

# 相模原市大規模事業評価調書

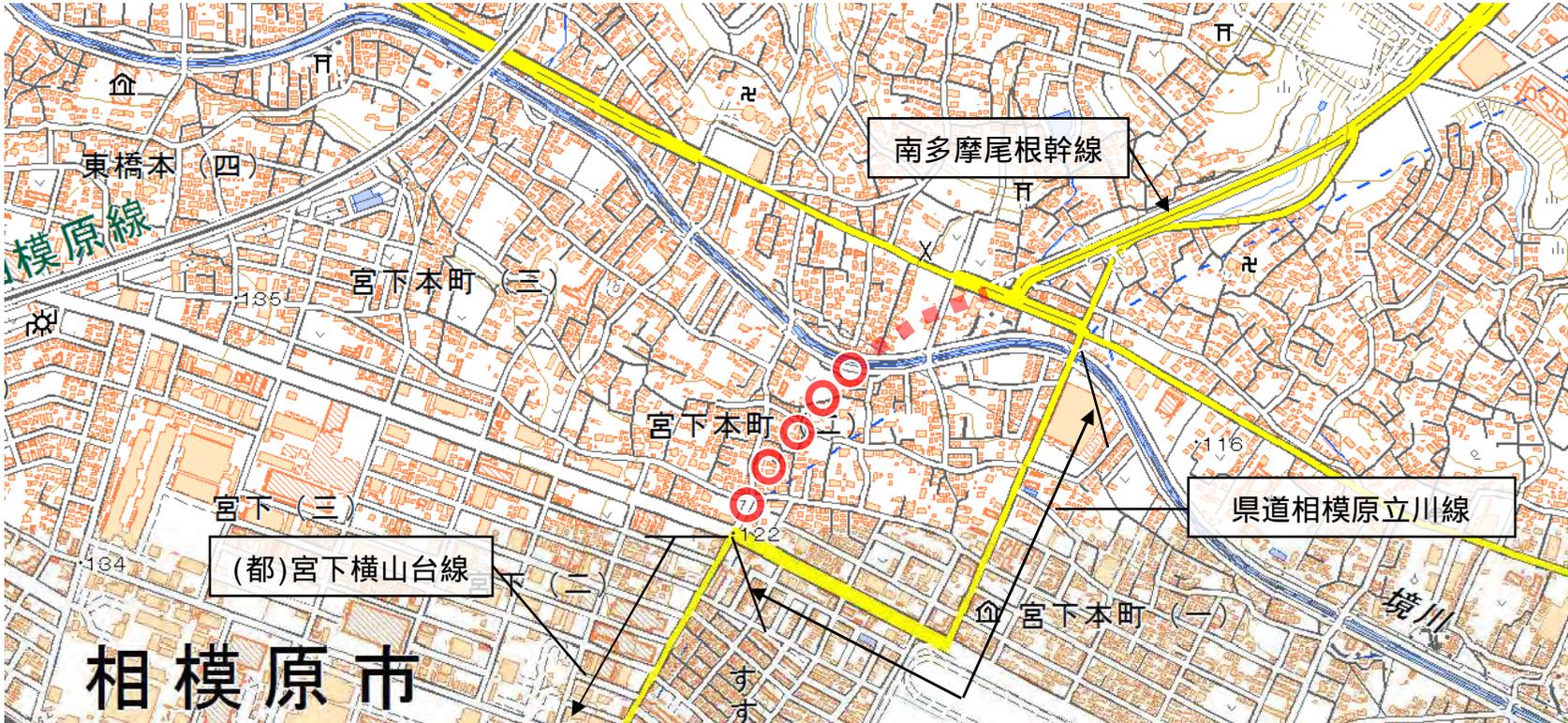
事業名 (都)宮下横山台線整備事業

事業主管課：都市建設局 道路部 道路計画課  
 広域交流拠点推進部 相模原駅周辺まちづくり課  
 平成29年12月8日作成

**【事業概要】**

実施主体	相模原市
位置付け (根拠)	新・相模原市総合計画 中央区区ビジョン 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 相模原市都市計画マスタープラン 一部改定版 【広域交流拠点編】 相模原市広域交流拠点整備計画 相模原市総合都市交通計画 一部改定版 相模原市新道路整備計画(改定版)
目的	東京都の南多摩尾根幹線との接続による多摩・町田方面との連携の強化や、広域的な防災性の向上、周辺道路の混雑緩和、相模総合補給廠の一部返還がされた相模原駅周辺地区における広域的な交流拠点形成の基盤となる道路ネットワークの形成等のため、(都)宮下横山台線の整備を行う。
概要	場所 相模原市中央区宮下本町2丁目 地内
	内容 (都)宮下横山台線を延伸する。 路線名：相模原都市計画道路3・5・3号 宮下横山台線 事業延長：約340m(本市区間予定延長)(【参考】東京都区間を含む予定延長 約550m) 幅員：約28m(予定) その他構造：地表式(平面構造)、一般部4車線、植樹帯等
事業期間	平成30年度から平成39年度(予定)
スケジュール	平成30年度：都市計画決定 平成30年度～平成32年度：測量、設計、関係機関協議 平成33年度～平成36年度：用地取得 平成37年度～平成39年度：整備工事 本市区間の想定スケジュールであり、事業調整や用地取得の状況により、変更が生じる可能性がある。
概算事業費	約27.1億円
管理運営計画	道路法第17条の規定により、相模原市が管理する。
特記事項	町田市との行政境界(境川)から南多摩尾根幹線までは東京都が事業主体のため、東京都と連携して事業に取り組む必要がある。

(都)宮下横山台線整備事業 位置図



- ○ (都)宮下横山台線整備事業 事業箇所
- ■ ■ 東京都区間

(注意1)本図において示す事業箇所は、おおよその位置を示すもので、正確に区域を示すものではない。  
 (注意2)本調書において、便宜上、(都)宮下横山台線及び県道相模原立川線は本図に示す箇所とする。



米軍相模補給廠 地理院地図  
 「国土地理院の電子地形図(タイル)に事業箇所等を追記して掲載」

## 【事業の必要性】

現 状 及 び 課 題	<p>(現状)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○東京都は、「東京における都市計画道路の整備方針」において、南多摩尾根幹線と(都)宮下横山台線の接続について、東京都と神奈川県との連携強化の観点から相模原市と連携して検討を進める箇所に位置付けている。</li><li>○相模原市広域交流拠点整備計画において、相模原駅周辺のまちづくりを計画している。</li><li>○県道相模原立川線は、神奈川県地域防災計画で第一次緊急輸送道路に指定されている。</li><li>○県道相模原立川線は、クランクが存在し信号を設置している交差点が多い。</li><li>○県道相模原立川線の混雑に伴い、生活道路へ車両が流入している。</li></ul> <p>(課題)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○相模原駅周辺のまちづくりなど、地域の状況の変化に伴い、多摩・町田方面との連携強化が求められている。</li><li>○広域的な防災性の向上のため、緊急輸送道路として円滑な物資輸送及び避難路の確保が求められている。</li><li>○県道相模原立川線の混雑を解消し、生活道路への車両流入を抑制するなど、安全な道路環境の創出が求められている。</li></ul>
----------------------------	---

新・相模原市総合計画(平成 22 年 3 月策定)

(基本構想)

- ・政策の基本方向 1 8  
都市を支える交通基盤をつくります

(基本計画)

- ・重点プロジェクト(広域交流プロジェクト)  
相模原駅周辺地区整備推進事業
- ・施策 3 9 広域交流拠点都市にふさわしい都市拠点の形成  
相模原駅周辺地区の整備促進  
「相模原駅周辺地区整備促進事業」
- ・施策 4 1 広域的な交流を支える交通体系の確立  
道路ネットワークの形成

(地域づくりの基本計画)

- ・小山地域のまちづくり  
地域づくりの基本方針  
2 円滑な交通ネットワークの整備  
地域活動を支える安全で快適な道路環境づくりに取り組みます

(後期実施計画)

「相模原駅周辺整備推進事業」

○中央区区ビジョン(平成 24 年 8 月策定)

まちづくりの目標と基本方針、重点的な取り組み

まちづくりの目標 4 未来に広がる中央区

基本方針 11 拠点整備と相模総合補給廠の早期返還、小田急多摩線延伸をめざします。

相模原駅周辺地区の整備によるまちづくり

基本方針 12 地域を支える交通環境の充実を図ります

地域における道路環境の充実によるまちづくり

- ・多様な地域活動を支える道路網を整備する。

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(平成 29 年 3 月策定)

4 主要な都市計画の決定の方針

( 2 ) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

( 2 - 1 ) 交通施設の都市計画の決定の方針

主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備することを予定する主要な施設として  
位置付け。

相模原市都市計画マスタープラン 一部改定版【広域交流拠点編】(平成 28 年 8 月)

7 改訂の内容

都市力を高める都市づくりの方針

( 1 ) 「首都圏南西部における広域交流拠点」の形成

相模原駅周辺の整備促進～安心とゆとりのある文化・行政が集積する  
中枢業務拠点の実現～

(都)宮下横山台線の延伸(多摩方面との連携)を位置付け。

相模原市広域交流拠点整備計画(平成 28 年 8 月)

第 3 章 相模原駅周辺地区整備計画

3 交通ネットワーク計画

( 2 ) 自動車ネットワーク

自動車ネットワークの整備方針

(都)宮下横山台線の整備による多摩・町田方面との連携 多摩・町田  
方面からのアクセス道路として整備

相模原市総合都市交通計画 一部改定版(平成 28 年 8 月)

5 幹線道路ネットワークの改定

幹線道路ネットワーク(改訂)

広域交流拠点都市の形成に向けた、橋本駅周辺及び相模原駅周辺両拠  
点間への連携強化のため、多車線化で延伸を位置付け。

相模原市新道路整備計画(改定版)(平成 29 年 3 月)

整備計画

第 4 章 整備計画

4 . 1 優先整備箇所

2 ) 地域内幹線道路の整備(市道の整備(主に都市計画道路))

「優先整備箇所」(今後 5 年以内に事業を実施する箇所)に位置付け。

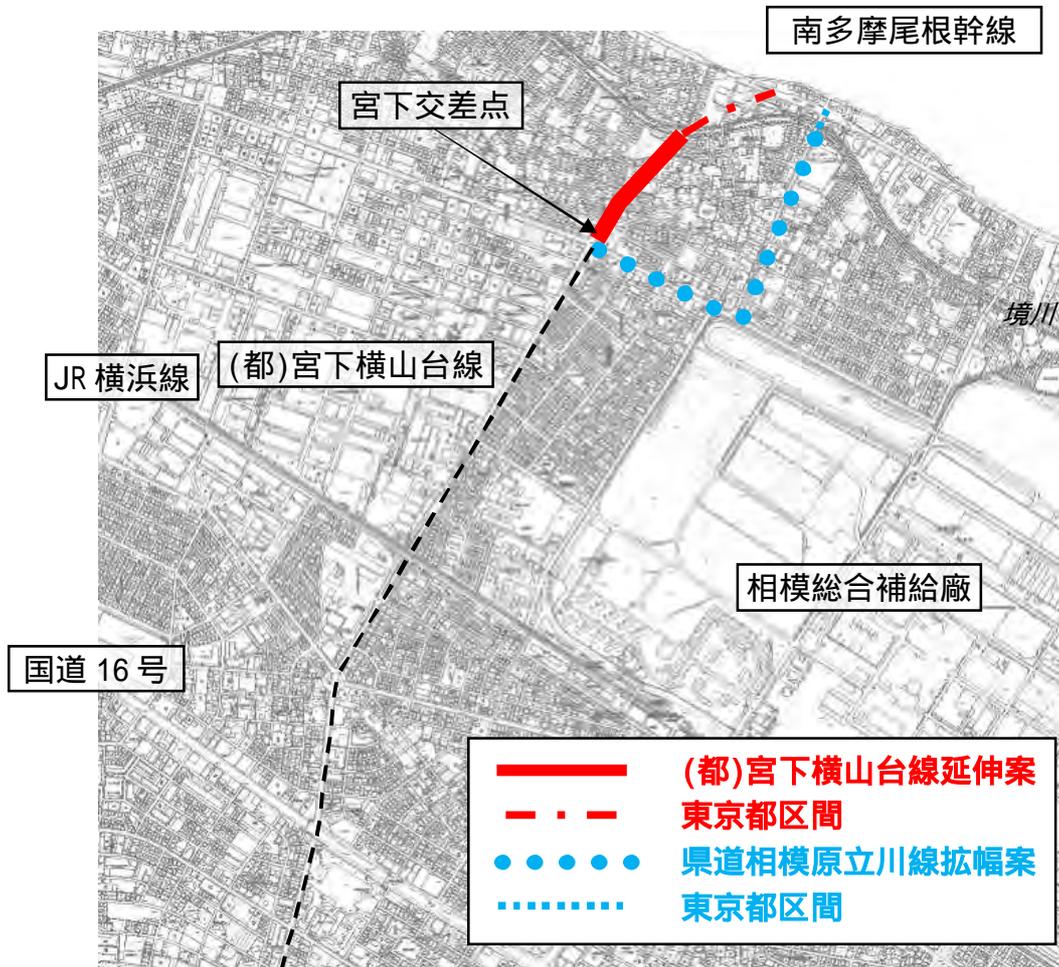
市民等の意向・要望等の把握	意向・要望等の把握の有無	把握している	把握していない
	把握の時期・方法	<p>平成 28 年 6 月 15 日～7 月 22 日 パブリックコメント</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>相模原市都市計画マスタープラン 一部改定版【広域交流拠点編】(案)</li> <li>相模原市広域交流拠点整備計画(案)</li> <li>相模原市総合都市交通計画 一部改定版(案)</li> </ul> <p>平成 28 年 12 月 15 日～平成 29 年 1 月 23 日 パブリックコメント</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>相模原市新道路整備計画(改定版)(案)</li> </ul>	
	動向	<p>相模原市広域交流拠点整備計画(案)のパブリックコメントにおいて、「相模原駅周辺へのアクセス性を高めるためにも、国道 16 号と町田街道からの相模原駅周辺への連携の強化が必要となります。」とし、(都)宮下横山台線と南多摩尾根幹線の接続を位置付けた結果、「駅周辺の渋滞緩和のため、周辺道路の整備を着実に行って欲しい」との意見が複数あった。</p> <p>相模原市総合都市交通計画一部改定版(案)のパブリックコメントにおいて、「周辺都市と連携して主要幹線道路を整備するとともに、広域交流拠点都市の形成に向けた、橋本駅周辺及び相模原駅周辺両拠点間への連携強化を図ります。」とし、(都)宮下横山台線の延伸を位置付けたが、事業に関する意見なし。</p> <p>道路における歩行者、自転車、自動車の安全性の確保を要望する意見があった。</p> <p>相模原市新道路整備計画(改定版)(案)のパブリックコメントにおいて、地域内幹線道路の整備「(仮)宮下横山台線(延伸)を「優先整備箇所」(今後 5 年以内に事業を実施する箇所)」として、位置付けたが、意見なし。</p>	

<p>公共が担う必要性</p>	<p>道路とは、道路法において、一般交通の用に供する道と規定されており、また、その認定は、都道府県や市町村等が行うものであると規定されている。</p> <p>また、同法第 15 条において、「都道府県道の管理は、その路線の存する都道府県が行う。」また、同法 16 条において、「市町村道の管理は、その路線の存する市町村が行う。」と規定されており、公共が担うべきものである。</p> <p>道路の「管理」とは、道路の新設、改良、維持、補修、災害復旧その他すべての道路法上の管理行為を指す。</p>
<p>本市が事業を実施する必要性</p>	<p>道路法第 15 条において、「都道府県道の管理は、その路線の存する都道府県が行う。」と規定されおり、また、同法第 17 条において、「指定市の区域内に存する都道府県道の管理は (中略)当該指定市が行う。」と規定されていることから、本市が事業を実施する必要がある。</p>

【事業の妥当性】

<p>需要予測 利用者見込等</p>	<p>手 法</p>	<p>第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(東京都市圏交通計画協議会)をベースとした自動車 OD 表を用いて推計した。</p> <p>東京都市圏パーソントリップ調査とは、東京都市圏において「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもの。調査結果からは、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。</p>
	<p>予測結果</p>	<p>【24 時間自動車類交通量(上下合計)】</p> <p>事業実施前：0 台/日(道路未整備のため)</p> <p>事業実施後(予測)：18,400 台/日</p>

整備手法	他の手法とのコスト比較		(都)宮下横山台線 延伸案	県道相模原立川線 拡幅案
		概要	(都)宮下横山台線を延伸する。 事業延長：約 340m 事業面積：約 1.0ha (用地取得面積：約 0.7ha)	現道の県道相模原立川線を拡幅する。 事業延長：約 900m 事業面積：約 2.5ha (用地取得面積：約 1.3ha)
		経済性	事業面積が小さいため、整備費用が少ない。 用地取得面積が小さいため、用地費、補償費が少ない。	事業面積が大きいため、整備費用が多い。 用地取得面積が大きいため、用地費、補償費が多い。
周辺地域への影響等	新規に整備する道路となるが、事業延長が短く、影響範囲が小さい。 南多摩尾根幹線の本線と短距離かつ直線に近い形で接続できることから、走行時間の短縮や、幹線道路としての走行性が確保できる。	現道を利用できるが、事業延長が長く、影響範囲が大きい。 南多摩尾根幹線の旧道と接続することとなり、幹線道路ネットワークの形成ができない。また、南多摩尾根幹線の旧道は最大積載量 3t 以上の車等は通行禁止である。 国道 16 号から南多摩尾根幹線の間で、クランクを通ることとなり、幹線道路としての走行性に課題がある。 現道を供用しながらの工事となるため、工事が長期間にわたり事業効果の発現が遅れる。また、事業中は更なる渋滞の発生が予想されるため、生活道路への車両の流入が促進され、道路環境の悪化、安全の確保が課題になると考えられる。		



<p>規模の 妥当性</p>	<p>予測の交通量が 18,400 台/日であることや、(都)宮下横山台線については国道 16 号まで多車線化の計画があることから、4 車線の車線数を確保できる規模とすることは妥当である。</p> <p>歩行者や自転車が安全で快適に通行できる環境として、十分な幅員を確保する必要があり、歩行者通行環境や自転車通行環境を分離できる幅とすることは妥当である。</p>
<p>整備場所 の妥当性</p>	<p>事業の目的や、市のまちづくり、道路整備の計画等に位置付けられていることから、整備場所は妥当である。</p> <p>現在の(都)宮下横山台線と南多摩尾根幹線の位置や方向、境川との交差などの条件を満たしつつ、道路や河川の構造の基準（道路構造令や河川管理施設等構造令）を踏まえ、道路の安全性、快適性を考慮した上で、関係機関との協議を経て今回の道路線形を決定している。</p>

【事業の優先性】

地域、 関係住民等の 理解・協力の 状況	説明会等開 催の状況	平成 28 年 6 月 15 日 第 2 回清新地区まちづくり会議 平成 28 年 6 月 16 日 第 2 回中央地区まちづくり会議 平成 28 年 7 月 1 日 第 2 回小山地区まちづくり会議 平成 28 年 7 月 13、16 日 相模原市広域交流拠点のまちづくり市民説明会 平成 29 年 10 月 17 日 第 4 回小山地区まちづくり会議 平成 29 年 11 月 16、18 日 事業説明会
	その他説明 事項	相模原市広域交流拠点整備計画(案)等の説明会時等に本事業の説明を行った。 県道相模原立川線の線形に起因する渋滞の緩和等の理由により、地域からの早期実現を望む意見があった。 相模原市総合都市交通計画に位置付ける宮下交差点から国道 16 号までの多車線化と合わせて、早期実現を求められた。

	有 無
市以外の機関等による計画等の有無	<p>東京における都市計画道路の整備方針(第4次事業化計画)(平成28年3月)</p> <p>第2章 将来都市計画道路ネットワークの検証</p> <p>05 新たな都市計画道路の検討</p> <p>新たな都市計画道路の決定に向けて、広域的な都市間連携強化の観点から検討を進める箇所として位置付け。</p> <p>町田市都市計画マスタープラン【全体構想編】(2011年改定)</p> <p>第2章 まちづくりの構想</p> <p>2-3 基幹交通網の方針</p> <p>4 隣接都市の拠点等と連携した交通体系の整備</p> <p>イ) 多摩センター駅周辺と相模原駅周辺を連絡する道路網の整備</p> <p>南多摩尾根幹線(多3・1・6)の町田街道から国道16号線方面への延伸について東京都、相模原市と連携して検討していく。</p>
事業着手時期の適切性	<p>本道路は、広域交流拠点の形成に向けた新たな広域道路ネットワークの構築に係る多摩方面や周辺地域からのアクセス道路として連携強化を図る上で、必要な路線であり、本市の道路整備の計画においても、優先整備箇所として位置付けていることから、事業着手時期は適切である。</p> <p>また、平成39年のリニア中央新幹線の開業に合わせ、相模原駅北口(相模総合補給廠一部返還地)の整備を目指しており、整備に向けて、本道路を供用開始することを想定している。一般的には、今後の都市計画の手続き、用地取得や整備工事に10年程度を要することから、事業着手時期は適切である。</p>
防災・危険回避・企業誘致等の観点	<p>県指定の第1次緊急輸送道路である県道相模原立川線が、都指定の第2次緊急輸送道路である南多摩尾根幹線と、短距離かつ直線に近い形で接続することにより、広域的な防災性が向上する。</p> <p>車道の他に、歩行者や自転車及安全で快適に通行できる環境を確保する。</p> <p>幹線道路である国道16号と南多摩尾根幹線が接続することにより、広域からのアクセス性が向上し、周辺地域の利便性が向上することが見込まれる。</p>

【事業の有効性】

事業の目標	成果目標				
	達成目標	東京都との都市間連携の強化 都県をまたぐ防災性の向上			
	設定理由	幹線道路同士が短距離かつ直線に近い形で接続することによる最も大きな効果であるため。			
	成果指標	基準値	基準年度	目標値	目標年度
	(都)宮下横山台線と南多摩尾根幹線の実距離	約 1.0km	H29	約 0.6km	H40

費用 項目	項目	金額(千円)	積算根拠等
	便 益 項 目	走行時間短縮	3,277,000
走行経費減少		-16,000	50年間
交通事故減少		97,000	50年間
総便益(B)		3,358,000	50年間
費 用 項 目	事業費	3,031,000	
	維持管理費	21,000	50年間
総費用(C)		3,052,000	

総便益(B)	総費用(C)	費用便益比(B/C)	B - C
3,358,000 千円	3,052,000 千円	1.10	306,000 千円

現在価値に換算した値を記載している。

【費用便益の考え方】

(1) 費用及び便益は、「費用便益分析マニュアル(平成 20 年 11 月)(国土交通省道路局、都市・地域整備局)(以下「費用便益分析マニュアル」という。)」に基づき、(都)宮下横山台線整備事業の有無により配分交通量に差がある路線を道路網として設定し算出している。

(2) 費用は、東京都区間を含む約 550m の区間について、本市区間の費用を参考に本市独自の試算で算出している。

	<p>1 費用便益分析  「費用便益分析マニュアル」に基づき、道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うもの。</p> <p>2 走行時間短縮便益  道路事業により、自動車交通が円滑化し走行時間が短縮することで、道路利用者がどのくらい得をするか金額に換算したもの。</p> <p>3 走行経費減少便益  道路事業により、自動車がスムーズに走行でき、自動車の燃費が向上するなど、走行経費が節約できることで、道路利用者がどのくらい得をするか金額に換算したもの。</p> <p>4 交通事故減少便益  道路事業により、車道を広げたり、中央分離帯を設置したり、歩道を整備することなどで事故率が減少することを、金額に換算したもの。</p> <p>5 総便益と総費用は、事業費および維持管理費を社会的割引率4%を用いて現在価値に換算し算出を行っている。</p>	
事業の効果	期待される効果	東京都との都市間連携の強化や広域的な防災性の向上 県道相模原立川線の渋滞緩和 生活道路の安全性の確保 歩行者や自転車の安全で快適な通行空間の確保 相模原駅周辺へのアクセス性の向上
	事業の有用性 (事業を実施しない場合との比較)	事業を実施しない場合は、広域的な幹線道路のネットワークの形成や現道の渋滞緩和等が見込まれないことから、歩行者や自転車等の安全性の確保などが困難となる。また、相模原駅周辺へのアクセス性の向上が見込まれない。 事業の有用性を示す指標の一つである費用便益比(B/C)が1.00を超えており、事業の有用性が数値的に示されている。
	課題解決のために最も有効な手段(手法)であることの説明	国道16号や南多摩尾根幹線、町田街道等の幹線道路と最も近い位置にある現在の(都)宮下横山台線を活用して道路ネットワークを形成することが、最も有効な手段である。

【事業の経済性・効率性】

	年度	事業内容	費用	備考
概算事業費(百万円)	平成 30 ～ 32 年	測量、 設計、 関係機関協議	約 60 百万円	特定財源として起債約 50 百万円を見込む
	平成 33 ～ 36 年	用地取得	約 1,940 百万円	特定財源として起債約 780 百万円、国庫補助約 1,060 百万円を見込む。
	平成 37 ～ 39 年	整備工事 ・道路整備 ・橋梁設置	約 720 百万円	特定財源として起債約 280 百万円、国庫補助約 390 百万円を見込む。
	合計		約 2,710 百万円	
	<p>年度及び事業内容は、本市区間の計画案である。</p> <p>事業費については、本市区間の事業費であり、今後、測量や詳細な設計等において精査を行う。</p> <p>費用のうち起債及び国庫補助は見込みであり、変動する可能性がある。</p> <p>表示桁数の関係で、合計の費用が各年度の費用を足し合わせたものと一致しない場合がある。</p>			
収支予測	<p>道路法第 49 条の規定に基づき、道路の管理に関する費用は、当該道路の管理者の負担であることから、受益者負担の考え方はなじまないため、本道路の収支予測は対象外とする。</p>			
コストの適切性	<p>他事業との比較</p> <p>コストの適切性について、他の道路新規整備事業と整備費用を比較した結果、1 m<sup>2</sup>当たりの整備費が概ね同程度であることから、事業コストは適切である。</p>			
		(都)宮下横山台線整備事業	津久井広域道路道路改良工事 (一部区間)	
	事業規模	延長約 320m 幅員約 28m	延長 294m 幅員 24m	
	整備費	291,587 千円	193,827 千円	
	路線概要	4 車線道路、中央分離帯有り	4 車線道路、中央分離帯有り	
	1 m <sup>2</sup> 当たりの整備費	32 千円/m <sup>2</sup>	30 千円/m <sup>2</sup>	
	<p>コスト比較にあたっては下記の補正等を行っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業箇所の違いによる地域補正</li> <li>・用地取得及び補償費、橋梁の有無による橋梁費は対象外</li> </ul> <p>今後、道路の構造等の検討にあたっては、ライフサイクルコストの縮減に努める。</p>			
採算性の	<p>当該道路は有料道路でなく、収益を伴わないことから、対象外とする。</p>			

【環境・景観への配慮】

周辺住民の合意形成への取組 周辺環境・景観への影響	機会や場の設定	平成 28 年 6 月 15 日 第 2 回清新地区まちづくり会議 平成 28 年 6 月 16 日 第 2 回中央地区まちづくり会議 平成 28 年 7 月 1 日 第 2 回小山地区まちづくり会議 平成 28 年 7 月 13、16 日 相模原市広域交流拠点のまちづくり市民説明会 平成 29 年 10 月 17 日 第 4 回小山地区まちづくり会議 平成 29 年 11 月 16、18 日 事業説明会
	主な意見	事業箇所周辺は静かな住宅地である。どのような騒音対策ができるのか。 4 車線の道路になると、大型車の交通量が増え、振動の発生が懸念されるが、どのような対策ができるのか。 河川管理用通路や生活道路との接続について配慮して欲しい。
	説明結果	騒音対策については、今後行う詳細設計の中で、騒音を軽減するような低騒音舗装の採用や、騒音や景観に配慮した植樹帯など、環境対策の検討を行う。 振動対策については、路床の改良を行う等、適切な道路構造の検討を行うとともに、供用開始後も、振動の要因となりうる道路の損傷についても適切に維持補修をしていく。

環境関連法令等への 合規性		文化財保護法、建設リサイクル法等の環境関連法(騒音、振動等)	
周辺環境・景観への配慮	調和の配慮	【緑の保全又は緑化】 歩道内に植樹帯を設け緑化を行うことで、周辺環境や景観に配慮する。	
	想定される影響等への対応	影響	事業用地取得に伴うみどりの減少 道路整備に伴う景観上の質の低下 工事の施工や車両が通行することによる騒音・振動、大気汚染 文化財の保存
		低減の工夫	緑化 歩道内に植樹帯を設ける等により、積極的な緑化を行う。 景観 歩道内に植樹帯を設ける等により、地域の景観との調和に配慮する。 騒音・振動 低騒音舗装や歩道内に植樹帯を設ける等により、周囲への車両通行の騒音を軽減させるよう配慮する。 また、路床の改良を行う等、適切な道路構造の検討を行うとともに、適切な維持管理により舗装面の状態を良好に保つことで、振動影響を軽減させるよう配慮する。 また、工事の施工に際しては、交通安全の確保及び騒音、振動、その他周辺地域への影響を及ぼさないよう防止の措置を講ずる。 大気汚染 歩道内に植樹帯を設け、植栽による浄化効果により、大気汚染を軽減させるよう配慮する。 ○文化財 埋蔵文化財について、文化財保護法に基づき対応する。
環境アセスメントの結果 (実施した場合)	環境影響評価法及び神奈川県環境影響評価条例、相模原市環境影響評価条例の対象外のため実施しない。		

[ 評価書 ]

	評価項目	評価の視点	評価	
			視点ごとの評価	項目ごとの評価
個別評価	事業の必要性	公共が担う必要性		
		本市が事業を実施する必要性		
	事業の妥当性	整備手法の妥当性		
		規模の妥当性		
		整備場所の妥当性		
	事業の優先性	事業着手時期の適切性		
	事業の有効性	有用性		
		課題解決のための有効性		
	事業の経済性・効率性	コストの適切性		
		事業の採算性		
環境・景観への配慮	周辺環境・景観との調和の配慮			
	周辺環境・景観への影響の低減策			
総合評価	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; text-align: center;">実施</div> <div>実施しない</div> </div>			
評価結果コメント	<p>○事業の必要性については、本市の様々な計画に位置付けられており、評価の視点を満たしている。</p> <p>○事業の妥当性については、地域の状況に即した整備手法や規模を採用しており、整備場所についても既成の計画に沿ったものとして有効である。</p> <p>○事業の優先性については、広域交流拠点都市形成の関連からも優先度が高い事業である。</p> <p>○事業の有効性については、都市間連携の強化や渋滞緩和、交通安全の確保のために必要な事業であり、B/C が 1 を超えていることから、有効性が認められる。</p> <p>○事業の経済性・効率性については、他事業と比較しても概ね適切な事業費である。</p> <p>○環境・景観への配慮については、環境影響評価の実施対象外の事業であることから具体的な評価は行っていないが、道路構造や工事手法等を検討し、必要な対策を実施するとしており、配慮が認められる。</p> <p>よって、各評価項目については概ね適切な評価がされ、評価の視点を満たしていることから、総合評価の結果、実施とする。</p>			
特記事項	<p>○事業の推進にあたっては、東京都と緊密に連携し取り組むこととする。</p> <p>○環境・景観への配慮については、今後道路の周辺住民と調整しながら、道路の計画や工事の手法等を検討し、更なる配慮を求めることとして、『○』としている。</p>			