

再評価チェックリスト

1 事業概要

事業の名称	西東京都市計画道路3・4・9号線		評価該当要件	10年間継続	1回目
実施主体	東京都(建設局)	事業所管部署	道路建設部街路課		
都市計画決定(当初)	昭和42年度	事業認可年度(当初)	平成26年度	事業期間: H26年度～32年度	
都市計画決定(最新)	昭和42年度	事業認可年度(最新)	令和2年度	事業期間: H26年度～R9年度	
事業箇所	西東京市中町六丁目～北原町二丁目	事業規模	L=1,210m W=16m		
事業概要	西東京都市計画道路3・4・9号線は、西東京市中町を起点とし、調布保谷線と交差し、西東京市北原町に至る延長約3.4kmの都市計画道路であり、隣接する東村山3・4・11号線と接続し、埼玉県境まで続く地域幹線道路である。 今回評価区間は、西東京市中町六丁目から同市北原町二丁目までの1,210m区間について、道路を新設するものである。これにより、所沢街道の交通の円滑化や北原交差点の渋滞が緩和されるとともに、広域避難場所へのアクセス性が高まり、地域の防災性が向上する。また、電線類の地中化や街路樹の植栽により、良好な都市景観を創出される。				

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・変更内容)
本路線周辺の平成27年度の現況交通量は、平成22年度と比較して、横ばいとなっている。 ○現況自動車交通量【所沢街道】(道路交通センサスによる) 平成22年度: 10,340台/12h 平成27年度: 9,482台/12h
○当該区間の西側に接続する、西東京3・4・9号線のI期区間(西東京市北原町三丁目～同市西原町四丁目)及び東村山3・4・11号線のうち、 西東京市北原町二丁目から同市西原町三丁目までの約700mを令和3年8月2日に 西東京市西原町四丁目から東久留米市南町一丁目までの約670mを令和3年9月10日に 交通開放した。 ○東村山3・4・18号線及び西東京3・4・26号線のうち、西東京市西原町四丁目～東久留米市南町二丁目までの約110mを 令和4年1月14日に交通開放した。

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	1.7		
現在価値化総便益額(B)	145.0億円	現在価値化総費用額	84.2億円
走行時間減少便益	132.4億円	工事費	40.1億円
走行経費減少便益	10.5億円	用地費	44.7億円
交通事故減少便益	2.1億円	維持管理費	4.4億円
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 ・迂回交通の減少	<<くらし>	・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 (R4年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	6,877百万円	1,623百万円	8,500百万円
執行済額	5,370百万円	54百万円	5,424百万円
(執行率)	78.1%	3.3%	63.8%
用地取得状況 (R4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)
	17,464㎡	11,296㎡	64.7%
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
権利者多数の共有私道やアパートのほか、相続問題など関係権利者それぞれの課題があり、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			
事業の必要性や補償の考え方について丁寧に説明するなど、関係権利者の理解と協力を得ながら早期の用地取得に努めている。			

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
・約65%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。

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、事業手法、施設規模等の見直しの可能性など)
・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。 ・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

7 対応方針(原案)

総合評価	(事業の必要性等に関する視点) ・交通の円滑化が図られ、北原交差点の渋滞が緩和される。 ・広域避難場所(東大生熊調和農学機構・田無演習林等)へのアクセス性が高まり、地域の防災性が向上する。 ・電線類の地中化や街路樹の植栽により、良好な都市景観を創出される。 ・道路整備による定性的効果(公共施設へのアクセス向上・商業・産業の活性化) (事業の進捗の見込みの視点) ・約65%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)	以上より、西東京3・4・9号線は、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。 継続