

再評価チェックリスト

1 事業概要

事業の名称	東京都市計画道路 環状第4号線		評価該当要件	5年間継続	3回目
実施主体	東京都(建設局)	事業所管部署	道路建設部街路課		
都市計画決定(当初)	昭和20年度	事業認可年度(当初)	平成13年度	事業期間: H13年度~19年度	
都市計画決定(最新)	昭和20年度	事業認可年度(最新)	平成28年度	事業期間: H13年度~R2年度	
事業箇所	新宿区余丁町~同区河田町		事業規模	評価対象区間延長	330m
事業概要	環状第4号線は、区部環状方向の重要な幹線道路である。このうち本事業区間は、新宿区余丁町から河田町までの延長330mの区間である。 本事業により、南北方向の新たな道路ネットワークが形成され、並行する外苑東通り(環状第3号線)や明治通り(環状第5の1号線)を補完し、幹線道路ネットワークが強化されるとともに、新宿副都心及び周辺地域の道路交通の円滑化が図られる。また歩道は電線類の地中化及び街路樹の植栽を行うことで、快適で安全な歩行者空間が形成され、都市景観が向上する。災害時における避難路として、地域の防災性向上が図られる。				

2 社会経済情勢等の変化(事業の必要性等に関する視点)

社会経済情勢等の変化 (認可時点から変化がある場合は変化・変更内容欄に記載)
(社会経済情勢の変化) 本路線周辺の平成27年度の現在交通量は、平成17年度、平成22年度と比較して、横ばいとなっている。
○現況自動車交通量【都道433号】(道路交通センサスによる) 平成17年度:10,016台/12h 平成22年度:9,496台/12h 平成27年度:9,427台/12h
(事業を取り巻く状況の変化) ・平成28年3月28日、北側の一部区間について、沿道住民のために交通開放を実施 ・西富久地区で、市街地再開発事業を実施・完了 都市計画決定 平成20年10月 組合設立(事業計画)認可 平成21年11月 施設建築物竣工 平成27年9月 組合解散 平成30年9月
(関連する他事業等の進捗状況の変化) 環状第4号線のうち、隣接する放射第24号線(靖国通り)~放射第6号線までの延長約330m(富久町地区)は平成22年度に事業着手しており、用地を約56%取得している。 また、大久保通り~早稲田通りまでの延長655m(夏目坂地区)は平成29年度に事業着手しており、用地を約2%取得している。

3 事業の投資効果(事業の必要性等に関する視点)

定量的効果 B/C	1.1		
現在価値化総便益額(B)	214.7億円	現在価値化総費用額	181.4億円
走行時間短縮便益	185.4億円	工事費	24.0億円
走行経費現象便益	25.2億円	用地費	155.1億円
交通事故減少便益	4.1億円	維持管理費	2.3億円
定性的効果			
<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	<<暮らし> ・公共施設へのアクセス向上 ・土地利用の転換・高度化		
<景観> ・都市景観の向上	<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		
<防災> ・緊急車両の走行 ・延焼遮断 ・災害時の避難路の確保			

4 事業の進捗状況(事業の必要性等に関する視点)

事業費の執行状況 (R1年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	10,206百万円	1,582百万円	11,788百万円
執行済額	10,206百万円	1,048百万円	11,254百万円
(執行率)	100.0%	66.2%	95.5%
用地取得状況 (R1年度末時点)			
取得予定面積(A)	既取得面積(B)	用地取得率(B/A)	
8,193㎡	8,193㎡	100.0%	
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
・本事業は、現道がない場所における新設道路の整備であり、地権者が多いことに加え、1件の事業反対者がおり土地収用手続きに移行するなど、用地取得に時間を要した。さらに高低差が大きい地形のため、擁壁等の構造物の設置が必要であり、地元協議および施工に時間を要した。			
事業の進捗状況・残事業の内容			
・北側の一部区間について、平成28年3月28日に沿道住民のために交通開放を行った。 ・南側の街路築造工事、全体の舗装工事を残すのみとなっている。			

5 事業の進捗の見込みの視点

事業の実施のめど、進捗の見通し等
・南側の街路築造工事、全体の舗装工事を実施予定

6 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性
(新工法の採用など)(事業手法、施設規模等の見直しの可能性) ・一般的な街路築造工事であるため、施工にあたって、新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性は極めて少ない。 ・平面の街路築造工事であり、工事も進捗していることから、事業手法、施設規模等を見直す可能性はない。
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。

7 対応方針案

総合評価	本路線は区部環状方向の路線であり、都市の骨格を形成する重要な幹線道路である。本区間の整備により、並行する外苑東通りや明治通りを補完する南北方向の新たな道路ネットワークが形成され、新宿副都心及びその周辺の交通渋滞の緩和に寄与するとともに、安全で快適な歩行空間の確保、都市景観の向上、災害時における避難路等、様々な面で十分な整備効果が期待できる。 中止の場合は、上記の整備効果を発揮できないだけでなく、これまでの投資に見合った効果も得られなくなる。
対応方針案	継続