

# 東京都市計画道路補助第128号線 (世田谷区宮坂一丁目 ～同区宮坂二丁目)

令和5年10月2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)

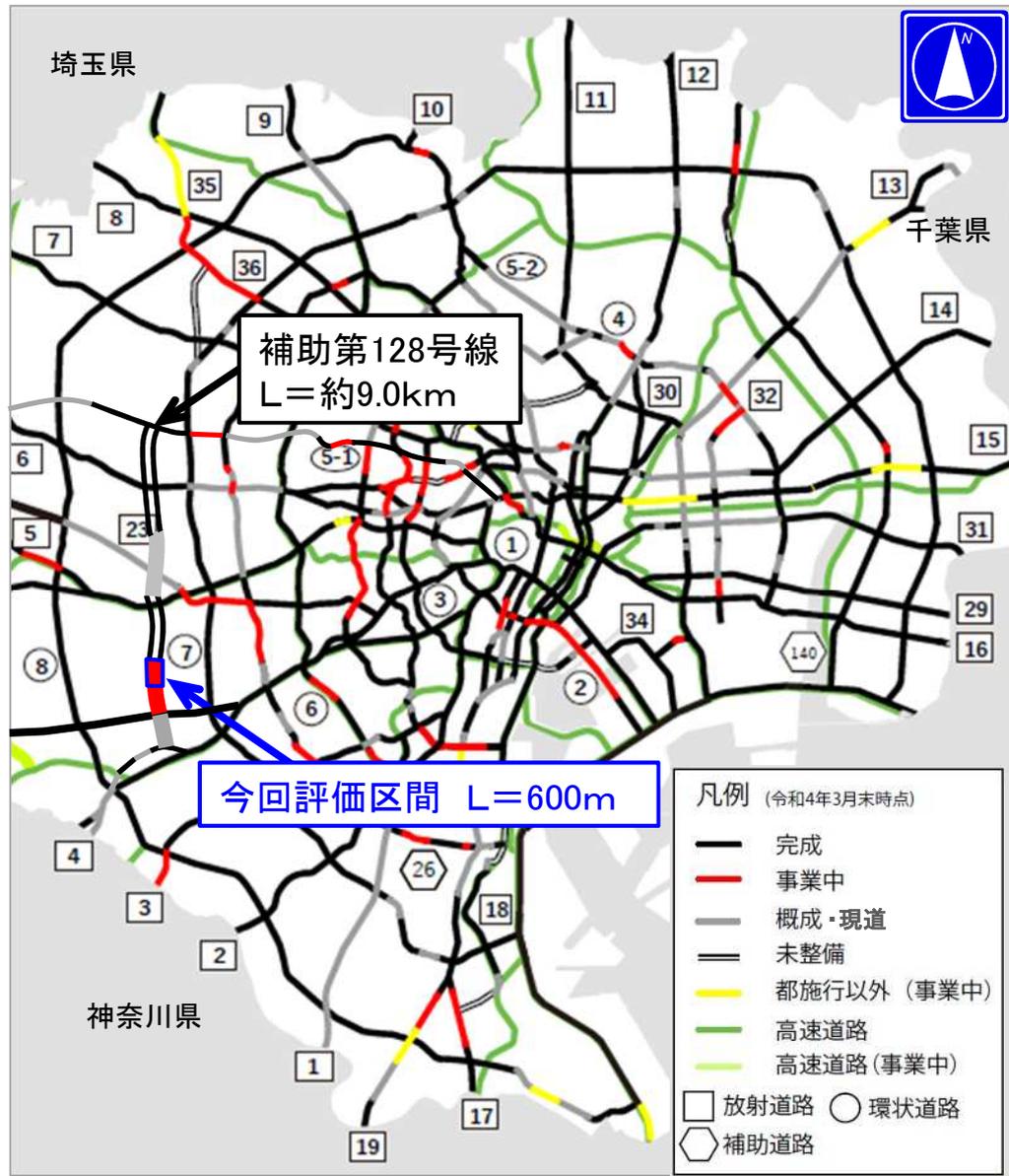
## [全体概要]

路線名: 補助第128号線  
 区 間: 世田谷区新町二丁目  
 ~ 杉並区阿佐ヶ谷五丁目  
 延 長: 約9.0km

## [今回評価区間]

区 間: 世田谷区宮坂一丁目  
 ~ 同区宮坂二丁目  
 延 長: 0.6km  
 幅 員: 20m(2車線)  
 事業費: 約70億円

年 度	計 画 等
昭和22年11月26日	都市計画決定
平成27年1月26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

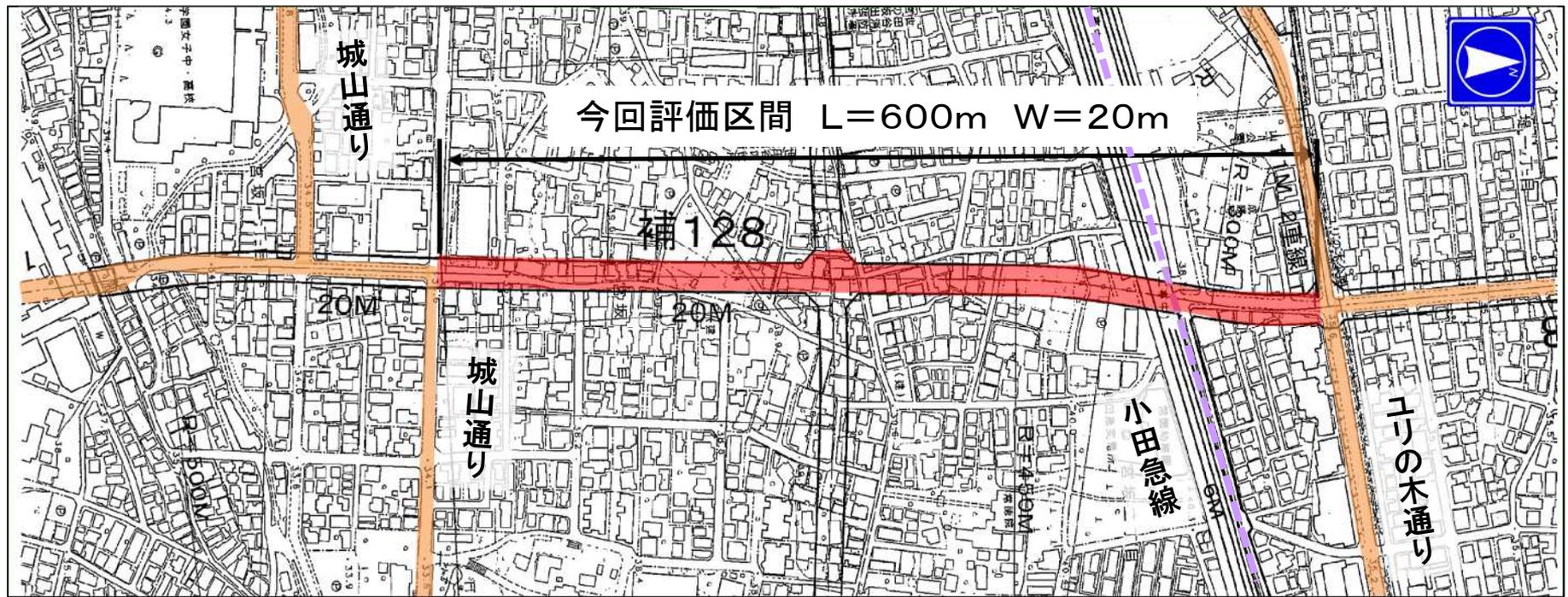


## 事業の効果

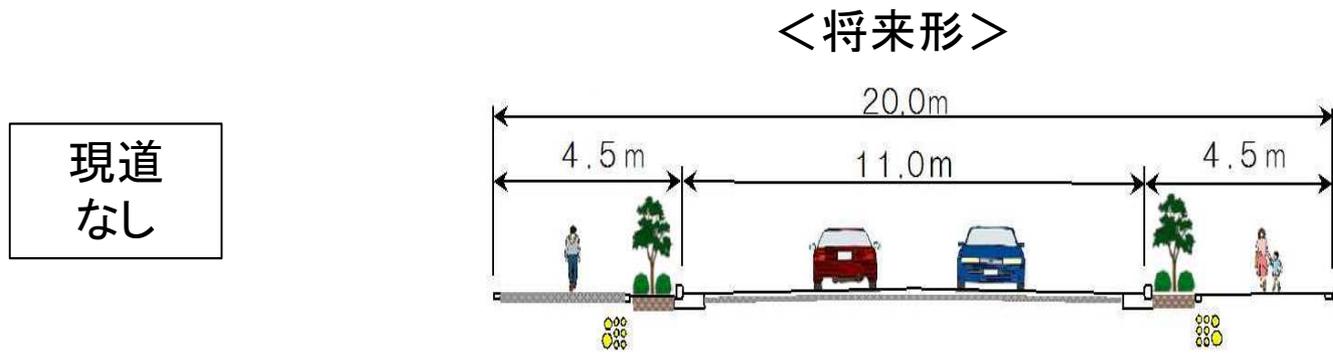
- 交通の円滑化が図られ、住宅地に流入する**通過交通の排除**や、**歩道・自転車走行空間の整備**により、**安全性、快適性が向上**
- 延焼遮断帯の形成や震災時の緊急車両の通行確保等により、**地域の防災性が向上**
- 電線類の地中化や街路樹の植栽により、**良好な都市景観を創出**

# 1. 事業概要(3)

平面図



横断図



# 1. 事業概要(4)

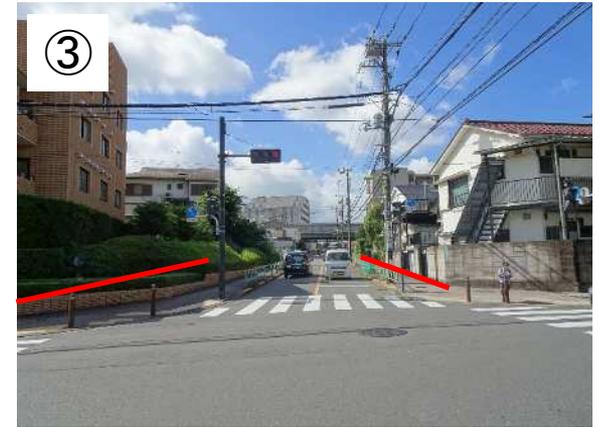
## 現況



起点



中間部



終点



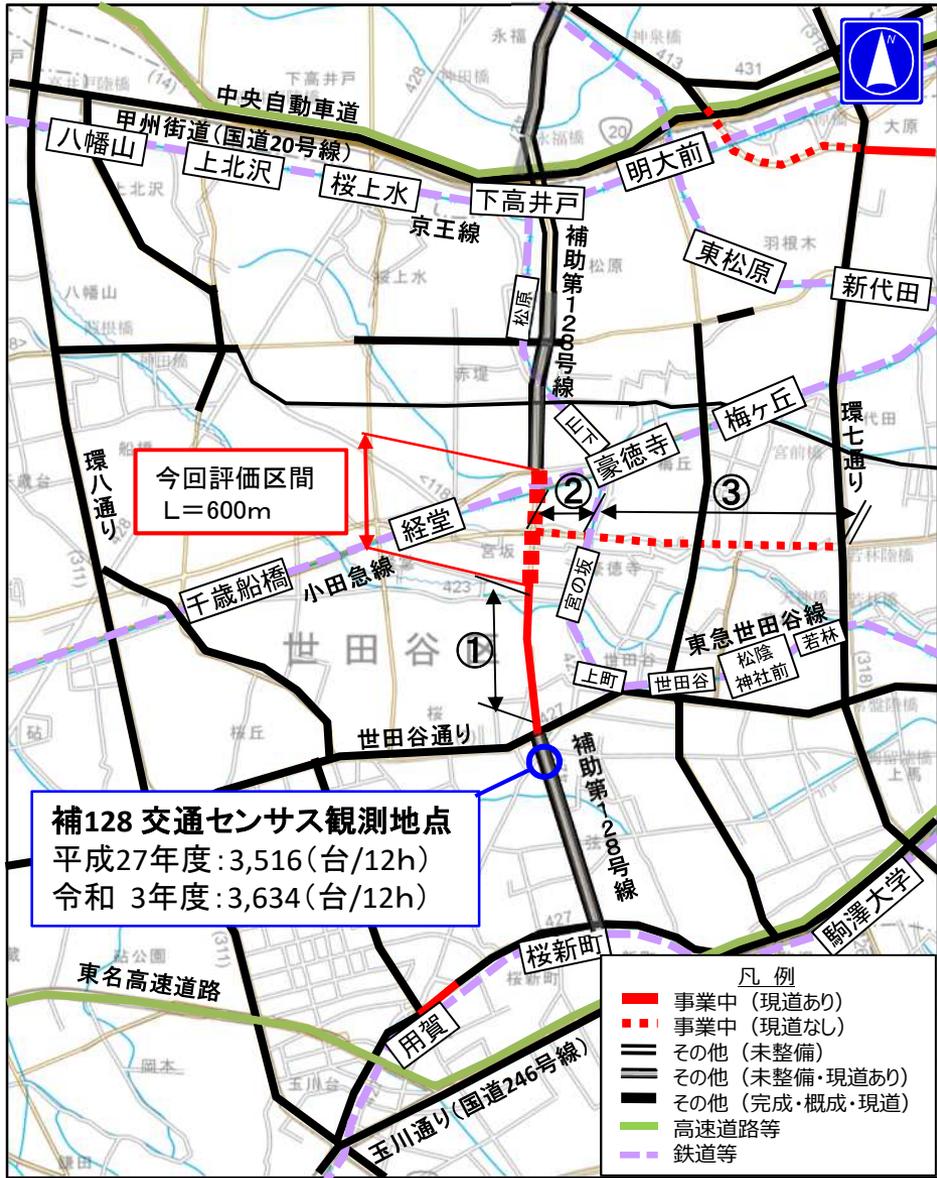
# 2. 社会経済情勢の変化等

## 社会経済情勢の変化

- 本路線周辺の現況交通量
- ・補128におけるR3年度交通量は、H27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128号線 (桜・世田谷)	H3	97%	実施中
②	東京都	補助第52号線 (宮坂)	H27	31%	未実施
③	東京都	補助第52号線 (若林)	H26	74%	実施中



### 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	198.4億円
走行時間短縮便益	183.2億円
走行経費減少便益	14.3億円
交通事故減少便益	0.9億円

#### 【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	67.9億円
工事費	18.6億円
用地費	49.3億円
維持管理費	2.8億円

※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】

$$\underline{B/C = 2.9}$$

# 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(3)

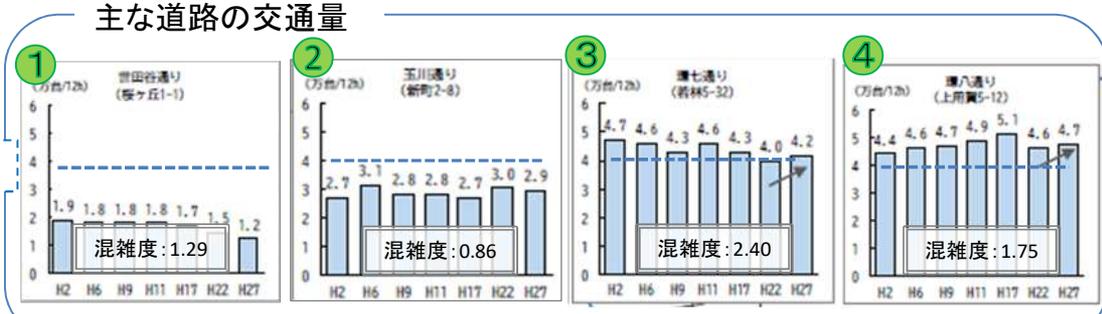
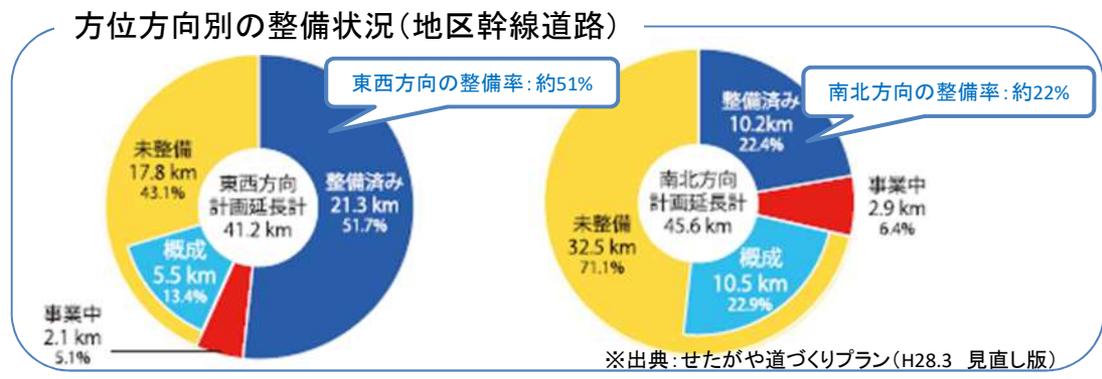
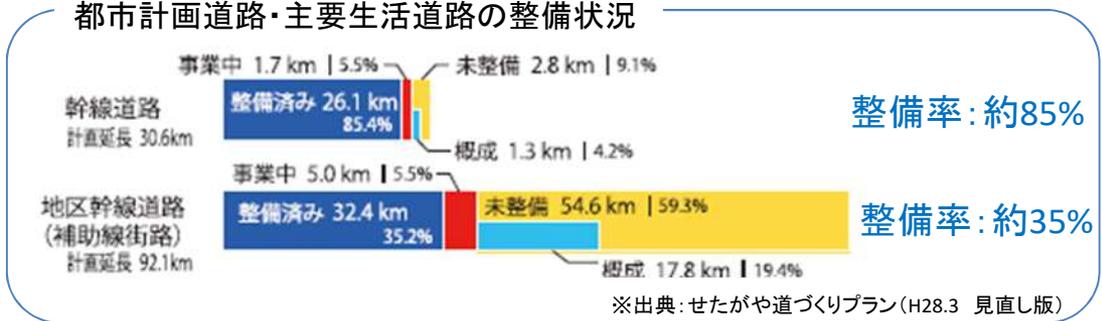
## <交通> 物資流動円滑化への寄与

### ■ 本区間を整備することにより、南北方向の移動の円滑化に寄与

<世田谷区の道路整備の現状>



混雑度	目安
1.75以上	慢性的に混雑が発生する
1.25-1.75	ピーク時とその周辺時間帯で混雑が生じる可能性が高い
1.0-1.25	道路混雑の可能性が1~2時間(ピーク時)ある
1.0未満	道路混雑はほとんど存在しない



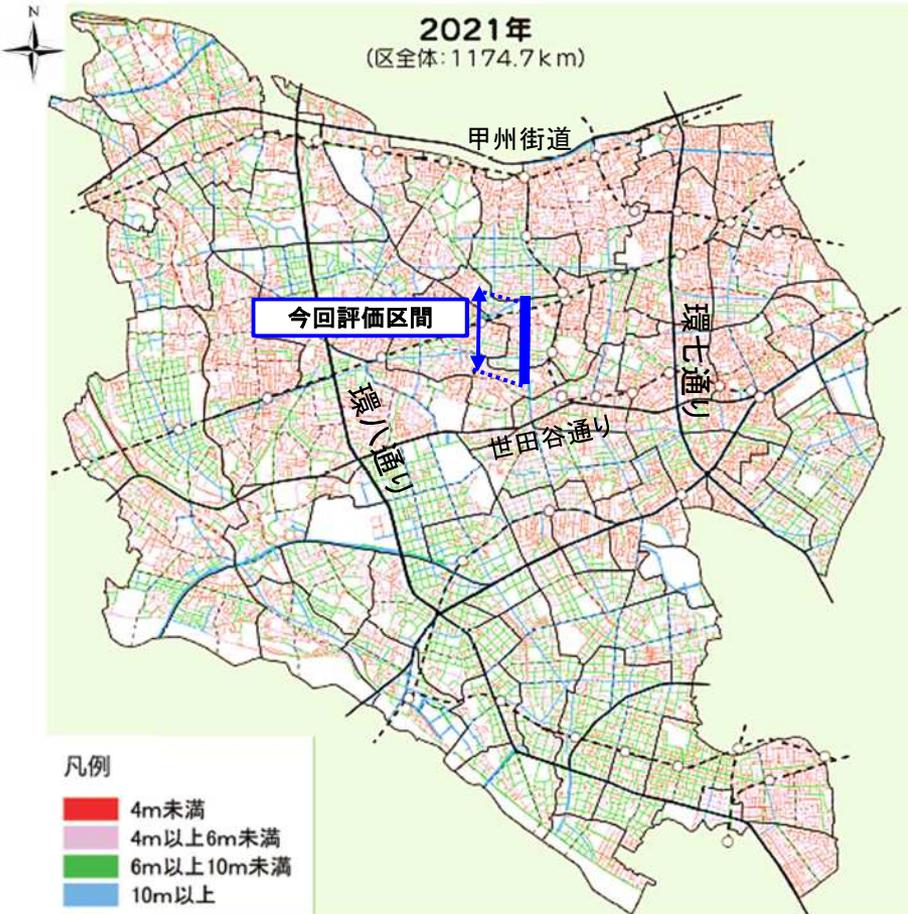
※出典: せたがや道づくりプラン(H28.3 見直し版)

# 3. 事業の投資効果(4)

＜交通＞ 迂回交通の減少    ＜安全＞ 自転車や歩行者のための空間確保

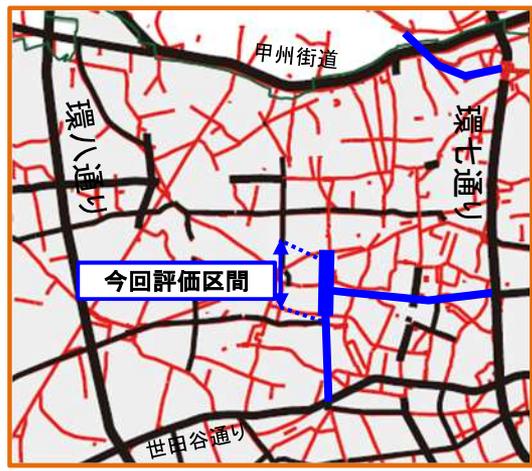
- 本区間を整備することにより、生活道路への通過交通が転換され、**住宅地区の環境改善**や、**歩行者・自転車の安全性が向上**する

＜幅員別の道路状況図＞



※出典:世田谷区の土地利用2021

＜整備済みの都市計画道路、主要生活道路以外の道路への自動車通行状況＞



凡例

- 整備済みの都市計画道路、主要生活道路
- 整備済みの都市計画道路、主要生活道路以外で通過交通が発生していると考えられる道路
- 事業中

■ 地域における日常生活での困りごと

	1位	2位	3位	4位	5位	
平成24年度	道路が狭くて危険	車など交通が激しい	カラス等の鳥獣による被害	住宅が密集しすぎている	踏切がなかなか渡れない	...
平成23年度	道路が狭くて危険	車など交通が激しい	カラス等の鳥獣による被害	住宅が密集しすぎている	踏切がなかなか渡れない	...
平成22年度	道路が狭くて危険	カラス等の鳥獣による被害	車など交通が激しい	放置自転車がなくて迷惑	住宅が密集しすぎている	...
平成21年度	道路が狭くて危険	カラス等の鳥獣による被害	車など交通が激しい	放置自転車がなくて迷惑	住宅が密集しすぎている	...
平成20年度	道路が狭くて危険	カラス等の鳥獣による被害	車など交通が激しい	放置自転車がなくて迷惑	地域の治安が悪くなった	...

※出典:せたがや道づくりプラン(H28.3 見直し版)

## 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)	6,274	690	6,964
執行済額(百万円)	3,643	10	3,653
執行率(%)	58.1	1.4	52.5

### 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)
8,680㎡	3,628㎡	41.8%

## 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42%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。
- 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** Tokyo, Tokyo **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、CO<sub>2</sub>排出量を削減 (-30℃の場合、-2.7 (kg-CO<sub>2</sub>/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、住宅地に流入する通過交通の排除や、歩道・自転車走行空間の整備により、安全性、快適性が向上する。
- 主要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の植栽により、良好な都市景観を創出

### (事業の進捗の見込みの視点)

- 用地は約42%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128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。