

東京港 臨港道路整備事業(南北線)

国土交通省 港湾局

【事業目的】

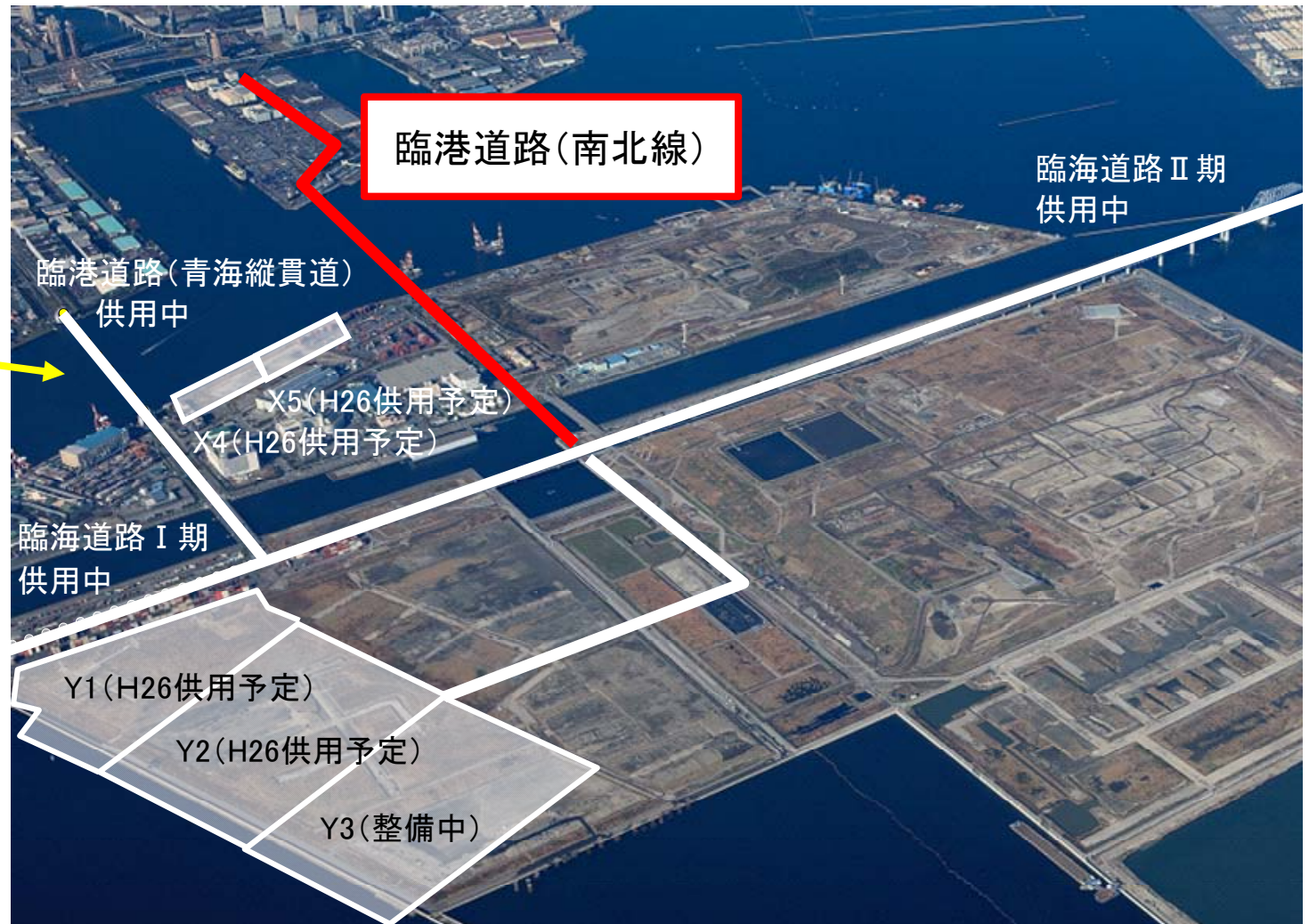
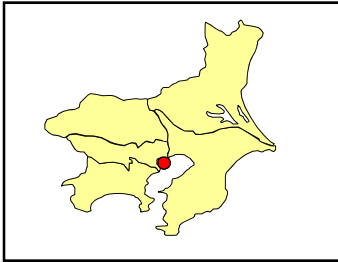
国際コンテナ戦略港湾である京浜港の一翼を担う東京港において、中央防波堤地区の開発に伴う将来交通量需要の増大に対応し、円滑な物流を確保するため、中央防波堤地区と有明側を結ぶ主動線として、臨港道路（南北線）を整備する。

【対象事業】

- ・ 整備施設 : 臨港道路（延長5,700m、3.5m×4車線）
- ・ 事業期間 : 平成26年度～平成31年度
- ・ 港湾整備事業費 : 1,100億円（うち、港湾整備事業費1,100億円）
〔 国：683億円、港湾管理者：417億円 〕

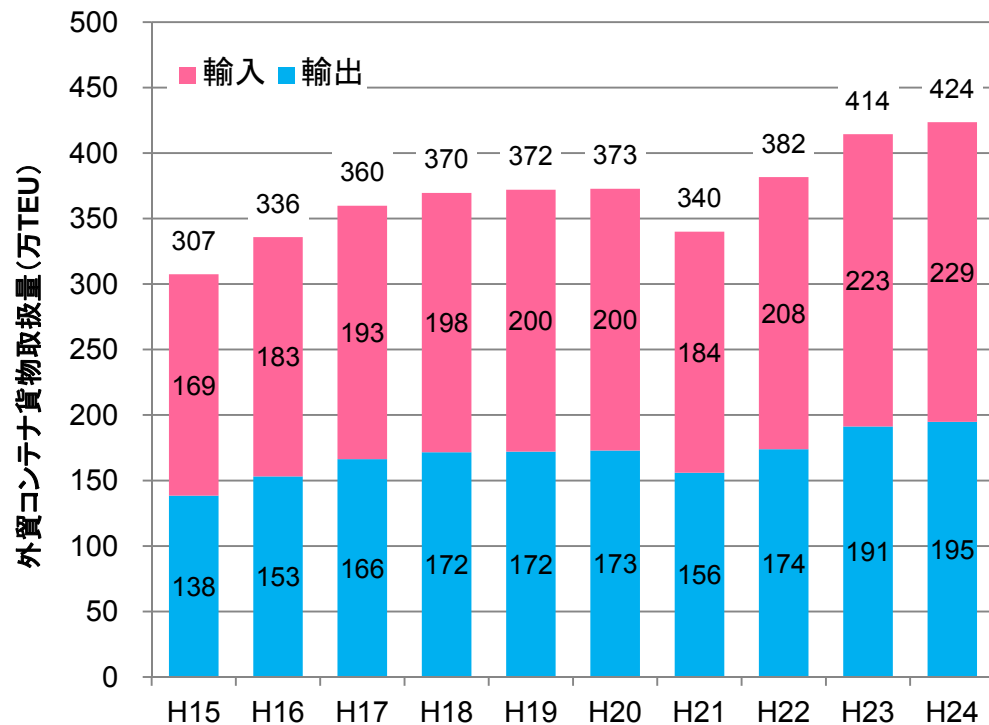
港	地区名	区分	施設	全体数量	H26	H27	H28	H29	H30	H31
東京港	10号地その2 ～中央防波堤外側地区	直轄	トンネル (4車線)	2,500m						
		補助	中央防波堤内側 5号線改良 (4車線)	1,700m						
			有明埠頭 連絡線改良 (4車線)	1,500m						

東京港位置図



- 東京港における外貿コンテナ貨物量は平成24年には国内最高の424万TEUを記録するなど堅調に推移しており、関東圏を中心とした広い背後圏で生産・消費される貨物が取り扱われている。
- 今後の更なるコンテナ貨物量の増加に対応するために中央防波堤外側地区に新たなコンテナターミナルが整備中であるほか、中央防波堤内側地区では国内ユニット貨物及びRORO船の大型化に対応した複合一貫輸送ターミナルの整備が進むなど、中央防波堤地区においては今後もさらに開発が進んでいくことが予想される。
- 首都高速中央環状線や東京港トンネルといった周辺道路の整備によって、背後圏から東京港へのアクセスが改善される一方、有明地区～中央防波堤地区を結ぶアクセス(南北軸)は青海縦貫道路(第二航路海底トンネル)のみとなっている。

《東京港の外貿コンテナ貨物取扱量の推移》



出典：港湾統計等より港湾局作成

《南北軸への交通量の集中》



出典：貨物の方面別比率は「全国輸出入コンテナ貨物流動調査(H20)」による

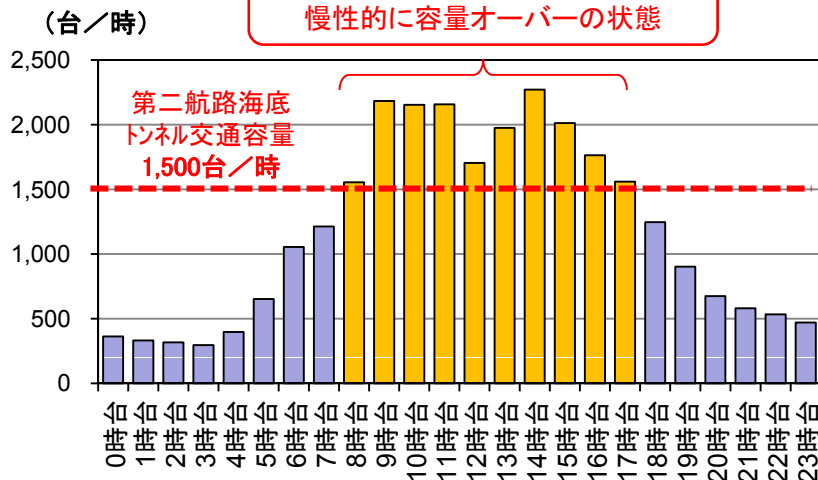
① 背後道路の混雑

- ・ 青海地区と中央防波堤地区を結ぶ第二航路海底トンネルへのコンテナ車両等の集中によって、顕著な交通混雑が発生している。
- ・ 平成24年2月の東京ゲートブリッジ開通に伴って、混雑は若干緩和されたものの、今後の取扱貨物量の増加や中央防波堤地区の開発に伴って激しい交通混雑が予想される。

《第二航路海底トンネルの渋滞状況》



8～17時台の昼間の時間帯は慢性的に容量オーバーの状態



資料: 観測交通量(平成24年5月平日平均)

《東京港主要臨港道路の交通量予測値(H42)》



※混雑度は24時間交通量に対する混雑度、()内は昼間12時間交通量に対する混雑度

②都市機能用地へのコンテナ車両等の流入

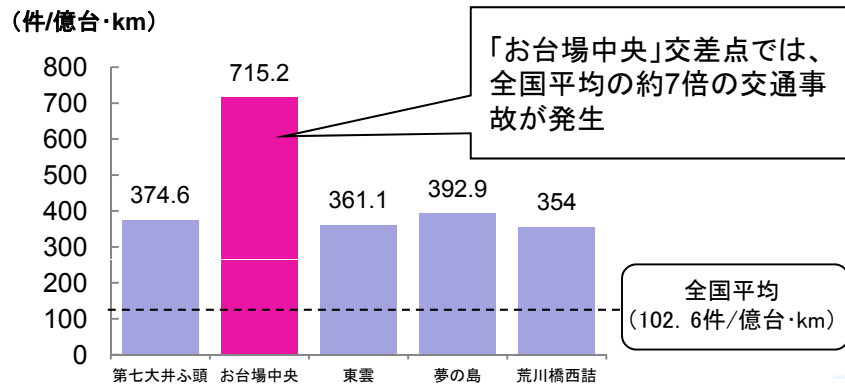
- ・都市機能の集中しているお台場（臨海副都心）では、商業系施設・娯楽施設に向かう一般車両と、青海地区・中央防波堤地区方面に向かう港湾関連車両が輻輳しており、交通事故も多発している。
- ・今後の都市機能用地への来訪者と港湾関連車両の更なる増加が見込まれるため、港湾関連車両の臨海副都心への混入を回避し、安全・安心を確保することが必要となっている。

《湾岸線の死傷事故発生状況》

《南北線整備による都市機能用地からの港湾関連車両の分離》



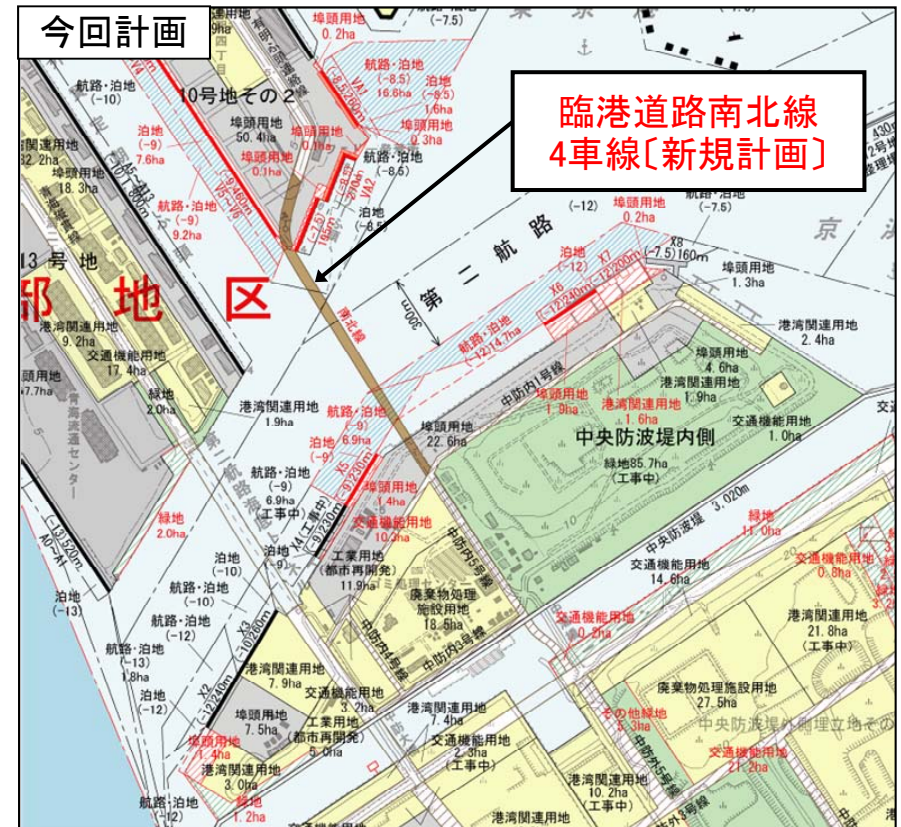
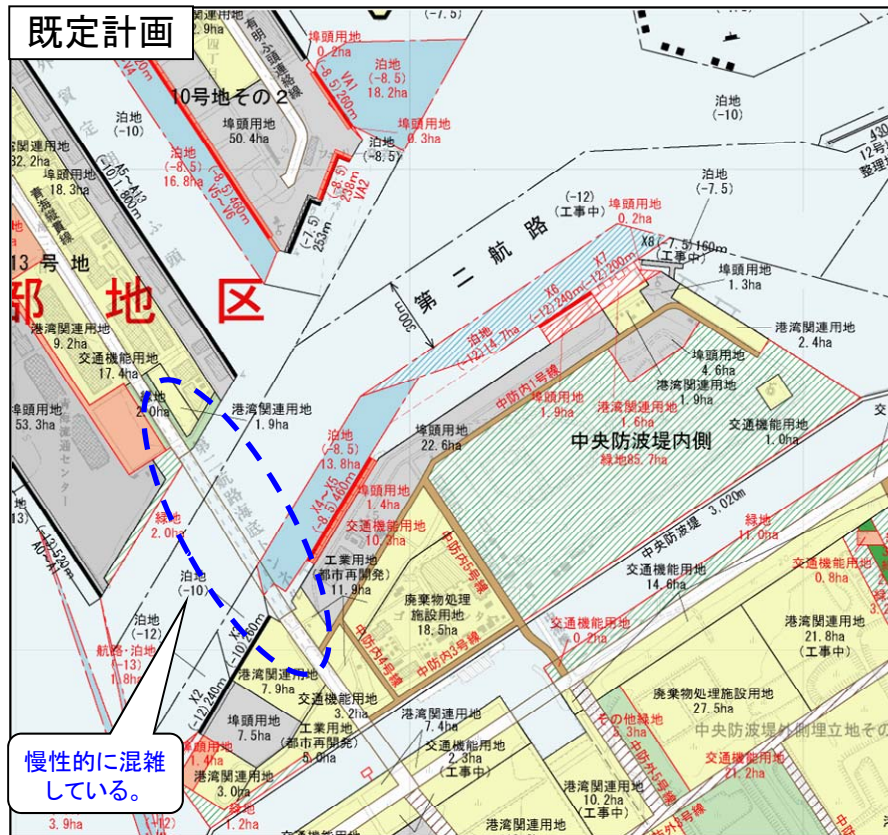
《湾岸線の主要交差点における死傷事故率》



資料: 事故統合データベース(H17~H20)

港湾計画への位置づけ

- 平成21年5月12日の東京都地方港湾審議会、平成21年7月2日の交通政策審議会港湾分科会における審議を経て、東京港港湾計画を一部変更。
- 学識経験者、港湾管理者等で調整を行い、施設配置等について検討。
- 変更では、中央防波堤外側・新海面処分場C Tの機能拡充に対応するとともに、南北方向の交通のバックアップ機能を確保するため、中部地区と中央防波堤地区を結ぶ臨港道路南北線（4車線）を計画。



代替案の比較(計画段階評価)

解決すべき課題 ①背後道路の混雑 ②都市機能用地(臨海副都心)へのコンテナ車両等の流入

評価項目		案1 臨港道路南北線の整備(トンネル)	案2 青海縦貫道の拡幅	案3 臨港道路南北線の整備(橋梁)
概要				
課題への対応	臨港道路の混雑	○	○	○
	都市機能用地への港湾関連車両の流入	○	×	○
地域経済への影響		○	○	○
環境への影響		○	○	○
既存施設への影響		○	×	×
実現性		○	×	×
コスト		1,100億円	約1,100億円(別途用地取得費用が必要)	—
総合評価		○	×	×

→ 案1による対策が妥当。

費用便益分析における交通量の設定

- 東京港では利用企業の生産活動の活発化や、国内他港からの集貨によって、取扱貨物量の増加が見込まれる。
- 物流関連の発生集中交通量の前提となる貨物量については、今後の港湾施設整備による貨物取扱能力に基づき設定する。
- 立地産業関連および緑地関連の発生集中交通量については、港湾計画における土地利用計画に基づき設定する。
- Y1～Y3のコンテナターミナルの供用に合わせて、青海ふ頭、中央防波堤内側地区、中央防波堤外側地区からの集約が見込まれるバンプール、シャーシプールからの発生集中交通量についても設定する。

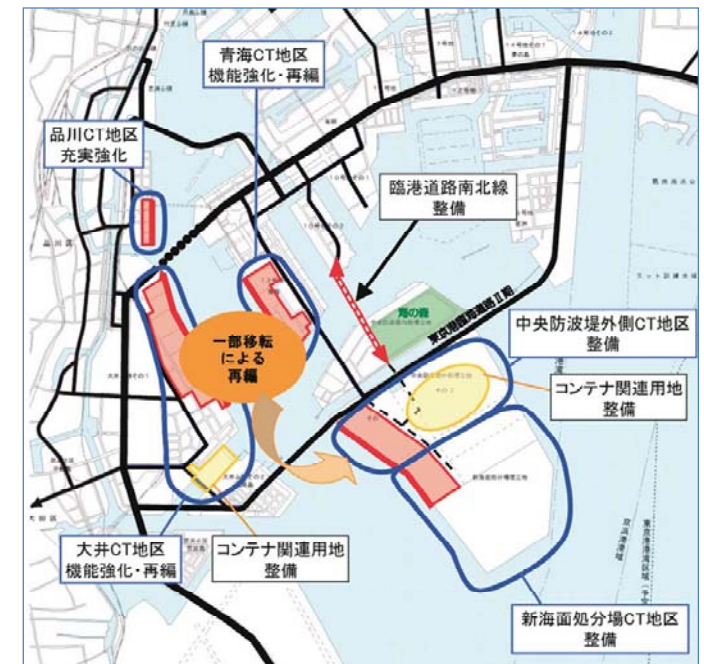
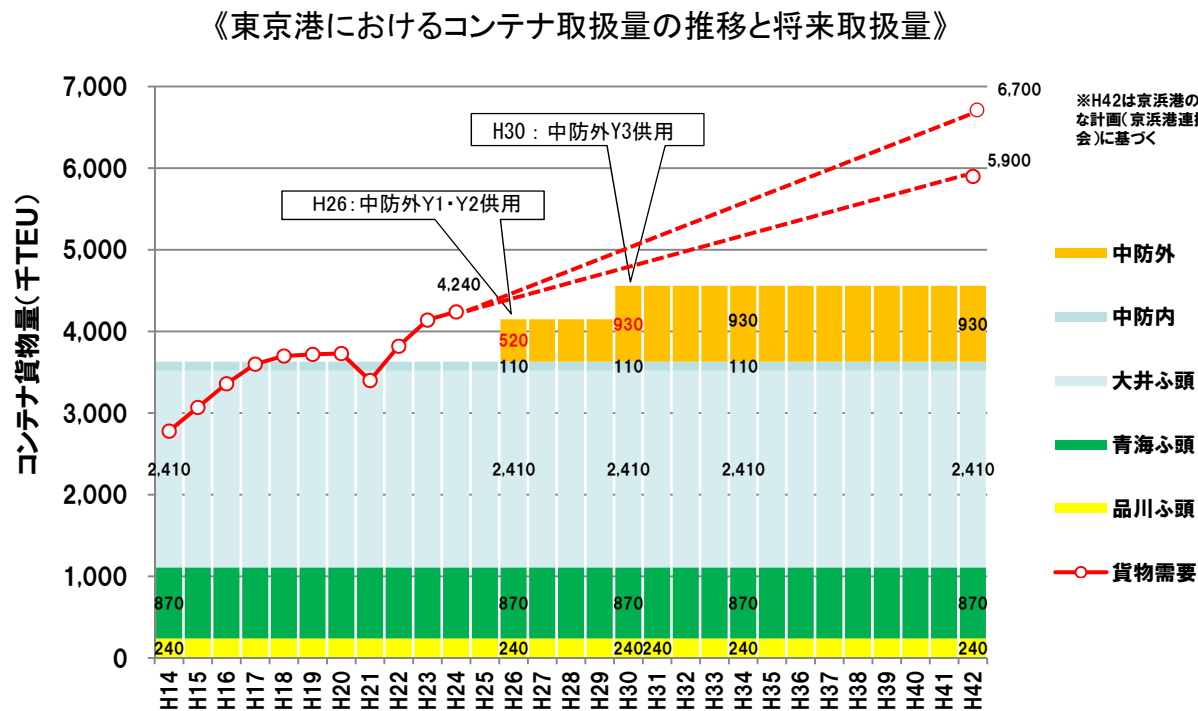


図. 東京港のコンテナターミナル及び内貿貨物ターミナルの再編 (出典: 京浜港の総合的な計画(平成22年9月))

費用便益分析概要

【便益計算】 便益 (B) = ①+②+③ = 1,037 億円 (現在価値化後)

- ①輸送費用削減便益 11.7 億円/年
- ②輸送時間費用削減便益 51.6 億円/年
- ③事故損失額削減便益 3.3 億円/年

臨港道路の整備により、臨港道路の交通の分散が図られ、周辺道路も含めて走行時間の短縮および走行経費の削減が図られる。また、増加する交通量が分散されることに伴い、交通事故が減少する。



【費用計算】 費用 = 事業費 + 管理運営費 = 899 億円 (現在価値化後)

【費用便益分析結果】

費用便益比 (B/C) = 1,037 / 899 = 1.2
 純現在価値 (B-C) = 138 億円
 経済的内部収益率 (EIRR) = 4.8%

【①産業の国際競争力の向上】

東京港周辺の道路では深刻な渋滞によって輸送コストおよび輸送時間のロスが発生するとともに、荷主企業が必要なコンテナ車両を手配できないケースも頻発している。

本プロジェクトを実施することで、東京港周辺道路の渋滞が緩和し、物流コストの削減や安定的な輸送が可能となり、東京港を利用する荷主企業の国際競争力の向上が可能となる。

【②地域の安全・安心の確保】

埋立地である中央防波堤地区は、第二航路海底トンネル、臨海トンネル、東京ゲートブリッジの3ルートで背後地と接続されている。これらのうち第二航路海底トンネルは東京港の南北軸としての重要な機能を担っているが、整備後30年以上が経過しており大規模補修の必要性が生じているほか、当該地域では首都直下型の東京湾北部地震の発生が指摘されている。

本事業を実施することで、東京港の南北軸が2ルート確保されリダンダンシーが向上することで、大規模補修や災害・事故時における安定的な物流・人流が確保できる。

【③環境への負荷軽減】

東京湾臨海部の交通の円滑化が図られ、NO_x、CO₂の排出量が削減される。

【④東京オリンピックの支援】

平成25年9月8日(日本時間)のIOC総会において、2020年夏季オリンピックが東京で開催されることが決定した。立候補ファイルによると、中央防波堤地区においては、馬術クロスカントリー、ボート・カヌー(スプリント)、自転車競技(マウンテンバイク)の開催が予定されているものの、中央防波堤地区会場へのオリンピック優先ルートとしては東京ゲートブリッジ方向のアクセスしかないのが現状である。臨港道路南北線が整備されることで、東京ベイゾーンの中心会場となるお台場地区や選手村が設置される晴海地区とを結ぶルートとしての活用が期待される。

また、中央防波堤地区の施設は、オリンピック後、公共公園(港湾緑地)などとして活用される計画となっており、お台場方面から中央防波堤地区への都市交通のためのルートとしても活用されることが見込まれる。

