

再評価チェックリスト

1 事業概要

事業の名称	都市計画道路補助第74号線		評価該当要件	5年間継続	5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)	平成5年度	事業期間: H5年度～H13年度	
都市計画決定(最新)	昭和21年度	事業認可年度(最新)	令和6年度	事業期間: H5年度～R6年度	
事業箇所	新宿区高田馬場四丁目～新宿区大久保三丁目		事業規模	評価対象区間延長 650m	
事業概要	<p>補助第74号線は、千代田区九段北二丁目を起点とし、杉並区上井草四丁目に至る延長約15kmの都市計画道路である。当該区間は、新宿区高田馬場四丁目～新宿区大久保三丁目までの延長約650m区間に、幅員28mの都市計画道路を整備するものである。</p> <p>本路線は、区部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>本区間の整備により、歩車が分離され、自動車交通の円滑化が図られる。また、歩道を設置することで、安全で快適な歩行空間が確保されるとともに、電線類を地中化することで、都市景観の向上が見込まれる。</p>				

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)
<p>(社会経済情勢の変化・変更内容)</p> <p>本路線周辺の平成27年度の現況交通量は、平成22年度と比較して、横ばいとなっている。</p> <p>○現況自動車交通量(道路交通センサスによる)</p> <p>平成22年度: 24,774台/12h 平成27年度: 21,802台/12h</p> <p>(関連する他事業等の進捗状況の変化・変更内容)</p> <p>【補助第74号線】</p> <p>野方地区(中野区中野四丁目～中野区野方一丁目)は、平成24年度に事業着手しており、延長950m、用地は36%取得している。</p> <p>【首都高速中央環状新宿線】</p> <p>4号新宿線～5号池袋線の区間は、平成2年度に事業着手しており、平成19年12月に延長6.7kmが開通した。</p> <p>【環状第5の1号線】</p> <p>戸山地区(新宿区大久保二丁目～新宿区戸山三丁目)は、平成15年度に事業着手しており、延長716m、用地は100%取得しており、工事を実施している。</p> <p>【補助第72号線】</p> <p>II期(新宿区大久保三丁目～百人町二丁目)は、昭和63年度に事業着手しており、平成23年11月に大久保通りから諏訪通りまでの延長892mが開通した。(区施工)</p>

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	1.5		
現在価値化総便益額(B)	491.0億円	現在価値化総費用額	335.4億円
走行時間短縮便益	434.2億円	工事費	244.9億円
走行経費減少便益	49.2億円	用地費	86.1億円
交通事故減少便益	7.5億円	維持管理費	4.4億円
定性的効果			
<交通>	・交通渋滞の解消 ・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		
<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		

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 (R2年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	6,661百万円	12,400百万円	19,061百万円
執行済額	6,613百万円	10,943百万円	17,556百万円
(執行率)	99.3%	88.3%	92.1%
用地取得状況 (R2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)	
6,045㎡	5,985㎡	99.0%	
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
<p>・多くの地権者から事業への理解・協力を得られたが、一部地権者からの協力を得られておらず、用地折衝に時間を要している。</p> <p>・施工時間に制約のある、JR山手線や西武新宿線など鉄道交差部の委託工事に時間を要した。</p>			
事業の進捗状況・残事業の内容			
<p>・用地は99%取得済であり、引き続き、残る地権者との折衝を継続している。</p> <p>・平成27年度にJR東日本及び西武鉄道の委託工事が完了した。現在は、本線の擁壁築造工事を進めている。</p> <p>・引き続き、本線開放に向けて街路築造工事を進めるとともに、設備工事に着手していく。</p>			

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
<p>・関係人の理解を得ながら用地取得を進める。</p> <p>・本線開放に向けて街路築造工事を進めるとともに、設備工事に着手していく。</p>

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
<p>(新工法の採用など)(事業手法、施設規模等の見直しの可能性)</p> <p>・鉄道直下のボックスカルバート工事や、鉄道交差部より東側区間のトンネルは既に完成していることから、新工法、事業手法、施設規模等を見直す可能性はない。</p> <p>・側道部については、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、事業手法、施設規模等を見直す可能性は極めて少ない。</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
<p>・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。</p>

7 対応方針(原案)

総合評価	<p>・本路線は、区部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>・本区間の整備により、自動車交通の円滑化が図られるとともに、安全で快適な歩行空間の確保、東西地域の一体化による利便性の向上などが期待できる。</p> <p>・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。</p>
対応方針(原案)	継続