

1 事業概要

事業の名称	東京都市計画道路幹線街路補助線街路第96号線		評価該当要件	5年間継続	1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年度	事業認可年度(当初)	令和2年度	事業期間: 令和2年度～22年度	
都市計画決定(最新)	平成30年度	事業認可年度(最新)			
事業箇所	中央区八重洲一丁目～同区日本橋本石町二丁目		事業規模	L=270 W=34～40	
事業概要	・補助第96号線は、千代田区一ツ橋二丁目から中央区八重洲二丁目に至る延長約2.7kmの都市計画道路であり、都心部の道路ネットワークを形成する主要な幹線道路である。 ・今回の評価区間は、中央区日本橋本石町二丁目から中央区八重洲一丁目に至る延長270mの区間について幅員30mの道路を34～40mの道路に拡幅整備するものです。 ・本区間の整備により、交通の円滑化と交差点の安全性向上、安全で快適な歩行空間の確保、周辺地域の回遊性と交流機能の向上を図ります。				

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) 補助第96号線におけるR3年度交通量は、H27年度と比較して減少傾向。 現況自動車交通量(道路交通センサスによる) (今回評価区間北側(外堀通り))平成27年度:10,016台/12h 令和 3年度:7,281台/12h (今回評価区間交差道路(永代通り)) 平成27年度:21,571台/12h 令和 3年度:18,150台/12h (今回評価区間南側(外堀通り)) 平成27年度:8,410台/12h 令和 3年度:5,943台/12h (今回評価区間周辺路線(国道15号)) 平成27年度:10,583台/12h 令和 3年度:9,589台/12h (関連する他事業等の進捗状況の変化) ・本区間の北側に環状1号線のうち、(九段)について平成24年から事業を行っている。 ・本区間の周辺では、首都高速道路日本橋区間地下化事業及び多数の再開発が行われている。

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※		1.2	(参考)	2.0 [2%]	2.7 [1%]
現在価値化総便益額(B)		329.8億円	現在価値化総費用額(C)		284.7億円
走行時間短縮便益		284.7億円	工事費		274.4億円
走行経費減少便益		38.9億円	用地費		8.5億円
交通事故減少便益		6.2億円	維持管理費		1.8億円
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〉・土地利用転換の高度化 ・商業・産業の活性化 ・公共施設へのアクセス向上			
〈防災〉・緊急車両の走行 ・災害時の避難路の確保		〈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			

※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	1,100百万円	35,640百万円	36,740百万円
執行済額	160百万円	2,744百万円	2,904百万円
(執行率)	14.5%	7.7%	7.9%
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)
340㎡		50㎡	14.8%
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
事業認可期間内(R2～R22年度)であり、当初予定どおり事業は進捗している。			
事業の進捗状況・残事業の内容			
R5年度に交通切り替えを実施し、R6年度から橋梁架け替え工事に着手し、当初予定どおり事業は進捗している。 橋梁架け替え後の街築工事等に向けて、関係機関との協議及び設計を進めている。			

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
未取得用地については早期取得を目指し、計画的に折衝を進めていく。 関連事業の進捗及び関係機関との協議状況を踏まえて、順次工事に着手していく。

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) ・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。 ・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) 本事業区間の整備により、交通の円滑化が図られるとともに、道路線形の改良により交差点部の安全性向上が図られる 安全で快適な歩行空間が確保されるとともに、周辺地域の回遊性と交流機能が向上が図られる インターチェンジアクセス性の向上が図られる。 (事業の進捗と見込みの視点) 未取得用地について早期取得を目指していく。 関連工事の進捗状況及び関係機関との協議状況を踏まえて、順次工事を実施していく。
対応方針(原案)	継続