

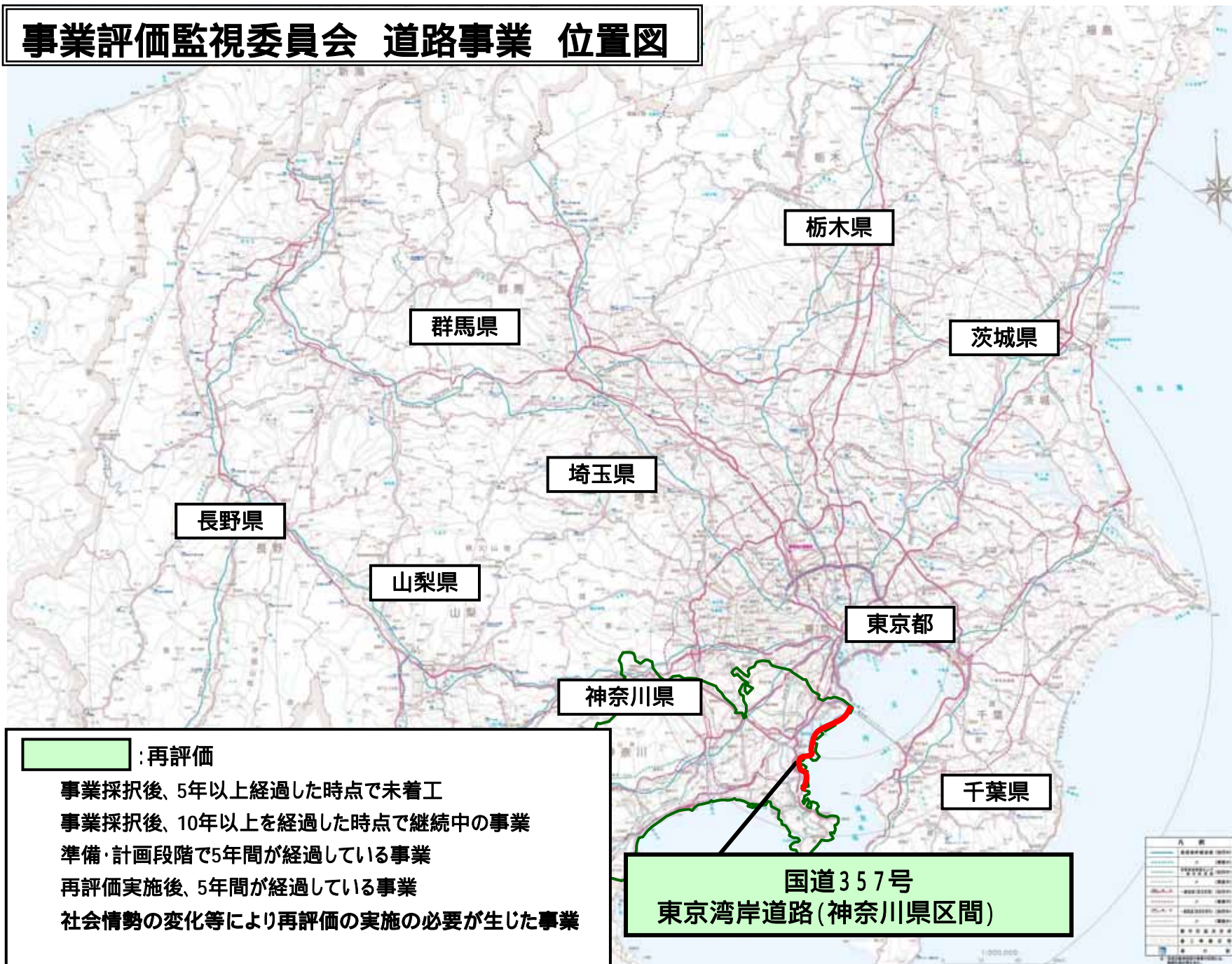
(再評価)

資料 1 - 3
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成21年度第1回)

国道357号 東京湾岸道路(神奈川県区間)

平成21年6月23日
国土交通省 関東地方整備局

事業評価監視委員会 道路事業 位置図



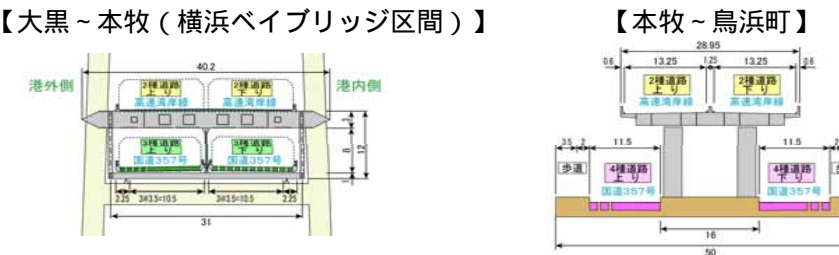
1. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・内陸部の交通混雑緩和
- ・湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能効率化

(2) 計画の概要

区間	かながわけん かわさきし かわさきく ひがしおうぎしま 自)神奈川県川崎市川崎区東扇島 かながわけん よこすかし なつしま 至)神奈川県横須賀市夏島
計画延長	L = 25.3 km
幅員	W = 22m ~ 100m
道路規格	第3種第1級 第4種第1級
設計速度	80km/h(3種道路) 60km/h(4種道路)
車線数	4 ~ 6車線(3種道路) 4 ~ 6車線(4種道路)
事業化	昭和52年度 ~ 平成元年度
事業費	約2,300億円
計画交通量	27,000 ~ 59,500台/日



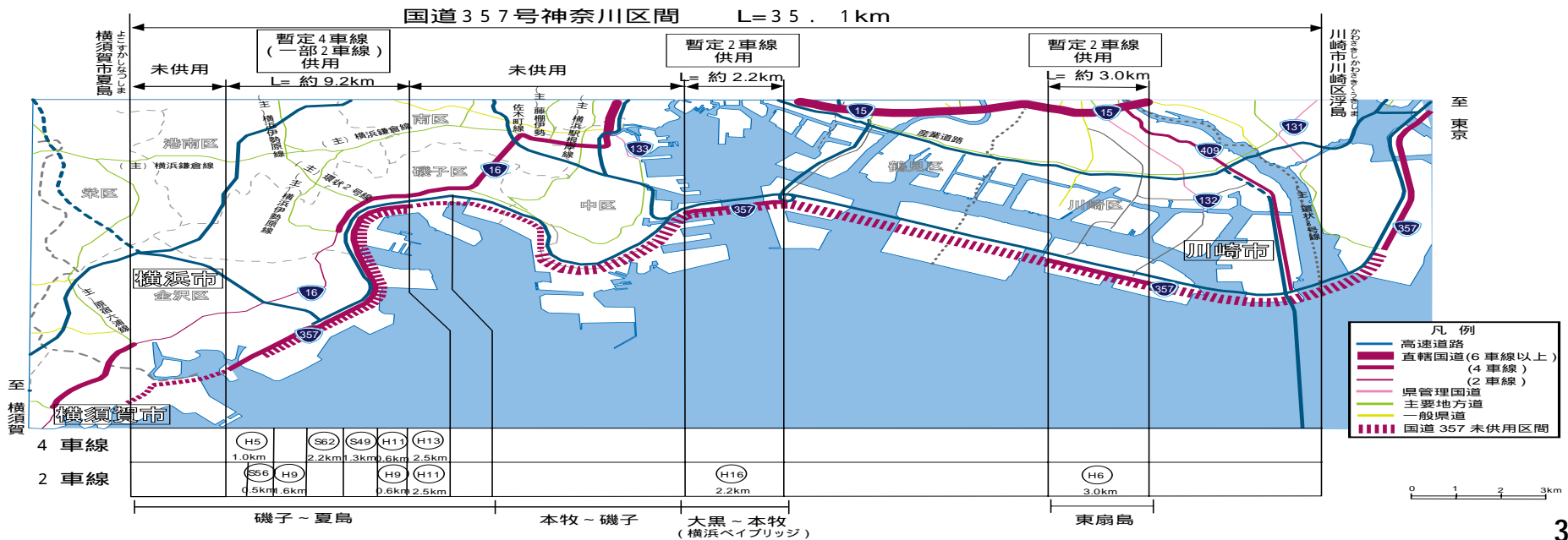
数値：H17センサス24時間交通量（百台/日）

2. 事業進捗の状況

・国道357号の経緯

【磯子～夏島】	【本牧～磯子 (本牧・根岸区間)】	【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) H11～13年度 磯子地区供用 (暫定4車線) 平成20年 福浦地区工事着手 【用地取得率:約96%】	S52年度 都市計画決定 S58年度 事業化 H21年度 工事着手予定 【用地取得率:約41%】 (都市計画幅算定の概略値)	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) 【用地取得率:100%】	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:100%】

用地取得率:約8割
(事業区間25.3kmでの面積ベース)



3. 沿線地域の社会・経済情勢の変化

- ・近年の東アジアの台頭から、国際競争力の維持・強化が求められている。
- ・京浜地域においては、スーパー中枢港湾(東京港、横浜港)や羽田空港の拡張が進められている。
- ・湾岸地域相互の拠点やふ頭間の連絡、内陸とのアクセス強化が必要。
- ・横浜ベイブリッジ(一般部)の開通後、コンテナ車両の利用が多く、横浜港の経済活動を支援(横浜港に関わる経済効果は、横浜市全体の約3割を占める)
- ・社会・経済情勢の変化により事業の緊急性が高まっていること及び本牧・根岸区間の計画の進捗により事業費増加が見込まれることを踏まえ、事業再評価を行う。



本牧ふ頭再整備事業・南本牧ふ頭

完成年次：

本牧ふ頭：平成20年代後半

南本牧ふ頭：平成24年MC-3、平成27年MC-4

事業規模：10,140万t、400万TEU(横浜港全体)
(現況(H20)：本牧ふ頭：3,135万t、200万TEU

南本牧ふ頭：1,440万t、108万TEU

【横浜港配置計画】 横浜港全体：9,171万t、348万TEU)



出典：横浜市港湾局HP

出典：横浜市港湾局HP

横浜港と地域経済 ～経済効果調査の結果から見た横浜港の役割～

横浜港の経済効果

横浜港に関わる各種産業が地域経済にもたらす効果は、間接効果も含めると雇用創出効果(従業員数)、所得創出効果(粗付加価値額)ともに、**市全体の約3割**を占めています。(下表参照)
港湾本来の機能である荷役や運送事業などはもとより、それらに付随する様々な関連産業、さらには港というメーンや立地を活用したサービス産業等を含めた経済的効果は、358万市民が暮らす「国際都市ヨコハマ」に欠かせないものとなっています。

	(単位:人)		(単位:百万円)	
	雇用創出効果 (従業員数)	所得創出効果 (粗付加価値額)	所得創出効果 (内訳:雇用人所得)	
直接効果	物流機能 (海運・倉庫・港湾運送等)	69,520 5.2%	569,418 4.5%	343,670 5.4%
	生産機能 (鉄鋼・石油・輸送機械等)	94,616 7.0%	1,323,906 10.4%	420,913 6.6%
	生活文化機能 (臨海部の小売・飲食等)	73,141 5.4%	528,735 4.1%	294,465 4.7%
	小計	237,277 17.6%	2,422,059 19.0%	1,059,048 16.7%
間接効果	164,837 12.3%	1,366,254 10.7%	714,164 11.2%	
経済効果 (直接効果+間接効果)	402,114 29.9%	3,788,313 29.7%	1,773,212 27.9%	
市全体	1,345,586	12,762,654	6,351,217	

(この調査結果は一定の前処理に基づき産業連関分析を用いた推計値です。)

【世界に依存する国民生活】

- ・資源小国、貿易立国
- ・生活の安定、経済の発展には、安定した輸出入の確保が必要

出典：関東地方整備局港湾空港部HP

【スーパー中枢港湾】

- ・アジア主要港に対抗できる国際拠点港を形成するプロジェクト

H16.7 京浜港(東京港、横浜港)、伊勢港、阪神港を指定

出典：関東地方整備局港湾空港部HP

【国際海上コンテナターミナル】

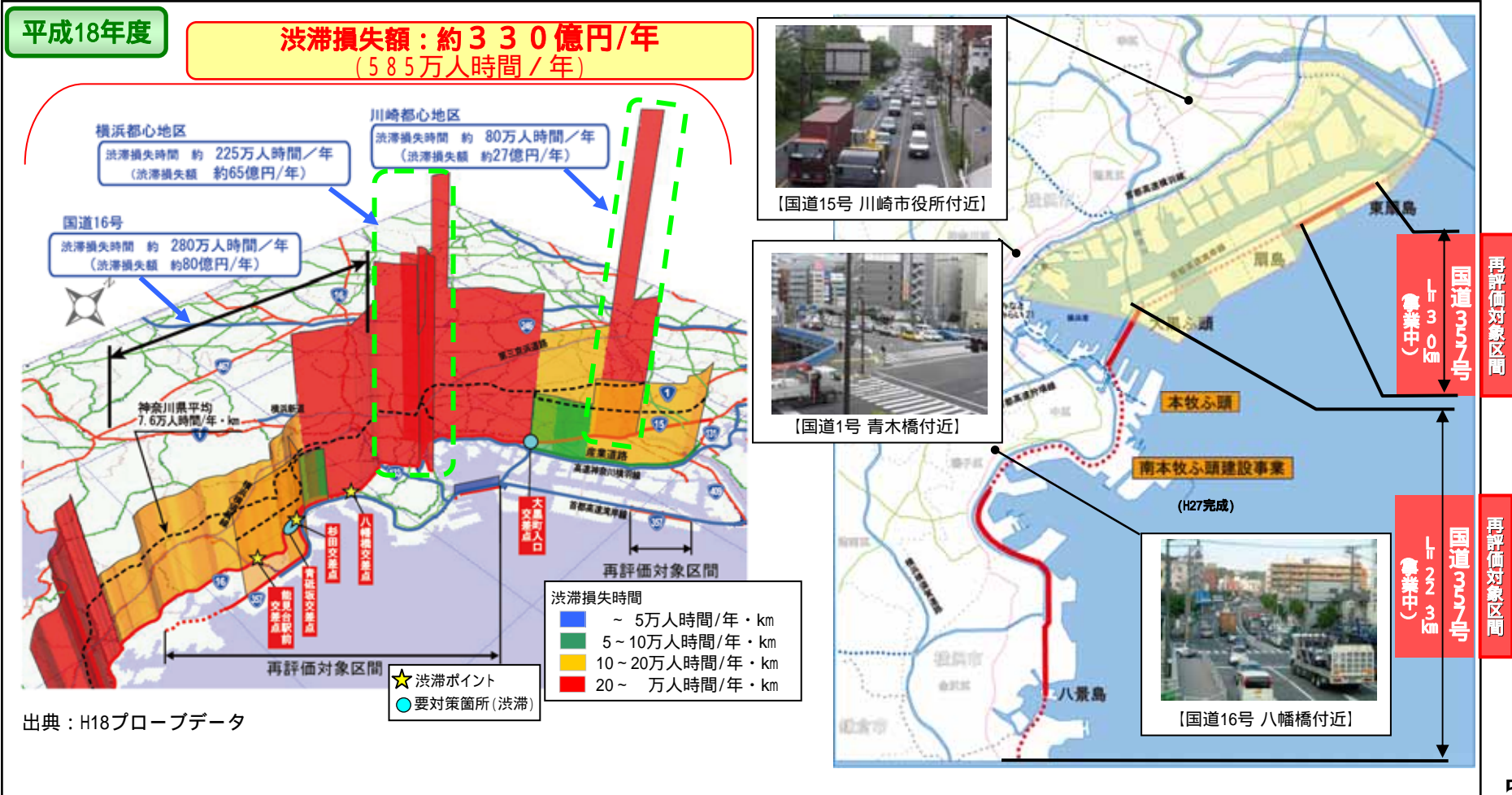
- ・南本牧ふ頭に大型コンテナ船に対応できる国内最大水深のコンテナターミナル
- H20.2 国際海上コンテナターミナル(MC-3)着工
- H24 MC-3完成予定

出典：関東地方整備局港湾空港部HP

4 - 1 . 事業の必要性に関する視点

(1) 内陸部の渋滞損失

- ・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)では渋滞が発生し、渋滞損失時間は全区間で神奈川県平均値を上回る。
- ・渋滞損失額は年間約330億円/年(585万人時間/年)。



4 - 2 . 事業の必要性に関する視点

(3) 港湾整備事業の支援

- ・南本牧ふ頭では、平成13年4月に第1期地区(MC - 1・2)が供用を開始。
- ・平成24年度の完成を目指したMC - 3が整備中であり、さらにMC - 4の供用も計画中であり、取扱い貨物量の増加に伴う交通需要が大幅に増加。
- ・国際規格コンテナ貨物需要の増加対応に向けた規格の高い道路による湾岸関連施設の接続が必要。



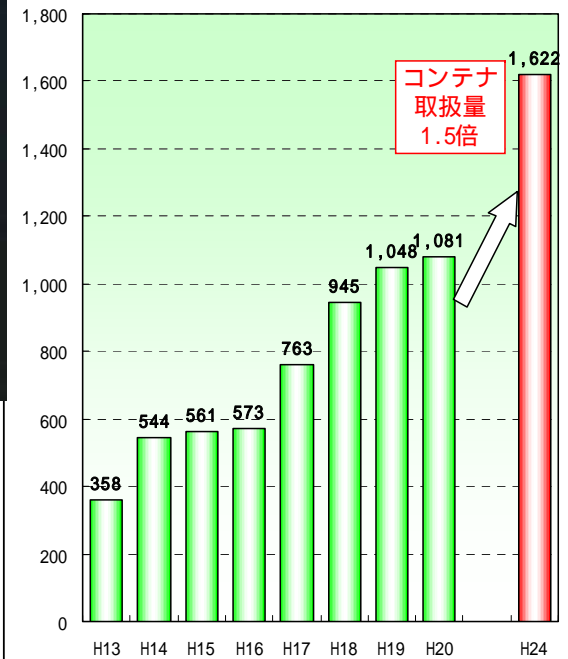
国土省 京浜港湾事務所広報「みなとけいひん」(第33号)より抜粋。



国道357号のミッシングリンク区間における現道市道迂回のためのクランクによる交通容量低下(道路規格の不足)

【国道16号八幡橋】

南本牧ふ頭コンテナ取扱量の伸び(単位:TEU)



H13 ~ H20は「横浜港の統計」

H24はMC3供用を見込み、

H20取扱量 × 3/2 と試算。

MC3
供用
予定

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 (B / C)
	4,241億円	817億円	182億円	5,240億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	2,681億円		135億円	2,816億円	

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 (B / C)
	2,237億円	300億円	54億円	2,591億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	856億円		93億円	949億円	

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21年度

6. 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

- ・用地取得率(面積ベース)は約8割であり残件の殆どは区分地上権であり、当該整備に理解があることから、用地取得の進捗が見込まれる。
- ・また、用地取得済の区間について、工事を推進する。
 - ・磯子区・夏島区間の関係機関協議、調査設計および改良工事を推進。
 - ・本牧・根岸区間の関係機関協議、設計、工事を推進。

		事業化																																				
		S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S60	S61	S62	S63	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22			
東扇島区間	用地																																					
	工事																																					
横浜ベイブリッジ区間	用地																																					
	工事																																					
本牧～磯子(本牧・根岸区間)	用地																																					
	工事																																					
磯子区・夏島区間	用地																																					
	工事																																					
進捗率(面積)						1%	1%	3%	5%	8%	11%	12%	14%	20%	65%	66%	67%	70%	70%	80%																		

7. 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。更にスーパー中樞港湾プロジェクト、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。
- ・国際競争力の強化のため、特定重要港湾等のアクセス整備が必要。
- ・費用対効果(B / C)は1.9である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率(面積ベース)は約8割で、残件の殆どは区分地上権であり、当該整備に理解があることから、用地取得の進捗が見込まれる。
- ・また、用地取得済の区間について、工事を推進する。
 - ・磯子区・夏島区間の関係機関協議、調査設計および改良工事を推進。
 - ・本牧・根岸区間の関係機関協議、設計、工事を推進。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・事業の必要性、重要性は高く、広域的なネットワーク整備を効率的に進める。