

東京都市計画道路補助第29号線ほか (特定整備路線)

令和5年10月2日(月)
建設局道路建設部

目 次

1. 事業概要		1
2. 社会経済情勢の変化		24
3. 事業の投資効果		27
4. 事業の進捗状況と見込み等		33
5. コスト縮減等		38
6. 対応方針(原案)		39

1. 事業概要(1)

上位計画

東日本大震災の発生(平成23年3月)

首都直下地震の切迫性

「木密地域不燃化10年プロジェクト」実施方針※¹ (平成24年1月)

特に甚大な被害が想定される整備地域を対象に10年間の重点的・集中的な取組を実施

【不燃化特区】

整備地域の中でも特に改善を必要としている地区の不燃化を推進

重ね合わせにより、より高い効果を発現

【特定整備路線】

延焼遮断帯を形成する主要な都市計画道路の整備を加速

※¹ 令和3年3月31日に終了(不燃化特区制度の活用と特性整備路線の整備の取組は5年間延長)

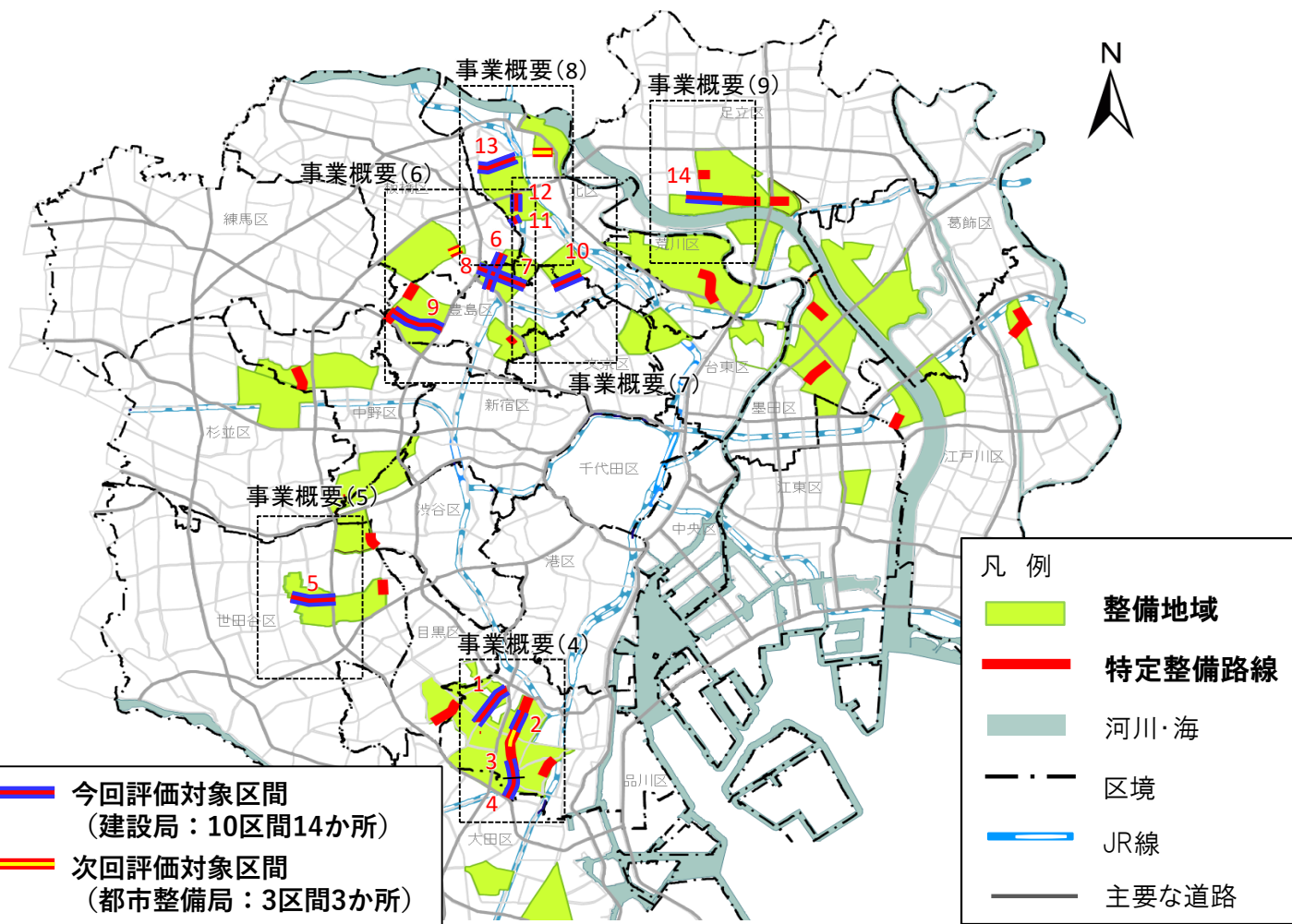
「防災都市づくり推進計画」※²の改定(平成28年・令和3年)

※² 東京都震災対策条例 第十三条の規定に基づき策定 1

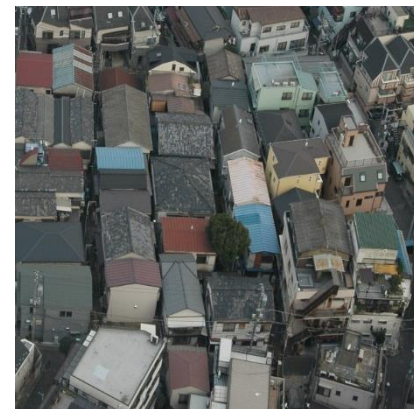
1. 事業概要(2)

特定整備路線の整備

- 木造住宅密集地域の中で、震災時に特に甚大な被害が想定される約6,500haの整備地域を対象に、市街地の延焼遮断や避難路、緊急車両の通行路となるなど、整備地域の防災性の向上を図る都市計画道路であり、28区間（38か所）・約25kmで整備を進めている。



木造住宅密集地域の現状

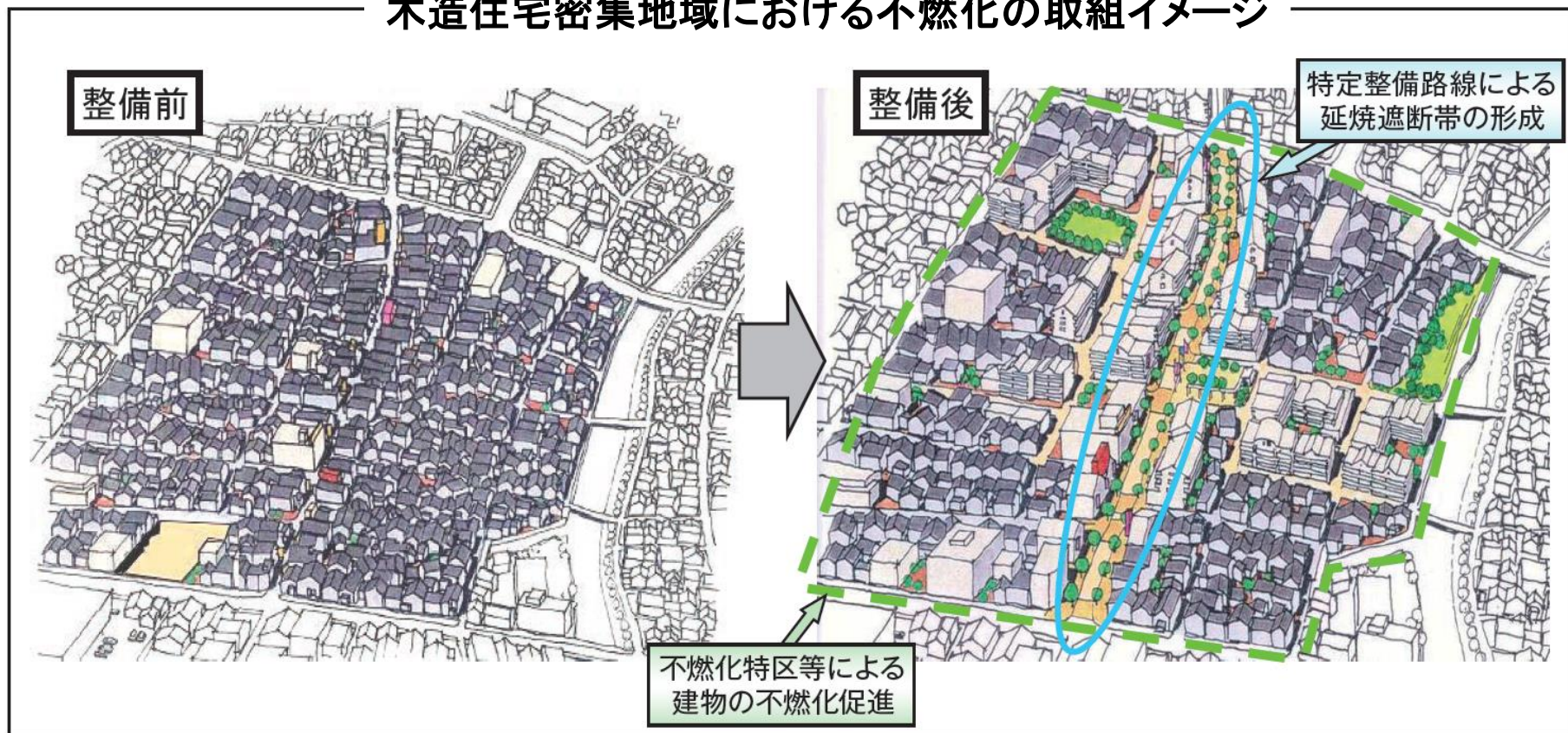


1. 事業概要(3)

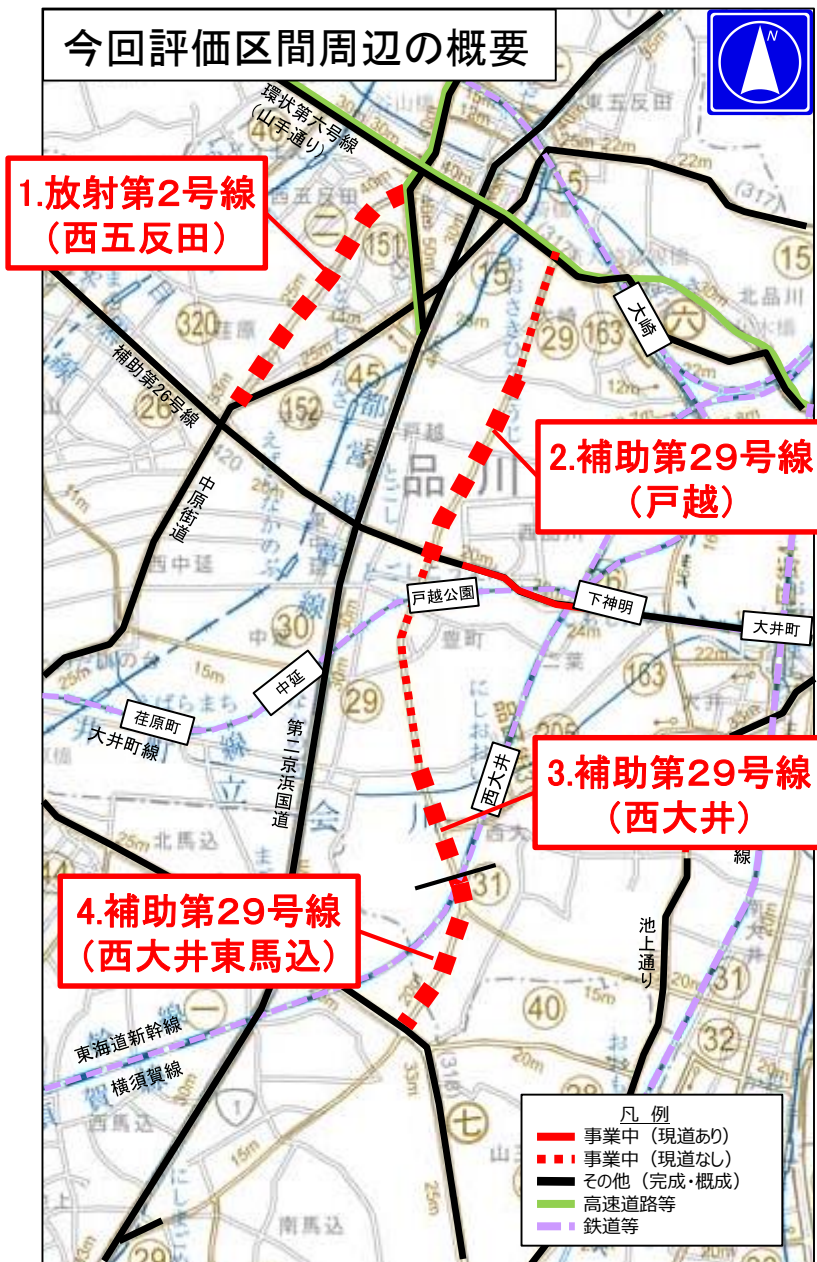
事業の効果

- 市街地の延焼を遮断するとともに、避難路や緊急車両等の通行路となるなど、**地域の防災性が向上**
- **交通の円滑化**が図られ、歩行者や自転車の通行の安全性、快適性が向上
- 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**

木造住宅密集地域における不燃化の取組イメージ



1. 事業概要(4)



1. 放射第2号線(西五反田)

区 間:品川区西五反田七丁目～同区西中延一丁目

延 長:1.25km

幅 員:25～33m(2車線)

事業費:約304億円

経 緯:①S21.3.26 ②H27.1.28 ③R8.3.31

2. 補助第29号線(戸越)

区 間:品川区大崎三丁目～同区戸越四丁目

延 長:0.82km

幅 員:20m(2車線)

事業費:約124億円

経 緯:①S21.4.25 ②H26.9.19 ③R8.3.31

3. 補助第29号線(西大井)

区 間:品川区二葉四丁目～同区西大井五丁目

延 長:0.39km

幅 員:20m(2車線)

事業費:約56億円

経 緯:①S21.4.25 ②H26.9.19 ③R8.3.31

4. 補助第29号線(西大井東馬込)

区 間:品川区西大井五丁目～大田区東馬込二丁目

延 長:0.70km

幅 員:15～24m(2車線)

事業費:約136億円

経 緯:①S21.4.25 ②H27.1.28 ③R8.3.31

※①都市計画決定、②事業認可取得、③事業認可期間を示す

1. 事業概要(5)



5. 補助第52号線(若林)

区 間:世田谷区若林五丁目～同区豪徳寺二丁目

延 長:1.31km

幅 員:20m(2車線)

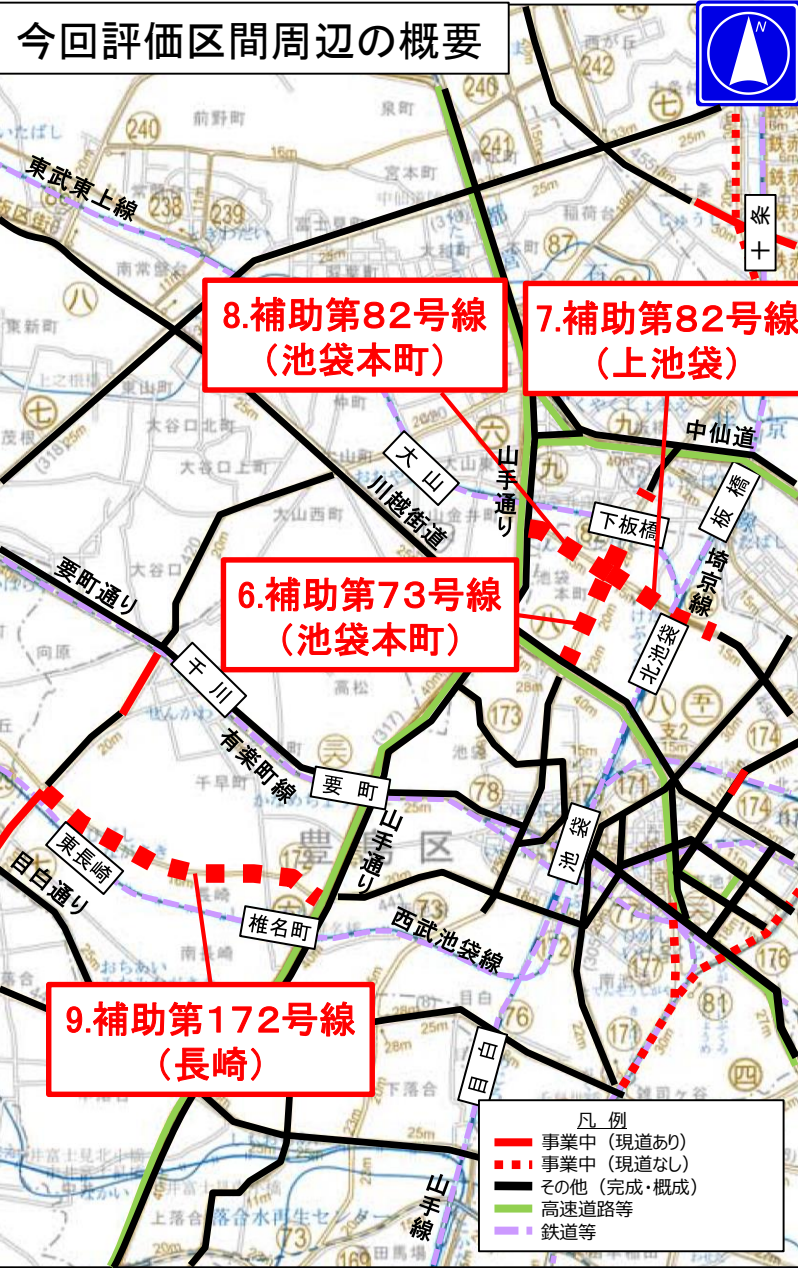
事業費:約216億円

経 緯:①S21. 4. 25 ②H27. 1. 28 ③R8. 3. 31

※①都市計画決定、②事業認可取得、③事業認可期間を示す

1. 事業概要(6)

今回評価区間周辺の概要



6. 補助第73号線(池袋本町)

区 間: 豊島区池袋本町二丁目～板橋区板橋一丁目
延 長: 1.07km
幅 員: 18.5～26m(2車線)
事業費: 約190億円
経 緯: ①S21. 4. 25 ②H27. 1. 6 ③R8. 3. 31

7. 補助第82号線(上池袋)

区 間: 豊島区上池袋三丁目～同区池袋本町三丁目
延 長: 0.64km
幅 員: 15～24m(2車線)
事業費: 約99億円
経 緯: ①S21. 4. 25 ②H27. 1. 6 ③R8. 3. 31

8. 補助第82号線(池袋本町)

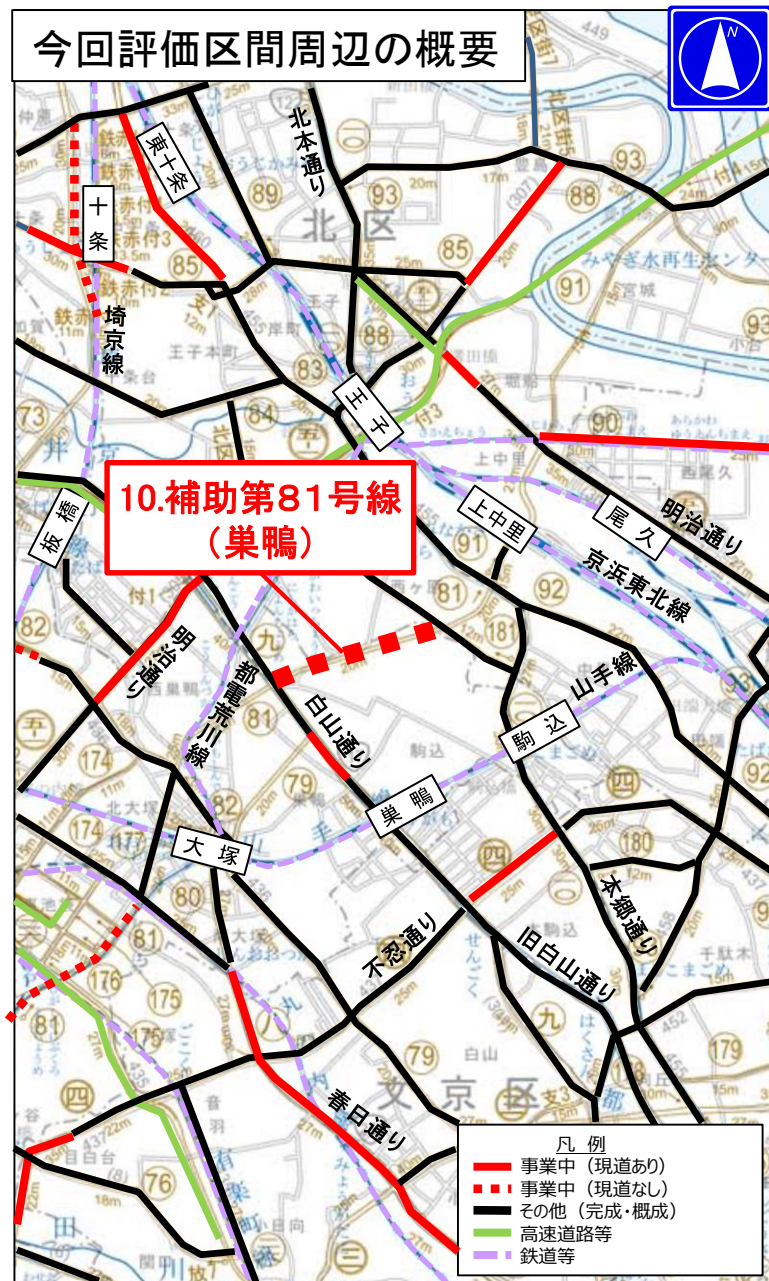
区 間: 豊島区池袋本町三丁目～板橋区大山金井町
延 長: 0.49km
幅 員: 15m(2車線)
事業費: 約69億円
経 緯: ①S21. 4. 25 ②H27. 1. 6 ③R8. 3. 31

9. 補助第172号線(長崎)

区 間: 豊島区长崎一丁目～同区长崎五丁目
延 長: 1.62km
幅 員: 16m(2車線)
事業費: 約231億円
経 緯: ①S39. 2. 7 ②H27. 1. 6 ③R8. 3. 31

※①都市計画決定、②事業認可取得、③事業認可期間を示す

1. 事業概要(7)



10. 補助第81号線(巢鴨)

区 間:豊島区巢鴨五丁目～北区西ヶ原三丁目

延長:0.93km

幅員:20m(2車線)

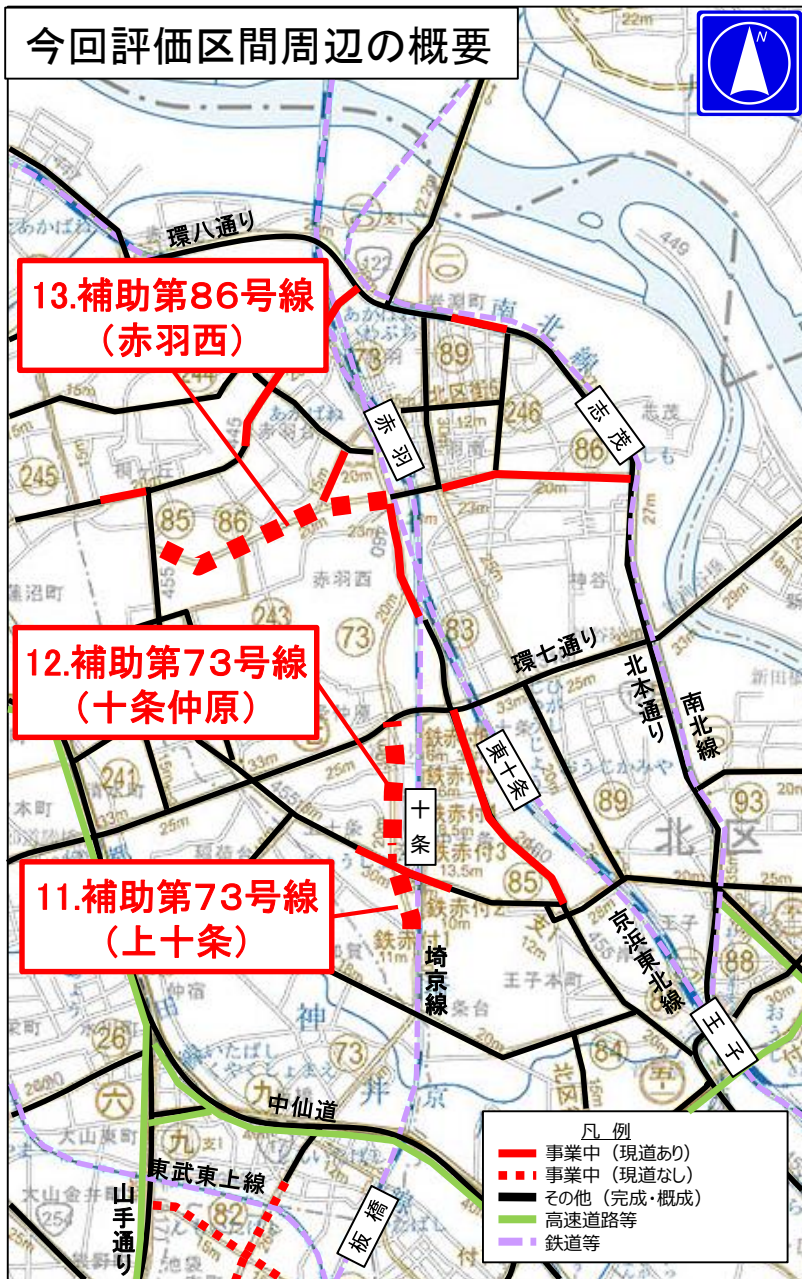
事業費：約140億円

經 緯:①S21. 4. 25 ②H27. 2. 24 ③R8. 3. 31

※①都市計画決定、②事業認可取得、③事業認可期間を示す

1. 事業概要(8)

今回評価区間周辺の概要



11. 補助第73号線(上十条)

区 間: 北区上十条二丁目

延 長: 0.33km

幅 員: 20m(2車線)

事業費: 約53億円

経 緯: ①S21. 4. 25 ②H27. 2. 24 ③R8. 3. 31

12. 補助第73号線(十条仲原)

区 間: 北区上十条二丁目～同区十条仲原二丁目

延 長: 0.56km

幅 員: 20～30m(2車線)

事業費: 約88億円

経 緯: ①S21. 4. 25 ②H27. 2. 24 ③R8. 3. 31

13. 補助第86号線(赤羽西)

区 間: 北区赤羽西五丁目～同区赤羽西一丁目

延 長: 1.15km

幅 員: 20m(2車線)

事業費: 約213億円

経 緯: ①S21. 4. 25 ②H27. 2. 24 ③R8. 3. 31

1. 事業概要(9)

今回評価区間周辺の概要



14. 補助第136号線(本木)

区 間: 足立区扇一丁目～同区関原一丁目

延 長: 0.84km

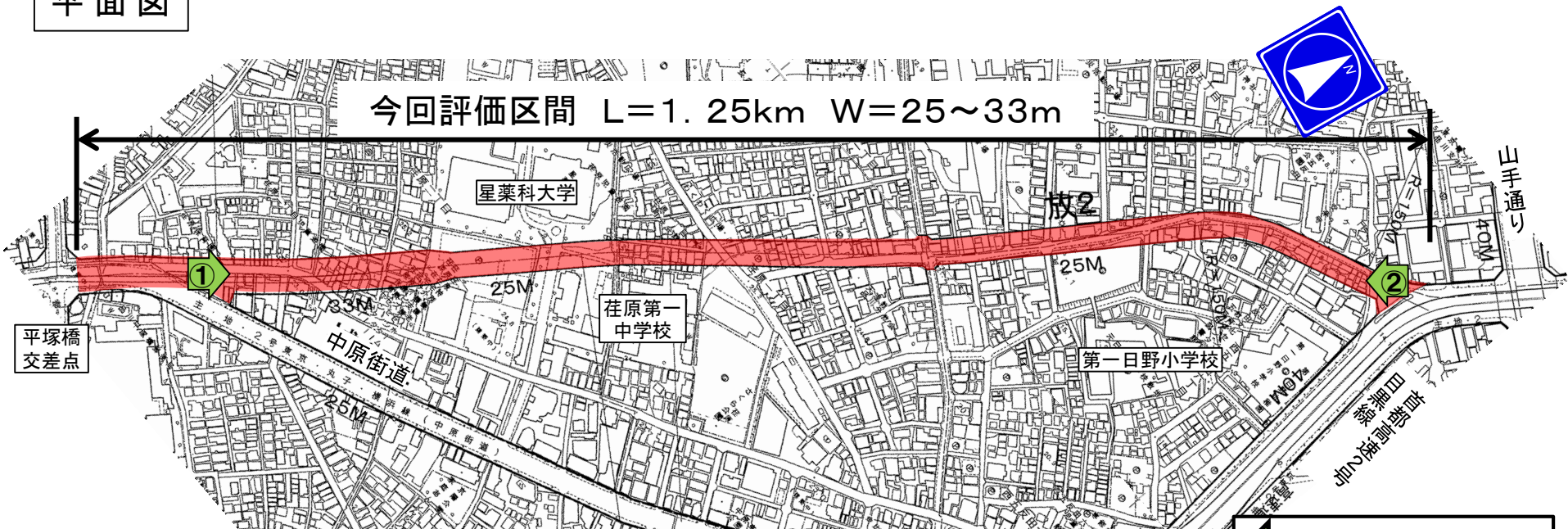
幅 員: 20m(2車線)

事業費: 約90億円

経 緯: ①S22. 11. 26 ②H14. 3. 27 ③R8. 3. 31

1. 事業概要(10) 1.放射第2号線(西五反田)

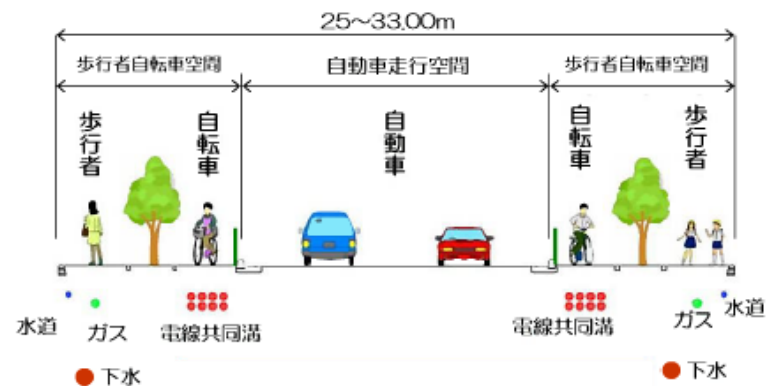
平面図



写真撮影方向を示す

標準横断図

周辺道路の状況



①

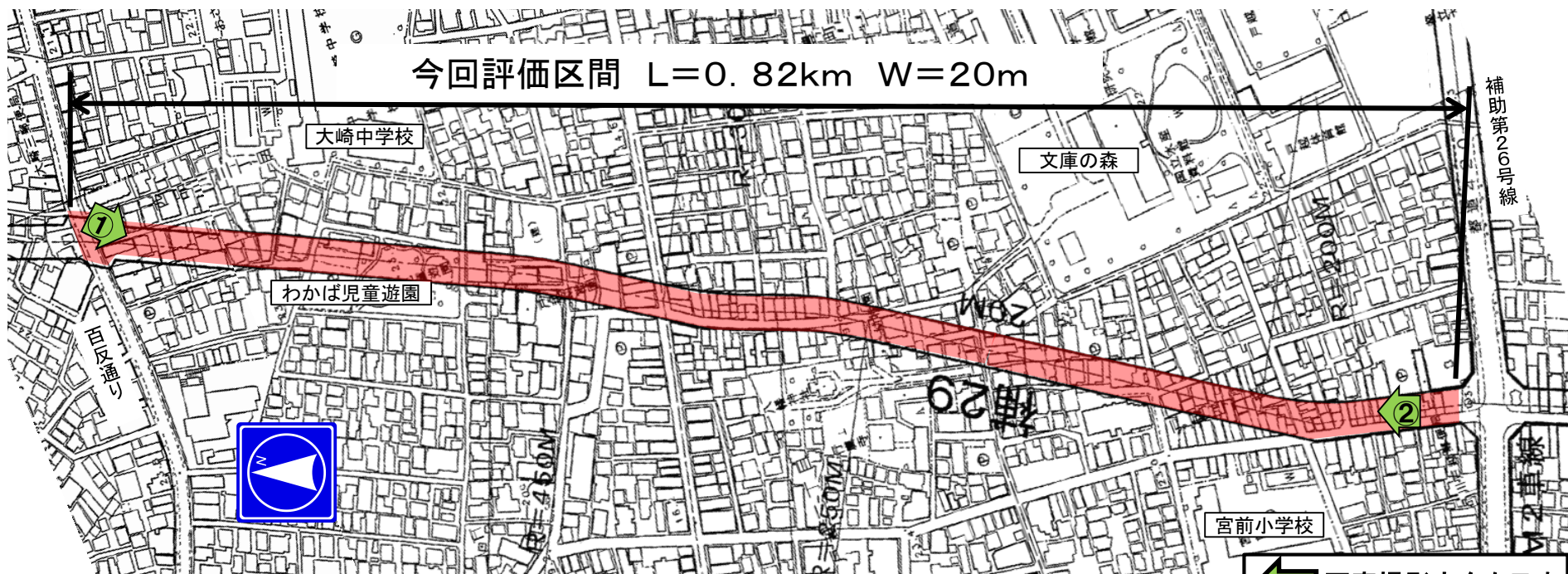


②

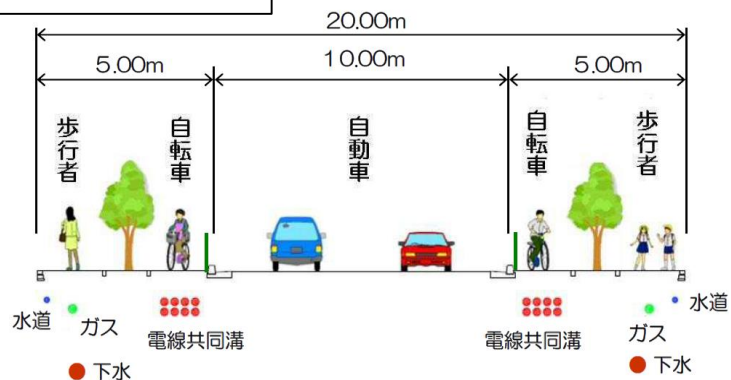
※今後、関係機関との協議により、変更になることがあります。

1. 事業概要(11) 2.補助第29号線(戸越)

平面図



標準横断図



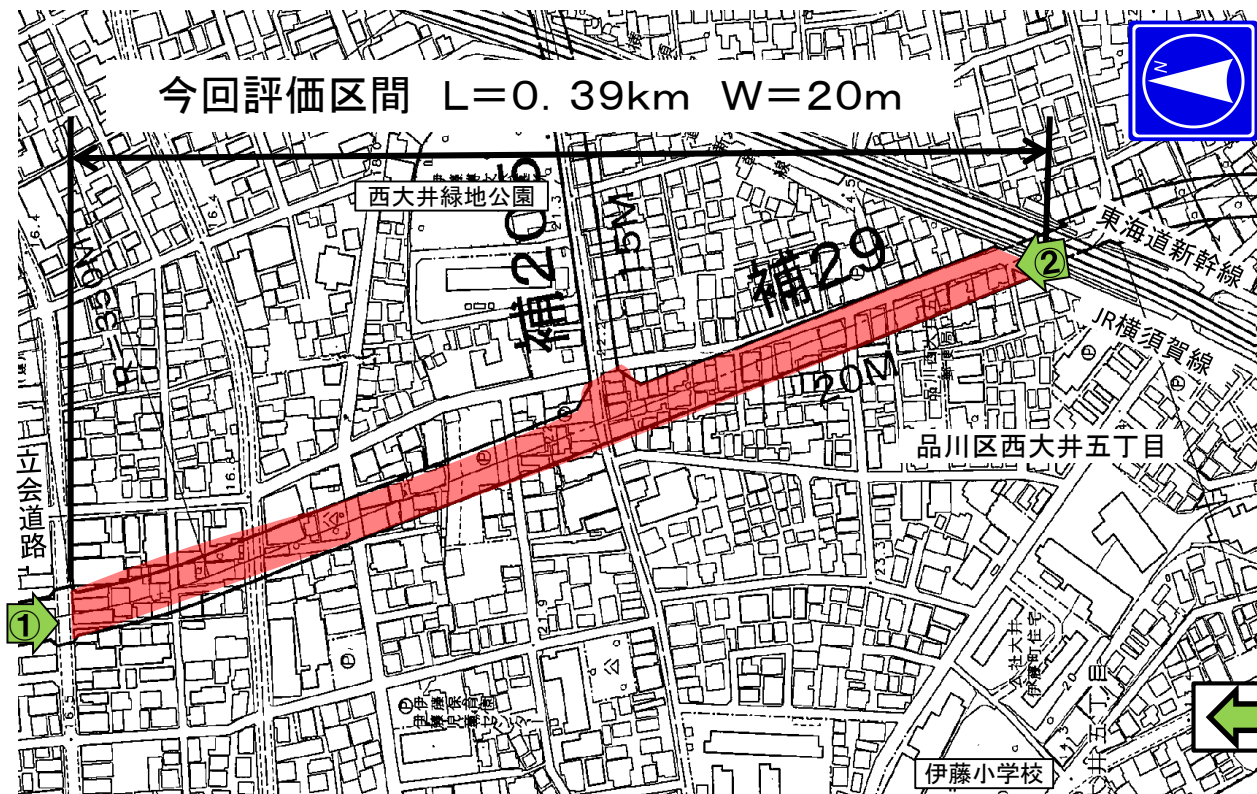
周辺道路の状況



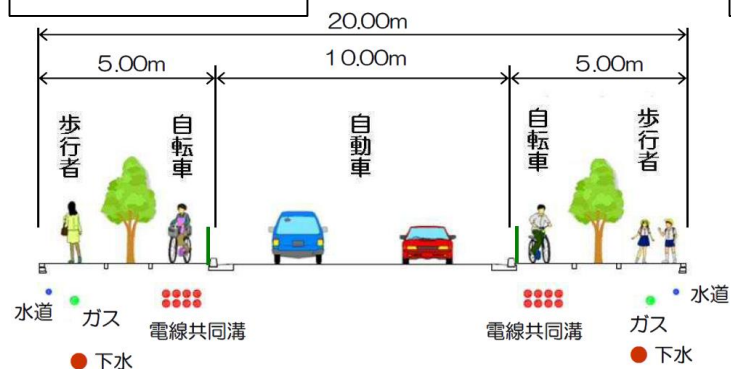
※今後、関係機関との協議により、変更になることがあります。

1. 事業概要(12) 3.補助第29号線(西大井)

平面図



標準横断図



周辺道路の状況



①

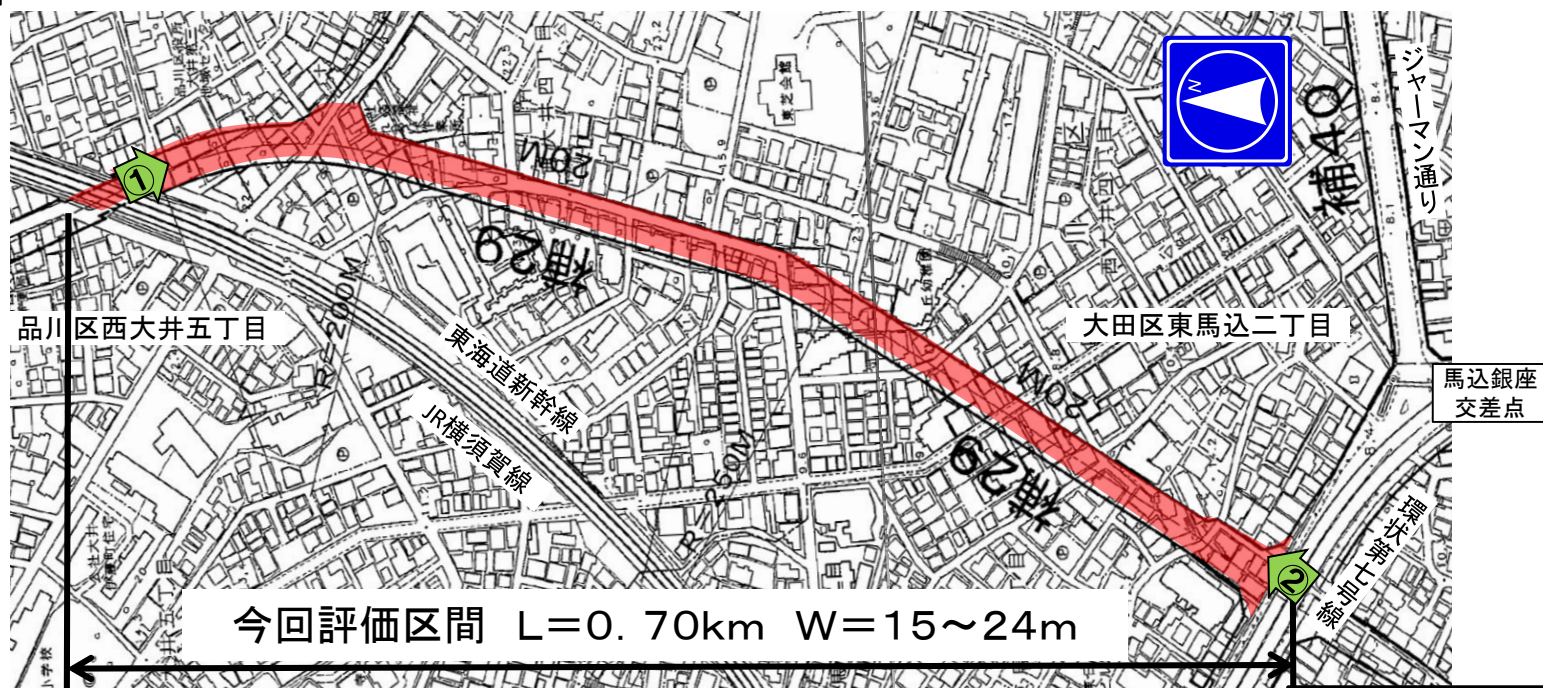


②

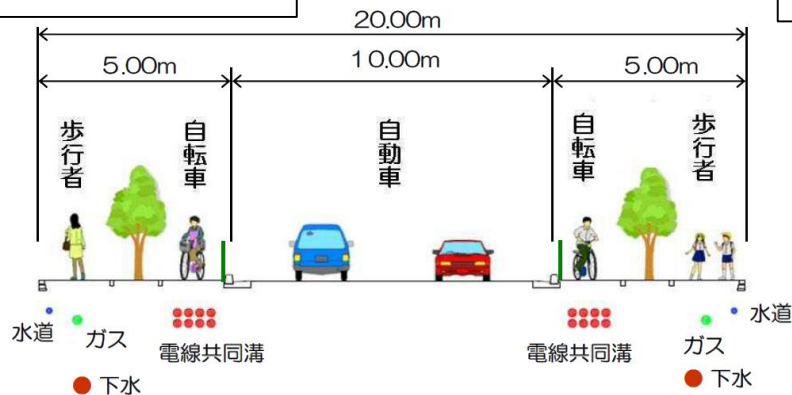
※今後、関係機関との協議により、変更になることがあります。

1. 事業概要(13) 4.補助第29号線(西大井東馬込)

平面図



標準横断面図



周辺道路の状況



①

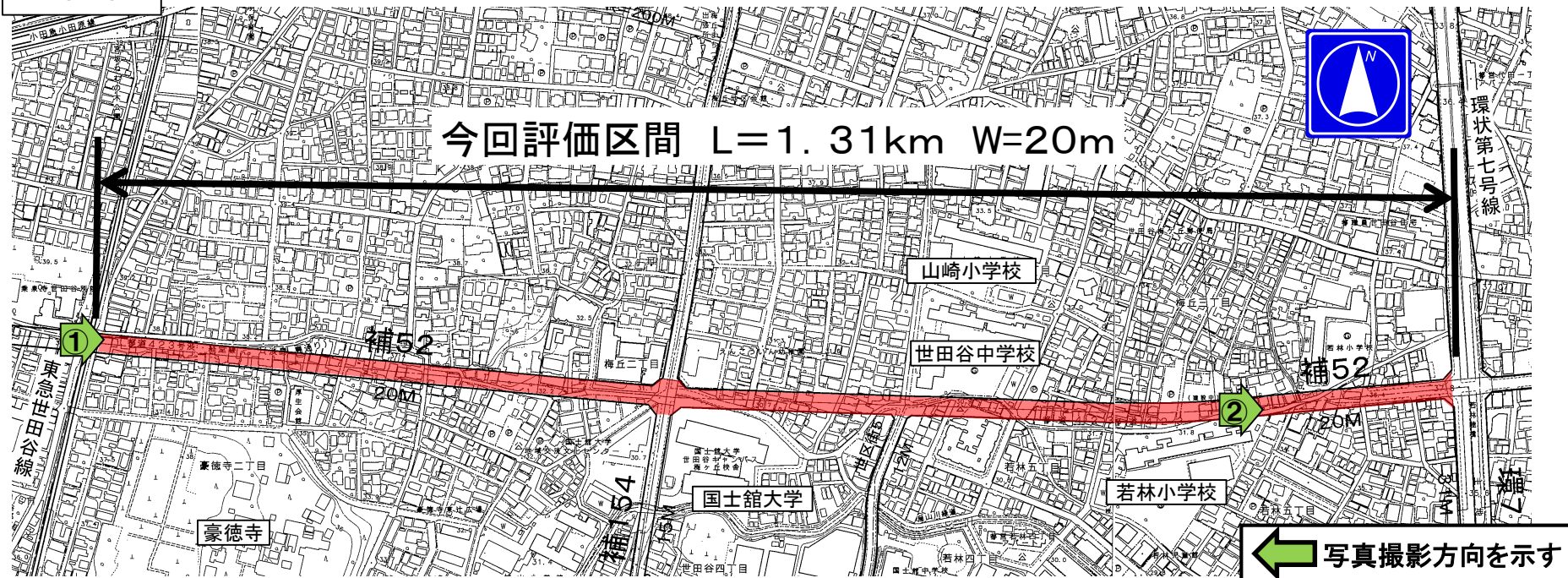


②

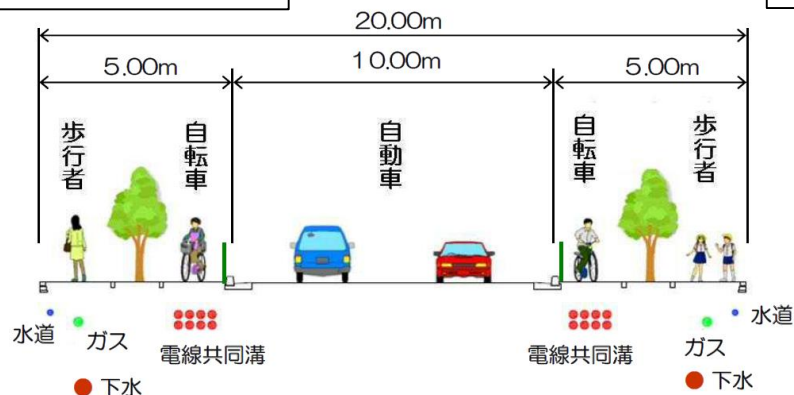
※今後、関係機関との協議により、変更になることがあります。

1. 事業概要(14) 5.補助第52号線(若林)

平面図



標準横断図



周辺道路の状況



①



②

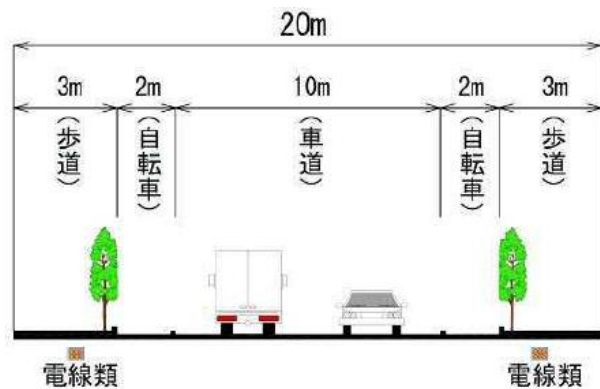
※今後、関係機関との協議により、変更になることがあります。

1. 事業概要(15) 6.補助第73号線(池袋本町)

平面図



標準横断図



周辺道路の状況



①



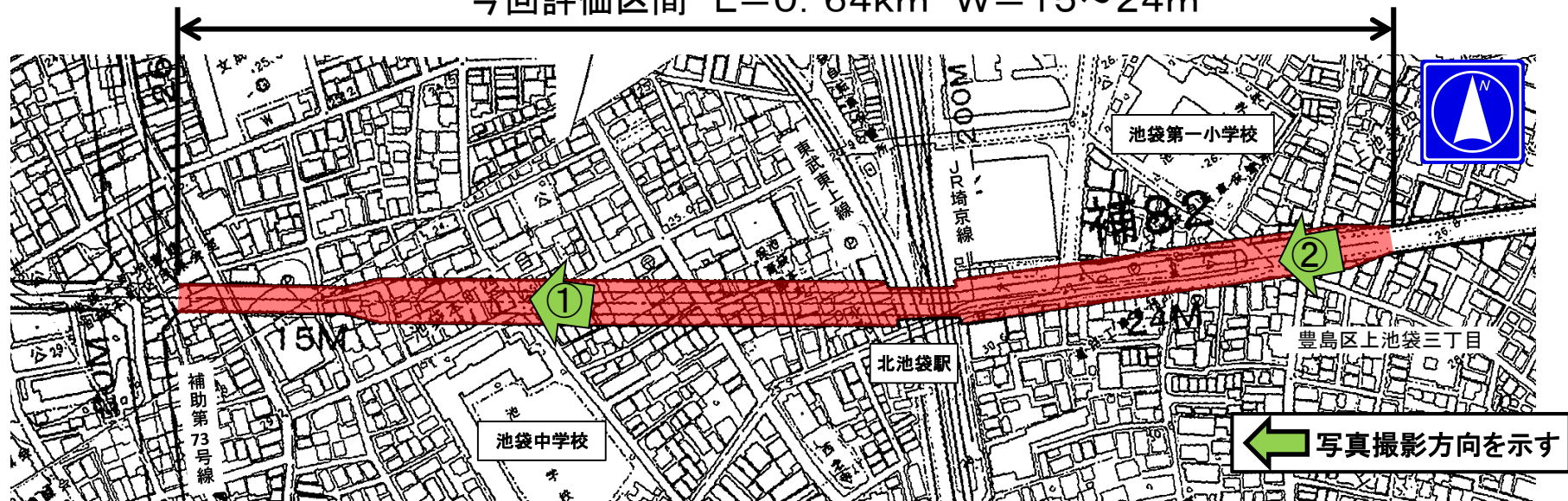
②

※今後、関係機関との協議により、変更になることがあります。

1. 事業概要(16) 7.補助第82号線(上池袋)

平面図

今回評価区間 $L=0.64\text{km}$ $W=15\sim 24\text{m}$



標準横断面図



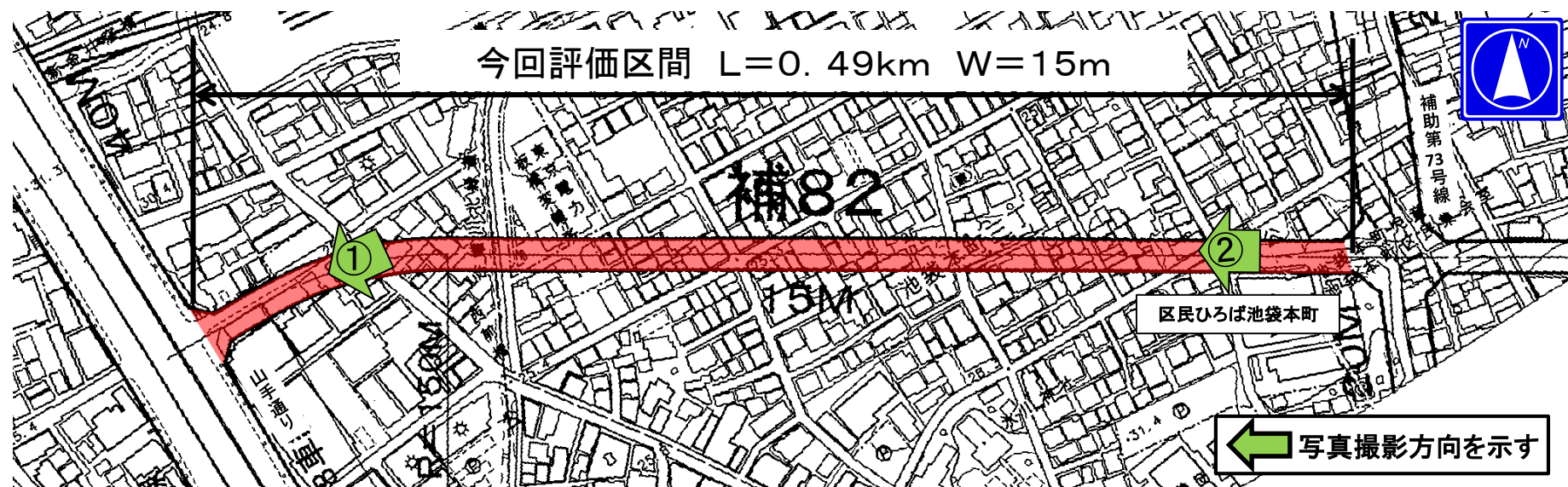
周辺道路の状況



※今後、関係機関との協議により、変更になることがあります。

1. 事業概要(17) 8.補助第82号線(池袋本町)

平面図



標準横断面図



周辺道路の状況



①



②

※今後、関係機関との協議により、変更になることがあります。

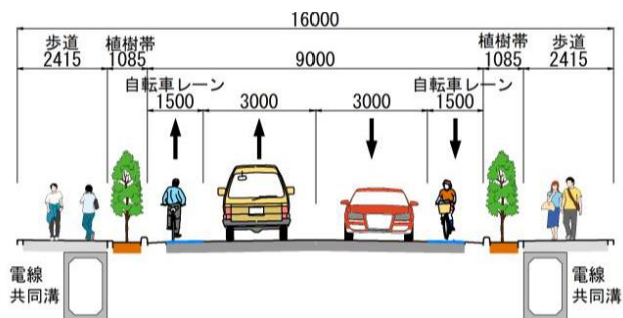
1. 事業概要(18) 9.補助第172号線(長崎)

平面図

今回評価区間 L=1.62km W=16.0m



標準横断面図



※今後、関係機関との協議により、変更になることがあります。

周辺道路の状況



①



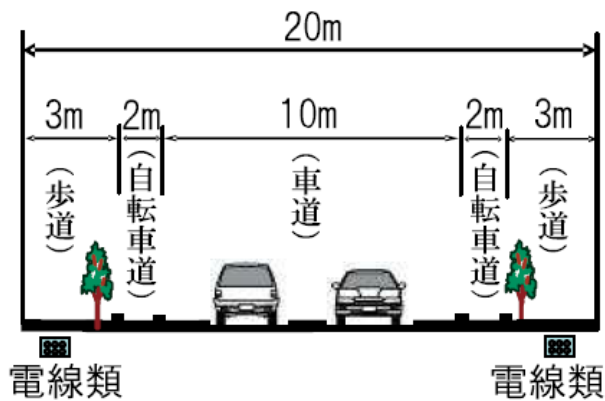
②

1. 事業概要(19) 10.補助第81号線(巣鴨)

平面図



標準横断図



周辺道路の状況



①

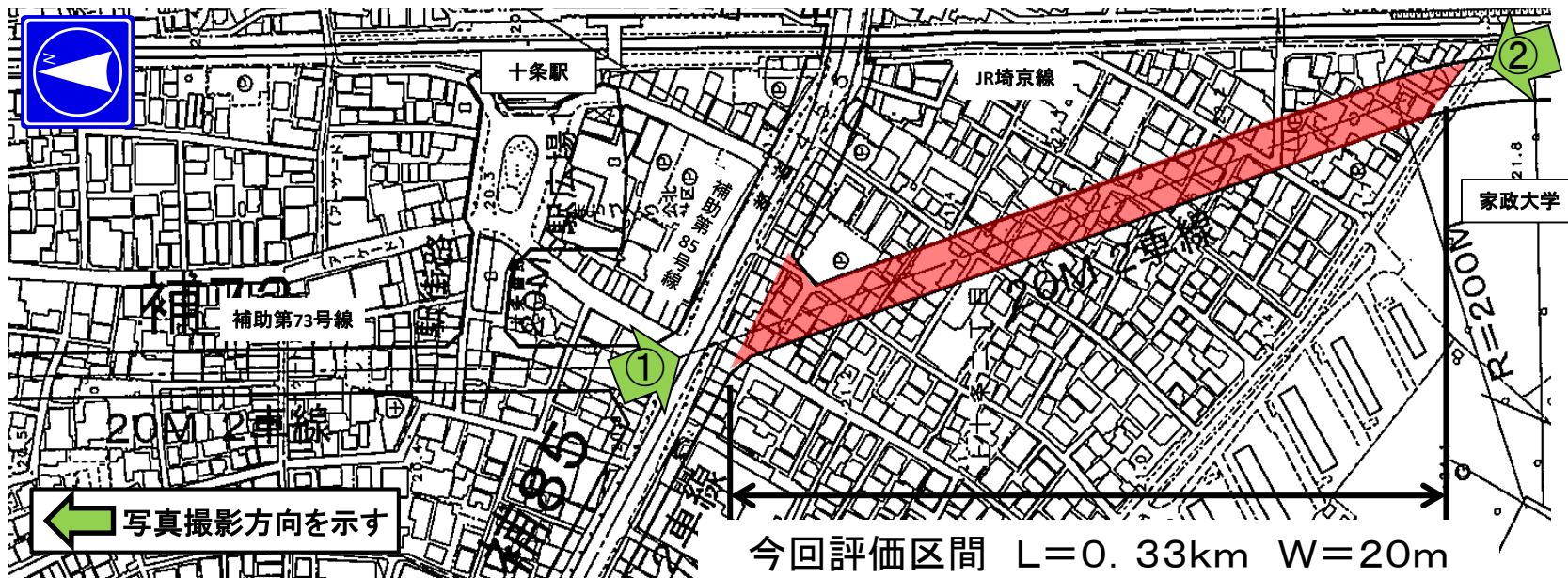


②

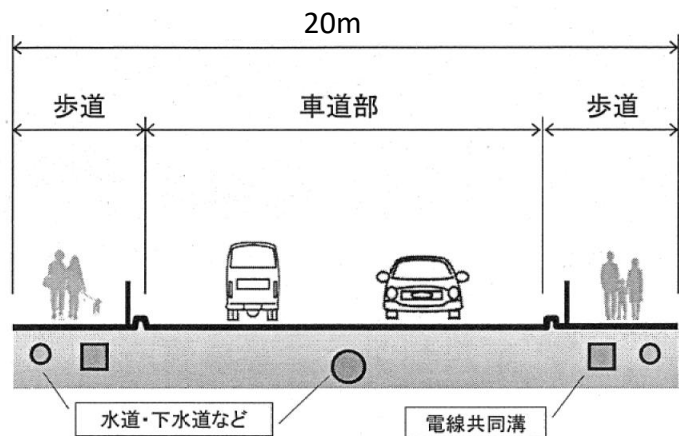
※今後、関係機関との協議により、変更になることがあります。

1. 事業概要(20) 11.補助第73号線(上十条)

平面図



標準横断面図



周辺道路の状況



①



②

※今後、関係機関との協議により、変更になることがあります。

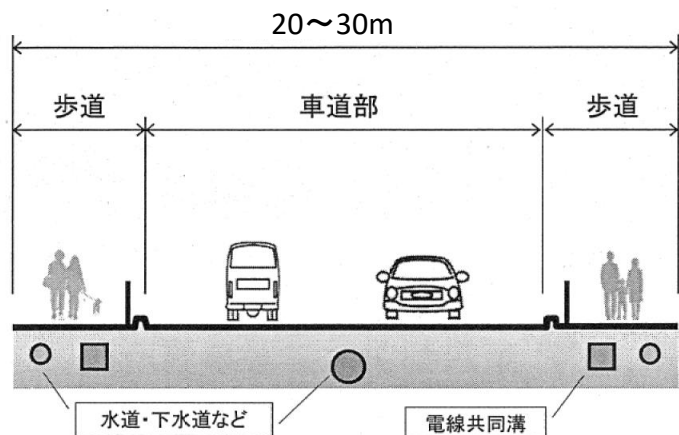
1. 事業概要(21) 12.補助第73号線(十条仲原)

平面図

今回評価区間 $L=0.56\text{km}$ $W=20\sim30\text{m}$



標準横断面図



周辺道路の状況



①

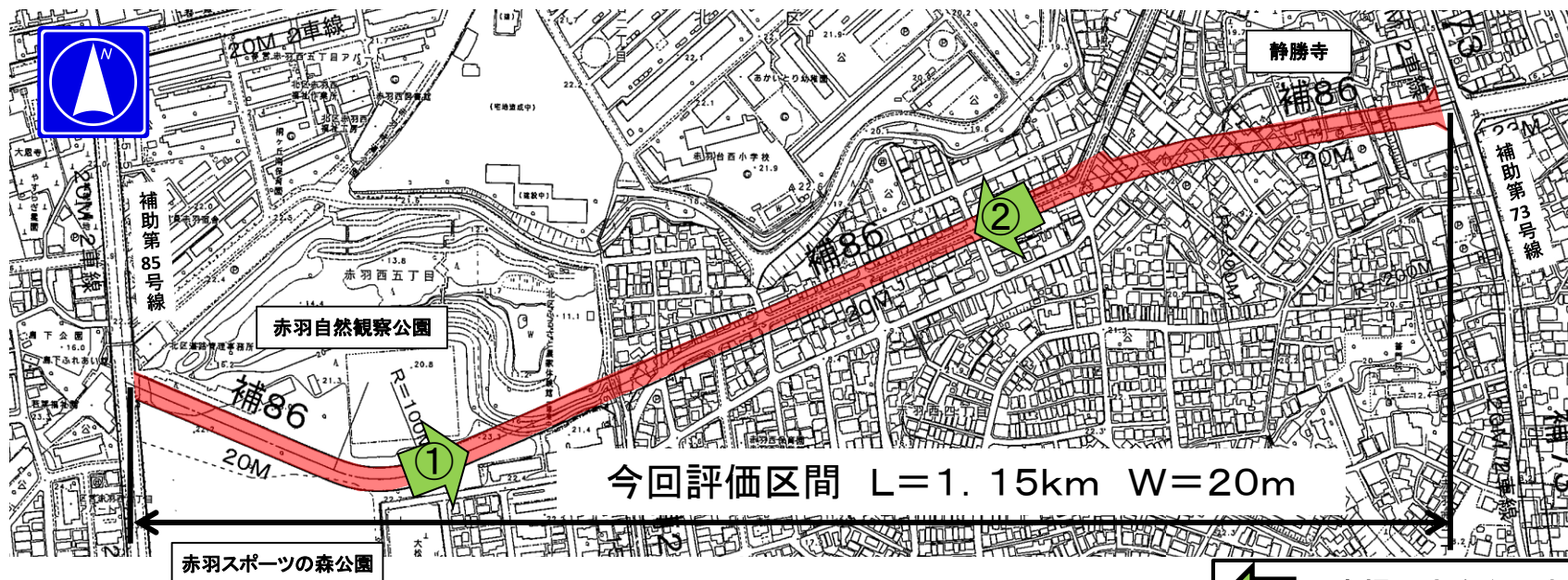


②

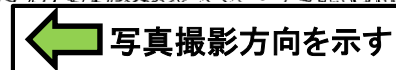
※今後、関係機関との協議により、変更になることがあります。

1. 事業概要(22) 13.補助第86号線(赤羽西)

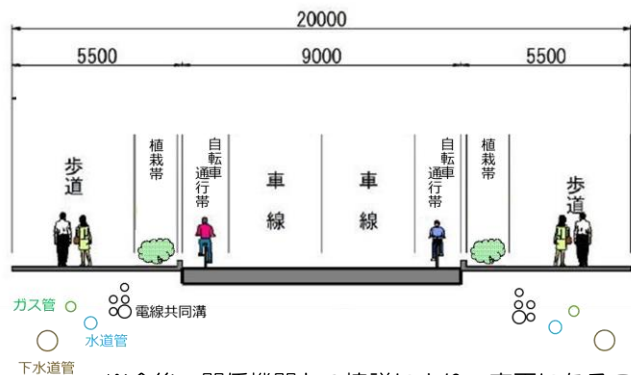
平面図



周辺道路の状況



標準横断面図



※今後、関係機関との協議により、変更になることがあります。



①



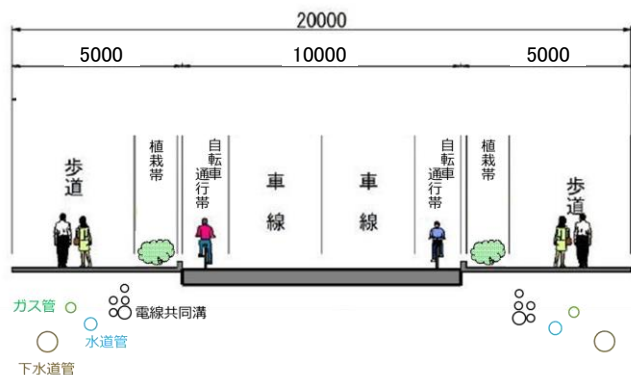
②

1. 事業概要(23) 14.補助第136号線(本木)

平面図



標準横断面図



周辺道路の状況



①



②

※今後、関係機関との協議により、変更になることがあります。

2. 社会経済情勢の変化等(1)

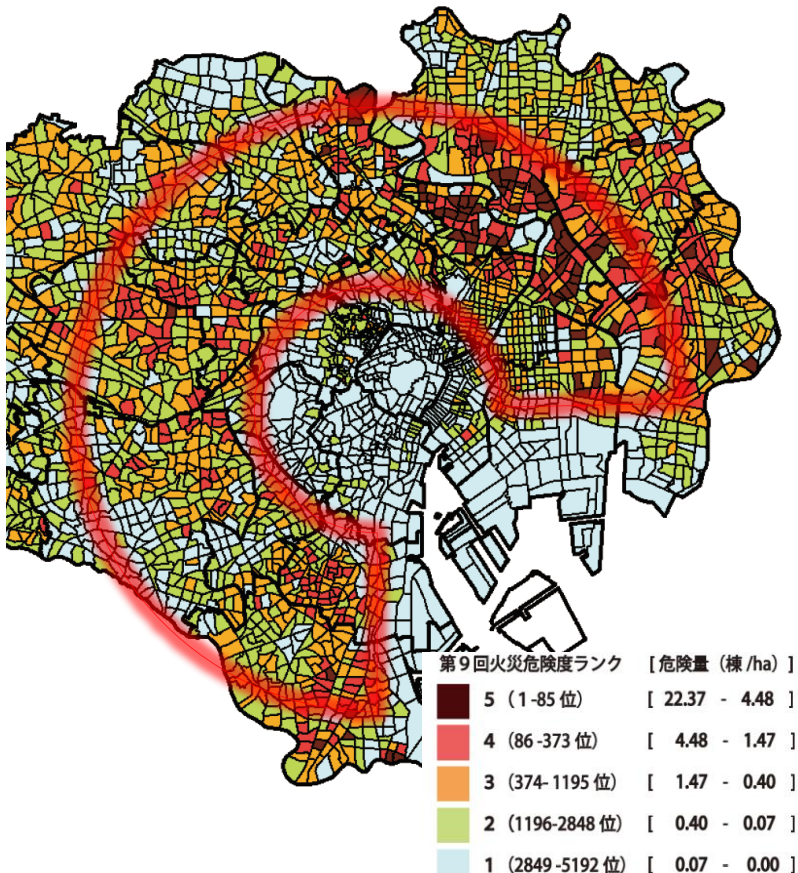
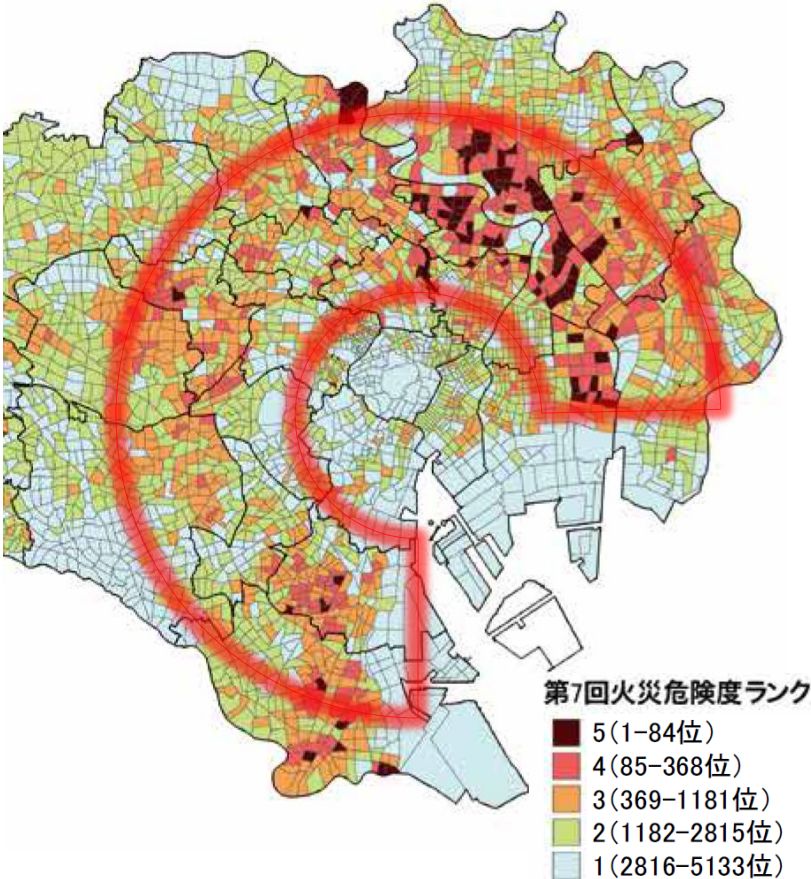
首都直下地震等による東京の被害想定

公表年		平成24年	令和4年
条件	規 模	東京湾北部地震 マグニチュード7.3	都心南部直下地震 マグニチュード7.3
	時 期 及 び 時 刻	冬・夕方18時	冬・夕方18時
	風 速	8m／秒	8m／秒
人的被害	死 者	9,641人	6,148人
	要 因 別 揺れ等	5,561人	3,666人
	火 災	4,081人	2,482人
物的被害	建物被害	304,300棟	194,431棟
	要 因 別 揺れ等	116,224棟	82,199棟
	火 災	188,076棟	112,232棟

2. 社会経済情勢の変化等(2)

地域危険度測定調査

地域危険度測定調査における火災危険度ランク図 平成25年(第7回) 令和4年(第9回)



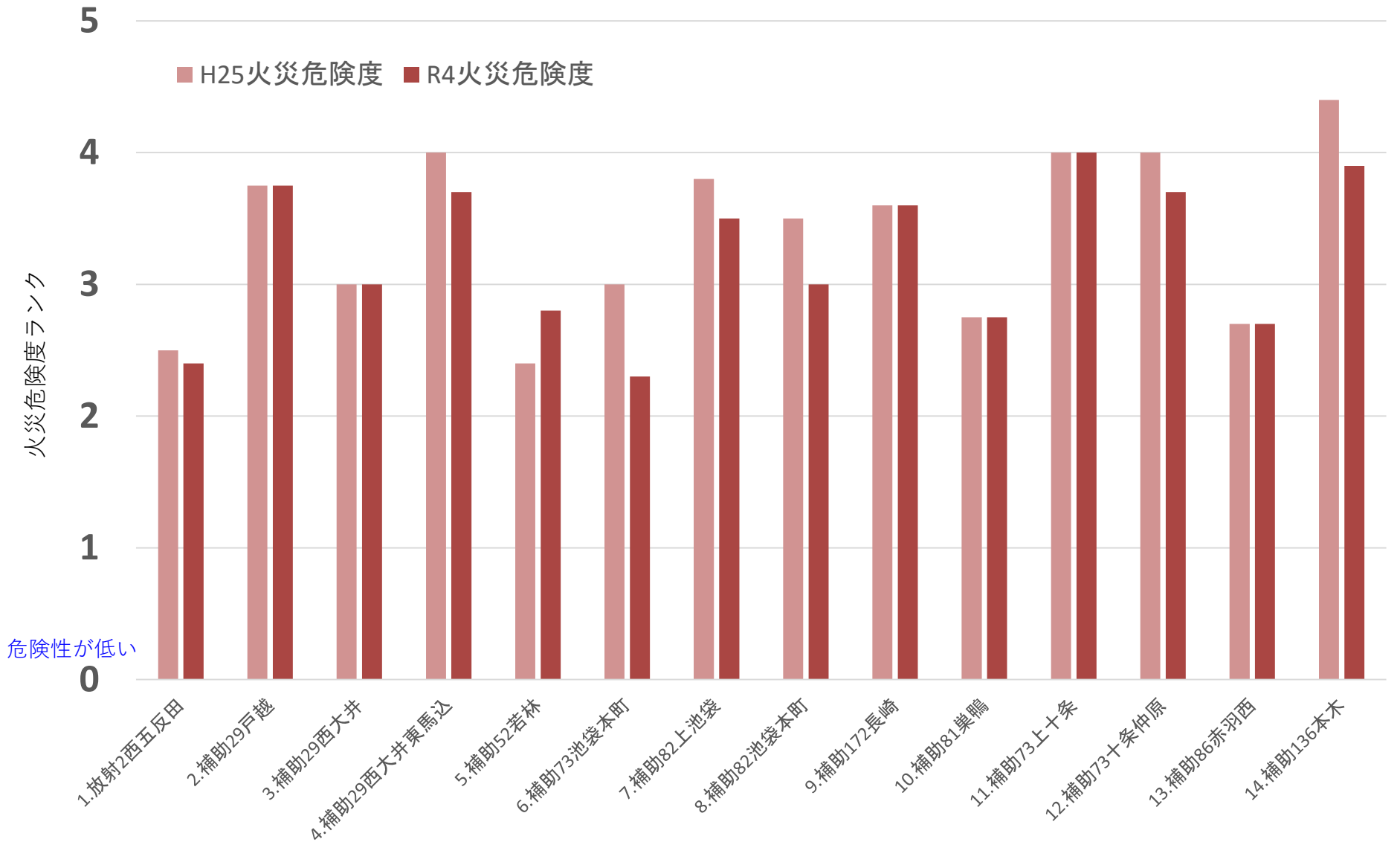
出典:地震に関する地域危険度測定調査[第7回] 東京都都市整備局

出典:地震に関する地域危険度測定調査[第9回] 東京都都市整備局

2. 社会経済情勢の変化等(3)

火災危険度ランク: 路線毎の変化(H25とR4の比較)

危険性が高い



3. 事業の投資効果(1)

定量的効果

【費用便益比(B/C)の算定】

路線名	B/C
1.放射第2号線(西五反田)	2.9
2.補助第29号線(戸越)	2.0
3.補助第29号線(西大井)	1.9
4.補助第29号線(西大井東馬込)	1.6
5.補助第52号線(若林)	2.0
6.補助第73号線(池袋本町)	1.7
7.補助第82号線(上池袋)	2.8
8.補助第82号線(池袋本町)	3.3

路線名	B/C
9.補助第172号線(長崎)	1.7
10.補助第81号線(巣鴨)	2.4
11.補助第73号線(上十条)	2.8
12.補助第73号線(十条仲原)	2.0
13.補助第86号線(赤羽西)	2.3
14.補助第136号線(本木)	1.6 (前回)1.8

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 令和4年2月)に基づき分析

※各路線の便益・費用の内訳は、再評価チェックリストを参照

3. 事業の投資効果(2)

定性的効果

	事項	放射 2 西五 反田	※1 補助 29 戸越 など	補助 52 若林	補助 73 池袋	※2 補助 82 池袋	補助 172 長崎	補助 81 巣鴨	※3 補助 73 十条	補助 86 赤羽西	補助 136 本木
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	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	災害時の避難路の確保	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	消防活動困難地域の解消	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎

※1・・・補助第29号線(戸越)、補助第29号線(西大井)、補助第29号線(西大井東馬込)の3か所

※2・・・補助第82号線(上池袋)、補助第82号線(池袋本町)の2か所

※3・・・補助第73号線(上十条)、補助第73号線(十条仲原)の2か所

3. 事業の投資効果(3)

定性的効果

	事項	放射 2 西五 反田	※1 補助 29 戸越 など	補助 52 若林	補助 73 池袋	※2 補助 82 池袋	補助 172 長崎	補助 81 巣鴨	※3 補助 73 十条	補助 86 赤羽西	補助 136 本木
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	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	自転車や歩行者のための 空間確保	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	その他										

※1・・・補助第29号線(戸越)、補助第29号線(西大井)、補助第29号線(西大井東馬込)の3か所
※2・・・補助第82号線(上池袋)、補助第82号線(池袋本町)の2か所
※3・・・補助第73号線(上十条)、補助第73号線(十条仲原)の2か所

3. 事業の投資効果(4)

- <防災>
- ・緊急車両の走行
 - ・災害時の避難路の確保
 - ・消防活動困難地域の解消

- 本事業区間は、震災時に特に甚大な被害が想定される整備地域である。
- 沿道地域には、円滑な消防活動に必要な幅員6m以上の道路ネットワークが十分に形成されていない。
- 本路線の整備により、災害時の安全な避難路が確保されるほか、緊急車両等の通行路が確保され、円滑な救助・救援活動が可能となる。

凡 例

整備地域

補助第52号線（事業中）

避難場所

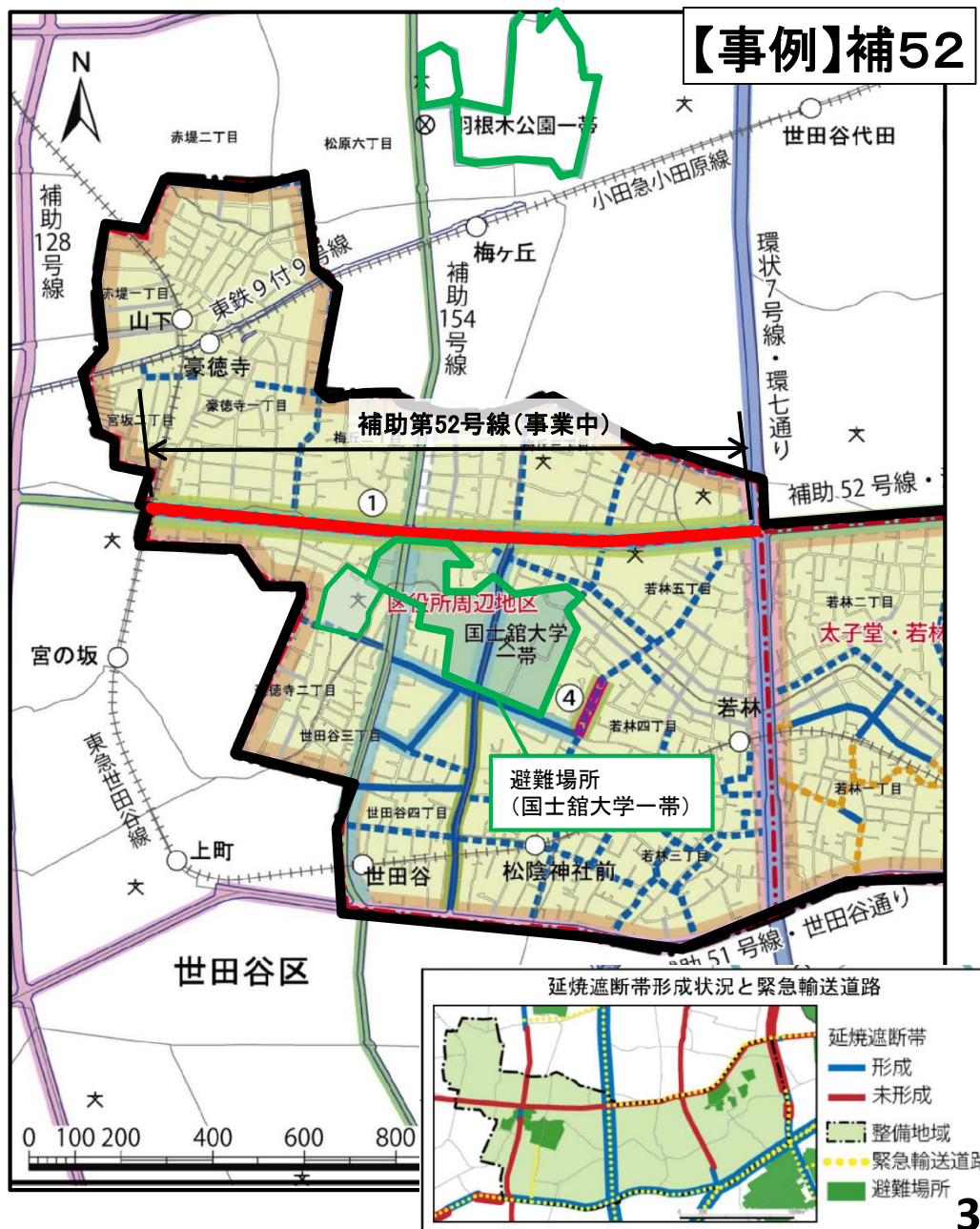
【防災生活道路】

幅員6m以上（整備済み）

幅員6m以上（未整備）

幅員4m以上6m未満（整備済み）

幅員4m以上6m未満（未整備）



3. 事業の投資効果(5)

<防災>

- ・緊急車両の走行
- ・災害時の避難路の確保
- ・消防活動困難地域の解消

- 事業効果の早期発現のため、地域の状況を踏まえて緊急車両通行路や避難路等を整備

【整備事例①】補助第73号線(池袋本町)



緊急車両通行路

【整備事例②】補助第172号線(長崎)



歩行者空間、避難路

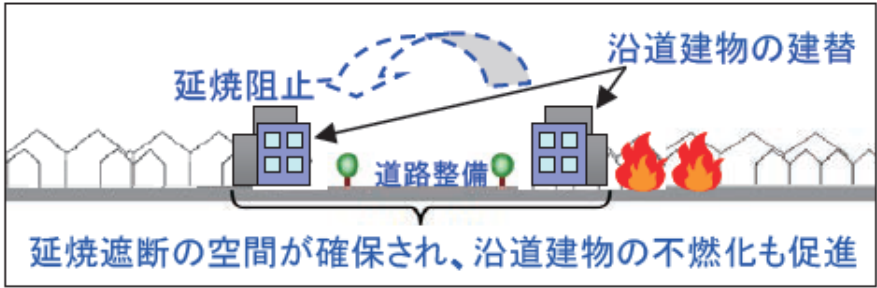
3. 事業の投資効果(6)

<防災> 延焼遮断

- 特定整備路線の整備により延焼遮断の空間が確保され、沿道建物の不燃化も促進することで延焼遮断帯を形成



広範囲に渡り、建物が焼失



市街地の延焼を遮断



※参考事例 整備前



整備後

4. 事業の進捗状況と見込み等(1)

事業費の執行状況

(R4年度末時点 カッコ内は前回評価時点)

路線名	全体事業費(百万円)			執行済額(百万円)			執行率(%)		
	用地費	工事費	合計	用地費	工事費	合計	用地費	工事費	合計
1.放射第2号線 (西五反田)	28,422	1,930	30,352	15,733	393	16,126	55.4	20.4	53.1
2.補助第29号線 (戸越)	11,407	1,003	12,410	8,415	159	8,574	73.8	15.9	69.1
3.補助第29号線 (西大井)	5,110	470	5,580	2,026	80	2,106	39.6	17.0	37.7
4.補助第29号線 (西大井東馬込)	10,519	3,121	13,640	8,908	170	9,078	84.7	5.4	66.6
5.補助第52号線 (若林)	19,960	1,600	21,560	17,376	361	17,737	87.1	22.6	82.3
6.補助第73号線 (池袋本町)	17,638	1,387	19,025	8,431	406	8,837	47.8	29.3	46.4
7.補助第82号線 (上池袋)	9,129	800	9,929	6,946	364	7,310	76.1	45.5	73.6

4. 事業の進捗状況と見込み等(2)

事業費の執行状況

(R4年度末時点 カッコ内は前回評価時点)

路線名	全体事業費(百万円)			執行済額(百万円)			執行率(%)		
	用地費	工事費	合計	用地費	工事費	合計	用地費	工事費	合計
8.補助第82号線 (池袋本町)	6,211	690	6,901	4,202	270	4,472	67.7	39.1	64.8
9.補助第172号線 (長崎)	21,169	1,930	23,099	16,138	529	16,667	76.2	27.4	72.2
10.補助第81号線 (巣鴨)	12,865	1,165	14,030	6,601	416	7,017	51.3	35.7	50.0
11.補助第73号線 (上十条)	4,810	440	5,250	1,440	136	1,576	29.9	30.9	30.0
12.補助第73号線 (十条仲原)	8,066	714	8,780	3,782	220	4,002	46.9	30.8	45.6
13.補助第86号線 (赤羽西)	9,233	12,067	21,300	5,635	447	6,082	61.0	3.7	28.6
14.補助第136号線 (本木)	7,573 (7,000)	1,401 (1,626)	8,974 (8,626)	7,392 (6,069)	571 (53)	7,963 (6,121)	97.6 (86.7)	40.8 (3.3)	88.7 (71.0)

4. 事業の進捗状況と見込み等(3)

用地取得状況

(R4年度末時点 カッコ内は前回評価時点)

路線名	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B／A)
1.放射第2号線 (西五反田)	23,452㎡	10,699㎡	45.6%
2.補助第29号線 (戸越)	14,182㎡	6,453㎡	45.5%
3.補助第29号線 (西大井)	6,350㎡	1,479㎡	23.3%
4.補助第29号線 (西大井東馬込)	11,937㎡	6,669㎡	55.9%
5.補助第52号線 (若林)	20,976㎡	15,581㎡	74.3%
6.補助第73号線 (池袋本町)	15,195㎡	7,606㎡	50.1%
7.補助第82号線 (上池袋)	8,190㎡	5,857㎡	71.5%

4. 事業の進捗状況と見込み等(4)

用地取得状況

(R4年度末時点 カッコ内は前回評価時点)

路線名	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B／A)
8.補助第82号線 (池袋本町)	5,399㎡	4,027㎡	74.6%
9.補助第172号線 (長崎)	16,800㎡	11,619㎡	69.2%
10.補助第81号線 (巣鴨)	17,086㎡	5,779㎡	33.8%
11.補助第73号線 (上十条)	8,081㎡	1,538㎡	19.0%
12.補助第73号線 (十条仲原)	13,330㎡	3,024㎡	22.7%
13.補助第86号線 (赤羽西)	19,364㎡	13,072㎡	67.5%
14.補助第136号線 (本木)	13,925㎡ (13,637㎡)	13,637㎡ (12,206㎡)	97.9% (89.5%)

4. 事業の進捗状況と見込み等(5)

一定期間を要した背景等

- 高齢者等の移転先確保や借地による複雑な権利関係、集合住宅や店舗等の移転など、様々な課題があり、用地取得に時間を要している。

残事業の取り組み及び進捗の見通し等

- 各権利者の移転計画等を確認し計画的に折衝を行うことで、未取得案件の早期取得を目指していく。
- 用地取得及び関係機関との協議状況を踏まえて、順次工事を実施していく。
(排水管工事、企業者工事、電線共同溝工事、街路築造工事等)

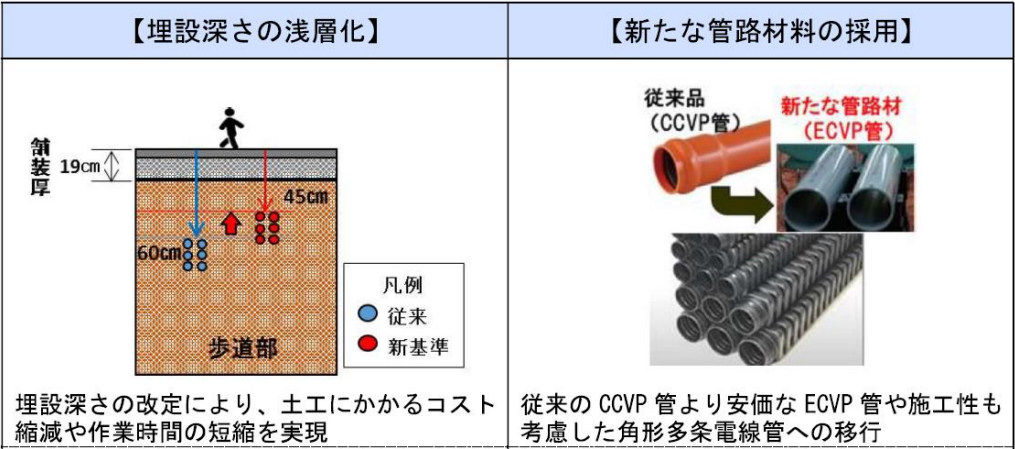
5. コスト縮減等

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は、施工にあたって、事業手法、施設規模等を見直す可能性は極めて少ない。
- 橋梁やトンネルなど構造物が設置される路線においては、経済性、施工性、周辺環境への影響などにも配慮した設計を進めている。

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。
- 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。
- 低炭素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。



6. 対応方針（原案）

（事業の必要性等に関する視点）

- 特定整備路線は、木造住宅密集地域を改善するために重要な都市計画道路である。
- 市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両等の通行路となるなど、地域の防災性が向上する。
- 交通の円滑化が図られるとともに、歩行者や自転者の通行の安全性が向上する。
- 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。

（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。
- 用地取得状況及び関係機関との協議状況を踏まえて、順次工事を実施していく。
（排水管工事、企業者工事、電線共同溝工事、街路築造工事等）



対応方針（原案） 継続

- ・ 特定整備路線は、市街地の延焼遮断や緊急車両通行路等としての機能、周辺地域の交通渋滞緩和、快適で安全な歩行空間、良好な都市景観の創出の観点から、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。