

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 (府中市西原町二丁目～国立市谷保)

令和7年7月14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		6
3. 事業の投資効果		7
4. 事業の進捗状況		12
5. 事業の進捗の見込み		14
6. コスト縮減等		15
7. 対応方針(原案)		16

1. 事業概要(1)

『2050東京戦略』

(令和7年3月)

スマートシティ 戦略18【インフラ・交通】

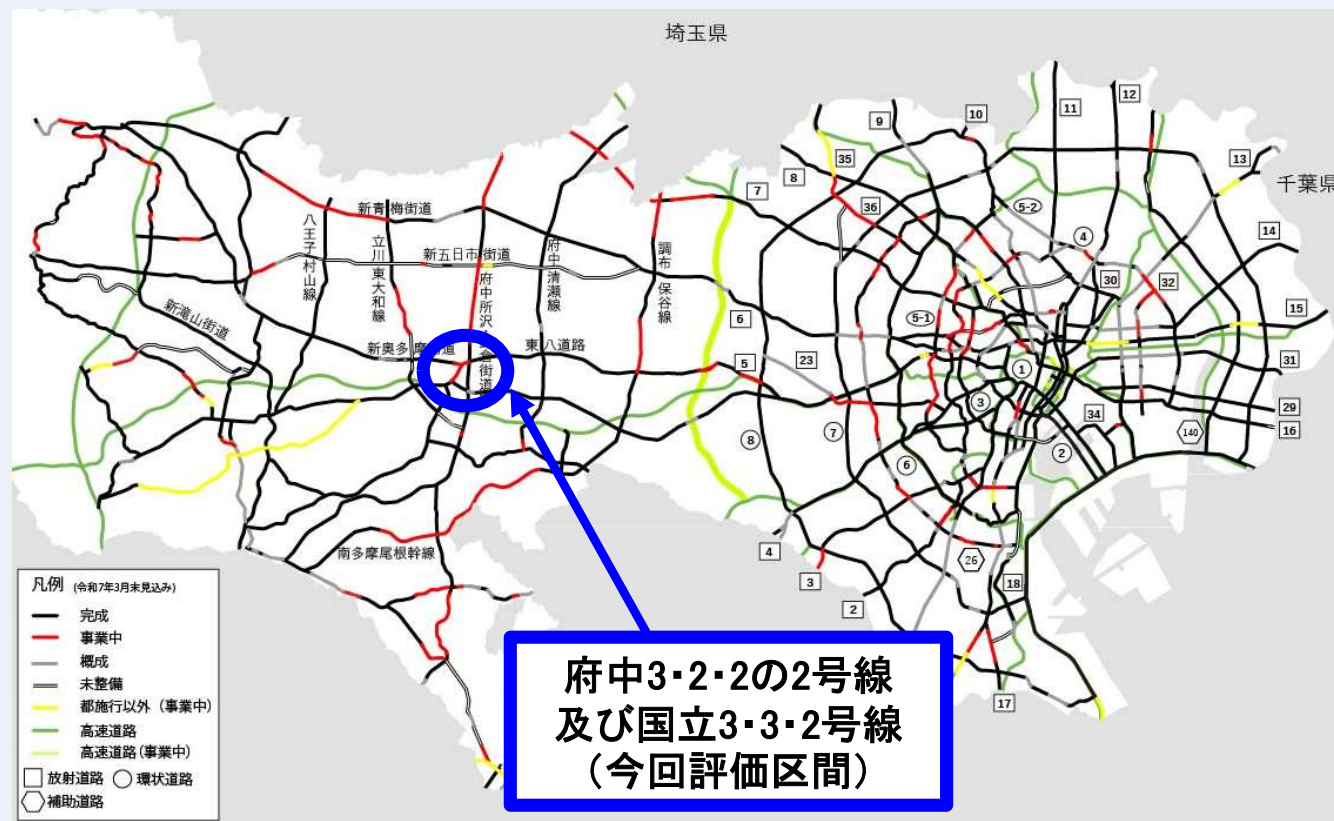
2. 誰もが使いやすくスムーズな道路ネットワークの形成

都市の骨格を形成する幹線道路の整備

○区部放射・環状道路の整備推進

○多摩南北・東西道路の整備推進

■主な事業箇所



骨格幹線道路ネットワーク図

1. 事業概要(2)



[全体概要]

路線名: 東京八王子線

区 間: 三鷹市牟礼一丁目
～ 八王子市南浅川町

延 長: 約34.2km

[今回評価区間]

区 間: 府中市西原町二丁目
～ 国立市谷保

延 長: 1,300m

幅 員: 36～41m(4車線)

事業費: 204億円

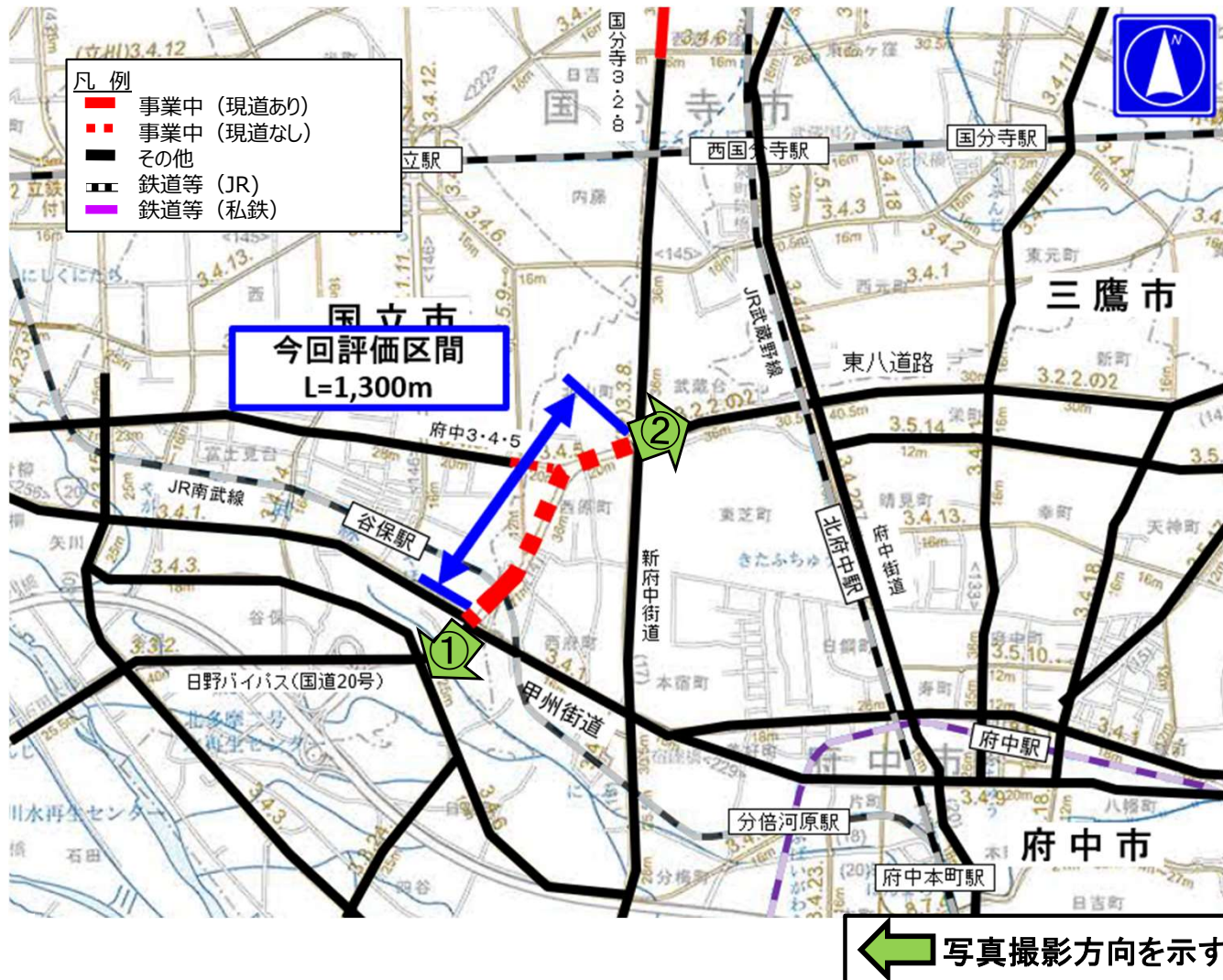
年 度	計画等
昭和37年7月26日	都市計画決定
平成22年12月17日	環境影響評価書公示 都市計画変更 (幅員28m～36m⇒36m～41m)
平成23年7月5日	事業認可取得
令和8年3月31日	事業認可期間 ※延伸手続き予定

整備済区間 ■■■■ 未開通区間(事業中)

1. 事業概要(3)

事業の効果

- 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**が図られます。
- 新設道路を整備することにより、**地域の防災性や利便性の向上**が図られます。



同一路線の沿道状況



1. 事業概要(4)

平面図

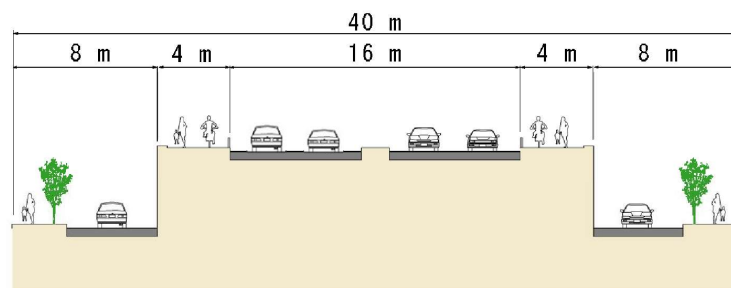


現況

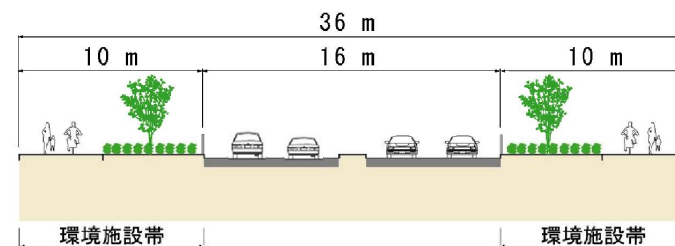
なし

計画

側道部横断図 A-A'



標準横断図 B-B'



2. 社会経済情勢等の変化



社会経済情勢の変化

- 本路線周辺の現況交通量
R3年度は、H27年度と比較して横ばい

関連する他事業等の進捗状況の変化 (R6年度時点)

	施行	地区	着手年度	用地	工事
①	東京都	放5及び三鷹3・2・2	令和元年度完了	—	—
②	東京都	国分寺3・2・8	平成19年度着手 平成28年度 一部交通開放 令和6年度 一部交通開放	99%	実施中
③	東京都	府中3・4・5	平成25年度着手	92%	実施中

3. 事業の投資効果(1)

定量的効果

【便益(B)の算定】

現在価値化総便益	636.9《628.3》億円
走行時間短縮便益	589.8《589.8》億円
走行経費減少便益	46.1《37.5》億円
交通事故減少便益	1.0《1.0》億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	313.9億円
工事費	62.4億円
用地費	239.2億円
維持管理費	12.3億円

【費用便益比(B/C)の算定】

$$\frac{B}{C} = \frac{2.0}{2.1} \quad (\text{前回 } 2.1)$$
$$\frac{B}{C} = \frac{2.0}{2.1} \quad (\text{前回 } 2.1)$$

※ 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)

※《 》内: 令和7年度 第3回事業評価委員会資料(令和7年10月28日)

(参考) 社会的割引率2%の場合: $B/C = 3.3$ 《3.3》、社会的割引率1%の場合: $B/C = 4.7$ 《4.6》

※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))。

3. 事業の投資効果(2)

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(3)

定性的效果

<交通>・交通渋滞の解消
・迂回交通の減少

- 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渋滞緩和が図られる。
- 甲州街道や新府中街道を迂回していた交通の減少が見込まれる。



※規制速度50km/h

3. 事業の投資効果(4)

定性的効果

<景観>・都市景観の向上

<安全>・自転車や歩行者のための空間確保

■ 環境施設帯や電線共同溝を整備することにより、都市景観の向上や、自転車や歩行者のための空間創出が見込まれる。



環境施設帯のつくり方検討会や説明会の開催等により、地元の協力を得ながら事業を進めている。



環境施設帯・無電柱化のイメージ
（西東京3・2・6：幅員36m、歩道幅員10m）

3. 事業の投資効果(5)

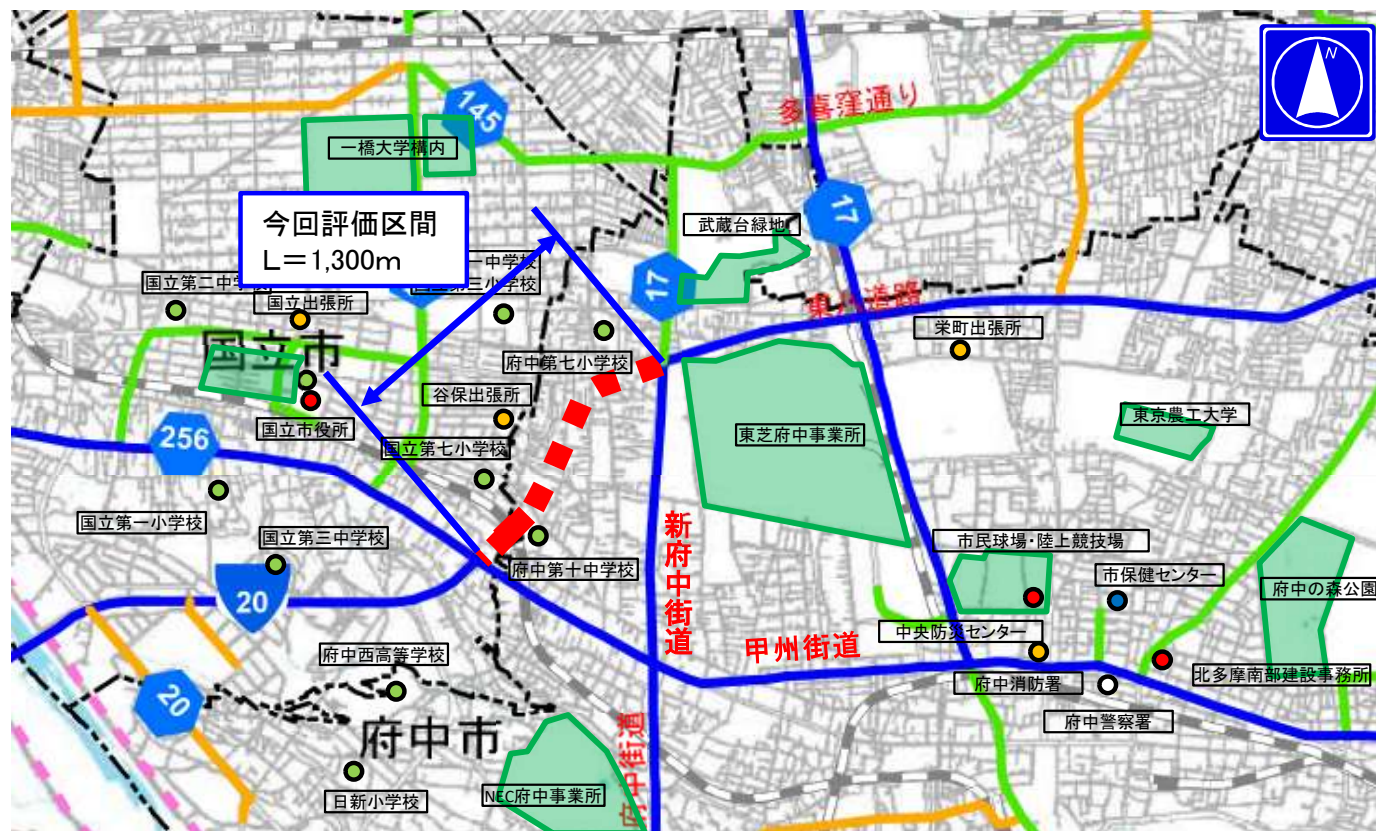
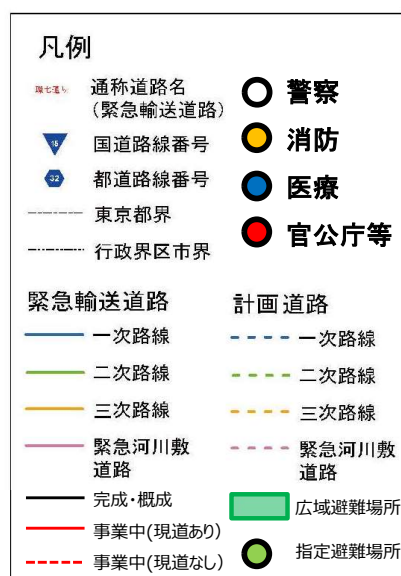
定性的效果

<くらし>・公共施設へのアクセス向上

<防災>・緊急車両の走行

・延焼遮断 ・災害時の避難路の確保

- 本路線の整備により、第一次緊急輸送道路の機能が強化され、**防災性が向上する。**
- 震災時の大規模な市街地火災を防止する路線として、**骨格防災軸に位置付けられている。**
- 府中第十中学校や府中第七小学校など、指定避難場所である**公共施設へのアクセス性向上**が見込まれる。



一次路線：応急対策の中核を担う都本庁舎、立川地域防災センター、重要港湾、空港島を連絡する路線

二次路線：一時路線と区市町村役場、主要な防災拠点（警察、消防、医療等の初動対応機関）を連絡する路線

三次路線：その他の防災拠点（広域輸送拠点、備蓄倉庫等）を連絡する路線

4. 事業の進捗状況(1)

事業費の執行状況

(R6年度末時点 カッコ内は前回評価時点)

	用地費	工事費	合計
全体事業費(百万円)	16,225(16,137)	4,230(3,380)	20,455(19,517)
執行済額(百万円)	16,140(15,512)	3,309(1,803)	19,449(17,315)
執行率(%)	99.4(96.1)	78.2(53.3)	95.1(88.7)

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)
45,900m ²	45,586m ² (43,774m ²)	99.3%(96.0%)

4. 事業の進捗状況(2)

一定期間を要した背景等

- 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

- 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、全線開通に向け、排水管設置工事や電線共同溝設置工事など街路築造工事を進めていく。

5. 事業の進捗の見込み

事業の実施の目途、進捗の見通し等

- 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。



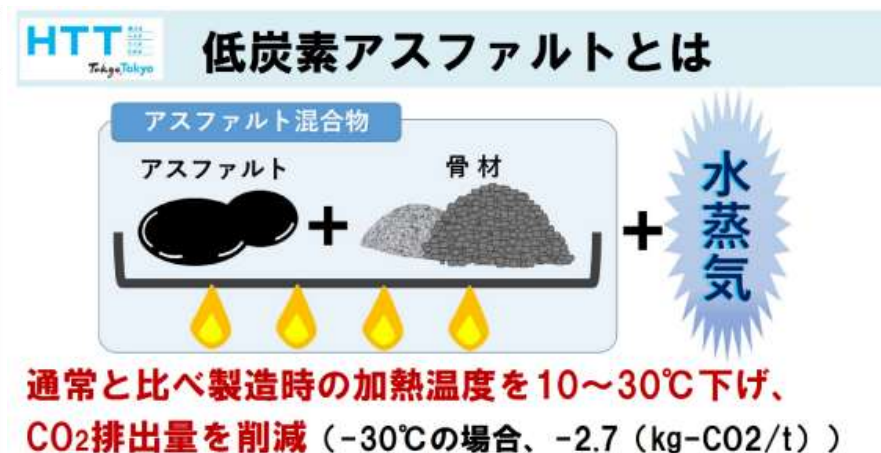
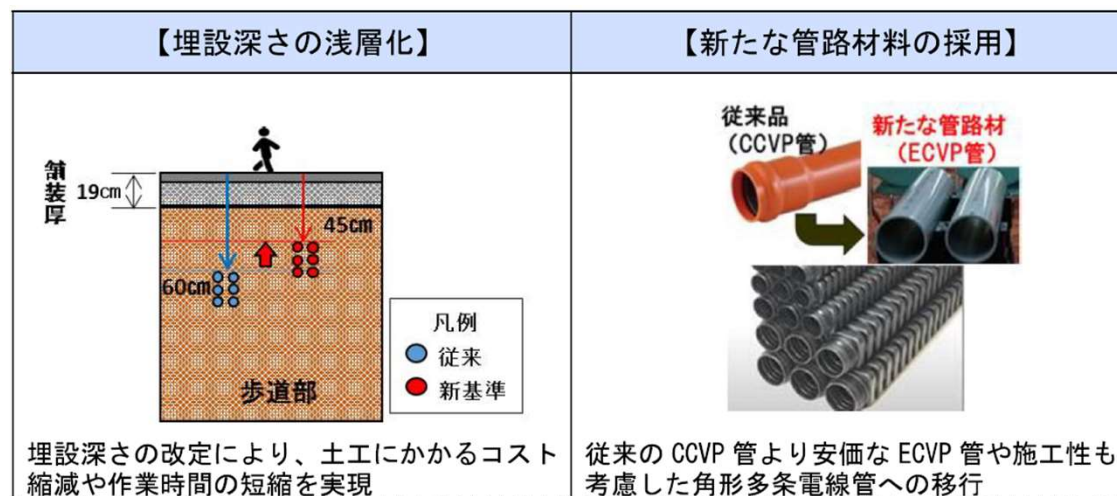
6. コスト縮減等

新工法、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、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きわめて低い。

コスト縮減等の取組

- 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)

(事業の必要性に関する視点)

- 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。

(事業の進捗と見込みの視点)

- 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、計画的に折衝を進めていく。
- 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などの街路築造工事を進めていく。



対応方針(原案)継続

- ・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、道路ネットワークとしての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。