

(再評価)

資 料 4

令和8年度第2回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

参考資料

一般国道357号 東京湾岸道路 ・東京都区間 ・神奈川県区間

令和8年9月11日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要	2
2. 事業の進捗状況と見込み等	3
3. 事業の投資効果	19
4. 事業手法や事業計画・コスト縮減等の視点	30
5. 関連自治体等の意見	31
6. 今後の対応方針(原案)	32

1. 事業の概要(東京都区間・神奈川県区間)

(1) 事業の目的と計画の概要

・湾岸地域に立地する諸都市、羽田空港や京浜港(東京港・川崎港・横浜港)等の国際的業務機能をはじめとする物流拠点やオフィス、レジャー施設等、さまざまな都市機能の効率的な交流と、効果的な連携を図る道路。

目的

- ・内陸部の交通混雑緩和
- ・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

計画概要

国道357号 東京湾岸道路(東京都区間)

事業区間 : 自) 東京都江戸川区臨海町
至) 東京都大田区羽田空港
計画延長・幅員 : 23.4km・100m
車線数 : 4～8車線
計画交通量 : 10,800 ～ 99,200台/日
事業化 : 昭和43年度
全体事業費 : 約4,938億円(前回評価時: 約4,793億円)
完成年度 : 令和22年度※1(前回令和17年度)

国道357号 東京湾岸道路(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 : 9,800 ～ 68,900台/日
事業化 : 昭和52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 : 令和22年度※1(前回令和17年度)

※1 B/C算定上の完成年度

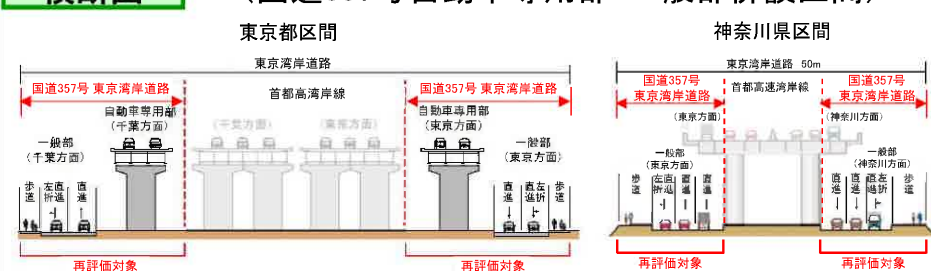
本事業の開通時期は事業進捗の見込みが立った時点で公表

平面図



横断面図

(国道357号自動車専用部・一般部併設区間)



2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況等(東京都区間)

1) 事業の経緯

- 昭和43年度 : 事業化
- 昭和44年度 : 都市計画決定[江戸川区堀江町(千葉県境)～大田区平和島大井埠頭]
- 昭和46年度 : 用地着手、工事着手(大井地区)
- 昭和52年度 : 都市計画変更[江戸川区堀江町(千葉県境)～大田区羽田空港(神奈川県境)]
- 平成25年度 : 大井環七立体、新木場立体 供用
- 平成27年度 : 多摩川トンネル事業化
- 平成27年度 : 東京港トンネル西行き(海側) 供用
- 令和元年度 : 東京港トンネル東行き(内陸側) 供用
- 令和元年度 : 多摩川トンネル工事着手
- 令和2年度 : 多摩川トンネル立坑置換杭工事着手
- 令和2年度 : 辰巳立体、有明立体工事着手
- 令和6年度 : 有明立体(山側)上部工事着手
- 令和7年度 : 多摩川トンネル立坑本体工事着手

平面図



2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況等(東京都区間)

2) 前回事業評価以降の主な整備状況

- ・用地取得率は100%
- ・多摩川トンネルについては、トンネル等の詳細設計及び立坑工事を推進中。
- ・辰巳・東雲・有明立体については、詳細設計が完了し、橋梁上下部工事等を推進中。



前回 評価時 R4

今回 評価時 R8

多摩川トンネル

辰巳・東雲・有明立休

用地取得率 100% (全体)

凡例

■	開 通 区 間
■	事 業 中 区 間
○	事 業 中 区 間 (未着手区間)
■	高 速 道 路
■	国 道
■	主 要 地 方 道 道
■	都

①有明立体の整備状況
【千葉方面を望む】



 ②辰巳立体の整備状況
【千葉方面を望む】



凡 例	
	工事完了・用地取得済み
	工事中・用地取得済み
	工事未着手

(1) 事業の進捗状況(神奈川県区間)
3) 事業の経緯

[illegible]

2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況(神奈川県区間)

4) 前回事業評価以降の主な整備状況

- ・令和8年3月末時点で、用地取得率は約96%。
- ・多摩川トンネルについては、トンネル等の詳細設計及び立坑工事を推進中。
- ・福浦～夏島町地区については、橋梁等の詳細設計及び水路移設工事等を推進中。
- ・その他の区間については、周辺の開発状況や交通状況を勘案しながら、調査等を推進中。

平面图



浮島地区の整備状況

【多摩川TN 浮島立坑】



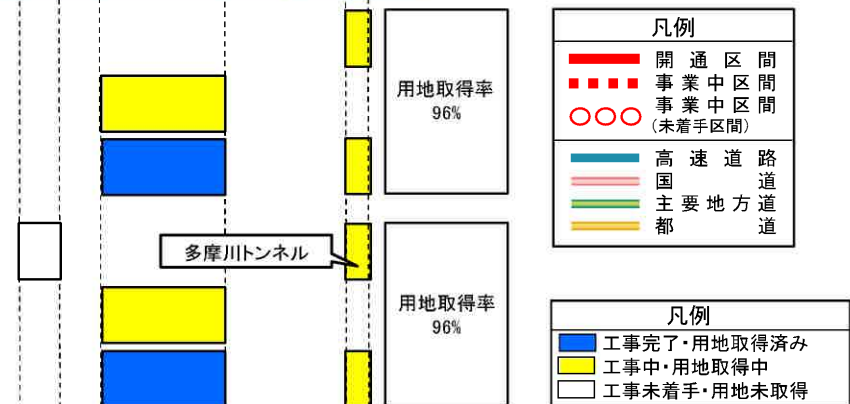
前回評価時 R4

項目	用地 (Yellow)	工事 (自動車専用部) (Blue)	工事 (一般部) (Blue)
用地	約 10%	約 90%	約 10%
工事 (自動車専用部)	約 10%	約 90%	約 10%
工事 (一般部)	約 10%	約 90%	約 10%

今回評価時 R8

項目	用地 (Yellow)	工事 (自動車専用部) (Blue)	工事 (一般部) (Blue)
用地	約 10%	約 90%	約 10%
工事 (自動車専用部)	約 10%	約 90%	約 10%
工事 (一般部)	約 10%	約 90%	約 10%

※事業中区間(未着手区間)は除く



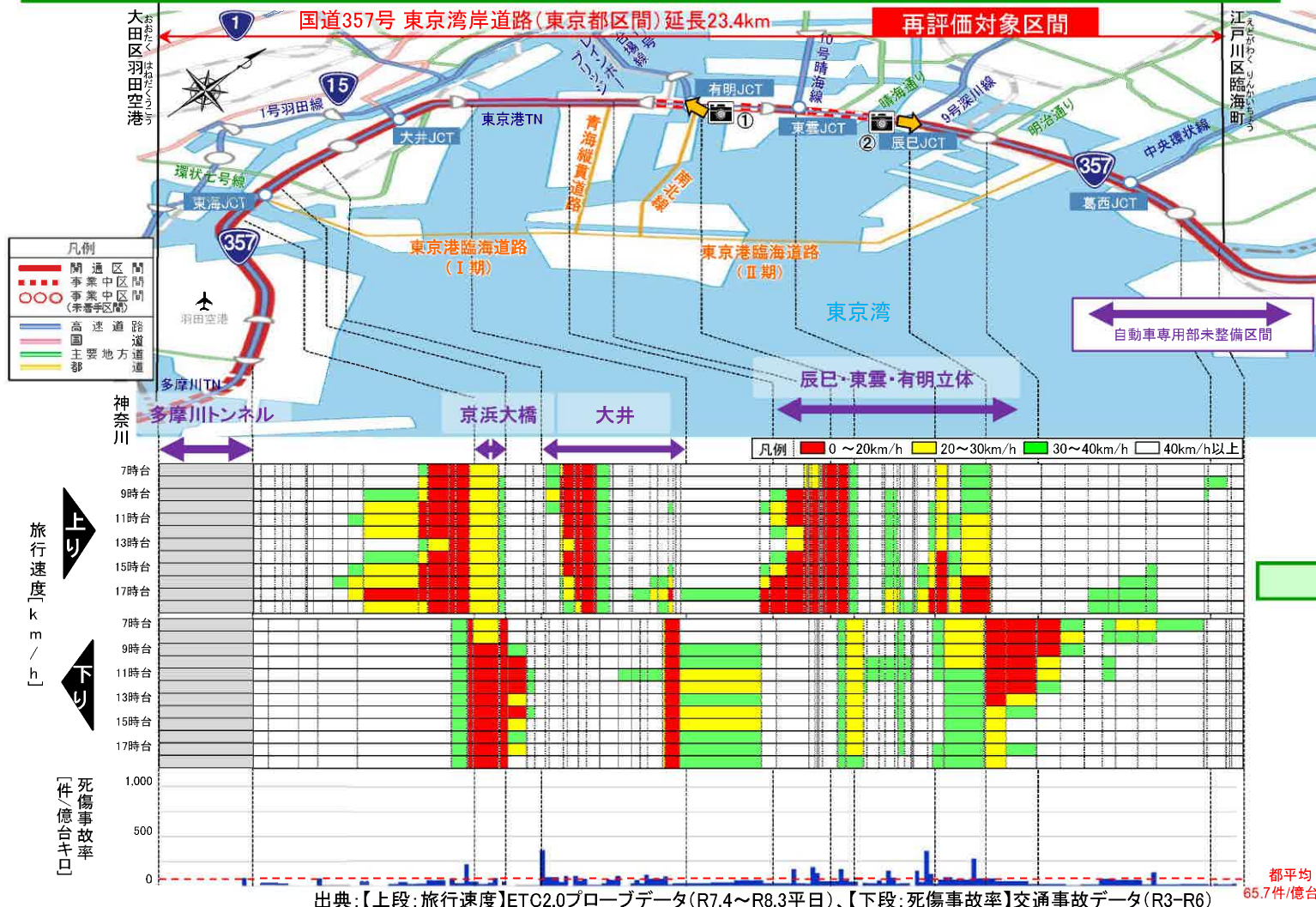
2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢の変化(東京都区間)

1) 国道357号(東京都区間)の交通状況等

- ・国道357号東京湾岸道路(東京都区間)は、^{たつみ}辰巳・^{しのめ}東雲・^{ありあけ}有明立体等の自動車専用部未整備区間で、交通渋滞が発生。
- ・国道357号東京湾岸道路(東京都区間)の整備により、都市内の交通混雑の緩和や交通事故の減少に期待。
- ・地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化は見られない。

国道357号の渋滞発生状況



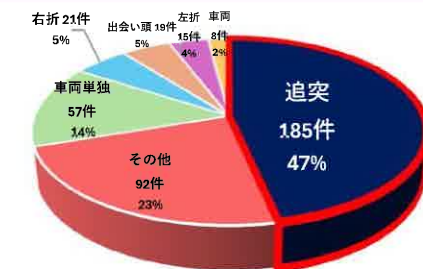
①有明二丁目交差点の交通状況



②辰巳交差点の交通状況



国道357号の交通事故類型



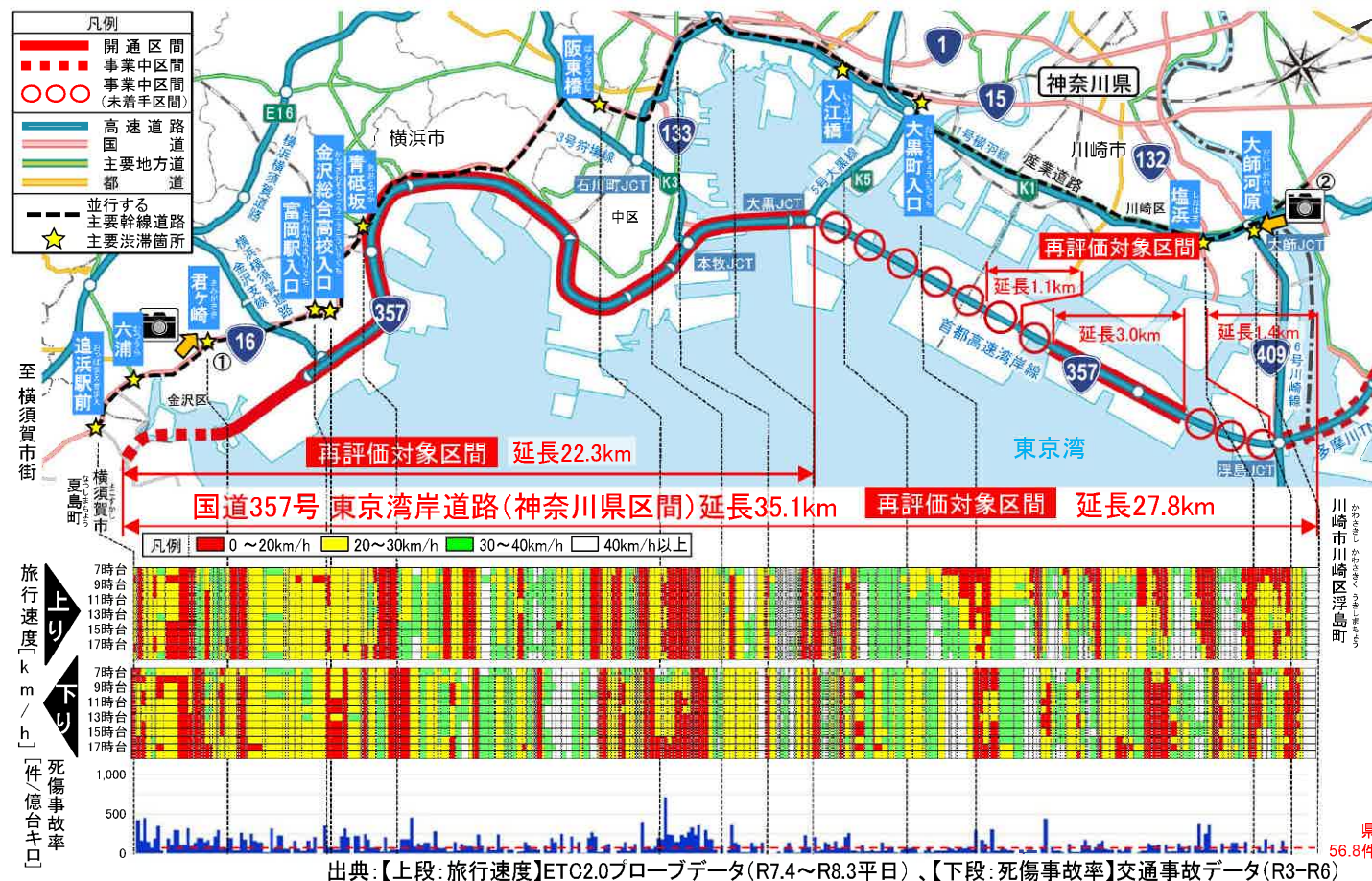
2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化(神奈川県区間)

2) 国道357号(神奈川県区間)の交通状況

- ・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、阪東橋交差点、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、並行路線の交通混雑の緩和や交通事故の減少に期待。
- ・地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化は見られない。

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の渋滞発生状況



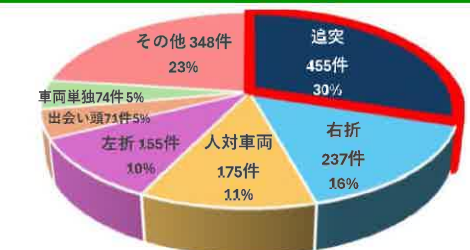
①君ヶ崎交差点の交通状況



②大師河原交差点の交通状況



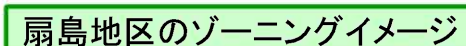
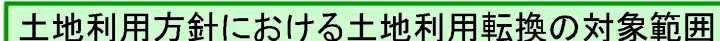
並行道路の交通事故類型



資料: 交通事故データ(R3~R6)

2) 主な周辺環境の変化

- ※JFEホールディングス株式会社又はJFEスチール株式会社、あるいはその両方を総称して「JFE」と表記



2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 多摩川トンネルおよび扇島の概要

- ・多摩川トンネルの整備により、羽田空港周辺地域及び京浜臨海部へのアクセス性の向上や拠点間の連携強化により、産業・物流等の効率化など国際競争力が強化される。
- ・扇島地区へのアクセスは構内通路を経由したルートのみであり、公道によるアクセスができない状況。扇島地区の土地利用転換に向けて、扇島地区への公道アクセスおよび島内の道路ネットワーク形成が必要となっている。

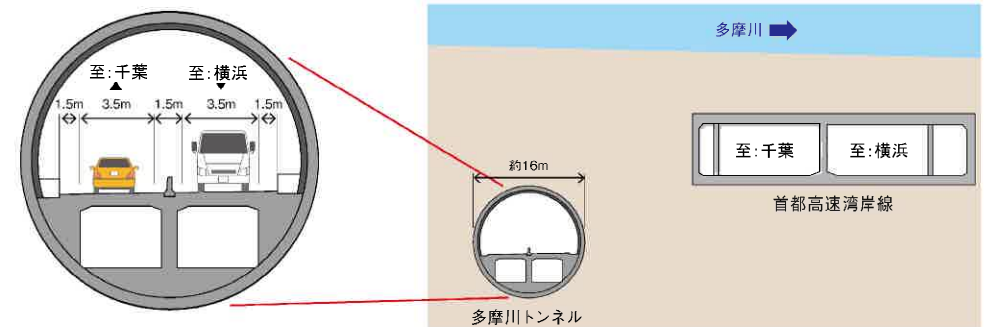
位置図



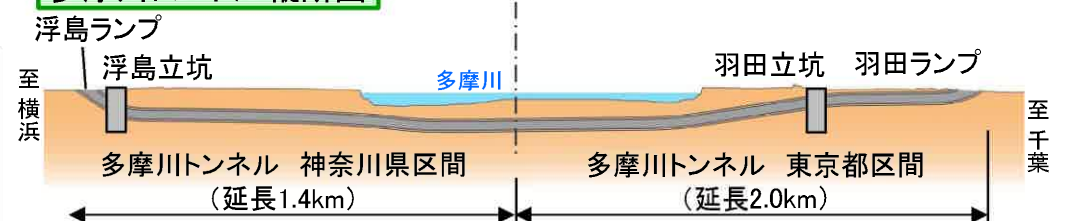
多摩川トンネル計画諸元

区間	とうきょうと おおたく はねだくこう 東京都大田区羽田空港 ~ かながわけん かわさきし かわさきく うきしまちよう 神奈川県川崎市川崎区浮島町
計画延長	3.4km
車線数	2車線

多摩川トンネル標準断面図



多摩川トンネル縦断面図



2. 事業の進捗状況と見込み等

(4) 事業の見込み等

1) 事業費増加の要因

	項目	増減額理由	増額		
			東京都 区間	神奈川県 区間	合計
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	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	約740億円
③	現場条件を踏まえた追加工事	・羽田立坑において、鋼矢板およびH型鋼がケーソン内部を横断して分布していることが判明。 ・ケーソン施工時において、圧気下での火気使用は高気圧作業安全衛生規則上禁止されており、鋼材の溶断撤去作業ができないため、全周回転機による事前撤去が追加となった。	約25億円	—	約25億円
④	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	約80億円
⑤	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120億円	約19億円	約139億円
全体事業費の増額			約145億円	約979億円	約1,124億円

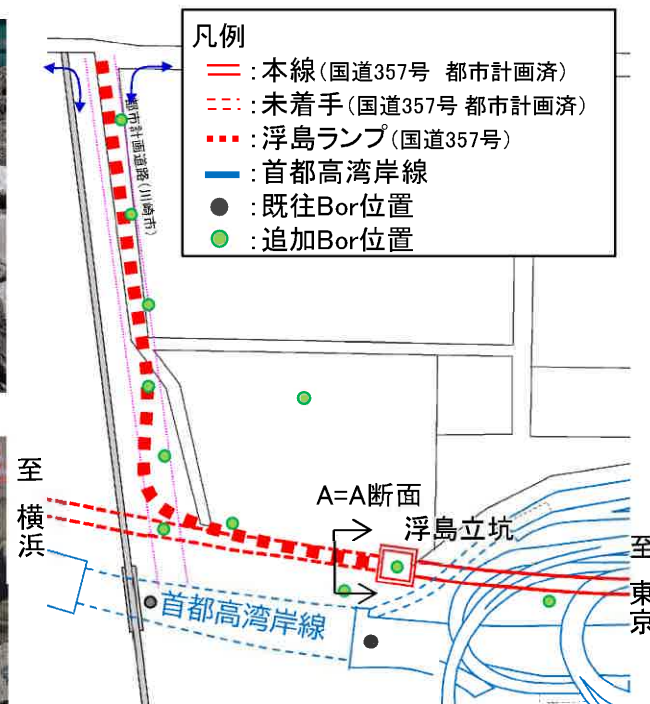
2. 事業の進捗状況と見込み等

(4) 事業の見込み等

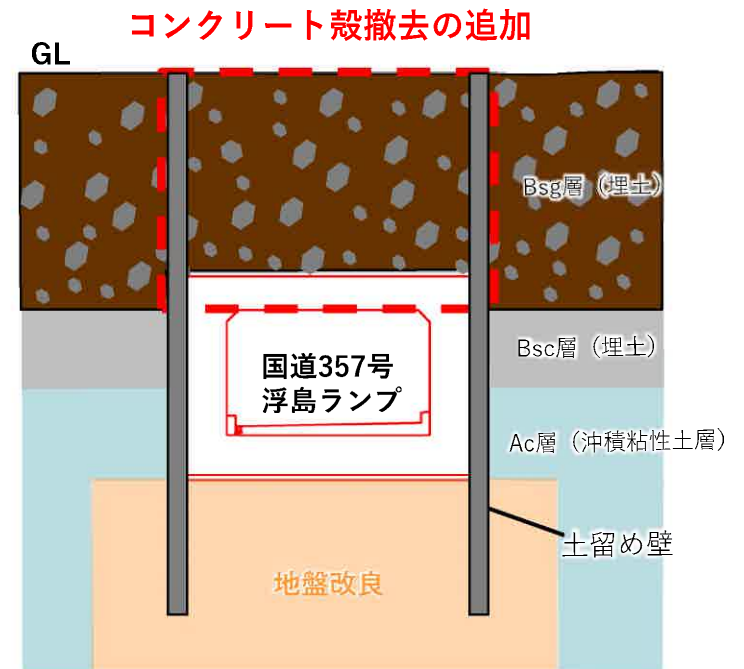
2) 事業費変更の内容

- ①現場条件を踏まえた追加工事……………約140億円増額(神奈川県:約140億円)
- ・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。

現地状況



浮島ランプ平面図



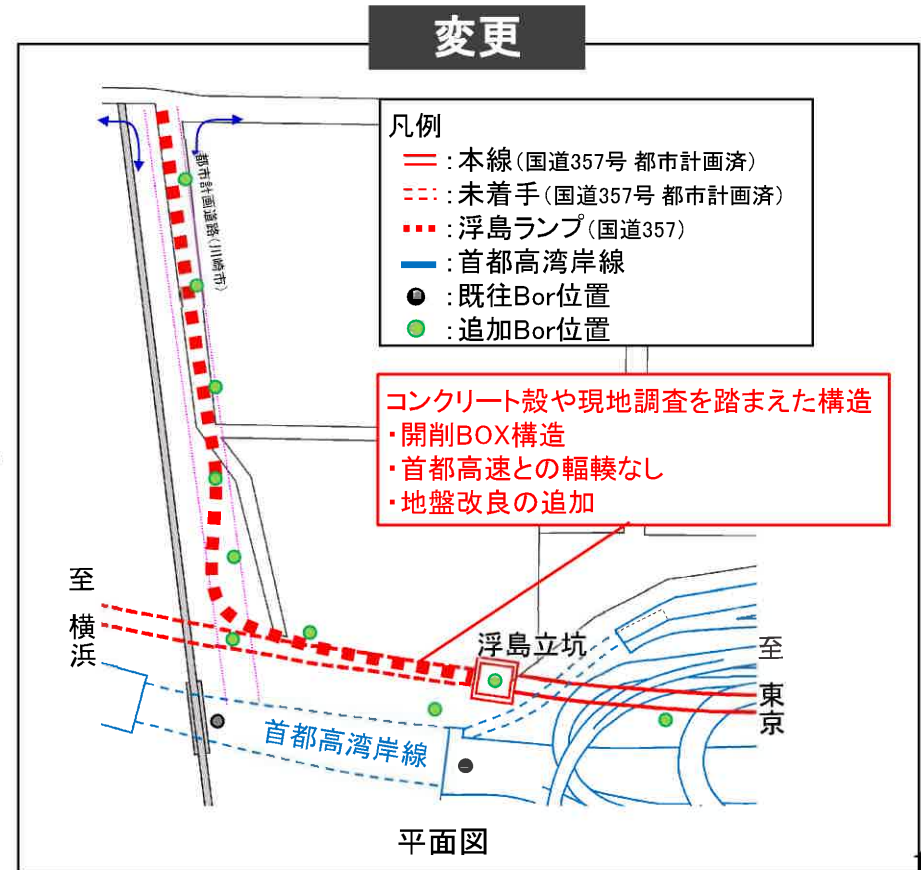
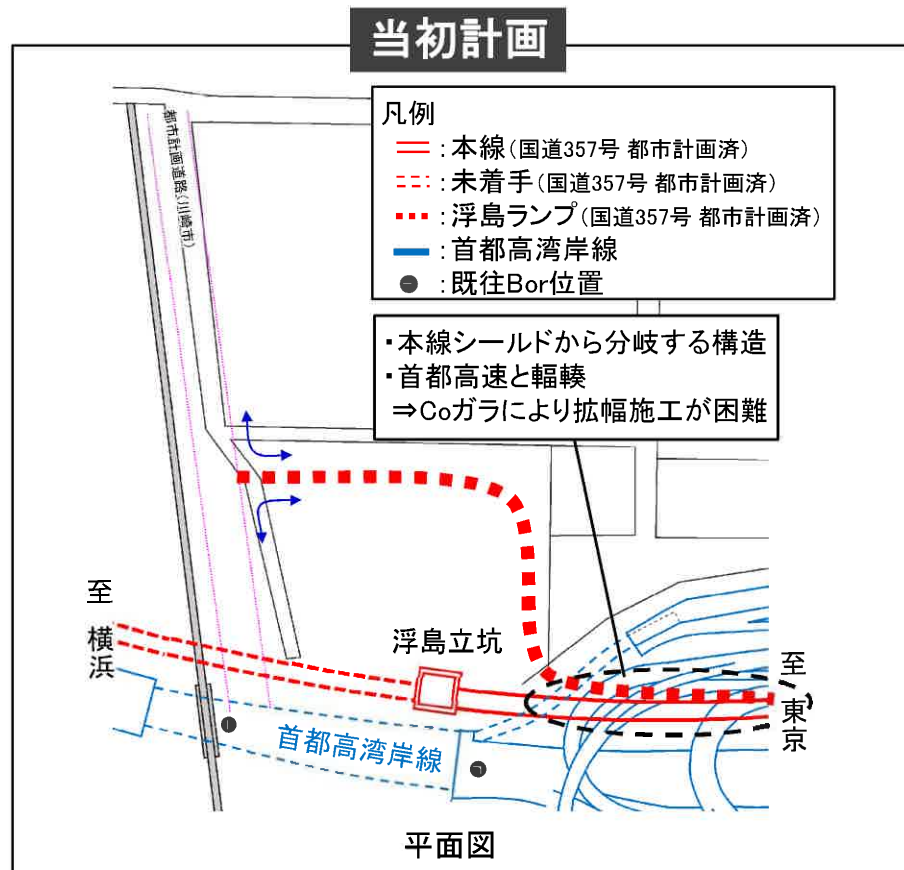
浮島ランプ断面図(A-A断面)

2. 事業の進捗状況と見込み等

(4) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容

- ②現場条件を踏まえた構造変更・・・・・・・・・・・・・約740億円増額(神奈川県:約740億円)
- ・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。



2. 事業の進捗状況と見込み等

(4) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容

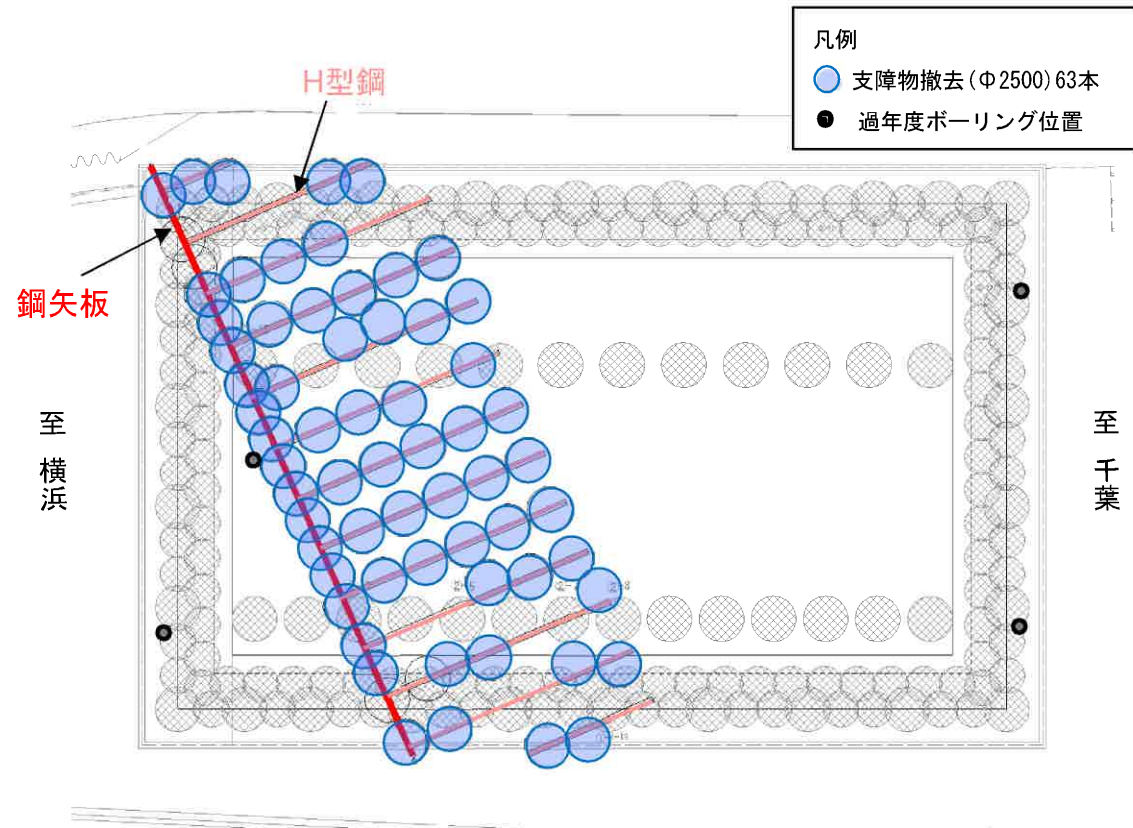
- ③現場条件を踏まえた追加工事・・・・・・・・・・約25億円増額(東京都:約25億円)
- ・羽田立坑において、鋼矢板およびH型鋼がケーソン内部を横断して分布していることが判明。
 - ・ケーソン施工時において、圧気下での火気使用は高気圧作業安全衛生規則上禁止されており、鋼材の溶断撤去作業ができないため、全周回転機による事前撤去が追加となった。



羽田立坑位置図



支障物(鋼矢板)



支障物撤去箇所

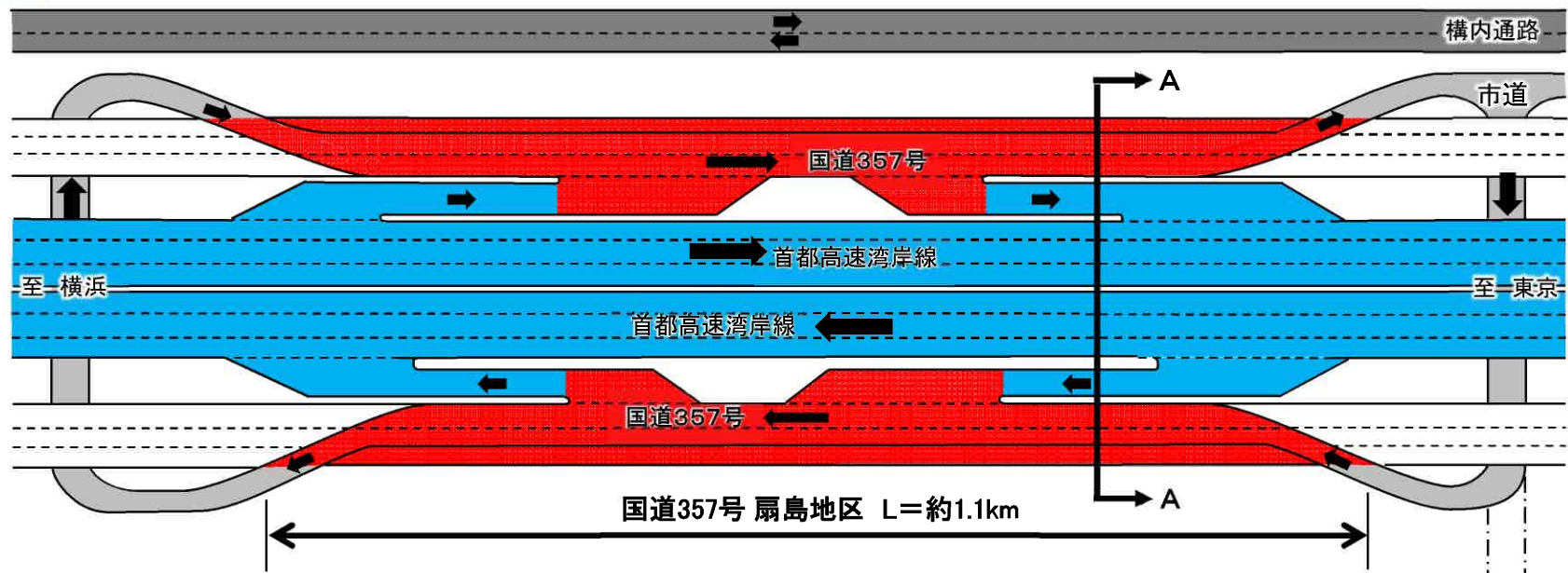
2. 事業の進捗状況と見込み等

(4) 事業の見込み等

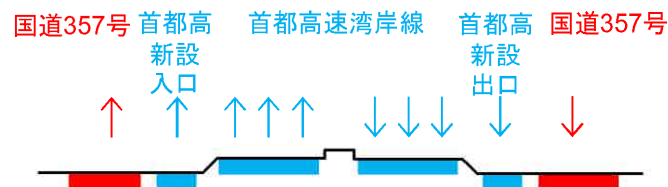
2) 事業費変更の内容

- ④扇島地区の整備.....約80億円増額(神奈川県:約80億円)
- ・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。

平面図



横断面図(A-A断面)



凡例

- : 国道357号(今回着手)
- : 首都高
- : 市道
- : 構内通路
- : 臨港道路

2. 事業の進捗状況と見込み等

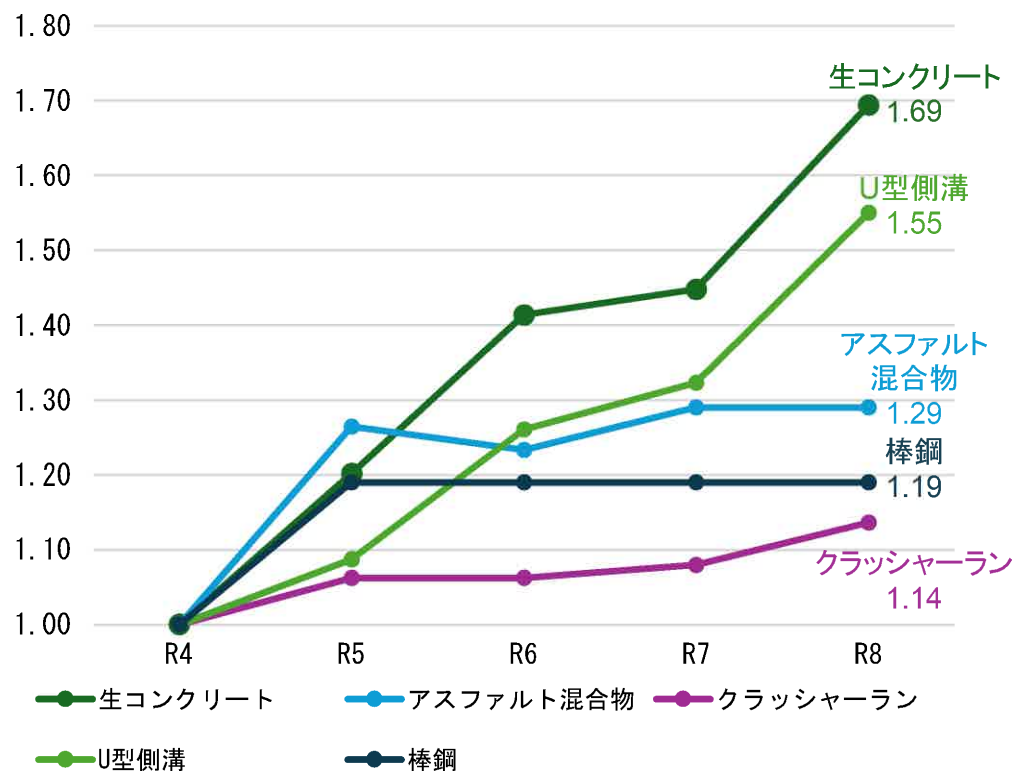
(4) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容

- ⑤材料単価・労務費の上昇に伴う増加等……………約139億円増額(東京都:約120億円、神奈川県:約19億円)
- ・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はある。

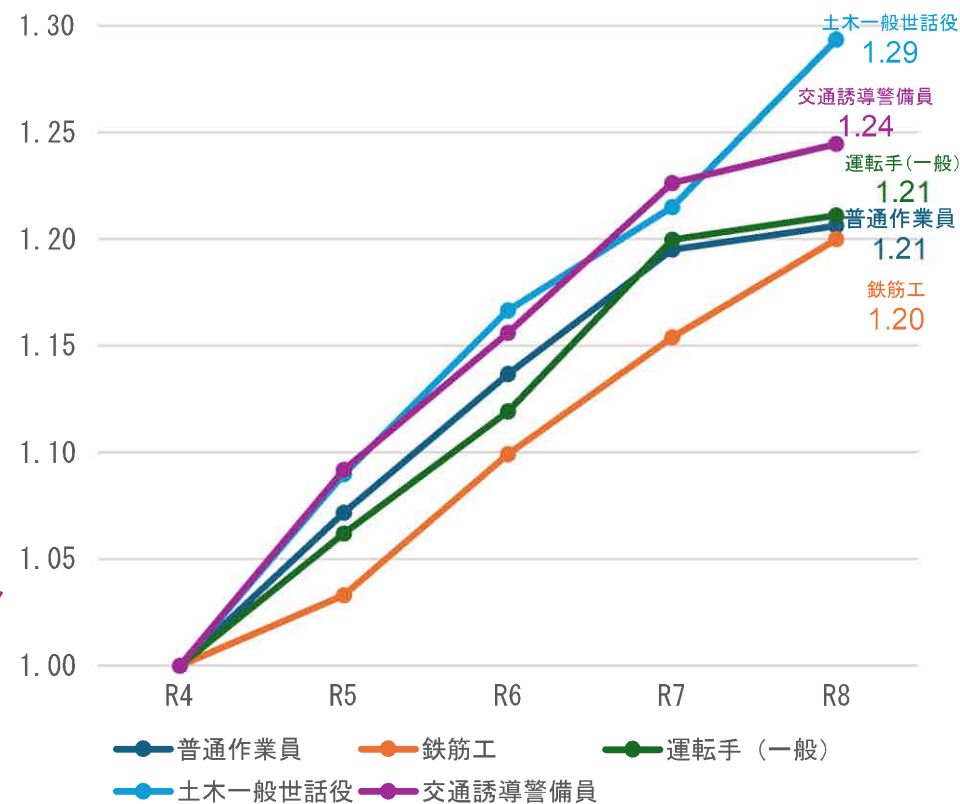
単価上昇

■建設資機材単価の伸び率(R4.4を基準に算出)



出典: 月間積算資料(一財)経済調査会による材料費の平均上昇率(東京都・神奈川県の平均)

■労務単価の伸び率(R4.4を基準に算出)



出典: 公共労務費単価(東京都・神奈川県の平均)

2. 事業の進捗状況と見込み等

(5) 事業の見込み等

1) 事業進捗の見込みの視点(東京都区間)

- ・ 昭和43年度事業着手、昭和44年度都市計画決定。
- ・ 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。
- ・ 辰巳・東雲・有明立体については、橋梁上下部工事等を推進。
- ・ 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。
- ・ 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。

平面図



① 羽田地区の整備状況



② 有明立体の整備状況



③ 辰巳立体の整備状況



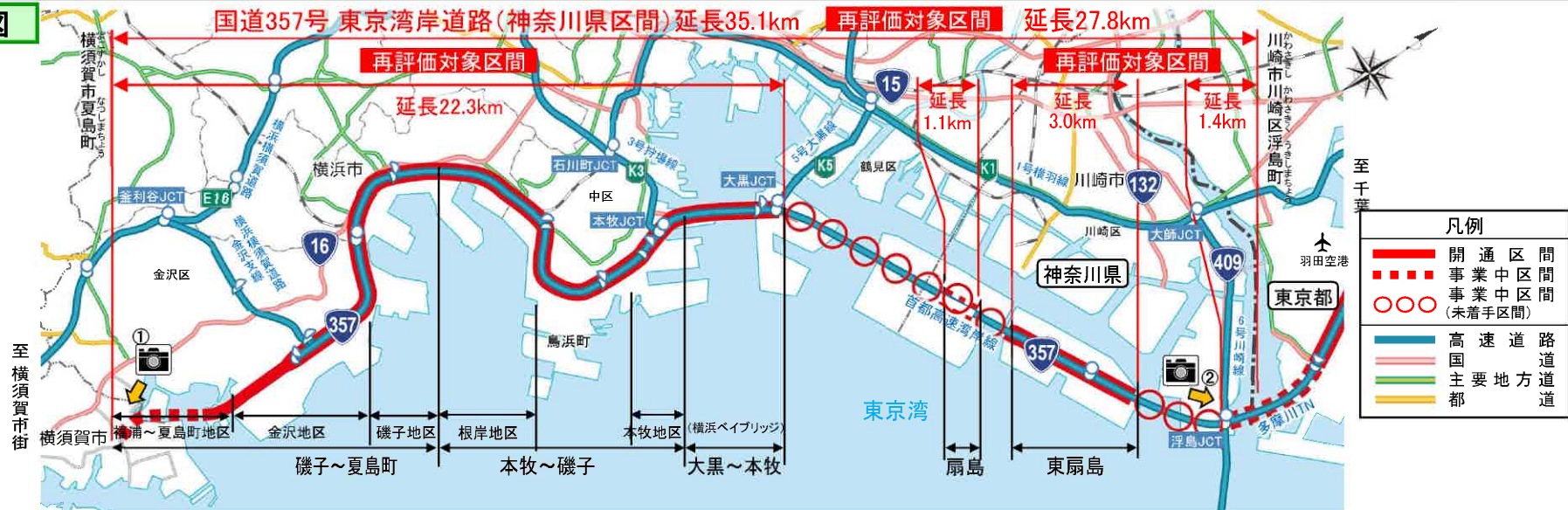
2. 事業の進捗状況と見込み等

(5) 事業の見込み等

2) 事業進捗の見込みの視点(神奈川県区間)

- ・昭和52年度に川崎市川崎区^{うきしまちよう}浮島町～横浜市金沢区^{はっけいじま}八景島まで都市計画決定および事業化。横浜市金沢区八景島～横須賀市夏島町^{はっけいじま}は昭和63年度に都市計画決定。
- ・昭和55年度の磯子^{いそご}～夏島町^{なつしまちよう}区間の一部供用から、これまで延長23.0kmで供用済み。
- ・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^{ふくうら}～夏島町^{なつしまちよう}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

平面図



①福浦～夏島町地区の整備状況(水路移設工事)



②浮島地区の整備状況(立坑鉄筋組立)



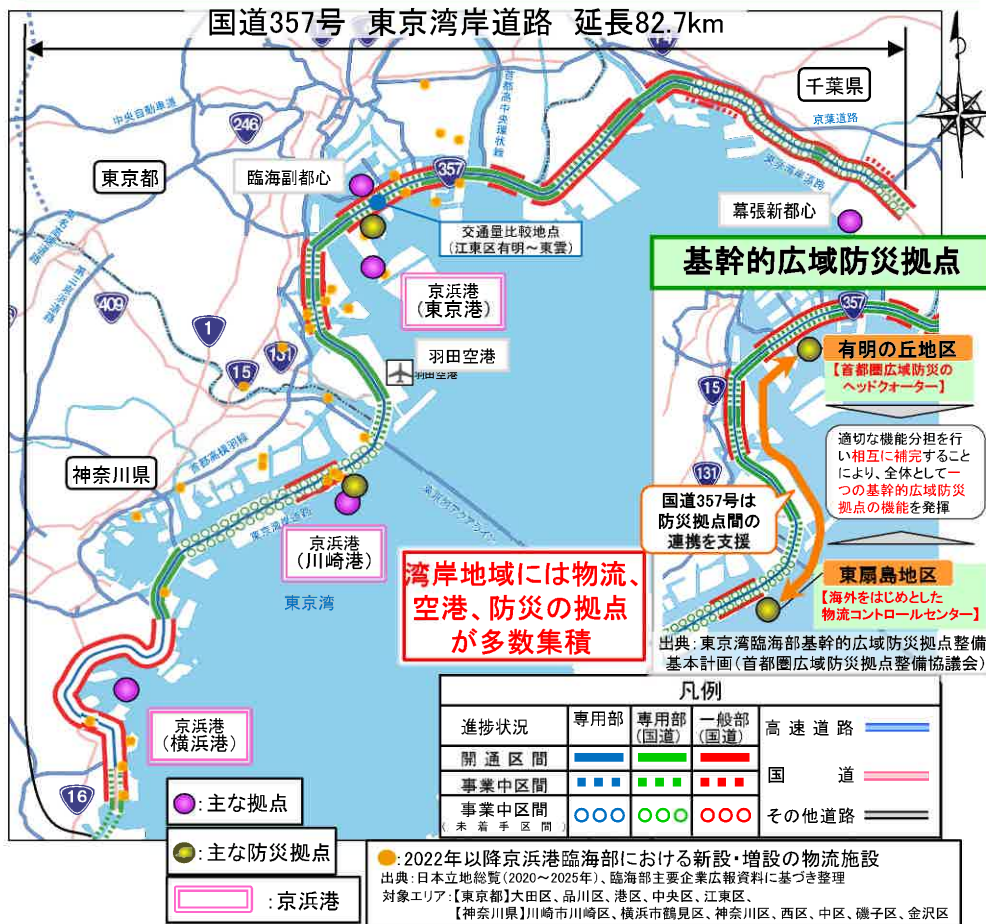
立坑
本線

3. 事業の投資効果

(1) 物流・人流の効率化、防災機能の強化

- ・国道357号東京湾岸道路の沿線には、我が国の経済成長にとって非常に重要な京浜港・羽田空港等に加え、災害発生時の基幹的広域防災拠点が存在。
- ・沿線では大型物流施設の進出が顕著であり、羽田空港の貨物量が年々増加している。
- ・東京港トンネルの開通もあり、国道357号の昼間交通量は年々増加しており、半日で約3.3万台が通行し、そのうち大型車が約1.1万台を占めている。
- ・本事業の整備により、物流・空港・防災拠点のアクセスが向上し、物流・人流の効率化、防災機能の強化に寄与する。

京浜港周辺への大型物流施設の立地動向

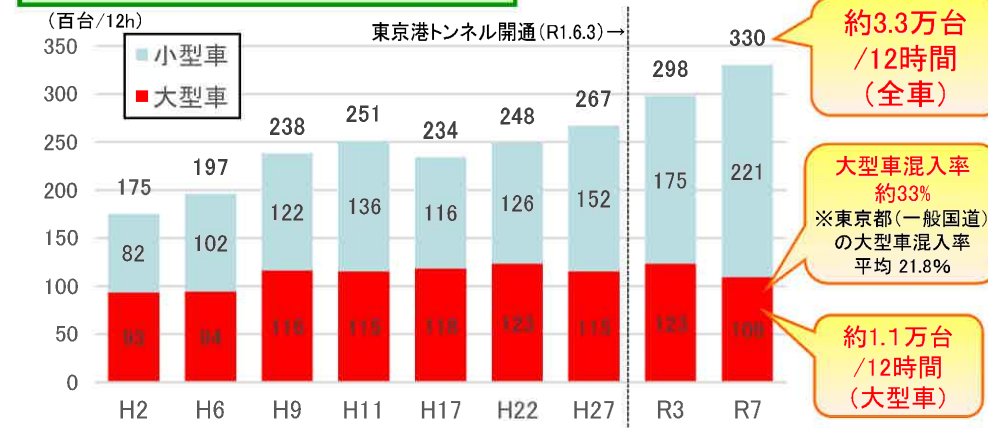


大型物流施設の立地数(累積)



出典：日本立地総覧(2020～2025年)をベースに湾岸地域における物流施設開発に関する広報資料に基づき整理

国道357号の交通量の推移



※交通量比較地点：江東区有明～東雲

出典：S60～H22,R3：道路交通センサス一般交通量調査、

H27：有明2交差点交通量調査(H27.11.24)、R7：東雲2交差点交通量調査(R7.11.11)

3. 事業の投資効果

(2) 内陸部の交通混雑緩和

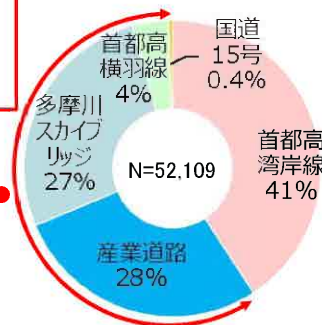
- ・川崎市浮島町から東京方面への移動経路は限られており、約6割が内陸部の道路を利用している。内陸部の道路は東京方面への通勤・業務交通等も集中するため慢性的な混雑が発生しており移動に時間を要している。
- ・東京湾岸道路の整備により、内陸部の交通混雑緩和が期待されるとともに、浮島町から大井ふ頭への移動時間が約12分短縮する等、物流効率化が期待される。

浮島地区周辺の交通状況



浮島町発着交通における多摩川断面の路線分担率

内陸部の道路利用は約6割



出典:ETC2.0プローブデータ、様式1-2
(R6.10平日・大型車、N=52,109件)
多摩川断面を100%として割合算出

浮島地区の事業者の声

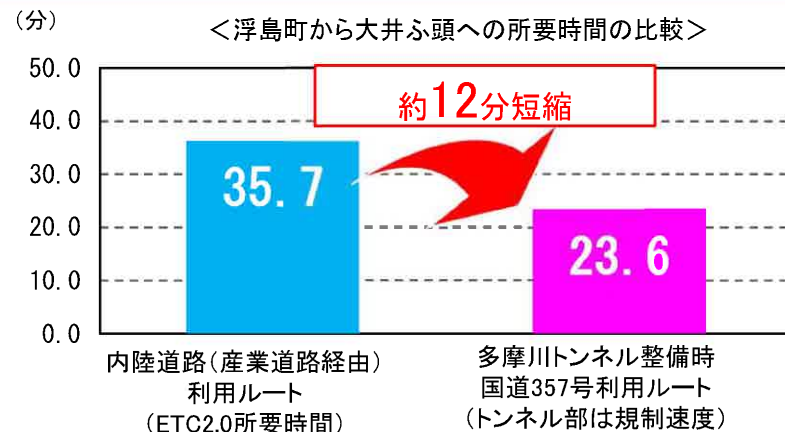
内陸部では慢性的な渋滞が発生しており、輸送にあたっては約30分の余裕を見込んだ運行を行っている。

ドライバーの労働時間規制が厳格化する中、渋滞による所要時間の増加が時間外労働につながることを懸念している。

(R8. 3浮島事業者ヒアリング調査)



所要時間の変化



データ:ETC2.0プローブデータ(2024年10月/平日)

3. 事業の投資効果

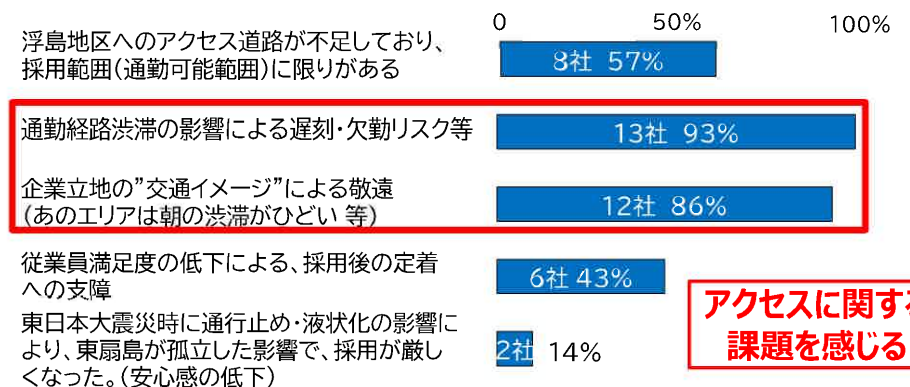
(3) 企業活動支援

- ・東京湾岸道路の沿線にある川崎市浮島地区周辺は主要鉄道駅から遠く、約7割がバス通勤となっている。しかし、浮島地区への道路が混雑し川崎駅から約32分を要するなど、交通アクセスの悪さが雇用活動に影響している。
- ・東京湾岸道路の整備により、内陸部の交通が湾岸地域に分散するため、浮島地区周辺へのアクセスが改善され、雇用面で、企業活動を支援。

浮島地区への路線バスルート・交通分散(東京方面⇒浮島地区)

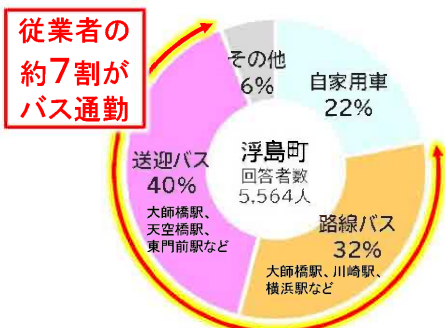


浮島地区事業者が感じる雇用活動における交通課題



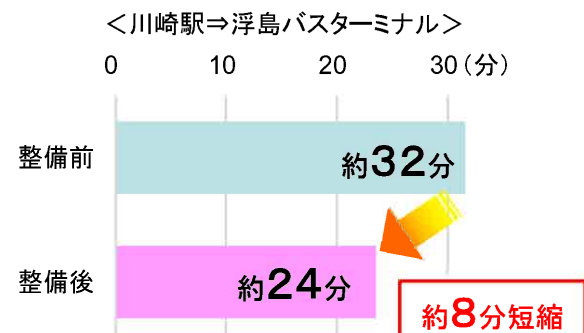
(R8.1浮島地区主要事業者アンケート N=14、複数回答可)

浮島地区の通勤手段※分担率



出典: 臨海部の交通機能強化に向けた実施方針 (R3.3/川崎市)

浮島地区へのバス所要時間



出典: (現況)R3道路交通センサス (整備後)R3道路交通センサスに交通量推計結果より補正

浮島地区事業者の声



「大師橋から企業バスが出ているが、通常10分のところ30分以上かかることもある。通勤の不便さは、雇用や採用活動にも大きく影響している。面接の段階で通勤が難しいと判断され、就職を見送られてしまう。」

(R8. 3浮島事業者ヒアリング調査)



「浮島地区の近隣工場も含め、駅から時間がかかるためなかなか雇用が集まらなると聞いている。川崎駅から1時間くらいかかってしまう」

(R8. 3浮島事業者ヒアリング調査)

3. 事業の投資効果

(4) 広域ネットワークでの費用便益分析

・隣接する事業で一体として効果を発揮することから、一体的に評価するものとして便益を算出。
その際の、便益算定時の道路ネットワーク区間については、下表のとおりとする。



	神奈川県区間	東京都区間	B/C	EIRR
一体評価区間 (事業全体)	○	○	1.4	4.6%
一体評価区間 (残事業)	○	○	2.6	9.4%

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

凡例			
進捗状況	専用部	専用部 (国道)	一般部 (国道)
開通区間	■	■	■
事業中区間	■	■	■
事業中区間 (未着手区間)	○	○	○
高速道路	■	■	■
国道	■	■	■
その他道路	■	■	■

3. 事業の投資効果

(5) 費用便益分析(一体評価)

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上

【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費・維持管理費を計上

1) 計算条件

	〔今回〕		〔前回〕
・基準年次	: 令和8年度	・基準年次	: 令和4年度
・分析対象期間	: 供用後50年間	・分析対象期間	: 供用後50年間
・算出マニュアル	: 令和7年8月	・算出マニュアル	: 令和4年2月
・基礎データ	: 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査	・基礎データ	: 平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計年次	: 令和22(2040)年度	・交通量の推計年次	: 令和22(2040)年度
・計画交通量	: 1,200～99,200(台/日)	・計画交通量	: 10,200～97,800(台/日)
・事業費	: 約 9,107億円	・事業費	: 約 7,983億円
・総便益(B)	: 約 26,327億円[約102,979億円]	・総便益(B)	: 約 24,134億円[約91,254億円]
・総費用(C)	: 約 18,517億円[約9,757億円]	・総費用(C)	: 約 14,630億円[約8,753億円]
・費用便益比(B/C)	: 1.4	・費用便益比(B/C)	: 1.6

【参考】

注1) 便益・費用について、[]内の値は基準年次における現在価値化前を示す。

・費用便益比(B/C): 2.7 (社会的割引率2%)

費用便益比(B/C): 3.8 (社会的割引率1%)

3. 事業の投資効果

2) 事業全体(一体評価)

便益 (B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益費 (B／C)	感度分析 (B／C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
	23,576億円	2,539億円	212億円	26,327億円 [102,979億円]		交通量	1.3	1.5
費用 (C)	事業費		維持管理費		総費用	1.4	事業費	1.4
	18,203億円		314億円		18,517億円 [9,757億円]		事業期間	(1.6)

3) 残事業(一体評価)

便益 (B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益費 (B／C)	感度分析 (B／C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)	
	7,771億円	335億円	9.4億円	8,115億円 [31,248億円]		交通量	2.3	3.0	
費用 (C)	事業費		維持管理費		総費用	2.6	事業費	2.9	2.4
	2,998億円		122億円		3,120億円 [4,705億円]		事業期間	(2.6)	(2.3)

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(前回: 令和17(2035)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。
 注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
 注4) 感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

3. 事業の投資効果

(6) 費用便益分析(東京都区間)

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上

【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費・維持管理費を計上

1) 計算条件

	〔今回〕		〔前回〕
・基準年次	: 令和8年度	・基準年次	: 令和4年度
・分析対象期間	: 供用後50年間	・分析対象期間	: 供用後50年間
・算出マニュアル	: 令和7年8月	・算出マニュアル	: 令和4年2月
・基礎データ	: 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査	・基礎データ	: 平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計年次	: 令和22(2040)年度	・交通量の推計年次	: 令和22(2040)年度
・計画交通量	: 10,800 ~ 99,200 (台/日)	・計画交通量	: 11,300 ~ 97,800 (台/日)
・事業費	: 約 6,723億円	・事業費	: 約 5,683億円
・総便益(B)	: 約 17,132億円[約67,095億円]	・総便益(B)	: 約 15,341億円[約57,605億円]
・総費用(C)	: 約 13,062億円[約6,769億円]	・総費用(C)	: 約 10,275億円[約5,845億円]
・費用便益比(B/C)	: 1.3	・費用便益比(B/C)	: 1.5

【参考】

- ・費用便益比(B/C): 2.5(社会的割引率2%)
- ・費用便益比(B/C): 3.5(社会的割引率1%)

注1) 便益・費用について、[]内の値は基準年次における現在価値化前を示す。

注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。

3. 事業の投資効果

2) 事業全体(東京都区間)

便益 (B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益費 (B／C)
-----------	--------------	--------------	--------------	-----	--

3) 残事業(東京都区間)

便益 (B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益費 (B／C)	感度分析 (B／C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)	
	3,945億円	168億円	1.8億円	4,115億円 [16,056億円]		交通量	1.4	1.8	
費用 (C)	事業費		維持管理費		総費用	1.6	事業費	1.8	1.5
	2,475億円		63億円		2,539億円 [3,751億円]		事業期間	(1.6)	(1.4)

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(前回: 令和17(2035)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。
 注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
 注4) 感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

3. 事業の投資効果

(7) 費用便益分析(神奈川県区間)

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上

【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費・維持管理費を計上

1) 計算条件

	〔今回〕
・基準年次	: 令和8年度
・分析対象期間	: 供用後50年間
・算出マニュアル	: 令和7年8月
・基礎データ	: 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計年次	: 令和22(2040)年度
・計画交通量	: 1,200 ~ 68,900 (台/日)
・事業費	: 約 5,199億円
・総便益(B)	: 約 8,093億円[約31,839億円]
・総費用(C)	: 約 7,493億円[約5,568億円]
・費用便益比(B/C)	: 1.1

【参考】

- ・費用便益比(B/C): 2.0(社会的割引率2%)
- ・費用便益比(B/C): 2.8(社会的割引率1%)

	〔前回〕
・基準年次	: 令和4年度
・分析対象期間	: 供用後50年間
・算出マニュアル	: 令和4年2月
・基礎データ	: 平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計年次	: 令和22(2040)年度
・計画交通量	: 9,800 ~ 68,900 (台/日)
・事業費	: 約 4,180億円
・総便益(B)	: 約 7,010億円[約26,468億円]
・総費用(C)	: 約 5,731億円[約4,656億円]
・費用便益比(B/C)	: 1.2

注1) 便益・費用について、[]内の値は基準年次における現在価値化前を示す。

注2) 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。

3. 事業の投資効果

2) 事業全体(神奈川県区間)

便益 (B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益費 (B／C) <
-----------	--------------	--------------	--------------	-----	---

3) 残事業(神奈川県区間)

便益 (B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益費 (B／C)	感度分析 (B／C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)	
	2,517億円	78億円	2.9億円	2,598億円 [9,987億円]		交通量	1.1	1.2	
費用 (C)	事業費		維持管理費		総費用	1.1	事業費	1.3	1.03
	2,230億円		64億円		2,294億円 [3,262億円]		事業期間	(1.2)	(0.99)

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(前回: 令和17(2035)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。
 注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
 注4) 感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

3. 事業の投資効果

4) 事業の投資効果まとめ

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	18,203億円	2,998億円
	維持管理費	314億円	122億円
	更新費	0.0億円	0.0億円
	総費用(C)	18,517億円	3,120億円
便益	走行時間短縮便益	23,576億円	7,771億円
	走行経費減少便益	2,539億円	335億円
	交通事故減少便益	212億円	9.4億円
	総便益(B)	26,327億円	8,115億円
B/C(一体評価)		1.4	2.6

主な その他の 効果	時間信頼性向上便益	走行時間のばらつきが縮小(4,056億円)
	CO2排出量削減便益	走行速度が改善し、CO2排出量が削減(108億円)
	NO _x 排出量削減便益	走行速度が改善し、NO _x 排出量が削減(362億円)
	騒音低減	周辺地区の騒音が低減(599億円)
	物流・人流の効率化	物流拠点・羽田空港のアクセスが向上し、物流・人流の効率化に寄与
	防災機能の強化	防災拠点間の連携を支援し、防災機能の強化に寄与
	内陸部の交通混雑緩和	湾岸地域へ交通分散が図られ、内陸部の交通混雑緩和に寄与
	企業活動支援	浮島周辺のアクセス改善により、雇用環境が向上し、企業活動を支援

コスト縮減	多摩川トンネル浮島発進立坑工事における建設発生土の処分先の変更により約2億円縮減
-------	--

4. 事業手法や事業計画・コスト縮減等の視点

(1)コスト縮減の取り組み

多摩川トンネル浮島発進立坑工事における建設発生土の処分先の変更……………約2億円縮減
・浮島発進立坑工事における建設発生土について、横浜市新本牧ふ頭への搬出を予定していたが、関係機関協議の結果、現場近傍の川崎市浮島指定処分地による受け入れが可能となり、約2億円コストを縮減。



5. 関連自治体等の意見

■東京都区間

(1) 東京都からの意見

(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、早期開通を図りたい。

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、コスト縮減を図るなどより効率的な事業推進に努めること。

■神奈川県区間

(2) 神奈川県からの意見

(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、コスト縮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りたい。

(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。

(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、コスト縮減を追求しつつ、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りたい。

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。

6. 今後の対応方針(原案)

■東京湾岸道路(東京都区間)

(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)事業の進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は、100%(昭和46年着手)。(令和8年3月末現在)
- ・辰巳・東雲・有明立体については、橋梁上下部工事等を推進。
- ・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。
- ・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。

(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。

6. 今後の対応方針(原案)

■東京湾岸道路(神奈川県区間)

(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)事業の進捗の見込みの視点

- ・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～夏島町地区については、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。