

再評価チェックリスト

1 事業概要

事業の名称	三鷹都市計画道路3・2・6号線 武蔵野都市計画道路3・3・6号線		評価該当要件	5年間継続	3回目
実施主体	東京都	事業所管部署	道路建設部街路課		
都市計画決定(当初)	昭和37年度	事業認可年度(当初)	平成14年度	事業期間: H14年度~H21年度	
都市計画決定(最新)	平成12年度	事業認可年度(最新)	平成30年度	事業期間: H14年度~R4年度	
事業箇所	三鷹市野崎二丁目 ~武蔵野市関前一丁目		事業規模	評価対象区間延長 3,070m	
事業概要	多摩南北主要5路線の1つである調布保谷線は、稲城市矢野口を起点とし、調布市、三鷹市、武蔵野市、西東京市を經由して埼玉県境を終点とする延長約14.2kmの都市計画道路である。 本事業区間は、三鷹市野崎二丁目から武蔵野市関前一丁目までの延長約3.1kmの区間である。 本事業区間の整備により、都市の骨格をなす幹線道路ネットワークの形成、多摩地域における都市間の相互連携の強化を図る。また、自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難路や延焼遮断帯として地域の防災性向上を図るほか、ゆとりある歩道・自転車走行空間の整備や電線類の地中化により、安全で快適な歩行空間を確保し、都市景観の向上を図る。				

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) 本路線周辺の平成27年度の現況交通量は、本線が平成25年2月から暫定開通したことにより、平成22年度と比較して、減少した。 現況自動車交通量(道路交通センサスによる) 【武蔵境通り】 平成22年度:6,874台/12h、平成27年度:3,444台/12h 【調布3・2・6】 平成22年度:13,322台/12h、平成27年度:14,207台/12h
(関連する他事業等の進捗状況の変化) 【西東京3・3・14】 平成29年度に事業着手しており、用地2%で工事は未実施 【放射7号線】 平成18年度に事業着手しており、用地は96%で工事は実施中 【西東京3・4・9(Ⅰ期)】 平成23年度に事業着手しており、用地は84%で工事は実施中 【西東京3・4・9(Ⅱ期)】 平成26年度に事業着手しており、用地は32%で工事は未実施
(本事業の進捗状況の変化) 本区間は、平成25年2月以降、整備の進捗状況に応じて順次交通開放を行っており、令和元年9月には4車線にて交通開放した。

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	1.4		
現在価値化総便益額(B)	1,375.0億円	現在価値化総費用額	990.6億円
走行時間短縮便益	1,205.0億円	工事費	117.7億円
総交経費減少便益	144.0億円	用地費	842.4億円
交通事故減少便益	26.0億円	維持管理費	30.5億円
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 ・バスの定時性 ・迂回交通の減少	<<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	
<景観> ・都市景観の向上	<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	
<防災> ・緊急車両の走行 ・延焼遮断 ・災害時の避難路の確保			

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 (R2年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	55,223百万円	7,713百万円	62,936百万円
執行済額	55,203百万円	7,302百万円	62,505百万円
(執行率)	99.96%	94.7%	99.3%
用地取得状況 (R2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)	
83,514㎡	83,352㎡	99.8%	
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
・多くの地権者から事業への理解・協力を得られたが、一部地権者からの協力を得られておらず、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99%取得済であり、残る未取得用地についても早期更地化を目指し、折衝や収用手続きを進める。 ・車道については、令和元年9月に4車線にて交通開放を行った。 ・用地の取得状況に応じて工事を行なっている。			

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
・未取得用地の早期更地化を目指し、折衝や収用手続きを進める。 ・用地の取得状況に応じて工事を行う。

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)(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。
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。

7 対応方針(原案)

総合評価	(事業の必要性等に関する視点) ・本事業区間の整備により、南北方向の自動車交通の円滑化を図るとともに、電線共同溝による電線類の地中化、バリアフリー対策、植栽帯等の整備を行うことにより、安全で快適な歩行者空間を創出し、地域の利便性の向上、都市景観・都市空間形成に寄与する。 (事業の進捗の見込みの視点) ・未取得用地の早期更地化を目指し、折衝や収用手続きを進めるとともに、用地の取得状況に応じて工事を進める。 ・残事業は残りわずかであり、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。
対応方針(原案)	継続