

東京都市計画道路補助第96号線 (中央区日本橋本石町二丁目 ～八重洲一丁目)

令和6年11月5日(水)
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	.....	8
4.	事業の進捗状況	.....	13
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: 補助第96号線

区 間: 千代田区一ツ橋二丁目
~ 中央区八重洲二丁目

延 長: 約2.7km

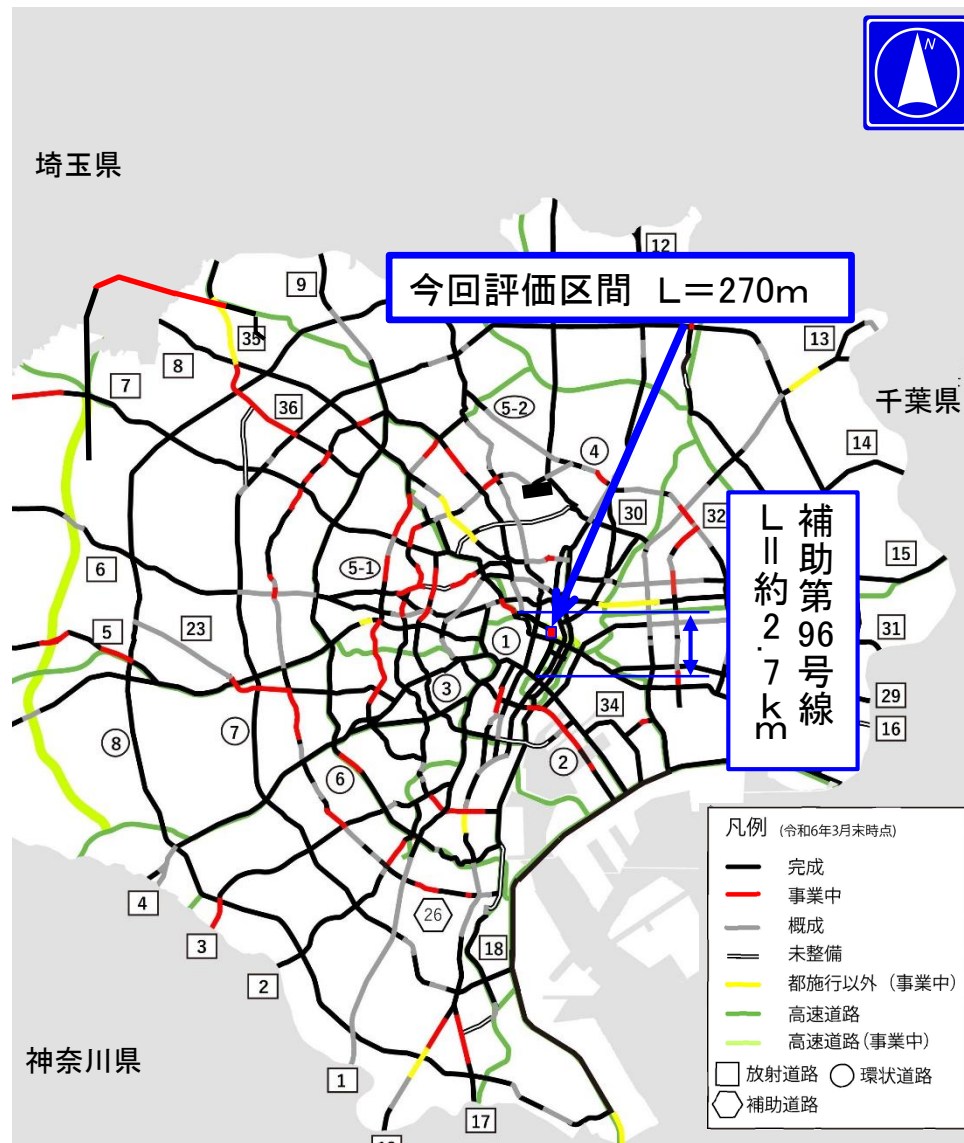
[今回評価区間]

区 間: 中央区日本橋本石町二丁目
~ 同区八重洲一丁目

延 長: 270m

幅 員: 34~40m(6車線)

事業費: 約368億円



年度	計画等
昭和21年 4月25日	都市計画決定
令和元年 10月11日	都市計画変更
令和 2年 4月30日	事業認可取得
令和23年 3月31日	事業認可期間

1. 事業概要(2)

今回評価区間周辺の概要



事業の効果

- 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**します。
- 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**します。
- **インターチェンジアクセス性が向上**します。

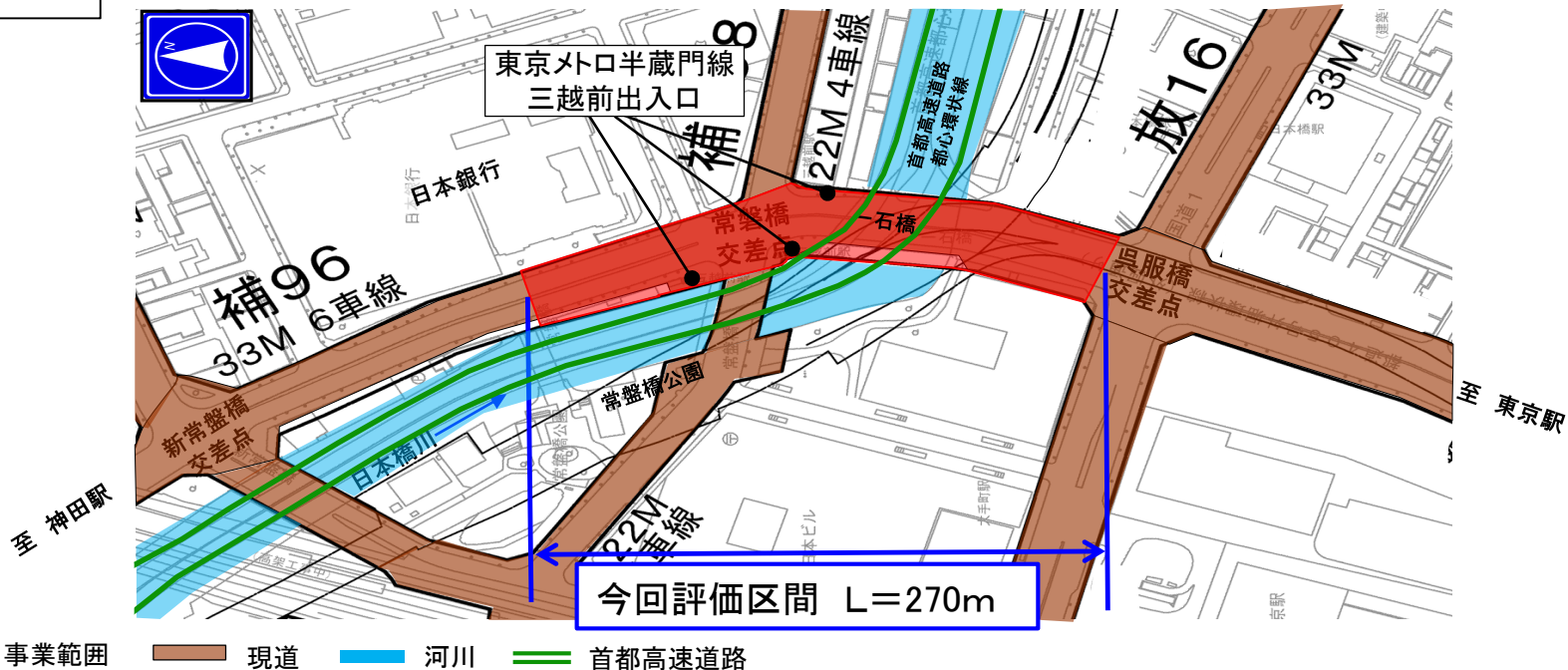
同一路線の沿道状況



凡例	
— (Red line)	事業中
— (Black line)	その他 (完成・概成)
— (Green line)	高速道路等
— (Blue line)	鉄道等
— (Blue line)	河川

1. 事業概要(3)

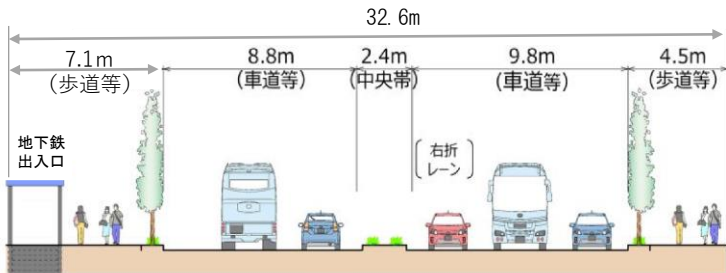
平面図



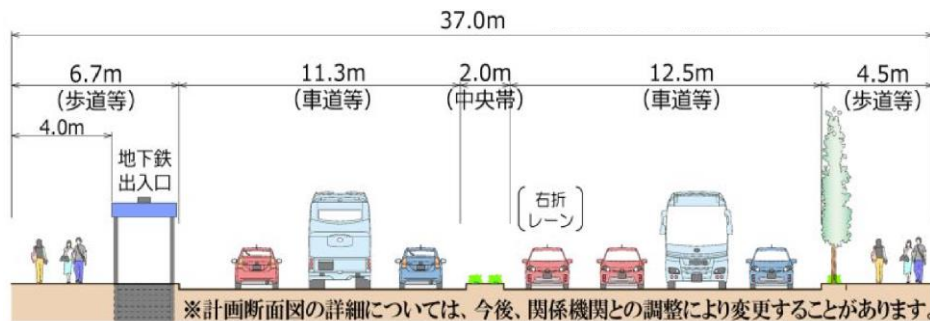
- 事業範囲
- 現道
- 河川
- 首都高速道路

断面図

現況



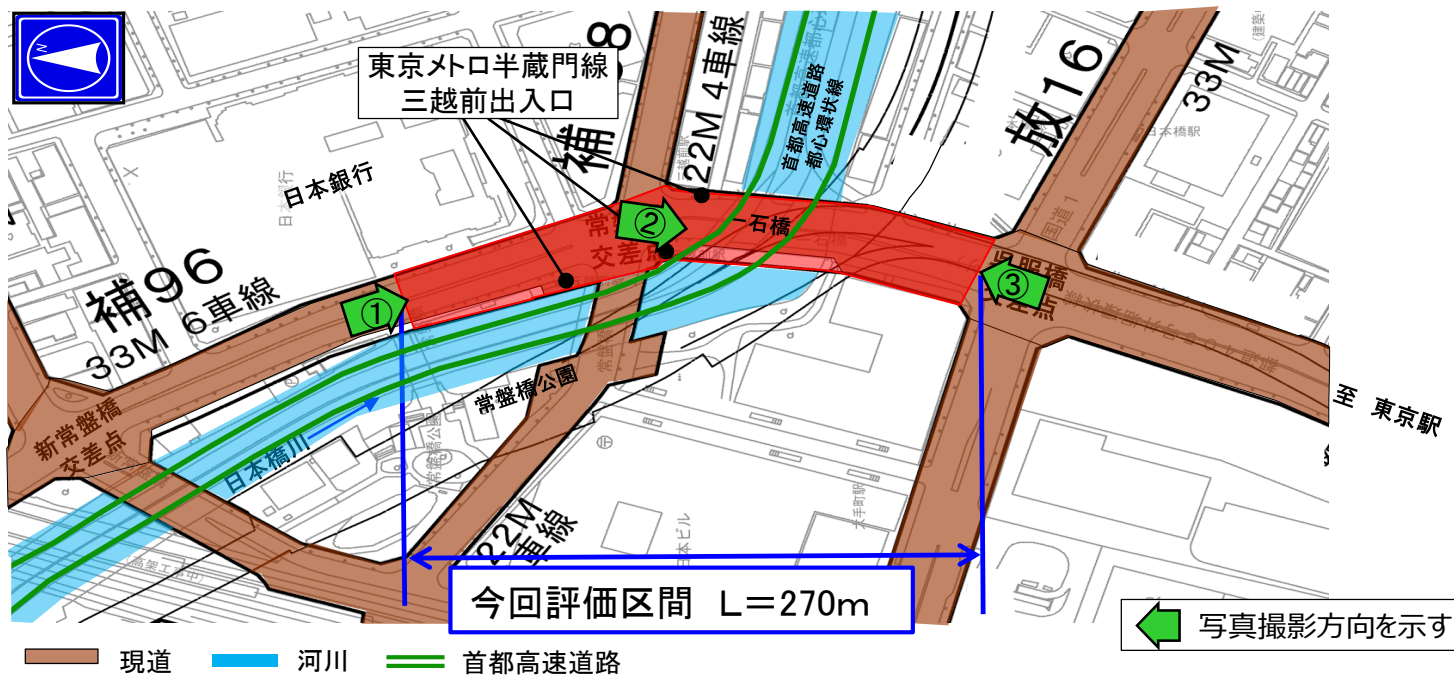
計画



※計画断面図の詳細については、今後、関係機関との調整により変更することがあります。

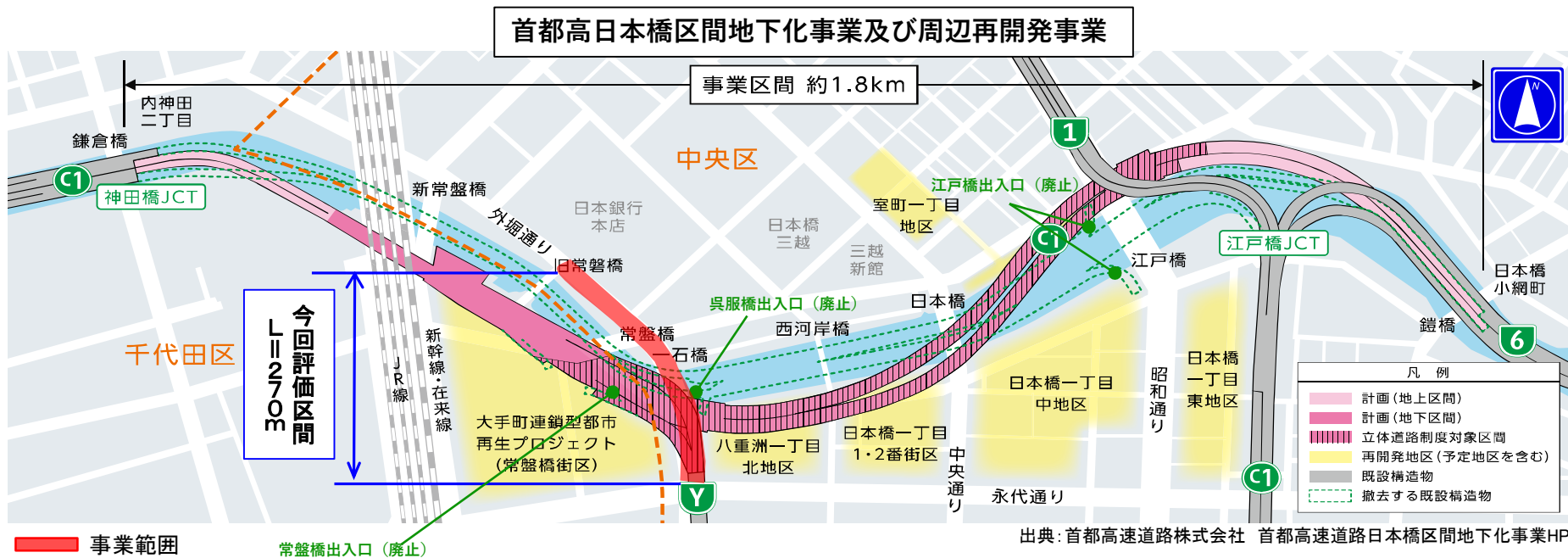
1. 事業概要(4)

今回

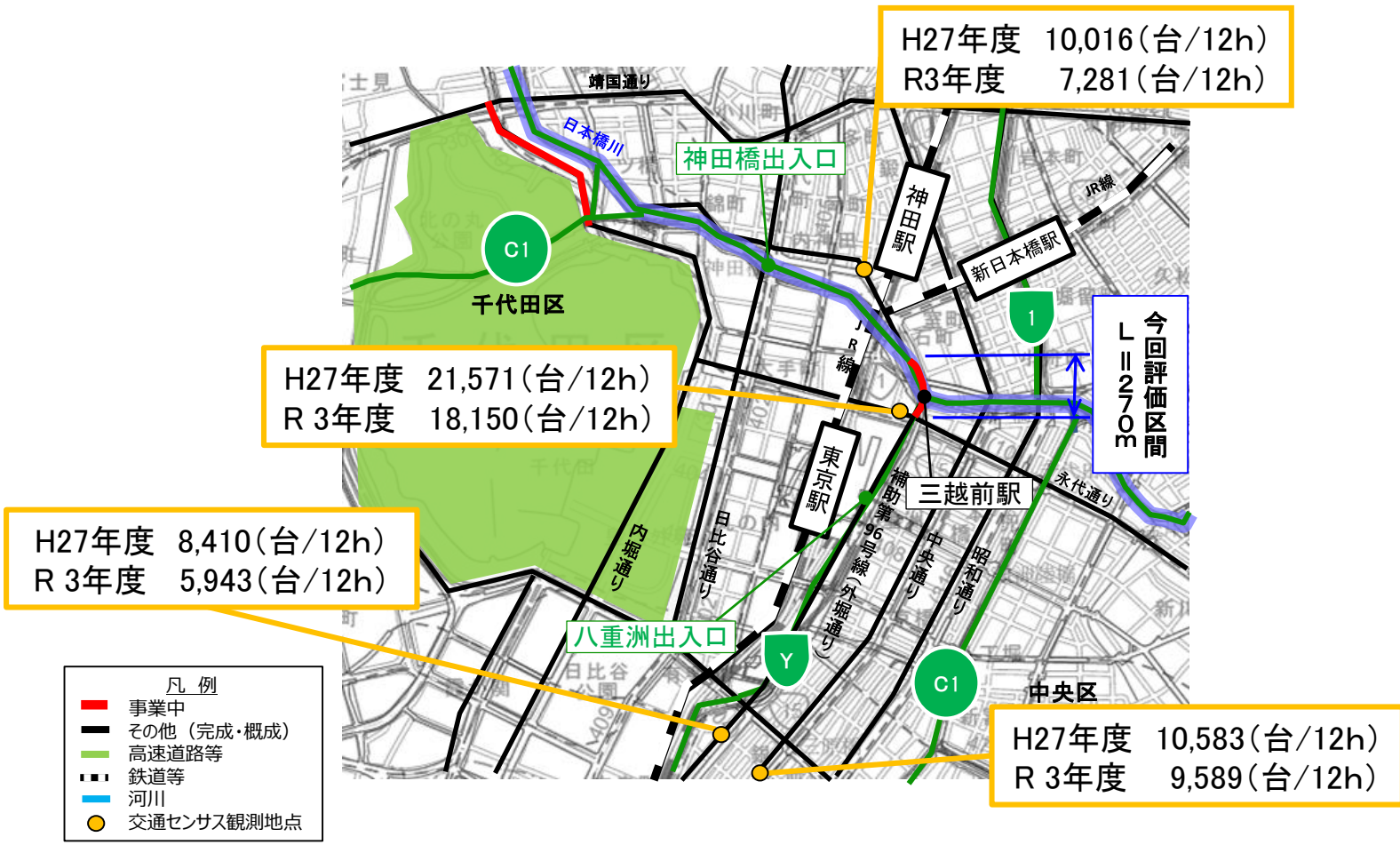


1. 事業概要(5)

今回評価区間周辺事業



2. 社会経済情勢等の変化(1)



社会経済情勢の変化

■ 本路線周辺の現況交通量
 ・R3年度はH27年度と比較して減少傾向となっている。

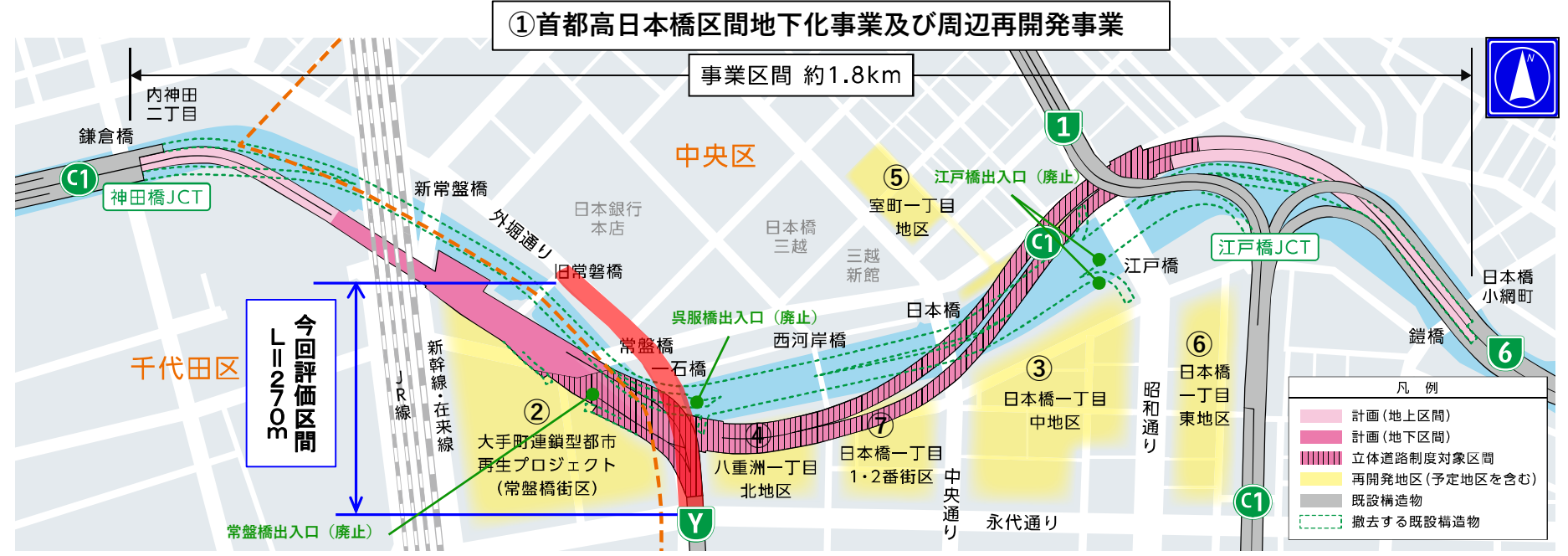
関連する他事業等の進捗状況の変化

R5年度末時点

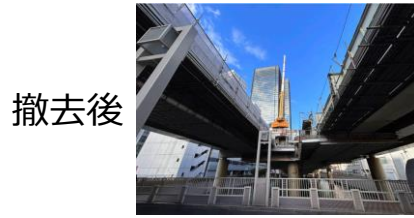
	施行	地区	着手年度	用地	工事
①	東京都	環状1号線(九段)	平成24年度	75%	実施中

2. 社会経済情勢等の変化(2)

今回評価区間周辺事業の進捗



出典:首都高速道路株式会社 首都高速道路日本橋区間地下化事業HP



①首都高日本橋地下化
呉服橋出入口撤去状況

③日本橋一丁目中地区状況

	周辺事業名	状況等
①	首都高日本橋区間地下化事業	事業認可(令和2年4月)
②	大手町連鎖型都市再生プロジェクト (常盤橋地区) TOKYO TORCH	事業認可(平成28年9月)
③	日本橋一丁目中地区	事業認可(平成30年12月)
④	八重洲一丁目北地区	事業認可(令和3年11月)
⑤	日本橋室町一丁目地区	事業認可(令和4年6月)
⑥	日本橋一丁目東地区	事業認可(令和6年4月)
⑦	日本橋一丁目1・2番地区	事業認可(令和6年4月)

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	329.8億円
走行時間短縮便益	284.7億円
走行経費減少便益	38.9億円
交通事故減少便益	6.2億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	284.7億円
工事費	274.4億円
用地費	8.5億円
維持管理費	1.8億円

※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】

$B/C = 1.2(-)$

(参考)社会的割引率2%の場合:B/C=2.0、社会的割引率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

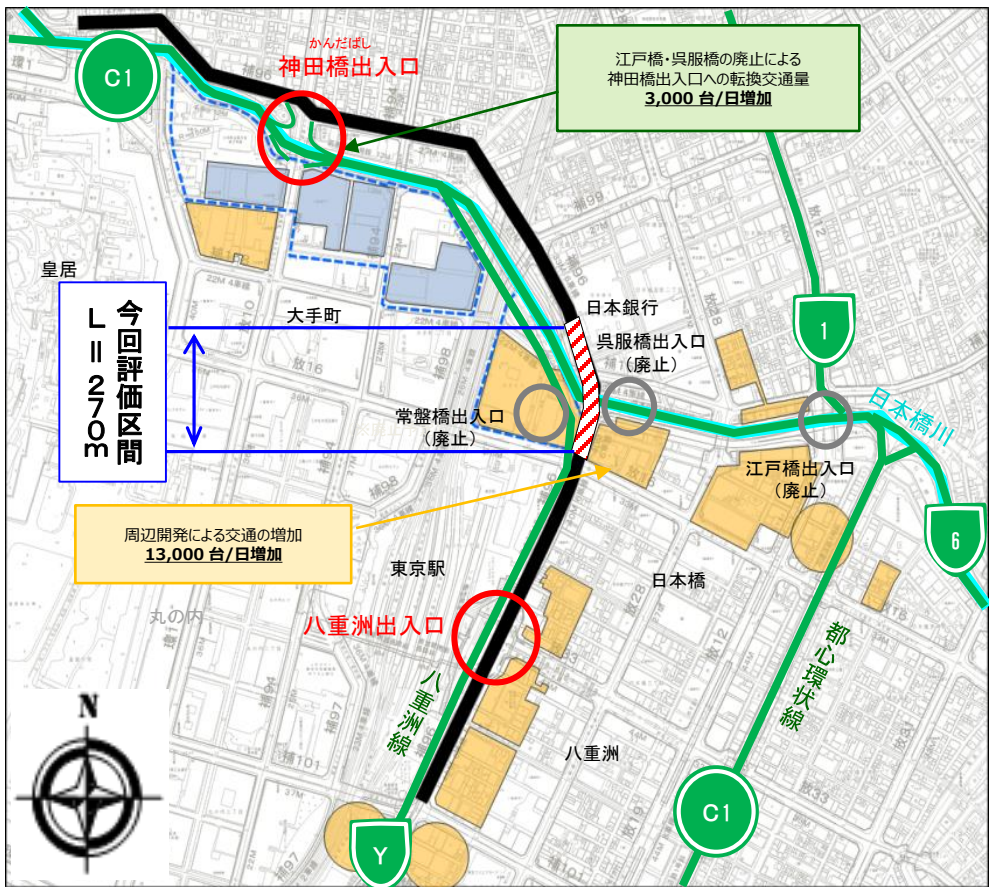
<交通> 交通渋滞の解消
 <くらし> 商業産業の活性化

■ 道路拡幅と車線数増加により、交通が円滑化し、国家戦略特区の都市再生プロジェクト等や首都高地下化に伴う周辺出入口の廃止により交通量増加に対応するとともに、インターチェンジアクセス性の向上が見込まれる。

(参考1) 周辺のまちづくり

凡 例

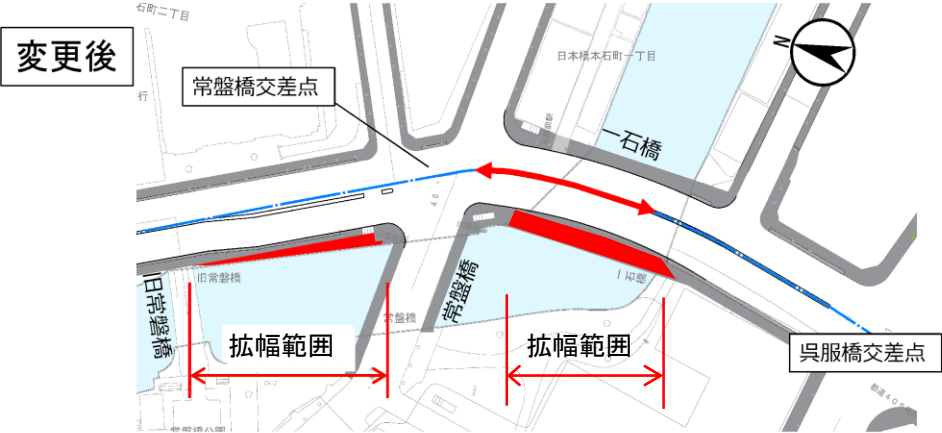
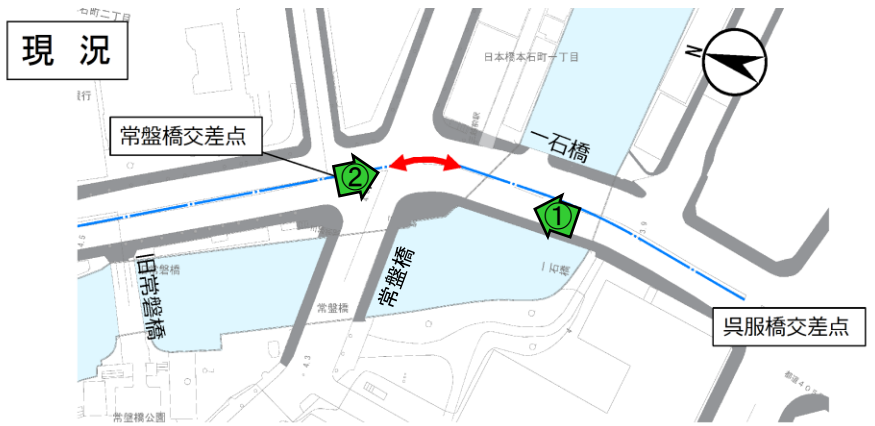
-  首都高速道路
-  首都高速道路出入口
-  首都高速道路出入口(廃止)
-  補助第96号線供用中箇所
-  補助第96号線該当箇所
-  国家戦略特区の都市再生プロジェクト
-  大手町連鎖型都市再生プロジェクト



3. 事業の投資効果(4)

定性的効果

- <安全> 交通事故の減少
交通の円滑化と自転車や歩行者のための空間確保
- 交差点部の線形を改良することで、見通しが良くなり安全性の向上が見込まれる。
- 本路線を整備することで、安全で快適な歩行者空間の充実が見込まれる。



4. 事業の進捗状況(1)

事業費の執行状況

(R5年度末時点)

	用地費	工事費等	合計
全体事業費(百万円)	1,100	35,640	36,740
執行済額(百万円)	160	2,744	2,904
執行率(%)	14.5%	7.7%	7.9%

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)
340.0m ²	50.2m ²	14.8%

4. 事業の進捗状況(2)

一定期間を要した背景等

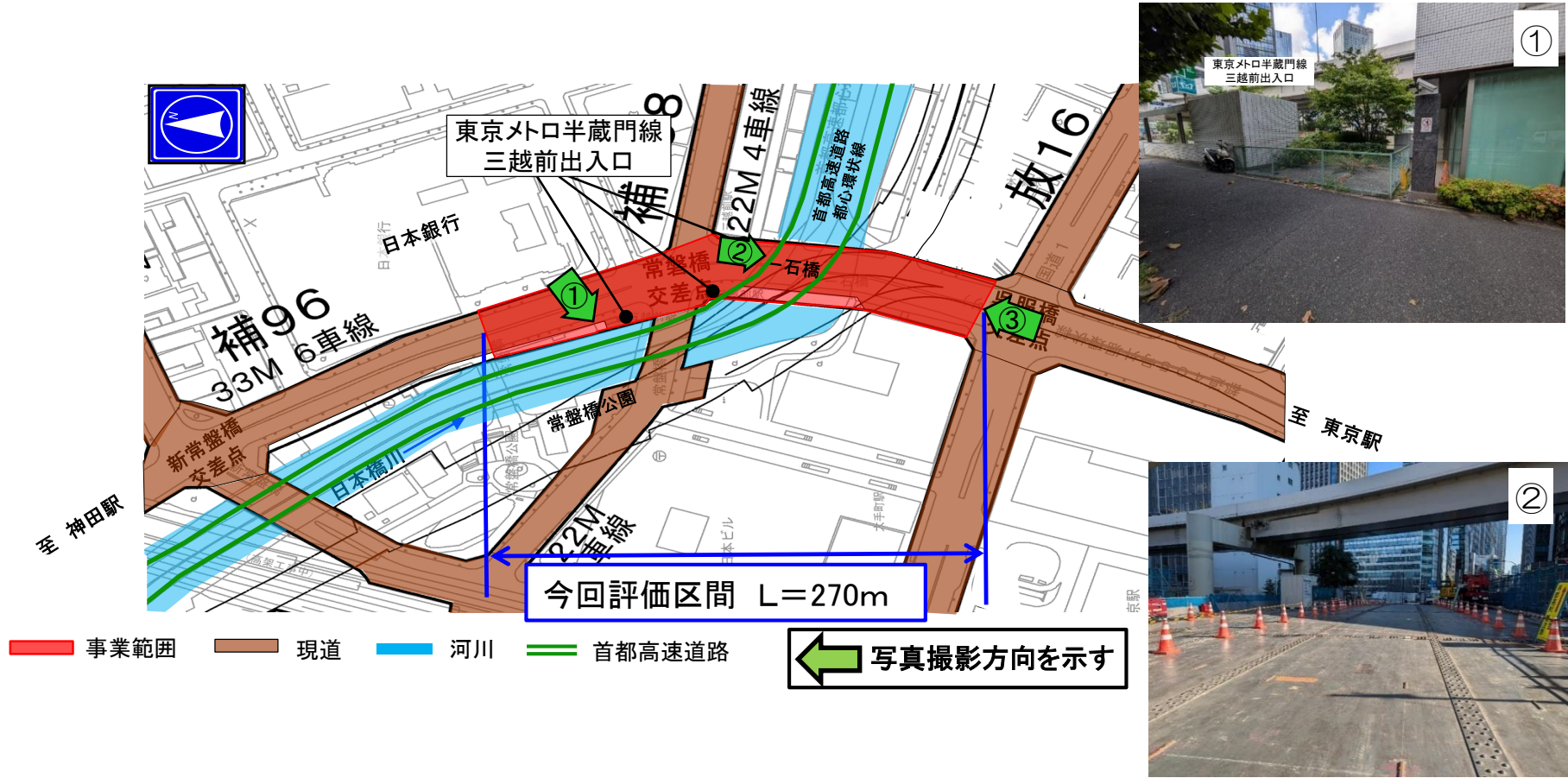
- 事業認可期間内(R2～R22年度)であり、当初予定どおり事業は進捗している。

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

事業の実施の目処・進捗の見通し



- 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、順次工事を実施していく。

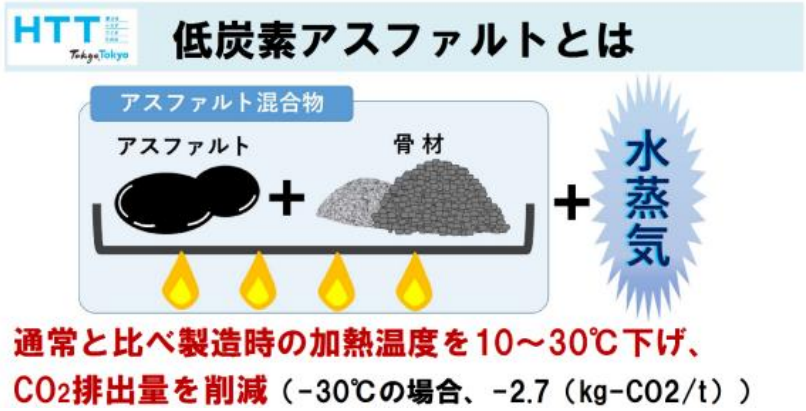
6. コスト縮減等

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。
- 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)

(事業の必要性等に関する視点)

- 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。

(事業の進捗の見込みの視点)

- 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

- 以上から、補助第96号線は、事業の必要性が高く、継続が適切である。
- 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。