

再評価チェックリスト

資料 2 - 3

1 事業概要

事業の名称	等々力大橋（仮称）		評価該当要件	5年間継続	2回目
実施主体	東京都（建設局）	事業所管部署	道路建設部 道路橋梁課		
都市計画決定（当初）	東京都：昭和63年 （川崎市：平成22年）	事業認可年度（当初）	—	事業期間：H27年度～R12年度	
都市計画決定（最新）	東京都：昭和63年 （川崎市：平成22年）	事業認可年度（最新）	—		
事業箇所	東京都世田谷区玉堤二丁目地内から 神奈川県川崎市中原区一丁目地内		事業規模	L=385.9m	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 等々力大橋（仮称）整備事業は、東京都側の目黒通りと神奈川県側の川崎市都市計画道路3・3・10号線宮内新横浜線をつなぎ、多摩川を渡河する都県橋の整備事業である。 本事業により、都市間の連携を強化し、広域物流ネットワークが形成されることはもとより、交通の円滑化や緊急輸送道路としての防災性が向上する。 なお、整備にあたっては、都が整備主体、川崎市が管理主体となり、それら費用は双方が負担する協定を締結している。 				

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）
（社会経済情勢の変化） 本路線周辺の令和3年度の現在交通量は、平成27年度と比較してほぼ横ばいとなっている。
○現況自動車交通量【放射第3号線】（道路交通センサスによる） 平成27年度：26,063台/12h 令和03年度：23,904台/12h
（関連する他事業等の進捗状況の変化） 本事業区間の北側では、放射第3号線（環八～多摩堤通り）が平成17年度概成。現在は、2車線にて暫定供用。 南側では、川崎市による宮内新横浜線（宮内工区）が事業中であり、令和6年度末時点で用地を約60%取得している。

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※	1.4（前回：2.4）	（参考）	2.2 [2%]	2.9 [1%]
現在価値化総便益額（B）	257.2億円	現在価値化総費用額（C）	187.2億円	
走行時間短縮便益	246.2億円	工事費	137.0億円	
走行経費減少便益	13.4億円	用地費	47.1億円	
交通事故減少便益	-2.4億円	維持管理費	3.1億円	
定量的効果 残事業B/C※	2.5（前回：2.8）	（参考）	3.7 [2%]	5.0 [1%]
現在価値化総便益額（B）	257.2億円	現在価値化総費用額（C）	102.6億円	
走行時間短縮便益	246.2億円	工事費	90.2億円	
走行経費減少便益	13.4億円	用地費	9.3億円	
交通事故減少便益	-2.4億円	維持管理費	3.1億円	
定性的効果	<p><交通>・交通渋滞の解消 ・物流流動円滑化への寄与 ・交通不便地域の解消 ・迂回交通の減少 <防災>・緊急車両の走行 ・災害時の避難路の確保</p> <p><<らし>・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走行空間の確保</p>			

※現在価値算出のための社会的割引率は4%を用い、比較のために参考として2%及び1%として算出した結果を併記する。
 なお、参考比較のための値は平成15年（2003年）～令和4年（2022年）の期間の国債の実質利回りを踏まえた1%、及び、平成5年（1993年）～令和4年（2022年）の期間の国債の実質利回りを踏まえた2%としている（公共事業評価に関する技術指針（令和6年9月 国土交通省））。
 ※費用便益分析マニュアル（国土交通省令和7年8月）に基づき分析
 （国土交通省による原単位等の訂正（令和7年8月29日公表）に基づき、都の原単位を再算出）

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（R6年度末時点）			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	4,670百万円	13,670百万円	18,340百万円
執行済額	3,740百万円	4,650百万円	8,390百万円
（執行率）	80.1%	34.0%	45.7%
用地取得状況（R6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）	
6,945㎡	5,260㎡	75.7%	
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
東京都側多摩川沿線道路（多摩堤通り）は、問い合わせにも丁寧に対応しており、約6割用地取得済み。 川崎市側多摩川沿線道路（幸多摩線）は、用地取得済み。			
事業の進捗状況・残事業の内容			
用地は約8割取得済みであり、工事はA2橋台、P1、P2、P3橋脚を設置済みである。 残事業は、用地取得、A1橋台、上部工、上部仕上げ、取付道路である。			

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
残る未取得用地について、早期用地取得を目指し折衝を進めていくとともに、引き続き工事を推進していく。

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
（新工法の採用など） 建設発生土の事業間流用や再生材の使用など現場の工夫や新技術の活用等により、コスト縮減に努めていく。
（事業手法、施設規模等の見直しの可能性） 下部工（橋台1基、橋脚3基）設置済みのため、事業手法や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

7 対応方針（原案）

総合評価	本事業により、都市間の連携を強化し、広域物流ネットワークが形成されることはもとより、交通の円滑化や緊急輸送道路としての防災性向上の効果が期待できる。 中止の場合は、整備効果を発揮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。
対応方針（原案）	継続