

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

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5,083億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	60%	供用済延長	21.4km		
計画交通量	12,400～96,900台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (1.5)	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,779/12,921億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,011/21,357億円	基準 令和元年			
	(残事業) 1.4 (1.6)	（事業費：2,679/12,627億円 維持管理費：99/295億円）	（走行時間短縮便益：3,938/20,069億円 走行経費減少便益：56/1,197億円 交通事故減少便益：16/91億円）				
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=1.3～1.6（交通量±10%）			
事業費	：B/C=1.6～1.7（事業費±10%）		事業費	：B/C=1.3～1.6（事業費±10%）			
事業期間	：B/C=1.6～1.7（事業期間±3年）		事業期間	：B/C=1.4～1.4（事業期間±3年）			
事業の効果等	<p>① 交通混雑緩和</p> <p>・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。</p> <p>② 生産性向上</p> <p>・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。</p> <p>③ 防災機能の強化</p> <p>・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。</p>						
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>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、生産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。</p> <p>とりわけ国道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、臨港道路南北線の開通等も見据え、辰巳・東雲・有明立体については、早期に事業着手し整備を推進されたい。</p> <p>また、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。</p> <p>加えて、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。また、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ィ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。2020年にはオリンピックパラリンピックが開催予定。</p>						

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率は100%。(平成31年3月末時点)
 事業進捗率は約60%。(平成31年3月末時点)
 平成27年度、東京港トンネル西行き(海側)が完了。
 令和元年6月、東京港トンネル東行き(内陸側)が完了。
 多摩川トンネルについては、多摩川トンネル技術検討委員会を設置し、調査設計中。また辰巳・東雲・有明立体の工事の着手に向け調査設計中。

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。

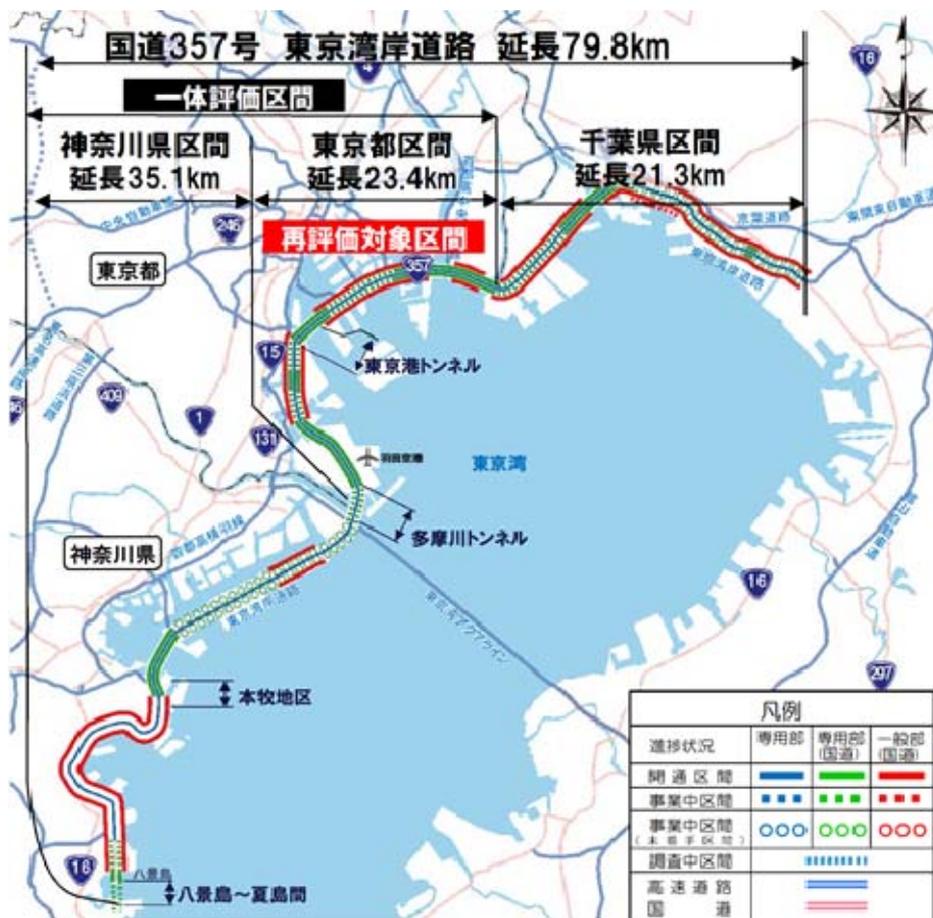
対応方針

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



- ※ 全体事業費は多摩川トンネル(神奈川県区間分)を含んでいる。
- ※ 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)58.5km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。
- ※ 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。