

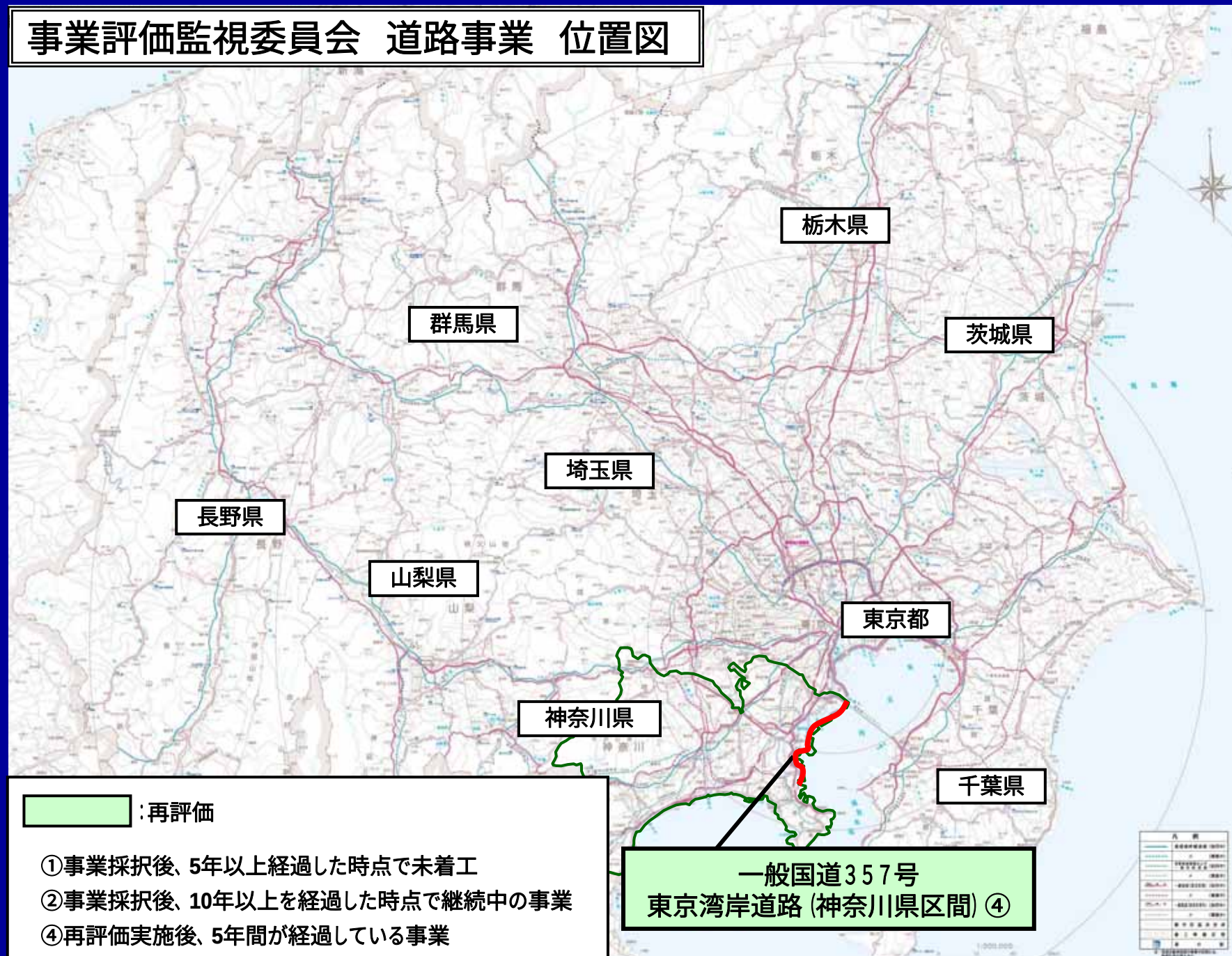
一般国道357号 東京湾岸道路 (神奈川県区間)

(再 評 価)

平成20年1月23日

関東地方整備局

事業評価監視委員会 道路事業 位置図

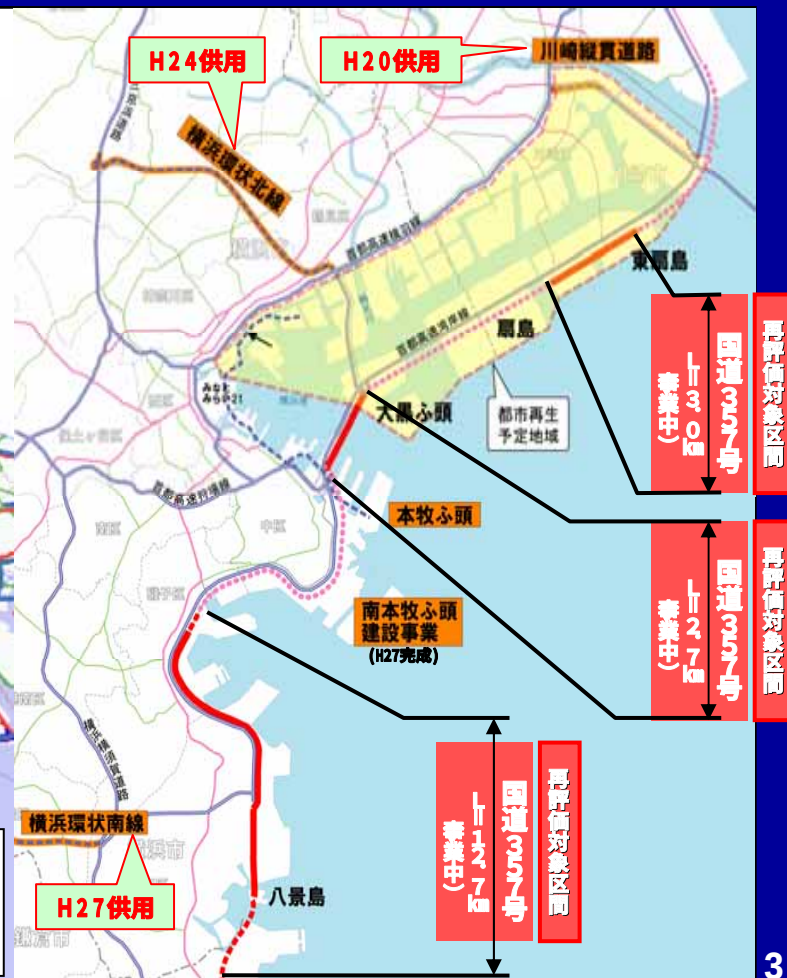
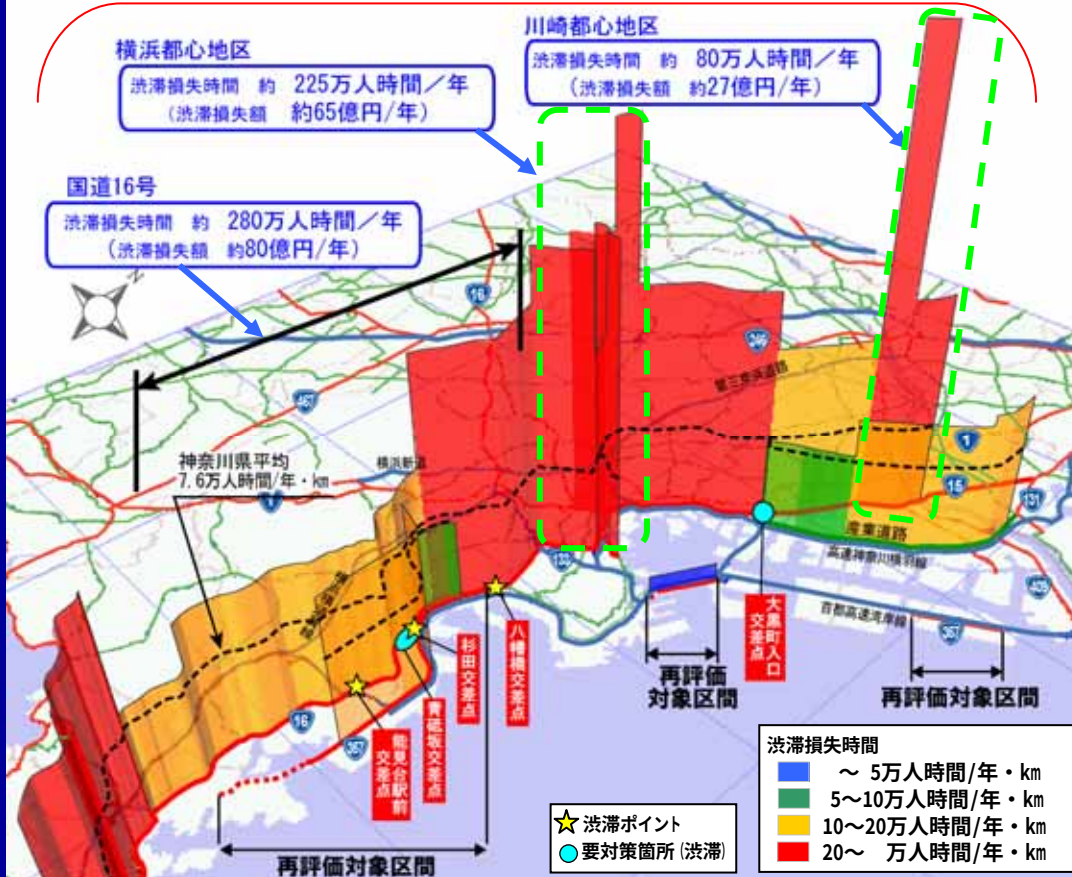


2. 事業の必要性に関する視点

- ・ 交通の需要が多い横浜、川崎都心地区などの国道357号に並行する主要路線（1号,15号,16号,産業道路）では渋滞が発生。渋滞損失額は年間約330億円／年。
- ・ また、臨海地域での都市再生プロジェクトや南本牧ふ頭を中心としたコンテナターミナルの整備が進められており、更なる混雑が予想される。

平成18年度

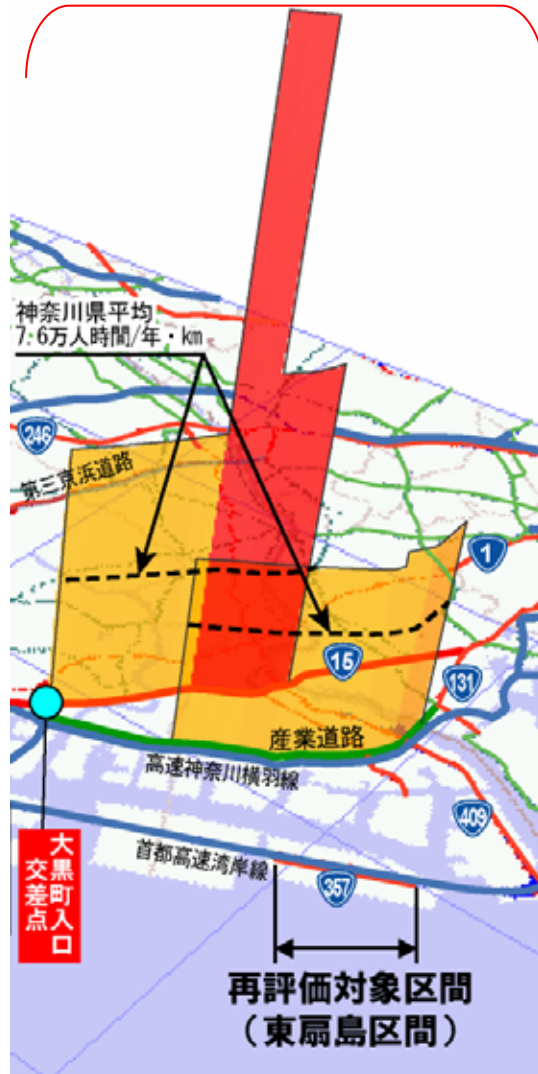
渋滞損失額：約330億円/年



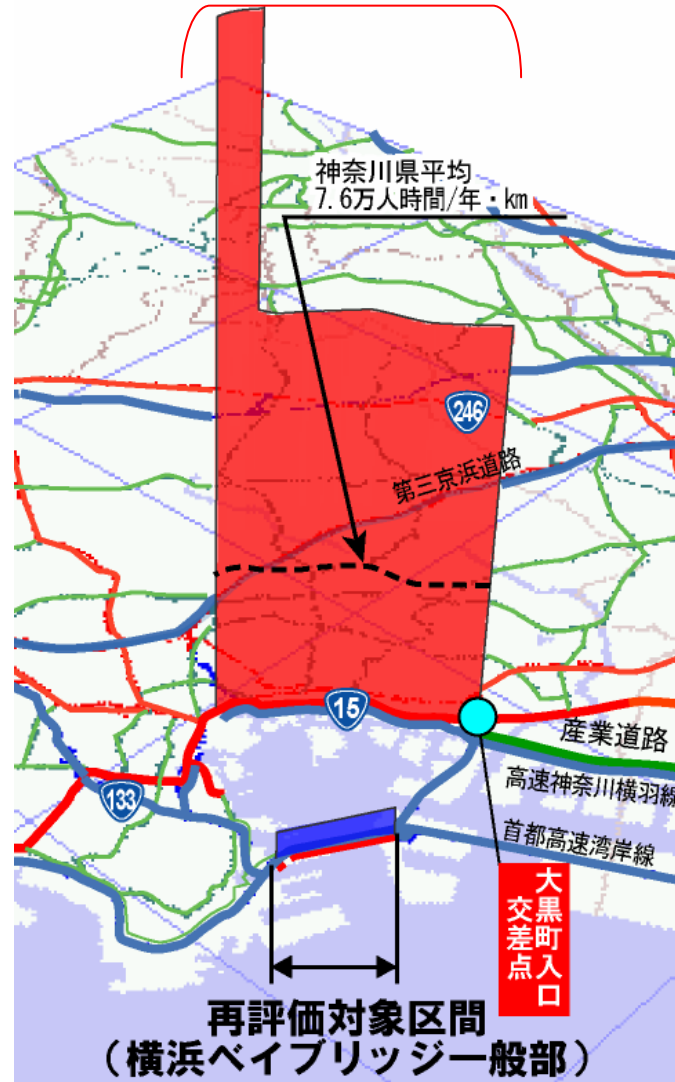
2. 事業の必要性に関する視点

平成18年度

渋滞損失額：約85億円/年
(国道357号の渋滞なし)



渋滞損失額：約56億円/年
(うち国道357号：4億円/年)



★ 渋滞ポイント
● 要対策箇所 (渋滞)

渋滞損失時間

- ～ 5万人時間/年・km
- 5～10万人時間/年・km
- 10～20万人時間/年・km
- 20～ 万人時間/年・km

2. 事業の必要性に関する視点

平成18年度

渋滞損失額：約119億円/年
(うち国道357号：39億円/年)



★ 渋滞ポイント
● 要対策箇所 (渋滞)

渋滞損失時間

■ ~ 5万人時間/年・km
■ 5~10万人時間/年・km
■ 10~20万人時間/年・km
■ 20~ 万人時間/年・km

2. 事業の必要性に関する視点

- ・ 国道357号の整備により、CO₂、NOX、SPMの年間排出量が削減。

CO₂排出量

削減量
約15,700 t



森林 約1480haの二酸化炭素吸収量に相当
日比谷公園（約16 ha）の面積の約90倍に相当

注）植林によるCO₂排出量は10.6 t-CO₂/ha/年とした
出典）「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド
・プラクティス・ガイダンス」

NOX排出量

削減量
約85 t



大型車に換算すると約28万台／年に相当

注）大型車1台が40km/hで走行するときの排出量（4.40g/km・台）
として換算
出典）「国土技術政策総合研究所資料」

SPM排出量

削減量
約8.1 t



ペットボトル 約81,000本に相当

注）SPM削減量を500mlペットボトルに換算（SPM100g=500ml）
出典）「東京都環境局自動車公害対策部」

3. 費用対効果

■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	合計
基準年における 現在価値(B)	2,647億円	553億円	192億円	3,392億円

■費用

	改築費	維持管理費	合計
基準年における 現在価値(C)	1,480億円	56億円	1,536億円

■算定結果

B / C	$\frac{3,392\text{億円 (総便益)}}{1,536\text{億円 (総費用)}}$	2.2
-------	---	-----

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 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。

4. 事業進捗の見込みの視点

・国道357号の経緯

[磯子～夏島]	[大黒～本牧 (横浜ベイブリッジ)]	[東扇島]
S52年度 都市計画決定 S52年度 事業化 S62年度 金沢地区供用 (暫定4車線) S63年度 都市計画決定 (横浜市金沢区～横須賀市夏島町) H5年度 柴航路橋供用 H11～13年度 磯子地区供用 (暫定4車線)	S52年度 都市計画決定 S58年度 事業化 H10年度 工事着手 H16年度 横浜ベイブリッジ供用 (暫定2車線)	S52年度 都市計画決定 S54年度 事業化 H4年度 工事着手 H6年度 暫定2車線供用

用地取得率: 82%
(事業化区間18.4kmでの面積ベース)



4. 事業進捗の見込みの視点

未供用区間・暫定供用区間にかかる工程表

[illegible]

▲ 首都高速湾岸線ベイブリッジ供用

5. 供用区間の周辺状況



6. 今後の対応方針 (原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・交通の需要が多い横浜・川崎都心地区などの国道357号に並行する主要路線では渋滞が発生。
- ・国道357号沿線には大型貨物車の発生源である物流施設が多く立地、更に都市再生プロジェクト等の開発により大型車の増加が予想される。
- ・費用対効果 (B / C) は2.2である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・磯子区・夏島区間の地元及び関係機関協議、用地買収を推進する。
- ・用地取得率 (面積ベース) は82%であり残件の殆どは大型工場であるが、当該整備に理解があることから 用地取得の支障にならないため、用地買収が推進出来る見込み。

(3) 対応方針 (原案)

- ・当事業は継続が妥当。
- ・広域的に見た場合のネットワーク状況を勘案した上で効率的に整備を進める。