

再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課： 道路局 高速道路課
 担当課長名： 縄田 正

事業名	首都高速中央環状品川線		事業区分	街路 都市高速道路	事業主体	東京都 首都高速道路株式会社
起終点	白：東京都品川区八潮三丁目 <small>とうきょうとしながわくやしお</small> 至：東京都目黒区青葉台四丁目 <small>とうきょうとめくろくあおばだい</small>			延長	9.4 km	
事業概要 首都高速中央環状線は、首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路と合わせて「3環状道路」を形成し、都心方向に集中する交通の迂回・分散を図り、都心部の渋滞解消に資する、延長約4.7 kmの路線である。このうち、中央環状品川線は、首都高速湾岸線と首都高速3号渋谷線を接続する延長9.4 kmの路線である。						
H17年度事業化		H16年度都市計画決定		H17年度用地着手		H18年度工事着手 (H17年度街路事業一部着手済)
全体事業費	3,729億円		事業進捗率	55%		供用済延長 — km
計画交通量	51,600～71,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.7 (残事業) 7.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,106/4,137億円 〔事業費：1,499/3,530億円〕 〔維持管理費：607/607億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 15,109/15,109億円 〔走行時間短縮便益：12,021/12,021億円〕 〔走行費用減少便益：2,343/2,343億円〕 〔交通事故減少便益：745/745億円〕	基準年 平成23年度		
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動： B/C=7.9(交通量 +10%) B/C=6.5(交通量 -10%) 事業費変動： B/C=6.7(事業費 +10%) B/C=7.7(事業費 -10%) 事業期間変動： B/C=7.3(事業期間-1年) B/C=7.0(事業期間+1年)						
事業の効果等 中央環状線内側に起終点を持たない自動車交通が迂回・分散することで、都心環状線などの慢性的な渋滞が緩和されるとともに、一般道路から首都高速への転換により、一般道路の渋滞緩和が期待される。 中央環状線沿線や臨海部には商業施設等が多数立地しており、アクセス向上による交通利便性の向上に加え、新宿・渋谷等の東京都区部の主要拠点と臨海部の各拠点の活性化、物流の効率化が見込まれる。(中央道(高井戸)～羽田空港：50分→30分に短縮) 首都高ネットワークのリダンダンシーが確保され、大規模災害時に強いネットワークが構築される。 他13項目に該当						
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網の強化・充実が喫緊の課題である。首都圏三環状道路の一つである中央環状品川線は、高速道路全体のネットワークを効率よく機能させ、人とモノの円滑な流れを実現するとともに、一般道路の混雑緩和にも大きく寄与する重要な路線である。また、都心に起終点を持たない自動車交通を迂回、分散させ、環境改善に大きく寄与する路線である。従って、当該事業については、計画的に事業を推進し、早期完成を図ることが重要である。						
事業評価監視委員会の意見 対応方針(案)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 平成22年8月には京浜港(東京港・川崎港・横浜港)が「国際コンテナ戦略港湾」に選定された。東京国際空港(羽田空港)では、新設滑走路・国際線地区の供用開始(平成22年10月末)により、発着容量が1.3倍に増加し、国際化の進展や来訪者等の増加が見込まれている。						
事業の進捗状況、残事業の内容等 用地取得率は100%であり、計画的な工事の推進が可能である。現在、本線シールドトンネル工事及び五反田出入口土留め・掘削工事などを実施している。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き平成25年度の供用に向けて事業を進める。						
施設の構造や工法の変更等 大橋連結路の施工方法見直しなどによりコスト削減を図っている。						
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の。