

再評価チェックリスト

1 事業概要

事業の名称	府中都市計画道路3・2・2の2号線及び 国立都市計画道路3・3・2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37年度	事業認可年度(当初)	平成23年度	事業期間: H23年度～H30年度
都市計画決定(最新)	平成22年度	事業認可年度(最新)	平成30年度	事業期間: H23年度～R7年度
事業箇所	府中市西原町二丁目～国立市谷保	事業規模	評価対象区間延長	1,300m
事業概要	<p>本路線は、三鷹市牟礼一丁目を起点とし、調布市、小金井市、府中市、国立市、日野市を經由して八王子市南浅川町に至る延長約34.2kmの都市計画道路(東京八王子線)のうち、府中市西原町二丁目(新府中街道)から国立市谷保(甲州街道)までの延長1,300m区間に幅員36m～41mの都市計画道路を整備するものである。</p> <p>本路線は、区部の放射第5号線と一体となって多摩地域と区部の連携を強化するとともに、甲州街道をはじめとする周辺道路の渋滞緩和等に寄与する重要な路線である。また、周辺が主に住宅地であることから、沿道環境に配慮し、幅員10mの環境施設帯を車道の両側に配置することにより、みどり豊かな植樹帯と快適な歩行者空間を形成する。</p>			

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)
<p>本路線周辺の令和3年度の現況交通量は、平成27年度と比較して横ばい。</p> <p>○現況自動車交通量【新府中街道】(道路交通センサスによる)</p> <p>平成27年度: 22, 117台/12h 令和3年度: 21, 110台/12h</p>
(関連する他事業等の進捗状況の変化)
<ul style="list-style-type: none"> 東京八王子線の起点となる三鷹3・2・2号線と放射第5号線が、令和元年度に交通開放された。 本路線と交差する新府中街道のうち、国分寺3・2・8号線(府中市武蔵台三丁目～国分寺市東戸倉二丁目)について、平成28年度に約1,100mの区間、令和6年度に約460mの区間がそれぞれ一部交通開放された。

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※	2.0(前回: 2.1)	(参考)	3.3 [2%]	4.7 [1%]
現在価値化総便益額(B)	636.9億円	現在価値化総費用額(C)	313.9億円	
走行時間短縮便益	589.8億円	工事費	62.4億円	
総交経費減少便益	46.1億円	用地費	239.2億円	
交通事故減少便益	1.0億円	維持管理費	12.3億円	
定性的効果	<p>〈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</p> <p>〈景観〉・都市景観の向上</p> <p>〈防災〉・緊急車両の走行 ・延焼遮断 ・災害時の避難路の確保</p> <p>〈くらし〉・土地利用の転換・高度化 ・交通不便地域の解消 ・公共施設へのアクセス向上</p> <p>〈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</p>			

※現在価値算出のための社会的割引率は4%を用い、比較のために参考として2%及び1%として算出した結果を併記する。
 なお、参考比較のための値は平成15年(2003年)～令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた1%、及び、平成5年(1993年)～令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた2%としている(公共事業評価に関する技術指針(令和6年9月)国土交通省)。
 ※費用便益分析マニュアル(国土交通省 令和7年8月)に基づき分析
 (国土交通省による原単位等の訂正(令和7年8月29日公表)に基づき、都の原単位を再算出)

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 (R6年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	16,225百万円	4,230百万円	20,455百万円
執行済額	16,140百万円	3,309百万円	19,449百万円
(執行率)	99.4%	78.2%	95.1%
用地取得状況 (R6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)	
45,900㎡	45,586㎡	99.3%	
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
<ul style="list-style-type: none"> 多くの地権者から事業への協力を円滑に得られたが、一部権利者については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			
<ul style="list-style-type: none"> 平成28年度より工事を開始し、令和6年3月には、地元住民の安全性・利便性の向上のため、JR南武線立体交差部の道路を暫定開放した。 今後、早期の全線開通に向け、排水管設置工事、電線共同溝設置工事及び街路築造工事を進めていく。 			

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
<ul style="list-style-type: none"> 用地は現在約99%取得済みであり、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く。 暫定開放区間に引き続き、全線開通に向け、街路築造工事等を進めていく。

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)
<ul style="list-style-type: none"> 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の採用等の可能性はきわめて低い。(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であり、工事も進捗していることから、事業手法や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組み
<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>(事業の必要性に関する視点)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本路線の整備により、区部の放射第5号線と一体となって、多摩地域と区部の連携が強化され、甲州街道をはじめとする周辺道路の交通の円滑化が図られる。 また、生活道路への通過交通の排除による良好な居住環境の確保や、延焼遮断帯の形成による地域の防災性の向上等の効果が期待できる。 <p>(事業の進捗と見込みの視点)</p> <ul style="list-style-type: none"> 用地は約99%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、折衝を進めていく。 今後、全線開通に向け、排水管設置工事や電線共同溝設置工事等の街路築造工事を進めていく。
対応方針(原案)	継続