

事後評価結果（令和元年度）

担当課：首都高速道路(株)計画調整課
 担当課長名：日隈 宏治

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	自：東京都品川区八潮三丁目 至：東京都目黒区青葉台四丁目	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47km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9.4kmの路線である。

事業の目的・必要性

当時、都心環状線を利用する交通の6割が都心に目的地を持たない通過交通であり、このため都心環状線に通過交通が集中し、慢性的な渋滞が発生していた。
 中央環状品川線の整備は、中央環状線の完成による通過交通の迂回・分散、これに伴う首都高速道路の渋滞の緩和のほか、周辺地域の都市機能強化、一般道路の混雑緩和、自動車交通の円滑化による環境改善等を目的とするものである。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：2005年度 都市計画決定：2004年度	用地着手：2005年度 工事着手：2006年度	供用年	(計画) 2013年度 (実績) 2014年度	変動	1.1倍
	事業費	計画時 (名目値) 4,000億円 (実質値) 4,050億円	実績	(名目値) 3,019億円 (実質値) 3,079億円	変動	0.8倍	—
	交通量	計画時 5.1~7.0万台/日 (新規事業採択時)	実績	5.9~7.4万台/日 (2019年)	変動	6~16%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	20.6 → 60.0 km/h (2010年) (指定最高速度)	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道+当該道路)	163件/億台km → 35件/億台km (2011年) (2017年)			
	費用便益 分析結果 (前回再評価)	B/C 3.7	総費用：4,137億円 事業費：3,530億円 維持管理費：607億円	総便益：15,109億円 走行時間短縮便益：12,021億円 走行経費減少便益：2,343億円 交通事故減少便益：745億円	基準年	2011年度	
	費用便益 分析結果 (事後)	B/C 4.0	総費用：4,687億円 事業費：3,953億円 維持管理費：735億円	総便益：18,757億円 走行時間短縮便益：14,928億円 走行経費減少便益：2,898億円 交通事故減少便益：930億円	基準年	2019年度	
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	—	便益増加額	—		
事業遅延の理由 シールドトンネル掘削完了後の出入口工事や換気所工事において出水が発生し、これに伴う出水対策に時間を要したため。							

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保 都心部の通過交通が減少し、中央環状線内側の渋滞が緩和 並行する一般街路（環七、環六）の交通量の減少 品川線を利用することによる所要時間の短縮、定時性の向上 ・物流効率化の支援 品川線利用の貨物発着量が多い湾岸エリアを中心に企業立地が増加 湾岸エリアの物流拠点からのアクセスが向上するなど物流の効率化に貢献 ・災害への備え 広域防災拠点への輸送ルートが増加 事故・災害等における通行止めのリダンダンシー機能の発現 <p style="text-align: right;">他15項目について効果の発現が見られる。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中央環状品川線周辺地域におけるNO₂、SPMは、年々減少傾向。 NO₂：約2割減少（開通前：2014年）0.035ppm →（開通後：2018年）0.027ppm SPM：約3割減少（開通前：2014年）0.021mg/m³ →（開通後：2018年）0.015 mg/m³ ※首都高速道路株式会社 大橋環境監視局 観測値（時間値の平均値より） <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>対応方針（案）のとおり了承</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>特になし</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>本事業については、都心部の通過交通の減少及び渋滞の緩和、所要時間の短縮、物流の効率化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。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はない。</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 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。