

平成28年度第1回事業評価委員会資料

チェックリスト及び再々評価比較表

平成28年 6月23日（木）

目次

1	東京都市計画道路放射第23号線 （世田谷区北沢四丁目～北沢五丁目）	.....	P. 1
2	東京都市計画道路補助第74号線 （新宿区高田馬場四丁目～大久保三丁目）	.....	P. 5
3	東京都市計画道路放射第9号線 （豊島区巣鴨三丁目～巣鴨五丁目）	.....	P. 9
4	東京都市計画道路環状第3号線 （新宿区市谷薬王寺町～市谷柳町）	.....	P. 13
5	東京都市計画道路補助第26号線 （目黒区中央町一丁目～同区鷹番二丁目）	.....	P. 17
6	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）	.....	P. 20
	【参考】 前回再評価時資料	.....	P. 23

道路・街路事業再評価チェックリスト（1／3）

番号：街－1

事業の名称	東京都市計画道路 放射第23号線（北沢）	実施主体	東京都	評価該当要件	5年間継続 (再々々々評価)
事業所管部署	道路建設部 街路課				
都市計画決定（当初）	昭和21年 3月	事業認可年度（当初）	平成3年度		
都市計画変更（最新）	年 月	事業認可年度（最新）	平成25年度		
事業箇所	世田谷区北沢四丁目から同区北沢五丁目	評価対象区間延長	595 m		
事業期間	平成3年6月～平成31年3月				
事業目的	放射第23号線は、港区北青山三丁目を起点とし、渋谷区及び世田谷区を経て杉並区松庵二丁目に至る延長約1.2km、標準幅員2.5mの都市計画道路である。 本事業はこのうち、世田谷区北沢四丁目から五丁目までの延長595mの区間について道路拡幅整備を行うものであり、都市の骨格を形成する幹線道路として、交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、生活道路からの通過交通の排除等を目的に整備を進めている。				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	12,447 百万円	1,034 百万円	13,481 百万円		
執行済額 (執行率) 平成27年度末	12,422 百万円 (99%)	827 百万円 (79%)	13,240 百万円 (98%)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成27年度末	9425 m ²	9382 m ²	99%		

事業の必要性等に関する視点（1）

事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）

1. 事業の進捗状況

- 進捗率 用地は約99%が取得済みである。工事については79%進んでいる。
- 残事業 用地未取得箇所は約1%である。残る未取得用地の早期更地化を目指し、折衝を進めている。工事についても完成に向けて進めている。
- その他 特になし

2. 一定期間を要した背景

- 5年間未着工又は10年間継続等となった原因
本事業区間は、用地取得及び工事施行時に、高低差の処理方法について、関係権利者との調整に時間を要した。
- 地元の理解・協力の状況
本事業に関する理解は概ね得られている。

事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）

1. 社会経済情勢の変化（有・~~無~~）

「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。

現況自動車交通量（道路交通センサスによる平日12時間交通量）

平成17年度：15,581台（渋谷区上原1丁目2番）

平成22年度：14,300台（渋谷区大山町17-23）

○本路線の交通量は、平成17年度からほとんど変化していない。交通渋滞の緩和に資する道路ネットワークの構築を進めるためにも、本路線の整備が必要である。

2. 関連計画の変更（~~有~~・無）

「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。

『防災都市づくり推進計画』（平成16年3月策定、平成28年3月改定）【整備地域の指定（北沢地区）】：地域危険度が高く、かつ、特に老朽化した木造建築物が集積するなど、震災時に大きな被害が想定される地域として選定された。また、『東京都長期ビジョン』（平成26年12月策定）における政策指針として、「陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成」が示され、放射第23号線（北沢）等の骨格幹線道路の整備が、平成36年度まで概ね完成することになっている。

道路・街路事業再評価チェックリスト（2/3）

番号：街-1

事業の名称		東京都市計画道路放射第23号線（北沢）	
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・ 無 ）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
なし			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（ 有 ・無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
<p>「東京都市計画道路補助第26号線（東北沢）」が平成18年度に事業化し、現在、用地取得を進めている。また、「小田急電鉄小田原線（世田谷区代田三丁目～渋谷区上原三丁目）」は平成15年度に連続立体交差事業として事業化され、平成24年度に地下化された。現在は、平成30年度事業完了に向けて、工事が進められている。当該路線は骨格幹線道路として、地区内の道路ネットワークを構築する上で重要な路線である。</p> <p>また、環状7号との交差点から杉並区和泉二丁目の約1.0kmは、区部における都市計画道路の第三次事業計画優先整備路線であり、平成27年度12月に認可を取得している。残る、0.3kmは、第四次事業優先整備路線として平成37年度まで優先的に整備する路線に位置づけられている。</p>			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
路線延長 約12.0km 事業中区間延長：約2.0km、未着手区間：約4.0km			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む） ① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他（ ） （主な内容）			
<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、区部の骨格となる重要な路線である。 ・自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難経路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、歩道の拡幅及び電線類の地中化による安全で快適な歩行者空間の確保が図られる。 			
2. 定量的効果			
B/C= 1.56		（前回再評価時 B/C= 1.63）	
○便益（B）の算定（項目と金額）確認中		○費用（C）の算定（項目と金額）	
時間便益	299.7億円	現在価値化総費用額（平成23年度基準）	
走行便益	42.4億円	事業費	230.5億円
事故損失益	24.1億円	維持管理費	3.1億円
現在価値化総便益額	366.2億円	総額	233.5億円
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）	A	用地は、約99%が取得済みであり、四車線化工事に支障となる用地の更地化も完了したため着実に工事を進める。
			A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。
	事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	『東京都長期ビジョン』（平成26年12月策定）においても重要な路線に位置づけられ、事業の必要性が高まっている。
		A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。	

事業の名称		東京都市計画道路放射第23号線（北沢）	
評価と理由	事業の効果 （事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）	A	骨格幹線道路である本事業の整備により、自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、歩道の拡幅と電線類の地中化による安全で快適な歩行者空間の確保など、十分な効果が発揮できる。
			A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	用地については、約99%が取得済である。 工事についても、平成28年度から全線四車線化に向けた工事に着手していく。	
		A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・ <input checked="" type="checkbox"/> 無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 一般的な街路築造工事であるため、施工にあたっては新工法を採用する余地は極めて少ない。</p> <p>○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、今後、事業手法や施設規模等を見直す余地は極めて少ない。</p>		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
	施行にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行っている。		
評価の視点			
（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ）			
継続すべきか否か（継続） 交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、生活道路からの通過交通の排除など、十分な整備効果が発揮できることから、事業を継続するべきである。			
（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ）			
継続すべきか否か（継続） すでに約99%もの用地を取得しており、今後、工事の着実な進捗が見込まれることから、継続すべきである。			
（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ）			
見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト削減は図るが、代替案は作成しない。			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
本路線は、都市の骨格となる重要な幹線道路であり、本区間の整備により、交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性の向上、生活道路からの通過交通の排除などの整備効果がある。 中止の場合は、上記の整備効果を発現出来ないことだけではなく、これまでの投資に見合った効果も得られなくなる。以上のことから、事業者としての本事業は「継続」とする。			
対応方針（案）	<input checked="" type="checkbox"/> 継続 ・ 中止		

前回再々々評価と今回再々々々評価の比較

番号 街-1

事業の名称	東京都計画道路第23号線（北沢）				前回再々々々評価時	今回再々々々々評価	前回と今回の比較
事業概要の比較	前回再々々々評価時	今回再々々々々評価	前回と今回の比較	事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）	平成25年度 事業完了予定	平成30年度 事業完了予定	用地取得及び工事施行時に、高低差の処理方法について、関係権利者との調整に時間を要したことに伴い、事業期間を延伸する予定である。
全体事業費（百万円） 内、用地費 内、工事費	13,383 12,449 934	13,481 12,447 1,034	用地費及び工事費の精査により増額となっている。				
執行済額（執行率、%） 内、用地分（執行率、%） 内、工事分（執行率、%） *済額は百万円単位	13,007(97) 12,216(98) 791(85)	13,240(98) 12,422(99) 827(79)	用地は約99%取得した。工事についても順調に進んでいる。	コスト削減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）	実施済みの方策を今後の工事にも活用する。また、当該事業を休止して検討されるべき程度の代替案は現時点においては無い。	実施済みの方策を今後の工事にも活用する。また、当該事業を休止して検討されるべき程度の代替案は現時点においては無い。	一般的な街路築造工事であるため、施工に当たって新工法の採用や、事業手法、施設規模等を見直す余地は極めて少ない。
用地取得予定面積、㎡ 既取得面積、㎡ 用地取得率、%	9,425 9,201 98	9,425 9,382 99	用地は約99%取得した。				
事業期間	平成 3年～ 平成25年	平成 3年～ 平成28年	事業認可延伸による。	総合評価	交通渋滞の緩和や都市の防災性向上に大きく寄与するものであり、事業中止した場合、期待通りの効果発現がない。	交通渋滞の緩和や都市の防災性向上に大きく寄与するものであり、事業中止した場合、期待通りの効果発現がない。 （継続・中止）	本路線は、都市の骨格となる重要な幹線道路であり、本区間の整備により、交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、生活道路からの通過交通の排除などの整備効果がある。中止した場合は、この整備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効果も得られなくなる。
事業規模等	L=595m 標準25m	L=595m 標準25m	変更なし。				
(その他)							
事業の必要性等に関する視点（Ⅰ）	前回再々々々評価時	今回再々々々々評価	前回と今回の比較	評価主体のコメント	用地取得は約99%と順調に進み、工事についても早期完成に向け鋭意進めている状況である。隣接区間の事業もほぼ完成に近づき、事業の必要性は十分認められることから、事業を継続すべきと考える。		
	本路線は、都市の骨格を形成する幹線道路であり、交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、生活道路からの通過交通の排除等が図られる。	本路線は、都市の骨格を形成する幹線道路であり、交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、生活道路からの通過交通の排除等が図られる。	当該路線の現況交通量は周辺道路の整備も進み、都市の骨格幹線道路としての役割がより高まっている。	前回付議時の委員会の指摘事項等	特になし		
定量的効果（B/C）	1.63	1.56		前回再々々々評価年度	平成 23年度	付議委員会	平成23年度 第1回事業評価委員会

道路・街路事業再評価チェックリスト（1/3）

番号： 街-2

事業の名称	東京都市計画道路補助第74号線	実施主体	東京都	評価該当要件	5年間継続 (再々々々評価)
事業所管部所	道路建設部 街路課				
都市計画決定 (当初)	昭和21年 4月	事業認可年度 (当初)	平成5年度		
都市計画変更 (最新)	年 月	事業認可年度 (最新)	平成27年度		
事業箇所	新宿区高田馬場四丁目から大久保三丁目	評価対象区間延長	650m		
事業期間	平成5年 4月～平成33年 3月				
事業目的	<p>補助第74号線は、千代田区九段北二丁目（田安門交差点）から杉並区上井草四丁目（井草八幡前交差点）にいたる延長約1.5kmの都市計画道路であり、地域生活を支える基幹的な地域幹線道路として防災性の向上、交通渋滞の解消と地域開発の促進等を目的に整備を進めている。</p> <p>本対象区間は、新宿区高田馬場四丁目から大久保三丁目のJR山手線・埼京線および西武新宿線との立体交差点を含む約650mの区間であり、6mの現道を28mに拡幅整備するものである。</p>				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	6,678百万円	10,644百万円	17,322百万円		
執行済額 (執行率) 平成27年度末	6,601百万円 (99%)	6,711百万円 (63%)	13,312百万円 (77%)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成28年3月現在	6,047㎡	5,983㎡	99%		

事業の必要性等に関する視点 (I)

事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)

1. 事業の進捗状況

○進捗率

用地は、約99%が取得済みである。工事も鉄道立体交差点については、平成27年度にJR東日本および西武鉄道の直下のトンネル工事が完了した。平成27年度末での工事進捗率は、63%である。

○残事業

用地未取得箇所は約1%であり、側道部に掛かる土地2区画を残すのみである。また、工事については、完成に向けて進めている。

○その他 特になし

2. 一定期間を要した背景

○5年間未着工又は10年間継続等となった原因

用地取得において境界未測定により用地買収に着手できないことに加えて、鉄道交差点の委託工事に時間を要した。また、鉄道交差点付近の地先住民との高低差折衝や鉄道との近接施工協議などに時間を要している。

○地元の理解・協力の状況

事業に関する理解は概ね得られている。

事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)

1. 社会経済情勢の変化 (有・~~無~~)

「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。

現況自動車交通量 (道路交通センサスによる平日12時間交通量)

平成17年度：25,700台 (新宿区高田馬場1-1)

平成22年度：24,774台 (新宿区高田馬場1-1)

○本路線に近接する路線の交通量は、平成17年度からほとんど変化していない。交通渋滞の緩和に資する道路ネットワークの構築を進めるためにも、本路線の整備が必要である。

2. 関連計画の変更 (有・~~無~~)

「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。

・『東京都長期ビジョン』(平成26年12月策定)における政策指針として、「陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成」が示され、補助第74号線等の地域幹線道路等の整備を推進している。

道路・街路事業再評価チェックリスト (2/3) 番号： 街-2

事業の名称	東京都市計画道路補助第74号線		
事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)			
3. 周辺施設の整備状況の変化 (有)・無)	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
<p>本路線に接する新宿区百人町三・四丁目地区において都営戸山団地が整備された。また、新宿区大久保三丁目において、住友不動産が大規模再開発 (26階建てのマンション1棟と37階建てのオフィス・賃貸住宅・多目的ホールの複合ビル1棟、2階建ての店舗・保育所1棟) を行なった。</p> <p>地下鉄13号線整備に伴い、本路線と環状第5の1号線交差点直下に地下鉄の新駅 (西早稲田駅) が平成20年6月に開設された。</p>			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化 (有)・無)	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
<p>百人町三・四丁目地区の都営戸山団地は、平成20年度に完了した。また、大久保三丁目の大規模再開発は、平成22年度に工事着手し、平成27年度末に完了した。</p> <p>本路線に交差する補助第72号線 (補74~補71の間) は、平成23年度に開通した。</p>			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
<p>路線延長 約14.7km</p> <p>事業中区間延長：約1.6km、未着手区間：約6.5km</p>			
事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)			
1. 定性的効果			
(該当番号を○で囲む)			
<p>① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他 ()</p> <p>(主な内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難経路や延焼遮断帯として地域の防災性向上、歩道設置による安全で快適な歩行者空間の確保が図られる。 			
2. 定量的効果			
B/C = 1.58 (前回再評価時 B/C = 1.65)			
○便益 (B) の算定 (項目と金額) 確認中		○費用 (C) の算定 (項目と金額)	
時間便益	353.7億円	現在価値化総費用額 (平成28年度基準)	
走行便益	32.0億円	事業費	
事故損失益	8.1億円	維持管理費	
現在価値化総便益額	393.7億円	総額	
		248.6億円	
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)	A	用地は、約99%が取得済みであり、着実に工事を進めている。
			A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。
	事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)	A	周辺では、住宅市街地整備総合支援事業による住宅整備や大規模再開発が完了した。また、付近では、地下鉄が新たに整備された。これらにより、交通量の増加が見込まれており、事業の必要性は、高まっている。
		A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。	

道路・街路事業再評価チェックリスト（3/3）

番号： 街-2

事業の名称		東京都市計画道路補助第74号線	
評価理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	並行する早稲田通りおよび大久保通りの慢性的な交通渋滞の緩和、広域避難場所への避難道路や延焼遮断帯としての防災機能の強化、歩道の拡幅と電線類の地中化による安全で快適な歩行者空間の確保など多面的に事業の効果を発揮できる。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	整備について地元住民の了解を得られていることから、順調に事業を進めることが可能である。	
		A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・ 無 ）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 鉄道直下のボックスカルバート工事や鉄道交差部より東側区間のトンネルは既に完成していることから、新工法を採用する余地はない。</p> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 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。</p>		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
	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なっている。		
評価の視点			
(事業の必要性等に関する視点) (Ⅰ)			
継続すべきか否か（継続） 交通渋滞の緩和、地域の防災性向上、安全で快適な歩行者空間の確保など、十分な整備効果が発揮できることから事業を継続すべきである。			
(事業の進捗の見込みの視点) (Ⅱ)			
継続すべきか否か（継続） すでに約99%もの用地を取得しており、今後、工事の着実な進捗が見込まれることから、継続すべきである。			
(コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点) (Ⅲ)			
見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト縮減は図るが、代替案は、作成しない。			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
本評価対象区間は、車の交通量が多いにもかかわらず、現道が狭いため、周辺道路の交通渋滞の一因になっているとともに、歩行者にとっても危険な状態である。また、百人町三・四丁目地区の住宅整備も完了し、大規模再開発も進められていることから、本路線の利用者が更に多くなることが見込まれる。 これらのことから、本路線の事業効果は非常に高く、事業者の対応方針としては、「継続」とする。			
対応方針（案）	継続・中止		

前回再々々評価と今回再々々々評価の比較

番号 街-2

事業の名称	東京都計画道路補助第74号線			前回再々々評価時	今回再々々々評価	前回と今回の比較
事業概要の比較	前回再々々評価時	今回再々々々評価	前回と今回の比較	事業の進捗の見込みの視点(Ⅱ)	平成27年度 事業完了予定	平成32年度 事業完了予定
全体事業費(百万円) 内、用地費 内、工事費	17,040 用 6,730 工 10,310	17,322 用 6,678 工 10,644	工事費の精査により、増額となっている。			
執行済額(執行率,%) 内、用地分(執行率,%) 内、工事分(執行率,%) *済額は百万円単位	12,865 (75%) 用 6,600 (98%) 工 6,265 (61%)	13,312 (77%) 用 6,601 (98%) 工 6,711 (63%)	用地は約99%を取得した。工事についても順調に進捗している。			
用地取得予定面積,㎡ 既取得面積,㎡ 用地取得率,%	6,047 5,983 99%	6,047 5,983 99%	用地は約99%を取得した。	コスト削減や代替案立案等の可能性の視点(Ⅲ)	建設発生土の再利用等、コスト削減に努めている。すでに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。	建設発生土の再利用等、コスト削減に努めている。すでに工事から、事業手法、施設規模等を見直す可能性はない。
事業期間	平成5年～ 平成27年	平成5年～ 平成33年	事業認可の延伸による。			
事業規模等	延長 650m	延長 650m	変化なし。	総合評価	市街地整備総合支援事業の完成に加え、大規模再開発も進められており、本事業の必要性は、より高まっていることから事業の継続が必要。	市街地整備総合支援事業や大規模再開発も完成しており、本事業の必要性は、より高まっていることから事業の継続が必要。 〔継続〕 ・中止
(その他)						
事業の必要性等に関する視点(Ⅰ)	今回再々々評価	今回再々々々評価	前回と今回の比較			
・事業の順調さ ・事業を取り巻く状況の変化 ・事業の効果	①用地は99%取得済、工事は61%執行済。 ②地下鉄13号線の開通、環5の1や住宅の整備、大規模再開発により、重要性が高まっている。 ③交通渋滞の緩和、広域避難場所への避難経路や延焼遮断帯など防災機能の強化、歩行者の安全性向上など。	①用地は99%取得済、工事は63%執行済。 ②地下鉄13号線の開通、補72の開通や、大規模再開発も完成しており、重要性が高まっている。 ③交通渋滞の緩和、広域避難場所への避難経路や延焼遮断帯など防災機能の強化、歩行者の安全性向上など。	路線の必要性は、より高まっている。	評価主体のコメント	用地は、約99%取得済であり、工事も着実に進捗している。鉄道立体交差点については、平成27年度にJR東日本および西武鉄道の直下のトンネル工事が完了した。現在は、暫定2車線および仮歩道で供用しており、1日も早い完成が求められている。また、鉄道交差点前後の構造物築造工事および街路築造工事も進めており、平成32年度末には完成の予定であることから事業を継続する必要がある。	
					前回付議時の委員会の指摘事項等	特になし。
定量的効果(B/C)	1.65	1.58		前回再々々評価年度	平成23年度 付議委員会	平成23年度 第1回事業評価委員会

道路・街路事業再評価チェックリスト（1/3）

番号：街-3

事業の名称	東京都市計画道路 放射第9号線	実施主体	東京都	評価該当要件	5年間継続 (再々々評価)
事業所管部署	道路建設部 街路課				
都市計画決定 (当初)	昭和21年 3月	事業認可年度 (当初)	平成10年度		
都市計画変更 (最新)	年 月	事業認可年度 (最新)	平成25年度		
事業箇所	豊島区巣鴨三丁目～豊島区巣鴨五丁目	評価対象区間延長	465m		
事業期間	平成11年 3月 ～ 平成32年 3月				
事業目的	<p>本路線は、千代田区大手町一丁目から板橋区舟渡三丁目に至る、計画延長L=14.9kmの放射線道路であり、放射方向の周辺都市から都心部へ集中する交通需要に対し、環状線とのネットワークにより交通渋滞を解消する骨格となる路線である。また、本路線は、中仙道(国道17号)と呼ばれており、緊急輸送道路に位置づけられている幹線道路である。</p> <p>当該区間については、道路幅員を23mから40mに拡幅するが、JR山手線巣鴨駅や高岩寺(とげぬき地蔵)、巣鴨地蔵通商店街と近接しており、歩行者が多いため、歩行者や自転車の空間を確保し、渋滞解消と合わせ通行者の安全性・利便性の向上を図る。</p>				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	6,875 百万円	1,426 百万円	8,301 百万円		
執行済額 (執行率) 平成27年度末	5,712 百万円 (83.0%)	264 百万円 (18.5%)	5,976 百万円 (71.9%)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成27年度末	4,962 m ²	4,264 m ²	86%		

事業の必要性等に関する視点 (1)

事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)	
1. 事業の進捗状況	<p>○進捗率 用地は約86%取得済みである。工事については約18.5%進んでいる。</p> <p>○残事業 用地未取得箇所は約14%である。残る未取得用地の早期更地化を目指し、折衝を進めている。残る未取得用地については、平成29年度更地化を目指して折衝を進めている。工事は、排水管及び電線共同溝設置工事を施工中であり、引き続き街築工事を進めていく</p> <p>○その他 特になし。</p>
2. 一定期間を要した背景	<p>○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 平成11年度から用地買収に入ったが、寺院の一部施設の移転先選定が難航し、用地折衝に時間を要している。更に、豊島区区議会で、地元住民から交差点に関する請願が提出されて採択を受け、調整に時間を要している。</p> <p>○地元の理解・協力の状況 当地域では、地元住民等が中心となり構成された「巣鴨地区まちづくり協議会」が発足されている。本事業の整備形態等についても、協議会を通じて地元意見を収集し、整備計画の参考にしている。</p>
事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)	
1. 社会経済情勢の変化 (有・無)	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。
現況自転車交通量 (道路交通センサスによる平日12時間交通量)	
平成11年度：27,281台 (豊島区巣鴨3-36)	○本路線の交通量は年度によって増減しているが、交通渋滞の緩和に資する道路ネットワークの構築を進めるためにも、本路線の整備が必要である。
平成17年度：32,200台 (豊島区巣鴨3-36)	
平成22年度：25,973台 (豊島区巣鴨1-21)	
2. 関連計画の変更 (有・無)	「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。
『東京都長期ビジョン』(平成26年12月策定)における政策指針として、「陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成」が示され、放射第9号線(Ⅲ期)等の骨格幹線道路の整備が、平成36年度まで概ね完成することになっている。	

道路・街路事業再評価チェックリスト（2／3）

番号：街-3

事業の名称	東京都市計画道路放射第9号線
-------	----------------

事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）

3. 周辺施設の整備状況の変化（有・無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。
・民間企業によるマンション建築等、放射第9号線の整備に合わせて沿道開発されている。	
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（有・無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。
・巣鴨地蔵通りにおいて、巣鴨地蔵通り四丁目地区地区計画が策定され、地区特有の歴史や文化を活かした魅力ある商業環境と住環境が調和した市街地形成を目的に、整備計画が策定されている。 ・巣鴨地蔵通りにおいて「巣鴨地区無電柱化プロジェクト推進協議会」が設立され、無電柱化が推進されている。 ・染井霊園周辺地区では、区の再開発促進地区に指定され、建築物の不燃化促進等、避難場所の防災性向上や、都市型住宅の供給、公共施設の整備など災害に強くうるおいのあるまちづくり計画が策定されている。	
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況	
路線延長 約19.9km	
事業中区間延長：約9.5km	

事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）

1. 定性的効果	
(該当番号を○で囲む)	
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他（ ）	
(主な内容)	
・本路線は、区部の骨格となる重要な路線である。 ・自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難経路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、歩道の拡幅、自転車走行空間の整備及び電線類の地中化による安全で快適な歩行者空間の確保が図られる。	
2. 定量的効果	
B/C= 2.42 (前回再評価時 B/C= 2.51)	
○便益 (B) の算定 (項目と金額) 確認中	○費用 (C) の算定 (項目と金額)
時間便益 242.7億円	現在価値化総費用額 (平成28年度基準)
走行便益 27.0億円	事業費 107.8億円
事故損失益 0.6億円	維持管理費 3.7億円
現在価値化総便益額 270.3億円	総額 111.5億円

評価の項目	評価	当該評価を付した理由
事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)	A	用地は、約86%が取得済みであり、取得済み箇所から順次遺跡調査を行い、排水管及び電線共同溝工事等に着手している。 出来る箇所から工事を進めていくとともに、寺院の未買収地については、鋭意折衝を進めており、早期取得を目指し調整を図っている。
		A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。
		B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。
事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)	A	東京大気汚染訴訟の和解条項に基づき発足されている「東京地域の道路交通環境改善に関する連絡会」において、原告から「植樹帯や自転車歩行車道の整備推進」の要望があがっている。本事業では植樹帯や自転車走行空間の整備を実施していくことから、事業の必要性はより高まっている。
		A：事業の必要性が高まった。
		B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。

事業の名称		東京都市計画道路放射第9号線	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	本区間の完成により、巢鴨駅付近から明治通りまでが幅員40mで結ばれ、骨格幹線道路としての機能が確保されるほか、交通の円滑化や生活道路への通過交通の流入抑止等の効果が発揮される。また、歩道幅や自転車走行空間の整備により安全で快適な歩行空間が形成されるとともに、避難道路としても機能する為、地域の防災性の向上が期待される。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	すでに約86%の用地を取得しており、周辺住民の当該事業に関する理解も概ね得られている。工事についても、用地の進捗を見据えながら、順次発掘調査を行い、施工可能な箇所から工事を進めていくことにより、事業の早期発現に向けて進めていく。	
		A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 一般的な街路築造工事であるため、施工にあたっては新工法を採用する余地は極めて少ない。</p> <p>○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、今後、事業用地や施設規模等を見直す余地は極めて少ない。</p>		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
	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る。		
評価の視点			
（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ）			
継続すべきか否か（継続） 交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域防災性向上、自転車走行空間の整備など、十分な整備効果が発揮できることから、事業を継続するべきである。			
（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ）			
継続すべきか否か（継続） すでに約86%もの用地を取得しており、今後、工事の進捗が見込まれることから、継続させるべきである。			
（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ）			
見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト削減は図るが、代替案は作成しない。			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
本路線は、区部の骨格となる重要な幹線道路であり、本区間の整備により、交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性の向上、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保、地域の安全性の向上などの整備効果がある。 中止の場合、想定される整備効果が発現出来ないことだけではなく、これまでの投資に見合った効果も得られなくなる。以上のことから、事業者としての本事業は「継続」とする。			
対応方針（案）		<input checked="" type="checkbox"/> 継続 ・ <input type="checkbox"/> 中止	

前回再々評価と今回再々々評価の比較

番号 街 - 3

事業の名称 東京都市計画道路放射第9号線				前回再々評価時	今回再々々評価	前回と今回の比較	
事業概要の比較	前回再々評価時	今回再々々評価	前回と今回の比較	事業の進捗の見込みの視点(Ⅱ)	平成25年度 事業完了予定	平成31年度 事業完了予定	寺院の一部施設の移転先選定が難航し、用地折衝に時間を要しているとともに、工事に先立ち行われる遺跡発掘調査に時間を要し、事業期間を延伸した。
全体事業費(百万円) 内、用地費 内、工事費	7,776 6,875 901	8,301 6,875 1,426	工事費は、遺跡調査費等の追加により増額となった。				
執行済額(執行率,%) 内、用地分(執行率,%) 内、工事分(執行率,%) *済額は百万円単位	5,872(76%) 5,712(83%) 160(18%)	5,976(71%) 5,712(83%) 264(18%)	用地は約86%取得し、工事も順調に進捗している。				
用地取得予定面積,㎡ 既取得面積,㎡ 用地取得率,%	4,962㎡ 4,264㎡ 86%	4,962㎡ 4,264㎡ 86%	用地は約86%を取得した。	コスト削減や代替案立案等の可能性の視点(Ⅲ)	施工にあたっては、すでにコスト削減に向けた行動計画に基づき行われており、代替案等の検討可能性はない。	施工にあたっては、すでにコスト削減に向けた行動計画に基づき行われており、代替案等の検討可能性はない。	変化なし
事業期間	平成10年～ 平成25年	平成10年～ 平成31年	事業承認期間の延伸による。	総合評価	慢性的な交通渋滞の解消や自転車走行空間の整備、緊急輸送道路の確保などによる地域の安全性、防災性の向上が期待できるとともに、隣接区間を含め連続的な整備による相乗的な効果が発揮されるため、事業の必要性が認められる。	慢性的な交通渋滞の解消や自転車走行空間の整備、緊急輸送道路の確保などによる地域の安全性、防災性の向上が期待できるとともに、隣接区間を含め連続的な整備による相乗的な効果が発揮されるため、事業の必要性が認められる。 (継続・中止)	隣接区間の整備も進んでおり、本区間の整備による交通渋滞の解消や、地域の安全性、防災性の向上に対する相乗的な効果が期待できることから、事業継続の必要性が益々高まっている。
事業規模等	465m	465m	変化なし				
(その他)							
事業の必要性等に関する視点(Ⅰ)	前回再々評価時	今回再々々評価	前回と今回の比較	評価主体のコメント	用地取得は約86%と順調に進み、工事についても、遺跡発掘調査後、順次排水管設置工事等を進めているなど、早期完成に向け鋭意進めている状況である。一部用地取得等の課題はあるものの、隣接区間の事業もほぼ完成に近づき、本区間の事業の必要性、地元の期待、事業に併せた沿道開発の進捗状況等を考慮すると、事業の必要性は十分認められることから、事業を継続すべきと考える。		
1 事業の進捗状況 2 事業を取り巻く状況の変化	① 用地は79%取得。工事は、埋蔵文化財の試掘調査を実施中。 ② 本整備に合わせ、様々な構想が計画されている	1 用地は86%取得。工事は、用地取得済み箇所が発掘調査を行い、排水管設置工事を進めている。 2 沿道の民間開発や地区計画の策定等、沿道開発等がより具体化されてきている。	本事業の必要性は、より高まっている。	前回付議時の委員会の指摘事項等			
定量的効果(B/C)	2.51	2.42		前回再々評価年度	平成23年度	付議委員会	平成23年度 第1回事業評価委員会

事業の名称	東京都市計画道路 幹線街路環状第3号線（薬王寺）	実施主体	東京都	評価該当要件	5年間継続 （再々評価）
事業所管部所	道路建設部 街路課				
都市計画決定（当初）	昭和21年 3月	事業認可年度（当初）	平成14年度		
都市計画変更（最新）	年 月	事業認可年度（最新）	平成25年度		
事業箇所	新宿区市谷薬王寺町～同区市谷柳町		評価対象区間延長 400m		
事業期間	平成15年 1月～平成33年 3月				
事業目的	<p>環状第3号線は、中央区勝どき二丁目の放射第34号線（晴海通り）を起点とし、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区を経由し、江東区辰巳二丁目に至る延長約2.7kmの都市計画道路である。</p> <p>本事業は、新宿区市谷薬王寺町から、新宿区市谷柳町の放射第25号線までの延長400mの区間について、現道11mから都市計画道路幅員27mへ拡幅するものである。</p> <p>本区間の整備により、自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、歩道の拡幅、自転車走行空間の整備及び電線類の地中化による安全で快適な歩行者空間の確保などが図られる。</p>				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	13,251百万円	1,695百万円	14,946百万円		
執行済額 （執行率） 平成27年度末	13,216百万円 （99%）	1,139百万円 （67%）	14,358百万円 （96%）		
用地取得率	取得予定面積（A）	既取得面積（B）	用地取得率（B/A）		
平成23年3月現在	6,970㎡	6,908㎡	99%		
事業の必要性等に関する視点（I）					
事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）					
1. 事業の進捗状況					
○進捗率 用地は約99%が取得済みである。工事についても平成22年度から着手しており、平成27年度末での工事進捗率は67%である。					
○残事業 用地未取得箇所は約1%である。残る未取得用地の早期更地化を目指し、折衝を進めている。工事についても完成に向けて進めている。					
○その他 特になし					
2. 一定期間を要した背景					
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 用地取得においては、権利者多数の区分所有マンションが多いことから権利者との交渉に時間を要した。また、全域での埋蔵文化財調査に時間を要した。加えて、接道する区道との高低差が大きく対応方針の検討と高低差補償の折衝に時間を要した。現道部の工事は、輻輳する埋設管の支障移設に時間を要している。					
○地元の理解・協力の状況 事業に関する理解と協力は概ね得られている。					
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）					
1. 社会経済情勢の変化（有・無）			「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
現況自動車交通量（道路交通センサスによる平日12時間交通量）					
平成17年度：10,016台（新宿区原町3丁目4）					
平成22年度：9,496台（新宿区原町3丁目4）					
○本路線に近接する路線の交通量は、平成17年度からほとんど変化していない。交通渋滞の緩和に資する道路ネットワークの構築を進めるためにも、本路線の整備が必要である。					
2. 関連計画の変更（有・無）			「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。		
『東京都長期ビジョン』（平成26年12月策定）における政策指針として、「陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成」が示され、環状第3号線（薬王寺）等の骨格幹線道路の整備が、平成36年度まで概ね完成することになっている。					

道路・街路事業再評価チェックリスト（2／3）

番号： 街-4

事業の名称	東京都市計画道路幹線街路環状第3号線（薬王寺町）		
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（ <input checked="" type="radio"/> ・無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
沿道では、マンション等の建築が行われている。			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（ <input checked="" type="radio"/> ・無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
下水道幹線の新設工事施工中。都営地下鉄大江戸線「牛込柳町駅」出入口の新設工事施工中であり、平成28年度未完了予定。			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
路線延長 約26.7km ・ 事業中区間延長：約1.4km、未着手区間：約9.4km			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む）			
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他（ ）			
（主な内容）			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 本路線は、区部の骨格となる重要な幹線道路である ・ 自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難経路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、歩道の拡幅、自転車走行空間の整備及び電線類の地中化による安全で快適な歩行者空間の確保が図られる 			
2. 定量的効果			
B/C=1.65		(当初B/C=1.74)	
○便益 (B) の算定 (項目と金額) 確認中		○費用 (C) の算定 (項目と金額)	
時間便益	282.5億円	現在価値化総費用額 (平成28年度基準)	
走行便益	12.6億円	事業費	186.8億円
事故損失益	15.8億円	維持管理費	2.0億円
現在価値化総便益額	310.8億円	総額	188.9億円
評価の項目	評価	当該評価を付した理由	
事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)	A	用地は、約99%が取得済みであり、着実に工事を進めている。	
		A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。	
事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)	A	「長期ビジョン」や「立候補ファイル」においても重要な路線に位置付けられ、事業の必要性が高まっている。	
		A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。	

事業の名称		東京都市計画道路幹線街路環状第3号線（薬王寺町）	
評価理由	事業の効果 （事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）	A	骨格幹線道路である本路線の整備は、自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、歩道拡幅や自転車走行空間の整備により安全で快適な歩行空間が形成されるとともに、避難路としても機能するため、地域の防災性の向上が期待される。
			A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。
事業の進捗の見込みの視点（II）			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	整備について地元住民の了解を得られていることから、順調に事業を進めることが可能である。	
		A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（III）			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・ <input checked="" type="radio"/>)		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 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を採用する余地は極めて少ない。</p> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 用地は既に約99%を取得しており、工事についても一般的な街路築造工事であるため、今後、事業手法や施設規模等を見直す余地は極めて少ない。</p>		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
	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る。		
評価の視点			
（事業の必要性等に関する視点）（I）			
継続すべきか否か（継続） 交通渋滞の緩和、地域の防災性向上、安全で快適な歩行者空間の確保など、十分な整備効果が発揮できることから、事業を継続すべきである			
（事業の進捗の見込みの視点）（II）			
継続すべきか否か（継続） すでに約99%の用地を取得しており、今後、工事の着実な進捗が見込まれることから、事業を継続すべきである			
（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（III）			
見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト縮減は図るが、代替案は作成しない。			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
本路線は、区部の骨格となる重要な幹線道路であり、本区間の整備により、交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性の向上、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保などの整備効果がある。 中止の場合には、上記の整備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効果も得られなくなる。 以上のことから、事業者として本事業は「継続」とする。			
対応方針（案）	<input checked="" type="checkbox"/> 継続 ・ 中止		

前回再評価と今回再々評価の比較

番号 街-4

事業の名称	東京都市計画道路環状第3号線（薬王寺）				前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較
事業概要の比較	前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較	事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）	平成26年度 事業完了予定	平成33年度 事業完了予定	全域での埋蔵文化財調査や接道する区道との高低差が大きく対応方針の検討と高低差補償の折衝に時間を要した。加えて、現道部の工事は、輻輳する埋設管の支障移設に伴う埋設企業者との競合工事について、工程調整を行なった結果、事業期間を延伸した。
全体事業費（百万円） 内、用地費 内、工事費	14,727 用 13,255 工 1,472	14,946 用 13,251 工 1,695	工事費の精査により増加している。				
執行済額（執行率、%） 内、用地分（執行率、%） 内、工事分（執行率、%） *済額は百万円単位	12,568 (85%) 用 12,230 (92%) 工 338 (23%)	14,358 (96%) 用 13,216 (99%) 工 1,139 (67%)	用地・工事についても順調に進捗している。				
用地取得予定面積, m ² 既取得面積, m ² 用地取得率, %	6,970 6,383 92%	6,970 6,908 99%	用地は約99%を取得した。	コスト削減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）	建設発生土の再利用や再生材の使用等、コスト削減に努めている。すでに工事も進捗していることから、代替案の可能性はない。	一般的な街路築造工事であるため、施工にあたっては新工法を採用する余地は極めて少ない。	日々の事業執行において、コスト削減に努めている。新工法の採用や、施設規模等を見直す代替案立案等の可能性はない。
事業期間	平成14年～ 平成22年	平成14年～ 平成33年	事業認可の延伸による。				
事業規模等	延長 400m	延長 400m	変化なし。	総合評価	区部の骨格となる重要な幹線道路であり、交通渋滞の緩和や地域の防災性向上に大きく寄与するものであり、事業中止にした場合に、期待通りの事業効果が発現できない。	区部の骨格となる重要な幹線道路であり、交通渋滞の緩和や地域の防災性向上に大きく寄与するものであり、事業中止にした場合に、期待通りの事業効果が発現できない。 継続 ・中止)	本路線の必要性は、より高まっているとともに、交通渋滞の緩和、防災機能の確保、歩行者の安全性の向上など事業効果が高いことから、事業の継続が必要である。
(その他)							
事業の必要性等に関する視点（Ⅰ）	前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較				
<ul style="list-style-type: none"> ・事業の順調さ ・事業を取り巻く状況の変化 ・事業の効果 	①用地は92%取得済、工事は23%執行済。 ②下水道管線の新設や、都営地下鉄大江戸線「牛込柳町駅」出入口新設が計画され、重要性が高まっている。 ③交通渋滞の緩和、災害時の避難路や延焼遮断帯など防災性向上、歩行者の安全性の向上など。	①用地は99%取得済、工事は67%執行済。 ②都営地下鉄大江戸線「牛込柳町駅」出入口が新設工事施工中であり、平成28年度末開通予定となっている等、重要性が高まっている。 ③交通渋滞の緩和、災害時の避難路や延焼遮断帯など防災性向上、歩行者の安全性の向上など。	路線の必要性は、より高まっている。	評価主体のコメント	用地取得は約99%と順調に進み、工事についても、遺跡発掘調査後、順次排水管設置工事等を進めているなど、早期完成に向け鋭意進めている状況である。また、接道する区道との高低差の対応方針が完了し、一部工事に着工しており、本区間の事業の必要性、地元の期待、事業に併せた沿道開発の進捗状況等を考慮すると、事業の必要性は十分認められることから、事業を継続すべきと考える。	前回付議時の委員会の指摘事項等	特になし。
	定量的効果（B/C）	1.74	1.65		前回再評価年度			平成23年度 付議委員会	平成23年度 第1回事業評価委員会

道路・街路事業再評価チェックリスト（1/3）

番号：街－5

事業の名称	東京都市計画道路 補助第26号線（目黒中央町）	実施主体	東京都	評価該当要件	10年間継続
事業所管部署	道路建設部 街路課				
都市計画決定（当初）	昭和21年 3月	事業認可年度（当初）	平成19年度		
都市計画変更（最新）	年 月	事業認可年度（最新）	平成25年度		
事業箇所	目黒区中央町一丁目～同区鷹番二丁目		評価対象区間延長 760 m		
事業期間	平成19年9月～平成34年3月				
事業目的	補助第26号線は、品川区東大井一丁目を起点とし、目黒、世田谷、渋谷、豊島の各区を經由し、板橋区氷川町を終点とする延長約2.2km、標準幅員20mの道路である。 本事業はこのうち、目黒区中央町一丁目から鷹番二丁目までの延長760mの区間について、道路整備を行うものであり、骨格幹線道路として交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、生活道路からの通過交通の排除等を目的に整備を進めている。				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	15,516百万円	1,260百万円	16,776百万円		
執行済額 （執行率） 平成27年度末	12,642百万円 （81%）	45百万円 （3%）	12,688百万円 （75%）		
用地取得率	取得予定面積（A）	既取得面積（B）	用地取得率（B/A）		
平成27年度末	14130㎡	11124㎡	79%		

事業の必要性等に関する視点（1）

事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）

1. 事業の進捗状況

- 進捗率 用地は約79%が取得済みである。工事については3%進んでいる。
- 残事業 用地未取得箇所は約21%である。残る未取得用地の早期更地化を目指し、折衝を進めている。また、工事についても、平成27年度より搬入路工事を実施しており、完成に向けて進めている。
- その他 特になし

2. 一定期間を要した背景

- 5年間未着工又は10年間継続等となった原因
用地取得において大規模施設の駐車場の移転先選定が難航していること及び権利者多数の区分所有マンションが多いことから権利者との用地折衝に時間を要している。
これらのため10年間継続となっている。
- 地元の理解・協力の状況
事業に関する理解は概ね得られている。

事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）

1. 社会経済情勢の変化（無・~~有~~）

「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。

現況自転車交通量【並行する都道416号】（道路交通センサスによる平日12時間交通量）

平成17年度：12,578台（目黒区五本木3丁目26）

平成22年度：12,373台（目黒区鷹番3丁目24-16）

○本路線に並行する路線の交通量は、平成17年度からほとんど変化していない。交通渋滞の緩和に資する道路ネットワークの構築を進めるためにも、本路線の整備が必要である。

2. 関連計画の変更（~~有~~・無）

「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。

- ・『東京都長期ビジョン』（平成26年12月策定）における政策指針として、「陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成」が示され、補助第26号線（目黒中央町）等の骨格幹線道路の整備を推進している。
- ・『学芸大学駅周辺地区整備計画』（平成21年3月策定）における地区整備のプランの柱として、「将来の補助26号線の整備を契機とした街づくり」として位置づけられている。

道路・街路事業再評価チェックリスト（2／3）

番号：街－5

事業の名称		東京都市計画道路補助第26号線（目黒中央町）	
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・ <input checked="" type="radio"/> 無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
なし			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（有・ <input checked="" type="radio"/> 無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
なし			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
路線延長 約22.3km 事業中区間延長：約4.6km、未着手区間：約6.8km			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む）			
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他（ ）			
（主な内容）			
<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、区部の骨格となる重要な路線である。 ・自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難経路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、歩道の拡幅及び電線類の地中化による安全で快適な歩行者空間の確保が図られる。 			
2. 定量的効果			
B/C= 2.29			
○便益（B）の算定（項目と金額）確認中		○費用（C）の算定（項目と金額）	
時間便益	301.8億円	現在価値化総費用額（平成28年度基準）	
走行便益	29.7億円	事業費	147.8億円
事故損失益	12.6億円	維持管理費	2.2億円
現在価値化総便益額	344.1億円	総額	150.0億円
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	A	用地は、約79%が取得済みであり、未取得用地の早期更地化を目指し、折衝を進めていく。
			A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。
	事業を取り巻く状況の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	『東京都長期ビジョン』（平成26年12月策定）においても重要な路線に位置付けられ、事業の必要性が高まっている。
		A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。	

事業の名称		東京都市計画道路補助第26号線（目黒中央町）	
評価と理由	事業の効果 （事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）	A	骨格幹線道路である本事業の整備により、自転車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、歩道の拡幅と電線類の地中化による安全で快適な歩行者空間の確保など、十分な効果が発揮できる。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	すでに約79%の用地を取得しており、周辺住民の当該事業に関する理解も概ね得られている。 。工事についても、用地の進捗を見据えながら、施工可能の箇所から工事を進めていくことにより、事業効果の早期発現に向けて進めていく。	
		A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・ 無 ）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 一般的な街路築造工事であるため、施工にあたっては新工法を採用する余地は極めて少ない。</p> <p>○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、今後、事業手法や施設規模等を見直す余地は極めて少ない。</p>		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
	施行にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行っている。		
評価の視点			
（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ）			
継続すべきか否か（継続） 交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、生活道路からの通過交通の排除など、十分な整備効果が発揮できることから、事業を継続するべきである。			
（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ）			
継続すべきか否か（継続） すでに約79%の用地を取得しており、今後、工事の着実な進捗が見込まれることから、継続するべきである。			
（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ）			
見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト削減は図るが、代替案は作成しない。			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
本路線は、都市の骨格となる重要な幹線道路であり、本区間の整備により交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、生活道路からの通過交通の排除などの整備効果がある。中止の場合は、上記の整備効果を発現出来ないことだけではなく、これまでの投資に見合った効果も得られなくなる。以上のことから、事業者としての本事業は「継続」とする。			
対応方針（案）	継続・中止		

道路・街路事業再評価チェックリスト（1/3）

番号：街－6

事業の名称	東京都市計画道路 環状第2号線及び放射第31号線	実施主体	東京都	評価該当要件	10年間継続 (再評価)
事業所管部署	道路建設部 街路課				
都市計画決定 (当初)	昭和21年 3月	事業認可年度 (当初)	平成19年度		
都市計画変更 (最新)	平成5年 7月	事業認可年度 (最新)	平成27年度		
事業箇所	中央区晴海五丁目から港区東新橋一丁目	評価対象区間延長 1,810m			
事業期間	平成19年12月 ~ 平成33年 3月				
事業目的	<p>環状第2号線は、江東区有明を起点とし、中央区、港区などを経て千代田区神田佐久間町を終点とする全長約1.4kmの都市計画道路である。</p> <p>環状第2号線については、外堀通り区間など約9kmが完成しており、平成26年3月には新橋から虎ノ門までの約1.4kmが開通した。本事業は、環状第2号線のうち唯一の未開通区間となっている豊洲から新橋までの約3.4kmの区間について、道路を新設するものである。</p> <p>本区間の整備により臨海部と都心部を結ぶ交通・物流ネットワークの強化、並行する晴通りの渋滞緩和などの地域交通の円滑化、臨海地区の避難ルート多重化による防災性の向上などが図られる。</p>				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	80,000 百万円	38,407 百万円	118,407 百万円		
執行済額 (執行率) 平成27年度末	55,221 百万円 (69 %)	29,482 百万円 (76 %)	84,703 百万円 (72 %)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成27年度末	26,700 m ²	9,337m ²	35%		

事業の必要性等に関する視点 (1)

事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)	
1. 事業の進捗状況	<p>○進捗率 用地は約35%が取得済みである。工事についても、未開通となっている新橋・豊洲間の全区間で工事を行っており、平成27年度末の工事進捗率は76%である。</p> <p>○残事業 残る用地については、築地市場移転後の所管替え手続き (約17,000m²) のみであり、工事についても築地市場内のトンネル工事を契約するなど、完成に向けてスケジュール通り進めている。</p> <p>○その他 特になし</p>
2. 一定期間を要した背景	<p>○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 用地取得において、事業反対であった区分所有マンションの取得に時間を要した。また本事業区間には、3つの橋梁やトンネル等の大規模構造物があり施工に時間を要している。</p> <p>○地元の理解・協力の状況 事業に関する理解と協力は得られている。</p>
事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)	
1. 社会経済情勢の変化 (有・無)	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。
<p>現況自動車交通量【並行する晴海通り】 (道路交通センサスによる平日12時間交通量)</p> <p>平成17年度：27,799台 ○本路線に並行する路線の交通量は、平成17年度から多少減少しているが</p> <p>平成22年度：20,569台 築地市場から豊洲市場への移転や臨海部の再開発が進んでいることから</p> <p>本路線の整備が必要である。</p>	
2. 関連計画の変更 (有・無)	「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。
『東京都長期ビジョン』 (平成26年12月策定) における政策指針として、「陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成」が示され、オリンピック・パラリンピック関連道路の整備として環状第2号線の2020年開通が目標とされた。	

事業の名称		東京都計画道路 環状第2号線及び放射第31号線	
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
<p>本事業区間にある築地市場の豊洲市場への移転が平成28年11月に決まり、都心部と新市場を結ぶ新たな交通需要の発生が見込まれる。</p> <p>また勝どき地区・晴海地区では、再開発事業・土地区画整理事業による開発や高層マンションの建設が進み、臨海部の開発が著しい。</p>			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（有・無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
<p>築地市場から豊洲市場への移転が平成28年11月に決定した。また勝どき地区では、再開発事業による高層マンションの建設が進んでおり、晴海地区では、オリンピック・パラリンピック選手村の建設にも着手し、臨海部の関連する他事業の進捗が著しい。さらに、このような臨海部の開発に伴う、新たな交通需要に対応するためにも新たな公共交通として環状第2号線へBRTを導入することが決定した。</p>			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
<p>路線延長 約14km</p> <p>事業中区間延長 3.4km 未着手区間なし</p>			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
<p>（該当番号を○で囲む）</p> <p>① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他（ ）</p> <p>（主な内容）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・臨海部と都心部を結ぶ新たな交通・物流ネットワークが形成されることにより、並行する晴海通りの混雑緩和など地域交通の円滑化が図られる。 ・環状第2号線の沿線では豊洲市場の開業、再開発・土地区画整理事業等が進み臨海部の開発が急速に進んでいる。 ・臨海部の新たな交通需要に対応するためにも、交通ネットワークの形成とともに、公共交通としてBRTを導入する計画となっている。 ・防災性の観点においても、災害時の避難ルート多重化が図られ臨海部の防災性の向上にも寄与する。 			
2. 定量的効果			
B/C= 1.1			
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）	
走行時間短縮便益	806.4億円	現在価値化総費用額（平成28年度基準）	
走行経費減少便益	93.1億円	事業費	899.4億円
交通事故減少便益	74.7億円	維持管理費	12.4億円
現在価値化総便益	974.2億円	総額	911.8億円
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）	A	残る用地は築地市場の所管替え手続きのみであり、工事についても事業中の全区間で工事着手し、着実に工事を進めている。
			A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）	事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	築地市場の豊洲市場への移転や、再開発、オリンピック・パラリンピック選手村等、臨海部の開発が急速に進んでおり、本事業の必要性はより高まっている。
			A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。

事業の名称		東京都市計画道路 環状第2号線及び放射第31号線	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	開発の著しい臨海部の新たな交通需要に応えるためにも、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多重化等、十分な事業の効果が期待できる。 A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。
	事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）		
評価	当該評価を付した理由	A 残る用地は築地市場の所管替え手続きのみである。工事についても、未開通となっている新橋・豊洲間の全区間で工事を行っており、年内に暫定開通を行い早期の事業効果発現を図るとともに、2020年早期の全線開通を目標としている。 A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。	
○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 築地市場内のトンネル築造工事においては、工期の遅延を防ぐため、技術提案型総合評価方式による発注を行った。 ○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、築地市場内トンネル工事以外の工事については、概ね完成しているため事業手法、施設規模等を見直す可能性はない。			
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
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る。			
評価の視点			
(事業の必要性等に関する視点) (Ⅰ) 継続すべきか否か（継続） 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、災害時の避難ルート多重化等、十分な事業の効果が発揮できることから、事業を継続すべきである。			
(事業の進捗の見込みの視点) (Ⅱ) 継続すべきか否か（継続） 残る用地は築地市場の所管替え手続きのみである。工事についても、未開通となっている新橋・豊洲間の全区間で工事を行っており、年内に暫定開通を行い早期の事業効果発現を図るとともに、2020年早期の全線開通を目標としている。			
(コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点) (Ⅲ) 見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト削減は図るが、代替案は作成しない。			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
本路線は、都市の骨格となる重要な幹線道路であり、本区間の整備により、現在も混雑の激しい晴海通りの渋滞緩和や開発が著しい臨海部の新たな交通需要に対応するためにも、重要な路線である。 中止の場合は、上記の整備効果を発現できないことだけでなく、これまでの投資に見合った効果も得られなくなる。以上のことから、事業者として本事業は「継続」とする。			
対応方針（案）	継続 ・ 中止		

平成28年度第1回事業評価委員会

【参考】 前回再評価時資料

道路・街路事業再評価チェックリスト（1/3）

番号： 街—1

事業の名称	東京都市計画道路 幹線街路放射第23号線（北沢）	実施主体	東京都	評価該当要件	5年間継続 (再々評価)
事業所管部所	道路建設部 街路課				
都市計画決定（当初）	昭和21年 3月	事業認可年度（当初）	平成 3年度		
都市計画変更（最新）	年 月	事業認可年度（最新）	平成22年度		
事業箇所	世田谷区北沢四丁目から同区北沢五丁目			評価対象区間延長	595 m
事業期間	平成 3年 6月～平成26年 3月				
事業目的	放射第23号線は、港区北青山三丁目を起点とし、渋谷区及び世田谷区を経て杉並区松庵二丁目に至る延長約1.2km、標準幅員2.5mの都市計画道路である。 本事業はこのうち、世田谷区北沢四丁目から五丁目までの延長595mの区間について道路拡幅整備を行うものであり、都市の骨格を形成する幹線道路として、交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、生活道路からの通過交通の排除等を目的に整備を進めている。				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	12,449 百万円	934 百万円	13,383 百万円		
執行済額 (執行率) 平成22年度末	12,216 百万円 (98 %)	791 百万円 (85 %)	13,007 百万円 (97 %)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成23年3月現在	9,425 m ²	9,201 m ²	98 %		

事業の必要性等に関する視点（I）

事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）

1. 事業の進捗状況

- 進捗率 用地は98%取得している。工事については85%進んでいる。
- 残事業 用地未取得箇所は、ほとんどが高低差処理を必要とする案件であるが、鋭意折衝を進めている。工事は、街築工事、電線共同溝工事、高低差処理に伴う擁壁設置工事などが残っている。
- その他 用地未取得箇所の高低差処理調整に時間を要している。

2. 一定期間を要した背景

- 5年間未着工又は10年間継続等となった原因
本事業区間は、用地取得及び工事を行う上で、高低差処理の調整が必須であり、その調整に時間を要しているため。
- 地元の理解・協力の状況
用地未取得箇所も鋭意折衝しており、本事業に関する理解は概ね得られている。

事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）

1. 社会経済情勢の変化（有・無）

「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。

当該路線の交通量は、平日・休日増加傾向にあり、都市の骨格幹線道路としての役割がより高まっている。

	平成6年度	平成9年度	平成11年度	平成17年度
12時間交通量（平日）	7,917	8,932	10,602	15,581
12時間交通量（休日）	6,431	8,249	9,265	12,132

※現況自動車交通量（道路交通センサス測定箇所：渋谷区上原1丁目2番）【単位：台】

2. 関連計画の変更（有・無）

「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。

『防災都市づくり推進計画』（平成16年3月策定、平成22年1月改定）【整備地域の指定（北沢地区）】：地域危険度が高く、かつ、特に老朽化した木造建築物が集積するなど、震災時に大きな被害が想定される地域として選定された。

道路・街路事業再評価チェックリスト（2/3）

番号： 街—1

事業の名称	東京都市計画道路 幹線街路 放射第23号線（北沢）		
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・ <input type="checkbox"/> 無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
なし			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（ <input checked="" type="checkbox"/> 有・無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
「東京都市計画道路補助第26号線（東北沢）」が平成18年度に事業化し、現在、用地取得を進めている。また、「小田急電鉄小田原線（世田谷区代田三丁目～渋谷区上原三丁目）」は平成15年度に連続立体化事業として事業化され、工事が進められている。当該路線は骨格幹線道路として、地区内の道路ネットワークを構築する上で重要な路線である。			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
港区北青山三丁目から渋谷区大山町までの約6.6kmは、ほぼ整備が完了している。また、当該区間を含めて補助26号から環状7号まで約1kmで事業を実施している。環状7号との交差点から杉並区和泉二丁目の約1.4kmは未整備であるが、区部における都市計画道路の第三次事業化計画優先整備路線であり、平成27年度までに優先的に整備する路線として位置づけられている。			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む）			
① 交通渋滞の解消、2 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、6 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、9 交通不便地域の解消、10 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、12 公共施設へのアクセス向上、13 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、16 消防活動困難地域の解消、17 その他（ ）			
（主な内容）			
・本路線は、都市の骨格を形成する幹線道路であり、交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、生活道路からの通過交通の排除等が図られる。			
2. 定量的効果			
B/C=1.63			
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）	
時間便益	277.46億円	現在価値化総便益額（平成23年度基準）	
走行便益	42.14億円	事業費	198.19億円
事故減少便益	7.91億円	維持管理費	3.02億円
現在価値化総便益額（平成23年度基準）	327.52億円	総額	201.21億円
評価の項目	評価	当該評価を付した理由	
事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	B	用地未取得箇所は、ほとんどが高低差処理を必要とする案件であるが、鋭意折衝を進めている。工事については、高低差処理の進捗を見据えながら、事業効果の早期発現を目指し進めていく。	
		A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。	
		B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。	
事業を取り巻く状況の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	現況交通量の増加に伴う交通渋滞の緩和や、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上など、本事業の整備の重要性はより高くなっている。	
		A：事業の必要性が高まった。	
		B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。	

道路・街路事業再評価チェックリスト（3／3） 番号： 街—1

事業の名称		東京都市計画道路 幹線街路 放射第23号線（北沢）	
評価と理由	事業の効果 （事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）	A	骨格幹線道路である本事業の整備により、交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、生活道路からの通過交通の排除等が図られ、十分な効果が発揮できる。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。	
		B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
事業の進捗の見込みの視点（II）			
	評価	当該評価を付した理由	
	B	用地未取得箇所は、ほとんどが高低差処理を必要とする案件であるが、鋭意折衝を進めている。工事については、高低差処理の進捗を見据えながら、事業効果の早期発現に向け進めていく。	
		A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（III）			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 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を採用する余地は極めて少ない。</p> <p>○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、今後、事業手法や施設規模等を見直す余地は極めて少ない。</p>		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取り組み			
	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る。		
評価の視点			
（事業の必要性等に関する視点）（I）			
継続すべきか否か（継続） 交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、生活道路からの通過交通の排除など、十分な整備効果が発揮できることから、事業を継続するべきである。			
（事業の進捗の見込みの視点）（II）			
継続すべきか否か（継続） 用地、工事ともに、高低差処理の進捗に影響されるが、鋭意折衝を進めていることから、事業を継続するべきである。			
（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（III）			
見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト縮減は図るが、代替案は作成しない。			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
<p>本路線は、都市の骨格となる重要な幹線道路であり、本区間の整備により、交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、生活道路からの通過交通の排除などの整備効果がある。</p> <p>中止の場合は、上記の整備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効果も得られなくなる。</p> <p>以上のことから、事業者として本事業は「継続」とする。</p>			
対応方針（案）		継続 ・ 中止	

前回再々評価と今回再々々評価の比較

番号 街-1

事業の名称	東京都計画道路 幹線街路 放射第23号線(北沢)			前回再々評価時	今回再々々評価	前回と今回の比較
事業概要の比較	前回再々評価時	今回再々々評価	前回と今回の比較	事業の進捗の見込みの視点(Ⅱ)	平成21年度 事業完了予定	平成25年度 事業完了予定
全体事業費(百万円) 内、用地費 内、工事費	13,054 12,304 750	13,383 12,449 934	用地費及び工事費の精査により増額となっている。			
執行済額(執行率,%) 内、用地分(執行率,%) 内、工事分(執行率,%) *済額は百万円単位	12,340(94.5) 11,833(96.2) 507(67.6)	13,007(97) 12,216(98) 791(85)	用地は98%取得した。工事についても順調に進んでいる。	コスト削減や代替案立案等の可能性の視点(Ⅲ)	実施済みの方策を今後の工事にも活用する。また、当該事業を休止して検討されるべき程度の代替案は現時点においては無い。	実施済みの方策を今後の工事にも活用する。また、当該事業を休止して検討されるべき程度の代替案は現時点においては無い。
用地取得予定面積,㎡ 既取得面積,㎡ 用地取得率,%	9,344 8,878 95.0	9,425 9,201 98	用地は98%取得した。			
事業期間	平成3年～平成21年	平成3年～平成25年	事業認可延伸による。	総合評価	交通の円滑化や都市の防災性向上に早期に大きく寄与するものであり、事業中止した場合、期待通りの効果発現がない。	交通渋滞の緩和や都市の防災性向上に大きく寄与するものであり、事業中止した場合、期待通りの効果発現がない。 〔継続・中止〕
事業規模等	L=595m 標準25m	L=595m 標準25m	変更なし。			
(その他)						
事業の必要性等に関する視点(Ⅰ)	前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較	評価主体のコメント	用地取得は98%と順調に進み、高低差処理も鋭意折衝を進めている。工事についても早期完成に向け鋭意進めている状況である。隣接区間の事業もほぼ完成に近づき、事業の必要性は十分認められることから、事業を継続すべきと考える。	
	当該路線は、都市の道路ネットワークの一部をなす重要な幹線道路である。また、周辺道路の整備も進んでいることもあり、整備の優先順位も高く位置づけられている。また、本整備により沿道の防災都市づくりの促進が今後も期待できる。	本路線は、都市の骨格を形成する幹線道路であり、交通渋滞の緩和、災害時の避難道路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、生活道路からの通過交通の排除等が図られる。	当該路線の現況交通量は周辺道路の整備も進み、平日・休日で増加傾向にあり、都市の骨格幹線道路としての役割がより高まっている。	前回付議時の委員会の指摘事項等	特になし	
定量的効果(B/C)	2.97	1.63		前回再評価年度	平成18年度 付議委員会	平成18年度 第1回事業評価委員会

道路・街路事業再評価チェックリスト（1/3） 番号：都-建-街-4

事業の名称	東京都市計画道路放射第23号線街路整備事業	実施主体	東京都	評価該当要件	10年間継続 (再々評価)
事業所管部所	道路建設部 街路課				
都市計画決定 (当初)	昭和21年 3月	事業認可年度 (当初)	平成3年度		
都市計画変更 (最新)	昭和45年 8月	事業認可年度 (最新)	平成18年度		
事業箇所	世田谷区北沢四丁目から同区北沢五丁目		評価対象区間延長	595 m	
事業期間	平成 3年 6月～平成22年 3月				
事業目的	放射第23号線 (井の頭通り) は、港区北青山三丁目 (表参道交差点) を起点とし、杉並区松庵一丁目 (武蔵野市境) を終点とする延長約1.2km、標準幅員2.5mの都市計画道路である。 今回の再評価対象区域は、世田谷区北沢四丁目地内から北沢五丁目地内の延長0.595kmの区間であり、現道7mを2.5mに拡幅整備する。なお、事業としては、当該区間を含めて、補助第26号線から環状第7号線まで約1kmで事業を実施している。 当該区間は、防災都市づくり、交通渋滞の緩和、生活道路からの通過交通の排除等を目的としている。				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	12,304百万円	750百万円	13,054百万円		
執行済額 (執行率) 平成17年度末	11,833百万円 (96.2%)	507百万円 (67.6%)	12,340百万円 (94.5%)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成18年3月現在	9,344㎡	8,878㎡	95.0%		

事業の必要性等に関する視点 (I)

事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)

1. 事業の進捗状況

○進捗率

用地は95%買収が進捗し、工事についても街路築造工事及び電線共同溝工事等を68%執行しており、事業区間595mのうち300mは工事完了している。

○残事業

用地は残すところ5%であり、鋭意折衝を進め平成19年度末まで完了させる予定である。また、工事についても買収完了次第、街路築造工事に着手し、平成21年度に整備完了する予定である。

2. 一定期間を要した背景

○5年間未着工又は10年間継続等となった原因

境界争いや移転先選定困難、補償金不満等の問題により用地買収が難航した。また、現道と地先の宅地との高低差が1mから3mの高低差があり、整備する上で高低差処理を行う必要があるが、沿道の地権者との調整に時間を要した。

○地元の理解・協力の状況

周辺住民へ事業の周知をして理解の促進を努めてきたため、当該事業に対する理解は得られている。

事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)

1. 社会経済情勢の変化 (有・無)

「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。

当該路線の交通量は、平日・休日で増加傾向にあり、都市の骨格幹線道路としての役割が高まっている。

	平成6年度	平成9年度	平成11年度
12時間交通量 (平日)	7,917	8,932	10,602
12時間交通量 (休日)	6,431	8,249	9,265

※現況自動車交通量 (道路交通センサ測定箇所：渋谷区上原1丁目2番) [単位：台]

2. 関連計画の変更 (有・無)

「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。

●「完了期間宣言路線」【平成21年度整備完了】：早期開通により、道路ネットワークの構築、渋滞解消、防災の強化、環境の改善など事業効果の早期発現が期待できる路線である。

●「防災都市づくり推進計画」16年3月策定【整備地域の指定 (北沢地域)】：地域危険度が高く、かつ、特に老朽化した木造建築物が集積するなど、震災時の甚大な被害が想定される地域として選定された。

道路・街路事業再評価チェックリスト（2/3） 番号：都-建-街-4

事業の名称	東京都市計画道路放射第23号線街路整備事業		
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（有・無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
<p>「東京都市計画道路補助第26号線街路整備事業（笹塚）」は平成18年度に事業完了し、「東京都市計画道路補助第26号線街路整備事業（東北沢）」は平成18年度に事業化予定である。また、「小田急電鉄小田原線（世田谷区代田三丁目～渋谷区上原三丁目地区内）」が平成15年度に事業化され、当該路線は根幹幹線道路として、地区内の道路ネットワークを構築する上で重要な路線である。</p>			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
<p>港区北青山三丁目（表参道交差点）から渋谷区大山町（大山交差点）までの約6.6kmは、ほぼ整備が完了している。そして、当該区間を含めて、補助第26号線から環状第7号線まで約1kmで事業を実施し、環状第7号線との交差点から杉並区和泉二丁目の約1.4kmは未整備であるが、区部における都市計画道路の第三次事業化計画優先整備路線であり、平成27年度までに優先的に整備する路線として位置づけられている。</p>			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
<p>（該当番号を○で囲む）</p> <p>① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他（ ）</p> <p>（主な内容）</p> <p>道路に停車帯ができることにより、交通の流れがスムーズになり、交通の円滑化が図られる。また、歩道が広くなることで、自転車や歩行者の通行空間が確保され、交通の安全にも寄与する。さらに、電線類の地中化により、ライフラインの防災化や都市景観が向上する。</p>			
2. 定量的効果			
B/C = 2.97		（当初B/C = 2.62）	
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）	
時間便益	32.09億円/年	現在価値化後総便益額（平成17年度基準）	
走行便益	0.52億円/年	事業費	189億円
交通事故減少益	0億円/年	維持管理費	3億円
		総額	192億円
現在価値化後総便益額（平成17年度基準）	570億円		
評価の項目	評価	当該評価を付した理由	
事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	A	用地買収は95%完了しており、今後、用地買収を行った箇所から順次街路築造工事を実施していく。	
		A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。	
事業を取り巻く状況の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	主要延焼遮断帯としての位置づけ、「防災都市づくり推進計画」の整備地域の指定等の防災都市づくりへの重要性がますます高くなっている。	
		A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。	

道路・街路事業再評価チェックリスト（3／3） 番号：都-建-街-4

事業の名称		東京都市計画道路放射第23号線街路整備事業	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	本事業の完成により、これまで発生していた交通渋滞の緩和が期待できると共に、歩行者等の安全性も向上する。また、沿道宅地の防災都市づくりの促進が今後も期待できると判断する。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
事業の進捗の見込みの視点(II)			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	用地買収は95%完了され、また、当該事業区間595mのうち約300mは工事完了していることから、周辺住民の当該事業に対する理解は得られている。	
		A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点(III)			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・ <input checked="" type="radio"/> 無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 すでに工事も進捗しており、残りの部分も街路築造工事と電線共同溝工事であり、新工法を採用するような余地はない。</p> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 すでに用地は95%取得しており、当該事業区間595mのうち約300mは工事完了していることから、今後事業手法、施設規模等を見直す可能性はない。</p>		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
	施工に当たっては、苗圃の苗木の活用や再生砂の利用等を実施している。		
評価の視点			
(事業の必要性等に関する視点) (I) 継続すべきか否か（継続）街路整備により、円滑な交通、安全で快適な歩行者・沿道宅地の防災都市づくりの促進など、事業の十分な効果が期待できることから事業を継続すべきである。			
(事業の進捗の見込みの視点) (II) 継続すべきか否か（継続）当該事業区間595mのうち約300mは工事完了し、残りの区間については平成21年に整備完了する予定であることから、事業を継続すべきである。			
(コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点) (III) 見直しの必要の有無（無）コスト縮減を図るが、代替案は作成しない。			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
放射第23号線は、都市の骨格的な道路ネットワークの一部をなす重要な幹線道路である。また、周辺道路の整備も進んでいることもあり、整備の優先順位も高く位置付けられている。 本区間の整備については、B/Cの値が2.97と高く、交通の円滑化やそれに伴う環境負荷の軽減、震災時の緊急輸送路や延焼遮断帯として、都市の防災性の向上に早期に大きく寄与するものであり、事業効果は非常に高い。 そして、本事業を中止した場合は、上記事業効果が当初の期待通り発現できなくなり、これまでの投資が十分に発揮できなくなる。 以上から、対応方針は事業者として「継続」とする。			
対応方針(案)	<input checked="" type="checkbox"/> 継続 ・ <input type="checkbox"/> 中止		

道路・街路事業再評価チェックリスト（1/3） 番号： 街-2

事業の名称	東京都市計画道路 幹線街路 補助線街路第74号線	実施主体	東京都	評価該当要件	5年間継続 (再々評価)
事業所管部所	道路建設部 街路課				
都市計画決定 (当初)	昭和21年 4月	事業認可年度 (当初)	平成5年度		
都市計画変更 (最新)	年 月	事業認可年度 (最新)	平成21年度		
事業箇所	新宿区高田馬場四丁目から大久保三丁目	評価対象区間延長	650m		
事業期間	平成5年4月～平成28年3月				
事業目的	<p>補助第74号線は、千代田区九段北二丁目（田安門交差点）から杉並区上井草四丁目（井草八幡前交差点）にいたる延長約1.5kmの都市計画道路であり、地域生活を支える基幹的な地域幹線道路として防災性の向上、交通渋滞の解消と地域開発の促進等を目的に整備を進めている。</p> <p>また、住宅市街地整備総合支援事業により進められた都営戸山団地整備の良好な住環境の創出に資するものである。</p> <p>本対象区間は、新宿区高田馬場四丁目から大久保三丁目のJR山手線・埼京線および西武新宿線との立体交差部を含む約650mの区間であり、6mの現道を28mに拡幅整備するものである。</p>				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	6,730百万円	10,310百万円	17,040百万円		
執行済額 (執行率) 平成22年度末	6,600百万円 (98%)	6,265百万円 (61%)	12,865百万円 (75%)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成23年3月現在	6,047㎡	5,983㎡	99%		
事業の必要性等に関する視点 (I)					
事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)					
1. 事業の進捗状況					
○進捗率 用地買収は、平成22年度末で99%が取得済みであり、工事も鉄道立体交差部については、平成14年度にJR東日本および西武鉄道との施行協定を締結し、委託工事を2分割施工で進めている。平成21年度末には、第一段階の車道切り回しが完了した。また、平成14年度には、鉄道立体交差部両側のトンネル工事にも着手しており、東側区間のトンネルは、既に完成している。平成23年度末での工事進捗率は、61%である。					
○残事業 用地は、側道部に掛かる土地2区画を残すのみであり、平成24年度までに取得する予定である。また、工事については、平成27年度内に完了する予定である。					
○その他 特になし					
2. 一定期間を要した背景					
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 用地取得において関係人の補償金不満により用地買収が難航したことに加えて、鉄道交差部の委託工事に時間を要している。					
○地元の理解・協力の状況 事業に関する理解は概ね得られている。					
事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)					
1. 社会経済情勢の変化 (有・無)		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。			
現況自動車交通量【並行する補71新宿区百人町】（道路交通センサによる平日12時間交通量） 平成11年度：9,253台 平成17年度：9,337台		○本路線に並行する路線の交通量は、平成11年度からほとんど変化しておらず、交通渋滞の緩和に資する道路ネットワークの構築を進めるためにも、本路線の整備が必要である。			
2. 関連計画の変更 (有・無)		「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。			
「区部における都市計画道路の第二事業化計画」（平成3年度から平成15年度） 本計画において、①都市機能の確保、②都市防災の強化、③地域環境の保全、④都市空間の確保の観点から、本路線の本区間を優先的に整備すべき路線として選定している。					

道路・街路事業再評価チェックリスト (2/3) 番号： 街-2

事業の名称	東京都市計画道路 幹線街路 補助線街路第74号線	
事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)		
3. 周辺施設の整備状況の変化 (有・無)	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
<p>本路線に接する新宿区百人町三・四丁目地区において住宅市街地整備総合支援事業が行なわれた。また、新宿区大久保三丁目において、住友不動産が大規模再開発 (45階建てと26階建てのマンション2棟と34階建てのオフィスビル1棟) を行なっている。</p> <p>地下鉄13号線整備に伴い、本路線と環状第5の1号線交差点直下に地下鉄の新駅 (西早稲田駅) が平成20年6月に開設された。</p>		
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化 (有・無)	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
<p>百人町三・四丁目地区住宅市街地整備総合支援事業は、平成20年度に完了した。また、大久保三丁目の大規模再開発は、平成22年度に工事着手し、現在は基礎工事を進めており、平成25年完成予定である。</p> <p>本路線に交差する補助第72号線は、平成22年度に開通した。</p>		
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況		
<p>路線延長 約14.7km</p> <p>本路線の本区間外については、完成または概成している。</p>		
事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)		
1. 定性的効果		
(該当番号を○で囲む)		
<p>① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他 ()</p> <p>(主な内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難経路や延焼遮断帯として地域の防災性向上、歩道設置による安全で快適な歩行者空間の確保が図られる。 		
2. 定量的効果		
B/C = 1.65		
○便益 (B) の算定 (項目と金額) 確認中		○費用 (C) の算定 (項目と金額)
時間便益	317.5億円	現在価値化総費用額 (平成23年度基準)
走行便益	34.7億円	事業費
事故損失益	2.1億円	維持管理費
現在価値化総便益額	354.3億円	総額
	(平成23年度基準)	214.5億円
評価と理由	評価の項目	評価
	事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)	A
	事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)	A
		当該評価を付した理由
		用地は、99%が取得済みで、工事に支障となる用地の更地化も完了したため着実に工事を進めている。
		A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。
		周辺では、住宅市街地整備総合支援事業による住宅整備が完了しており、地先では、大規模再開発が進められている。また、付近では、地下鉄が新たに整備された。これらのことにより、交通量の増加が見込まれており、事業の必要性は、高まっている。
		A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。

道路・街路事業再評価チェックリスト（3／3）

番号： 街-2

事業の名称		東京都市計画道路 幹線街路 補助線街路第74号線	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	並行する早稲田通りおよび大久保通りの慢性的な交通渋滞の緩和、広域避難場所への避難道路や延焼遮断帯としての防災機能の強化、歩行者の安全性の向上など多面的に事業の効果を発揮できる。 A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。
	事業の進捗の見込みの視点(II)		
	評価	当該評価を付した理由	
	A	工事に支障となる用地の更地化が既に完了していること、整備について地元住民の了解を得られていることから、順調に事業を進めることが可能である。 A：概ね順調な進捗(実施)が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗(実施)が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生(継続)により、進捗(実施)が困難である。	
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点(III)			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性(有・無)		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 鉄道直下のボックスカルバート工事および擁壁工事に既に着手している。また、鉄道交差部より東側区間のトンネルは既に完成していることから、新工法を採用する余地はない。</p> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 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。</p>		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
	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なっている。		
評価の視点			
(事業の必要性等に関する視点)(I) 継続すべきか否か(継続) 交通渋滞の緩和、地域の防災性向上、安全で快適な歩行者空間の確保など、十分な整備効果が発揮できることから事業を継続すべきである。			
(事業の進捗の見込みの視点)(II) 継続すべきか否か(継続) 用地は、ほぼ完了しており、工事も順調な進捗が見込まれることから、事業を継続すべきである。			
(コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点)(III) 見直しの必要の有無(無) 建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト縮減は図るが、代替案は、作成しない。			
総合評価(中止時の影響、事後措置を含む)			
本評価対象区間は、車の交通量が多いにもかかわらず、現道が狭いため、周辺道路の交通渋滞の一因になっているとともに、歩行者にとっても危険な状態である。また、百人町三・四丁目地区の住宅整備も完了し、大規模再開発も進められていることから、本路線の利用者が更に多くなることが見込まれる。 これらのことから、本路線の事業効果は非常に高く、事業者の対応方針としては、「継続」とする。			
対応方針(案)	継続・中止		

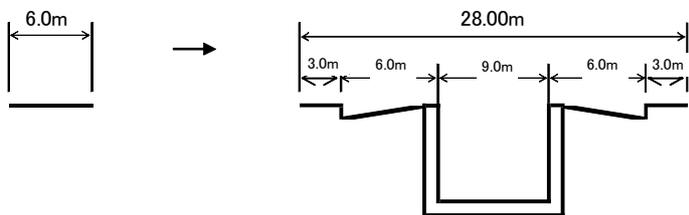
前回再々評価と今回再々々評価の比較

番号 街-2

事業の名称	東京都市計画道路 幹線街路 補助線街路第74号線			前回再々評価時	今回再々々評価	前回と今回の比較
事業概要の比較	前回再々評価時	今回再々々評価	前回と今回の比較	事業の進捗の見込みの視点(Ⅱ)	平成23年度事業完了予定	平成27年度事業完了予定
全体事業費(百万円) 内、用地費 内、工事費	15,254 用6,450 工8,804	17,040 用6,730 工10,310	用地費の精査および工事変更増により、増額となっている。			
執行済額(執行率,%) 内、用地分(執行率,%) 内、工事分(執行率,%) *済額は百万円単位	9,458(62%) 用6,247(97%) 工3,211(36%)	12,865(75%) 用6,600(98%) 工6,265(61%)	用地は約99%を取得した。工事についても順調に進捗している。	コスト削減や代替案立案等の可能性の視点(Ⅲ)	建設発生土の再利用等、コスト削減に努めている。すでに工事も進捗していることから、代替案の可能性はない。	建設発生土の再利用等、コスト削減に努めている。すでに工事も進捗していることから、事業手法、施設希望等を見直す可能性はない。
用地取得予定面積,㎡ 既取得面積,㎡ 用地取得率,%	6,047 5,916 98%	6,047 5,983 99%	用地は約99%を取得した。			
事業期間	平成5年～平成23年	平成5年～平成27年	事業認可の延伸による。	総合評価	周辺の市街地整備総合支援事業の完成により、本路線の利用者が更に多くなることは必ずであり、事業効果は非常に高いため事業の継続が必要。	市街地整備総合支援事業の完成に加え、大規模再開発も進められており、本事業の必要性は、より高まっていることから事業の継続が必要。 (継続・中止)
事業規模等	延長 650m	延長 650m	変化なし。			
(その他)				総合評価	周辺の市街地整備総合支援事業の完成により、本路線の利用者が更に多くなることは必ずであり、事業効果は非常に高いため事業の継続が必要。	市街地整備総合支援事業の完成に加え、大規模再開発も進められており、本事業の必要性は、より高まっていることから事業の継続が必要。 (継続・中止)
事業の必要性等に関する視点(Ⅰ)	前回再々評価時	今回再々々評価	前回と今回の比較			
・事業の順調さ ・事業を取り巻く状況の変化 ・事業の効果	①用地は98%取得済、工事は36%執行済。 ②地下鉄13号線の整備環5の1の拡幅工事により、重要性が高まっている。 ③交通渋滞の緩和、広域避難場所への避難経路や延焼遮断帯など防災機能の強化、歩行者の安全性向上など。	①用地は99%取得済、工事は61%執行済。 ②地下鉄13号線の開通、環5の1や住宅の整備、大規模再開発により、重要性が高まっている。 ③交通渋滞の緩和、広域避難場所への避難経路や延焼遮断帯など防災機能の強化、歩行者の安全性向上など。	路線の必要性は、より高まっている。	評価主体のコメント	用地は、99%取得済であり、工事も順調に進捗している。2分割施工の鉄道交差部においては平成21年度末に第一段階の車道切り回しが完了し、第二段階の構造物築造工事を進めている。現在は、暫定2車線および仮歩道で供用しており、1日も早い完成が求められている。また、鉄道交差部前後の構造物築造工事および街路築造工事も進めており、平成27年度末には完成の予定であることから事業を継続する必要がある。	
	定量的効果(B/C)	2.3	1.65		前回付議時の委員会の指摘事項等	特になし。
				前回再々評価年度	平成18年度 付議委員会	平成18年度 第1回事業評価委員会

道路・街路事業再評価チェックリスト（1 / 4） 番号：都一建一街一9

事業の名称	東京都市計画道路補助第74号線 街路整備事業	実施主体	東京都	評価該当要件	10年間継続 (再々評価)
事業所管部所	道路建設部 街路課				
都市計画決定 (当初)	昭和21年 4月	事業認可年度 (当初)	平成5年度 ~ 平成17年度		
都市計画変更 (最新)	年 月	事業認可年度 (最新)	平成5年度 ~ 平成22年度		
事業箇所	新宿区高田馬場四丁目から同区大久保三丁目	評価対象区間延長	650m		
事業期間	平成5年4月～平成23年3月				
事業目的	<p>補助第74号線は、千代田区九段北二丁目（田安門交差点）から杉並区上井草四丁目（井草八幡前交差点）にいたる延長約1.5kmの都市計画道路であり、地域生活を支える基幹的な地域幹線道路として、防災性の向上、交通渋滞の解消と地域開発の促進等を目的に整備を進めている。</p> <p>また、住宅市街地整備総合支援事業により進められている都営戸山団地整備の良好な住環境の創出に資するものである。</p> <p>本対象区間は、新宿区高田馬場四丁目から大久保三丁目のJR山手線・埼京線及び西武新宿線との立体交差部を含む約650mの区間であり、6mの現道を28mに拡幅整備するものである。</p>				



	用地費	工事費	合計
全体事業費	6,450百万円	5,213百万円	11,663百万円
執行済額 (執行率) 平成17年度末	6,247百万円 (97%)	3,211百万円 (62%)	9,458百万円 (81%)
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)
平成18年3月現在	6,047㎡	5,916㎡	98%

事業の必要性等に関する視点 (I)

事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)

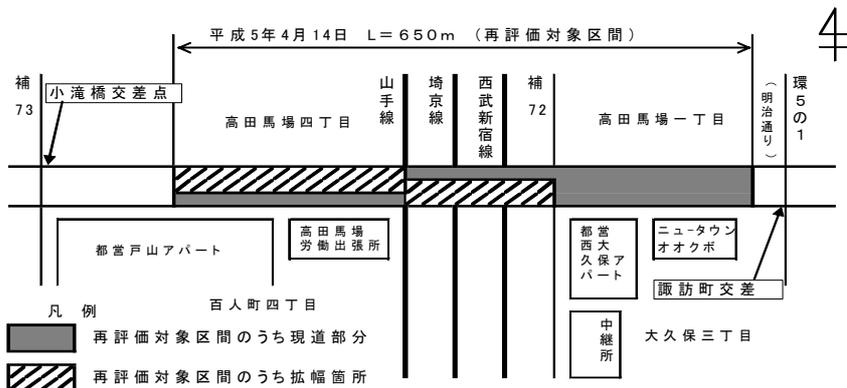
1. 事業の進捗状況

○進捗率

用地買収進捗率は平成17年度末で98%が取得済みであり、工事も鉄道立体交差部の施工については、立体交差部については、平成14年度にJR東日本及び西武鉄道との施行協定を締結し、委託工事に着手するとともに、同年度に街路築造工事に着手しており、62%が執行済みである。

○残事業

用地は本線部に掛かる土地の取得が完了し、側道部に掛かる土地6画地を残すのみである。平成19年度までに取得する予定である。工事については、平成22年度内に完了する予定である。



道路・街路事業再評価チェックリスト（2/4） 番号：都一建一街一9

事業の名称	東京都市計画道路補助第74号線街路整備事業		
2. 一定期間を要した背景			
<p>○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 土地収用法により権利を取得したものの、建物占有者が立ち退きを拒否したうえ補償金不満を理由に裁判で争った案件があり、時間を要した。当該案件は裁判の決着後、行政代執行の手続を経て、平成17年度に地権者から土地の引渡しを受けた。</p> <p>○地元の理解・協力の状況 事業に関する理解は得られている。</p>			
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
1. 社会経済情勢の変化（有・ 無 ）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
	平成11年度	平成9年度	
①	33,000	25,000	
②	26,000	23,000	
③	14,000	11,000	
④	26,000	21,000	
⑤	9,000	8,000	
2. 関連計画の変更（ 有 ・無）		「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。	
<p>「区部における都市計画道路の第二次事業化計画」（平成3年度から平成15年度） 本計画は、①都市機能の確保、②都市防災の強化、③地域環境の保全、④都市空間の確保の観点から、本区間を優先的に整備すべき路線として選定している。</p>			

道路・街路事業再評価チェックリスト（3/4） 番号：都一建一街一9

事業の名称	東京都市計画道路補助第74号線街路整備事業	
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）		
3. 周辺施設の整備状況の変化（ <input checked="" type="radio"/> ）・無	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
地下鉄13号線の建設工事が平成13年度に、環状第5の1（明治通り）の拡幅事業が平成15年度に事業着手した。補助第74号線との交差点部には地下鉄13号線の駅（西早稲田駅）が建設され、ますます本路線の重要性が高まる。		
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（ <input checked="" type="radio"/> ）・無	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
○百人町三・四丁目地区住宅市街地整備総合支援事業 定住人口確保のために良質な市街地住宅の供給と居住環境の整備を図るとともに、不燃化による広域避難場所としての機能強化を図ることを目的とし、防災都市作りに資する公園道路等の公共施設の整備を行っている。		
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況	補助第74号線の本区間外については、完成（概成含む）している。	
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）		
1. 定性的効果		
（該当番号を○で囲む）		
① 交通渋滞の解消、2 物資流動円滑化への寄与、3 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、5 バスの定時性、6 交通事故の減少、7 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、9 交通不便地域の解消、10 商業・産業の活性化、11 バリアフリー化、12 公共施設へのアクセス向上、13 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、16 消防活動困難地域の解消、17 その他（ ）		
（主な内容）道路の拡幅による、交通の円滑化、歩道の整備による自転車・歩行者の安全性向上 広域避難場所へ至る避難道路の確保。		
2. 定量的効果		
B/C = 2.3		
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）
時間便益	21.59億円/年	現在価値化総便益額 361.31億円/年
走行便益	0.15億円/年	（平成17年度基準）
事故損失益	-0.19億円/年	
年間総便益	15.90億円/年	○費用便益費
現在価値化総便益額	361.31億円/年	351.31/153.06 = 2.3
評価の項目	評価	当該評価を付した理由
事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	A	用地は98%が執行済みで、工事の支障となるような用地買収についても完了したため、着実に工事を進めることが可能である。
	A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。	
事業を取り巻く状況の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	地下鉄13号線の整備平成13年度に着手し、補助第74号線との交差点部には駅が設置される予定である。また、環状第5の1号線（明治通り）の拡幅事業にも着手しており、これらの事業の完了により、交通量及び歩行者の増加などにより、更に本路線の重要性が高まることと思われる。
	A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。	

道路・街路事業再評価チェックリスト（4／4） 番号：都一建一街一9

事業の名称		東京都市計画道路補助第74号線街路整備事業	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	早稲田通りの高田馬場周辺の慢性的な交通渋滞の緩和、広域避難場所への避難道路や延焼遮断帯など防災機能の強化、歩行者の安全性の向上など事業効果を十分発揮することができる。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
事業の進捗の見込みの視点(II)			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	工事に支障となる用地についてはすでに取得していること、地元住民の理解を得られていることから、事業を妨げるものがないため、順調に事業を進めることが可能である。	
		A：概ね順調な進捗(実施)が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗(実施)が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生(継続)により、進捗(実施)が困難である。	
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点(III)			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性(有・ 無)		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 ボックスカルバート及び擁壁などの構造物の整備に既に着手しており、南側は平成18年度中に構造物築造工事が完了する予定である。北側についても、用地買収の遅れにより着手できなかった部分を残すのみとなっているため新工法を採用するような余地はない。</p> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 工事も既に進捗していることから、今後事業手法、施設規模等を見直す可能性はない。</p>		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
	施工に当たっては、建設発生土の再利用等を実施している。		
評価の視点			
(事業の必要性等に関する視点)(I)			
継続すべきか否か(継続)			
円滑な交通、安全で快適な歩行者・自転車空間の確保、防災性の向上など、事業の十分な効果が期待できることから、事業を継続すべきである。			
(事業の進捗の見込みの視点)(II)			
継続すべきか否か(継続)			
用地買収において工事の支障となる物件についてはほぼ完了していることから、順次工事を進めることが可能であるため、事業を継続すべきである。			
(コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点)(III)			
見直しの必要の有無(無)			
発生土の再利用などのコスト縮減を図るが、代替案は作成しない。			
総合評価(中止時の影響、事後措置を含む)			
本評価対象区間は、車、人の交通量が非常に多いにもかかわらず、現道が6mと非常に狭く、周辺道路の交通渋滞の一因となっているとともに、歩行者にとっても大変危険な状態である。また、百人町三・四丁目地区住宅市街地整備総合支援事業により住宅等が建設されれば、本路線の利用者が更に多くなることは必至であり、事業効果は非常に高い。以上から、対応方針は事業者として「継続」する。			
対応方針(案)	継続・中止		

道路・街路事業再評価チェックリスト（1/3） 番号： 街—3

事業の名称	東京都市計画道路 幹線街路 放射第9号線	実施主体	東京都	評価該当要件	5年間継続 (再々評価)
事業所管部所	道路建設部 街路課				
都市計画決定 (当初)	昭和21年 3月	事業認可年度 (当初)	平成10年度		
都市計画変更 (最新)	年 月	事業認可年度 (最新)	平成22年度		
事業箇所	豊島区巣鴨三丁目～豊島区巣鴨五丁目		評価対象区間延長	465m	
事業期間	平成11年 3月～平成26年 3月				
事業目的	<p>本路線は、千代田区大手町一丁目から板橋区舟渡三丁目に至る、計画延長L=14.9kmの放射線道路であり、放射方向の周辺都市から都心部へ集中する交通需要に対し、環状線とのネットワークにより交通渋滞を解消する骨格となる路線である。また、本路線は、中仙道(国道17号)と呼ばれており、緊急輸送道路に位置づけられている幹線道路である。</p> <p>当該区間は、明治通りから順次事業化してきているⅢ期区間465mであり、現況道路幅員23mを40mへ拡幅整備するとともに、JR山手線巣鴨駅に近傍であることから、高岩寺(とげぬき地蔵)や巣鴨地蔵通商店街等があり、非常に歩行者の多いため、車道拡幅整備による渋滞解消に合わせ歩行者空間を確保し、歩行者の安全性・利便性の向上を図る。</p>				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	6,875 百万円	901 百万円	7,776 百万円		
執行済額 (執行率) 平成22年度末	5,712 百万円 (83%)	160 百万円 (18%)	5,872 百万円 (76%)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成23年3月現在	4,962 m ²	4,264 m ²	86%		
事業の必要性等に関する視点 (I)					
事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)					
1. 事業の進捗状況					
<p>○進捗率 用地は86%取得済み。事業箇所周辺が埋蔵文化財包蔵地の巣鴨遺跡、染井遺跡に該当しており、豊島区教育委員会等と協議のうえ、用地取得に合わせて埋蔵文化財発掘調査を行った後に、工事着手している。</p> <p>現在、用地取得済み箇所については、発掘調査を実施した後、排水管設置工事を実施している。</p> <p>○残事業 用地は、高岩寺(とげぬき地蔵)の一部用地や巣鴨地蔵通り商店街の入口部付近の用地取得が難航している。</p> <p>工事は、発掘調査済み区間で排水管設置工事を施工中であり、引き続き電線共同溝、街築工事を進めていく。</p>					
2. 一定期間を要した背景					
<p>○5年間未着工又は10年間継続等となった原因</p> <p>平成11年度から用地買収に入ったが、一部地権者が用地交渉に応じないことや、高岩寺の一部施設の移転先調整等が難航し、用地折衝に時間を要している。また、工事に先立ち行われる埋蔵文化財包蔵地に伴う遺跡発掘調査に時間を要している。</p> <p>○地元の理解・協力の状況</p> <p>当地域では、地元住民等が中心となり構成された「巣鴨地区まちづくり協議会」が発足されており、本事業の整備形態等についても、協議会を通じて地元意見を収集し、整備計画の参考にしている。</p>					
事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)					
1. 社会経済情勢の変化 (有・無)					
<p>「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。</p> <p>○現況自動車交通量 (道路交通センサス測定場所：豊島区巣鴨3丁目36番)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・12時間交通量 平成11年度 (平日) 27,281台 (休日) 20,594台 平成17年度 (平日) 32,200台 (休日) 22,711台 ・大型車混入率 平成11年度 (平日) 17% (休日) 5% 平成17年度 (平日) 15% (休日) 6% ・12時間交通量は平日、休日とも増加傾向を示しており、当該事業の必要性が認められる。 					
2. 関連計画の変更 (有・無)					
<p>「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。</p> <p>○「10年後の東京」への実行プログラム2011</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「10年後の東京」への実行プログラム2011における主な取組みとして、「区部・多摩地域における自転車走行空間の整備」が示され、放射第9号線(白山通り)等の自転車走行空間の整備が、平成25年度までの目標として定められた。 					

道路・街路事業再評価チェックリスト（2/3）

番号： 街—3

事業の名称	東京都市計画道路 幹線街路 放射第9号線		
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間企業によるマンション建築等、放射第9号線の整備に合わせた沿道開発が計画されている。 ・ 巣鴨地区まちづくり協議会において、放射9号線の整備事業に合わせたまちづくり計画が検討されている。 			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（有・無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
<ul style="list-style-type: none"> ・ 巣鴨地蔵通りにおいて、巣鴨地蔵通り四丁目地区地区計画が策定され、地区特有の歴史や文化を活かした魅力ある商業環境と住環境が調和した市街地形成を目的に、整備計画が策定されている。 ・ 染井霊園周辺地区では、区の再開発促進地区に指定され、建築物の不燃化促進等、避難場所の防災性向上や、都市型住宅の供給、公共施設の整備など災害に強くうるおいのあるまちづくり計画が策定されている。 			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 放射第9号線整備事業は、明治通りから巣鴨地蔵通り交差点までの間を、Ⅲ期に区間を分け整備している。明治通りから都電荒川線踏切までのⅠ期区間400mについては平成13年度に完成。都電荒川線踏切から都心方向へ485mのⅡ期区間では、現在街築工事を実施中である（平成24年度完成予定）。 			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む）			
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他（ ）			
（主な内容）			
今回区間（巣鴨三丁目～西巣鴨五丁目）を整備することで、現況幅員23.0m（車道15.4m（4車線）、歩道3.8m）が計画幅員40.0m（車道27.0m（6車線）、歩道6.5m）に拡幅され、交通渋滞の解消や生活道路への進入防止などの効果が発揮される。また歩道部においては、自転車走行空間の整備や無電柱化の推進など、歩行者の安全性向上やバリアフリー化の効果がある。さらに延焼遮断帯や避難道路としての機能が確保され、地域の防災性も向上される。			
2. 定量的効果			
B/C = 2.51			
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）	
時間便益	218.09億円	現在価値化後総投資額（平成23年度基準）	
走行便益	19.62億円	事業費	91.38億円
交通事故減少益	0.78億円	維持管理費	3.49億円
現在価値化後総便益	238.48億円	総額	94.87億円
(平成23年度基準)			
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	B	用地買収は8割以上完了し、取得済み箇所から順次遺跡調査を行い、排水管工事等に着手している。 出来る箇所から工事を進めていくとともに、高岩寺等の未買収地については、鋭意折衝を進めながら、早期取得を目指し調整を図っている。
	A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。		
	事業を取り巻く状況の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	東京大気汚染訴訟の和解条項に基づき発足されている「東京地域の道路交通環境改善に関する連絡会」において、原告から「植樹帯や自転車歩行車道の整備推進」の要望があがっている。本事業では植樹帯や自転車走行空間の整備を実施していくことから、事業の必要性はより高まっている。
A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。			

道路・街路事業再評価チェックリスト（3／3）

番号：街—3

事業の名称	東京都市計画道路 幹線街路 放射第9号線		
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	本区間の完成により、巢鴨駅から明治通りまでが幅員40mで結ばれ、骨格幹線道路としての機能が確保されるほか、交通の円滑化や生活道路への通過交通の流入抑止等の効果が発揮される。また、歩道拡幅により安全で快適な歩行空間の形成が促進されるとともに、避難道路としての機能も有しており、地域の防災性の向上が期待される。
	A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。		
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	用地について高岩寺など一部用地が残っているものの、用地取得済み箇所については、順次発掘調査を行い、排水管設置工事等を進めている状況である。Ⅰ期区間は完成済みで、Ⅱ期区間も完成に近づき、Ⅲ期区間の整備に対する地元の期待も高いことから、まちづくり協議会等の協力を得ながら今後も順調に事業を進めることが可能である。	
	A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。		
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 本事業は、平面の道路拡幅整備であり、施工にあたっては新工法を採用する余地は極めて少ない。 ○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 本区間の整備内容は、完成済み区間も含め、地元住民等の意向を十分配慮した計画となっており、事業手法や施設規模等の見直しの可能性は現時点ではない。		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
	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る。		
評価の視点			
（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ）			
継続すべきか否か（継続） 交通渋滞の解消、自転車走行空間の整備、避難道路の機能確保など、地域の安全性、防災性の向上につながる事業であり、整備効果が十分発揮できることから、事業を継続すべきである。			
（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ）			
継続すべきか否か（継続） 一部用地に課題はあるものの、順次工事を進めており、今後も順調な進捗が見込まれることから、事業を継続すべきである。			
（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ）			
見直しの必要の有無（無） 現在の整備計画は、地元意見や将来管理者と協議を重ね、十分意見を反映した計画となっており、現時点で代替案立案等の可能性はない。			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
本路線は、区部の骨格となる重要な幹線道路であり、本区間の整備により、交通渋滞の緩和や、自転車走行空間の確保など地域の安全性、防災性の向上が十分期待されるため、事業の必要性は十分認められる。 本事業を中止した場合、想定される整備効果が発現出来ないばかりでなく、連続的に整備することで発揮される相乗的な効果も得られなくなる。 よって、本事業は継続すべきと考える。			
対応方針（案）	継続 ・ 中止		

前回再評価と今回再々評価の比較

番号 街-3

事業の名称	東京都計画道路 幹線街路 放射第9号線				前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較
事業概要の比較	前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較	事業の進捗の見込みの視点(Ⅱ)	平成21年度 事業完了予定	平成25年度 事業完了予定	一部地権者の用地交渉が難航し用地折衝に時間を要しているとともに、工事に先立ち行われる遺跡発掘調査に時間を要し、事業期間を延伸した。
全体事業費(百万円) 内、用地費 内、工事費	7,628 6,917 711	7,776 6,875 901	用地費を精査した結果、減額となった。 工事費は、遺跡調査費等の追加により増額となった。				
執行済額(執行率,%) 内、用地分(執行率,%) 内、工事分(執行率,%) *済額は百万円単位	5,132(67%) 5,128(74%) 4(1%)	5,872(76%) 5,712(83%) 160(18%)	用地は約86%取得し、工事も順調に進捗している。	コスト削減や代替案立案等の可能性の視点(Ⅲ)	施工にあたっては、すでにコスト削減に向けた行動計画に基づき行われており、代替案等の検討可能性はない。	施工にあたっては、すでにコスト削減に向けた行動計画に基づき行われており、代替案等の検討可能性はない。	変化なし
用地取得予定面積,㎡ 既取得面積,㎡ 用地取得率,%	4,973㎡ 3,953㎡ 79%	4,962㎡ 4,264㎡ 86%	用地は約86%を取得した。				
事業期間	平成10年～平成21年	平成10年～平成25年	事業承認期間の延伸による。	総合評価	慢性的な交通渋滞の解消や環境負荷の軽減、避難路の確保など、地域の安全性、防災性の向上が期待できることから、事業の必要性が認められる	慢性的な交通渋滞の解消や自転車走行空間の整備、緊急輸送道路の確保などによる地域の安全性、防災性の向上が期待できるとともに、隣接区間を含め連続的な整備による相乗的な効果が発揮されるため、事業の必要性が認められる。 継続 ・中止	隣接区間の整備も進んでおり、本区間の整備による交通渋滞の解消や、地域の安全性、防災性の向上に対する相乗的な効果が期待できることから、事業継続の必要性が益々高まっている。
事業規模等	465m	465m	変化なし				
(その他)							
事業の必要性等に関する視点(Ⅰ)	前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較	評価主体のコメント	用地取得は86%と順調に進み、工事についても、遺跡発掘調査後、順次排水管設置工事等を進めているなど、早期完成に向け鋭意進めている状況である。一部用地取得等の課題はあるものの、隣接区間の事業もほぼ完成に近づき、本区間の事業の必要性、地元の期待、事業に併せた沿道開発の進捗状況等を考慮すると、事業の必要性は十分認められることから、事業を継続すべきと考える。		
1 事業の進捗状況 2 事業を取り巻く状況の変化	① 用地は79%取得。工事は、埋蔵文化財の試掘調査を実施中。 ② 本整備に合わせ、様々な構想が計画されている	1 用地は86%取得。工事は、用地取得済み箇所が発掘調査を行い、排水管設置工事を進めている。 2 沿道の民間開発や地区計画の策定等、沿道開発等がより具体化されてきている。	本事業の必要性は、より高まっている。	前回付議時の委員会の指摘事項等			
定量的効果(B/C)	9.3	2.51		前回再評価年度	平成18年度	付議委員会	平成18年度 第1回事業評価委員会

道路・街路事業再評価チェックリスト (1/6) 番号：都-建-街-3

事業の名称	東京都市計画道路放射第9号線整備事業	実施主体	東京都建設局	評価該当要件	10年継続
事業所管部所	道路建設部 街路課				
都市計画決定 都市計画変更	(当初) 昭和21年 (最新) 3月	事業認可年度 事業認可年度	(当初) 平成10年度から平成16年度 (最新) 平成10年度から平成21年度		
事業箇所	豊島区巣鴨三丁目～豊島区西巣鴨五丁目			評価対象区間延長	465m

事業期間	平成11年3月～平成21年3月				
------	-----------------	--	--	--	--

事業目的

本路線は、千代田区大手町一丁目から板橋区舟渡三丁目に至る、計画延長L=14.9kmの放射線路線であり、放射方向の周辺都市から都心部へ集中する交通需要に対し環状線へ分散させ円滑化を図り、交通渋滞を解消するための骨格となる路線である。また、本路線は中山道（国道17号）と呼ばれており、避難路に指定されている幹線道路である。

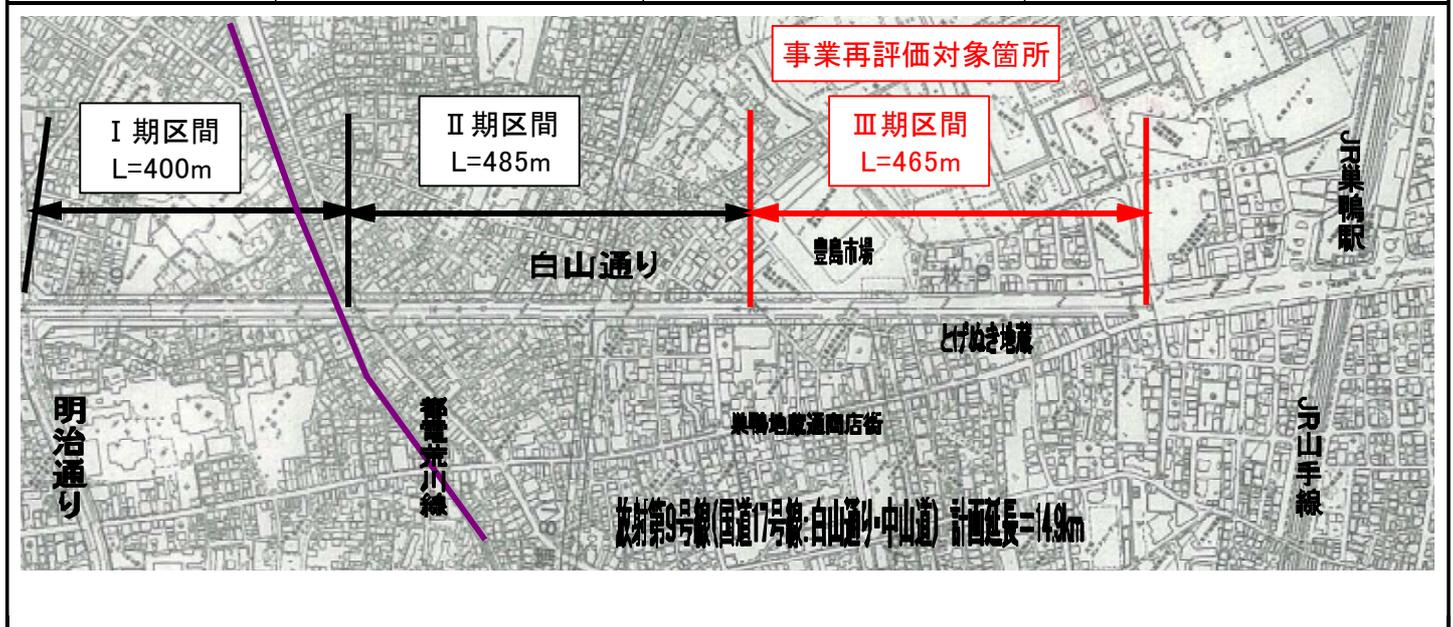
当該区間は、明治通りから順次事業化してきているⅢ期区間465mであり、現況道路幅員23mを40mへ拡幅整備するとともに、JR山手線巣鴨駅に近傍であることから、高岩寺（とげぬき地蔵の地蔵通り商店街）があり、非常に歩行者の多いため、車道拡幅整備による渋滞解消に合せ、歩行者空間を確保し、歩行者の安全性・利便性の向上を図る。

断面図

現況

計画

	用地費	工事費	合計
全体事業費	6,917百万円	711百万円	7,628百万円
執行済額 (執行率) 平成 年度末	5,128百万円 (74%)	4百万円 (1%)	5,132百万円 (67%)
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)
平成16年3月現在	4,973 m ²	3,953 m ²	79%



道路・街路事業再評価チェックリスト（2／6） 番号：都-建-街-3

事業名称 東京都市計画道路環状第8号線整備事業

事業の必要性等に関する視点（I）

事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）

1. 事業の進捗状況

- 進捗率：用地は79%取得している。工事については、用地取得状況により、事業箇所周辺に埋蔵文化財包蔵地の巣鴨遺跡、染井遺跡に該当しており、豊島区教育委員会と都教育庁による事前試掘調査を実施し、本調査措置についての回答後に発掘本調査を行うため試掘調査を実施中である。
- 残事業：用地は、高岩寺（とげぬき地蔵）の一部の用地や巣鴨地蔵通商店街の入口部の取得が難航している。工事は、従前から事業化しているI期400m区間を平成16年に完了し、引続き遺跡調査完了後、II期485m区間の工事に本格着手し排水管、電線共同溝等の工事進め、その後用地取得状況及び遺跡調査の進捗状況によりIII期区間の工事を行って行く予定である。
- その他：首都高中央環状王子線の完成に合わせI期区間は平成16年度に完成。

2. 一定期間を要した背景

- 5年間未着工又は10年間継続等となった原因
平成11年度より用地買収に入ったが、地権者が代替用地等を要望や豊島市場及び高岩寺（一部境内の施設）の移転等したため用地買収に時間を要しているため。また、工事にあたり、埋蔵文化財包蔵地に伴う遺跡調査における発掘調査関係に合せて時間を要している。
- 地元の理解・協力の状況
まちづくり協議会：当地域は、中山道の街道筋にある高岩寺（とげぬき地蔵）、江戸六地蔵がある眞性寺からなる地元住民自治会や巣鴨地蔵通商店街協議会から歩行者の安全な空間の確保等の要望がだされている。

事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）

1. 社会経済情勢の変化（有・無）

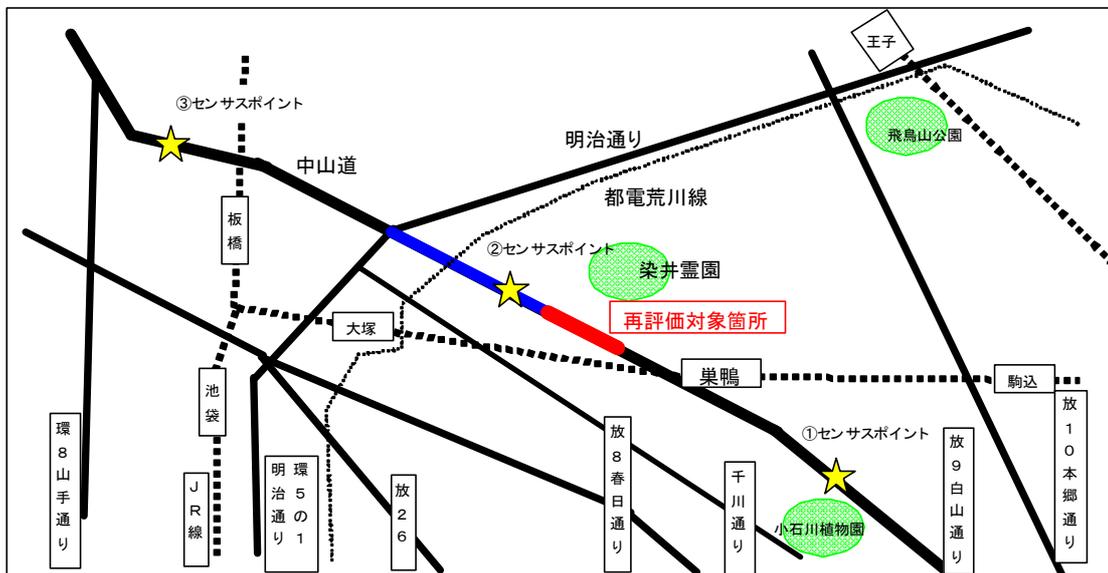
「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。

- 現況自動車交通量
(交通センサス測定場所：①文京区白山5丁目28：②豊島区巣鴨3丁目36：③板橋区板橋2丁目42) [単位：台]
- 12時間交通量

	①ポイント	②ポイント	③ポイント
平成9年度 (平日)	9,993	26,652	26,274
(休日)	7,941	23,282	23,307
平成11年度 (平日)	9,722	27,281	27,323
(休日)	7,980	20,594	22,136

- 大型車混入率

	①ポイント	②ポイント	③ポイント
平成9年度 (平日)	13%	17%	16%
(休日)	6%	5%	5%
平成11年度 (平日)	13%	17%	16%
(休日)	6%	5%	4%



事業名称	東京都市計画道路環状第8号線整備事業
------	--------------------

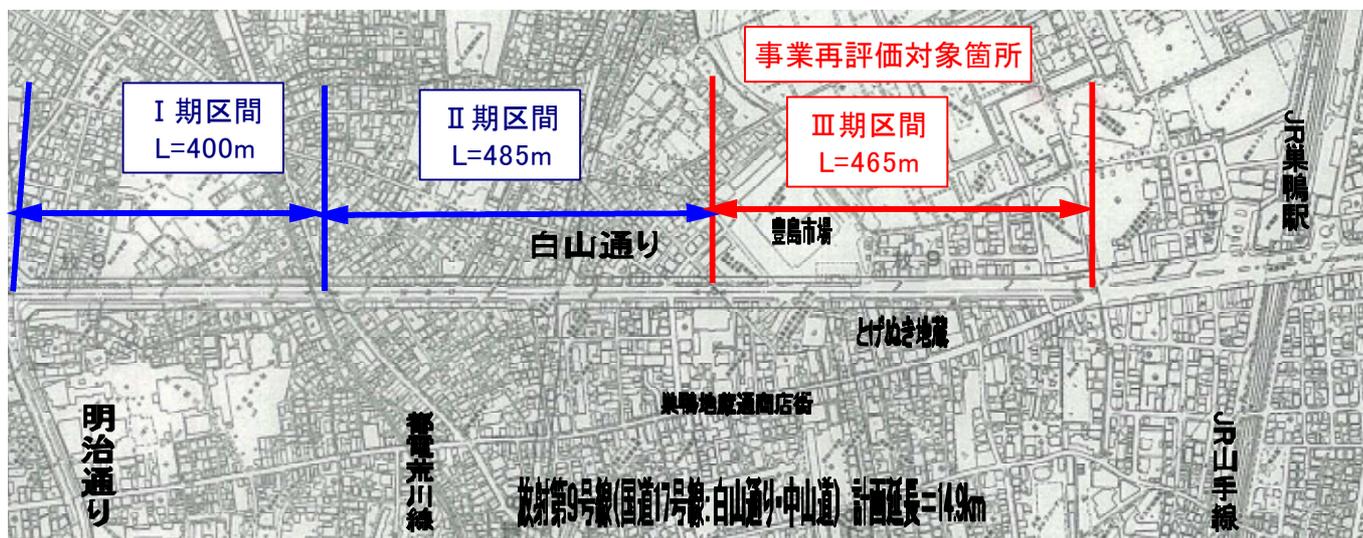
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）

5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況

本路線は、千代田区大手町一丁目から板橋区舟渡三丁目に至る、計画延長L=14.9kmの放射線路線であり、放射方向の周辺都市から都心部へ集中する交通需要に対し環状線へ分散させ円滑化を図り、交通渋滞を解消するための骨格となる路線である。また、本路線は中山道（国道17号）と呼ばれており、避難路に指定されている幹線道路である。

当該区間は、明治通りから順次事業化してきているⅢ期区間465mであり、JR山手線巣鴨駅に近傍であるとともに、高岩寺（とげぬき地蔵の地蔵通り商店街）があり、非常に歩行者の多いため、車道拡幅整備による渋滞解消に合せ、歩行者空間を確保し、歩行者の安全性・利便性の向上を図る。

工事は、従前から事業化しているⅠ期400m区間を平成16年に完了し、引続き遺跡調査完了後、Ⅱ期485m区間の工事に本格着手し排水管、電線共同溝等の工事進め、その後用地取得状況及び遺跡調査の進捗状況によりⅢ期区間の工事を行って行く予定である。



道路・街路事業再評価チェックリスト（5／6） 番号：都-建-街-3

事業名称	東京都市計画道路環状第8号線整備事業			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）				
1. 定性的効果				
（該当番号を○で囲む） ① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、 ⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、 ⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、 ⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、 ⑰ その他（ ）				
（主な内容） 巢鴨三丁目から西巢鴨五丁目間の整備することで、従前幅員23mの4車線と歩道3.8mの現況道路を幅員40mの6車線と歩道6.5mで拡幅整備し、通過交通を円滑にするとともに、生活道路への進入防止し、また、歩道を電線共同溝を含めて整備することで、生活に必要な道路と参拝客等の歩行者空間の安全確保の効果がある。新しい街並みの形成、通風、採光、人々のふれあいの場の提供などで地域が活性化する効果がある。避難路の確保など地域の防災性も向上する。道路緑化により地域の環境に配慮している。				
2. 定量的効果				
B / C = 9.3 (当初B / C =)				
<table border="0"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> ○便益（B）の算定（項目と金額） 時間便益 49.72億円／年 走行便益 0.94億円／年 交通事故減少益 0.00億円／年 現在価値化後総便益額 796.14億円 （平成16年度基準） </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> ○費用（C）の算定（項目と金額） 現在価値化後総投資額（平成15年度基準） 事業費 81.63億円 維持管理費 3.65億円 総額 85.28億円 </td> </tr> </table>			○便益（B）の算定（項目と金額） 時間便益 49.72億円／年 走行便益 0.94億円／年 交通事故減少益 0.00億円／年 現在価値化後総便益額 796.14億円 （平成16年度基準）	○費用（C）の算定（項目と金額） 現在価値化後総投資額（平成15年度基準） 事業費 81.63億円 維持管理費 3.65億円 総額 85.28億円
○便益（B）の算定（項目と金額） 時間便益 49.72億円／年 走行便益 0.94億円／年 交通事故減少益 0.00億円／年 現在価値化後総便益額 796.14億円 （平成16年度基準）	○費用（C）の算定（項目と金額） 現在価値化後総投資額（平成15年度基準） 事業費 81.63億円 維持管理費 3.65億円 総額 85.28億円			
評価理由	評価の項目	評価 当該評価を付した理由		
	事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）	A 用地買収も7割完了し、順次遺跡調査を行いながら工事排水管から進めている。 高岩寺の境内一部未買収については、交渉を重ねている状況である。 A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。		
	事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）	A 不況の長期化による東京の危機的状況に対して、放射線の整備は東京の都心部への交通流入に伴う渋滞解消に不可欠な事業に位置づけられている。 平成16年3月首都高王子線の完成によりI期区間の交通の円滑化により更に必要性は高まった。 A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。		

道路・街路事業再評価チェックリスト（6／6） 番号：都-建-街-3

事業の名称		東京都市計画道路環状第8号線整備事業	
評価と理由	事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）	A	本区間の完成により、単鴨駅から明治通りまでが幅員40mで結ばれ、交通渋滞や通過交通の解消が実現する。また、沿道地域にとっては、安全で快適な歩行空間の形成が促進され生活道路への進入防止が図られる。
			A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）			
評価	当該評価を付した理由		
A	隣接区間のⅠ期は完成しており明治通りへの車のアクセスが円滑化するとともに、歩道空間が電線共同溝を含め大幅に拡大したことで、地元住民の通行が更に安全になる効果がでていいる。 また、Ⅱ期の住民及び協議会の協力により順次工事を進めている。		
A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。			
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。	
○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 この区間は、国道区間であることいから国交省との協議が十分なされており、コスト縮減について十分に検討したうえで事業を進めている。 ○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 これまでにコスト、工期についても、前提となる遺跡調査も含め最適な検討を行っており、事業手法、施設規模等の見直しの可能性はない。			
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
施工にあたっては、歩道をセミフラット形式としコスト縮減を図っている。			
評価の視点			
<p>（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ） 継続すべきか否か（継続） 街路整備により、円滑な交通、安全で快適な歩行者・自転車空間の確保など、事業の十分な効果が期待できることから事業を継続すべきである。</p> <p>（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ） 継続すべきか否か（継続） Ⅰ期区間の平成16年度に完成し、地域の効果が現れているとともに、対象箇所の用地取得も79%であり、順次遺跡調査も進めていることから、事業を継続するべきである。</p> <p>（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ） 見直しの必要の有無（無） 施工にあたっては平成12年度に策定された「東京都第二次建設コスト縮減に関する行動計画」を踏まえ、平成16年度からの新計画に基づき新材料・新工法の活用などコスト縮減に向けた取組を行うが、代替案は策定しない。</p>			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
<p>都における都市計画道路の整備率は55%であり、依然として整備が大きく立ち遅れており、慢性的な交通渋滞が都民生活に支障をきたしている。</p> <p>都は放射・環状道路の整備に高い優先順位を付けている。放射9号線は、東京構想2000においても、「骨格幹線道路の重点的整備」のひとつとして位置づけられている。</p> <p>本事業区間の整備は、B/Cの値も9.3と高く、都心への通過交通の削減や渋滞解消、それに伴う環境負荷の軽減、避難路の確保による地域の防災性の向上および歩道整備による歩行者等の安全確保、が実現することとなり、事業効果は非常に高い。</p> <p>さらに、本事業を中止した場合には、上記の事業効果が当初の期待どおり発現できなくなり、これまでの投資が十分に発揮できなくなる。</p> <p>以上から、対応方針は事業者として「継続」とする。</p>			
対応方針（案）	継続・中止		

道路・街路事業再評価チェックリスト（1/3）

番号： 街-4

事業の名称	東京都市計画道路 幹線街路 環状第3号線（薬王寺）	実施主体	東京都	評価該当要件	10年間継続
事業所管部所	道路建設部 街路課				
都市計画決定（当初）	昭和21年 3月	事業認可年度（当初）	平成14年度		
都市計画変更（最新）	年 月	事業認可年度（最新）	平成22年度		
事業箇所	新宿区市谷薬王寺町～同区市谷柳町		評価対象区間延長 400m		
事業期間	平成15年 1月～平成26年 3月				
事業目的	<p>環状第3号線は、中央区勝どき二丁目の放射第34号線（晴海通り）を起点とし、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区を經由し、江東区辰巳二丁目に至る延長約2.7kmの都市計画道路である。</p> <p>本事業は、新宿区市谷薬王寺町から、新宿区市谷柳町の放射第25号線までの延長400mの区間について、現道11mから都市計画道路幅員27mへ拡幅改良するものである。</p> <p>本区間の整備により、自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、歩道の拡幅と電線類の地中化による安全で快適な歩行者空間の確保などが図られる。</p>				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	13,255百万円	1,472百万円	14,727百万円		
執行済額 （執行率） 平成22年度末	12,230百万円 （92%）	338百万円 （23%）	12,568百万円 （85%）		
用地取得率 平成23年3月現在	取得予定面積（A） 6,970㎡	既取得面積（B） 6,383㎡	用地取得率（B/A） 92%		
事業の必要性等に関する視点（I）					
事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）					
1. 事業の進捗状況					
○進捗率 用地取得は約9割まで進んでおり、工事についても平成22年度から着手している。					
○残事業 用地については残り約1割となっている。工事についても完成に向けてスケジュール通り進めている。					
○その他 特になし					
2. 一定期間を要した背景					
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因					
平成14年度より用地取得を行なっているが、区分所有のマンションが多いことで時間を要した。また、全域で埋蔵文化財調査が必要になりその調査に時間を要している。加えて、接道する区道との高低差が大きく対応方針の検討と高低差補償の折衝に時間を要している。これらのため10年間継続となった。					
○地元の理解・協力の状況					
用地取得は順調に進んでおり、また、昨年度の工事は問題なく進められていることから、理解と協力は概ね得られている。					
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）					
1. 社会経済情勢の変化（有・ 無 ）				「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
現況自動車交通量【環3（新宿区左門町）】（道路交通センサスによる平日12時間交通量）					
平成11年度：21,730台 ○本路線の交通量は平成11年度からほとんど変化しておらず、交通渋滞の緩和に資する					
平成17年度：20,779台 道路ネットワークの構築を進めるためにも、本路線の整備が必要である。					
2. 関連計画の変更（ 有 ・無）			「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。		
平成18年12月に策定した「10年後の東京」計画において、東京の負の遺産である渋滞解消のために、本路線を含む区部環状道路の整備率を、10年間で95%とすることを目標としている。					

事業の名称	東京都市計画道路 幹線街路 環状第3号線（薬王寺町）		
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（ <input checked="" type="radio"/> ）・無	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
沿道では、大規模マンション等の建築が行われている。			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（ <input checked="" type="radio"/> ）・無	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
下水道幹線の新設や、都営地下鉄大江戸線「牛込柳町駅」出入口新設が計画されている。			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
路線延長 約26.7km			
<ul style="list-style-type: none"> 完成延長：約13.2km、事業中区間延長：約3.1km、未着手区間：約10.4km 薬王寺地区の他、曙橋地区、弁天町地区ほかで事業中 			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む）			
① 交通渋滞の解消、2 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、9 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、12 公共施設へのアクセス向上、13 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、16 消防活動困難地域の解消、17 その他（ ） （主な内容）			
<ul style="list-style-type: none"> 本路線は、区部の骨格となる重要な幹線道路である 自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難経路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、歩道の拡幅および電線類の地中化による安全で快適な歩行者空間の確保が図られる 			
2. 定量的効果			
B/C=1.74		（当初B/C=2.17）	
○便益（B）の算定（項目と金額）確認中		○費用（C）の算定（項目と金額）	
時間便益	229.7億円	現在価値化総費用額（平成23年度基準）	
走行便益	38.9億円	事業費	157.9億円
事故損失益	9.7億円	維持管理費	2.0億円
現在価値化総便益額	278.3億円	総額	159.9億円
（平成23年度基準）			
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）	A	用地については、9割が取得済であり、埋蔵文化財調査も順調に進んでいる。工事についても、平成22年度から本格着手している。
			A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）		A	「10年後の東京」計画においても重要な路線に位置付けられ、事業の必要性が高まっている。
			A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。

事業の名称		東京都市計画道路 幹線街路 環状第3号線（葉王寺町）	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	骨格幹線道路である本路線の整備により、自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難路や延焼遮断帯としての地域の防災性向上、歩道の拡幅と電線類の地中化による安全で快適な歩行者空間の確保など、十分な効果が発揮できる。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	用地については、9割が取得済であり、埋蔵文化財調査も順調に進んでいる。工事についても、平成22年度から本格着手している。	
		A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・ <input checked="" type="radio"/>)		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 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を採用する余地は極めて少ない。</p> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 用地は既に約9割を取得しており、工事についても一般的な街路築造工事であるため、今後、事業手法や施設規模等を見直す余地は極めて少ない。</p>		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
	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る。		
評価の視点			
<p>（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ） 継続すべきか否か（継続） 交通渋滞の緩和、地域の防災性向上、安全で快適な歩行者空間の確保など、十分な整備効果が発揮できることから、事業を継続すべきである</p> <p>（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ） 継続すべきか否か（継続） 用地、工事ともに、順調な進捗が見込まれることから、事業を継続すべきである</p> <p>（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ） 見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト縮減は図るが、代替案は作成しない。</p>			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
<p>本路線は、区部の骨格となる重要な幹線道路であり、本区間の整備により、交通渋滞の緩和、地域の防災性向上、安全で快適な歩行者空間の確保などの整備効果がある。</p> <p>中止の場合には、上記の整備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効果も得られなくなる。以上のことから、事業者として本事業は「継続」とする。</p>			
対応方針（案）	<input checked="" type="checkbox"/> 継続 ・ 中止		