

再評価チェックリスト

1 事業概要

事業の名称	東京都計画道路環状第3号線	評価該当要件	5年間継続	3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20年度	事業認可年度(当初)	平成14年度	事業期間: H14年度~H21年度
都市計画決定(最新)	昭和20年度	事業認可年度(最新)	令和3年度	事業期間: H31年度~R3年度
事業箇所	新宿区市谷薬王寺町 ~新宿区市谷柳町	事業規模	評価対象区間延長 400m	
事業概要	環状第3号線は、中央区勝どき二丁目を起点とし、港区、新宿区、文京区、台東区及び墨田区を経由して江東区辰巳二丁目を終点とする延長約27kmの路線であり、都市の骨格を形成する重要な都市計画道路である。 本事業区間は、新宿区市谷薬王寺町から新宿区市谷柳町までの延長約400mの区間である。本事業区間の整備により、広域的な幹線道路ネットワークが形成され、周辺地域の交通渋滞が緩和される。また、災害時には、延焼遮断帯や避難路としての機能が発揮される。さらに、電柱のない、緑豊かな歩道を整備することにより、快適で安全な歩行空間、良好な都市景観が創出される。			

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) 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。 ○現況自動車交通量(道路交通センサスによる) 【補71(大久保通り)】 平成22年度:9,496台/12h、平成27年度:9,427台/12h (関連する他事業等の進捗状況の変化・変更内容) 【環状第3号線(弁天町)】 ・平成20年度に事業着手しており、用地は98%で工事は実施中 【環状第3号線(曙橋)】 ・平成11年度に事業着手しており、用地は99%で工事は実施中 【放射第25号線(若松町)】 ・平成22年度に事業着手しており、用地は76%で工事は未実施 【放射第25号線(筑土八幡)】 ・平成25年度に事業着手しており、用地は28%で工事は未実施 (本事業の進捗状況の変化) 本区間は、平成29年3月に一部区間の車線を、令和3年3月に市谷柳町交差点付近の車線を西側へ切り替えを行った。

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)	369.8億円	現在価値化総費用額	248.1億円
走行時間短縮便益	352.9億円	工事費	121.8億円
総交経費減少便益	16.2億円	用地費	119.4億円
交通事故減少便益	0.7億円	維持管理費	6.9億円
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	<<らし>	・土地利用の転換・高度化 ・商業・産業の活性化 ・公共施設へのアクセス向上	
<景観> ・都市景観の向上	<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	
<防災> ・緊急車両の走行 ・延焼遮断 ・災害時の避難路の確保			

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	13,251百万円	2,451百万円	15,702百万円
執行済額	13,240百万円	1,819百万円	15,059百万円
(執行率)	99.9%	74.2%	95.9%
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)	
6,734㎡	6,673㎡	99.1%	
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
・権利者多数の区分所有マンションが多いことから、権利者との交渉に時間を要した。また、接道する区道との高低差が大きく、対応方針と高低差補償の折衝に時間を要した。 ・多くの地権者から事業への協力を円滑に得られたが、一部地権者から合意を得るにあたり時間を要している。			
事業の進捗状況・残事業の内容			
・用地は99%取得済であり、残る未取得用地についても早期更地化を目指し、折衝を進めている。 ・現在、車道の4車線化に向けた街築工事を行っており、引き続き、舗装工事等を実施していく。			

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
・未取得用地の早期更地化を目指し、折衝等を進める。 ・車道の4車線化に向けた街築工事等を行っており、早期完成を目指していく。

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)(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、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。 ・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。
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。

7 対応方針(原案)

総合評価	(事業の必要性等に関する視点) ・広域的な幹線道路ネットワークが形成され、周辺地域の交通渋滞が緩和される。 ・災害時には、延焼遮断帯や避難路としての機能を発揮される。 ・電柱のない、緑豊かな歩道を整備することにより、快適で安全な歩行空間が創出され都市景観が向上する。 (事業の進捗の見込みの視点) ・用地は99%取得済であり、残る未取得用地についても早期更地化を目指し、折衝や収用手続きを進める。 ・現在、車道の4車線化に向けた街築工事等を行っており、早期完成を目指していく。 ・環状第3号線は、周辺地域の交通渋滞緩和、延焼遮断帯や避難路としての機能、快適で安全な歩行空間、良好な都市景観の創出の観点から、事業の必要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切である。 ・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。
対応方針(原案)	継続