再評価チェックリスト

資料３－２

１ 事業概要

事業の名称	東京都市計画道路放射第7号線	評価該当要件	5年間継続　　2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20年度	事業認可年度（当初）	平成18年度　事業期間：H18年度～H24年度
都市計画決定（最新）	昭和20年度	事業認可年度（最新）	平成29年度　事業期間：H18年度～R4年度
事業箇所	練馬区大泉学園町二丁目～同区西大泉五丁目	事業規模	評価対象区間延長　2，000m
事業概要	放射第7号線は、千代田区九段北一丁目から練馬区西大泉五丁目の西東京市境に至る延長約19．3kmの都市計画道路である。 本事業は、練馬区大泉学園町二丁目の大泉学園通りから同区西大泉五丁目の西東京市境までの2．0km区間について、道路を新設するものである。これにより、東京外かく環状道路や関越自動車道へのアクセスが飛躍的に向上するとともに、区部と多摩を結ぶ新たな道路ネットワークが形成され、交通混雑の緩和、地域の安全性、利便性や防災性の向上の効果が期待できる。		

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）

（社会経済情勢の変化）
本路線周辺の平成27年度の現況交通量は、平成17年度及び平成22年度と比較しても、横ばいとなっている。

○現況自動車交通量【目白通り】（道路交通センサスによる）
平成17年：18，822台/12h　平成22年：17，471台/12h　平成27年：17，003台/12h

（関連する他事業等の進捗状況の変化）
本事業の西側区間において、西東京3・3・14号線及び西東京3・2・6号線（調布保谷線）が平成27年8月に開通した。

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）	766.1億円	現在価値化総費用額	333.5億円
走行時間短縮便益	696.5億円	工事費	46.7億円
走行経費減少便益	61.7億円	用地費	274.1億円
交通事故減少便益	7.9億円	維持管理費	12.6億円

定性的効果

〈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
・災害時の避難路の確保
・延焼遮断

〈くらし〉
・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

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　（R1年度末時点）

	用地費	工事費	合計
全体事業費	20,443百万円	3,484百万円	23,927百万円
執行済額	19,332百万円	1,483百万円	20,815百万円
（執行率）	94.6%	42.6%	87.0%

用地取得状況　（R1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）
46,961㎡	45,315㎡	96.5%

一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況

本事業は、現道のない新設道路の整備であり、地権者が多いことや、権利者多数の大型案件の用地取得に時間を要している。

事業の進捗状況・残事業の内容

・すでに大部分の用地を取得しており、周辺住民の当該事業に関する理解も得られている中で、残る地権者との折衝を継続している。
・用地取得が完了した区間について、街路築造工事に着手しており、工事が完了した箇所から歩道を開放している。

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、街路築造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）（事業手法、施設規模等の見直しの可能性）
・一般的な街路築造工事であるため、施工にあたって、新工法等による新たなコスト縮減の可能性は極めて少ない。

・平面の街路築造工事であり、工事も進捗していることから、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を行っていく。

７ 対応方針案

総合評価	本事業により、東京外かく環状道路や関越自動車道へのアクセスが飛躍的に向上するとともに、区部と多摩を結ぶ新たな道路ネットワークが形成され、交通混雑の緩和、地域の安全性、利便性や防災性の向上の効果が期待できる。 中止の場合は、整備効果を発揮できないだけでなく、これまでの投資に見合った効果も得られなくなる。
対応方針案	**継続**