

東京都市計画道路放射第7号線 (練馬区大泉学園町二丁目～ 同区西大泉五丁目)

令和7年7月14日
建設局 道路建設部

目 次

1. 事業概要		1
2. 社会経済情勢等の変化		6
3. 事業の投資効果		7
4. 事業の進捗状況		12
5. 事業の進捗の見込み		14
6. コスト縮減等		15
7. 対応方針(原案)		16

1. 事業概要(1)

『2050東京戦略』

(令和7年3月)

スマートシティ 戦略18【インフラ・交通】

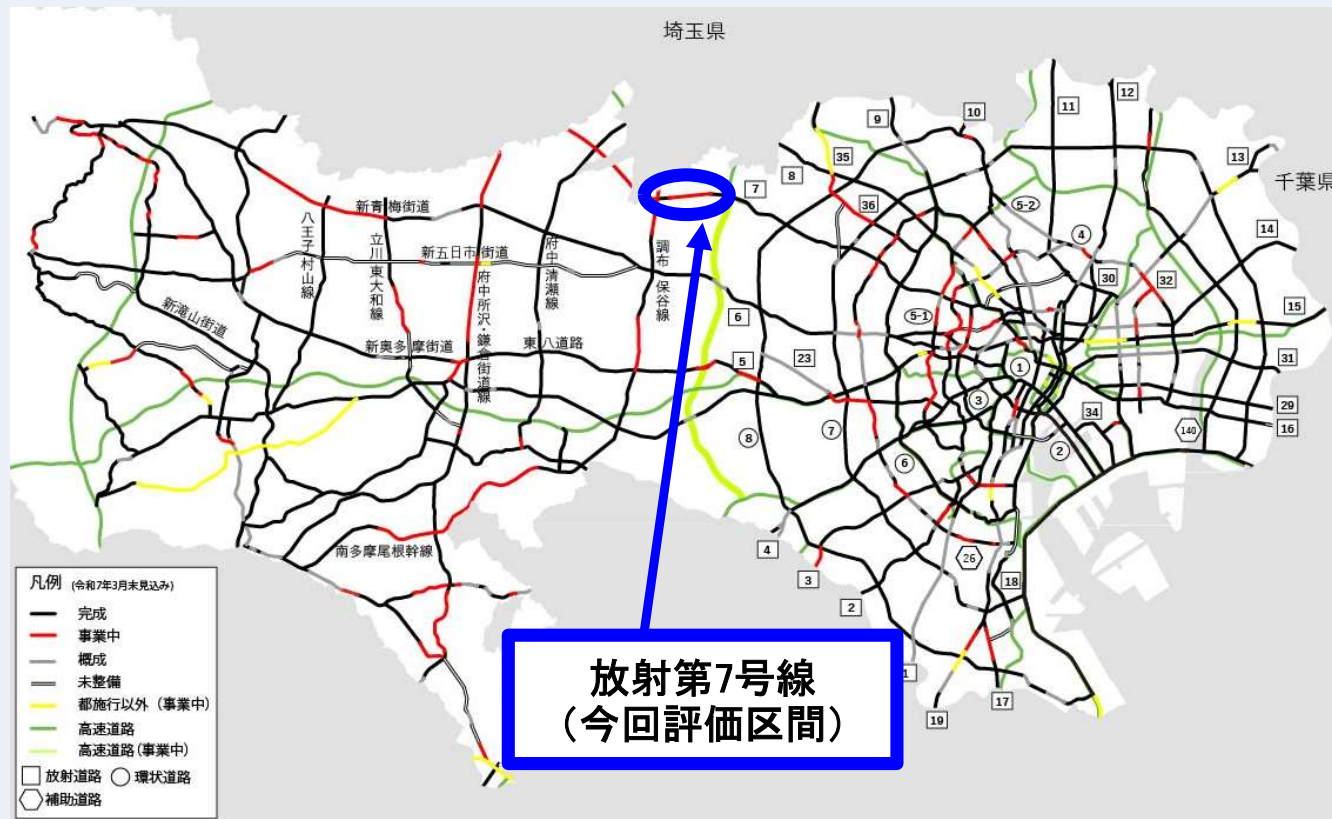
2. 誰もが使いやすくスムーズな道路ネットワークの形成

都市の骨格を形成する幹線道路の整備

○区部放射・環状道路の整備推進

○多摩南北・東西道路の整備推進

■主な事業箇所



骨格幹線道路ネットワーク図

1. 事業概要(2)

[全体概要]

路線名:放射第7号線

区 間:千代田区九段北一丁目
～練馬区西大泉五丁目

延 長:約19.3km

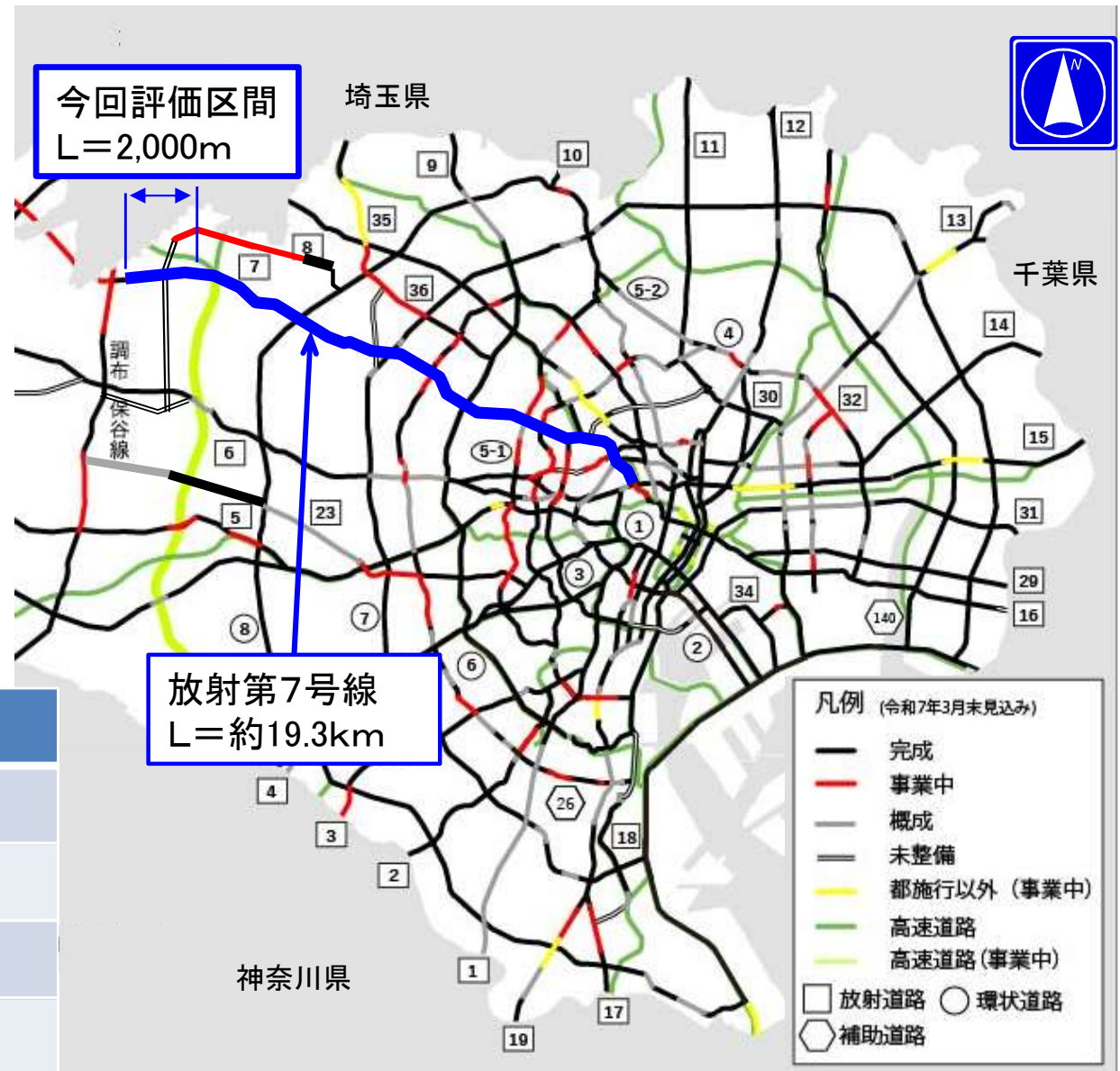
[今回評価区間]

区 間:練馬区大泉学園町二丁目
～同区西大泉五丁目

延 長:2,000m

幅 員:25m(2車線)

事業費:約243億円



年 度	計画等
昭和21年3月26日	都市計画決定
昭和37年7月24日	都市計画変更
平成18年7月24日	事業認可取得
令和10年3月31日	事業認可期間

1. 事業概要(3)

今回評価区間周辺の概要



- 凡 例
- 事業中 (現道あり)
 - 事業中 (現道なし)
 - その他 (未整備)
 - その他 (完成・概成)
 - 高速道路等
 - 私鉄

同一路線の沿道状況

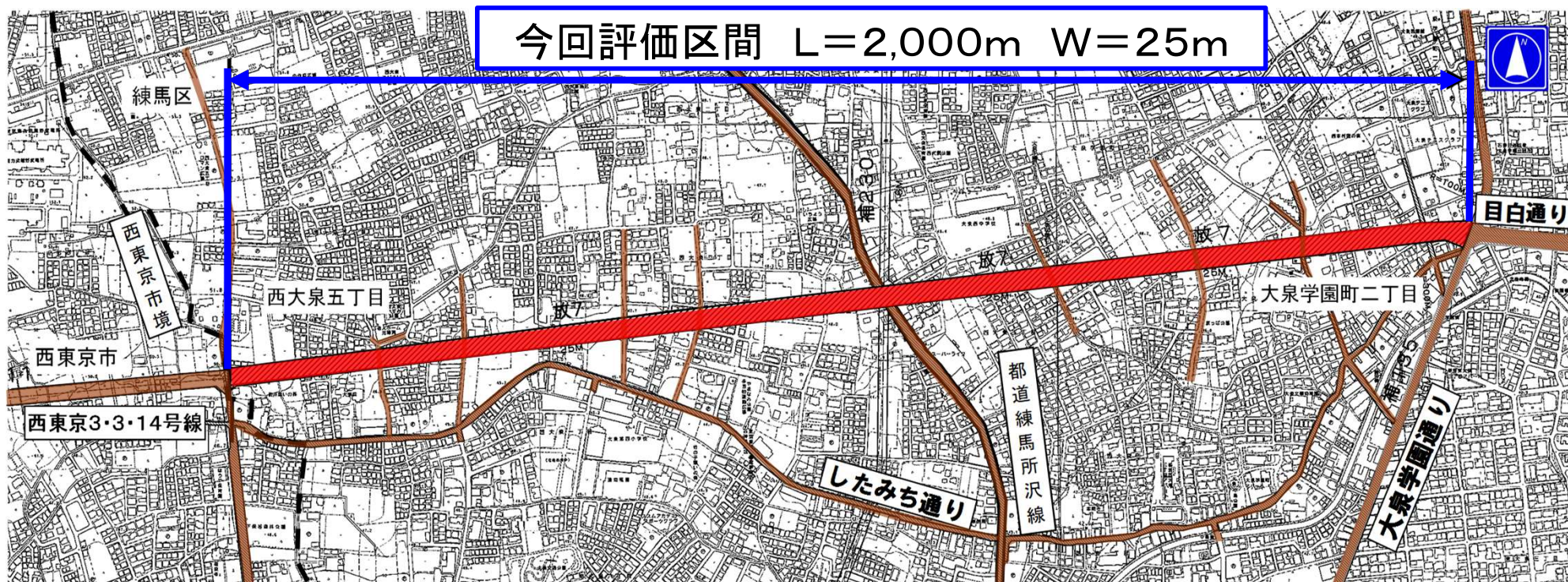


事業の効果

- 区部北西部における東西方向の交通アクセスが向上し、**周辺道路の慢性的な交通渋滞が緩和**
- 周辺骨格幹線道路とのネットワーク形成による**高速道路へのアクセス性の向上**
- 生活道路へ進入する通過交通の排除による**歩行者の安全性と居住環境の向上**

1. 事業概要(4)

平面図

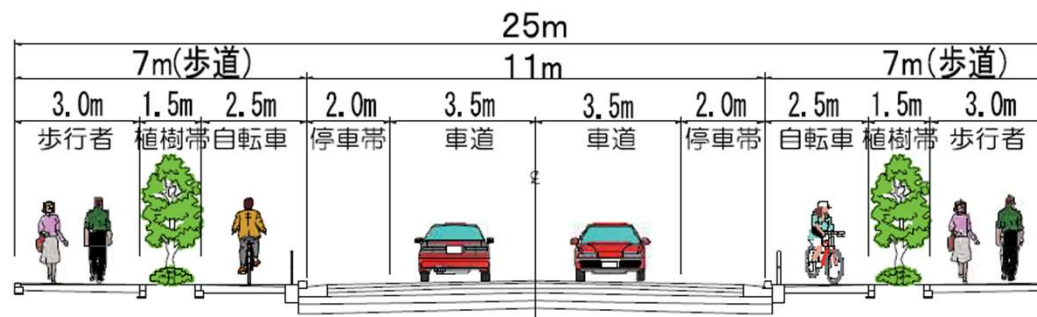


事業範囲 現道

現況

なし

計画



1. 事業概要(5)

前回



今回

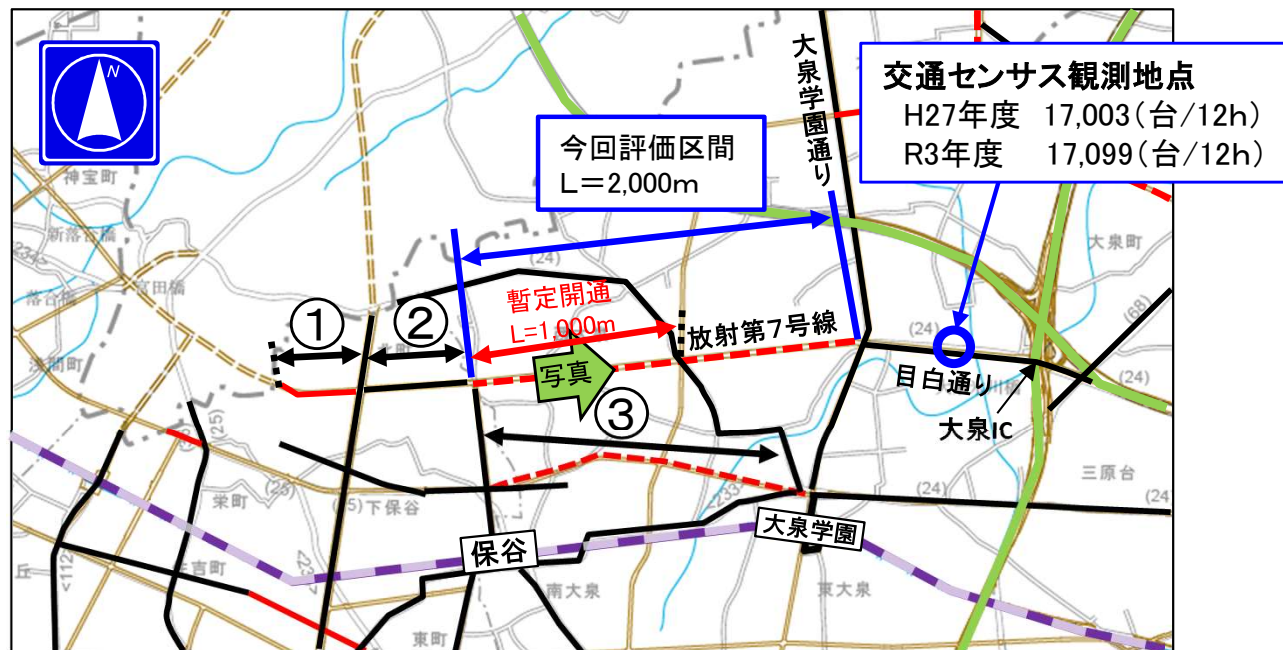


今回評価区間 $L=2,000\text{m}$ $W=25\text{m}$



【空中写真 国土地理院より(撮影年月:令和元年10月)】

2. 社会経済情勢等の変化



- 凡 例
- 完成・概成
 - 事業中（現道あり）
 - 事業中（現道なし）
 - 高速道路等
 - 私鉄

【写真】暫定開通区間 L=1,000m



社会経済情勢の変化

- 本路線周辺の現況交通量
R3年度は、H27年度と比較して横ばい

関連する他事業等の進捗状況の変化（R6年度時点）

	施行	地区	着手年度	用地	工事
①	東京都	西東京3・3・14(Ⅱ期)	H27	66%	未実施
②	東京都	西東京3・3・14(Ⅰ期)	平成27年度完了	—	—
③	東京都	補助第156号線(南大泉)	R3	6%	未実施

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	939.2《926.9》億円
走行時間短縮便益	879.9《878.4》億円
走行経費減少便益	57.0《46.2》億円
交通事故減少便益	2.3《2.3》億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	412.2億円
工事費	57.1億円
用地費	341.5億円
維持管理費	13.6億円

【費用便益比(B/C)の算定】

$$B/C = 2.2(\text{前回 } 2.3) \\ \langle 2.2(\text{前回 } 2.3) \rangle$$

※ 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)

※《 》内: 令和7年度 第3回事業評価委員会資料(令和7年10月28日)

(参考)社会的割引率2%の場合: $B/C = 3.8\langle 3.8 \rangle$ 、社会的割引率1%の場合: $B/C = 5.3\langle 5.2 \rangle$

※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5年9月国土交通省))。

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	◎
	災害時の避難路の確保	◎
	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	○
	自転車や歩行者のための空間確保	○
	その他	

※該当欄の◎は次頁以降に概要あり

3. 事業の投資効果(3)

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

- 放射第7号線は、都市部と多摩地域を結ぶ重要な幹線道路である。
- 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。

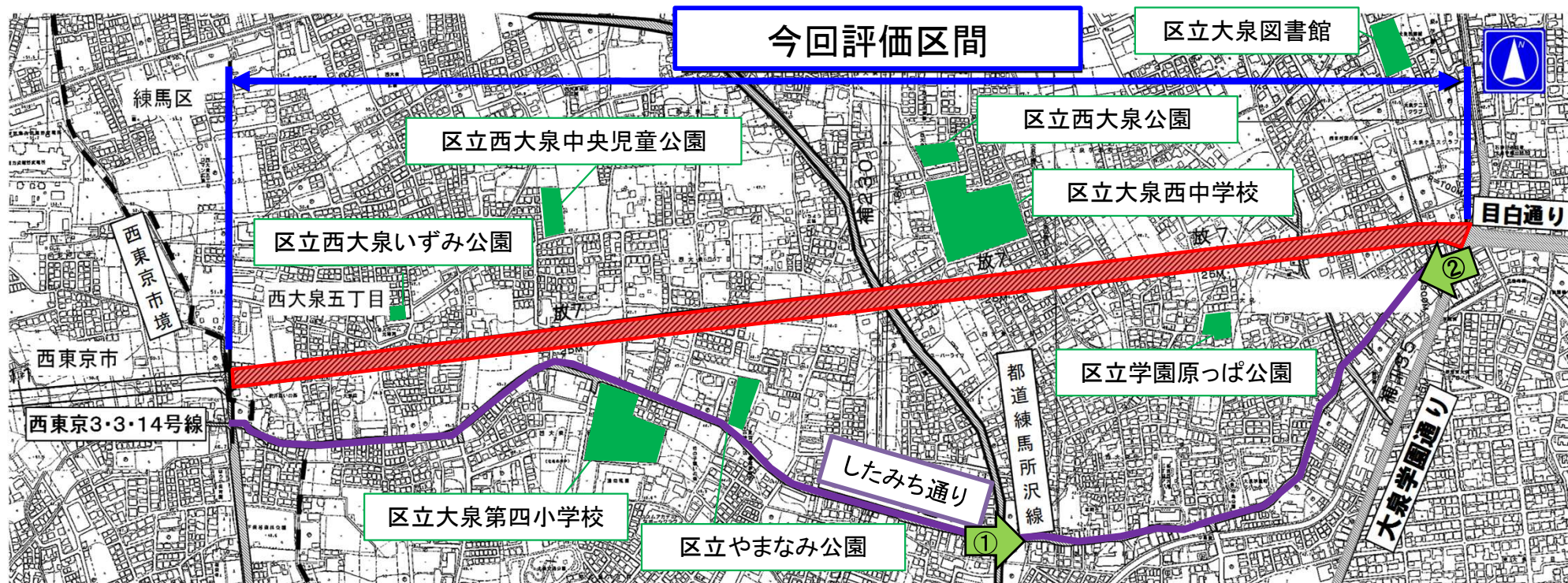


3. 事業の投資効果(4)

定性的効果

- ・迂回交通の減少
- ・公共施設へのアクセス向上
- ・交通事故の減少

- 生活道路へ進入する通過交通を排除することにより、歩行者の安全性と居住環境の向上が図られる。
■公園や小中学校など、沿道付近の公共施設へのアクセスが向上する。



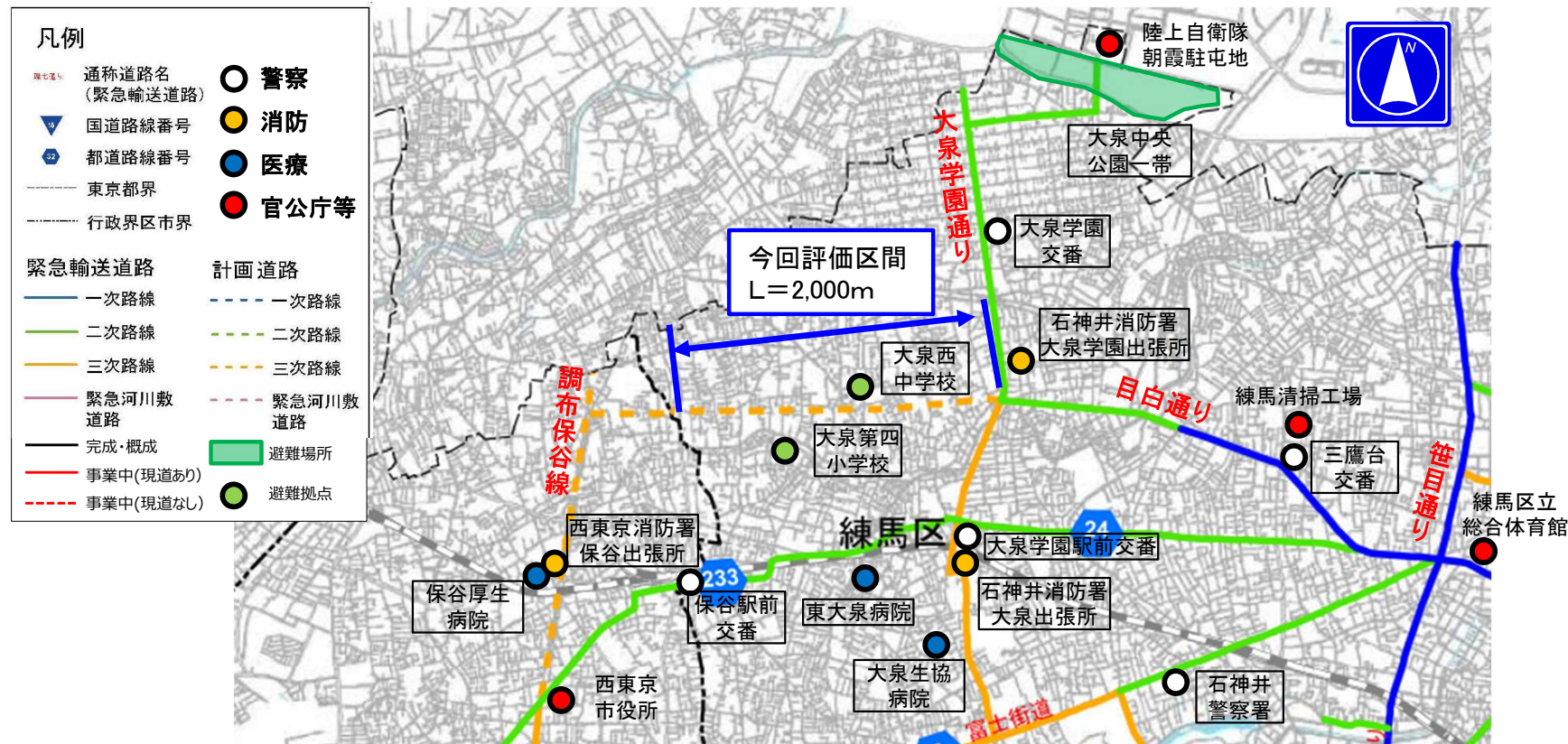
3. 事業の投資効果(5)

定性的効果

<防災>

- ・緊急車両の走行
- ・延焼遮断
- ・災害時の避難路の確保

- 円滑な救援・救助活動、避難などを可能とする広域的な観点から都市の防災上のネットワークを形成する路線として、**緊急輸送道路第三次路線の計画道路に位置付け**られている。
- 震災時の大規模な市街地火災を防止する路線として、**骨格防災軸に位置付け**られている。
- 大泉中央公園一帯や周辺避難拠点など、**防災拠点等へのアクセス向上**が図られる。



- 一次路線**：応急対策の中核を担う都本庁舎、立川地域防災センター、重要港湾、空港島を連絡する路線
- 二次路線**：一時路線と区市町村役場、主要な防災拠点（警察、消防、医療等の初動対応機関）を連絡する路線
- 三次路線**：その他の防災拠点（広域輸送拠点、備蓄倉庫等）を連絡する路線

4. 事業の進捗状況(1)

事業費の執行状況

(R6年度末時点 カッコ内は前回評価時点)

	用地費	工事費	合計
全体事業費(百万円)	20,843(20,443)	3,484(3,484)	24,327(23,927)
執行済額(百万円)	19,800(19,332)	3,294(1,483)	23,094(20,815)
執行率(%)	95.0(94.6)	94.5(42.6)	94.9(87.0)

用地取得状況

取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)
46,961m ²	46,140m ² (45,315m ²)	98.3%(96.5%)

4. 事業の進捗状況(2)

一定期間を要した背景等

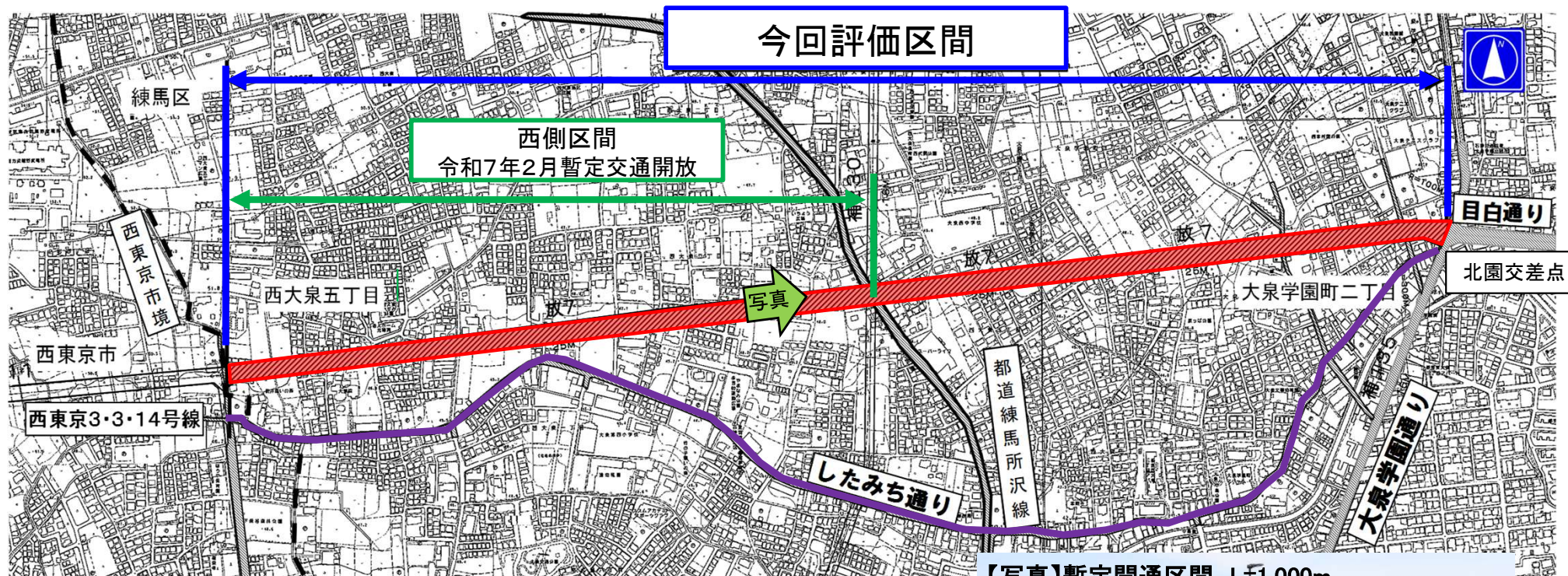
- 多くの地権者から事業への理解・協力を得られたが、一部の地権者からの協力が得られておらず、用地折衝に時間を要している。

事業の進捗状況・残事業の内容

- 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

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

【写真】暫定開通区間 L≒1,000m



6. 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。

コスト縮減等の取組

- 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。
- 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。

【埋設深さの浅層化】	【新たな管路材料の採用】
凡例 ● 従来 ● 新基準 歩道部 埋設深さの改定により、土工にかかるコスト縮減や作業時間の短縮を実現	従来品 (CCVP管) 新たな管路材 (ECVP管) 従来の CCVP 管より安価な ECVP 管や施工性も考慮した角形多条電線管への移行

HTT Hot Mix Asphalt Technology **低炭素アスファルトとは**

アスファルト混合物

アスファルト + 骨材 + 水蒸気

通常と比べ製造時の加熱温度を10～30℃下げ、CO₂排出量を削減（-30℃の場合、-2.7（kg-CO₂/t））

7. 対応方針(原案)

(事業の必要性に関する視点)

- 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。

(事業の進捗と見込みの視点)

- 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7年2月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

- ・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。