

東京都市計画道路
放射第35号線及び放射第36号線
(板橋区小茂根四丁目～
練馬区早宮二丁目)

令和7年9月1日(金)

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	.....	13
5. 事業の進捗の見込み	.....	15
6. コスト縮減等	.....	16
7. 対応方針(原案)	.....	17

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】

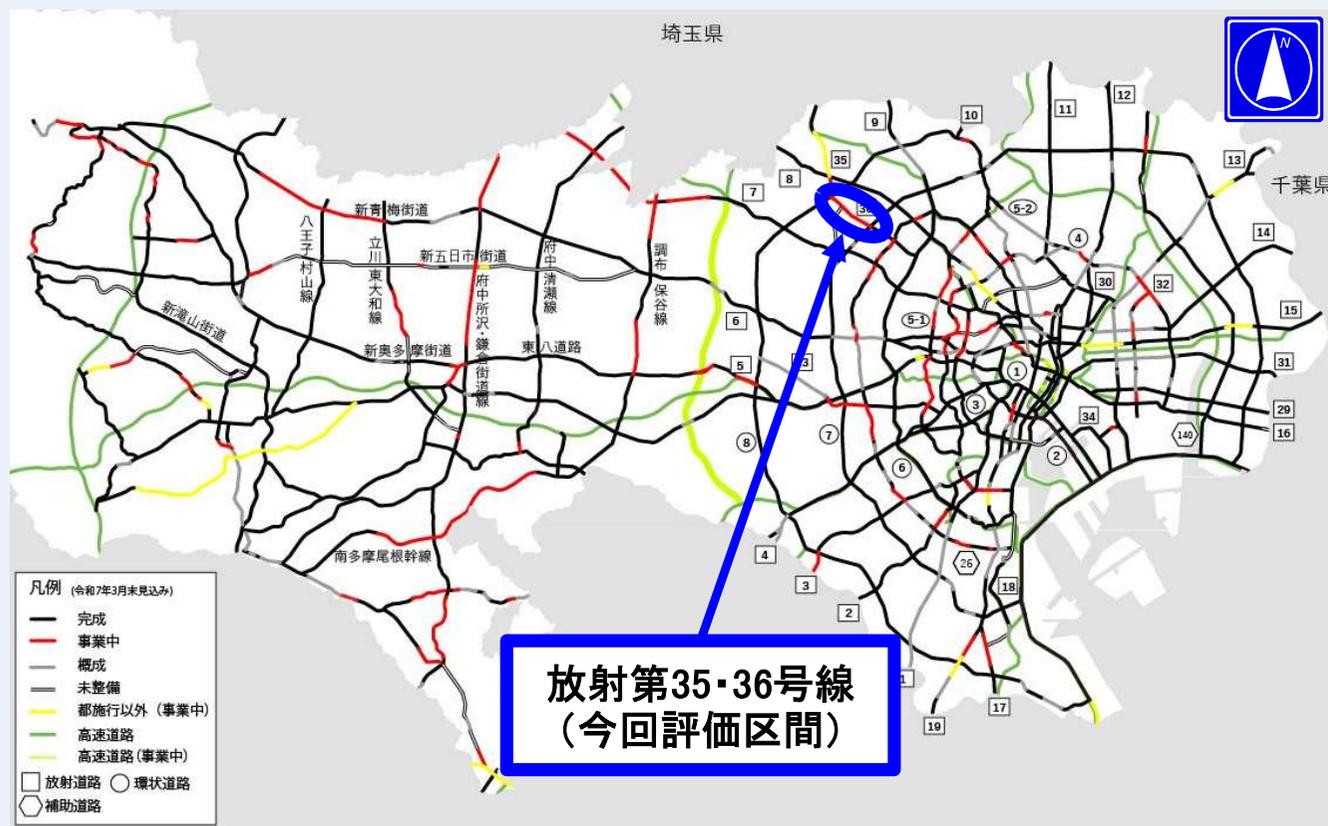
2. 誰もが使いやすくスムーズな道路ネットワークの形成

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35号線
 区 間:練馬区豊玉中三丁目
 ~板橋区新河岸三丁目

延 長:約8.5km

路線名:放射第36号線
 区 間:豊島区要町一丁目
 ~練馬区早宮一丁目

延 長:約4.3km

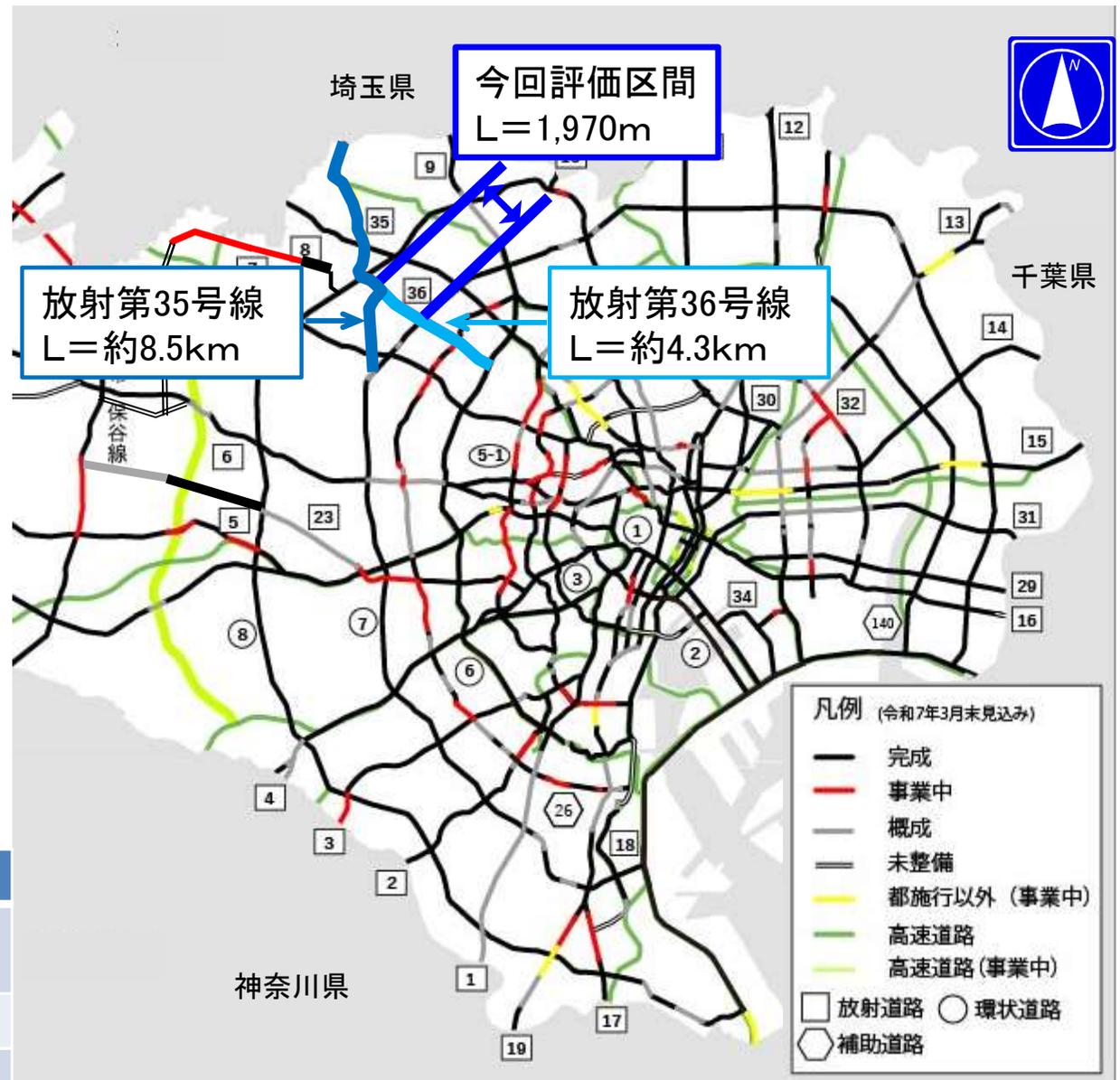
[今回評価区間]

区 間:板橋区小茂根四丁目
 ~練馬区早宮二丁目

延 長:1,970m

幅 員:40~50m(4車線)

事業費:約474億円

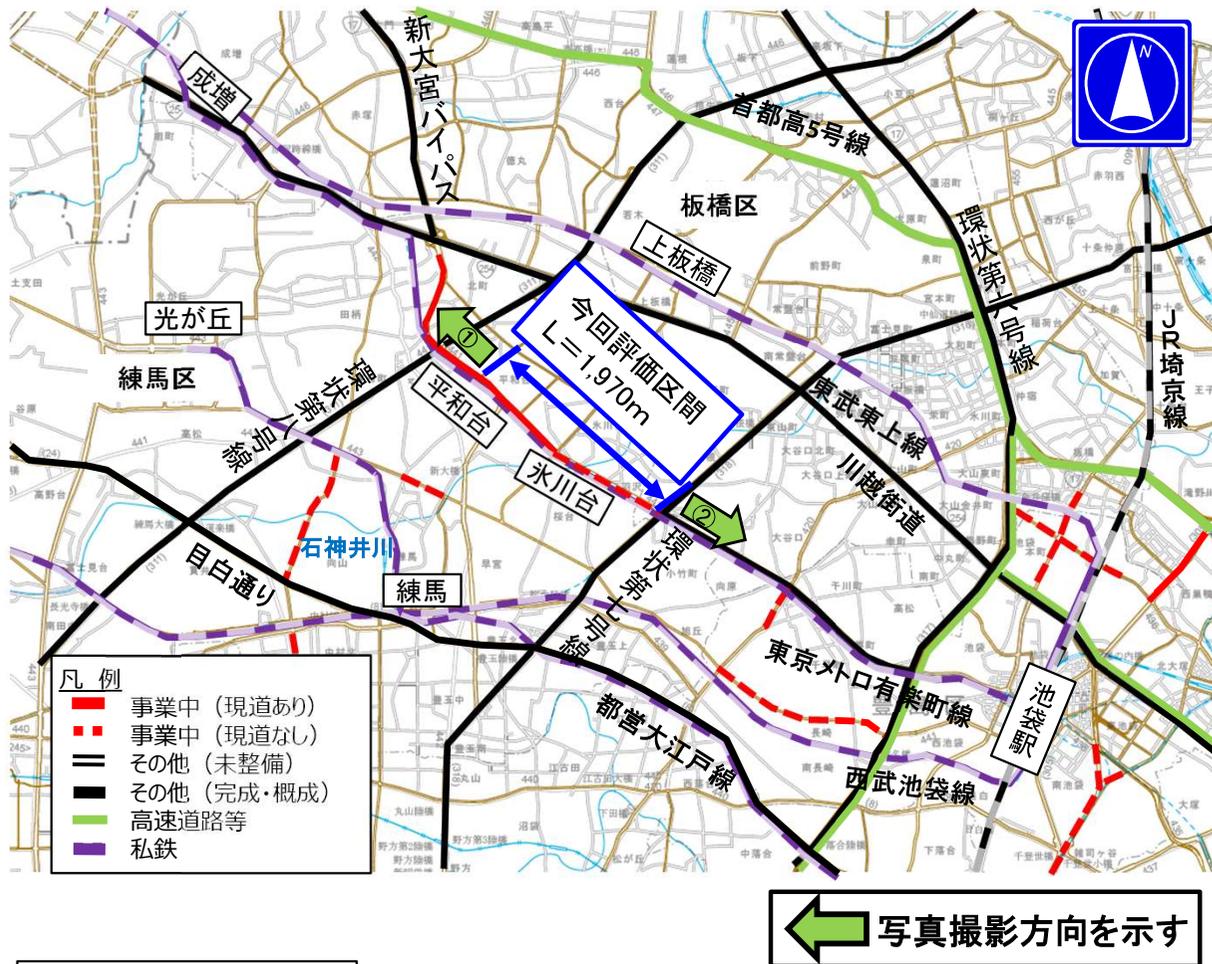


※区部における都市計画道路の整備方針(平成16年3月)

年度	計画等
放35: 昭和40年6月7日 放36: 昭和41年7月30日	都市計画決定
放35: 昭和54年3月29日	都市計画変更
平成23年4月12日	環境影響評価書公示
平成23年12月1日	事業認可取得
令和13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



同一路線の沿道状況



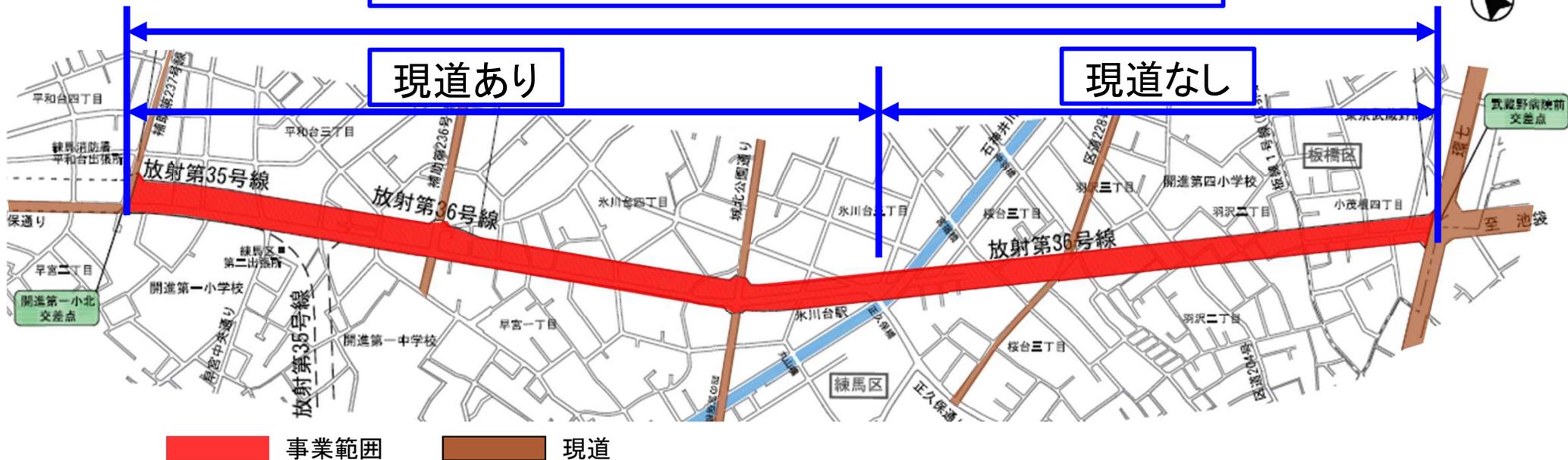
事業の効果

- 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**
- 延焼遮断帯の形成や震災時の緊急車両の通行確保等による**地域の防災性の向上**
- 住宅地に侵入する通過交通の排除やゆとりある歩道整備による**歩行者・自転車の快適性・安全性の向上**
- 電線類地中化や緑豊かな植樹帯の整備による**都市景観・空間の形成**

1. 事業概要(4)

平面図

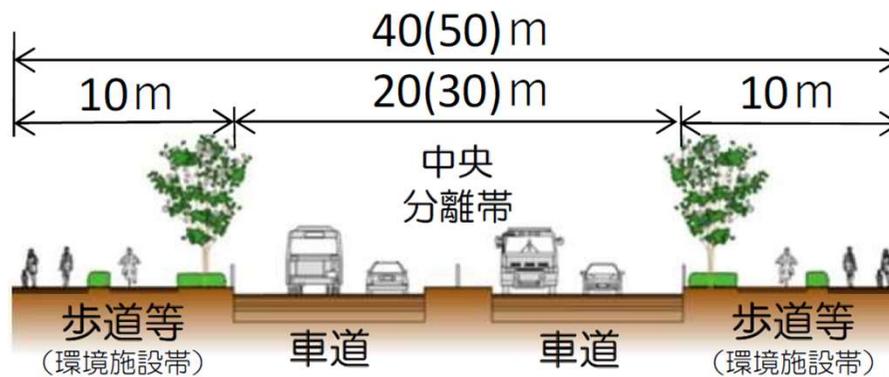
今回評価区間 L=1,970m W=40~50m



現況(一部)



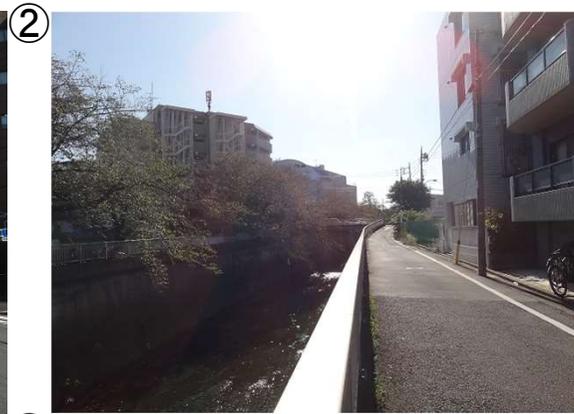
計画



※整備形態の詳細については、交通管理者と調整中

1. 事業概要(5)

前回



今回



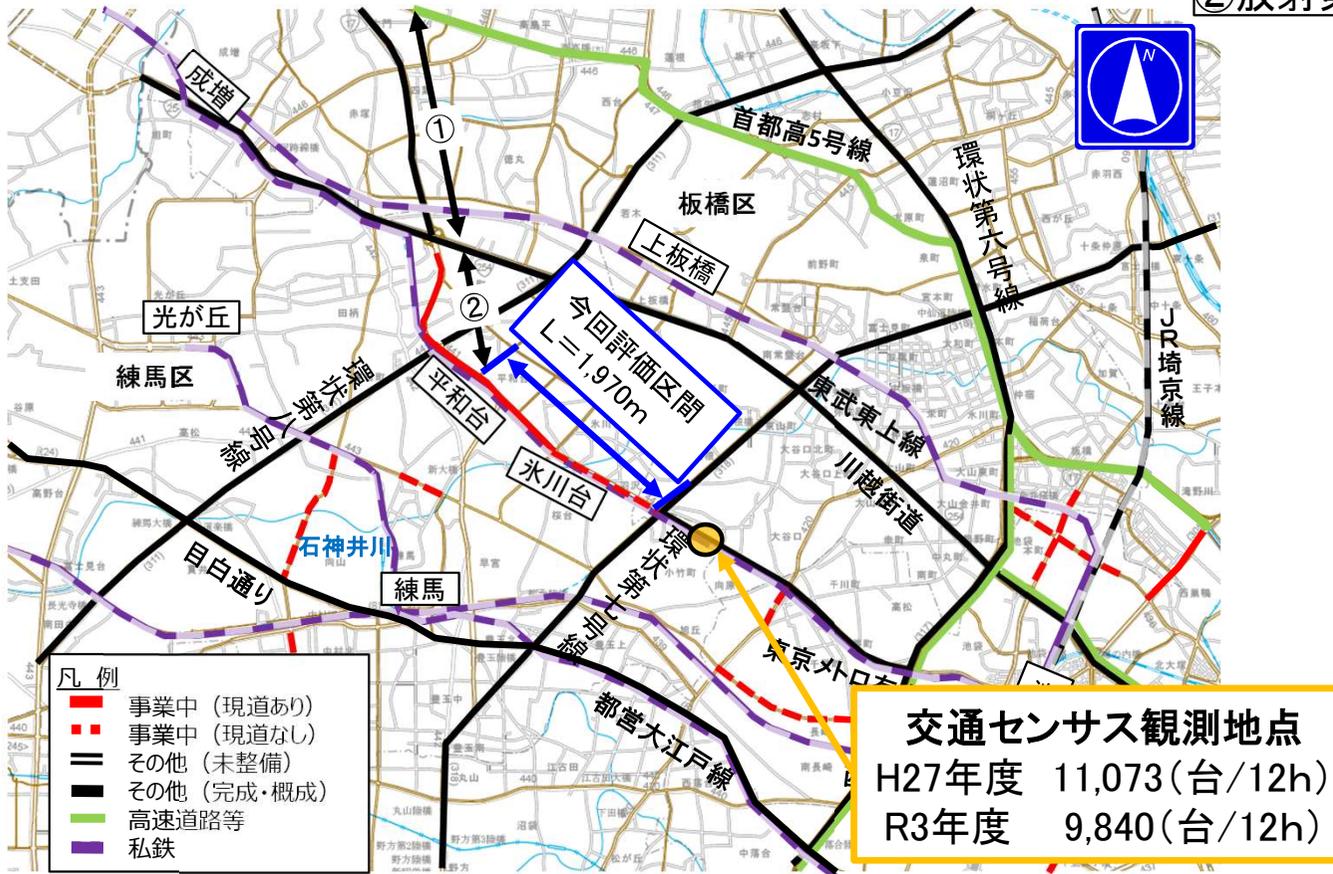
今回評価区間 L=1,970m W=40~50m



【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

②放射第35号線(早宮・北町) 暫定開通(R6.2)



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年度と比較して減少傾向

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	国交省	新大宮バイパス	平成6年度 全線開通	—	—
②	東京都	放射第35号線(早宮・北町)	平成16年度 着手 令和5年度 暫定開通	99%	実施中

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	1427.8《1405.9億円
走行時間短縮便益	1305.0《1303.1億円
走行経費減少便益	120.9《100.9》億円
交通事故減少便益	1.9《1.9》億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	494.7億円
工事費	428.5億円
用地費	42.3億円
維持管理費	23.9億円

【費用便益比(B/C)の算定】

$$\frac{B}{C} = 2.9 \text{ (前回 } 2.9 \text{)} \\ \text{《} 2.8 \text{ (前回 } 2.9 \text{)} \text{》}$$

※ 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: $B/C = 5.2$ 《5.1》 社会的割引率1%の場合: $B/C = 8.0$ 《7.9》

※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

- 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**が図られる。

①



現況(川越街道 東向き)

②



現況(川越街道 西向き)



3. 事業の投資効果(4)

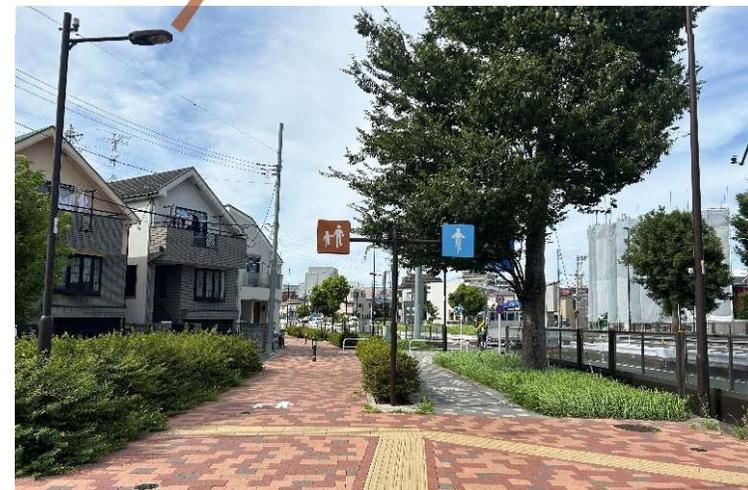
定性的効果

- <景観> ・都市景観の向上
- <安全> ・自転車や歩行者のための空間確保

- 植樹帯の整備及び電線類の地中化により、都市景観の向上が見込まれる。また、自転車や歩行者のための快適で安全な空間の確保にもつながる。



現況(正久保通り)



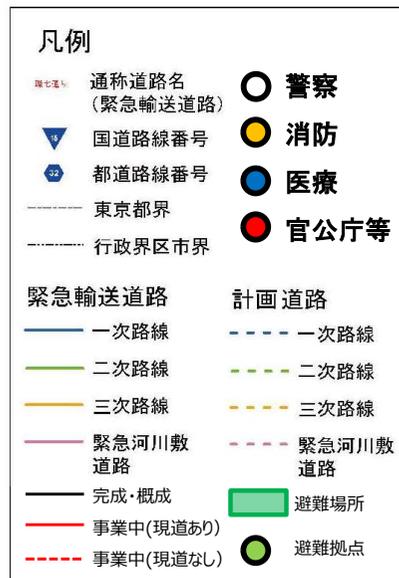
歩行空間のイメージ(放射第35号線(早宮・北町))

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

- 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。
- 地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路として、**主要延焼遮断帯に位置付け**られている。



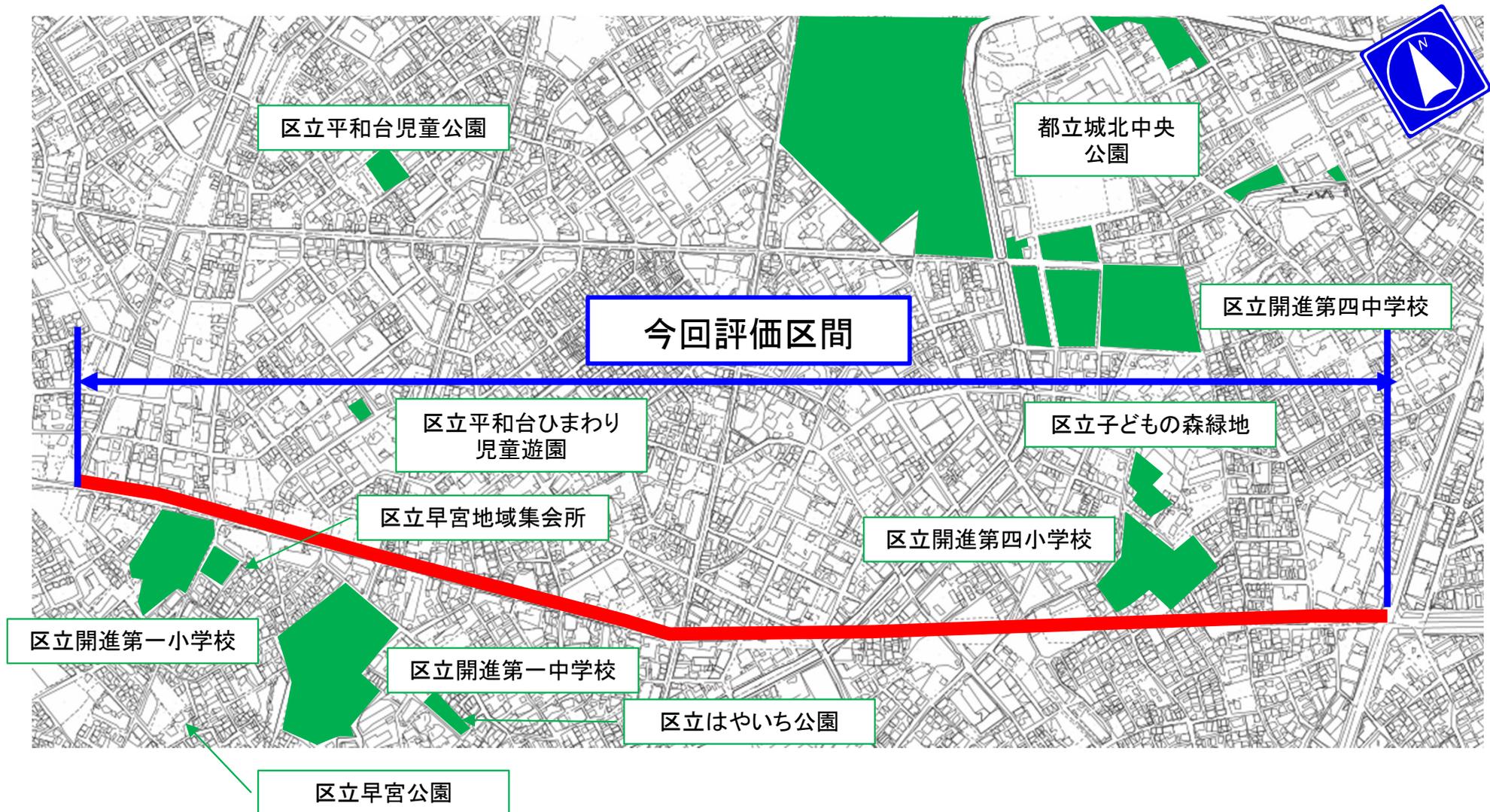
- 一次路線** : 応急対策の中核を担う都本庁舎、立川地域防災センター、重要港湾、空港島を連絡する路線
- 二次路線** : 一時路線と区市町村役場、主要な防災拠点（警察、消防、医療等の初動対応機関）を連絡する路線
- 三次路線** : その他の防災拠点（広域輸送拠点、備蓄倉庫等）を連絡する路線

3. 事業の投資効果(6)

定性的効果

<くらし> ・公共施設へのアクセス向上

- 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。



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)	43,115(43,115)	4,255(4,255)	47,370(47,370)
執行済額(百万円)	25,185(19,461)	2,777(224)	27,962(19,685)
執行率(%)	58.4(45.1)	65.3(5.3)	59.0(41.6)

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)
60,242m ²	53,493m ² (44,688m ²)	88.8%(74.2%)

4. 事業の進捗状況(2)

一定期間を要した背景等

- 本事業は、現道のない新設道路の整備箇所があり、路線延長が長く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

- 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。
- 石神井川渡河部橋梁上部工事が令和5年度に完了。
- 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。

【写真】仮設歩道



【写真】仮設歩道



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

今回評価区間



- 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。
- 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。

【写真①】取得用地



【写真②】石神井川渡河部



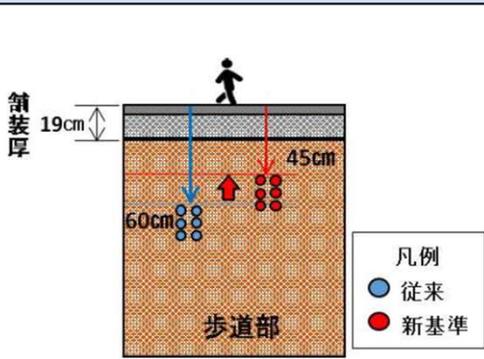
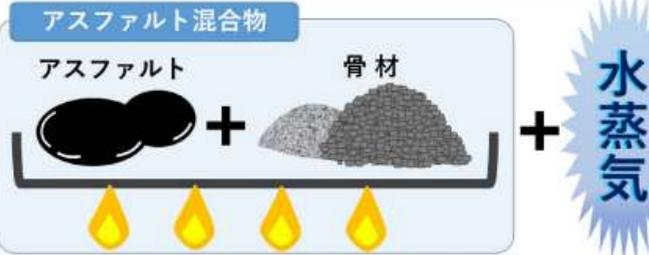
6. コスト縮減等

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。

コスト縮減		環境負荷低減
<p>【埋設深さの浅層化】</p>  <p>凡例 ● 従来 ● 新基準</p> <p>歩道部</p>	<p>【新たな管路材料の採用】</p>  <p>従来品 (CCVP管) 新たな管路材 (ECVP管)</p>	<p>HTT 低炭素アスファルトとは</p>  <p>アスファルト混合物 アスファルト + 骨材 + 水蒸気</p> <p>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))</p>
<p>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</p>	<p>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</p>	

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。
- 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。

(事業の進捗と見込みの視点)

- 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。
- 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。



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。