

資料 4-5
令和3年度第5回
事業評価委員会

東京都市計画道路環状第2号線
及び放射第31号線
(中央区晴海五丁目～港区東新橋一丁目)

令和3年12月20日(月)
建設局道路建設部

目次

1. 事業概要	.....	1
2. 社会経済情勢の変化	.....	6
3. 事業の投資効果	.....	7
4. 事業の進捗状況と見込み等	.....	11
5. コスト縮減等	.....	13
6. 対応方針(原案)	.....	14

1. 事業概要(1)

[全体概要]

路線名：環状第2号線

区間：江東区有明二丁目
～千代田区神田佐久間町一丁目

延長：約 14 km

[今回評価区間]

区間：中央区晴海五丁目
～港区東新橋一丁目

延長：1,810 m

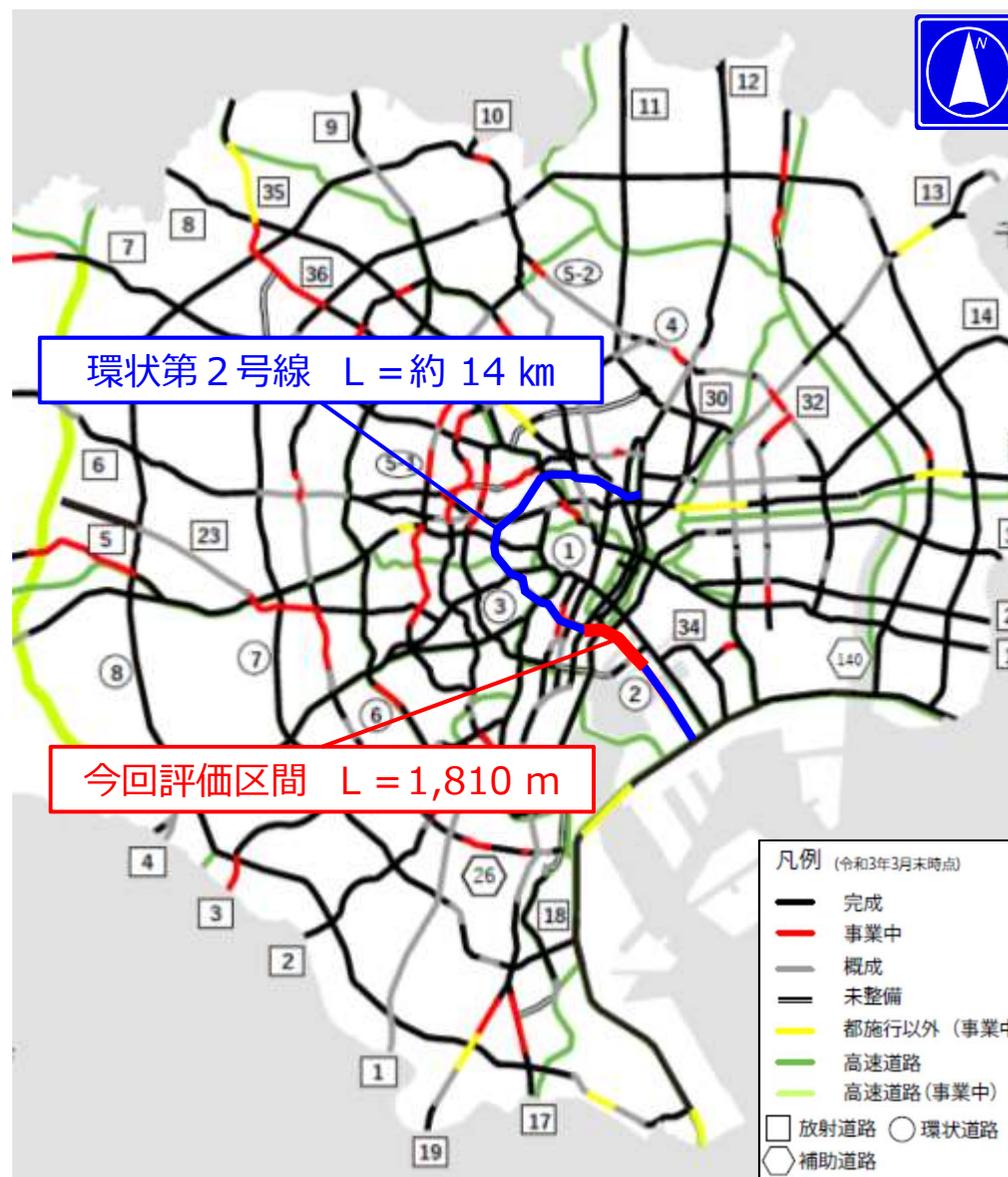
幅員：20～48 m

事業費：約 1,776 億円

年度	計画等
昭和21年3月26日	都市計画決定
平成5年7月19日	都市計画変更※1
平成19年10月4日	都市計画変更※2
平成19年12月20日	事業認可取得
令和7年3月31日	事業認可期間

※1 起点位置の変更 港区新橋→江東区有明

※2 構造形式の変更 地下トンネル→橋梁・高架方式



1. 事業概要(2)

今回評価区間周辺の概要



同一路線の沿道状況

①



築地虎ノ門トンネル新橋ランプ

②

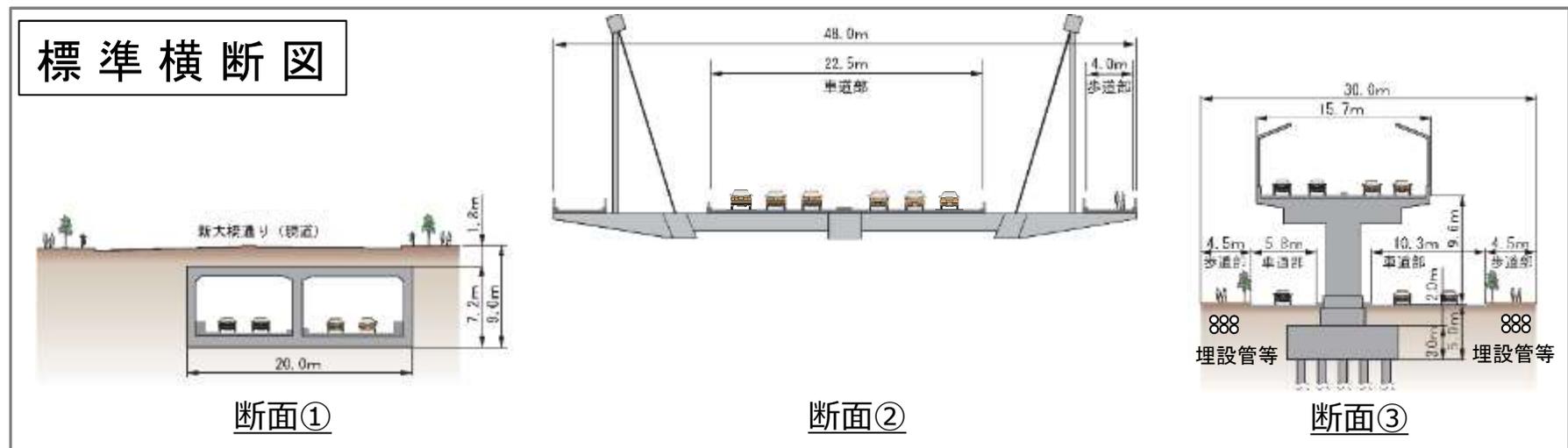
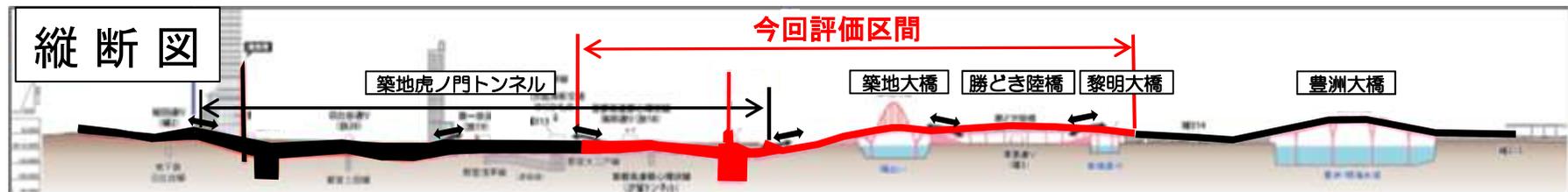


築地から勝どき方面

事業の効果

- 臨海部と都心部を結ぶ**交通・物流ネットワークの強化**
- 並行する晴海通りの渋滞緩和など**地域交通の円滑化**
- 臨海地区の避難ルート多重化による**防災性の向上**

1. 事業概要(3)



1. 事業概要(4)



※トンネルランプ等の名称は仮称

1. 事業概要(5)

平面図



前回
評価時



現況



全体



築地大橋



勝どき陸橋

2. 社会経済情勢等の変化

周辺交通の状況

- 本路線周辺の現況交通量（H27年度）は、H22年度と比較して横ばい

関連する他事業等の状況

番号	地区	着手年度	用地	工事
①	放射第21号線 (虎ノ門)	H30	12%	未実施
②	環状第2号線 (晴海四・五丁目)	H17	— (※)	実施中
③	環状第2号線 (豊洲)	H9	— (※)	実施中

- その他 平成30年10月に築地市場が豊洲へ移転(④)

※②、③は都市整備局施行による土地区画整理事業

本事業の状況

- 平成30年11月に豊洲から築地までの約2.8kmの区間を暫定開通した。
- 令和2年3月に築地地区約0.4kmにおいて、地上部道路を開通した。



3. 事業の投資効果(1)

定量的効果

【便益(B)の算定】

現在価値化総便益	1379.3億円
走行時間短縮便益	1291.3億円
走行経費減少便益	78.6億円
交通事故減少便益	9.4億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	1311.6億円
工事費	1160.8億円
用地費	131.5億円
維持管理費	19.3億円

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 平成30年2月)に基づき分析

【費用便益比(B/C)の算定】

$$\underline{B/C = 1.1 \text{ (前回1.1)}}$$

3. 事業の投資効果(2)

定性的効果

	事項	該当
交通	交通渋滞の解消	○
	物資流動円滑化への寄与	○
	バスの定時性	○
	迂回交通の減少	○
景観	都市景観の向上	○
防災	緊急車両の走行	◎
	延焼遮断	○
	災害時の避難路の確保	◎
	消防活動困難地域の解消	

	事項	該当
くらし	土地利用の転換・高度化	○
	交通不便地域の解消	○
	商業・産業の活性化	◎
	公共施設へのアクセス向上	○
安全	交通事故の減少	○
	バリアフリー化	○
	自転車や歩行者のための空間確保	○
	その他	

※該当欄の◎は次頁以降に概要あり

3. 事業の投資効果(3)

<防災> 緊急車両の走行

- 災害時の緊急輸送の円滑化など、
緊急輸送道路としての機能を発揮する。



出典：東京都の緊急輸送道路(令和2年4月時点)(東京都HP)

今回評価区間は緊急輸送道路及び計画道路の二次路線に指定されている。

二次路線：一次路線と区市町村役場、
主要な防災拠点を連絡する路線

<防災> 災害時の避難路の確保

- 臨海部と都心部をつなぐルートが多重化される。



出典：東京都臨海部地域公共交通計画

4. 事業の進捗状況と見込み等(1)

事業費の執行状況

(R2年度末時点カッコ内は前回評価時点)

	用地費	工事費	合計
全体事業費(百万円)	86,712(80,000)	90,888(38,407)	177,600(118,407)
執行済額(百万円)	75,610(55,221)	71,247(29,482)	146,857(84,703)
執行率(%)	87.2%(69.0%)	78.4%(76.8%)	82.7%(71.5%)

用地取得状況

取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)
26,515m ² (26,700m ²)	26,515m ² (9,337m ²)	100.%(35.0%)

事業費増減の主な理由

- 市場内地下支障物撤去の増量
- 土壌汚染対策等の追加
- 沿道環境対策、地元調整や現地条件による仕様等変更 等
- 市場用地価格の上昇

4. 事業の進捗状況と見込み等(2)

一定期間を要した背景等

- 築地市場の移転に時間を要したため、市場内の工事着手が遅れた。
- 市場内の掘削工事において、当初想定よりも多くの地下支障物が判明したため、撤去に時間を要した。

残事業の取り組み及び進捗の見通し等

- 2022年度の全線開通を目指し、本線トンネル工事等を進めている。
- 本線トンネル全線開通後、側道部の仕上げ等の工事を進めていく。



トンネル躯体の施工状況
(令和3年11月撮影)



換気所の施工状況

5. コスト縮減等

コスト縮減や新工法、事業手法、施設規模等の見直しの可能性

- 既に全区間で工事に着手し躯体工は概ね完成しているため、施工にあたって新工法、事業手法、施設規模等の見直しの可能性は極めて少ない。

その他のコスト縮減の取組

- 施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行っていく。

6. 対応方針(原案)

事業の必要性等に関する視点

- 臨海部と都心部を結ぶ交通・物流ネットワークが強化される。
- 並行する晴海通りの渋滞緩和など地域交通の円滑化が図られる。
- 臨海地区の避難ルートの多重化により防災性が向上する。

事業の進捗の見込みの視点

- 用地取得は完了しており、2022年度の全線開通を目指し、本線トンネル工事等を進めている。
- 躯体工は概ね完了し設備工事に着手しており、躯体工事と換気所の建築設備工事を進めている。
- 本線トンネル全線開通後は、側道仕上げ等の工事を進めていく。



対応方針(原案) 継続

- ・ 環状第2号線は、交通・物流ネットワークの強化、地域交通の円滑化、災害時の避難ルートの多重化の観点から、事業の必要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切である。
- ・ 中止の場合は、事業効果を最大限に発現できないだけでなく、これまでの投資に見合った整備効果も得られなくなる。