

1 事業概要

事業の名称	八王子3・3・10(東京環状線)及び八王子3・4・50(横山万町線)		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36年度	事業認可年度(当初)	平成27年度	事業期間: H27年度~R5年度	
都市計画決定(最新)	令和5年度	事業認可年度(最新)	平成27年度	事業期間: H27年度~R14年度	
事業箇所	八王子市緑町から台町一丁目		事業規模	事業延長L=755m 計画幅員W=25m	
事業概要	八王子3・3・10号東京環状線は、八王子市鎌水字大戸から同市滝山町一丁目に至る延長約10.8kmの都市計画道路である。 このうち、八王子市緑町から同市台町一丁目までの延長約755mの整備を行うものである。				

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) R3年度はH27年度と比較して、幹線道路は減少傾向にあるが、それ以外の一般道は横ばいである
(当該区間の進捗状況) 本路線の用地は現在約49%取得済みであり、事業の必要性や補償の考えかた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。 現時点で工事は未着手であるが、用地取得状況を踏まえながら、早期の工事着手に努める。

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※	3.0(前回: -)	(参考)	5.2 [2%]	7.6 [1%]
現在価値化総便益額(B)	271.3億円	現在価値化総費用額(C)	89.7億円	
走行時間短縮便益	225.6億円	工事費	43.4億円	
走行経費減少便益	37.0億円	用地費	42.7億円	
交通事故減少便益	8.7億円	維持管理費	3.6億円	
定性的効果	<交通>・交通渋滞の解消 ・物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 <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			

※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5年9月国土交通省))。

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 (R5年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	5,292百万円	5,339百万円	10,631百万円
執行済額 (執行率)	2,906百万円 54.9%	202百万円 3.8%	3,104百万円 29.2%
用地取得状況 (R5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)
15,567㎡	7,552㎡		48.5%
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
本路線は、起伏の激しい複雑な地形にあり、都市計画線に支障のない宅地についても生活道路を確保する必要があることから整備の検討に時間を要している。また、本事業は現道のない新設道路の整備箇所があることから地権者が多く、相続未了など権利関係が複雑な箇所もあり、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			
用地は現在約49%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
用地は現在約49%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。 設計を進め、用地取得状況を踏まえながら、工事に着手していく。

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
本路線は起点側で接続する国道16号線と大きな高低差があるため、起点側はトンネルを構築する必要がある。また、トンネル坑口を出てすぐに河川を渡る橋梁の構築を行い、橋梁部から終点側に向かってさらに高低差がある地形となっている。 高低差処理、生活道路を確保しながらの施工となるため、道路構造等について地形、工事費、工事期間等を考慮した検討を行う。
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。
対応方針(原案)	<b>継続</b>