

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	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（東京都区間）		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>とうきょうとえどがわくりんかいちよう</small> 東京都江戸川区臨海町 至： <small>とうきょうとおおたくほねだくうこう</small> 東京都大田区羽田空港				延長	23.4km
事業概要	<p>一般国道357号東京湾岸道路（東京都区間）は、首都高速湾岸線と並行しており、東京都湾岸部を通過する延長約23.4kmの道路である。</p> <p>東京湾に面する千葉・東京・神奈川の各都市を結ぶ幹線道路の一部を形成しており、交通混雑緩和、空港や湾岸地域の物流拠点とのアクセス性向上、物流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 (S52年度変更)	S46年度用地着手	S46年度工事着手			
全体事業費	約4,793億円		事業進捗率 (令和4年3月末時点)	56%	供用済延長	21.4km
計画交通量	11,300~97,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (1.5)	総費用 (残事業)/ (事業全体) 2,794/14,630億円 事業費：2,683/14,299億円 維持管理費：111/331億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 7,334/24,134億円	基準 令和4年		
	(残事業) 2.6 (1.6)		走行時間短縮便益：7,044/21,861億円 走行経費減少便益：282/2,104億円 交通事故減少便益：8.9/169億円			
感度分析の結果	事業全体・残事業について感度分析を実施					
【事業全体】交通量	：B/C=1.5~1.8（交通量±10%）		【残事業】交通量	：B/C=2.3~3.0（交通量±10%）		
事業費	：B/C=1.6~1.7（事業費±10%）		事業費	：B/C=2.4~2.9（事業費±10%）		
事業期間	：B/C=1.5~1.8（事業期間±20%）		事業期間	：B/C=2.3~2.8（事業期間±20%）		
事業の効果等	<p>① 交通混雑緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道357号東京湾岸道路（東京都区間）の整備により、専用部と一般部で機能分担が図られ、混雑緩和が期待。</li> </ul> <p>② 生産性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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・千葉港・羽田空港等が存在。</li> </ul> <p>③ 防災機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>・東京都知事の意見：</p> <p>国道357号は、東京湾岸の広域的なネットワーク形成のみならず、国際化が進む羽田空港へのアクセス向上や京浜三港の連携強化にも寄与する重要な路線である。</p> <p>このため、臨港道路南北線が開通し、辰巳・東雲・有明立体の効果も大いに期待されることから、早期に整備を推進されたい。</p> <p>また、多摩川トンネルについては、羽田空港周辺と京浜臨海部の連携強化に向けて、実施工程を示しつつ整備を推進し、早期開通を図られたい。</p> <p>さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。加えて、その他の未整備区間についても、早期に事業着手し整備を推進されたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を了承する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>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。</p>					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>用地取得率は100%。（令和4年3月末時点）</p> <p>事業進捗率は約56%。</p> <p>多摩川トンネルは令和元年度に工事着手し、羽田及び浮島地区において改良工事を推進中。</p> <p>辰巳・東雲・有明立体は令和2年度に工事着手し、引き続き、辰巳立体及び有明立体の橋梁下部工事を推進中。</p>					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

多摩川トンネルについては、現地施工中の工事や今後実施していくシールドトンネルなどの工事は、現地状況等により工法や構造等の変更の可能性があるため、引き続き事業費の精査が必要であり、徹底したコスト縮減対策を講じていく。

施設の構造や工法の変更等

多摩川トンネルにおいて建設発生土の処分先の変更、シールドトンネルのインバート見直し、トンネル内装工の見直し、シールドトンネルの舗装の見直し及び設備ケーブル、消火用水系統の見直しより、コスト縮減に取り組んでいく。

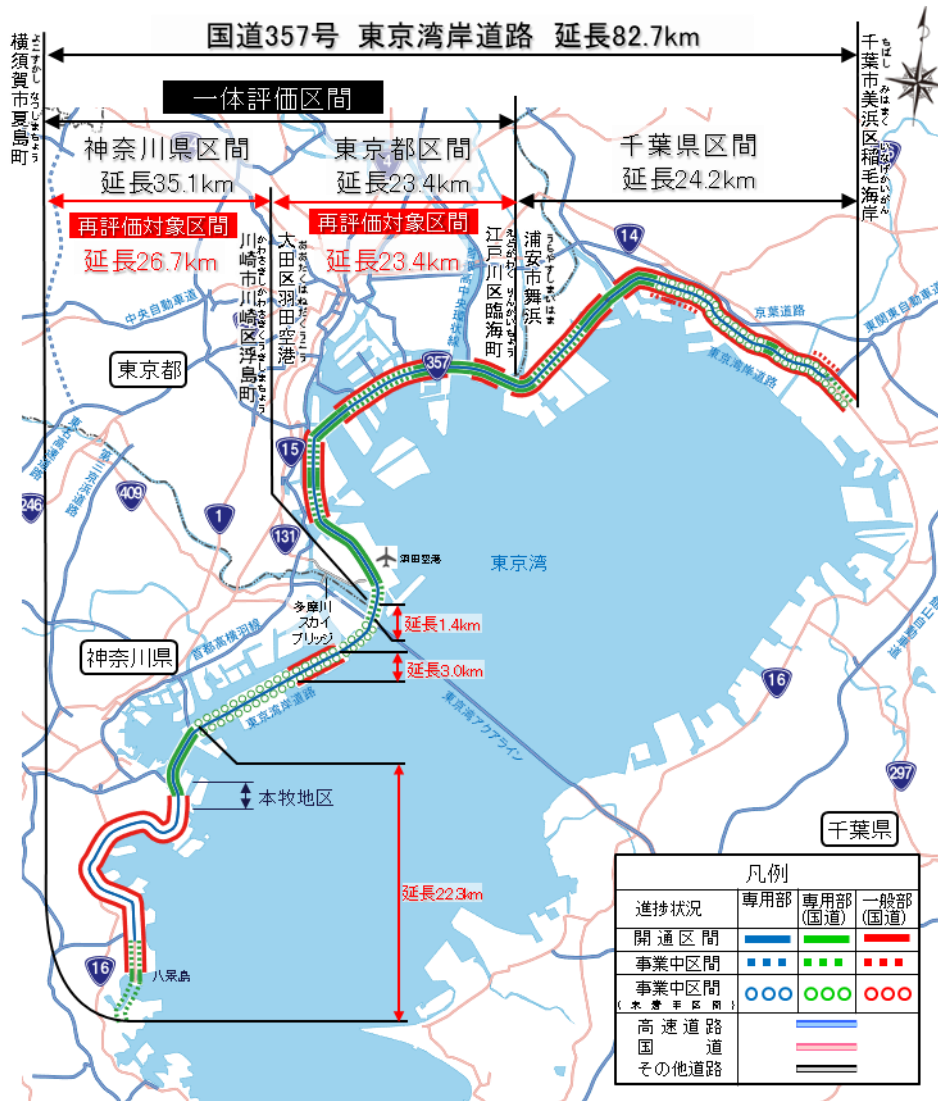
対応方針

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



- ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果は国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間・東京都区間）50.1kmの整備区間を対象とした場合、（ ）書きの値は、東京都区間23.4kmの結果を示す。なお、東京都区間の費用便益分析は、多摩川トンネル神奈川県区間を含む事業費による分析結果。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額に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。