

記者発表資料



昨年3月に開通した国道357号東京湾岸道路の整備による ストック効果をお知らせいたします。

平成26年3月18日、新木場^{しんきば}立体（延長2.3km）開通：江東区新木場～同区辰巳^{たつみ}
平成26年3月31日、根岸地区^{ねぎし}（延長3.0km）開通：横浜市中区千鳥町^{なかくちどりちょう}～磯子区新磯子町^{いそごくしんいそごちょう}

<新木場立体開通> P4～P6

平面部の渋滞が大幅に緩和しました

- ・平面部の交通量が約3割～約6割減少

所要時間が短縮しました

- ・辰巳交差点から舞浜交差点まで11分→8分



しのめ
東雲から江戸川区方面への配送業務の
所要時間が約5分短縮し、業務が効率化
したとの声

事故件数が約6割減少、急ブレーキをす
る車の割合が約8割減少し、安全性が向上

- ・事故件数 20件→8件（約6割減）
- ・急ブレーキ台数 79台→18台（約8割減）
（1,000台あたりの台数）

<根岸地区開通> P7～P11

並行道路の渋滞が大幅に緩和しました

- ・本牧通の交通量が約4割減少

所要時間が短縮しました

- ・本牧ふ頭から新杉田まで30分→17分



本牧ふ頭から新杉田への時間信頼性が
向上し、物流の効率化に寄与

- ・余裕を考慮した所要時間 35分→19分

国道357号東京湾岸道路が工場新設の
要因になったとの声

生活環境が改善しています

- ・本牧通（大鳥中学入口交差点～八幡橋
交差点）では、死傷事故が約6割減少
- ・並行道路を走る路線バスの定時性が向上

「国道357号東京湾岸道路」は、今後も整備を推進していきます。

東京港トンネル（海側）H27年度開通予定 延長1.9km 江東区青海^{こうとうく あおみ}～品川区八潮^{しながわく やしお}

本牧地区 H27年度開通予定 延長2.3km 横浜市中区本牧ふ頭^{なかくほんもく とう}～中区錦町^{にしきちょう}

発表記者クラブ

竹芝記者クラブ 都庁記者クラブ 神奈川建設記者会
神奈川県政記者クラブ 横浜市政記者会 横浜ラジオ・テレビ記者会

お問い合わせ先

[新木場立体]

国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所 電話 047-362-4111（代表）
副所長 吉沢 仁（よしざわ ひとし）

[根岸地区]

国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所 電話 045-311-2981（代表）
副所長 佐藤 重孝（さとう しげたか） 調査課長 藤平 忠晴（ふじひら ただはる）

国道357号 東京湾岸道路の概要

東京湾岸道路は、東京湾周辺の横須賀、横浜、川崎、東京、千葉、木更津および富津等の諸都市を連絡する延長約160kmの幹線道路であり、内陸部の交通混雑の緩和を図るとともに、湾岸に立地する諸都市、諸施設の機能の効率化に資することを目的とした道路です。

自動車専用道路と一般道路(国道357号、14号、16号)で構成されており、このうち国道357号東京湾岸道路は、千葉県千葉市～神奈川県横須賀市までの延長約80kmの道路です。

H26年3月開通区間・H27年度開通予定情報

東京湾岸道路



H27年度開通予定区間のお問い合わせ先

[東京港トンネル]

国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所 電話 044-888-6411 (代表)
副所長 阿久津 保則 (あくつ やすのり) 計画課長 小田桐 潔 (おだぎり きよし)

[本牧地区]

国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所 電話 045-311-2981 (代表)
副所長 佐藤 重孝 (さとう しげたか) 調査課長 藤平 忠晴 (ふじひら ただはる)

＜目 次＞

[新木場立体]

区 間:東京都江東区新木場一丁目～同区辰巳三丁目
 開通日:平成26年3月18日(火)
 延 長:約2.3km
 車線数:4車線(立体部)

交通量の変化と渋滞の緩和	効果①: 開通前に交差点を通過していた交通は立体部へ転換し、 <u>「平面部」の交通量が約3割～約6割減少</u> したことで、「夢の島交差点」及び「新木場交差点」の <u>渋滞長が約60m～約300m減少、渋滞が緩和された。</u> (P4)
所要時間の短縮	効果②: 立体部を利用することにより、 <u>辰巳交差点と舞浜交差点間の所要時間が上下線共に約3分短縮。</u> 地域企業からは、配送ルートの見直しにより <u>配送時間が5分短縮し、業務の効率化に役立っている</u> との声。(P5)
安全性の向上	効果③: 新木場立体の整備により、 <u>交通事故が約6割減少、追突事故は約7割減少し、安全性が向上。</u> 効果④: 平面部の交通量が減少し、 <u>急ブレーキをする車の台数の割合が、約8割減少し、安全性が向上。</u> (P6)

[根岸地区]

区 間:横浜市中区千鳥町～磯子区新磯子町
 開通日:平成26年3月31日(月)
 延 長:約3.0km
 車線数:4車線(首都高とのダブルデッキ構造)

地域の交通状況改善	効果①: 開通区間では1日約17,000台の利用が確認され、 <u>並行路線で交通量が約4割減少、渋滞が大幅に緩和。</u> <u>並行路線での移動時間が約4分短縮され、利便性が向上。</u> (P7)
物流の効率化 (企業活動の活性化)	効果②: 開通区間を利用することで <u>所要時間が約13分短縮、「余裕を考慮した所要時間」は約16分短縮し、時間信頼性が向上したことで物流の効率化に寄与。</u> (P8)
地域経済の支援 (民需の拡大)	効果③: 国道357号東京湾岸道路の沿線に、大型物流施設や工場が相次いで立地。企業からは、 <u>国道357号東京湾岸道路が工場新設の際に場所を決める要因となった</u> との声。(P9)
生活環境の改善 (安全性の向上) (移動性の向上)	効果④: 大型車が開通区間へと転換したことで、 <u>本牧通での死傷事故が減少し、安全性が向上。</u> 並行する市道の <u>通学路の危険性が低下した</u> との声。 効果⑤: 並行路線での移動性が向上し、路線バスのピーク時における所要時間が <u>最大約7分短縮された。</u> 事業者からは、 <u>バス運行の定時性が確保された</u> との声。(P10・11)

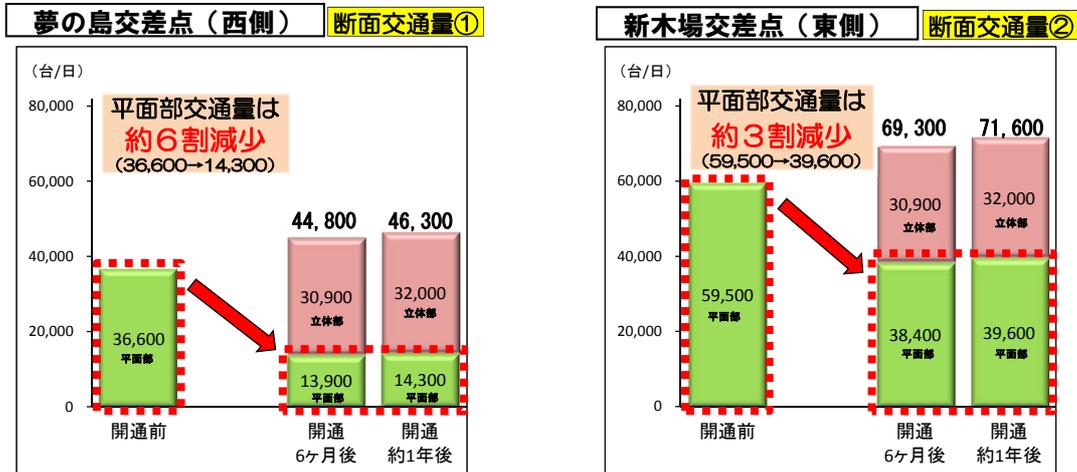
交通量の変化と渋滞の緩和

<新木場立体>

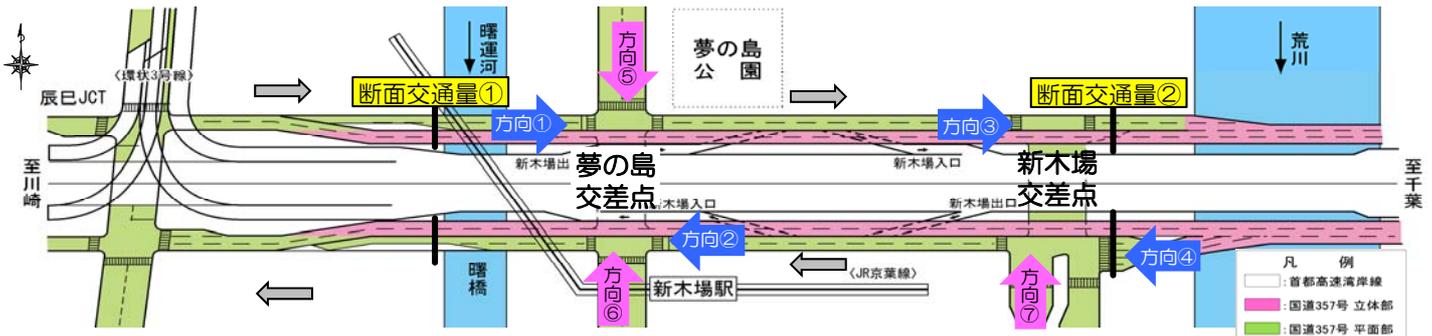
効果①

開通前に交差点を通過していた交通は、立体部（新木場立体）に転換し、**平面部の交通量が約3割～約6割の減少した。**これにより、「夢の島交差点」及び「新木場交差点」の**渋滞長は、約60m～約300m減少した。**

国道357号の立体部および平面部の『交通量』の変化



【交通量調査日】 開通前：H26年3月11日（火） 開通6ヶ月後：H26年9月18日（木） 開通約1年後：H27年2月19日（木） ※時間帯7：00～翌7：00

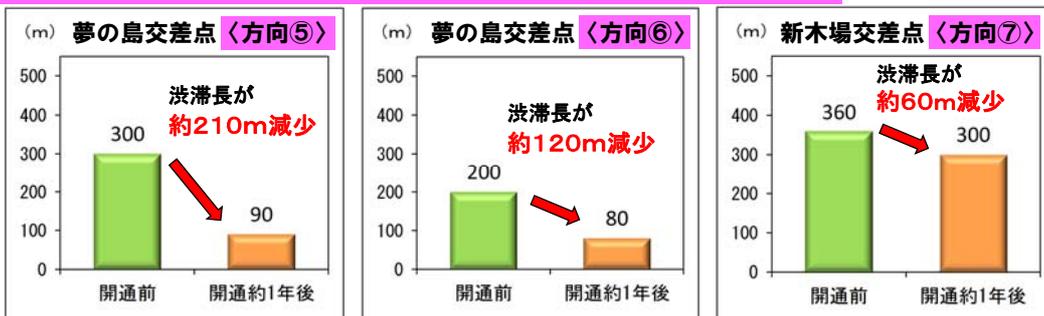


国道357号の『渋滞長』の変化



【渋滞長調査日】 開通前：H26年3月11日（火） 開通約1年後：H27年2月19日（木） ※時間帯：7：00～19：00のピーク時間帯

交差道路の『渋滞長』の変化



【渋滞長調査日】
 開通前：H26年3月11日（火）
 開通約1年後：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

所要時間の短縮

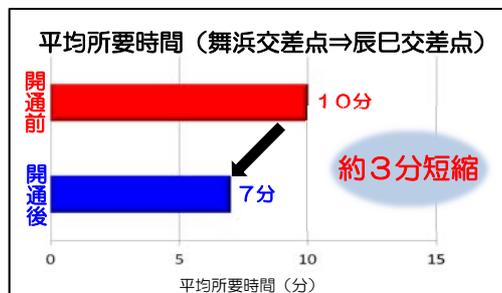
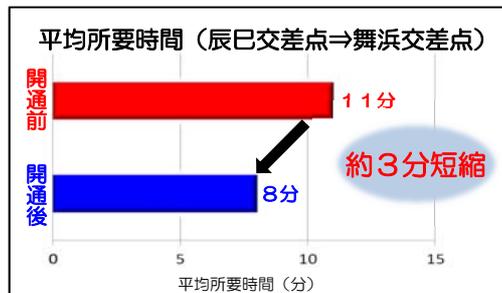
<新木場立体>

効果②

新木場立体の開通により、**辰巳交差点から舞浜交差点区間の所要時間が上下線ともに約3分短縮**されました。
 地域企業からは、これまでの配送ルートから新木場立体ルートに見直したことにより、**配送時間が約5分短縮し業務の効率化が実現した**との声。

国道357号（辰巳交差点～舞浜交差点区間）の平均所要時間

●平均所要時間調査区間図（辰巳交差点⇄舞浜交差点）



《国道357号走行時の所要時間が短縮》

- 都心方面と物流・観光エリアを結ぶ、国道357号走行時の所要時間が短縮され、走行性が向上しました。
- 辰巳交差点～舞浜交差点間の所要時間は、
 - ◆辰巳交差点→舞浜交差点方向で、**約3分短縮**
 - ◆舞浜交差点→辰巳交差点方向で、**約3分短縮**

・平均所要時間データ
 開通前：民間プロブ（H25年4月～H26年2月）
 開通後：民間プロブ（H26年4月～H27年2月）

新木場立体開通後における道路利用者へのヒアリング・アンケート結果

●物流搬送の時間向上や安全性向上に寄与

◆新木場開通前後のルート図



●新木場立体開通により、移動時間の短縮、信号待ち時間の短縮を実感

- （立体部について）**移動時間が短くなった、所要時間が予想しやすくなった**
- （平面部について）平面部の交通量が減少し、**国道及び交差道路側の信号待ちが短縮された**

調査方法：Webアンケート調査（回答数500人） H27.2実施

効果③

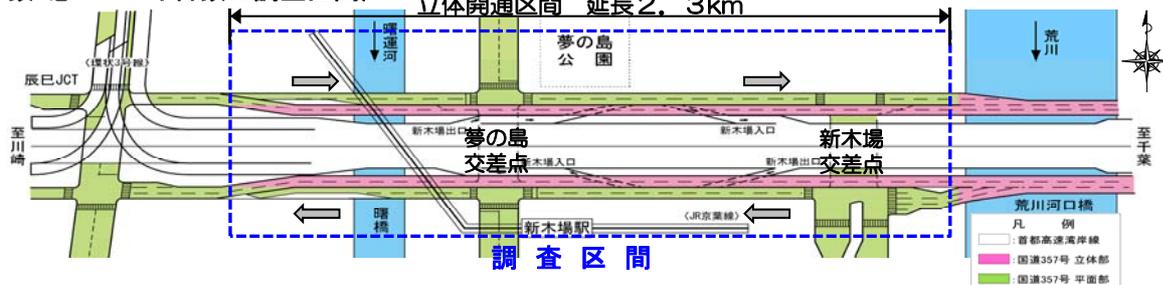
夢の島交差点から新木場交差点間の交通事故件数は開通前の20件から8件へと**約6割減少**しており、**安全性が向上しました。**

効果④

交差点及び交差点前後区間で**急ブレーキ**をする車の台数の割合が、開通前に比べ**約8割減少**し、**安全性が向上しました。**

国道357号の交通事故件数と急ブレーキ台数が減少

〈事故件数・急ブレーキ台数の調査区間〉



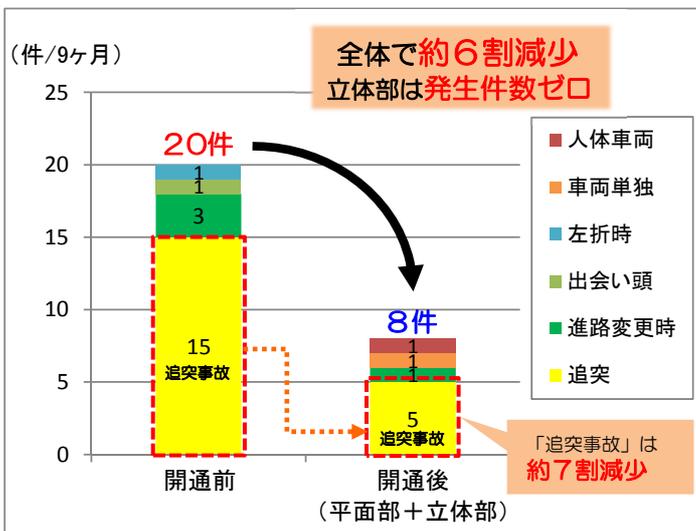
●交通事故件数が減少

- 夢の島交差点～新木場交差点での、交通事故件数は、**全体で約6割、「追突事故」は約7割減少。**
- 立体部での事故発生件数は**ゼロ。**
- 開通後は、区間全体で交通事故が減少。

●急ブレーキ発生台数が減少

- 開通前の平面部は、交通渋滞により、交差点や高速出口付近で「急ブレーキ台数」が多かった。
- 開通後は、平面部の交通量が減少し、**急ブレーキをする車の台数の割合が、約8割減少。**

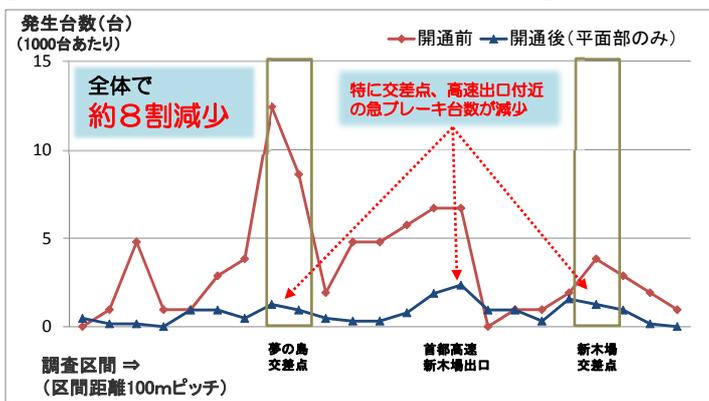
【交通事故件数の変化】(立体開通区間)



《開通前後の急ブレーキ台数》

- 開通前: 走行車両1,000台あたり7.9台が減速
 - 開通後: 走行車両1,000台あたり1.8台が減速
- 約**8割減少**

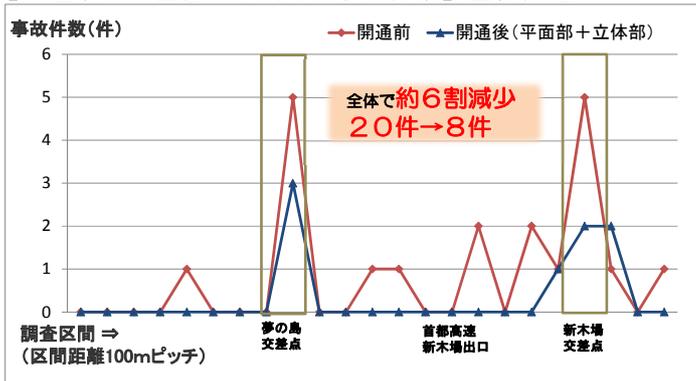
【急ブレーキ発生箇所と発生台数(平面部のみ)】(立体開通区間)



注: 加速度「-0.3G」以上を「急ブレーキ」としている。
(「G」=重力加速度)

・出典: ETC2.0プローブデータ (ETC2.0によって得られるビッグデータ)
 開通前: H25年 4月 1日～H25年12月31日 (サンプル数 1,046台)
 開通後: H26年 4月 1日～H26年12月31日 (サンプル数 6,397台)

【交通事故発生箇所における事故件数】(立体開通区間)



・出典: 警視庁事故データ
 開通前: H25年 4月 1日～H25年12月31日
 開通後: H26年 4月 1日～H26年12月31日

救急搬送関係者の声



救急搬送時に交差点で一般車両との接触事故が生じることがありますが、**立体部では交差点を通らなくて済むため、事故の危険が少なく、急発進・急停止による患者への負担軽減にもつながっています。**

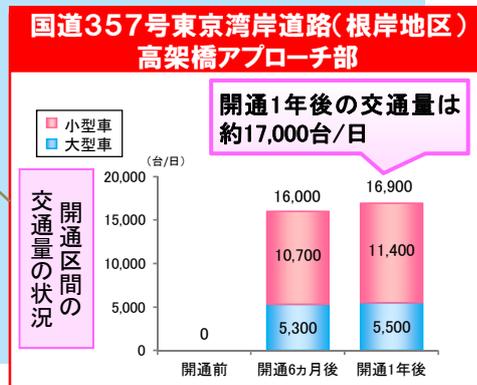
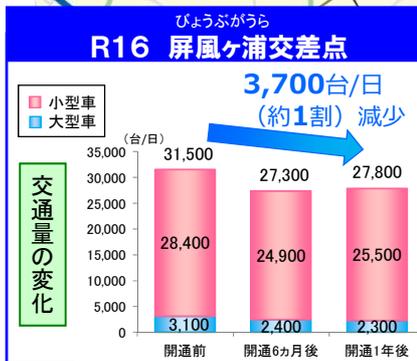
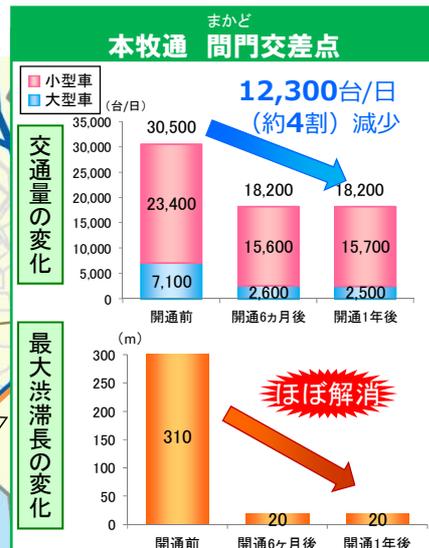
調査方法: ヒアリング調査 H26.10実施

効果①

開通区間では約17,000台/1日の交通が確認され、**並行路線の交通量が約4割減少、渋滞が大幅に緩和。**

並行路線の交通状況改善により、本牧通（ほんもくどおりプールセンター入口交差点～大鳥中学入口交差点）の所要時間が**約4分短縮し、利便性も向上。**

■ 並行路線での交通量・渋滞長の変化



調査日 ・開通前 : 平成25年11月19日7時～平成25年11月20日7時 (24時間)
 ・開通後6ヶ月 : 平成26年9月30日7時～平成26年10月1日7時 (24時間)
 ・開通後1年 : 平成27年2月24日7時～平成27年2月25日7時 (24時間)

■ 並行路線での所要時間の変化

【プールセンター入口交差点～大鳥中学入口交差点】



出典: 民間プローブデータより
 開通前はH26.2月、開通後はH27.2月の共に
 平日ピーク時(18時)平均(天気概況が雪の日は除外して算出)

周辺住民の声

仕事場のあるプールセンター入口交差点付近から組合のある本牧原付近まで本牧通を利用しており開通前は夕方のはひい時にはかなり時間がかかることもあったが、湾岸道路(根岸地区)が開通してからは安定して短時間で移動できるようになり大変助かっている。

出典: 周辺自治会等ヒアリング調査 (平成26年10月実施)

効果②

開通区間を利用することで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。

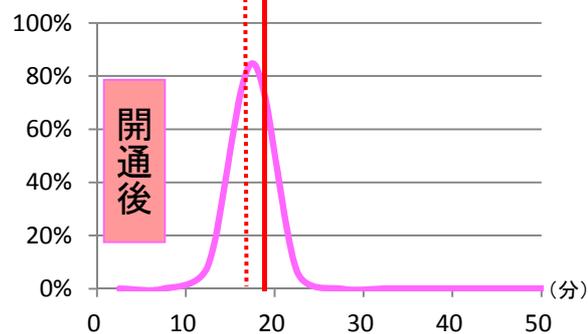
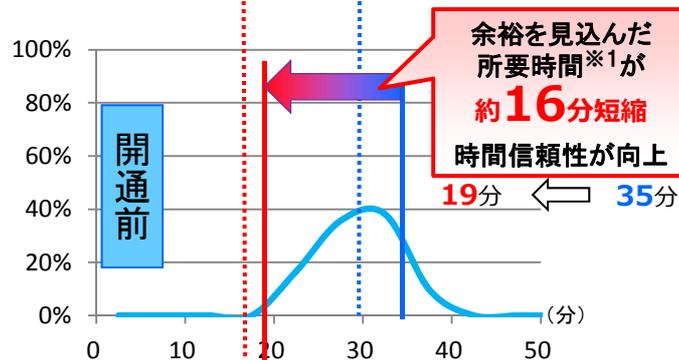
物流企業からは、開通区間を利用することで輸送時間を10分～15分短縮でき、1日の輸送回数が増えたとの声。

■ 時間信頼性の変化

ルート **本牧ふ頭** → **新杉田**

開通後 **17分** ← 開通前 **30分**

平均所要時間が
約13分短縮



※1 90%タイル値
所要時間を小さい方から順番に並べた時に小さい方から90%に位置する値
(10回に1回発生する所要時間)

出典：民間プローブデータ
開通前は H26.2月の7～9時台、16～18時台
開通後は H27.2月の7～9時台、16～18時台
(天気概況が雪の日は除外して算出)



凡例
 ← : 物流企業の開通前のルート
 → : 物流企業の開通後のルート

物流企業の声 ～国道16号から転換～



本牧ふ頭の本牧工場から新杉田まで生コンクリートを輸送しているが、東京湾岸道路（根岸地区）の開通後、国道16号経由から開通区間の利用に変えた。開通区間は信号停止がなく輸送時間を10～15分短縮できたので1日の輸送回数が増えた。

出典：周辺事業者・関連団体等ヒアリング調査
(平成26年7月実施)

効果③

国道357号東京湾岸道路の沿線に、大型物流施設や工場が相次いで立地。
立地企業からは、国道357号東京湾岸道路の利用を視野に物流施設への機能変更をした、国道357号東京湾岸道路が工場新設の場所を決める要因となつたとの声。



沿線の物流施設・工等立地(一例)

物流施設への機能更新



コンテナ貨物輸送向け物流施設

- 延床面積: 6,000㎡
- 階数: 地上5階建て
- 工事期間: 平成27年8月 ~ 平成28年6月

完成イメージ図

出典: 横浜市HP

企業担当者の声



元々は梱包工場を持っているが、南本牧ふ頭のコンテナ貨物をターゲットにした物流施設に機能を変更し、新たに建設することになった。

物流では距離で契約を結んでおり、高速道路を利用するように指示を受けない限りは基本的に一般道を利用する。そのため、物流施設としての利用を考えた時には、国道357号東京湾岸道路の存在を視野に入れていた。

出典: 周辺事業者ヒアリング調査 (平成27年7月実施)

大型物流施設の新規立地

- 延床面積: 38,184㎡
- 階数: 地上4階建て
- 工事期間: 平成26年12月 ~ 平成28年2月

出典: 横浜市HP

ライフサイエンス関連の工場新設

医薬品、医薬部外品、化粧品用の合成色素の製造販売

- 延床面積: 12,600㎡
- 階数: 地上7階建て
- 操業開始: 平成27年4月

出典: 神奈川県HP、横浜市HP

企業担当者の声



本社工場と同じ団地内に工場と研究所を新設した。横浜港等から製品を輸出しており、原材料の搬入輸送も含め、物流ルートとなる東京湾岸道路の存在が同団地内への工場新設を決める要因になった。

出典: 周辺事業者ヒアリング調査 (平成27年5月実施)

工場・研究所の新設

化粧品の研究、開発・企画・デザイン・製造

- 延床面積: 10,050㎡
- 階数: 地上8階建て
- 操業開始: 平成28年6月

出典: 神奈川県HP、横浜市HP

効果④

大型車交通が並行路線から国道357号東京湾岸道路に転換。

開通区間に並行する（主）山下本牧磯子線〈本牧通〉では、**死傷事故が約6割減少し、安全性が向上。**

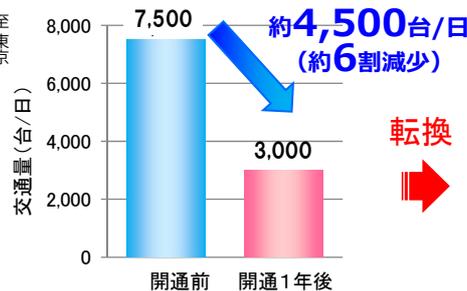
周辺小学校からは、並行する市道の**通学路としての危険性が低下**したとの声。

■ 並行路線から開通区間への大型車の転換

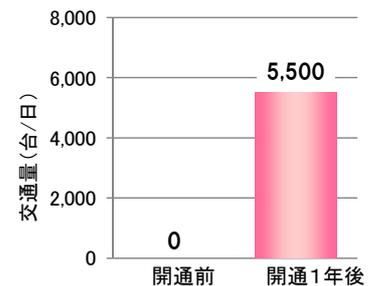


至横須賀

並行路線における大型車の交通量
（主）山下本牧磯子線〈本牧通〉

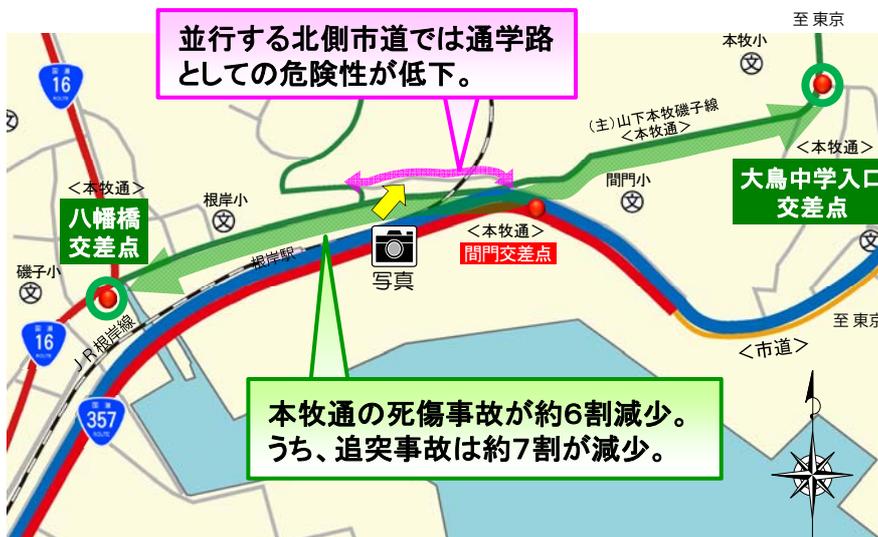


開通区間における大型車の交通量
国道357号 東京湾岸道路(根岸地区)



調査日 ・開通前：平成25年11月19日7時～平成25年11月20日7時、
・開通後1年：平成27年2月24日7時～平成27年2月25日7時

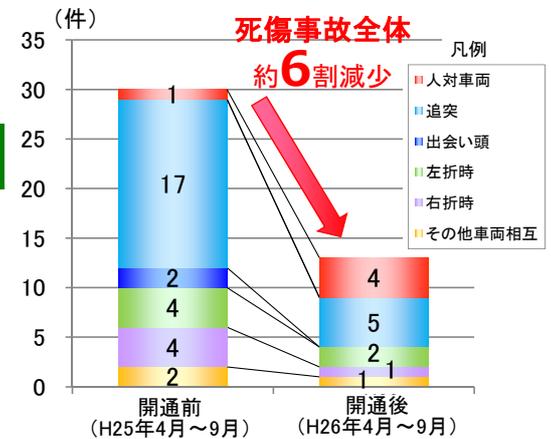
■ 交通量低減による死傷事故の減少



至横須賀

■ 開通前後の死傷事故件数の変化

（大鳥中学入口交差点～八幡橋交差点）



出典：神奈川県警察データ

【開通後】通学路の危険性が低下



写真：平成27年6月平日の7時台 撮影

■ 通学路としての危険が低下したとの声



間門小学校の声

本牧通に並行する北側市道が通学路となっているが、湾岸道路（根岸地区）の開通後は抜け道として利用する車が減り、通学路としての危険性も低下したと感じている。学校としてはありがたい。

出典：周辺小学校ヒアリング調査
（平成26年10月実施）

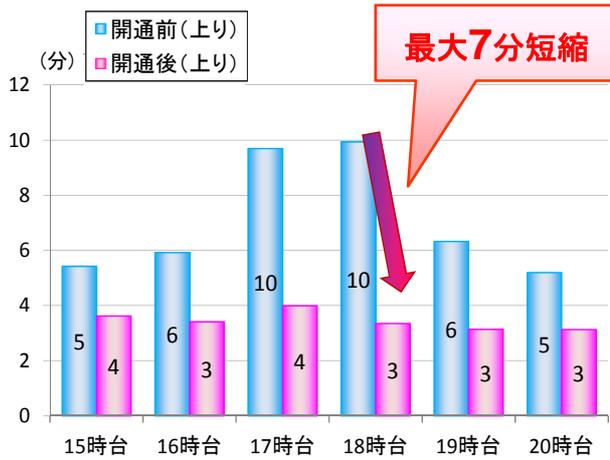
効果⑤

並行路線での所要時間がピーク時で**最大7分短縮**するなど移動性が向上。
バス事業者からは、**ダイヤ運行スケジュールの定時性が確保された**との声。

■並行路線での時間帯別所要時間の変化

下り線

（根岸駅前交差点←本牧市民公園交差点）



出典：
（開通前）H25.12月の平日5時台～20時台の民間プローブデータより。
（開通後）H26.12月の平日5時台～20時台の民間プローブデータより。

並行路線における、根岸駅へ向かう路線バスのピーク時の遅延が解消



バス事業者の声



根岸駅を発着する路線では、これまでは5分以上の遅延が発生していた。特に夕方の本牧市民公園～根岸駅前には**渋滞がひどく定時運行に苦慮していた。**

今回の開通により渋滞が解消され、**ダイヤ運行スケジュールの定時性が確保された。**

また、遅延の発生による苦情対応や遅れを取り戻すために強いられていた運転手の負担が、**開通により改善された。**

出典：周辺事業者ヒアリング調査
（平成27年3月実施）

【開通後】路線バスの遅延が解消



写真：平成27年6月平日の18時台 撮影



周辺住民の声

本牧通の渋滞がほぼ解消され、**路線バスの運行状況は改善されている。**

出典：周辺自治会等ヒアリング調査
（平成26年10月実施）