

令和8年10月6日

まちづくり委員会資料

一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）に係る
事業評価監視委員会の審議結果について

建設緑政局
(広域道路整備室)

一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）に係る事業評価監視委員会の審議結果について

1. 国道357号の概要

- 一般国道357号東京湾岸道路（以下、「国道357号」という。）は、東京湾に面する神奈川県・東京都・千葉県の各都市を結ぶ延長82.7kmの幹線道路。
- 内陸部の交通混雑の緩和を図るとともに、湾岸に立地する諸都市、諸施設の機能の効率化に資することを目的とした道路であり、国際競争力強化のため、国際戦略港湾や国際空港を支えるネットワークを構築し、物流の効率化にも貢献する道路。

2. 神奈川県区間の状況

- 神奈川県区間は川崎市川崎区浮島町から横須賀市夏島町までの延長35.1kmの路線。
- 川崎市域においては、東扇島の延長3.0kmが平成6（1994）年度に暫定供用されている。多摩川トンネル区間については、平成27（2015）年度に事業着手され、本市域の延長1.4kmにおいて首都高速湾岸線の両側に整備が予定されているトンネルのうち、先行して内陸側のトンネルを相互通行する計画で、現在、立坑等の工事が進められている。
- また、扇島地区では土地利用転換に向けて、国が整備着手に向けた調査検討を実施している。
- 神奈川県区間について、工事の進捗に伴い、多摩川トンネル区間における浮島ランプ構造の見直し及び扇島地区整備などによる事業費変更等が生じたことから、9月11日開催の「関東地方整備局事業評価監視委員会」において、再評価の審議が行われた。

※再評価対象区間：①磯子～夏島町、②本牧～磯子、③大黒～本牧、④扇島、⑤東扇島、⑥多摩川トンネル



図-1 国道357号概要平面図

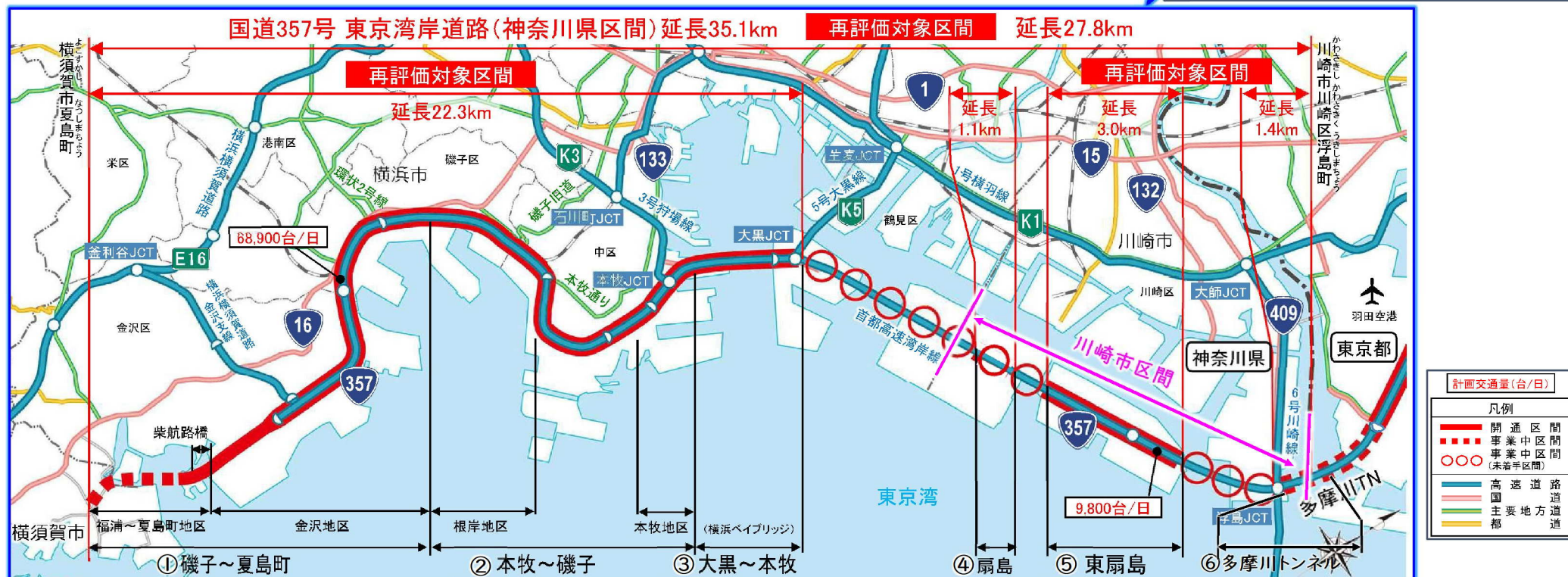


図-2 国道357号神奈川県区間の整備状況図 2

※本資料は、関東地方整備局事業評価監視委員会の原案を基に川崎市にて作成したものである。

一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）に係る事業評価監視委員会の審議結果について

3. 多摩川トンネル区間の概要

- ・東京都大田区羽田空港から神奈川県川崎市川崎区浮島町を繋ぐ延長3.4kmの区間。
- ・首都高速湾岸線を挟んで山側（東京方向）・海側（横浜方向）それぞれ片側3車線の計6車線で都市計画された道路。
- ・供用時に想定される交通需要に応じた段階的整備として、先行して山側トンネルを相互通行する計画（片側1車線）で整備が進められている。
- ・浮島立坑と羽田立坑を構築し、浮島側からシールド工法にてトンネルを整備する。

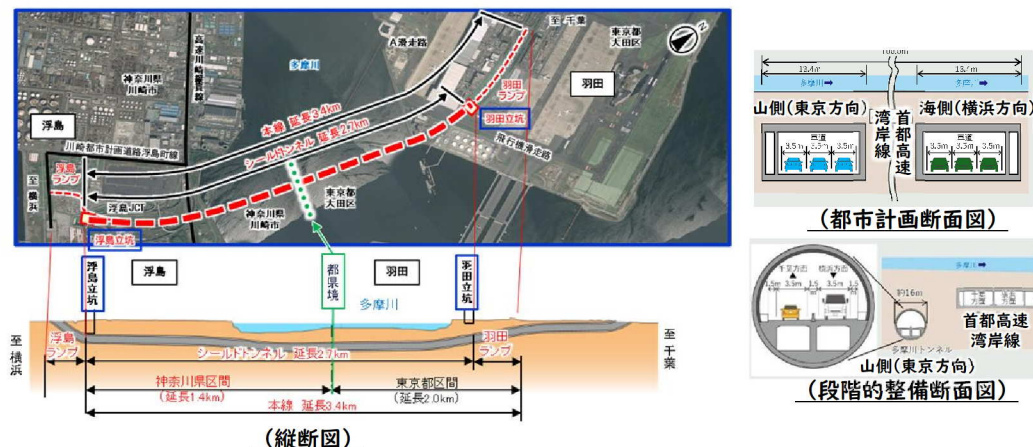


図-3 多摩川トンネル区間の概要図

4. 扇島地区の概要

- ・扇島地区へのアクセスを確保するため、扇島内に整備予定の川崎市道及び首都高速湾岸線扇島出入口（仮称）を繋ぐ区間の国道357号を整備する。
- ・整備延長：約1.1km
- ・車線数：片側1車線（山側・海側）※供用時に想定される交通需要に応じた段階的整備
- ・構造形式：地表式

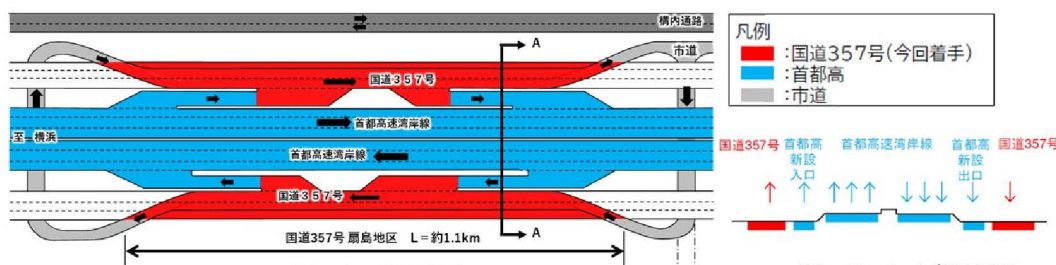


図-4 平面図

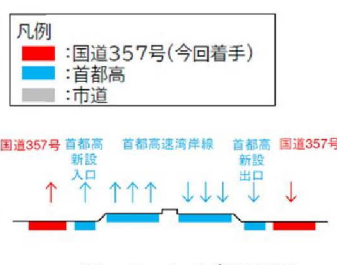


図-5 A-A断面図

5. 川崎市区間の事業経過

- ・S52年度 都市計画決定（川崎区浮島～金沢区柴町）
- ・S54年度 東扇島区間事業着手
- ・H4年度 東扇島区間工事着手
- ・H6年度 東扇島区間暫定供用
- ・H28年2月 多摩川トンネル事業着手（事業費：約660億円）
- ・R2年2月 再評価（多摩川トンネル）
（東京都区間の事業費が増加し、現時点で評価する必要が生じたため）
- ・R3年3月 浮島立坑工事に着手
- ・R4年12月 再評価（多摩川トンネル／事業費：約660億円⇒約890億円）
（コンクリート殻撤去約40億円、トンネル設計の深度化約190億円）
※浮島ランプ部などは、現地状況等により工法や構造等の変更の可能性がある
- ・R7年4月 支障物撤去が完了したため、浮島立坑本体工事に着手
- ・R8年9月 再評価（多摩川トンネル、扇島地区）
（浮島ランプ構造の見直し、物価上昇、扇島地区の整備を行うことから、事業費が増加し、現時点で評価する必要が生じたため）

6. 国が関東地方整備局事業評価監視委員会に諮った原案の概要

(1) 関東地方整備局事業評価監視委員会

① 事業評価監視委員会とは

- ・国土交通省関東地方整備局が実施する公共事業について、事業の継続や事業効果の妥当性等を第三者の立場から審議・評価する学識経験者等から構成される委員会。
- ・「再評価」及び「事後評価」の実施手続きを監視するとともに、関東地方整備局が作成した対応方針（原案）等について審議を行う。

② 令和8年度第2回事業評価監視委員会について

- ・開催日時：令和8年9月11日（金）
- ・開催場所：さいたま新都心合同庁舎2号館14階「災害対策本部室」他
- ・委員：有識者12名
（委員長：埼玉大学名誉教授・日本大学客員教授 久保田 尚）
- ・審議内容：国道357号の事業の進捗状況と見込み・投資効果等について

一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）に係る事業評価監視委員会の審議結果について

(2) 事業評価監視委員会の審議対象となる国道357号の計画概要

	神奈川県区間
事業区間	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
計画延長・幅員	35.1km・22～100m
車線数	4～8車線
計画交通量	1,200～68,900台/日
都市計画決定	S52年度
全体事業費	約4,169億円(前回評価時:約3,190億円)
完成年度(B/C算定上)	令和22年度※1(前回評価時:令和17年度)

※1:B/C算定上の完成年度。本事業の開通時期は事業進捗の見込みが立った時点で公表。

(3) 事業費変更の要因

項目	増減額理由	増額 (川崎市区間)
①現場条件を踏まえた追加工事	・浮島ランプにおいて、現地調査等の過程で多数の大きなコンクリート殻を含む地盤であることを確認した。 ・現場条件を踏まえ、土留め壁および地盤改良の施工に支障となるため、コンクリート殻の事前撤去が必要となった。	約140億円
②現場条件を踏まえた構造変更	・当初、浮島ランプは本線シールドから分岐する構造を予定しており、現地の地質調査や具体的な施工法検討を実施してきた。 ・現地調査等の過程で多数の大きなコンクリート殻を含む地盤であることを確認したため、構造及び施工法の見直しが必要となった。 ・地質調査及び地下水調査結果等を踏まえ、首都高速との輻輳を回避するようランプの線形及び構造の見直し、必要な地盤改良の追加を行った。	約740億円 多摩川トンネル浮島ランプ構造の見直しによる事業費増加
③扇島地区の整備	・扇島地区へのアクセスを確保するため、扇島内に整備予定の川崎市道および首都高出入口を繋ぐ区間の国道357号を整備。 ・扇島地区の整備により、高度物流・港湾物流拠点等のアクセス性が向上し、産業・物流等の効率化など国際競争力が強化される。	約80億円
④材料単価・労務費の上昇に伴う増加等	・原材料費の高騰等に伴い、令和4年度に比べて材料単価・労務費が上昇。 ・今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。	約15億円 (ランプ部除く) 多摩川トンネル区間
全体事業費の増額		約975億円

一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）に係る事業評価監視委員会の審議結果について

(5) 事業の投資効果（費用便益分析）

	一体評価（神奈川県区間・東京都区間）	神奈川県区間※1	東京都区間※2
事業費	約9,107億円	約5,199億円	約6,723億円
総便益(B)	約26,327億円 [約102,979億円]	約8,093億円 [約31,839億円]	約17,132億円 [約67,095億円]
総費用(C)	約18,517億円 [約9,757億円]	約7,493億円 [約5,568円]	約13,062億円 [約6,769億円]
費用便益比 (B/C)	1.4	1.1	1.3
(参考) 社会的割引率2%	2.7	2.0	2.5
(参考) 社会的割引率1%	3.8	2.8	3.5

注1)
便益・費用については、令和8年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、[]内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。

注2)
費用便益比算定上設定した完成年度は、令和22（2040）年度である。本事業の開通時期は事業進捗の見込みが立った時点で公表する。

※1：費用便益分析は、多摩川トンネル東京都区間を含む事業費による分析結果。
※2：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。

(6) 国が示した「今後の対応方針（原案）」

①事業の必要性等に関する視点

- ・国道357号東京湾岸道路の整備により、専用部と一般部で機能分担が図られ、渋滞緩和が期待。
- ・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。
- ・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。
- ・国道357号東京湾岸道路の整備により、内陸部の交通が臨海部に転換し、並行路線の交通混雑の緩和や交通事故の減少に期待。
- ・費用対効果B/Cは1.4（※）である。

（※）東京都区間・神奈川県区間を対象とした場合の費用便益分析比

②事業の進捗の見込の視点

- ・用地取得率は、約96%（昭和56年着手）。（令和8年3月末現在）
- ・多摩川トンネルについては、支障物撤去工事等に時間を要しているが、引き続き詳細設計及び立坑工事を推進。その他区間については、事業を推進。
- ・多摩川トンネルについては、現在施工中の工事や今後の詳細設計において、現地状況等による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。
- ・福浦～夏島地区については、今後、改良工事や橋梁詳細設計を進めるとともに、関係者と調整しながら事業費全体の精査を進める。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・多摩川トンネルについて、浮島発進立坑工事の建設発生土の処分先変更により、コスト縮減。

④対応方針（原案）

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能効率化、内陸部の交通混雑緩和の観点から事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが妥当と考える。

(7) 本市の対応

- ・8月10日に一般国道357号多摩川トンネル及び扇島地区に係る庁内調整会議（以下、「庁内調整会議」という。）を開催し、関係局等への情報共有、関連事業への影響などについて意見照会を行った。
- ・8月21日にまちづくり委員会へ国道357号の取組状況として、多摩川トンネル浮島ランプ構造変更に伴う事業費変更などについて報告を行った。
- ・9月1日に庁内調整会議を開催し、本市意見について確認を行い、国土交通省へ回答した。

※本資料は、関東地方整備局事業評価監視委員会の原案を基に川崎市にて作成したものである。

一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）に係る事業評価監視委員会の審議結果について

(8) 関係自治体等の意見

(川崎市長からの意見)

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一般広域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、広く沿線自治体に多大な利益をもたらす路線であると認識している。

川崎臨海部は、本年4月に国が進めるGX戦略地域制度の有望地域として選定され、中核エリアの1つである、あらゆる戦略分野の集積が可能な広大な敷地を有する扇島地区では、我が国の成長を牽引する首都圏最大級の次世代GX産業集積拠点の形成を目指している。産業拠点の形成に向けては、エリアの発展に加え立地企業の事業活動を支える基盤である広域的な道路ネットワークの構築がこれまで以上に重要となっていることから、扇島地区並びにその他の未整備区間の早期具体化を図るなど、着実な事業推進を要望する。

また、この度の令和4年から引き続く事業費の増加は、本市にとって重い負担となるため、コスト削減を追求しつつ、徹底した事業費の管理・平準化、進捗管理などに取り組み、適宜、情報共有・意見交換等を行いながら、事業効果の早期発現に向けて着実な事業の推進を図られたい。

なお、今回の増額は、浮島ランプにおける極めて厳しい現場の施工条件等を勘案しても、結果的に熟度の低さが要因であると考えられることから、現場の施工条件などについて熟慮し当初計画を検討していただきたい。

(東京都知事からの意見)

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。

多摩川トンネルについては、羽田空港周辺と京浜臨海部と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。

加えて、臨港道路南北線の開通等を踏まえ、辰巳・東雲・有明立体の整備を引き続き推進するとともに、その他の未整備区間については早期に事業着手し、整備を推進されたい。また、事業実施にあたっては、コスト削減を図るなどより効率的な事業推進に努めること。

(神奈川県知事からの意見)

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ノ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、コスト削減に十分配慮しながら、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られたい。

(横浜市長からの意見)

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。

7. 事業評価監視委員会での委員からの主な意見及び審議結果

(1) 委員からの主な意見

- ・事前調査を充実させることで不確実性を低減し、その上で残る増額へのリスクを検討すべきではないか。

(2) 審議結果

対応方針（原案）の通り、本事業の継続が了承された。

8. 今後の本市の対応について

- ・国道357号は、首都圏の空港・港湾との連携軸などとして、広域的な道路ネットワークを構築するとともに、京浜臨海部の持続的な発展のために重要な路線であることから、国土交通省と適宜、情報共有・意見交換等を行うなど、多摩川トンネル区間及び扇島地区の着実な整備促進と未整備区間の早期具体化に向けて、関係局と連携を図りながら取組を進める。