

事後評価結果（平成26年度）

担当課：首都高速道路(株)計画調整課

担当課長名：加藤 浩樹

路線名	首都高速中央環状新宿線			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	自：東京都目黒区青葉台四丁目 至：東京都板橋区熊野町					延長	11.0km			
事業概要	中央環状線は「首都圏三環状道路」の中で都心から半径約8kmに位置し、東京都区部の主要拠点を結び、放射方向の道路と組み合わせて首都高速道路の全体のバランスの良い利用を可能とし、首都機能の維持・増進を図る総延長約47kmの路線である。 このうち西側区間を形成する本路線は、3号渋谷線（目黒区）から4号新宿線（新宿区）を経て、5号池袋線（板橋区）に至る路線である。									
事業の目的・必要性	本路線は、「首都圏三環状道路」の一部を形成し、都心環状線に集中する交通の分散を図り、慢性的な渋滞を解消するとともに、副都心（池袋・新宿・渋谷）間のアクセス向上や周辺一般道路の渋滞緩和、沿道環境の改善に寄与する。									
事業概要図										
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H2年度	用地着手	H2年度	供用年	(計画) H18年度	変動	1.2倍	
		都市計画決定	H2年度	工事着手	H2年度		(実績) H21年度	変動	-	
	事業費	計画時	(名目値) 5,200億円		実績	(名目値) 10,507億円		変動	2.0倍	
			(実質値) -			(実質値) 9,445億円		変動	-	
	交通量	計画時	4.9万~8.0万台/日 (平成19年度)		実績	4.9万~7.5万台/日 (平成26年度)		変動	94~100%	
	旅行速度向上	15.8 → 60.0 km/h (供用前現道→当該路線) (H17) (指定最高速度)		交通事故減少		1,754件/2年→1,016件/2年 (供用前現道→供用後現道) (H17, 18年計) (H23, 24年計)				
費用便益 分析結果 (前再評価)	B/C	2.3		総費用	8,477億円		総便益	19,343億円		基準年
				事業費	7,886億円		走行時間短縮便益	18,168億円		H16年
				維持管理費	591億円		走行経費減少便益	837億円		
							交通事故減少便益	338億円		
費用便益 分析結果 (事後)	B/C	2.2		総費用	15,948億円		総便益	35,408億円		基準年
				事業費	15,111億円		走行時間短縮便益	31,839億円		H26年
				維持管理費	837億円		走行経費減少便益	2,704億円		
							交通事故減少便益	865億円		
事業遅延によるコスト増	費用増加額		323億円		便益減少額		5,680億円			
事業遅延の理由	大橋ジャンクション整備に係る周辺まちづくり事業の遅延等									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ●日常活動圏の中心都市へのアクセス性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・さいたま新都心と東京都心部（新宿、渋谷）を結び、さいたま新都心⇒渋谷の所要時間が約 10 分短縮。 ●現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 <ul style="list-style-type: none"> ・山手通りをはじめとした並行街路の混雑が緩和（山手通りの大坂橋～初台間で混雑度が0.4程度低下） ●市街地再開発の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・大橋地区の「まち・みち・再開発一体化プロジェクト」として地域の方々との協同で整備。 ・周辺地区の将来の動向・長期的な視点を踏まえ、大橋ジャンクションの建設を契機としたまちづくりを実現。 <p style="text-align: right;">他22項目について効果の発現が見られる</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・二酸化窒素の日平均値は0.020ppm（環境基準：0.04～0.06ppm以下）、浮遊粒子状物質の日平均値は0.022mg/m³（環境基準：0.10mg/m³以下）であり、山手通り沿道（山手通り東中野測定局）において環境基準を満足する結果となっている。 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大橋ジャンクションでは、地球温暖化防止や生物多様性の確保等の観点から、「街並みの緑」、「公園の緑」、「自然再生の緑」の3つの緑を形成。 ・周辺の緑化と連携したエコロジカル・ネットワークの形成に寄与し、都市部における緑化の創出に貢献
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>対応方針（案）のとおり了承</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線区（新宿区、渋谷区、中野区、豊島区）の人口は、平成9年まで減少傾向で4区合計で100万人程度であったが、以降増加を続け、平成26年では115万人程度となっている。 ・また上記4区の昼間人口は、平成2年以降200万人前後で推移している。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>都心部通過交通の削減、首都高および街路の交通円滑化、所要時間の短縮など、様々な整備効果が発現されており、更なる事後評価は特段必要無いものとする。</p> <p>ただし、環状道路ネットワークとしては未完であり、中央環状線のジャンクション周りでの渋滞が増加傾向であることから、今年度の中央環状線全線完成後を見据えた渋滞緩和策等の推進及び検討を進める。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はない。</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 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。