

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担 当 課： 道路局高速道路課

担当課長名： 中神 陽一

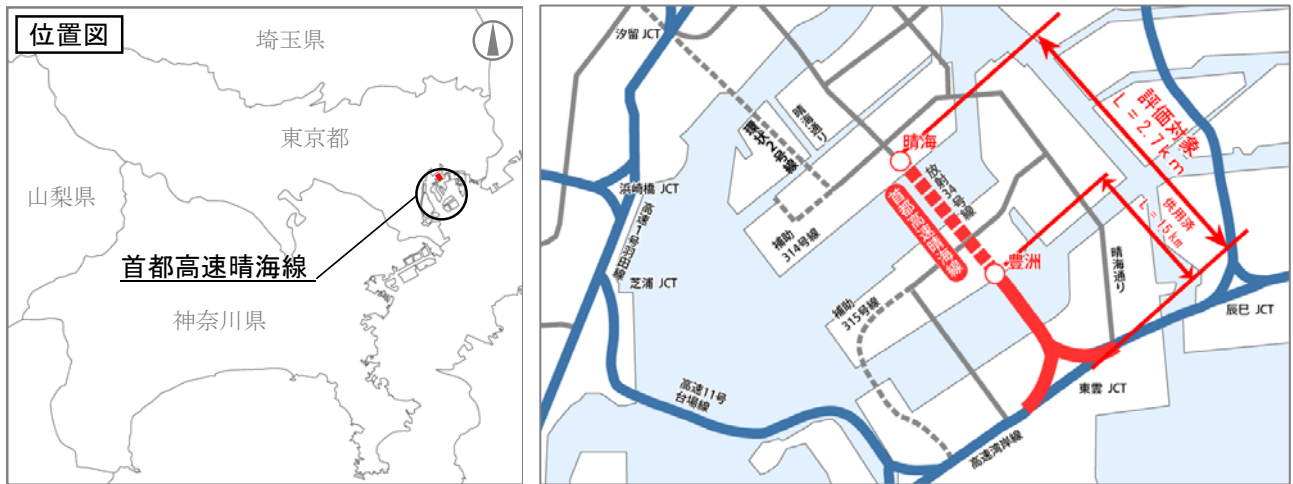
事業名 <small>しゅとこうそくはるみ</small> 首都高速晴海線	事業 区分	都市高速道路	事業 主体	首都高速道路 株式会社
起終点 <small>ちゅうおうくはるみにちようめ</small> 白：中央区晴海二丁目 <small>こうとうくありあけにちようめ</small> 至：江東区有明二丁目			延長	2.7 km
事業概要 本路線は、臨海部開発事業における交通基盤の一部であり、開発により発生する晴海地区、豊洲地区から交通需要を高速湾岸線に直結させ、交通の分散を図り、築地・月島地区、晴海地区、豊洲地区等、周辺の交通状況を改善し、物流の効率化に資することを目的とする路線である。				
H13年度事業化		H5年度都市計画決定 (H一年度変更)		H16年度用地着手
全体事業費		507億円	事業進捗率	64%
計画交通量		7,900~13,800台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 147/618億円 事業費：117/542億円 維持管理費：30/76億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 199/1,151億円 走行時間短縮便益：164/1,001億円 走行経費減少便益：20/114億円 交通事故減少便益：14/36億円	基準年 平成25年度
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.8~1.9 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=1.1~1.6 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.8~1.9 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.3~1.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.8~1.9 (事業期間±1年) 事業期間：B/C=1.3~1.4 (事業期間±1年)				
事業の効果等 ・高速湾岸線（新木場）から晴海地区へのアクセス向上が見込まれる（15分→5分）。 ・緊急輸送道路である晴海通り及び都道放射34号線の代替路線となる。				
関係する地方公共団体等の意見 東京都知事の意見：首都圏において、人・モノ・情報の交流を支える高速道路は、国際競争力の強化や地域の活性化、被災時の緊急輸送、迂回機能の確保などに資する重要な社会基盤であるため、首都圏の高速道路網の早期完成を図ることが重要である。このうち、首都高速晴海線は、高速湾岸線に直結し、都心環状線と連結する路線であり、都心環状線を利用している築地・月島地区の交通や、臨海副都心・豊洲・晴海の開発事業により発生する交通を湾岸方向に流し、都心部の交通渋滞の解消を図ることを目的としている。当該事業（晴海～有明間）により、物流の効率化や臨海部の開発促進に資するほか、災害時の緊急輸送路や迂回路などの確保が図られる。また、当該事業（晴海～有明間）は、2020年オリンピック・パラリンピック開催までに整備することとされており、着実に推進し、早期完成を図りたい。				
事業評価監視委員会の意見 対応方針については原案通り「事業継続」で了承。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 晴海地区、豊洲地区等では、ウォーターフロントの特性を活かした複合市街地の形成が目指されている。特に、勝どき、月島地区等においては、関連開発による将来的な需要増加が見込まれており、現在、超高層マンション等の建設が急ピッチで進行している。 2020年（平成32年）オリンピック・パラリンピックの開催地が東京に決定した（平成25年9月）。首都高速晴海線周辺の東京ベイゾーンには既存施設を活用した競技会場の他、新たに選手村や競技会場が建設される予定である。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 豊洲～東雲JCT間については、平成21年2月に供用済。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 晴海～豊洲間については事業年度（平成27年度）内の完成に向け、工事に着手した。				
施設の構造や工法の変更等 -				

対応方針 事業継続

対応方針の決定理由

以上の事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。