

(再評価)

資料3-5-①

関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成24年度第7回)

一般国道357号 東京湾岸道路(神奈川県区間)

平成24年12月26日

国土交通省 関東地方整備局

目次

1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画概要	2
3. 事業進捗の状況	4
4. 事業の必要性に関する視点	6
5. 費用対効果	10
6. 事業進捗の見込みの視点	13
7. 今後の対応方針(原案)	14

2. 事業の目的と計画概要

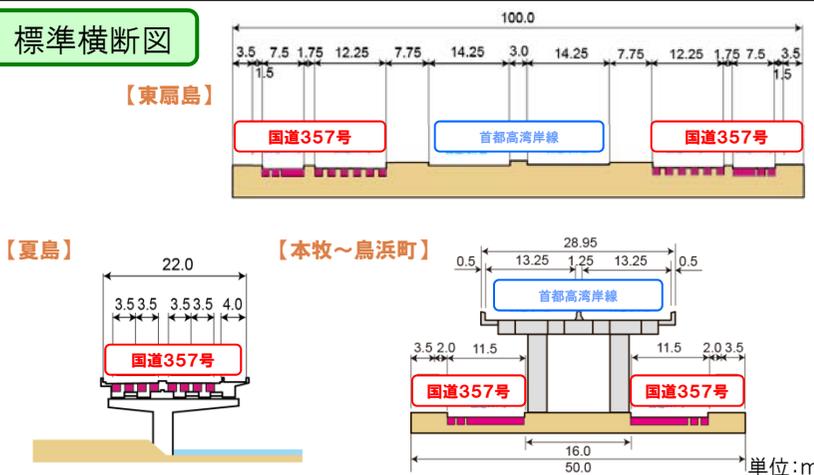
(1) 目的

- ・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	：自) 神奈川県川崎市川崎区東扇島 至) 神奈川県横須賀市夏島
計画延長	：25.3km
幅員	：22~100m
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
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	：11,100~63,800台/日

標準横断面



位置図



国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)延長 25.3 km
再評価対象区間 延長 3.0 km
再評価対象区間 延長 22.3 km

2. 事業の目的と計画概要

(3) 国道15号の交通特性

- ・東京湾岸道路(神奈川県区間)と並行する国道15号の交通特性は、周辺地域内に起終点のある内々交通が109百台/日(34%)。
- ・周辺地域内に起終点のある内外交通が174百台/日(55%)、周辺地域を通過する交通が35百台/日(11%)占めている。

国道15号の主な利用OD(国道15号を利用する交通の結びつき)

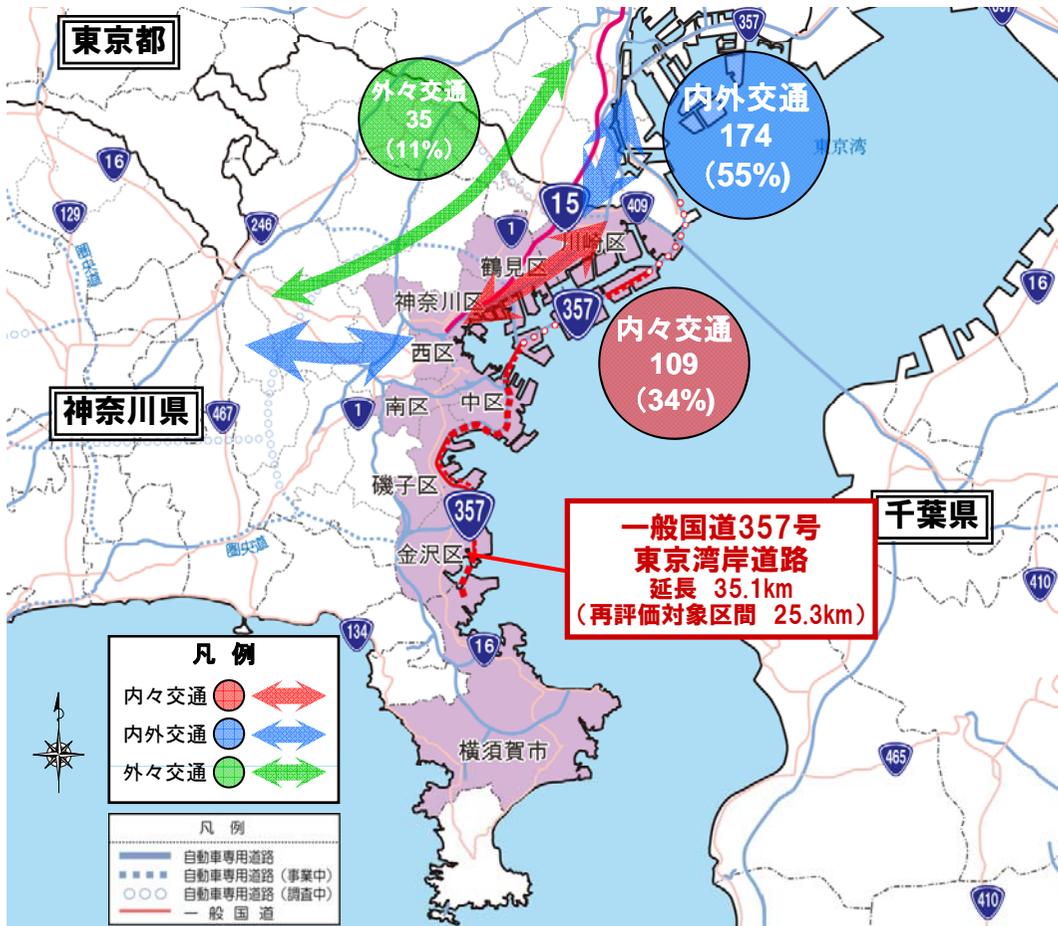


表 国道15号の交通特性

OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	109	34%
周辺地域とその他の地域(内外)	174	55%
周辺地域⇄神奈川県	60	19%
周辺地域⇄東京特別区	73	23%
周辺地域⇄その他県	41	13%
通過交通(外々)	35	11%
合計	318	100%

内々交通が34%

内外交通が55%

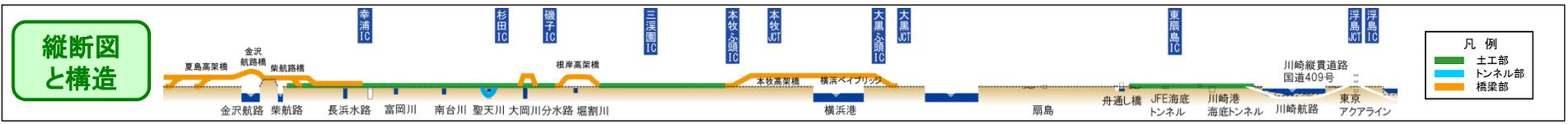
外々交通が11%

※周辺地域は、当該事業が通過する川崎市川崎区、横浜市鶴見区、中区、磯子区、金沢区、横須賀市、および隣接する横浜市神奈川区、西区、南区
 ※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出
 ※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。

3. 事業進捗の状況

(1) 事業の経緯

S52年度	都市計画決定(川崎市川崎区浮島～横浜市金沢区)	S63年度	都市計画決定(横浜市金沢区～横須賀市夏島町)
S52年度～	事業化	H5年度	柴航路橋供用(4車線)
S53年度～	工事着手	H6年度	東扇島地区供用(暫定2車線)
S55年度	磯子～夏島区間一部暫定供用	H11～13年度	磯子～夏島区間(磯子地区)供用(暫定4車線)
S56年～	用地取得着手	H16年度	横浜ベイブリッジ供用(暫定2車線)
S62年度	磯子～夏島区間(金沢地区)供用(暫定4車線)	H23年度	磯子～夏島区間(福浦地区)供用(4車線)



S63年度都市計画決定		S52年度都市計画決定					S54年度事業化		未事業化	
H元年度事業化		S52年度事業化		S58年度事業化			H6年度暫定2車線		未事業化	
夏島高架橋	金沢航路橋	H5年度福浦地区H24.3 4車線	H11～13年度暫定4車線	根岸高架橋	本牧高架橋	H16年度暫定2車線	横浜ベイブリッジ			

凡例
 事業中
 供用
 未事業化
 ()内は計画車線数に対する供用車線数

3. 事業進捗の状況

(2) 周辺状況

- ・東京湾岸道路(神奈川県区間)は、首都高速道路湾岸線と並行し、国際コンテナ戦略港湾に選定された横浜港や川崎港を通過している。
- ・沿線周辺には、工業団地や商業施設、観光施設、物流施設などさまざまな施設が立地している。



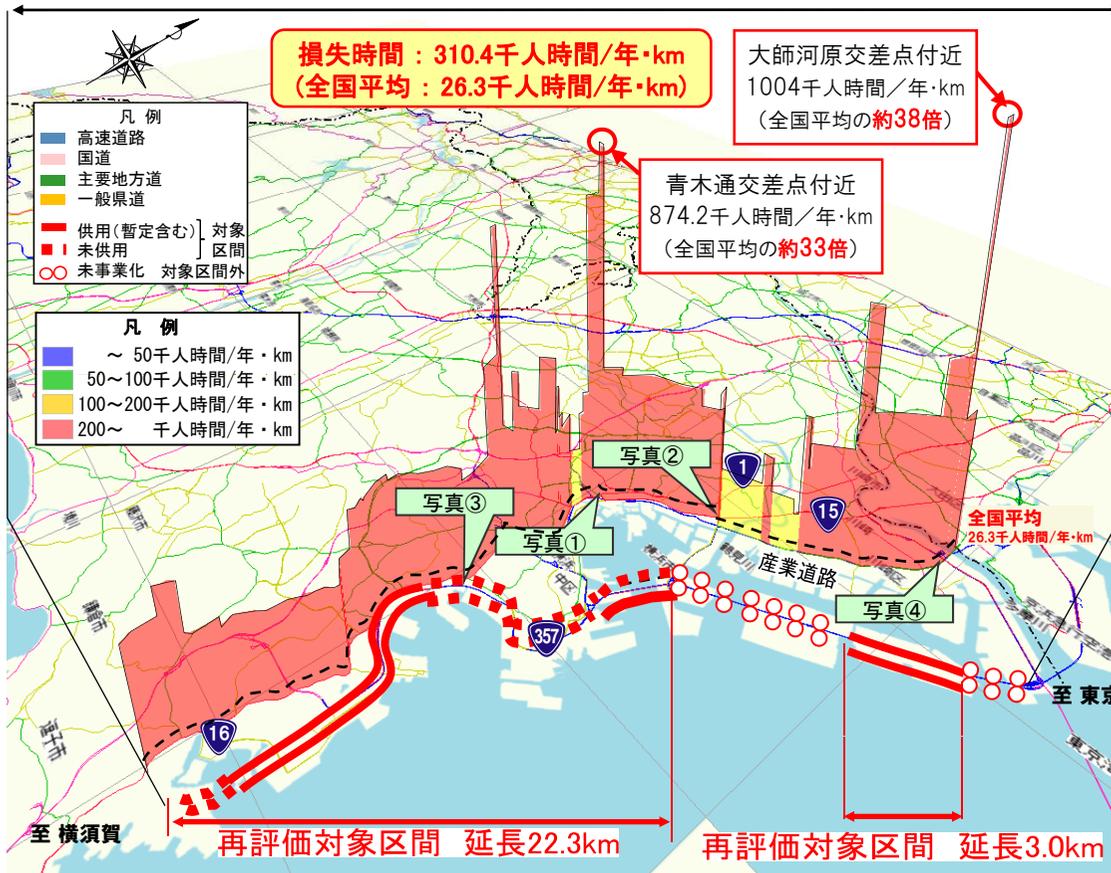
4. 事業の必要性に関する視点

(1) 内陸部の渋滞状況

- ・横浜・川崎市内の国道357号に並行する主要幹線道路(国道1号、15号、16号、産業道路)の損失時間は、310.4千人時間/年・kmと全国平均(約26.3千人時間/年・km)の約12倍。
- ・国道357号の整備により、内陸部の交通が臨海部に転換され、内陸部の混雑緩和が見込まれる。

渋滞発生状況

国道357号 東京湾岸道路(神奈川県区間)延長35.1km 再評価対象区間 延長25.3km



現地の状況



写真①: 国道1号
青木通交差点付近
撮影: H24.10



写真②: 国道15号
大黒町入口交差点付近
撮影: H24.10



写真③: 国道16号
八幡橋交差点付近
撮影: H24.8



写真④: 産業道路
大師河原交差点付近
撮影: H24.9

4. 事業の必要性に関する視点

(2) 地域開発の強化

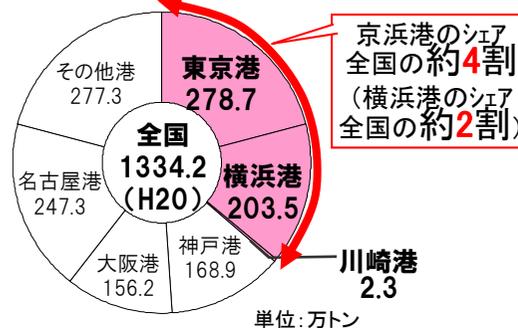
- ・国道357号が通過する東京湾臨海部では、都市再生プロジェクトである「東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備」や「羽田空港の再拡張事業」、国際コンテナ戦略港湾である京浜港のコンテナターミナルの整備や京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区などの地域開発が進行中。
- ・今後、地域開発の進展により、湾岸地域のヒトの移動やモノの輸送の増加が見込まれる。
- ・国道357号の整備により、道路、空港、港湾等の連携による交通・物流ネットワークの構築が推進され、地域開発の強化が図られる。また、災害時には防災拠点とのアクセスを確保するとともに、内陸部の交通の代替路線としてリタンダンシーが確保されることが期待される。

東京湾岸道路周辺の大規模プロジェクト

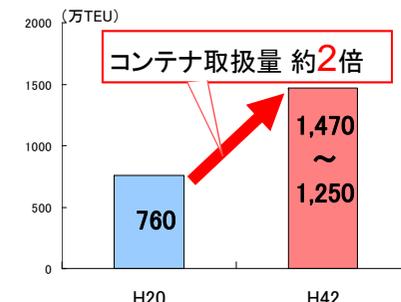


京浜港における現状と取扱貨物量の伸び

■全国港湾別コンテナ取扱量(H20)



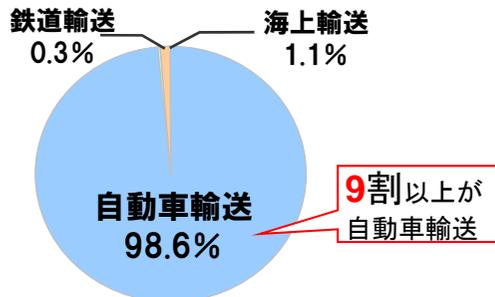
■京浜港の外内貿コンテナ目標取扱貨物量



資料: 京浜港の総合的な計画 (H23.9) (横浜市、東京都及び川崎市)

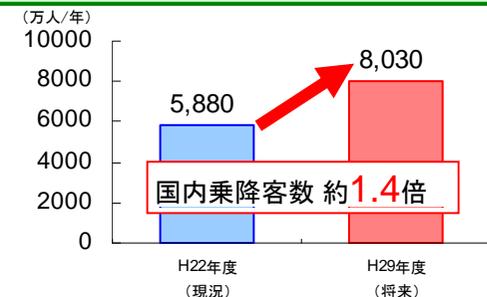
資料: 平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書(国土交通省)

■京浜港コンテナ貨物の国内運送手段



資料: 各税関別のH20物流動向調査結果を基に作成 (国土交通省)

羽田空港の国内乗降客数の伸び



出典: 現況: 国土交通省 暦年・年度別空港管理状況調査
将来: 国土交通省関東地方整備局 東京空港整備事務所 東京国際空港(羽田空港)再拡張事業の概要

4. 事業の必要性に関する視点

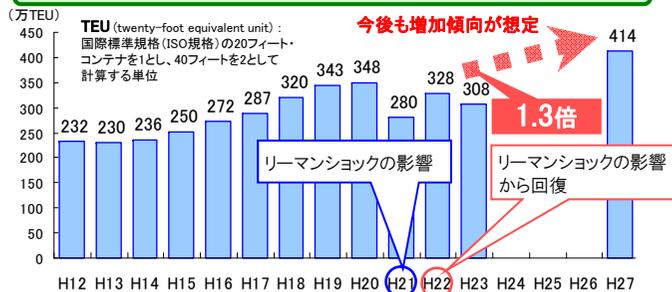
(3) 港湾整備事業の支援

- ・国道357号が通過する東京湾臨海部には大型貨物車の搬出入の多い物流施設が多数立地している。
- ・今後、横浜港における海上コンテナ貨物量はさらに増加し、平成27年には平成22年の1.3倍と想定。
- ・南本牧ふ頭では、平成26年春の供用を目指したMC-3地区が整備中であり、MC-4地区の供用も計画
中。このため、取扱貨物量の増加に伴う交通需要の増加が見込まれる。
- ・国道357号の整備により、横浜港や川崎港の経済活動の支援や物流の効率化が期待される。

大型貨物車の発生集中が多い物流施設



横浜港における海上コンテナ貨物量の推移



出典: H23横浜港湾統計(横浜市)

横浜港 南本牧ふ頭の状況



出典: 横浜市ホームページの写真を元に作成

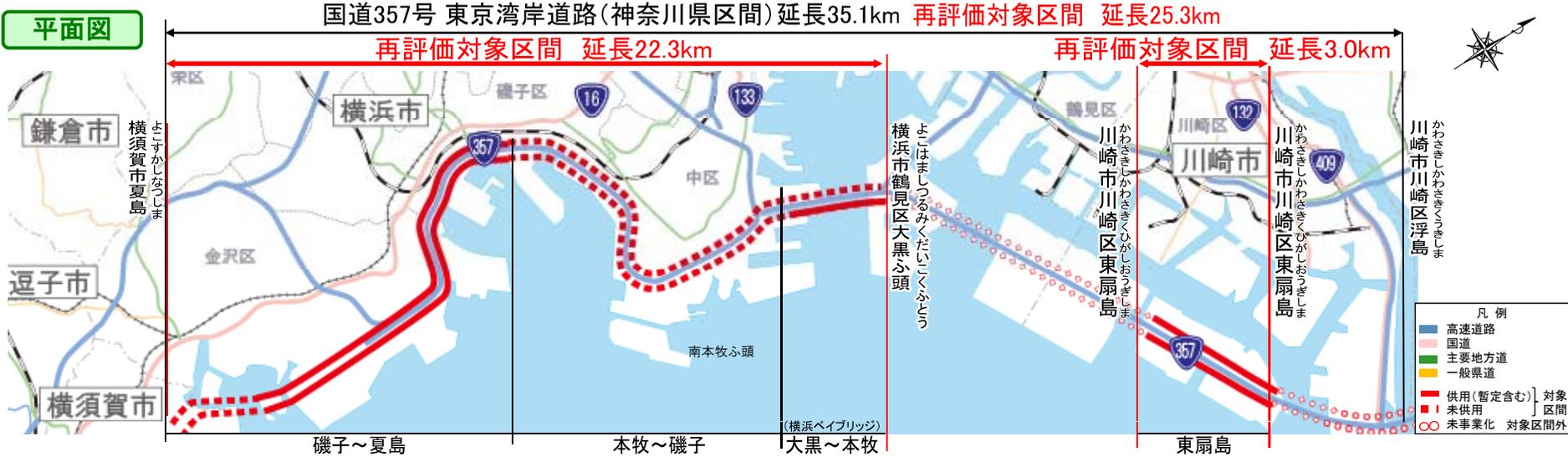
ミッシングリンク区間の交通状況



4. 事業の必要性に関する視点

(4) 残事業の概要

- ・平成24年3月末時点で、用地取得率は約92%。
- ・現在、本牧地区において調査設計及び用地取得、根岸地区において橋梁工事を推進中。
- ・その後、完成供用を目指して各区间における整備を推進する。



	金沢航路	柴航路	長浜水路	富岡川	南台川	聖天川	大岡川 分水路	堀割川	横浜港	横浜港	舟通し橋	川崎航路	
前回評価時 H21	夏島 高架橋 (0/4)	金沢 航路橋 (0/4)	H5年度 柴航路橋 完成 4車線 (4/4)	福浦地区 暫定2車線 (2/8)	磯子・鳥浜地区 H11～13年度 暫定4車線 (4/6)		根岸 高架橋 (0/4)		本牧 高架橋 (0/6)	H16年度 暫定2車線(2/6) 横浜ベイブリッジ	未事業化	H6年度 暫定2車線(2/10)	未事業化
	用地												
今回評価時 H24	夏島 高架橋 (0/4)	金沢 航路橋 (0/4)	H5年度 柴航路橋 完成 4車線 (4/4)	福浦地区 完成4車 (4/8)	磯子・鳥浜地区 H11～13年度 暫定4車線 (4/6)		根岸 高架橋 (0/4)		本牧 高架橋 (0/6)	H16年度 暫定2車線(2/6) 横浜ベイブリッジ	未事業化	H6年度 暫定2車線(2/10)	未事業化
	用地												
前回評価時以降の 進捗状況				福浦地区 H24.3供用									

凡例

- 供用済
- 工事・取得中
- 未着手

()内は計画車線数に
対する供用車線数

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。

(1) 計算条件

【参考：前回再評価（H21）】

・ 基準年次	: 平成24年度	平成21年度
・ 供用予定年次	: 平成33年度	平成33年度
・ 分析対象期間	: 供用後50年間	供用後50年間
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	平成17年度道路交通センサス
・ 交通量の推計時点	: 平成42年度	平成42年度
・ 計画交通量	: 11,100~63,800 (台/日)	27,000~59,500 (台/日)
・ 総便益	: 4,460億円	5,240億円
・ 事業費	: 約2,300億円	約2,300億円
・ B/C	: 1.5	1.8

5. 費用対効果

(2) 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)
	4,002億円	359億円	99億円	4,460億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	2,919億円		134億円	3,053億円	
					1.5

(3) 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)
	1,701億円	124億円	32億円	1,857億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	889億円		78億円	966億円	
					1.9

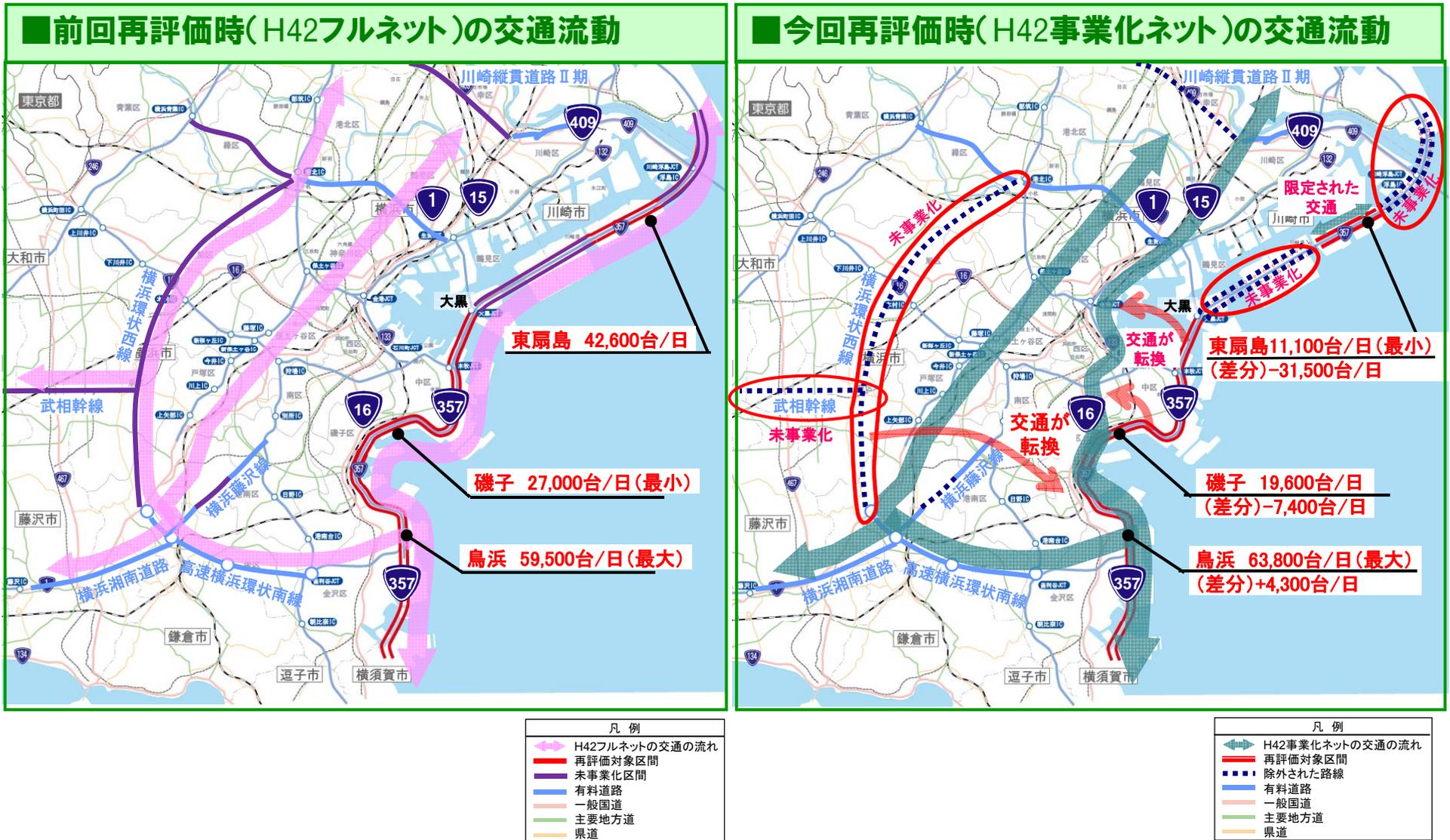
注1)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注2)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。

基準年：平成24年度

5. 費用対効果

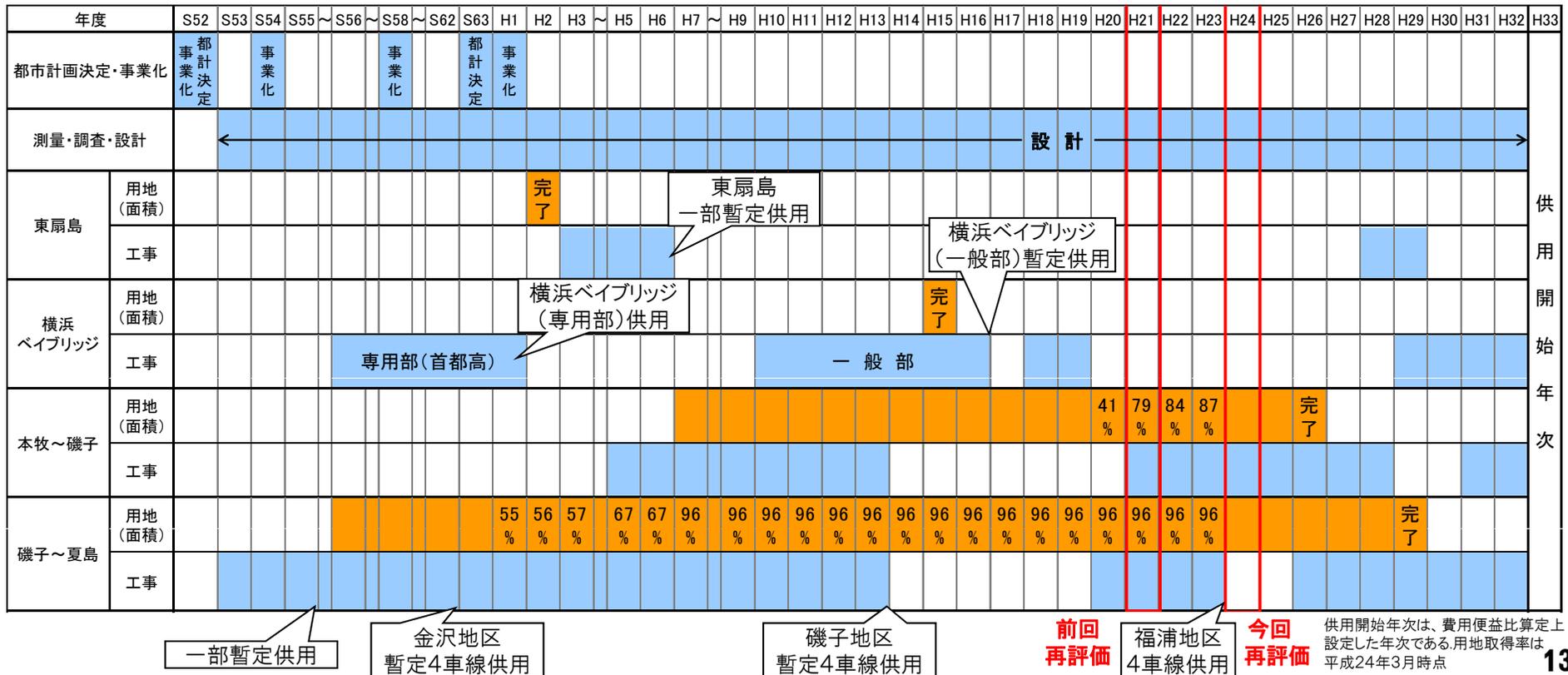
(4) 計画交通量の変化要因



6. 事業進捗の見込みの視点

- ・昭和52年度に川崎市川崎区浮島～横浜市金沢区まで都市計画決定および事業化。横浜市金沢区～横須賀市夏島町は昭和63年度に都市計画決定。
- ・用地取得率(面積ベース)は約92%で、残件のほとんどは区分地上権及び関係機関の土地であり、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。
- ・昭和55年度の磯子～夏島区間の一部暫定供用を皮切りに、現在、延長14.4kmで暫定供用済み。
- ・現在、本牧～磯子区間の調査設計及び用地取得、橋梁上・下部工、改良工事を実施。その後、完成供用を目指し、残事業を推進。

■事業の計画から完成までの流れ



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号の整備により、内陸部の交通が臨海部に転換され、内陸部の混雑緩和が見込まれる。
- ・東京湾臨海部では、都市再生プロジェクトや羽田空港の再拡張、国際コンテナ戦略港湾の京浜港のコンテナターミナルの整備、京浜臨海部ライフインベーション国際戦略総合特区など地域開発が進行中。国道357号は道路・空港・港湾の連携による交通・物流ネットワークを形成し、地域開発の強化が図られる。
- ・横浜港の南本牧地区で国際海上コンテナターミナルを整備中。今後、取扱貨物量の増加に伴う交通需要の増加が見込まれ、国道357号の整備により、横浜港や川崎港の経済活動の支援や物流の効率化が期待される。また、災害時には防災拠点とのアクセスを確保するとともに、内陸部の交通の代替路線としてリタンダンシーが確保されることが期待される。
- ・費用対効果(B/C)は1.5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92%で、残件のほとんどは区分地上権及び関係機関の土地であり、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。
- ・昭和55年度の磯子～夏島区間の一部暫定供用を皮切りに、現在、延長14.4kmで暫定供用済み。
- ・今後は、南本牧地区のコンテナターミナル整備にあわせて、本牧地区の橋梁工事を実施。その後、完成供用を目指し、残事業を推進。

(3) 都道府県・政令市からの意見

■神奈川県知事

- ・一般国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)は、国際コンテナ戦略港湾に指定された京浜港や国際化された羽田空港、基幹的広域防災拠点を結ぶ重要な路線です。
- ・また、京浜臨海部ライフインベーション国際戦略総合特区が平成23年12月に指定され、この特区制度を活用して、京浜臨海部に国際戦略拠点の整備を図るためにも、併せて戦略的に都市・交通インフラ整備を進めていく必要があります。
- ・このため、一般国道357号の整備は、一般国道1号、15号、16号及び産業道路(県道6号:東京大師横浜)の混雑緩和だけでなく、我が国の国際競争力の強化につながることも期待されるため、引き続き、本事業を強力に推進し、整備促進を図るとともに、東京湾岸連携軸の強化のため、未事業化区間の早期事業化及び横須賀市夏島以南の計画の促進をお願いします。
(次頁に続く)

7. 今後の対応方針(原案)

(3) 都道府県・政令市からの意見

■ 横浜市長

- ・本路線は、本市臨海部を南北に連絡し、本市の道路ネットワークの骨格を形成する幹線道路です。
- ・本路線の整備は、並行する一般道路の混雑緩和やそれに伴う環境負荷の低減とともに、京浜三港の連携強化をはじめ臨海部の物流輸送の効率化に寄与するものと期待されております。中でも、現在事業中の本牧・根岸地区は、地域と地元経済界が一体となって早期整備を要望してきた路線でもあります。
- ・こうしたことから、本事業については本市としても必要性が高く、特に現在事業中の本牧・根岸地区については早期完成が図られるよう、事業の促進をお願いします。また、大黒ふ頭以北及び八景島以南の未整備区間の早期整備をお願いします。

■ 川崎市長

- ・一般国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)は、首都圏の広域幹線道路として位置付けられており、羽田空港が24時間国際拠点空港化され、東アジアのハブポートを目指す京浜港の連携強化が進む中で、首都圏の国際競争力強化を図るために、空港、港湾の連携軸として重要な路線です。
- ・また、本市臨海部全体の活性化や大規模災害時における交通・物流機能の確保の観点及び、内陸部から湾岸部への交通誘導や臨海部各地区へのアクセス改善による交通機能の確保の観点からも整備が必要です。
- ・事業中区間の整備にあたっては、広域的なネットワークを視野に入れ、計画的な事業推進が図れる取組方策の検討をお願いします。
- ・なお、整備による効果は、川崎市に止まらず首都圏全体の広範囲におよび、ひいては日本の活力向上に繋がることから、事業実施にあたっては地方自治体の負担が軽減される措置の検討を求めます。

(4) 対応方針(原案)

・事業継続

- ・東京湾岸道路の整備は、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の観点から事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。