

資料4-3
令和6年度第3回
事業評価委員会

東村山都市計画道路事業3・3・8号府中所沢線 (東村山市久米川町四丁目～久米川町五丁目)

令和6年11月5日
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	.....	5
3. 事業の投資効果	.....	6
4. 事業の進捗状況	.....	10
5. 事業の進捗の見込み	.....	12
6. コスト縮減等	.....	13
7. 対応方針(原案)	.....	14

1. 事業概要(1)

[全体概要]

路線名:府中所沢線

区 間:府中市住吉町二丁目
～東村山市久米川町五丁目

延 長:約13.6km

[今回評価区間]

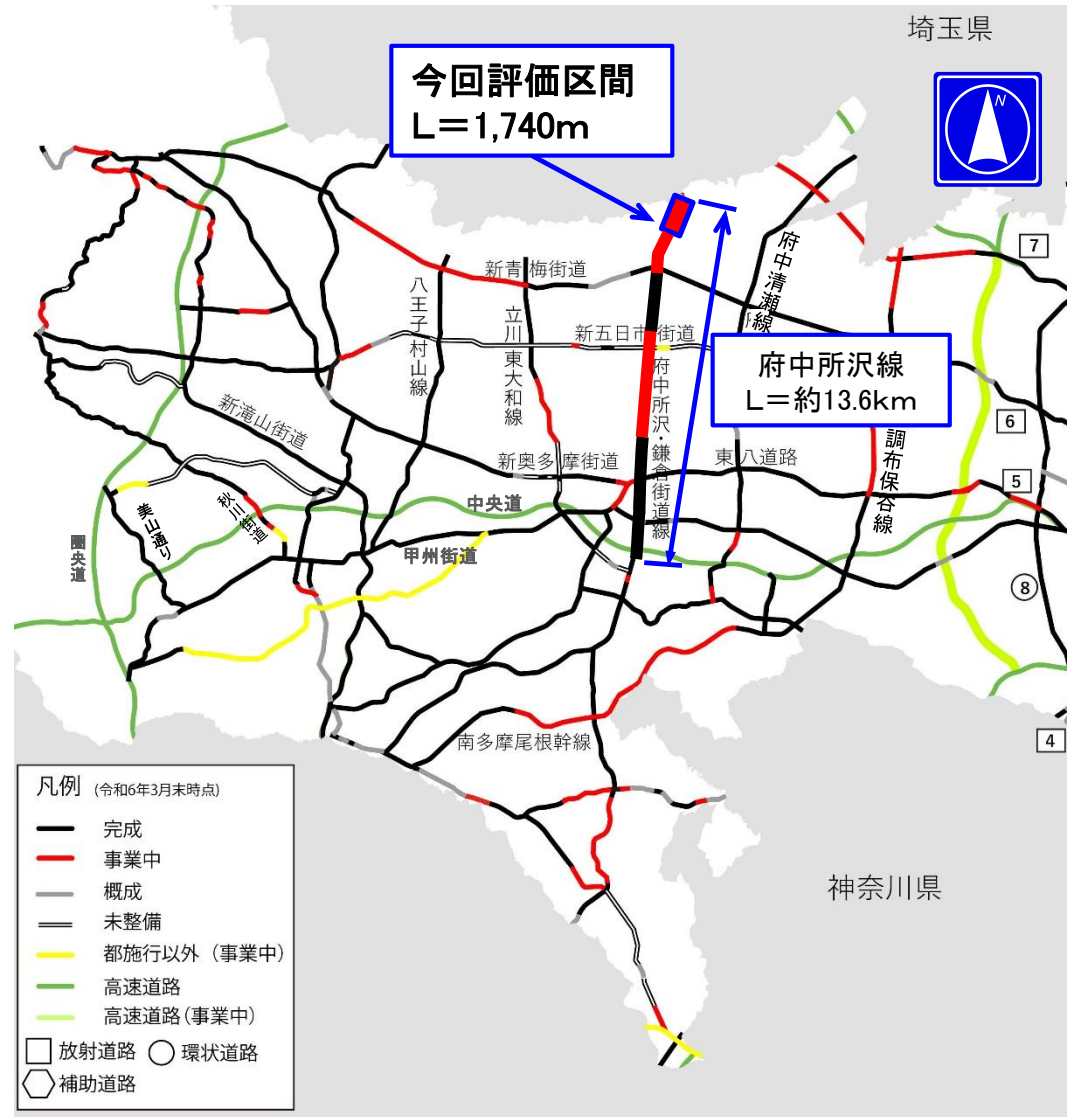
区 間:東村山市久米川町四丁目
～同市久米川町五丁目

延 長:1,740m

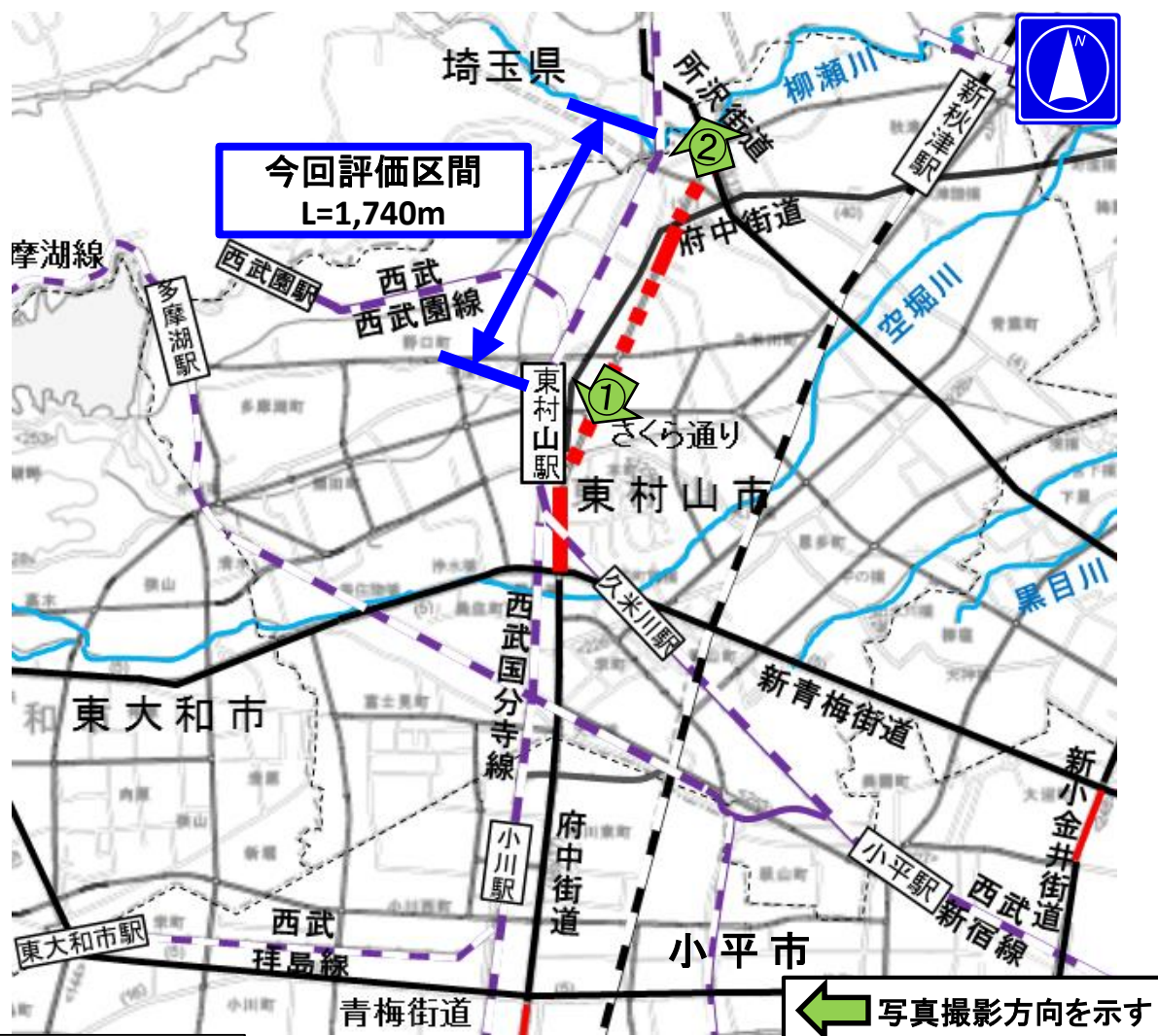
幅 員:22m(2車線)

事業費:158億円

年 度	計 画 等
昭和37年7月26日	都市計画決定
平成28年3月15日	事業認可取得
令和11年3月31日	事業認可期間



1. 事業概要(2)



- 凡例
- 事業中 (現道あり)
 - - - 事業中 (現道なし)
 - その他
 - - - 鉄道等 (JR)
 - - - 鉄道等 (私鉄)

事業の効果

- 多摩地域における南北方向の道路ネットワークが強化され、**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新青梅街道方面を望む

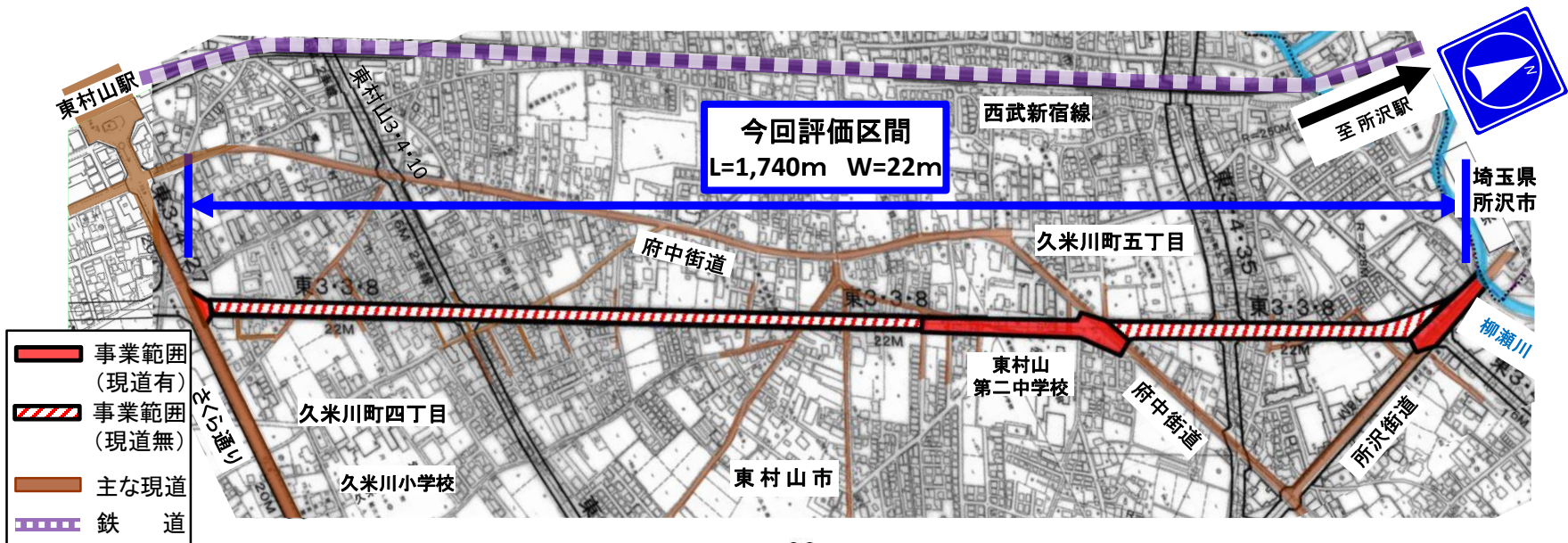


②埼玉県方面を望む

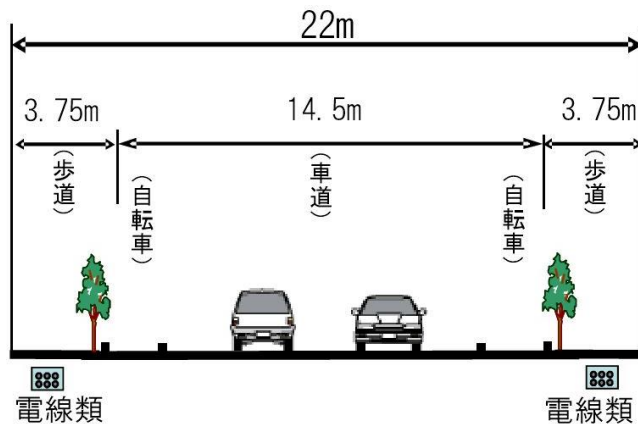
← 写真撮影方向を示す

1. 事業概要(3)

平面図



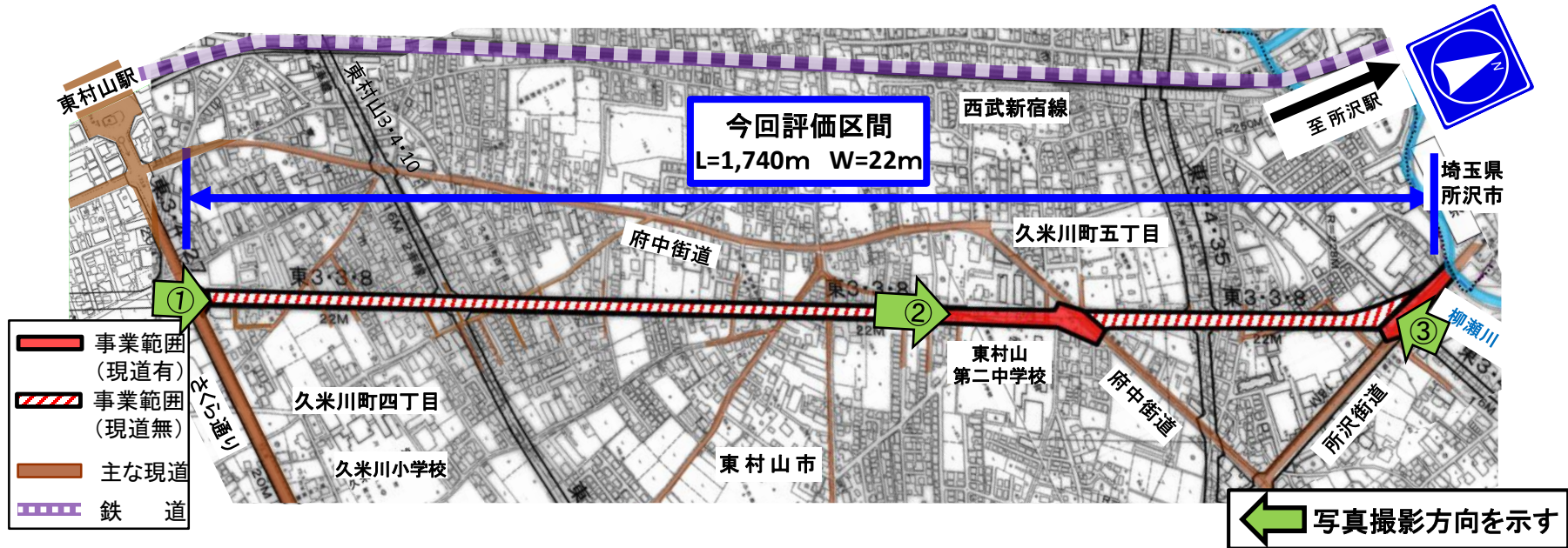
計画断面図



※整備形態の詳細については、交通管理者と調整中

1. 事業概要(4)

平面図



2. 社会経済情勢等の変化

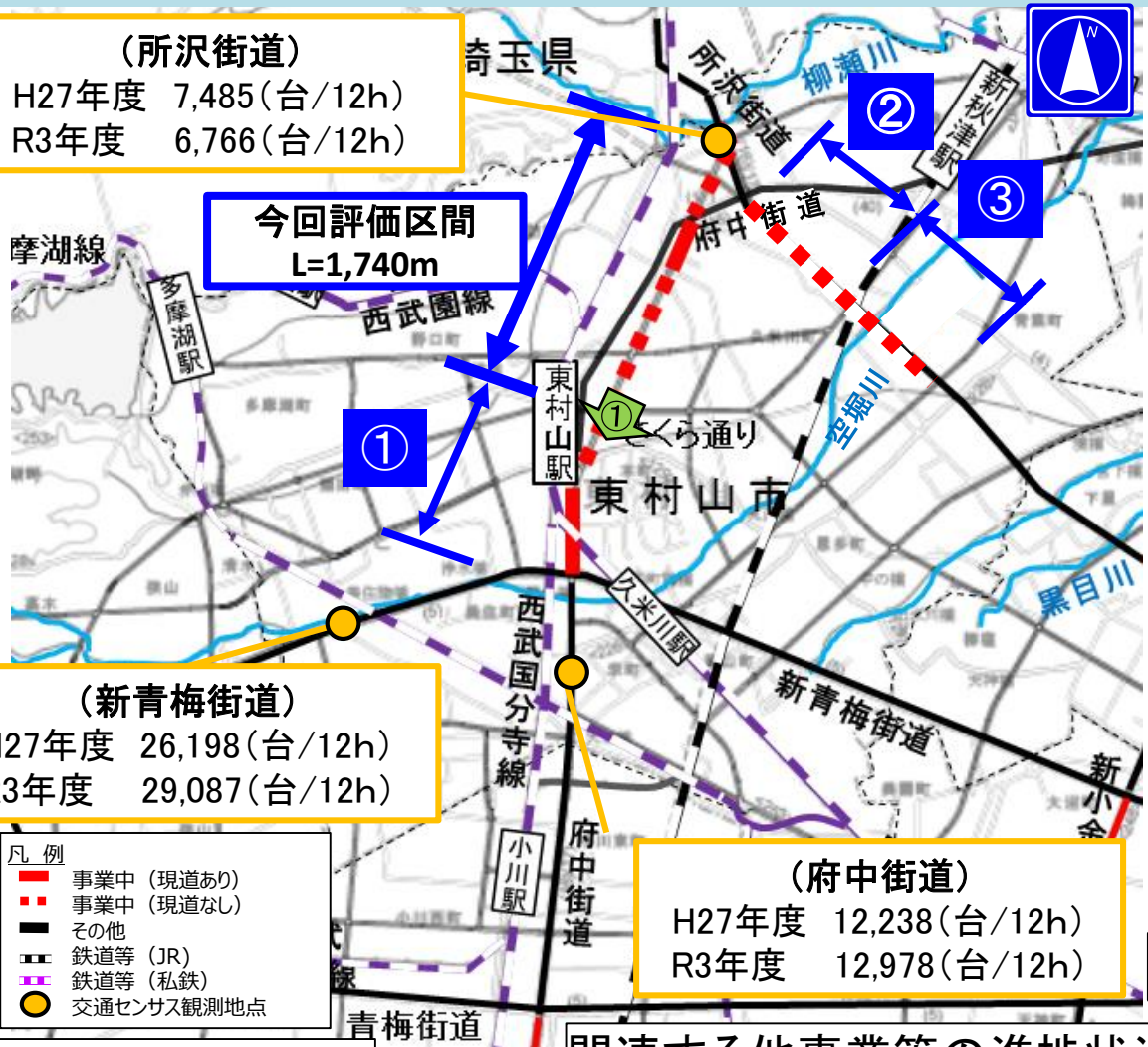
(所沢街道)
 H27年度 7,485(台/12h)
 R3年度 6,766(台/12h)

今回評価区間
 L=1,740m

(府中街道)
 H27年度 12,238(台/12h)
 R3年度 12,978(台/12h)

(新青梅街道)
 H27年度 26,198(台/12h)
 R3年度 29,087(台/12h)

- 凡例
- 事業中(現道あり)
 - 事業中(現道なし)
 - その他
 - 鉄道等(JR)
 - 鉄道等(私鉄)
 - 交通センサス観測地点



① 東村山3・3・8(本町)整備状況



← 写真撮影方向を示す

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 (R5年度末時点)

	施行	地区	着手年度	用地	工事
①	東京都	東村山3・3・8(本町)	平成25年度	92%	実施中
②	東京都	東村山3・4・11(久米川)	平成27年度	64%	未実施
③	東京都	東村山3・4・11(青葉二丁目)	平成24年度	54%	未実施

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	356.7億円
走行時間短縮便益	341.7億円
走行経費減少便益	14.2億円
交通事故減少便益	0.8億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	109.9億円
工事費	14.5億円
用地費	86.3億円
維持管理費	9.1億円

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 令和5年12月)に基づき分析

【費用便益比(B/C)の算定】

$$\underline{B/C = 3.2(前回 -)}$$

(参考)社会的割引率2%の場合:B/C=5.7、社会的割引率1%の場合:B/C=9.1

※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))。

3. 事業の投資効果(2)

定性的効果

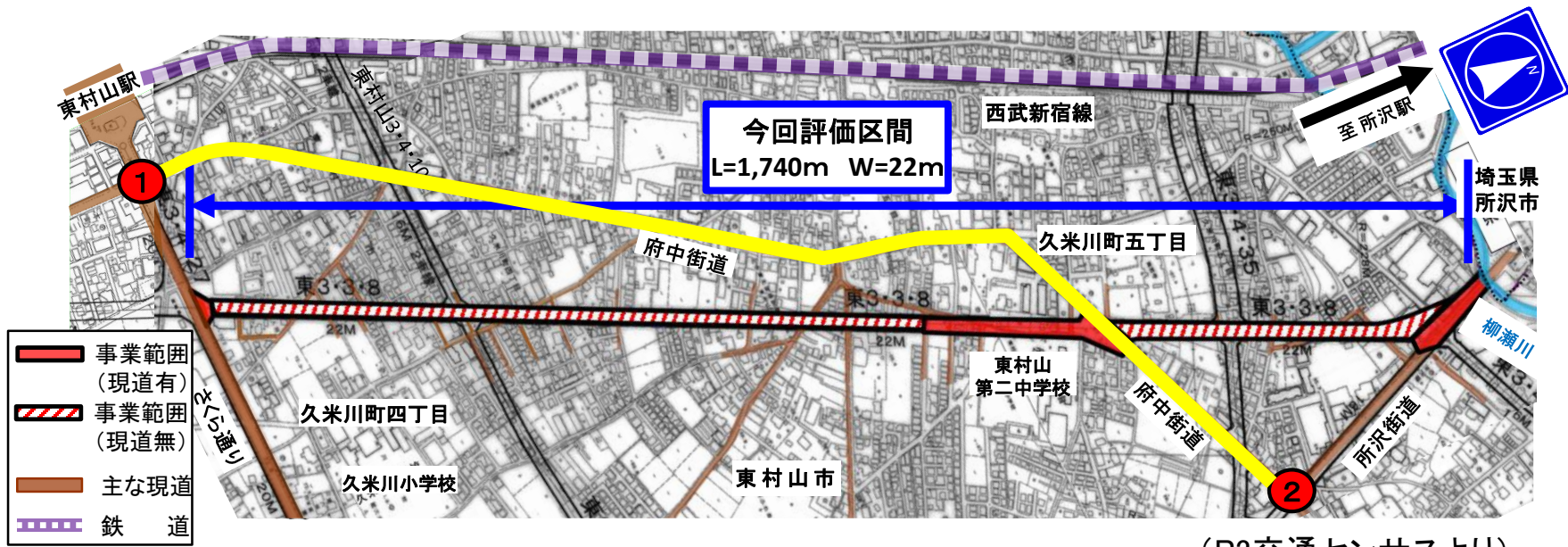
	事項	該当
交通	交通渋滞の解消	◎
	物資流動円滑化への寄与	○
	バスの定時性	○
	迂回交通の減少	○
景観	都市景観の向上	○
防災	緊急車両の走行	◎
	延焼遮断	○
	災害時の避難路の確保	◎
	消防活動困難地域の解消	○

	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)

平面図



(R3交通センサスより)

定性的効果

<交通>・交通渋滞の解消

		朝夕旅行速度(混雑時) (km/h)	備考
府中街道	上り	17.3	②→①
	下り	15.8	①→②

※規制速度40km/h

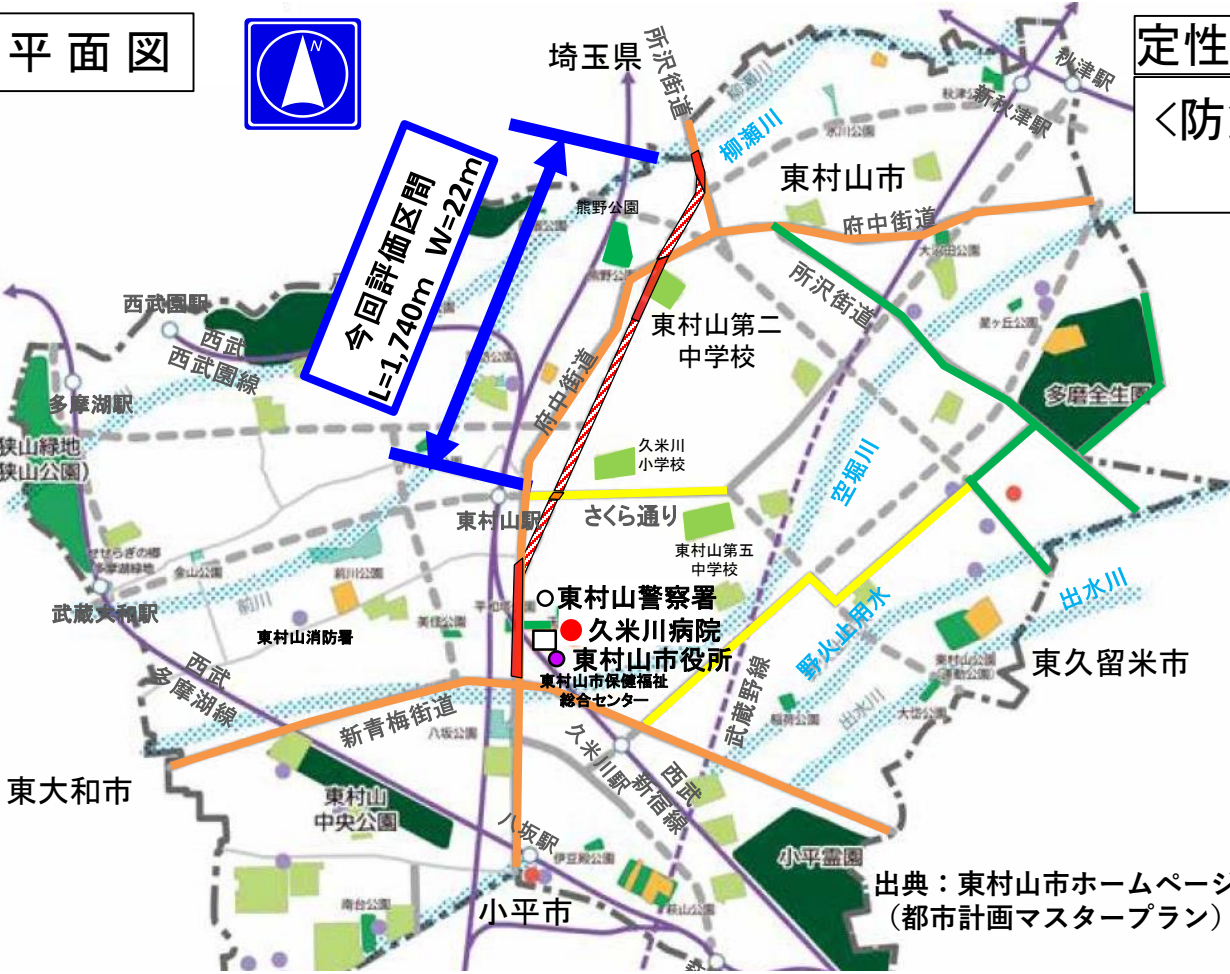
- 本路線の整備により、交通が分散され、本路線に並行する府中街道の渋滞が緩和される。
- 本路線の整備により、周辺都市への円滑な交通アクセスの確保が図られる。

3. 事業の投資効果(4)

平面図



今回評価区間
L=1,740m W=22m



定性的効果

- ＜防災＞・緊急車両の走行
- ・災害時の避難路の確保

凡例

広域避難場所等	緊急輸送道路及び都市計画道路(整備済)	避難所等	緊急医療救護所	河川等	鉄道(点線は地下部)
避難所兼いっつき集合場所	都市計画道路(未整備)		緊急医療救護所		
いっつき集合場所	その他の道路	緊急医療救護所	緊急医療救護所	緊急輸送道路	駅
二次避難場所	緊急輸送道路	緊急医療救護所	緊急医療救護所	第一路線	市役所
避難所等に活用できる都市計画公園・緑地(開設・一部開設)	緊急輸送道路	緊急医療救護所	緊急医療救護所	第二路線	警察署
避難所等に活用できる都市計画公園・緑地(未開設)	緊急輸送道路	緊急医療救護所	緊急医療救護所	第三路線	保健所
緊急輸送道路	緊急輸送道路	緊急医療救護所	緊急医療救護所	緊急輸送道路	事業範囲
第一路線	緊急輸送道路	緊急医療救護所	緊急医療救護所	緊急輸送道路	現道有
第二路線	緊急輸送道路	緊急医療救護所	緊急医療救護所	緊急輸送道路	現道無
第三路線	緊急輸送道路	緊急医療救護所	緊急医療救護所	緊急輸送道路	現道無

出典：東村山市ホームページ(都市計画マスタープラン)

- 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。**
- 東村山警察署や久米川病院等の防災拠点への**アクセス向上**が図られる。

一次路線：応急対策の中枢を担う都本庁舎、立川地域防災センター、重要港湾、空港等を連絡する路線
二次路線：一次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

(R5年度末時点)

	用地費	工事費	合計
全体事業費(百万円)	13,518	2,272	15,790
執行済額(百万円)	11,857	76	11,933
執行率(%)	87.7	3.3	75.6

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)
36,021m ²	27,485m ²	76.3%

4. 事業の進捗状況(2)

一定期間を要した背景等

- 本事業は、現道のない新設道路の整備で延長も長く、地権者が多いことから、用地取得に時間を要している。

事業の進捗状況・残事業の内容

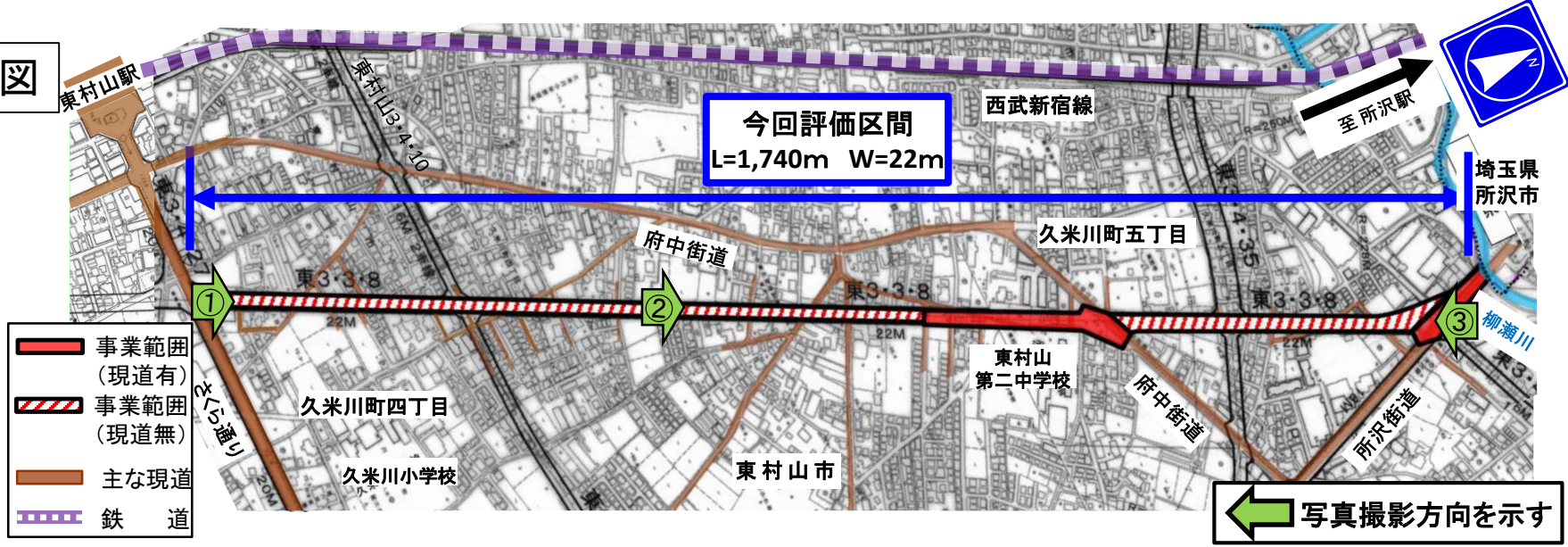
- 用地取得は約76%である。
残る未取得用地も、事業の必要性や補償の考え方について丁寧に説明するなど、関係権利者の理解と協力を得ながら早期の用地取得に努めている。
- 工事は未着手である。
着手に向けて、関係機関との協議及び設計を進めている。

5. 事業の進捗の見込み

事業の実施のめど、進捗の見通し等

- 用地は現在約76%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。

平面図



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。

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。

【埋設深さの浅層化】	【新たな管路材料の採用】
<p>埋設深さの改定により、土工にかかるコスト縮減や作業時間の短縮を実現</p>	<p>従来の CCVP 管より安価な ECVP 管や施工性も考慮した角形多条電線管への移行</p>

HTT 低炭素アスファルトとは

アスファルト混合物

アスファルト + 骨材

+

+

水蒸気

通常と比べ製造時の加熱温度を10~30℃下げ、CO2排出量を削減 (-30℃の場合、-2.7 (kg-CO2/t))

7. 対応方針(原案)

(事業の必要性に関する視点)

- 多摩地域における南北方向の道路ネットワークが強化され、交通の円滑化が図られるとともに、歩行者などの通行の安全性、快適性が向上。
- 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。

(事業の進捗と見込みの視点)

- 用地は約76%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、計画的に折衝を進めていく。
- 用地取得状況を踏まえながら、早期に工事着手できるように設計を進めていく。



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。