

再評価チェックリスト

1 事業概要

事業の名称	福生都市計画道路3・3・30号線		評価該当要件	5年間継続	2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36年度	事業認可年度(当初)	平成20年度	事業期間: H20年度~H30年度	
都市計画決定(最新)	昭和36年度	事業認可年度(最新)	平成30年度	事業期間: H20年度~R5年度	
事業箇所	福生市大字福生		事業規模	評価対象区間延長 L=650m	
事業概要	福生都市計画道路3・3・30号線は、福生市大字熊川を起点とし、青梅市を終点とする延長約5.9kmの路線であり、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る。本区間について、幅員25mの4車線の道路整備を行うことにより、周辺道路の渋滞が緩和されるとともに、地域の利便性が向上される。				

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)
福生3・3・30号線の平成27年度の現況交通量は、平成22年度と比較して1,772台/12h減少 現況自動車交通量(道路交通センサスによる) 【一般都道福生青梅線(都道249号)】平成22年度: 9,622台/12h 平成27年度: 7,850台/12h 【一般国道16号】H22年度 19,103台/12h H27年度 20,189台/12h 【主要地方道立川青梅線(都道29号)】H22年度 8,475台/12h H27年度 8,954台/12h
(関連する他事業等の進捗状況の変化)
【志茂立体交差事業】 平成18年度に事業着手しており、用地取得は100%で工事は実施中。 【箱根ヶ崎立体交差事業】 平成8年度に事業着手しており、用地取得は99%で工事は実施中。

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	1.8	(前回評価時: 2.3)
現在価値化総便益額(B)	144.1億円	現在価値化総費用額
走行時間短縮便益	137.7億円	工事費
走行経費減少便益	6.2億円	用地費
交通事故減少便益	0.2億円	維持管理費
5.0億円		
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	<<らし>>	・土地利用の転換・高度化 ・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 ・消防活動困難地域の解消		

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 (R3年度末時点)			
	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	4,112百万円	711百万円	4,823百万円
(執行率)	83.4%	56.0%	77.8%
用地取得状況 (R3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)	
14,861㎡	13,592㎡	91.5%	
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
・多くの地権者から事業への理解・協力を得られたが、一部権利者の合意を得るにあたり時間を要している。			
事業の進捗状況・残事業の内容			
・用地は約92%取得済であり、残る未取得用地についても早期取得を目指し、折衝を進めていく。 ・南側部分の暫定交通開放を行い、引き続き、北側の道路整備を進める。			

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
・未取得用地の早期更地化を目指し、計画的に折衝を進める。 ・用地取得及び関係機関との協議状況を踏まえて、順次工事等を実施していく。

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。
(事業手法、施設規模等の見直しの可能性)
・用地取得済の南側で暫定交通開放を行い、事業の早期効果発現を図る。
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み。

7 対応方針(原案)

総合評価	・本事業区間の整備及びJR青梅線との立体交差化を含む多摩橋通り拡幅整備と合わせ、本道路の整備を進めることで、周辺道路の渋滞が緩和されるとともに、地域の利便性が向上する。 ・歩道・自転車走行空間の整備や電線の地中化により、安全性が向上され、かつ、都市景観が向上する。 ・残事業は残りわずかであり、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。
対応方針(原案)	継続