

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道357号東京湾岸道路（東京都区間） <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：東京都江戸川区臨海町 至：東京都大田区羽田空港 <small>とうきょうとうえどがわくりんかいちょう とうきょうとおおたくはねだくうこう</small>	延長	21.1km		
事業概要					
<p>東京湾岸道路は、東京湾を取り巻く千葉県、東京都、神奈川県¹の海岸沿いに、千葉県富津市から神奈川県横須賀市に至る延長約160kmの道路である。</p> <p>本事業は、東京湾岸道路の一部を形成し、交通混雑の緩和、空港や湾岸地域の物流拠点とのアクセスを向上させ、物流の効率化等を図ることを目的としている。</p>					
S43年度事業化	S44年度都市計画決定 (S58年度変更)	S46年度用地着手	S46年度工事着手		
全体事業費	約3,433億円	事業進捗率	55%	供用済延長	19.2km
計画交通量	27,500～92,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.6 (残事業) 3.4	(残事業)/(事業全体) 1,136/5,858億円 事業費：1,107/5,794億円 維持管理費：29/64億円	(残事業)/(事業全体) 3,837/9,494億円 走行時間短縮便益：3,690/8,991億円 走行費用減少便益：124/471億円 交通事故減少便益：23/33億円	平成25年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.8（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 2.5～ 3.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.7（事業費 ±10%） 事業費：B/C= 3.1～ 3.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.9（事業期間± 4年） 事業期間：B/C= 2.9～ 3.7（事業期間± 4年）</p>					
事業の効果等					
① 渋滞の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道357号の損失時間は、約148.8千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約6倍。 ・ 特に、東京港臨海道路との交差点周辺である、環七大井ふ頭交差点や夢の島交差点などを中心に激しい渋滞が発生している。 ・ 辰巳交差点、夢の島交差点及び新木場交差点は、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により、主要渋滞箇所に特定されている。 ・ 国道357号の自動車専用部の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。 					
② 安全性の向上					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 当該事業区間の主要な交差点では、約300件/億台・kmの死傷事故率であり、特にお台場中央交差点付近の死傷事故率は、376.4件/億台・kmと全国平均（102.0件/億台・km）の約4倍。 ・ 当該区間の死傷事故の約6割は追突事故である。 ・ 国道357号の自動車専用部の整備により、交通の円滑化が図られ事故の減少が見込まれる。 					
③ 物流の効率化による国際競争力の強化					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道357号の通過する東京臨海部は、都市再生緊急整備地域に指定されており、「東京港第7次改訂港湾計画」等、様々な地域開発が進行中である。 ・ 国道357号の整備により、主要交通拠点へのアクセス性の向上や地域間の連携が強化され、物流の効率化が可能となり、国際競争力の高い地域づくりに貢献する。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 東京都知事の意見： 首都東京の道路整備は、東京の最大の弱点である交通渋滞の解消、環境改善、利便性や防災性の向上のみならず、我が国の経済を活性化させ、国際競争力を強化するためにも必要不可欠である。その中で、体系的な道路ネットワークの構築を図る国道の果たす役割は非常に大きい。 とりわけ国道357号は、東京臨海部の骨格をなす幹線道路であり、交通混雑の緩和、空港や港湾地域の物流拠点とのアクセス向上など、その整備効果は広く東京圏に及ぶものであり、2020年オリンピック・パラリンピック競技大会のためにも事業の継続は、当然と考える。 完成予定が明らかになっている区間については、完成予定を遵守されたい。また完成予定が明らかになっていない「その他区間」については、完成予定を明らかにした上で計画的に整備を図り、早期完成を図られたい。特に、東京港トンネル部については、早期完成を図られたい。 					
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					
羽田空港再拡張、京浜港が「国際戦略コンテナ港湾」に選定、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。2020年にはオリンピック・パラリンピックが開催予定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度から、東京港トンネル本体工事着手。平成25年度には、大井環七立体、新木場立体が完成予定。

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

凡例	
——	供用中
.....	事業中
□	再評価箇所



※ 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。