

東京都市計画道路補助第230号線  
(練馬区大泉学園町七丁目～  
同区大泉三丁目)

令和元年6月24日(月)

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	.....	8
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

## 位置図



練馬区大泉学園町七丁目  
～同区大泉三丁目

今回評価区間 L=1.25km

道路交通センサス観測地点

光が丘駅

大泉学園駅

石神井公園駅

# 1. 事業概要

## 事業の概要

本路線は、練馬区関町南四丁目から同区光が丘三丁目に至る延長約10.4 kmの都市計画道路であり、当該区間は、練馬区大泉学園町七丁目(大泉学園通り)から同区大泉町三丁目(外環)までの1,250m区間に幅員18.0mの都市計画道路を整備するものである。



# 1. 事業概要

## 事業の概要

本路線は、区部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。

本区間の整備により、周辺地域の交通の円滑化が図られるとともに、生活道路へ進入する通過交通が本路線に誘導されることで、周辺地域の歩行者の安全性と居住環境が向上する。

また、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間が形成され、都市景観が向上する。

## 事業期間

平成22年度～令和3年度

## 経緯

年度	計画等
昭和41年7月30日	都市計画決定
平成22年8月10日	事業認可取得
令和 4年3月31日	事業認可期間

# 1. 事業概要

## 平面略図

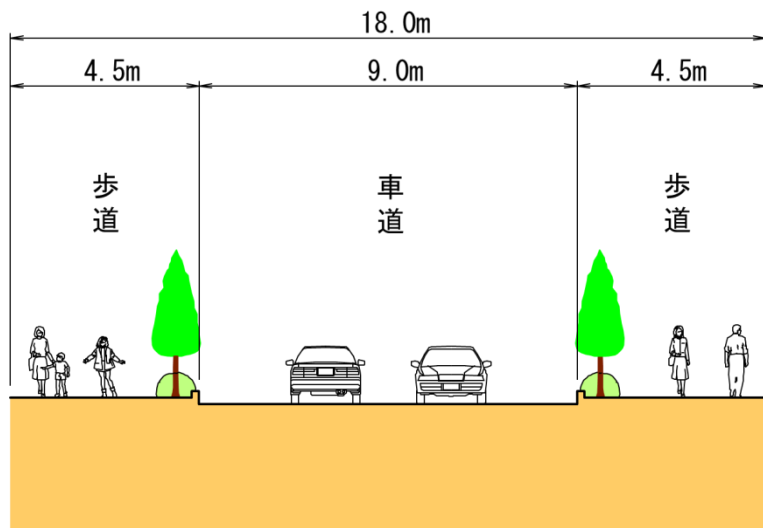
今回評価区間 L=1250m W=18m



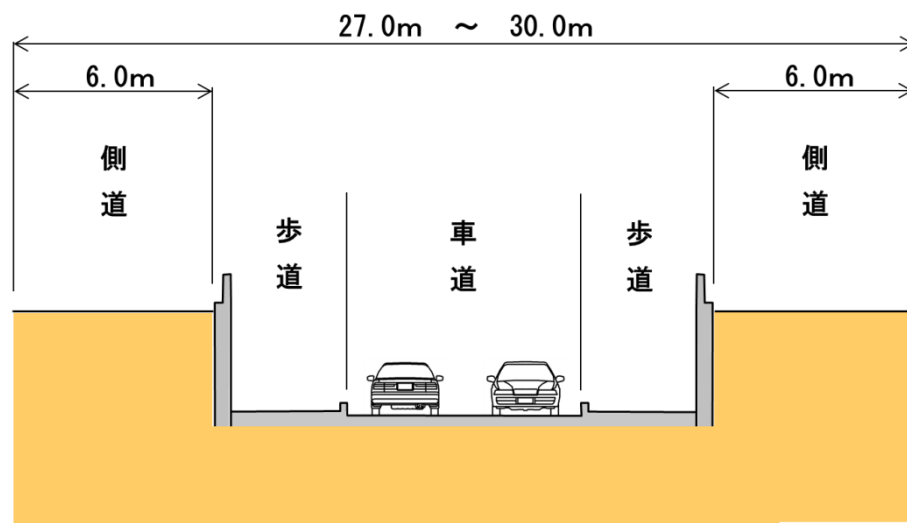
# 1. 事業概要

## 横断略図

標準横断図



側道部横断図



## 2. 社会経済情勢等の変化

### 社会経済情勢の変化(変更なし)

本路線周辺の平成27年度の現況交通量は、平成22年度と比較しても、ほとんど変化していない。

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)

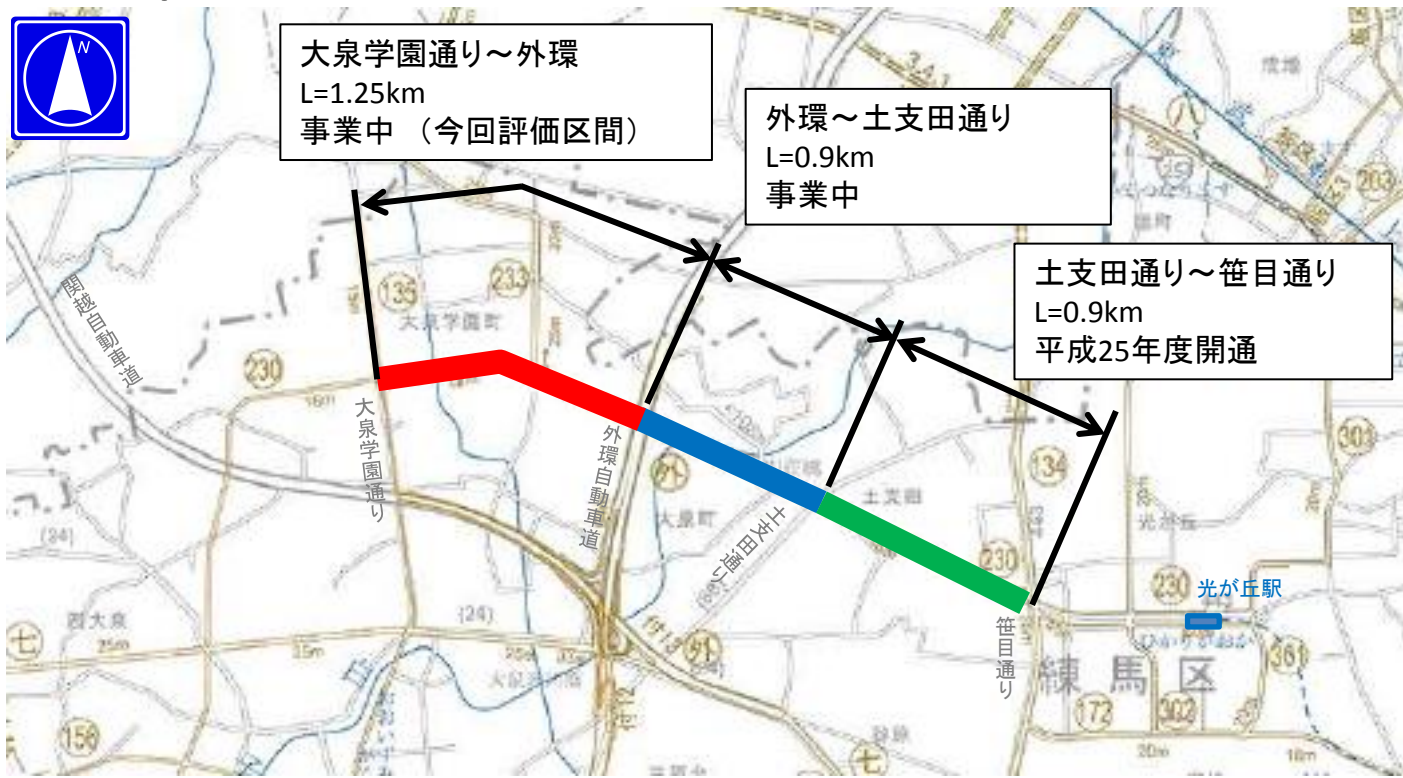
平成22年度:5,390台/12h      平成27年度:5,006台/12h



# 2. 社会経済情勢等の変化

## 関連する他事業等の進捗状況の変化

- ・補助第230号線のうち、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89%取得している。
- また、土支田通りから笹目通りまでの延長0.9kmは平成25年度に開通している。



# 3. 事業の投資効果

## 定量的効果

### 【便益(B)の算定】

現在価値化総便益額	350.4億円
走行時間短縮便益	320.0億円
走行経費減少便益	29.6億円
交通事故減少便益	0.8億円

### 【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	152.1億円
工事費	87.5億円
用地費	58.9億円
維持管理費	5.7億円

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 平成30年2月)に基づき分析

### 【費用便益比(B/C)の算定】

$$\underline{B/C = 2.3}$$

# 3. 事業の投資効果

## 定性的効果

1. 交通渋滞の解消
2. 物資流動円滑化への寄与
3. 土地利用の転換・高度化
4. 都市景観の向上
5. 交通事故の減少
6. 緊急車両の走行
7. 延焼遮断
8. 商業・産業の活性化
9. バリアフリー化
10. 迂回交通の減少
11. 自転車や歩行者のための空間確保

# 3. 事業の投資効果

## 定性的効果 1.交通渋滞の解消

・周辺地域の交通の円滑化が図られる。

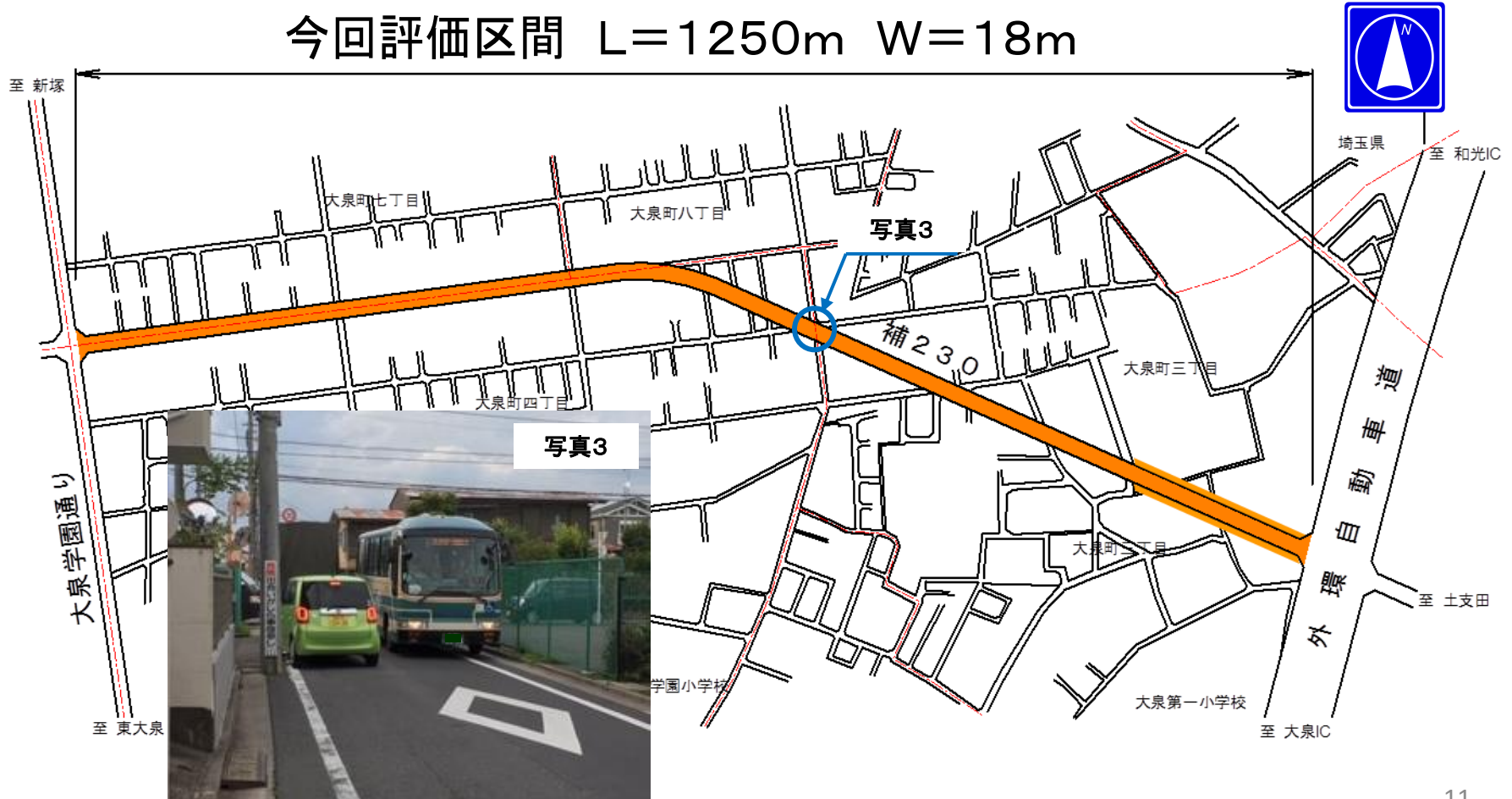


# 3. 事業の投資効果

## 定性的効果 1. 交通渋滞の解消

- 生活道路へ進入する通過交通が本路線に誘導される。

今回評価区間 L=1250m W=18m



# 3. 事業の投資効果

## 定性的効果 3.土地利用の転換・高度化

・練馬区が進めている沿道地域のまちづくりに寄与する。

### 補助230号線大泉町三丁目地区地区計画



#### 地区計画の目標

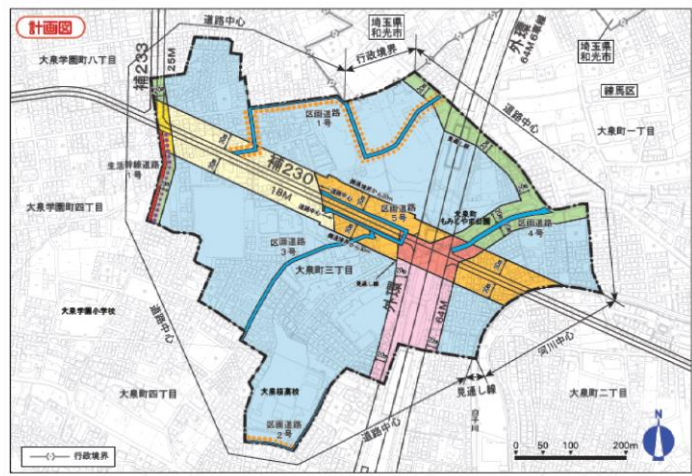
本地区は区の北西部に位置し、都市計画公園である大泉町もみじや公園や比較的大きな生産緑地が存在するみどりの多い住宅地である。  
 地区内では、東京都市計画道路補助線第230号線(以下「補助230号線」という。)の整備が進められており、補助230号線沿道では街並みの大きな変化が見込まれる一方で、周辺市街地では、住環境の保全や道路基盤の充実が課題となっている。また、補助230号線は、都営地下鉄大江戸線の光が丘から大泉学園町方面に向かう東京12号線(以下「12号線」という。)延伸の導入を予定している空間であり、地区内に新駅の設置が予定されている。  
 東京都防災都市づくり推進計画において、補助230号線沿道は、一般延焼遮断帯に位置づけられ、練馬区都市計画マスタープランにおいて、新駅予定地周辺は、「地域の特性を活かした生活拠点としての利便性を高め」、補助230号線沿道は、「土地の高度利用を進め、商業・業務施設の利用を促進する」としている。また、本地区は「防災性の向上を図るとともに、みどり豊かで良好な住環境の保全や景観に配慮した街並み形成を進める」としている。  
 以上のことから、本地区計画により、地区の特性を踏まえた建築物等の適正な制限を行うことにより、地域にふさわしい土地利用の誘導と、災害に強くみどり豊かで良好な住環境の保全や景観に配慮した街並みの形成を目指す。

練馬区

### 補助230号線大泉町三丁目地区地区計画 (誘導容積型)

都市計画決定 平成26年10月3日

名称	補助230号線大泉町三丁目地区地区計画	
位置	練馬区大泉町一丁目および大泉町三丁目各区内	
面積	約32.8ha	
区域の整備開発および保全に関する方針	土地利用の方針	本地区を4地区に区分し、それぞれの地区特性に応じた土地利用の方針をつづるよう定める。 1 新駅周辺地区 12号線延伸に伴う新駅の設置を見据えて、生活拠点にふさわしい地域の生活利便の向上に資する土地利用を誘導するとともに、景観に配慮した防災性が高い街並みを形成する。補助230号線の沿道においては、周辺住宅地の良好な住環境にも配慮しながら、健全かつ合理的な土地の高度利用を進める。 2 補助230号線沿道地区 周辺住宅地の良好な住環境に配慮しながら、住宅と店舗が調和した補助230号線沿道にふさわしい土地の高度利用を誘導するとともに、みどり豊かで景観に配慮した良好かつ防災性が高い街並みを形成する。 3 生活幹線道路等沿道地区 中間住宅を中心とした生活幹線道路沿道にふさわしい土地利用への誘導を図り、みどり豊かで景観に配慮した良好な街並みを形成する。 4 低層住宅地区 低層住宅を主体としたみどり豊かで景観に配慮した良好な住宅市街地を保全する。
	地区施設等の整備の方針	地区全体の道路ネットワークを形成するとともに防災性の向上を図るため、生活幹線道路および区画道路の整備を誘導する。
	建築物等の整備の方針	1 住宅と店舗が調和した街並みを誘導するため、建築物等の用途の制限を定める。 2 敷地の細分化を防ぐとともに、ゆとりのある住環境を保全するため、建築物の敷地面積の最低限度を定める。 3 周辺住宅地への配慮と良好な景観を誘導するため、建築物等の高さの最高限度および建築物等の形態または色彩その他の意匠の制限を定める。 4 道路空間および道路交差部における見通し空間を確保し、安全性や防災性の向上を図るため、壁面の位置の制限および壁面後退区域における工作物の設置の制限を定める。 5 地震時のブロック塀等の倒壊を防ぎ、みどり豊かな街並みを形成するため、塀またはさくの構造の制限を定める。



## 4. 事業の進捗状況

### 事業費の執行状況

(H30年度末時点)

	用地費	工事費	合計
全体事業費	10,496百万円	4,013百万円	14,509百万円
執行済額	5,943百万円	49百万円	5,992百万円
執行率	56.6%	1.2%	41.3%

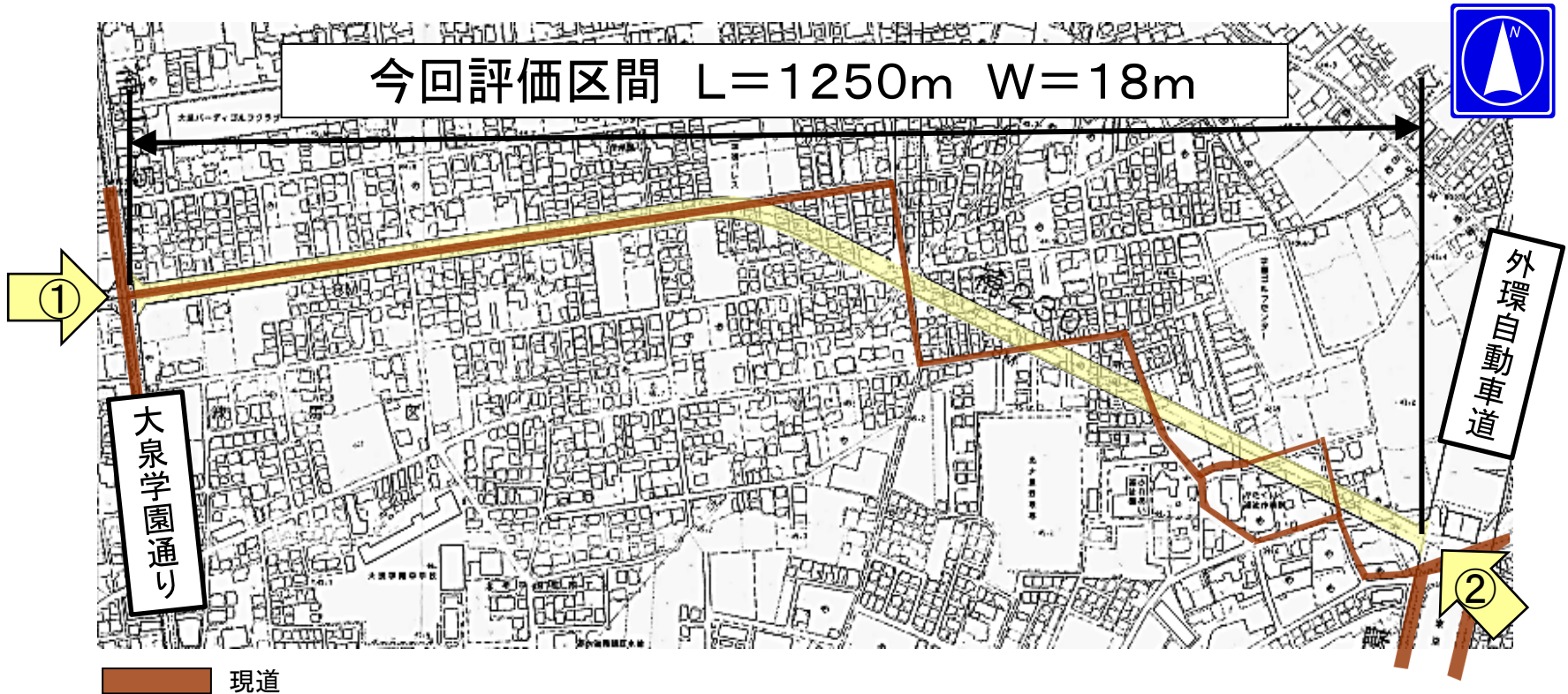
### 用地取得状況

取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)
19,020m <sup>2</sup>	11,202m <sup>2</sup>	58.9%

# 4. 事業の進捗状況

## 一定期間を要した背景等

- ・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土地の取得に時間を要している。





# 5. 事業の進捗の見込み

## 今後の事業の進捗見込み

- ・引き続き、用地取得を進める。
- ・順次、工事に着手していく。

## 現況写真



## 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

- ・実施していくのは平面的な街路築造工事のみであるため、今後、事業手法、施設規模等を見直す可能性はない。
- ・工事の内容は大部分が街路築造工事であり、施工にあたって、新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性は極めて少ない。

### コスト縮減の取組

- ・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用などにより、コスト縮減に努めている。

## 7. 対応方針(原案)

- 本路線は、区部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。
- 本区間の整備により、周辺地域の交通の円滑化、快適で安全な歩行空間の形成など十分な整備効果が期待できる。
- 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。

