】

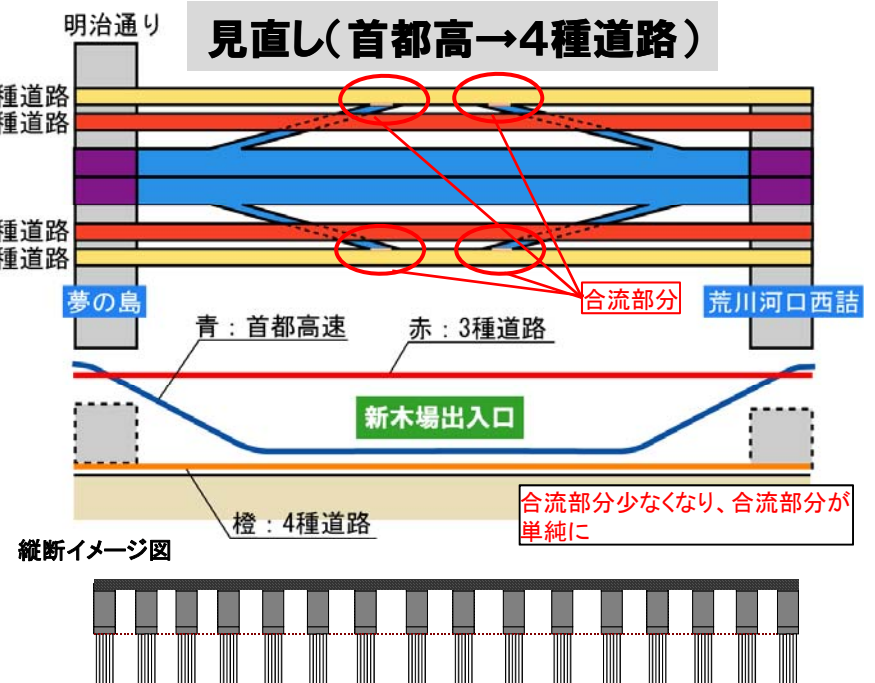
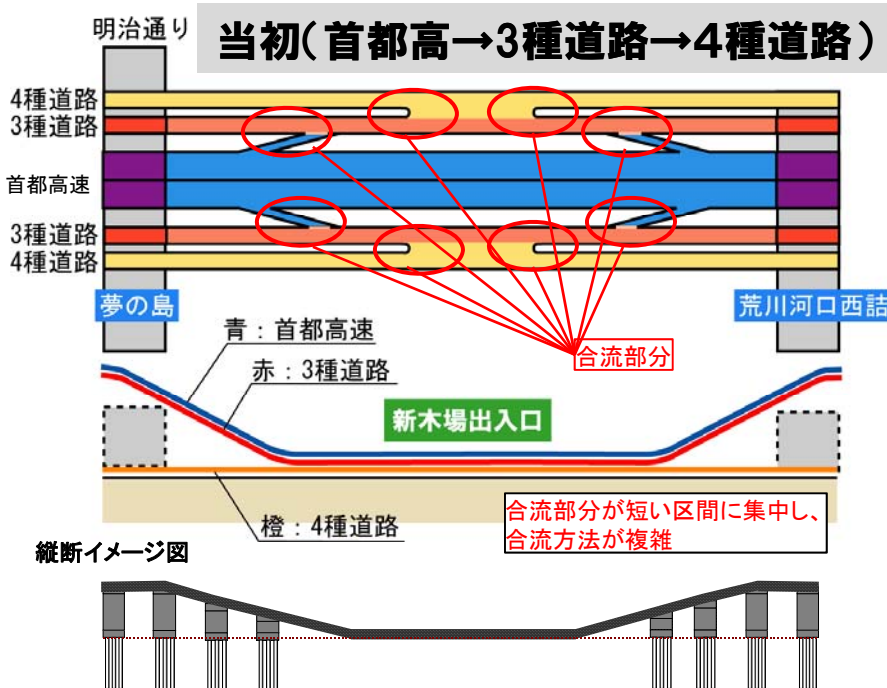
・首都高速との合流方法の変更による立体部の延長などによる増額【合計143億増】

○警察協議の結果、首都高から3種道路および4種道路へ合流する方式では、合流箇所が多くなり、安全性に問題があるという判断から、首都高と3種道路とは接続せず、4種道路のみと接続することにより合流箇所を減らし、安全性を確保することとした。この結果、3種道路の立体部が延伸となり、事業費が増加した。

■橋梁延長の見直し【323m → 1,875m】

□延長：1,552m増、□下部工：橋脚16基※ → 85基

※当初構造は、類似橋の実績から算出した試算値を使用している。



## 5. 費用対効果(計算条件)

### ■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。  
【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

### ■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

### ■計算条件

|            |                       |                           |
|------------|-----------------------|---------------------------|
| ・ 基準年次     | : 平成22年度              | [参考: 前回評価(H18)]<br>平成18年度 |
| ・ 供用開始年次   | : 平成28年度              | 平成28年度                    |
| ・ 分析対象期間   | : 供用後50年間             | 供用後40年間                   |
| ・ 基礎データ    | : 平成17年度道路交通センサ       | 平成11年度道路交通センサ             |
| ・ 交通量の推計時点 | : 平成42年度              | 平成42年度                    |
| ・ 計画交通量    | : 38,000~84,100 [台/日] | 35,000~65,000 [台/日]       |
| ・ 事業費      | : 約3,433億円            | 約3,290億円                  |
| ・ 費用便益費    | : 2.2                 | 2.7                       |

# 5. 費用対効果

## ■事業全体

|       |          |          |          |          |                |
|-------|----------|----------|----------|----------|----------------|
| 便益(B) | 走行時間短縮便益 | 走行経費減少便益 | 交通事故減少便益 | 総便益      | 費用便益比<br>(B/C) |
|       | 12,769億円 | 189億円    | 66億円     | 13,024億円 |                |
| 費用(C) | 事業費      |          | 維持管理費    | 総費用      |                |
|       | 5,684億円  |          | 166億円    | 5,850億円  |                |
|       |          |          |          |          | 2.2            |

## ■残事業

|       |          |          |          |         |                |
|-------|----------|----------|----------|---------|----------------|
| 便益(B) | 走行時間短縮便益 | 走行経費減少便益 | 交通事故減少便益 | 総便益     | 費用便益比<br>(B/C) |
|       | 4,571億円  | 515億円    | 150億円    | 5,236億円 |                |
| 費用(C) | 事業費      |          | 維持管理費    | 総費用     |                |
|       | 1,547億円  |          | 101億円    | 1,648億円 |                |
|       |          |          |          |         | 3.2            |

注1)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2)費用及び便益額は整数止めとする。

注3)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

基準年:平成22年度

# 6. 事業進捗の見込みの視点

- ・用地については、100%取得済み。
- ・平成19年度から、渋滞損失や事故の多い、環七大井ふ頭交差点や夢の島交差点において、大井環七立体、新木場立体事業が推進中。平成22年度から、東京港トンネル本体工事着手。
- ・事業の実施は、沿道とのアクセス道路である4種道路の着手から開始し、旧江戸川・荒川の渡河部、羽田空港第一期工事を経て、渋滞解消のための立体化・トンネル工事の段階。

## ■ 工程表

| 事業      | 年度      |     |      |     |      |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |        |  |
|---------|---------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|------|------|------|------|--------|--|
|         | S 43    | ... | S 46 | ... | S 54 | ... | S 59 | ... | H 元 | ... | H 5  | H 6 | H 7 | H 8 | H 9 | ... | H 15 | ... | H 19 | H 20 | H 21 | H 22 | H 23 ~ |  |
| 事業化用地取得 | 事業化用地着手 |     |      |     |      |     |      |     |     |     | 用地完了 |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |        |  |
| 4種道路    | 着手      |     |      |     |      |     |      |     | 完成  |     |      |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |        |  |
| 羽田地区    |         |     |      |     |      |     | 着手   |     |     | 完成  |      |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |        |  |
| 大井環七立体  |         |     |      |     |      |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |      |     | 設計   | 着手   |      |      |        |  |
| 東京港トンネル |         |     |      |     |      |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |      |     | 設計   |      |      |      | 着手     |  |
| 新木場立体   |         |     |      |     |      |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |      |     | 設計   | 着手   |      |      |        |  |
| 荒川河口橋   |         |     |      |     |      |     |      |     | 着手  |     |      |     |     | 完成  |     |     |      |     |      |      |      |      |        |  |
| 葛西環七立体  |         |     |      |     |      |     |      |     |     |     |      |     | 着手  |     |     |     |      | 完成  |      |      |      |      |        |  |
| 舞浜大橋    |         |     |      |     |      | 着手  |      |     | 完成  |     |      |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |        |  |



# 7. 今後の対応方針(原案)

## (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・国道357号の通過する東京湾臨海部では、様々な地域開発が進行中であり、国道357号の整備により、これらの地域開発や道路、空港、港湾等の連携による交通・物流ネットワークの構築が推進され、国際競争力の強化が図られる。
- ・国道357号の3種道路の整備により、渋滞の緩和が見込まれる
- ・国道357号の死傷事故の内訳は、交差点での追突事故が約6割であり、国道357号の3種道路の整備により、事故の削減が期待。
- ・東京都、川崎市、横浜市がとりまとめた「京浜港共同ビジョン」(H22.2.10)において、国道357号は京浜港(東京港、川崎港、横浜港)の一体化に必要な路線として位置付けられている。
- ・都内唯一の未整備区間である東京港トンネルの整備により、羽田空港と都心、千葉・成田空港方面へのアクセス性が大きく向上。また、深夜・早朝時間帯の自動車でのアクセス経路として、国道357号は重要な路線。
- ・H22年7月には東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点である、東京臨海広域防災公園が有明に開園し、首都圏の大規模災害時における防災拠点へのアクセス確保が必要であり、東京港トンネルを含めた国道357号の整備により、防災拠点へのアクセス性が大きく向上。
- ・東京大気汚染訴訟の和解条項に東京港トンネルの整備等が位置付けられている。
- ・費用対効果(B/C)は2.2。

## (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地については、100%取得済みである。
- ・前回評価時(H18年度)以降、平成19年度から大井環七立体、新木場立体事業が推進中。平成22年度から、東京港トンネル本体が工事着手。

## (3) 都道府県・政令市からの意見

東京都知事の意見:

- ・首都東京の道路整備は、東京の最大の弱点である交通渋滞の解消、環境改善、利便性や防災性の向上のみならず、我が国の経済を活性化させ、国際競争力を強化するためにも必要不可欠である。その中で、体系的な道路ネットワークの構築を図る国道の果たす役割は非常に大きい。
- ・とりわけ国道357号は、東京臨海部の骨格をなす幹線道路であり、交通混雑の緩和、空港や港湾地域の物流拠点とのアクセス向上など、その整備効果は広く東京圏に及ぶものであるため、事業の継続は、当然と考える。
- ・今後、完成予定を明らかにした上で計画的に整備を図り、早期完成を図られたい。特に、東京港トンネル部については、早期完成を図られたい。

## (4) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。