

# 再評価チェックリスト

## 1 事業概要

事業の名称	東京都計画道路補助第230号線	評価該当要件	15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)	平成21年度	事業認可年度(当初)	平成21年度	事業期間: H21年度~28年度
都市計画決定(最新)	令和4年度	事業認可年度(最新)	令和3年度	事業期間: H21年度~R9年度
事業箇所	練馬区大泉町三丁目~同区土支田三丁目	事業規模	L=850m, W=18m	
事業概要	補助第230号線は、練馬区関町南四丁目から光が丘三丁目に至る延長約10.4kmの都市計画道路であり、練馬区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。今回評価区間は、練馬区大泉町三丁目から同区土支田三丁目に至る延長約850m、幅員18mの道路を新設するものである。本区間の整備により、練馬区北西部の道路ネットワークが形成され、交通が円滑化し、防災性が向上する。また、歩道を整備し電線類の地中化や街路樹の植栽により、良好な都市景観が創出される。			

## 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・変更内容) 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、横ばいとなっている。 ・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) 平成22年度:5,390台/12h 平成27年度:5,006台/12h
(当該区間の進捗状況) ・当該区間850mのうち、東側約200mは令和3年3月に部分開放している。また、用地更地化箇所の一部は排水管、電線共同溝の設置が完了している。
(関連する他事業の進捗状況・変更内容) ・本路線に繋がる東側の土支田区間(土支田通りから笹目通りまでの延長約0.9km)は平成25年度に開通。 ・本区間の西側のⅡ期区間(外環から大泉学園通りまでの延長約1.3km)は、平成22年度に事業着手しており、用地を約72%取得している。 ・本路線に接続する補233号線についても平成27年度に事業着手しており、用地を約76%取得している。

## 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	<b>2.0</b>		
現在価値化総便益額(B)	209.0億円	現在価値化総費用額	103.3億円
走行時間短縮便益	159.2億円	工事費	64.2億円
走行経費減少便益	36.3億円	用地費	35.5億円
交通事故減少便益	13.5億円	維持管理費	3.6億円
定性的効果	<p>〈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</p> <p>〈景観〉・都市景観の向上</p> <p>〈防災〉・緊急車両の走行 ・延焼遮断 ・災害時の避難路の確保 ・消防活動困難地域の解消</p> <p>〈(ら)〉・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</p> <p>〈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</p>		

## 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 (R5年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	4,842百万円	2,861百万円	7,703百万円
執行済額	4,138百万円	663百万円	4,801百万円
(執行率)	85.5%	23.2%	62.3%
用地取得状況 (R5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)	
8,400㎡	8,079㎡	96.2%	
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
多くの地権者から事業への協力を得られたが、共有私道が点在しており、用地折衝に時間を要した。また、一部の権利者については、合意を得るにあたり時間を要した。			
事業の進捗状況・残事業の内容			
用地は約96%取得済であり、残る未取得用地についても早期取得を目指し、計画的に折衝を進めていく。用地取得状況及び関係機関との協議状況を踏まえて、引き続き工事を実施していく。(排水管設置工事、街路築造工事、擁壁設置工事、橋梁下部工事)			

## 5 事業の進捗の見込みの視点

事業の実施のめど、進捗の見直し等
用地は約96%取得済であり、残る未取得用地についても早期取得を目指し、計画的に折衝を進めていく。用地取得状況及び関係機関との協議状況を踏まえて、引き続き工事を実施していく。(排水管設置工事、街路築造工事、擁壁設置工事、橋梁下部工事)・未取得用地の早期更地化を目指し、計画的に折衝を進める。

## 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)
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を見直す可能性は極めて低い。
(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のため、事業手法や施設規模等を見直す可能性は極めて低い。
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み
・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。 ・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、コスト削減に取り組む。 ・中温化アスファルトの原則活用を通じ、二酸化炭素の排出量抑制に繋げる。

## 7 対応方針(原案)

総合評価	<p>(事業の必要性に関する視点)</p> <p>・練馬区北西部の道路ネットワークを形成し、交通の円滑化が図られるとともに、防災性が向上する。 ・歩道を整備し、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。 ・大江戸線延伸の導入空間としても活用される見込みである。</p> <p>(事業の進捗と見込みの視点)</p> <p>・用地は約96%取得済みであり、残る未取得用地についても早期取得を目指し、計画的に折衝を進めていく。 ・用地取得状況及び関係機関との協議状況を踏まえて、引き続き工事を実施していく。</p> <p>・事業の必要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切。 ・本区間の一部については、すでに暫定交通開放されており、中止の場合は、道路ネットワークとしての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。</p>
対応方針(原案)	継続