

東京都市計画道路放射第7号線
(練馬区大泉学園町二丁目～
同区西大泉五丁目)

令和2年6月22日(月)

建設局道路建設部

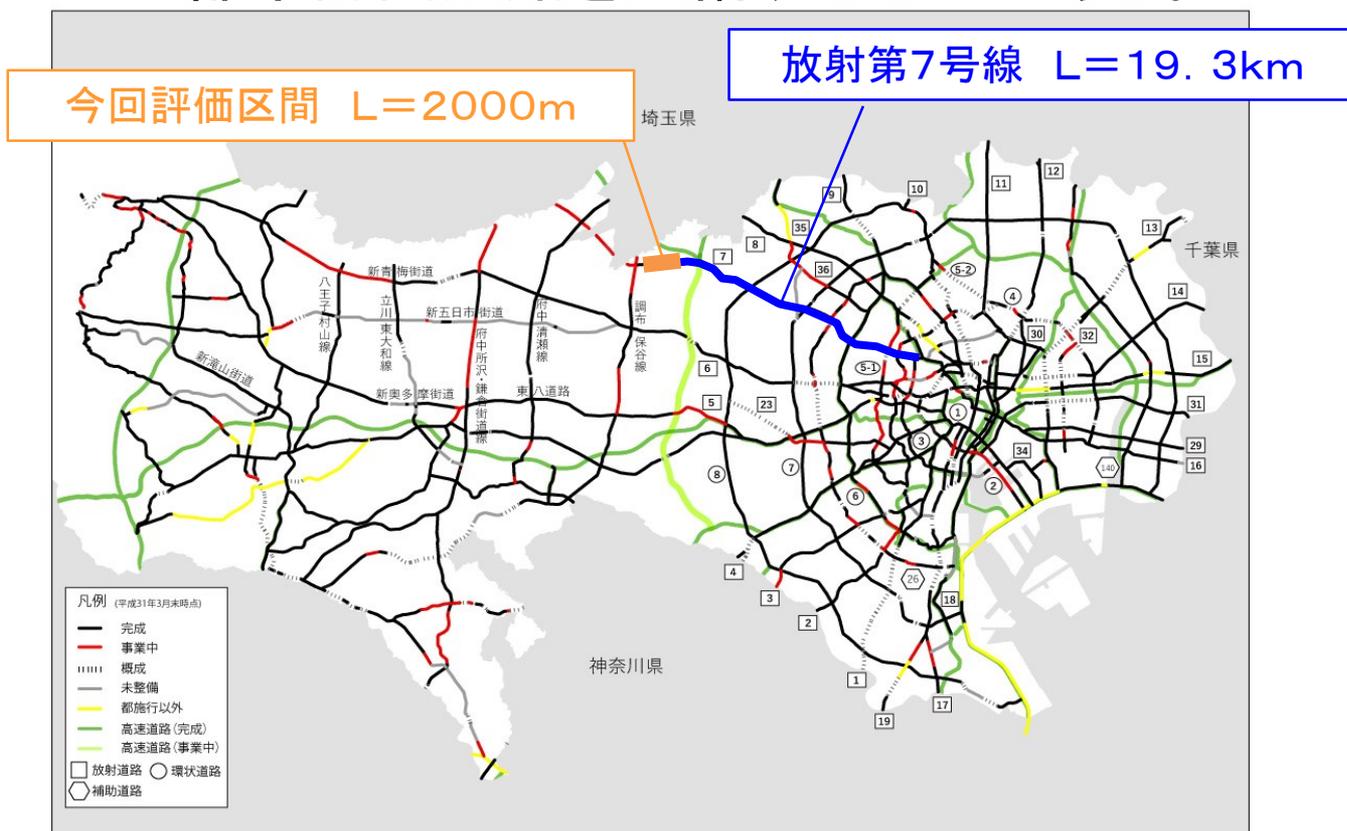
目次

1. 事業概要	.....	1
2. 社会経済情勢等の変化	.....	7
3. 事業の投資効果	.....	9
4. 事業の進捗状況	.....	14
5. 事業の進捗の見込み	.....	17
6. コスト縮減等	.....	18
7. 対応方針(原案)	.....	19

1. 事業概要

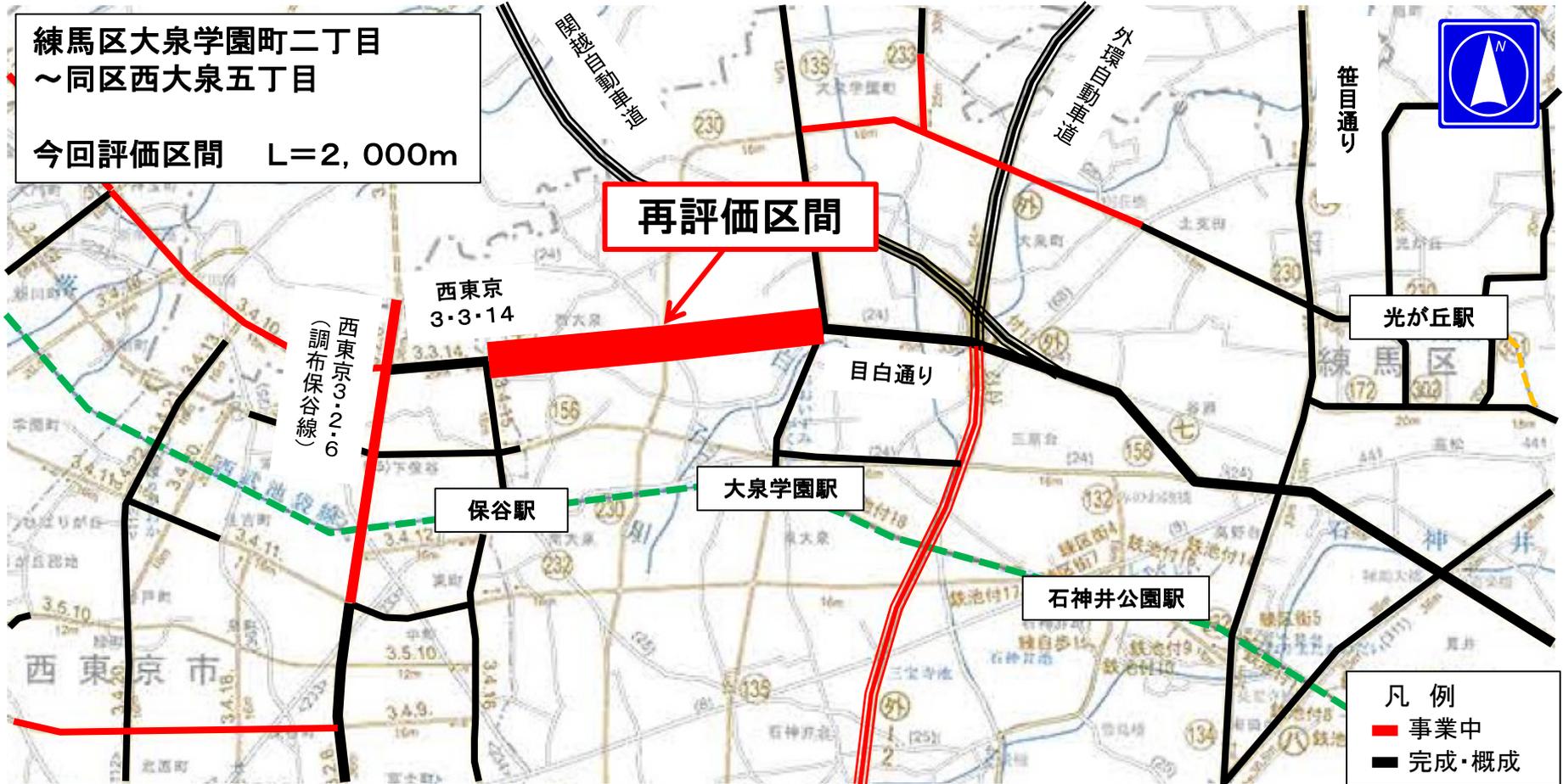
全体図

放射第7号線は、千代田区九段北一丁目を起点とし、練馬区西大泉五丁目を終点とする延長約19.3kmの都市計画道路であり、当該区間は、練馬区大泉学園町二丁目から西大泉五丁目までの2,000m区間に幅員25mの都市計画道路を整備するものである。



1. 事業概要

位置図



1. 事業概要

事業期間

平成18年度～令和4年度

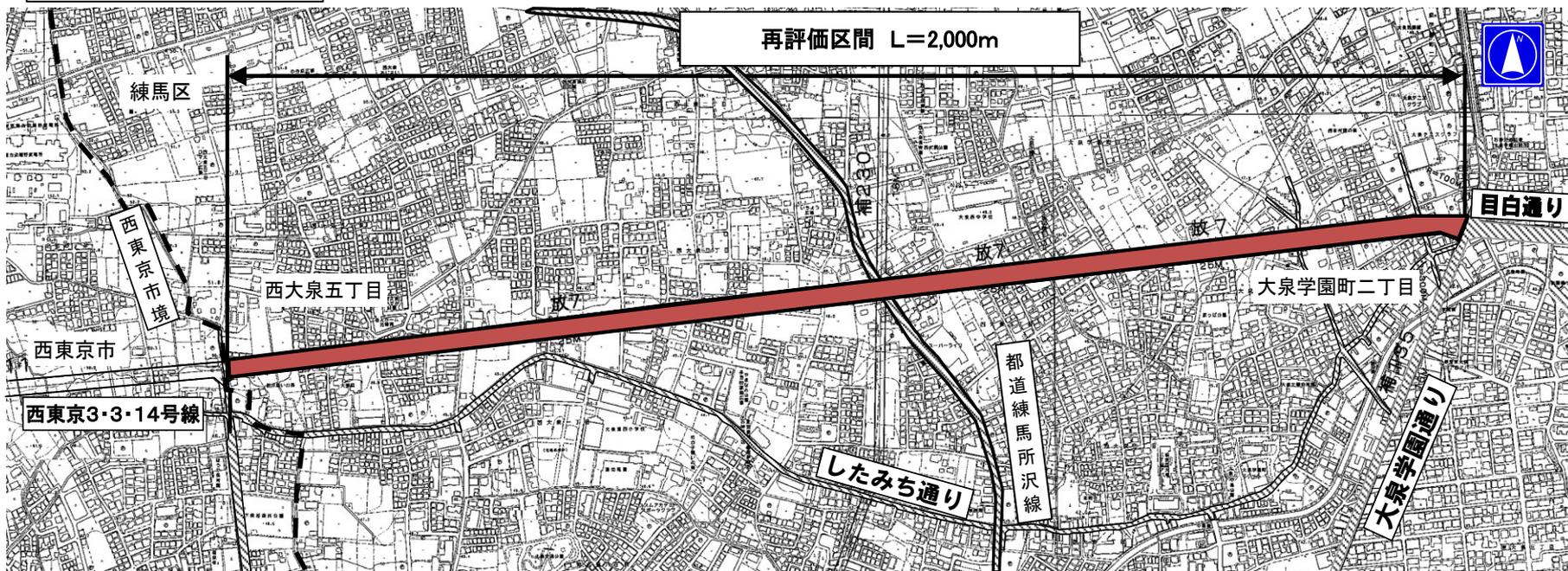
事業の概要

本路線は、区部と多摩を結ぶ**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、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、**交通混雑の緩和**、地域の**安全性**や**利便性**、**防災性**が向上が期待できる。

1. 事業概要

平面略図



横断略図



1. 事業概要

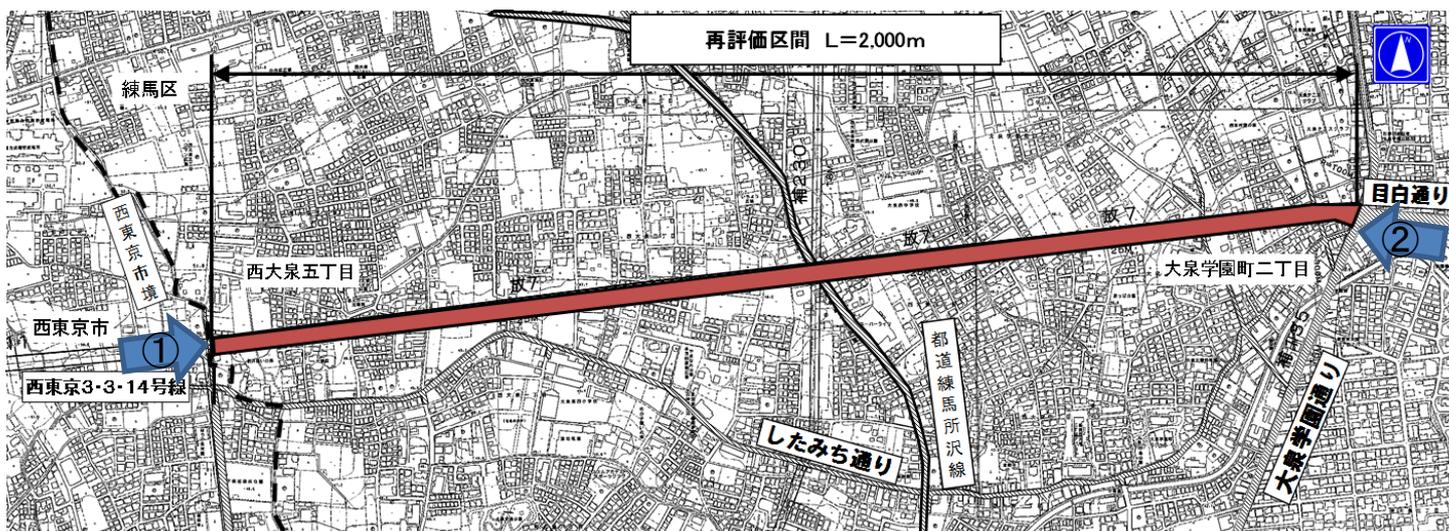
現況写真



① 終点側(西東京3・3・14号線側)



② 起点側(目白通り側)



1. 事業概要

経緯

年度	計画等
昭和21年3月26日	都市計画決定
平成18年7月24日	事業認可取得
令和 5年3月31日	事業認可期間

2. 社会経済情勢等の変化

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、ほとんど変化していない。

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

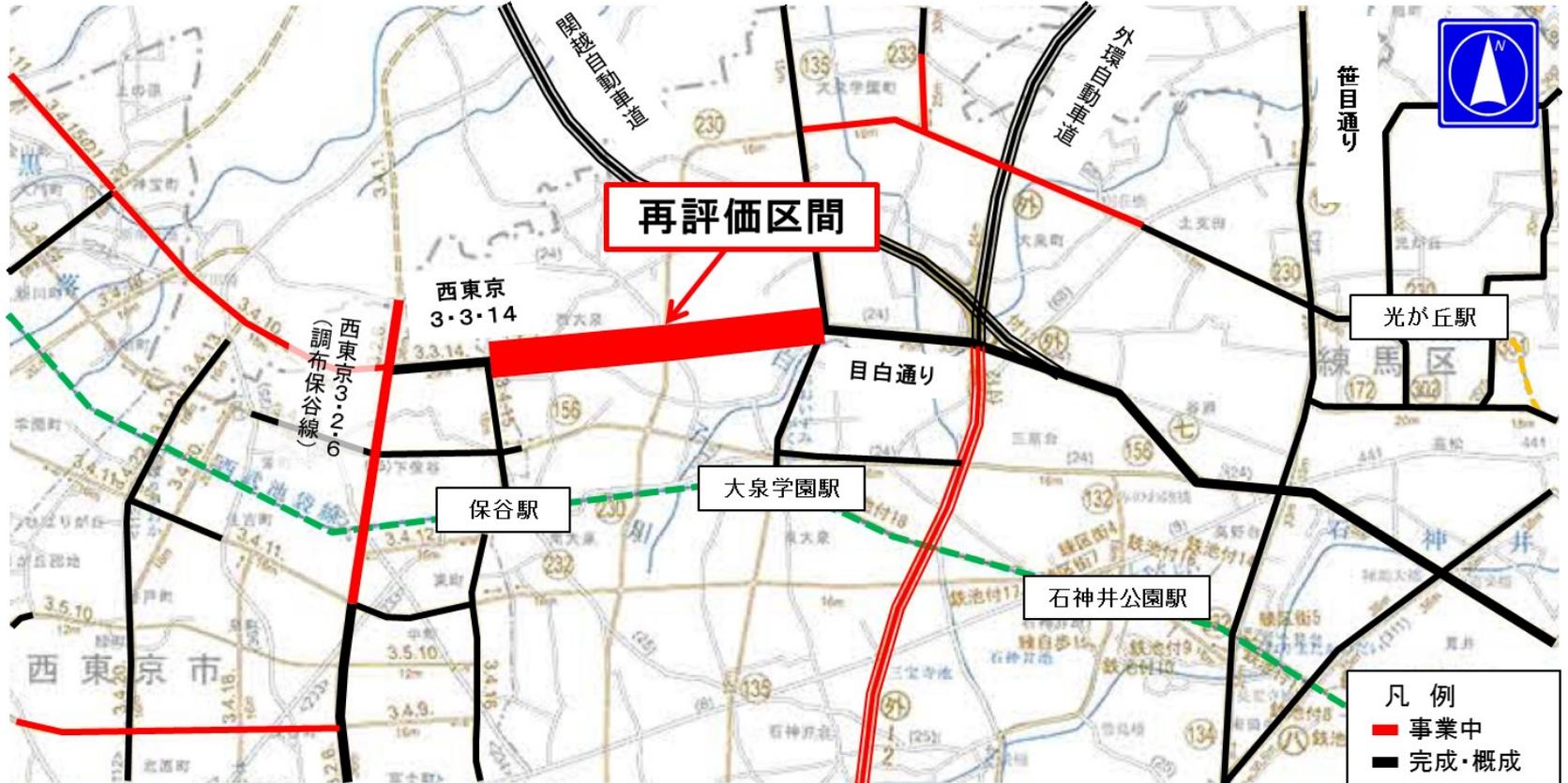
平成27年: 17, 003台/12h



2. 社会経済情勢等の変化

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

定量的効果

【便益(B)の算定】

現在価値化総便益額	766.1億円
走行時間短縮便益	696.5億円
走行経費減少便益	61.7億円
交通事故減少便益	7.9億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	333.5億円
工事費	46.7億円
用地費	274.1億円
維持管理費	12.6億円

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 平成30年2月)に基づき分析

【費用便益比(B/C)の算定】

$$\underline{B/C = 2.3}$$

3. 事業の投資効果

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

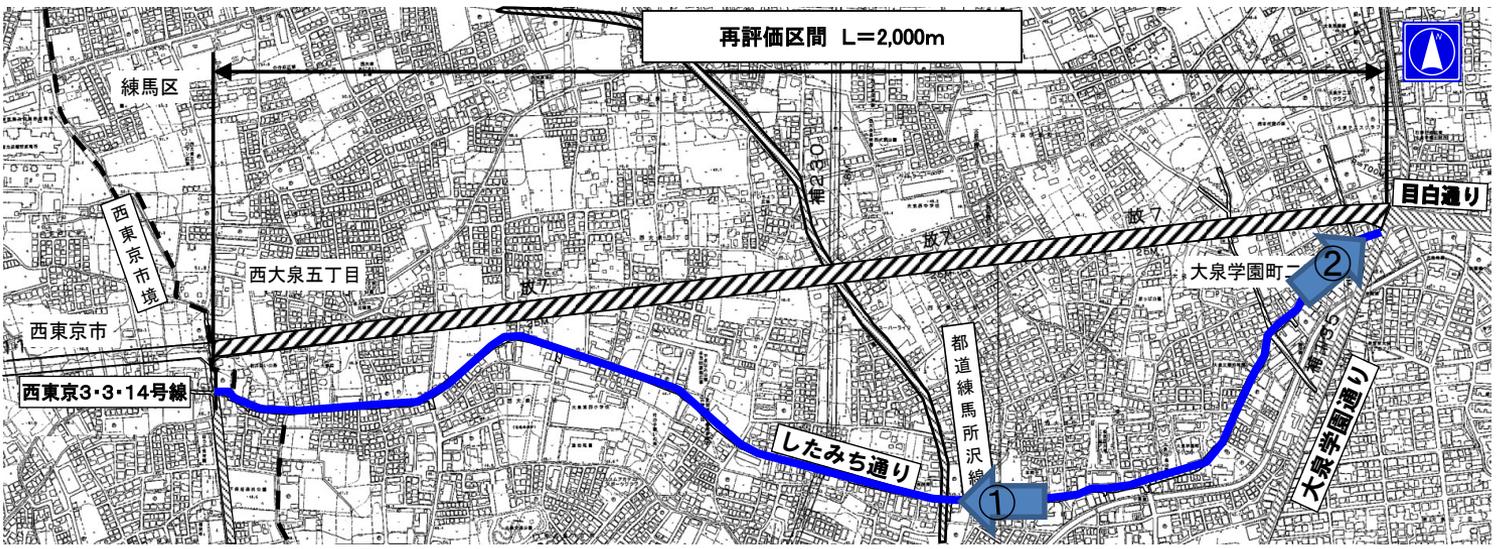
<安全>

- 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

3. 事業の投資効果

定性的効果

<交通>・交通渋滞の解消 ・迂回交通の減少
生活道路へ進入する通過交通の減少が見込まれる。



3. 事業の投資効果

定性的効果

- <景観>・都市景観の向上
- <安全>・自転車や歩行者のための空間確保

歩道と自転車道を整備し、電線類を地中化することで、快適で安全な歩行空間が確保され都市景観の向上が見込まれる。



現況(歩道開放区間)



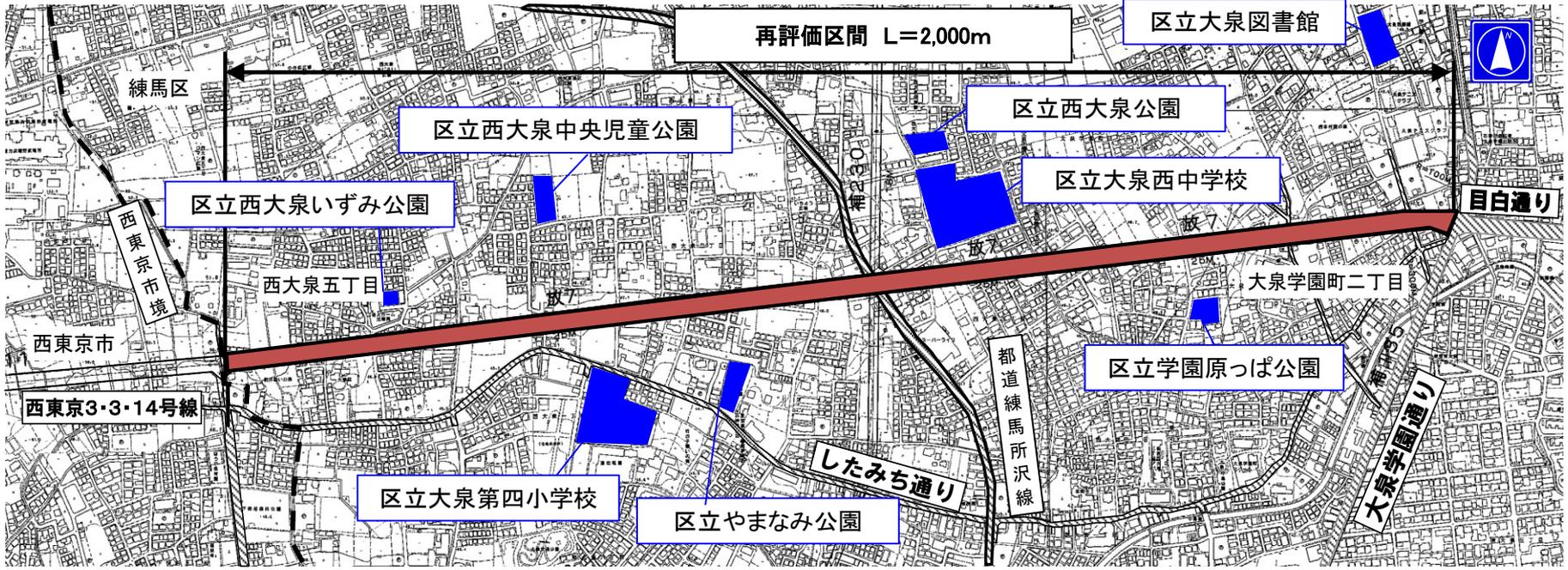
完成イメージ(西東京3・3・14号線区間)

3. 事業の投資効果

定性的効果

- <くらし>・公共施設へのアクセス向上
- <防災>・災害時の避難路の確保

区立大泉西中学校や区立大泉図書館へのアクセス性が向上するとともに、区立大泉西中学校と区立大泉第四小学校は、練馬区の避難拠点到に指定されているため、災害時の避難路が確保される。



4. 事業の進捗状況

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

取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)
46,961m ²	45,315m ²	96.5%

4. 事業の進捗状況

一定期間を要した背景等

- ・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。

5. 事業の進捗の見込み

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

今後の事業の進捗見込み

- ・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. コスト縮減等

新工法、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。

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(原案)

- 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、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。



継 続