

## 再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

<b>事業名</b> 一般国道357号 <small>とうきょうわんがんどうろ</small> 東京湾岸道路（神奈川県区間）	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 関東地方整備局			
<b>起終点</b> 自：神奈川県川崎市川崎区東扇島 <small>かながわけんかわさきしかわさきくひがしおうぎしま</small> 至：神奈川県横須賀市夏島 <small>かながわけんよこすかしなつしま</small>	<b>延長</b> 25.3km				
<b>事業概要</b> 東京湾岸道路は、東京湾周辺の横須賀、横浜、川崎、東京、千葉、木更津及び富津の諸都市を連絡する延長約160kmの幹線道路である。 国道357号（神奈川県区間）は、内陸部の交通混雑緩和を図ると共に、湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能の効率化に資することを目的とする道路である。					
S52年度事業化		S52年度都市計画決定 S63年度都市計画決定			
S56年度用地着手		S53年度工事着手			
<b>全体事業費</b> 2,300億円		<b>事業進捗率</b> 約42%			
<b>計画交通量</b> 27,000～59,500台/日		<b>供用済延長</b> 14.4km			
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">                     B/C                      (事業全体) 1.8                       (残事業) 2.6                 </td> <td style="text-align: center;">                     総費用                      (残事業)/(事業全体)                      985/2,854億円                      事業費：892/2,718億円                      維持管理費：93/135億円                 </td> <td style="text-align: center;">                     総便益                      (残事業)/(事業全体)                      2,591/5,240億円                      (走行時間短縮便益：2,237/4,241億円)                      (走行経費減少便益：300/817億円)                      (交通事故減少便益：54/182億円)                 </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.8  (残事業) 2.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 985/2,854億円 事業費：892/2,718億円 維持管理費：93/135億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,591/5,240億円 (走行時間短縮便益：2,237/4,241億円) (走行経費減少便益：300/817億円) (交通事故減少便益：54/182億円)	<b>基準年</b> 平成21年
B/C (事業全体) 1.8  (残事業) 2.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 985/2,854億円 事業費：892/2,718億円 維持管理費：93/135億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,591/5,240億円 (走行時間短縮便益：2,237/4,241億円) (走行経費減少便益：300/817億円) (交通事故減少便益：54/182億円)			
<b>感度分析の結果</b> 事業全体・残事業について感度分析を実施					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <b>【事業全体】</b>                      交通量：B/C=1.6～2.1（交通量±10%）                      事業費：B/C=1.7～2.0（事業費±10%）                      事業期間：B/C=1.6～2.0（事業期間±3年）                 </td> <td style="width: 50%;"> <b>【残事業】</b>                      交通量：B/C=2.0～3.3（交通量±10%）                      事業費：B/C=2.4～2.9（事業費±10%）                      事業期間：B/C=2.3～2.6（事業期間±3年）                 </td> </tr> </table>			<b>【事業全体】</b> 交通量：B/C=1.6～2.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.7～2.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.6～2.0（事業期間±3年）	<b>【残事業】</b> 交通量：B/C=2.0～3.3（交通量±10%） 事業費：B/C=2.4～2.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.6（事業期間±3年）	
<b>【事業全体】</b> 交通量：B/C=1.6～2.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.7～2.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.6～2.0（事業期間±3年）	<b>【残事業】</b> 交通量：B/C=2.0～3.3（交通量±10%） 事業費：B/C=2.4～2.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.6（事業期間±3年）				
<b>事業の効果等</b> (1)内陸部の渋滞損失 横浜、川崎都心地区などの国道357号の並行する道路では、全区間で神奈川県平均を上回る渋滞が発生。 (2)港湾整備事業の支援 国際規格コンテナ貨物需要の増加に対応した湾岸関連施設の接続。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・横浜市、横浜市幹線道路網建設促進協議会、磯子区・中区区連会より早期整備要望（H21.4）。 ・県知事の意見：「一般国道357号 東京湾岸道路（神奈川県区間）については、交通混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善などに資する重要な事業であり、引き続き、事業推進を図られたい。」 ・横浜市長の意見：「本事業については、当該沿線の渋滞解消及び横浜港の物流機能強化など、整備効果が期待できることから、事業の推進に向けて積極的に取り組むようお願いいたします。」 ・川崎市長の意見：「当該道路は、首都圏の広域幹線道路として位置付けられており、国際空港として機能が大きく拡充される羽田空港へのアクセス向上、京浜三港連携による港湾機能の強化・拡充等、日本の国際競争力を飛躍させるという観点から、早期の全線整備が必要である」					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 首都高速道路湾岸線が平成13年に全線供用、スーパー中枢港湾の整備や羽田空港の再拡張が進行。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・平成16年度までに14.4kmを供用。 ・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。					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・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進める。 ・本牧・根岸区間の関係機関協議、設計、工事を進める。 ・用地取得済の区間について、工事を進める。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b>					
<b>対応方針</b> 事業継続					
<b>対応方針決定の理由</b> 以上の事業の効果、進捗状況、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。					
<b>事業概要図</b>					
					

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。