

# 再評価チェックリスト

資料2-2

## 1 事業概要

事業の名称	東京都市計画道路放射第35号線及び放射第36号線		評価該当要件	5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)	放35:昭和40年度 放36:昭和41年度	事業認可年度(当初)	平成23年度	事業期間: H23年度~29年度	
都市計画決定(最新)	放35:昭和54年度 放36:昭和41年度	事業認可年度(最新)	令和5年度	事業期間: H23年度~R12年度	
事業箇所	板橋区小茂根四丁目~練馬区早宮二丁目		事業規模	L=1,970m W=40~50m	
事業概要	<p>・放射第35号線は、練馬区豊玉中三丁目を起点とし、板橋区新河岸三丁目に至る延長約8.5kmの都市計画道路である。また、放射第36号線は、豊島区要町一丁目を起点とし、練馬区早宮一丁目に至る延長約4.3kmの都市計画道路である。</p> <p>今回評価区間は、放射第36号線の板橋区小茂根四丁目から練馬区早宮一丁目までと、放射第35号線の練馬区早宮一丁目から早宮二丁目までの延長1,970m区間に幅員40m~50mの道路を整備するものである。</p> <p>・本区間の整備により、区部北西部の道路ネットワークが形成され、渋滞の緩和と交通の円滑化が期待できる。また、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とともに、地域の安全性、防災性の向上が期待できる。</p>				

## 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>本路線周辺の令和3年度の現況交通量は、平成27年度と比較して、減少傾向となっている。</p> <p>○現況自動車交通量【要町通り】(道路交通センサスによる)</p> <p>平成27年:11,073台/12h 令和3年:9,840台/12h</p>
<p>(関連する他事業等の進捗状況の変化)</p> <p>【放射第35号線(練馬区早宮~北町)】(都施工)</p> <p>・放射第35号線(練馬区早宮~北町)は、平成16年度に事業着手しており、延長1.33km、令和2年3月に環状第八号線から川越街道までの平面部(1.1km区間・2車線)、令和6年2月に練馬区平和台四丁目から同区北町七丁目までのトンネル部(約0.6km区間・2車線)が開通した。現在、電線共同溝や遮音壁等を設置する歩道整備工事等を工事中である。</p>
<p>【新大宮バイパス(東京都練馬区北町~埼玉県さいたま市北区吉野町)】(国施工)</p> <p>・新大宮バイパス(東京都練馬区北町~埼玉県さいたま市北区吉野町)は、昭和39年度に事業着手しており、延長23.2km、整備された区間から段階的に開通し、平成7年2月に全線開通した。</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※	<b>2.9(前回:2.9)</b>	(参考)	<b>5.2 [2%]</b>	<b>8 [1%]</b>
現在価値化総便益額(B)	1427.8億円	現在価値化総費用額(C)	494.7億円	
走行時間短縮便益	1305.0億円	工事費	428.5億円	
走行経費減少便益	120.9億円	用地費	42.3億円	
交通事故減少便益	1.9億円	維持管理費	23.9億円	
定性的効果	<p>&lt;交通&gt; ・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>&lt;景観&gt; ・都市景観の向上</p> <p>&lt;防災&gt; ・緊急車両の走行 ・延焼遮断 ・災害時の避難路の確保</p> <p>&lt;&lt;らし&gt; ・土地利用の転換、高度化 ・公共施設へのアクセス向上</p> <p>&lt;安全&gt; ・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	43,115百万円	4,255百万円	47,370百万円
執行済額	25,185百万円	2,777百万円	27,962百万円
(執行率)	58.4%	65.3%	59.0%
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)
60,242㎡	53,493㎡		88.8%
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
・本事業は、現道のない新設道路の整備箇所があり、地権者が多いことから用地取得に時間を要している。			
事業の進捗状況・残事業の内容			
<p>・用地は約89%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。</p> <p>・石神井川渡河部橋梁上部工事が令和5年度に完了。</p> <p>・早期事業効果発現の観点から、地元と調整し、取得した用地に仮設歩道を設置している。</p>			

## 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
<p>・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。</p> <p>・橋梁工事に引き続き、排水管設置工事や電線共同溝設置工事など街路築造工事を順次進めていく。</p>

## 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> <p>・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>
<p>(事業手法、施設規模等の見直しの可能性)</p> <p>・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>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>

## 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>・区部北西部における道路ネットワークの形成による渋滞の緩和と交通の円滑化が図られる。</p> <p>・緊急輸送道路や主要延焼遮断帯等、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> <p>(事業の進捗と見込みの視点)</p> <p>用地は約89%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。</p> <p>橋梁工事に引き続き、排水管設置工事や電線共同溝設置工事など街路築造工事を順次進めていく。</p>
対応方針(原案)	<b>継続</b>