

再評価結果（平成21年度事業継続箇所）

担当課：関東地方整備局都市整備課
担当課長名：赤星 健太郎

事業名	都市計画道路 <small>ほじよだい</small> 補助第26号線 <small>ごうせん</small> (豊 <small>ゆたかちよう</small> 町)	事業区分	街路	事業主体	東京都
起終点	自：品川区二葉一丁目 <small>しながわくふたばいちちようめ</small> 至：豊町二丁目 <small>ゆたかちようにちようめ</small>			延長	0.7 km
事業概要					
<p>補助第26号線は、品川区東大井一丁目から、目黒区、世田谷区、中野区、豊島区を経て板橋区氷川町に至る延長約2.3kmの都市計画道路であり、環状第6号線（山手通り）と環状第7号線間の環状機能を補完し、都市の骨格を形成する補助幹線道路である。</p> <p>本対象区間は、JR横須賀線及び東海道新幹線、さらには東急大井町線を立体交差で通過する計画となっており、前後の完成区間と接続する新設区間である。また、一部都立大崎高校のグラウンド下にトンネルを整備している。</p> <p>完成すれば、地域の防災面の強化や生活の利便性向上を図ることが可能であり、新たな交通需要に対応するためにも当該地区の整備が必要である。</p>					
H3年度事業化		S21年度都市計画決定		H4年度用地着手	
				H9年度工事着手	
全体事業費		187 億円		事業進捗率	
				72 %	
計画交通量		19,000台/日			
費用対効果分析結果		総費用		総便益	
B/C		<small>(残事業)/<small>(事業全体)</small></small>		<small>(残事業)/<small>(事業全体)</small></small>	
<small>(事業全体)</small>		/ 234 億円		/ 533 億円	
2.3		<small>(事業費) / 232億円</small>		<small>(走行時間短縮便益) / 495 億円</small>	
<small>(残事業)</small>		<small>(維持管理費) / 2.8億円</small>		<small>(走行経費減少便益) / 24 億円</small>	
				<small>(交通事故減少便益) / 14 億円</small>	
感度分析の結果					
交通量、事業費等の変動を想定しても、費用便益分析の結果に問題なし。					
事業の効果等					
本事業区間の整備により、前後の完成区間と接続し、第一京浜から第二京浜までの区間が完成し、地域の防災面の強化や生活の利便性向上が期待出来る。歩道についても、拡幅されることにより、歩行者や自転車の通行空間が確保され、交通安全に寄与する。					
関係する地方公共団体等の意見					
周辺住民へ事業を周知し、理解の促進に努めてきたため、当該事業に対する理解は得られている。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
再評価路線周辺の現況交通量は、平成11年と大幅に変化はしておらず、交通分散を図るためにも、更なるネットワークの構築を進め交通渋滞緩和のために再評価路線の整備が必要と考える。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
○進捗率					
用地買収進捗率は平成19年度末で98%取得済みである。工事も街路築造工事に既に着手しており、47%執行している。					
○残事業					
用地は1件（JR用地）を残すのみとなっている。工事は、東急大井町線交差部について平成19年度に完了し、街築工事を進めるとともに今後はJR交差部工事を行い早期完了を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
一定期間を要した背景：これまで、取得できた用地が事業用地内で点在し、工事着手が遅れていた状況にある。また、JR横須賀線及び東海道新幹線、さらには東急大井町線の鉄道立体交差の工事は、夜間の軌電停止時間での施工に限られるため時間を要している。					
施設の構造や工法の変更等					
JR横須賀線及び東海道新幹線の立体交差部の施工に当たっては、新工法を採用する可能性がある。鉄道交差部の立体交差は当初よりトンネル形式であるため、今後、事業手法、施設規模等の見直しをする可能性はない。また、建設発生土の再利用などによりコスト削減を図る。					

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

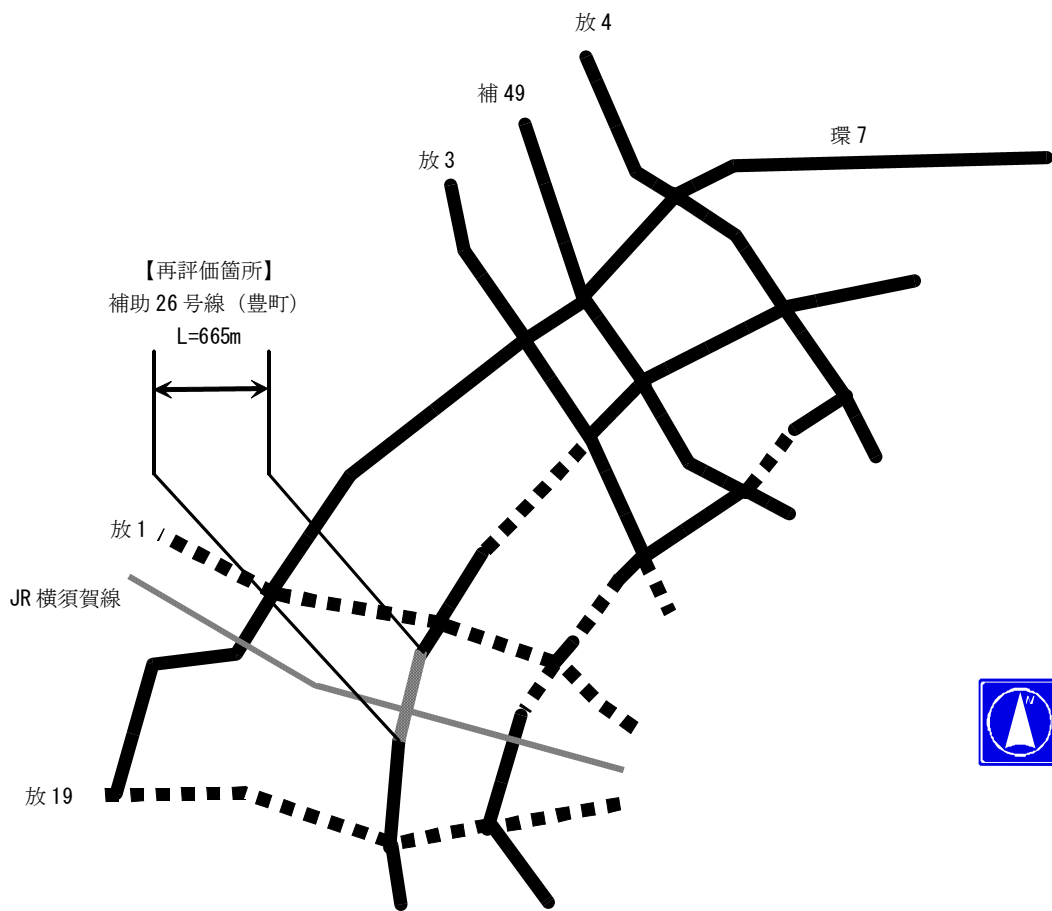
本路線は、都心部の渋滞解消に寄与する骨格環状道路であり、成熟した都市にふさわしい歩道空間も確保される事業であることから、早期完成に向けて事業を推進する必要がある。

本事業区間の整備により、交通渋滞の解消、防災性の向上、安全で快適な歩行空間の確保、地域開発の促進など十分な整備効果が期待できる。

中止の場合は、上記事業効果を果たすことができないことにとどまらず、これまでの投資に見合った整備効果も得られなくなる。

以上のことから、事業者として、「継続」とする。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。