

(再評価)

資料 3-4-②  
平成28年度 第7回  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会

# 一般国道20号 大月バイパス

平成28年11月22日

国土交通省関東地方整備局

## 再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

平成25年度評価時点

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道20号 <small>おおつき</small> 大月バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	白： <small>やまなしけんおおつきしこまはし</small> 山梨県大月市駒橋 至： <small>やまなしけんおおつきしおおつきらやはなさき</small> 山梨県大月市大月町花咲				延長	3.2 km	
<b>事業概要</b> 国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市を経て長野県塩尻市に至る幹線道路である。大月バイパスは、大月市内の交通混雑緩和、交通安全の確保などを目的とした、大月市駒橋から同市大月町花咲間までの延長3.2 kmの2車線のバイパス事業である。							
S48年度事業化	S50年度都市計画決定 (H12年度変更)	H元年度用地着手	H7年度工事着手				
全体事業費	約338億円	事業進捗率	81%	供用済延長	1.7 km		
計画交通量	10,100~12,700台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.3	総費用 (残事業)/事業全体	56/452億円		総便益 (残事業)/事業全体	202/568億円
	(残事業)	3.6	事業費 維持管理費	52/442億円 4.5/9.7億円		走行時間短縮便益 走行費用減少便益 交通事故減少便益	194/512億円 5.2/42億円 3.6/14億円
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.0~1.5（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=2.9~4.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2~1.3（事業費 ±10%） 事業費：B/C=3.3~4.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2~1.3（事業期間±1年） 事業期間：B/C=3.2~3.8（事業期間±1年）							
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>高月橋入口交差点や大月橋東詰交差点を中心に交通混雑が発生し、国道20号（現道）の損失時間は約102.6千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約4倍となっている。</li> <li>大月バイパスの整備により、大型車等の通過交通がバイパスに転換し、国道20号（現道）の渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> ②安全安心な通行の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>大月バイパスと並行する国道20号（現道）の死傷事故率は、138.9件/億台・kmであり、全国平均（102.0件/億台・km）の約1.4倍となっている。</li> <li>事故の内訳は、渋滞が一つの要因である追突事故が約5割を占める。</li> <li>大月バイパスの整備により、現道の交通が転換し、交通事故の減少や歩行者等の安全性向上が期待される。</li> </ul> ③利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>大月市は、現場や救急医療施設までの平均所要時間を最も要する地域の1つであり、大月市立中央病院へ向かうには国道20号を経由する必要がある。</li> <li>国道20号（現道）は道路幅員も狭いため、車両同士の離隔がなく、朝夕の渋滞時は救急車両が停止する状態である。</li> <li>大月バイパスの整備により、現道とバイパスのルート選択が可能になり、代替路の確保や搬送時間の短縮等の利便性の向上が期待される。</li> </ul>							
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・山梨県知事の見解： 一般国道20号大月バイパスは、市街地の交通渋滞の緩和による交通事故の減少や歩行者等の安全確保、消防署や病院への代替路の確保や搬送時間の短縮等の救急施設へのアクセスの強化などが期待されます。 現在は、計画区間L=3.2 kmのうち1工区L=1.7 kmの部分供用により、富士吉田方面への交通ではバイパス機能が発揮されており、市街地の渋滞の緩和には一定の効果が見られています。 残区間には、県富士・東部地域の災害拠点病院である大月市立中央病院や中央道大月インターがあり、							

本バイパスの効果を最大限に発揮すべく、供用済みの1工区に引き続き、残区間の早期完成をお願いします。

事業評価監視委員会の意見  
事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  
平成18年度に1工区部分供用（大月市大月一丁目～大月市大月二丁目：L＝約0.6km）。  
平成19年度に1工区一部暫定供用（大月市駒橋～大月市大月一丁目：L＝約1.1km）。  
平成22年度に一部完成形開通（大月市駒橋～大月市大月一丁目：L＝約1.1km）。

事業の進捗状況、残事業の内容等  
・1工区は、平成22年度に全線2車線で完成形供用済。  
・2工区は、桂川橋A2橋台工事及び道路設計、花咲地区の用地買収を実施中。  
・また、本年度中にJRアンダーボックス整備に先立つ仮設工事に着手する予定。  
・引き続き、全線完成に向けて事業を進める。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
用地の取得は96%完了。引き続き、全線2車線完成に向けた事業促進を図る。

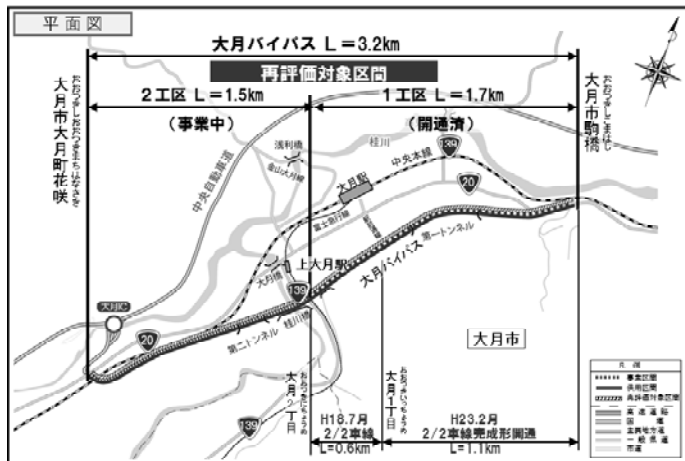
施設の構造や工法の変更等  
—

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由  
以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図

凡例	
——	供用中
----	事業中
////	再評価対象区間



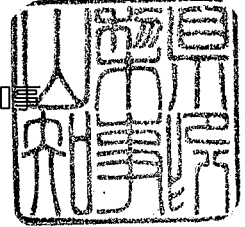
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

道整第 1513 号  
平成28年11月10日

国土交通省

関東地方整備局長 殿

山梨県知事



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針  
(原案)の作成に係わる意見照会について(回答)

平成28年10月31日付け国関整企第140号により意見照会のあった標記の  
件については、別添のとおり回答します。



## 【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	山梨県知事の意見
一般国道20号 大月バイパス	継続	<p>・一般国道20号大月バイパスは、市街地の交通渋滞の緩和による交通事故の減少や歩行者等の安全確保、消防署や病院への代替路の確保や搬送時間の短縮等の救急施設へのアクセスの強化などが期待されます。</p> <p>・現在は、計画区間L=3.2kmのうち1工区L=1.7kmの部分供用により、富士吉田市方面への交通ではバイパス機能が発揮されており、市街地の渋滞の緩和には一定の効果が見られています。</p> <p>・残区間は、本バイパスと中央道大月インターを直結する区間であり、この効果を最大限に発揮すべく、引き続き早期完成をお願いします。</p>
中部横断自動車道(富沢～六郷)	継続	<p>・中部横断自動車道は、沿線地域の産業・経済・観光・文化等の発展に寄与するとともに、東海・東南海地震や富士山噴火等の防災面並びに緊急医療等においても必要不可欠な道路であり、多くの県民が大きな期待を寄せ、早期実現を念願しております。</p> <p>・また、これまで平成29年度の全線開通に向けて、沿線の自治体や民間企業、経済団体は開通後の当該道路を最大限に利活用するための様々な取り組みを準備・実行してきたところであります。</p> <p>・このため、事業進捗等については大変心配しており、当該原案に対して以下の意見を申し添えます。</p> <p>①事業期間の延伸は最小限に努めること。          ②事業費増加の要因に対し、更なる工夫・コスト削減を図ること。          ③地方負担の低減に努めること。</p> <p>・以上の点を踏まえ、事業を継続し一日も早い全線の供用をお願いします。</p>

※貴職の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。