

資料4-2  
令和4年度第2回  
事業評価委員会

# 東京都市計画道路補助第54号線 (世田谷区千歳台六丁目～上祖師谷四丁目)

令和4年9月5日(月)

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	.....	5
3. 事業の投資効果	.....	6
4. 事業の進捗状況と見込み等	.....	10
5. コスト縮減等	.....	12
6. 対応方針(原案)	.....	13

# 1. 事業概要(1)

## [全体概要]

路線名：補助第54号線

区 間：渋谷区富ヶ谷  
～世田谷区上祖師谷

延 長：約9 km

## [今回評価区間]

区 間：世田谷区千歳台六丁目  
～世田谷区上祖師谷四丁目

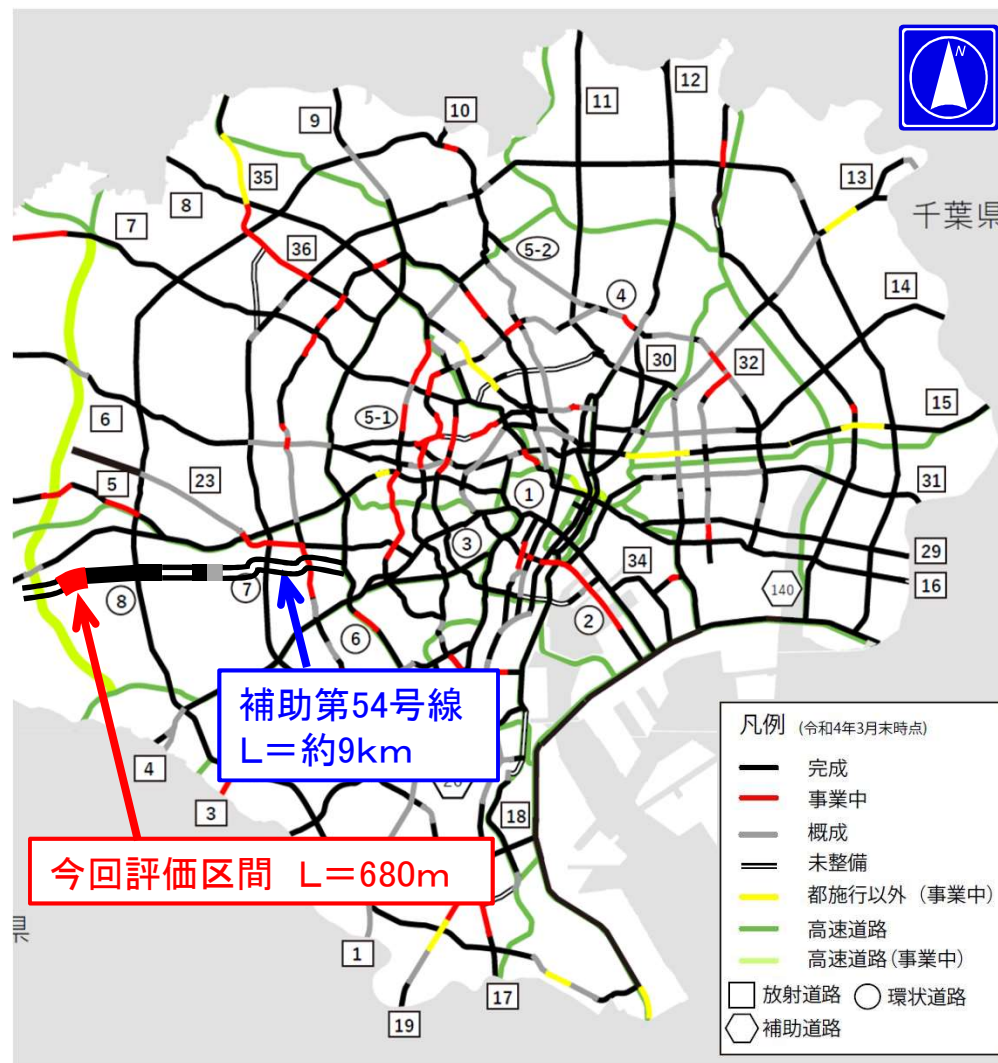
延 長：0.68 km

幅 員：15m(2車線)

事業費：約76億円

年 度	計 画 等
昭和21年 4月25日	都市計画決定
平成16年 1月21日	事業認可取得
令和 5年 3月31日*	事業認可期間

※認可期間延伸手続中



# 1. 事業概要(2)



同一路線の沿道状況



(起点から西側方向)



(終点から東側方向)

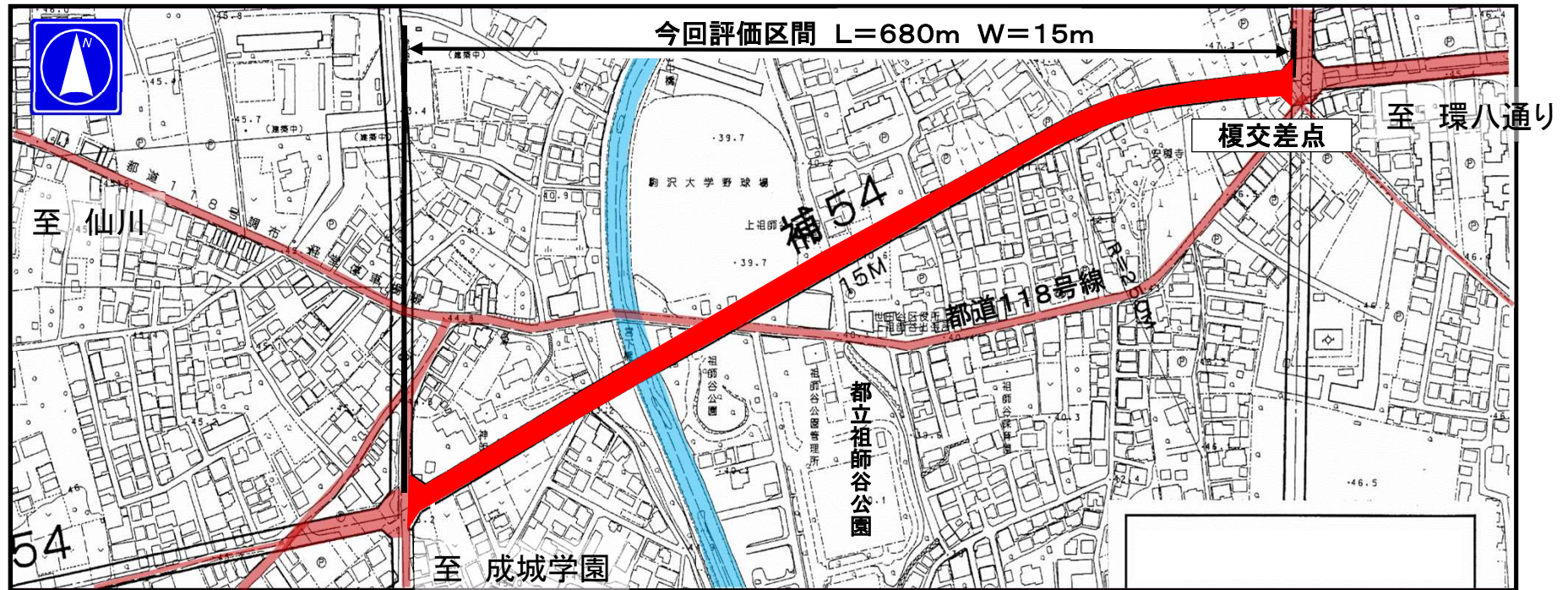
事業の効果

- 区部と多摩地域間を結ぶ道路ネットワークの強化による、**交通の円滑化**
- 歩道が整備されることにより、歩行者や自転車の通行の**安全性が向上**
- バスのルートが転換されることによる、**バスの定時性の確保**



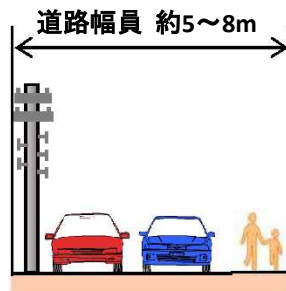
# 1. 事業概要(3)

平面図

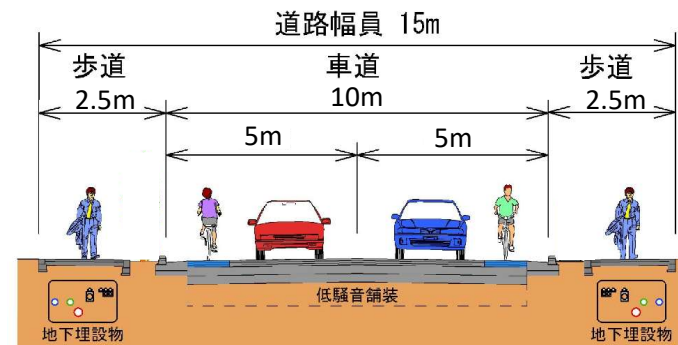


横断図

<都道118号線>



<補助第54号線>





# 1. 事業概要(4)

前回

①

(中間部周辺)



②

(中間部周辺)

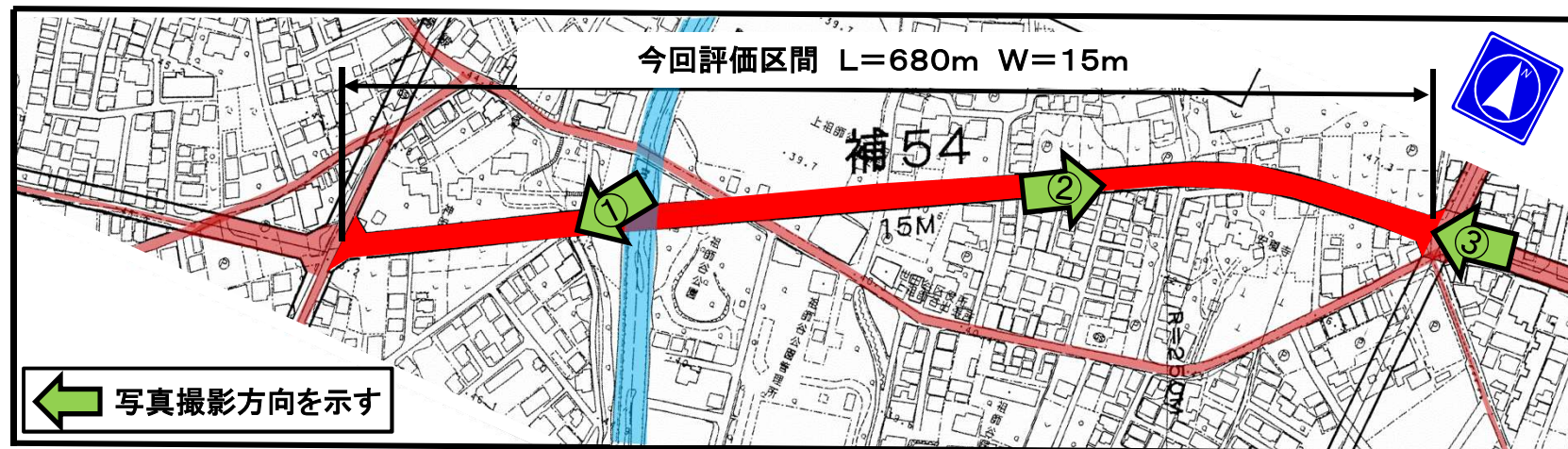


③

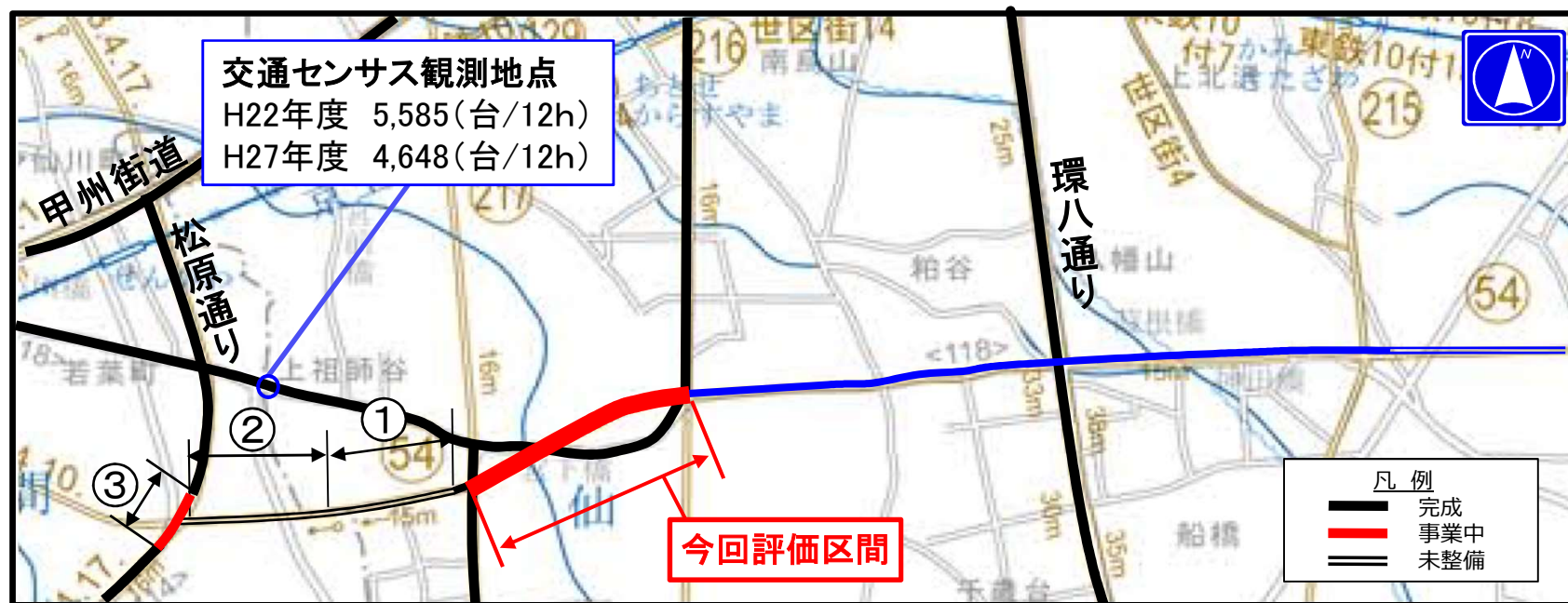
(起点周辺)



今回



## 2. 社会経済情勢の変化等



### 社会経済情勢の変化

- 本路線周辺の現況交通量  
 H27年度は、H22年度と比較して937台/12h減少している。

### 関連する他事業等の進捗状況の変化

	施行	地区	着手年度	用地	工事
①	東京都	補助第54号線 (上祖師谷Ⅱ期)	未着手 (R5事業認可取得予定)	—	—
②	東京都	調布3・4・10 (若葉町二丁目)	未着手 (R5事業認可取得予定)	—	—
③	東京都	調布3・4・17 (若葉町)	H9	98%	実施中

(R3年度末時点)

### 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	235.0億円
走行時間短縮便益	216.6億円
走行経費減少便益	17.3億円
交通事故減少便益	1.1億円

#### 【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	103.5億円
工事費	25.3億円
用地費	75.8億円
維持管理費	2.4億円

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 平成30年2月)に基づき分析

#### 【費用便益比(B/C)の算定】

$$\underline{B/C = 2.3(前回 2.5)}$$



### 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)

＜安全＞・自転車や歩行者のための空間確保 ・交通事故の減少

＜景観＞・都市景観の向上

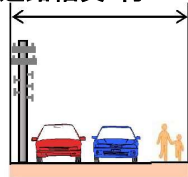
- 本区間を整備することにより、歩道が確保され、**自転車や歩行者の安全性が向上**する。
- また、電線類の地中化により、視界を遮る電柱や電線類が無くなり、**良好な都市景観を創出**する。

#### ＜都道118号線の現状＞

- 区部と多摩地域間を結ぶ路線であり、交通が集中
- 都立祖師谷公園の利用者等、自転車や歩行者の通行が多い
- 歩道が未設置
- 通学路に指定



道路幅員 約5~8m



学校、区、地元警察等が定期的に通学路の点検を実施



#### ＜点検理由＞

路地から児童が急に飛び出してくることがある。道路も狭く、注意しながら運転している。看板等で注意喚起してもらえるとよい（バス事業者からの要望）。

# 3. 事業の投資効果(3)

## <交通>・バスの定時性

■ 現道の車道幅員約5～8mから、片側5mの車道が整備されることにより、既存道路の交通が分散され、地域の混雑緩和が図られるとともに、**バスの定時性の確保が期待される。**

### <都道118号線の現状>

- 周辺駅への交通アクセスとして路線バスの主要ルートになっている
- 2車線の車道幅員を確保できておらず、交通渋滞が発生

<写真①:現道(都道118号線)>



<写真②:整備済区間>



<榎バス停 時刻表>

行先	平日	土曜	日曜・休日
01	09 15 22 29 35	03 19 28 36 45 53	03 19 28 36 45 53
02	49 56		
03	11 17 25 30 37	02 09 17 25 33 41	02 09 17 25 33 41
04	50 56	48 56	48 56
05	11 18 25 32 39	03 10 18 25 32 39	03 10 18 25 32 39
06	56	47 55	47 55
07	11 20 27 34 41	03 10 19 26 35 42	03 10 19 26 35 42
08	56	51 59	51 59
09	17 27 34 41 47 57	02 06 15 22 29 38	02 06 15 22 29 38
10	56	46 56	46 56
11	17 27 37 47 57	05 16 25 36 45 56	05 16 25 36 45 56
12	56	48 56	48 56
13	17 27 37 47 57	05 16 25 36 45 56	05 16 25 36 45 56
14	56	48 56	48 56
15	17 27 37 47 57	05 15 25 35 45 55	05 15 25 35 45 55
16	56	46 56	46 56
17	16 24 32 39 47	04 13 20 28 36 44	04 13 20 28 36 44
18	52	52	52
19	10 17 25 32 41	00 08 16 24 32 40	00 08 16 24 32 40
20	56	48 56	48 56
21	12 20 28 36 44	04 12 19 28 36 44	04 12 19 28 36 44
22	56 59	52	52
23	15 20 27 34 41	00 09 17 24 28 34	00 09 17 24 28 34
24	59	43 51	43 51
25	17 26 36 46 56	00 08 18 26 36 45	00 08 18 26 36 45
26	56	55	55
27	14 25 36 48 59	05 15 27 35 58	05 15 27 35 58
28	56	04 28 32	04 28 32
29	16	15	15

※成城学園駅西口方面行

ピーク時  
平日7～8時台:9本/時





## 4. 事業の進捗状況と見込み等

### 事業費の執行状況

(R3年度末時点 カッコ内は前回評価時点)

	用地費	工事費	合計
全体事業費(百万円)※	5,610(5,471)	1,959(1,182)	7,600(6,653)
執行済額(百万円)	5,569(5,335)	1,099(297)	6,668(5,632)
執行率(%)	99.3(97.5)	56.1(25.1)	87.7(84.6)

※認可期間延伸手続中

### 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)
8,195㎡	8,194㎡(8,050㎡)	99.9%(98.2%)

## 4. 事業の進捗状況と見込み等

### 一定期間を要した背景等

- 本事業区間の中間に位置する大学の野球場用地の再建計画の調整に時間を要した。
- 起伏の大きい地形のため、道路と沿道に高低差が生じ、擁壁設置や区道の勾配の変更等について地元の理解を得るのに時間を要した。



野球場用地



高低差

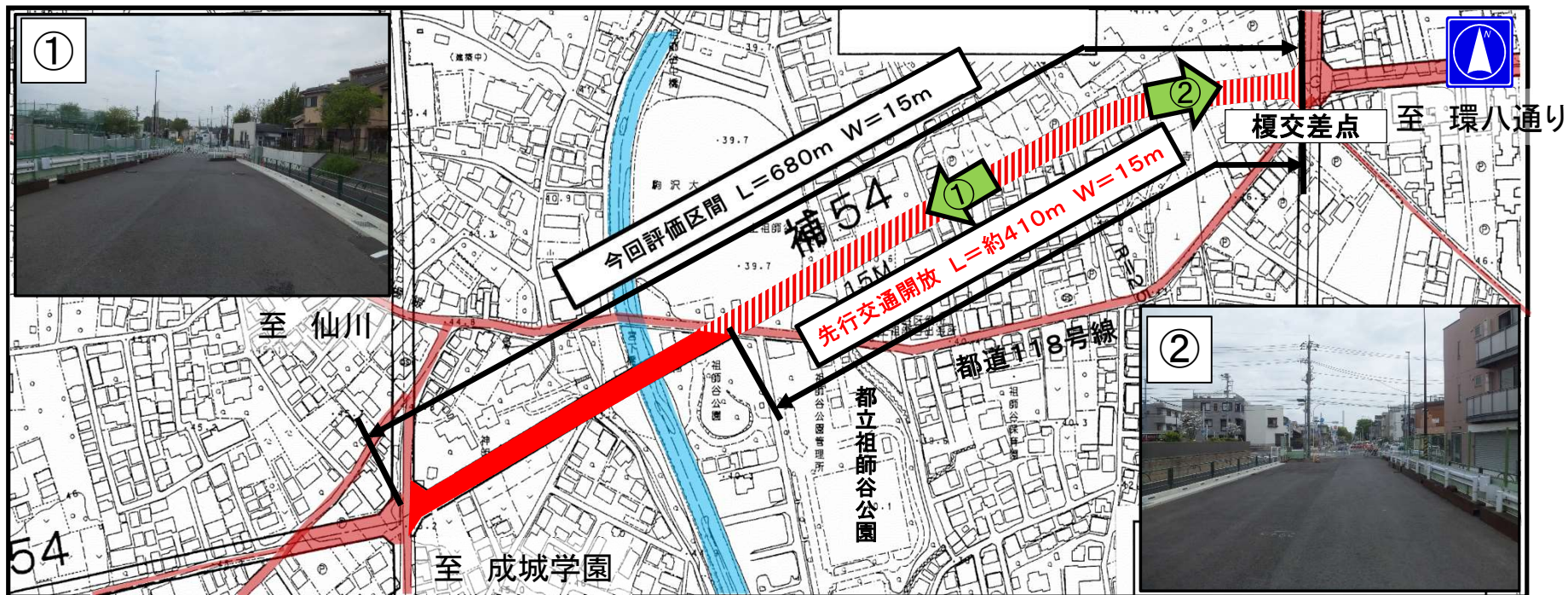
### 残事業の取り組み及び進捗の見通し等

- 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。  
(排水管工事、企業者工事、橋梁設置工事、電線共同溝工事、街路築造工事等)

## 5. コスト縮減等

### コスト縮減や新工法、事業手法、施設規模等の見直しの可能性

- 榎交差点から都道118号線との交差部までを先行して交通開放できるよう、事業効果の早期発現に向けた取り組みを行っている。



### その他のコスト縮減の取組

- 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。
- 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。



## 6. 対応方針(原案)

(事業の必要性等に関する視点)

- 区部と多摩地域を結ぶ道路ネットワーク強化され、交通の円滑化が図られる
- 歩道が整備されることにより、歩行者や自転者の通行の安全性が向上する。
- バスのルートが転換されることにより、バスの定時性が確保される。

(事業の進捗の見込みの視点)

- 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。

(排水管工事、企業者工事、橋梁設置工事、電線共同溝工事、街路築造工事等)



対応方針(原案) 継続

- 補助第54号線は、周辺地域の交通渋滞緩和、災害時の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。
- 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。