

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道357号 <small>とうきょうわんがんどろう</small> 東京湾岸道路（神奈川県区間）	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： <small>かながわけんかわさきしかわさきくうしまちよう</small> 神奈川県川崎市川崎区浮島町 至： <small>かながわけんよこすかしなつしまちよう</small> 神奈川県横須賀市夏島町	延長	35.1km		
事業概要					
一般国道357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の道路である。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 ～平成元年度事業化	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3,580億円	事業進捗率	41%	供用済延長	18.6km
計画交通量	10,900～63,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,644/4,253億円 事業費：1,591/4,110億円 維持管理費：53/143億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,504/5,177億円 走行時間短縮便益：2,241/4,860億円 走行費用減少便益：235/208億円 交通事故減少便益：29/109億円	基準年 平成27年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.3（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=1.3～1.8（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.3（事業費±10%）事業費：B/C=1.4～1.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.3（事業期間±2年）事業期間：B/C=1.4～1.7（事業期間±2年）					
事業の効果等					
①内陸部の渋滞緩和					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 					
②生産性の向上や防災機能の強化					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 					
③事故削減					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>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。</p> <p>また、国に指定された「京浜臨海部ライフイン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。</p> <p>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、整備促進を図りたい。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りたい。</p> <p>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。</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、</p>					

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。

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ンベーション国際戦略総合特区が指定。東京臨海広域防災公園の開園など、様々な地域開発が進行している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年6月末時点で、用地取得率は約96%。

平成25年度には根岸地区が完了。平成27年度には本牧地区が開通予定。

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。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、周辺の道路整備や開発動向を勘案しつつ、全線完成供用を目指して事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法の変更等はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

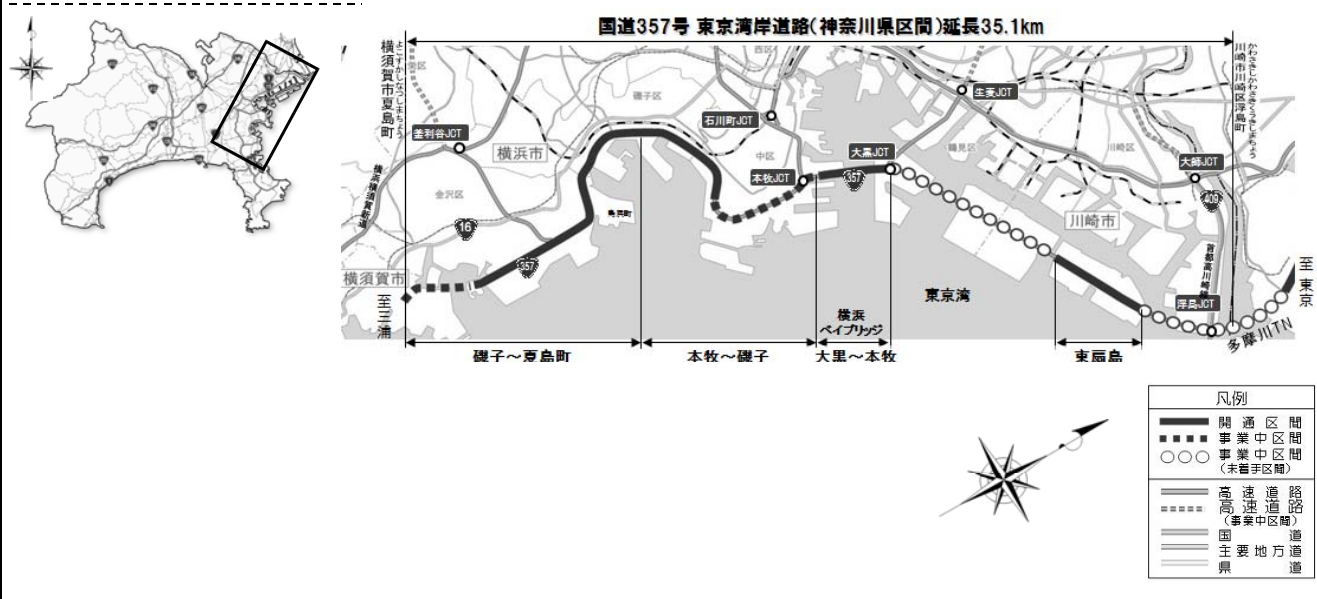
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、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。

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。