

## 再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：伊勢田 敏

事業名 <small>しゅとこうそくほるみせん</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 自： <small>ちゅうおうくはるみにちようめ</small> 中央区晴海二丁目 至： <small>こうとうくありあけにちようめ</small> 江東区有明二丁目				延長 2.7km
事業概要 首都高速晴海線は、開発が著しい東京臨海部、晴海・豊洲地区から発生する交通需要を高速湾岸線に誘導する役割を担うほか、都心部と高速湾岸線とを結ぶ高速9号深川線・11号台場線のバイパスの機能などが期待されている路線である。				
H13年度事業化		H5年度都市計画決定		H16年度用地着手
H13年度工事着手				
全体事業費	579億円	事業進捗率	76%	供用済延長 1.5km
計画交通量	13,600～18,800台/日			
費用対効果	B/C	総費用	総便益	基準年
分析結果	(事業全体) 1.6 (残事業) 2.7	(残事業)/(事業全体) 76/747億円 事業費：48/667億円 維持管理費：28/80億円	(残事業)/(事業全体) 207/1,227億円 走行時間短縮便益：182/1,079億円 走行経費減少便益：19/111億円 交通事故減少便益：6/37億円	平成28年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.5～1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6（事業期間+1年）				
【残事業】交通量：B/C=2.3～2.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.6～2.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.7（事業期間+1年）				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保／物流効率化の支援 ・沿線地域から羽田空港・東京港へのアクセス向上、高速バス（豊洲駅～羽田空港）の利便性向上及び定時性確保 ②都市の再生／個性ある地域の形成 ・ウォーターフロントの特性を活かした複合市街地形成への寄与（臨海部開発における交通基盤の一部を担う） ③災害への備え ・緊急輸送道路である一般道路（晴海通り及び放射第34号線）及び並行する高速ネットワーク（高速9号深川線・11号台場線）の代替路線として機能				
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。 高速晴海線は、高速湾岸線と都心環状線を連結する路線であり、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る新たな交通を円滑に処理し、臨海部の利便性の向上、都心部と臨海部の連携強化を図ることを目的としている。 このうち当該事業（晴海～有明間）は、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、早期完成を図られたい。				
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進んでいる。特に、勝どき、月島地区等においては、開発による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。 また、平成32年オリンピック・パラリンピック競技大会の開催地が東京に決定（平成25年9月）し、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	
<p>豊洲～東雲JCT間については、平成21年2月に供用済。</p> <p>晴海～豊洲間については、下部・上部工事を施工中。</p>	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<p>晴海～豊洲間については、平成29年度内の供用に向け工事実施中。</p>	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路橋示方書の改定（平成24年3月）に伴う下部構造の見直し</li> <li>・東雲運河部の架設工法の見直し</li> </ul>	
対応方針	事業継続
対応方針の決定理由	
<p>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。</p>	
事業概要図	
 <p>位置図</p> <p>埼玉県 東京都 山梨県 神奈川県</p> <p>首都高速晴海線</p>	 <p>汐留 JCT 浜崎橋 JCT 芝浦 JCT 東雲 JCT 辰巳 JCT</p> <p>晴海 豊洲</p> <p>評価対象 L = 2.7 Km<sup>2</sup> 供用済 L &gt; 15 Km</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の。

## 再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：都市局 街路交通施設課 道路局 高速道路課  
 担当課長名：渡邊 浩司 伊勢田 敏

<b>事業名</b> <small>こうそくよこはまかんじょうほくせいせん</small> 高速横浜環状北西線	<b>事業区分</b>	街路 都市高速道路	<b>事業主体</b>	横浜市 首都高速道路株式会社		
<b>起終点</b> <small>かながわけんよこはましあおぼくしもやまとちょう</small> 自：神奈川県横浜市青葉区下谷本町 <small>かながわけんよこはましつづきくかわむこうちょう</small> 至：神奈川県横浜市都筑区川向町		<b>延長</b>	7.1km			
<b>事業概要</b> 高速横浜環状北西線は、第三京浜道路と東名高速道路を結ぶ延長7.1kmの路線であり、横浜北線（横羽線～第三京浜）と一体となり、東名高速道路と横浜港を直結することで、国際競争力向上や首都圏南部の防災力強化を図る重要な役割を担う。						
<b>H24年度事業化</b>		<b>H22年度都市計画決定</b>		<b>H24年度用地着手</b>		
<b>全体事業費</b>		2,480億円		<b>事業進捗率</b>		
<b>計画交通量</b>		44,700台/日				
<b>費用対効果</b> <b>分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.6 (残事業) 2.3	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 1,826/2,580億円 (事業費：1,451/2,205億円) (維持管理費：375/375億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 4,216/4,216億円 (走行時間短縮便益：3,540/3,540億円) (走行経費減少便益：424/424億円) (交通事故減少便益：252/252億円)	<b>基準年</b> 平成28年		
<b>感度分析の結果</b> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <b>【事業全体】</b> 交通量 : B/C=1.4~1.8 (交通量 ±10%)            事業費 : B/C=1.5~1.7 (事業費 ±10%)            事業期間 : B/C=1.6~1.7 (事業期間±1年)         </td> <td style="width: 50%;"> <b>【残事業】</b> 交通量 : B/C=2.0~2.6 (交通量 ±10%)            事業費 : B/C=2.1~2.5 (事業費 ±10%)            事業期間 : B/C=2.2~2.4 (事業期間±1年)         </td> </tr> </table>					<b>【事業全体】</b> 交通量 : B/C=1.4~1.8 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.5~1.7 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.6~1.7 (事業期間±1年)	<b>【残事業】</b> 交通量 : B/C=2.0~2.6 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.1~2.5 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.2~2.4 (事業期間±1年)
<b>【事業全体】</b> 交通量 : B/C=1.4~1.8 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.5~1.7 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.6~1.7 (事業期間±1年)	<b>【残事業】</b> 交通量 : B/C=2.0~2.6 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.1~2.5 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.2~2.4 (事業期間±1年)					
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保／物流効率化の支援 ・東名高速道路と羽田空港・横浜港との連携強化、並行する保土ヶ谷バイパスの混雑緩和 ②災害への備え ・緊急輸送道路である一般道路（保土ヶ谷バイパス等）及び高速ネットワーク（東名高速道路等）の代替路線として機能 ③生活環境の改善・保全 ・沿線地域の生活道路からの大型車通過交通の転換及び混雑緩和に伴う大気環境の改善						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 神奈川県知事の意見：高速横浜環状北西線は、今年3月に開通する横浜北線と一体となって、我が国の大動脈である東名高速道路と、横浜港や羽田空港をはじめ、経済産業活動の拠点である京浜臨海部を結び、自動車専用道路ネットワークを強化する大変重要な路線である。 国家戦略特区をはじめとする3つの特区の活用などにより、経済の一層の活性化に取り組んでいる本県において、生産性の向上や観光振興を支える交通基盤として、また、災害への対応力を強化する基盤としても、高速横浜環状北西線については、引き続き効率的な整備を促進し、一日も早い供用を図るようお願いしたい。 横浜市長の意見：高速横浜環状北西線は、平成29年3月に開通する横浜北線と一体となることで、横浜港の国際競争力の強化や本市経済の活性化などが期待されます。 東京2020オリンピック・パラリンピックまでの開通を目指して、引き続き事業の推進をよろしく申し上げます。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針については原案通り「事業継続」で了承。						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 横浜北線（横羽線～第三京浜）が平成29年3月に開通。 また、平成32年オリンピック・パラリンピック競技大会の開催地が東京に決定（平成25年9月）し、好調なインバウンド増加とあわせて、首都圏のみならず日本の経済活性化の期待が高まってきている。						

事業の進捗状況、残事業の内容等

高架部において下部・基礎工事等を施工中。  
トンネル部において発進立坑工事が完成、シールドマシンを立坑内にて組立て中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成32年東京オリンピック・パラリンピック迄の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

・地盤条件の変更に伴い高架部において基礎構造及び仮設工を変更

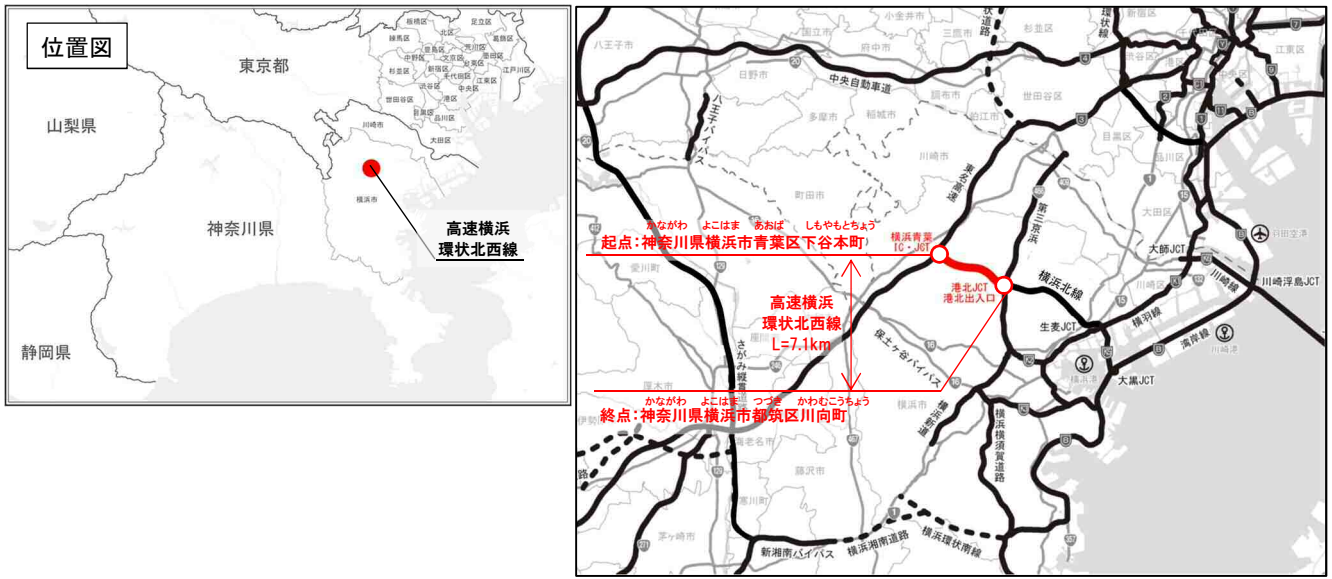
対応方針

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、知事等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。