

資料4-1  
令和5年度第2回  
事業評価委員会

# 東京都市計画道路補助第230号線 (練馬区大泉町三丁目 ～同区土支田三丁目)

令和5年7月10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	.....	5
3. 事業の投資効果	.....	6
4. 事業の進捗状況	.....	10
5. コスト縮減等	.....	12
6. 対応方針(原案)	.....	13

# 1. 事業概要(1)

## [全体概要]

路線名:補助第230号線

区 間:練馬区関町南四丁目  
~同区光が丘三丁目

延 長:約10.4km

## [今回評価区間]

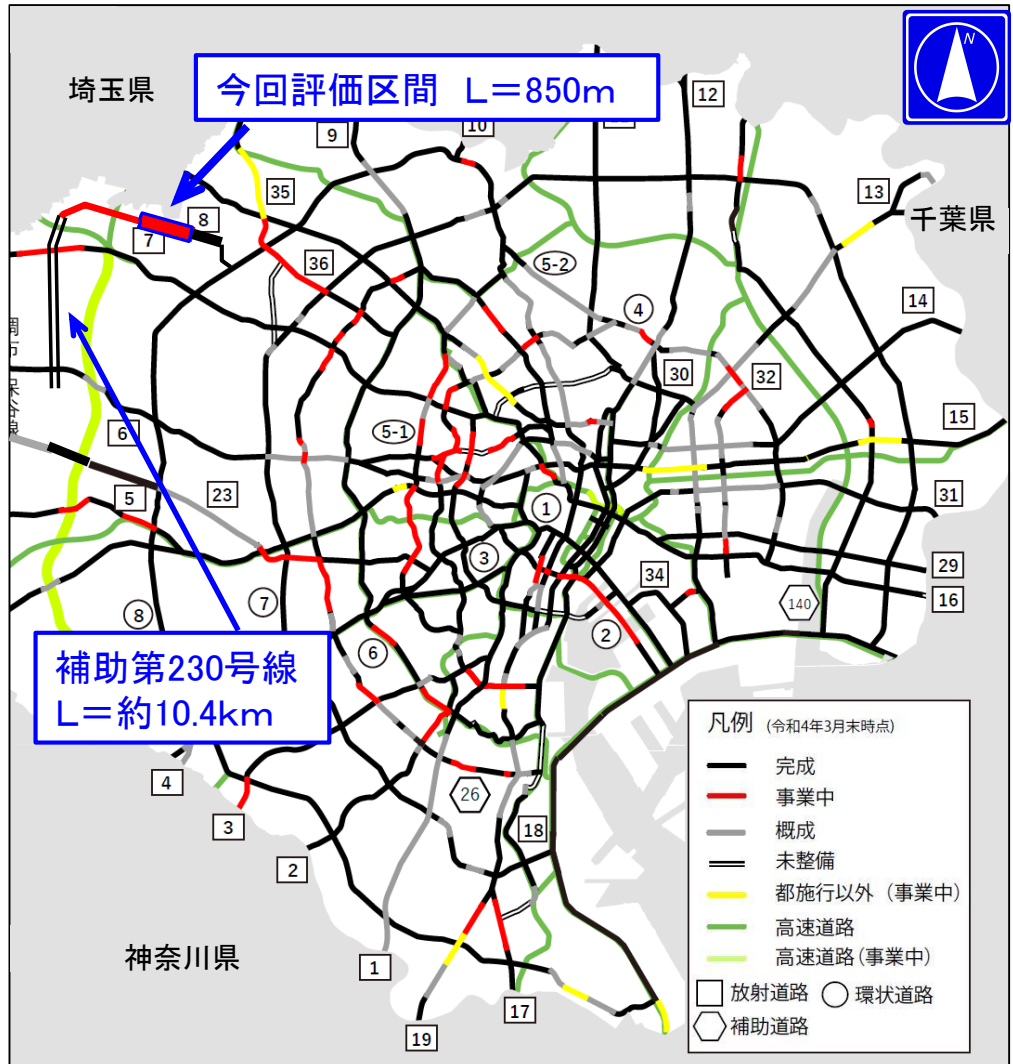
区 間:練馬区大泉町三丁目  
~同区土支田三丁目

延 長:0.85km

幅 員:18m(2車線)

事業費:約77億円

年度	計画等
昭和41年7月30日	都市計画決定
平成21年7月21日	事業認可取得
令和10年3月31日	事業認可期間







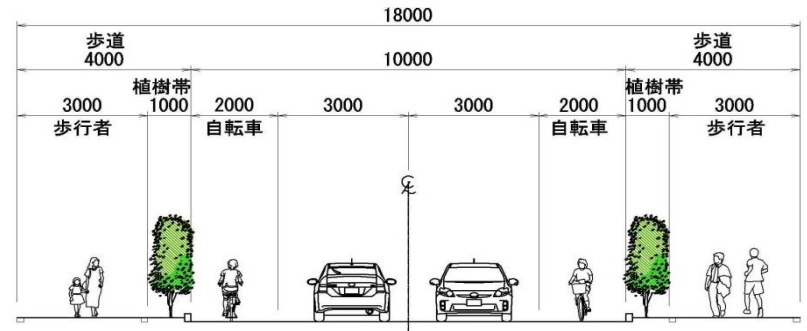
# 1. 事業概要(3)

平面図



横断図

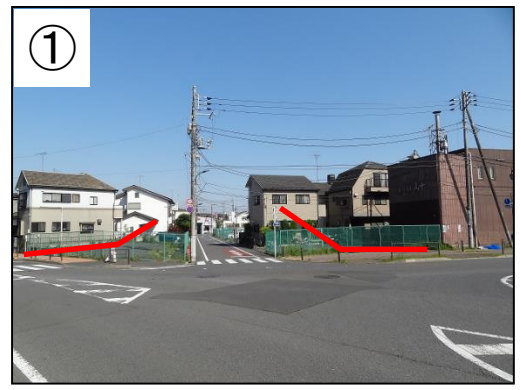
現道なし





# 1. 事業概要(4)

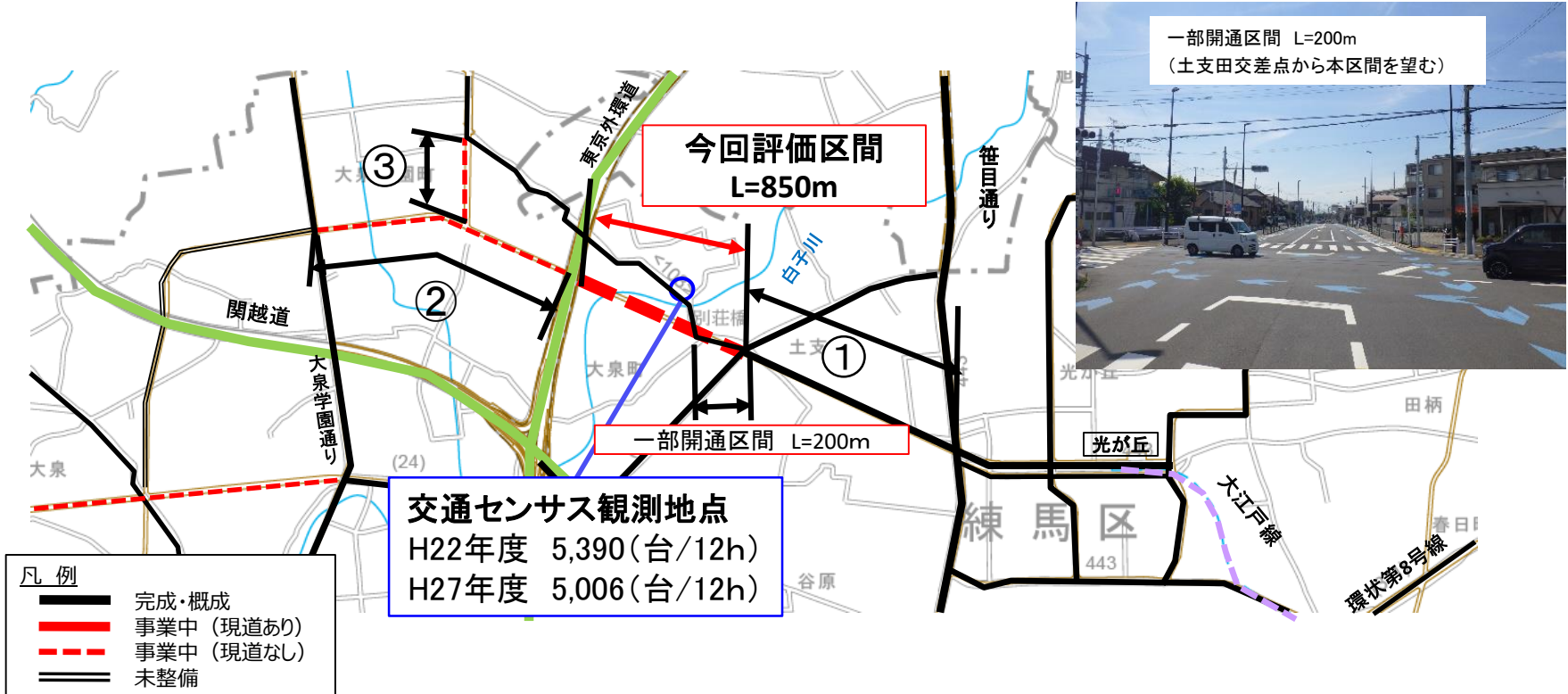
前回



今回



# 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  
 H27年度は、H22年度と比較して横ばい

## 関連する他事業等の進捗状況の変化

	施行	地区	着手年度	用地	工事
①	東京都	補助第230号線 (土支田)	平成25年度完了	—	—
②	東京都	補助第230号線 (大泉町Ⅱ期)	H22	72%	未実施
③	東京都	補助第233号線 (大泉学園町)	H27	45%	未実施

### 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	209.0億円
走行時間短縮便益	159.2億円
走行経費減少便益	36.3億円
交通事故減少便益	13.5億円

#### 【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	103.3億円
工事費	64.2億円
用地費	35.5億円
維持管理費	3.6億円

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 令和4年2月)に基づき分析

#### 【費用便益比(B/C)の算定】

$$\underline{B/C = 2.0(前回 2.2)}$$



# 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

<<らし>・交通不便地域の解消

- 補助第230号線は、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。
- 本路線を整備することにより、練馬区北西部の道路ネットワークが強化され、誰もが快適に移動できる交通環境が創出される。



# 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

- 本路線の整備により、第一次緊急輸送道路と第二次緊急輸送道路とが結ばれ、**防災性が向上**する。
- 光が丘公園や光が丘病院、光が丘警察などへの、**避難拠点へのアクセス向上**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、空港等を連絡する路線  
 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

## 4. 事業の進捗の見込み(1)

### 事業費の執行状況

(R4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)	4,842(4,918)	2,861(1,652)	7,703(6,570)
執行済額(百万円)	4,138(3,557)	663(210)	4,801(3,767)
執行率(%)	85.5(72.3)	23.2(12.7)	62.3(57.3)

### 用地取得状況

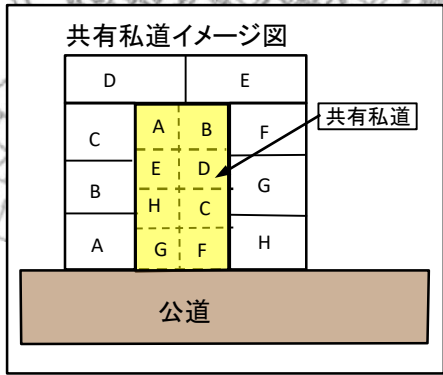
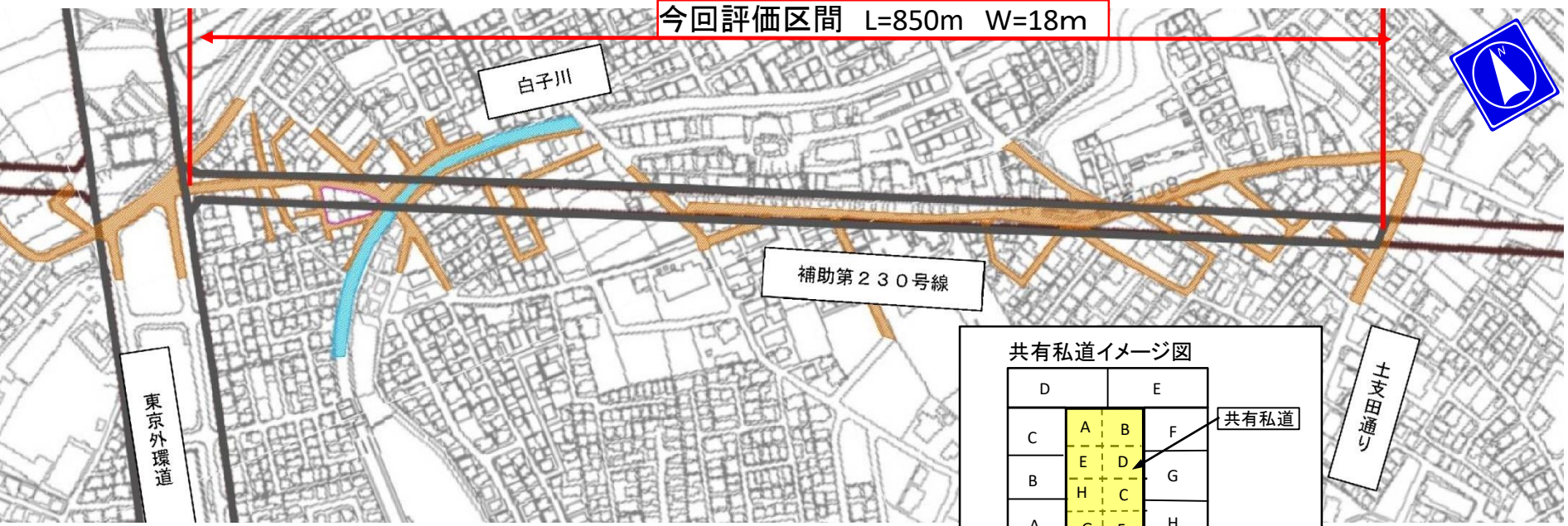
取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)
8,400m <sup>2</sup>	8,079m <sup>2</sup> (7,357m <sup>2</sup> )	96.2%(87.5%)



# 4. 事業の進捗の見込み(2)

## 一定期間を要した背景等

- 多くの地権者から事業への協力を得られたが、共有私道が点在しており、用地折衝に時間を要した。
- また、一部の権利者については、合意を得るにあたり時間を要した。



## 残事業の取り組み及び進捗の見通し等

- 用地は約96%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、引き続き工事を実施していく。  
(排水管設置工事、街路築造工事、擁壁設置工事、橋梁下部工事)

# 5. 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

【埋設深さの浅層化】	【新たな管路材料の採用】
<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>

**HTT** 低炭素アスファルトとは

アスファルト混合物

アスファルト + 骨材

+

+

水蒸気

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))

## 6. 対応方針(原案)

(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。
- 歩道を整備し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。
- 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96%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、引き続き工事を実施していく。

(排水管設置工事、街路築造工事、擁壁設置工事、橋梁下部工事)



### 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。
- ・本区間の一部についてはすでに暫定交通開放されており、中止の場合は、道路ネットワークとしての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。