

町田都市計画道路  
3・3・50号小山宮下線(小山町)  
(東京都町田市小山町地内)

令和5年11月6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	.....	7
3. 事業の投資効果	.....	9
4. 事業の進捗状況と見込み等	.....	13
5. コスト縮減等	.....	16
6. 対応方針(原案)	.....	17

# 1. 事業概要

## 位置図

町田都市計画道路3・3・50号小山宮下線(小山町)

- ・起点:町田市小山町地内(町田街道交差点)
- ・終点:町田市小山町地内(神奈川県境)
- ・延長:約210m



凡 例	
.....	都市計画決定区間
————	整備済区間
————	事業中区間
————	未着手区間 (現道あり)
.....	未着手区間 (現道なし)
.....	相模原市都市計画決定区間

※調布保谷線及び南多摩尾根幹線、宮下横山台線について表示

# 1. 事業概要

## 事業期間

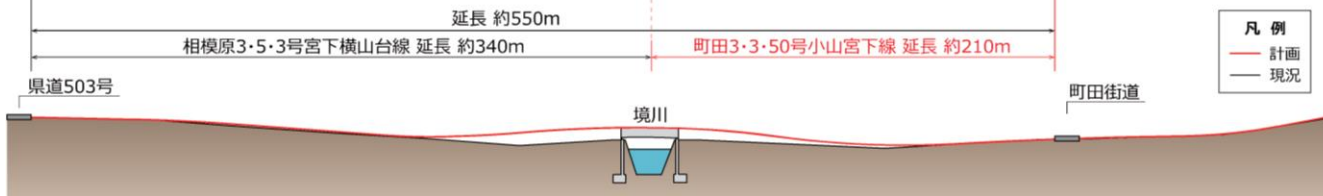
令和2年度～令和9年度

## 事業の概要

- 本事業は、町田街道までとなっている南多摩尾根幹線を神奈川県相模原市境までの約210m延伸し、幅員28m、往復4車線で整備を行うものである。
- 本事業により、南多摩尾根幹線と国道16号の接続による東京都と神奈川県の連携が強化される。これにより、埼玉県から多摩地域を縦断し、神奈川県に至る広域的な道路ネットワークが形成され、利便性や防災性が向上するとともに、安全で快適な道路空間が確保される。

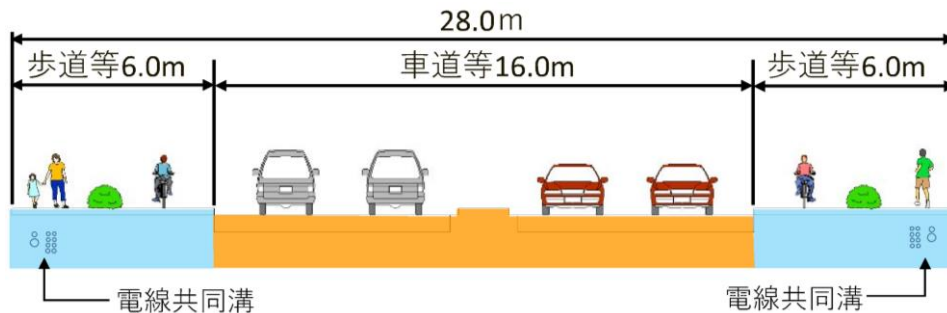
# 1. 事業概要

## 計画平面図



## 路線概要

◎延長 約210m  
◎幅員 28m



# 1. 事業概要

## 神奈川県側について



- ・橋梁部より神奈川県側について、相模原3・5・3号線宮下横山台線を相模原市が整備する。
- ・相模原市は事業認可を令和3年3月30日に取得

# 1. 事業概要

## 経緯

日付	計画等
平成30年6月18日	都市計画決定
令和2年9月	事業概要及び用地測量説明会 (新型コロナウイルス感染拡大防止のため、書面開催)
令和3年3月5日	事業認可
令和3年8月	用地説明会 (新型コロナウイルス感染拡大防止のため、書面開催)

# 1. 事業概要

## 周辺状況



現状、都県道503号線に交通が集中し混雑している



# 2. 社会経済情勢等の変化

## 社会経済情勢の変化

本路線周辺の令和3年度の現況交通量は、平成27年度と比較して、ほぼ横ばいとなっている。

現況自動車交通量【町田街道】(道路交通センサスによる)

平成27年度: 15, 516台/12h

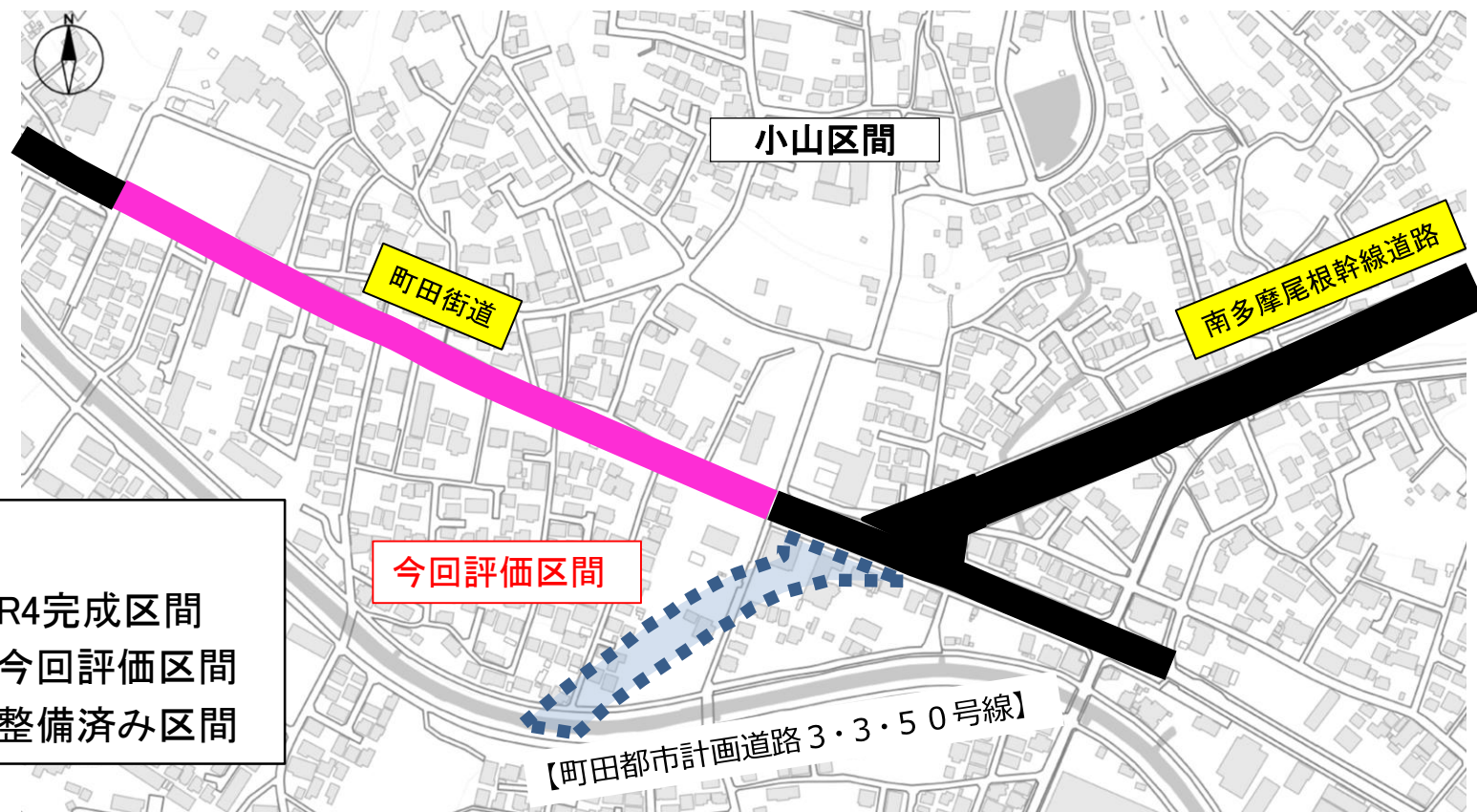
令和3年度: 14, 781台/12h



## 2. 社会経済情勢等の変化

### 事業を取り巻く状況の変化

- 今回評価区間の北東側、南多摩尾根幹線道路において、小山区間が平成26年11月に完成した。
- 今回評価区間の西側、町田街道において、小山区間が令和4年3月に完成した。



# 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	64.2億円
走行時間短縮便益	47.07億円
走行経費減少便益	16.32億円
交通事故減少便益	0.82億円

### 【費用(C)算定】

現在価値化総費用額	52.2億円
工事費	22.69億円
用地費	27.95億円
維持管理費	1.60億円

※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】

$$B/C = 1.2$$

# 3. 事業の投資効果

## 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

## <交通・くらし・安全>

○ 交通について  
都県道503号線をはじめとする周辺道路の渋滞緩和

○くらし・安全について  
生活道路への通過交通流入の抑制による良好な居住環境の確保



# 3. 事業の投資効果

<交通・くらし・安全>

○くらしについて  
リニア新駅(橋本駅付近)へのアクセス向上



※「未来の東京」戦略(令和3年3月)より引用

## 4. 事業の進捗状況と見込み等

### 事業費の執行状況(東京都)

(R4年度末時点)

	用地費	工事費	合計
全体事業費	1,370百万円	1,478百万円	2,848百万円
執行済額	92百万円	35百万円	127百万円
執行率	6.7%	2.4%	4.5%

### 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)
5,595m <sup>2</sup>	661m <sup>2</sup>	11.8%

# 4. 事業の進捗状況と見込み等

## 事業費の執行状況(相模原市)

(R4年度末時点)

	用地費	工事費	合計
全体事業費	1,936百万円	1,074百万円	3,010百万円
執行済額	296百万円	21百万円	317百万円
執行率	15.3%	2.0%	10.5%

## 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)
7,113m <sup>2</sup>	1,350m <sup>2</sup>	19.0%



## 4. 事業の進捗状況と見込み等

### これまでの実施状況等

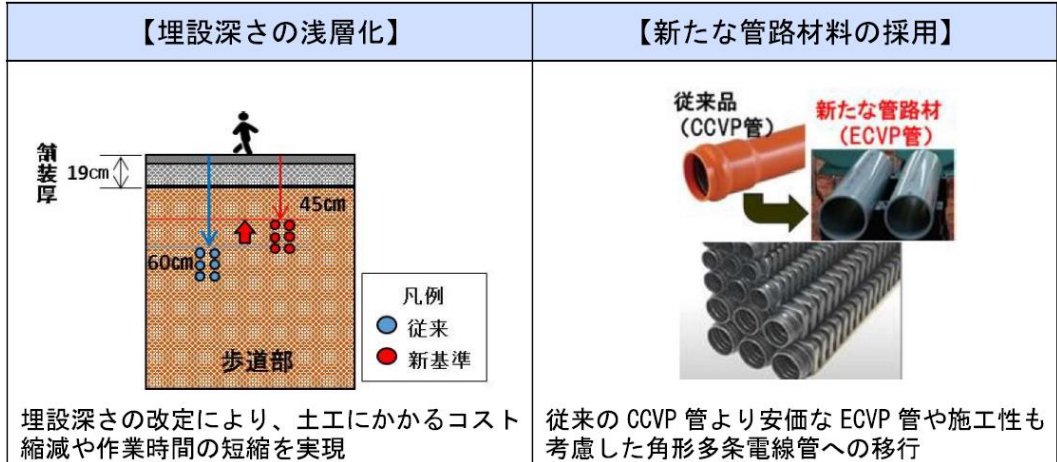
- 令和3年度から用地取得に着手し、地権者との折衝を進めている。

### 今後の取組及び進捗の見通し等

- 用地は約12%(R4年度末時点)を取得済みであり、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。
- 工事実施に向けて設計を随時実施する。

# 5. コスト縮減等

- 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。



**HTT** TejyoTokyo **低炭素アスファルトとは**

アスファルト混合物

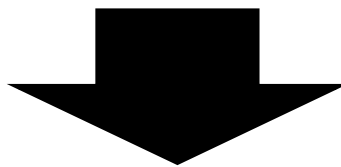
アスファルト + 骨材

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)

- 本路線が南多摩尾根幹線と接続すると、埼玉県から多摩地域を縦断し、神奈川県 of 国道16号に至る広域的な道路ネットワークが形成される。
- 本事業により、都県道503号線の渋滞解消が図られ、生活道路への車両流入が減少するとともに、交通環境等が改善されることで、地域の安全性や防災性、利便性向上の効果が期待できる。
- 中止の場合は、整備効果を発揮できないだけでなく、これまでの投資に見合った効果も得られなくなる。



継 続