

東京都市計画道路補助第86号線 (北区志茂一丁目)

令和5年11月6日

市街地整備部防災都市づくり課

目次

1. 事業概要	.....	1
2. 社会経済情勢等の変化	.....	3
3. 事業の投資効果	.....	5
4. 事業の進捗状況	.....	9
5. 事業の進捗の見込み	.....	10
6. コスト縮減等	.....	11
7. 対応方針(原案)	.....	12

1. 事業概要(1)

[全体概要]

路線名:中十条赤羽線

区間:板橋区東新町一丁目

～北区志茂一丁目

延長:約5.9km

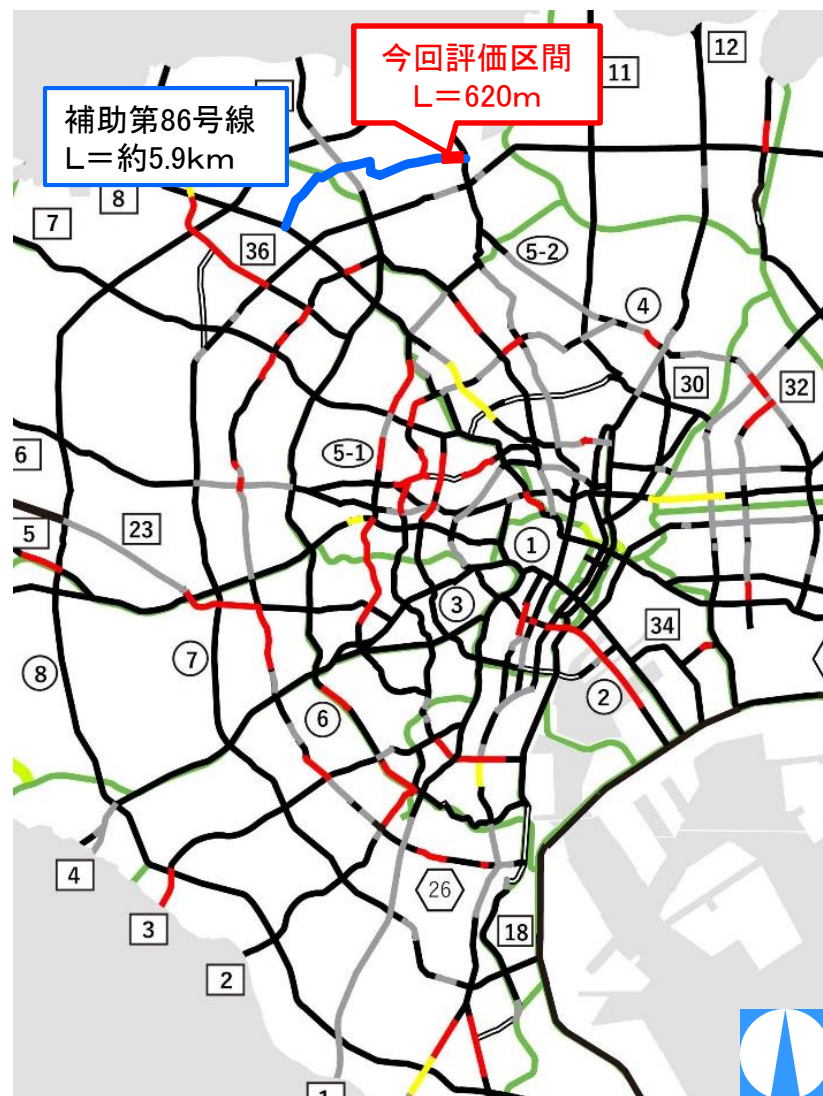
[今回評価区間]

区間:北区志茂一丁目

延長:0.62km

幅員:20m(2車線)

事業費:約96億円



年度	計画等
昭和21年 4月25日	都市計画決定
平成27年 2月 6日	事業認可取得
令和 8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



- 市街地の延焼を防止するとともに、避難路や緊急車両等の通行路となるなど、地域の防災性が向上
- 交通の円滑化が図られ、歩行者や自転車の通行の安全性、快適性が向上
- 電線類の地中化や街路樹の植栽により、良好な都市景観を創出

2. 社会経済情勢等の変化(2)



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	196.0億円
走行時間短縮便益	169.2億円
走行経費減少便益	21.2億円
交通事故減少便益	5.6億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	104.3億円
工事費	65.7億円
用地費	35.4億円
維持管理費	3.2億円

- ※ 費用便益分析マニュアル(国土交通省 令和4年2月)に基づき分析
- ※ 本資料の費用便益分析で使用した原単位は、建設局施行における道路・街路事業の費用便益分析で使用している原単位に準拠

【費用便益比(B/C)の算定】

$$\underline{B/C = 1.9(前回 \text{ --- })}$$

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	

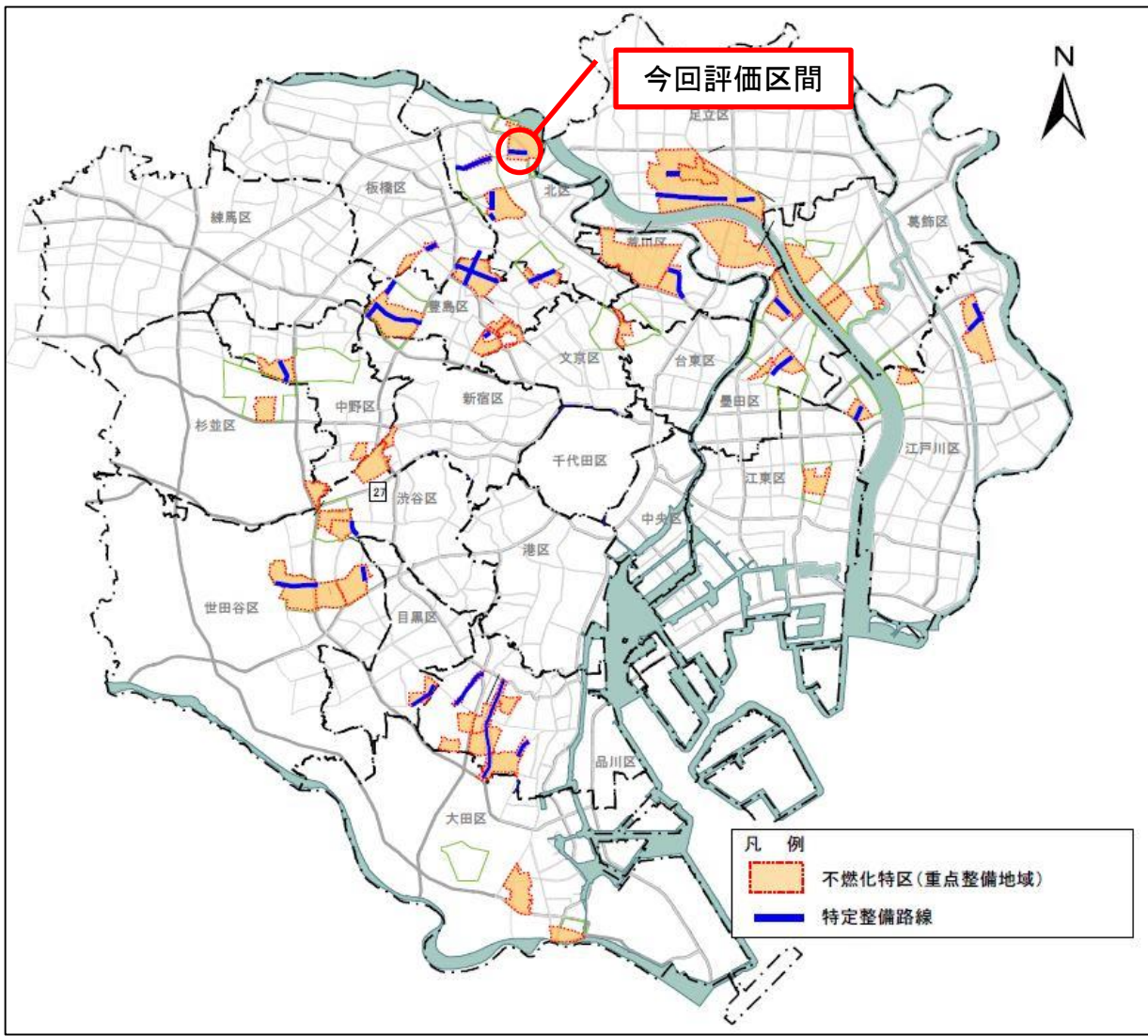
※該当欄の◎は次頁以降に概要あり

3. 事業の投資効果(3)

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

■ 本路線は、震災時に特に甚大な被害が想定される整備地域に位置し、「木密地域不燃化 10年プロジェクト」実施方針における特定整備路線に位置付けられた重要な路線である。

■ 本路線の整備により震災時の延焼遮断や避難路、緊急車両の通行路となるなど、震災時に特に甚大な被害が想定される整備地域の防災性の向上を図る。



3. 事業の投資効果(4)

防災：緊急車両の走行
災害時の避難路の確保、
消防活動困難地域の解消

■ 本事業区間は、震災時に特に甚大な被害が想定される整備地域である。老朽木造建築物が密集している地区もあり、公園等のオープンスペースの不足や、狭あい道路や狭小敷地が多く建築物の建替えが進まないなど、防災上の課題を抱えている。本路線の整備により、災害時の安全な避難路が確保されるほか、緊急車両等の通行路が確保され、円滑な救助・救援活動が可能となる。

- 凡例
- 重点整備地域
 - 補助第86号線（事業中）
 - 避難場所
 - 【防災生活道路】
 - 幅員6m以上（整備済み）
 - 幅員6m以上（未整備）
 - 幅員4m以上6m未満（整備済み）
 - 幅員4m以上6m未満（未整備）



4. 事業の進捗状況

事業費の執行状況

R4年度末時点

	用地費	工事費等	合計
全体事業費(百万円)	6,166(-)	3,454(-)	9,620(-)
執行済額(百万円)	4,071(-)	970(-)	5,041(-)
執行率(%)	66.0(-)	28.1(-)	52.4(-)

用地取得状況

R4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)
10,459	4,618(-)	44.2(-)

5. 事業の進捗の見込み

一定期間を要した背景等

- 借地借家等が複数存在しており、権利者が多いことから、用地折衝に時間を要している。
- 一部の地権者から合意を得られておらず、用地折衝に時間を要している。
- 近隣での移転を希望する方もおり、移転先選定に時間を要している。

残事業の取り組み及び進捗の見通し等

- 残る未取得用地の早期更地化を目指し、折衝を進める。
- 事業効果早期発現のため、地域状況を踏まえ、事業用地の活用を図る。
- 用地取得及び関係機関との協議状況を踏まえ、順次工事を実施していく。
(排水管工事、企業者工事、電線共同溝工事、街路築造工事等)

6. 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

- 事業効果の早期発現のため、地域の状況を踏まえ、事業用地の有効活用を図っていく。

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。
- 低炭素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。

【埋設深さの浅層化】	【新たな管路材料の採用】
<p>埋設深さの改定により、土工にかかるコスト縮減や作業時間の短縮を実現</p>	<p>従来の CCVP 管より安価な ECVP 管や施工性も考慮した角形多条電線管への移行</p>

HTT 低炭素アスファルトとは

アスファルト混合物

アスファルト + 骨材 + 水蒸気

通常と比べ製造時の加熱温度を10~30℃下げ、CO₂排出量を削減 (-30℃の場合、-2.7 (kg-CO₂/t))

7. 対応方針(原案)

(事業の必要性に関する視点)

- 延焼遮断帯の形成により市街地の延焼を遮断するとともに避難路や緊急車両の通行路となるなど、地域の安全性・防災性が向上する。
- 道路ネットワークが強化され、交通の円滑化が図れるとともに、歩行者や自転車の通行安全性が向上する。
- 電線類の地中化や街路樹の植栽により、良好な都市景観を創出する。

(事業進捗の見込みの視点)

- 未取得用地についても早期取得を目指し、折衝を進める。
- 用地取得状況及び関係機関との協議状況を踏まえ順次工事を実施する。



対応方針(原案) 継続

- 補助第86号線は、市街地の延焼遮断や緊急車両通行路等としての機能、周辺地域の交通渋滞緩和、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。