

## 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>とうきょうとえどがわくりんかいちやう とうきょうとおおたくはねだくうこう</small>			延長	23.4km
<b>事業概要</b> 一般国道357号東京湾岸道路は、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。 本事業は、一般国道357号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。					
S43年度～S54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4,713億円	事業進捗率	45%	供用済延長	19.5km
計画交通量	13,800～93,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.5	総費用： (残事業)/(事業全体) 1,923/7,156億円		総便益： (残事業)/(事業全体) 3,002/10,903億円	
	(残事業) 1.6	事業費：1,854/7,076億円 維持管理費：68/80億円		基準年： 平成27年 走行時間短縮便益：2,802/10,275億円 走行費用減少便益：98/421億円 交通事故減少便益：102/207億円	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.7（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=1.4～1.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.6（事業費 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.7（事業期間±3年） 事業期間：B/C=1.4～1.7（事業期間±3年）					
<b>事業の効果等</b> ① 渋滞緩和 ・ 国道357号東京湾岸道路（東京都区間）の損失時間は、約193.2千人時間/年・km。 ・ 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、渋滞緩和が期待。 ② 生産性の向上や防災機能の強化 ・ 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、首都直下型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 ・ 国道357号東京湾岸道路（東京都区間）の死傷事故率は約32.2件/億台・km。 ・ 東雲、有明二丁目、夢の島交差点では、300件/億台・km以上。 ・ 国道357号東京湾岸道路（東京都区間）で当該区間で発生した死傷事故の約6割は追突事故。 ・ 国道357号東京湾岸道路（東京都区間）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。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・ 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。 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、整備を推進し早期開通を図りたい。開通予定が明らかになっている東京港トンネルについては、予定を遵守されたい。また、「その他区間」については、臨港道路南北線の開通等も見据え、早期に事業着手し整備を推進されたい。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 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ノ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。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27年12月時点で、用地取得率は100%。

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、新木場立体が完了。平成27年度には、東京港トンネル（海側）が完了予定。平成30年度には、東京港トンネル（山側）が完了予定。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。

※ 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。