

(再評価)

資料 2 - 2 - ①

平成 27 年度 第 7 回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道357号 東京湾岸道路

- ・神奈川県区間
- ・東京都区間

平成28年1月15日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

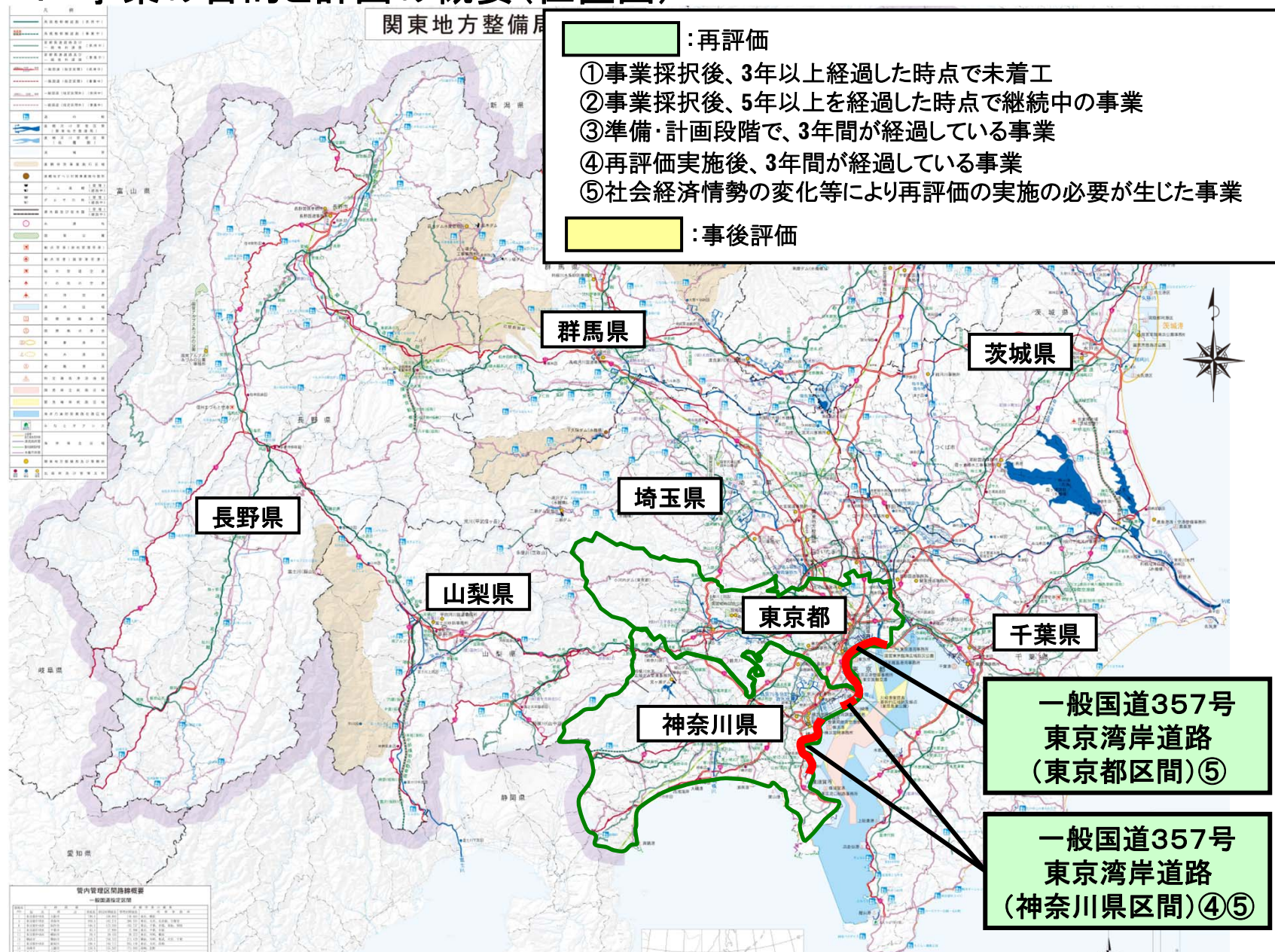
1. 事業の概要(全体)	1
(神奈川県区間)	
1. 事業の概要	23
2. 事業の進捗状況	24
3. 事業の評価	25
4. 事業の見込み等	27
(東京都区間)	
1. 事業の概要	29
2. 事業の進捗状況	30
3. 事業の評価	31
4. 事業の見込み等	33
5. 関連自治体等の意見	37
6. 今後の対応方針(原案)	39

一般国道357号 東京湾岸道路

1. 事業の概要(全体)

1. 事業の概要(全体)

(1)－1 事業の目的と計画の概要(位置図)



1. 事業の概要(全体)

(1)－2 国道357号東京湾岸道路の概要

- ・国道357号東京湾岸道路は、横須賀市から横浜市、川崎市、東京都、千葉市美浜区に至る延長約80kmで海岸沿いに主として埋立地を利用した道路。
- ・湾岸地域に立地する諸都市、空港や港湾等の国際的業務機能をはじめとする物流拠点やオフィス、レジャー施設等、さまざまな都市機能の効率的な交流と効果的な連携を図る道路。

計画の概要

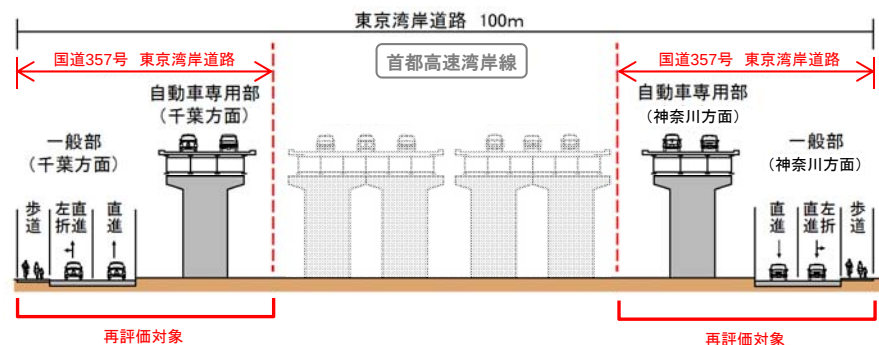
区 間 : かながわけん よこすかし なつしまちょう
神奈川県横須賀市夏島町 ～
ちばけんちばしみはまく
千葉県千葉市美浜区

延長 : 延長79.8km

車線数 : 4～8車線

横断図

(専用部・一般部並行箇所)



平面図



1. 事業の概要(全体)

(1)－3 事業の目的と計画の概要(神奈川県区間の交通特性)

- ・当該事業区間の交通特性は、周辺地域内に起終点のある内々交通が50%。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が50%、周辺地域を通過する外々交通が0%。

国道357号の交通特性(国道357号(神奈川県区間)を利用する交通の結びつき)

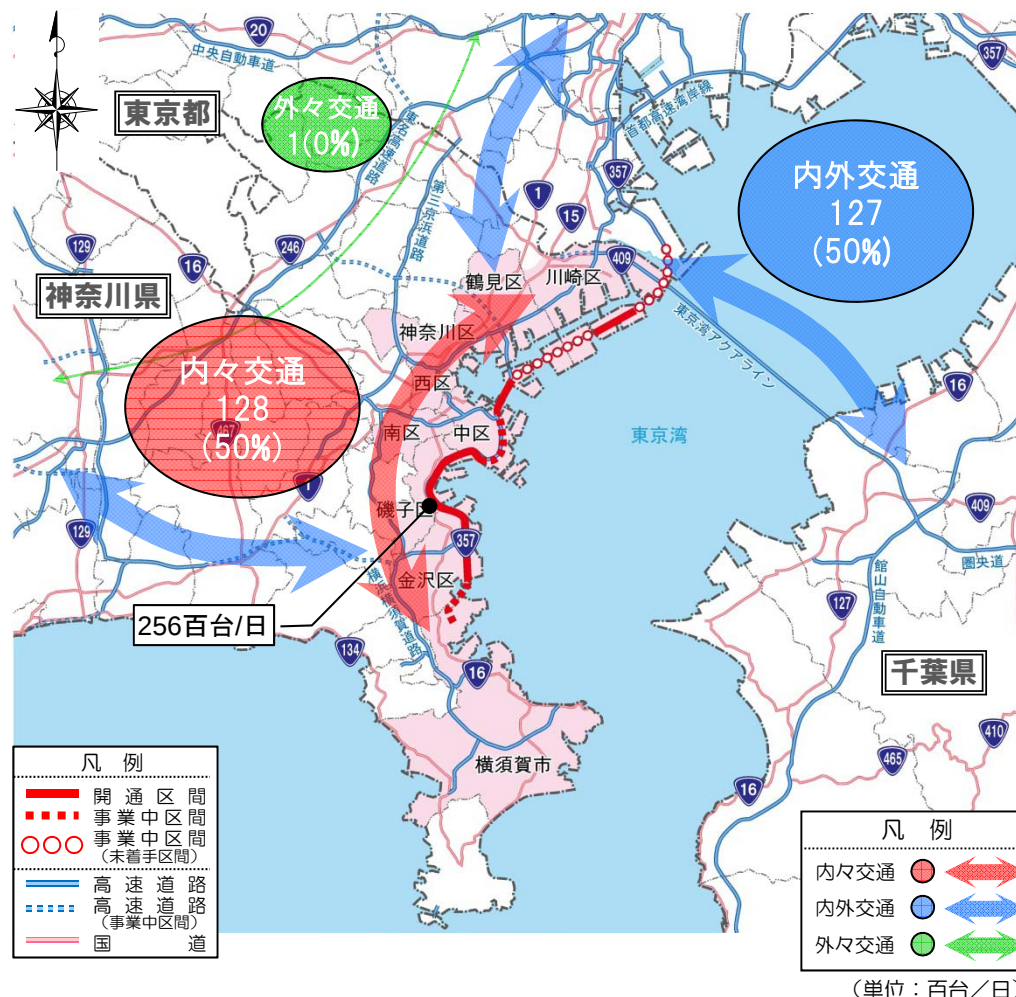


表 国道357号(神奈川県区間)のOD内訳

OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	128	50%
周辺地域とその他の地域(内外)	127	50%
周辺地域⇄神奈川県	83	32%
周辺地域⇄東京特別区	24	9%
周辺地域⇄他県	20	8%
通過交通(外々)	1	0%
合計	256	100%

内々交通が50%

内外交通が50%

外々交通が0%

※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。

1. 事業の概要(全体)

(1)－4 事業の目的と計画の概要(東京都区間の交通特性)

- ・当該事業区間の交通特性は、周辺地域内に起終点のある内々交通が23%。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が46%、周辺地域を通過する外々交通が31%。

国道357号の交通特性(国道357号(東京都区間)を利用する交通の結びつき)

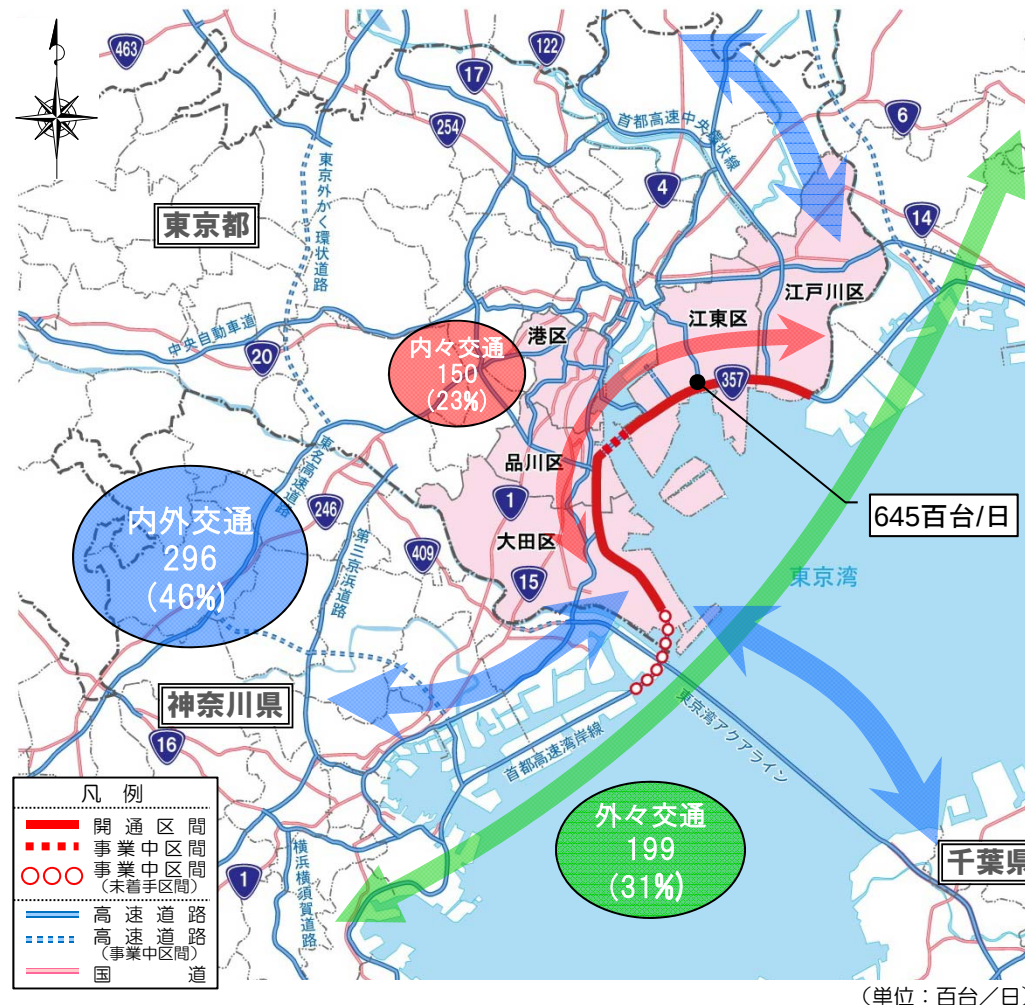
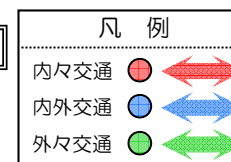


表 国道357号(東京都区間)のOD内訳

OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	150	23%
周辺地域とその他地域(内外)	296	46%
周辺地域⇄東京都	81	13%
周辺地域⇄その他	215	33%
通過交通(外々)	199	31%
合計	645	100%

※周辺地域とは、大田区、品川区、港区、江東区、江戸川区
 ※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

内々交通が23%
 内外交通が46%
 外々交通が31%



1. 事業の概要(全体)

(1)ー5 事業の目的と計画の概要(神奈川県区間の周辺の状況)

- ・国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)は、横浜港・川崎港を通過。
- ・沿線周辺には、工業団地や商業施設、観光施設、物流施設等さまざまな施設が立地。



至三浦 出典：工業団地：神奈川県企業誘致促進協議会「かながわ産業立地情報」
商業施設：全国大型小売店総覧2012(週刊東洋経済)
観光施設：平成25年30万人以上の年間入込客数の観光施設(横浜開港関連を除く)
(神奈川県)※八景島については、平成24年調査による

周辺の状況

①八景島周辺



②三井アウトレットパーク周辺



③根岸湾臨海工業地帯周辺



④本牧ふ頭周辺



⑤横浜ベイブリッジ周辺



⑥浮島JCT周辺

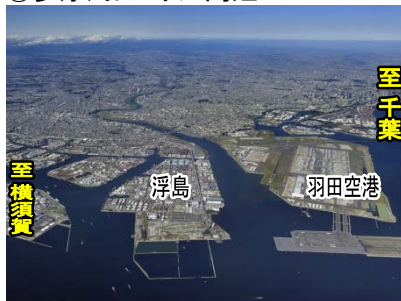


1. 事業の概要(全体)

(1)－6 事業の目的と計画の概要(東京都区間の周辺の状況)

- ・国道357号東京湾岸道路(東京都区間)は、羽田空港・東京港を通過。
- ・沿線周辺には、物流施設や工場のほか、集客力の高い商業施設や観光施設が多く立地。

①多摩川トンネル周辺



②羽田空港周辺



③京浜島地区周辺



④大井地区周辺



⑤東京港トンネル周辺



⑥お台場周辺



⑦新木場(荒川渡河部)周辺



1. 事業の概要(全体)

(3)-1 事業の経緯(神奈川県区間)

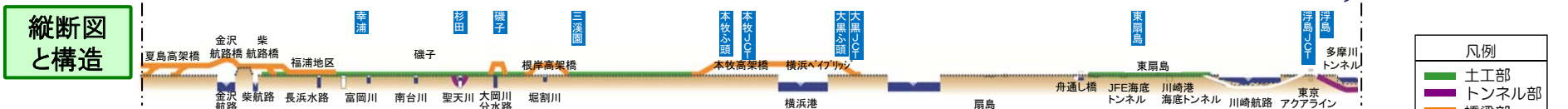
昭和52年度	:都市計画決定(川崎市川崎区浮島町～横浜市金沢区八景島)	平成5年度	:柴航路橋供用(4車線)
昭和52年度～元年度	:事業化(川崎市川崎区浮島町～横須賀市夏島町)	平成6年度	:東扇島地区供用(2車線)
昭和53年度～	:工事着手	平成11～13年度	:磯子～夏島町区間(磯子地区)供用(4車線)
昭和55年度	:磯子～夏島町区間一部供用	平成16年度	:横浜ベイブリッジ供用(2車線)
昭和56年度～	:用地取得着手	平成23年度	:磯子～夏島町区間(福浦地区)供用(4車線)
昭和62年度	:磯子～夏島町区間(金沢地区)供用(4車線)	平成25年度	:本牧～磯子区間(根岸地区)供用(4車線)
昭和63年度	:都市計画決定(横浜市金沢区八景島～横須賀市夏島町)	平成27年度	:本牧地区供用予定(2車線)

昭和52年度	:都市計画決定(川崎市川崎区浮島町～横浜市金沢区八景島)	平成5年度	:柴航路橋供用(4車線)
昭和52年度～元年度	:事業化(川崎市川崎区浮島町～横須賀市夏島町)	平成6年度	:東扇島地区供用(2車線)
昭和53年度～	:工事着手	平成11～13年度	:磯子～夏島町区間(磯子地区)供用(4車線)
昭和55年度	:磯子～夏島町区間一部供用	平成16年度	:横浜ベイブリッジ供用(2車線)
昭和56年度～	:用地取得着手	平成23年度	:磯子～夏島町区間(福浦地区)供用(4車線)
昭和62年度	:磯子～夏島町区間(金沢地区)供用(4車線)	平成25年度	:本牧～磯子区間(根岸地区)供用(4車線)
昭和63年度	:都市計画決定(横浜市金沢区八景島～横須賀市夏島町)	平成27年度	:本牧地区供用予定(2車線)

平面図



縦断図 と構造



国道部 (山側)	一般部	S55.3~H26.3 L=12.9km				L=2.4km					H6 L=3.0km						
	専用部	夏島 高架橋 L=1.2km	金沢 航路橋 L=1.1km	H5.4 L=1.1km	福浦地区 L=1.8km	本牧高架橋 L=1.9km		横浜ベイブリッジ L=2.2km	L=4.1km	L=2.3km	L=3.0km	L=2.0km	多摩川 トンネル L=1.4km				
首都高		H11.7				H13.10		H11.7		H1.9				H16.12			
国道部 (海側)	専用部	夏島 高架橋 L=1.2km	金沢 航路橋 L=1.1km	H5.4 L=1.1km	福浦地区 L=1.8km	本牧高架橋 L=1.9km		H16.4 L=2.2km				L=2.3km	L=3.0km	L=2.0km	=1.4km		
	一般部	S55.1~H26.3 L=12.9km				L=2.4km							H6 L=3.0km				

開通

事業中

事業中（未着手）

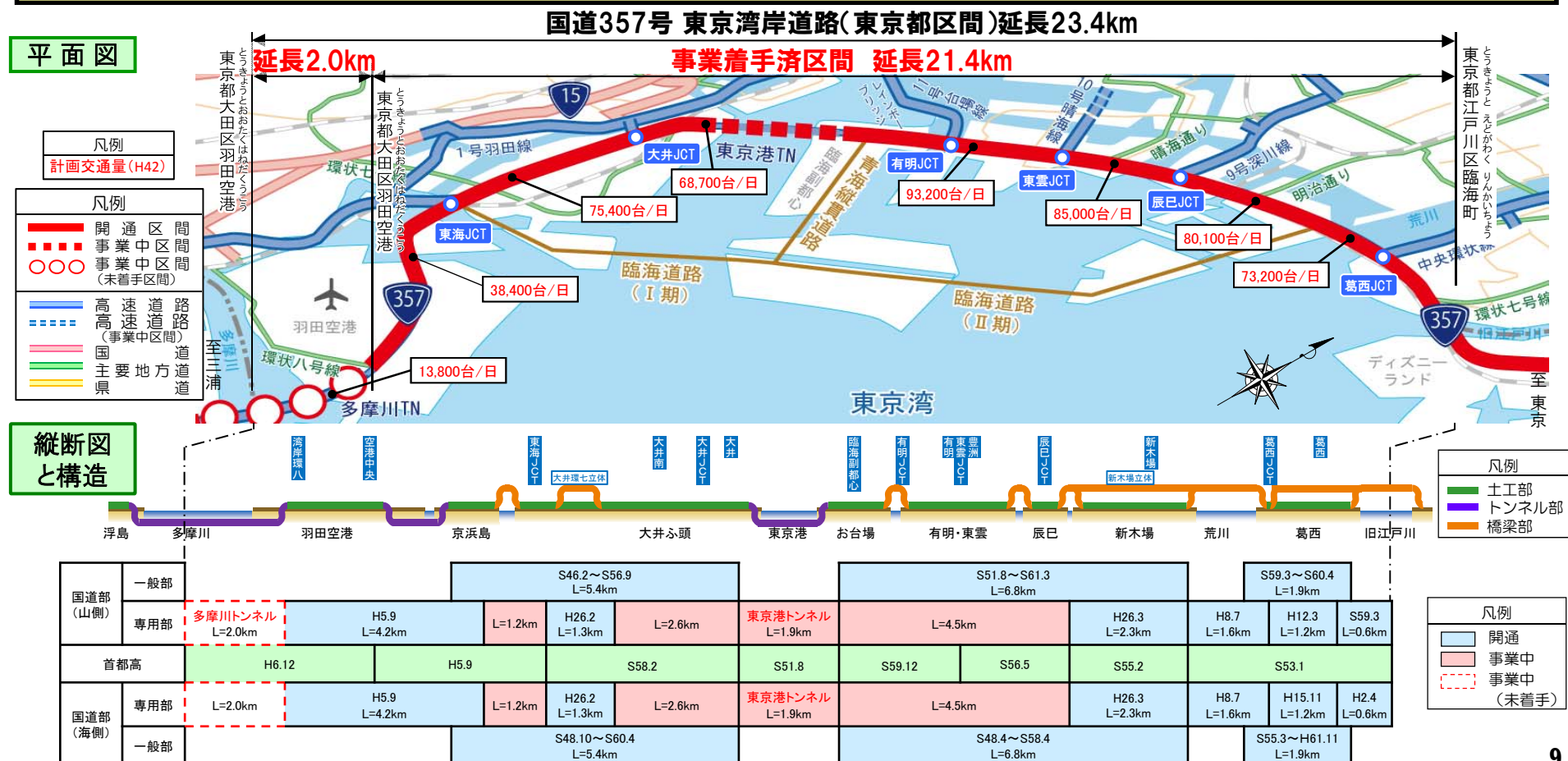
凡例	
	土工部
	トンネル部
	橋梁部

凡例	
	開通
	事業中
	事業中（未着手）

1. 事業の概要(全体)

(3)－2 事業の経緯(東京都区間)

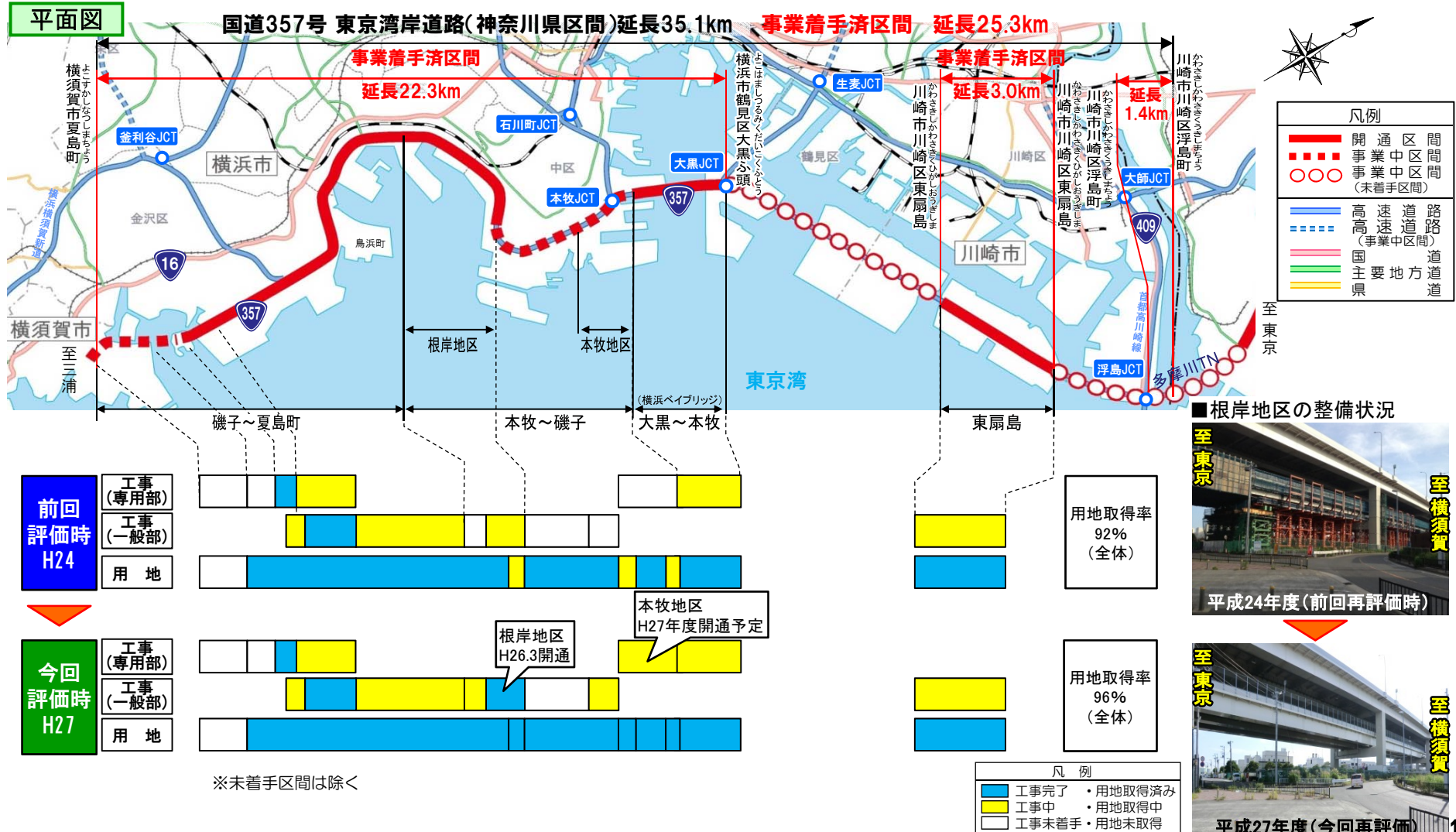
- 昭和43年度:事業化
- 昭和44年度:都市計画決定[江戸川区堀江町(千葉県境)～大田区平和島大井埠頭:L=16.1km]
- 昭和46年度:用地着手、工事着手
- 昭和52年度:都市計画決定[江戸川区堀江町(千葉県境)～大田区羽田空港(神奈川県境):L=23.35km]
- 平成25年度:大井環七立体 供用(4車線)、新木場立体 供用(4車線)
- 平成27年度:東京港トンネル(海側) 供用予定(2車線)
- 平成30年度:東京港トンネル(山側) 供用予定(2車線)



1. 事業の概要(全体)

(4)－1 残事業の概要(神奈川県区間)

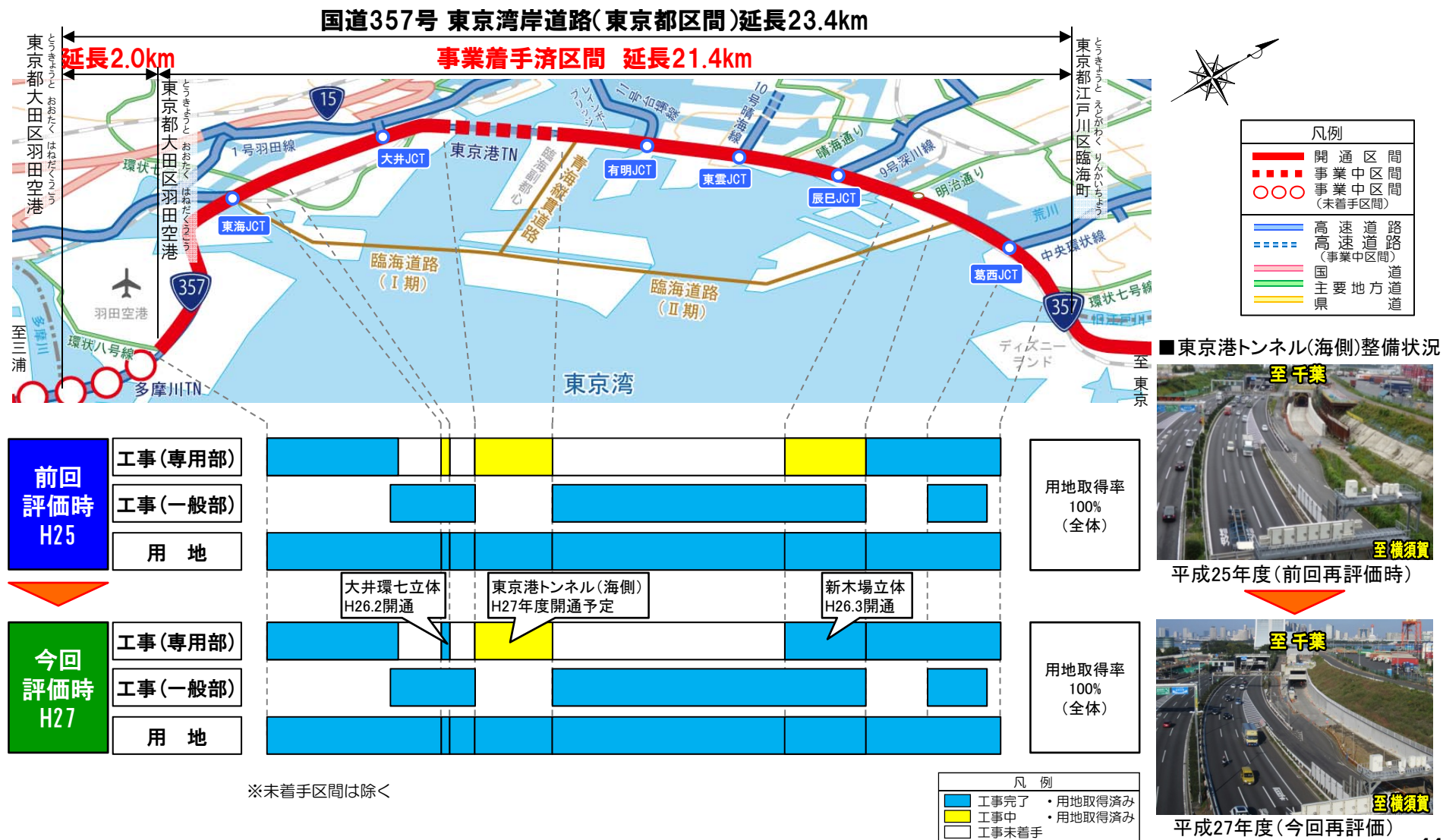
- ・平成27年6月末時点で、用地取得率は約96%。
- ・現在、本牧地区において調査設計及び橋梁上部工、改良工を推進中。
- ・その他の区間については、周辺の開発状況や交通状況を勘案しながら、調査等を推進。



1. 事業の概要(全体)

(4)－2 残事業の概要(東京都区間)

- ・東京港トンネル:現在、海側(西行き)トンネル工事及び山側(東行き)トンネル工事を推進中。
- ・多摩川トンネル:今年度内の事業着手に向けて、調査・設計を実施。

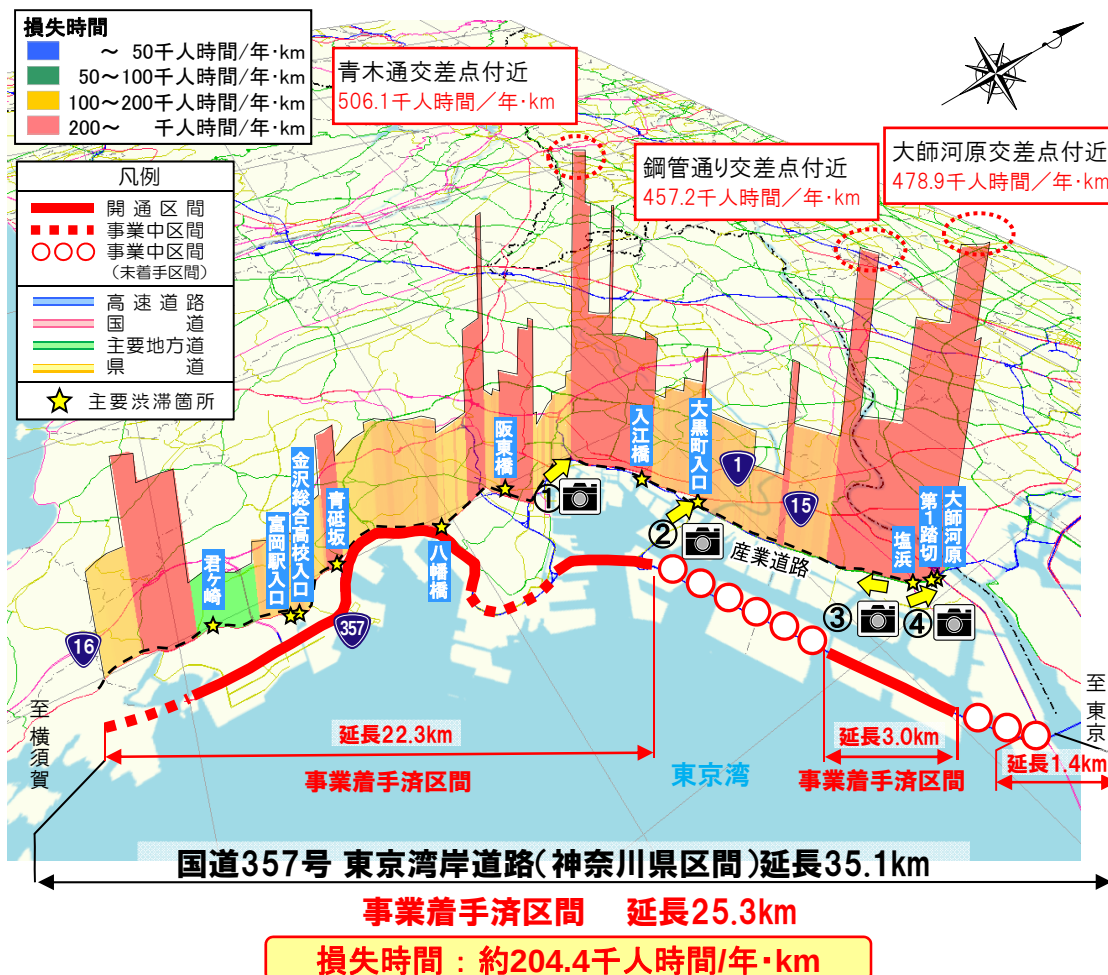


1. 事業の概要(全体)

(5)－1 事業の必要性(内陸部の渋滞緩和)

- ・国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)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、約204.4千人時間/年・km。
- ・国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)の整備により、内陸部の交通が臨海部に転換し、内陸部の混雑緩和が期待。

国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)に並行する主要幹線道路の渋滞発生状況



①国道1号
青木通交差点付近
(平成27年10月)



②産業道路
大黒町入口交差点付近
(平成27年10月)



③産業道路
浜町交差点付近
(平成27年10月)



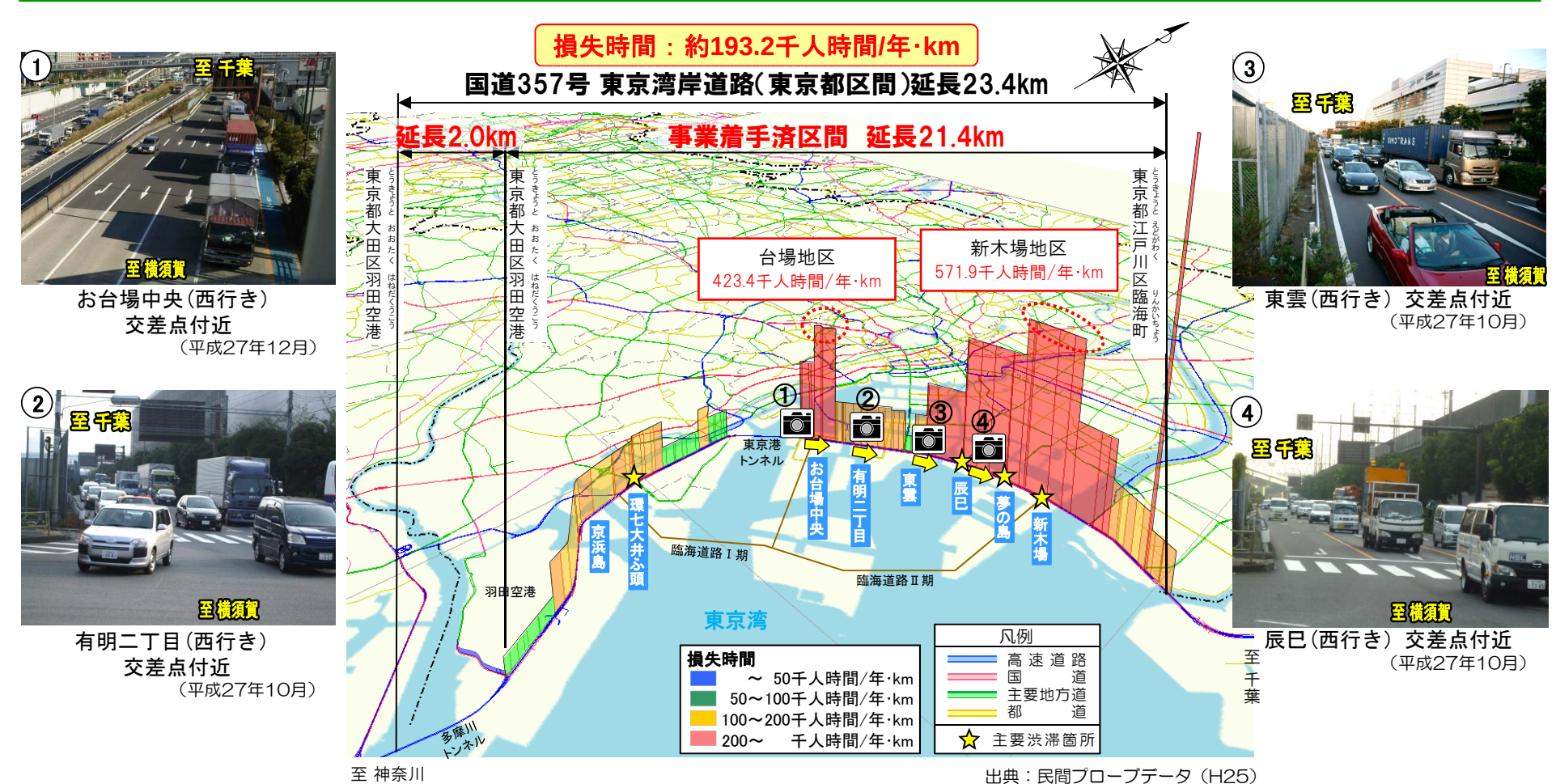
④産業道路
大師河原交差点付近
(平成27年10月)

1. 事業の概要(全体)

(5)－2 事業の必要性(国道357号の渋滞緩和)

- ・国道357号東京湾岸道路(東京都区間)の損失時間は、約193.2千人時間/年・km。
- ・国道357号東京湾岸道路(東京都区間)の整備により、専用部と一般部で機能分担が図られ、渋滞緩和が期待。

国道357号東京湾岸道路(東京都区間)の渋滞発生状況



1. 事業の概要(全体)

(5)－3 事業の必要性(生産性の向上や防災機能の強化)

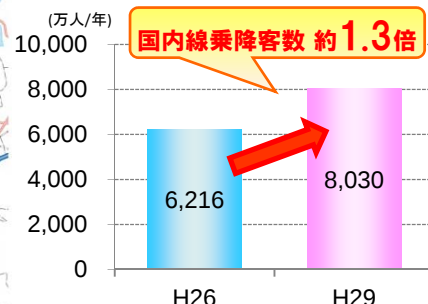
- ・国道357号東京湾岸道路の沿線には、物流・人流の面から我が国経済にとって非常に重要な京浜港・羽田空港等が存在。
- ・加えて、首都直下地震等の大規模災害が発生した際、緊急物資等を輸送する中継拠点等となる東扇島地区基幹的防災拠点が存在。
- ・国道357号東京湾岸道路の整備により、物流・人流の効率化や、防災機能の強化に寄与。

※京浜港＝東京港、川崎港、横浜港



羽田空港の乗降客数

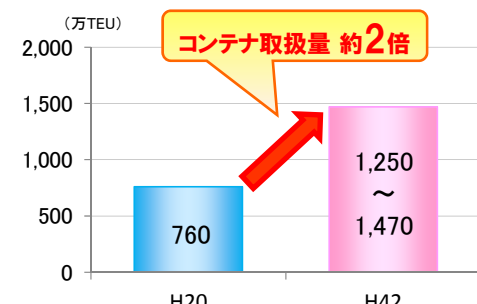
■国内線乗降客数の伸び



出典：国土交通省関東地方整備局
東京空港整備事務所

京浜港の貨物取扱量

■京浜港の外内貿コンテナ取扱量の伸び



出典：京浜港の総合的な計画(H23.9)
(横浜市、東京都及び川崎市)

横浜港 南本牧ふ頭



整備中 H27.4供用

出典：横浜市ホームページの写真をもとに作成

東京港臨海部の防災拠点

■東京港臨海部の基幹的広域防災拠点



出典：「東京湾臨海部基幹的広域防災拠点整備基本計画」
(首都圏広域防災拠点整備協議会)

1. 事業の概要(全体)

(5)－4 事業の必要性(神奈川県区間の事故削減)

- ・国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)の死傷事故率は約63.1件/億台・km。第三住宅入口付近、幸浦二丁目、聖天川西側、新中原南側、新森町高架橋交差点では、300件/億台・km以上。
- ・国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)で発生した死傷事故の約5割は追突事故。
- ・国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)の整備により、交通の円滑化が図られ事故削減が見込まれる。

国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)の死傷事故率

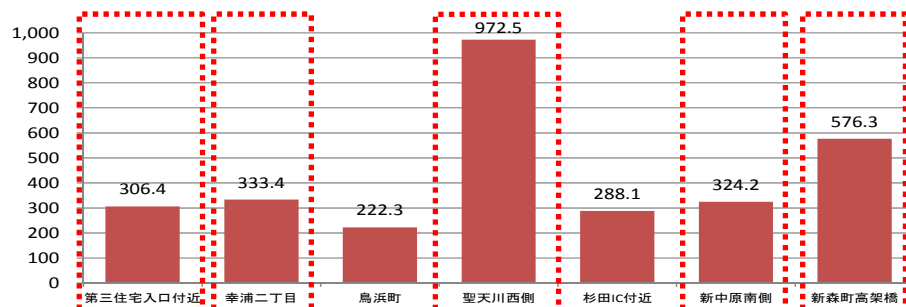
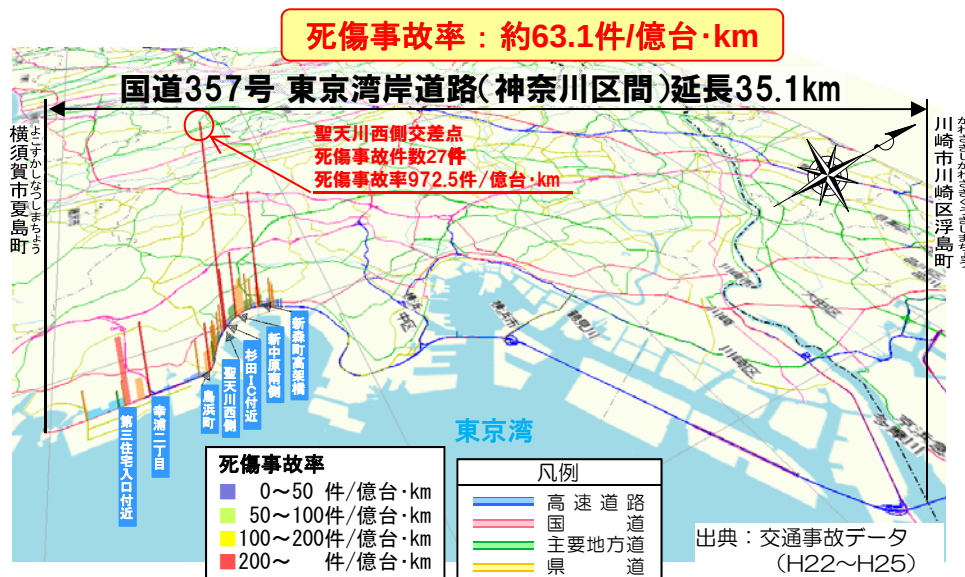


図 国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)の死傷事故率が高い交差点
出典：交通事故データ (H22～H25)

国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)の事故類型

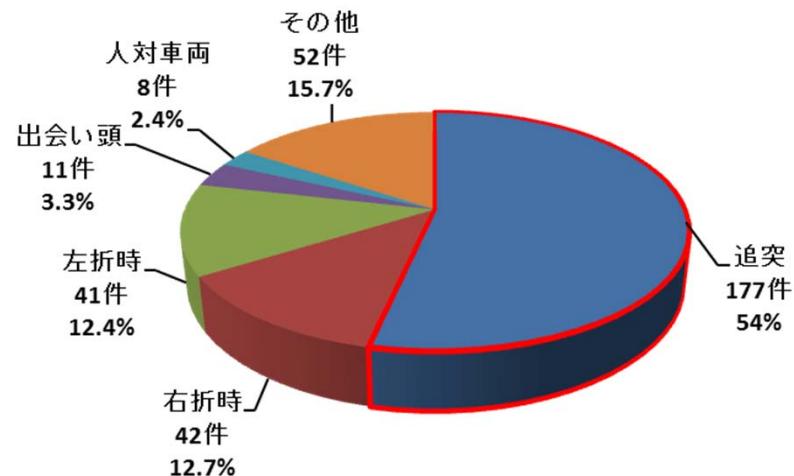


図 国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)の死傷事故発生状況

出典：交通事故データ (H22～H25)



聖天川西側交差点
(平成25年11月)



新森町高架橋交差点
(平成26年5月) 15

1. 事業の概要(全体)

(5)－5 事業の必要性(東京都区間の事故削減)

- ・国道357号東京湾岸道路(東京都区間)の死傷事故率は約32.2件/億台・km。東雲、有明二丁目、夢の島交差点では、300件/億台・km以上。
- ・国道357号東京湾岸道路(東京都区間)で発生した死傷事故の約6割は追突事故。
- ・国道357号東京湾岸道路(東京都区間)の整備により、交通の円滑化が図られ事故削減が見込まれる。

国道357号東京湾岸道路(東京都区間)の死傷事故率

国道357号東京湾岸道路(東京都区間)の事故類型

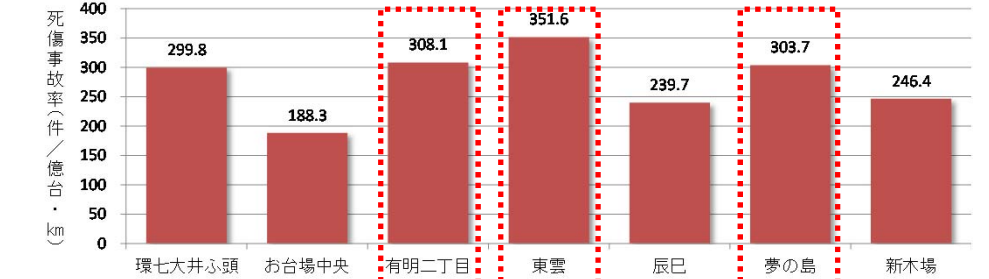


図 国道357号東京湾岸道路(東京都区間)の死傷事故率高い交差点
出典：交通事故データ（H22～H25）

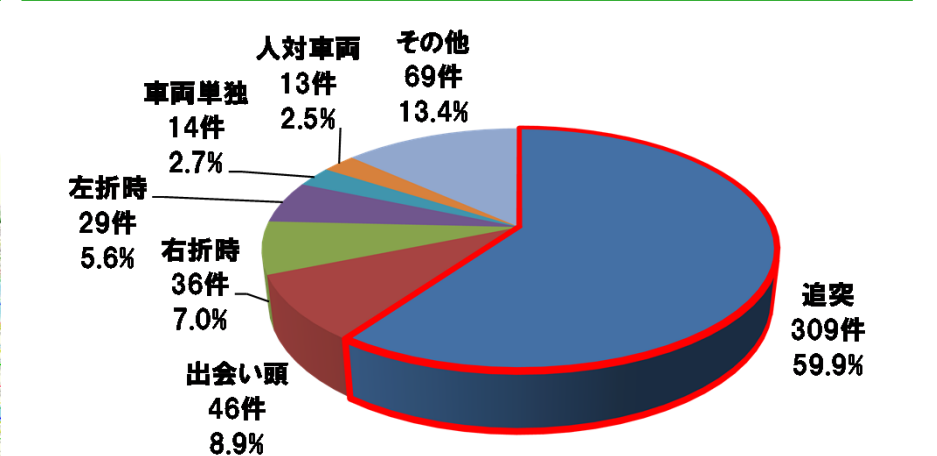


図 国道357号東京湾岸道路(東京都区間)の死傷事故発生状況

出典：交通事故データ（H22～H25）



有明二丁目交差点
(平成27年10月)

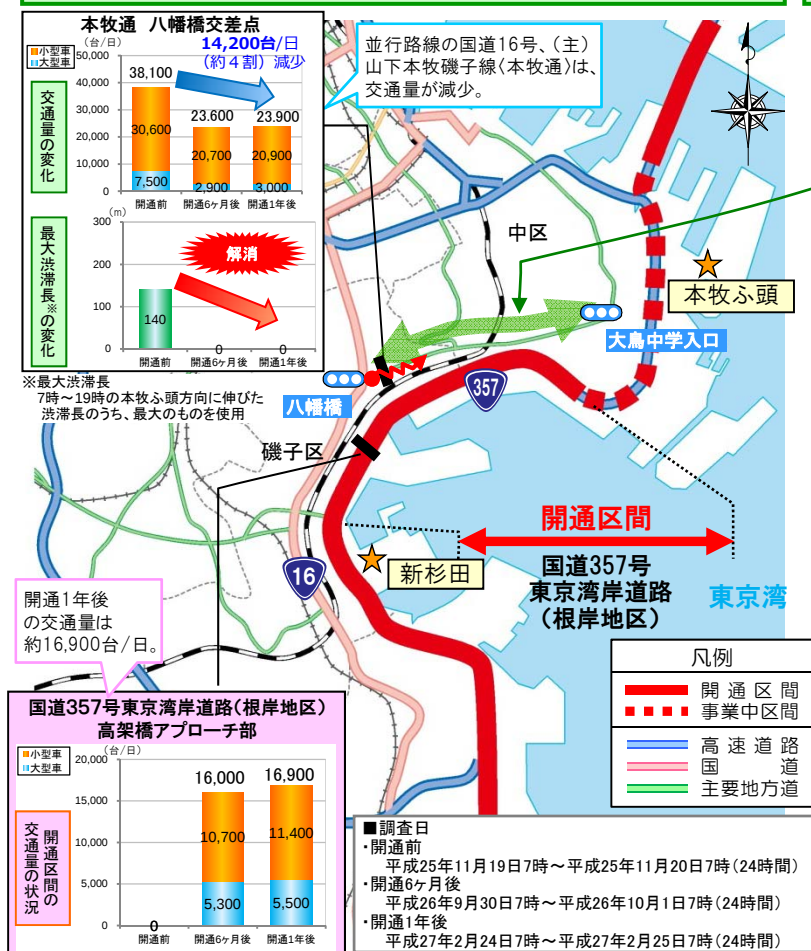
東雲交差点
(平成27年10月) 16

1. 事業の概要(全体)

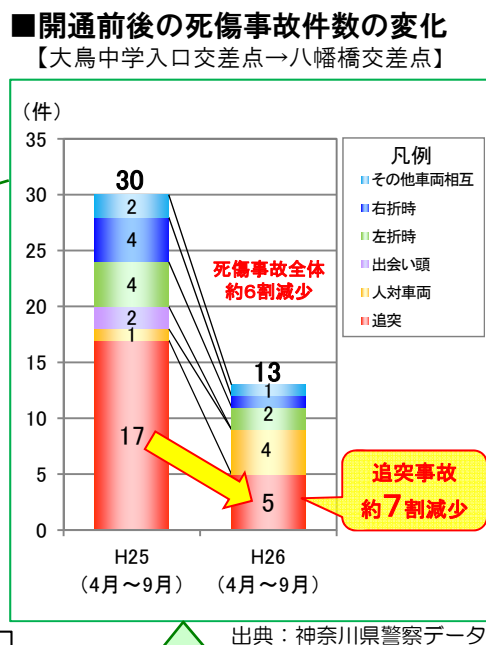
(5)－6 事業の必要性(開通区間の整備効果【根岸地区】)

- ・平成26年3月31日の根岸地区の開通により、並行路線の国道16号、(主)山下本牧磯子線(本牧通)は交通量が減少。
- ・当該区間の開通後、(主)山下本牧磯子線(本牧通)の渋滞が解消したことにより、追突事故が約7割減少。
- ・また、当該区間の開通に伴い、本牧ふ頭からの所要時間が約13分短縮、余裕を見込んだ所要時間は約16分短縮し、時間の信頼性が向上したことで物流の効率化に寄与。

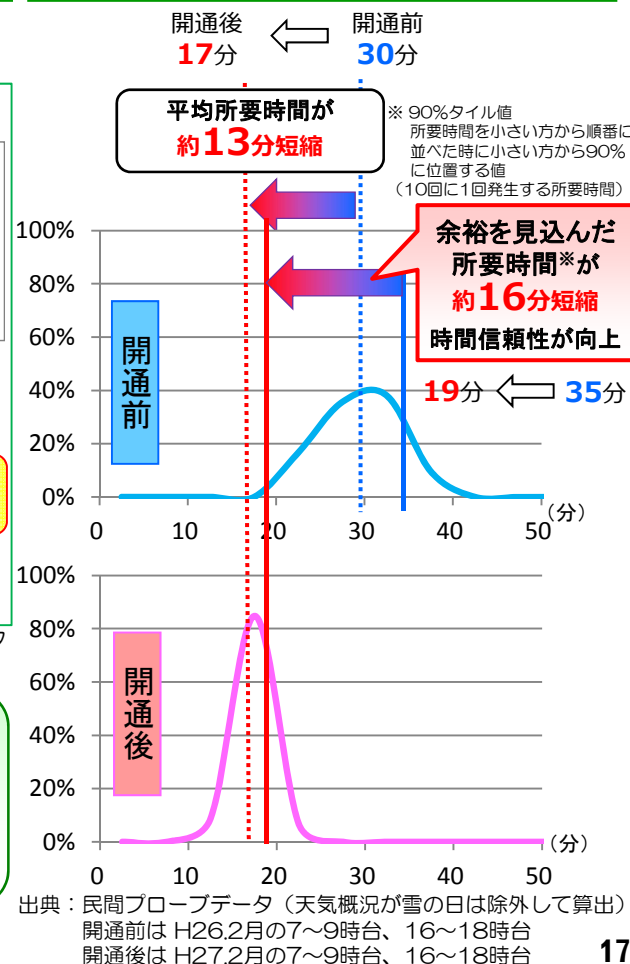
交通の円滑化



安全性の向上



時間信頼性の向上(本牧ふ頭→新杉田)

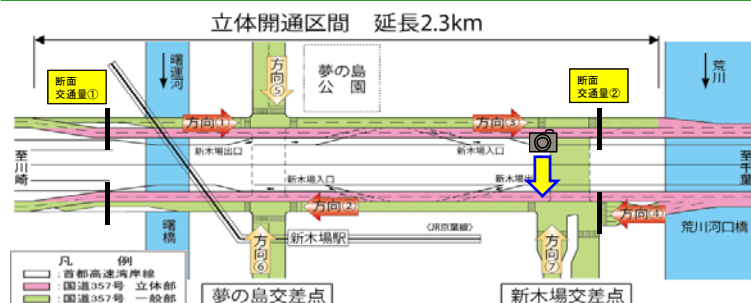


1. 事業の概要(全体)

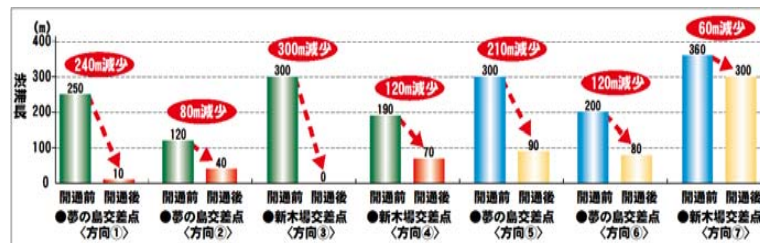
(5)－7 事業の必要性(開通区間の整備効果【新木場立体】)

- ・東京都江東区新木場一丁目～同区辰巳三丁目の約2.3km区間において、平成26年3月18日に『新木場立体』開通。
- ・平面部の交通量が約3～6割減少し、交通事故件数は約6割減少。
- ・東雲にある鉄鋼団地の配送事業者からは、配送業務の所要時間が約5分短縮し、業務が効率化したとの声。

国道357号および交差道路の渋滞が緩和



国道357号の渋滞長の変化と開通区間と交差する道路の渋滞長の変化



調査日 開通前: H26年3月11日(火)
開通後: H27年2月19日(木) ※時間帯7:00～19:00のピーク時間帯(新木場交差点方向7は17:00台)

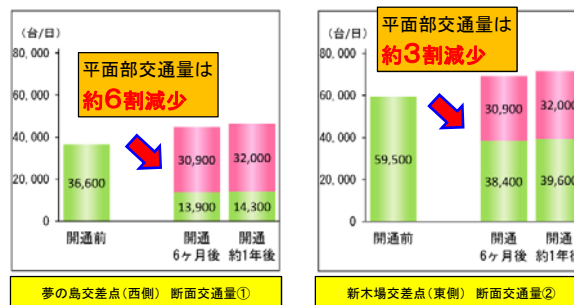
開通前: 平成26年3月11日(火) 7時頃



開通後: 平成27年2月19日(木) 7時頃



国道357号の立体部および平面部の『交通量』の変化



物流搬送の移動時間の向上に寄与

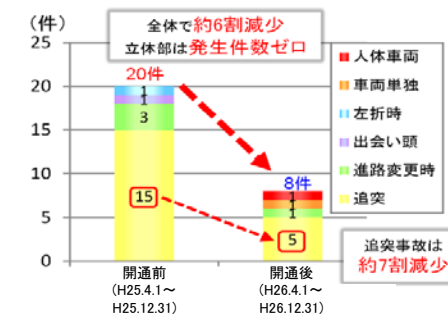
配送のルート変更により配送時間が短縮し、業務の効率化が実現

新木場開通前後のルート図



安全性の向上

開通区間における交通事故件数の変化



配送事業者の声

東雲から江戸川区方面への輸送に際し、国道357号の新木場交差点の渋滞にしばしば悩まされ、海側の臨港道路から新木場交差点を経由して利用していました。しかし、新木場立体開通後は辰巳交差点を経由して国道357号の立体ルートに変更して、**配送時間の短縮(約5分)も可能になり、経営効率化に役立っています。**



調査方法
電話ヒアリング H27.2実施

1. 事業の概要(全体)

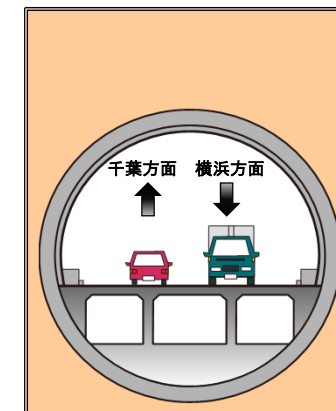
(5)－8 事業の必要性(多摩川トンネルの整備)

- ・国道357号東京湾岸道路の未着手区間のうち、事業の整備環境が整ったことから多摩川トンネルを追加。
- ・多摩川トンネルの整備により、羽田空港周辺地域及び京浜臨海部へのアクセス性の向上や拠点間の連携強化により、産業・物流等の効率化など国際競争力が強化される。

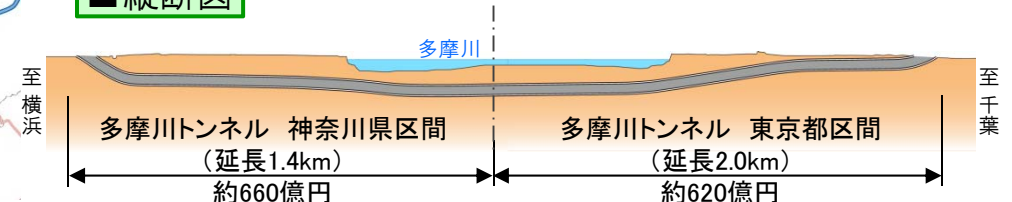


区間	かながわけん かわさきし かわさきく うきしまちよう 神奈川県川崎市川崎区浮島町 ~ とうきょうと おおたく はねだくこう 東京都大田区羽田空港
計画延長	3.4km
車線数	2車線

■断面図



■縦断図

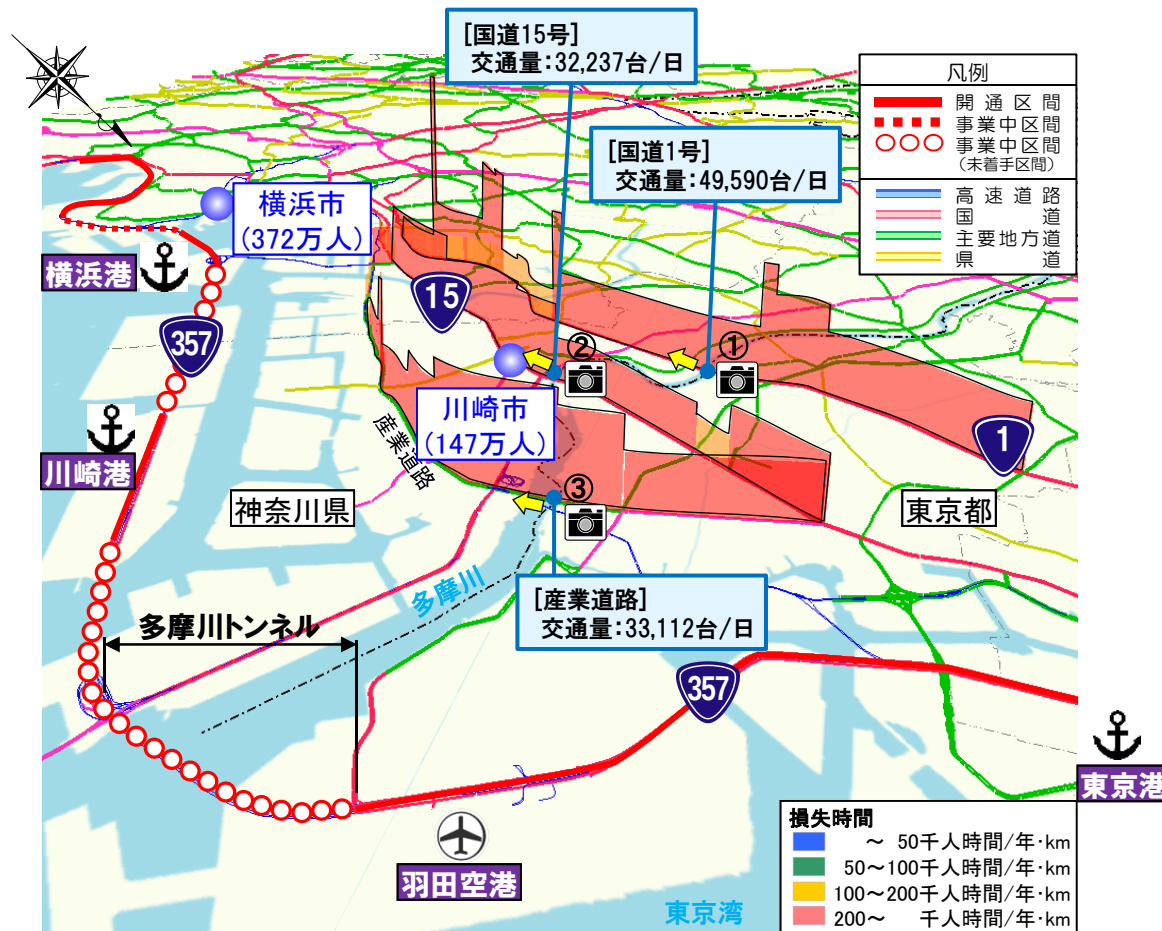


1. 事業の概要(全体)

(5)－9 事業の必要性(多摩川渡河部周辺の渋滞緩和)

- ・国道357号に並行する主要幹線道路(国道1号、15号、産業道路)では渋滞が慢性化。
- ・特に多摩川の渡河部では、川崎市と大田区を結ぶ限られた橋梁に交通が集中し、顕著な渋滞が発生。

国道357号に並行する主要幹線道路の渋滞発生状況



出典：民間プローブデータ（H25）、道路交通センサス（H22）
神奈川県、川崎市人口；神奈川県人口統計調査（H27.9）

①国道1号



②国道15号



③産業道路



1. 事業の概要(全体)

■ 今回審議区間の主な経緯

	カナガワケン 神奈川県区間	トウキョウト 東京都区間
区間	カナガワケンヨコスカシナツシマチョウ 神奈川県横須賀市夏島町 ～ カナガワケンカワサキシカワサキクウキシマチョウ 神奈川県川崎市川崎区浮島町	トウキョウトオオタクハネダクウコウ 東京都大田区羽田空港 ～ トウキョウトエドガワクリンカイチョウ 東京都江戸川区臨海町
都市計画決定	昭和52年度 昭和63年度	昭和44年度 昭和52年度
事業化	昭和52年度～平成元年度	昭和43年度～昭和54年度
用地着手年度	昭和56年度	昭和46年度
工事着手年度	昭和53年度	昭和46年度

一般国道357号
東京湾岸道路
(神奈川県区間)

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要(神奈川県区間)

- ・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

- ・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

計画の概要	
区 間	かながわけん よこすかし なつしまちょう : 神奈川県横須賀市夏島町 ～ かながわけん かわさきし かわさきく うきしまちょう 神奈川県川崎市川崎区浮島町
延 長	: 35.1km
幅 員	: 22～100m
車線数	: 4～8車線
事業化	: 昭和52年度～平成元年度

計画の概要	
区 間	かながわけん よこすかし なつしまちょう : 神奈川県横須賀市夏島町 ～ かながわけん かわさきし かわさきく うきしまちょう 神奈川県川崎市川崎区浮島町
延 長	: 35.1km
幅 員	: 22～100m
車線数	: 4～8車線
事業化	: 昭和52年度～平成元年度

計画の概要	
区 間	かながわけん よこすかし なつしまちょう : 神奈川県横須賀市夏島町 ～ かながわけん かわさきし かわさきく うきしまちょう 神奈川県川崎市川崎区浮島町
延 長	: 35.1km
幅 員	: 22～100m
車線数	: 4～8車線
事業化	: 昭和52年度～平成元年度

計画の概要	
区 間	かながわけん よこすかし なつしまちょう : 神奈川県横須賀市夏島町 ～ かながわけん かわさきし かわさきく うきしまちょう 神奈川県川崎市川崎区浮島町
延 長	: 35.1km
幅 員	: 22～100m
車線数	: 4～8車線
事業化	: 昭和52年度～平成元年度

計画の概要	
区 間	かながわけん よこすかし なつしまちょう : 神奈川県横須賀市夏島町 ～ かながわけん かわさきし かわさきく うきしまちょう 神奈川県川崎市川崎区浮島町
延 長	: 35.1km
幅 員	: 22～100m
車線数	: 4～8車線
事業化	: 昭和52年度～平成元年度

計画の概要	
区 間	かながわけん よこすかし なつしまちょう : 神奈川県横須賀市夏島町 ～ かながわけん かわさきし かわさきく うきしまちょう 神奈川県川崎市川崎区浮島町
延 長	: 35.1km
幅 員	: 22～100m
車線数	: 4～8車線
事業化	: 昭和52年度～平成元年度

横断面図

首都高速湾岸線

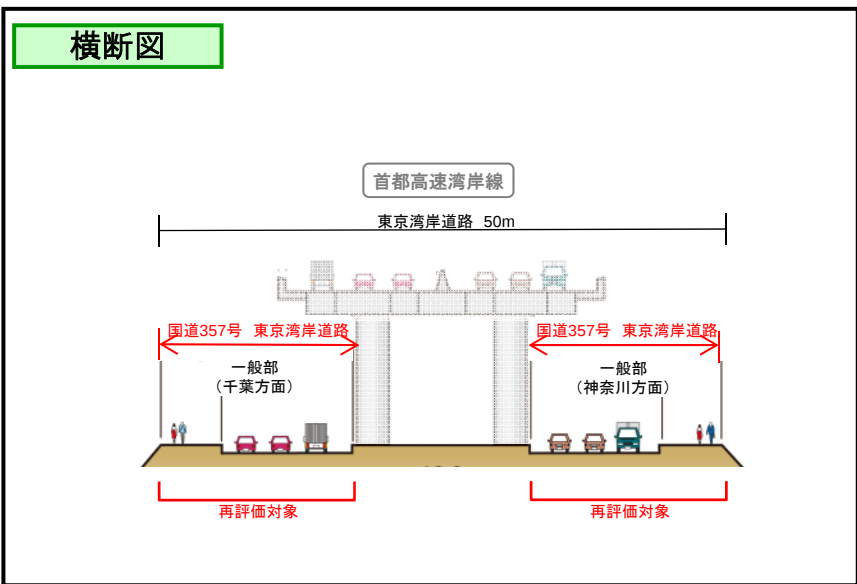
東京湾岸道路 50m

国道357号 東京湾岸道路

一般部 (千葉方面)

一般部 (神奈川方面)

再評価対象



平面図

至 東京

大師JCT

10,900台/日

浮島JCT

国道357号 延長1.4 km

事業着手済区間

国道357号 延長3.0 km

事業着手済区間

国道357号 延長22.3 km

63,500台/日

至三浦

東京湾

凡例: 計画交通量

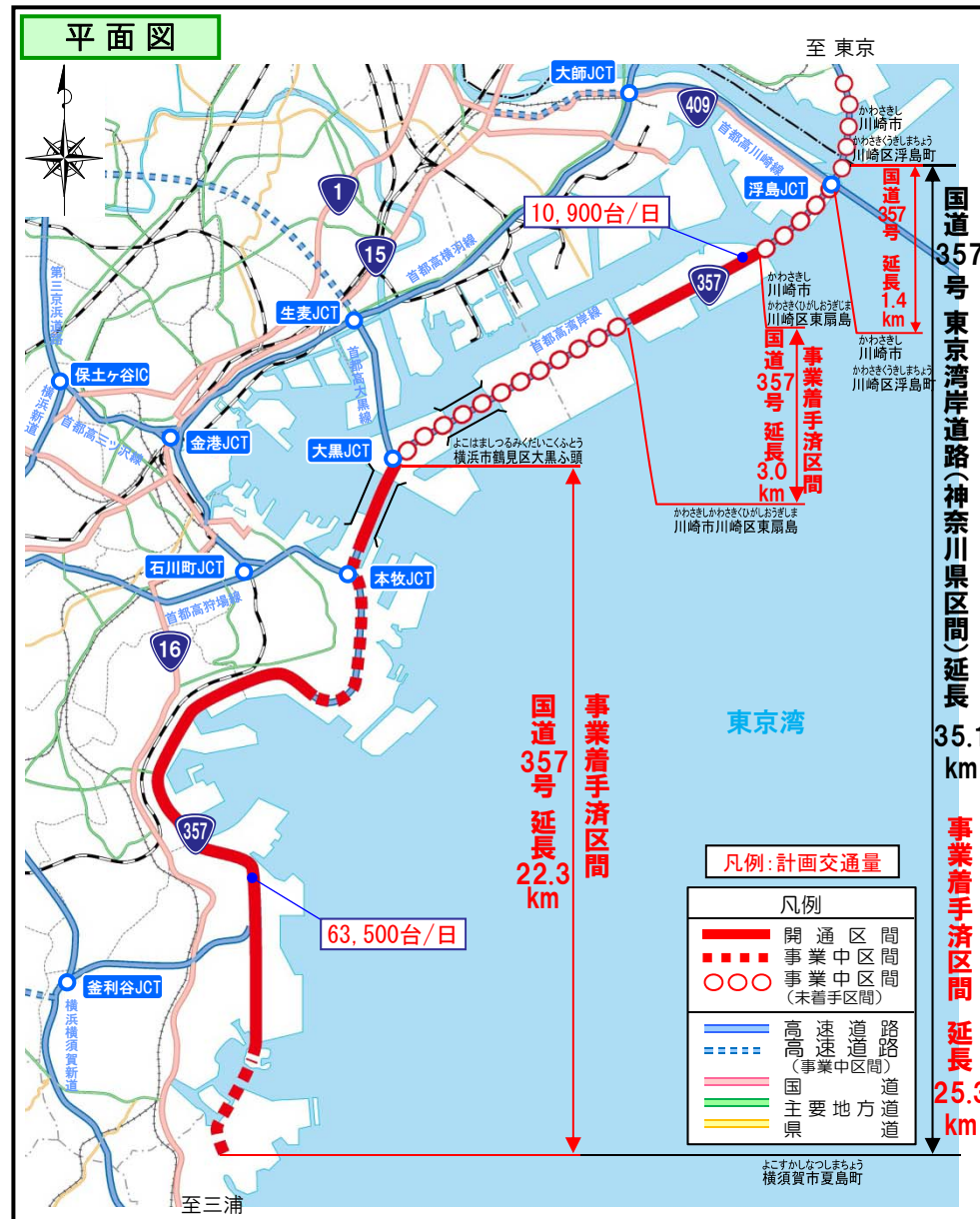
凡例	
—	開通区間
- - -	事業中区間
○ ○ ○	事業中区間 (未着手区間)
— (blue)	高速道路
- - - (blue)	高速道路 (事業中区間)
— (red)	国道
— (green)	主要地方道
— (yellow)	県道

よこすかしなつしまちよう
横須賀市夏島町

延長 25.3 km

延長 35.1 km

事業着手済区間



2. 事業の進捗状況

(1) 事業費変更の概要(神奈川県区間)

①多摩川トンネルの整備……………	(約660億円増額)
	計 約660億円増額

項目		事業変更の要因	増額	小計
①	多摩川トンネルの整備	国道357号東京湾岸道路の未着手区間のうち、事業の環境が整った東京都大田区羽田空港～神奈川県川崎市川崎区浮島町間の約3.4kmについて、事業着手に必要な事業費を増額する必要が生じたため	約660億円	約660億円
合計			約660億円	

※上記、多摩川トンネルの全体事業費約1,280億円の内数

3. 事業の評価

■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

- ・基準年次 : 平成27年度
- ・供用開始年次 : 平成37年度
- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・基礎データ : 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
- ・計画交通量 : 10,900～63,500(台/日)
- ・事業費 : 約3,580億円(+1,280億円)
- ・総便益(B) : 約5,177億円(約16,440億円※)
- ・総費用(C) : 約4,253億円(約3,848億円※)
- ・費用便益比(B/C) : 1.2

〔参考：前回評価(H24)〕

- 平成24年度
- 平成33年度
- 開通後50年間
- 平成17年度道路交通センサス
- 平成42年度
- 11,100～63,800(台/日)
- 約2,300億円
- 約4,460億円(約13,751億円※)
- 約3,053億円(約2,643億円※)
- 1.5

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の評価

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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	4,860億円	208億円	109億円	5,177億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.2	4.6%
	4,110億円		143億円	4,253億円		

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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	2,241億円	235億円	29億円	2,504億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.5	6.4%
	1,591億円		53億円	1,644億円		

基準年：平成27年度

注1) 便益・費用については、平成27年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

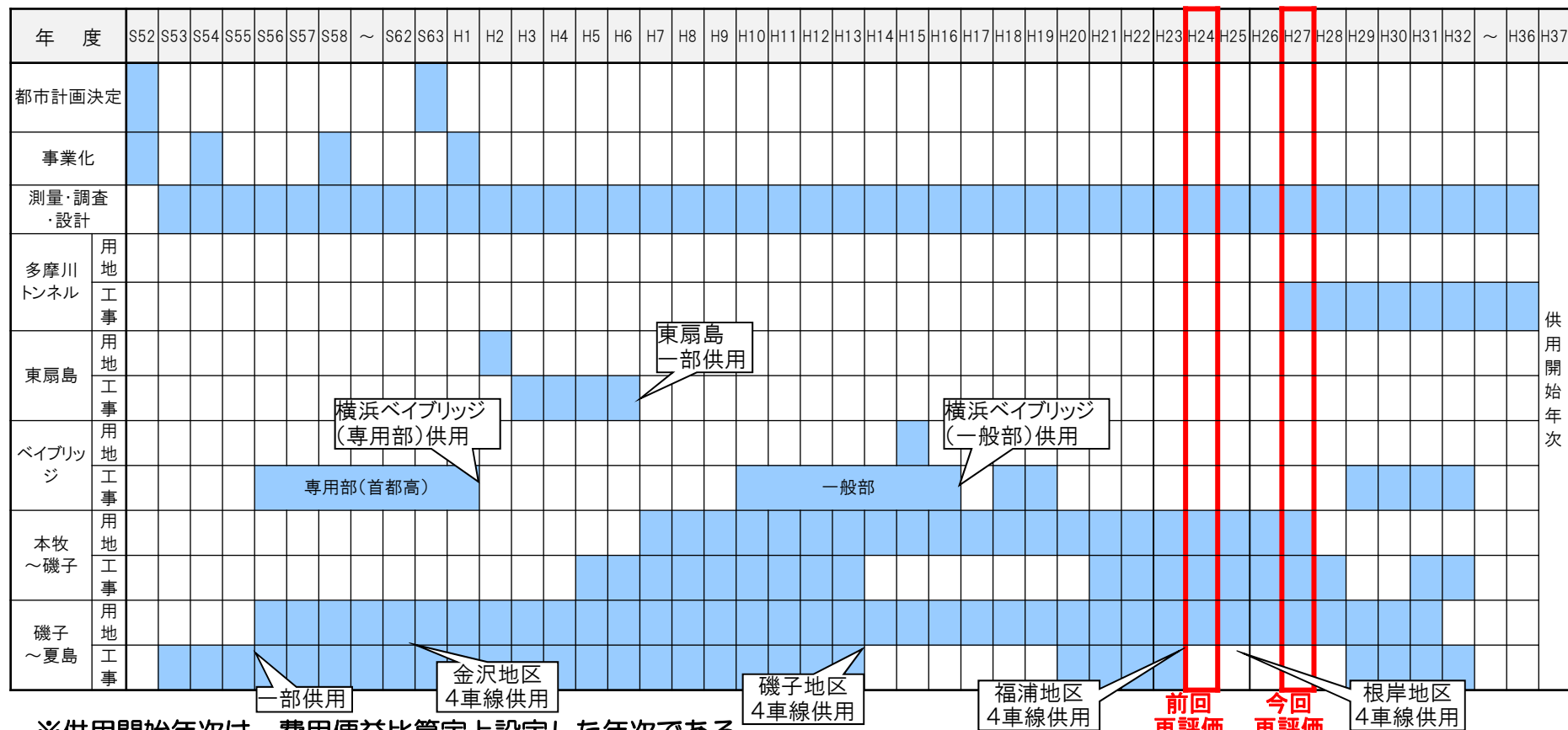
注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

4. 事業の見込み等

- ・昭和52年度に川崎市川崎区浮島町～横浜市金沢区八景島まで都市計画決定および事業化。横浜市金沢区八景島～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96%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、用地取得の進捗が想定。
- ・昭和55年度の磯子～夏島区間の一部供用を皮切りに、現在、延長18.6kmで供用済み。
- ・現在、本牧～磯子区間の調査設計及び橋梁上部工、改良工を実施中。その他の区間については、整備を推進。
- ・多摩川トンネルは、必要な調査・設計が終わり次第、平成27年度内に着手する予定。

■事業の計画から完成までの流れ(国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間))



※供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である

※多摩川トンネルについては、より早期の開通を目指しているが、費用便益分析に当たり過大な評価とならないよう、十分な時間を見込んだ工程としている

一般国道357号
東京湾岸道路
(東京都区間)

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要(東京都区間)

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性向上、物流効率化等

計画の概要

区 間 : とうきょうと おおたく はねだくこう ~ とうきょうと えどがわく りんかいちょう
東京都大田区羽田空港 ~ 東京都江戸川区臨海町

延 長 : 23.4km

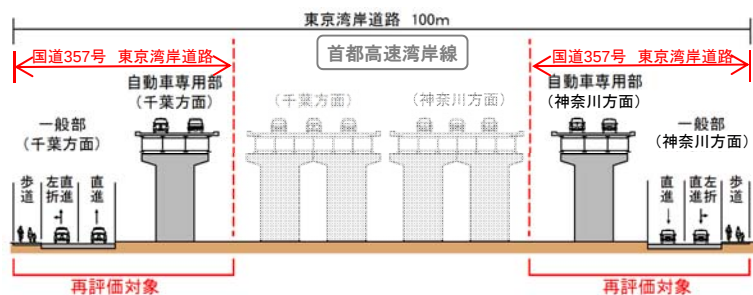
幅 員 : 100m

車線数 : 4~8車線

事業化 : 昭和43年度

横断図

(専用部・一般部並行箇所)



平面図



2. 事業の進捗状況

(1) 事業費変更の概要(東京都区間)

①多摩川トンネルの整備……………	(約620億円増額)
計 約620億円増額	

項目		事業変更の要因	増額	小計
①	多摩川トンネルの整備	国道357号東京湾岸道路の未着手区間のうち、事業の環境が整った東京都大田区羽田空港～神奈川県川崎市川崎区浮島町間の約3.4kmについて、事業着手に必要な事業費を増額する必要が生じたため	約620億円	約620億円
合計			約620億円	

※上記、多摩川トンネルの全体事業費約1,280億円の内数

3. 事業の評価

■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

・基準年次	: 平成27年度	平成25年度
・供用開始年次	: 平成43年度	平成43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	: 13,800～93,200〔台/日〕	27,500～92,300〔台/日〕
・事業費	: 約4,713億円(+1,280億円)	約3,433億円
・総便益(B)	: 約10,903億円(約43,854億円※)	約9,494億円(約41,670億円※)
・総費用(C)	: 約7,156億円(約4,786億円※)	約5,858億円(約3,597億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.5	1.6

〔参考: 前回評価(H25)〕

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の評価

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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	10,275億円	421億円	207億円	10,903億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.5	4.8%
	7,076億円		80億円	7,156億円		

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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	2,802億円	98億円	102億円	3,002億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.6	6.0%
	1,854億円		68億円	1,923億円		

基準年：平成27年度

注1) 便益・費用については、平成27年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

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。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

4. 事業の見込み等

- ・用地については、100%取得済み。
- ・平成22年度から、東京港トンネル本体工事着手。平成25年度には、大井環七立体、新木場立体が完了。
- ・平成27年度には、東京港トンネル(海側)が完了予定。平成30年度には、東京港トンネル(山側)が完了予定。
- ・多摩川トンネルは、必要な調査・設計が終わり次第、平成27年度内に着手する予定。

■事業の計画から完成までの流れ(国道357号東京湾岸道路(東京都区間))

年度		S 43	S 44	S 52	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	H 24	H 25	～	H 27	H 28	～	H 30	～	H 36	～	H 42	H 43	
都市計画決定																																				
事業化																																				
測量・調査・設計																																				
用地																																				
工事	一般部																																			
	多摩川トンネル (L=2.0km)																																			
	羽田地区 (L=4.2km)																																			
	大井環七立体 (L=1.3km)																																			
	東京港トンネル(海側) (L=1.9km)																																			
	東京港トンネル(山側) (L=1.9km)																																			
	新木場立体 (L=2.3km)																																			
	荒川河口橋 (L=1.6km)																																			
	葛西環七立体 (L=1.2km)																																			
	舞浜大橋 (L=0.6km)																																			
	その他区間																																			

供用開始年次

供用開始年次

※供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である

前回再評価 今回再評価

※多摩川トンネルについては、より早期の開通を目指しているが、費用便益分析に当たり過大な評価とならないよう、十分な時間を見込んだ工程としている

(参考) 東京都区間・神奈川県区間のB/C

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)	経済的内部 収益率 (EIRR)	
	14,512億円	976億円	308億円	15,796億円			
費用(C)	事業費		維持管理費		総費用	1.5	4.9%
	10,262億円		186億円		10,447億円		

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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	3,647億円	104億円	93億円	3,844億円		
費用(C)	事業費		維持管理費		1.5	5.7%
	2,517億円		91億円			
				総費用		
				2,608億円		

基準年:平成27年度

注1) 便益・費用については、平成27年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

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。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

(参考) 東京湾岸道路 費用対効果(算出ケース)

		整備無し (A)	整備あり (B)	B/C
東京都 区間	評価			1.5
神奈川県 区間	評価			1.2
(参考) 東京都区間 ＋ 神奈川県区間				1.5

【凡例】	
	整備有り区間
	整備無し区間
	未着手区間(多摩川トンネルを除く)

一般国道357号 東京湾岸道路

- 5. 関連自治体等の意見
- 6. 今後の対応方針(原案)

5. 関連自治体等の意見

■国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)

(1)神奈川県からの意見

■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である京浜港や国際空港である羽田空港、さらには、東京港臨海部の基幹的広域防災拠点を結ぶ大変重要な路線である。

また、国に指定された「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」の制度を活用して、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、都市・交通インフラ整備を進めていく必要がある。

一般国道357号東京湾岸道路の整備により、並行する主要幹線道路(一般国道1号、15号、16号及び産業道路)の渋滞緩和のみならず、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、整備促進を図られたい。特に、八景島～夏島間については早期整備を図り、夏島以南については早期に計画の具体化を図られたい。

■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、京浜臨海部における広域的な交通ネットワーク形成による、本市及び首都圏の国際競争力の強化などの効果が期待されております。

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、引き続き大黒ふ頭以北及び八景島以南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、首都圏の広域的なネットワークを構築する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、さらには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。

こうしたことから、羽田空港と大黒ふ頭間の未整備区間については、着実に整備を推進するとともに、その整備には膨大な事業費が見込まれることから、引き続き、事業費の縮減や費用負担の平準化の検討をお願いいたします。

5. 関連自治体等の意見

■ 国道357号東京湾岸道路(東京都区間) (1) 東京都からの意見

■ 東京都知事

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り、2020年オリンピック・パラリンピック競技大会のためにも事業の継続は、当然と考える。

多摩川トンネルについては、羽田空港周辺と京浜臨海部の連携強化に向け、整備を推進し早期開通を図られたい。開通予定が明らかになっている東京港トンネルについては、予定を遵守されたい。また、「その他区間」については、臨港道路南北線の開通等も見据え、早期に事業着手し整備を推進されたい。

6. 今後の対応方針(原案)

■国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)

(1)事業の必要性等に関する視点

- ・国道357号東京湾岸道路の沿線には、物流・人流の面から我が国経済にとって非常に重要な京浜港・羽田空港等が存在。
- ・加えて、首都直下地震等の大規模災害が発生した際、緊急物資等を輸送する中継拠点等となる東扇島地区基幹的防災拠点が存在。
- ・国道357号東京湾岸道路の整備により、物流・人流の効率化や、防災機能の強化に寄与。
- ・国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)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期待。
- ・国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)の整備により、交通の円滑化が図られ事故削減が見込まれる。
- ・費用対効果(B/C)は1.2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96%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、用地取得の進捗が想定。
- ・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18.6kmで暫定供用済み。
- ・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中。その後、完成供用を目指し、残事業を推進。

(3)対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能効率化、内陸部の交通混雑緩和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。

6. 今後の対応方針(原案)

■国道357号東京湾岸道路(東京都区間)

(1)事業の必要性等に関する視点

- ・国道357号東京湾岸道路(東京都区間)の整備により、専用部と一般部で機能分担が図られ、渋滞緩和が期待。
- ・東京都心の一般道路の旅行速度は時速16km/hで、全国平均の半分以下。
- ・国道357号東京湾岸道路の沿線には、物流・人流の面から我が国経済にとって非常に重要な京浜港・羽田空港等が存在。
- ・加えて、首都直下地震等の大規模災害が発生した際、緊急物資等を輸送する中継拠点等となる東扇島地区基幹的防災拠点が存在。
- ・国道357号東京湾岸道路の整備により、物流・人流の効率化や、防災機能の強化に寄与。
- ・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

- ・用地取得率は100%。
- ・平成22年度から東京港トンネル本体に工事着手し、平成27年度に東京港トンネル(海側)が開通予定。

(3)対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、千葉・東京・神奈川の各都市を結ぶ幹線道路の一部を形成し、交通混雑の緩和、空港や湾岸地域の物流拠点とのアクセス向上の観点から、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。