

事業概要及び事業評価

【再評価】

—首都高速晴海線—

1. 事業の概要

■事業の位置

- 首都高速晴海線は、現在開発が著しい東京臨海部、晴海・豊洲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路線
- また、高速9号深川線・11号台場線のバイパス的機能等が期待される



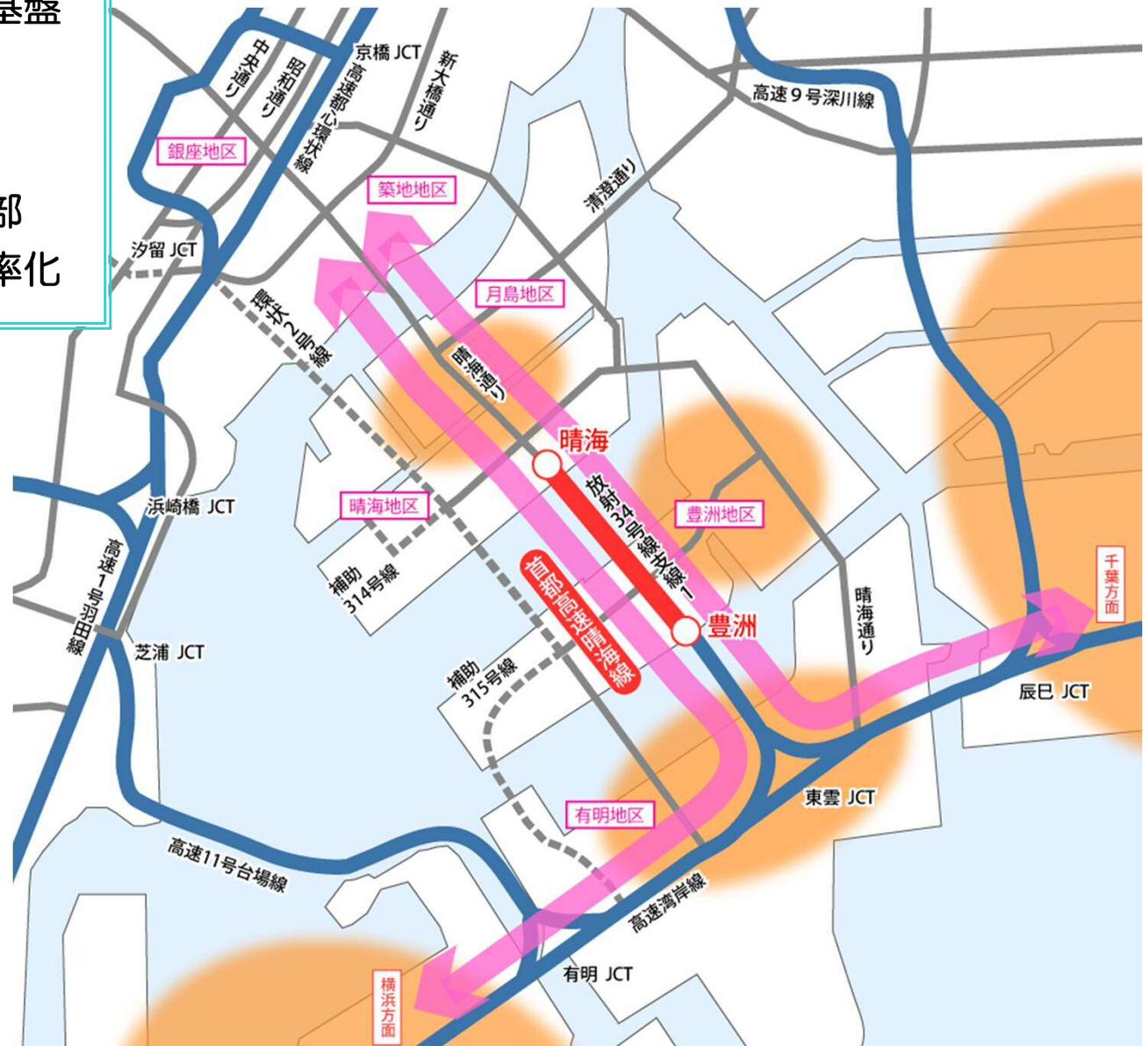
<凡例>

首都高速道路	開通済
	事業中
その他高速道路	開通済
	事業中
	調査中

1. 事業の概要

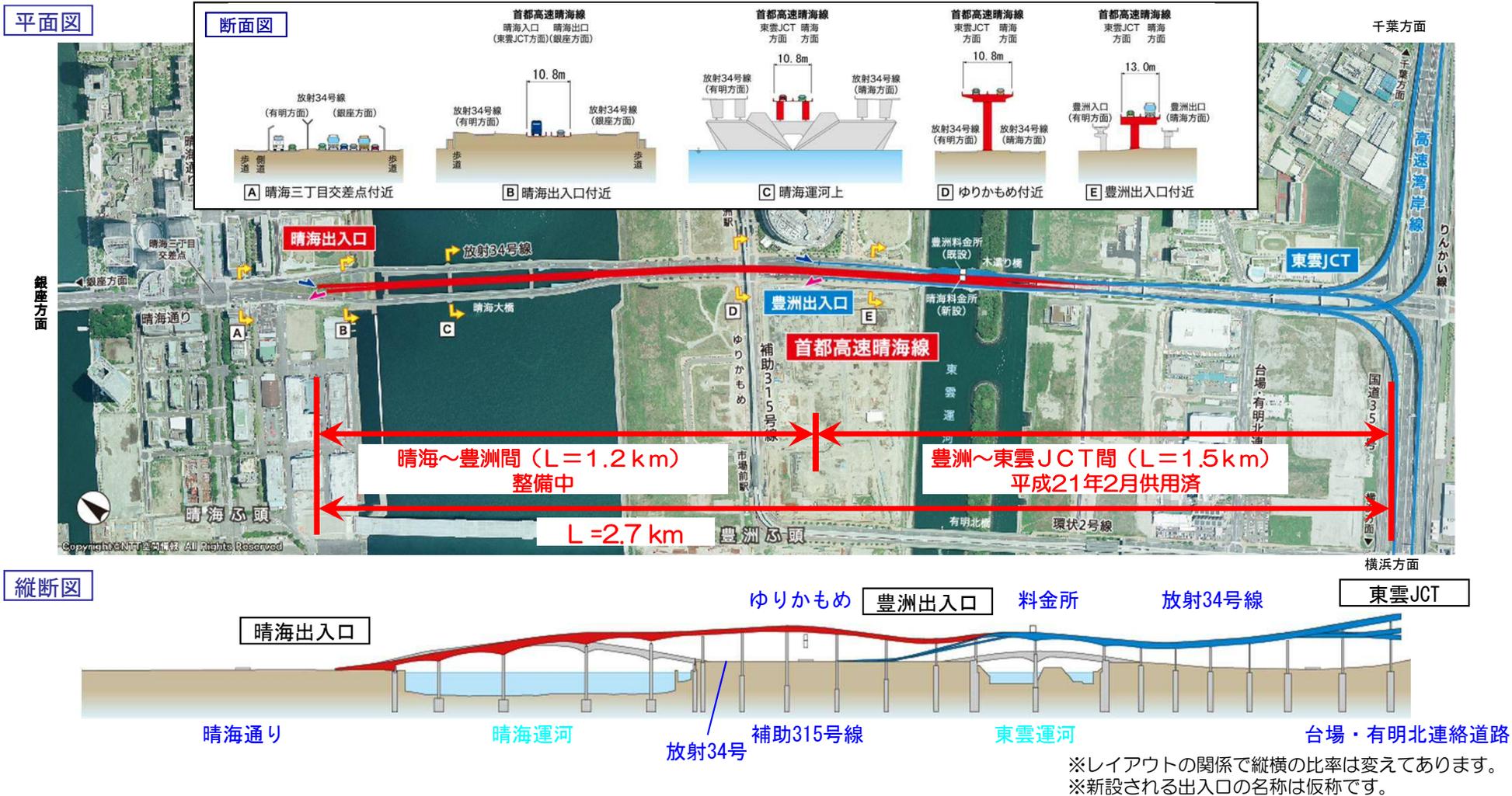
■事業の位置付け

- ①臨海部開発事業における交通基盤の一部
- ②築地・月島地区、晴海地区等、周辺の交通状況の改善
- ③臨海部の開発に対応した都心部との連絡強化および物流の効率化



1. 事業の概要

■首都高速晴海線の概要



起 点	中央区晴海二丁目	車 線 数	往復2車線(暫定整備)
終 点	江東区有明二丁目	道路の区分	第2種第2級
延 長	約2.7km(晴海～豊洲1.2km、豊洲～東雲JCT 1.5km)	設計速度	60km/h
完成予定年度	平成27年度	構 造	高架構造
事業費	515億円		

2. 事業の経緯と進捗状況

■事業の経緯

都市計画決定	平成5年7月
都市計画事業承認	平成14年2月
事業許可	平成18年3月
都市計画事業(変更)認可	平成18年3月
豊洲出入口～東雲JCT間開通	平成21年2月
事業許可(変更)	平成23年11月
都市計画事業(変更)認可	平成24年9月

■工事の進捗状況(1)

- 豊洲～東雲JCT間は平成21年2月に供用済
- 晴海～豊洲間については、周辺の開発状況等に合わせて工事に着手済



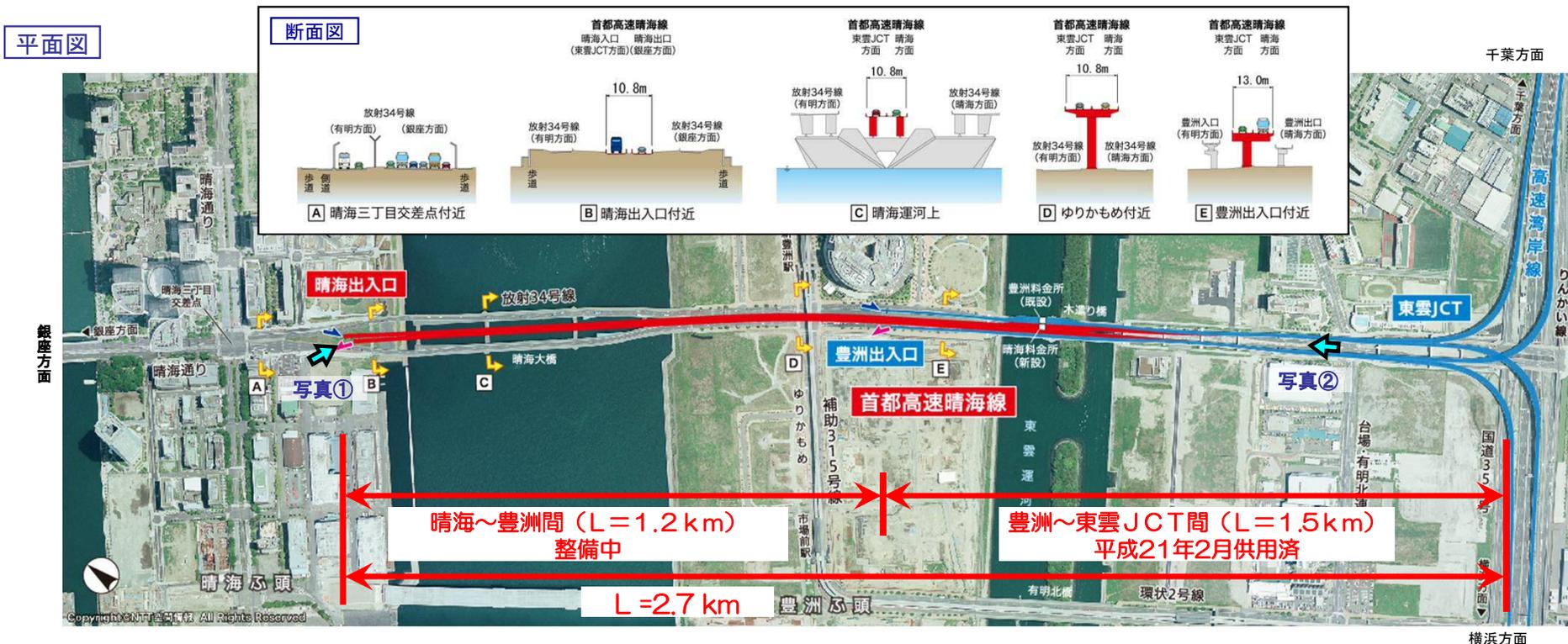
▲ 東雲JCT

H25年9月撮影



2. 事業の経緯と進捗状況

■工事の進捗状況 (2)



◇事業進捗率

(全体) 64% (H25年度末見込)

写真①



▲ 整備中区間 (晴海出入口付近)

写真②



▲ 供用済区間 (豊洲～東雲JCT)

■環境保全のための対策（1）

■環境と周辺景観との調和を考慮

- 周辺道路構造物や運河部の水面と空といった既存空間との調和に配慮した色彩を採用
- また、道路照明に高速道路では初めての白色LEDを導入し、景観に配慮

<周辺の状況>

周辺道路構造物…B(青)系、BG(青緑)系が多い
運河部の水面と空の広がる見通しの良い空間
…B(青)系の色が主体
周辺の建築物…Y(黄)系が主体となることが予想(江東区「まちなみ
景観色彩ガイド」)による
※景観向上に関する調査研究委員会資料より



入口門型標識柱

(文字情報板も門柱と同色)



入口門型標識柱

(背面の建物外壁・街路照明柱と同色)

※入口門型標識柱は、地区の基調色であるダークグレーを採用



高架橋



出口ETC門型標識柱

橋脚と同じ色を採用(橋脚との一体感を考慮)

○白色LEDの導入



【従来の照明】
(高圧ナトリウム照明)



【白色LED照明】

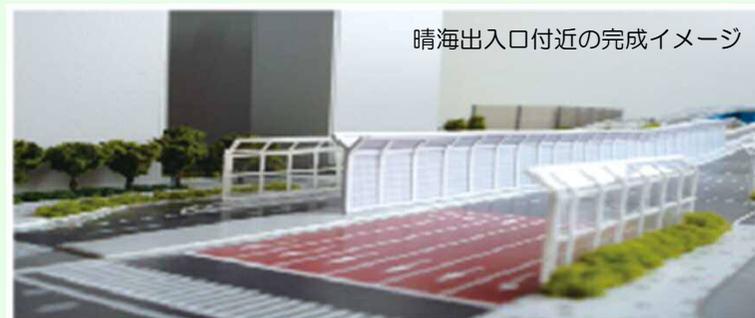
■環境保全のための対策（2）

■周辺地域の環境に配慮

- 自動車交通騒音を低減するための遮音壁の設置
- 騒音が少なく、水はけが良い高機能舗装を採用

<遮音壁>

晴海出入口の中央分離帯（延長約120m）に、高さ6mの遮音壁（両面吸音タイプ）を設置し、首都高速晴海線利用の自動車に加え、街路を走行する自動車の交通騒音の低減を図る。



<高機能舗装>

- 高機能舗装は、通常の舗装に比べて隙間が大きく、この隙間に空気が逃げることで騒音が生じにくくなる。
- また、この隙間によって雨天時の水はけも良くなり、水しぶきの発生が減るとともに、路面や区画線も見えやすくなる。

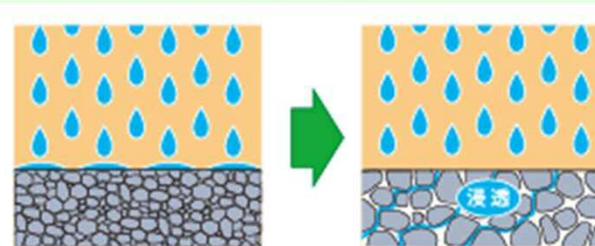
騒音の低減



【通常舗装】

【高機能舗装】

排水の効果



【通常舗装】

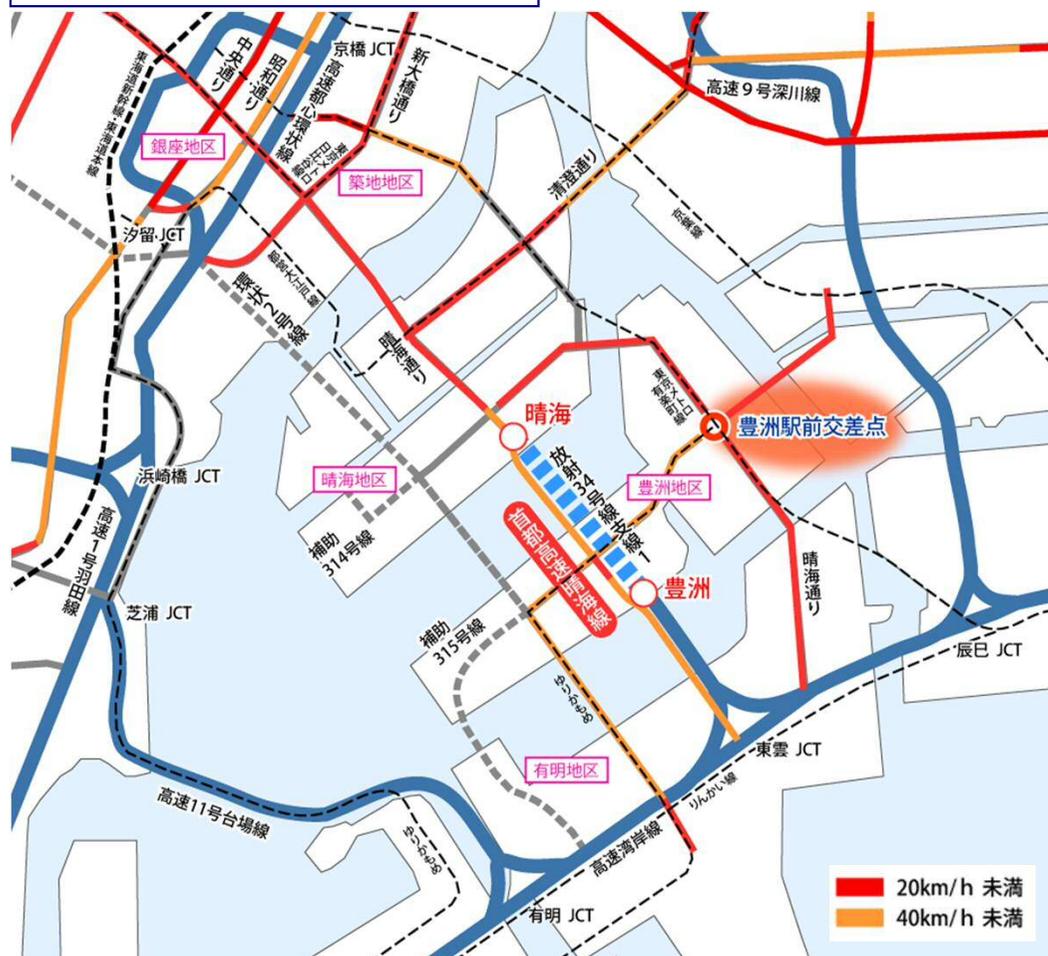
【高機能舗装】

3. 周辺の状況

■周辺街路等の交通状況

- 環状2号線などの広域幹線道路が整備中であり、周辺街路は混雑している状況
- 平成21年2月に供用した、首都高速晴海線（豊洲～東雲JCT間）の交通量は順調に増加

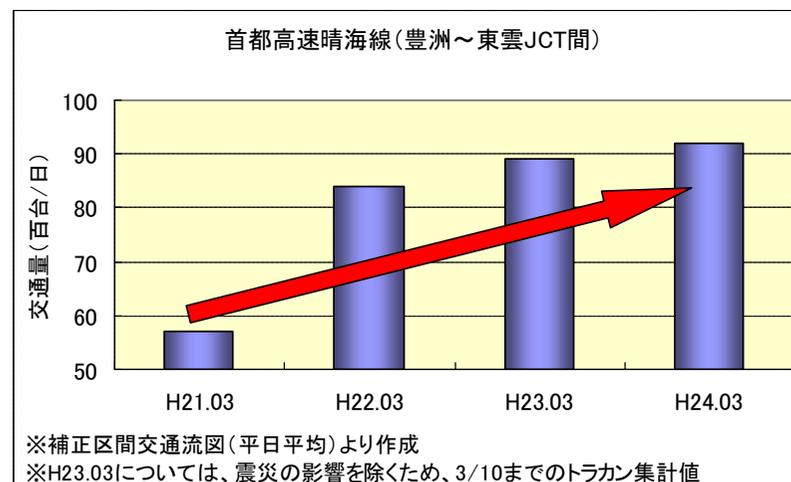
沿線の混雑状況（混雑時旅行速度）



混雑時旅行速度はH22道路交通センサスによる



▲ 豊洲駅前交差点（晴海通り）



3. 周辺の状況

■ 築地・月島地区、晴海地区等の施設立地状況

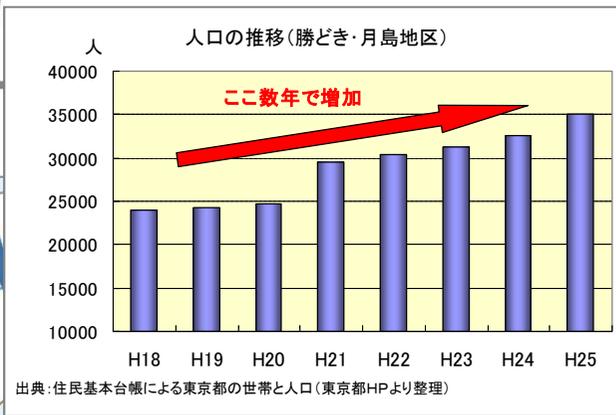
- 築地・月島地区、晴海地区等には、食文化地区、観光施設、商業施設等の集客施設が多数存在
- これら地区は、今後の土地利用転換等により、新たな産業・住宅の受け皿となれるポテンシャルを持つ
- 首都高速晴海線は、銀座地区と臨海部の連携主軸となり、周辺施設までのアクセス向上が期待できる



3. 周辺の状況

沿線の新しいまちづくり

- 首都高速晴海線沿線（晴海、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



▲ 超高層住宅の整備イメージ (晴海三丁目西地区)



▲ 晴海・月島地区の現在の状況 (築地方面から晴海・月島方面を望む)

3. 周辺の状況

■ 築地市場の移転計画

● 築地市場から豊洲新市場への移転については、平成27年度市場施設の竣工※1を目標に整備を進めている

※1：H25.1 「豊洲新市場の整備について」東京都中央卸売市場発表資料より



景観、まちづくりへの配慮

- 臨海沿いに遊歩道を整備し、水産仲卸売場の屋上を緑化広場として開放します。
- 道路沿いは歩道と一体的な空地などを設け、軽便かつ安全な歩行者空間とします。
- 建物の形や色は豊洲地区のまちなみと調和したものにします。

市場ならではの賑わいの創出

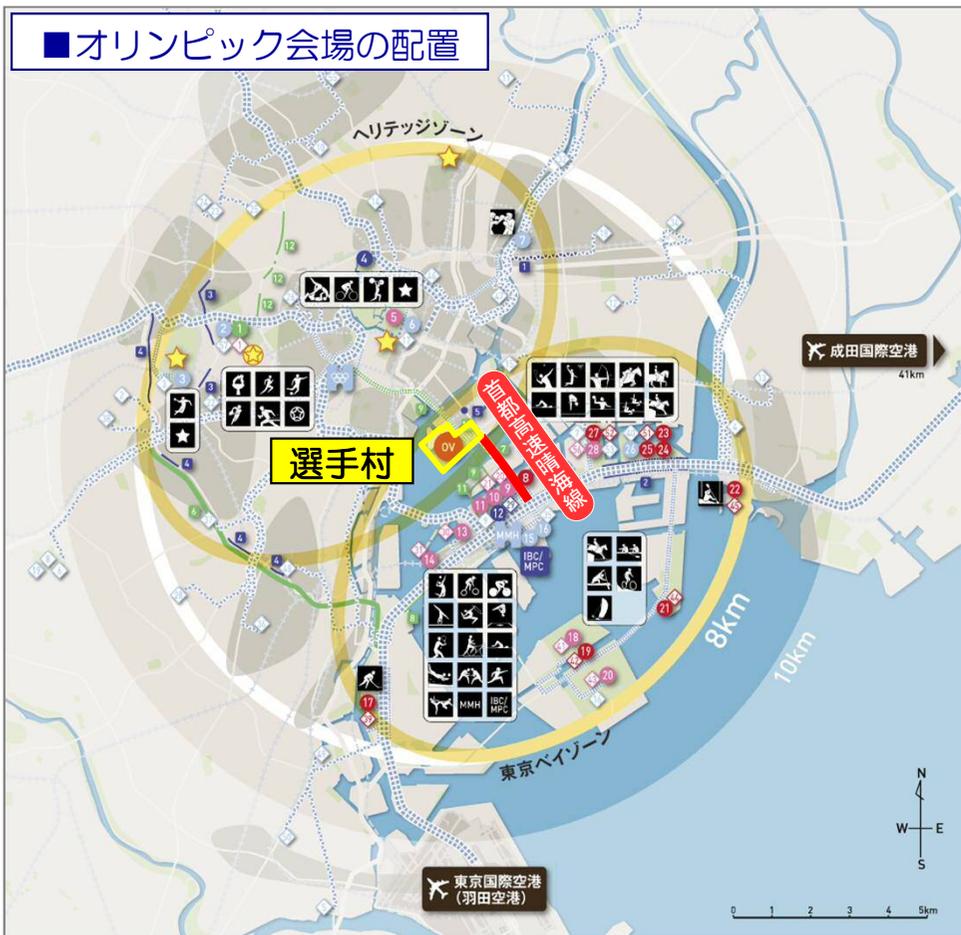
- 卸売市場の特性を活かし、「食」を中心とする東京の観光拠点として、千客万来施設を設置します。

出典：東京都中央卸売市場パンフレット

3. 周辺の状況

東京オリンピック・パラリンピック（1）

- 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



- OV 選手村
- MA メディア向け宿泊施設
- MHA 主要ホテル地区
- IBC/MPC 国際放送センター/メインプレスセンター
- OD 競技会場
- OB 輸送(表4)

インフラ	競技会場	高速道路	主要幹線道路	郊外鉄道	地下鉄	中量軌道システム
既存(改修工事なし)	●	—	—	—	—	—
既存(改修工事あり)	●	—	—	—	—	—
計画	●	—	—	—	—	—
新設	●	—	—	—	—	—
仮設	●	—	—	—	—	—
観客入口	▲			関係者入口	▲	
セキュリティライン	—	—	—	歩行者ルート	—	—
最寄り駅	●	最寄り/スタターミナル	■	氷上(海上)/ス乗り場	☁	

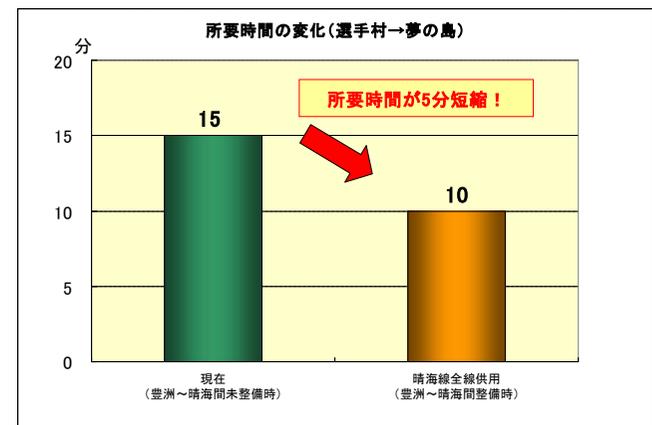
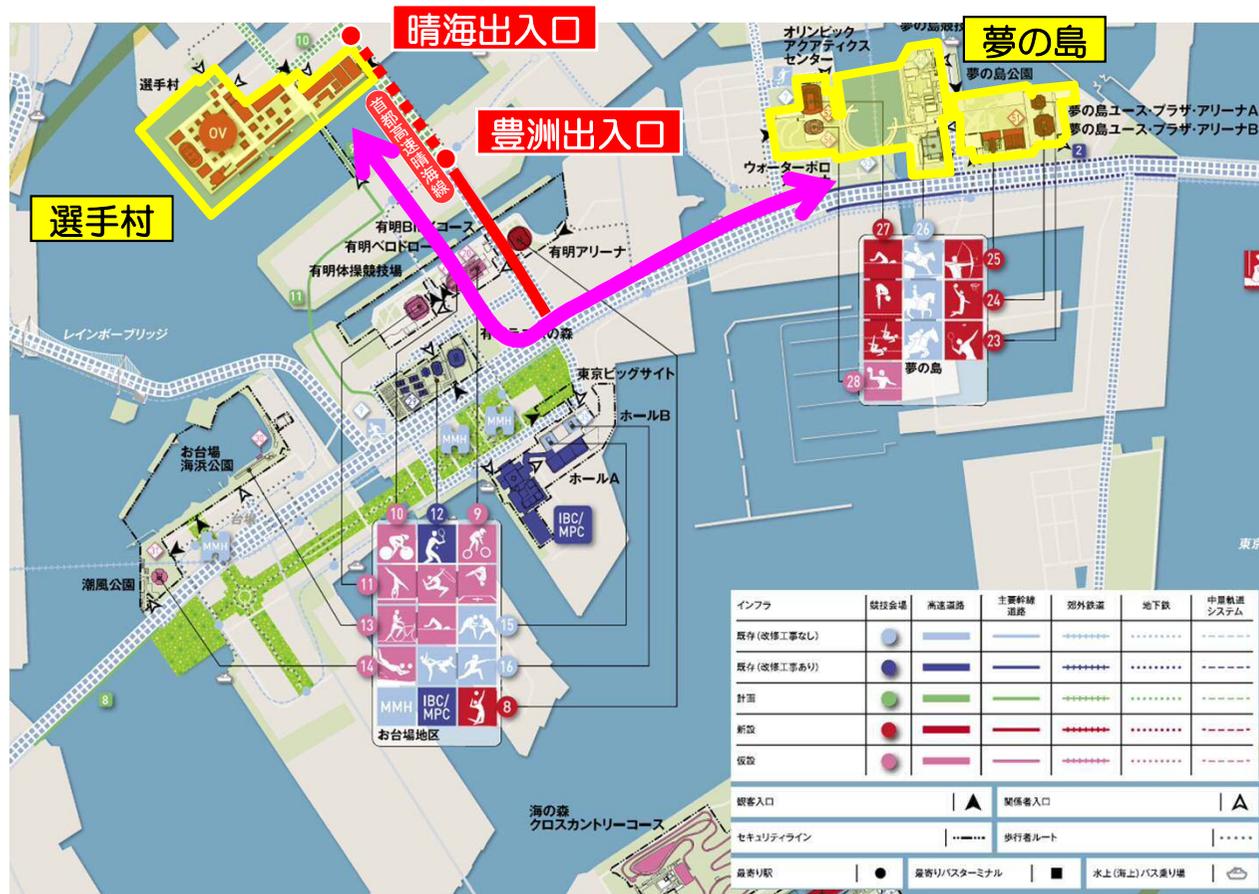
出典：東京オリンピック・パラリンピック招致委員会 立候補ファイル

3. 周辺の状況

東京オリンピック・パラリンピック（2）

- 首都高速晴海線（平成27年度完成予定）は、大会開催時には選手村と各競技会場等を結ぶ重要な輸送ルート「オリンピック・レーン」に位置付けられている
- 首都高速晴海線により移動時間の短縮効果が期待される
- 例えば、選手村から夢の島競技場までの所要時間は、現在の15分から約10分への短縮が予想され、円滑な大会運営への貢献が期待される

出典：東京オリンピック・パラリンピック招致委員会 立候補ファイル



- OV : 選手村
- HA : メディア向け宿泊施設
- MHA : 主要ホテル地区
- IBC/MPC : 国際放送センター/メインプレスセンター
- ◎ : 競技会場
- ④ : 輸送(表4)

3. 周辺の状況

■周辺の広域幹線道路の整備状況

●平成18年に全線開通した放射34号線支線1（晴海三丁目～有明二丁目）をはじめ、平成27年度までに環状2号線や補助314号線、補助315号線が整備されるなど、周辺開発と一体的な街路整備が進められている



▲ 晴海大橋（放射34号線支線1）



▲ 豊洲大橋（環状2号線）



▲ 豊洲地区(補助315号線)

■周辺開発の進捗状況（まとめ）

- 築地市場の豊洲地区への移転は、平成27年度までに施設を完成予定
- 周辺街路の整備については、平成27年度までに完了予定
- 現況、豊洲地区、晴海地区は、開発途中段階であるが、平成27年度までには、周辺都市基盤が概成



▲ 豊洲周辺空撮写真（平成22年春頃撮影）

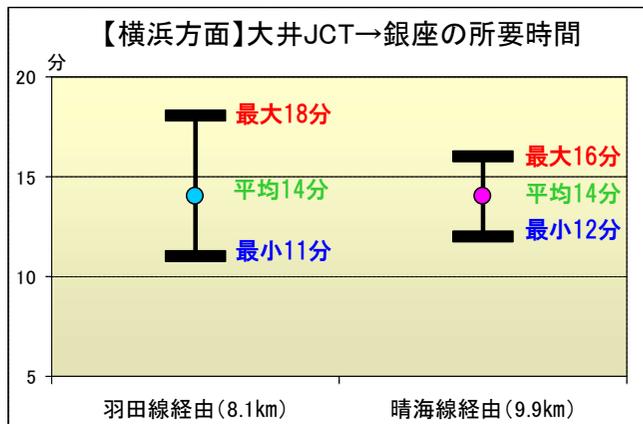
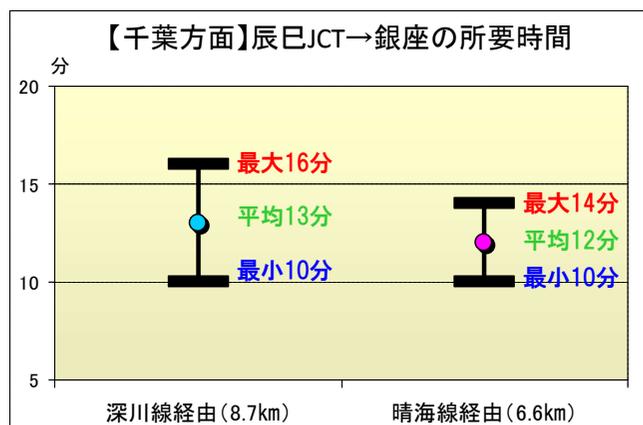


▲ 臨海部空撮写真（平成22年2月撮影）

4. 事業の効果

■代替ルートの確保（首都高速晴海線（豊洲～東雲JCT）の開通）

- 高速湾岸線から都心（銀座）へ向かう場合、首都高速晴海線利用の所要時間は、従来ルートと同程度であるため、代替ルートとして選択の幅が広がる
- 9号深川線や1号羽田線等で渋滞や事故があっても首都高速晴海線を利用した通行が可能となり、リダンダンシーが確保される

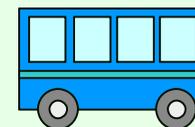


※晴海線経由の豊洲出口～銀座は街路を走行

出典：首都高速道路_記者発表資料より作成

〈お客様からの声〉

都心へ向う際のサブルートとして晴海線の利用を考えています。
また、豊洲駅～羽田空港ではメインルートとして晴海線を使っています。



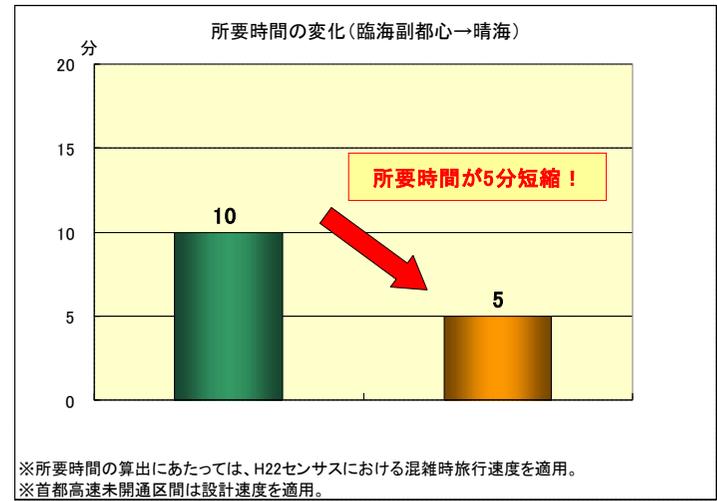
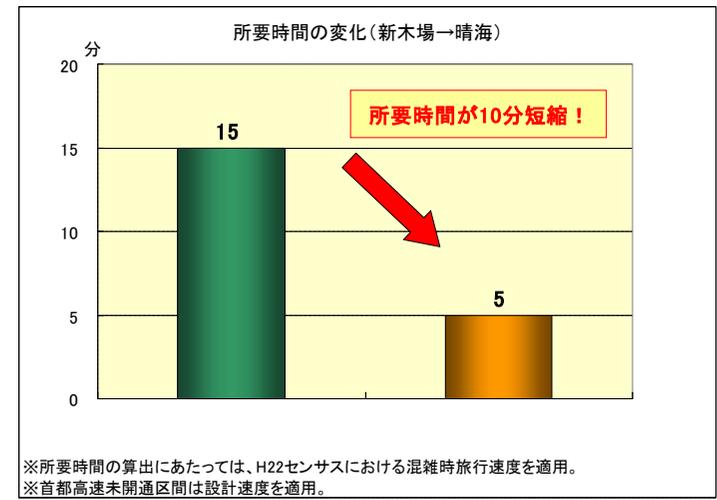
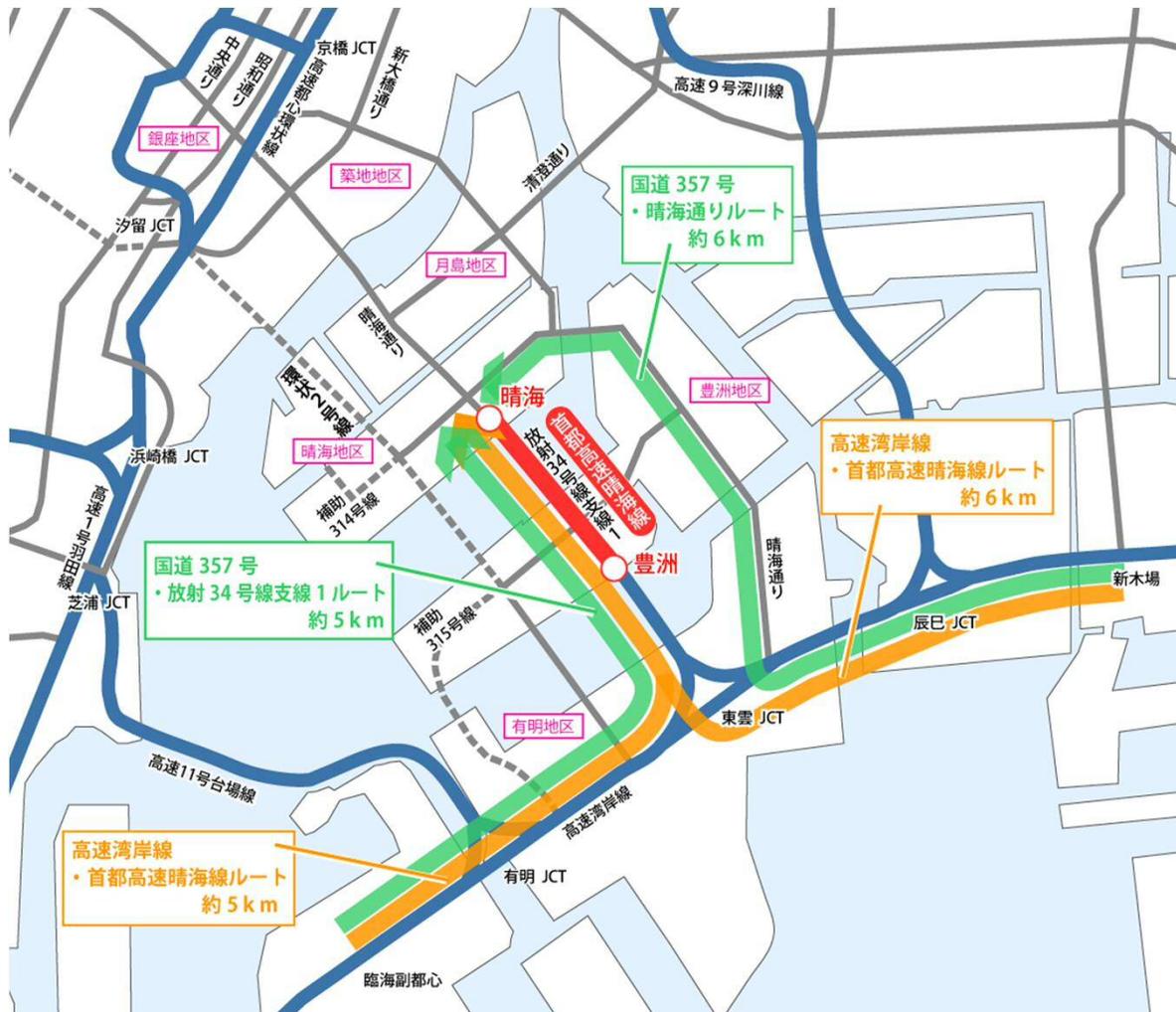
(バス事業者の方)



4. 事業の効果

交通利便性の向上

- 首都高速晴海線（豊洲～東雲JCT）の開通により、湾岸線から豊洲地区へ直接アクセスが可能
- 晴海まで完成することで利便性が向上し、所要時間も短縮



4. 事業の効果

■周辺交通状況改善と都心部との連携強化

- 築地市場の移転により、豊洲新市場周辺では関連車両や来街者等の需要増が予想されるが、首都高速晴海線（晴海～豊洲間）の整備により、新市場周辺を經由せずに晴海地区や都心方面への往来が可能となるため、交通集中の回避（市場関連車両と一般車両の分離）が期待される
- また、都心環状線方面への延伸も計画されており、都心部との一層の連携強化が期待される



出典：東京都中央卸売市場パンフレット

■費用対効果分析について

■総便益（B）

道路事業に係わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有り無しそれぞれについて推計し、「費用便益マニュアル」に基づき、以下の3便益を計上（「走行時間短縮便益」「走行経費減少便益」「交通事故減少便益」）

■総費用（C）

当該事業に係わる事業費と維持管理費を計上

●計算条件

【参考：前回評価（H22）】

- | | | |
|------------|------------------|----------------|
| ・ 基準年次 | ： 平成25年 | 平成22年 |
| ・ 供用開始年次 | ： 平成27年度 | 平成24年度 |
| ・ 分析対象期間 | ： 供用後50年間 | 供用後50年間 |
| ・ 基礎データ | ： 平成17年度道路交通センサス | 平成17年度道路交通センサス |
| ・ 交通量の推計時点 | ： 平成42年 | 平成42年 |
| ・ 推計ネットワーク | ： 現況に事業化済み路線追加 | 計画路線を含むフルネット |

■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)	1,001億円	114億円	36億円	1,151億円

●費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年における 現在価値 (C)	542億円	76億円	618億円

●算定結果

費用便益比 (B/C) = 1.9

【参考：前回 (H22) 5.7】

- ※・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。

6. 今後の対応方針（原案）

■事業の必要性等に関する視点

- 首都高速晴海線は、臨海部開発事業における交通基盤の一部を担う。
- 本事業により、高速湾岸線から晴海地区、豊洲地区に直接アクセスが可能となり、利便性が向上するほか周辺の交通状況の改善が期待される。
- 高速湾岸線から都心に向かう場合の代替ルートとしての選択が可能となる。
- 費用対効果（B/C）は1.9である。

■事業進捗の見込みに関する視点

- 豊洲～東雲JCT間は、平成21年2月に供用済み。
- 晴海～豊洲間は、事業年度（平成27年度）内の完成に向け、工事に着手した。

■都道府県・政令市からの意見

- 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、早期完成を図られたい。

■対応方針（原案）

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。