

東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2 (練馬区石神井町八丁目～同区東大泉二丁目)

令和4年11月7日(月)

建設局三環状道路整備推進部

目 次

1. 事業概要		1
2. 社会経済情勢等の変化		4
3. 事業の投資効果		6
4. 事業の進捗状況と見込み		10
5. コスト縮減等		12
6. 対応方針(原案)		13

1. 事業概要①

【全体概要】

路線名: 外郭環状線の2

区 間: 世田谷区北烏山五丁目～
練馬区東大泉二丁目

延 長: 約9.0km

【今回評価区間】

区 間: 練馬区石神井町八丁目～
同区東大泉二丁目

延 長: 約1.0km

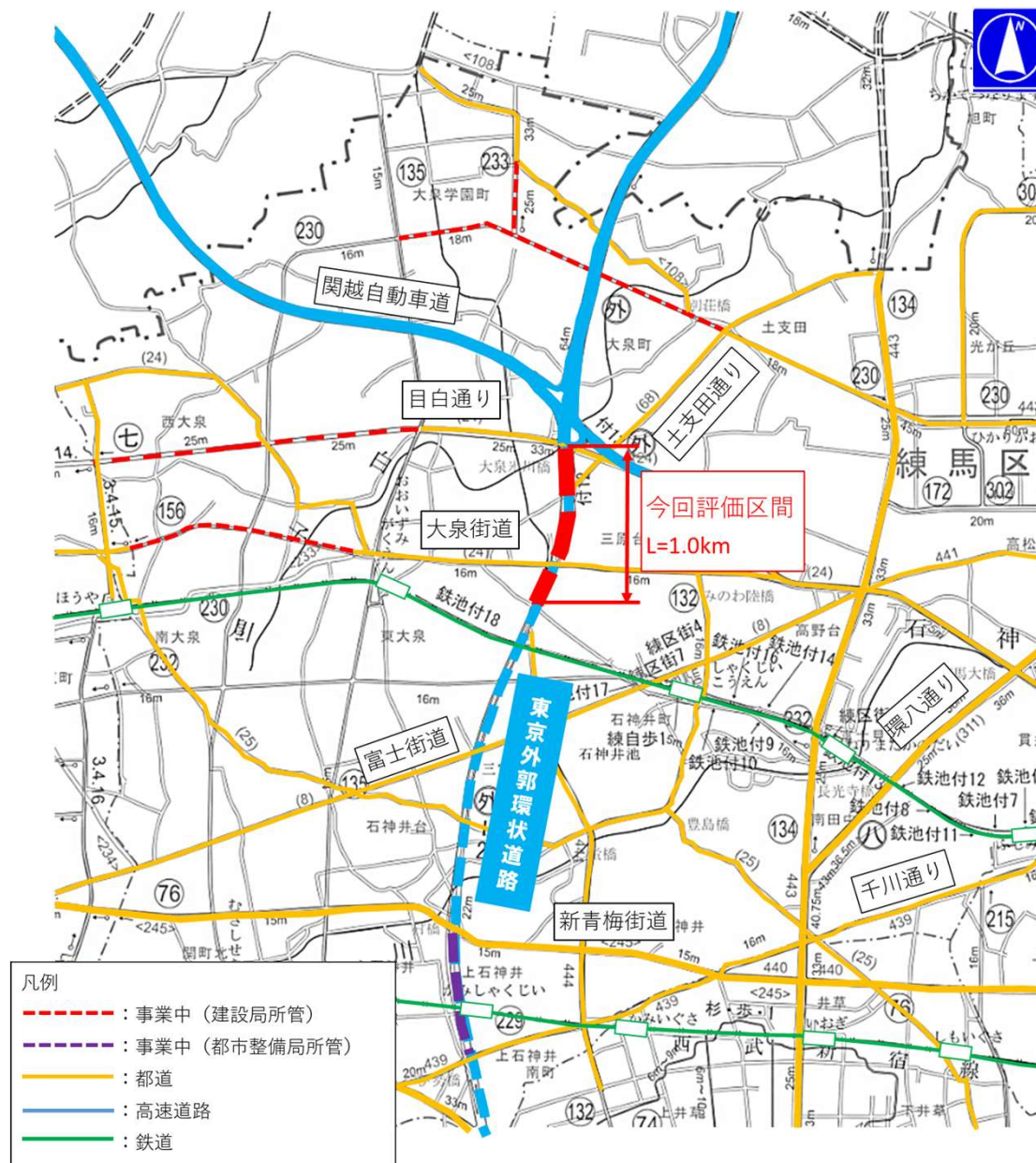
幅 員: 40～78m

【経緯】

昭和41年7月30日	都市計画決定
平成24年9月27日	事業認可取得
令和13年3月31日	事業認可期間



1. 事業概要②



同一路線の状況

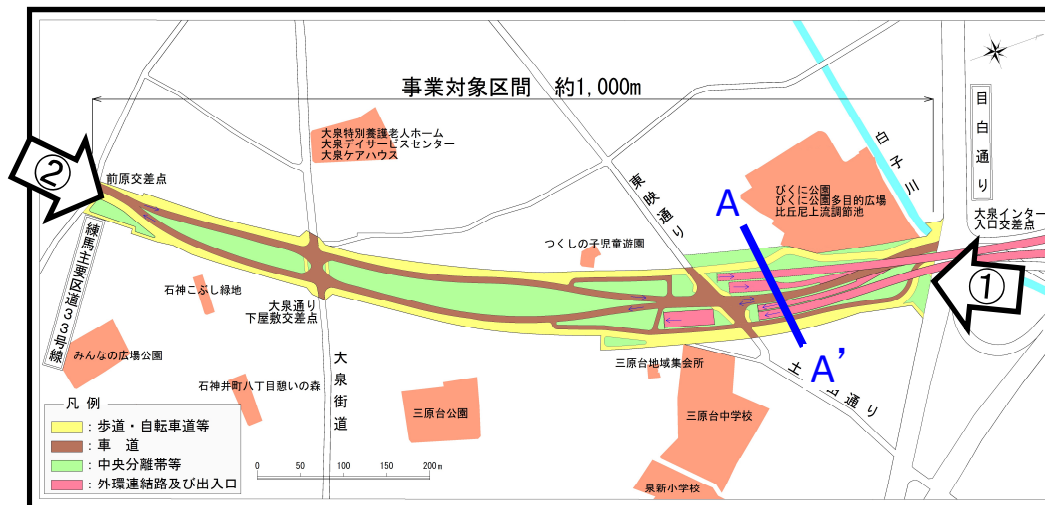
- 本路線の整備済み箇所はない
- 新青梅街道から千川通りまでの区間は都市整備局にて事業を実施

事業の効果

- 当該地域における南北方向の交通の円滑化
- 通過交通の排除やゆとりある歩道整備による歩行者・自転車の快適性・安全性の向上
- 延焼遮断帯の形成や震災時の緊急車両の通行確保等による地域の防災性の向上
- 無電柱化や街路樹の植栽による良好な都市景観の創出

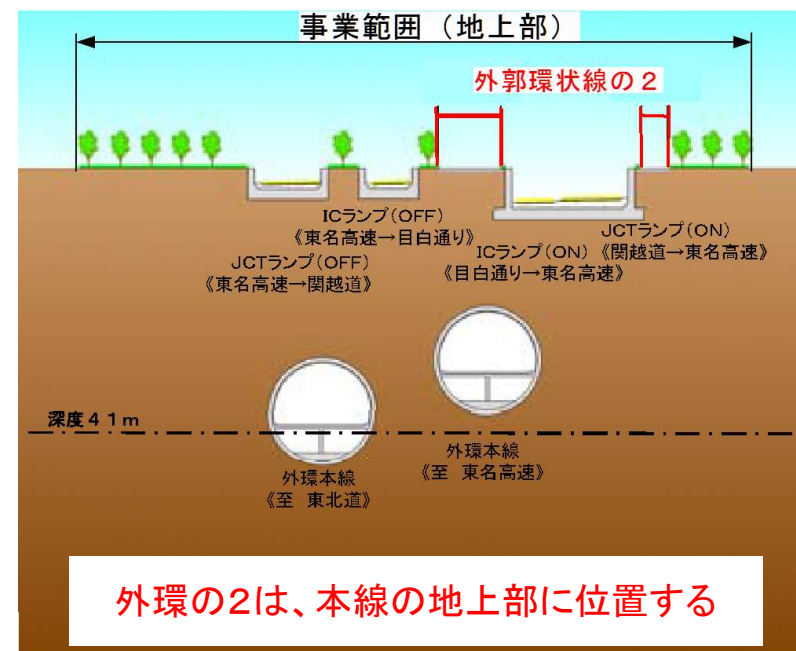
1. 事業概要③

平面図



本線との位置関係※

A-A' 断面



模型※



現況写真



2. 社会経済情勢等の変化①

周辺交通の状況

本路線周辺の路線における
現況交通量(H27年度)は、
H22年度と比較して減少
※道路交通センサスより

土支田通り

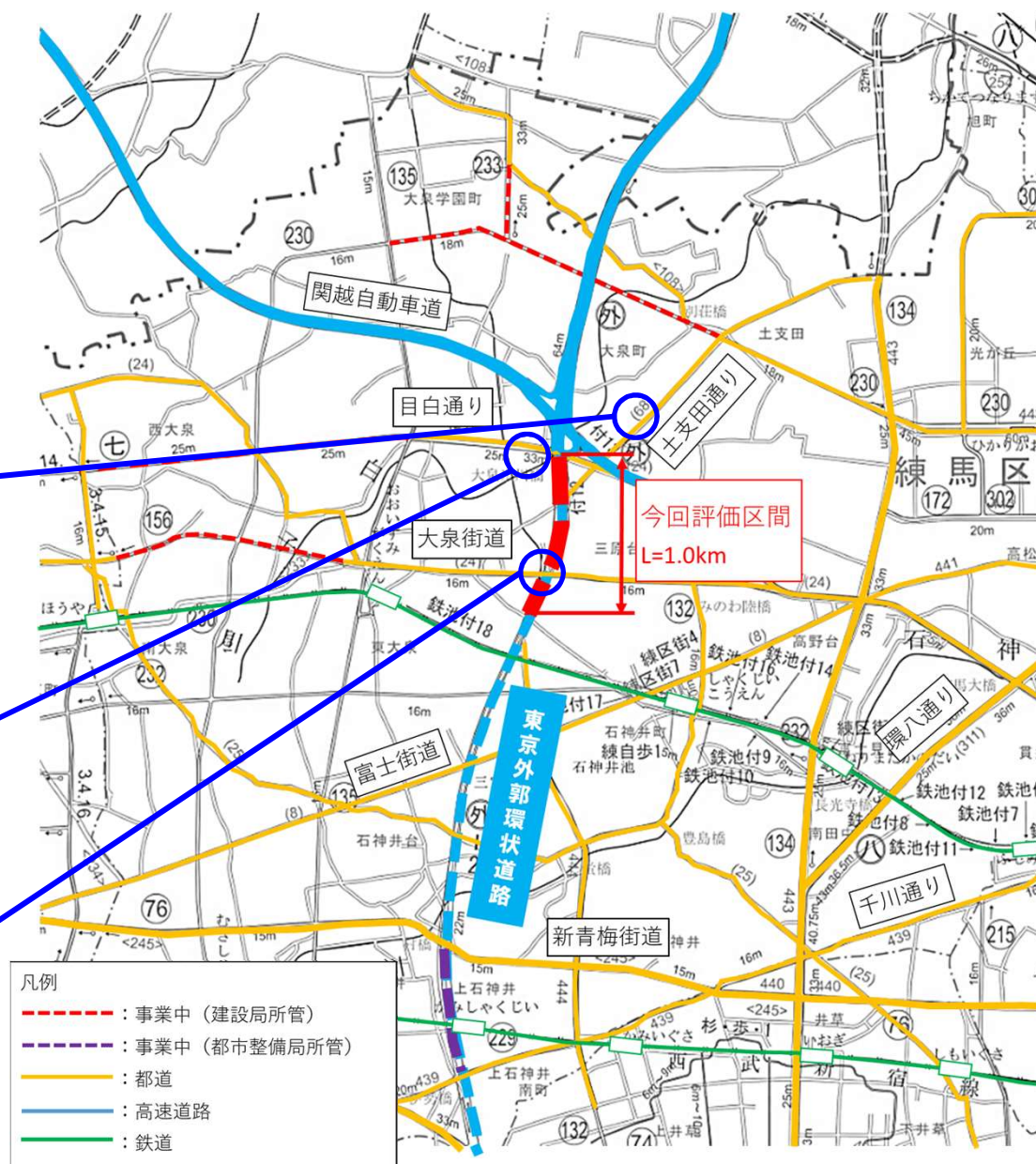
H22年度 12,684台/日
H27年度 10,921台/日
⇒1,763台/日減少

目白通り

H22年度 25,158台/日
H27年度 23,294台/日
⇒1,864台/日減少

大泉街道

H22年度 8,724台/日
H27年度 7,255台/日
⇒1,469台/日減少



2. 社会経済情勢等の変化②

関連する他事業の状況

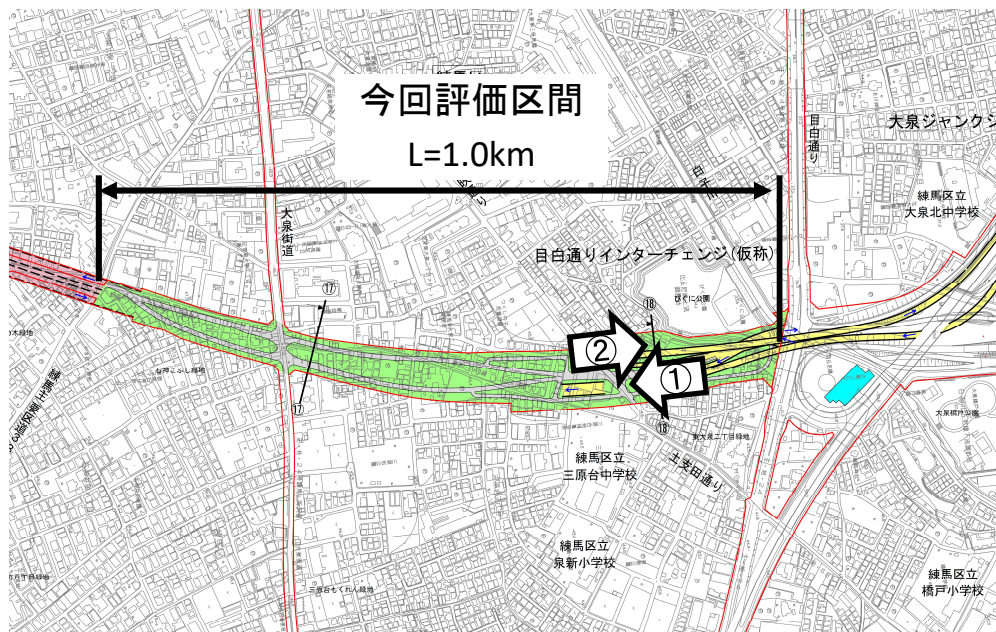
■東京外かく環状道路(関越～東名)

平成21年5月:整備計画決定・事業化

平成26年3月:大深度地下使用の認可

平成27年6月:都市計画事業承認及び認可

令和 3年3月:都市計画事業変更承認及び認可
(認可期限 令和12年度末)



3. 事業の投資効果①

定量的効果

【便益(B)の算定】

現在価値化総便益	101.4億円
走行時間短縮便益	94.7億円
走行経費減少便益	8.0億円
交通事故減少便益	-1.3億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用	85.5億円
事業費	74.9億円
維持管理費	10.6億円

※費用便益分析マニュアル(令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局)に基づいて算出

【費用便益比(B/C)の算定】

$$B/C = 1.2 \text{ (前回 ー)}$$

3. 事業の投資効果②

定性的効果

	事項	該当
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	○
	延焼遮断	◎
	災害時の避難路確保	◎
	消防活動困難地域の解消	○

	事項	該当
くらし	土地利用の転換・高度化	◎
	交通不便地域の解消	○
	商業・産業の活性化	○
	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・歩行者のための空間確保	◎
	その他(外環アクセス機能)	◎

※該当欄の◎は本資料に概要あり
(外環アクセス機能は事業概要③にて説明)

3. 事業の投資効果③

【防災】延焼遮断

災害時の避難路確保

■延焼遮断帯の形成による延焼遮断機能の発揮

■無電柱化による都市防災機能の強化



延焼遮断帯のイメージ



無電柱化された道路空間のイメージ

【安心】自転車・歩行者のための空間確保

■ゆとりある歩道整備による歩行者・自転車の快適性・安全性の向上



4. 事業の進捗状況と見込み①

事業費の執行状況

(R3年度末時点)

	用地費	工事費	合計
全体事業費(百万円)	5,210	1,629	6,839
執行済額(百万円)	3,959	51	4,010
執行率(%)	76.0	0.0	58.6

用地取得状況

取得予定面積(m ²)	既取得面積(m ²)	用地取得率(%)
7,629	6,047	79.3

4. 事業の進捗状況と見込み②

一定期間を要した背景、地元理解・協力の状況

- 用地は約80%取得済であるものの、外環本線と重複しているため整備が困難
- 一部地権者からの協力を得られず、時間を要している

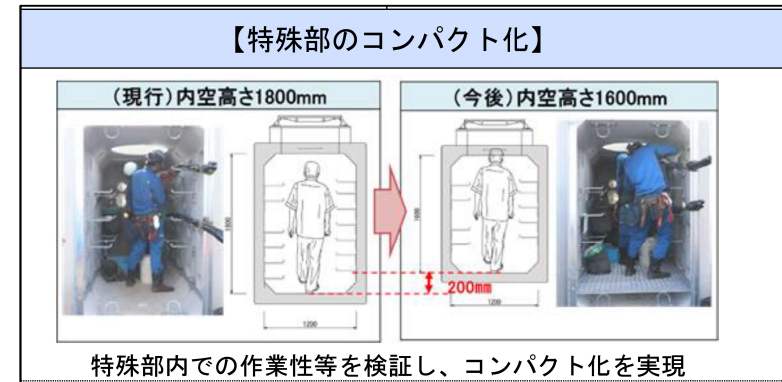
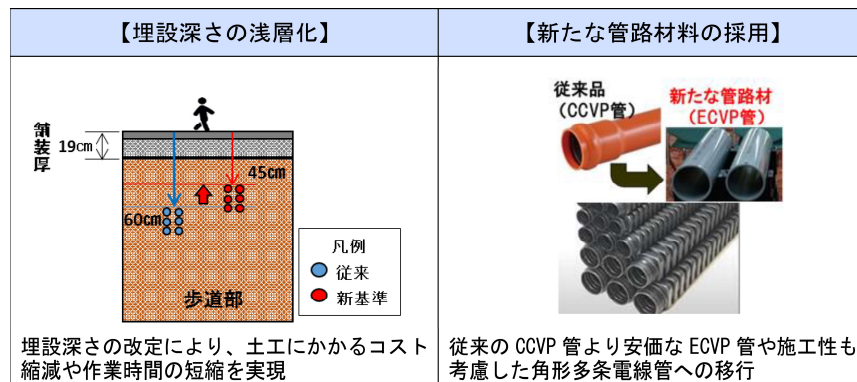
残事業の取り組み及び進捗の見通し等

- 残る未取得用地についても早期取得を目指し、折衝を進める
- 外環事業者とより一層連携を強化し、早期の整備を目指す

5. コスト縮減等

コスト縮減や新工法、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、施設規模等を見直す可能性は少ないが、低炭素(中温化)アスファルト混合物など環境に配慮した製品や工法を採用していく
- 無電柱化にあたっては、東京都無電柱化計画(R3.6改定)を踏まえ、新材料等を積極的に活用し、コスト縮減に取り組む



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

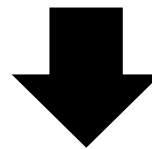
6. 対応方針(原案)

事業の必要性等に関する視点

- 当該地域における南北方向の交通の円滑化が図られる
- 住宅地に侵入する通過交通の排除や、ゆとりある歩道整備により歩行者・自転車の快適性・安全性が向上する
- 延焼遮断帯の形成や震災時の緊急車両の通行確保等により地域の防災性が向上する
- 無電柱化や街路樹の植栽により良好な都市景観が創出される

事業の進捗の見込みの視点

- 残る未取得用地についても早期取得を目指し、折衝を進める
- 外環事業者とより一層連携を強化し、早期の整備を目指す



対応方針(原案) 継続

- ・外環の2は、交通の円滑化、地域の防災性の向上、良好な都市景観の創出、外環アクセス機能確保の観点から、事業の必要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切
- ・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