

新規事業採択時評価結果(平成19年度新規事業化箇所)

担当課: 関東地方整備局都市整備課

担当課長名: 新屋 千樹

事業の概要

事業名	かんしょう はるみ つきじ 環状第2号線(晴海～築地)	事業区分	街路	事業主体	東京都
起終点	自: 中央区晴海四丁目 至: 中央区銀座八丁目		延長	1.6 km	
事業概要 本路線は、江東区有明二丁目から千代田区佐久間町に至る、延長約1.4kmの重要な幹線道路である。当該箇所は、当時、築地市場が現在地において再整備する予定であったことなどを勘案し、平成5年7月に地下式として都市計画決定したが、その後、築地から豊洲へ移転することとしたため、あらためて構造等を検討し、地表式に計画変更して整備を行うものである。					
事業の目的、必要性 当該箇所は、本路線で唯一の未着手区間となっており、都心と臨海副都心地域を直結する極めて重要な箇所であり、整備によって東京臨海部における交通の分散化が図られ、放射第34号線(晴海通り)などの交通渋滞緩和に資する。本路線は、区部の第三次事業化計画において、優先整備路線に選定されている。					
全体事業費	1,124 億円	計画交通量	56,800 台/日		
事業概要図 					

関係する地方公共団体等の意見
 東京都区部の第三次事業化計画において優先整備路線に選定されており、早期事業化が望まれている。

事業採択の前提条件
 便益が費用を上回っている。
 既定計画は地下式であるため、地表式に都市計画変更を行う。
 都条例に基づく環境影響評価を進め、平成19年度に都市計画決定(変更)する。
 円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.6	総費用: 844 億円 事業費: 834 億円 維持管理費: 10 億円	総便益: 2226 億円 走行時間短縮便益: 2165 億円 走行費用減少便益: 65 億円 交通事故減少便益: -4.0 億円	基準年 平成18年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= (交通量 %)	B/C= (交通量 %)	B/C= (交通量 %)	
		事業費変動	B/C= (交通量 %)	B/C= (交通量 %)	B/C= (交通量 %)	
		事業期間変動	B/C= (交通量 %)	B/C= (交通量 %)	B/C= (交通量 %)	
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	-	【渋滞損失時間の改善】 【1kmあたり(台kmあたり)渋滞損失時間】 【渋滞度曲線】 【その他の特徴】		
		事故対策	-	【死傷事故率】 (死傷事故率比(県内平均比)) 【事故率曲線における位置】 【その他の特徴】		
		歩行空間		歩道が整備されることにより、歩行者・自転車の快適性・安全性の向上が図られる。		
	社会全体への影響	住民生活		本路線の整備により、築地、勝どき、晴海地区の連絡が強化される。		
		地域経済		都心部と臨海副都心地区との連絡の強化や東京全体の交通ネットワークの充実、地域内交通や周辺既成市街地へのアクセスの円滑化に資する。		
		災害		勝どき地区における避難ルートの拡充など、防災性の向上が図られる。		
環境			慢性的な交通渋滞の解消により、自動車排気ガスの削減が図られる。			
	地域社会		都心部と臨海副都心地区との連絡の強化や東京全体の交通ネットワークの充実、地域内交通や周辺既成市街地へのアクセスの円滑化に資する。			
事業実施環境			東京都の道路整備プログラム「第三次事業化計画」における優先整備路線に位置づけられている。			

採択の理由

費用便益が2.64と、便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
 本路線は、都心と臨海副都心地域を直結する極めて重要な路線であり、当該箇所は本路線で唯一の未着手区間となっている。その整備により交通の分散化が図られ、放射第34号線(晴海通り)などの交通渋滞緩和に資するとともに、周辺地域の安全性や快適性が向上すると判断できる。
 以上により、本事業を採択する。