

資料3-3
令和7年度第2回
事業評価委員会
(橋-1)

等々力大橋(仮称) (東京都世田谷区～神奈川県川崎市)

令和7年9月1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	9
3. 事業の投資効果	11
4. 事業の進捗状況	15
5. 事業の進捗の見込み	17
6. コスト縮減等	18
7. 対応方針（原案）	19

1. 事業概要(3)

事業期間

平成27年度～令和12年度

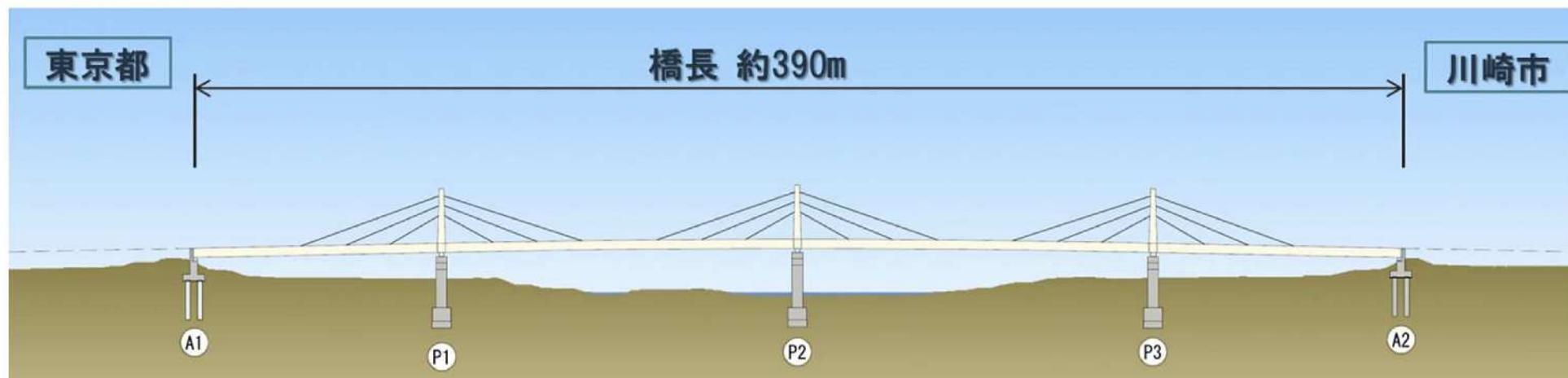
事業の概要

- 等々力大橋（仮称）整備事業は、東京都の放射第3号線と神奈川県内の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、費用は双方が負担する協定を締結している。

1. 事業概要(4)

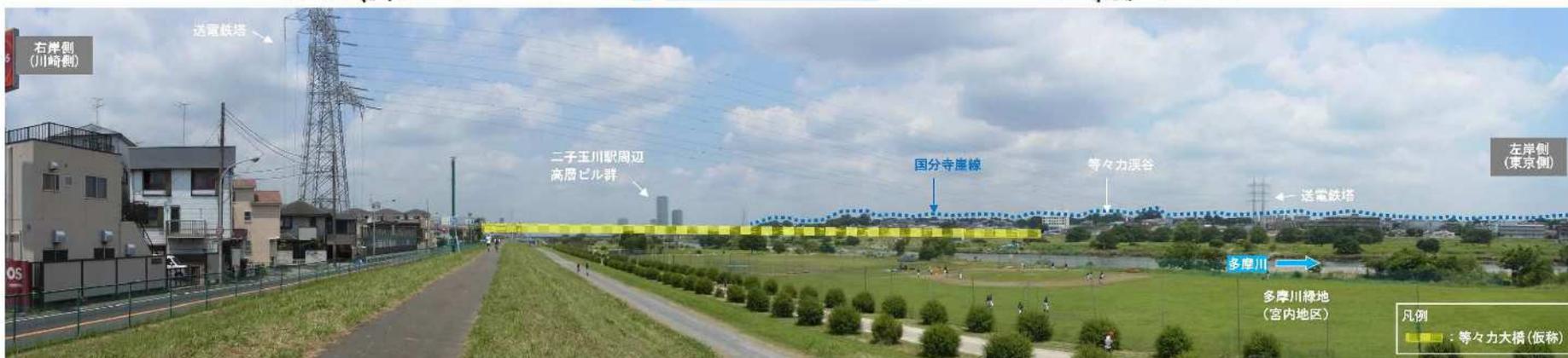
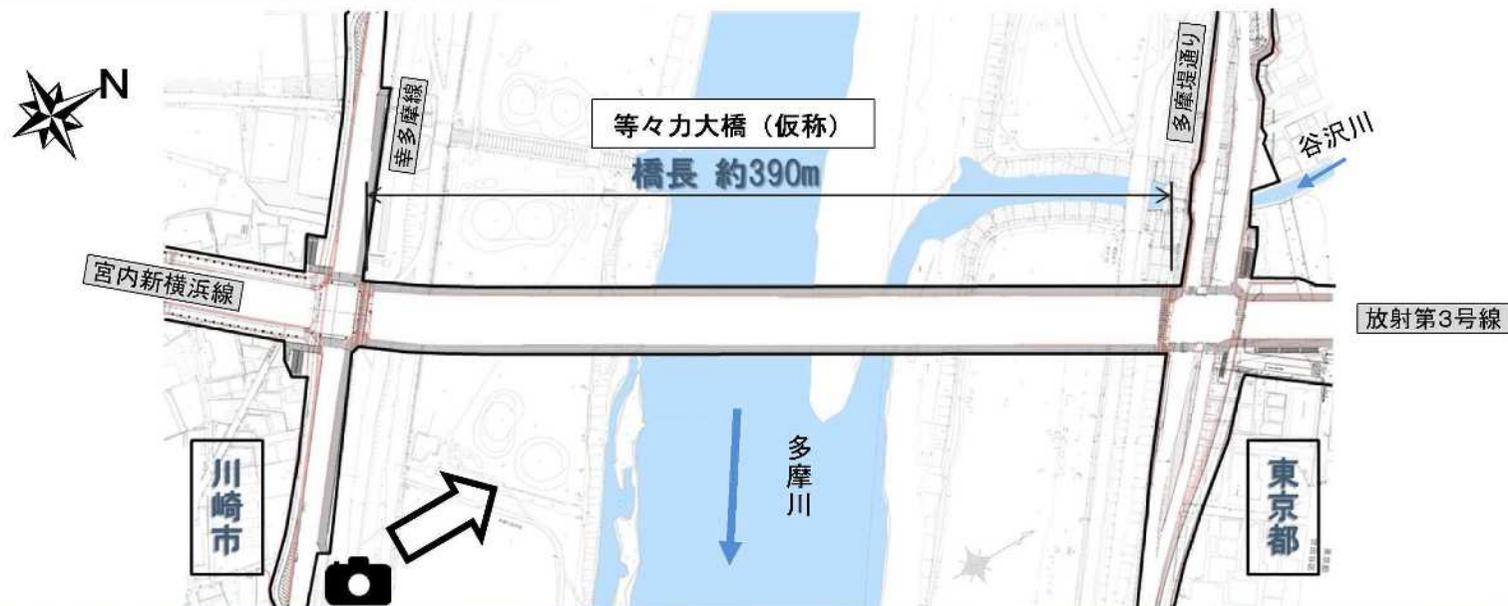
橋梁の概要

- ◎橋長 約390m
- ◎幅員 約32m
- ◎主塔高さ 約17m
- ◎上部工形式 鋼4径間連続合成箱桁橋（ケーブル補剛）
- ◎下部工形式 橋台 2基（場所打ち杭）
橋脚 3基（ニューマチックケーソン）



1. 事業概要(5)

計画平面図および現況



現況写真

1. 事業概要(6)

完成イメージ



1. 事業概要(7)

経緯

年 度	計画等
平成28年 3月28日	事業概要及び現況測量説明会
平成29年 3月30日	用地測量説明会
平成29年11月13日	工事着手（護岸工事）
平成30年 2月26日	用地説明会
平成30年度～	下部工事（橋台 1 基、橋脚 3 基）着手

1. 事業概要(8)

関連事業



- ・ 等々力大橋（仮称）の南側～国道409号線間で川崎市側の宮内新横浜線宮内工区（L=720m）を事業中。現在、用地取得を進めており、取得率は60%。

2. 社会経済情勢等の変化(1)

社会経済情勢の変化

本路線周辺の令和3年度の現在交通量は、平成27年度と比較しても、ほとんど変化していない。

現況自動車交通量【放射第三号線】(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



2. 社会経済情勢等の変化(2)

事業を取り巻く状況の変化

本事業区間の北側において、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。
南側において、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60%取得済。



東京都側放射第3号線（暫定2車開放）



川崎市側事業終点（西下橋交差点）

3. 事業の投資効果(1)

定量的効果 (B/C)

【便益 (B) の算定】

現在価値化総便益額	257.2 《257.2》 億円
走行時間短縮便益	246.2 《246.2》 億円
走行経費減少便益	13.4 《13.4》 億円
交通事故減少便益	-2.4 《-2.4》 億円

$$\frac{B}{C} = 1.4 \text{ (前回 2.4)}$$

$$\langle\langle 1.4 \text{ (前回 2.4)} \rangle\rangle$$

【費用 (C) 算定】

現在価値化総費用額	187.2 《186.2》 億円
工事費	137.0 《136.7》 億円
用地費	47.1 《46.7》 億円
維持管理費	3.1 《2.8》 億円

定量的効果 (残事業費 B/C)

【便益 (B) の算定】

現在価値化総便益額	257.2 《257.2》 億円
走行時間短縮便益	246.2 《246.2》 億円
走行経費減少便益	13.4 《13.4》 億円
交通事故減少便益	-2.4 《-2.4》 億円

$$\frac{B}{C} = 2.5 \text{ (前回 2.8)}$$

$$\langle\langle 2.5 \text{ (前回 2.8)} \rangle\rangle$$

【費用 (C) 算定】

現在価値化総費用額	102.6 《102.3》 億円
工事費	90.2 《90.2》 億円
用地費	9.3 《9.3》 億円
維持管理費	3.1 《2.8》 億円

※費用便益分析マニュアル（国土交通省 令和7年2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）

※《 》内：令和7年度 第3回事業評価委員会資料（令和7年10月28日）

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	○
	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	◎

	事 項	該当
くらし	交通不便地域の解消	◎
	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	○

※該当欄の◎は、次頁以降に概要あり

3. 事業の投資効果(3)

定性的効果

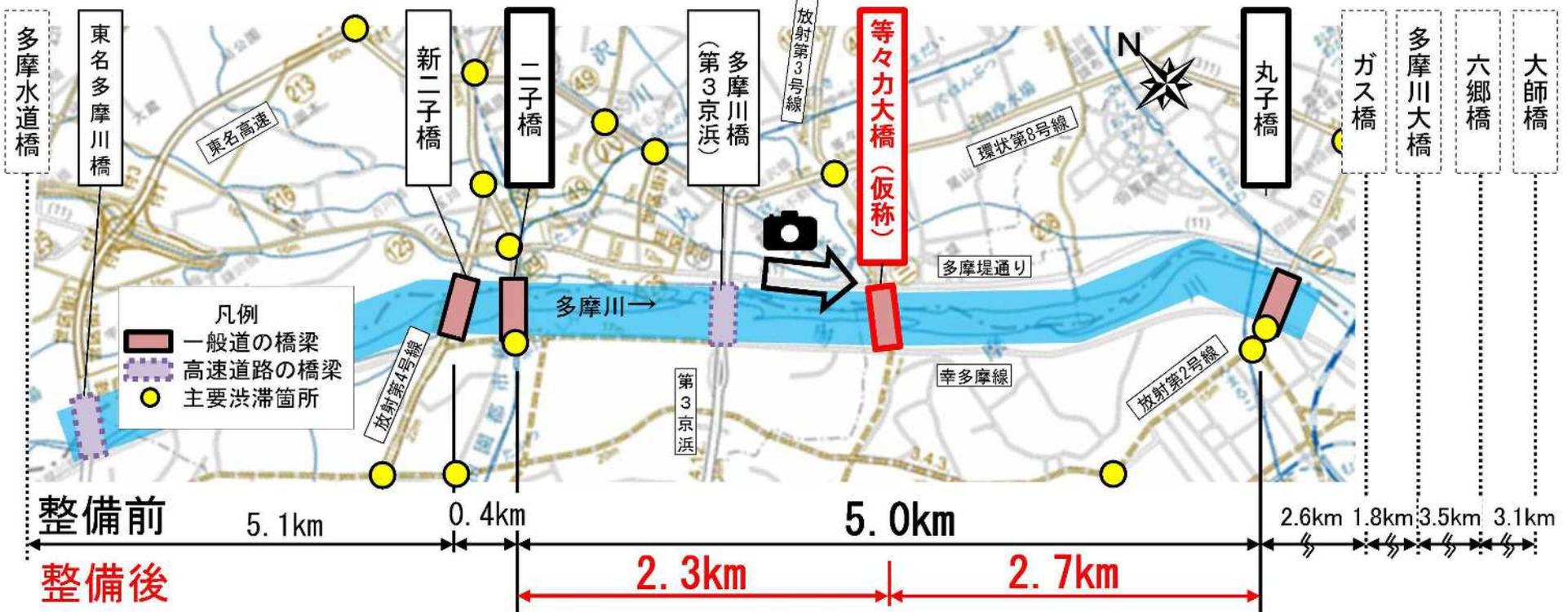
- 〈交通〉
 - ・ 交通渋滞の解消
 - ・ 迂回交通の減少
- 〈安全〉
 - ・ 交通事故の減少

多摩川を渡河する橋梁間隔が短くなり、周辺交通が改善され、安全性の向上が見込まれる。



多摩堤通り

主要渋滞箇所を避けた迂回交通



※多摩川下流部（多摩水道橋～大師橋）の高速を除く平均間隔 **約3.1km（整備前）** → **約2.7km（整備後）** 13

3. 事業の投資効果(4)

定性的効果

〈防災〉 ・ 緊急車両の走行 ・ 災害時の避難路の確保

放射第3号線が都県を越えてつながることで、道路ネットワークが充実し、防災性の向上が見込まれる。



第一次緊急輸送道路指定状況図

4. 事業の進捗状況(1)

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)
6,945m ²	5,260m ²	75.7%

4. 事業の進捗状況(2)

地元の理解・協力の状況

- ・ 東京都側の多摩川沿線道路（多摩堤通り）は、平成30年2月に用地説明会を実施し、問い合わせにも丁寧に対応しており、約6割の用地を取得済み
- ・ 川崎市側の多摩川沿線道路（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
- ・ 工事は、橋台1基、橋脚3基を設置済みである。
- ・ 残事業は、用地取得、下部工事、上部工事、上部仕上げ工事、取付道路工事である

5. 事業の進捗の見込み

今後の事業の進捗見込み

- ・ 令和12年度の事業完了に向け、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. コスト縮減等

コスト縮減の取組

- ・ 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

7. 対応方針（原案）

（事業の必要性に関する視点）

- ・ 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
- ・ 交通の円滑化や緊急輸送道路としての防災性向上が期待できる

（事業の進捗の見込みの視点）

- ・ 用地は約8割取得済であり、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る



対応方針（原案） 継続

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