

資料4-3-1  
令和5年度第4回  
事業評価検討会

# 東京都市計画道路補助第26号線 (板橋区大山町地内)

令和5年11月6日

市街地整備部防災都市づくり課

# 目次

1. 事業概要	.....	1
2. 社会経済情勢等の変化	.....	3
3. 事業の投資効果	.....	5
4. 事業の進捗状況	.....	11
5. 事業の進捗の見込み	.....	12
6. コスト縮減等	.....	13
7. 対応方針(原案)	.....	14

# 1. 事業概要(1)

## [全体概要]

路線名: 鮫洲大山線

区間: 品川区東大井一丁目

～板橋区氷川町

延長: 約22.4km

## [今回評価区間]

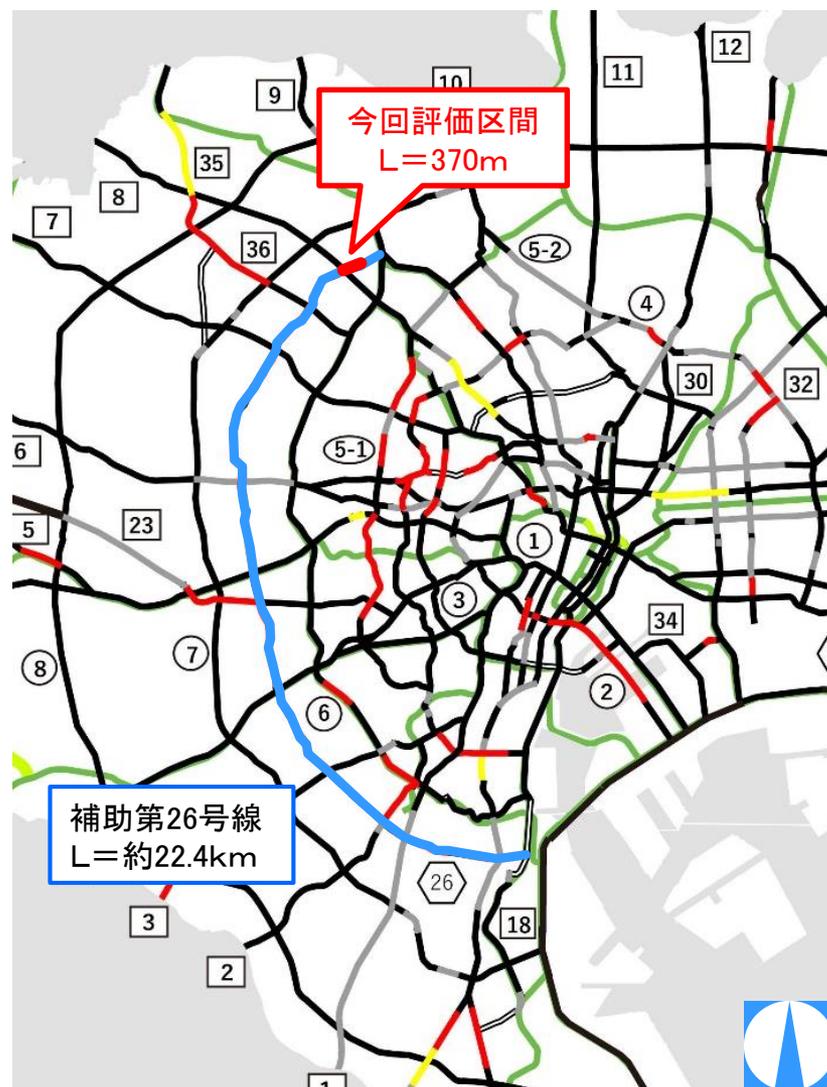
区間: 板橋区大山町

延長: 0.37km

幅員: 20～23m(2車線)

事業費: 約180億円

年度	計画等
昭和21年 4月25日	都市計画決定
平成27年 2月24日	事業認可取得
令和 8年 3月31日	事業認可期間





# 2. 社会経済情勢等の変化(1)



## 社会経済情勢の変化

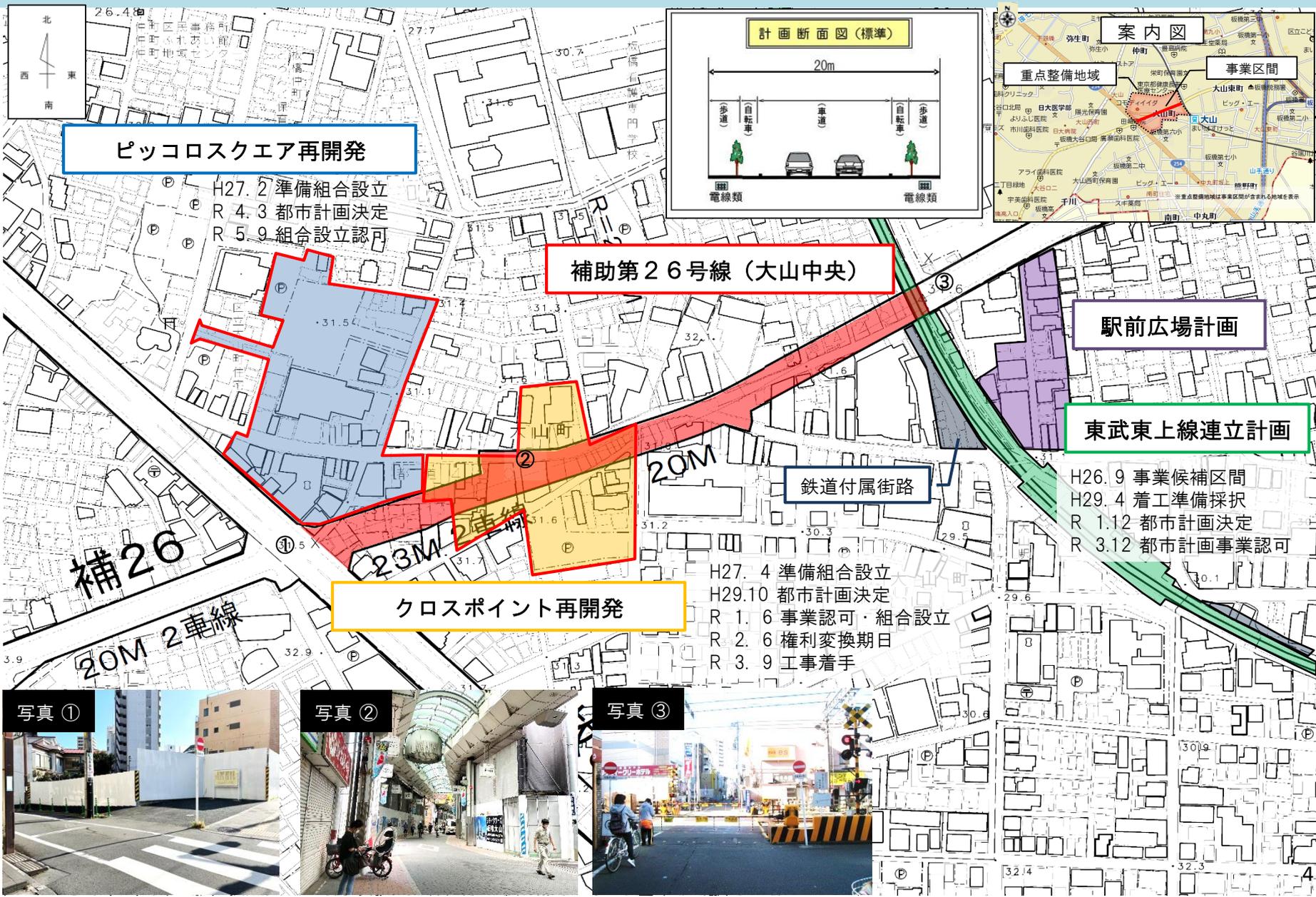
■ 本路線周辺の現況交通量(R3年度)は、H27年度と比較して減少。

## 関連する他事業等の進捗状況の変化

※着手年度は事業認可時を指す

都・区 施行	地区	着手 年度	工事	民間 施行	地区	着手 年度	工事
①	連続立体交差事業 (大山駅付近)他	R3	着手	③	大山町クロスポイント周辺地 区第一種再開発事業	R1	着手
②	駅前広場整備事業鉄道付属 街路	R3	着手	④	大山町ピッコロ・スクエア周 辺地区第一種再開発事業	R5	着手

# 2. 社会経済情勢等の変化(2)



**ピッコロスクエア再開発**

- H27. 2 準備組合設立
- R 4. 3 都市計画決定
- R 5. 9 組合設立認可

**補助第26号線 (大山中央)**

**駅前広場計画**

**東武東上線連立計画**

**鉄道附属街路**

**クロスポイント再開発**

- H27. 4 準備組合設立
- H29.10 都市計画決定
- R 1. 6 事業認可・組合設立
- R 2. 6 権利変換期日
- R 3. 9 工事着手

- H26. 9 事業候補区間
- H29. 4 着工準備採択
- R 1.12 都市計画決定
- R 3.12 都市計画事業認可



# 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	254.0億円
走行時間短縮便益	234.6億円
走行経費減少便益	13.6億円
交通事故減少便益	5.8億円

## 【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	176.8億円
工事費	122.4億円
用地費	52.5億円
維持管理費	1.9億円

- ※ 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
- ※ 本資料の費用便益分析で使用した原単位は、建設局施行における道路・街路事業の費用便益分析で使用している原単位に準拠

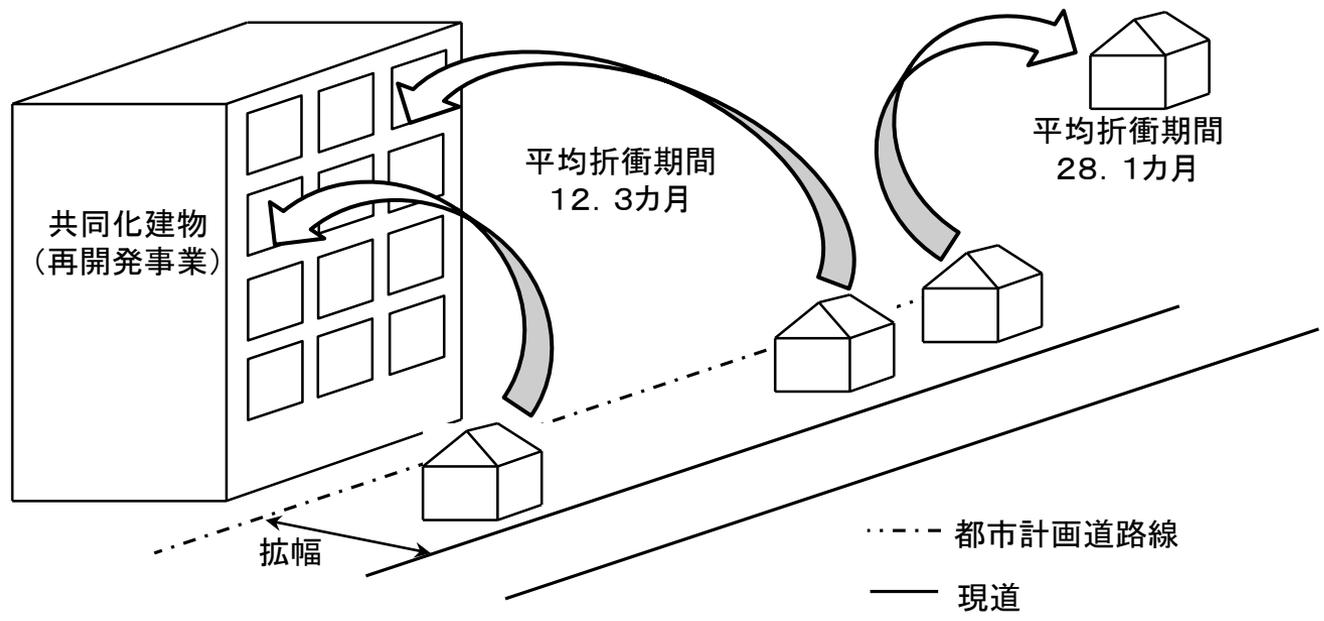
## 【費用便益比(B/C)の算定】

$$\underline{B/C = 1.4(前回 \text{ --- } )}$$

# 3. 事業の投資効果(2)

## 定量的効果

### 共同化事業の便益の試算



※H26都市整備局策定のマニュアルより  
 再開発事業による共同化建替え  
 事業効果発現短縮期間:11.9カ月  
 事業便益 1.1億円/月×11.9=13.1億円

【便益(B)の算定】		【費用(C)の算定】	
現在価値化総便益	267.1億円	現在価値化総費用額	177.0億円
走行時間短縮便益	234.6億円	工事費	122.4億円
走行経費減少便益	13.6億円	用地費	52.5億円
交通事故減少便益	5.8億円	維持管理費	1.9億円
沿道一体整備事業の便益	13.1億円	コーディネート費	0.2億円

$B/C = 1.5$  (前回 -)

# 3. 事業の投資効果(3)

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	

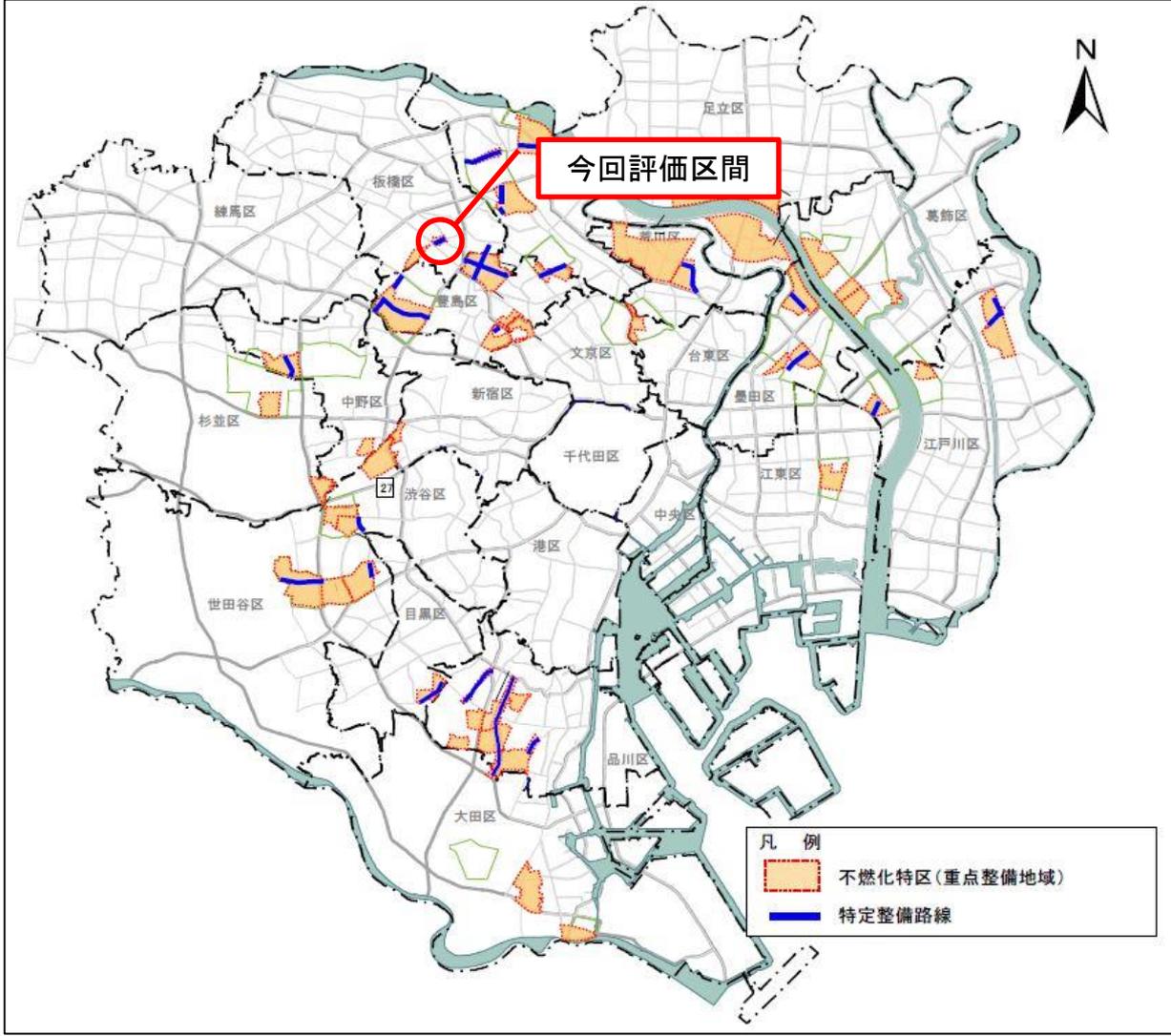
※該当欄の◎は次頁以降に概要あり

# 3. 事業の投資効果(4)

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

■ 本路線は、震災時に特に甚大な被害が想定される整備地域に位置し、「木密地域不燃化 10年プロジェクト」実施方針における特定整備路線に位置付けられた重要な路線である。

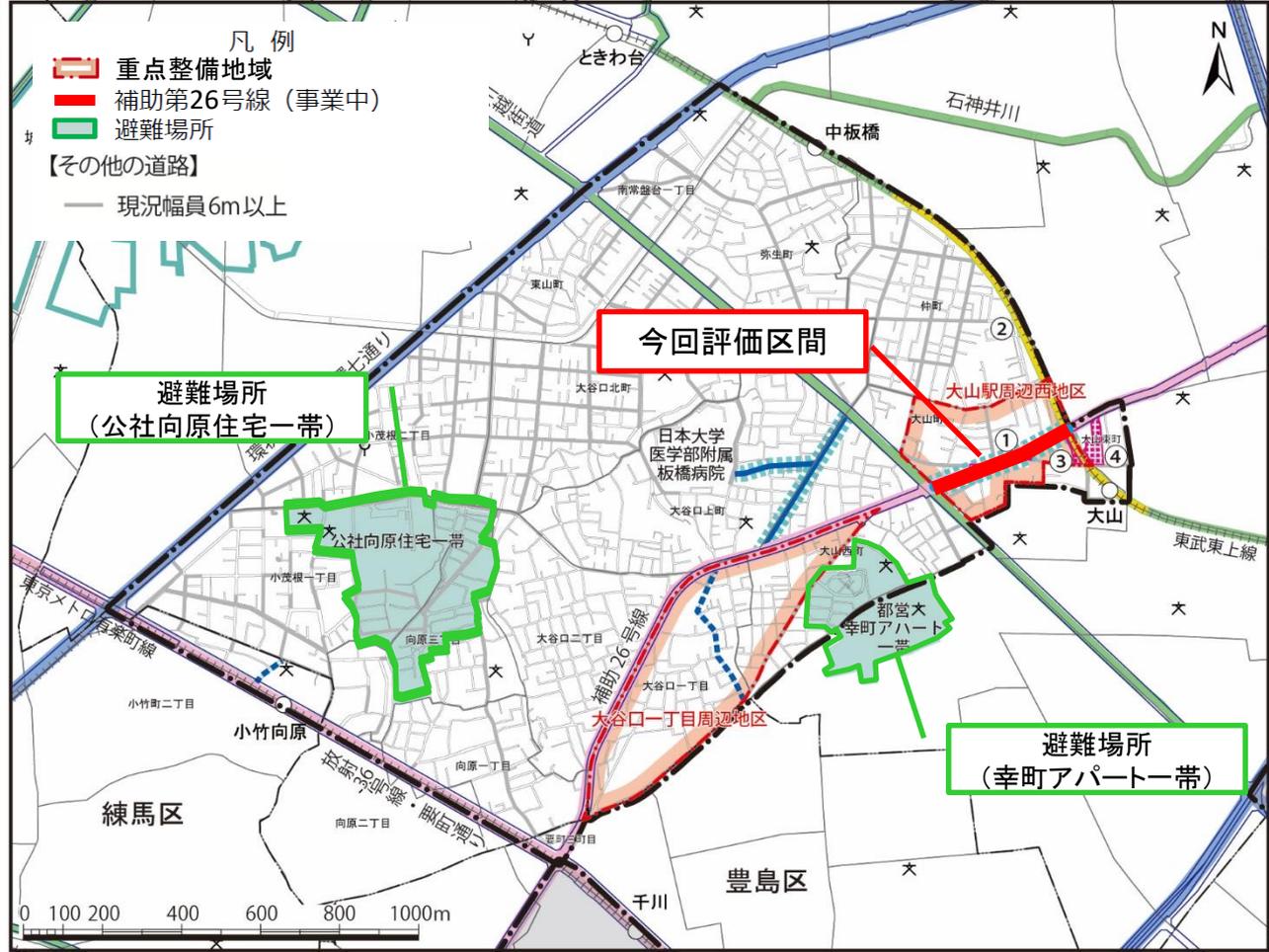
■ 本路線の整備により震災時の延焼遮断や避難路、緊急車両の通行路となるなど、震災時に特に甚大な被害が想定される整備地域の防災性の向上を図る。



# 3. 事業の投資効果(5)

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

- 本事業区間は、震災時に特に甚大な被害が想定される整備地域である。
- 狭あい道路が多く、老朽木造建築物が密集しているなど、防災上の課題を抱えている。本路線の整備により、延焼遮断や災害時の安全な避難路が確保されるほか、緊急車両等の通行路が確保され、円滑な救助・救援活動が可能となる。

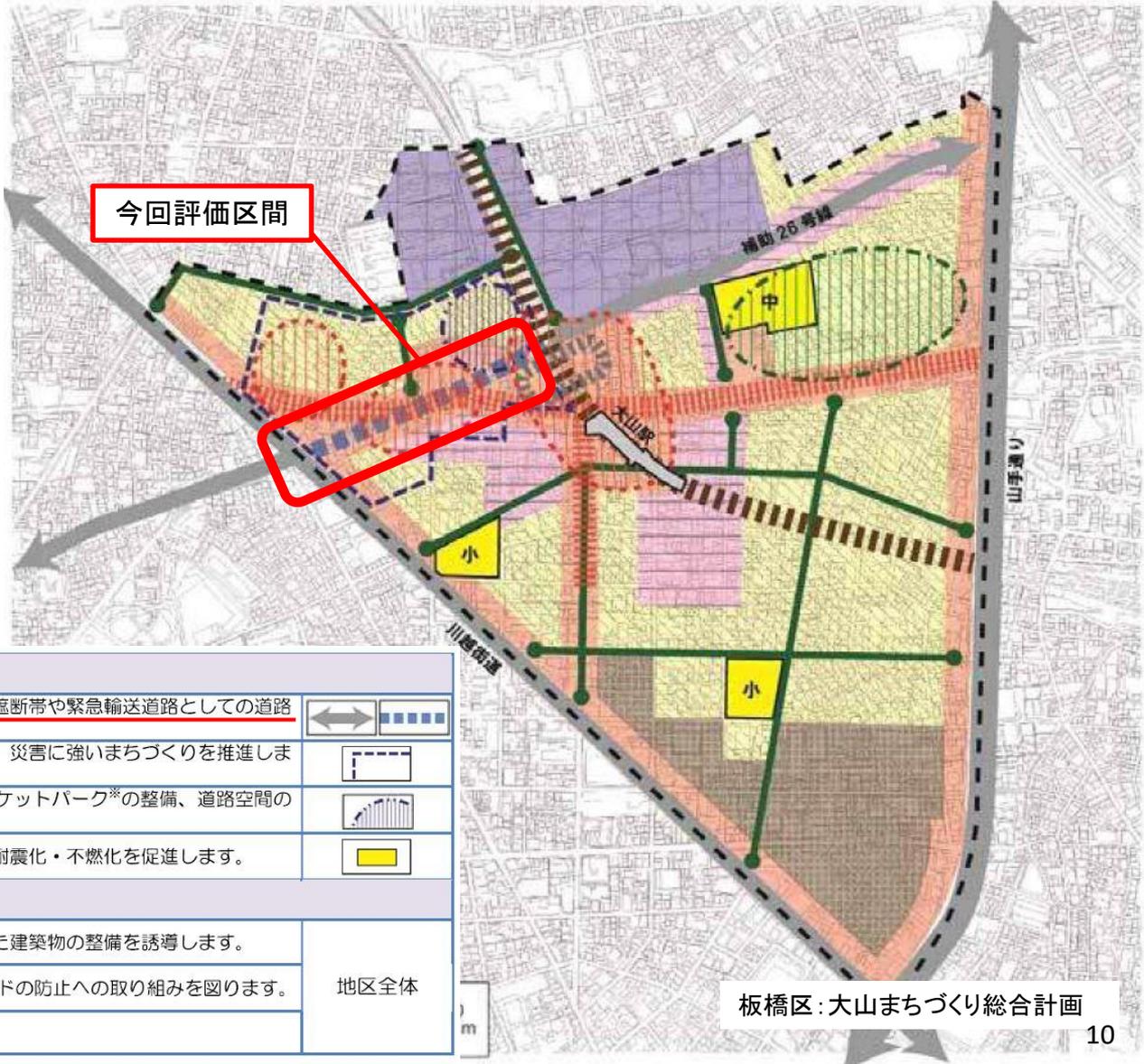


# 3. 事業の投資効果(6)

## 防災: 緊急車両の走行

■ 本路線は、板橋区が策定した「大山まちづくり総合計画」において、「延焼遮断帯や緊急輸送路としての道路ネットワーク」として位置付けられている。

■まちづくり整備方針図



横断的な整備方針	<b>■防災まちづくりの推進</b>	
	沿道建築物の耐震化・不燃化を図りながら、 <u>延焼遮断帯や緊急輸送道路としての道路ネットワークの形成を図ります。</u>	
	早急なる耐震化・不燃化などの取り組みを通じた、災害に強いまちづくりを推進します。	
	共同建て替えを通して耐震化・不燃化の促進、ポケットパーク*の整備、道路空間の確保など、災害に強いまちづくりを推進します。	
	災害時の防災拠点施設の機能強化及び施設周辺の耐震化・不燃化を促進します。	
	<b>■環境に配慮したまちづくりの推進</b>	
再開発事業等の大規模開発における環境に配慮した建築物の整備を誘導します。	地区全体	
透水性舗装*、保水性舗装*などのヒートアイランドの防止への取り組みを図ります。		
敷地内緑化の推進を図ります。		

板橋区: 大山まちづくり総合計画

## 4. 事業の進捗状況

### 事業費の執行状況

(R4年度末時点 カッコ内は前回評価時点)

	用地費等	工事費等	合計
全体事業費(百万円)	14,870(-)	3,123(-)	17,993(-)
執行済額(百万円)	4,475(-)	699(-)	5,174(-)
執行率(%)	30.1(-)	22.4(-)	28.8(-)

### 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)
5,600m <sup>2</sup>	2,829m <sup>2</sup> (-)	50.5%(-)

# 5. 事業の進捗の見込み

## 一定期間を要した背景等

- 区分所有マンションや、借地借家等も複数存在しており、権利者が多いことから、用地折衝に時間を要している。
- 近隣での移転を希望する方が多く、移転先選定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

- 残る未取得用地の早期更地化を目指し、折衝を進める。
- 再開発事業等の進展と合わせ事業推進を図る。
- 用地取得及び関係機関との協議状況を踏まえ、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

- 事業効果の早期発現のため、地域の状況を踏まえ、事業用地の有効活用を図っていく。

## 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。
- 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。

【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))

# 7. 対応方針(原案)

## (事業の必要性に関する視点)

- 延焼遮断帯の形成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の通行路となるなど、地域の安全性・防災性が向上する。
- 道路ネットワークが強化され、連続立体交差事業等の効果と合わせ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安全性が向上する。
- 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。
- 周辺では東武東上線連続立体交差事業や再開発事業も施行されており、相乗効果により当該地域の防災性が向上する。

## (事業進捗の見込みの視点)

- 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順次工事を実施する。



### 対応方針(原案) 継続

- 補助第26号線は、市街地の延焼遮断帯や緊急車両通行路等としての機能、周辺地域の交通円滑化、快適で安全な歩行者空間、良好な都市景観の創出、相乗効果による防災性向上の観点から、事業の必要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切。
- 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。