

1 事業概要

事業の名称	東京都市計画道路補助第230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41年度	事業認可年度(当初)	平成22年度	事業期間: H22年度~H28年度	
都市計画決定(最新)	昭和41年度	事業認可年度(最新)	平成28年度	事業期間: H22年度~R3年度	
事業箇所	練馬区大泉学園町七丁目~同区大泉町三丁目		事業規模	評価対象区間延長 1, 250m	
事業概要	補助第230号線は、練馬区関町南四丁目から同区光が丘三丁目に至る延長約10.4kmの都市計画道路である。本事業は、練馬区大泉学園町七丁目(大泉学園通り)から同区大泉町三丁目(外環)までの1,250m区間に幅員18.0mの都市計画道路を整備するものである。 本路線は、区部北西部の道路ネットワークを形成する重要な路線である。本区間の整備により、周辺地域の交通の円滑化が図られるとともに、生活道路へ進入する通過交通が本路線に誘導されることで、周辺地域の歩行者の安全性と居住環境が向上する。また、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間が形成され、都市景観が向上する。				

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)
(交通量の変化・変更内容) 現況自動車交通量【一般都道東京朝霞線】(道路交通センサスによる平日12時間交通量) 平成22年:5,390台(練馬区大泉町3-25-4) 平成27年:5,006台(練馬区大泉町3-25-4)
(関連する他事業等の変化・変更内容) 補助第230号線のうち、外環から土支田通りまでの延長約0.9kmは平成21年度に事業着手しており、用地を約89%取得している。また、土支田通りから笹目通りまでの延長約0.9kmについては平成25年度に開通している。

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	2.3		
現在価値化総便益額(B)	350.4億円	現在価値化総費用額	152.1億円
走行時間短縮便益	320.0億円	工事費	87.5億円
走行経費減少便益	29.6億円	用地費	58.9億円
交通事故減少便益	0.8億円	維持管理費	5.7億円
定性的効果	1.交通渋滞の解消、2.物資流動円滑化への寄与、3.土地利用の転換・高度化、4.都市景観の向上、5.交通事故の減少、6.緊急車両の走行、7.延焼遮断、8.商業・産業の活性化、9.バリアフリー化、10.迂回交通の減少、11.自転車や歩行者のための空間確保		

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 (H30年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	10496百万円	4013百万円	14509百万円
執行済額	5943百万円	49百万円	5992百万円
(執行率)	56.6%	1.2%	41.3%
用地取得状況 (H30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)
19020㎡	11202㎡		58.9%
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 現道のない新設道路の整備箇所があり、地権者が多いことから土地の取得に時間を要している。			
事業の進捗状況・残事業の内容			
○進捗率 用地は約59%取得している。 ○残事業 未取得用地の早期更地化を目指し、折衝を進めている。			

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
引き続き、用地取得を進める。 順次、工事に着手していく。

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
(新工法の採用など) 工事の内容は大部分が街路築造工事であり、施工にあたって、新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性は極めて少ない。 (事業手法、施設規模等の見直しの可能性) 実施していくのは平面的な街路築造工事のみであるため、今後、事業手法、施設規模等を見直す可能性はない。
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などにより、コスト縮減に努めている。

7 対応方針案

総合評価	本路線は、区部北西部の道路ネットワークを形成する重要な路線である。本区間の整備により、周辺地域の交通の円滑化、快適で安全な歩行空間の形成など十分な整備効果が期待できる。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。
対応方針案	継続