

再評価チェックリスト

資料 3 - 4

1 事業概要

事業の名称	東京都市計画道路放射第35号線及び放射第36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23年度	事業期間: H23年度~H29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29年度	事業期間: H23年度~R5年度	
事業箇所	板橋区小茂根四丁目~練馬区早宮二丁目		事業規模	評価対象区間延長 1,970m	
事業概要	放射第35号線は、練馬区豊玉中三丁目を起点とし、板橋区新河岸三丁目に至る延長約8.5kmの都市計画道路である。また、放射第36号線は、豊島区要町一丁目を起点とし、練馬区早宮一丁目に至る延長約4.3kmの都市計画道路である。当該区間は、放射第36号線の板橋区小茂根四丁目から練馬区早宮一丁目までと、放射第35号線の練馬区早宮一丁目から早宮二丁目までの延長1,970m区間に幅員40m~50mの都市計画道路を整備するものである。 本路線は、区部における放射方向の道路ネットワークを強化する重要な路線である。本区間の整備により、区部北西部の道路ネットワークが形成され、渋滞の緩和と交通の円滑化が期待できる。また、電線類の地中化や街路樹の植栽により、良好な都市景観を創出するとともに、地域の安全性、防災性の向上が期待できる。				

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22年度と比較しても、ほぼ横ばいとなっている。
○現況自動車交通量【要町通り】(道路交通センサスによる) 平成22年: 11,563台/12h 平成27年: 11,073台/12h
(事業を取り巻く状況の変化) 令和元年8月 本路線周辺で練馬区まちづくり条例に基づく重点地区まちづくり計画が定められている。
(関連する他事業等の進捗状況の変化) 【放射第35号線(練馬区早宮~北町)】(都施工) ・放射第35号線(練馬区早宮~北町)は、平成16年度に事業着手しており、延長1.33km、令和2年3月に環状第八号線から川越街道までの平面部(1.1km区間・2車線)が開通した。現在、環状第八号線との立体交差等を工事中である。
【新大宮バイパス(東京都練馬区北町~埼玉県さいたま市北区吉野町)】(国施工) ・新大宮バイパス(東京都練馬区北町~埼玉県さいたま市北区吉野町)は、昭和39年度に事業着手しており、延長23.2km、整備された区間から段階的に開通し、平成7年2月に全線開通した。

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	2.9		
現在価値化総便益額(B)	1406.2億円	現在価値化総費用額	481.1億円
走行時間短縮便益	1325.0億円	工事費	41.1億円
走行経費減少便益	80.7億円	用地費	416.1億円
交通事故減少便益	0.5億円	維持管理費	23.9億円
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 ・鉄道駅アクセスの向上 ・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 <<らし> ・公共施設へのアクセス向上 ・土地利用の転換、高度化 <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	43,115百万円	4,255百万円	47,370百万円
執行済額	19,461百万円	224百万円	19,685百万円
(執行率)	45.1%	5.3%	41.6%
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)
	60,242㎡	44,688㎡	74.2%
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箇所があり、また、路線延長が長く地権者が多いことから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			
・周辺住民の当該事業に関する理解も得られている中で、未取得用地の早期更地化を目指し、折衝を進めている。 ・現在、橋梁下部工事が契約済みであり、着手するための準備を進めている。 ・引き続き、橋梁工事を進めるとともに、工事可能な箇所から街路築造工事や電線共同溝設置工事に着手していく。			

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、関係人の理解を得ながら用地取得を進める。 ・引き続き、橋梁工事を進めるとともに、工事可能な箇所から街路築造工事や電線共同溝設置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) ・橋梁工事については、コスト比較を行った上、最も経済的なものを採用しており、工事に着手しているため、新工法、事業手法、施設規模等を見直す可能性はない。 ・その他については、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、事業手法、施設規模等を見直す可能性は極めて少ない。
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	本路線は、区部における放射方向の道路ネットワークを強化する重要な路線である。本区間の整備により、区部北西部の道路ネットワークが形成され、渋滞の緩和と交通の円滑化が期待できる。また、電線類の地中化や街路樹の植栽により、良好な都市景観を創出するとともに、地域の安全性、防災性の向上が期待できる。 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