

東京都市計画道路放射第17号線 (大田区大森南一丁目 ～西糀谷二丁目)

令和6年6月28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	.....	5
3. 事業の投資効果	.....	6
4. 事業の進捗状況	.....	12
5. 事業の進捗の見込み	.....	14
6. コスト縮減等	.....	15
7. 対応方針(原案)	.....	16

1. 事業概要(1)

[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]

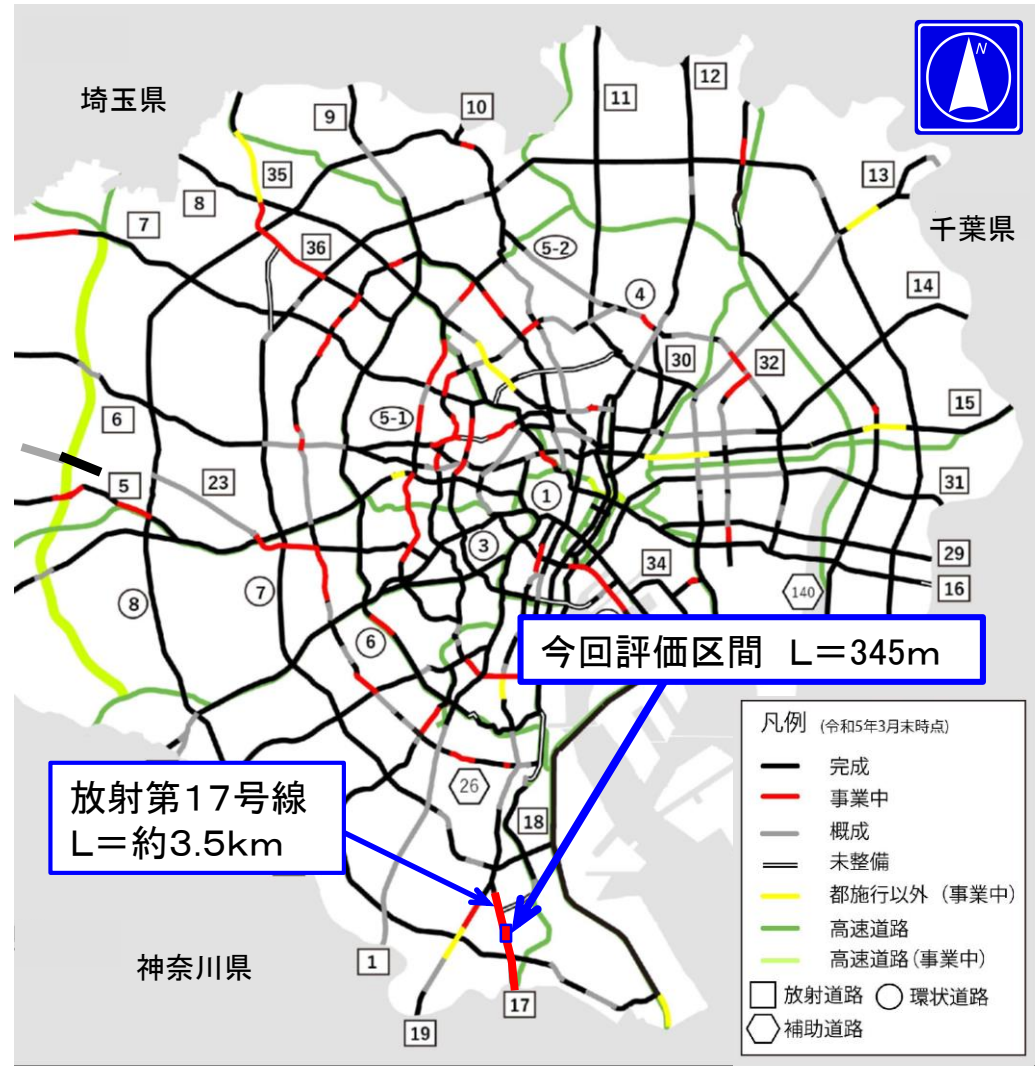
区 間:大田区大森南一丁目
 ~同区西糀谷二丁目

延 長:345m

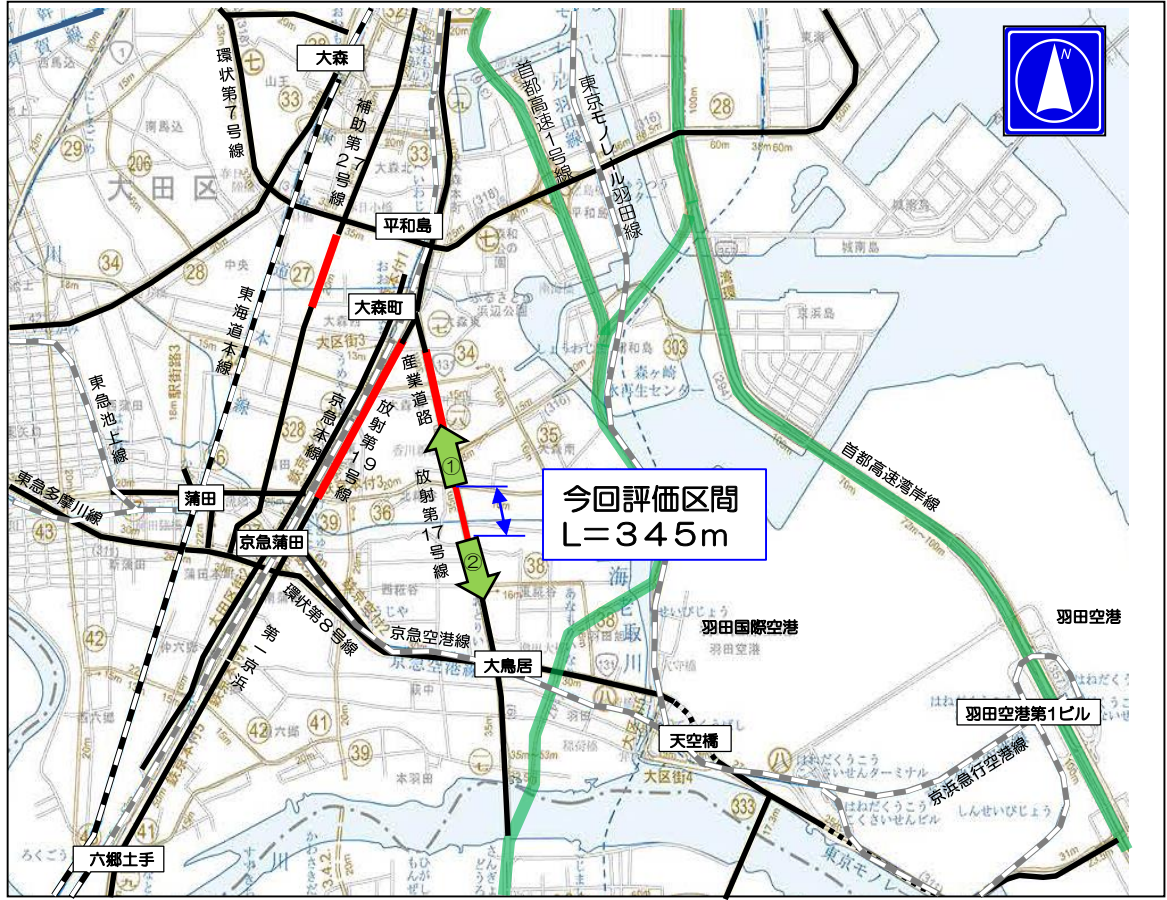
幅 員:35m(6車線)

事業費:約130億円

年 度	計 画 等
昭和21年3月26日	都市計画決定
平成12年11月17日	事業認可取得
令和9年3月31日	事業認可期間



1. 事業概要(2)



- 凡例
- 事業中
 - その他 (完成・概成)
 - 高速道路等
 - JR線
 - 鉄道等

事業の効果

- 区部における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**
- 歩道と自転車通行空間の整備による、**安全で快適な歩行空間の確保**

同一路線の沿道状況



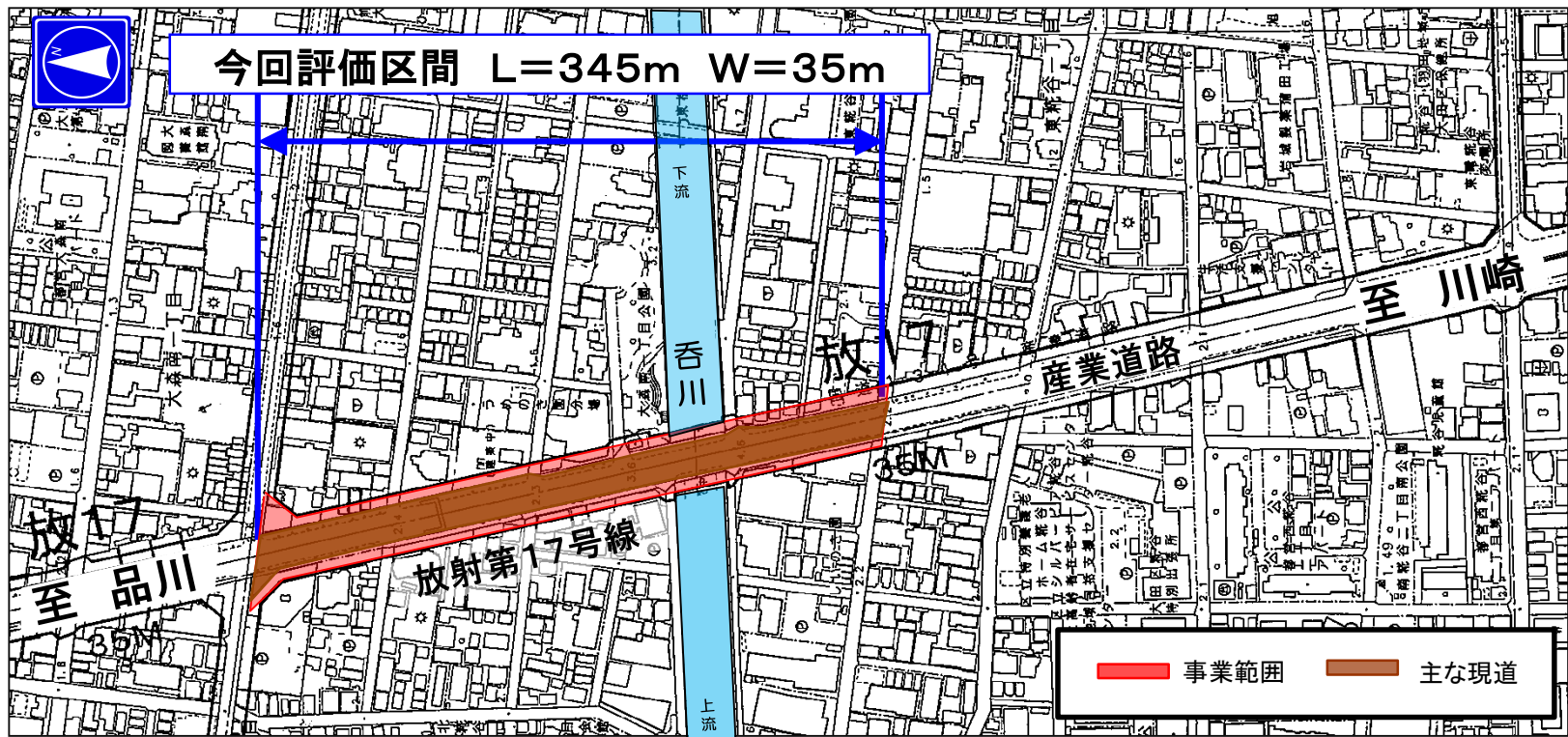
①品川方面を望む



②川崎方面を望む

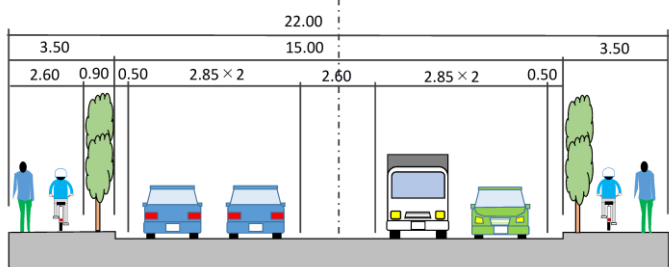
1. 事業概要(3)

平面図



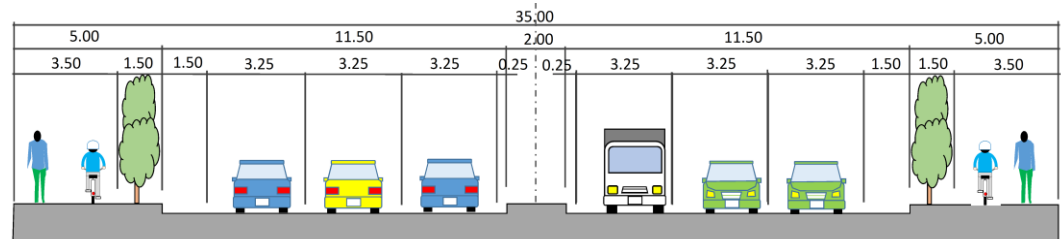
横断面図

現況 (拡幅前)



計画

標準断面図



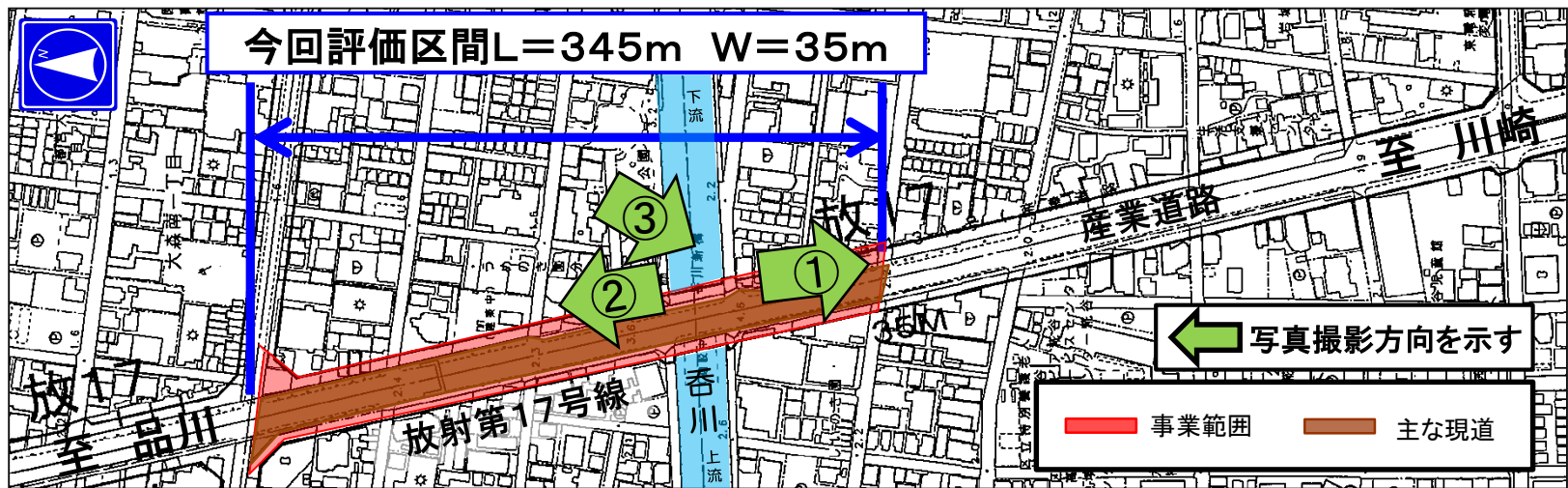
1. 事業概要(4)

前回

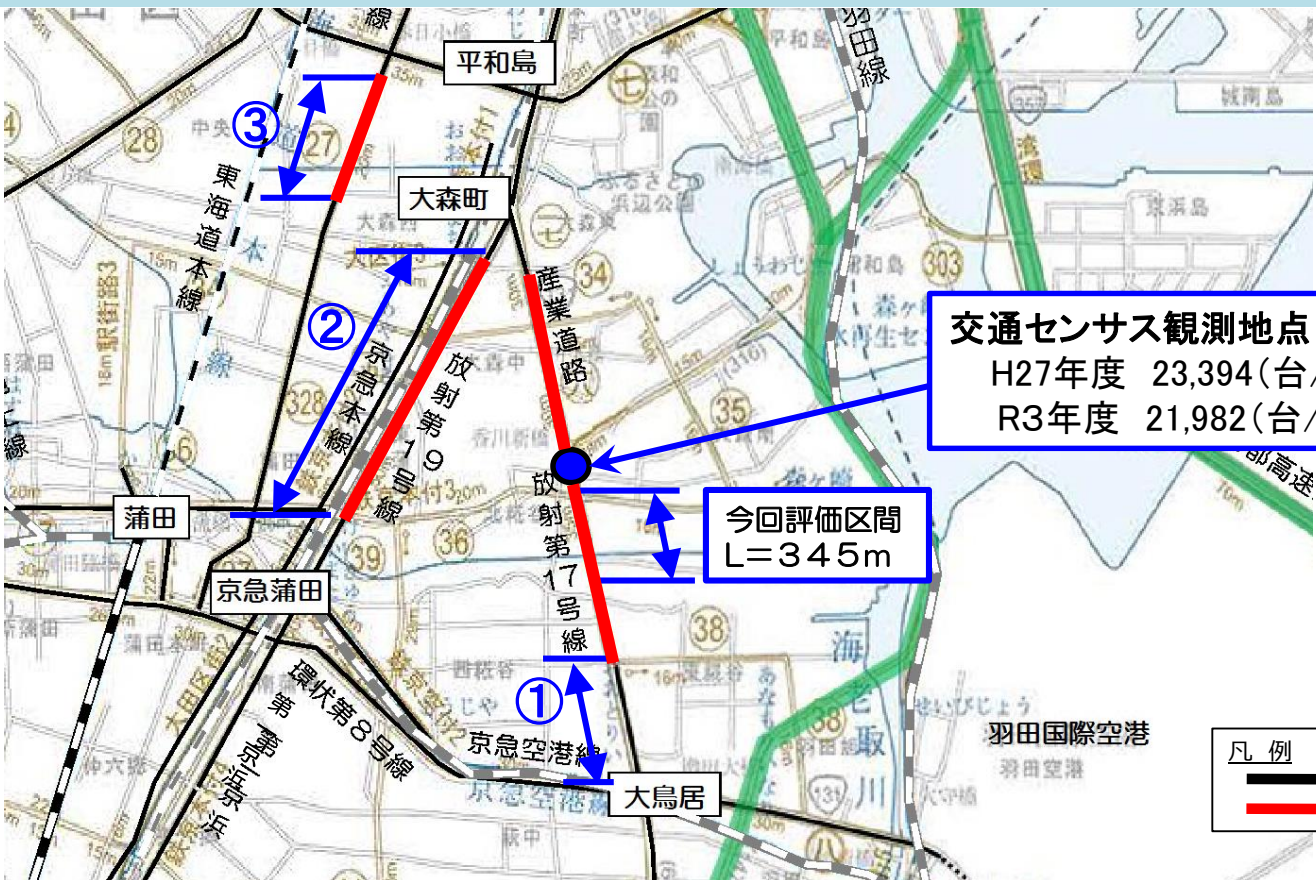


前回なし

今回



2. 社会経済情勢等の変化



交通センサス観測地点
 H27年度 23,394(台/12h)
 R3年度 21,982(台/12h)

今回評価区間
 L=345m

凡例
 完成・概成
 事業中

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年度と比較して横ばい

関連する他事業等の進捗状況の変化

(R5年度末時点)

	施行	地区	着手年度	用地	工事
①	東京都	放射第17号線 (東糀谷)	平成16年度完了	—	—
②	東京都	放射第19号線 (梅屋敷)	平成14年度	90%	未実施
③	東京都	補助第27号線 (富士見橋)	平成20年度	98%	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	359.6億円
走行時間短縮便益	314.2億円
走行経費減少便益	41.4億円
交通事故減少便益	4.0億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	259.3億円
工事費	193.5億円
用地費	62.8億円
維持管理費	3.0億円

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 令和5年12月)に基づき分析

【費用便益比(B/C)の算定】

$$\underline{B/C = 1.3(前回 1.5)}$$

(参考)社会割引率2%の場合: B/C=2.1、社会割引率1%の場合: B/C=2.7

※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))。

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	

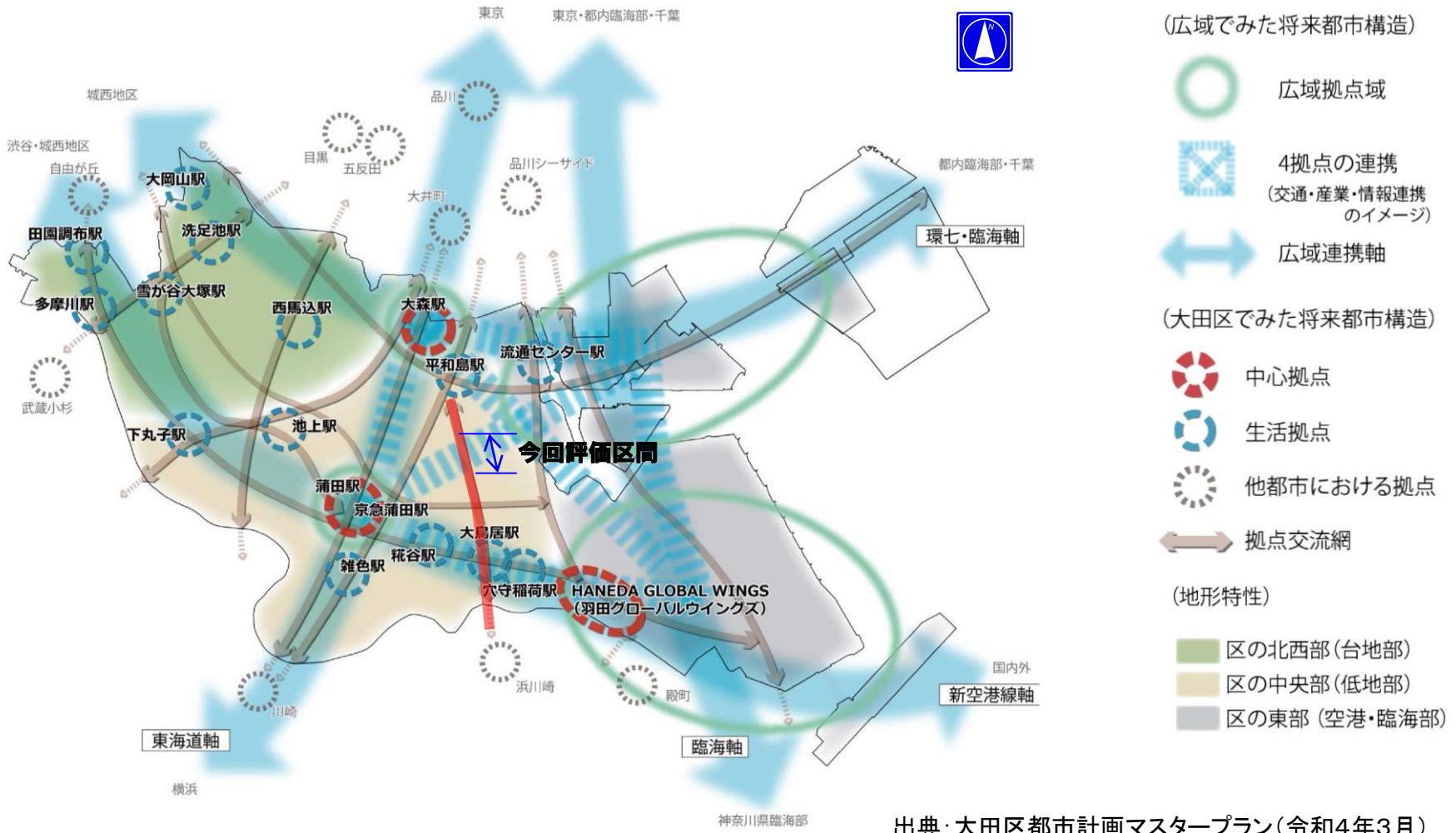
※該当欄の◎は次頁以降に概要あり

3. 事業の投資効果(3)

定性的効果

〈交通・くらし〉・物資流動円滑化への寄与、公共施設へのアクセス向上

- 放射第17号線は、広域連携軸を構成する道路としても活用される見込みである。
- 本路線を整備することにより、大田区の有機的なネットワークが形成され、他区・隣接県などを結ぶ『広域でみた都市構造』が構成される。



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

- 本路線の整備により、第一次緊急輸送道路の機能が強化され、防災性が向上する。
- 東京労災病院や大森グランド、大森警察署などへの、**防災拠点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(5)

定性的効果

<安全> 自転車や歩行者のための空間確保



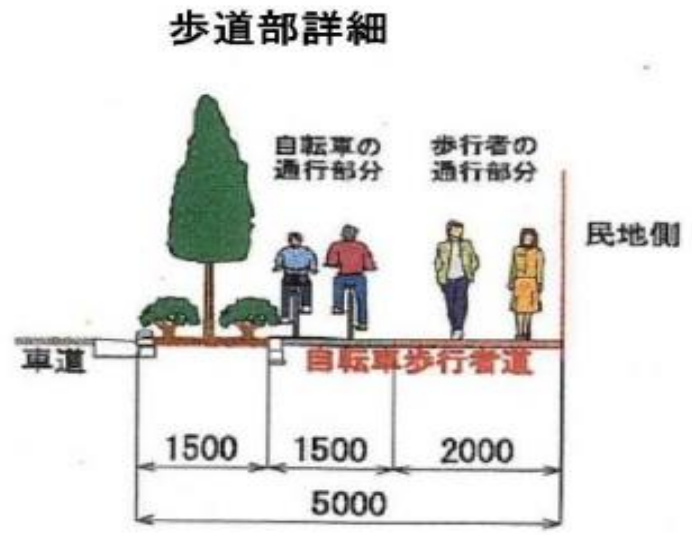
※現況写真



3. 事業の投資効果(6)

定性的効果

<安全> 自転車や歩行者のための空間確保



※完成イメージ

安全で快適な歩行空間となる

4. 事業の進捗状況(1)

事業費の執行状況

(R5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)	4,202(4,182)	8,820(8,820)	13,022(13,002)
執行済額(百万円)	4,158(4,137)	3,423(2,424)	7,581(6,561)
執行率(%)	99.0(98.9)	38.8(27.4)	58.2(50.4)

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)
3,815㎡	3,765㎡(3,765㎡)	98.7%(98.7%)

4. 事業の進捗状況(2)

一定期間を要した背景等

- 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。

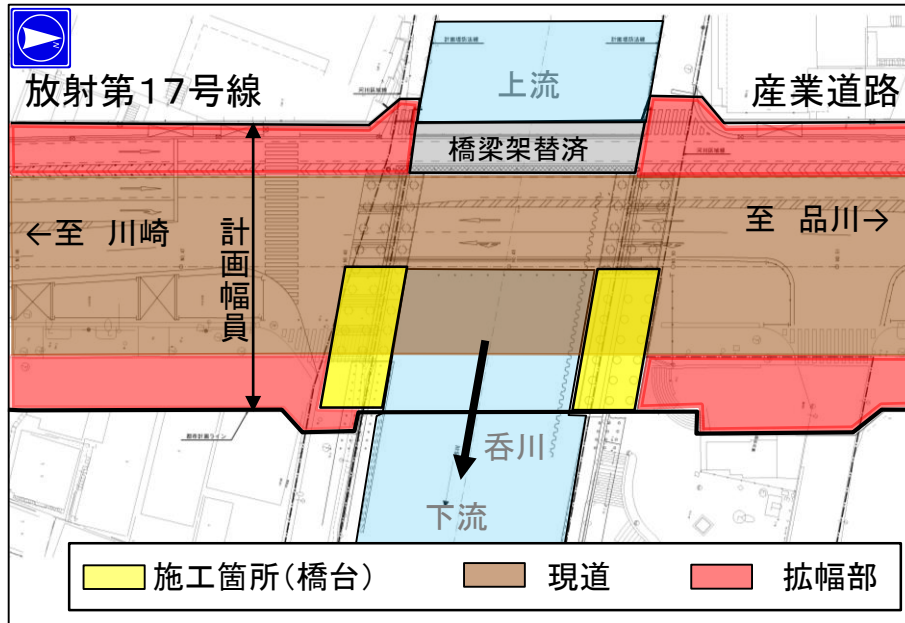
事業の進捗状況・残事業の内容

- 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り、今後の施工にあたっては、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(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 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、CO2排出量を削減 (-30℃の場合、-2.7 (kg-CO2/t))

7. 対応方針(原案)

(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

- ・ 事業の必要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切。
- ・ 本区間の一部についてはすでに工事が着手されており、中止の場合は、道路ネットワークとしての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。