

# 平成29年度第1回事業評価委員会資料

## チェックリスト及び再々評価比較表

平成29年6月21日（水）

# 目次

1	東村山都市計画道路3・4・18号線 西東京都市計画道路3・4・26号線 (西東京市西原町四丁目～東久留米市南町一丁目)	.....	P. 1
2	福生都市計画道路3・3・30号線 (福生市大字福生)	.....	P. 5
3	八王子都市計画道路3・4・28号線 (八王子市石川町)	.....	P. 8
	【参考】 前回再評価時資料	.....	P. 11

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（1/3）

番号：街－1

事業の名称	東村山都市計画道路3・4・18号線 西東京都市計画道路3・4・26号線	実施主体	東京都	評価該当要件	5年間継続 (再々評価) (3回目)
事業所管部所	道路建設部 街路課				
都市計画決定 (当初)	昭和37年 7月	事業認可年度 (当初)	平成10年度		
都市計画変更 (最新)	年 月	事業認可年度 (最新)	平成26年度		
事業箇所	西東京市西原町四丁目から東久留米市南町一丁目	評価対象区間延長	630m		
事業期間	平成10年 7月～平成31年 3月				
事業目的	<p>東村山3・4・18号線及び西東京3・4・26号線は、西東京市向台町から東久留米市浅間町に至る延長約5.4kmの都市計画道路で、多摩北部を南北に結ぶ地域幹線道路である。</p> <p>本事業は、西東京市西原四丁目から東久留米市南町一丁目に至る延長約630mの区間について、幅員16mの道路を新設するものである。</p> <p>当該区間の整備により、並行する小金井街道等の周辺道路の交通渋滞緩和を図るとともに、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間を確保する。</p>				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	4,511百万円	660百万円	5,171百万円		
執行済額 (執行率) 平成28年度末	4,511百万円 (100%)	431百万円 (65%)	4,942百万円 (95%)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成29年3月現在	8,841㎡	8,841㎡	100%		
事業の必要性等に関する視点 (I)					
事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)					
1. 事業の進捗状況					
○進捗率 用地は100%取得済みであるが、未移転物件が残っている。工事については、未移転物件がある区間を除いて平成24年度末に完了している。					
○残事業 未移転物件が一件残っており、建物収去土地明渡しを求め、訴訟中である。移転完了後、街路築造工事や電線共同溝設置工事を行う。					
○その他 特になし。					
2. 一定期間を要した背景					
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 未移転物件の移転促進及び訴訟準備に時間を要した。					
○地元の理解・協力の状況 地元住民から、本路線の早期開通の陳情が議会に提出されるなど、整備に対する要望は強い。					
事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)					
1. 社会経済情勢の変化 (有・無)					
現況自動車交通量【小金井街道】(道路交通センサスによる平日12時間交通量)				「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
平成17年： 9,015台 (小平市花小金井1-2)		○本路線と並行する路線の交通量は、平成17年度から増加している。交通渋滞の緩和に資する道路ネットワークの構築を進めるためにも、本路線の整備が必要である。			
平成22年： 12,491台 (小平市花小金井4-35)					
2. 関連計画の変更 (有・無)					
「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。					
本事業は、『都民ファーストでつくる「新しい東京」』において、「スマートシティ」交通・物流ネットワークの形成及び「分野横断的な政策の展開」多摩の利便性を高め、活力を引き出す交通インフラの整備に位置付けられている。					

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（2／3）

番号：街－1

事業の名称	東村山都市計画道路3・4・18号線 西東京都市計画道路3・4・26号線		
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（ <input checked="" type="radio"/> 有）無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
本評価対象区間北側の所沢街道までの約180m区間を平成19年に交通開放した。また、所沢街道から北側約310m区間について平成25年に交通開放し、沿道に大型ショッピングセンターが開業した。さらに、新青梅街道から南側の620mの区間については、第四次事業化計画の優先整備路線として、平成37年度までに着手することとしている。			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（有・ <input checked="" type="radio"/> 無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
本路線と東西方向に交差する東村山3・4・11号線については、本路線との交差点から西側560mを平成19年度に交通開放している。			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
路線延長 約5.4km 完成または概成区間 約0.5km 未着手区間 約4.3km 事業中区間 約0.6km			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む）			
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他（ ）			
（主な内容）			
並行する小金井街道等の周辺道路の交通渋滞緩和が図られるとともに、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間が確保される。			
2. 定量的効果			
B/C = 1.4		（前回再々評価時 B/C = 1.8）	
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）	
走行時間短縮便益	101.6億円	現在価値化総便益額（平成29年度基準）	
走行経費減少便益	13.8億円	事業費	81.6億円
交通事故減少便益	2.5億円	維持管理費	2.1億円
現在価値化総便益額	117.8億円	総額	83.7億円
評価の項目	評価	当該評価を付した理由	
事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	B	用地については、未移転物件の建物収去土地明渡しを求め、訴訟中である。	
	A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。		
	事業を取り巻く状況 の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	本区間の北側区間は交通開放し、南側区間は優先整備路線に指定されるとともに、並行する小金井街道の交通量も増加していることから、事業の必要性は高まっている。
A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。			
評価と理由			

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（3／3）

番号：街－1

事業の名称		東村山都市計画道路3・4・18号線 西東京都市計画道路3・4・26号線	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	並行する小金井街道等の周辺道路の交通渋滞緩和が図られるとともに、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間が確保される。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
	事業の進捗の見込みの視点(Ⅱ)		
	評価	当該評価を付した理由	
	B	用地については、未移転物件の建物収去土地明渡しを求め、訴訟中である。	
A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。			
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点(Ⅲ)			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 一般的な街路築造工事及び電線共同溝設置工事であるため、新工法を採用する余地は極めて少ない。			
○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及び電線共同溝設置工事であるため、事業手法、施設規模等を見直す余地は極めて少ない。			
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取り組み			
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る。			
評価の視点			
(事業の必要性等に関する視点) (Ⅰ) 継続すべきか否か ( 継続 ) 本区間の整備により、並行する小金井街道等の周辺道路の交通渋滞緩和が図られるとともに、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間が確保されるため、事業を継続すべきである。			
(事業の進捗の見込みの視点) (Ⅱ) 継続すべきか否か ( 継続 ) 用地について、未移転物件の建物収去土地明渡しを求め訴訟中であり、事業を継続すべきである。			
(コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点) (Ⅲ) 見直しの必要の有無 ( 無 ) 建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト縮減は図るが、代替案は立案しない。			
総合評価 (中止時の影響、事後措置を含む)			
本路線は、多摩北部を南北に結ぶ地域幹線道路であり、本区間の整備により、並行する小金井街道等の周辺道路の交通渋滞緩和を図るとともに、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間を確保する。 中止の場合、想定される整備効果が発現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。以上のことから、事業者としての本事業は「継続」とする。			
対応方針 (案)	継続 ・ 中止		

前回再々評価（2回目）と今回再々評価（3回目）の比較					番号	街-1	
事業の名称	東村山都市計画道路3・4・18号線 西東京都市計画道路3・4・26号線			前回再々評価時 (2回目)	今回再々評価 (3回目)	前回と今回の比較	
事業概要の比較	前回再々評価 (2回目)	今回再々評価 (3回目)	前回と今回の比較	事業の進捗の見込みの 視点(Ⅱ)	用地については、難航し ている未移転物件の再建 策の提出を粘り強く求 め、早期の移転に努める。 工事については、移転完 了後速やかに着手する。	未移転物件の移転促進及び訴訟準備に時間 を要したため、事業期間を延伸した。	
全体事業費(百万円) 内、用地費 内、工事費	5,171 4,511 660	5,171 4,511 660	変化なし。				
執行済額(執行率,%) 内、用地分(執行率,%) 内、工事分(執行率,%) *済額は百万円単位	4,870(94%) 4,511(100%) 359(54%)	4,942(95%) 4,511(100%) 431(65%)	工事については一部区間を残し平成24 年度末に完了している。	コスト縮減や代替案立案 等の可能性の視点(Ⅲ)	一般的な街路築造工事 であるため、施工にあつ て新工法を採用する余地 は極めて少ない。	一般的な街路築造工事 であるため、施工にあつ て新工法を採用する余地は 極めて少ない。	
用地取得予定面積,m <sup>2</sup> 既取得面積,m <sup>2</sup> 用地取得率,%	8,841m <sup>2</sup> 8,841m <sup>2</sup> 100%	8,841m <sup>2</sup> 8,841m <sup>2</sup> 100%	変化なし。				
事業期間	平成10年度～ 平成25年度	平成10年度～ 平成30年度	事業認可延伸による。	総合評価	周辺道路の交通渋滞緩和、災害時の避難路の確保、歩行者の安全性の向上など、事業効果が十分に期待できる。 <b>継続</b> ・中止)	並行する小金井街道等の 周辺道路の交通渋滞緩和 を図るとともに、歩道の整 備や電線類の地中化を行 うことで、快適で安全な歩 行空間を確保されるため、 事業効果が十分に期待で きる。 <b>継続</b> ・中止)	
事業規模等	W=16m L=630m	W=16m L=630m	変化なし。				
(その他)							
事業の必要性等に関する視点(Ⅰ)	前回再々評価 (2回目)	今回再々評価 (3回目)	前回と今回の比較	評価主体のコメント	本区間の完成に向け、用地については未移転物件の建物収去土地明渡しを求め、訴訟中であり、工事については、移転完了後速やかに着手するよう準備を行なっている。周辺道路の整備も進み、事業の必要性は十分認められることから、事業を継続すべきと考える。		
・事業の順調さ ・事業を取り巻く状況の変化 ・事業の効果	・用地については、契約は締結したが再建築が未定のため建物の移転が完了していない案件が一件ある。工事は、一部区間を残し完了する予定。 ・本評価対象区間の北側では、大型ショッピングセンターの開業に向け、工事が進められている。 ・周辺道路の交通渋滞緩和、歩行者の安全性の向上、災害発生時の避難路の確保	・用地は100%取得済みであるが、未移転物件が残っている。工事については、未移転物件がある区間を除いて平成24年度末に完了している。 ・本評価対象区間の北側が交通開放し、沿道に大型ショッピングセンターが開業した。 ・並行する小金井街道等の周辺道路の交通渋滞緩和を図るとともに、歩道の整備や電線類の地中化を行うことで快適で安全な歩行空間を確保する。	周辺道路の整備も進み、地域幹線道路としての必要性が高まっている。	前回付議時の委員会の指摘事項等	特になし		
定量的効果(B/C)	1.8	1.4		前回再評価年度	平成24年度	付議委員会	平成24年度 第1回事業評価委員会

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（1/3）

番号：街-2

事業の名称	福生都市計画道路3・3・30号線 (福生市大字福生)	実施主体	東京都	評価該当要件	10年間継続 (再評価)
事業所管部署	道路建設部 街路課				
都市計画決定 (当初)	昭和36年 10月	事業認可年度 (当初)	平成20年度		
都市計画変更 (最新)	年 月	事業認可年度 (最新)	平成26年度		
事業箇所	福生市大字福生	評価対象区間延長	650m		
事業期間	平成20年 12月 ~ 平成31年 3月				
事業目的	<p>福生3・3・30号線は、福生市大字熊川字牛浜から青梅市新町字南植木内までの延長約5.9km、幅員25mの都市計画道路であり、西多摩地域の道路ネットワークを形成する幹線道路である。</p> <p>本事業は、富士見通りから多摩橋通りまでの650mの区間で実施しており、JR青梅線と立体交差する多摩橋通りの拡幅整備と合わせて整備を進めている。</p> <p>これにより、周辺道路の渋滞緩和、地域の利便性向上、歩行者の安全性確保が図られる。</p>				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	4,930百万円	1,270百万円	6,200百万円		
執行済額 (執行率) 平成28年度末	3,766百万円 (76%)	529百万円 (41%)	4,295百万円 (69%)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成28年度末	14,861㎡	11,872㎡	80%		

## 事業の必要性等に関する視点 (1)

### 事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)

#### 1. 事業の進捗状況

##### ○進捗率

用地については80%取得済みである。工事の進捗率は41%である。

##### ○残事業

未取得用地は20%である。未取得用地については、早期更地化を目指して折衝を進めている。

現在、本町通りの南側区間で街路築造工事及び電線共同溝設置工事を進めている。

##### ○その他

特になし。

#### 2. 一定期間を要した背景

##### ○5年間未着工又は10年間継続等となった原因

平成20年度から用地取得を開始しているが、現道の無い新設道路であり地権者数が多く、土地の取得に時間を要している。さらに高低差が大きい地形のため、擁壁等の構造物の設置が必要であり、地元協議に時間を要した。

##### ○地元の理解・協力の状況

事業に関する理解は概ね得られている。

### 事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)

#### 1. 社会経済情勢の変化 (有・無)

「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。

##### 現況自動車交通量 (道路交通センサスによる平日12時間交通量) 【福生青梅線】

平成17年度：7,327台 (福生市武蔵野台2-32) 本路線の整備完了区間の交通量は、平成17年度に比べて

平成22年度：9,622台 (福生市武蔵野台2-32) 増加傾向にある。交通渋滞の緩和に資する道路ネットワーク

の構築を進めるためにも、本路線の整備が必要である。

#### 2. 関連計画の変更 (有・無)

「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。

本事業は、『都民ファーストでつくる「新しい東京」』において、「スマートシティ」交通・物流ネットワークの形成及び「分野横断的な政策の展開」多摩の利便性を高め、活力を引き出す交通インフラの整備に位置付けられている。

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（2／3）

番号：街－2

事業の名称	福生都市計画道路3・3・30号線（福生市大字福生）		
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・ <del>無</del> ）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
周辺は、戸建て住宅等の居住系の土地利用がなされている。			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（ <del>有</del> ・無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
福生3・3・30号線と併せ整備を行っている志茂立体交差事業は、都市計画道路福生3・4・2号とJR青梅線の交差点をアンダーパスで立体交差する事業であり、新奥多摩街道の福生志茂南交差点から、水道局福生第一水源付近までの間、約530mについて事業を進めている。			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
路線延長 約5.9km 完成または概成区間 約4.6km 未着手区間 約0.6km 事業中区間 約0.7km			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む）			
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、17 その他（ ）			
（主な内容）			
本路線は、西多摩地域の道路ネットワークを形成する重要な幹線道路であり、本事業区間の整備により、周辺道路の渋滞緩和、地域の利便性向上、安全で快適な歩行者空間の確保などが図られる。			
2. 定量的効果			
B/C=2.26			
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）	
走行時間短縮便益	158.2億円	現在価値化総便益額（平成29年度基準）	
走行経費減少便益	7.2億円	事業費	
交通事故減少便益	0.2億円	維持管理費	
現在価値化総便益額	165.6億円	総額	
		73.3億円	
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	A	用地については、本路線の地権者のなかに事業反対者はいないことから、着実に用地取得の進捗を図っていく。工事については、移転完了後速やかに工事着手する。
			A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。
	事業を取り巻く状況の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	本路線の北側にある完成区間の交通量は増加している。 本路線を整備し道路ネットワークの構築を進めることで、周辺道路の渋滞緩和、地域の利便性向上、安全で快適な歩行者空間の確保などが図られることから必要性は高まっている。
		A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。	



事業の名称		福生都市計画道路3・3・30号線（福生市大字福生）	
評価と理由	事業の効果 （事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）	A	本道路の整備を進めることで、周辺道路の渋滞緩和、地域の利便性向上、安全で快適な歩行者空間の確保などの事業効果を十分発揮できる。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
<b>事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）</b>			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	用地については、本路線の地権者のなかに事業反対者はいないことから、着実に用地取得を進捗させることが見込まれる。工事については、移転完了後速やかに工事着手する。	
		A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	
<b>コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）</b>			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・ <input checked="" type="radio"/> 無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 一般的な街路築造工事及び電線共同溝設置工事であるため、新工法を採用する余地は極めて少ない。</p> <p>○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及び電線共同溝設置工事であるため、事業手法や施設規模等の見直し余地は極めて少ない。</p>		
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る。		
<b>評価の視点</b>			
<b>（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ）</b>			
継続すべきか否か（継続） 本評価路線を整備し道路ネットワークの構築を進めることで、交通渋滞の緩和、災害時の避難路の確保、歩行者の安全性の向上などが図られることから、事業を継続すべきである。			
<b>（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ）</b>			
継続すべきか否か（継続） 今後、着実な用地取得及び工事の進捗が見込まれることから事業を継続すべきである。			
<b>（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ）</b>			
見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト縮減は図るが、代替案は作成しない。			
<b>総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）</b>			
本路線は、西多摩地域の道路ネットワークを形成する重要な幹線道路であり、本事業区間の整備により、周辺道路の渋滞緩和、地域の利便性向上、安全で快適な歩行者空間が確保されるなどの整備効果が見込まれる。 中止の場合、想定される整備効果が発現できないことだけでなく、これまでの投資に見合った効果も得られなくなる。 以上のことから、事業者としての本事業は「継続」とする。			
対応方針（案）	<input checked="" type="checkbox"/> 継続 ・ <input type="checkbox"/> 中止		

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（1／3）

番号：街－3

事業の名称	八王子都市計画道路 3・4・28号線	実施主体	東京都	評価該当要件	10年間継続 (再評価)
事業所管部署	道路建設部街路課				
都市計画決定（当初）	昭和36年10月	事業認可年度（当初）	平成20年度		
都市計画変更（最新）	年 月	事業認可年度（最新）	平成26年度		
事業箇所	八王子市石川町	評価対象区間延長	515m		
事業期間	平成21年1月～平成32年3月				
事業目的	<p>八王子3・4・28号線は、国道16号線とJR豊田駅北口に繋がる日野3・3・21号線を結ぶ延長約2.0kmの都市計画道路である。</p> <p>本事業は、多摩南北道路の一つである八王子村山線から八王子3・4・36号線までの延長515mの区間について道路を新設するものであり、JR八高線との交差部はアンダーパスで整備する。</p> <p>本路線の整備により、八王子市及び日野市を結ぶ道路ネットワークが強化されるとともに、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、電線類の地中化や街路樹の植栽による良好な都市景観の創出などが図られる。</p>				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	1,589百万円	6,620百万円	8,209百万円		
執行済額 (執行率) 平成28年度末	1,589百万円 (100%)	3,496百万円 (52%)	5,085百万円 (61%)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成28年度末	7,045㎡	7,045㎡	100%		

## 事業の必要性等に関する視点（1）

事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）	
1. 事業の進捗状況	
○進捗率	用地は100%取得済みである。工事は平成24年度に工事用道路及びJR八高線・中央自動車道との立体交差部の協定工事に着手しており、平成28年度末での工事進捗率は、約52%である。
○残事業	引続きJR八高線立体交差部の工事を実施するとともに、街路築造工事及び電線共同溝設置工事を実施していく。
○その他	特になし
2. 一定期間を要した背景	
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因	函体部の施工中に地中障害物が確認され、機械施工から人力施工となったこと等により時間を要した。
○地元の理解・協力の状況	事業に関する理解は概ね得られている。
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）	
1. 社会経済情勢の変化（有・ <del>無</del> ）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。
現況自動車交通量（道路交通センサスによる平日12時間交通量）	
平成17年度：15,235台（日野市多摩平3-30）	本路線と並行する国道20号の交通量は、平成17年度から
平成22年度：16,949台（日野市多摩平3-30）	やや増加している。交通渋滞の緩和に資する道路ネットワークの構築を進めるためにも、本路線の整備が必要である。
2. 関連計画の変更（有・ <del>無</del> ）	「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。
本事業は、『都民ファーストでつくる「新しい東京」』において、「スマートシティ」交通・物流ネットワークの形成及び「分野横断的な政策の展開」多摩の利便性を高め、活力を引き出す交通インフラの整備に位置付けられている。	

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（2／3）

番号：街－3

事業の名称	八王子都市計画道路3・4・28号線	
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）		
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・ <del>無</del> ）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
事業区間のうち、八高線の西側は畑や住宅、東側は工場施設としての土地利用がなされている。		
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（ <del>有</del> ・無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
本事業の西側区間（八王子村山線から国道16号間の延長約1.1km区間）について、平成25年度に事業着手している。		
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況		
路線延長 約2.0km 完成区間 約0.4km 事業中区間 約1.6km		
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）		
1. 定性的効果		
（該当番号を○で囲む）		
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他（ ）		
（主な内容） 本路線の整備により、八王子市及び日野市を結ぶ道路ネットワークが強化されるとともに、交通渋滞の緩和や災害時の避難路の確保、歩行者の安全性の向上などが図られる。		
2. 定量的効果		
B/C=2.64		
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）
走行時間短縮便益	185.2億円	現在価値化総便益額（平成29年度基準）
走行経費減少便益	43.4億円	事業費
交通事故減少便益	9.8億円	維持管理費
現在価値化総便益額	238.4億円	総額
		90.4億円
評価と理由	評価の項目	評価 当該評価を付した理由
	事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	A 用地取得は完了しており、工事も完成に向け着実に進んでいる。
		A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。
事業を取り巻く状況の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	本路線と並行する国道20号の交通量はやや増加していることから、本評価路線を整備し道路ネットワークの構築を進めることで、交通渋滞の緩和や災害時の避難路の確保、歩行者の安全性の向上などが図られることから必要性は高まっている。
		A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。

事業の名称		八王子都市計画道路3・4・28号線	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	国道16号線とJR豊田駅北口を結ぶ本路線を整備することで、交通渋滞の緩和や災害時の避難路の確保、歩行者の安全性の向上などの事業効果を十分に発揮できる。
	A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。		
<b>事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）</b>			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	用地取得は完了しており、工事も完成に向けて着実に進んでいる。	
A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。			
<b>コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）</b>			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・ <u>無</u> ）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 立体交差区間における函体部は既に施工中であり、他区間は一般的な街路築造工事及び電線共同溝設置工事であるため、新工法を採用する余地は極めて少ない。 ○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及び電線共同溝設置工事であるため、事業手法、施設規模等を見直す余地は極めて少ない。		
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る。		
<b>評価の視点</b>			
<b>(事業の必要性等に関する視点) (Ⅰ)</b>			
継続すべきか否か（継続）			
道路ネットワークを形成することで、周辺道路の交通渋滞緩和、歩行者の安全性向上、災害時の避難路の確保など事業効果が十分に期待できることから、事業を継続すべきである。			
<b>(事業の進捗の見込みの視点) (Ⅱ)</b>			
継続すべきか否か（継続）			
用地取得は完了しており、立体交差部の工事も着実に進んでいることから、事業を継続すべきである。			
<b>(コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点) (Ⅲ)</b>			
見直しの必要の有無（無）			
建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト縮減は図るが、代替案は立案しない。			
<b>総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）</b>			
本路線を周辺の幹線道路とともに整備することで道路ネットワークの形成の推進が図られるとともに、歩行者、自転車の安全性向上、地域の防災性や利便性の向上、良好な都市景観の創出などの整備効果が期待される。そのため、引き続き事業を推進していく必要がある。			
以上から、事業者として「継続」する。			
対応方針（案）	<input checked="" type="checkbox"/> 継続 ・ <input type="checkbox"/> 中止		

平成29年度第1回事業評価委員会

**【参考】 前回再評価時資料**

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（1/3）

番号：街-3

事業の名称	東村山都市計画道路3・4・18号線 及び西東京都市計画道路3・4・26号線	実施主体	東京都	評価該当要件	5年間継続 (再々評価)
事業所管部所	道路建設部 街路課				
都市計画決定 (当初)	昭和37年 7月	事業認可年度 (当初)	平成10年度		
都市計画変更 (最新)	年 月	事業認可年度 (最新)	平成22年度		
事業箇所	西東京市西原町四丁目から東久留米市南町一丁目		評価対象区間延長	630m	
事業期間	平成10年 7月～平成26年 3月				
事業目的	<p>東村山3・4・18号線は多摩北部を南北に結ぶ幹線道路の一つであり、東久留米市南町二丁目から東久留米市浅間町二丁目までの延長約3.3km、幅員16～20.5mの都市計画道路である。</p> <p>本路線は、小金井街道や西東京市内の北原交差点など周辺道路の交通渋滞緩和、歩行者の安全性確保を目的とし、所沢街道から新青梅街道までの区間が事業中である。</p> <p>本評価対象区間は、東久留米市南町二丁目から同市南町一丁目までの560m及び西東京市西原四丁目から両市境までの70mを整備するものである。</p>				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	4,511百万円	660百万円	5,171百万円		
執行済額 (執行率) 平成23年度末	4,511百万円 (100%)	359百万円 (54%)	4,870百万円 (94%)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成23年3月現在	8,841㎡	8,841㎡	100%		
<b>事業の必要性等に関する視点 (I)</b>					
<b>事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)</b>					
1. 事業の進捗状況					
○進捗率 用地取得率は平成23年度末で100%であるが、未移転物件が残っている。工事については、一部区間を残し平成24年度末に完了する予定である。					
○残事業 用地については、契約は締結したが再建策が未定のため建物の移転が完了していない案件が一件ある。引き続き関係地権者に再建策の提出を求め、早期の移転を強く求めていく。工事については、移転完了後速やかに工事着手する。					
○その他 特になし。					
2. 一定期間を要した背景					
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 再建計画に関して折衝が難航している物件があり、未だ合意が得られていない。					
○地元の理解・協力の状況 地元住民から、本路線の早期開通の陳情が議会に提出されるなど、整備に対する要望は強い。					
<b>事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)</b>					
1. 社会経済情勢の変化 (有・ <input checked="" type="checkbox"/> )		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。			
本路線周辺の平成22年度の現況交通量は、平成17年度と比較して、やや増加傾向にあり、交通渋滞の緩和に資する道路ネットワークの構築を進めるためにも、本路線の整備が必要である。					
○現況自動車交通量【小金井街道】(道路交通センサスによる平日12時間交通量) 平成17年：10,746台 平成22年：12,491台					
2. 関連計画の変更 (有・ <input checked="" type="checkbox"/> )		「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。			
本区間は、多摩における都市計画道路の第二次事業化計画として着手された区間である。					

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（2/3） 番号：街-3

事業の名称	東村山都市計画道路3・4・18号線及び西東京都市計画道路3・4・26号線	
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）		
3. 周辺施設の整備状況の変化 (有・無)	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
本評価対象区間の北側では、大型ショッピングセンターの開業に向け、工事が進められている。		
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化 (有・無)	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
本路線を東西方向に交差する東村山3・4・11号線について、本路線交差点から西側560mを平成19年度に交通開放している。		
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況		
本評価対象区間の北側の所沢街道から東村山3・4・11号線までの180m区間については、平成19年度に交通開放をしている。		
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）		
1. 定性的効果		
(該当番号を○で囲む)		
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他（ ）		
(主な内容) 新設道路の整備による周辺道路の交通渋滞緩和、歩道の整備による自転車・歩行者の安全性向上、災害発生時の避難路の確保		
2. 定量的効果		
B/C = 1.8 (当初B/C = 2.3)		
○便益 (B) の算定 (項目と金額)		○費用 (C) の算定 (項目と金額)
走行時間短縮便益	113.08億円	現在価値化総便益額 (平成23年度基準)
走行経費減少便益	2.65億円	事業費
交通事故減少便益	0.17億円	維持管理費
現在価値化総便益額 (平成23年度基準)	115.90億円	総額
		62.91億円
評価の項目	評価	当該評価を付した理由
事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)	B	難航している未移転物件については、再建策の提出を粘り強く求め、早期の移転に努める。工事については、移転完了後速やかに着手していく。
	A	A: 特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B: 障害はあるが、解決の見込みがある。 C: 解決が非常に困難な障害がある。
事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)	A	周辺道路の整備とともに、本評価路線を整備し道路ネットワークの構築を進めることで、交通渋滞の緩和、災害時の避難路の確保、歩行者の安全性の向上などが図られることから必要性は高まっている。
	A	A: 事業の必要性が高まった。
	B	B: 事業の必要性は変化していない。
	C	C: 事業の必要性が低下した。

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（3/3） 番号：街-3

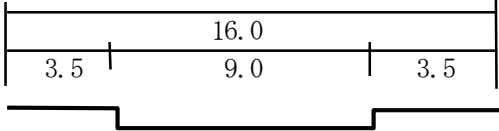
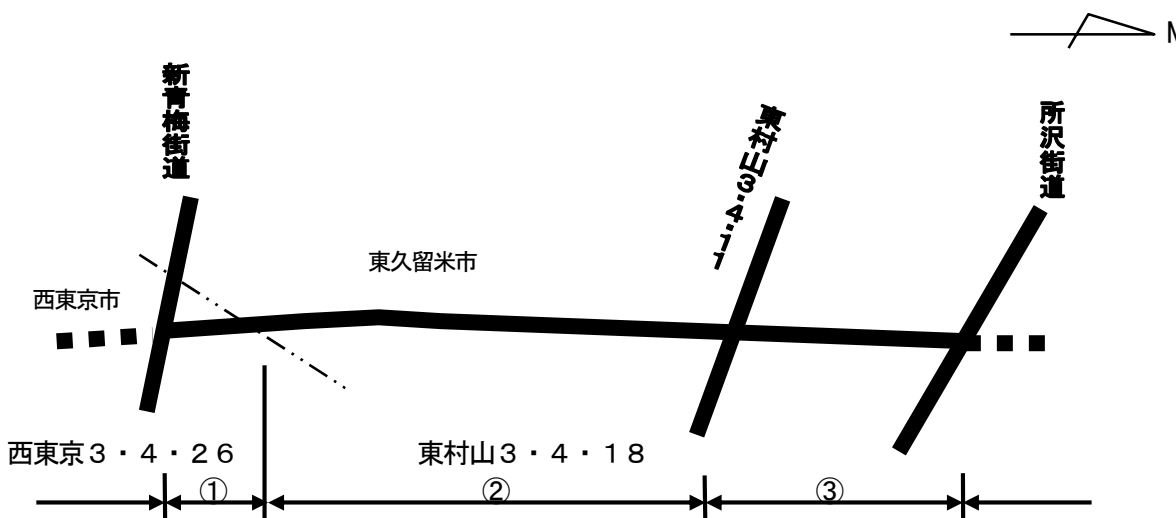
事業の名称		東村山都市計画道路3・4・18号線及び西東京都市計画道路3・4・26号線	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	新青梅街道と所沢街道を結ぶ本路線を整備することで、周辺道路の交通渋滞緩和、災害時の避難路の確保、歩行者の安全性の向上など事業効果を十分発揮できる。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
<b>事業の進捗の見込みの視点（II）</b>			
	評価	当該評価を付した理由	
	B	用地については、難航している未移転物件の再建策の提出を粘り強く求め、早期の移転に努める。 工事については、移転完了後速やかに着手する。	
A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。			
<b>コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（III）</b>			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 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を採用する余地は極めて少ない。			
○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 難航している未移転物件の早期移転に努め、移転完了後、速やかに工事に着手することから、事業手法、施設規模等を見直す余地はない。			
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る。			
<b>評価の視点</b>			
<b>（事業の必要性等に関する視点）（I）</b> 継続すべきか否か（ 継続 ） 道路ネットワークを形成することで、周辺道路の交通渋滞緩和、災害時の避難路の確保、歩行者の安全性の向上など事業効果が十分に期待できることから、事業を継続すべきである。			
<b>（事業の進捗の見込みの視点）（II）</b> 継続すべきか否か（ 継続 ） 難航している未移転物件の早期移転に努め、移転完了後、速やかに工事に着手することから、事業を継続すべきである。			
<b>（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（III）</b> 見直しの必要の有無（ 無 ） 建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト縮減は図るが、代替案は立案しない。			
<b>総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）</b>			
本路線は多摩北部を南北に結ぶ地域幹線道路の一つであり、周辺の幹線道路とともに整備することで道路ネットワークの形成の推進が図られ、周辺道路の交通渋滞緩和、災害時の避難路の確保、歩行者の安全性の向上などの整備効果が期待される。そのため、引き続き事業を推進していく必要がある。 以上から、事業者として「継続」する。			
対応方針（案）	<input checked="" type="checkbox"/> 継続 ・ 中止		



前回再評価と今回再々評価の比較							番号	街-3
事業の名称	東村山都市計画道路3・4・18号線及び西東京都市計画道路3・4・26号線			前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較		
事業概要の比較	前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較	事業の進捗の見込みの視点(Ⅱ)	用地については、難航物件を収用手続きへの移行を前提とした折衝を行い、早期取得に努める。工事については、用地取得済み箇所から順次工事を進捗させることが可能である。	用地については、難航物件の再建築の提出を粘り強く求め、早期の移転に努める。工事については、移転完了後速やかに着手する。	用地については平成23年度末で100%であるが、未移転物件が残っている。工事については一部区間を残し今年度末に完了する予定。	
全体事業費(百万円) 内、用地費 内、工事費	3,402 2,782 620	5,171 4,511 660	用地費の精査により、増額となっている。					
執行済額(執行率,%) 内、用地分(執行率,%) 内、工事分(執行率,%) *済額は百万円単位	1,906(56%) 1,888(68%) 18(3%)	4,870(94%) 4,511(100%) 359(54%)	用地については、契約は締結したが再建築が未定のため建物の移転が完了していない案件が一件ある。工事については一部区間を残し今年度末に完了する予定。					
用地取得予定面積,㎡ 既取得面積,㎡ 用地取得率,%	8,842㎡ 7,032㎡ 80%	8,841㎡ 8,841㎡ 100%	用地は100%取得している。	コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点(Ⅲ)	一般的な平面街築工事であり、特に工法検討を用いるような構造物もないことから、コスト縮減の可能性はない。	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を採用する余地は極めて少ない。		
事業期間	平成10年度～平成23年度	平成10年度～平成25年度	事業認可延伸による。					
事業規模等	W=16m L=630m	W=16m L=630m	変化なし。	総合評価	周辺道路の交通渋滞緩和、災害時の避難路の確保、歩行者の安全性の向上など、事業効果が十分に期待できる。	周辺道路の交通渋滞緩和、災害時の避難路の確保、歩行者の安全性の向上など、事業効果が十分に期待できる。	路線の必要性に変化なし。	
(その他)						(継続・中止)		
事業の必要性等に関する視点(Ⅰ)	前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較	評価主体のコメント	本路線は多摩北部を南北に結ぶ地域幹線道路の一つであり、周辺の幹線道路とともに整備することで道路ネットワークの形成の推進が図られ、周辺道路の交通渋滞緩和、災害時の避難路の確保、歩行者の安全性の向上などの整備効果が期待される。そのため、引き続き事業を推進していく必要がある。			
・事業の順調さ ・事業を取り巻く状況の変化 ・事業の効果	・用地は80%と買収が進んでおり、工事は平成19年度から着手する。 ・都営住宅が低層から高層化された。また、戸建住宅の建設が進んでいる。 ・周辺道路の交通渋滞緩和、歩行者の安全性の向上、災害発生時の避難路の確保	・用地については、契約は締結したが再建築が未定のため建物の移転が完了していない案件が一件ある。工事は、一部区間を残し完了する予定。 ・本評価対象区間の北側では、大型ショッピングセンターの開業に向け、工事が進められている。 ・周辺道路の交通渋滞緩和、歩行者の安全性の向上、災害発生時の避難路の確保	路線の必要性に変化なし。	前回付議時の委員会の指摘事項等	特になし			
定量的効果(B/C)	2.3	1.8		前回再評価年度	平成19年度	付議委員会	平成19年度 第1回事業評価委員会	

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（1/4）

番号：都—建—街—12

事業の名称	東村山都市計画道路3・4・18号線 及び西東京都市計画道路3・4・26号線		実施主体	東京都	評価該当要件	10年間継続
事業所管部所	道路建設部 街路課					
都市計画決定（当初）	昭和37年	7月	事業認可年度（当初）	平成10年度		
都市計画変更（最新）	年	月	事業認可年度（最新）	平成18年度		
事業箇所	西東京市西原町四丁目から東久留米市南町一丁目			評価対象区間延長	630m	
事業期間	平成10年 7月～平成23年 3月					
事業目的	<p>東村山3・4・18号線は多摩北部を南北に結ぶ幹線道路の一つである新小金井久留米線の東久留米市南町二丁目から東久留米市浅間町二丁目までの延長約3.3km、幅員16～20.5mの都市計画道路である。本路線は、小金井街道や西東京市内の北原交差点など周辺道路の交通渋滞緩和、歩行者の安全性確保を目的とし、東村山3・4・11の整備に加え、新青梅街道から所沢街道まで約810mが事業中である。本評価対象区間は、東久留米市南町二丁目から同市南町一丁目（東村山3・4・11）までの560m及び西東京3・4・26の西東京市西原四丁目（新青梅街道）から両市境までの70mを整備するものである。</p> <p style="text-align: center;">計 画</p> 					
		用地費		工事費		合計
全体事業費		2,782百万円		620百万円		3,402百万円
執行済額 （執行率） 平成18年度末		1,888百万円 （68%）		18百万円 （3%）		1,906百万円 （56%）
用地取得率		取得予定面積（A）		既取得面積（B）		用地取得率（B/A）
平成19年3月現在		8,842㎡		7,032㎡		80%
 <p>①L=70m 事業認可 平成10年 7月10日（再評価対象区間）                  ②L=560m 事業認可 平成10年 7月10日（再評価対象区間）                  ③L=180m 事業認可 平成 9年 6月26日</p>						

事業の名称	東村山都市計画道路3・4・18号線及び西東京都市計画道路3・4・26号線																																	
<b>事業の必要性等に関する視点（I）</b>																																		
事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）																																		
1. 事業の進捗状況	<p>○進捗率 用地取得率は平成18年度末で80%であり、工事については、平成19年度から街築工事に着手する。</p> <p>○残事業 用地については、再建方法について折衝が難航している物件がある。今後、具体的な再建計画の提示等を行い、平成19年度中の収用手続きへの移行を前提とした折衝を行う。工事については、用地取得済み箇所から順次施行していく。</p>																																	
2. 一定期間を要した背景	<p>○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 計画線上にある都営住宅の建替え計画にあわせ、事業認可を取得したが、都営住宅の住民の移転が遅れ、事業用地の所管替えまでに時間を要した。また、再建計画に関して折衝が難航している物件があり未だ合意が得られていない。</p> <p>○地元の理解・協力の状況 再建計画に関して折衝が難航している1件を除き、事業に関する理解は得られている。</p>																																	
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）																																		
1. 社会経済情勢の変化（有）無	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。																																	
<p>○再評価路線周辺の現況交通量は、平成17年3月に、新小金井街道の小平区間（青梅街道～東京街道）が開通したことから、交通分散傾向にあり、更なるネットワークの構築を進め交通渋滞緩和のために再評価路線の整備が必要と考える。</p>																																		
<p>現況自動車交通量（道路交通センサス：【平日】[単位：台/12H]）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成9年度</th> <th>平成11年度</th> <th>平成17年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>9,041</td> <td>9,076</td> <td>9,297</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>7,106</td> <td>7,223</td> <td>6,261</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>28,661</td> <td>28,375</td> <td>27,057</td> </tr> <tr> <td>④</td> <td>11,359</td> <td>11,176</td> <td>9,015</td> </tr> <tr> <td>⑤</td> <td>7,170</td> <td>6,978</td> <td>6,776</td> </tr> <tr> <td>⑥</td> <td>25,342</td> <td>28,636</td> <td>27,542</td> </tr> <tr> <td>⑦</td> <td>8,107</td> <td>9,533</td> <td>10,882</td> </tr> </tbody> </table>				平成9年度	平成11年度	平成17年度	①	9,041	9,076	9,297	②	7,106	7,223	6,261	③	28,661	28,375	27,057	④	11,359	11,176	9,015	⑤	7,170	6,978	6,776	⑥	25,342	28,636	27,542	⑦	8,107	9,533	10,882
	平成9年度	平成11年度	平成17年度																															
①	9,041	9,076	9,297																															
②	7,106	7,223	6,261																															
③	28,661	28,375	27,057																															
④	11,359	11,176	9,015																															
⑤	7,170	6,978	6,776																															
⑥	25,342	28,636	27,542																															
⑦	8,107	9,533	10,882																															
2. 関連計画の変更（有）無	「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。																																	
<p>「多摩における都市計画道路の第二次事業化計画」（平成8年度から平成17年度） 本計画は、①都市機能の確保、②地域環境の保全、③都市防災の強化、④都市空間の確保の観点から、優先的に整備すべき路線を選定している。 本再評価区間については、この計画に位置づけられている。</p>																																		

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（3／4）

番号：都—建—街—12

事業の名称	東村山都市計画道路3・4・18号線及び西東京都市計画道路3・4・26号線		
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有）無	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
本路線に隣接している都営住宅が低層から高層化された。また、沿道に小学校があることから、戸建住宅の建設が目立つようになった。			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（有）無	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
本路線を東西方向に交差する、東村山3・4・11は平成19年度中に交通開放する。また、東久留米市施行の雨水幹線下水道事業も順次進められており、平成19年度は本評価対象区間の工事に着手する。			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
本評価対象区間の北側の東村山3・4・11から所沢街道までの180m区間については既に街築・舗装工事が完了していることから、平成19年度中に東村山3・4・11と併せて交通開放をする。その後、電線共同溝工事を施行する。			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む）			
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他（ ）			
（主な内容）新設道路の整備による周辺道路の交通渋滞緩和、歩道の整備による自転車・歩行者の安全性向上 災害発生時の避難路の確保			
2. 定量的効果			
B/C = 2.3		（当初B/C = ）	
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）	
時間便益	15.30億円/年	現在価値化総便益額（平成18年度基準）	
走行便益	△0.40億円/年	事業費	
事故損失益	△0.17億円/年	維持管理費	
現在価値化総便益額	257億円	総額	
	（平成18年度基準）	111億円	
評価と理由	評価の項目	評価	
	事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	B	当該評価を付した理由 事業用地の取得あたり、難航している残物件については取用手続きへの移行を前提として折衝を行う。工事については用地取得済み箇所から順次施行していく。
	事業を取り巻く状況の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	周辺道路の整備とともに、本評価路線を整備し道路ネットワークの構築を進めることで、交通渋滞の緩和、災害時の避難路の確保、歩行者の安全性の向上などが図られることから必要性は高まっている。
		A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。	

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（４／４）

番号：都—建—街—12

事業の名称		東村山都市計画道路3・4・18号線及び西東京都市計画道路3・4・26号線	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	新青梅街道と所沢街道を結ぶ本路線を整備することで、周辺道路の交通渋滞緩和、災害時の避難路の確保、歩行者の安全性の向上など事業効果を十分発揮できる。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
<b>事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）</b>			
	評価	当該評価を付した理由	
	B	用地については、難航物件を収用手続きへの移行を前提とした折衝を行い、早期取得に努める。工事については、地元住民の理解を得られていること、占用企業者との調整を図っていることから、用地取得済み箇所から順次工事を進捗させることが可能である。	
A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。			
<b>コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）</b>			
コスト縮減や代替案立案等の可能性（有（無））		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。	
○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 一般的な平面街築工事であり、特に工法検討を用いるような構造物もないことから、新工法の採用等によるコスト縮減の可能性はない。  ○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 難航している物件の早期取得に努め、用地取得済み箇所から順次工事を進めることから、今後、事業手法、施設規模等を見直す可能性はない。			
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取り組み			
工事の施行にあたり、建設発生土の再利用等を実施する。			
<b>評価の視点</b>			
<b>（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ）</b>			
継続すべきか否か（継続） 幹線道路とのネットワークを形成することで、周辺道路の交通渋滞緩和、災害時の避難路の確保、歩行者の安全性の向上など、事業効果が十分に期待できることから、事業を継続すべきである。			
<b>（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ）</b>			
継続すべきか否か（継続） 難航している物件の早期取得に努め、用地取得済み箇所から順次工事を進めることが可能であるため、事業を継続すべきである。			
<b>（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ）</b>			
見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用等のコスト縮減を図る。			
<b>総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）</b>			
本路線は多摩北部を南北に結ぶ地域幹線道路の一つであり、周辺の幹線道路とともに整備することで道路ネットワークの形成の推進が図られ、周辺道路の交通渋滞緩和、災害時の避難路の確保、歩行者の安全性の向上など、非常に高い事業効果が期待できることから必要性も高まっている。 以上から、対応方針は事業者として「継続」する。			
対応方針（案）		継続・中止	