

東京都市計画道路補助第133号線 (杉並区阿佐谷北六丁目 ～中野区白鷺二丁目)

令和5年7月10日(月)
建設局 道路建設部

目次

1. 事業概要	.....	1
2. 社会経済情勢等の変化	.....	5
3. 事業の投資効果	.....	6
4. 事業の進捗状況と見込み等	.....	10
5. コスト縮減等	.....	12
6. 対応方針(原案)	.....	13

1. 事業概要(1)

[全体概要]

路線名: 補助第133号線
区 間: 世田谷区桜丘一丁目
 ~ 板橋区赤塚六丁目
延 長: 約16km

[今回評価区間]

区 間: 杉並区阿佐ヶ谷北六丁目
 ~ 中野区白鷺一丁目
延 長: 0.7km
幅 員: 16m(2車線)
事業費: 約58億円

年 度	計 画 等
昭和41年7月30日	都市計画決定
平成27年3月31日	事業認可取得
令和10年3月31日	事業認可期間



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西武新宿線鷺宮駅より北側を望む



②起点部より南側を望む

事業の効果

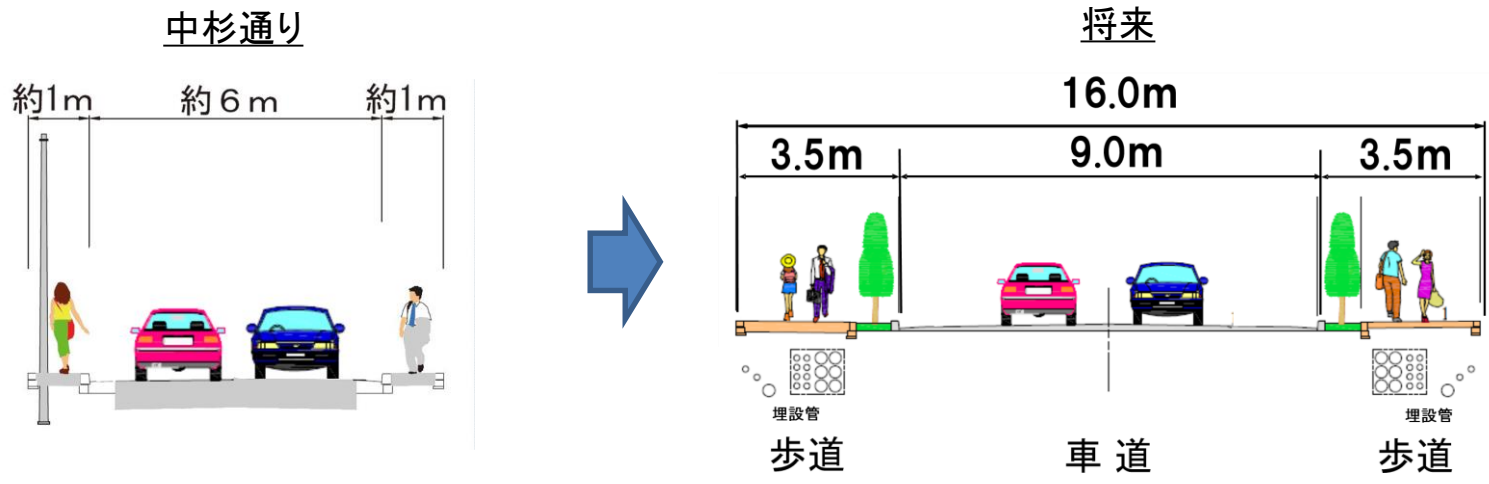
- 交通の円滑化が図られ、**歩行者や自転車の通行の安全性、快適性が向上**
- 延焼遮断帯の形成や震災時の緊急車両の通行確保等により、**地域の防災性が向上**
- 電線類の地中化や街路樹植栽により、**良好な都市景観が創出**

1. 事業概要(3)

平面図



横断図



1. 事業概要(4)

現況



起点



中間部



終点



2. 社会経済情勢の変化等

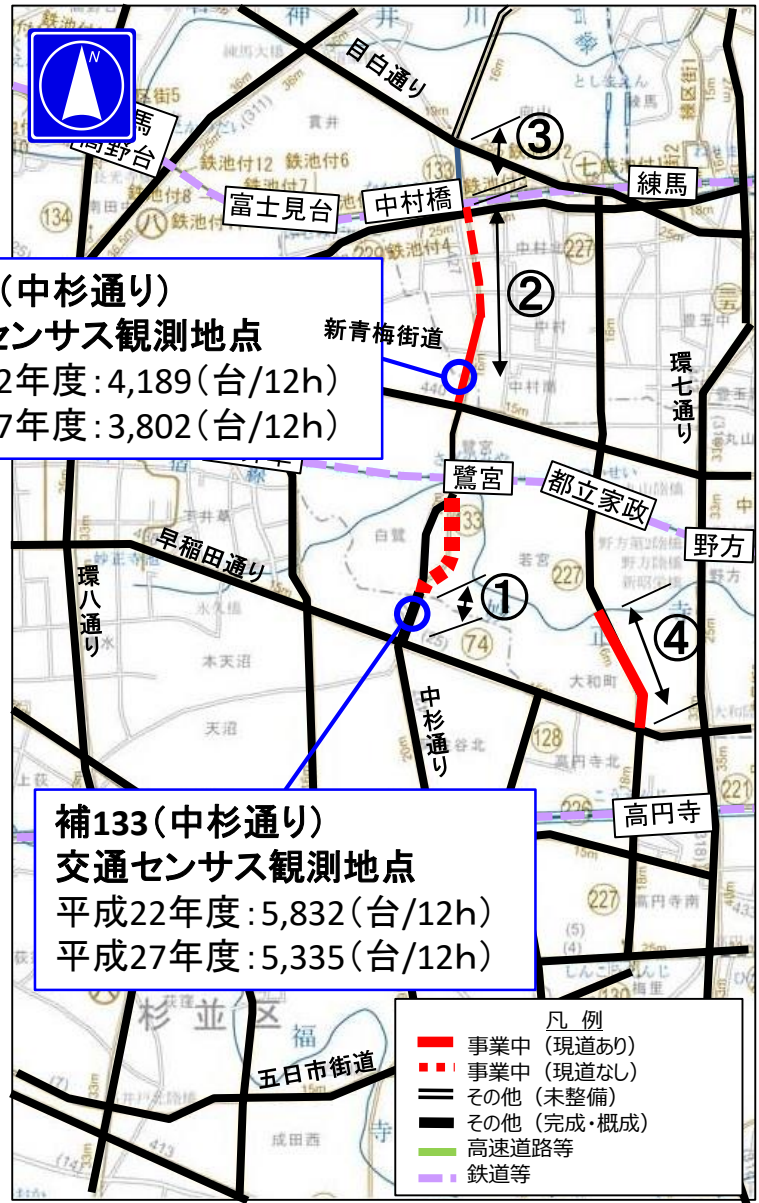
社会経済情勢の変化

- 本路線周辺の現況交通量
- ・補133(中杉通り)におけるH27年度交通量は、H22年度と比較して横ばい。

関連する他事業等の進捗状況の変化

	施行	地区	着手年度	用地	工事
①	東京都	補助第133号線 (阿佐ヶ谷北)	H7	100%	完了
②	東京都	補助第133号線 (中村南)	H29	20%	未実施
③	東京都	補助第133号線 (中村北)	H2	100%	完了
④	東京都	補助第227号線 (大和町)	H25	86%	実施中

(R4年度末時点)



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	156.9億円
走行時間短縮便益	141.2億円
走行経費減少便益	14.1億円
交通事故減少便益	1.6億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	55.5億円
工事費	28.2億円
用地費	25.3億円
維持管理費	2.0億円

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 令和4年2月)に基づき分析

【費用便益比(B/C)の算定】

$$\underline{B/C = 2.8}$$

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(4)

- <安全>・自転車や歩行者のための空間確保
- <景観>・都市景観の向上

- 本区間を整備することにより、歩道が確保され、**自転車や歩行者の安全性が向上**する。
- 電線類の地中化により、視界を遮る電柱や電線類が無くなり、**良好な都市景観を創出**する。

<中杉通りの状況と課題>

- 歩道幅が1m程度しかない
- 歩道内に電柱があり、歩行スペースをさらに狭めている
- 歩車道境界に防護柵がなく、車両と歩行者が近接している
- 自転車の走行できるスペースがない

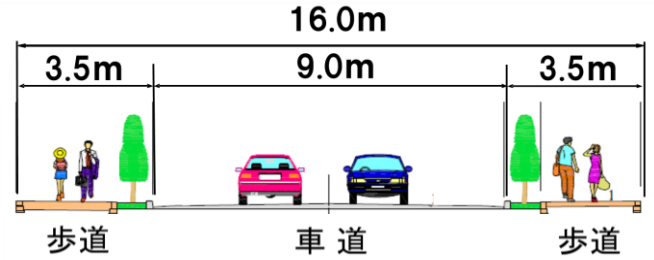


中杉通りの歩道



中杉通りの自転車走行状況

完成区間



- 3.5mの歩道幅員の確保
- 電線類の地中化
- 植栽及び横断抑止柵の整備

**➤ 自転車や歩行者の安全性の向上
良好な都市景観の創出**

3. 事業の投資効果(5)

<交通>・バスの定時性

■現道の車道幅員約6mから、片側4.5mの車道が整備されることにより、既存道路の交通が分散され、地域の混雑緩和が図られるとともに、**バスの定時性の確保が期待**される。

<中杉通りの現状>

- 周辺駅への交通アクセスとして路線バスの主要ルートになっている
- 2車線の車道幅員を確保できておらず、交通渋滞が発生



<写真①: 現道(中杉通り)>



<写真②: 整備済区間(白鷺一丁目バス停)>

<鷲宮駅バス停 時刻表(平日)>

行先	平日												
バス番号	阿佐ヶ谷 鷲宮方面												
6	12	22	22	31	35	42	44	49	50	22	38	52	58
7	03	07	09	12	16	17	25	25	30	18	45		
8	03	04	10	16	22	22	28	30	34	15	38		
9	04	10	16	16	22	28	29	34	41	03	42		
10	05	10	12	18	24	30	35	36	41	23			
11	00	06	12	15	18	24	28	30	36	01	41		
12	00	06	09	12	18	24	30	35	36	31			
13	00	06	12	15	18	24	29	30	36	01	42		
14	00	06	08	12	18	24	30	34	36	01	59		
15	00	06	07	12	15	18	24	30	31	13	47		
16	00	06	07	12	15	18	24	30	31	13	47		
17	01	04	07	12	14	19	25	31	34	04	54		
18	01	04	07	13	14	18	24	30	34	24			
19	00	06	12	16	18	24	28	30	36	03	55		
20	00	06	12	16	18	24	28	30	36	03	55		
21	05	10	11	18	23	25	32	38	38				
22	03	07	12	21	22	30	39	53					

**ピーク時
平日7~8時台:19本/時**

※中村橋・練馬方面行



4. 事業の進捗状況と見込み等

事業費の執行状況

	用地費	工事費	合計
全体事業費(百万円)	5,000	870	5,870
執行済額(百万円)	1,705	59	1,764
執行率(%)	34.1	6.8	30.1

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)
9,662m ²	1,848m ²	19.1%

4. 事業の進捗状況と見込み等

一定期間を要した背景等

- 本事業は、現道のない新設道路の整備であり、地権者が多いことから、用地折衝に時間を要している。
- また、区分所有マンション及び賃貸アパートが複数あり、用地折衝に時間を要している。

残事業の取り組み及び進捗の見通し等

- 用地は約19%取得済であり、残る未取得用地についても早期取得を目指し、計画的に折衝を進めていく。
- 用地取得状況及び関係機関との協議状況を踏まえて、順次工事を実施していく。

5. コスト縮減等

新工法、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、事業手法、施設規模等を見直す可能性は極めて少ない。

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。
- 無電柱化にあたっては、東京都無電柱化計画(R3.6改定)を踏まえ、新材料等を積極的に活用し、コスト縮減に取り組む。
- 中温化アスファルトの原則活用を通じ、二酸化炭素の排出量抑制に繋げる

【埋設深さの浅層化】	【新たな管路材料の採用】
<p>埋設深さの改定により、土工にかかるコスト縮減や作業時間の短縮を実現</p>	<p>従来のCCVP管より安価なECVP管や施工性も考慮した角形多条電線管への移行</p>

HTT 低炭素アスファルトとは

アスファルト混合物

アスファルト + 骨材 + 水蒸気

通常と比べ製造時の加熱温度を10~30℃下げ、CO2排出量を削減 (-30℃の場合、-2.7 (kg-CO2/t))

6. 対応方針(原案)

(事業の必要性等に関する視点)

- 交通の円滑化が図られ、歩行者や自転車の通行の安全性、快適性が向上する。
- 延焼遮断帯の形成や震災時の緊急車両の通行確保等により、地域の防災性が向上する。
- 電線類の地中化や街路樹植栽により、良好な都市景観が創出される。

(事業の進捗の見込みの視点)

- 用地は約19%取得済であり、残る未取得用地についても早期取得を目指し、計画的に折衝を進めていく。
- 用地取得状況及び関係機関との協議状況を踏まえて、順次工事を実施していく。



対応方針(原案) 継続

- 以上から、補助第133号線は、事業の必要性が高く、事業の継続が適切である。
- 中止の場合は、事業効果を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。