

資料4-2
令和4年度第1回
事業評価委員会

八王子都市計画道路3・4・28号線 (I期) (八王子市石川町)

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)

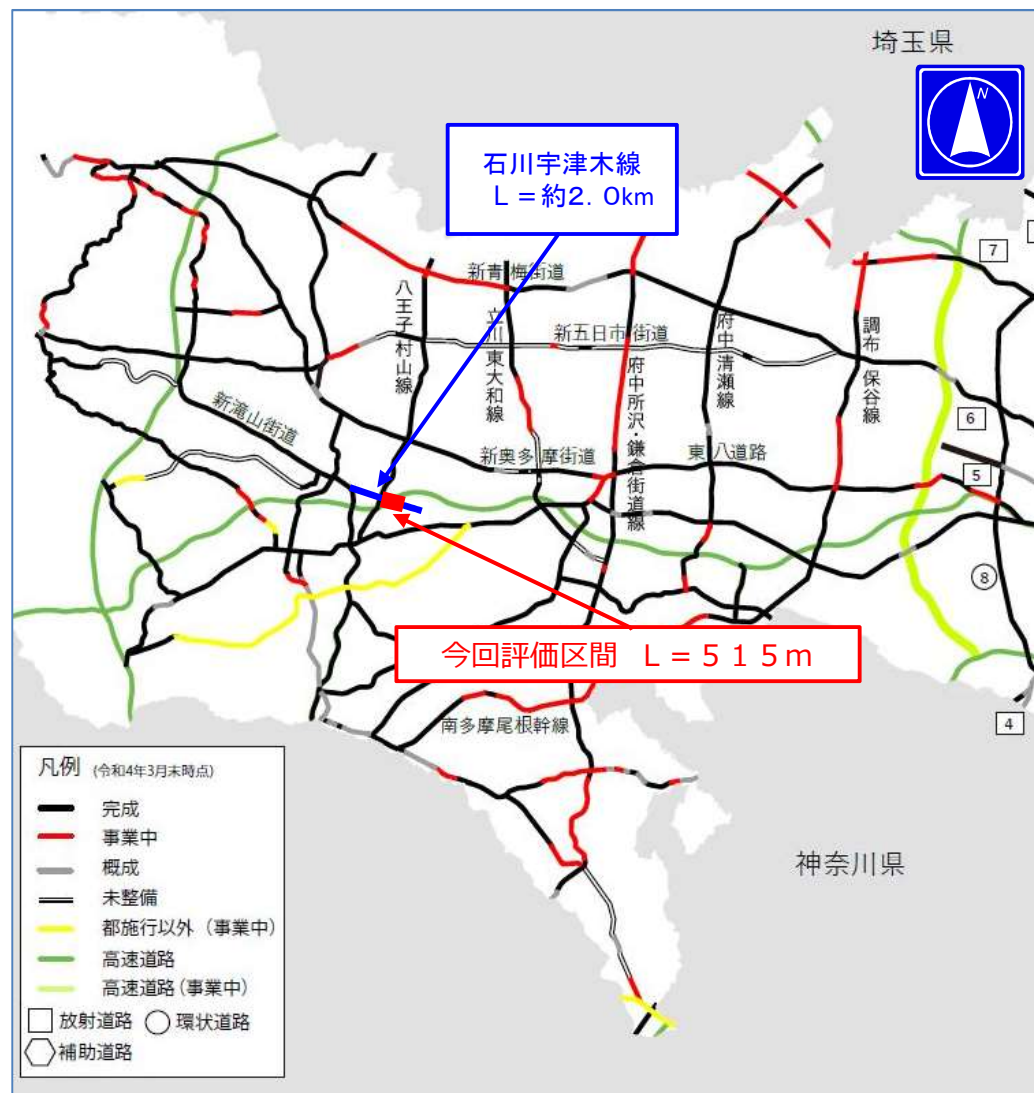
[全体概要]

路線名：石川宇津木線
 区 間：八王子市石川町
 ～同市宇津木町
 延 長：約2.0km

[今回評価区間]

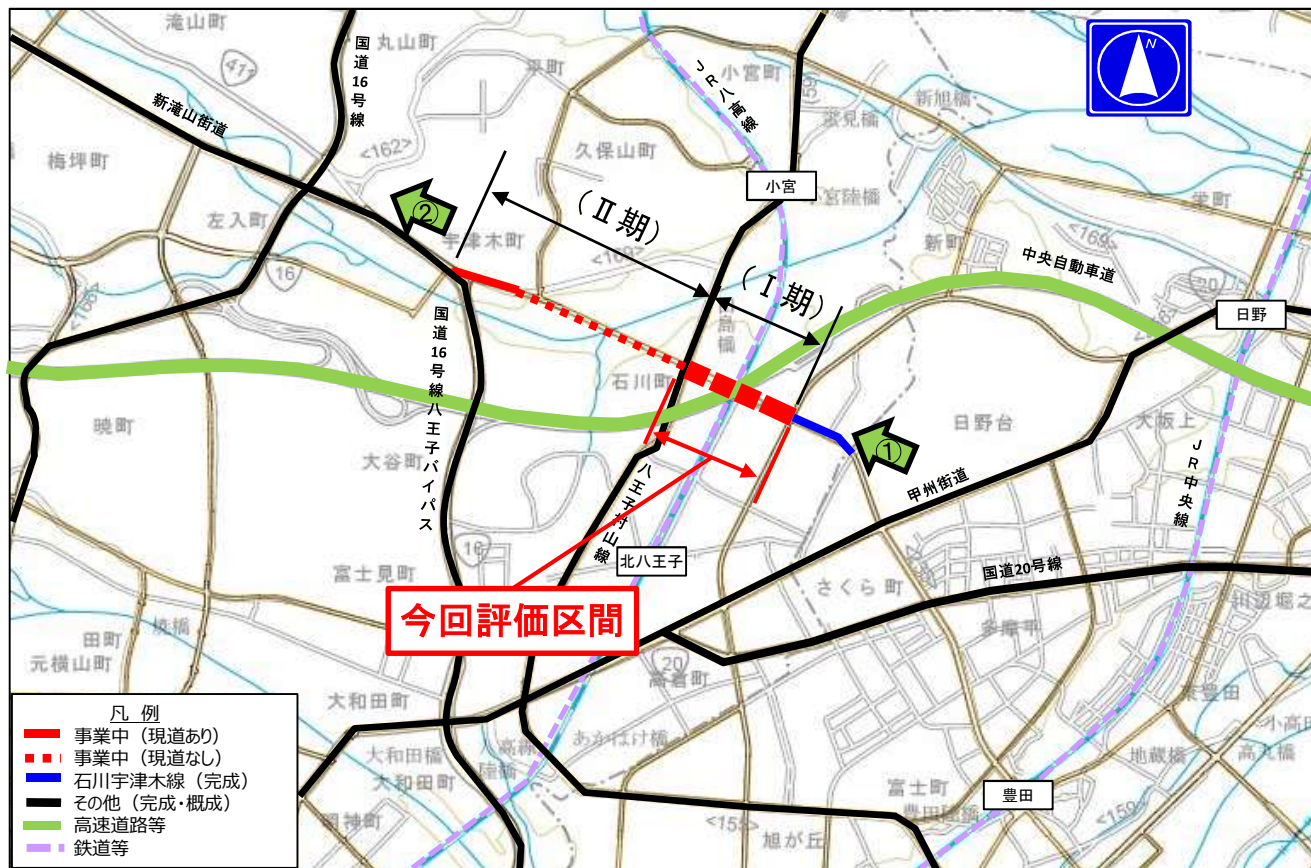
区 間：八王子市石川町
 延 長：515m
 幅 員：16～32m(2車線)
 事業費：約9.3億円

年度	計画等
昭和36年10月 5日	都市計画決定
平成元年 6月16日	都市計画変更
平成21年 1月23日	事業認可取得
令和 7年 3月31日	事業認可期間



1. 事業概要(2)

今回評価区間周辺の概要



同一路線の沿道状況



(整備済み区間の状況)



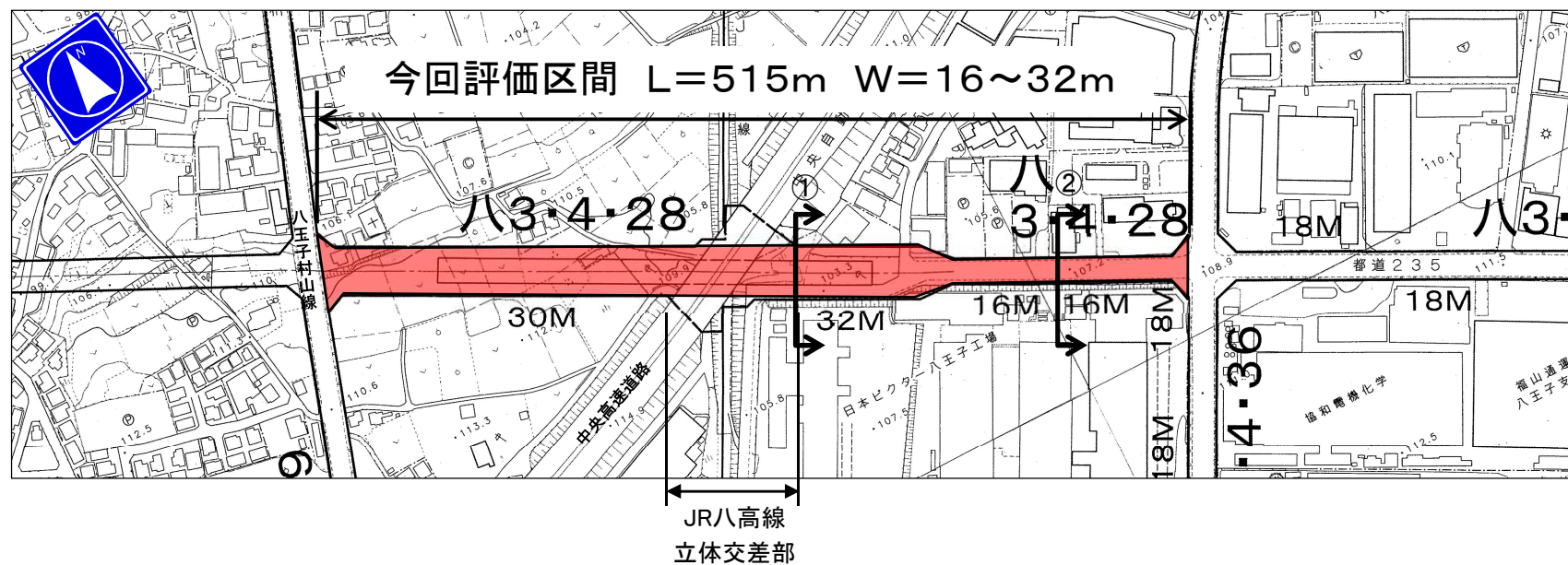
(国道16号線八王子バイパスの状況)

事業の効果

- 八王子市と日野市を結ぶ道路ネットワークの強化による交通のより一層の円滑化
- 歩行者、自転車通行の安全性の向上
- 電線類の地中化による良好な都市景観の整備と防災性の向上

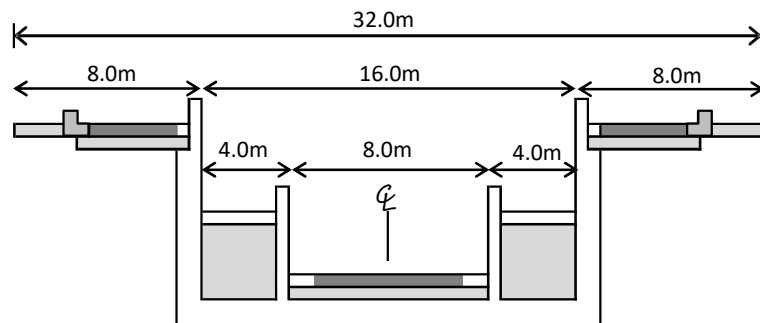
1. 事業概要(3)

平面図

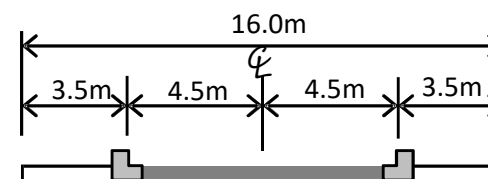


横断図

①JR八高線立体交差点部



②平面部(標準横断図)



1. 事業概要(4)

前回
評価時



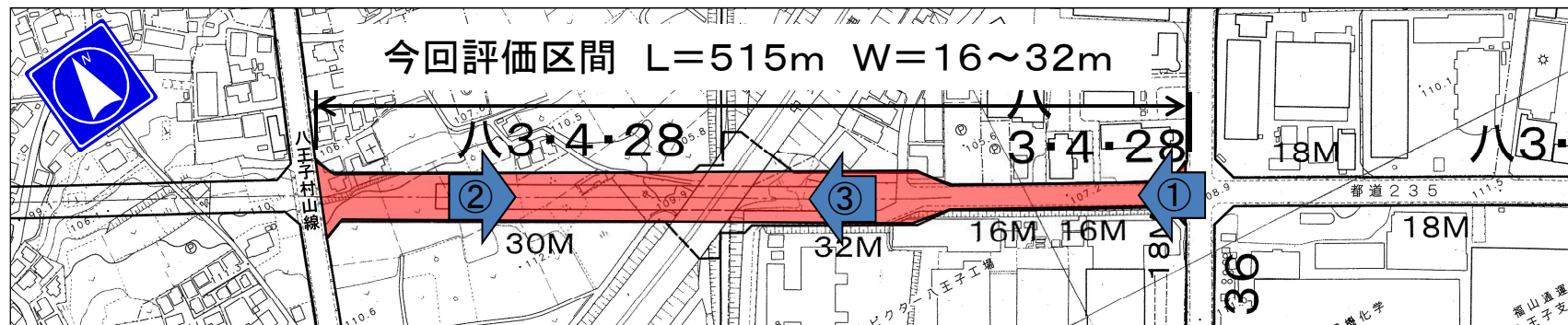
現況



起点側(石川町側)

立体交差部(石川町側)

立体交差部(宇津木町側)



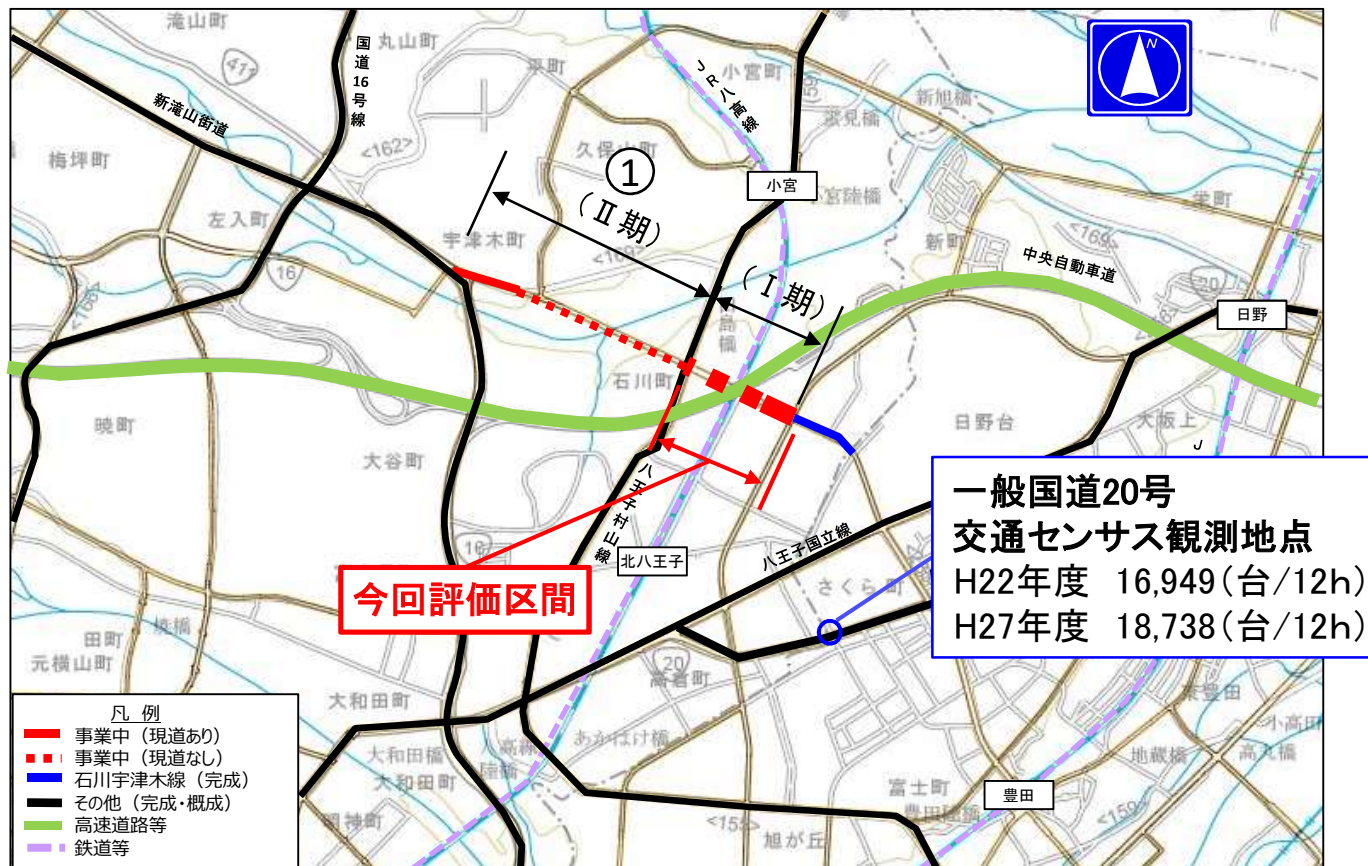
2. 社会経済情勢の変化等

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、約1,700台/12h増加している。

隣接する区間の進捗状況

東京都 施行	地区	着手 年度	用地	工事
①	八王子3・4・28 (Ⅱ期)	H25	86%	実施中



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	275.7 億円
走行時間短縮便益	243.0 億円
走行経費減少便益	27.0 億円
交通事故減少便益	5.7 億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	111.3 億円
工事費	99.9 億円
用地費	9.3 億円
維持管理費	2.1 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】

$$\underline{B/C = 2.5 \text{ (前回 2.6)}}$$

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	○

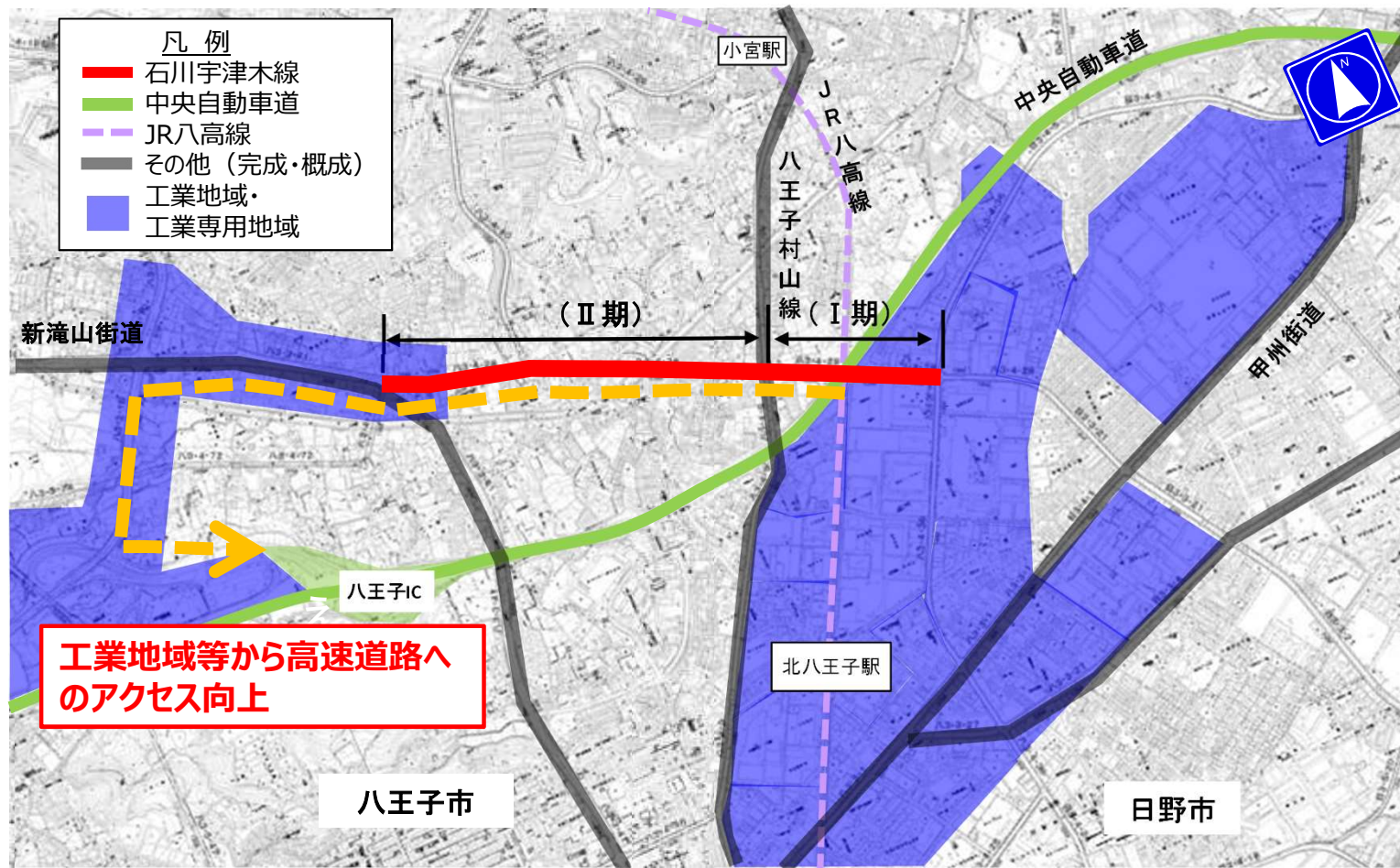
	事項	該当
くらし	土地利用の転換・高度化	○
	交通不便地域の解消	◎
	商業・産業の活性化	○
	公共施設へのアクセス向上	○
安全	交通事故の減少	○
	バリアフリー化	○
	自転車や歩行者のための空間確保	○
	その他	

※該当欄の◎は次頁に概要あり

3. 事業の投資効果(3)

＜交通＞物資流動円滑化への寄与

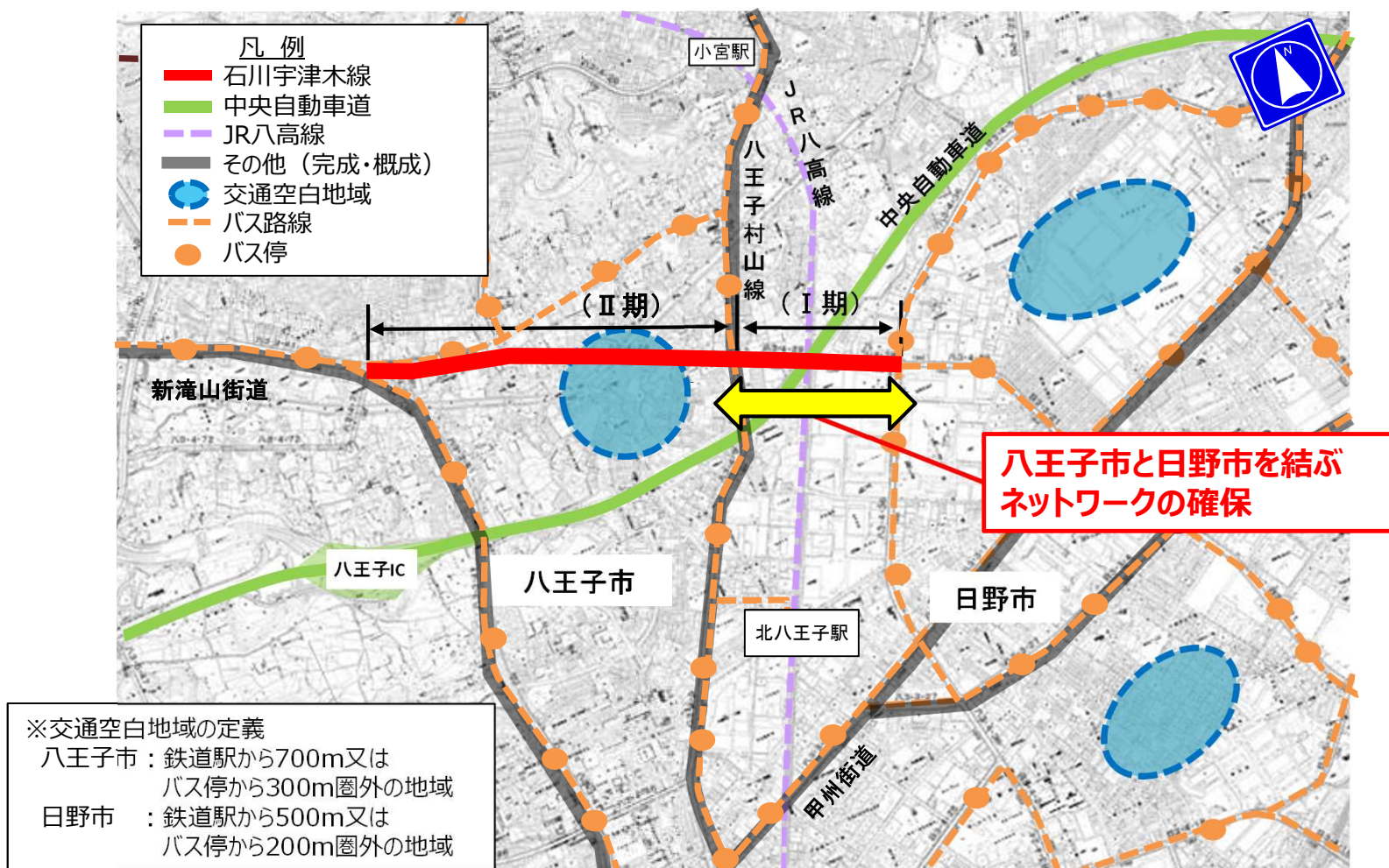
- 工業地域・工業専用地域を横断するアクセスの確保とともに、**高速道路へのアクセス向上**が図られる



3. 事業の投資効果(4)

<くらし> 交通不便地域の解消

- 交通空白地域[※]を横断するネットワークの確保により、交通不便地域の解消が見込まれる



4. 事業の進捗状況と見込み等(1)

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)	1,589(1,589)	7,715(6,620)	9,304(8,209)
執行済額(百万円)	1,589(1,589)	5,782(3,496)	7,371(5,085)
執行率(%)	100.0(100.0)	74.9(52.8)	79.2(61.9)

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)
7,045㎡	7,045㎡(7,045㎡)	100.0%(100.0%)

主な進捗

- 用地取得は平成26年度に完了している。
- 平成30年度にJR八高線立体交差部の工事が完了した。

4. 事業の進捗状況と見込み等(2)

一定期間を要した背景等

- JR八高線及び中央自動車道との立体交差点における関係機関との協議調整に時間を要した。
- 本線整備により高低差が生じる箇所において、一部地権者との合意形成に時間を要した。



中央自動車道との交差点(施工前)



立体交差点付近(宇津木町側)の
擁壁設置工事状況

残事業の取り組み及び進捗の見通し等

- 現在、擁壁設置工事を進めており、完了後は電線共同溝設置工事や街路築造工事に着手していく。

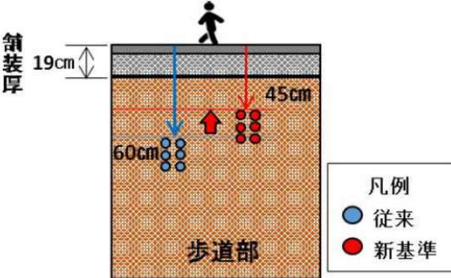


5. コスト縮減等

コスト縮減や新工法、事業手法、施設規模等の見直しの可能性

- 擁壁設置工事における掘削土の一部を近接する他工事の埋戻し土として利用し、処分にかかるコスト縮減を検討している。
- そのほか、一般的な街路築造工事部については、施工にあたって新工法、事業手法、施設規模等の見直しの可能性は極めて少ない。

その他のコスト縮減の取組

- 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>舗装厚 19cm</p> <p>45cm</p> <p>60cm</p> <p>歩道部</p> <p>凡例 ● 従来 ● 新基準</p> <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>従来品 (CCVP管)</p> <p>新たな管路材 (ECVP管)</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>(現行)内空高さ1800mm</p> <p>(今後)内空高さ1600mm</p> <p>↓ 200mm</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）

- 八王子市と日野市を結ぶ道路ネットワークの強化
- 歩行者、自転車通行の安全性の向上
- 電線類の地中化による良好な都市景観の整備と防災性の向上

（事業の進捗の見込みの視点）

- 用地取得は完了している。
- 引き続き、擁壁設置工事を進め、電線共同溝設置工事、街路築造工事を順次行い、早期完成を目指していく。



対応方針（原案） 継続

- 八王子3・4・28号線は、道路ネットワークの強化、歩行者、自転車の安全性の確保、地域の防災性や利便性の向上、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。