

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道357号 東京湾岸道路（神奈川県区間） <small>とうきょうわんがんどうろ</small>	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局				
起終点 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のしま</small>	延長 25.3km					
事業概要 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。一般国道357号東京湾岸道路（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				
全体事業費 約2,300億円 事業進捗率 51% 供用済延長 14.4km						
計画交通量 11,100～63,800台/日						
費用対効果分析結果 <small>(※1)</small>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C <small>(事業全体)</small> 1.5 <small>(残事業)</small> 1.9 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用 <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 966/3,053億円 (事業費：889/2,919億円) (維持管理費：78/134億円) </td> <td style="text-align: center;"> 総便益 <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 1,857/4,460億円 (走行時間短縮便益：1,701/4,002億円) (走行経費減少便益：124/359億円) (交通事故減少便益：32/99億円) </td> <td style="text-align: center;"> 基準年 平成24年 </td> </tr> </table>	B/C <small>(事業全体)</small> 1.5 <small>(残事業)</small> 1.9	総費用 <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 966/3,053億円 (事業費：889/2,919億円) (維持管理費：78/134億円)	総便益 <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 1,857/4,460億円 (走行時間短縮便益：1,701/4,002億円) (走行経費減少便益：124/359億円) (交通事故減少便益：32/99億円)	基準年 平成24年	
B/C <small>(事業全体)</small> 1.5 <small>(残事業)</small> 1.9	総費用 <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 966/3,053億円 (事業費：889/2,919億円) (維持管理費：78/134億円)	総便益 <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 1,857/4,460億円 (走行時間短縮便益：1,701/4,002億円) (走行経費減少便益：124/359億円) (交通事故減少便益：32/99億円)	基準年 平成24年			
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施						
【事業全体】 交通量：B/C=1.1～1.7（交通量 ±10%）【残事業】 交通量：B/C=1.1～2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.5（事業費 ±10%） 事業費：B/C=1.8～2.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.5（事業期間±2年） 事業期間：B/C=1.8～2.7（事業期間±2年）						
事業の効果等						
(1) 交通混雑の緩和 ・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。						
(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ン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ダンダンシーが確保されることが期待される。						
(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。						
関係する地方公共団体等の意見						
<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）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。						
<横浜市長の意見> 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。						
<川崎市長の意見> 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。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

首都高速道路湾岸線が平成13年に全線供用。平成22年8月に京浜港の国際コンテナ戦略港湾の選定。平成22年10月に羽田空港の再拡張。平成23年12月に京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区が指定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

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間における整備を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。

施設の構造や工法の変更等

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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。

事業概要図



※ 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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。