

# 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道357号 <small>とうきょうわんがんどろ</small> 東京湾岸道路（神奈川県区間）		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：神奈川県川崎市川崎区浮島町 至：神奈川県横須賀市夏島町			延長	28.7km	
事業概要 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。一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）は、内陸部の交通混雑緩和を図ると共に、湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能の効率化に資することを目的とする道路である。						
S52年度 ～平成元年度事業化	S52年度都市計画決定 S63年度都市計画決定	S56年度用地着手	S53年度工事着手			
全体事業費	約2,960億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	52%	供用済延長	23.0km	
計画交通量	10,500～62,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (1.4) (残事業) 2.3 (1.4)	総費用 (残事業)/ (事業全体) 2,943/19,220億円 事業費：2,793/18,725億円 維持管理費：150/495億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 6,808/46,320億円 走行時間短縮便益：6,501/43,300億円 走行費用減少便益：182/2,841億円 交通事故減少便益：124/179億円	基準年 令和2年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=2.2～2.6（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=2.1～2.4（交通量±10%） 事業費：B/C=2.4～2.4（事業費±10%）事業費：B/C=2.1～2.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.4～2.4（事業期間±20%）事業期間：B/C=2.3～2.3（事業期間±20%）						
事業の効果等						
①内陸部の渋滞緩和 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）に並行する主要幹線道路（国道1号、15号、16号、産業道路）では、大師河原交差点、青砥坂交差点や君ヶ崎交差点等の主要渋滞箇所を先頭に、交通渋滞が発生。 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）の整備により、内陸部の交通が臨海部に転換し、内陸部の交通混雑緩和が期待。						
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の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広域防災拠点が存在。 ・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（神奈川県区間）に並行する主要幹線道路（国道1号、15号、16号、産業道路）の死傷事故率は約88.7件/億台・km。鋼管通交差点や阪東橋交差点、青砥坂交差点等で400件/億台・km以上。 ・並行する主要幹線道路で発生した死傷事故の約4割は追突事故。 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）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。						
関係する地方公共団体等の意見						
神奈川県知事の意見： 一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）は、国際コンテナ戦略港湾である京浜港や国際空港である羽田空港、「京浜臨海部ライフインベーション国際戦略総合特区」の産業・機能の集積拠点などを結び、我が国の国際競争力の強化につながる大変重要な路線である。 また、東京湾臨海部基幹的広域防災拠点を連絡し、大規模災害時の国内、海外からの支援物資の輸送を担うなど、首都圏全体の防災性向上にも資する路線である。 一般国道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大きく寄与することから、引き続き、本事業を強力に推進し、事業中区間の早期整備及び夏島以南の早期計画具体化を図りたい。						
横浜市長の意見： 本路線は、本市臨海部における広域的な交通ネットワークの形成、物流の効率化に資する重要な路線です。						

特に、八景島—夏島区間は並行する国道16号の混雑緩和による本市南部地域の交通円滑化に繋がるため、地元関係者との十分な調整を図りつつ、着実な推進をお願いします。

また、本路線は暫定供用区間が大半を占めており、主要渋滞箇所も点在していることから、都市計画に基づいた完成断面での早期供用をお願いします。

川崎市長の意見：

一般国道357号東京湾岸道路は、首都圏の広域的なネットワークを構築する幹線道路として位置づけられ、首都圏の国際競争力の強化を図るための空港、港湾の連携軸として、また、京浜臨海部の活性化や湾岸部への交通誘導などの面からも重要な路線であり、その整備効果は広域的に発現し、広く沿線自治体に利益をもたらす路線です。このたび、神奈川県区間、東京都区間、千葉県区間を一体評価していますが、本事業の広域性を踏まえて評価することは必要です。

本事業は、本市臨海部全体の活性化や各地区へのアクセス改善等の観点からも重要であり、羽田空港と大黒ふ頭間の未整備区間については、着実に整備を推進することが必要です。

なお、本市に計画されている本事業については、多摩川トンネル山側に着手していますが、多摩川トンネル海側や川崎航路トンネル等が未着手であるなど、羽田空港至近に位置すること等から大規模なトンネル工事を複数控えており、全国的にもあまり例を見ない直轄国道事業であることから、本事業の特徴である広域的な整備効果等を考慮し、新たな負担のあり方や推進方策の検討をお願いいたします。併せて、事業費の縮減や費用負担の平準化についても検討をお願いいたします。

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

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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年3月末時点で、用地取得率は約96%。

平成25年度には根岸地区が完了。平成27年度には本牧地区が開通。

夏島地区及び多摩川トンネルにおいて調査設計及び工事を推進中。

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等はないが、今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。

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・千葉県区間)71.4kmの整備区間を対象とした場合、( )書きの値は、神奈川県区間28.7kmの結果を示す。

※ 神奈川県区間の費用便益分析結果は多摩川トンネル(東京都区間分)を含む事業費約3,580億円による結果。

※ 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。