

1 事業概要

事業の名称	東京都市計画道路放射第17号線		評価該当要件	5年間継続	4回目
実施主体	東京都(建設局)	事業所管部署	道路建設部 街路課		
都市計画決定(当初)	昭和21年	事業認可年度(当初)	平成12年度	事業期間: H12年度	
都市計画決定(最新)		事業認可年度(最新)	令和1年度	事業期間: H12年度～8年度	
事業箇所	大田区大森南一丁目～西糀谷二丁目		事業規模	評価対象区間延長 345m	
事業概要	・放射第17号線は、大田区大森東二丁目から、羽田二丁目に至る延長約3.5kmの都市計画道路であり、神奈川県と都心部を結ぶ交通需要に対し、円滑化を図り交通渋滞を解消するための骨格となる路線である。 ・本事業により、交通渋滞の解消を図り、物流の確実性や定時性を確保するとともに、地域の利便性の向上が図られるほか、安全で快適な歩行空間の確保が図られる。 ・本路線は大田区大森東二丁目を起点とし、同区羽田二丁目を終点とする、延長約3.5kmの都市計画道路であり、当該区間は呑川を中心とした南北合わせて延長約345mの区間である。				

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)
(事業を取り巻く状況の変化) 当該区間は東京国際空港へのアクセス道路となっており、平成22年10月に新国際旅客ターミナルが開業したことで、物流や空港利用者の交通が非常に多くなった。
(社会経済情勢の変化) 放射第17号線におけるR3年度交通量は、H27年度と比較して横ばい。 現況自動車交通量(道路交通センサスによる) 【放17今回評価区間北側】 平成27年度:23,394台/12h 令和3年度:21,982台/12h
(関連する他事業等の進捗状況の変化) 【放射第17号線(東糀谷)】 平成16年度に完了 【放射第19号線(梅屋敷)】 平成14年に事業着手しており、用地取得は90%、工事は未実施。 【補助第27号線(富士見橋)】 平成20年に事業着手しており、用地取得は98%・工事は実施中。

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※	1.3(前回:1.5)	(参考)	2.1〔2%〕	2.7〔1%〕
現在価値化総便益額(B)	359.6億円	現在価値化総費用額(C)	259.3億円	
走行時間短縮便益	314.2億円	工事費	193.5億円	
走行経費減少便益	41.4億円	用地費	62.8億円	
交通事故減少便益	4.0億円	維持管理費	3.0億円	
定性的効果				
〈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		〈くらし〉・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		
〈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				

※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5年9月国土交通省))。

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（R5年度末時点）			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	4,202百万円	8,820百万円	13,022百万円
執行済額	4,158百万円	3,423百万円	7,581百万円
（執行率）	99.0%	38.8%	58.2%
用地取得状況（R5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）	
3,815㎡	3,765㎡	98.7%	
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
・多くの地権者から事業への理解・協力を得られたが、権利関係に課題のある画地があり、用地折衝に時間を要している。			
・現況の車線数を確保しながらの橋梁架替工事であるため時間を要している。			
事業の進捗状況・残事業の内容			
・用地は約99%取得済みである。			
・橋梁架替工事に着手しており、交通切り替えを行いながら順次工事を進めている。			

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
・今年度も引き続き、橋梁の工事を進めていく。 ・早期完成に向けて、街路築造工事等も進めていく。

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) ・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を見直す可能性は極めて低い。 (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のため、事業手法や施設規模等を見直す可能性は極めて低い。
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み
・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。

7 対応方針(原案)

総合評価	(事業の必要性に関する視点) ・本事業は区部放射方向の骨格幹線道路であり東京国際空港へのアクセス道路として利用されていることから、本事業により道路交通の円滑化が図られる。 ・本事業区間の整備により、交通渋滞の緩和、防災性の向上、安全で快適な歩行空間の確保など十分な整備効果が期待できる。 (事業の進捗と見込みの視点) ・用地取得状況及び関係機関との協議状況を踏まえて、引き続き工事を実施していく。 (橋梁下部工事、橋梁上部工事、街路築造工事) ・本南側区間は完成しているため、引き続き早期の全線完成を目指して事業を推進していく。
対応方針(原案)	継続