

事業概要及び事業評価

【事後評価】

－首都高速晴海線－

1. 事業の位置づけ

事業の位置づけ

- ① 開発が著しい東京臨海エリア（晴海・豊洲地区）から発生する交通需要の湾岸線への誘導
- ② 道路ネットワークの信頼性向上（経路選択肢の増加）



臨海エリア（豊洲・晴海地区）の位置付け

- 豊洲・晴海地区は、政令で指定される「特定都市再生緊急整備地域」や、東京都が策定した「東京ベイeSGまちづくり戦略2022」の対象エリアに位置付けられ、複合市街地の形成、民間都市開発の誘導、都市基盤の整備等が推進

『特定都市再生緊急整備地域』の指定

(2012年1月指定、内閣府)

急速な社会経済情勢の変化
に対応した
都市再生の必要性

緊急かつ重点的に市街地の
整備を推進することが**都市
の国際競争力の強化**を図る
うえで、特に有効な地域を
政令で指定

▼東京都における指定状況



※羽田空港南・川崎駅西・大崎河原地域の面積については、東京都内分を記載

『東京都心・臨海地域』
都心から臨海部にかけての一体的なエリア

- ✓ 法制上
 - ✓ 金融
 - ✓ 財政
 - ✓ 税制
- における特例措置を通じた
**都市開発事業等の
円滑・迅速な施行支援**

『晴海・豊洲地区の整備目標』
都市観光にも資するバランスのとれた
魅力的な複合市街地を形成

東京ベイeSGまちづくり戦略2022

(2022年3月、東京都)

「ベイエリア全域」を対象に
サステナブルな次世代都市
を実現するための実行戦略

戦略
5

まちの魅力や活動の基盤と
なる快適で多様な移動手段
の充実



都心と臨海副都心を結ぶ
『骨格的な交通軸』の一部として、
晴海線が位置づけ

5
まちの魅力や活動の基盤となる
快適で多様な移動手段の充実

【道路ネットワークの充実強化】
◎首都高速晴海線延伸
都心と臨海部の連携強化とともに、臨海部などの交通分岐や利便性向上に
資する首都高速晴海線延伸の早期事業化に向けた取組を促進

<資料> (特定都市再生緊急整備地域について)東京都都市整備局：「都市再生事業の推進」(一部加筆)
内閣府 地方創生推進事務局：「(概要)都市再生緊急整備地域制度について」(一部加筆)
(東京ベイeSGまちづくり戦略2022について)東京都都市整備局：「東京ベイeSGまちづくり戦略2022」(一部加筆)

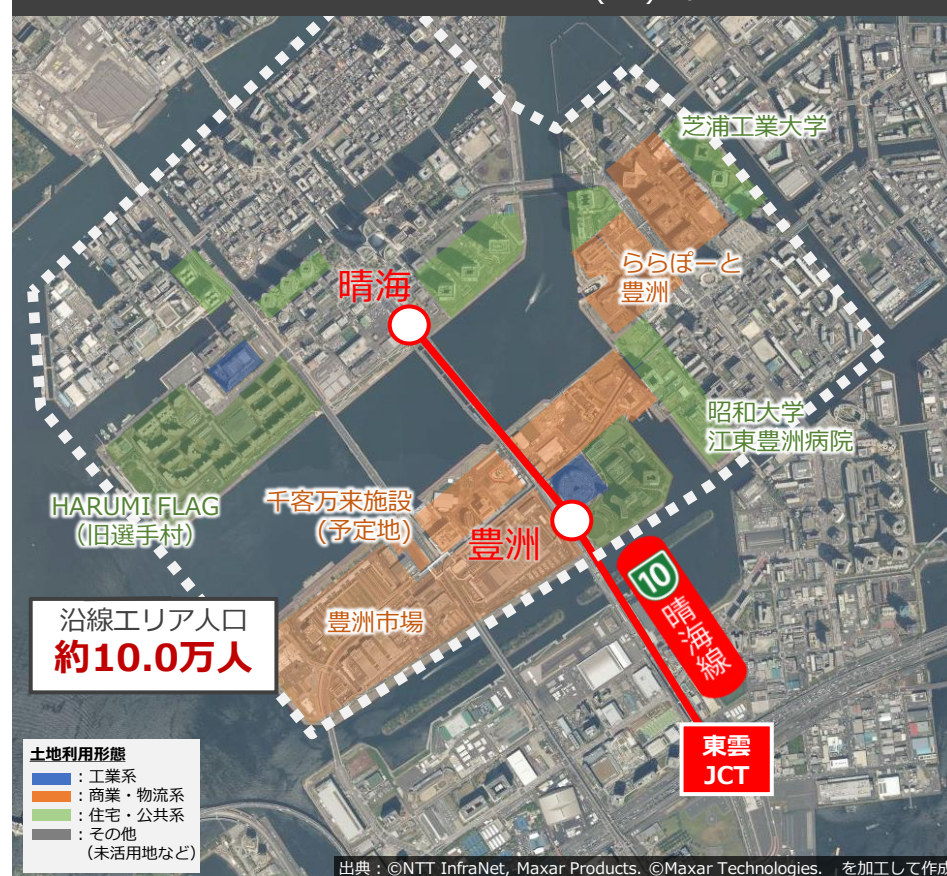
晴海線沿線の状況

- 沿線では、工場等が撤退し低未利用地となっていた箇所の大規模な土地利用転換、土地区画整理事業や民間による都市開発等が相次いで進められており、沿線エリアの人口は20年間で約3倍に増加
- 沿線には豊洲市場を始めとする物流施設や、観光、商業等の集客施設も立地し、晴海線の需要は増大
- 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会（東京2020大会）では、晴海地区に選手村が立地

晴海線開通前（2001(H13)年）



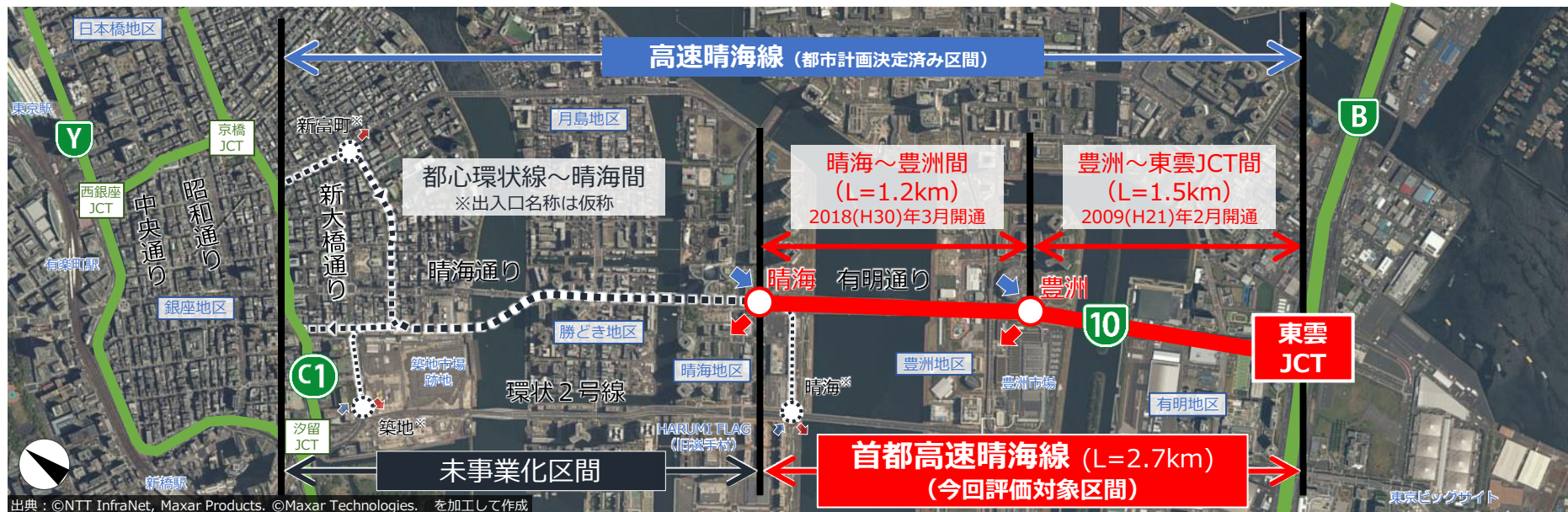
晴海線全線開通後（2021(R3)年）



<資料> (晴海線沿線エリア)中央区月島・勝どき・晴海・豊海町、江東区豊洲の5地区
(沿線人口)東京都総務局：「住民基本台帳による東京都の世帯と人口」(2001(H13)年、2021(R3)年 各年1月1日の人口)

2. 事業の概要

首都高速晴海線の概要



計画の諸元 (今回評価対象区間)

起 点：中央区晴海二丁目
 終 点：江東区有明二丁目
 延 長：約2.7km
 (晴海～豊洲1.2km、豊洲～東雲JCT1.5km)
 事 業 費：554億円
 事 業 者：首都高速道路株式会社

設計の諸元 (今回評価対象区間)

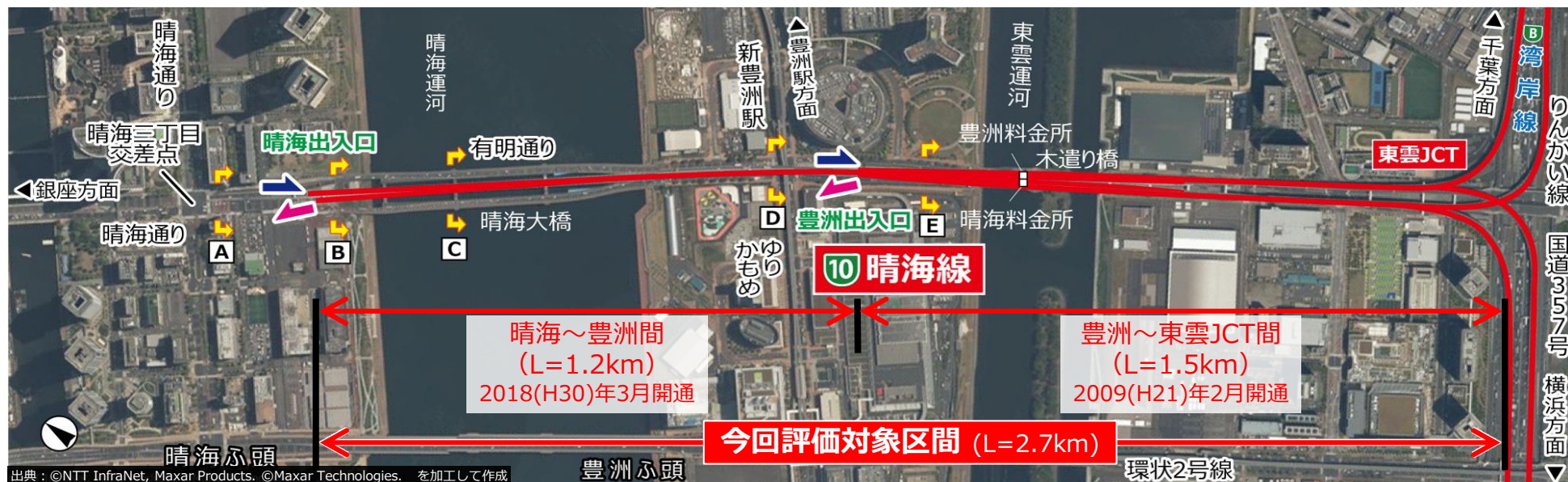
車 線 数：往復2車線 (暫定整備)
 道路の区分：第2種第2級
 設計速度：60km/h
 構 造：高架構造

事業の経緯

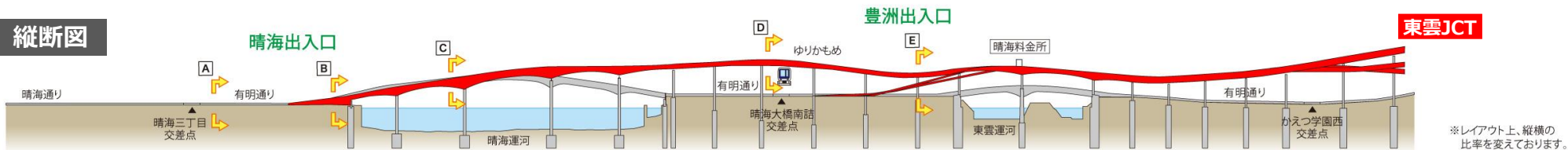
- 1993(H5)年 7月 都市計画決定
- 2001(H13)年 11月 工事実施計画書認可
- 2002(H14)年 2月 都市計画事業承認
- 2009(H21)年 2月 豊洲出入口～東雲JCT間 開通
- 2018(H30)年 3月 晴海出入口～豊洲出入口間 開通

首都高速晴海線の概要

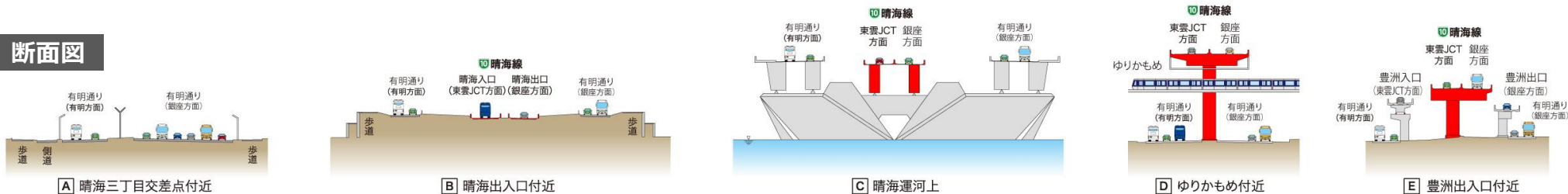
平面図



縦断面図



断面図



首都高速晴海線の事業評価の経緯



コスト削減の取り組み

- 都道補助315号線及びゆりかもめを跨ぐ部分は、当初送り出し工法による桁架設を計画
- 一般道路への交通影響を再検討し関係機関と協議した結果、より工費や工期を抑えることが可能なトラッククレーンベント工法による桁架設に変更できたことにより、事業費を削減



当該箇所

晴海大橋南詰交差点付近

工法変更により

事業費：▲25億円

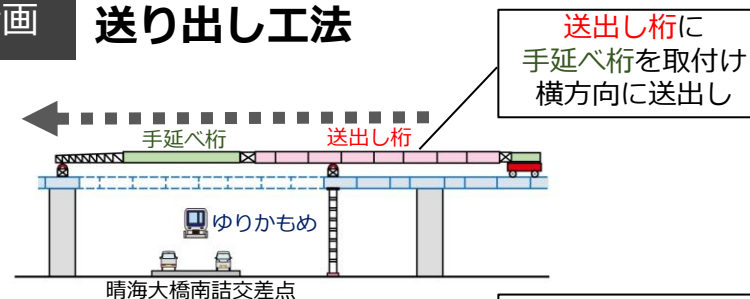


▲当該箇所 桁架設前の様子

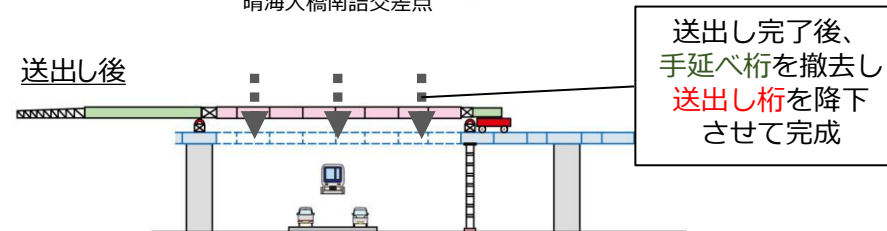
当初計画

送り出し工法

送出し前

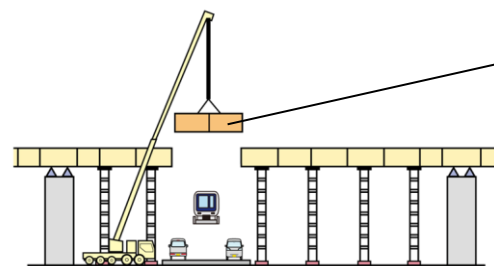


送出し後



変更後

トラッククレーンベント工法



※桁架設はゆりかもめのき電が停止される夜間に実施

3. 事業の投資効果

費用対効果分析（再評価時の条件との比較）

	再評価 2016(H28)年度	事後評価 2022(R4)年度	変化および要因等
事業費	579億円	554億円	●事業費の見直し（▲25億円）
事業期間	2001(H13)年度～2017(H29)年度		
費用便益分析 マニュアル	2008(H20)年度	2022(R4)年度	●費用便益分析マニュアル改定 (2022(R4)年2月)
基準年次	2016(H28)年度	2022(R4)年度	
分析期間	供用後50年		
OD表	2005(H17)年度 センサス	2015(H27)年度 センサス	
推計時点	2030(R12)年	2040(R22)年	
首都高料金	対距離料金 300～1,300円	対距離料金 300～1,950円	

費用対効果分析結果

■ 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	合計
基準年における 現在価値 (B)	1,722億円	111億円	17億円	1,850億円

■ 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年における 現在価値 (C)	838億円	104億円	-	942億円

■ 算定結果

$$\text{費用便益比 (B/C)} = 2.0$$

【参考：2016(H28)年度（再評価）1.6】

※費用及び便益は整数止めとする。

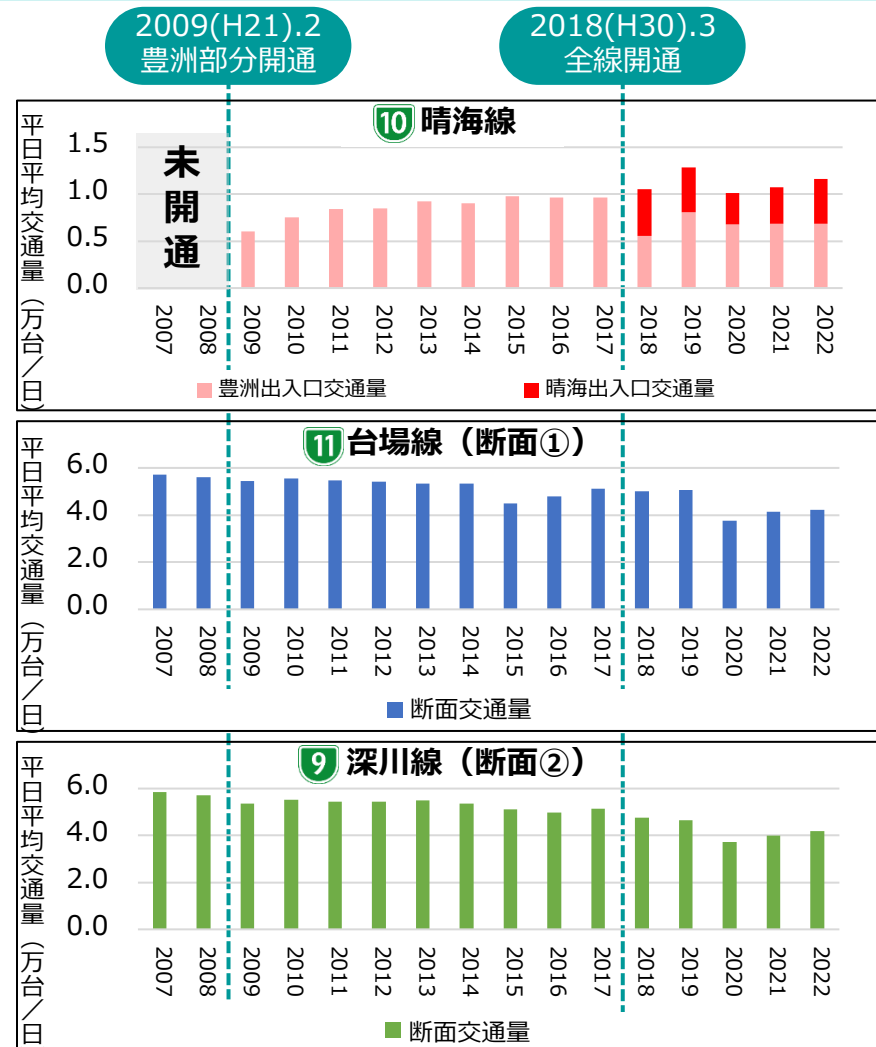
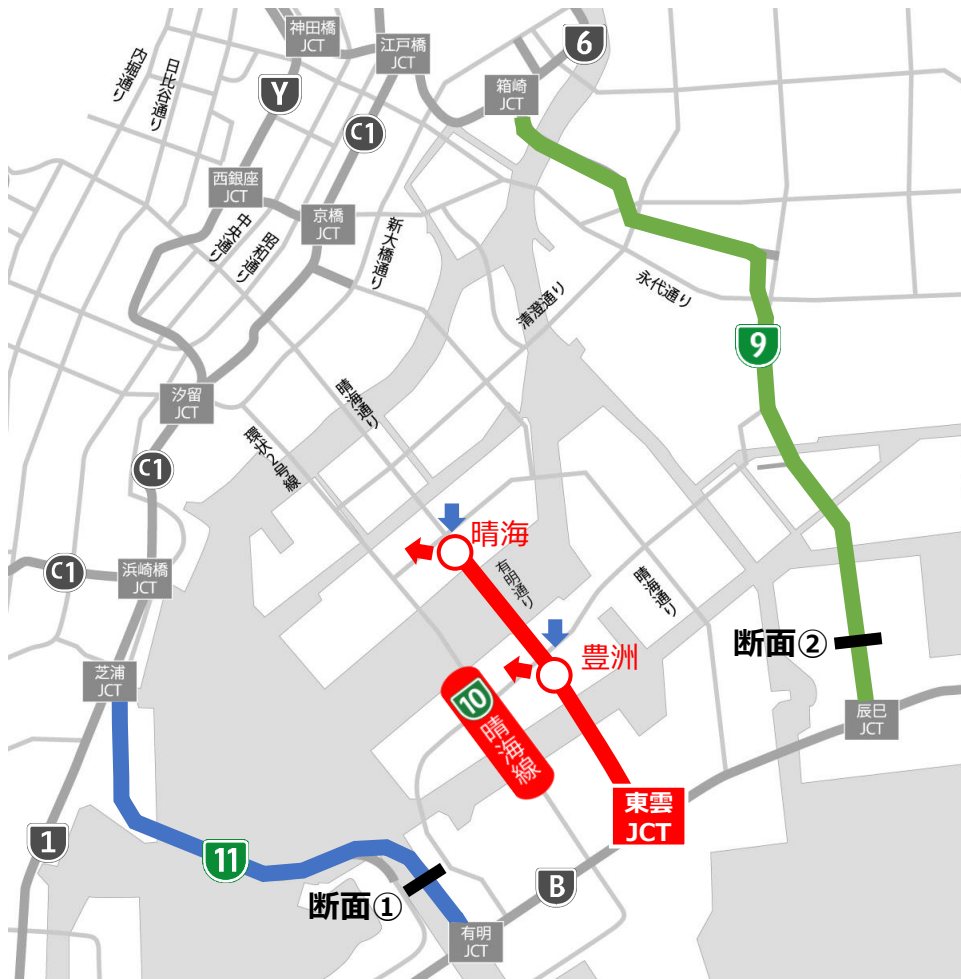
※費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

4. 整備効果(ストック効果)の発現状況

交通量の推移

- 晴海線の交通量は増加傾向にあり、全線開通後はコロナ禍の影響を受けつつもさらに増加
- 一方、並行路線（台場線、深川線）の交通量は晴海線開通以降、減少する傾向

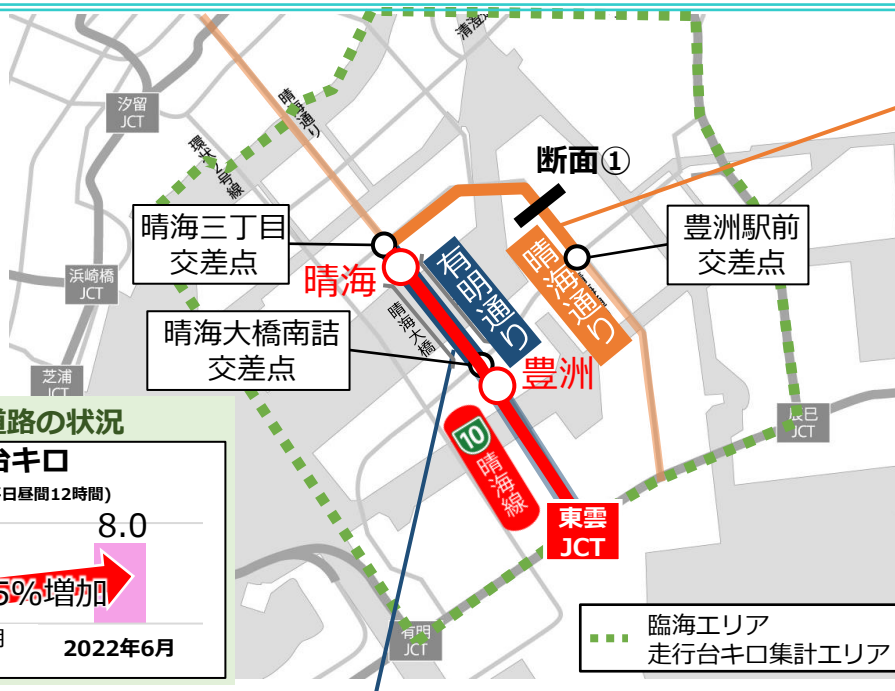
■ 晴海線・台場線・深川線の交通量



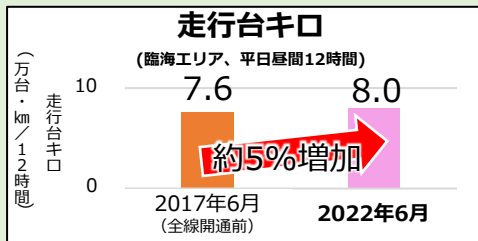
<資料> (交通量)首都高車両感知器データ(2007(H19)~2022(R4)年の各年6月平日平均交通量(上下計))

一般道路における交通の円滑化

- 臨海エリアでは、近年、一般道路の交通量が増加傾向
- 晴海線全線開通後、晴海線に並行する一般道路での走行性や安全性はいずれも向上



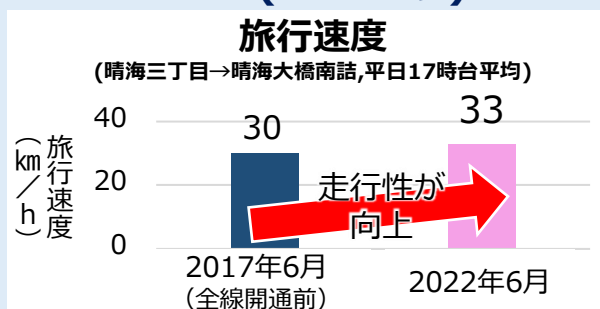
臨海エリアの一般道路の状況



並行一般道路(晴海通り)の交通状況



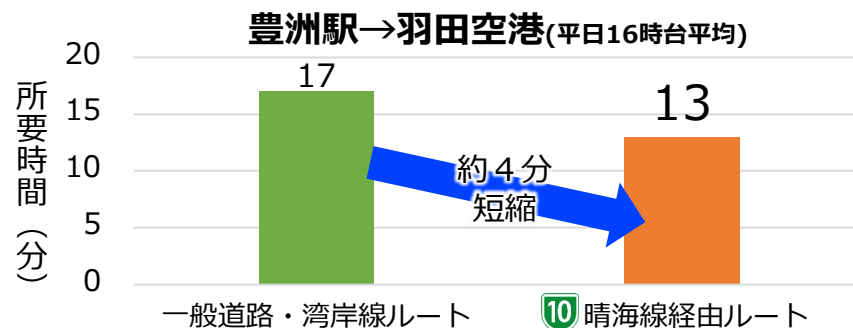
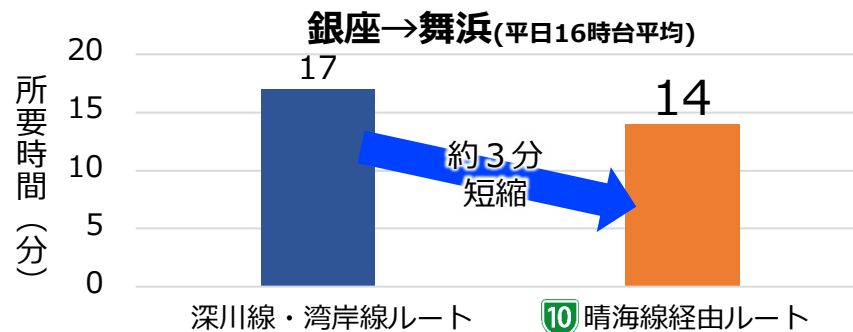
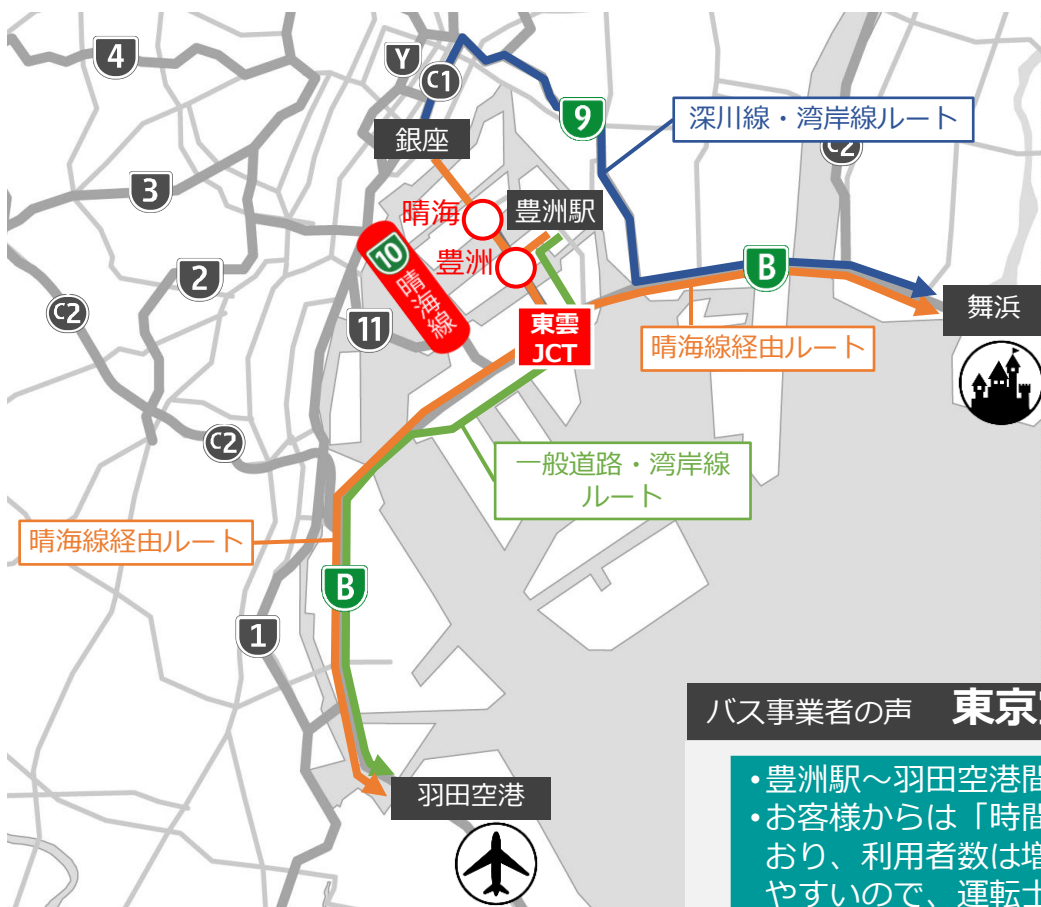
並行一般道路(有明通り)の交通状況



交通利便性の向上

- 晴海線によって、空港や港湾、物流、集客機能を持つ拠点を抱える湾岸線沿線エリア間と、都心・臨海部間における所要時間が短縮されたほか定時性も向上し、アクセス性が向上

■ 都心・臨海部～湾岸線エリアの所要時間



バス事業者の声 東京空港交通株式会社

- ・ 豊洲駅～羽田空港間のバスで晴海線を利用しています。
- ・ お客様からは「時間が読める」路線として好評を頂いており、利用者数は増加しています。また運行計画が立てやすいので、運転士の労務管理も容易になりました。

ヒアリング調査結果 (2022(R4)/10/3)



▲ 豊洲入口を利用するリムジンバス

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の運営支援

- 東京2020大会では、選手村に近接する晴海出入口を「大会関係車両専用入口」として利用
- 大会ルート（関係者輸送ルート）を構成していた晴海線は、選手村～競技会場間でのアクセス性・利便性向上に寄与し、世界的な大規模イベントの安全・円滑な運営を支援

東京2020大会における円滑な運営支援



▲晴海三丁目交差点を通る輸送バス
<資料> 東京都オリンピック・パラリンピック準備局：「東京2020大会の輸送の取組に関する報告書」



▲大会時の選手村
<資料> 東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会：「東京2020大会の振り返り」



▲選手村バス乗降場の様子
<資料> 東京都オリンピック・パラリンピック準備局：「輸送センター活動記録」



▲晴海入口を利用する選手団輸送バス

大会関係者の声

大会組織委員会関係者より

- ✓ 競技会場が分散する東京2020大会では、交通輸送対策が非常に重要な点として位置づけられていました。
- ✓ 選手村に近接する晴海線は、安定的な選手輸送、大会運営に重要な役割を果たしました。

選手団等からのコメント（抜粋）

- ✓ 村は常に「大会の心臓部」ですが、これほどまでに素晴らしいことはありません。
- ✓ アクセスもよく、私たちのチームは滞在中、快適に過ごすことができました。
（イギリス パラリンピック選手団長）

<資料> 東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会：「東京2020大会の振り返り」より（抜粋）

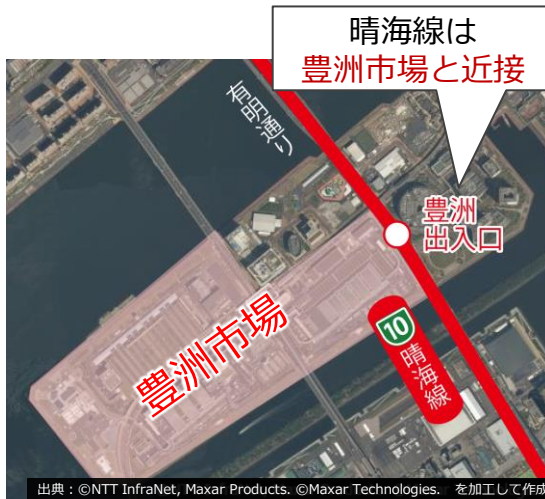
輸送事業者より（株式会社はとバス）

- ✓ パラリンピックでは、車いすに対応したバスを使用し、選手村～競技場間での選手輸送に携わりました。
- ✓ 晴海線を利用することにより、選手を安全に、かつ競技時間に間に合うように輸送することができました。

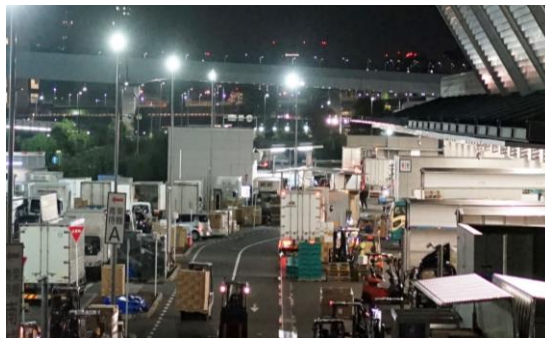
ヒアリング調査結果 (2022(R4)/10/4)

物流の効率化

- 豊洲出入口は、日本最大規模の卸売市場である豊洲市場に近接
- 晴海線を介して広域的な高速道路ネットワークへのアクセス性が確保され、物流が効率化

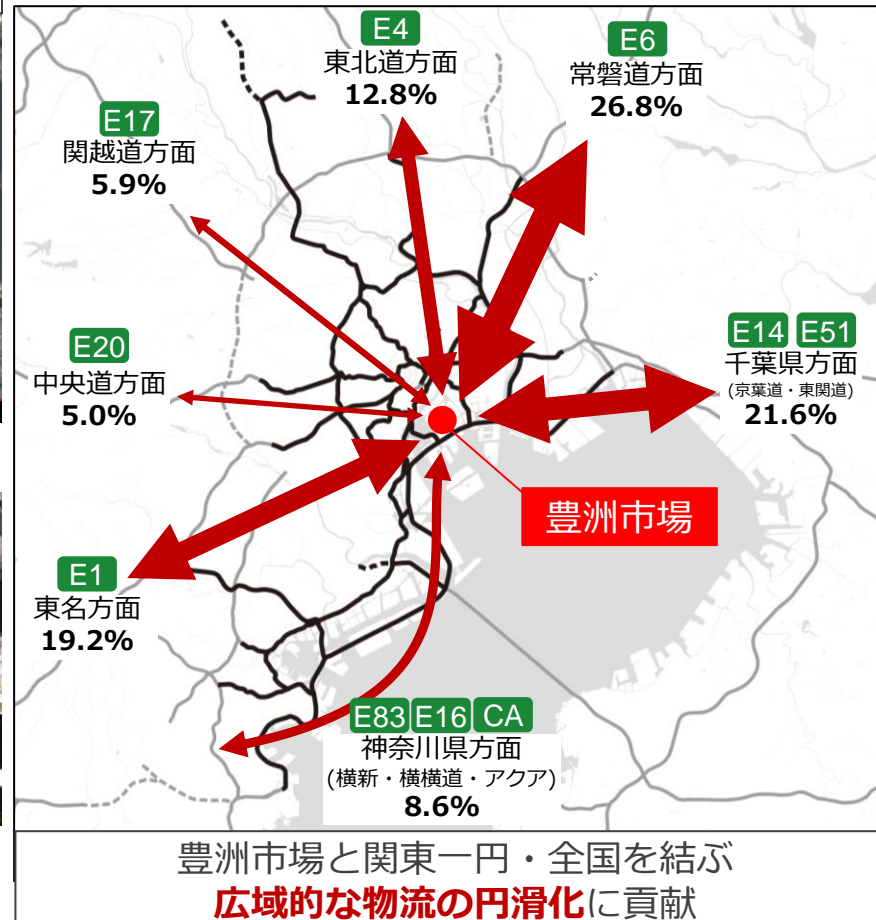


▲豊洲市場と晴海線の位置関係



▲早朝の豊洲市場での荷下ろしの様子

■豊洲市場～各放射方向高速道路の輸送割合



豊洲市場関連の物流を担う企業の声 永井株式会社

- ✓ 水産、青果、花卉を中心に、物流業務を一手に担う専門会社
- ✓ 豊洲市場を拠点とし、関東一円の卸売市場やスーパーへの転配送を実施



＜資料＞永井株式会社

- ✓ 以前は葛西地区にも拠点を設けていました。晴海線により市場から千葉方面へのアクセス性が確保されていることもあり、豊洲市場に拠点を統合出来ました。
- ✓ 北関東方面への輸送では渋滞や事故等状況にあわせて、銀座入口と豊洲入口を使い分けています。

ヒアリング調査結果 (2022(R4)/10/14)

＜資料＞(輸送割合)第30 回首都高速道路交通起終点調査(平日)

(江東区豊洲6丁目を発着し、豊洲出入口を利用する流動のうち、輸送目的が貨物輸送、輸送品目が農水産品、車種が貨物車であり、放射方向の高速道路を利用する流動の輸送重量割合)

都心～湾岸線エリア間の経路選択肢の増加

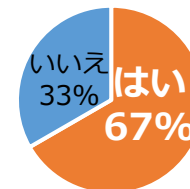
- 晴海線開通に伴い、都心～湾岸線エリア間の経路選択肢が増え、都心へのアクセス性が強化
- 当該区間の他経路において渋滞や事故、気象状況・工事等に伴う規制や通行止が行われた際、晴海線が迂回路としての機能を発揮

■ 湾岸線沿線エリア～都心間の各経路



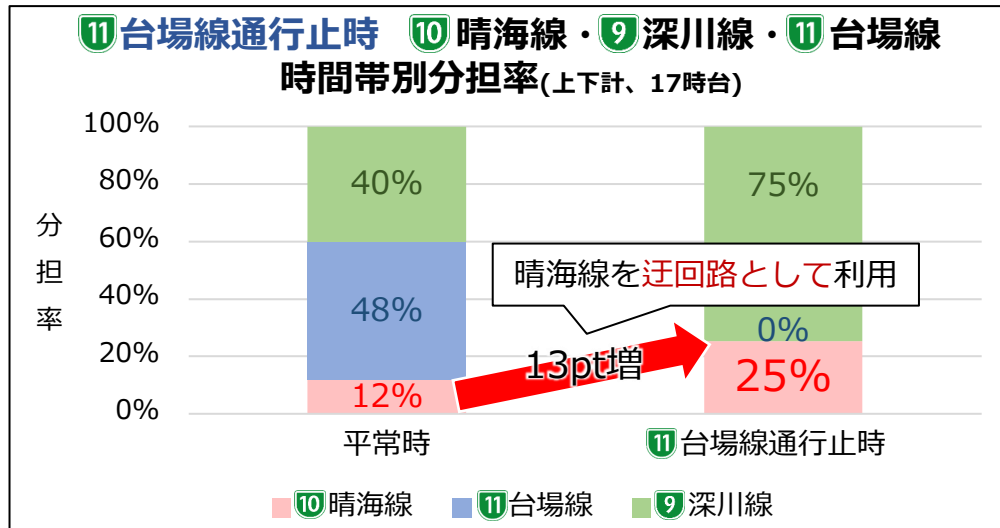
■ 豊洲市場関連物流企業へのアンケート結果

Q. 晴海線により、経路選択肢増加の効果を実感されていますか？



複数の企業が
経路選択肢増加を実感

■ 他路線通行止時のネットワーク機能の発揮



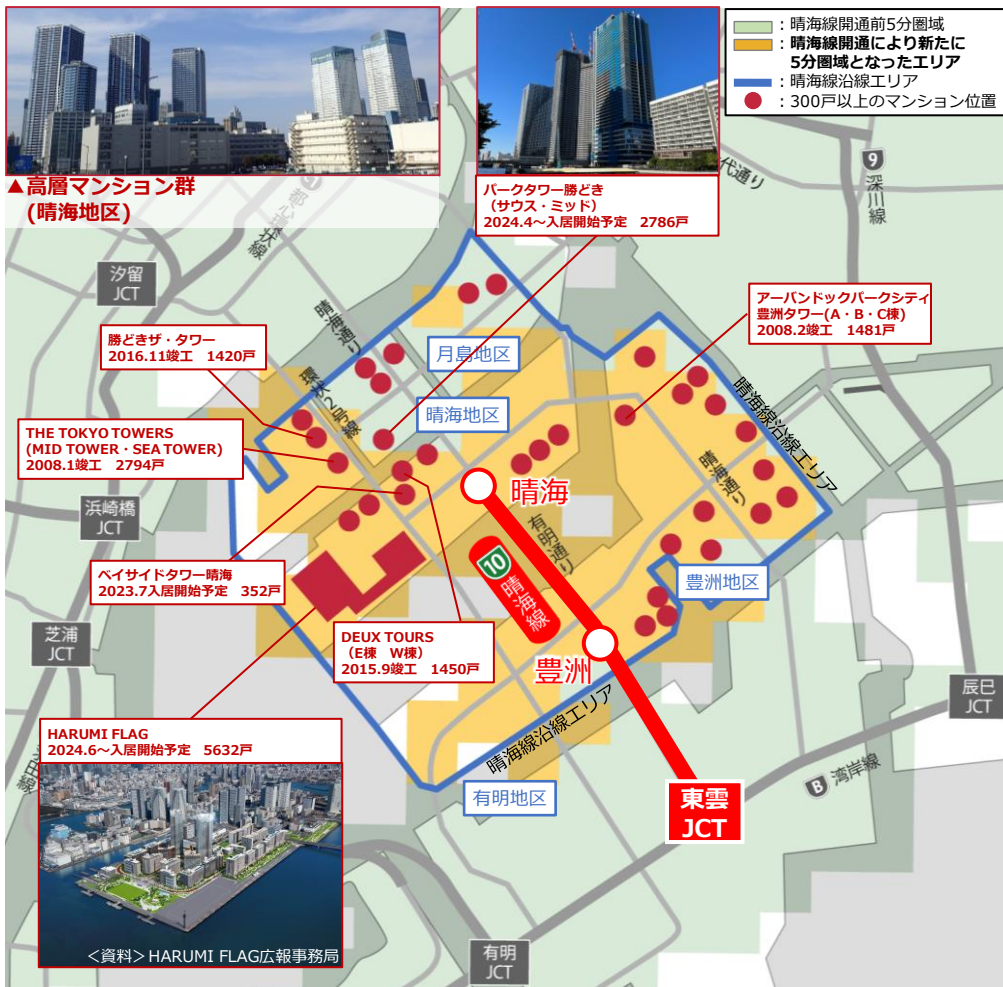
<資料>(アンケート)「東京都中央卸売市場輸送協会」会員企業を対象としたアンケート調査 (n=6)

(分担率)首都高車両感知器データ
データ期間:(平常時)2020(R2)/1/18 17時台の交通量(上下計)
(台場線通行止時)2020(R2)/1/11 17時台の交通量(上下計)

沿線圏域での拡大・人口増加

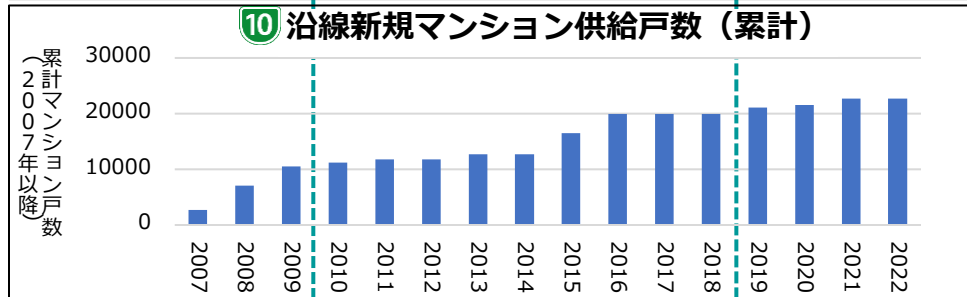
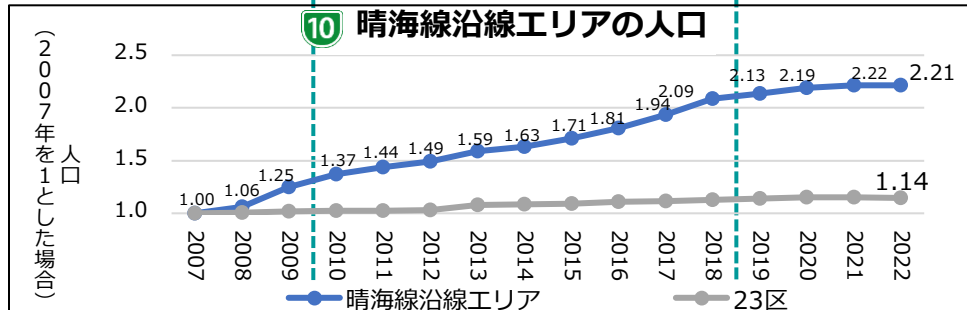
- 晴海線開通に伴い、晴海・豊洲地区のほぼ全域が首都高ネットワークへ5分以内にアクセス可能に
- 人口、マンション戸数が増加する沿線の更なる利便性向上に晴海線が寄与

■ 首都高5分圏域と晴海線沿線マンション立地状況



2009(H21).2
豊洲部分開通

2018(H30).3
全線開通



沿線で不動産開発を行う事業者の声
三井不動産レジデンシャル株式会社

- ✓ 晴海線によって、「アクティブ」なイメージがある当エリアの魅力向上につながっています。
- ✓ HARUMI FLAGでは約1,900台の駐車場を設ける予定で、アピールポイントのひとつです。

ヒアリング調査結果 (2022(R4)/10/7)

<資料> (晴海線沿線エリア)中央区月島・勝どき・晴海・豊洲町、江東区豊洲の5地区 (マンション戸数)不動産情報サイト(300戸以上のマンションを対象に集計)
 (沿線人口)東京都総務局:「住民基本台帳による東京都の世帯と人口」(2007(H19)年~2022(R4)年 各年1/1の人口)

沿線での防災機能の強化

- 晴海線沿線には、広域避難場所（晴海地区）など、災害発生時の防災拠点となる地区が複数立地
- 晴海線によって、沿線に立地する各防災拠点と、全線が「第一次緊急輸送道路」に指定されている首都高ネットワークが接続したことで、沿線エリアの防災機能強化に貢献

■ 晴海線沿線の緊急輸送道路・防災拠点



＜資料＞（緊急輸送路）東京都建設局：「東京都緊急輸送道路ネットワーク計画図」（2020(R2)/4）

（緊急輸送路について）東京都都市整備局：「緊急輸送道路沿道建築物の耐震化」

（地区内残留地区・広域避難場所の位置・人口）東京都都市整備局：「震災時火災における避難場所及び避難道路等の指定（第9回見直し）」

（広域避難場所・地区内残留地区について）東京都中央区：「中央区防災マップ」

沿線での個性ある地域の形成

- 晴海線の建設にあたっては、沿線地域の持つ環境や景観との調和を考慮
- 複数の観光施設・商業施設が立地する晴海線沿線のアクセス性が向上し、地域の活性化に貢献

■ 地域との調和を目指した構造物



▲ 豊洲運河渡河部 付近



▲ 晴海大橋南詰交差点 付近

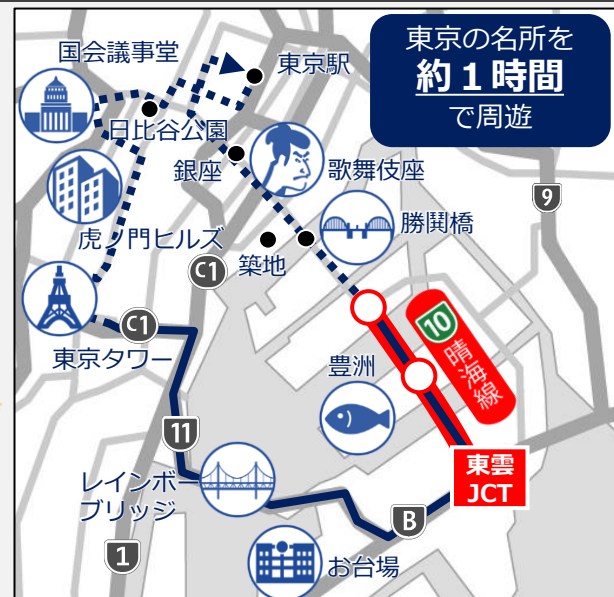
付属物を極力
目立たせない
配置・色彩

東京都心の観光を担う事業者 株式会社はとバス

- ✓ 東京駅、新宿駅等を拠点とする都内の定期観光バスツアーを運行するほか、貸切バスの運行などを行う企業
- ✓ 開放型の2階建てバスは、東京のダイナミックな景観が楽しめるという評判



▲ 開放型の2階建てバス
＜資料＞株式会社はとバス：公式HP



▲ 「TOKYOパノラマドライブ」ルート概要

- ✓ 開放型の2階建てバスで東京の名所を1時間で駆け抜ける「TOKYOパノラマドライブ」ツアーは、その手軽さから概ね30分おきに設定されている人気のツアーです。
- ✓ 本ツアーでは定時性確保だけでなく、レインボブリッジや都心の眺望が良いことから「走って楽しい」路線のひとつとしても、晴海線を利用しています。

ヒアリング調査結果 (2022(R4)/10/4)

5. 評価結果および対応方針（案）

評価結果および対応方針（案）

■ 評価結果

1. 首都高速晴海線の事業効果の主な発現状況

（1）臨海エリア～湾岸線エリアでのアクセス機能の強化

- ：晴海線の交通量は、開通当初より増加傾向
- ：晴海線に並行する一般道路では、走行性・安全性が向上
- ：晴海線を経由することによる所要時間短縮のほか、定時性が向上

（2）都心～湾岸線エリア間の経路選択肢の増加

- ：並行路線通行止の際には、晴海線がう回路として機能。ネットワークの信頼性が向上

（3）臨海エリアにおける開発等への寄与

- ：安全・円滑な選手輸送等による東京2020大会運営の支援
- ：豊洲市場と高速道路ネットワークが接続し、物流の効率化に貢献
- ：人口が増加傾向にある沿線エリアの利便性向上、防災機能の強化

2. 首都高速晴海線の費用便益比は 2. 0

■ 対応方針（案）

本事業については、アクセス機能の強化、経路選択肢の増加や、臨海エリアにおける開発等への寄与などの整備効果が発現しており、今後の事業評価及び改善措置の必要性はないものとする。