

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2年10月19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	.....	9
3. 事業の投資効果	.....	12
4. 事業の進捗状況	.....	18
5. 事業の進捗の見込み	.....	20
6. コスト縮減等	.....	22
7. 対応方針(原案)	.....	23

# 1. 事業概要

## 全体図

### 放射第35線

- 練馬区豊玉中三丁目  
～板橋区新河岸三丁目
- 延長 約8.5km

### 放射第36号線

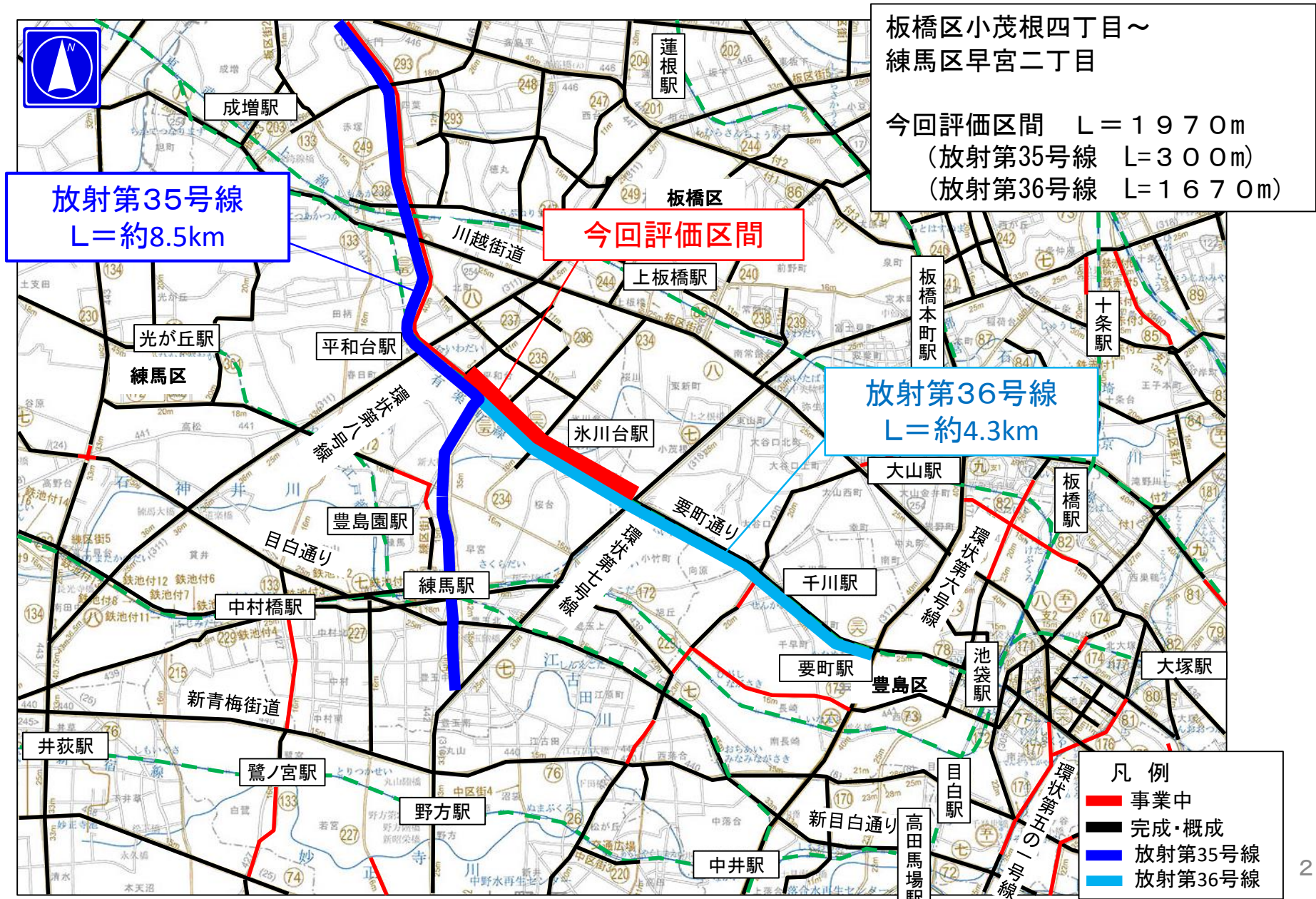
- 豊島区要町一丁目  
～練馬区早宮一丁目
- 延長 約4.3km

### 今回評価区間

- 板橋区小茂根四丁目  
～練馬区早宮二丁目
- 延長1,970m
- 幅員40m～50m



# 1. 事業概要



# 1. 事業概要

## 事業期間

平成23年度～令和5年度

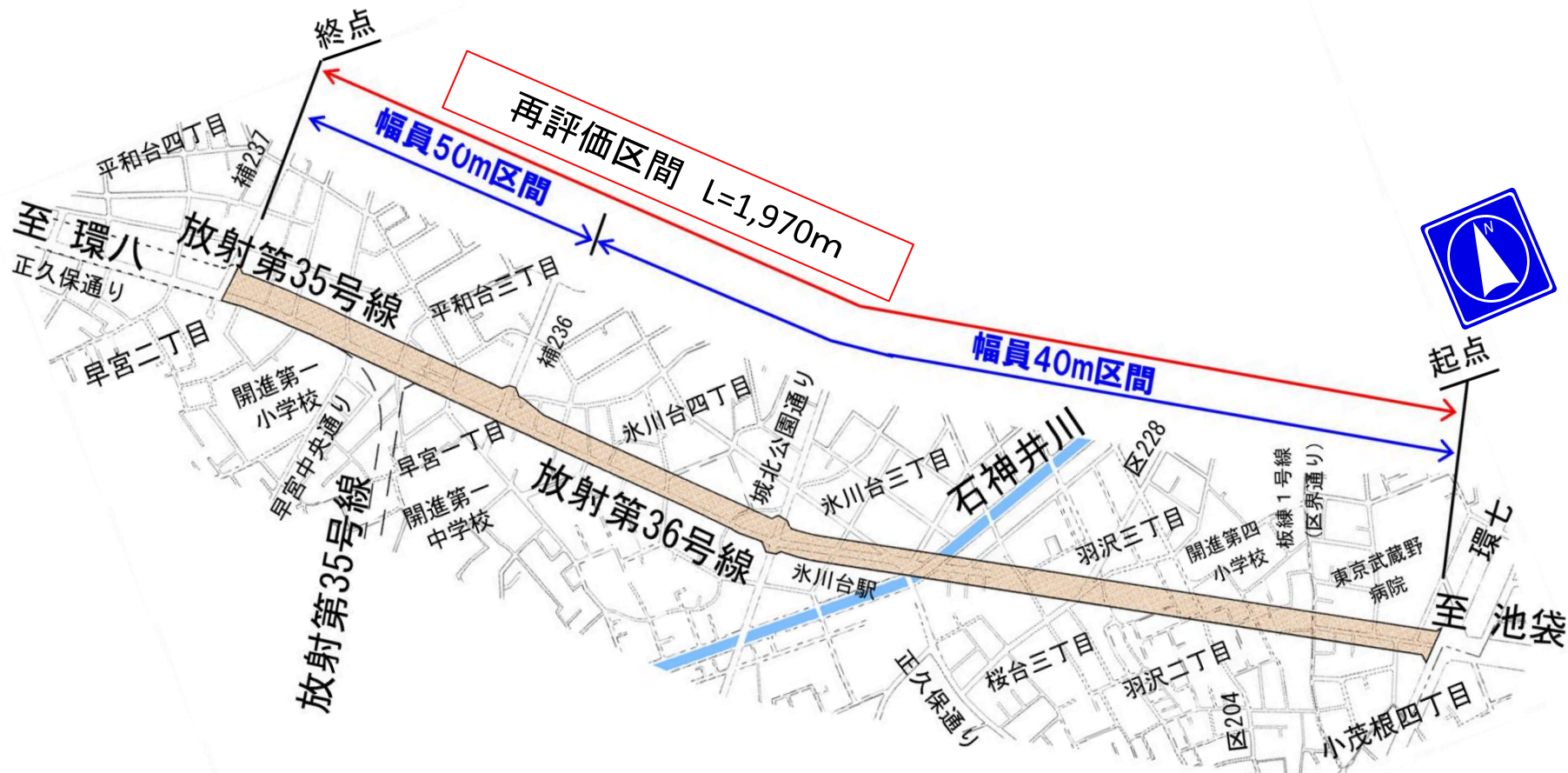
## 事業の概要

本路線は、区部における放射方向の**道路ネットワークを強化**する重要な路線である。

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。

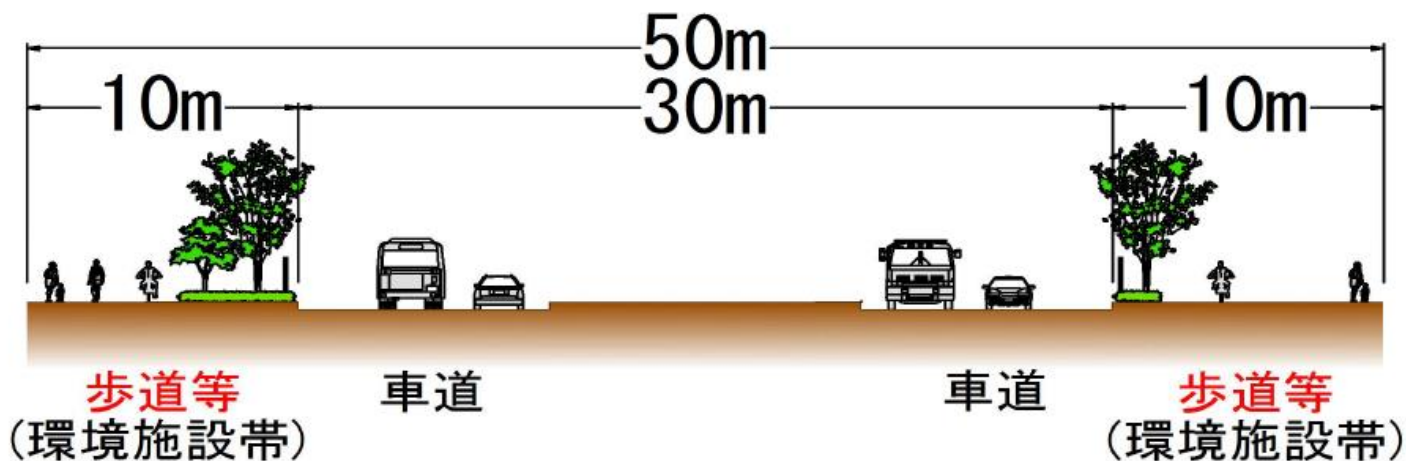
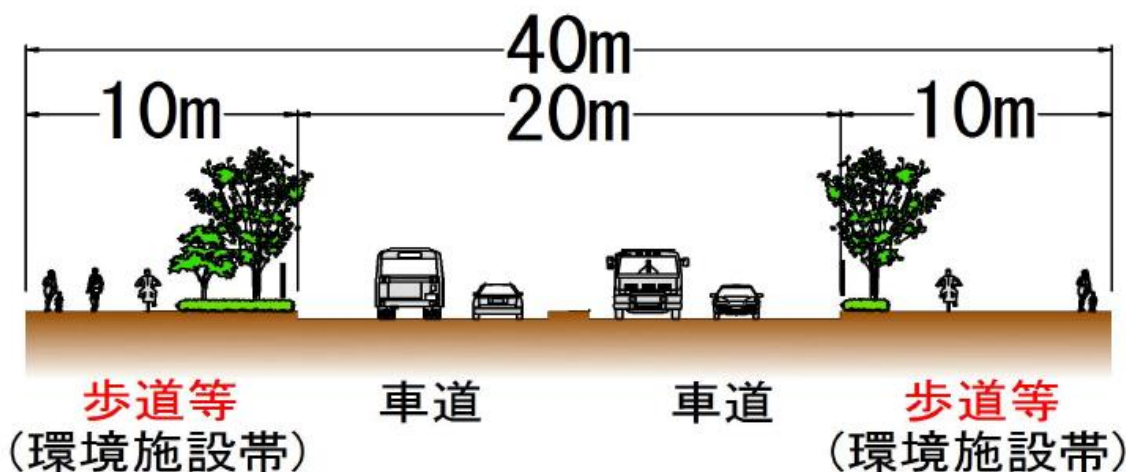
# 1. 事業概要

## 平面略図



# 1. 事業概要

## 横断略図



# 1. 事業概要

## 現況写真

①

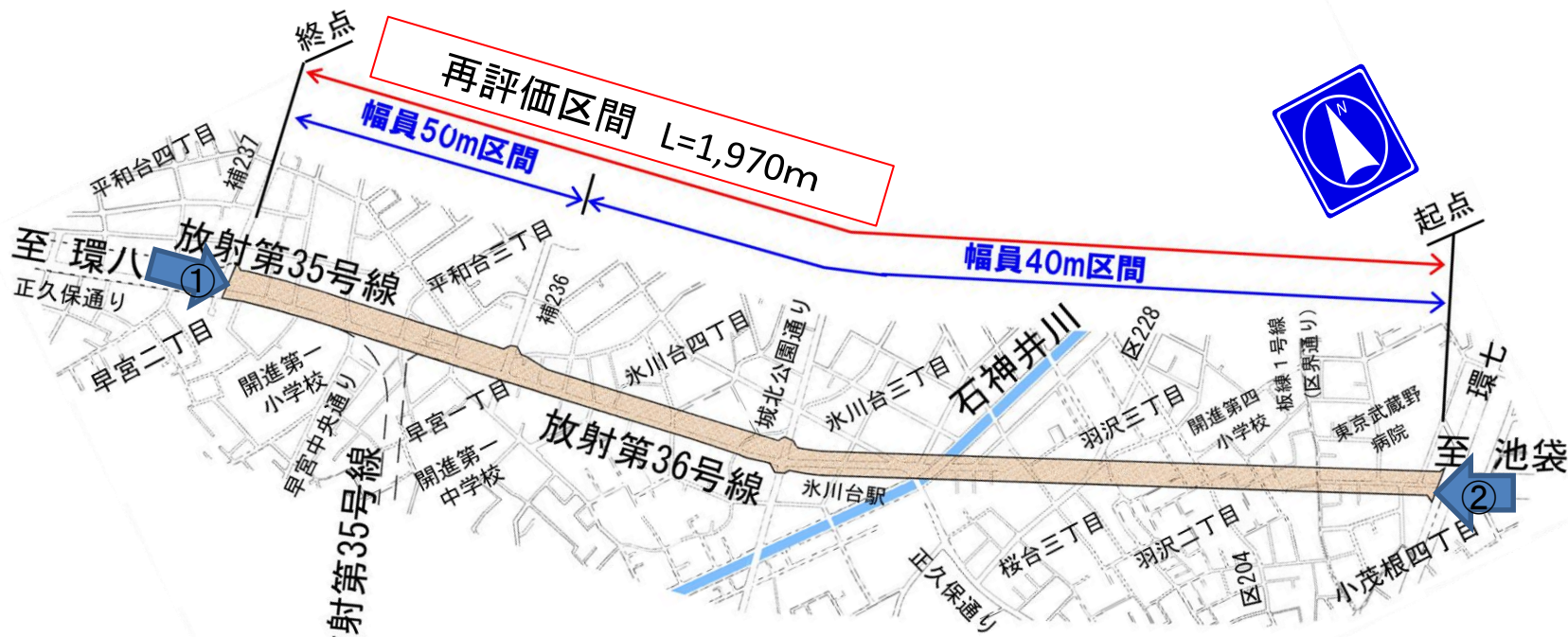


終点側(補助第237号線側)

②



起点側(環状第七号線側)





# 1. 事業概要

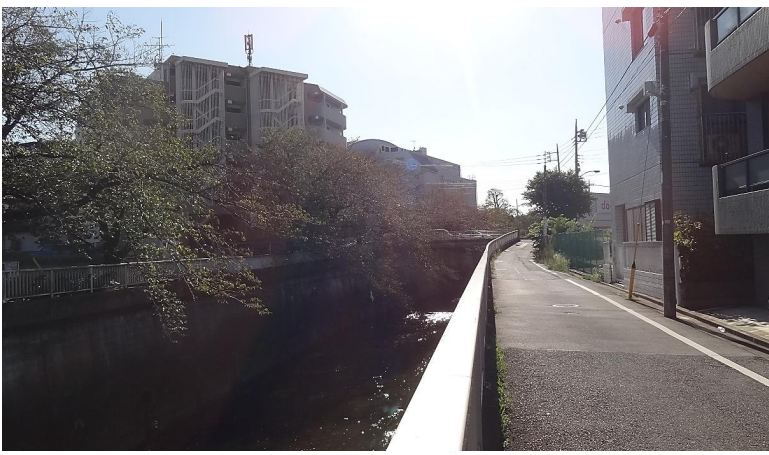
## 現況写真

③

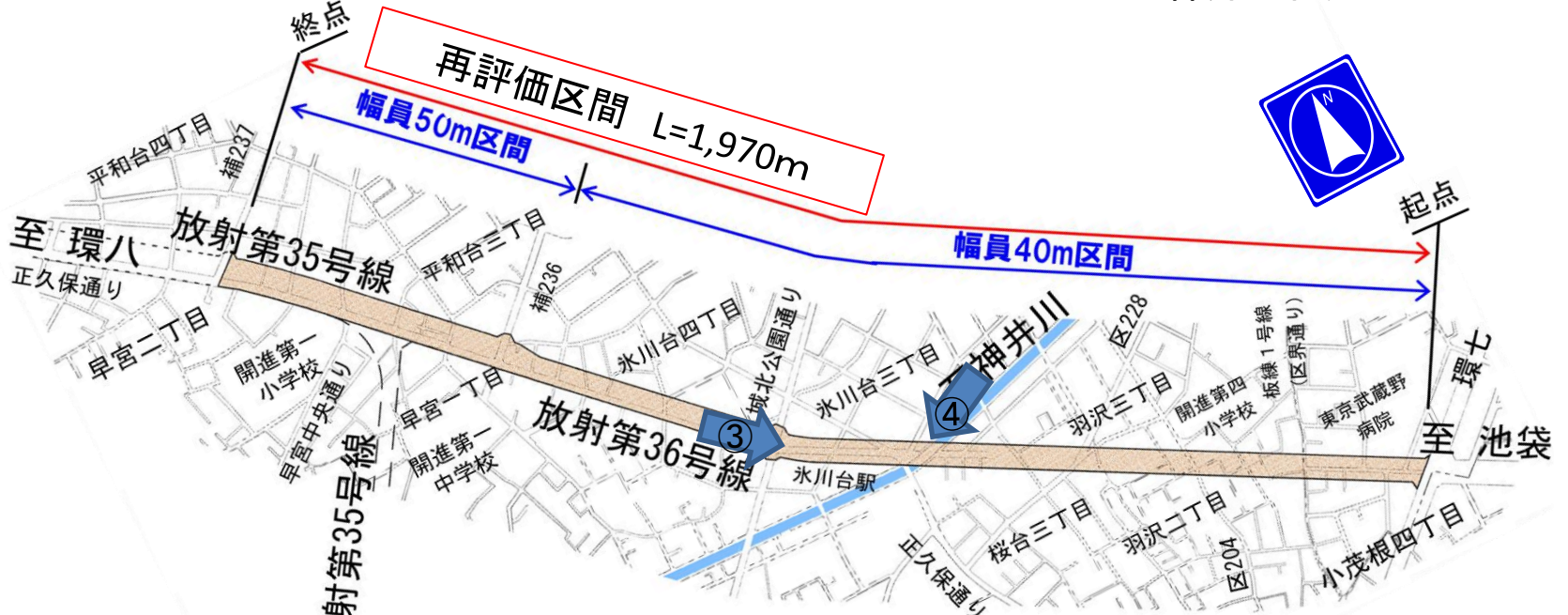


氷川台駅付近

④



石神井川付近



# 1. 事業概要

## 経緯

年度	計画等
昭和41年7月30日	都市計画決定
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6年3月31日	事業認可期間

# 2. 社会経済情勢等の変化

## 社会経済情勢の変化

本路線周辺の平成27年度の現況交通量は、平成22年度と比較しても、ほぼ横ばいとなっている。

現況自動車交通量【要町通り】(道路交通センサスによる)

平成22年: 11, 563台/12h

平成27年: 11, 073台/12h



# 2. 社会経済情勢等の変化

## 事業を取り巻く状況の変化

・令和元年8月 本路線周辺で練馬区まちづくり条例に基づく重点地区まちづくり計画が定められている。

放射36号線等沿道周辺  
(羽沢・桜台・氷川台・平和台・早宮)地区

### まちづくり計画



令和元年8月  
練馬区

### 放射36号線等沿道周辺(羽沢・桜台・氷川台・平和台・早宮)地区まちづくり計画 概要版

#### ◆まちづくりの目標

放射36号線等の整備を契機に、下記の目標に基づき、まちの魅力の向上を図り、「住みたいまち」として地区内外から親しまれる都市空間の実現を目指します。

生活拠点である氷川台駅周辺地区および放射36号線等沿道地区の土地利用の促進

誰もが安全・安心・快適に暮らせる良好な生活環境の形成

貴重なみどりや石神井川を活かした水とみどり豊かなまちづくり

#### ◆まちづくり構想

「土地利用」「水とみどり」「放射36号線等の整備」「交通環境」「防災・防犯」の方針に示す各項目について、「まちづくり構想図」として、具体的に地図上に示します。放射36号線等の整備状況等に応じて、実現可能なものから地域の皆様と共に検討を進め、段階的に良好な街並みを実現していくことを目指します。

#### ◆まちづくり構想

地区全域に関わる方針

- 公園・緑地等の整備
- 主要な道路の段階的整備の検討
- 個別的敷地の緑化推進
- 建物等の不燃化・耐震化の推進
- 低い塀や生垣の設置の推進
- みどりの管理の工夫
- 未着手の都市計画道路の整備に伴うまちづくりの検討
- 自転車の安全で適正な利用の促進
- 地域の実状に応じた道路の安全対策
- 防災・防犯まちづくりの推進
- 農地・民間の樹林地等の保全

#### 住宅地区①・②

- 建て詰まりの抑制
- 中低層、低層住宅の立地の促進

#### 石神井川沿い

- 水と桜並木を活かした景観の確保
- 景観の確保に活かす石神井川沿いの桜並木

#### 氷川台駅周辺

- 中高層の高層・サービス施設等の立地の促進
- 駅利用者の利便性の向上
- 自転車駐車場の整備の推進
- バス・タクシー等の停車スペースの空間確保の促進

#### 寺社周辺(氷川神社・光伝寺等)

- 歴史的な建物や樹木等の保全
- 光伝寺本堂とねりまの名木「コウヤマキ」

#### 放射36号線等沿道

- 沿道にかきわしい中層集合住宅や生活利便施設等の立地の促進

#### 住宅地区③

- 住宅と工場等が計画的に共存できる方策の検討

#### 放射36号線等の整備

- 歩行者と自転車の通行分離
- バリアフリーに配慮した整備
- 電線類の地中化等
- 季節を感じられるような街路樹の植樹
- 環境条件に合致した樹種の選定
- 低騒音舗装、造音壁の整備
- 横断面の適切な配置
- 住民と行政の協働による管理方法の検討

#### 凡例

- ★: 建築物や都市基盤の作り方を明確にルール化して、実現を目指すもの
- : 住民・事業者・行政等が協働して取組を進めることで、実現を目指すもの
- : 行政が中心となり取組を進めることで、実現を目指すもの

# 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



新大宮バイパス(国施工) L=23.2km  
(東京都練馬区北町～埼玉県さいたま市北区吉野町)  
⇒昭和39年度に事業着手  
⇒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**

放射第35号線(都施工) L=1.33km  
(練馬区早宮～北町)  
⇒平成16年度に事業着手  
⇒**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・2車線)開通**  
⇒現在、環状第八号線との立体交差等を工事中

再評価区間 L=1.97km

- 凡例
- 事業中
  - 完成・概成
  - 放射第35号線
  - 放射第36号線

# 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	1406.2億円
走行時間短縮便益	1325.0億円
走行経費減少便益	80.7億円
交通事故減少便益	0.5億円

### 【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	481.1億円
工事費	41.1億円
用地費	416.1億円
維持管理費	23.9億円

※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】

$$\underline{B/C = 2.9}$$

# 3. 事業の投資効果

## 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
- 鉄道駅アクセスの向上
- 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
- 災害時の避難路の確保
- 延焼遮断

### <くらし>

- 公共施設へのアクセス向上
- 土地利用の転換、高度化

### <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

# 3. 事業の投資効果

## 定性的効果

＜交通＞・交通渋滞の解消 ・迂回交通の減少  
 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。

①



現況(川越街道)

②



現況(川越街道)



- 凡例
- 事業中
  - 完成・概成
  - 放射第35号線
  - 放射第36号線



# 3. 事業の投資効果

## 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

歩道と自転車道を整備し、電線類を地中化することで、  
快適で安全な歩行空間が確保され都市景観の向上が見込まれる。



現況(正久保通り)



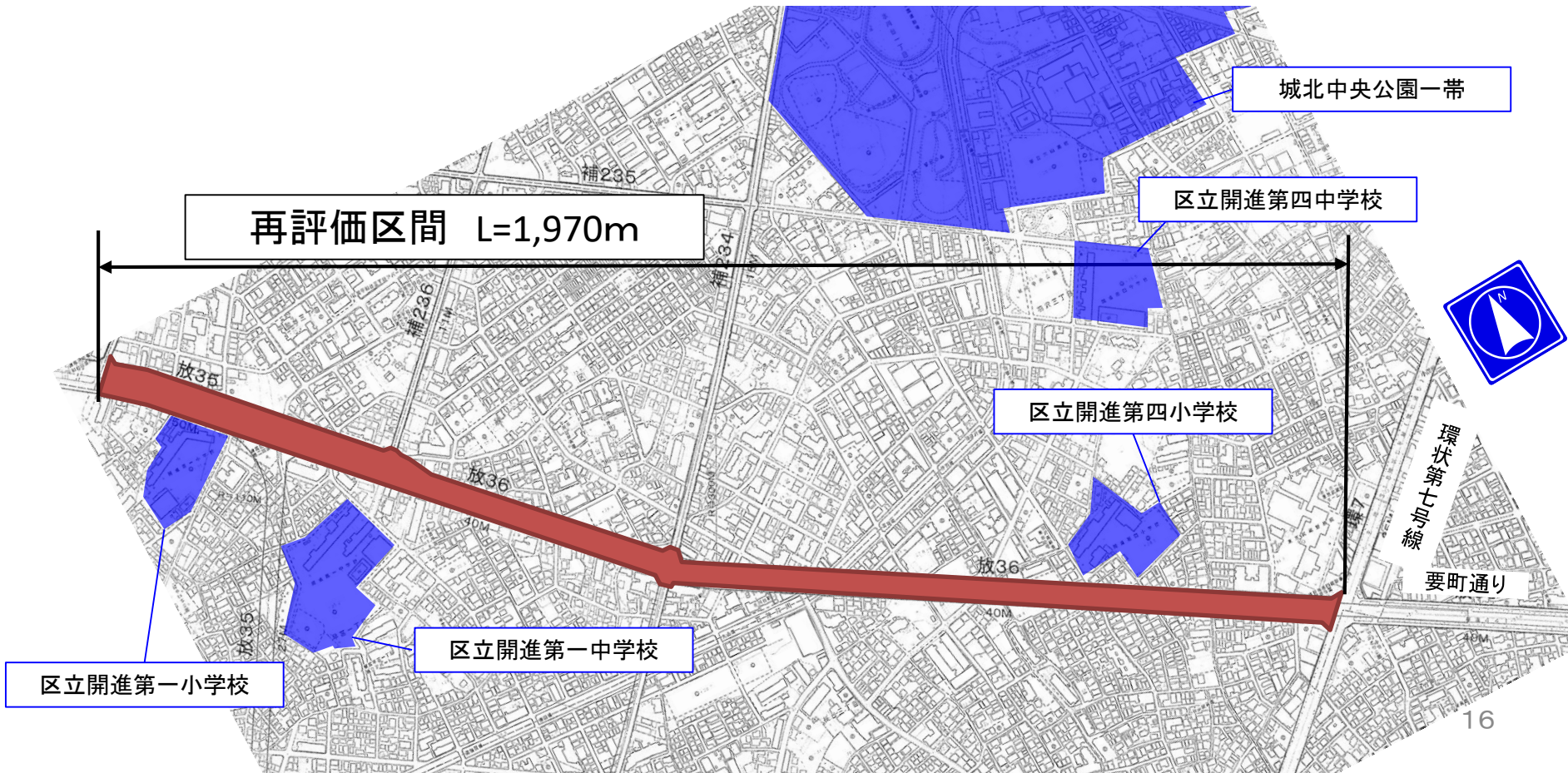
完成イメージ

# 3. 事業の投資効果

## 定性的効果

<防災>・災害時の避難路の確保

開進第一小学校、開進第一中学校、開進第四小学校、開進第四中学校は、練馬区地域防災計画に基づく避難拠点に、城北中央公園一帯は避難場所に指定されているため、災害時の避難路が確保される。

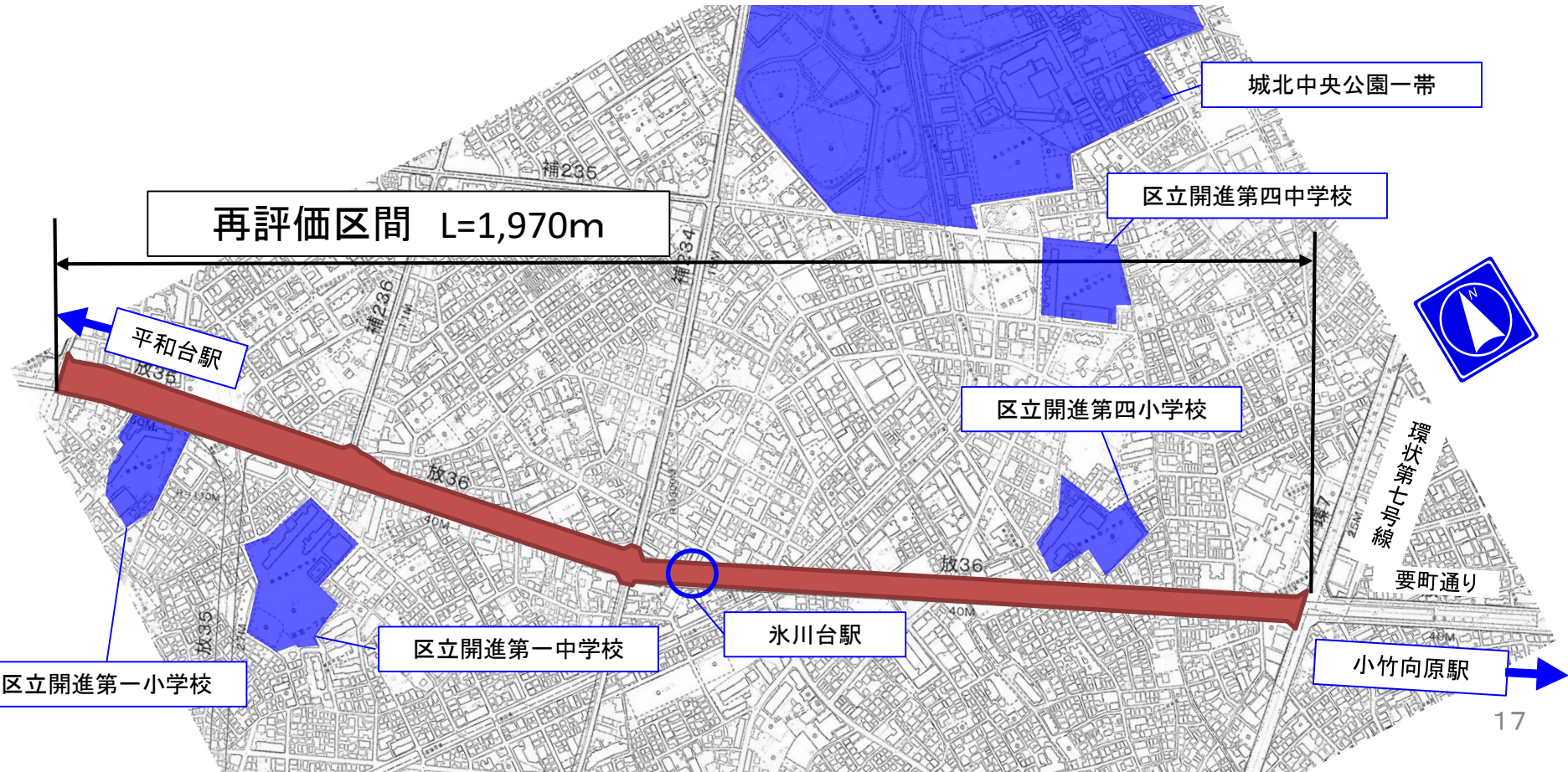


# 3. 事業の投資効果

## 定性的効果

<くらし>・公共施設へのアクセス向上

氷川台駅、城北中央公園、周辺学校施設へのアクセス性が向上が見込まれる。



## 4. 事業の進捗状況

### 事業費の執行状況

(R1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	19,461百万円	224百万円	19,685百万円
執行率	45.1%	5.3%	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 <sup>2</sup>	44,688m <sup>2</sup>	74.2%

## 4. 事業の進捗状況

### 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、また、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

- ・周辺住民の当該事業に関する理解も得られている中で、未取得用地の早期更地化を目指し、折衝を進めている。
- ・現在、橋梁下部工事が契約済みであり、着手するための準備を進めている。
- ・引き続き、橋梁工事を進めるとともに、工事可能な箇所から街路築造工事や電線共同溝設置工事に着手していく。

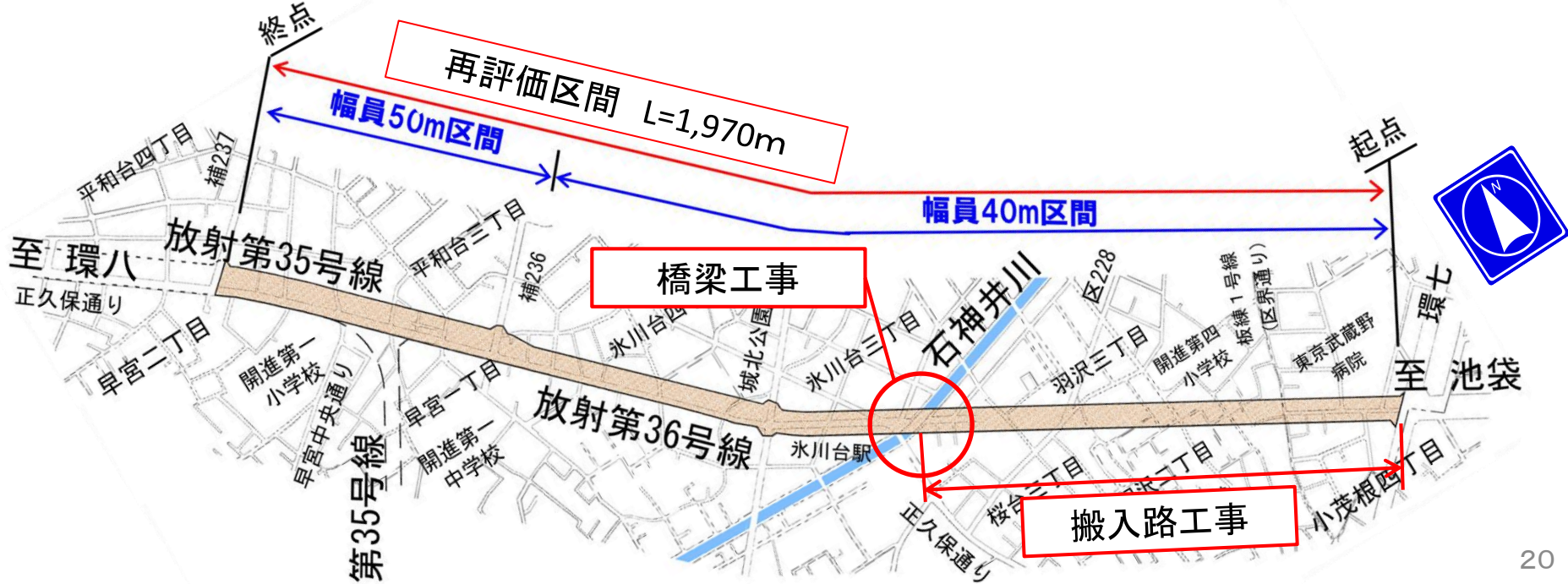
# 5. 事業の進捗の見込み



現況(橋梁工事箇所)



現況(搬入路工事箇所)



# 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、関係人の理解を得ながら用地取得を進める。
- ・引き続き、橋梁工事を進めるとともに、工事可能な箇所から街路築造工事や電線共同溝設置工事に着手していく。



現況(環状第七号線付近)

## 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

- ・橋梁工事については、コスト比較を行った上、最も経済的なものを採用しており、工事に着手しているため、新工法、事業手法、施設規模等を見直す可能性はない。
- ・その他については、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。



## 7. 対応方針(原案)

- 本路線は、区部における放射方向の道路ネットワークを強化する重要な路線である。
- 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。
- 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。



継 続