

再評価チェックリスト

1 事業概要

事業の名称	東京都市計画道路事業補助第128号線		評価該当要件	10年間継続	1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22年度	事業認可年度(当初)	平成26年度	事業期間: H26年度~H32年度	
都市計画決定(最新)	昭和41年度	事業認可年度(最新)	令和2年度	事業期間: H26年度~R9年度	
事業箇所	東京都世田谷区宮坂一丁目~宮坂二丁目地内		事業規模	L=600m W=20m	
事業概要	<p>補助第128号線は、東京都世田谷区新町二丁目を起点とし、杉並区阿佐ヶ谷五丁目に至る全長約9kmの都市計画道路であり、区部の南北を結ぶ重要な補助路線である。今回評価区間は、世田谷区宮坂一丁目から同区宮坂二丁目までの延長600mの区間について、幅員20mの道路を新設するものである。</p> <p>本区間の整備により、交通の円滑化や、歩行者・自転車の通行の安全性、快適性が向上し、延焼遮断帯の形成や震災時の緊急車両の通行確保等により地域の防災性が向上する。また、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。</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)</p> <p>補助第128号線におけるR3年度交通量は、H27年度と比較して横ばい。 現況自動車交通量(道路交通センサスによる) 【補128今回評価区間北側】 平成27年度:3,516台/12h 令和3年度:3,634台/12h</p>
<p>(関連する他事業等の進捗状況の変化)</p> <p>【補助第128号線(桜・世田谷)】 平成3年に事業着手しており、用地取得97%・工事は実施中。 【補助第52号線(宮坂)】 平成27年に事業着手しており、用地取得は31%、工事は未実施。 【補助第52号線(若林)】 平成26年に事業着手しており、用地取得は74%・工事は実施中。</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	2.9		
現在価値化総便益額(B)	198.4億円	現在価値化総費用額	67.9億円
走行時間短縮便益	183.2億円	工事費	18.6億円
走行経費減少便益	14.3億円	用地費	49.3億円
交通事故減少便益	0.9億円	維持管理費	2.8億円
定性的効果			
<p><交通></p> <ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞の解消 物資流動円滑化への寄与 迂回交通の減少 	<p><<らし>></p> <ul style="list-style-type: none"> 土地利用の転換・高度化 		
<p><景観></p> <ul style="list-style-type: none"> 都市景観の向上 	<p><安全></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 		
<p><防災></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 			

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 (R4年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	6,274百万円	690百万円	6,964百万円
執行済額	3,643百万円	10百万円	3,653百万円
(執行率)	58.1%	1.4%	52.5%
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)
8,680㎡	3,628㎡		41.8%
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
<p>本事業は、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、用地折衝に時間を要している。また、区分所有マンション及び賃貸アパートが複数あり、用地折衝に時間を要している。</p>			
事業の進捗状況・残事業の内容			
<ul style="list-style-type: none"> 用地は約42%取得済であり、残る未取得用地についても早期取得を目指し、計画的に折衝を進めていく。 			

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
<ul style="list-style-type: none"> 事業の必要性や補償の考え方について丁寧に説明するなど、関係権利者の理解と協力を得ながら早期の用地取得に努めていく。 用地取得状況及び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。

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、事業手法、施設規模等の見直しの可能性)</p> <p>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
<ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>中温化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。</p>

7 対応方針(原案)

総合評価	<p>(事業の必要性等に関する視点)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通の円滑化が図られ、歩行者や自転車の通行の安全性、快適性が向上する。 延焼遮断帯の形成や震災時の緊急車両の通行確保等により、地域の防災性が向上する。 電線類の地中化や街路樹植栽により、良好な都市景観が創出される。 <p>(事業の進捗の見込みの視点)</p> <ul style="list-style-type: none"> 用地は約42%取得済であり、残る未取得用地についても早期取得を目指し、計画的に折衝を進めていく。 用地取得状況及び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。 <p>・以上から、補助第128号線は、事業の必要性が高く、事業の継続が適切である。 ・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。</p>
対応方針(原案)	継続