

1 事業概要

事業の名称	東京都市計画道路補助第230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)	昭和42年度	事業認可年度(当初)	平成22年度	事業期間：H22年度～28年度	
都市計画決定(最新)	昭和42年度	事業認可年度(最新)	令和3年度	事業期間：H22年度～R8年度	
事業箇所	練馬区大泉学園町七丁目～同区大泉町三丁目		事業規模	L＝1, 250m W＝18m	
事業概要	・補助第230号線は、練馬区関町南四丁目から光が丘三丁目に至る延長約10.4kmの都市計画道路であり、練馬区北西部の道路ネットワークを形成する重要な路線である。 ・今回評価区間は、練馬区大泉学園町七丁目から大泉町三丁目に至る延長約1,250m、幅員18mの道路を新設するものである。 ・本区間の整備により、練馬区北西部の道路ネットワークが形成され、交通が円滑化し、防災性が向上する。また、緊急輸送道路間の接続による防災拠点等へのアクセス性が向上する。				

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）
(社会経済情勢の変化) 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。 ・現況自動車交通量【一般都道東京朝霞線】(道路交通センサスによる) 平成27年度:5, 006台/12h 令和3年度:5, 523台/12h (関連する他事業等の進捗状況の変化) ・本区間の東側のⅠ期区間(外環から土支田通りまでの延長約0.9km)は、平成21年度に事業着手しており、用地を約96%取得している。なお、東側約200mは令和3年3月に部分開放している。 ・Ⅰ期区間のさらに東側に繋がる土支田区間(土支田通りから笹目通りまでの延長約0.9km)は平成25年度に開通。 ・本区間に接続する補233号線についても平成27年度に事業着手しており、、用地を約45%取得している。

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※	2.2(前回:2.3)	(参考)	3.4〔2%〕	4.6〔1%〕
現在価値化総便益額(B)		330.3億円	現在価値化総費用額(C)		150.3億円
走行時間短縮便益		319.5億円	工事費		40.5億円
走行経費減少便益		10.1億円	用地費		104.8億円
交通事故減少便益		0.7億円	維持管理費		5.0億円
定性的効果					
〈交通〉・交通渋滞の解消		〈くらし〉・土地利用の転換・高度化			
・物資流動円滑化への寄与		・交通不便地域の解消			
・バスの定時性		・商業・産業の活性化			
・迂回交通の減少		・公共施設へのアクセス向上			
〈景観〉・都市景観の向上		〈安全〉・交通事故の減少			
〈防災〉・緊急車両の走行		・バリアフリー化			
・延焼遮断		・自転車や歩行者のための空間確保			
・災害時の避難路の確保					
・消防活動困難地域の解消					

※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))。

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（R5年度末時点）			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	10,496百万円	4,053百万円	14,549百万円
執行済額	7,646百万円	58百万円	7,704百万円
（執行率）	72.8%	1.4%	53.0%
用地取得状況（R5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)	
19,020㎡	13,923㎡	73.2%	
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もあり、地権者が多く、また、共有私道が点在しており、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73%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。 ・工事は未着手である。着手に向けて、関係機関との協議及び設計を進めている。			

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
・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。 ・用地取得状況及び関係機関との協議状況を踏まえて、順次工事に着手していく。 また、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
(新工法の採用など) ・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。 (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。
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み
・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	(事業の必要性に関する視点) ・練馬区北西部の道路ネットワークを形成し、交通の円滑化が図られるとともに、防災性が向上する。 ・緊急輸送道路間の接続により、防災拠点等へのアクセス性が向上する。 ・大江戸線延伸の導入空間としても活用される見込みである。 (事業の進捗と見込みの視点) ・用地は約73%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。 ・用地取得状況及び関係機関との協議状況を踏まえて、順次工事に着手していく。 また、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く。
対応方針(原案)	継続