

(再評価)

資料 2-2-②

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)

平成28年1月15日
国土交通省 関東地方整備局

(事業全体)
費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・BP・その他の別
一般国道357号	東京湾岸道路 (神奈川県区間)	L = 28.7 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
10,900~63,500	4~6(自動車専用部) 4~6(一般部)	関東地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成27年度		
単純合計	3,374億円	474億円	3,848億円
うち残事業分	1,949億円	175億円	2,124億円
基準年における 現在価値(C)	4,110億円	143億円	4,253億円
うち残事業分	1,591億円	53億円	1,644億円

② 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	平成27年度			
供用年	平成37年度			
単年便益 (初年便益)	341億円	13億円	7.9億円	362億円
基準年における 現在価値(B)	4,860億円	208億円	109億円	5,177億円
うち残事業分	2,241億円	235億円	29億円	2,504億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	925億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.6%
費用便益比（残事業）	1.5
経済的純現在価値（残事業）	860億円
経済的内部収益率（残事業）	6.4%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（事業全体）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	10,900～63,500	±10%	1.1～1.3
事業費	3,374億円	±10%	1.2～1.3
事業期間	48年	±2年	1.1～1.3

④ 感度分析（残事業）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	10,900～63,500	±10%	1.3～1.8
事業費	1,949億円	±10%	1.4～1.7
事業期間	9年	±2年	1.4～1.7

交通状況の変化

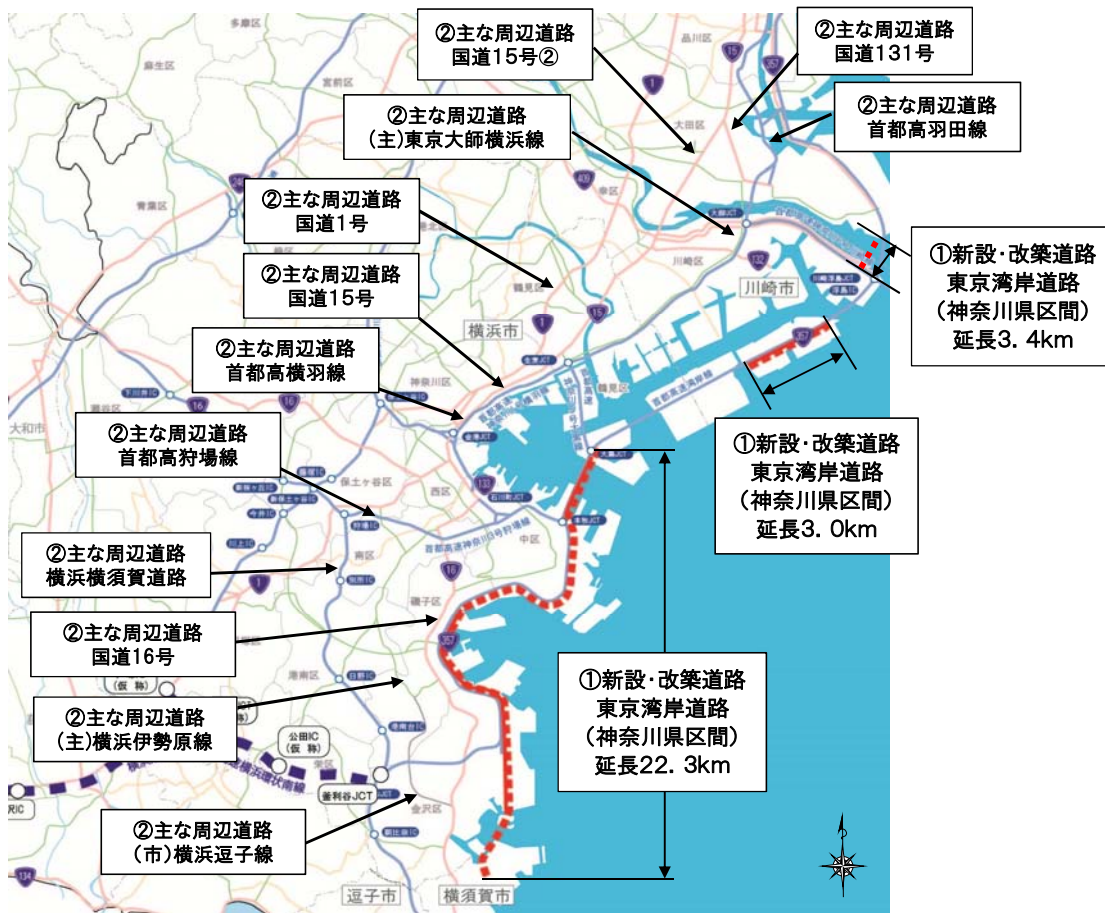
事業名： 東京湾岸道路（神奈川県区間）（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 28.7 km	交通量	[台/日]	0	27,900	
	走行時間	[分]	0	37	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	212.87	
②主な 周辺道路	国道16号 17.1 km	交通量	[台/日]	41,000	33,100
		走行時間	[分]	46	39
		走行時間費用	[億円/年]	348.03	231.41
	横浜横須賀道路 2.5 km	交通量	[台/日]	70,200	56,200
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	35.37	25.40
	(市)横浜環状線 5.9 km	交通量	[台/日]	32,800	20,200
		走行時間	[分]	16	11
		走行時間費用	[億円/年]	91.46	40.21
	(主)横浜伊勢原線 3.3 km	交通量	[台/日]	16,700	10,000
		走行時間	[分]	9	7
		走行時間費用	[億円/年]	28.47	11.75
	首都高狩場線 4.8 km	交通量	[台/日]	49,800	39,800
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	52.35	41.68
	国道15号 4.1 km	交通量	[台/日]	48,500	46,500
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	89.16	82.30
	首都高横羽線 20.0 km	交通量	[台/日]	61,100	60,100
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	231.74	226.29
	国道1号 13.9 km	交通量	[台/日]	51,100	49,600
		走行時間	[分]	32	31
		走行時間費用	[億円/年]	305.55	287.86
	(主)東京大師横浜線 2.7 km	交通量	[台/日]	41,400	35,700
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	53.81	41.06
国道15号② 9.9 km	交通量	[台/日]	50,300	48,500	
	走行時間	[分]	23	23	
	走行時間費用	[億円/年]	234.90	218.61	
国道131号 3.8 km	交通量	[台/日]	44,800	42,200	
	走行時間	[分]	8	8	
	走行時間費用	[億円/年]	74.64	66.84	
首都高羽田線 4.0 km	交通量	[台/日]	80,000	77,000	
	走行時間	[分]	6	6	
	走行時間費用	[億円/年]	92.02	85.43	
③その他道路合計 1,226.7km	走行時間費用	[億円/年]	11,198.94	10,917.85	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計	1,347.4km	走行時間短縮便益 [億円/年]	12,836.46	12,489.55	346.91

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示)



交通状況の変化

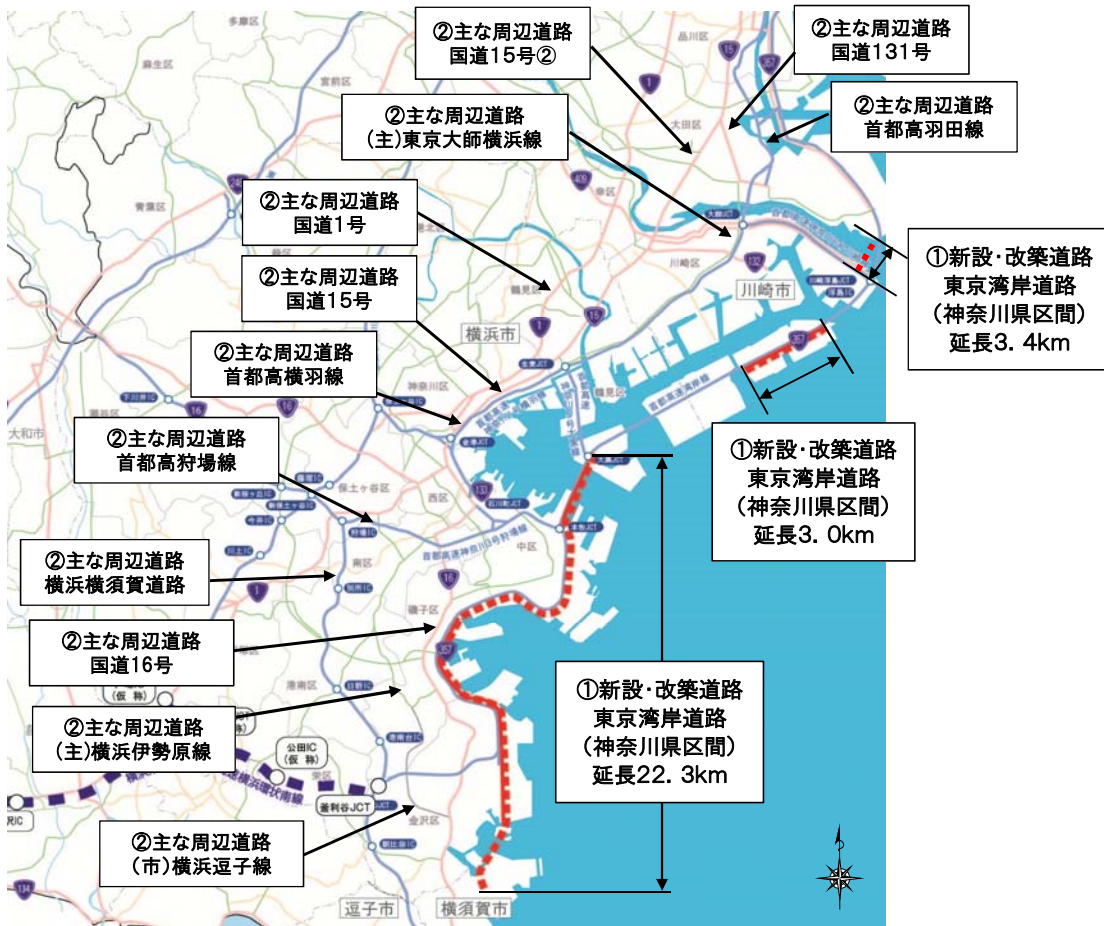
事業名： 東京湾岸道路（神奈川県区間）（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 28.7 km	交通量	[台/日]	26,400	27,900	
	走行時間	[分]	32	37	
	走行時間費用	[億円/年]	175.11	212.87	
②主な 周辺道路	国道16号 17.1 km	交通量	[台/日]	34,000	33,100
		走行時間	[分]	40	39
		走行時間費用	[億円/年]	246.51	231.41
	横浜横須賀道路 2.5 km	交通量	[台/日]	61,300	56,200
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	28.94	25.40
	(市)横浜環状線 5.9 km	交通量	[台/日]	23,600	20,200
		走行時間	[分]	13	11
		走行時間費用	[億円/年]	52.16	40.21
	(主)横浜伊勢原線 3.3 km	交通量	[台/日]	10,400	10,000
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	12.67	11.75
	首都高狩場線 4.8 km	交通量	[台/日]	46,800	39,800
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	49.26	41.68
	国道15号 4.1 km	交通量	[台/日]	47,600	46,500
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	86.62	82.30
	首都高横羽線 20.0 km	交通量	[台/日]	61,200	60,100
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	231.80	226.29
	国道1号 13.9 km	交通量	[台/日]	50,800	49,600
		走行時間	[分]	32	31
		走行時間費用	[億円/年]	304.12	287.86
	(主)東京大師横浜線 2.7 km	交通量	[台/日]	38,700	35,700
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	48.22	41.06
国道15号② 9.9 km	交通量	[台/日]	50,200	48,500	
	走行時間	[分]	24	23	
	走行時間費用	[億円/年]	235.99	218.61	
国道131号 3.8 km	交通量	[台/日]	44,100	42,200	
	走行時間	[分]	8	8	
	走行時間費用	[億円/年]	72.60	66.84	
首都高羽田線 4.0 km	交通量	[台/日]	77,700	77,000	
	走行時間	[分]	6	6	
	走行時間費用	[億円/年]	87.23	85.43	
③その他道路合計 1,226.7km	走行時間費用	[億円/年]	11,020.24	10,917.85	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計	1,347.4km	走行時間短縮便益 [億円/年]	12,651.49	12,489.55	161.94

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示)



費用便益分析の条件

事業名： 東京湾岸道路(神奈川県区間)

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成27年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()		<input type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()		<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ()	<input type="checkbox"/>	
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

(4)

項目		チェック欄		
費用算定の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
		当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)		
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

箇所名：東京湾岸道路(神奈川區区間)(事業全体)				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.357	28.7	10.24	
年次	年度	割戻率	GDP デフレ率	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-48年目	S 52	4.4388	81.3	0.20	1.00		
-47年目	S 53	4.2681	84.7	0.70	3.21		
-46年目	S 54	4.1039	86.9	6.10	26.24		
-45年目	S 55	3.9461	92.4	3.70	14.39		
-44年目	S 56	3.7943	94.8	11.60	42.32		
-43年目	S 57	3.6484	95.8	12.10	41.97		
-42年目	S 58	3.5081	96.8	15.10	49.86		
-41年目	S 59	3.3731	98.7	24.40	75.96		
-40年目	S 60	3.2434	99.5	45.20	134.27		
-39年目	S 61	3.1187	101.2	45.00	126.36		
-38年目	S 62	2.9987	101.0	63.00	170.47		
-37年目	S 63	2.8834	101.5	53.90	139.50		
-36年目	H 1	2.7725	104.2	81.82	198.39		
-35年目	H 2	2.6658	106.5	25.71	58.61		
-34年目	H 3	2.5633	109.1	34.88	74.67		
-33年目	H 4	2.4647	110.6	50.75	103.04		
-32年目	H 5	2.3699	110.9	37.13	72.28		
-31年目	H 6	2.2788	110.8	33.60	62.96		
-30年目	H 7	2.1911	109.9	32.84	59.65		
-29年目	H 8	2.1068	109.5	15.83	27.76		
-28年目	H 9	2.0258	110.4	17.05	28.50		
-27年目	H 10	1.9479	109.9	70.00	113.03		
-26年目	H 11	1.8730	108.4	26.57	41.83		
-25年目	H 12	1.8009	107.2	48.10	73.62		
-24年目	H 13	1.7317	105.7	51.05	76.19		
-23年目	H 14	1.6651	103.8	74.14	108.35		
-22年目	H 15	1.6010	102.3	33.33	47.52		
-21年目	H 16	1.5395	101.0	3.52	4.89		
-20年目	H 17	1.4802	99.6	0.86	1.16		
-19年目	H 18	1.4233	98.7	7.05	9.26		
-18年目	H 19	1.3686	97.6	9.47	12.09		
-17年目	H 20	1.3159	96.8	4.93	6.11		
-16年目	H 21	1.2653	95.6	106.27	128.13		
-15年目	H 22	1.2167	93.7	8.17	9.66		
-14年目	H 23	1.1699	92.1	50.04	57.90		
-13年目	H 24	1.1249	91.3	78.20	87.77		
-12年目	H 25	1.0816	91.1	61.92	66.97		
-11年目	H 26	1.0400	91.1	65.94	68.58		
-10年目	H 27	1.0000	91.1	114.62	114.62		
-9年目	H 28	0.9615	91.1	7.58	7.29		
-8年目	H 29	0.9246	91.1	176.02	162.74		
-7年目	H 30	0.8890	91.1	151.84	134.99		
-6年目	H 31	0.8548	91.1	248.69	212.58		
-5年目	H 32	0.8219	91.1	436.57	358.83		
-4年目	H 33	0.7903	91.1	409.56	323.68		
-3年目	H 34	0.7599	91.1	488.18	370.97		
-2年目	H 35	0.7307	91.1	23.56	17.21		
-1年目	H 36	0.7026	91.1	7.36	5.17		
供用開始年次	H 37	0.6756	91.1			9.48	6.41
1年目	H 38	0.6496	91.1			9.48	6.16
2年目	H 39	0.6246	91.1			9.48	5.92
3年目	H 40	0.6006	91.1			9.48	5.69
4年目	H 41	0.5775	91.1			9.48	5.48
5年目	H 42	0.5553	91.1			9.48	5.26
6年目	H 43	0.5339	91.1			9.48	5.06
7年目	H 44	0.5134	91.1			9.48	4.87
8年目	H 45	0.4936	91.1			9.48	4.68
9年目	H 46	0.4746	91.1			9.48	4.50
10年目	H 47	0.4564	91.1			9.48	4.33
11年目	H 48	0.4388	91.1			9.48	4.16
12年目	H 49	0.4220	91.1			9.48	4.00
13年目	H 50	0.4057	91.1			9.48	3.85
14年目	H 51	0.3901	91.1			9.48	3.70
15年目	H 52	0.3751	91.1			9.48	3.56
16年目	H 53	0.3607	91.1			9.48	3.42
17年目	H 54	0.3468	91.1			9.48	3.29
18年目	H 55	0.3335	91.1			9.48	3.16
19年目	H 56	0.3207	91.1			9.48	3.04
20年目	H 57	0.3083	91.1			9.48	2.92
21年目	H 58	0.2965	91.1			9.48	2.81
22年目	H 59	0.2851	91.1			9.48	2.70
23年目	H 60	0.2741	91.1			9.48	2.60
24年目	H 61	0.2636	91.1			9.48	2.50
25年目	H 62	0.2534	91.1			9.48	2.40
26年目	H 63	0.2437	91.1			9.48	2.31
27年目	H 64	0.2343	91.1			9.48	2.22
28年目	H 65	0.2253	91.1			9.48	2.14
29年目	H 66	0.2166	91.1			9.48	2.05
30年目	H 67	0.2083	91.1			9.48	1.97
31年目	H 68	0.2003	91.1			9.48	1.90
32年目	H 69	0.1926	91.1			9.48	1.83
33年目	H 70	0.1852	91.1			9.48	1.76
34年目	H 71	0.1780	91.1			9.48	1.69
35年目	H 72	0.1712	91.1			9.48	1.62
36年目	H 73	0.1646	91.1			9.48	1.56
37年目	H 74	0.1583	91.1			9.48	1.50
38年目	H 75	0.1522	91.1			9.48	1.44
39年目	H 76	0.1463	91.1			9.48	1.39
40年目	H 77	0.1407	91.1			9.48	1.33
41年目	H 78	0.1353	91.1			9.48	1.28
42年目	H 79	0.1301	91.1			9.48	1.23
43年目	H 80	0.1251	91.1			9.48	1.19
44年目	H 81	0.1203	91.1			9.48	1.14
45年目	H 82	0.1157	91.1			9.48	1.10
46年目	H 83	0.1112	91.1			9.48	1.05
47年目	H 84	0.1069	91.1			9.48	1.01
48年目	H 85	0.1028	91.1			9.48	0.97
49年目	H 86	0.0989	91.1	-231.68	-22.90	9.48	0.94
合計				3142.47	4109.65	474.07	143.10
単純事業費計				3374.15		474.07	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

箇所名：東京湾岸道路(神奈川區区間)(残事業)				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.219	17.3	3.78	
年次	年度	割戻率	GDP デフレ率	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-48年目	S 52	4.4388	81.3				
-47年目	S 53	4.2681	84.7				
-46年目	S 54	4.1039	86.9				
-45年目	S 55	3.9461	92.4				
-44年目	S 56	3.7943	94.8				
-43年目	S 57	3.6484	95.8				
-42年目	S 58	3.5081	96.8				
-41年目	S 59	3.3731	98.7				
-40年目	S 60	3.2434	99.5				
-39年目	S 61	3.1187	101.2				
-38年目	S 62	2.9987	101.0				
-37年目	S 63	2.8834	101.5				
-36年目	H 1	2.7725	104.2				
-35年目	H 2	2.6658	106.5				
-34年目	H 3	2.5633	109.1				
-33年目	H 4	2.4647	110.6				
-32年目	H 5	2.3699	110.9				
-31年目	H 6	2.2788	110.8				
-30年目	H 7	2.1911	109.9				
-29年目	H 8	2.1068	109.5				
-28年目	H 9	2.0258	110.4				
-27年目	H 10	1.9479	109.9				
-26年目	H 11	1.8730	108.4				
-25年目	H 12	1.8009	107.2				
-24年目	H 13	1.7317	105.7				
-23年目	H 14	1.6651	103.8				
-22年目	H 15	1.6010	102.3				
-21年目	H 16	1.5395	101.0				
-20年目	H 17	1.4802	99.6				
-19年目	H 18	1.4233	98.7				
-18年目	H 19	1.3686	97.6				
-17年目	H 20	1.3159	96.8				
-16年目	H 21	1.2653	95.6				
-15年目	H 22	1.2167	93.7				
-14年目	H 23	1.1699	92.1				
-13年目	H 24	1.1249	91.3				
-12年目	H 25	1.0816	91.1				
-11年目	H 26	1.0400	91.1				
-10年目	H 27	1.0000	91.1				
-9年目	H 28	0.9615	91.1	7.58	7.29		
-8年目	H 29	0.9246	91.1	176.02	162.74		
-7年目	H 30	0.8890	91.1	151.84	134.99		
-6年目	H 31	0.8548	91.1	248.69	212.58		
-5年目	H 32	0.8219	91.1	436.57	358.83		
-4年目	H 33	0.7903	91.1	409.56	323.68		
-3年目	H 34	0.7599	91.1	488.18	370.97		
-2年目	H 35	0.7307	91.1	23.56	17.21		
-1年目	H 36	0.7026	91.1	7.36	5.17		
供用開始年次	H 37	0.6756	91.1			3.50	2.36
1年目	H 38	0.6496	91.1			3.50	2.27
2年目	H 39	0.6246	91.1			3.50	2.19
3年目	H 40	0.6006	91.1			3.50	2.10
4年目	H 41	0.5775	91.1			3.50	2.02
5年目	H 42	0.5553	91.1			3.50	1.94
6年目	H 43	0.5339	91.1			3.50	1.87
7年目	H 44	0.5134	91.1			3.50	1.80
8年目	H 45	0.4936	91.1			3.50	1.73
9年目	H 46	0.4746	91.1			3.50	1.66
10年目	H 47	0.4564	91.1			3.50	1.60
11年目	H 48	0.4388	91.1			3.50	1.54
12年目	H 49	0.4220	91.1			3.50	1.48
13年目	H 50	0.4057	91.1			3.50	1.42
14年目	H 51	0.3901	91.1			3.50	1.37
15年目	H 52	0.3751	91.1			3.50	1.31
16年目	H 53	0.3607	91.1			3.50	1.26
17年目	H 54	0.3468	91.1			3.50	1.21
18年目	H 55	0.3335	91.1			3.50	1.17
19年目	H 56	0.3207	91.1			3.50	1.12
20年目	H 57	0.3083	91.1			3.50	1.08
21年目	H 58	0.2965	91.1			3.50	1.04
22年目	H 59	0.2851	91.1			3.50	1.00
23年目	H 60	0.2741	91.1			3.50	0.96
24年目	H 61	0.2636	91.1			3.50	0.92
25年目	H 62	0.2534	91.1			3.50	0.89
26年目	H 63	0.2437	91.1			3.50	0.85
27年目	H 64	0.2343	91.1			3.50	0.82
28年目	H 65	0.2253	91.1			3.50	0.79
29年目	H 66	0.2166	91.1			3.50	0.76
30年目	H 67	0.2083	91.1			3.50	0.73
31年目	H 68	0.2003	91.1			3.50	0.70
32年目	H 69	0.1926	91.1			3.50	0.67
33年目	H 70	0.1852	91.1			3.50	0.65
34年目	H 71	0.1780	91.1			3.50	0.62
35年目	H 72	0.1712	91.1			3.50	0.60
36年目	H 73	0.1646	91.1			3.50	0.58
37年目	H 74	0.1583	91.1			3.50	0.55
38年目	H 75	0.1522	91.1			3.50	0.53
39年目	H 76	0.1463	91.1			3.50	0.51
40年目	H 77	0.1407	91.1			3.50	0.49
41年目	H 78	0.1353	91.1			3.50	0.47
42年目	H 79	0.1301	91.1			3.50	0.46
43年目	H 80	0.1251	91.1			3.50	0.44
44年目	H 81	0.1203	91.1			3.50	0.42
45年目	H 82	0.1157	91.1			3.50	0.40
46年目	H 83	0.1112	91.1			3.50	0.39
47年目	H 84	0.1069	91.1			3.50	0.37
48年目	H 85	0.1028	91.1			3.50	0.36
49年目	H 86	0.0989	91.1	-22.35	-2.21	3.50	0.35
合計				1927.01	1591.26	175.00	52.83
単純事業費計				1949.36		175.00	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道357号	東京湾岸道路(神奈川県区間)	4～6(自動車専用部) 4～6(一般部)	28.7km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					301,483	
改良費					36,527	
	土工		m3	329,779	974	切土、盛土
	軟弱地盤改良工		m3	67,327	3,696	
	法面工		m2	146,800	189	種子吹付
	擁壁工		式	1	18,219	U型擁壁、補強土壁、重力式様式、ブロック積
	管渠工		m	7,050	863	
	函渠工		m	1,231	9,143	
	排水工		m	23,219	1,380	
	中央分離帯工		m	22,179	668	
	雑工		式	1	1,396	構造物撤去等
橋梁費				12,275	132,035	
	100m以上		m	11,755	127,228	
	100m未満		m	520	4,807	
トンネル費				2,710	93,728	
	NATM		m			
	シールド		m	2,710	93,728	
IC・JCT費					23,316	
	IC		箇所	2	23,316	
	JCT		箇所			
舗装費					10,022	
	車道舗装		m2	830,599	9,642	
	歩道舗装		m2	107,300	380	
付帯施設費					5,855	
	交通管理施設工		式	1	5,417	標識工、防護柵工、道路照明等
	遮音壁		m	36,500	438	
②用地及補償費					23,168	
用地費			m2	354,000	23,168	
	民地		m2	354,000	23,168	
補償費			式			
③間接経費			式	1	33,349	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					358,000	

※全体事業費については、東京側の多摩川トンネル含む

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道357号	東京湾岸道路(神奈川県区間)	4~6(自動車専用部) 4~6(一般部)	17.3km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					196,166	
改良費					17,679	
		土工	m3	55,659	364	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m3	43,327	3,336	
		法面工	m2	22,800	32	種子吹付
		擁壁工	式	1,831	7,152	U型擁壁、補強土壁、重力式様式、ブロック積
		管渠工	m			
		函渠工	m	801	6,169	
		排水工	m	10,499	210	
		中央分離帯工	m	10,079	159	
		雑工	式	1	256	構造物撤去等
橋梁費					57,826	
		100m以上	m	4,844	56,913	
		100m未満	m	49	913	
トンネル費					93,728	
		NATM	m			
		シールド	m	2,710	93,728	
IC・JCT費					23,316	
		IC	箇所	2	23,316	
		JCT	箇所			
舗装費					2,690	
		車道舗装	m2	195,399	2,673	
		歩道舗装	m2	4,700	16	
付帯施設費					928	
		交通管理施設工	式	1	846	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	6,875	83	
②用地及補償費					2,235	
	用地費		m2		2,235	
		民地	m2	3,700	2,235	
	補償費		式			
③間接経費					11,951	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					210,352	

※全体事業費については、東京側の多摩川トンネル含む

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道357号	東京湾岸道路(神奈川県区間)	4~6(自動車専用部) 4~6(一般部)	28.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	28.7	9,400	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	41,800	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			51,200	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道357号	東京湾岸道路(神奈川県区間)	4~6(自動車専用部) 4~6(一般部)	17.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	17.3	5,650	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	13,250	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			18,900	

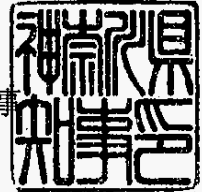
【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

道企第45号
平成27年12月28日

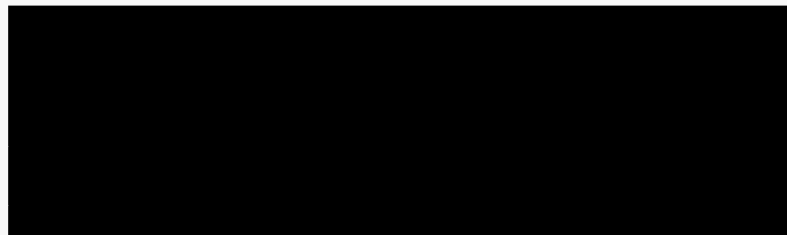
国土交通省関東地方整備局長 殿

神奈川県知事



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

平成27年12月15日付け国関整企画第219号で照会のありました標記について、別添のとおり回答します。



(再評価)

(回答様式)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	神奈川県知事の意見
一般国道357号 東京湾岸道路 (神奈川県区間)	継続	別紙のとおり

※貴県の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

【別紙】

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、本事業を強力で推進し、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。

道企第 1211 号
平成 27 年 12 月 25 日

国土交通省
関東地方整備局長 様

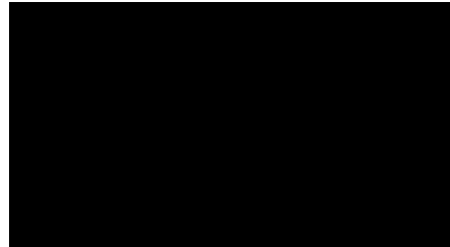
横浜市長



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の
作成に係る意見照会について（回答）

日ごろから、本市の道路行政の推進に御理解と御協力を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、平成 27 年 12 月 15 日付け国関整企画第 219 号で照会のありました標記につきまして、別紙の通り回答いたします。



(再評価)

【道路事業】

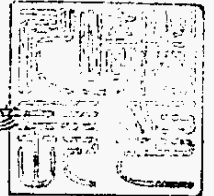
事業名	「対応方針(原案)」案 ※	横浜市長の意見
一般国道357号 東京湾岸道路 (神奈川県区間)	継続	<p>本路線は、本市臨海部を南北に連絡し、本市の道路ネットワークの骨格を形成する幹線道路です。</p> <p>本路線の整備は、並行する一般道路の混雑緩和やそれに伴う環境負荷の低減とともに、京浜臨海部における広域的な交通ネットワーク形成による、本市及び首都圏の国際競争力の強化などの効果が期待されております。</p> <p>こうしたことから、本事業については本市としても必要性が高く、引き続き大黒ふ頭以北及び八景島以南の早期整備をお願いします。</p>

※貴市の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

27川建広整第97号
平成28年 1月 6日

国土交通省関東地方整備局長 様

川崎市長 福田 紀彦

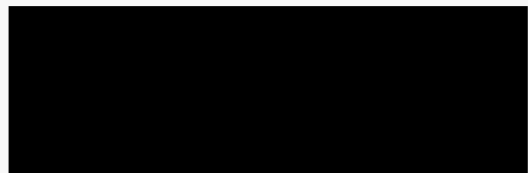
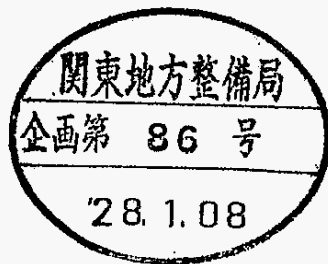


関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

平成27年12月15日付け国関整企画第219号で照会のありましたことについて、別紙のとおり回答いたします。

添付書類

- 1 意見回答書



(再評価)

(回答様式)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	川崎市長の意見
一般国道357号 東京湾岸道路 (神奈川県区間)	継続	別紙のとおり

※貴市の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

5

(別紙)

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。