

資料4-1
令和4年度第1回
事業評価委員会

小平都市計画道路3・2・8号線及び 国分寺都市計画道路3・2・8号線 (国分寺市東戸倉二丁目～小平市小川町一丁目)

令和4年7月4日(月)
建設局道路建設部

目次

1. 事業概要	.....	1
2. 社会経済情勢の変化	.....	5
3. 事業の投資効果	.....	6
4. 事業の進捗状況と見込み等	.....	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：府中所沢線

区 間：府中市住吉町
～東村山市久米川町

延 長：約13.6 km

[今回評価区間]

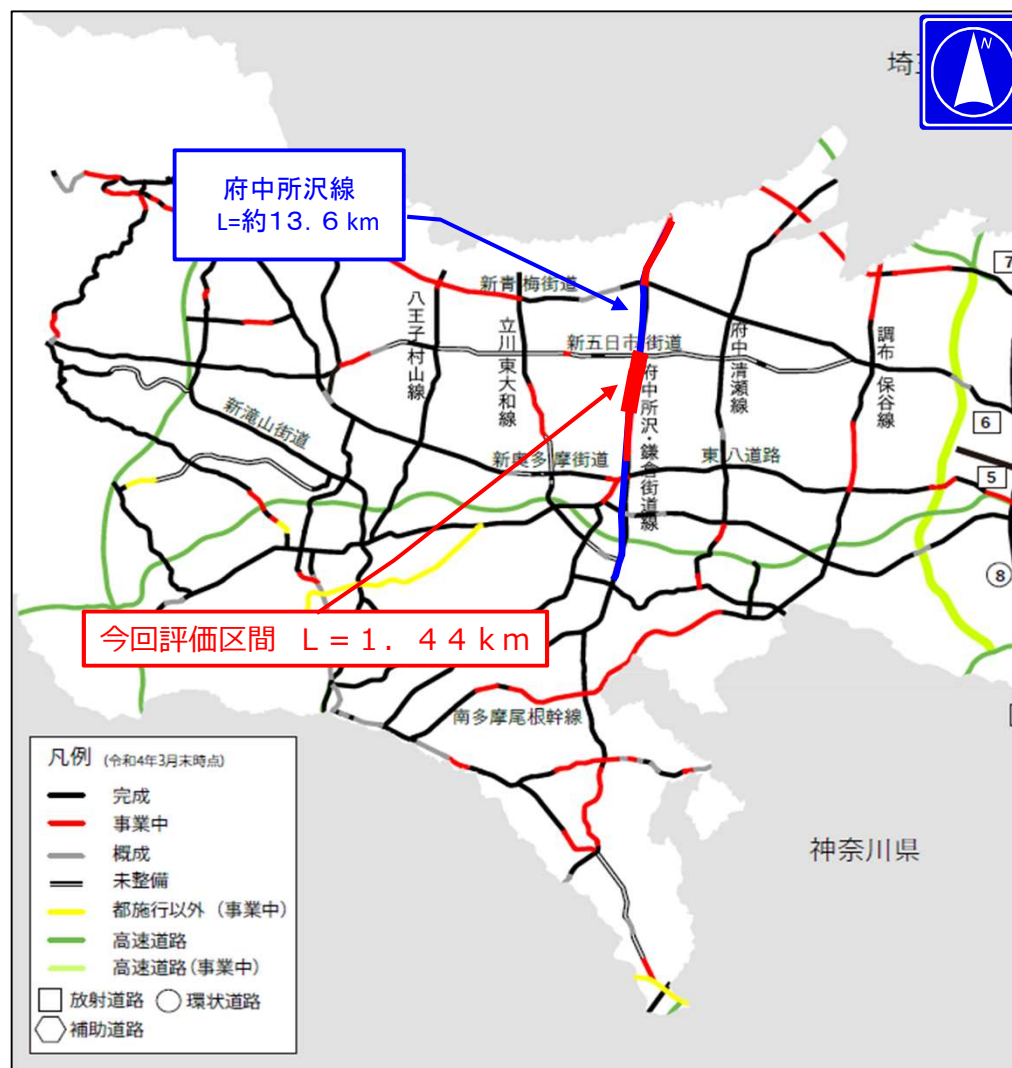
区 間：国分寺市東戸倉二丁目
～小平市小川町一丁目

延 長：1.44 km

幅 員：32～36m(4車線)

事業費：約180億円

年度	計画等
昭和40年 4月13日	都市計画決定
平成24年12月19日	都市計画変更
平成25年 8月27日	事業認可取得
令和 9年 3月31日	事業認可期間



1. 事業概要(2)



同一路線の沿道状況

①



(都立多摩総合医療センター付近)

②



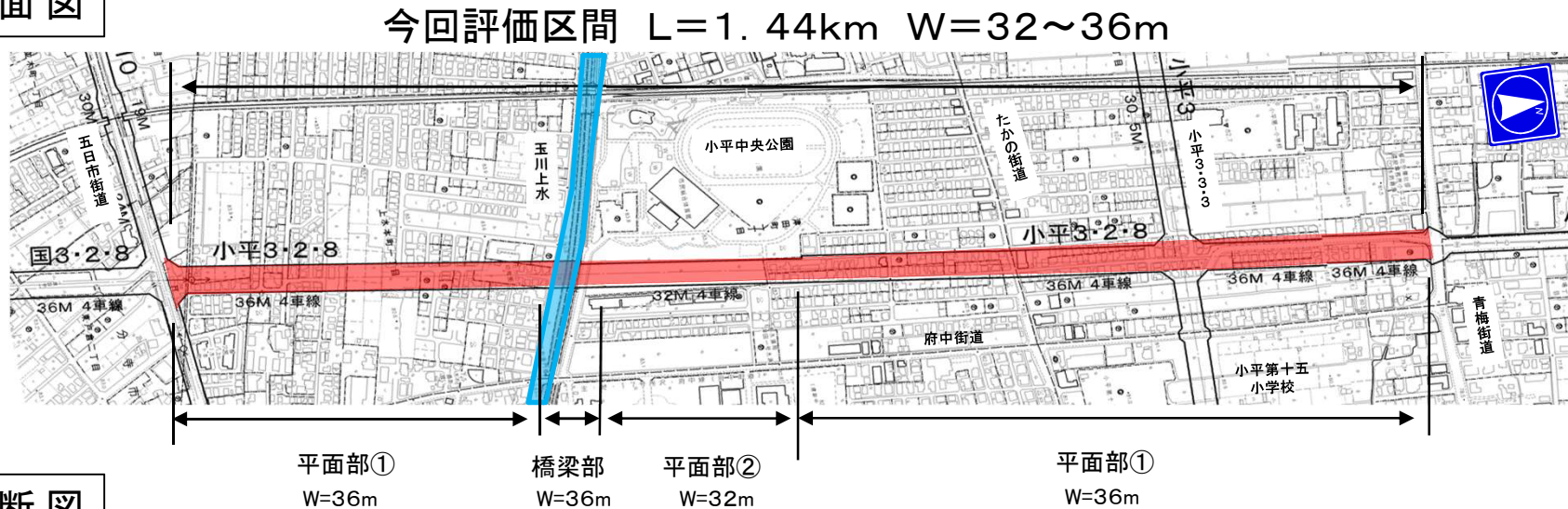
(西武線八坂駅から北側方向)

事業の効果

- 多摩地域における都市計画道路ネットワークが形成され、**交通が円滑化**
- 生活道路に進入する通過交通が排除され、**良好な居住空間が確保**
- 災害時に救援物資の輸送及び避難路となるほか、延焼遮断帯を防止する機能が確保され、地域の**防災性が向上**
- 沿道環境の保全に配慮し、環境施設を設けることにより、**緑豊かで安全かつ快適で良好な都市空間が創出**

1. 事業概要(3)

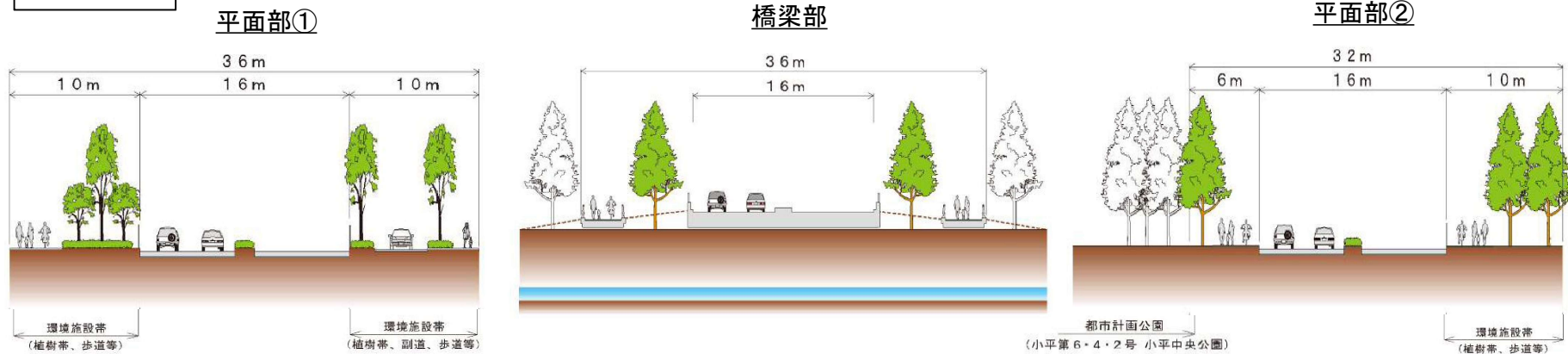
平面図



縦断図



横断図

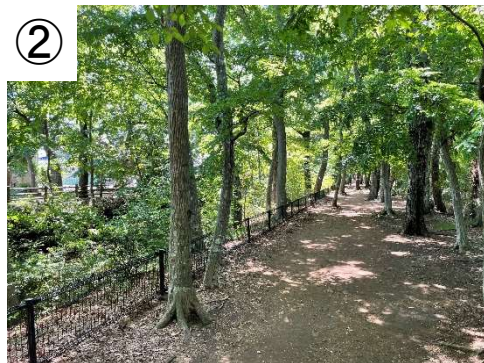


1. 事業概要(4)

現況



① 起点側(国分寺市側)



② 事業区間中間部(玉川上水)



③ 事業区間中間部(中央公園付近)



④ 事業区間中間部(たかの街道付近)

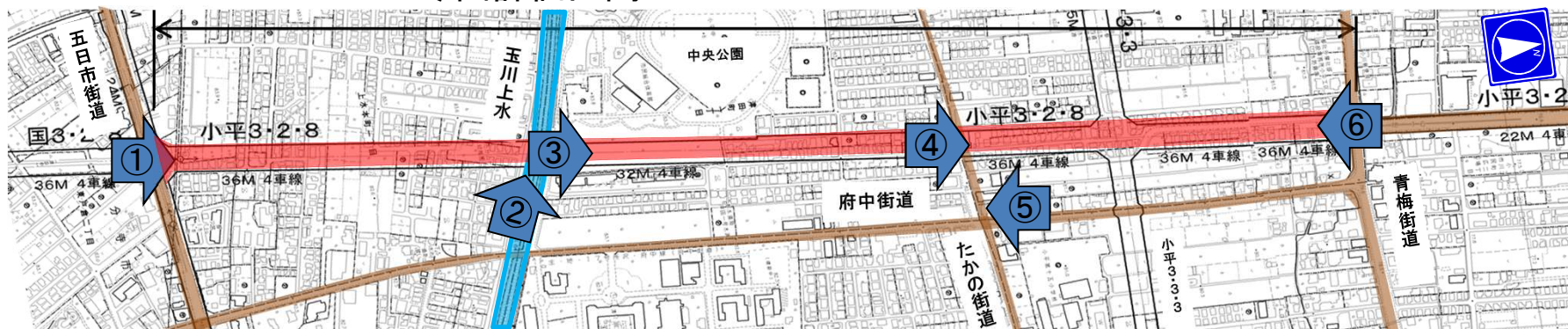


⑤ 府中街道



⑥ 終点側(東村山市側)

今回評価区間 L=1.44km W=32~36m



2. 社会経済情勢の変化等

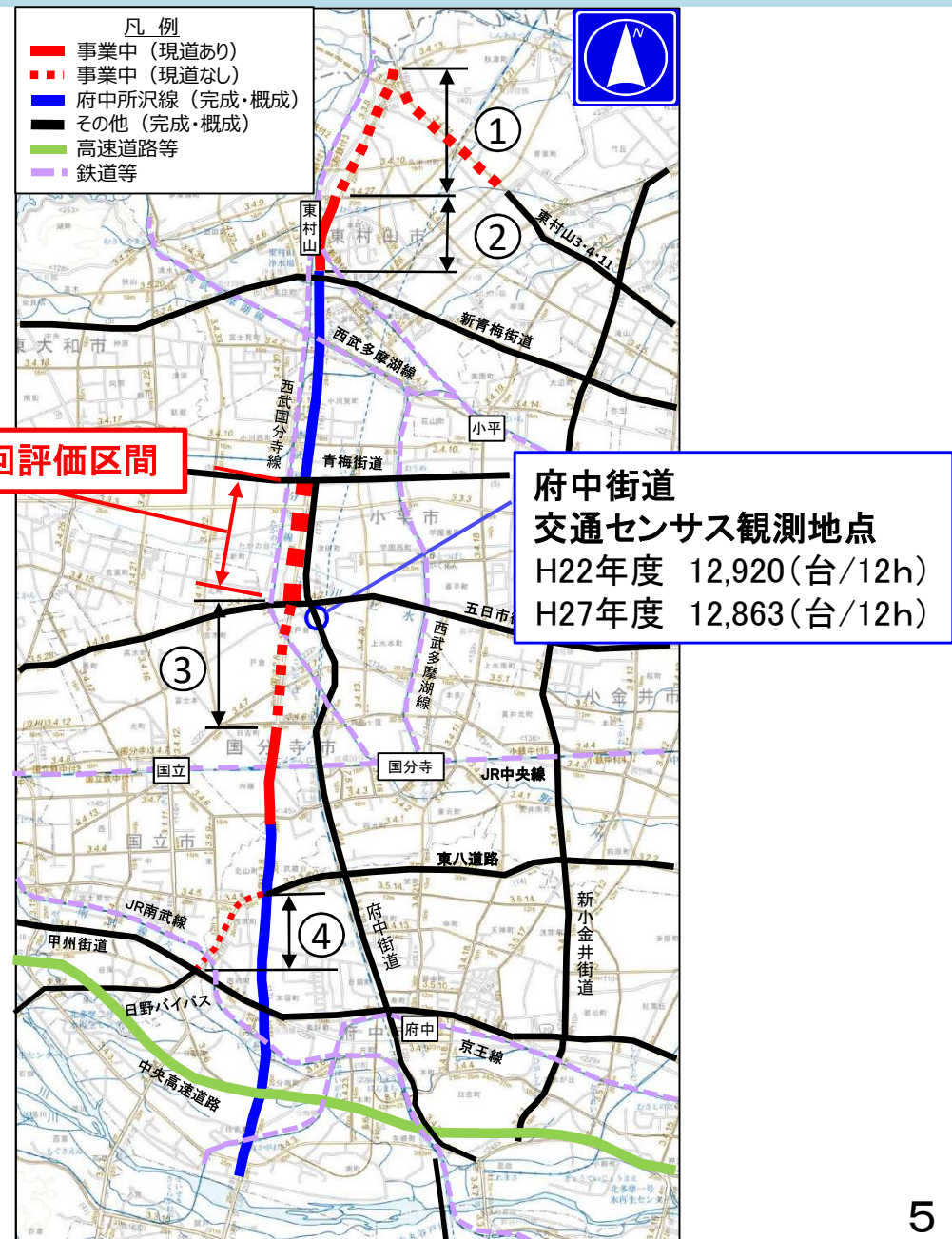
社会経済情勢の変化

- 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

東京都施行	地区	着手年度	用地	工事
①	東村山3・3・8 (久米川)	H27	67%	未実施
②	東村山3・3・8 (本町)	H25	91%	実施中
③	国分寺3・2・8	H19	99%	実施中
④	府中3・2・2の2	H23	97%	実施中

(R3年度末時点)



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	675.4 億円
走行時間短縮便益	650.5 億円
走行経費減少便益	24.8 億円
交通事故減少便益	0.1 億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	184.7 億円
工事費	23.3 億円
用地費	149.3 億円
維持管理費	12.1 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】

$$\underline{B/C = 3.7 \text{ (前回 -)}}$$

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	

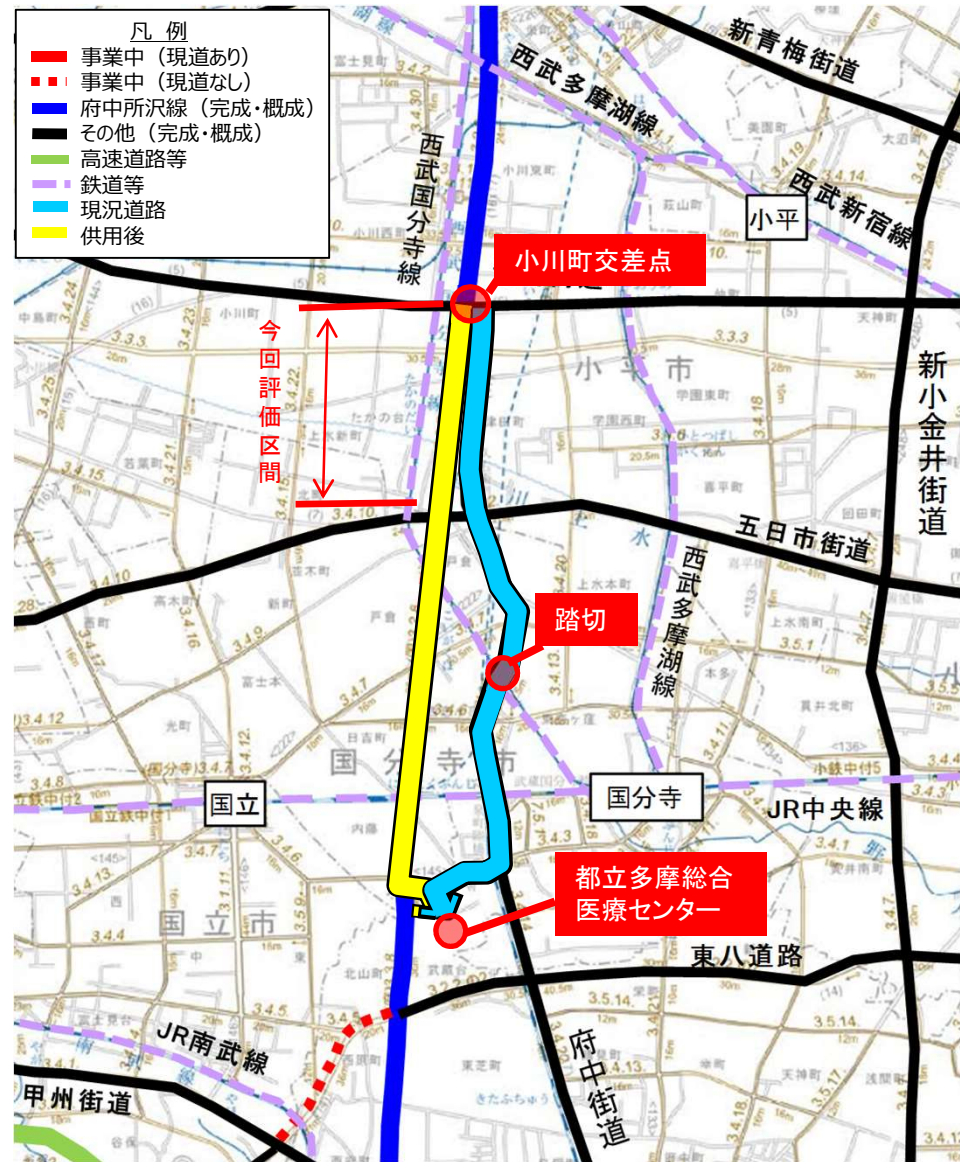
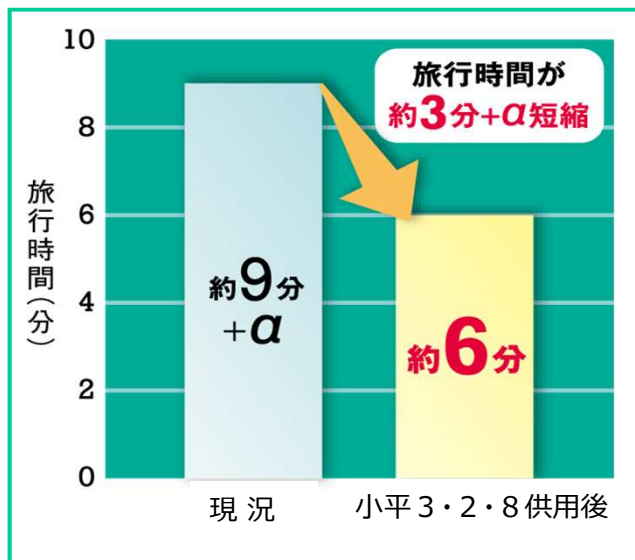
※該当欄の◎は次頁以降に概要あり

3. 事業の投資効果(3)

<防災> 緊急車両の走行

- 今回事業区間が完成すると小川町交差点から都立多摩総合医療センター※までの緊急車両の移動時間は約3分短縮され、さらに踏切待ち(a)がなくなるため、**緊急車両の速度向上**が期待される。

※救急医療、がん医療、周産期医療を中心として、高度・専門医療を実施している多摩地域における唯一の総合的な医療機能を持つ都立病院



3. 事業の投資効果(3)

＜安全＞ 自転車や歩行者のための空間確保

■ 史跡である玉川上水への配慮や環境施設帯、電線共同溝を整備することにより、都市景観の向上や、**自転車や歩行者のための空間創出**が見込まれる。なお、環境施設帯の整備については、今後、地域住民の意見を募り、その意見を考慮しながら、検討を実施していく。

将来(イメージ)

現況



事業区間中間部(たかの街道付近)



パターン①(緑地タイプ)



パターン②(副道タイプ)

【今後の検討内容】

- ・ 環境施設帯のタイプ
(緑地タイプ・副道タイプ)
- ・ 植樹帯、自転車走行空間及び歩道の配置パターン
- ・ 植樹する樹木の種類 など

4. 事業の進捗状況と見込み等

事業費の執行状況

(R3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)	15,222(—)	2,380(—)	17,602(—)
執行済額(百万円)	12,091(—)	141(—)	12,232(—)
執行率(%)	79.4(—)	5.9(—)	69.5(—)

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)
42,749m ²	30,103m ² (—)	70.4%(—)

4. 事業の進捗状況と見込み等

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円滑に得られたが、地権者が多く共有私道等の課題もあり、一部権利者の合意を得るにあたり時間を要している。

現況



事業区間中間部(共有私道)

残事業の取り組み及び進捗の見通し等

- 約70%の用地を取得済みであり、残る未取得用地についても各権利者の移転計画等を確認し計画的に折衝を行うことで、未取得案件の早期取得を目指していく。
- 用地取得及び関係機関との協議状況を踏まえて、順次工事を実施していく。
(排水管工事、企業者工事、電線共同溝工事、街路築造工事等)

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。

【埋設深さの浅層化】	【新たな管路材料の採用】	【特殊部のコンパクト化】
 <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>	 <p>特殊部内での作業性等を検証し、コンパクト化を実現</p>

6. 対応方針(原案)

(事業の必要性等に関する視点)

- 多摩地域における都市計画道路ネットワークが形成され、交通が円滑化
- 生活道路に進入する通過交通が排除され、良好な居住空間が確保
- 災害時に救援物資の輸送及び避難路となるほか、延焼遮断帯を防止する機能が確保され、地域の防災性が向上
- 沿道環境の保全に配慮し、環境施設を設けることにより、緑豊かで安全かつ快適で良好な都市空間が創出

(事業の進捗の見込みの視点)

- 約70%の用地を取得済みであり、未取得用地の早期取得を目指し、各画地毎に必要な事務・折衝を進め、工程に支障が生じないように努める。
- 用地取得及び関係機関との協議状況を踏まえて、順次工事を実施していく。



対応方針(原案) 継続

- 小平3・2・8及び国分寺3・2・8は周辺地域の交通渋滞緩和、延焼遮断帯や避難路としての機能、快適で安全な歩行空間、良好な都市景観の創出の観点から、事業の必要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切。
- 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。