

再評価チェックリスト

資料 2-3

1 事業概要

事業の名称	東京都市計画道路放射第7号線		評価該当要件	5年間継続	3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20年度	事業認可年度(当初)	平成18年度	事業期間: H18年度~24年度	
都市計画決定(最新)	昭和37年度	事業認可年度(最新)	令和4年度	事業期間: H18年度~R9年度	
事業箇所	練馬区大泉学園町二丁目~同区西大泉五丁目	事業規模	L=2,000km W=25m		
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 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、都市部と多摩地域を結ぶ重要な幹線道路である。 今回評価区間は、練馬区大泉学園町二丁目から同区西大泉五丁目に至る延長約2,000m、幅員25mの道路を新設するものである。 本区間の整備により、周辺道路の慢性的な交通渋滞が緩和されるとともに、骨格幹線道路とネットワークを形成し、外郭環状道路の大泉ICなど高速道路へのアクセスが向上します。 				

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)
<p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>本路線周辺のR3年度における現況交通量は、H27年度と比較して横ばい。</p> <p>・現況自動車交通量【一般都道練馬所沢線】(道路交通センサスによる) 平成27年度:17,003台/12h 令和3年度:17,099台/12h</p> <p>(関連する他事業等の進捗状況の変化)</p> <p>・本区間の西側の西東京3・3・14 I 期区間は、平成27年度に開通。</p> <p>・西東京3・3・14 I 期区間のさらに西側に繋がる西東京3・3・14 II 期区間は、平成27年度に事業着手しており、用地を約66%取得している。</p> <p>・本区間に平行する補156号線(南大泉)は令和3年度に事業着手しており、用地を約6%取得している。</p>

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※	2.3(前回:2.3)	(参考)	3.8 [2%]	5.3 [1%]
現在価値化総便益額(B)	939.2億円	現在価値化総費用額(C)	412.2億円	
走行時間短縮便益	879.9億円	工事費	57.1億円	
走行経費減少便益	57.0億円	用地費	341.5億円	
交通事故減少便益	2.3億円	維持管理費	13.6億円	
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 〈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</p> <p>〈くらし〉・土地利用の転換・高度化 ・交通不便地域の解消 ・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</p>			

※現在価値算出のための社会的割引率は4%を用い、比較のために参考として2%及び1%として算出した結果を併記する。
 なお、参考比較のための値は平成15年(2003年)~令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた1%、及び、平成5年(1993年)~令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた2%としている(公共事業評価に関する技術指針(令和6年9月国土交通省)。

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 令和7年8月)に基づき分析
 (国土交通省による原単位等の訂正(令和7年8月29日公表)に基づき、都の原単位を再算出)

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 (R6年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	20,843百万円	3,484百万円	24,327百万円
執行済額	19,800百万円	3,294百万円	23,094百万円
(執行率)	95.0%	94.5%	94.9%
用地取得状況 (R6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)
46,961㎡	46,140㎡		98.3%
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
<ul style="list-style-type: none"> 多くの地権者から事業への理解・協力を得られたが、一部の地権者からの協力が得られておらず、用地折衝に時間を要している。 			
事業の進捗状況・残事業の内容			
<ul style="list-style-type: none"> 用地は約98%取得済である。残る未取得用地も引き続き地権者との折衝を進めている。 練馬区西大泉二丁目から同区西大泉五丁目までの約1.0km(西側区間)を暫定交通開放した。 			

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
<ul style="list-style-type: none"> 残る未取得用地についても早期取得を目指し、折衝を進めていく。 北園交差点までの全線交通開放に向けて、引き続き取り組んでいく

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
<p>(新工法の採用など)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>(事業手法、施設規模等の見直しの可能性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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> <ul style="list-style-type: none"> 区部北西部における東西方向の交通アクセスが向上し、周辺道路の交通渋滞が解消される。 調布保谷線や環状第8号線等とネットワークを形成し、外郭環状道路の大泉ICなど高速道路へのアクセス性が向上する。 緊急輸送道路や骨格防災軸等、防災の観点からも重要な路線として位置づけられている。 <p>(事業の進捗と見込みの視点)</p> <ul style="list-style-type: none"> 用地は約98%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。 令和6年度に西側区間の暫定交通開放を行った。北園交差点までの全線交通開放に向けて、引き続き取り組んでいく。
対応方針(原案)	継続