資料３－２
令和8年度第1回
事業評価委員会
（街－2）

東京都市計画道路放射第17号線
（大田区大森東三丁目～
大田区大森南一丁目）

令和8年7月14日

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 ・・・・・・・・・・・ 6

3. 事業の投資効果 ・・・・・・・・・・・ 7

4. 事業の進捗状況 ・・・・・・・・・・・ 13

5. 事業の進捗の見込み ・・・・・・・・・・・ 15

6. コスト縮減等 ・・・・・・・・・・・ 16

7. 対応方針（原案） ・・・・・・・・・・・ 17

1. 事業概要(1)

『2050東京戦略』

スマートシティ　戦略18【インフラ・交通】

誰もが使いやすくスムーズな道路ネットワークの形成

都市の骨格を形成する幹線道路の整備

○区部放射・環状道路の整備推進
○多摩南北・東西道路の整備推進

『TOKYO強靭化プロジェクト upgrade Ⅰ』

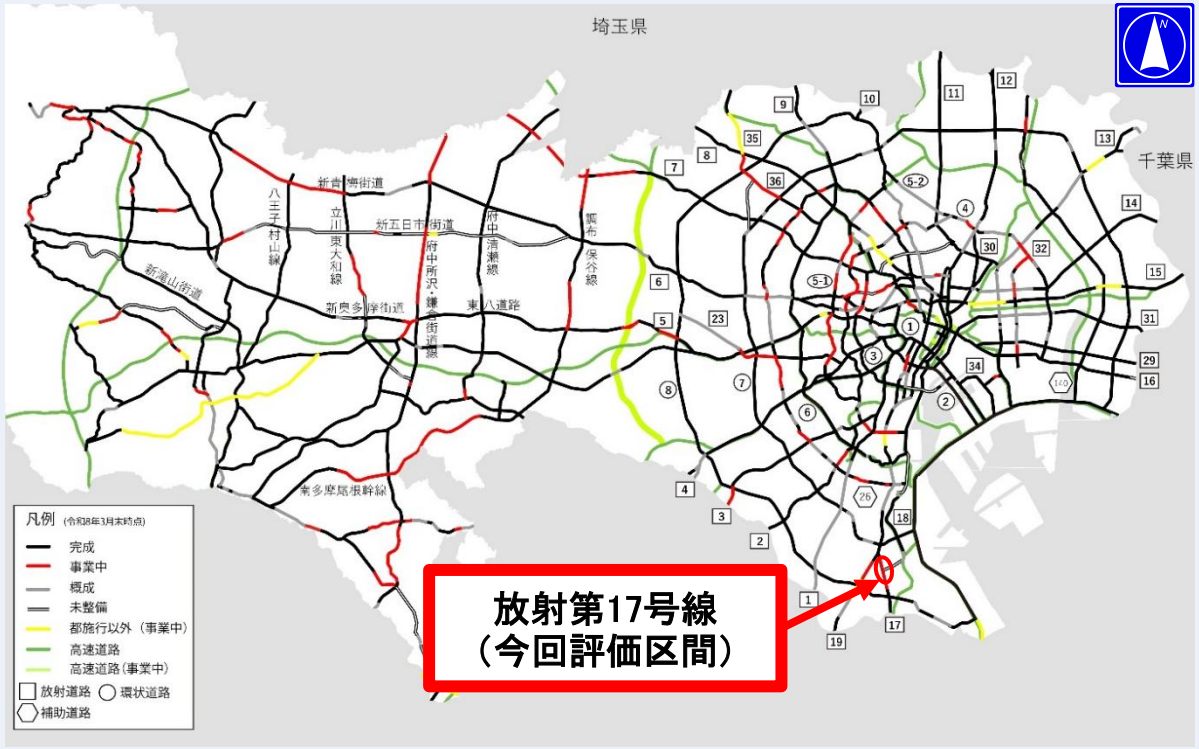
4章　各危機に関するプロジェクト

大地震があっても「倒れない・燃えない・助かる」まちをつくる

緊急輸送道路網の拡充・強化

○主要な防災拠点等を結ぶ緊急輸送道路網を補完・強化する道路等の整備推進

■主な事業箇所



骨格幹線道路ネットワーク図

1. 事業概要(2)

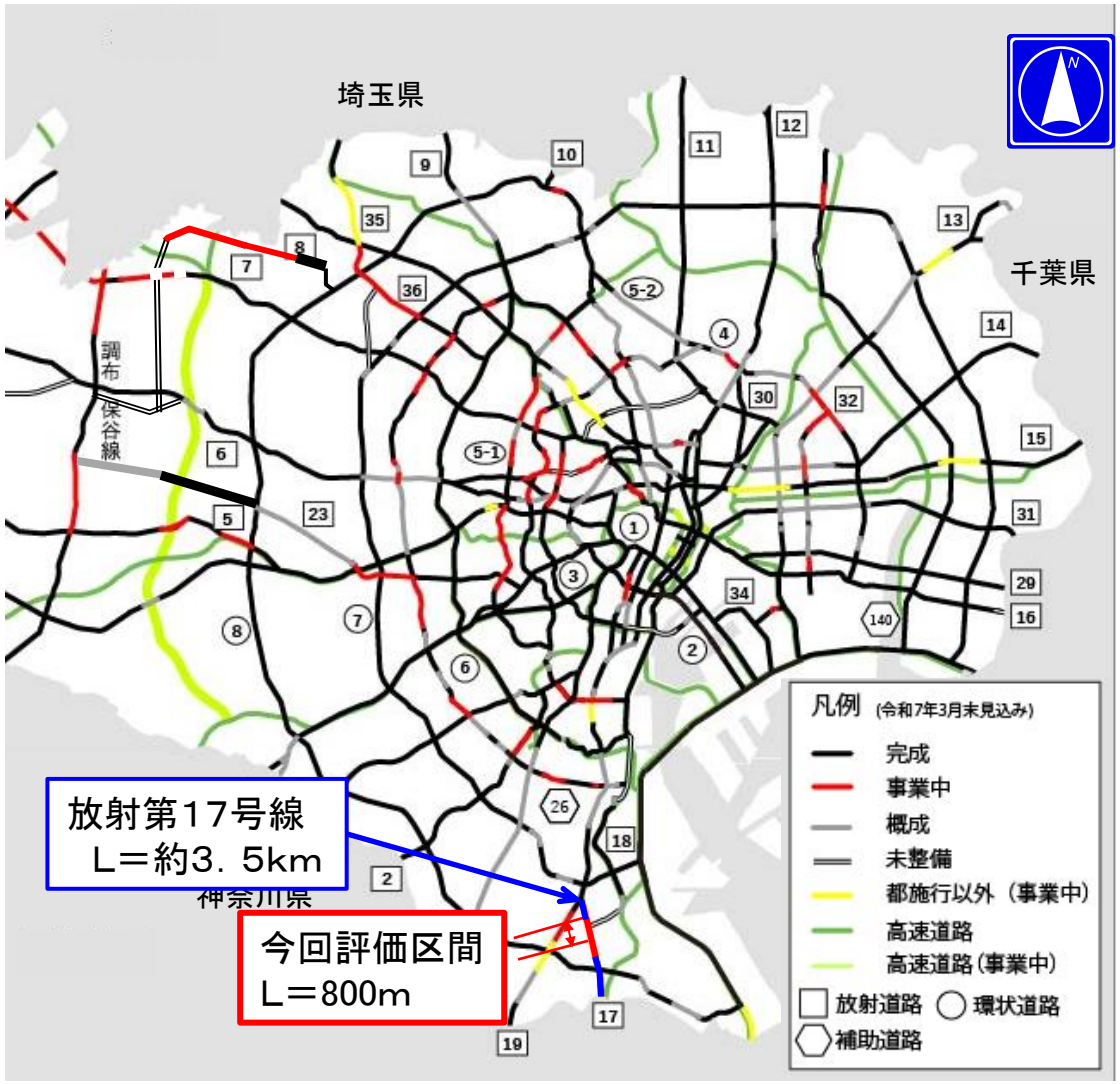
[全体概要]

路線名:放射第17号線
区　間:大田区大森東二丁目
　　～同区羽田二丁目
延　長:約3．5km

[今回評価区間]

区　間:大田区大森東三丁目
　　～同区大森南一丁目
延　長:800m
幅　員:30～35m
事業費:約95億円

年　度	計画等
昭和21年3月26日	都市計画決定
平成25年2月15日	事業認可取得
令和13年3月31日	事業認可期間



1. 事業概要(3)

今回評価区間周辺の概要



同一路線の沿道状況



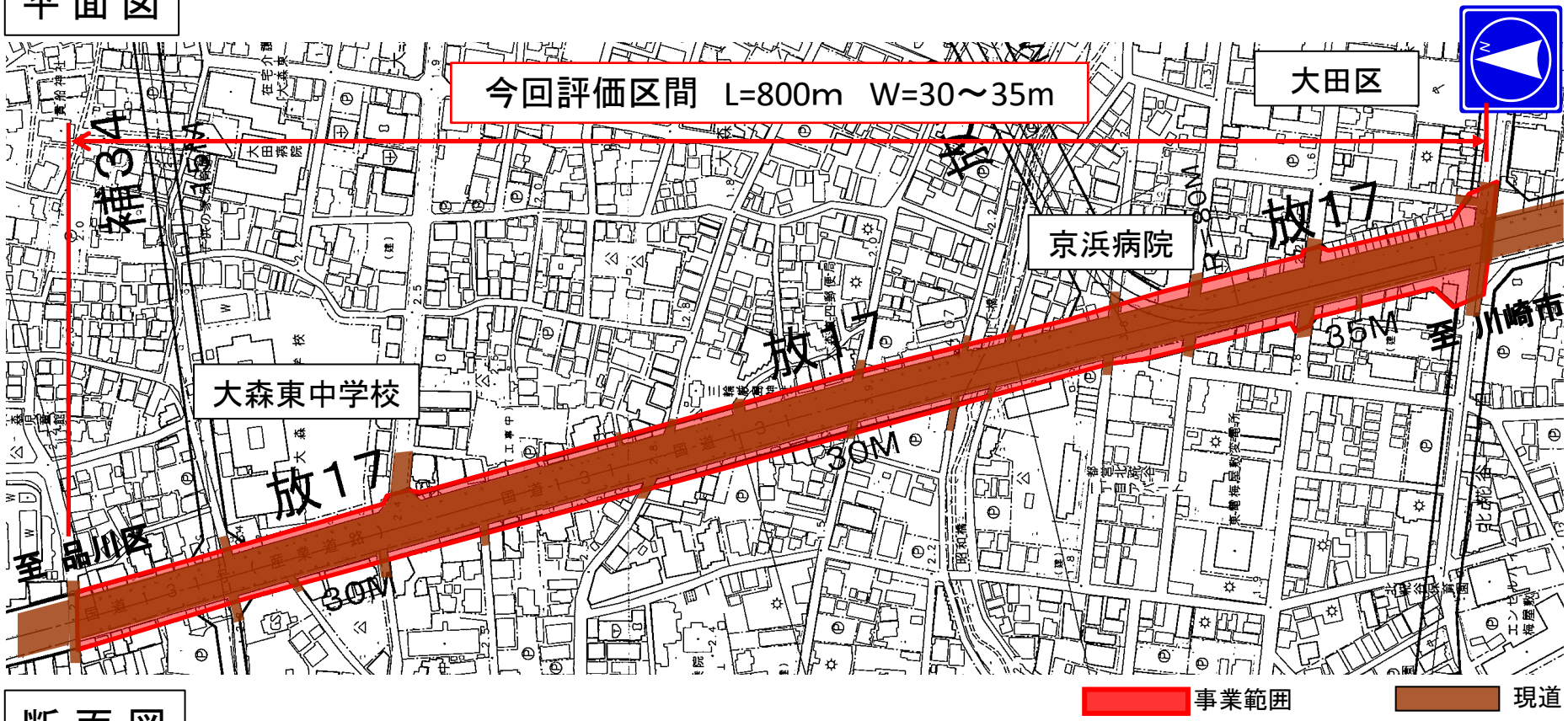


事業の効果

- 区部放射方向の道路ネットワークの強化による交通の円滑化
- 緊急輸送道路の機能強化等による地域の防災性の向上
- 自転車通行空間の整備による歩行者や自転車の通行の安全性の向上、電線類の地中化や街路樹の植栽による良好な都市景観の創出

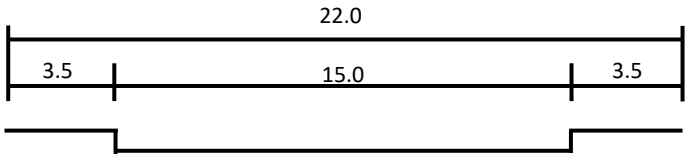
1. 事業概要(4)

平面図

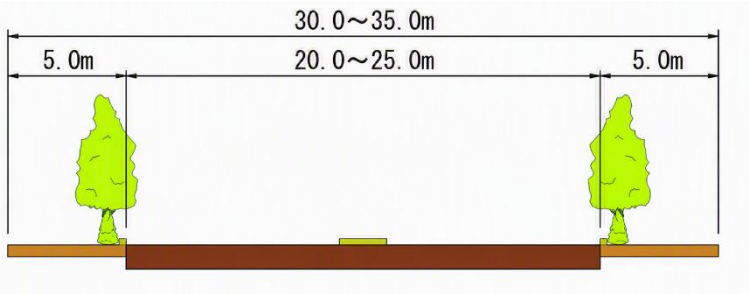


断面図

現況



計画



※計画断面図は確定したものではありません。

1. 事業概要(5)

前回評価時
令和3年度





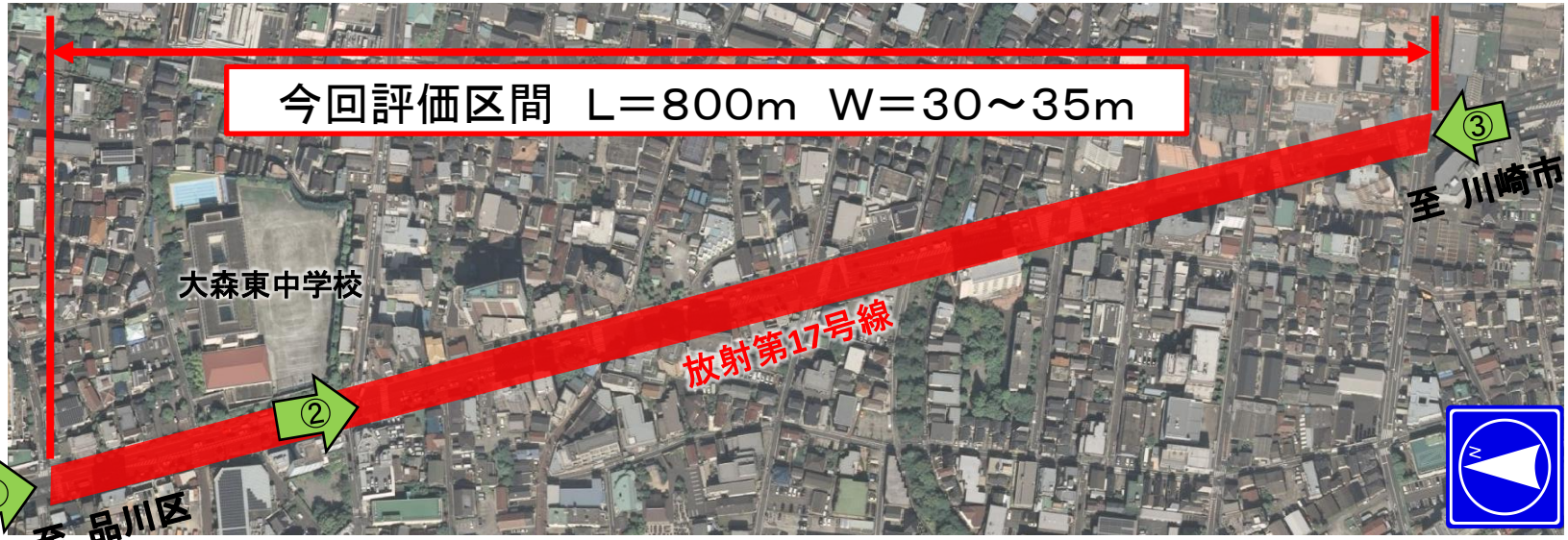


今回



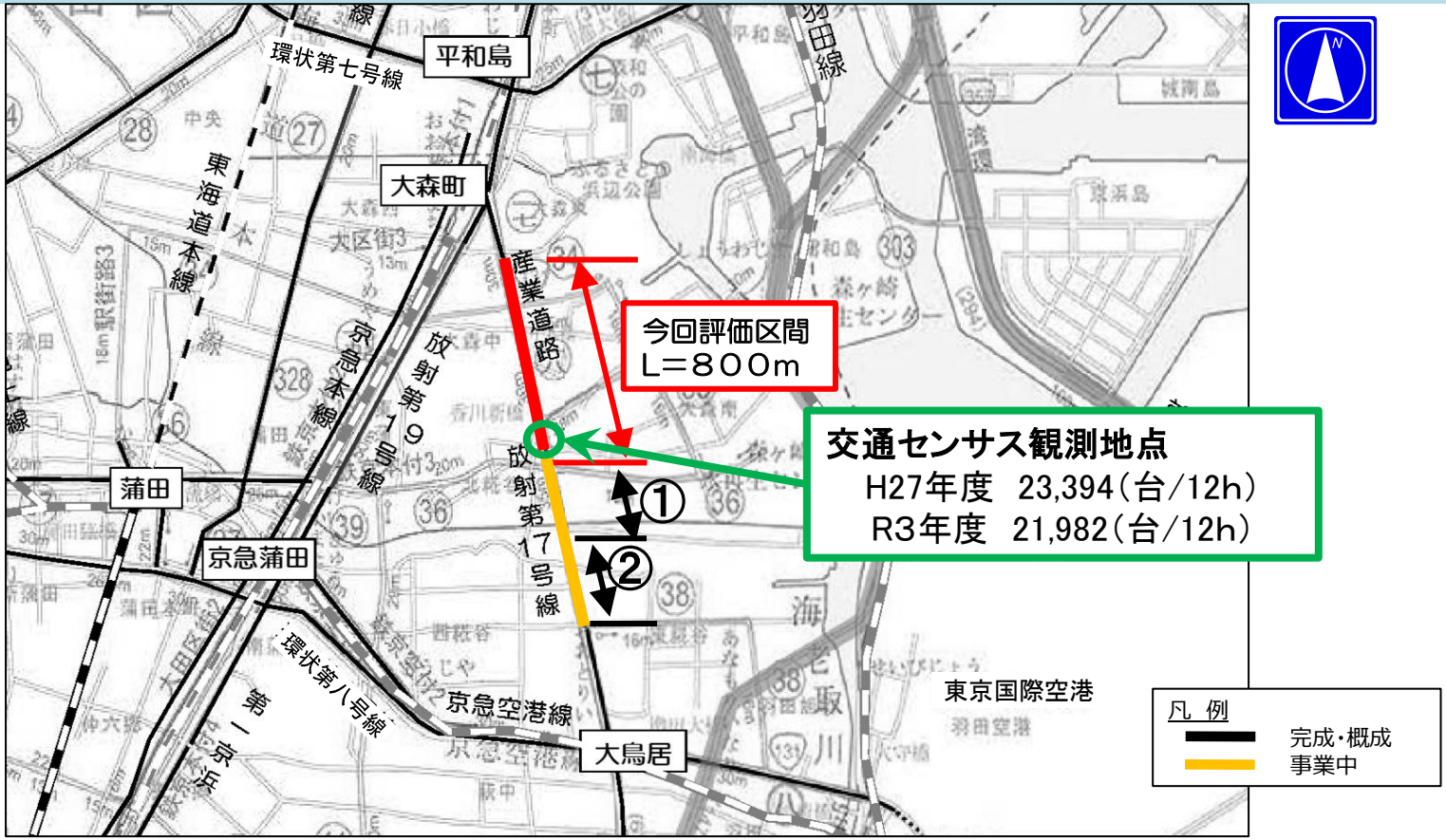






【空中写真　国土地理院より(撮影年月：令和元年6～8月)】

2. 社会経済情勢等の変化



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年度と比較してやや減少

関連する他事業等の進捗状況の変化

（R7年度時点）

	施行	地区	着手年度	用地	工事
①	東京都	放射第17号線（呑川）	平成12年度	100%	実施中
②	東京都	放射第17号線（東糀谷）	平成9年度	100%	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	254. 2億円
走行時間短縮便益	229. 7億円
走行経費減少便益	24. 4億円
交通事故減少便益	0. 1億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	88. 4億円
工事費	23. 0億円
用地費	63. 3億円
維持管理費	2. 1億円

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

【費用便益比(B／C)の算定】

B／C ＝ 2. 8(前回 2. 9)

(参考)社会的割引率2%の場合: B/C ＝ 7.0 、社会的割引率1%の場合: B/C ＝ 10.3

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(公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)(令和7年9月国土交通省))。

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	―

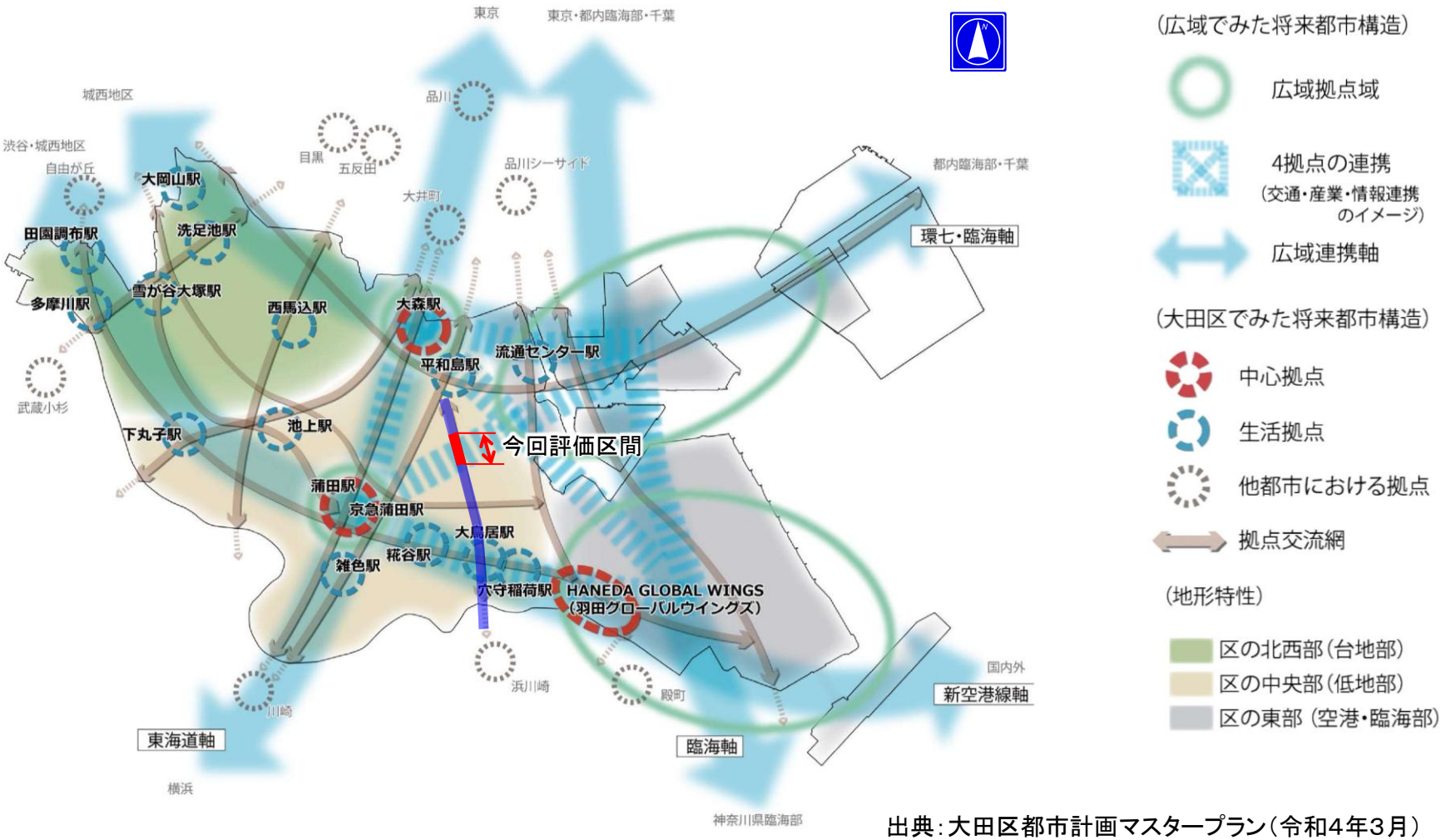
	事項	該当
くらし	土地利用の転換・高度化	―
	交通不便地域の解消	―
	商業・産業の活性化	◎
	公共施設へのアクセス向上	○
安全	交通事故の減少	○
	バリアフリー化	○
	自転車や歩行者のための空間確保	◎

※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>・物資流動円滑化への寄与

- 放射第17号線は、空港周辺等の広域拠点域と周辺区市を結び、大田区都市計画マスタープランにおいては、広域連携軸を構成する道路として位置づけられている。
- 本路線の整備により、ネットワークが強化され、物資流動円滑化に寄与する。



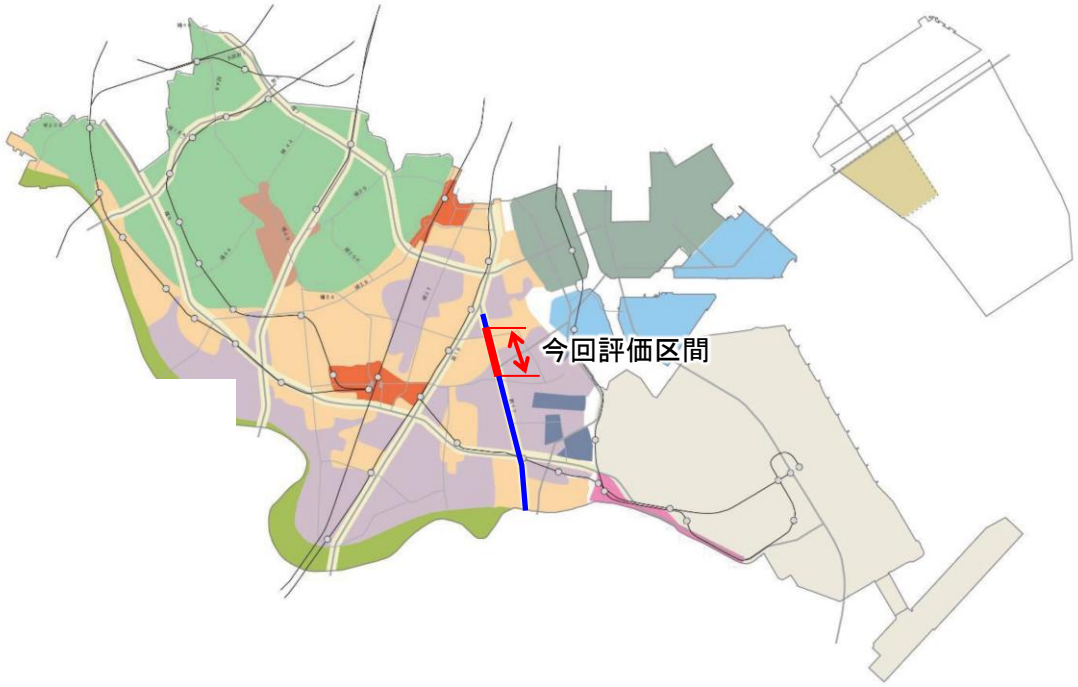
出典：大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月）

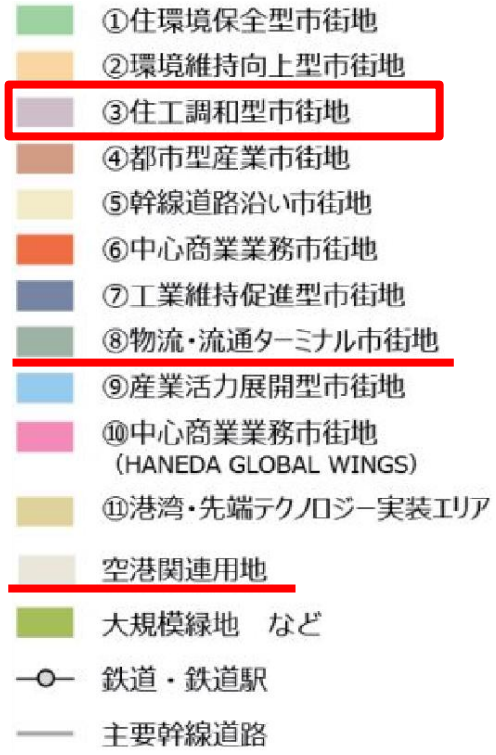
3. 事業の投資効果（4）

定性的効果　<くらし>・商業・産業の活性化

- 大田区はものづくり産業が集積する国内でも有数の都市である。
  放射第17号線（通称道路名「産業道路」）の沿道は、大田区都市計画マスタープランにて定められている周辺の土地利用方針において、住工調和型市街地（住宅とものづくり工場などの産業拠点が調和した市街地）等に定められている。
- 本路線の整備により、空港をはじめトラックターミナルやコンテナふ頭等とのネットワークが強化され、産業の活性化にも寄与する。

【土地利用方針図】





出典：大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月）

3. 事業の投資効果(5)

定性的効果　<防災> ・緊急車両の走行
・災害時の避難路の確保

■ 本路線は、東京都地域防災計画に定める緊急輸送道路の一次路線である。
本路線の整備により、緊急輸送道路としての機能が強化され、防災性が向上する。

■ 東京都災害拠点病院である東京労災病院や広域輸送基地となる東京国際空港、避難場所に指定されている萩中公園等へのアクセス向上が図られる。



一次路線：応急対策の中核を担う都本庁舎、立川地域防災センター、重要港湾、空港島を連絡する路線
二次路線：一時路線と区市町村役場、主要な防災拠点（警察、消防、医療等の初動対応機関）を連絡する路線
三次路線：その他の防災拠点（広域輸送拠点、備蓄倉庫等）を連絡する路線

3. 事業の投資効果(6)

定性的効果

<景観>・都市景観の向上
<安全>・自転車や歩行者のための空間確保

■ 電線類の地中化や街路樹の植栽による良好な都市景観の創出、自転車通行空間の整備による歩行者や自転車の通行の安全性の向上が見込まれる。



現　況



将来(イメージ)

4. 事業の進捗状況(1)

事業費の執行状況

(R7年度末時点 カッコ内は前回評価時点)

	用 地 費	工 事 費	合 計
全体事業費(百万円)	8,000(6,713)	1,466(1,466)	9,466(8,179)
執 行 済 額(百万円)	2,903(1,855)	91(91)	2,994(1,946)
執 行 率(%)	36.3(27.6)	6.2(6.2)	31.6(23.8)

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)
7,000㎡	2,329㎡(1,581㎡)	33.3%(22.6%)

4. 事業の進捗状況(2)

一定期間を要した背景等

■　店舗、病院、学校等が並ぶ地域であり、移転計画の調整などに時間を要している。

事業の進捗状況・残事業の内容

■　用地は約33%取得済である。
　　各関係権利者の移転計画等を確認し、計画的に折衝を行い残る用地の早期取得に努めていく。

■　用地の取得状況に応じて、順次工事を実施していく。

5. 事業の進捗の見込み

事業の実施のめど、進捗の見通し等

■ 引き続き、各関係権利者の理解を得ながら、残る用地の早期取得に努めていく。

■ 用地の取得状況に応じて、順次工事を実施していく。
（排水管工事、電線共同溝工事、街路築造工事等）





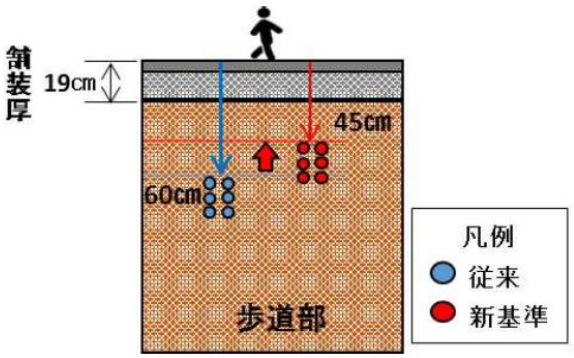
6. コスト縮減等

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。

コスト縮減等の取組

- 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（R8.6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。

【埋設深さの浅層化】	【新たな管路材料の採用】
	
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	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

7. 対応方針(原案)

（事業の必要性に関する視点）

■ 区部放射方向の道路ネットワークが強化され、交通の円滑化が図られる。

■ 緊急輸送道路の機能強化等により、地域の防災性が向上する。

■ 自転車通行空間の整備による歩行者や自転車の通行の安全性が向上する。

■ 電線類の地中化や街路樹の植栽により、良好な都市景観が創出される。

（事業の進捗の見込みの視点）

■ 店舗、病院、学校等が立地する地域であり、各関係権利者の移転計画等を確認し、残る用地を早期取得。

■ 用地の取得状況に応じて、順次工事を実施。

対応方針（原案）継続
・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。