

# 事業概要及び事業評価 【再評価】

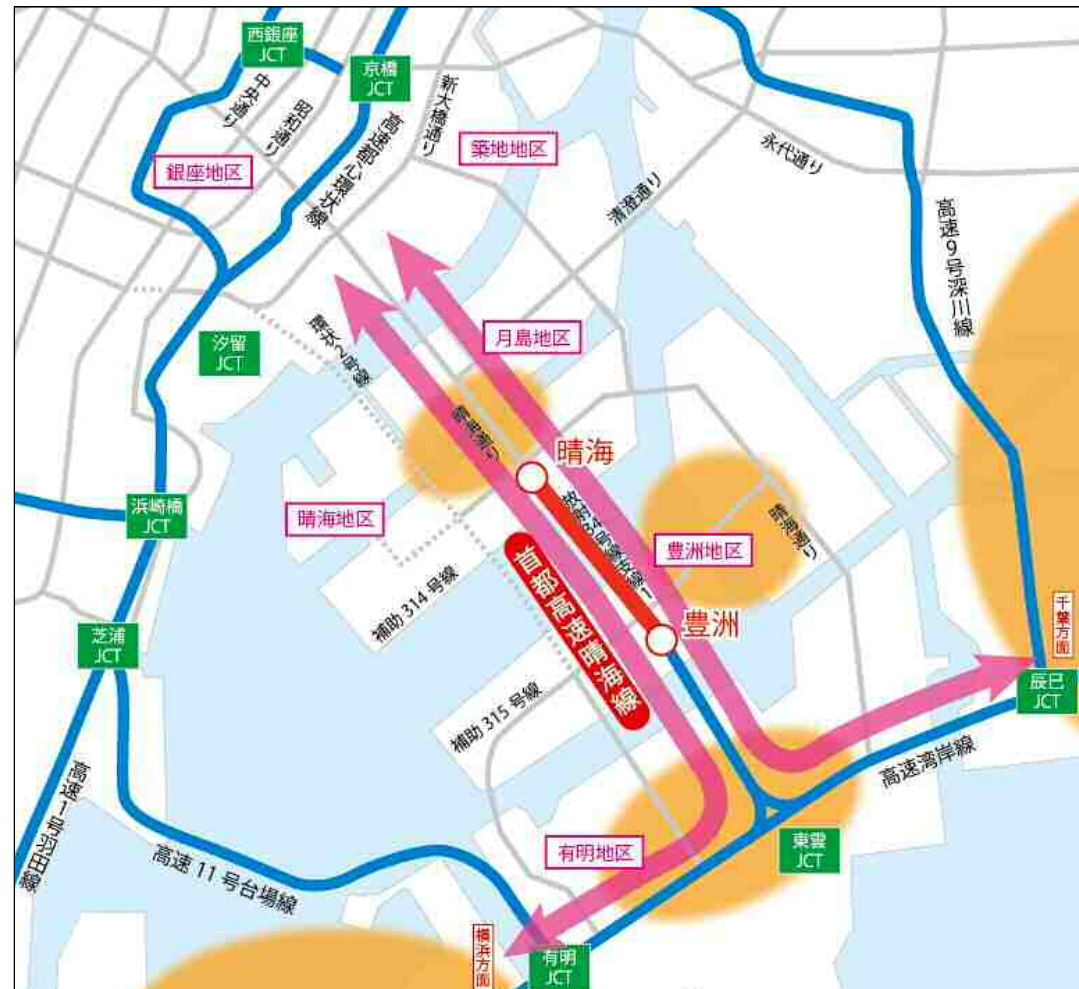
—首都高速晴海線—

# 1. 事業の位置づけ

# 首都高速晴海線の位置づけ

## 1. 事業の位置づけ

- ① 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の高速湾岸線への誘導
- ② 道路ネットワークの信頼性向上（リダンダンシー機能の強化）



# ■ 周辺エリアの状況

## 1. 事業の位置づけ

- 築地・月島・晴海地区等には、観光施設、商業施設等の集客施設が多数存在
- 近年、ウォーターフロントの特性を活かした複合市街地形成が進む
- 東京2020オリンピック・パラリンピックでは、晴海地区に選手村が設けられ、晴海線を始めとする首都高速道路が主要な輸送ルートとして円滑な大会運営を支援



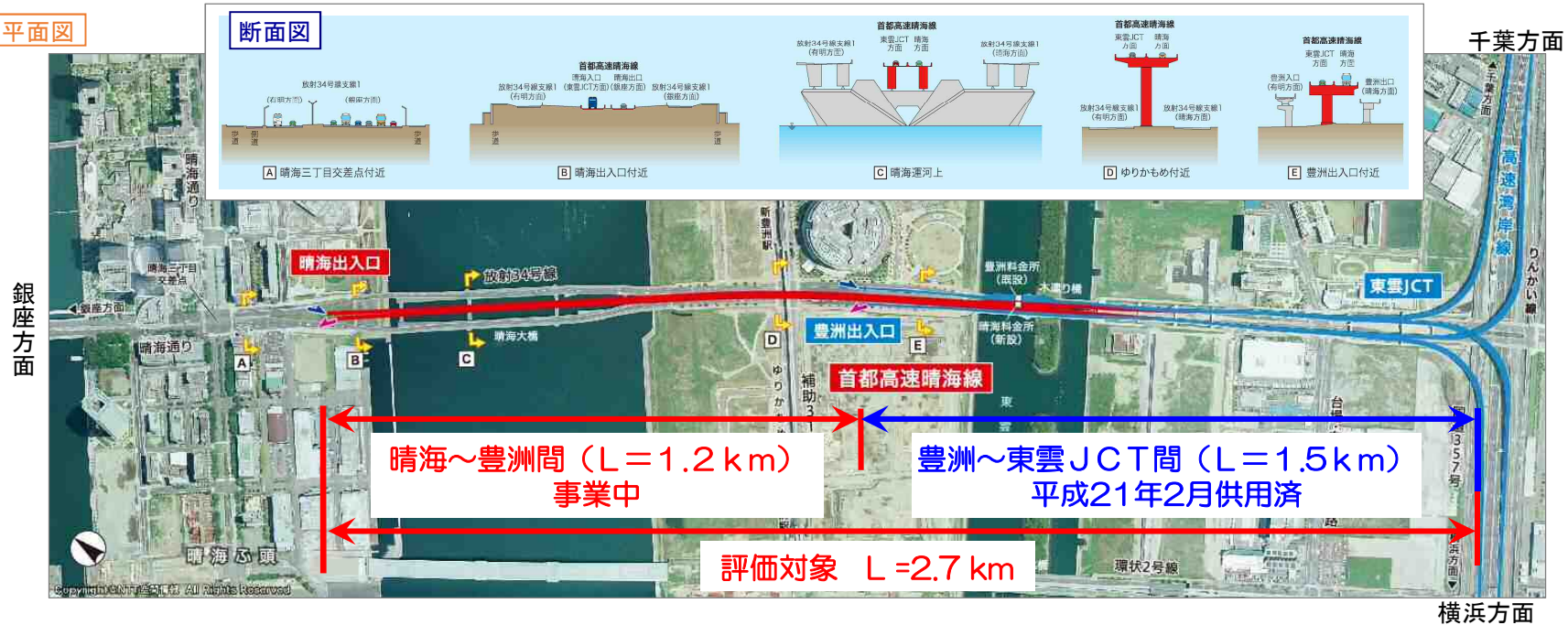
出典：東京オリンピック・パラリンピック招致委員会 立候補ファイル

## 2. 事業の概要

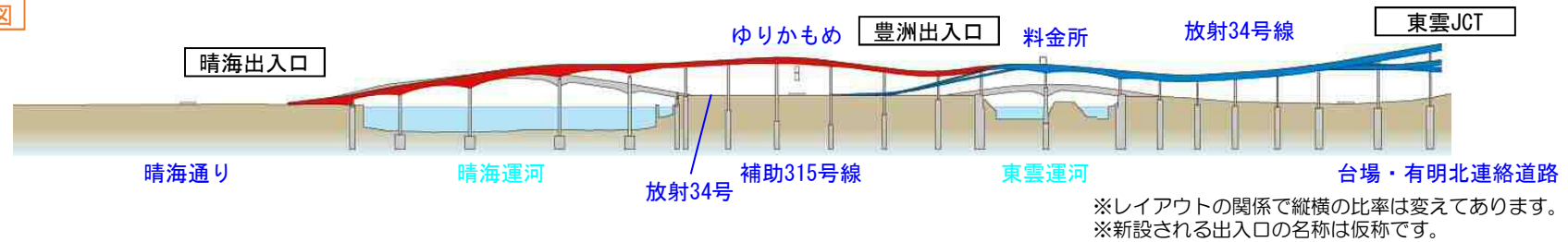
# 首都高速晴海線の概要

## 2. 事業の概要

平面図



縦断面図



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JCT 1.5km)

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  
事 業 者：首都高速道路株式会社

### 3. 事業の経緯・進捗状況





# 事業の進捗状況①

## 3. 事業の経緯・進捗状況

### ●晴海地区の出入口整備工を実施中



① 出入口整備状況（晴海地区）

② 桁架設完了（晴海運河部）

◇事業進捗率  
 (全体) 76 %  
 (H28年度末見込)





# ■ 環境保全のための対策①

## ■ 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
- 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、騒音が生じにくくなる
- 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

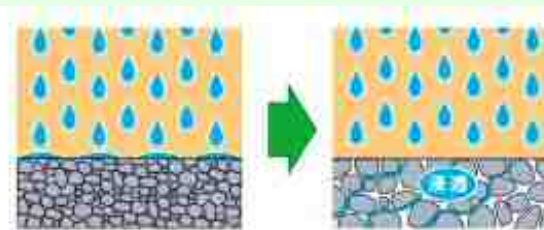
#### 騒音の低減



【通常舗装】

【高機能舗装】

#### 排水の効果



【通常舗装】

【高機能舗装】

# ■ 環境保全のための対策②

## 3. 事業の経緯・進捗状況

### ■ 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



豊洲入口（開通済）門型標識柱

(文字情報板も門柱と同色)



(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



豊洲出口（開通済）門型標識柱

橋脚と同じ色を採用（橋脚との一体感を考慮）

#### 高速道路で初めての白色LEDの導入



【従来の照明】  
(高圧ナトリウム照明)



【白色LED照明】

# ■ 事業費等の見直し

## 3. 事業の経緯・進捗状況

平成25年度 再評価

完成予定年度：平成27年度

事業費：515億円

◎消費税改定に伴う事業費改定

事業費：+2億円

◎道路橋示方書改訂に伴う構造見直し等に伴う増額 事業費：+78億円

◎完成予定年度の見直し

◎架設方法の見直しに伴う減額

事業費：▲16億円

平成28年度 再評価

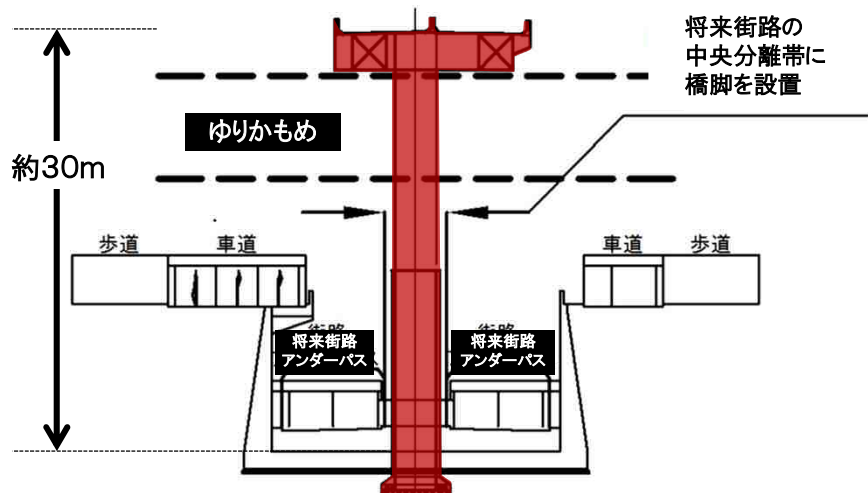
完成予定年度：平成29年度

事業費：579億円

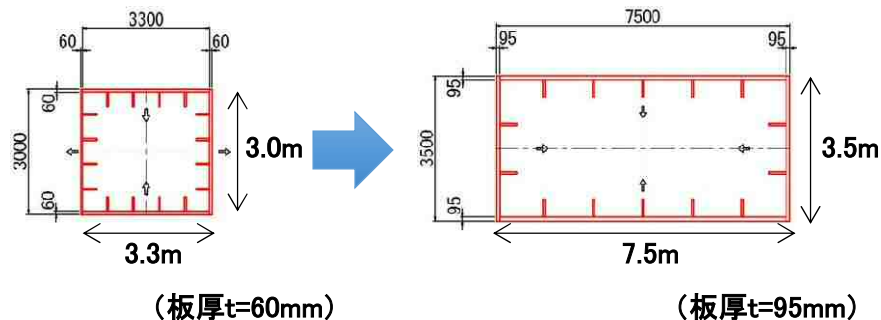
- 道路橋示方書改訂において、細長い鋼製橋脚の許容変位量を新たに規定されたことに伴い、下部構造を見直し（橋脚断面及び部材厚が増大）
- 詳細な土質調査・土砂検定の結果、処理費用が増加

道路橋示方書改訂に伴う下部構造の見直し

- ・ゆりかもめをオーバーパスする必要があるため、長い鋼製橋脚を有する特殊な構造



- ・道路橋示方書改訂（平成24年3月）において、細長い鋼製橋脚の許容変位量を新たに規定（橋脚断面を大きくし、部材を厚くして対応）

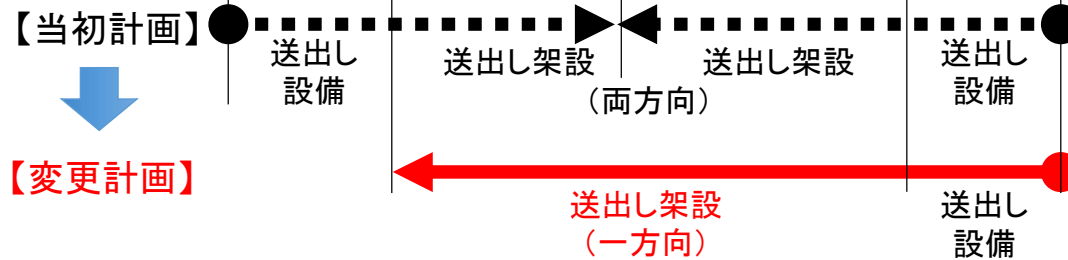
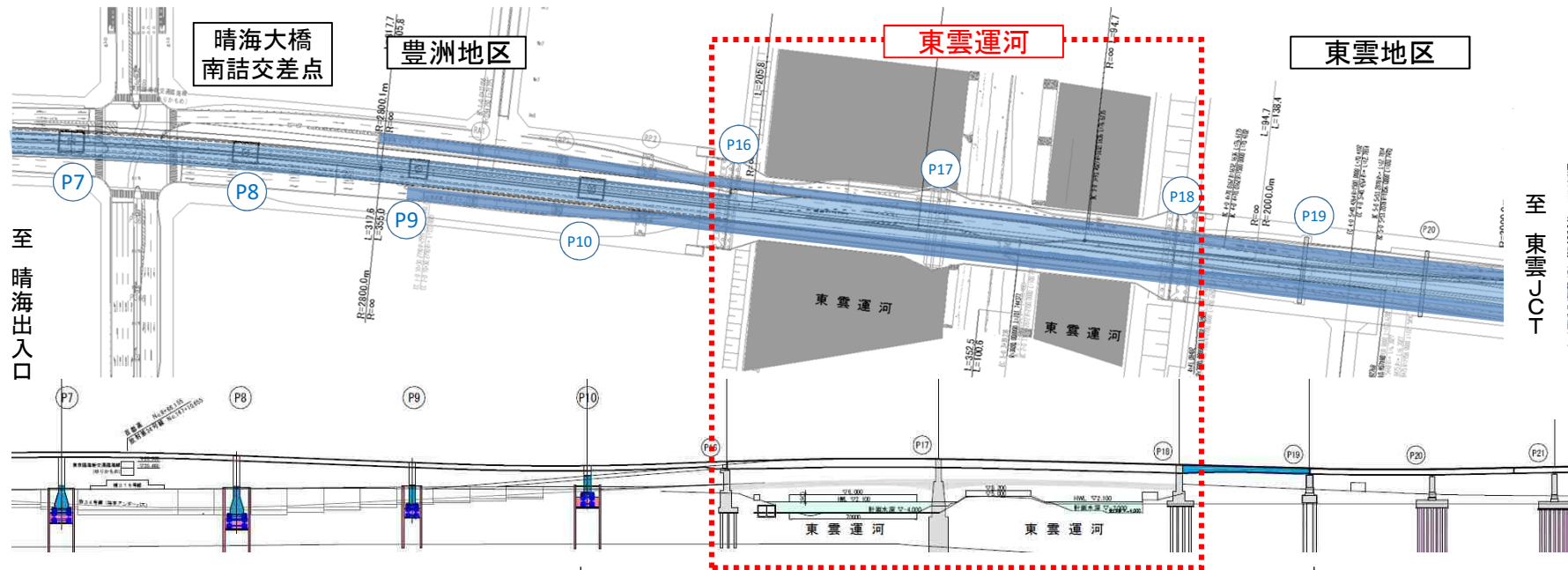


事業費：+78億円

# 事業費の見直し（架設方法の見直し）

## 3. 事業の経緯・進捗状況

●道路橋示方書改訂に伴う下部構造の見直し等に伴い、全体工程を精査・調整した結果、架設設備が縮小できる一方送出し架設に変更することでコスト削減を図った



事業費：▲16億円

## 4. 事業の投資効果



# ■ 費用対効果分析（前回評価時の条件との比較）

## 4. 事業の投資効果

	前回再評価 (平成25年度)	今回再評価 (平成28年度)	変化および要因等
事業費	515億円	579億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・消費税改定に伴う事業費改定</li> <li>・道路橋示方書改訂に伴う構造見直し等に伴う増額</li> <li>・架設方法の見直しに伴う減額</li> </ul>
完成予定年度	平成27年度	平成29年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・完成予定年度の見直し</li> </ul>
費用便益分析 マニュアル	平成20年	平成20年	
基準年次	平成25年度	平成28年度	
分析期間	供用後50年	供用後50年	
OD表	平成17年度 センサス	平成17年度 センサス	
推計時点	平成42年	平成42年	

### ● 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)	1,079億円	111億円	37億円	1,227億円

### ● 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年における 現在価値 (C)	667億円	80億円	747億円

### ● 算定結果

$$\text{費用便益比 (B/C)} = 1.6$$

【参考：H25年度（再評価）1.9】

※費用及び便益は整数止めとする。

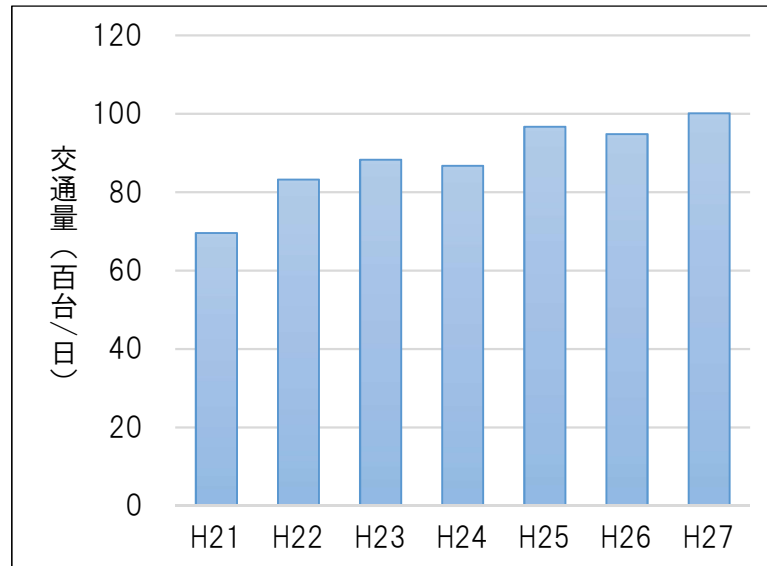
## 5. 事業の必要性・ストック効果

# ■ 利用状況の変化【実績】

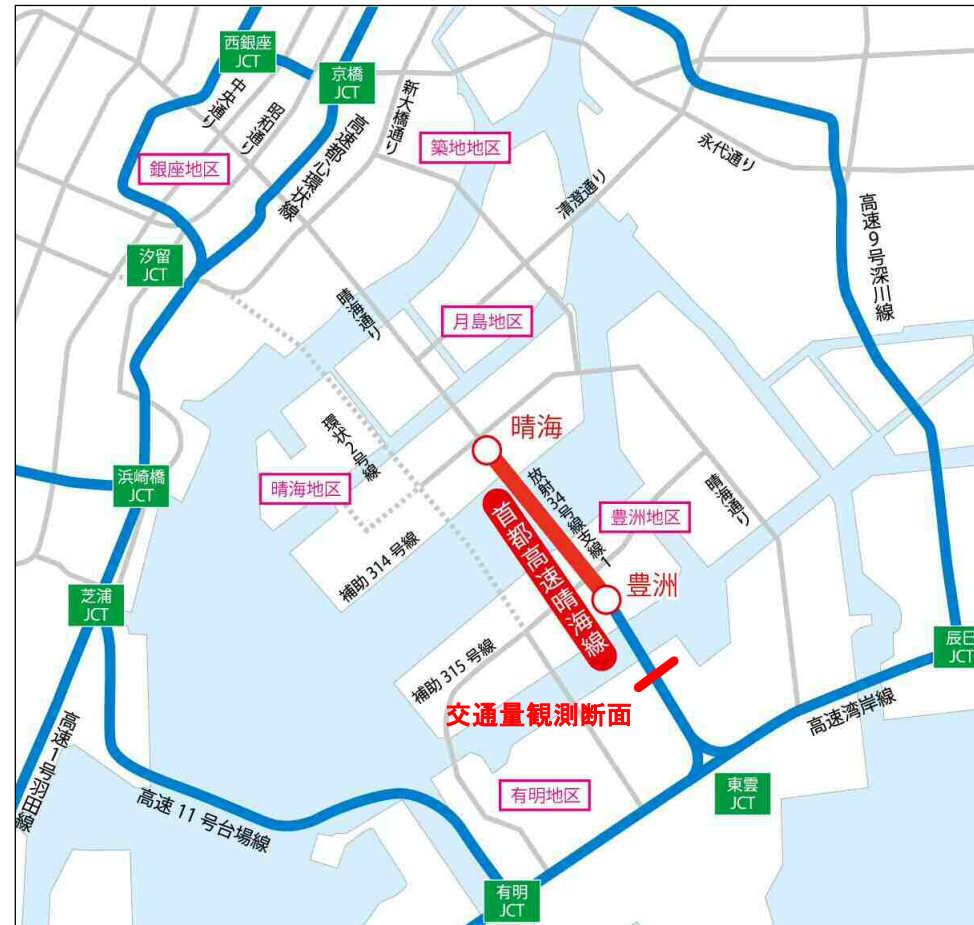
## 5. 事業の必要性・ストック効果

●平成21年2月豊洲出入口～東雲JCT間の部分供用以降、断面交通量は着実に増加

### ■首都高速晴海線（豊洲出入口～東雲JCT間）の断面交通量の推移



出典：車両感知器データ（年度・平日平均）より作成  
 ※H22は震災の影響を除くため、3/10までのデータで集計

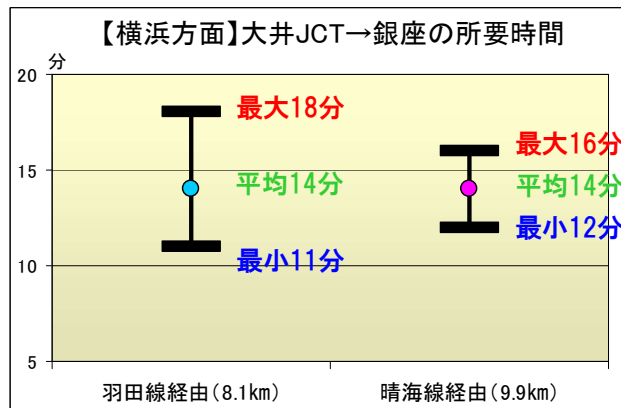
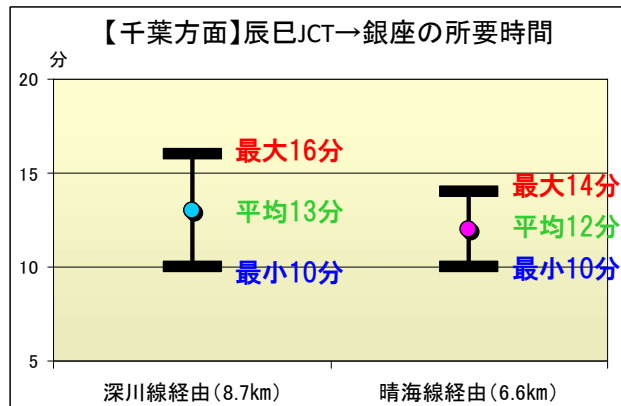


# 都心方面へのアクセス性の向上（定時性向上）【実績】

## 5. 事業の必要性・ストック効果

● 高速湾岸線から都心（銀座方面）へ向かう場合、首都高速晴海線を利用することで定時性が向上

### ■ 豊洲出入口～東雲JCT間供用後 高速湾岸線→都心（銀座）の所要時間



※晴海線経由の豊洲出口～銀座は街路を走行

出典：高速（車両感知器データ）供用後H21.2～H21.5平日平均街路（実走データ）供用後H21.2・H21.5



### ■ 事業者の声：東京空港交通（株）

- 豊洲駅～羽田空港のリムジンバスで晴海線を利用。定時性の向上に役立っている。
- 晴海線の延伸により湾岸方面に向かう交通が分散され、ネットワーク全体として渋滞が緩和し、既存路線の利便性向上に期待。



平成28年9月ヒアリング調査（首都高速道路(株)調べ）



# ■ リダンダンシー機能の強化①

5. 事業の必要性・  
ストック効果

## ①突発的な通行止め発生時の迂回機能の確保

- 事故や災害による突発的な通行止め発生時の迂回が可能
- 渋滞などの交通状況に合わせたルート選択が可能

### ■ 9号線や11号線通行止め時の代替路



# リダンダンシー機能の強化②

5. 事業の必要性・ストック効果

## ②大規模更新時における迂回機能の確保

- 東品川栈橋・鮫洲埋立部の大規模更新のため、大井JCT（湾岸線→羽田線）が長期間通行止め
- 羽田・横浜エリアから都心方面へのアクセスの代替路として晴海線を選択可能

### 東品川栈橋部



▲主桁の損傷

### 鮫洲埋立部



▲路面の陥没（平成20年6月発生）

### 大規模更新時の代替路



大井JCT（湾岸線→羽田線）長期通行止め  
平成28年6月8日20時～平成31年9月末日

### 東品川栈橋・鮫洲埋立部の更新イメージ



▲現況



▲大規模更新後（イメージ）



# ■ 経済活動への波及効果（地域開発の促進）

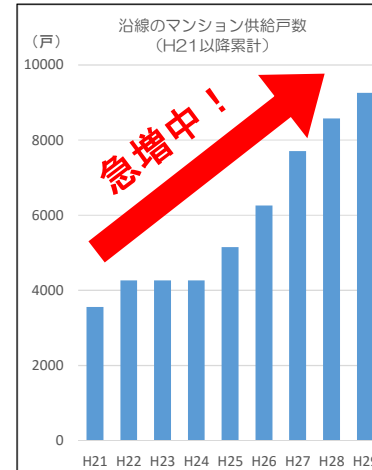
## 5. 事業の必要性・ストック効果

- 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進む
- 特に、勝どき、月島地区等においては、超高層マンション等の建設が急ピッチで進行



出典：不動産情報サイトを基に平成21年以降竣工、300戸以上のマンションについて集計

### ■ 沿線のマンション供給戸数



出典：住友不動産（株）DEUX TOURS WEBページ

### ■ 事業者の声：住友不動産（株）

- ・車が好きなお客様が多いので、晴海出入口ができることでより出かけやすくなると好評です。
- ・羽田空港へのアクセスが向上し、出張や旅行に行きやすくなることがアピールポイント。



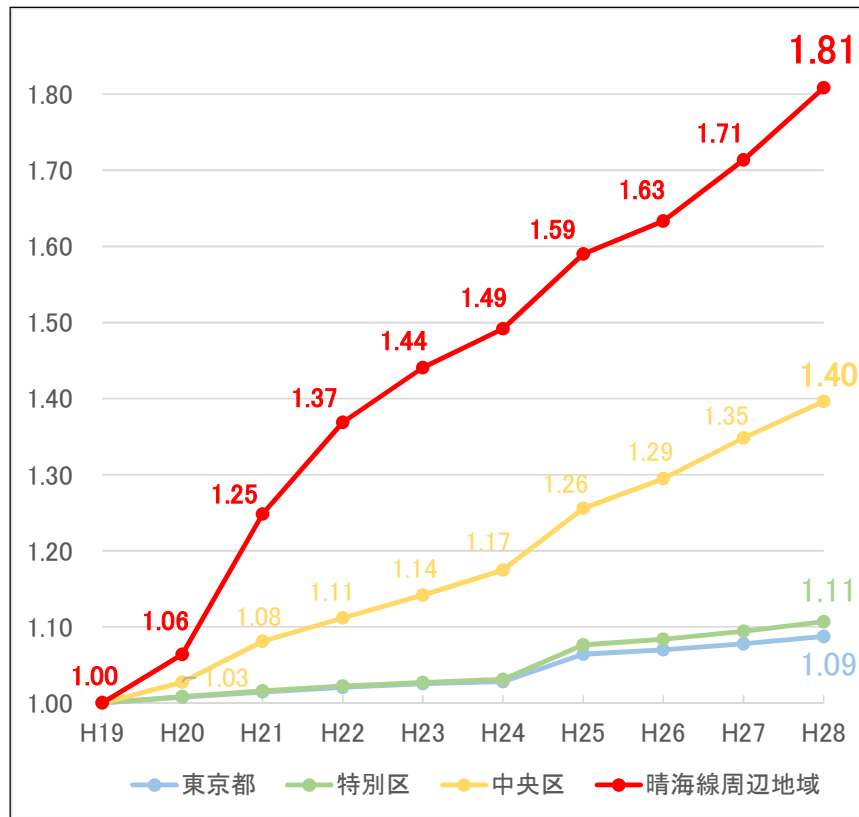
平成28年10月ヒアリング調査（首都高速道路（株）調べ）

## 【参考】周辺地域の人口動態

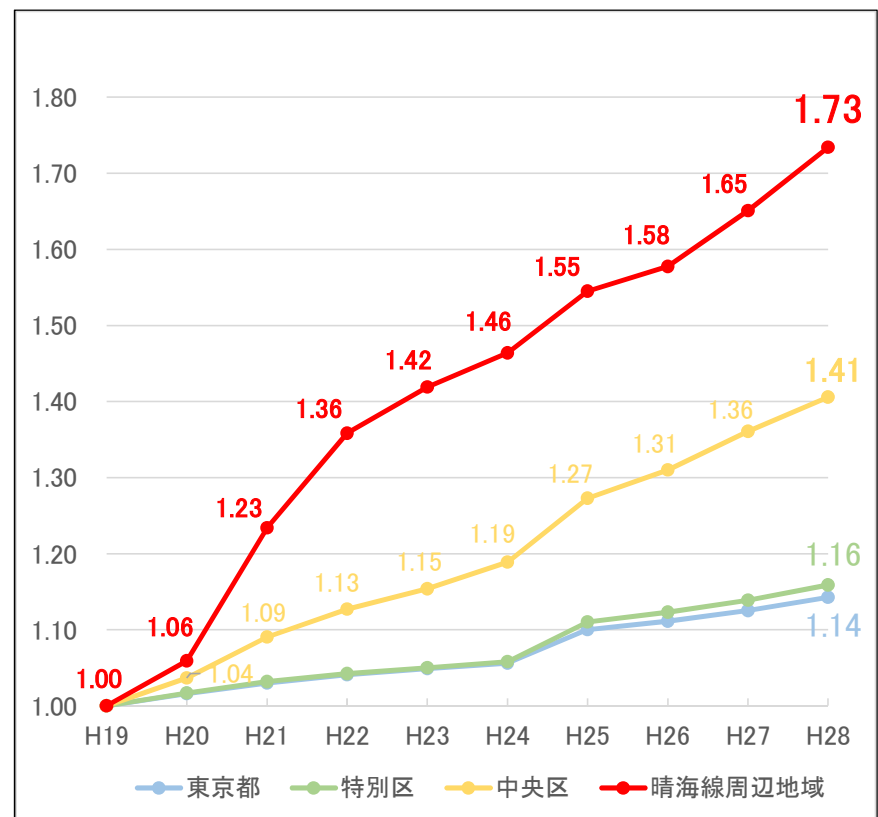
## 5. 事業の必要性・ストック効果

- 首都高速晴海線の周辺地域では東京都や中央区よりも高い割合での人口・世帯数の増加が見られ、地域活性化にも寄与
- 増加する人口・世帯の円滑な移動を支援

■人口の推移（H19年を1.0とした場合）



■世帯数の推移（H19年を1.0とした場合）



※「晴海線周辺地域」とは、晴海線周辺の中央区月島、勝どき、豊海町、晴海の各地区と、江東区豊洲を合わせたものを表す

出典：「東京都の統計（総務局統計部）」HPより作成

## 6. 今後の対応方針（原案）

## ■ 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1.6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、平成29年度内の供用に向け工事实施中。（事業進捗率76%・平成28年度末見込）

### ■ 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。

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。

### ■ 対応方針（原案）

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。