

資料4-3
令和4年度第2回
事業評価委員会

福生都市計画道路3・3・30号線 (福生市大字福生)

令和4年9月5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	.....	5
3. 事業の投資効果	.....	6
4. 事業の進捗状況と見込み等	.....	10
5. コスト縮減等	.....	12
6. 対応方針(原案)	.....	13

1. 事業概要

[全体概要]

路線名：武蔵野工業線

区間：福生市熊川牛浜～
青梅市新町南植木内

延長：約5.9Km

[今回評価区間]

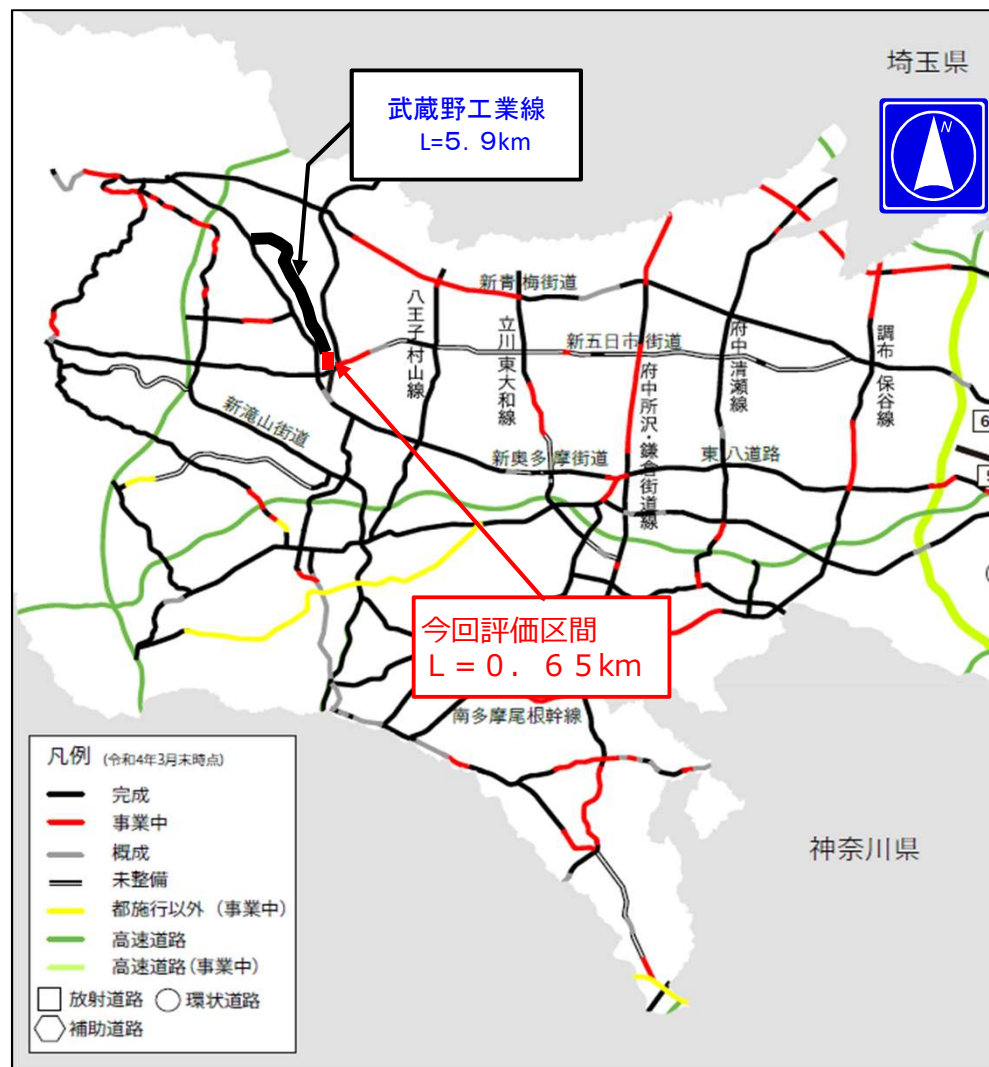
区間：福生市大字福生

延長：0.65km

幅員：25m（4車線）

事業費：約6.2億円

年度	計画等
昭和36年10月5日	都市計画決定
平成20年12月11日	事業認可取得
令和6年3月31日	事業認可期間



1. 事業概要(2)

今回評価区間周辺の概要



事業の効果

- 道路ネットワークの強化による**交通の円滑化**
- 延焼遮断帯や避難路として機能することによる**防災性の向上**
- 歩道・自転車走行空間の整備や電線の地中化による**利便性・都市景観の向上**

同一路線の沿道状況

①



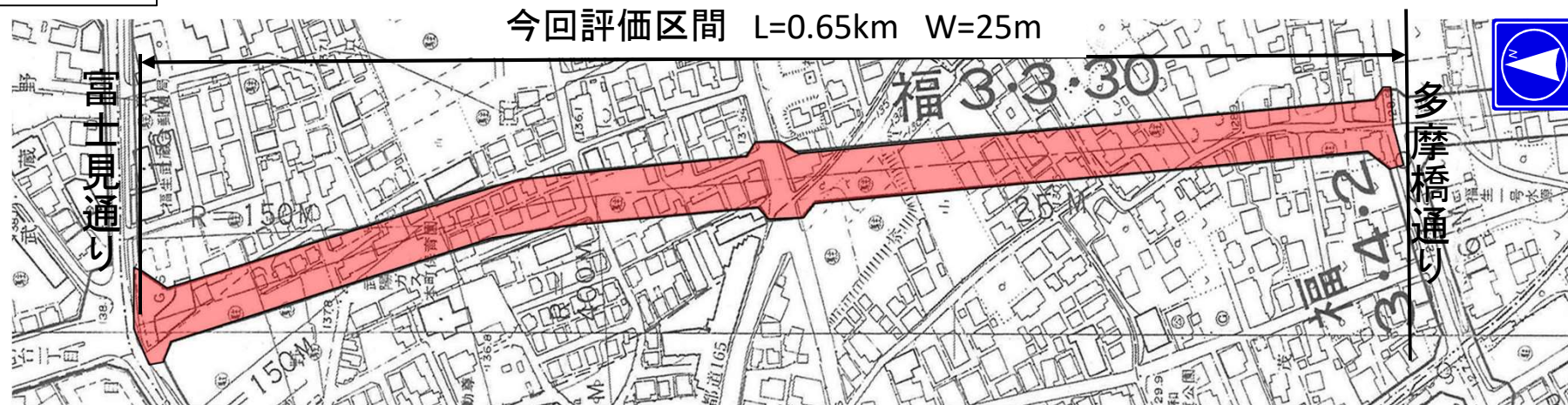
②



終点側の状況

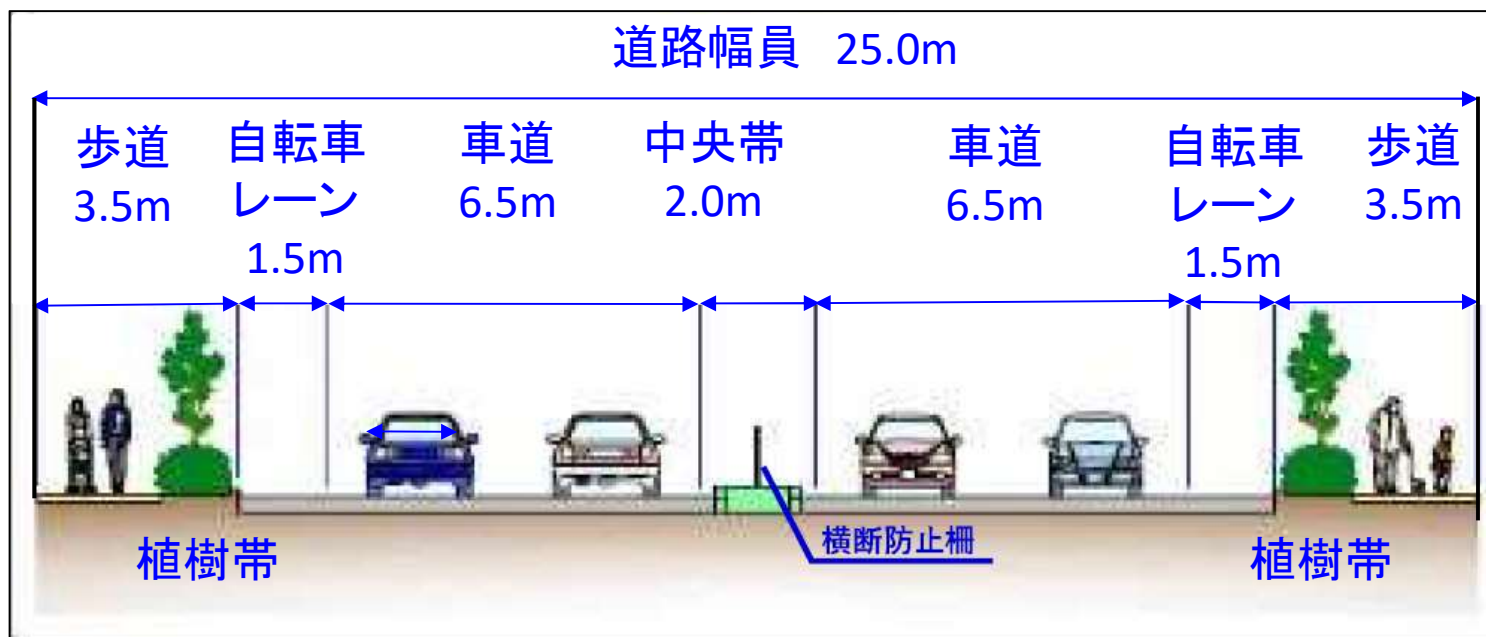
1. 事業概要(3)

平面図



横断図

標準部横断図



1. 事業概要(4)

前回評価時

①既成側の状況



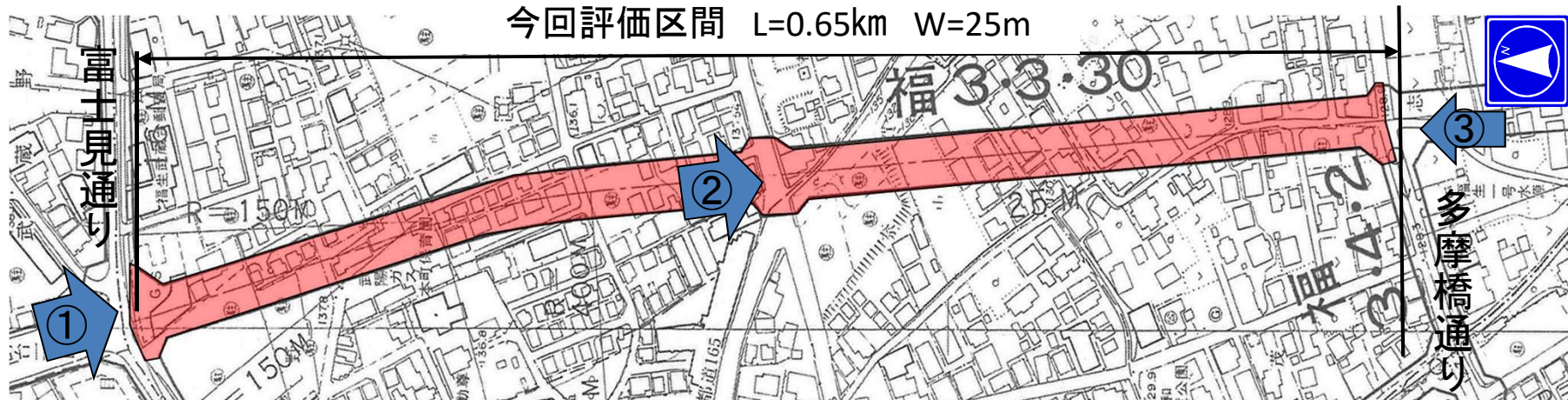
②中間部の状況



③終点側の状況



現況



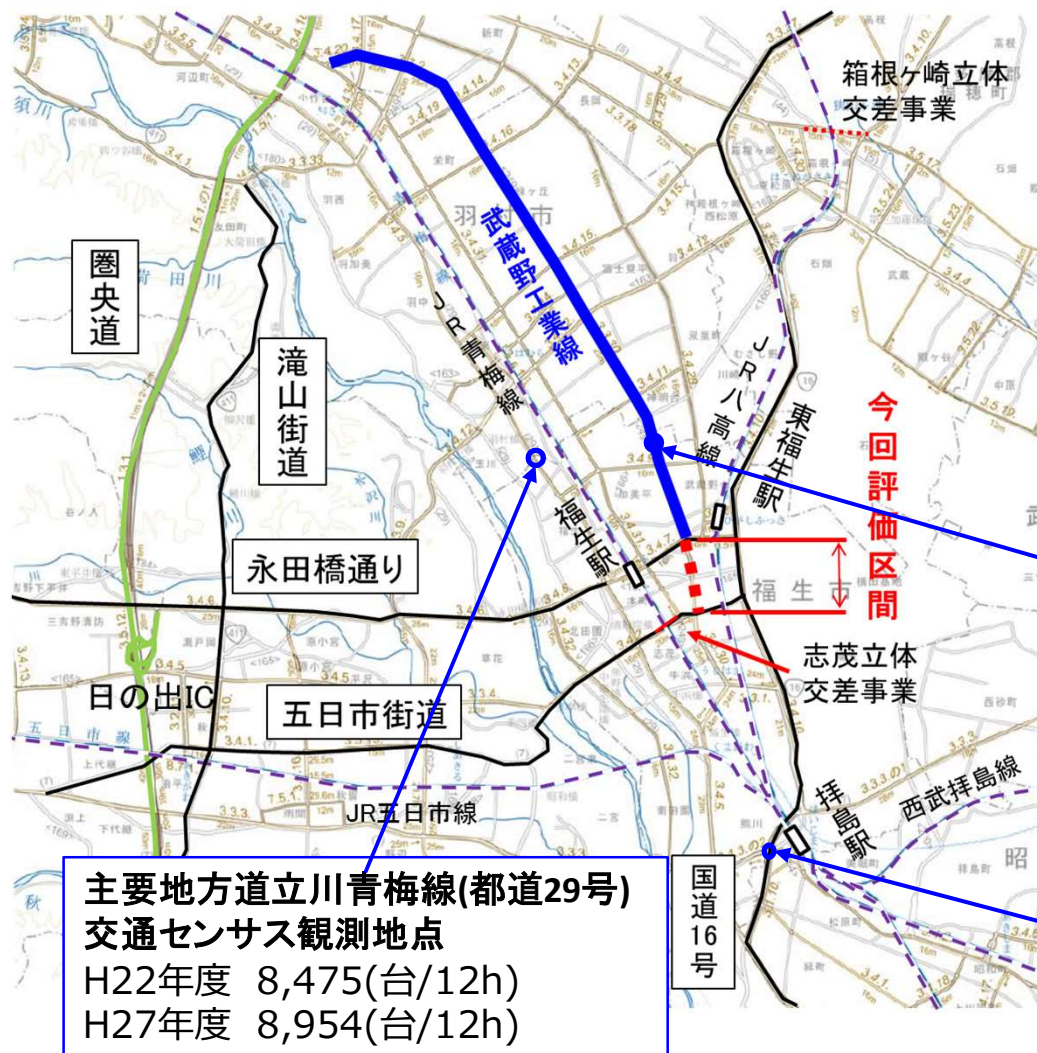
2. 社会経済情勢等の変化等

社会経済情勢の変化

- ・本路線周辺の現況交通量
H27年度はH22年度と比較して1,772台/12h減少している

隣接する区間の進捗状況 令和3年度時点

東京都 施行	地区	着手 年度	用地	工事
①	志茂立 体	H18年度	100%	33%
②	箱根ヶ 崎立体	H8年度	99%	10%



一般都道福生青梅線(都道249号)
交通センサス観測地点
H22年度 9,622(台/12h)
H27年度 7,850(台/12h)

主要地方道立川青梅線(都道29号)
交通センサス観測地点
H22年度 8,475(台/12h)
H27年度 8,954(台/12h)

一般国道16号
交通センサス観測地点
H22年度 19,103(台/12h)
H27年度 20,189(台/12h)

3. 事業の投資効果

定量的効果

【便益(B)の算定】

現在価値化総便益	144.1 億円
走行時間短縮便益	137.7 億円
走行経費減少便益	6.2 億円
交通事故減少便益	0.2 億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	79.7 億円
工事費	28.1 億円
用地費	46.6 億円
維持管理費	5.0 億円

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 平成30年2月)に基づき分析

【費用便益比(B/C)の算定】

$$\underline{B/C = 1.8 \text{ (前回 2.3)}}$$

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	

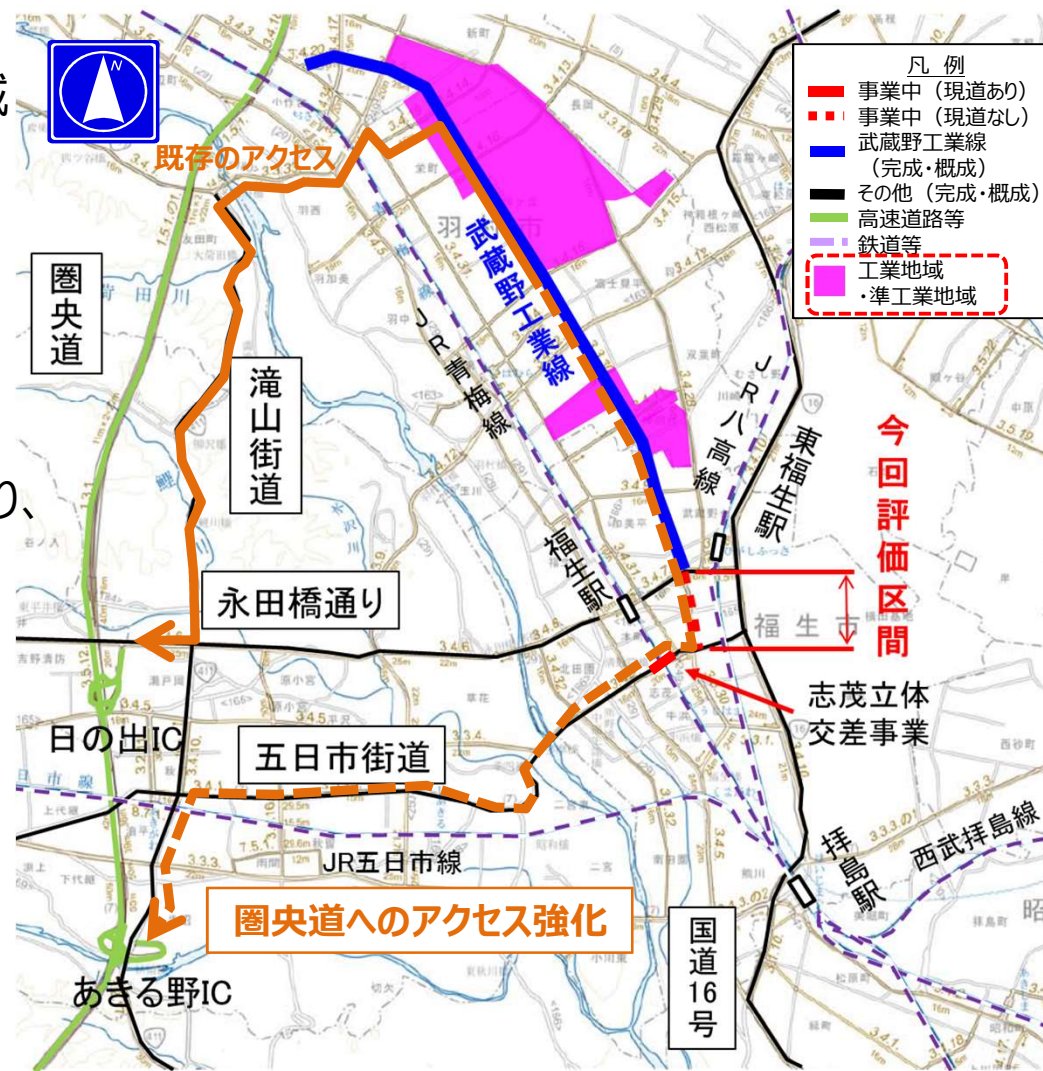
※該当欄の◎は次頁以降に概要あり

3. 事業の投資効果(3)

＜交通＞ 物資流動円滑化への寄与

- 武蔵野工業線の周辺沿道は工業地域等に指定されており、多くの工場が立地
- 本区間の整備により、青梅市・羽村市・福生市を貫く幹線軸が形成
- 福生市・羽村市の工業地域等から五日市街道を經由するルート確保により、**圏央道へのアクセスが強化**

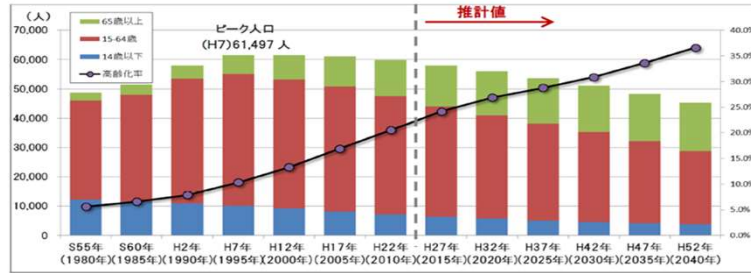
工場立地が促進される等、多摩地域の振興に寄与



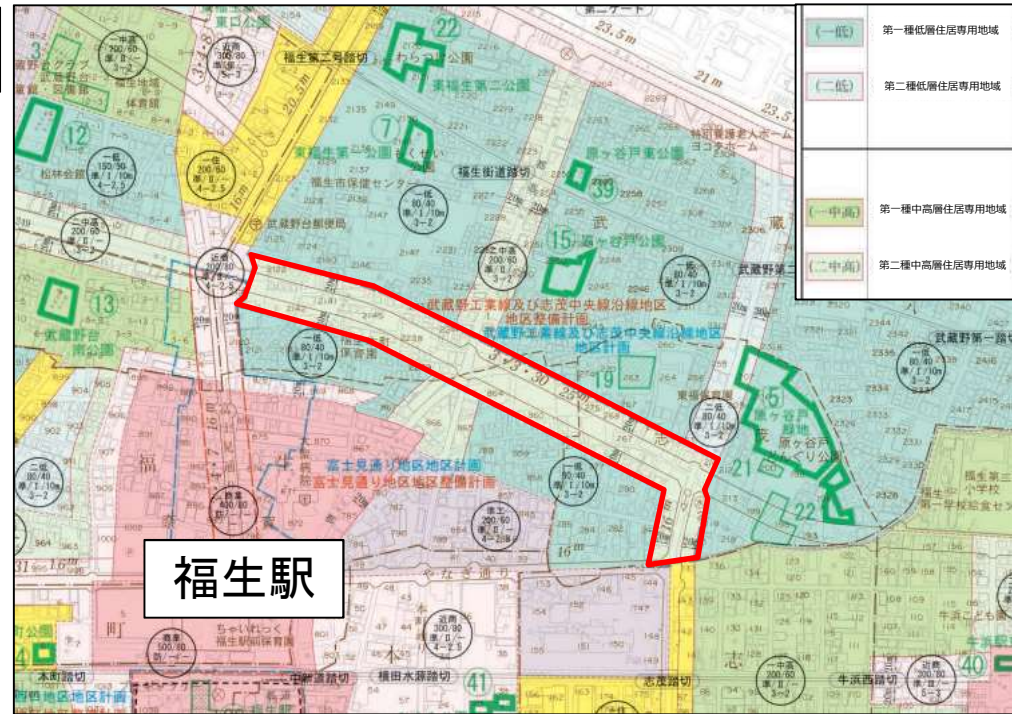
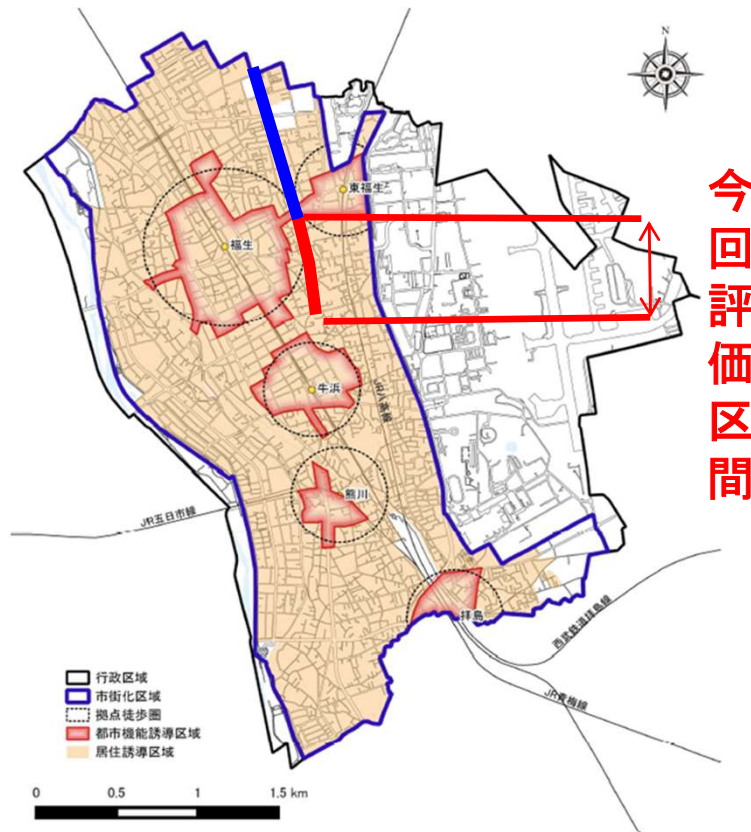
3. 事業の投資効果(3)

<くらし>土地利用の転換・高度化

【図1 福生市の総人口、年齢層別人口の推移】



出典：福生市立地適正化計画
<https://www.city.fussa.tokyo.jp/municipal/cityplan/plan/1007482.html>



■ 本路線と周辺道路の整備に伴い、用途地域が一低から二中高に変更された

■ 沿道の土地の適正かつ有効な利用が誘導され、日常生活利便性の向上・周辺の住宅地と調和の取れた良好な市街地の形成、さらには人口減少下でも福生市の拠点である福生駅周辺求心性の維持・向上に寄与する

4. 事業の進捗状況と見込み等

事業費の執行状況

(R3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)	4,930(4,930)	1,270(1,270)	6,200(6,200)
執行済額(百万円)	4,112(3,766)	711(529)	4,823(4,295)
執行率(%)	83.4(76)	56.0(41)	77.8(69)

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)
14,861m ²	13,592m ² (11,872)	91.5%(79.9)

4. 事業の進捗状況と見込み等

一定期間を要した背景等

- 沿道に起伏があり、高低差処理のための擁壁設置や、地権者が多い共有私道等の課題があり、一部権利者の合意を得るにあたり時間を要している。

現況



事業区間(高低差処理箇所)

残事業の取り組み及び進捗の見通し等

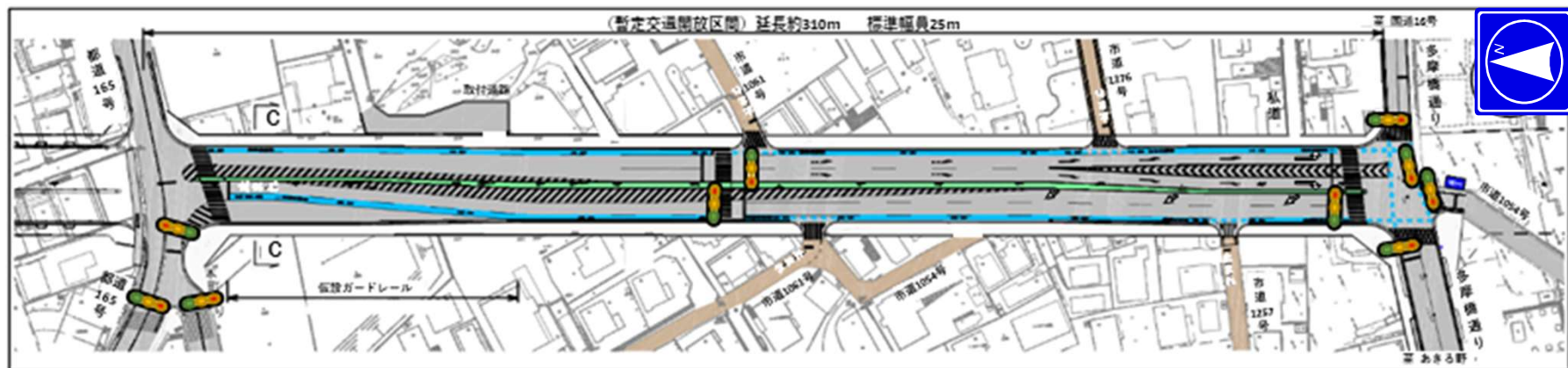
- 約92%の用地を取得済みであり、残る未取得用地についても各権利者の移転計画等を確認し計画的に折衝を行うことで、未取得案件の早期取得を目指していく。
- 北側部分についても、用地取得及び関係機関との協議状況を踏まえて、順次工事を実施していく。

5. 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

- 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。
- 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。

南側 暫定交通開放箇所



コスト縮減の取組

- 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。

6. 対応方針（原案）

（事業の必要性等に関する視点）

- 道路ネットワークの強化による**交通の円滑化**
- 延焼遮断帯や避難路として機能することによる**防災性の向上**
- 歩道・自転車走行空間の整備や電線の地中化による**利便性・都市景観の向上**

（事業の進捗の見込みの視点）

- 約92%の用地を取得済であり、未取得用地の早期取得を目指し、各画地毎に必要な事務・折衝を進め、工程に支障が生じないように努める。
- 用地取得及び関係機関との協議状況を踏まえて、順次工事を実施していく。



対応方針（原案） 継続

- 福生3・3・30は交通の円滑化、防災性の向上、快適で安全な歩行空間、良好な都市景観の創出の観点から、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、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。