

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 補助第81号線	評価該当要件	10年間継続	1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21年度	事業認可年度(当初)	平成26年度	事業期間: H26年度~R2年度
都市計画決定(最新)	昭和38年度	事業認可年度(最新)	令和2年度	事業期間: H26年度~R7年度
事業箇所	豊島区巢鴨五丁目~北区西ヶ原三丁目	事業規模	評価対象区間延長 930m	
事業概要	<p>補助第81号線は、豊島区南池袋二丁目から北区西ヶ原一丁目に至る延長約3.5kmの都市計画道路である。今回評価区間は豊島区巢鴨五丁目から北区西ヶ原三丁目までの延長930mの区間について、幅員20mの道路を新設するものであり、平成24年度に「特定整備路線」として選定されている。</p> <p>本区間の整備により、市街地の延焼を遮断するとともに、避難路や緊急車両等の通行路となるなど、地域の防災性が向上する。また、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。さらに、電線類の地中化や街路樹の植栽により、良好な都市景観を創出する。</p>			

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)
<p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>本路線周辺地域における地震に関する地域危険度測定調査結果は、平成25年と比較して改善しているものの、一部地域では高い水準となっている。</p> <p>○(地震に関する地域危険度測定調査をもとに対象路線が通過する各町丁目のランクを平均して算出)</p> <p>平成25年:火災危険度ランク2.8、総合危険度ランク3.3</p> <p>令和4年:火災危険度ランク2.8、総合危険度ランク2.8</p>
<p>(関連する他事業等の進捗状況の変化・変更内容)</p> <p>【放射第9号線(巢鴨Ⅲ期)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成10年度に事業着手しており、用地取得は89%で工事は実施中 <p>【環状第5の1号線(西巢鴨Ⅰ期)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和4年度に事業着手しており、用地取得は0%で工事は未着手

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	2.4		
現在価値化総便益額(B)	317.3億円	現在価値化総費用額	134.0億円
走行時間短縮便益	260.2億円	工事費	50.2億円
走行経費減少便益	46.1億円	用地費	79.1億円
交通事故減少便益	11.0億円	維持管理費	4.7億円
定性的効果			
<p><交通> ・交通渋滞の解消</p> <p> ・物資流動円滑化への寄与</p> <p> ・迂回交通の減少</p>	<p><<暮らし>> ・公共施設へのアクセス向上</p> <p> ・土地利用の転換・高度化</p> <p> ・商業・産業の活性化</p>		
<p><景観> ・都市景観の向上</p>	<p><安全> ・交通事故の減少</p> <p> ・バリアフリー化</p> <p> ・自転車や歩行者のための空間確保</p>		
<p><防災> ・緊急車両の走行</p> <p> ・延焼遮断</p> <p> ・災害時の避難路の確保</p> <p> ・消防活動困難地域の解消</p>			

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 (R4年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	12,865百万円	1,165百万円	14,030百万円
執行済額	6,601百万円	416百万円	7,017百万円
(執行率)	51.3%	35.7%	50.0%
用地取得状況 (R4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)
	17,086㎡	5,779㎡	33.8%
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
現道のない新設道路の整備であり、地権者が多いことや、多数の借地があり、用地取得に時間を要している。			
事業の進捗状況・残事業の内容			
<ul style="list-style-type: none"> 事業の必要性や補償の考え方について丁寧に説明するなど、関係権利者の理解と協力を得ながら早期の用地取得に努めている。 事業効果の早期発現のため、一定程度用地を取得した箇所では、緊急車両用の仮設通行路などを整備している。 			

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
<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、未取得用地の早期取得を目指し、折衝を進める。 引き続き、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。(排水管工事、企業者工事、電線共同溝工事、街路築造工事等)

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
<p>(新工法の採用、事業手法や施設規模等の見直しの可能性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般的な街路築造工事であるため、施工にあたって、事業手法、施設規模等を見直す可能性は極めて少ない。
<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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 低炭素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。

7 対応方針(原案)

総合評価	<p>(事業の必要性等に関する視点)</p> <ul style="list-style-type: none"> 特定整備路線は、木造住宅密集地域を改善するために重要な都市計画道路である。 市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両等の通行路となるなど、地域の防災性が向上する。 交通の円滑化が図られるとともに、歩行者や自転車の通行の安全性、快適性が向上する。 電線類の地中化や街路樹の植栽により、良好な都市景観を創出する。 <p>(事業の進捗の見込みの視点)</p> <ul style="list-style-type: none"> 用地は約34%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、折衝を進める。 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。(排水管工事、企業者工事、電線共同溝工事、街路築造工事等) <p>・補助第81号線は、延焼遮断帯や避難路としての機能、周辺地域の交通渋滞緩和、快適で安全な歩行空間、良好な都市景観の創出の観点から、事業の必要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切。</p> <p>・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。</p>
対応方針(原案)	継続