

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：都市局街路交通施設課
 担当課長名：本田 武志

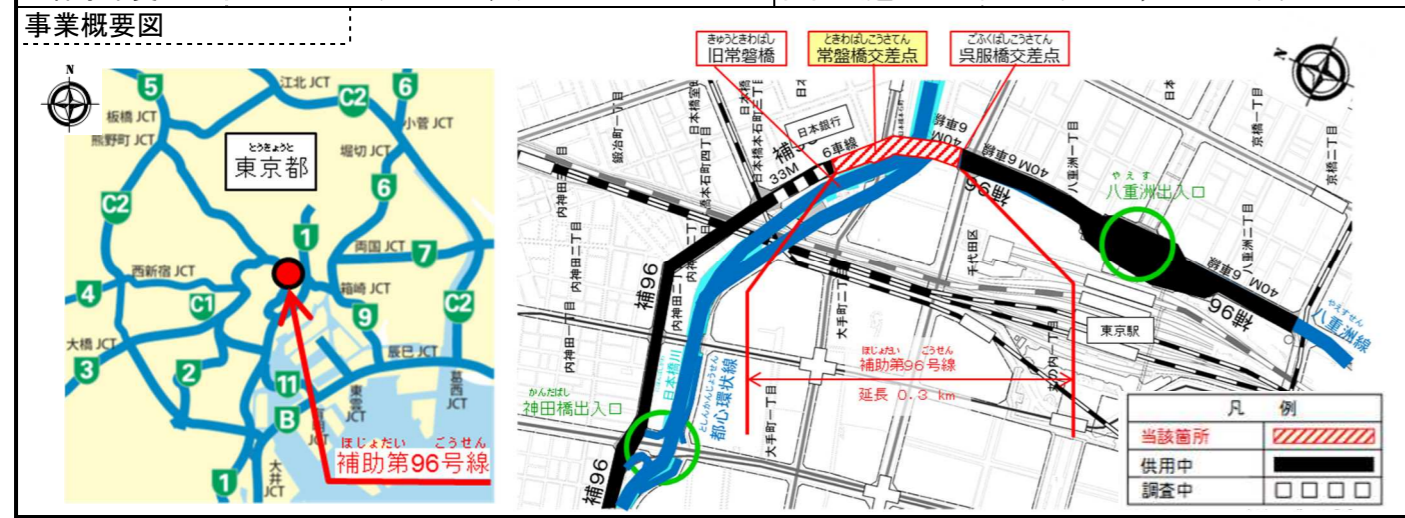
事業の概要

事業名	地域高規格道路ICアクセス道路 東京都市計画道路 補助第96号線	事業区分	補助事業	事業主体	東京都
起終点	東京都中央区日本橋本石町 東京都中央区八重洲	延長	0.3km		

事業概要
 本路線は、千代田区一ツ橋二丁目を起点とし、中央区八重洲二丁目に至る延長約2.7kmの都心部のネットワークを形成する主要な幹線道路であるとともに、国家戦略特区の都市再生プロジェクトなど都市再生の取組が行われている八重洲・日本橋周辺から、首都高速道路都心環状線の神田橋出入口及び首都高速道路八重洲線の八重洲出入口までを結ぶ1次アクセス道路として、健全な市街地の発展を支える重要な路線である。
 当該区間の整備により、交通の円滑化と交差点の安全性の向上、インターチェンジアクセス性の向上、安全で快適な歩行空間の確保、周辺地域の回遊性と交流機能の向上が図られる。

事業の目的、必要性
 神田橋出入口へのアクセス道路である補助第96号線は、周辺で行われている国家戦略特区の都市再生プロジェクト等や首都高地下化に伴う周辺出入口の廃止により交通量増加が見込まれる。また、常盤橋交差点付近が道路線形不良箇所となっている。
 このため、道路拡幅と車線数の増加により、アクセス性向上、交通の円滑化、快適な歩行空間の確保及び周辺地域の回遊性交流機能向上を図るとともに、線形の改良により、交差点の安全性向上を図る。

全体事業費：約367億円 計画交通量：約36,000台/日



関係する地方公共団体等の意見
 東京都は、日本橋周辺の首都高を地下化する機会を捉えて、東京都市計画道路補助第96号線の拡幅整備事業を行うとしている。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 —

事業採択の前提条件
 費用対便益：便益が費用を上回っている。
 本路線は、都市計画道路として昭和21年に都市計画決定されている。平成31年に都市計画素案説明会を実施し、令和元年11月に現計画に都市計画変更。

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.2	総費用：231億円 （事業費：229億円 維持管理費：1.4億円）	総便益：287億円 （走行時間短縮便益：253億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：3.8億円）	基準年：令和元年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.12（交通量 -10%）	B/C=1.37（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.13（事業費 +10%）	B/C=1.38（事業費 -10%）	
	事業期間変動	B/C=1.04（事業期間 +20%）	B/C=1.45（事業期間 -20%）		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	○	・国家戦略特区の都市再生プロジェクト等（再開発予定地区5地区）や首都高地下化（地下構造：延長約1.2km）に伴う周辺出入口3か所（常盤橋、呉服橋、江戸橋）の廃止による交通量増加に対応し、交通が円滑化（車線数：現在4車線⇒計画6車線）	
		事故対策	○	・五差路の複雑な交差点であり、大きくカーブし見通しが悪い常盤橋交差点付近の道路線形の改良により、交差点の安全性向上	
	歩行空間	○	・安全で快適な歩行空間の確保		
	社会全体への影響	住民生活	○	・首都高速道路都心環状線の神田橋出入口及び首都高速道路八重洲線の八重洲出入口へのアクセス性向上	
		地域経済	◎	・国家戦略特区の都市再生プロジェクト等（再開発予定地区5地区）や首都高地下化（地下構造：延長約1.2km）との一体的整備により、健全な市街地の発展を支える都市基盤を整備	
災害		—	・注目すべき影響はない		
環境		—	・注目すべき影響はない		
地域社会	○	・安全で快適な歩行空間の確保及び周辺地域の回遊性と交流機能が向上			
事業実施環境	◎	・都市計画変更手続きが完了（令和元年11月） ・日本橋周辺の首都高地下化（地下構造：延長約1.2km）と合わせて実施する事業			

採択の理由

事業主体である東京都が実施した評価に基づけば、費用便益比が1.2と、便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、今後の国家戦略特区の都市再生プロジェクトや首都高地下化に伴う周辺出入口3か所の廃止による交通量増加に対応し、安全で円滑な通行確保に期待ができること等、当該事業の整備必要性は高いものと判断される。
 以上から、本事業は令和2年度の新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※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。