資料 3－1
令和8年度第1回
事業評価委員会
（街－1）

東京都市計画道路放射第9号線

（豊島区巣鴨三丁目～同区巣鴨五丁目）

令和8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　……　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』

スマートシティ　戦略18【インフラ・交通】

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

『TOKYO強靭化プロジェクト　upgrade Ⅰ』

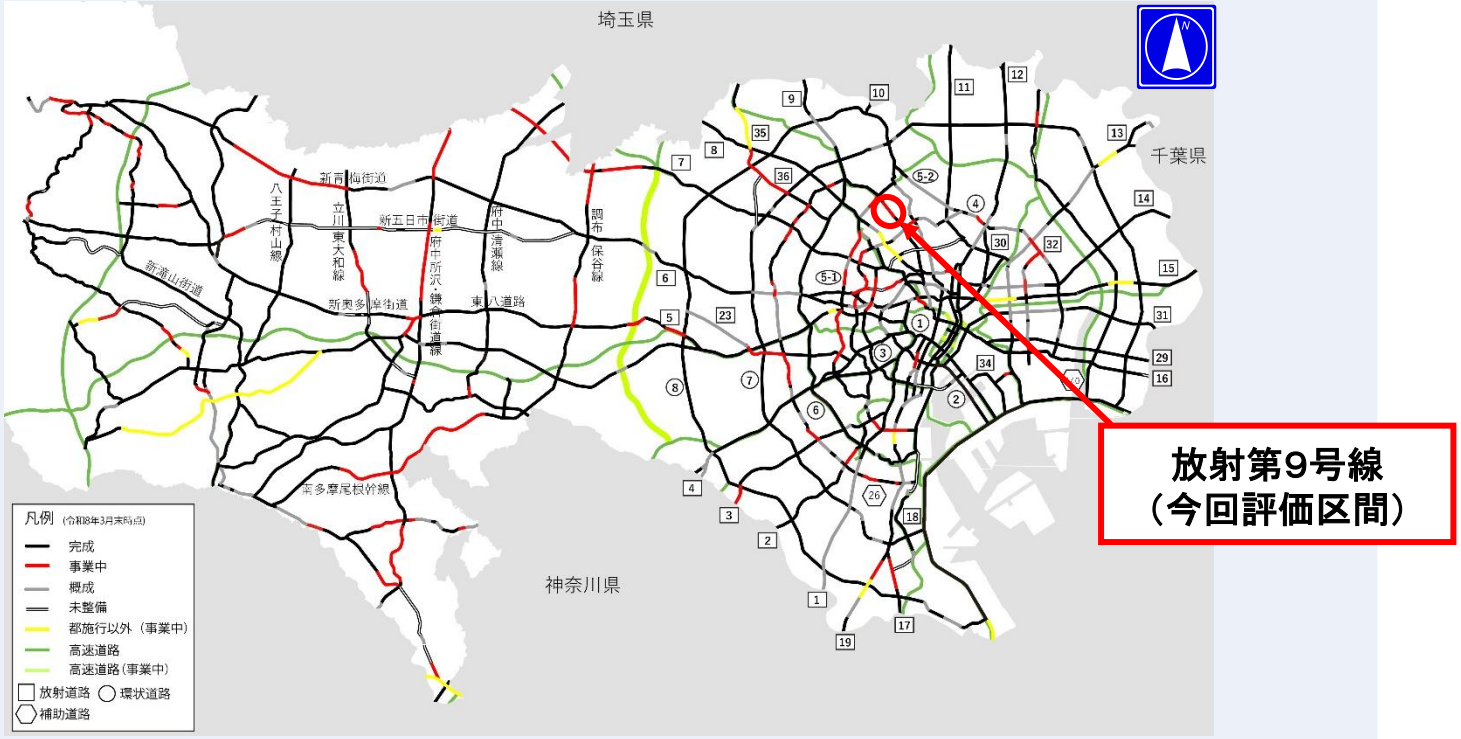
4章　各危機に関するプロジェクト

大地震があっても「倒れない・燃えない・助かる」まちをつくる

緊急輸送道路網の拡充・強化

○主要な防災拠点等を結ぶ緊急輸送道路網を補完・強化する道路等の整備推進

■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9号線

区　間:千代田区大手町一丁目
～板橋区舟渡三丁目

延　長:約14．9km

[今回評価区間]

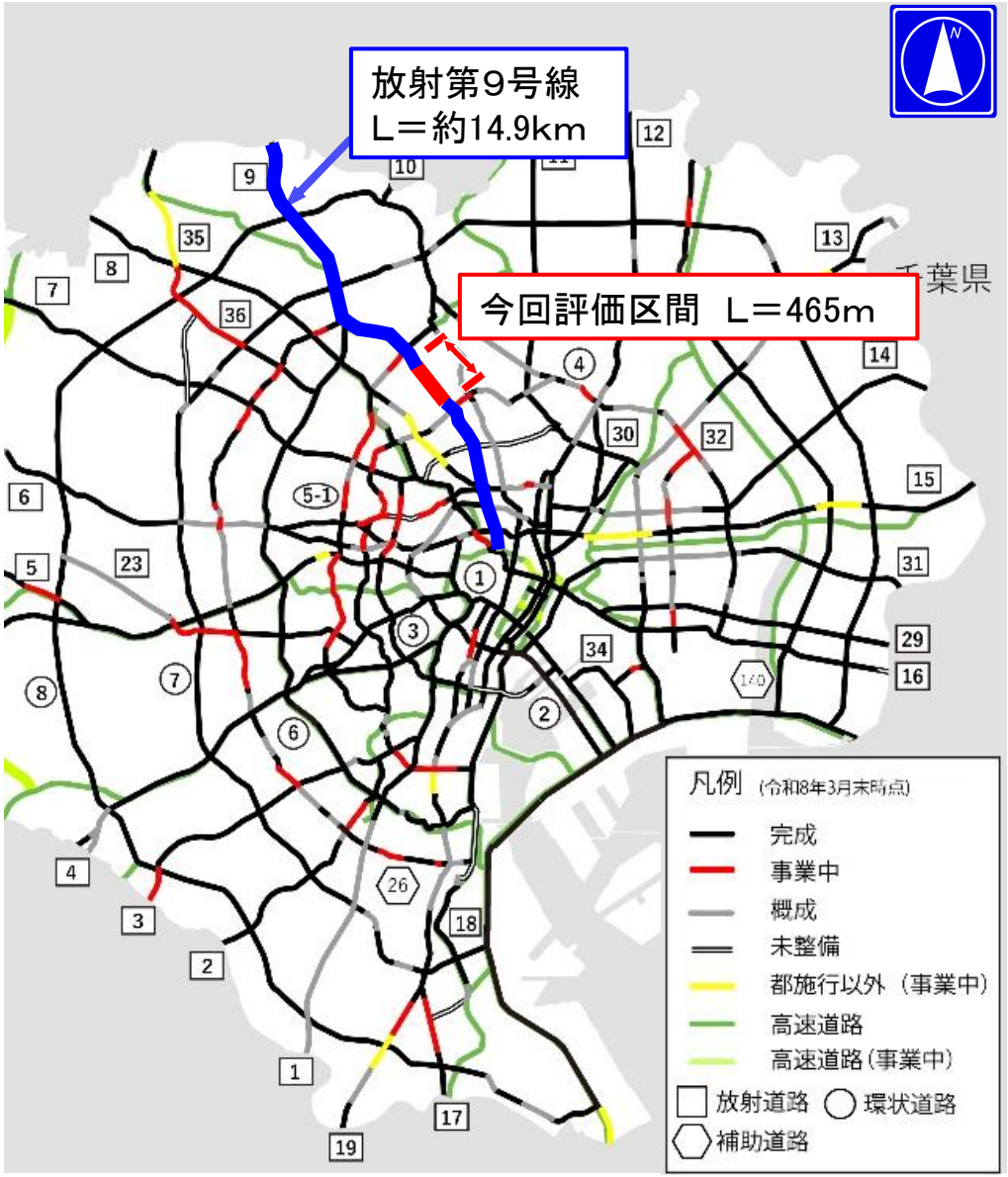
区　間:豊島区巣鴨三丁目
～豊島区巣鴨五丁目

延　長:465m

幅　員:40m

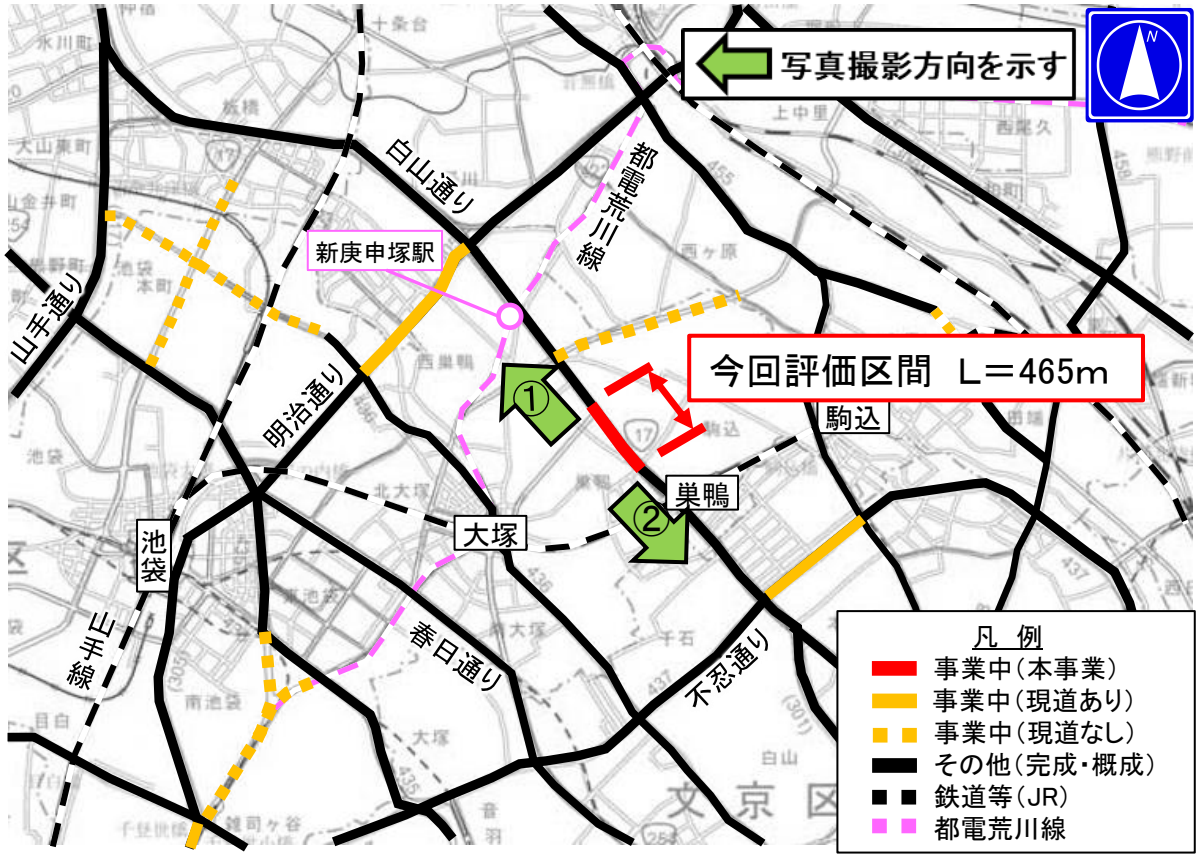
事業費:約91億円

年　度	計画等
昭和21年　3月26日	都市計画決定
平成11年　3月12日	事業認可取得
令和14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



①都電荒川線 新庚申塚駅方面を望む



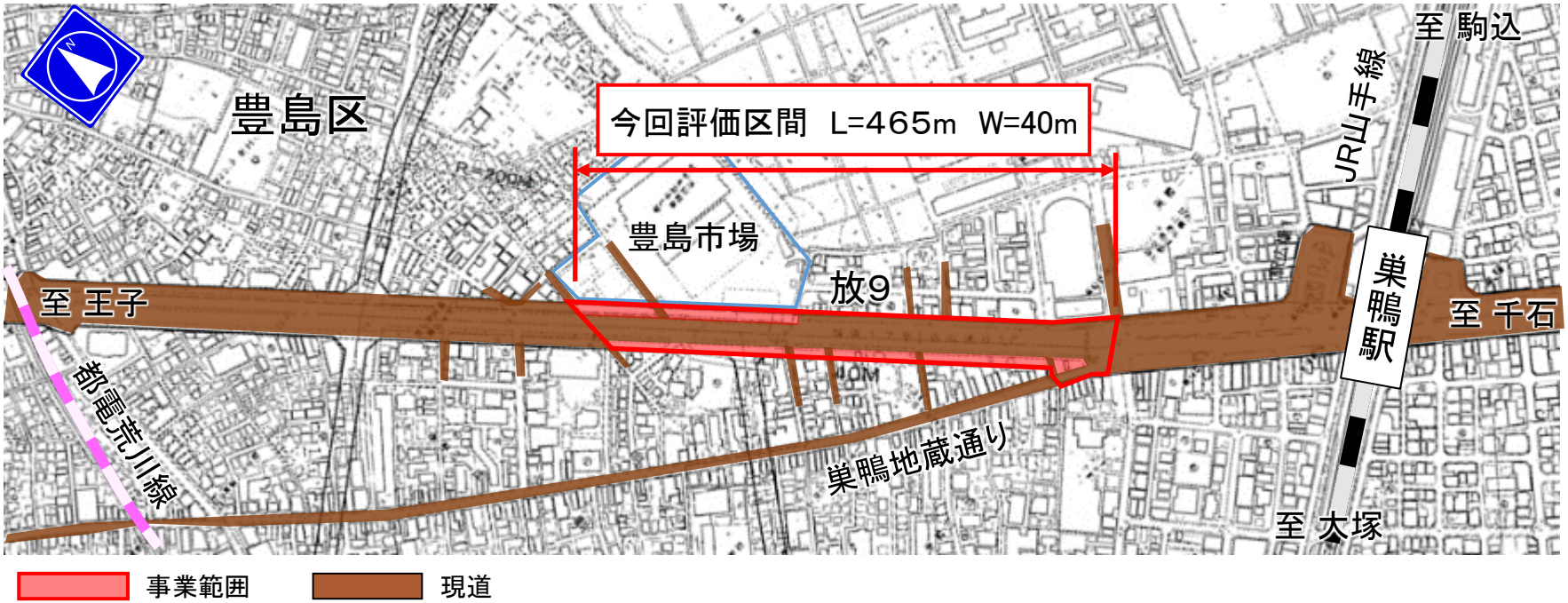
②JR巣鴨駅方面を望む

事業の効果

- 区部放射方向の道路ネットワーク強化による交通の円滑化
- 緊急輸送道路の機能強化等による地域の防災性の向上
- 自転車通行空間の整備による歩行者や自転車の通行の安全性の向上、電線類の地中化や街路樹の植栽による良好な都市景観の創出

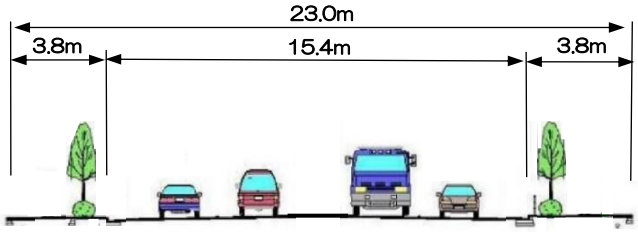
1. 事業概要(4)

平面図



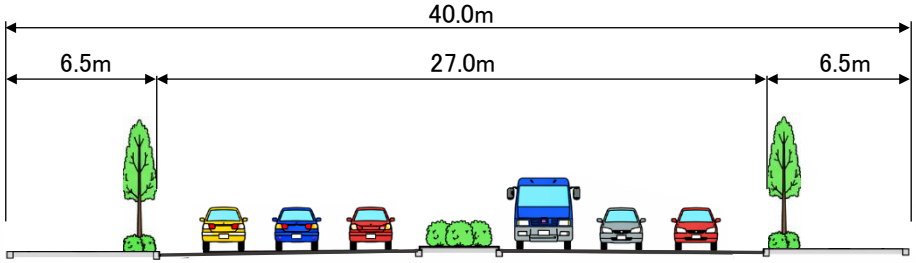
断面図

現況



拡幅

計画



※計画断面図は確定したものではありません。

1. 事業概要(5)

前回
評価時
令和3年度







今回



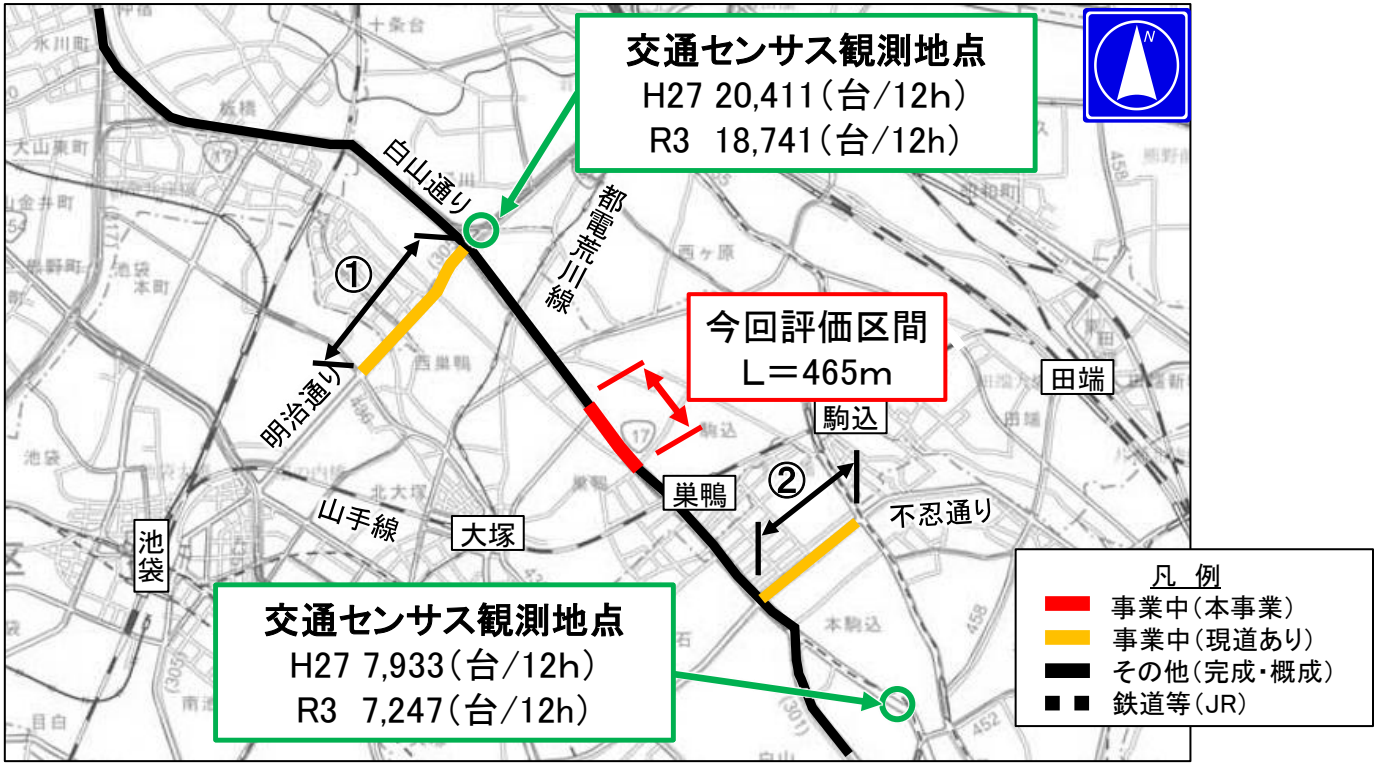






【空中写真　国土地理院より(撮影年月：令和元年10月)】

2. 社会経済情勢等の変化



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
比較してやや減少傾向

関連する他事業等の進捗状況の変化 （R7年度時点）

	施行	地区	着手年度	用地	工事
①	東京都	環状第5の1号線（西巣鴨）	令和4年度着手	2%	未実施
②	東京都	環状第4号線（本駒込）	平成26年度着手	85%	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	382. 2億円
走行時間短縮便益	348. 3億円
走行経費減少便益	37. 5億円
交通事故減少便益※	−3. 6億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	182. 3億円
工事費	79. 7億円
用地費	98. 2億円
維持管理費	4. 4億円

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

本事業の交通事故減少便益は、4車線以上の整備に伴う周辺道路も含めた交通状況の変化により、マイナスとなっている。
なお、定量的には評価できないが、歩行者・自転車の通行空間の整備などにより歩行者・自転車利用者の安全性の向上が見込まれる。

【費用便益比(B／C)の算定】

B／C ＝ 2. 1 (前回 2. 2)

(参考)社会的割引率2%の場合: B/C ＝ 3.7 、社会的割引率1%の場合: B/C ＝ 5.2

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7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	―

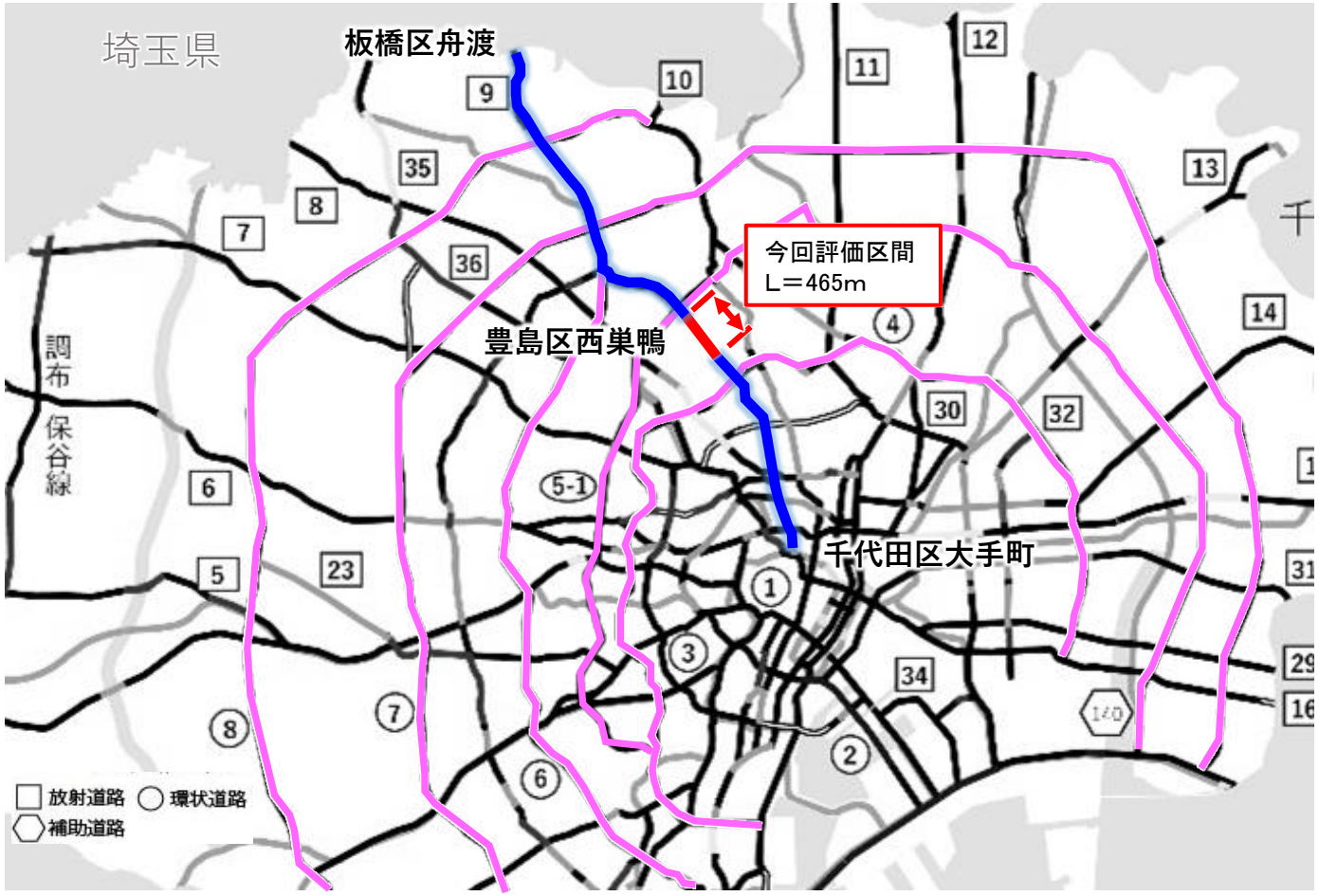
	事項	該当
くらし	土地利用の転換・高度化	―
	交通不便地域の解消	―
	商業・産業の活性化	◎
	公共施設へのアクセス向上	○
安全	交通事故の減少	○
	バリアフリー化	○
	自転車や歩行者のための空間確保	◎

※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9号線は、千代田区大手町から板橋区舟渡(埼玉県境)に至る骨格幹線道路である。
- 本路線の整備により、区部環状道路等とネットワークが形成され、交通の円滑化が図られる。



3. 事業の投資効果(4)

定性的効果　＜防災＞ 緊急車両の走行
災害時の避難路の確保

- 本路線は、東京都地域防災計画に定める緊急輸送道路の一次路線である。
  本路線の整備により、緊急輸送道路としての機能が強化され、防災性が向上する。
- 避難場所である染井墓地・駒込中学校一帯や、周辺の東京都災害拠点病院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

3. 事業の投資効果(5)

定性的効果　＜防災＞ 緊急車両の走行
災害時の避難路の確保

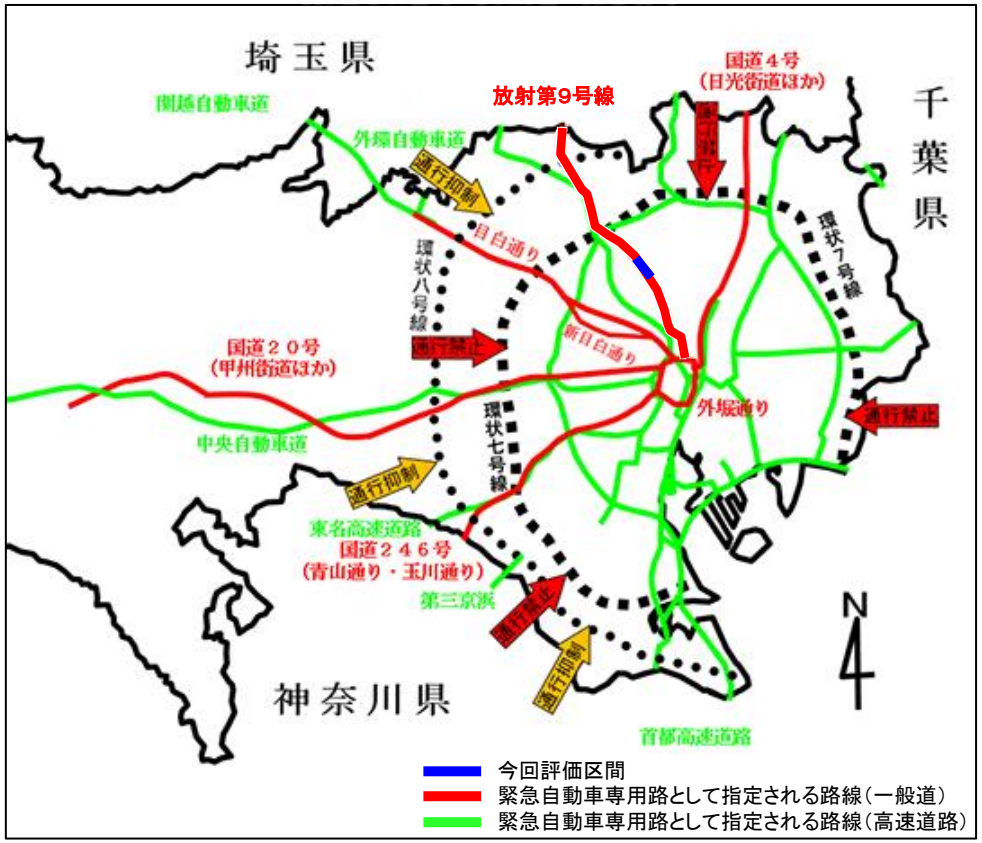
- 本路線は、国や都県などで構成される協議会で策定した「関東ブロック道路啓開計画」において、首都直下地震の発災時に、迅速かつ的確な道路啓開を実施する優先啓開候補路線(八方向作戦)に位置付けられている。
  また、大震災(震度6弱以上)が発生した際に人命救助、消火活動等に従事する緊急自動車等を円滑に通すための緊急自動車専用路にも指定(公安委員会)されている。
- 本路線の整備により、発災時における防災機能の強化が図られる。

八方向作戦　概念図



国土交通省公表資料より加工し作成

緊急自動車専用路　概要図



警視庁公表資料より加工し作成

3. 事業の投資効果(6)

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
＜くらし＞ 商業・産業の活性化

- 電線類の地中化や街路樹の植栽による良好な都市景観の創出、自転車通行空間の整備による歩行者や自転車の通行の安全性の向上が見込まれる。
- 「豊島区都市づくりビジョン」において、巣鴨地蔵通りと接する箇所では、商店街の入口にふさわしいまちづくりに取り組んでおり、区とも連携し整備を進めることで商業などの活性化が期待される。

歩道部



歩道部　今回評価区間(現在)



歩道部　将来イメージ

商店街入口



巣鴨地蔵通り商店街入口(R1.12頃)



巣鴨地蔵通り商店街入口(現在)

4. 事業の進捗状況(1)

事業費の執行状況

(R7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)	6,959(6,875)	2,152(1,679)	9,111(8,554)
執 行 済 額(百万円)	5,842(5,837)	1,210(826)	7,052(6,663)
執 行 率(%)	83.9(84.9)	56.2(49.2)	77.4(77.9)

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)
4,852㎡	4,329㎡(4,329㎡)	89.2%(89.2%)

4. 事業の進捗状況(2)

一定期間を要した背景等

■ 多くの関係権利者から事業への理解・協力を得られたが、
一部の関係権利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。

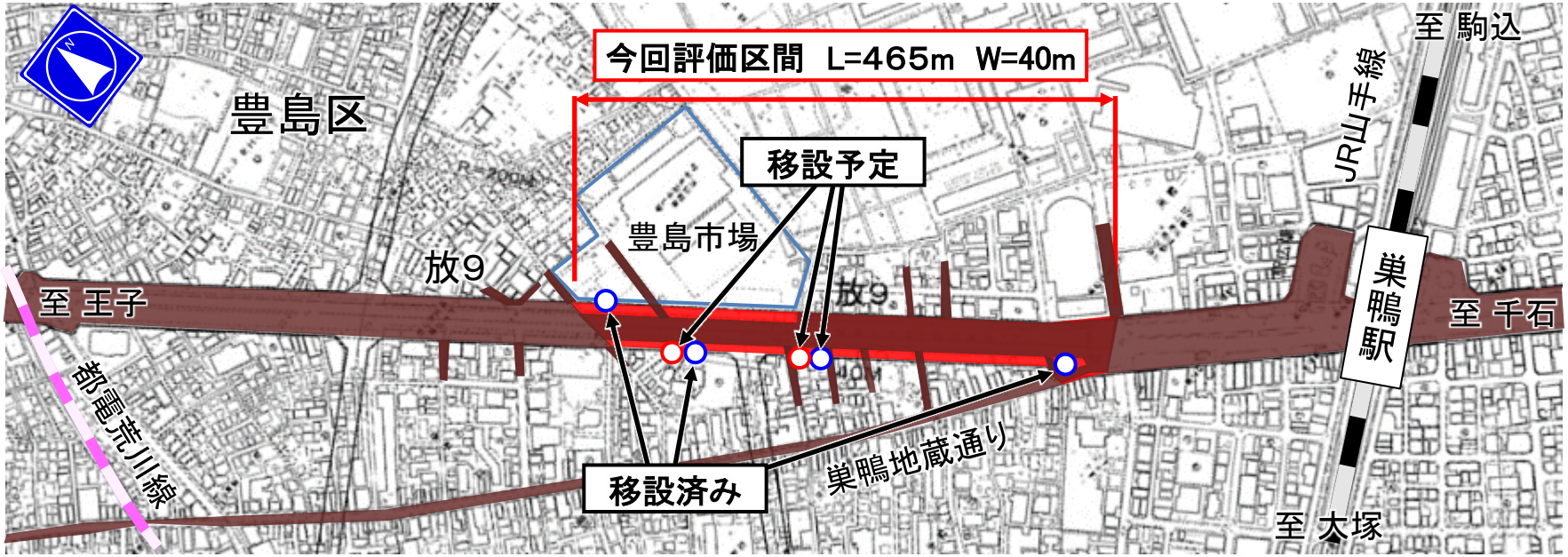
事業の進捗状況・残事業の内容

■ 用地は約89%取得済みである。
残る用地の早期取得を目指し、引き続き各関係権利者との折衝を進めている。

■ これまで、排水管設置工事や電線共同溝設置工事を部分的に行っており、
今後、用地取得の状況に応じて4車線から6車線にするための工事を行う。

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



○ 共同溝換気口　○ 地下鉄換気口

【写真】換気口将来イメージ



- 事業の必要性や補償の考え方について丁寧に説明するなど、各関係権利者の理解と協力を得ながら早期の用地取得に努めていく。
- 現在、共同溝換気口（1箇所）と地下鉄換気口（1箇所）の移設工事を行っており、今後、残る地下鉄換気口（1箇所）の移設工事を実施する。
- 用地の取得状況に応じて、電線共同溝設置工事や街路築造工事を進めていく。

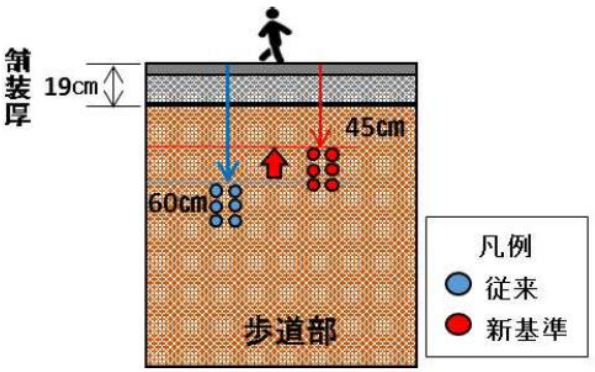
6. コスト縮減等

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（R8.6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。

【埋設深さの浅層化】	【新たな管路材料の採用】
	
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

7. 対応方針（原案）

（事業の必要性等に関する視点）

■区部環状道路等とネットワークを形成し、交通の円滑化が図られる。

■緊急輸送道路の機能強化等により地域の防災性が向上する。

■自転車通行空間の整備により歩行者や自転車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が創出される。

（事業の進捗の見込みの視点）

■残る用地の早期取得を目指し、計画的に折衝を進めていくとともに、地下鉄換気口や共同溝換気口の移設工事を実施

■用地の取得状況に応じて、電線共同溝工事や街路築造工事を推進

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。