

平成30年度第1回事業評価委員会資料

チェックリスト及び再々評価比較表

平成30年6月11日（月）

目次

1	東京都市計画道路放射第35号線 (練馬区早宮二丁目～北町五丁目)	.....	P. 1
2	東京都市計画道路補助第230号線 (練馬区大泉町三丁目～土支田三丁目)	.....	P. 5
3	東京都市計画道路補助第26号線 (品川区二葉一丁目～豊町二丁目)	.....	P. 8
4	神田川整備事業 (中野区本町五丁目～同区弥生町二丁目)	.....	P. 12
	【参考】 前回再評価時資料	.....	P. 16

道路・街路事業再評価チェックリスト（1/3）

番号：街－1

事業の名称	東京都市計画道路 放射第35号線	実施主体	東京都	評価該当要件	5年間継続 (再々評価) 2回目
事業所管部署	道路建設部 街路課				
都市計画決定 (当初)	昭和40年 6月	事業認可年度 (当初)	平成16年度		
都市計画変更 (最新)	昭和41年 7月	事業認可年度 (最新)	平成27年度		
事業箇所	練馬区早宮二丁目～同区北町五丁目	評価対象区間延長	1, 330m		
事業期間	平成16年12月～平成33年3月				
事業目的	<p>放射第35号線は、練馬区豊玉中三丁目から板橋区新河岸三丁目（埼玉県境）に至る、延長8.5kmの都市計画道路であり、区部北西部の道路ネットワークを形成し、地域の防災性を高める重要な路線である。</p> <p>本事業はこのうち、練馬区早宮二丁目から同区北町五丁目までの延長1,330mの区間について、幅員40m～50mの道路を新設するものである。</p> <p>本区間の整備により、国道17号（新大宮バイパス）、国道254号（川越街道）、環状第8号線と一体となった道路ネットワークが形成され、交通渋滞の緩和、生活道路への通過交通の排除及び災害時における避難・救護活動空間としての機能強化が図られる。</p>				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	24,027百万円	12,652百万円	36,679百万円		
執行済額 (執行率) 平成29年度末	23,493百万円 (98%)	5,371百万円 (42%)	28,865百万円 (79%)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成29年度末	45,721㎡	44,766㎡	98%		
事業の必要性等に関する視点 (I)					
事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)					
1. 事業の進捗状況					
○進捗率	用地は約98%取得している。工事の進捗率は約42%である。				
○残事業	未取得用地の早期更地化を目指し、折衝を進めている。 現在、環状第8号線との交差部のトンネル工事などを進めているが、街路築造工事や電線共同溝工事が残っている。				
2. 一定期間を要した背景					
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因	現道のない新設道路の整備であり、地権者が多いことから土地の取得に時間を要している。				
○地元の理解・協力の状況	事業に関する理解は得られている。 練馬区長から都知事宛に、早期整備に関する要望書が出されている。				
事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)					
1. 社会経済情勢の変化 (有・無)			「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
現況自動車交通量【環状第8号線】 (道路交通センサスによる平日12時間交通量)					
平成17年：16,721台 (練馬区平和台4-22)		○平成18年度に環状第8号線が全線開通し、交通量が大幅に増加している。			
平成22年：29,153台 (練馬区平和台4-22)					
平成27年：29,524台 (練馬区平和台4-22)					
2. 関連計画の変更 (有・無)			「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。		
本事業は、『都民ファーストでつくる「新しい東京」』において、「スマートシティ」交通・物流ネットワークの形成に位置付けられている。					

事業の名称		東京都市計画道路放射第35号線	
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・ 無 ）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
周辺は、戸建住宅地である。			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（有・ 無 ）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
○練馬第二号平和台駅地下自転車駐車場の整備が進められている。 ○本区間の南側に接続する放射第35・36号線（板橋区小茂根四丁目～練馬区早宮二丁目、延長1.97km）については、平成23年度に事業着手し、用地を約64%取得している。			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
○路線延長 約8.5km 完成区間（概成含）： 約1.7km、事業中区間：約3.9km、未着手区間：2.9km			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む）			
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、15 災害時の避難路の確保、16 消防活動困難地域の解消、17 その他（ ）			
（主な内容） 本区間の整備により、国道17号（新大宮バイパス）、国道254号（川越街道）、環状第8号線と一体となった道路ネットワークを形成することによって、交通渋滞の緩和、生活道路への通過交通排除及び災害時における避難・救護活動空間としての機能強化が図られる。			
2. 定量的効果			
B/C = 1.7		（前回再評価時 B/C = 1.7）	
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）	
走行時間短縮便益	690.1億円	現在価値化総便益額（平成29年度基準）	
走行経費減少便益	72.7億円	事業費	432.8億円
交通事故減少便益	0.4億円	維持管理費	11.7億円
現在価値化総便益額	763.7億円	総額	444.6億円
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	B	用地は約98%取得しており、残る地権者との折衝も継続している。 環状第8号線との交差部のトンネル工事なども着実に進んでいる。
		A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。	
		事業を取り巻く状況の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	平成18年度に環状第8号線が全線開通し、交通量が大幅に増加している。 交通の分散を図るためにも、本事業の必要性は高まっている。
A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。			

事業の名称		東京都市計画道路放射第35号線	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	本区間の整備により、交通渋滞の緩和、生活道路への通過交通の排除及び災害時における避難・救護活動空間としての機能強化が図られ、十分な効果が期待できる。 A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。
	事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）		
	評価	当該評価を付した理由	
	B	用地は約98%取得しており、残る地権者との折衝も継続しており、環状第8号線との交差点のトンネル工事も着実に進んでいることから、事業を継続すべきである。 A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 トンネル部は施工中であり、残る工事は一般的な街路築造工事等であるため、新工法を採用する可能性は低い</p> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 トンネル部は施工中であり、残る工事は一般的な街路築造工事等であるため、事業手法、施設規模等を見直す可能性は低い。</p>		
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る。		
評価の視点			
（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ）			
継続すべきか否か（継続） 本区間の整備により、交通渋滞の緩和、生活道路への通過交通の排除及び災害時における避難・救護活動空間としての機能強化が図られることから、事業を継続すべきである。			
（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ）			
継続すべきか否か（継続） 用地は約98%取得しており、残る地権者との折衝も継続している。また、トンネル工事も着実に進んでいることから、事業を継続すべきである。			
（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ）			
見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用等のコスト縮減は図るが、代替案は作成しない。			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
<p>本路線は、区部北西部の道路ネットワークを形成し、地域の防災性を高める重要な路線である。</p> <p>本区間の整備により、交通渋滞の緩和、生活道路への通過交通の排除及び災害時における避難・救護活動空間としての機能強化が図られるなど、十分な効果が期待できる。</p> <p>中止した場合、想定される整備効果が発現できないことだけでなく、これまでの投資に見合った効果も得られなくなる以上のことから、事業者としての本事業は「継続」とする。</p>			
対応方針（案）	継続・中止		

前回再評価と今回再々評価（第2回）の比較

番号

街-1

事業の名称				前回再評価		今回再々評価 (第2回)		前回と今回の比較	
東京都市計画道路放射第35号線									
事業概要の比較		前回再評価	今回再々評価 (第2回)	前回と今回の比較					
全体事業費(百万円)		32,398	36,679						
内、用地費		23,899	24,027						
内、工事費		8,500	12,652						
執行済額(執行率,%)		23,678(73%)	28,865(79%)	未取得用地の早期更地化を目指し、折衝を進めている。		用地は約98%取得しており、残る地権者との折衝も継続しており、トンネル本体の工事も着実に進んでいることから、事業を継続すべきである。		未取得用地の早期更地化を目指し、折衝を進めている。 環状第8号線との交差部のトンネル工事など着実に進んでいる。	
内、用地分(執行率,%)		22,621(95%)	23,493(98%)						
内、工事分(執行率,%)		1,057(12%)	5,371(42%)	環状第8号線との交差部のトンネル工事など着実に進んでいる。		建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト削減は図るが、代替案は立案しない。		トンネル部は施工中であり、残る工事は一般的な街路築造工事等であるため、新工法を採用する可能性は低い。	
*済額は百万円単位									
用地取得予定面積,㎡		45,721㎡	45,721㎡			建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト削減は図るが、代替案は立案しない。			
既取得面積,㎡		43,807㎡	44,766㎡						
用地取得率,%		96%	98%						
事業期間		平成16年12月～平成31年3月	平成16年12月～平成33年3月	用地取得に時間を要している。		交通渋滞の緩和、周辺生活道路への通過交通排除、防災活動空間としての機能強化等、十分な整備効果が高いことから、事業の継続が必要である。		交通渋滞の緩和、生活道路への通過交通の排除及び災害時における避難・救護活動空間としての機能強化等、整備効果が高いことから事業の継続が必要である。	
事業規模等		W=40～50m L=1,330m	W=40～50m L=1,330m			(継続・中止)		(継続・中止)	
(その他)									
事業の必要性等に関する視点(I)		前回再評価	今回再々評価 (第2回)	前回と今回の比較		評価主体のコメント		本路線は、区部北西部の道路ネットワークを形成し、地域の防災性を高める重要な路線である。本区間の整備により、交通渋滞の緩和、周辺生活道路への通過交通排除、防災活動空間としての機能強化、及び環境施設帯による沿道環境保全が図られるなど、十分な効果が期待できる。 以上のことから、引続き事業を着実に推進していく必要がある。	
事業の順調さ		・用地は96%取得しており、工事は12%を執行している。	・用地は98%取得しており、工事は42%を執行している。	本路線の必要性は高まっている。		前回付議時の委員会の指摘事項等		特に無し。	
事業を取り巻く状況の変化		・交通渋滞の緩和、通過交通排除、防災性の向上、安全で快適な歩行者や自転車の通行空間の確保。	・交通渋滞の緩和、生活道路への通過交通の排除及び災害時における避難・救護活動空間としての機能強化。						
事業の効果									
定量的効果(B/C)		1.7	1.7			前回再評価年度		平成25年度 第1回事業評価委員会	
						平成25年度		付議委員会	

道路・街路事業再評価チェックリスト（1/3）

番号：街-2

事業の名称	東京都市計画道路 補助第230号線	実施主体	東京都	評価該当要件	10年間継続 (再評価)
事業所管部署	道路建設部 街路課				
都市計画決定 (当初)	昭和41年 7月	事業認可年度 (当初)	平成21年度		
都市計画変更 (最新)	年 月	事業認可年度 (最新)	平成28年度		
事業箇所	練馬区大泉町三丁目～同区土支田三丁目		評価対象区間延長	850m	
事業期間	平成21年 7月 ～ 平成34年 3月				
事業目的	<p>補助第230号線は、練馬区関町南四丁目から光が丘三丁目に至る延長約10.4kmの都市計画道路であり、区部北西部の道路ネットワークを形成する重要な路線である。</p> <p>本事業は、練馬区大泉町三丁目（外環）から同区土支田三丁目（土支田通り）に至る延長約850mの区間について、幅員18mの道路を新設するものである。</p> <p>本区間の整備により、細街路の通過交通が減少するとともに、避難場所である光が丘団地・光が丘公園一帯へのアクセスが向上するなど、地域の防災性が向上する。また、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間が創出される。</p>				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	4,918百万円	1,652百万円	6,570百万円		
執行済額 (執行率) 平成29年度末	3,557百万円 (72%)	210百万円 (13%)	3,767百万円 (57%)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成29年度末	8,400㎡	7,357㎡	88%		
事業の必要性等に関する視点 (I)					
事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)					
1. 事業の進捗状況					
○進捗率	用地は約88%取得している。工事の進捗率は約13%である。				
○残事業	未取得用地の早期更地化を目指し、折衝を進めている。 現在、一部の区間で排水管設置工事や電線共同溝設置工事を実施している。約300mの区間については工事に着手していない。				
2. 一定期間を要した背景					
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因	現道のない新設道路の整備であり、地権者が多いことから土地の取得に時間を要している。さらに、起伏がある地形であるため、私有地に擁壁等を設置する必要があり、地元との協議に時間を要している。				
○地元の理解・協力の状況	事業に対する理解は得られている。				
事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)					
1. 社会経済情勢の変化 (有・無)			「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
現況自動車交通量【一般都道東京朝霞線】 (道路交通センサスによる平日12時間交通量)					
平成22年：5,390台 (練馬区大泉町3-25-4) ○本路線と並行する路線の交通量は、やや減少している。					
平成27年：5,006台 (練馬区大泉町3-25-4)					
2. 関連計画の変更 (有・無)			「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。		
本事業は、『都民ファーストでつくる「新しい東京」』において、「スマートシティ」交通・物流ネットワークの形成に位置付けられている。					

事業の名称		東京都市計画道路補助第230号線	
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・ <input checked="" type="radio"/> 無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
周辺には、戸建住宅や畑等がある。			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（ <input checked="" type="radio"/> 有）無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
本区間の西側区間（外環から大泉学園通りまでの延長約1.3km）は、平成22年度に事業着手しており、用地を約49%取得している。また、東側区間（土支田通りから笹目通りまでの延長約0.9km）については平成25年度に開通している。			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
○路線延長 約10.4km 完成区間（概成含） 約1.9km 事業中区間 約2.1km 未着手区間 約6.4km			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む）			
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、16 消防活動困難地域の解消、17 その他（ ）			
（主な内容） 本区間の整備により、細街路の通過交通が減少するとともに、避難場所へのアクセスが向上するなど、地域の防災性が向上する。また、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間が創出される。			
2. 定量的効果			
B/C=2.2			
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）	
走行時間短縮便益	122.7億円	現在価値化総便益額（平成29年度基準）	
走行経費減少便益	30.8億円	事業費	68.8億円
交通事故減少便益	7.5億円	維持管理費	3.3億円
現在価値化総便益額	161.0億円	総額	72.1億円
評価の項目	評価	当該評価を付した理由	
事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	A	用地は約88%取得しており、残る地権者との折衝も継続している。工事も着実に進めている。	
		A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。	
事業を取り巻く状況の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	本路線の東側区間が開通しており、これに繋がる本区間の必要性は高まっている。	
		A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。	
評価と理由			

事業の名称		東京都市計画道路補助第230号線	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	本路線は、区部北西部の道路ネットワークを形成する重要な路線である。本区間の整備により、細街路の通過交通が減少するとともに、避難場所へのアクセスが向上するなど、地域の防災性が向上する。また、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間が創出される。
			A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	用地は約88%取得しており、残る地権者との折衝も継続している。 工事も着実に進めている。	
		A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性 <input checked="" type="radio"/> 有 <input type="radio"/> 無		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<input type="radio"/> 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 白子川との交差点部に橋梁を架ける予定である。この橋梁についてはコストにも配慮し、形式を選定する。 <input type="radio"/> 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、事業手法や施設規模等を見直す可能性は低い。		
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る。		
評価の視点			
(事業の必要性等に関する視点) (Ⅰ)			
継続すべきか否か (継続) 本路線は、区部北西部の道路ネットワークを形成する重要な路線である。本区間の整備により、通過交通の減少、避難場所へのアクセスが向上するなど地域の防災性が向上し、快適で安全な歩行空間が創出されることから、事業を継続すべきである。			
(事業の進捗の見込みの視点) (Ⅱ)			
継続すべきか否か (継続) 用地は約88%が取得済みで、残る地権者との折衝も継続しており、工事も着実に進めていることから事業を継続すべきである。			
(コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点) (Ⅲ)			
見直しの必要の有無 (無) 白子川に架ける橋梁についてはコストにも配慮し、形式を選定する。			
総合評価 (中止時の影響、事後措置を含む)			
本路線は、区部北西部の道路ネットワークを形成する重要な路線である。 本区間の整備により、細街路の通過交通が減少するとともに、避難場所へのアクセスが向上し、地域の防災性が向上する。また、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間が創出されるなど、十分な整備効果が期待できる。 中止した場合、上記の整備効果が発現できないことだけでなく、これまでの投資に見合った効果も得られなくなる。 以上のことから、事業者としての本事業は「継続」とする。			
対応方針 (案)	<input checked="" type="checkbox"/> 継続 ・ <input type="checkbox"/> 中止		

道路・街路事業再評価チェックリスト（1/3）

番号：街-3

事業の名称	東京都市計画道路 補助第26号線	実施主体	東京都（建設局）	評価該当要件	5年間継続 (再々評価) 3回目
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 4月	事業認可年度（当初）	平成 3年度		
都市計画変更（最新）	年 月	事業認可年度（最新）	平成26年度		
事業箇所	品川区二葉一丁目～同区豊町二丁目	評価対象区間延長	665m		
事業期間	平成 4年 1月 ～ 平成31年 3月				
事業目的	<p>補助第26号線は、品川区東大井一丁目から、目黒区、世田谷区、中野区、豊島区を経て板橋区氷川町に至る延長約2.4kmの都市計画道路であり、環状第6号線（山手通り）と環状第7号線間の環状機能を補完し、都市の骨格を形成する重要な路線である。</p> <p>本事業は、品川区二葉一丁目から同区豊町二丁目に至る延長約665mについて、幅員20から28mの道路を新設するものである。</p> <p>本区間は、JR横須賀線、東海道新幹線及び東急大井町線と立体交差し、都立大崎高校のグラウンド下を通り完成区間と接続する。</p> <p>本区間の整備により、区部南部の道路ネットワークが強化されるとともに、駅へのアクセスが向上する。また、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間が創出される。</p>				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	8,858百万円	10,677百万円	19,535百万円		
執行済額 (執行率) 平成29年度末	8,814百万円 (99%)	8,935百万円 (84%)	17,749百万円 (91%)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成29年度末	8,172㎡	8,108㎡	99%		
事業の必要性等に関する視点（1）					
事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）					
1. 事業の進捗状況					
○進捗率 用地は約99%取得している。工事の進捗率は約84%である。					
○残事業 未取得用地については地権者と協議を進めている。 鉄道との交差部のトンネル工事などは概ね終わっているが、人道橋工事や街路築造工事などが残っている。					
2. 一定期間を要した背景					
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 JR交差部の施工にあたり、JR東海道新幹線及び横須賀線との交差部の構造等に関する検討や、工事に時間を要したため。					
○地元の理解・協力の状況 事業に対する理解は得られている。					
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）					
1. 社会経済情勢の変化（有・無）					
				「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
現況自動車交通量【特例都道鮫洲大山線】（道路交通センサスによる平日12時間交通量） 平成22年度7,735台（目黒区目黒本町5-1-3） ○本路線周辺の交通量はやや増加している。 平成27年度8,098台（目黒区目黒本町5-1-3）					
2. 関連計画の変更（有・無）					
				「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。	
本事業は、『都民ファーストでつくる「新しい東京」』において、「スマートシティ」交通・物流ネットワークの形成に位置付けられている。					

道路・街路事業再評価チェックリスト（2／3）

番号：街-3

事業の名称		東京都市計画道路 補助第26号線	
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
周辺には、戸建住宅やマンション、学校、公園等がある。			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（有・無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
本区間の西側にある補助第29号線（約3.5km）については、「木密地域不燃化10年プロジェクト」における「特定整備路線」として選定されており、平成26年度に事業着手した。			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
路線延長 約22.4km 完成区間（概成含）：約16.7km、事業中区間：約4.5km、未着手区間：約1.2km			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む）			
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、3 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、5 バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、9 交通不便地域の解消、10 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、16 消防活動困難地域の解消、17 その他（ ）			
（主な内容）			
本区間の整備により、区部南部の道路ネットワークが強化されるとともに、駅へのアクセスが向上する。また、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間が創出される。			
2. 定量的効果			
B/C = 1.5		（前回再々評価時B/C = 1.6）	
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）	
走行時間短縮便益	388.5億円	現在価値化総便益額（平成29年度基準）	
走行経費減少便益	92.5億円	事業費	332.1億円
交通事故減少便益	25.1億円	維持管理費	4.0億円
現在価値化総便益額	506.1億円	総額	336.0億円
評価の項目	評価	当該評価を付した理由	
事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	A	用地は約99%取得しており、残る地権者と協議を進めている。 鉄道との交差部のトンネル工事なども概ね終わっている。	
		A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。	
事業を取り巻く状況 の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	本路線に近接する木造住宅密集地域の都市計画道路が事業化している。 この道路と一体的に整備することで、更なる防災性の向上が図られることから必要性は高まっている。	
		A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。	

事業の名称		東京都市計画道路 補助第26号線	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	本区間の整備により、区部南部の道路ネットワークが強化されるとともに、駅へのアクセスが向上する。また、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間が創出される。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	用地は約99%取得しており、未取得用地については地権者と協議を進めている。鉄道との交差部のトンネル工事なども概ね終わっていることから、事業を継続すべきである。	
		A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・ 無 ）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 トンネルなどの構造物の工事は概ね終わっており、残る工事は一般的な街路築造工事及び電線共同溝工事であるため、新工法を採用する可能性は低い。</p> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 トンネルなどの構造物の工事は概ね終わっており、残る工事は一般的な街路築造工事及び電線共同溝工事であるため、事業手法、施設規模等の見直しの可能性は低い。</p>		
	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る。		
評価の視点			
(事業の必要性等に関する視点) (Ⅰ)			
継続すべきか否か（継続） 本区間の整備により、区部南部の道路ネットワークが強化されるとともに、駅へのアクセスが向上する。また、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間が創出されることから、事業を継続すべきである。			
(事業の進捗の見込みの視点) (Ⅱ)			
継続すべきか否か（継続） 用地の取得も1件を残すのみとなっており、工事の着実な進捗が見込まれることから、継続すべきである。			
(コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点) (Ⅲ)			
見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用等のコスト縮減は図るが、代替案は立案しない。			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
<p>本路線は、環状第6号線（山手通り）と環状第7号線間の環状機能を補完し、都市の骨格を形成する重要な路線である。</p> <p>本区間の整備により、区部南部の道路ネットワークが強化されるとともに、駅へのアクセスが向上する。また、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間が創出されるなど、十分な整備効果が期待できる。</p> <p>中止した場合は、上記の整備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効果も得られなくなる。以上のことから、事業者として本事業は、「継続」とする。</p>			
対応方針（案）	継続・中止		

前回再々評価（第2回）と今回再々評価（第3回）の比較				番号	街-3		
事業の名称	東京都市計画道路補助第26号線			前回再々評価 (2回目)	今回再々評価 (3回目)	前回と今回の比較	
事業概要の比較	前回再々評価 (2回目)	今回再々評価 (3回目)	前回と今回の比較	事業の進捗の見込みの 視点(II)	すでに大半の用地を取 得しており、工事につ いても、残るJR交差 部工事に着手しており 、着実な進捗が見込ま れる。	すでに大半の用地を取 得しており、工事につ いても、JR交差部 工事が完了し、着実な 進捗が見込まれる。	
全体事業費(百万円) 内、用地費 内、工事費	18,934 8,858 10,076	19,534 8,858 10,677					未取得用地については地権者と協議を進めている。 鉄道との交差部のトンネル工事なども概ね終わ っていることから、事業を継続すべきである。
執行済額(執行率,%) 内、用地分(執行率,%) 内、工事分(執行率,%) *済額は百万円単位	14,916(79%) 8,814(99%) 6,102(61%)	17,749(91%) 8,814(99%) 8,935(84%)	未取得用地については地権者と協議を 進めている。 鉄道との交差部のトンネル工事などは概 ね終わっている。	コスト削減や代替案立案 等の可能性の視点(III)	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る。 JR交差部の工事に 現在着手しており、 今後新工法等を採用す る可能性は低い。	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 ている。JR交差部工 事が完了し、今後新工 法等を採用する可能 性は低い。	
用地取得予定面積,㎡ 既取得面積,㎡ 用地取得率,%	8,172㎡ 8,108㎡ 99%	8,172㎡ 8,108㎡ 99%		総合評価	交通渋滞の緩和、防災 性の向上、安全で快適 な歩行空間の確保等、 整備効果が高いことか ら、事業の継続が必要 である。 <u>継続</u> ・中止)	交通渋滞の緩和、防災 性の向上、安全で快適 な歩行空間の確保等、 整備効果が高いことか ら、事業の継続が必要 である。 <u>継続</u> ・中止)	
事業期間	平成3年度～ 平成30年度	平成3年度～ 平成30年度					トンネルなどの構造物の工事は概ね終わって おり、残る工事は一般的な街路築造工事及び電線共 同溝工事であるため、新工法を採用する可能性は 低い。
事業規模等	W=20～28m L=665m	W=20～28m L=665m		評価主体のコメント	本路線は、環状第6号線(山手通り)と環状第7号線間の環状機能を補完し、都市の骨格を 形成する重要な路線である。 本区間の整備により、区部南部の道路ネットワークが強化されるとともに、駅へのアクセ スが向上する。また、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間が 創出されるなど、十分な整備効果が期待できる。 以上のことから、引続き事業を着実に推進していく必要がある。	本区間の整備により、区部南部の道路ネット ワークが強化されるとともに、駅へのアクセ スが向上する。また、歩道の整備や電線類の地中 化を行うことで、快適で安全な歩行空間が創出 されるなど、十分な整備効果が期待できる。	
(その他)							
事業の必要性等に関する 視点(I)	前回再々評価時	今回再々評価	前回と今回の比較	前回付議時の委員会の 指摘事項等	特に無し。		
・事業の順調さ ・事業を取り巻く状況の 変化 ・事業の効果	・用地は99%取得し ており、工事は61% を執行している。 ・交通渋滞の緩和、防 災性の向上、安全で快 適な歩行者や自転車の 通行空間の確保。 ・都民の防災に対する 関心は高まっている。	・用地は99%取得し ており、工事も84% を執行している。 ・交通渋滞の緩和、防 災性の向上、安全で快 適な歩行者や自転車の 通行空間の確保。 ・都民の防災に対する 関心は高まっている。	本路線の必要性は高まっている。				
定量的効果(B/C)	1.6	1.5		前回再々評価年度	平成25年度	付議委員会	平成25年度 第2回事業評価委員会

河川事業再評価チェックリスト（1／3）

番号： 河－1

事業の名称	神田川整備事業	実施主体	東京都(建設局)	評価該当要件	5年間継続 (再々評価) 2回目
事業所管部所	河川 部 改修課・計画課				
全体計画	平成27年度取得(変更)				
都市計画決定(当初)	昭和22年 11月	事業認可年度(当初) 16年度:期間16年度~20年度			
都市計画変更(最新)	昭和45年 12月	事業認可年度(最新) 25年度:期間16年度~30年度			
事業区間	中野区本町五丁目~同区弥生町二丁目			評価対象区間延長 約540m	
事業目的	神田川流域で発生する水害を軽減・防止し、都民の生命と財産を守るため、1時間50ミリの降雨に対応する護岸整備を行うとともに、あわせて人々が憩える川づくりを行うものである。				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	3,477 百万円	6,395 百万円	9,872 百万円		
執行済額 (執行率) 平成29年度末	2,814 百万円 (81%)	4,171 百万円 (65%)	6,985 百万円 (71%)		
用地取得率	取得予定面積(A)	既取得面積(B)	用地取得率(B/A)		
平成30年3月現在	1,902 m ²	1,524 m ²	80%		

事業の必要性等に関する視点 (I)

事業の順調さ(事業は順調に進んでいるか)

1. 事業の進捗状況

○進捗率

- ・用地取得については、平成16年度に着手し、平成29年度末までの取得率は80%である。
- ・工事については、平成17年度に着手し、平成29年度末までに全体延長540mのうち整備済み延長が392mであり、整備率は約73%である。(30年度に護岸20m、橋梁1橋を整備予定で、30年度末で整備率約76%となる見込みである)

○残事業 用地取得 378m² 護岸整備 148m 橋梁架け替え 2橋

○その他 事業期間 平成16年度~平成35年度(平成30年度中に期間延伸予定)

2. 一定期間を要した背景

○5年間継続等となった理由

- ・事業にご協力いただけていない権利者との用地折衝が難航している。また、当該区間には区分所有マンションや賃貸マンションがあり、関係権利者数が多いことから用地折衝に時間を要している。
- ・当該区間は住宅密集地であり、現場が狭隘なため、搬入路が限られている。上流側(寿橋)からの搬入については用地取得が難航しており使用ができず、現在は下流からの搬入に限定されていることから事業の遅れる原因となっている。

○地元の理解・協力の状況

- ・当該区間は過去に甚大な溢水被害があり、工事の必要性については、周辺住民も十分理解している。

事業を取り巻く状況(採択時の事業の必要性は変化しているか)

1. 過去の災害実績

年度	浸水回数	浸水面積合計	床上浸水	床下浸水	被害額	その他の被害
H13~H16	11回	16.94 Ha	367 棟	173 棟	5,066 百万円	地下空間(8,945 m ²)
H17~H20	12回	17.90 Ha	566 棟	162 棟	8,579 百万円	地下空間(14,473 m ²)
H21~H24	7回	1.89 Ha	120 棟	41 棟	2,356 百万円	地下空間(1,067 m ²)
H25~H28	14回	8.95 Ha	304 棟	139 棟	3,591 百万円	地下空間(6,556 m ²)

河川事業再評価チェックリスト (2/3) 番号: 河-1

事業の名称	神田川整備事業	
事業を取り巻く状況 (採択時の事業の必要性は変化しているか)		
2. 水害を巡る訴訟等の有無 (都が被告となったもの) (有・無)	(有・無)	「有」の場合はその概要を下欄に記載。
3. 災害発生の危険性		
<p>神田川流域内では、集中豪雨などによる都市型水害が発生しているとともに、地下鉄など地下空間利用の高度化により被害拡大の危険性が増している。</p> <p>平成17年9月と平成26年7月の集中豪雨などにより浸水被害が発生しており、平成17年には場所によっては時間最大100ミリ以上の降雨を記録するなど、都市型水害の危険性は高まっている。</p>		
4. 関連計画の変更 (有・無)	(有・無)	「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載
<p>当該事業区間の計画は、採択時(平成16年度)は「神田川改良工事の全体計画」を根拠としていたが、現在(平成22年11月以降)は、「荒川水系神田川流域河川整備計画」に変更している。なお、平成28年3月に河川整備計画を改定している。</p>		
5. 周辺地域の変化 (有・無)	(有・無)	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載
本事業区域は、護岸際まで住宅などが密集した地域となっている。		
事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)		
1. 定性的効果		
(該当番号を○で囲む)		
① 治水機能の向上 2 親水機能の向上 ③ 環境改善効果 4 その他 ()		
(主な内容)		
<ul style="list-style-type: none"> 本事業区間では、現況流下能力が計画流量の6割程度となっている箇所もあるため、計画規模の護岸改修を行い治水安全度を向上させる。これにより、浸水被害の軽減が図れるとともに、上流部の護岸整備の促進が可能となる。 整備によって管理用通路に植栽帯を設けるなど、良好な河川空間が創出される。 		
2. 定量的効果		
B/C = 5. 8 (前回再評価時 B/C = 9. 5)		
○便益 (B) の算定 (項目と金額)		○費用 (C) の算定 (項目と金額)
この整備を実施することで、約7haの氾濫を防止できる。これにより家屋、家庭用品、事業系資産等の一般資産や道路、橋梁等の公共土木施設などについて、事業開始から施設完成後50年間に、約758億円の便益が生じる。		事業開始から施設完成後50年間にかかる費用の総額は、約130億円となる。 (内訳) 工事費=約76億円、用地補償費=約40億円 維持管理費=約14億円
評価の項目	評価	当該評価を付した理由
事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)	B	前回評価以降も用地取得を進め、取得率は47%から80%まで進捗してきたが、地権者との交渉が難航している画地があり、引き続き、解決に向けて鋭意交渉を進めていく。
	<p>A: 特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。</p> <p>B: 障害はあるが、解決の見込みがある。</p> <p>C: 解決が非常に困難な障害がある。</p>	
事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)	A	本事業区間では、近年、局地的な集中豪雨が多発し、平成17年度の溢水のほか、浸水被害が絶えず発生していることから、本事業の必要性はより高まっている。
	<p>A: 事業の必要性が高まった。</p> <p>B: 事業の必要性は変化していない。</p> <p>C: 事業の必要性が低下した。</p>	

河川事業再評価チェックリスト (3/3) 番号： 河-1

事業の名称		神田川整備事業	
事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	本事業の完了により、集中豪雨による水害を軽減することができるとともに上流部の護岸整備の促進が可能となるなど、神田川流域全体の安全性の向上に寄与できる。	
	A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。		
事業の進捗の見込みの視点 (II)			
評価	当該評価を付した理由		
B	事業へのご協力をいただかず難航している権利者との用地折衝においては、事業の必要性、水害の危険性を十分に説明し、早期の用地取得に向けて調整を進めていく。用地取得が完了次第、順次、護岸改修工事を進めることができるため、進捗が見込まれる。		
A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。			
コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・ <input checked="" type="radio"/> 無）			
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 (III)		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。	
○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 特になし ○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 本事業は、河道流下能力の向上によって治水効果を発揮させるものであり、これまでの整備状況や周辺地域の開発現状を勘案すると、現計画に基づく事業執行が重要である。			
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
神田川の護岸改修工事については、これまでもコスト縮減に努めてきたが、掘削土の流用、仮設栈橋に使用する鋼材を次期工事に転用するなど、今後もコスト縮減に努めていく。			
評価の視点			
事業の必要性等に関する視点 (I)			
継続すべきか否か (<input checked="" type="radio"/> 継続)			
・近年も局地的な集中豪雨等により水害が発生しており、都市型水害対策として治水効果が大きい本事業の必要性は依然として高い。			
事業の進捗の見込みの視点 (II)			
継続すべきか否か (<input checked="" type="radio"/> 継続)			
・事業の重要性を理解していただくよう、地権者と交渉を進めていく。			
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 (III)			
見直しの必要の有無 (<input type="radio"/> 無)			
・本事業は河道流下能力の向上によって治水効果を発揮させるものであり、現計画に基づく事業執行が重要である。			
総合評価 (中止時の影響、事後措置を含む)			
近年、局地的な集中豪雨等が多発し、神田川では絶えず水害が発生していることから、都市型水害の危険性は依然として高く、水害から都民の生命と財産を守るためにも本事業は必要不可欠な事業である。 本事業区間の護岸改修完了により、当該事業区間付近で発生する水害を軽減できるとともに、未改修となっている上流区間の護岸改修の促進が可能となるなど、神田川流域全体の安全性の向上に寄与できる。			
対応方針 (案)	<input checked="" type="radio"/> 継続 ・ <input type="radio"/> 中止		

前回再評価と今回再々評価の比較							番号	河-1
事業の名称	神田川整備事業			前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較		
事業概要の比較	前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較	事業の進捗の見込みの視点(Ⅱ)	用地取得が完了し次第、順次、護岸改修工事を進めることができるため、進捗が見込まれる。	用地取得が進んでおり、残事業の用地取得が完了し次第、順次、護岸改修工事を進めることができるため、進捗が見込まれる。	5年間で用地取得は47%から80%、護岸整備延長は25%から73%に進捗した。事業へのご協力をいただかず難航している権利者との用地折衝においては、引き続き、事業の必要性、水害の危険性を十分に説明し、早期の用地取得に向けて調整を進めていく。	
全体事業費(百万円) 内、用地費 内、工事費	7,031 内 2,970 内 4,061	9,872 内 3,477 内 6,395	地元調整により低振動、低騒音の工法を採用したため工事費が増額となっている。					
執行済額(執行率,%) 内、用地分(執行率,%) 内、工事分(執行率,%) *済額は百万円単位	3,495(50%) 内 1,551(52%) 内 1,944(48%)	6,985(71%) 内 2,814(81%) 内 4,171(65%)	用地買収を順次に進めている。用地を取得できた箇所から護岸整備を実施し、着実に整備延長を伸ばしている。					
用地取得予定面積,㎡ 既取得面積,㎡ 用地取得率,%	2,033㎡ 960㎡ 47%	1,902㎡ 1,524㎡ 80%	用地取得が進捗したことにより用地取得率が増加した。					
事業期間	平成16年度～平成25年度	平成16年度～平成30年度	平成25年度に事業認可の延伸を行った。平成30年度に事業認可の再延伸を予定。	総合評価	水害が絶えず発生している神田川において、本事業区間の護岸改修が完了することは、事業区間付近の水害軽減や上流区間の護岸改修の促進が可能となるなど、神田川流域全体の安全性の向上に寄与できる。	近年も局地的な集中豪雨等により神田川では絶えず水害が発生しており、都市型水害の危険性は依然として高い。水害から都民の生命と財産を守るため、本事業を進めることは、神田川流域全体の安全性の向上に寄与できる。(継続・中止)	近年も局地的な集中豪雨等により神田川では絶えず水害が発生している。本事業は、当該事業区間付近で発生する水害の軽減や、未改修となっている上流区間の護岸改修の促進が可能となるなど、神田川流域全体の安全性の向上に寄与できる。そのため、本事業の必要性はより一層高まっている。	
事業規模等	約540m	約540m	変更無し					
(その他)								
事業の必要性等に関する視点(Ⅰ)	前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較	評価主体のコメント	神田川流域では、平成25～28年において局地的な集中豪雨等において443棟もの床上床下浸水が発生するなど、近年においても絶えず水害が発生している。住宅密集地域である当該事業区間の水害の軽減を図るとともに、上流区間への護岸整備を推進し、神田川流域全体の安全性を向上させるため、本事業を継続する必要がある。			
	神田川流域においては平成17年9月の集中豪雨などにより浸水被害が発生しており、都市型水害の危険性は高まっている。本事業区間では、現河道の流下能力が計画流量の6割程度となっている箇所もあることから、水害の軽減を図るとともに、上流部の護岸整備を促進させるためにも護岸改修の必要性はより一層高まっている。	近年の局地的な集中豪雨等により、神田川では平成25～28年に床上浸水304棟、床下浸水139棟の水害が発生するなど、都市型水害の危険性は依然として高い。そのため、本事業区間における水害の軽減や上流部の護岸整備を促進させるなど、治水効果の大きい本事業の必要性はより一層高まっている。	事業の必要性はより一層高まっている。	前回付議時の委員会の指摘事項等	平成25年度 第2回事業評価委員会 ○委員の主な発言 ※ ()内は、評価主体の回答 1. 東京メトロとの調整に時間がかかった理由は、(計画箇所の真下に丸の内線があり、工事で計画箇所まで掘削したところ、丸の内線の設計図に記載のなかった構造物の防護施設と近接していることが判明した。東京メトロと施工方法について調整を重ねたうえで、繊細な注意を払いながら施工したことにより時間がかかった。)			
定量的効果(B/C)	9.5	5.8	事業費の増加により、B/Cは減となっているが、住宅などの資産等が集中した地域であるため引き続き効果は高い。	前回再評価年度	平成25年度	付議委員会	平成25年度 第2回事業評価委員会	

平成30年度第1回事業評価委員会

【参考】 前回再評価時資料

道路・街路事業再評価チェックリスト（1／3）

平成25年第2回
事業評価委員会付議資料

事業の名称	東京都計画道路 幹線街路 放射第35号線	実施主体	東京都	評価該当要件	10年間継続
事業所管部所	道路建設部 街路課				
都市計画決定（当初）	昭和40年 6月	事業認可年度（当初）	平成16年度		
都市計画変更（最新）	昭和41年 7月	事業認可年度（最新）	平成22年度		
事業箇所	練馬区早宮二丁目～同区北町五丁目	評価対象区間延長 1,330m			
事業期間	平成16年12月～平成31年3月				
事業目的	放射第35号線は、練馬区豊玉中三丁目から板橋区新河岸三丁目（埼玉県境）に至る、延長8.5kmの都市計画道路であり、区部北西部の道路ネットワークの充実を図り、地域の防災性を高める重要な路線である。 本事業はこのうち、練馬区早宮二丁目から同区北町五丁目までの延長1,330mの区間について道路新設整備を行うものであり、国道17号（新大宮バイパス）、国道254号（川越街道）、環状第8号線と一体となった道路ネットワークを形成することによって、交通渋滞の緩和、周辺生活道路への通過交通排除、防災活動空間としての機能強化が図られる。				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	23,899百万円	8,500百万円	32,398百万円		
執行済額 （執行率） 平成24年度末	22,621百万円 （95%）	1,057百万円 （12%）	23,678百万円 （73%）		
用地取得率	取得予定面積（A）	既取得面積（B）	用地取得率（B/A）		
平成25年3月現在	45,721㎡	43,807㎡	96%		
事業の必要性等に関する視点（I）					
事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）					
1. 事業の進捗状況					
○進捗率 用地は約96%取得している。工事については約12%である。					
○残事業 用地未取得箇所は約4%である。相続税の納税が猶予されている農地や借地権配分に争いのある土地等の取得に時間を要している。 工事は、トンネル本体工事、街築工事、電線共同溝工事などが残っている。					
2. 一定期間を要した背景					
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 現道の無い新設道路であり地権者数が多いこと、相続税の納税が猶予されている農地や借地権配分に争いのある土地等の取得に時間を要しているため。					
○地元の理解・協力の状況 本事業に関する理解は概ね得られている。また、平成16年には、練馬区長から都知事宛に、早期整備に関する要望書が出されている。					
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）					
1. 社会経済情勢の変化（有・無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。			
平成18年度に環状第8号線が全線開通し、交通量が大幅に増加しており、交通の分散を図るため、本路線の整備がこれまで以上に必要である。 【環状第8号線現況自動車交通量】（道路交通センサス平日12時間交通量） 平成17年度：16,721台 平成22年度：29,153台					
2. 関連計画の変更（有・無）		「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。			
・本事業区間は、区部における都市計画道路の第二次事業化計画として着手された区間である。					

道路・街路事業再評価チェックリスト（2／3）

平成25年第2回
事業評価委員会付議資料

事業の名称	東京都市計画道路 幹線街路 放射第35号線		
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・ 無 ）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
戸建及び中高層の住居地域、近隣商業地域の土地利用がなされている。			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（ 有 ・無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 東京都市計画駐車場事業（練馬第二号平和台駅地下自転車駐車場）が事業中である。 ・ 一般国道17号新大宮バイパスが事業中である。 ・ 環状第8号線が平成18年度に全線開通した。 ・ 本事業区間の隣接区間である放射第35・36号線（板橋区小茂根四丁目～練馬区早宮二丁目、延長1.97km）について、平成23年12月に事業認可を取得し、7%の用地を取得した。 			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線延長 約4.5km 事業中区間：約1.6km、未着手区間：約2.9km。 			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
(該当番号を○で囲む)			
<p>① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、4 都市景観の向上、5 バスの定時性、6 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、9 交通不便地域の解消、10 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、12 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、16 消防活動困難地域の解消、17 その他（ ）</p> <p>(主な内容)</p> <p>本路線の整備により周辺の骨格幹線道路と一体となった道路ネットワークを形成することによって、交通渋滞を解消し、周辺生活道路への通過交通排除、及び防災活動空間としての機能強化を図る。</p>			
2. 定量的効果			
B/C = 1.7			
○便益 (B) の算定 (項目と金額)		○費用 (C) の算定 (項目と金額)	
走行時間短縮便益	529.95億円	現在価値化総便益額	(平成24年度基準)
走行経費減少便益	59.12億円	事業費	336.78億円
交通事故減少便益	5.81億円	維持管理費	11.55億円
現在価値化総便益額	594.88億円	総額	348.33億円
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)	B	用地は約96%取得しており、残る地権者との折衝も継続していることから、用地取得完了区間から工事を実施し、着実に事業進捗を図る。
			<p>A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。</p> <p>B：障害はあるが、解決の見込みがある。</p> <p>C：解決が非常に困難な障害がある。</p>
事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)	A	平成18年度に環状第8号線が全線開通し、交通量が大幅に増加しており、交通の分散を図るため、事業の必要性が高まった。 本事業区間の隣接区間についても平成23年度に事業着手している。	
		<p>A：事業の必要性が高まった。</p> <p>B：事業の必要性は変化していない。</p> <p>C：事業の必要性が低下した。</p>	

道路・街路事業再評価チェックリスト（3／3）

事業の名称		東京都市計画道路 幹線街路 放射第35号線	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	本事業区間の整備により、交通渋滞の緩和、周辺生活道路への通過交通排除、防災活動空間としての機能強化が図られ、十分な効果が期待できる。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
事業の進捗の見込みの視点(II)			
	評価	当該評価を付した理由	
	B	用地取得に向けて折衝を重ねる必要がある案件は残っているが、既に全体の約96%の用地を取得していることから、事業を継続すべきである。	
		A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点(III)			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有 <input checked="" type="radio"/> 無 <input type="radio"/> ）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 立体部は一般的な開削工法により施工が可能であり、街路築造工事も含め、新工法を採用する余地は少ない。</p> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 工事も進捗していることから、事業手法、施設規模等を見直す余地はない。</p>		
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る。		
評価の視点			
(事業の必要性等に関する視点) (I)			
継続すべきか否か（継続） 交通渋滞の緩和、周辺生活道路への通過交通排除、防災活動空間としての機能強化が図られ、十分な効果が期待できることから、事業を継続すべきである。			
(事業の進捗の見込みの視点) (II)			
継続すべきか否か（継続） 用地取得に向けて折衝を重ねる必要がある案件は残っているが、全体の約96%の用地を取得していることから、事業を継続すべきである。			
(コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点) (III)			
見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト縮減は図るが、代替案は立案しない。			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
<p>本路線は、都市の骨格を形成し、区部北西部における道路ネットワークの充実を図る重要な幹線道路である。</p> <p>本事業により、交通渋滞の緩和、周辺生活道路への通過交通排除、防災活動空間としての機能強化等、十分な整備効果が期待できる。</p> <p>中止の場合は、上記の整備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効果も得られなくなる。</p> <p>以上のことから、事業者として、本事業は「継続」とする。</p>			
対応方針（案）	<input checked="" type="checkbox"/> 継続 ・ <input type="checkbox"/> 中止		

道路・街路事業再評価チェックリスト（1／3）

事業の名称	東京都市計画道路 補助線街路 第26号線	実施主体	東京都	評価該当要件	5年間継続 (再々評価)
事業所管部所	道路建設部 街路課				
都市計画決定(当初)	昭和21年 4月	事業認可年度(当初)	平成3年度		
都市計画変更(最新)	年 月	事業認可年度(最新)	平成21年度		
事業箇所	品川区二葉一丁目～同区豊町二丁目		評価対象区間延長	665m	
事業期間	平成4年1月～平成31年 3月				
事業目的	<p>補助第26号線は、品川区東大井一丁目から、目黒区、世田谷区、中野区、豊島区を経て板橋区氷川町に至る延長約2.4kmの都市計画道路であり、環状第6号線(山手通り)と環状第7号線間の環状機能を補完し、都市の骨格を形成する重要な路線である。</p> <p>本事業区間は、JR東海道新幹線及び横須賀線、さらには東急大井町線を立体交差で通過する計画となっており、前後の完成区間と接続する新設区間である。また、一部都立大崎高校のグラウンド下にトンネルを整備している。</p> <p>完成すれば、区部南部の道路ネットワークが強化されるとともに、延焼遮断帯として機能することで、交通渋滞の緩和や防災性の向上が図られる。</p>				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	8,858 百万円	10,076 百万円	18,934 百万円		
執行済額 (執行率) 平成24年度末	8,814 百万円 (99%)	6,102 百万円 (61%)	14,916 百万円 (79%)		
用地取得率	取得予定面積(A)	既取得面積(B)	用地取得率(B/A)		
平成25年3月現在	8,172㎡	8,108㎡	99%		
事業の必要性等に関する視点(I)					
事業の順調さ(事業は順調に進んでいるか)					
1. 事業の進捗状況					
○進捗率 用地は、約99%取得済みである。工事は、約61%執行している。					
○残事業 用地は1件(JR東日本用地)を残すのみとなっている。工事は、東急大井町線交差部及び大崎高校のグラウンド下のトンネル躯体や掘割部擁壁については完成している。残るJR交差部については、平成22年度にJR東日本、平成23年度にJR東海と施行協定を締結している。委託工事の進捗を図るとともに、JR交差部付近の掘割部擁壁工事や、街路築造工事を順次進めていく。					
○その他 特になし。					
2. 一定期間を要した背景					
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 JR交差部の施工にあたり、JR東海道新幹線及び横須賀線との近接施工に関する検討が難航し、時間を要した。					
○地元の理解・協力の状況 当該事業に対する理解は得られている。					
事業を取り巻く状況の変化(採択時の事業の必要性は変化しているか)					
1. 社会経済情勢の変化(有・無)			「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
本路線周辺の平成22年度の現況交通量は、平成17年度と比較しても、ほとんど変化しておらず、交通渋滞の緩和に資する道路ネットワークの構築を進めるためにも、本路線の整備が必要である。					
○現況自動車交通量【特例都道鮫洲大山線】(道路交通センサスによる平日12時間交通量) 平成17年度:6,908台 平成22年度7,735台					
2. 関連計画の変更(有・無)			「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。		
本事業区間は、区部における都市計画道路の第二次事業化計画として着手された区間である。					

道路・街路事業再評価チェックリスト（2／3）

平成25年第2回
事業評価委員会付議資料

事業の名称	東京都市計画道路 補助線街路 第26号線		
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・ <input type="checkbox"/> 無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
周辺は、戸建住宅やマンション、学校、公園等の土地利用がなされている。			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（ <input checked="" type="checkbox"/> 有・無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
本事業区間の西側約200mの位置において本路線と南北に交差する補助第29号線（約3.5km区間）については、「木密地域不燃化10年プロジェクト」における「特定整備路線」として選定されており、現在、事業化に向けた準備を進めている。			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
○路線延長 約22.4km ・ 完成区間(概成含)：約15.5km、事業中区間：約4.4km、未着手区間：約2.5km			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
(該当番号を○で囲む)			
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、3 土地利用の転換・高度化、4 都市景観の向上、5 バスの定時性、6 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、9 交通不便地域の解消、10 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、13 迂回交通の減少、⑬ 自転車や歩行者のための空間確保、⑭ 災害時の避難路の確保、16 消防活動困難地域の解消、17 その他（ ）			
(主な内容)			
本事業区間の整備により、第一京浜から第二京浜までの区間が完成し道路ネットワークが強化されるとともに、延焼遮断帯として機能することで、交通渋滞の緩和や防災性の向上が期待できる。また、歩道の設置により、安全で快適な歩行空間が確保される。			
2. 定量的効果			
B/C = 1.6		(前回再評価時 B/C = 2.3)	
○便益 (B) の算定 (項目と金額)		○費用 (C) の算定 (項目と金額)	
走行時間短縮便益	350.70億円	現在価値化総便益額 (平成24年度基準)	
走行経費減少便益	42.60億円	事業費	253.28億円
交通事故減少便益	7.99億円	維持管理費	2.31億円
現在価値化総便益額 (平成24年度基準)	401.29億円	総額	255.59億円
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)	A	用地は99%取得している。工事は残るJR交差部の鉄道委託工事や掘割部擁壁工事等を着実に進めていく。
			A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。
	事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)	A	都民の防災に対する関心は高まっており、災害時の延焼遮断帯としての防災性の向上等、本事業の必要性は高まっている。
		A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。	

道路・街路事業再評価チェックリスト（3／3）

平成25年第2回
事業評価委員会付議資料

事業の名称		東京都市計画道路 補助線街路 第26号線	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	本事業区間の整備により、交通渋滞の緩和、防災性の向上、安全で快適な歩行者空間の確保等が図られ、十分な効果が期待できる。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	すでに大半の用地を取得しており、周辺住民の当該事業に関する理解も得られている。工事についても、残るJR交差点工事に着手しており、着実な進捗が見込まれる。	
		A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	
コスト削減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
	コスト削減や代替案立案等の可能性（有・ <input checked="" type="checkbox"/> 無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減の可能性 JR交差点の工事に現在着手しており、今後新工法等を採用する可能性は低い。 ○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 工事も進捗していることから、事業手法、施設規模等を見直す可能性はない。		
その他、日々の事業執行におけるコスト削減等の取り組み			
	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る。		
評価の視点			
（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ）			
継続すべきか否か（継続） 本路線の整備により、区部の骨格幹線道路として、交通渋滞の緩和、防災性の向上、安全で快適な歩行者空間の確保等、十分な整備効果が期待できることから、事業を継続すべきである。			
（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ）			
継続すべきか否か（継続） すでに大半の用地を取得しており、工事の着実な進捗が見込まれることから、継続すべきである。			
（コスト削減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ）			
見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用等のコスト削減は図るが、代替案は立案しない。			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
本路線は、環状第6号線（山手通り）と環状第7号線間の環状機能を補完し、都市の骨格を形成する重要な路線である。 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等、十分な整備効果が期待できる。 中止の場合は、上記の整備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効果も得られなくなる。 以上のことから、事業者として本事業は、「継続」とする。			
対応方針（案）	<input checked="" type="checkbox"/> 継続 ・ <input type="checkbox"/> 中止		

前回再評価と今回再々評価の比較							番号	街-2				
事業の名称	東京都市計画道路 補助線街路 第26号線											
事業概要の比較	前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較		前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較					
全体事業費(百万円) 内、用地費 内、工事費	18,717 8,857 9,860	18,934 8,858 10,076			事業の進捗の見込みの 視点(Ⅱ)	すでに大半の用地を取 得しており、工事につ いても順次着手してい ることから、順調な進 捗が見込まれる。	すでに大半の用地を取 得しており、工事につ いても、残るJR交 差部工事に着手して おり、着実な進捗が見 込まれる。	工事は、残るJR交差部に着手しており、着実な 進捗が見込まれる。				
執行済額(執行率,%) 内、用地分(執行率,%) 内、工事分(執行率,%) *済額は百万円単位	13,487(72%) 8,808(99%) 4,679(47%)	14,916(79%) 8,814(99%) 6,102(61%)	工事は、残るJR交差部に着手し、着実に進 めている。						コスト削減や代替案立案 等の可能性の視点(Ⅲ)	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る。 JR交差部の施工 にあたっては、新工法 を採用する可能性がある。	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 ている。JR交差部の 工事に現在着手して おり、今後新工法等を 採用する可能性は低 い。	工事も進捗していることから、新工法の採用や、 事業手法、施設規模等を見直す可能性は低い。
用地取得予定面積,m ² 既取得面積,m ² 用地取得率,%	8,172m ² 8,001m ² 98%	8,172m ² 8,108m ² 99%										
事業期間	平成3年度～ 平成24年度	平成3年度～ 平成30年度	東海道新幹線との近接施工の検討に時間 を要した。		総合評価	交通渋滞の緩和、防災 性の向上、安全で快適 な歩行空間の確保等、 事業効果が高いことか ら、事業の継続が必要 である。	交通渋滞の緩和、防災 性の向上、安全で快適 な歩行空間の確保等、 事業効果が高いことか ら、事業の継続が必要 である。 (継続・中止)	本路線の必要性は高まっているとともに、交通渋 滞の緩和、防災性の向上等、事業効果が高いこと から、事業の継続が必要である。				
事業規模等	W=20～28m L=665m	W=20～28m L=665m										
(その他)												
事業の必要性等に関する 視点(Ⅰ)	前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較		評価主体のコメント	本路線は、状第6号線(山手通り)と環状第7号線間の環状機能を補完し、都市の骨格を形成する重要な路線である。 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。 以上のことから、引続き事業を着実に推進していく必要がある。						
・事業の順調さ ・事業を取り巻く状況の 変化 ・事業の効果	・用地は98%取得し ており、工事は47% を執行している。 ・交通渋滞の緩和、防 災性の向上、安全で快 適な歩行者や自転車の 通行空間の確保。	・用地は99%取得し ており、工事は61% を執行している。 ・交通渋滞の緩和、防 災性の向上、安全で快 適な歩行者や自転車の 通行空間の確保。 ・都民の防災に対する 関心は高まっている。	本路線の必要性は高まっている。				前回付議時の委員会の 指摘事項等	特に無し。				
定量的効果(B/C)	2.3	1.6										
前回再評価年度	平成20年度	付議委員会	平成20年度 第1回事業評価委員会									

道路・街路事業再評価チェックリスト（1／4）

事業の名称	東京都市計画道路 補助第26号線（豊町）	実施主体	東京都	評価該当要件	10年継続
事業所管部所	道路建設部 街路課				
都市計画決定（当初）	昭和21年 4月	事業認可年度（当初）	平成3年度		
都市計画変更（最新）	年 月	事業認可年度（最新）	平成15年度		
事業箇所	品川区二葉一丁目～豊町二丁目	評価対象区間延長	665 m		
事業期間	平成3年11月～平成22年 3月 完了見込み年月《平成25年3月》				
事業目的	<p>補助第26号線は、品川区東大井一丁目から、目黒区、世田谷区、中野区、豊島区を経て板橋区氷川町に至る延長約2.3kmの都市計画道路であり、環状第6号線（山手通り）と環状第7号線間の環状機能を補完し、都市の骨格を形成する補助幹線道路である。</p> <p>本対象区間は、JR横須賀線及び東海道新幹線、さらには東急大井町線を立体交差で通過する計画となっており、前後の完成区間と接続する新設区間である。また、一部都立大崎高校のグラウンド下にトンネルを整備している。</p> <p>完成すれば、地域の防災面の強化や生活の利便性向上を図ることが可能であり、新たな交通需要に対応するためにも当該地区の整備が必要である。</p>				
	<p>(一般部) 20.00</p>		<p>(掘削部) 28.00</p>		
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	8,857 百万円	9,860 百万円	18,717 百万円		
執行済額 (執行率) 平成19年度末	8,808 百万円 (99%)	4,679 百万円 (47%)	13,487 百万円 (72%)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成20年3月現在	8,172 m ²	8,001 m ²	98%		
事業の必要性等に関する視点 (I)					
事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)					
1. 事業の進捗状況					
○進捗率 用地買収進捗率は平成19年度末で98%取得済みである。工事も街路築造工事に既に着手しており、47%執行している。					
○残事業 用地は1件（JR用地）を残すのみとなっている。工事については、東急大井町線交差部については平成19年度に完了し、街築工事を進めるとともに今後はJR交差部工事を行い早期完了を目指す。					
2. 一定期間を要した背景					
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 これまで、取得できた用地が事業用地内で点在し、工事着手が遅れていた状況にある。また、JR横須賀線及び東海道新幹線、さらには東急大井町線の鉄道立体交差の工事は、夜間の軌電停止時間での施工に限られるため時間を要している。					
○地元の理解・協力の状況 周辺住民へ事業を周知し、理解の促進に努めてきたため、当該事業に対する理解は得られている。					

道路・街路事業再評価チェックリスト（2/4）

事業の名称		東京都市計画道路補助第26号線（豊町）										
1. 社会経済情勢の変化（有・ <input checked="" type="checkbox"/> 無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。										
		<p>○ 再評価路線周辺の現況交通量は、平成11年と大幅に変化はしておらず、交通分散を図るためにも、更なるネットワークの構築を進め交通渋滞緩和のために再評価路線の整備が必要と考える</p>										
<p>現況自動車交通量（道路交通センサス：【平日】[単位：台/12H]）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成11年度</th> <th>平成17年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>山手通り</td> <td>23,586</td> <td>22,725</td> </tr> <tr> <td>環7</td> <td>38,102</td> <td>37,780</td> </tr> </tbody> </table>					平成11年度	平成17年度	山手通り	23,586	22,725	環7	38,102	37,780
	平成11年度	平成17年度										
山手通り	23,586	22,725										
環7	38,102	37,780										
2. 関連計画の変更（有・ <input checked="" type="checkbox"/> 無）		「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。										
<p>「区部における都市計画道路の第二次事業化計画」（平成3年度から平成15年度）</p> <p>本計画は、都市機能の確保、都市防災の強化、地域環境の保全、都市空間の確保の視点から、今後10年間に優先的に整備をすべき路線を選定している。</p> <p>補助26号線については、本事業区間のある補助163号付近から補助29付近の区間がこの計画に位置づけられており、優先的に整備を進めている。</p>												
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）												
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・ <input checked="" type="checkbox"/> 無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。										
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（有・ <input checked="" type="checkbox"/> 無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。										
<p>●りんかい線第二期区間開業（平成14年12月）</p> <p>東京レポート～大崎区間の7.3kmの開設にあわせ駅前広場や公園等の公共施設の整備。</p>												
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況												
<p>路線延長 22.3km</p> <ul style="list-style-type: none"> 平塚橋区間 事業延長：180m 事業期間：平成17年度～平成22年度 目黒中央区間 事業延長：760m 事業期間：平成19年度～平成25年度 東北沢区間 事業延長：550m 事業期間：平成18年度～平成24年度 杉山公園区間 事業延長：190m 事業期間：平成17年度～平成21年度 大山（Ⅰ期） 事業延長：995m 事業期間：平成19年度～平成20年度 大山（Ⅱ期） 事業延長：430m 事業期間：平成10年度～平成21年度 												

道路・街路事業再評価チェックリスト（3／4）

事業の名称	東京都市計画道路補助第26号線（豊町）		
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果 (該当番号を○で囲む) ① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、3 土地利用の転換・高度化、4 都市景観の向上、5 バスの定時性、6 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、9 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、13 迂回交通の減少、⑬ 自転車や歩行者のための空間確保、⑭ 災害時の避難路の確保、16 消防活動困難地域の解消、17 その他（ ） (主な内容) 本事業区間の整備により、前後の完成区間と接続し、第一京浜から第二京浜までの区間が完成し、地域の防災面の強化や生活の利便性向上が期待出来る。歩道についても、拡幅されることにより、歩行者や自転車の通行空間が確保され、交通安全に寄与する。			
2. 定量的効果			
	B/C= 2.3	(当初B/C=)	
	○便益 (B) の算定 (項目と金額)	○費用 (C) の算定 (項目と金額)	
	時間便益 30億円/年	現在価値化総便益額 (平成19年度基準)	
	走行便益 1億円/年	事業費 231億円	
	事故損失益 1億円/年	維持管理費 3億円	
	現在価値化総便益額 (平成19年度基準) 533億円	総額 234億円	
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)	A	用地は98%取得しており、今後、用地買収した箇所から順次街路築造工事を施行していく。 A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。
	事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)	A	当該路線は骨格幹線道路及び延焼遮断帯として位置づけられ、早期整備の必要性がますます高まっている。 A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。
	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	本路線の整備により、区部の骨格幹線道路として、交通渋滞の解消、防災性の向上、安全で快適な歩行者空間の確保、地域開発などの促進など十分な整備効果が期待できる。 A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。
事業の進捗の見込みの視点 (II)			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	すでに大部分の用地を取得しており、工事についても順次着手していることから、周辺住民の当該事業に関する理解は得られており、順調な進捗が見込まれる。 A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	

道路・街路事業再評価チェックリスト（4／4）

事業の名称	東京都市計画道路補助第26号線（豊町）	
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点(Ⅲ)		
	コスト縮減や代替案立案等の可能性 <input checked="" type="checkbox"/> 有・無	「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 JR横須賀線及び東海道新幹線の立体交差部の施工に当たっては、新工法を採用する可能性がある。</p> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 鉄道交差部の立体交差は当初よりトンネル形式であるため、今後、事業手法、施設規模等の見直しをする可能性はない。</p>	
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み		
	施工に当たっては、建設発生土の再利用等を実施していく。	
評価の視点		
（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ）		
継続すべきか否か（継続） 本路線の整備により、区部の骨格幹線道路として、交通渋滞の緩和、防災性の向上、安全で快適な歩行者空間の確保、地域開発などの促進など、十分な整備効果が期待できることから、事業を継続すべきである。		
（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ）		
継続すべきか否か（継続） すでに大部分の用地を取得しており、平成24年度に事業が完了する予定であり、継続すべきである。		
（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ）		
見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用などのコスト縮減を図るが、代替案は作成しない。		
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）		
<p>本路線は、都心部の渋滞解消に寄与する骨格環状道路であり、成熟した都市にふさわしい歩道空間も確保される事業であることから、早期完成に向けて事業を推進する必要がある。</p> <p>本事業区間の整備により、交通渋滞の解消、防災性の向上、安全で快適な歩行空間の確保、地域開発の促進など十分な整備効果が期待できる。</p> <p>中止の場合は、上記事業効果を果たすことができないことにとどまらず、これまでの投資に見合った整備効果も得られなくなる。</p> <p>以上のことから、事業者として、「継続」とする。</p>		
対応方針（案）	<input checked="" type="checkbox"/> 継続 ・ 中止	

河川事業再評価チェックリスト（1／3）

平成25年第2回
事業評価委員会付議資料

事業の名称	神田川整備事業		実施主体	東京都(建設局)	評価該当要件	10年間継続	
事業所管部所	河川 部		改修・計画 課				
全体計画	平成22年取得(変更)						
都市計画決定(当初)	昭和22年	11月	事業認可年度(当初)				16年度:期間16年度~20年度
都市計画変更(最新)	昭和45年	12月	事業認可年度(最新)				20年度:期間16年度~25年度
事業区間	中野区本町五丁目~同区弥生町二丁目				評価対象区間延長	約540m	
事業目的	神田川流域で発生する水害を軽減・防止し、都民の生命と財産を守るため、1時間50ミリの降雨に対応する護岸整備を行うとともに、あわせて人々が憩える川づくりを行うものである。						
	用地費		工事費		合計		
全体事業費	2,970 百万円		4,061 百万円		7,031 百万円		
執行済額 (執行率) 平成24年度末	1,551 百万円 (52%)		1,944 百万円 (48%)		3,495 百万円 (50%)		
用地取得率 平成25年3月現在	取得予定面積(A)		既取得面積(B)		用地取得率(B/A)		
	2,033㎡		960㎡		47%		
事業の必要性等に関する視点 (I)							
事業の順調さ(事業は順調に進んでいるか)							
1. 事業の進捗状況							
○進捗率 ・用地取得については、平成16年度に着手し、平成24年度末までの取得率は47%である。 ・工事については、平成17年度に着手し、平成24年度末までに全体延長540mのうち整備済み延長が132mであり、整備率は約25%である。(25年度に護岸110m、橋梁1橋を整備予定で、25年度末で整備率約45%となる見込みである) ○残事業 用地取得 1,073㎡ 護岸整備 408m 橋梁架け替え 4橋 ○その他 事業期間 平成16年度~平成30年度(平成25年度中に期間延伸予定)							
2. 一定期間を要した背景							
○5年間未着工又は10年間継続等となった理由 ・事業反対者との用地折衝が難航している。また、当該区間には区分所有マンションや賃貸マンションがあり、地権者数が多いことから用地折衝に時間を要している。 ・当該区間最下流部の「新橋」については、橋梁下部に東京メトロ丸の内線が横断しており、架け替えにあたって東京メトロとの調整に時間がかかったことから、架け替えに時間を要した。(平成17年度に着手し、23年度に架け替え完了) ・当該区間は住宅密集地であり、現場が狭隘なため、搬入路が限られている。上流側(寿橋)からの搬入については用地取得が難航しており使用ができず、現在は下流側(新橋)からの搬入に限定されていることから事業の遅れる原因となっている。 ○地元の理解・協力の状況 ・当該区間は過去に甚大な溢水被害があり、工事の必要性については、周辺住民も十分理解している。							
事業を取り巻く状況(採択時の事業の必要性は変化しているか)							
1. 過去の災害実績							
年度	浸水回数	浸水面積合計	床上浸水	床下浸水	被害額	その他の被害	
H13~H15	8回	6.09 Ha	77 戸	74 戸	1,936 百万円	地下空間(3,055 ㎡)	
H16~H18	9回	24.73 Ha	671 戸	213 戸	10,722 百万円	地下空間(11,076 ㎡)	
H19~H21	8回	4.28 Ha	164 戸	66 戸	1,243 百万円	地下空間(9,690 ㎡)	
H22~H24	5回	1.63 Ha	98 戸	23 戸	2,099 百万円	地下空間(664 ㎡)	

河川事業再評価チェックリスト (2/3)

事業の名称	神田川整備事業	
事業を取り巻く状況 (採択時の事業の必要性は変化しているか)		
2. 水害を巡る訴訟等の有無 (都が被告となったもの) (有・無)	(有・無)	「有」の場合はその概要を下欄に記載。
3. 災害発生の危険性		
<p>神田川流域内では、集中豪雨などによる都市型水害が発生しているとともに、地下鉄など地下空間利用の高度化により被害拡大の危険性が増している。</p> <p>平成17年9月と平成20年8月の集中豪雨などにより浸水被害が発生しており、その際、場所によっては時間最大100ミリ以上の降雨を記録するなど、都市型水害の危険性は高まっている。</p>		
4. 関連計画の変更 (有・無)	(有・無)	「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載
当該事業区間の計画は、採択時(平成16年度)は「神田川改良工事の全体計画」を根拠としていたが、現在(平成22年11月以降)は、「荒川水系神田川流域河川整備計画」に変更となっている。		
5. 周辺地域の変化 (有・無)	(有・無)	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載
本事業区域は、護岸際まで住宅などが密集した地域となっている。		
事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)		
1. 定性的効果		
(該当番号を○で囲む)		
① 治水機能の向上 2 親水機能の向上 ③ 環境改善効果 4 その他 ()		
(主な内容)		
<ul style="list-style-type: none"> 本事業区間では、現況流下能力が計画流量の6割程度となっている箇所もあるため、計画規模の護岸改修を行い治水安全度を向上させる。それにより、浸水被害の軽減が図れるとともに、上流部の護岸整備の促進が可能となる。 整備によって管理用通路に植栽帯を設けるなど、良好な河川空間が創出される。 		
2. 定量的効果		
B/C = 9.5		
○便益 (B) の算定 (項目と金額)		○費用 (C) の算定 (項目と金額)
この整備を実施することで、約7haの氾濫を防止できる。これにより家屋、家庭用品、事業系資産等の一般資産や道路、橋梁等の公共土木施設などについて、事業開始から施設完成後50年間に、約644億円の便益が生じる。		事業開始から施設完成後50年間にかかる費用の総額は、約68億円となる。 (内訳) 工事費=約44億円、用地補償費=約14億円 維持管理費=約10億円
評価の項目	評価	当該評価を付した理由
事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)	B	用地取得で地権者との交渉が難航しているが、引き続き、解決に向けて鋭意交渉を進めていく。
	<p>A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。</p> <p>B：障害はあるが、解決の見込みがある。</p> <p>C：解決が非常に困難な障害がある。</p>	
事業を取り巻く状況 の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)	A	近年、局地的な集中豪雨が多発し、平成17年度には神田川流域で甚大な被害が発生しており、本事業の必要性はより一層高まっている。
	<p>A：事業の必要性が高まった。</p> <p>B：事業の必要性は変化していない。</p> <p>C：事業の必要性が低下した。</p>	
評価と理由		

河川事業再評価チェックリスト（3／3）

事業の名称		神田川整備事業	
事業の効果 (事業の目的に対して 十分な効果を発揮する ことができるか)	A	本事業の完了により、集中豪雨による水害を軽減することができるとともに上流部の護岸整備の促進が可能となるなど、神田川流域全体の安全性の向上に寄与できる。	
	A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。		
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）			
評価	当該評価を付した理由		
B	現在難航している事業反対者への用地折衝については、事業の必要性、水害の危険性を十分に説明し早期の用地取得に向けて調整を進めていく。用地取得が完了次第、順次、護岸改修工事を進めることができるため、進捗が見込まれる。		
A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。			
コスト削減や代替案立案等の可能性（有・無）			
コスト削減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。	
<input type="checkbox"/> 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減の可能性 特になし <input type="checkbox"/> 事業手法、施設規模等の見直しの可能性 本事業は、河道流下能力の向上によって治水効果を発揮させるものであり、これまでの整備状況や周辺地域の開発現状を勘案すると、現計画に基づく事業執行が重要である。			
その他、日々の事業執行におけるコスト削減等の取組み			
神田川の護岸改修工事については、これまでもコスト削減に努めてきたが、掘削土の流用、仮設栈橋に使用する鋼材を次期工事に転用するなど、今後もコスト削減に努めていく。			
評価の視点			
事業の必要性等に関する視点（Ⅰ） 継続すべきか否か（ 継続 ） ・局地的な集中豪雨等による都市型水害対策として、治水効果が大きい本事業の必要性は高い。			
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ） 継続すべきか否か（ 継続 ） ・事業の重要性を理解していただくよう、地権者と交渉を進めていく。			
コスト削減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ） 見直しの必要の有無（ 無 ） ・本事業は河道流下能力の向上によって治水効果を発揮させるものであり、現計画に基づく事業執行が重要である。			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
神田川では、本事業採択時以降も絶えず水害が発生しており、本事業は水害から都民の生命と財産を守るため不可欠な事業である。 本事業区間の護岸改修完了により、当該事業区間付近で発生する水害を軽減できるとともに、未改修となっている上流区間の護岸改修の促進が可能となるなど、神田川流域全体の安全性の向上に寄与できる。			
対応方針（案）	<input checked="" type="radio"/> 継続 ・ <input type="radio"/> 中止		