

一般国道20号
日野バイパス

(再評価)

平成17年1月27日

国土交通省
関東地方整備局

目 次

1 . 事業の位置づけ	.....	1
2 . 事業を取り巻く社会状況(現状の問題点)	.....	2
(1) 周辺道路の交通状況	.....	2
(2) 主要渋滞交差点の混雑状況	.....	3
(3) 日野バイパス周辺の開発状況	.....	4
3 . 計画の概要	.....	5
4 . 事業の経緯と予定	.....	6
5 . 道路整備の効果	.....	8
(1) 交通混雑の緩和	.....	8
(2) 主要渋滞箇所の渋滞緩和	.....	9
(3) 多摩川架橋の交通混雑緩和	.....	10
(4) 中央自動車道 国立府中 I C へのアクセス改善	.....	11
(5) 沿道環境の改善	.....	12
6 . 事業の進捗	.....	13
(1) 当初の予定	.....	13
(2) 現在の状況	.....	13
(3) 今後の予定	.....	14
(4) 地元の状況	.....	14
7 . 費用対効果	.....	15
8 . 今後の対応方針 (原案 )	.....	16
(1) 事業の必要性等に関する視点	.....	16
(2) 事業進捗の見込みの視点	.....	16
(3) コスト縮減や代替案立案の可能性による視点	.....	16
(4) 対応方針	.....	16
(5) 他事業への反映	.....	16

1. 事業の位置づけ

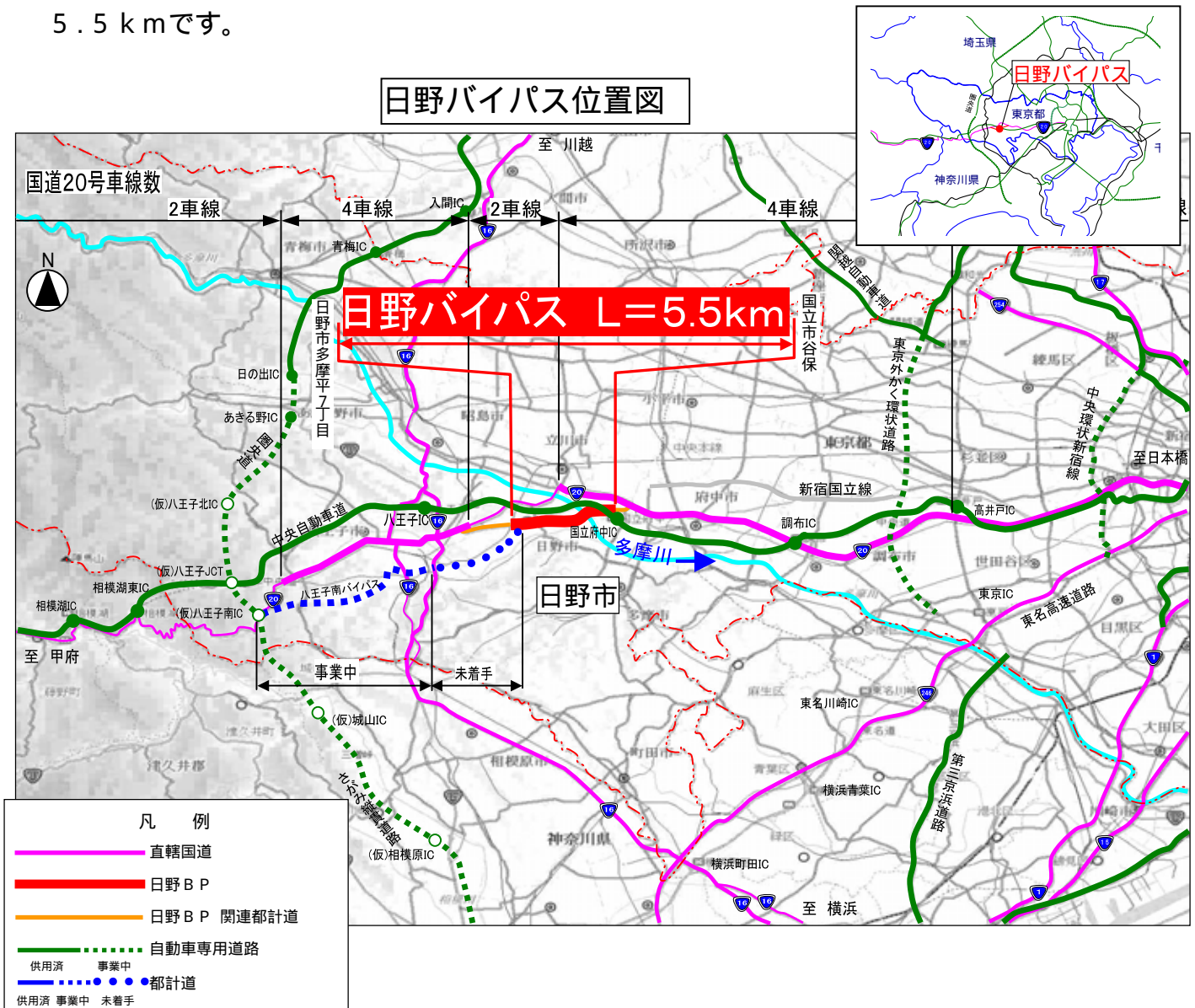
一般国道20号は、東京都中央区を起点とし長野県塩尻市に至る延長219kmの路線であり、首都圏と中部内陸部を結ぶ幹線道路です。

日野バイパスは、一般国道20号における交通混雑の緩和を目的として、東京都くにたちしやほ国立市谷保から東京都日野市多摩平7丁目間に計画された延長5.5kmの道路であり、東京都とうきょうと国立市及び日野市の整備済み都市計画道路と一体となり整備される国道20号のバイパスです。

現在、日野バイパスはL = 5.5 kmのうち、約4.7 kmが暫定2車線及び一部完成供用されています。

今回の事業評価対象区間は東京都国立市谷保から東京都日野市多摩平7丁目までの5.5 kmです。

日野バイパス位置図



2. 事業を取り巻く社会状況(現状の問題点)

(1) 周辺道路の交通状況

国道20号は日野市内において2車線区間が存在し、交通の隘路となっています。当該区間の混雑度は1.5～2.1と高く東京都内平均を上回っています。

国道20号 交通データ

	国道20号日野市内 (H13.3実測)		国道20号東京都内平均 23区除く (H11 道路交通センサスより)
	2車線区間	4車線区間	
現況交通量(台/日)	32,635	42,648	-
混雑度	2.08	1.47	1.38
混雑時走行速度(km/h)	20.0	20.6	24.3



また、川崎街道や北野街道など、国道20号の周辺道路においても交通混雑が発生しています。

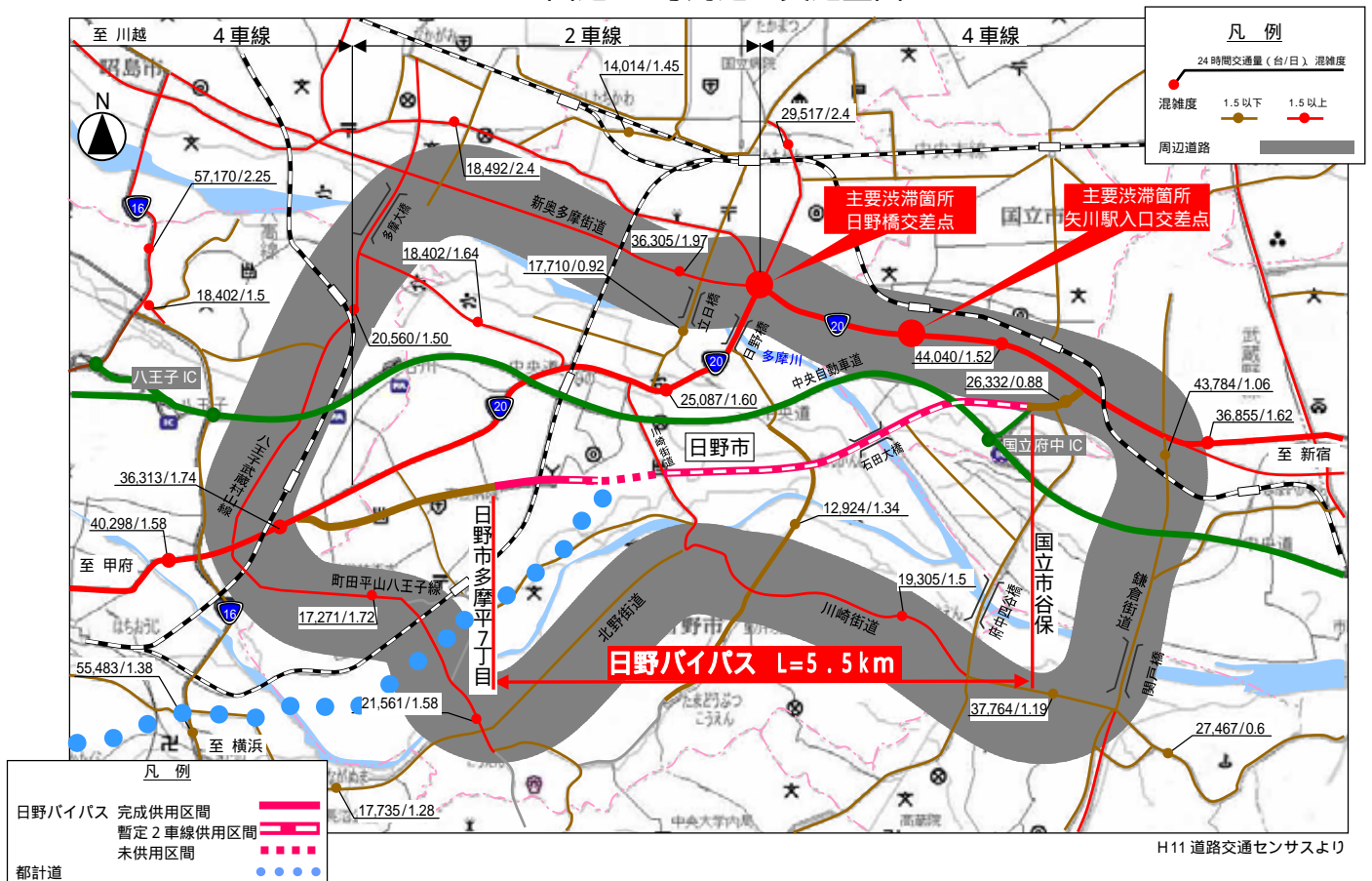
周辺道路の交通データ

	周辺道路平均 鎌倉街道・川崎街道・北野街道 町田平山八王子線 新奥多摩街道・八王子武蔵村山線	主要地方道・一般都道 東京都内平均 23区除く
混雑度	1.49	0.93
混雑時走行速度(km/h)	22.0	23.2

H11 道路交通センサスより

J R日野駅付近 国道20号の混雑状況

国道20号周辺の交通量図



(2) 主要渋滞交差点の混雑状況

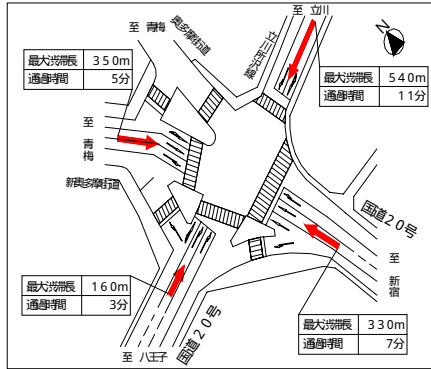
日野橋交差点の混雑状況

写真撮影方向: ◀ ○



新奥多摩街道 (新宿方向を臨む)

日野橋交差点



立川所沢線 (立川方向を臨む)



国道20号 (日野方向を臨む)



国道20号 (青梅方向を臨む)

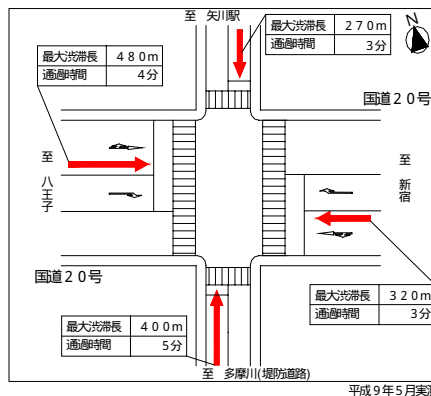
主要渋滞箇所：
最大延長1km以上または
最大通過時間10分以上

矢川駅交差点の混雑状況



国道20号 (新宿方向を臨む)

矢川駅入口交差点



(日野バイパス方向を臨む)



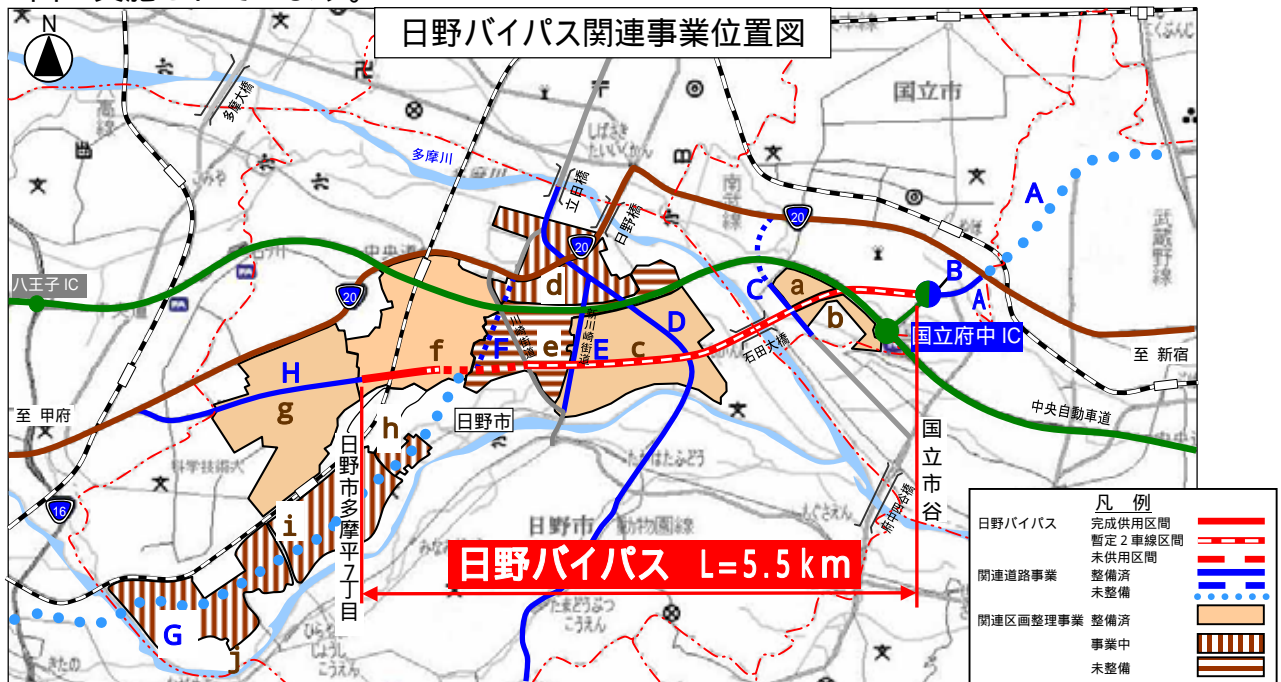
(矢川駅方向を臨む)



国道20号 (日野橋交差点方向を望む)

(3) 日野バイパス周辺の開発状況

日野バイパスの周辺ではバイパス整備と関連を持つ道路事業や区画整理事業が計画・実施されています。



関連道路事業

	道路名称	計画規模	進捗状況	事業主体
A	府中3・2・2の2	A 延長約 1.3km 幅員 28m~36m 4車線	都市計画決定 S37.7.26 事業未着手 S42.5.23	未定
	国立3・3・2	A 延長約 0.6km 幅員 28m 4車線	S42年度 供用済	東京都
B	中央道国立府中IC 第二IC整備	日野側 出入ランプ整備	H16.7供用済 (日野BP 部分同時供用)	日本道路公団
C	国立3・3・15	延長約 1.3km 幅員 25m 4車線	工事中 H17年度供用予定	東京都
D	モノレール通り	延長 8.3km 幅員 22m~38.5 2車線	H8年度~ H16年度 供用済	日野市
E	新川崎街道	延長 2.0km 幅員 16m 2車線	H9年度 供用済	日野市
F	日野3・4・12	延長約 2.0km 幅員 16m 2車線	都市計画決定 S36.10.5 名称変更 H元年 6.16 事業未着手	未定
G	日野3・3・2 八王子3・3・2	延長約 5.3km 幅員 28~48m 4車線	都市計画決定 S36.10.5 事業未着手 S36.10.5	未定
H	日野3・3・4 八王子3・3・27	延長約 2.0km 幅員 22m 4車線	S40年度 供用済	東京都

関連区画整理事業

	区画整理名称	計画規模	進捗状況	事業主体
a	寺之下土地区画整理	面積 12.7ha	H12年7月完了	区画整理組合
b	谷保第一土地区画整理	面積 12.1ha	H4年8月完了	区画整理組合
c	万願寺土地区画整理	面積 127.2ha	H16年8月完了	日野市
d	万願寺第二土地区画整理	面積 46.4ha	事業中	日野市
e	万願寺第三土地区画整理	面積 82.9ha	計画中	未定
f	神明上土地区画整理	面積 133.2ha	S57年6月完了	日野市
g	豊田土地区画整理	面積 132.9ha	S40年4月完了	都市基盤整備公団
h	東豊田土地区画整理	面積 7.2ha	事業中	区画整理組合
i	豊田南土地区画整理	面積 87.1ha	事業中	日野市
j	西平山土地区画整理	面積 91.4ha	事業中	日野市

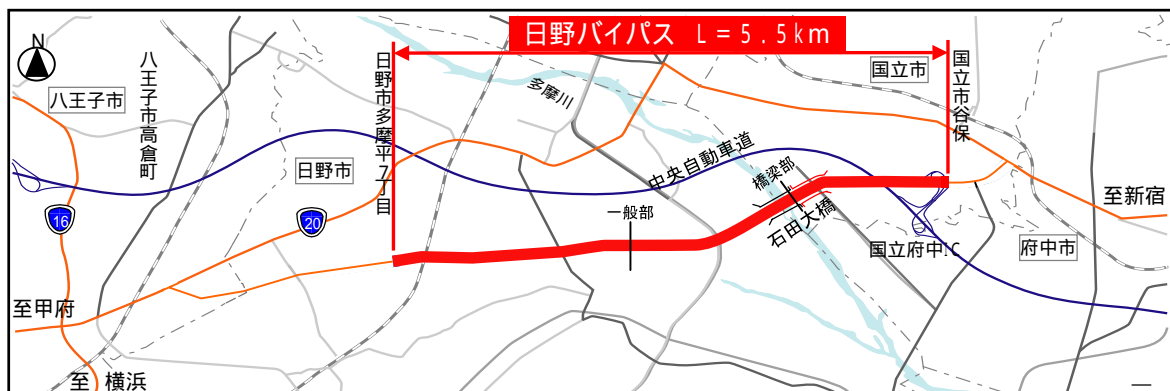
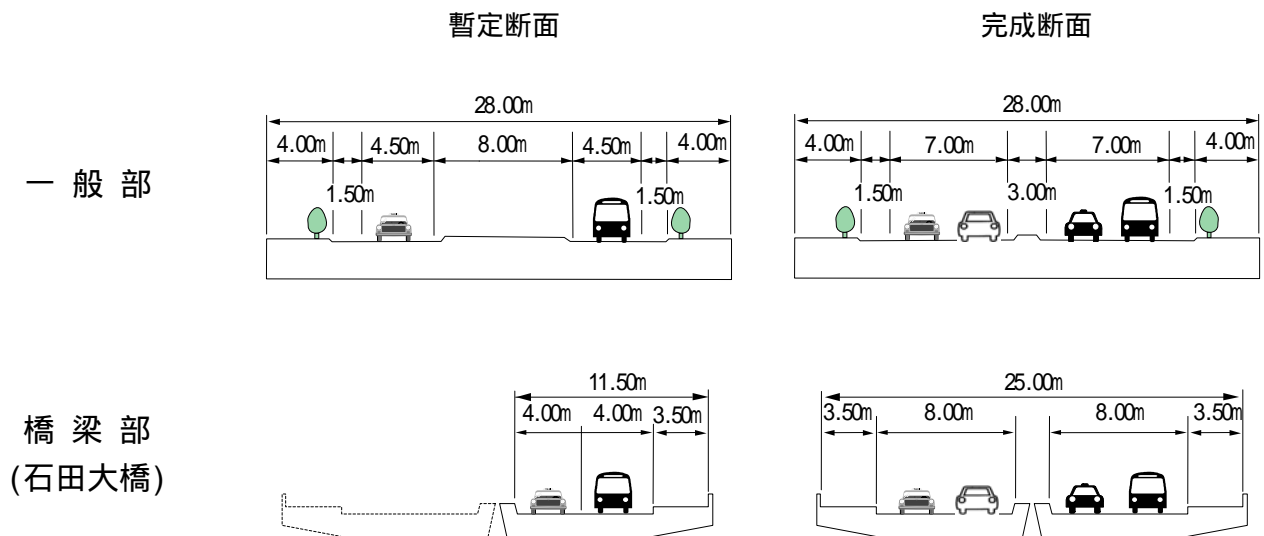
3 . 計画の概要

- ・一般国道20号の交通混雑緩和
- ・多摩川渡河橋梁の交通混雑緩和
- ・中央自動車道 国立府中ICアクセスの向上

日野バイパス L = 5.5 km の計画は以下のとおりです。

区 間	自： <small>とうきょうとくにたちしやほ</small> 東京都国立市谷保 至： <small>とうきょうとひのしたまだいら7ちょうめ</small> 東京都日野市多摩平7丁目
計画延長	L = 5.5 km
幅 員	W = 22.0 m ~ 48.9 m
構造規格	第4種第1級
設計速度	60 km/h
車 線 数	4車線
全体事業費	約478億円(うち用地費248億円)

標準横断面図



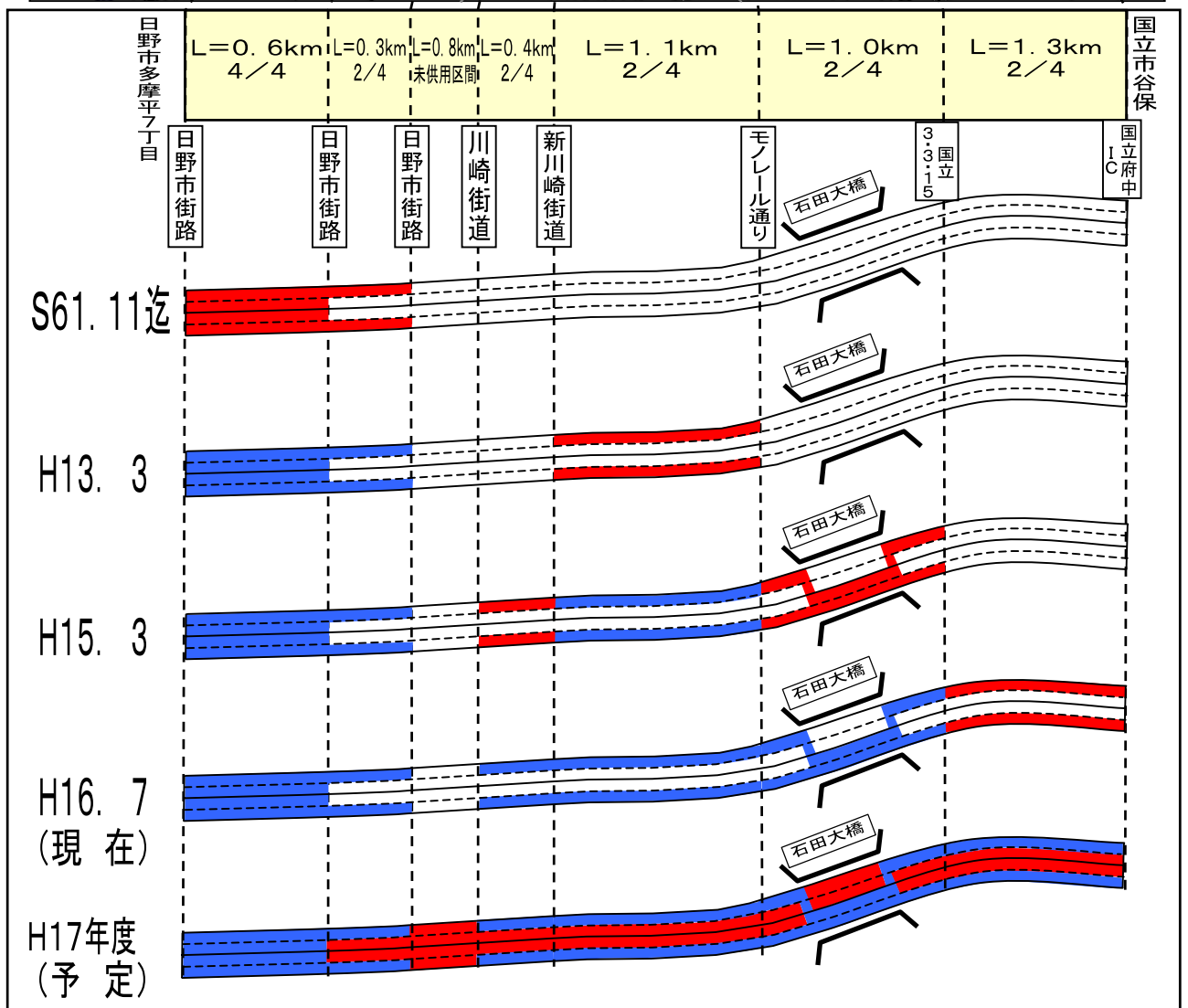
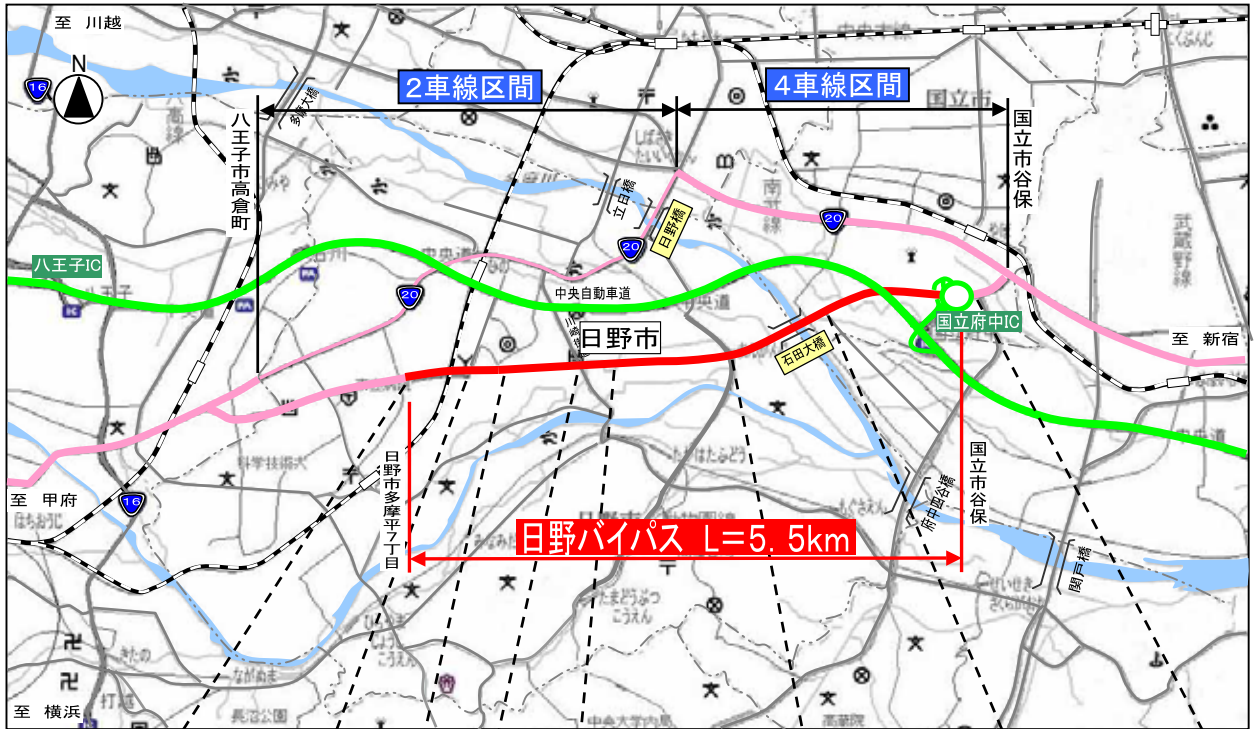
4 . 事業の経緯と予定

昭和36年10月	都市計画決定 日野市	L = 5,100m (W = 22m ~ 28m)
昭和40年 3月	都市計画道路(日野市多摩平7丁目~八王子市高倉町)	供用開始 L = 2.0 km (4車線)
昭和42年 5月	都市計画決定 国立市	L = 2,730m (W = 28m)
昭和42年11月	都市計画道路(国道20号~国立府中IC) 供用開始	L = 0.6 km (6車線 中央自動車道国立府中ICと同時供用)
昭和44年 4月	事業化	
昭和45年度	用地着手	
昭和48年度	工事着手	
昭和53年11月	日野市多摩平地先供用開始	L = 0.4 km (4車線)
昭和59年 4月	日野市神明地先~日野市多摩平地先供用開始	L = 0.2 km (4車線)
昭和60年12月	都市計画変更 国立市	L = 2,730m (W = 28m ~ 48.9m)
昭和61年11月	日野市神明地先供用開始	L = 0.3 km (2/4車線)
平成 6年11月	石田大橋下部工着手	
平成11年 3月	事業認定告示 [国立市泉地先(石田大橋取付高架橋部)]	
平成12年 3月	石田大橋 下り線側上部工着手(2車線)	
平成13年 3月	日野市万願寺地先 供用開始	L = 1.1 km (2/4車線)
平成15年 3月	石田大橋 供用開始	L = 1.0 km (2/4車線)
	日野市宮・上田地先 供用開始	L = 0.4 km (2/4車線)
平成15年 7月	石田大橋 上り線側上部工着手(2車線)	
平成16年 7月	国立府中IC~石田大橋 供用開始	L = 1.3 km (2/4車線)

日野バイパス供用年度平面図



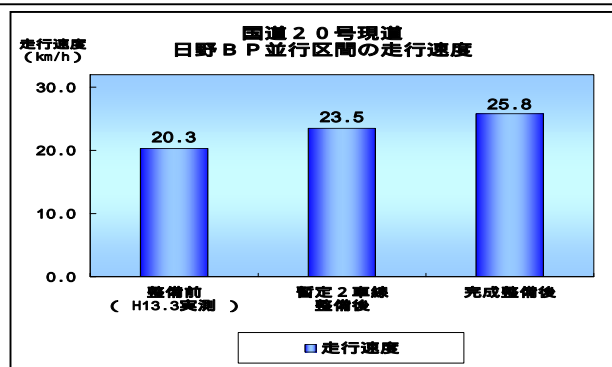
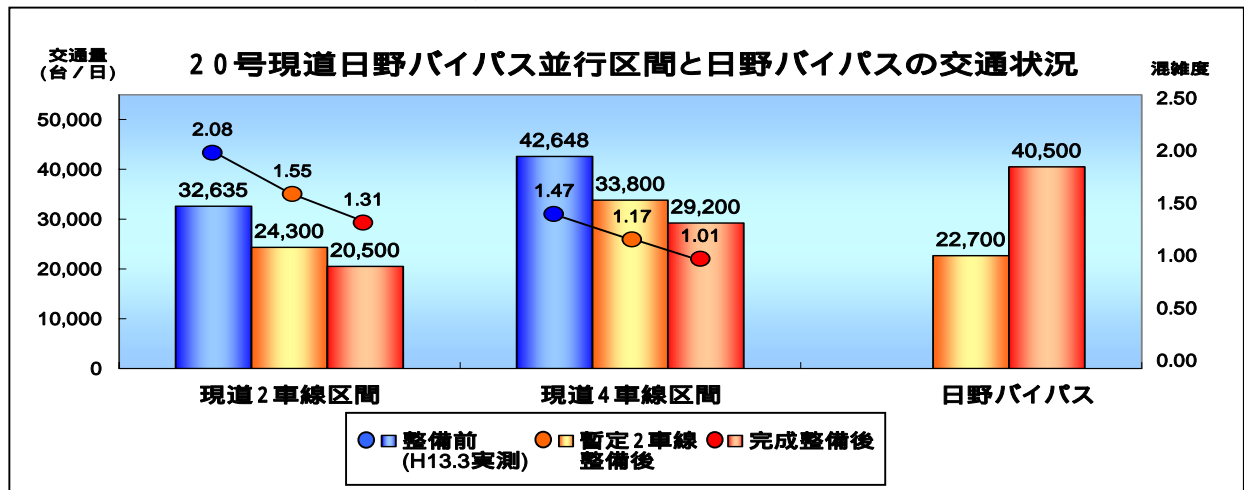
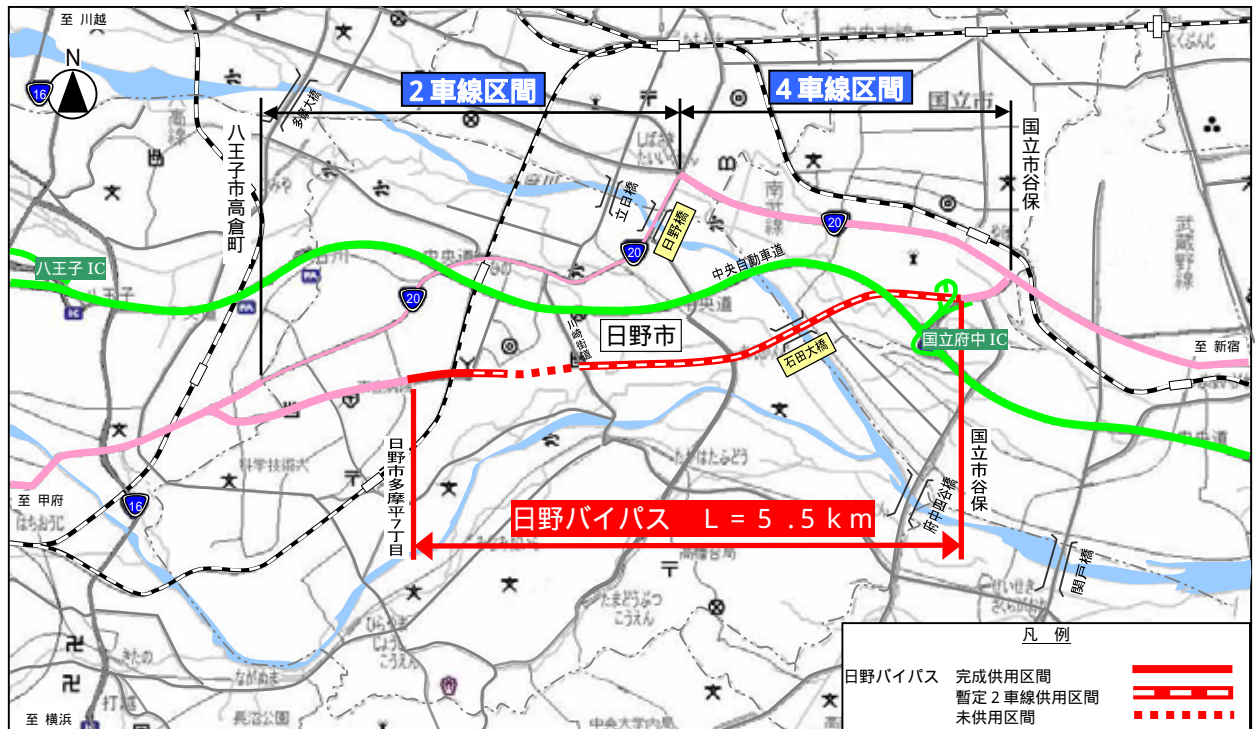
・日野バイパスの整備経緯



5. 道路整備の効果

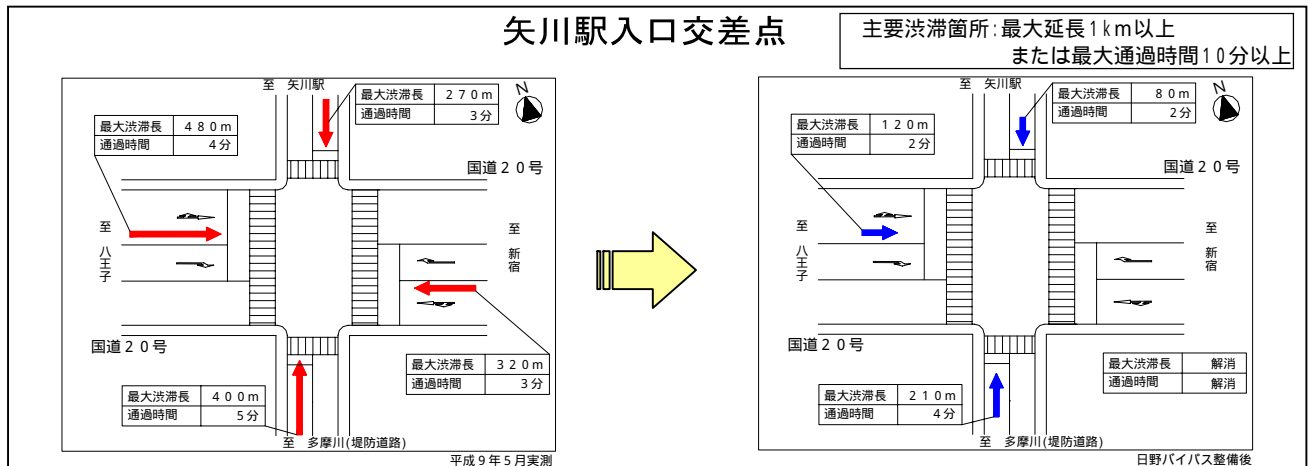
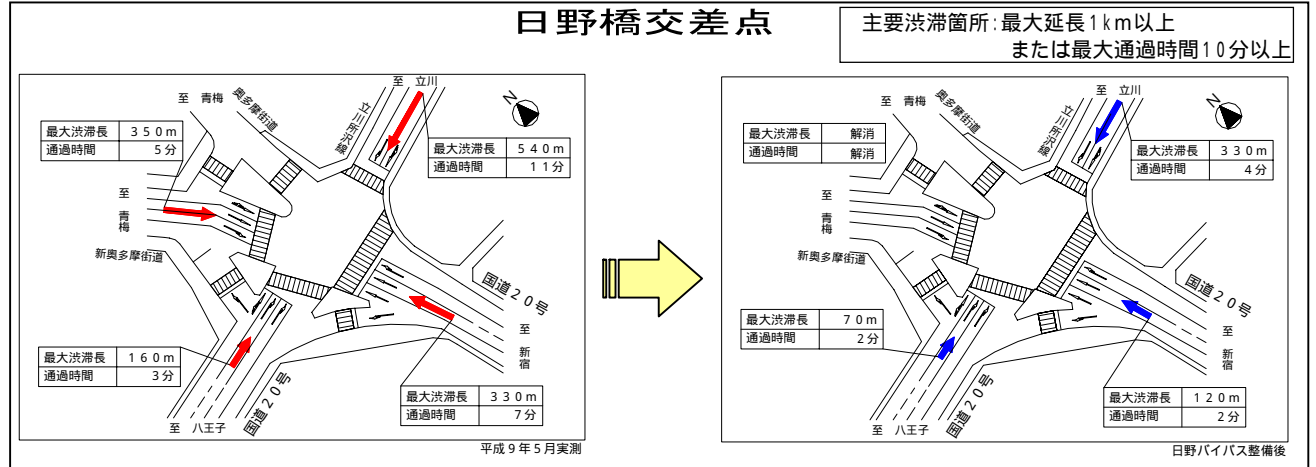
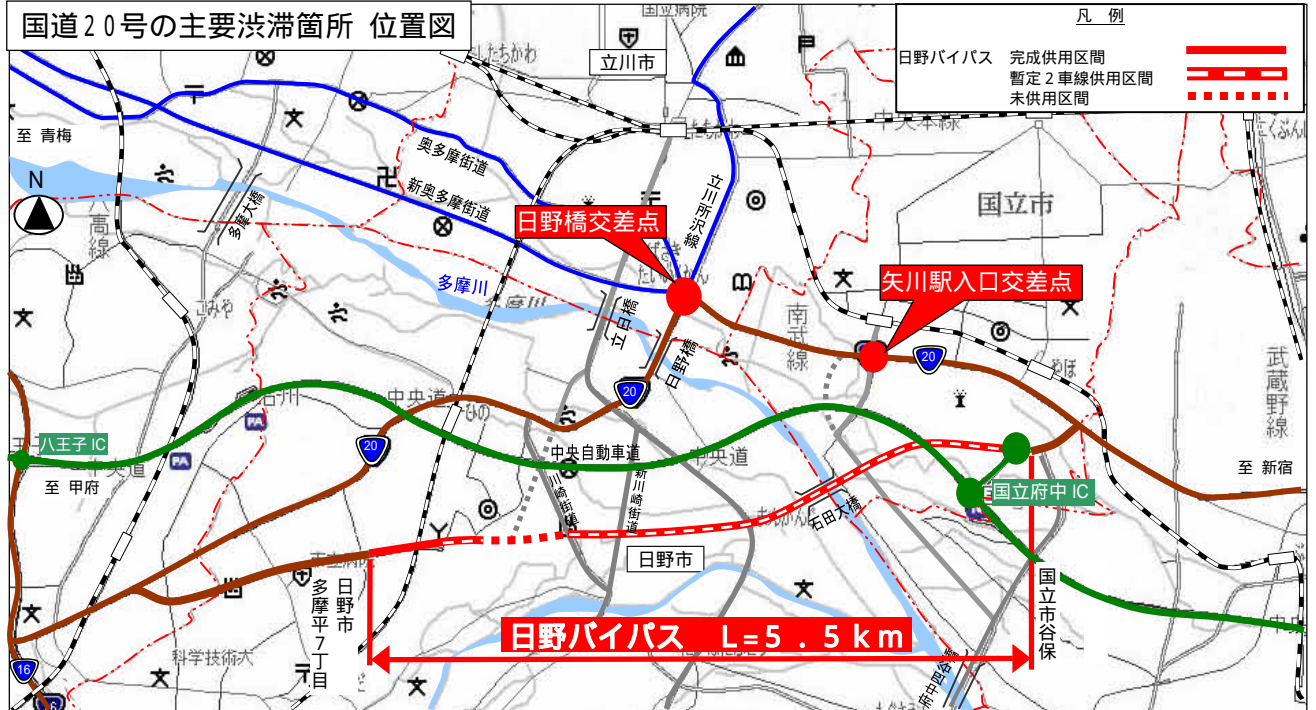
(1) 交通混雑の緩和

日野バイパスの整備に伴い、国道20号現道の交通混雑が緩和されます。



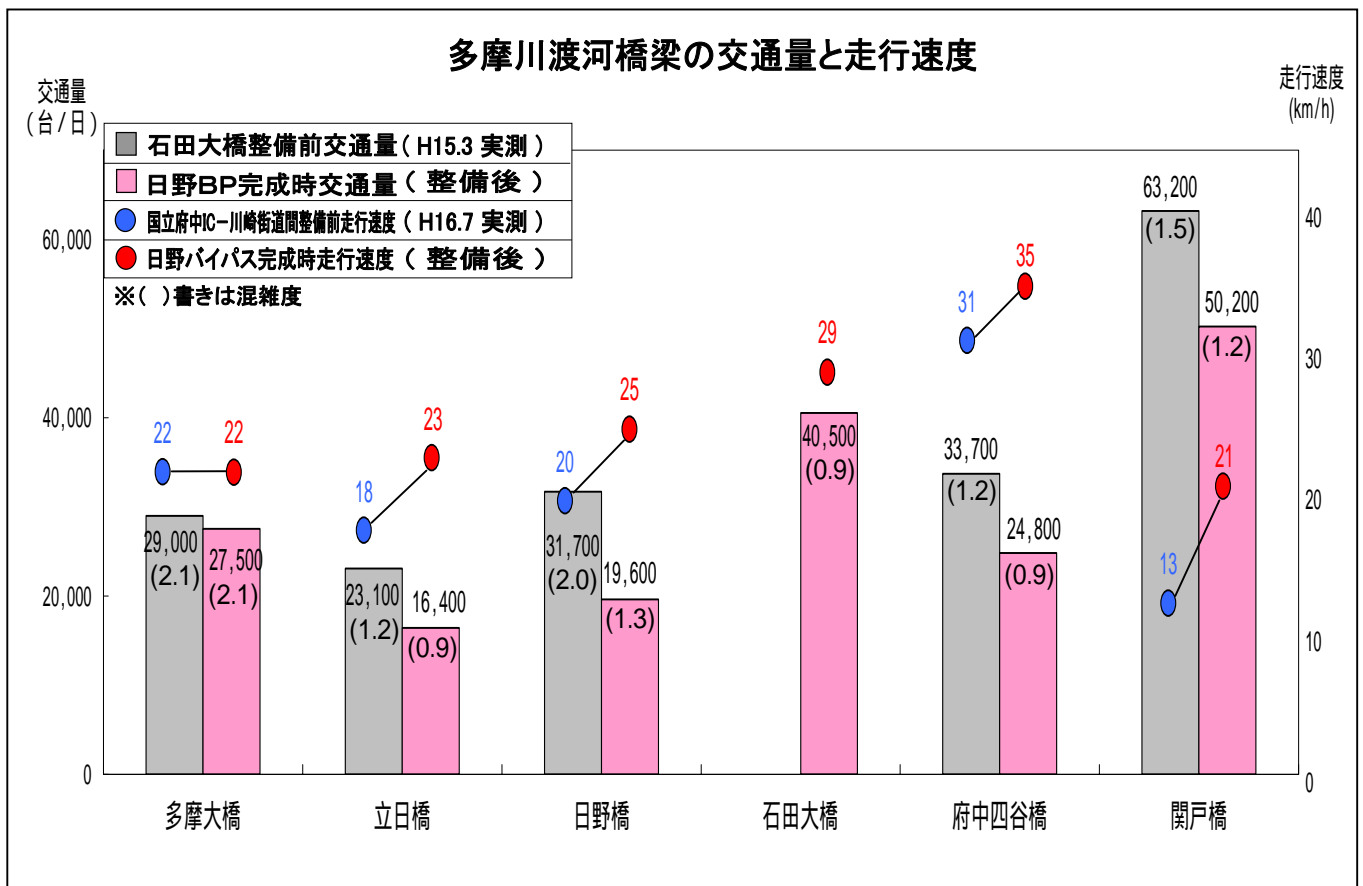
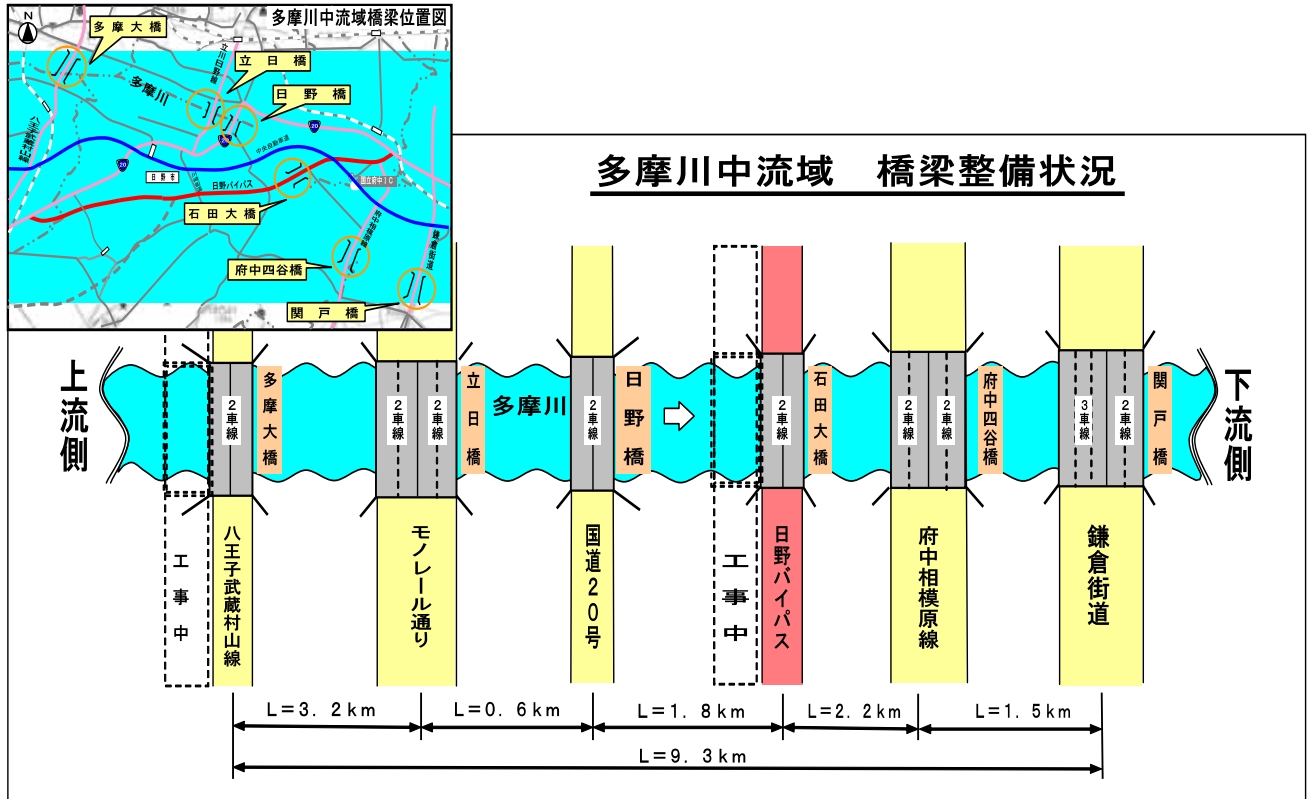
(2) 主要渋滞箇所の渋滞緩和

日野バイパスの整備に伴い、主要渋滞箇所である日野橋交差点及び矢川駅入口交差点の交通渋滞が緩和します。



(3) 多摩川架橋の交通混雑緩和

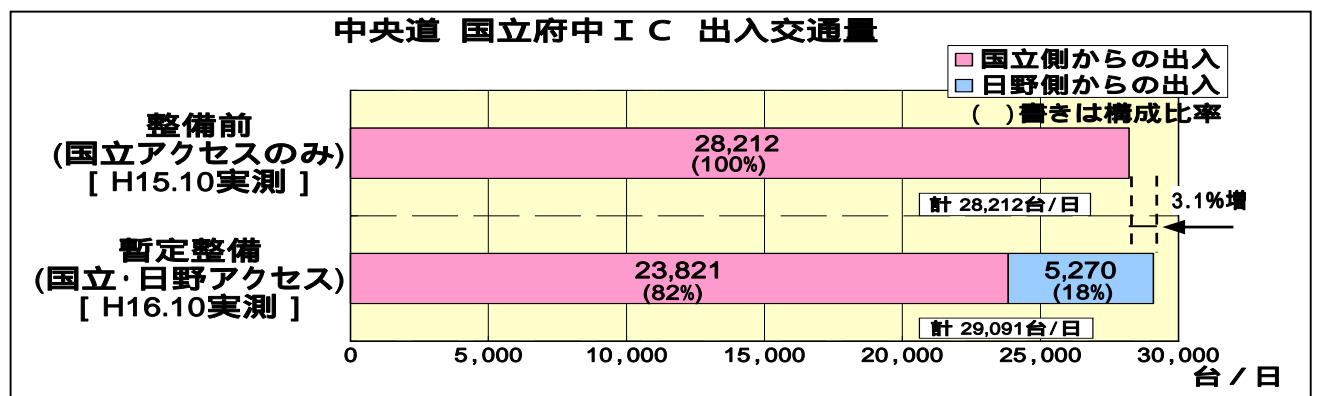
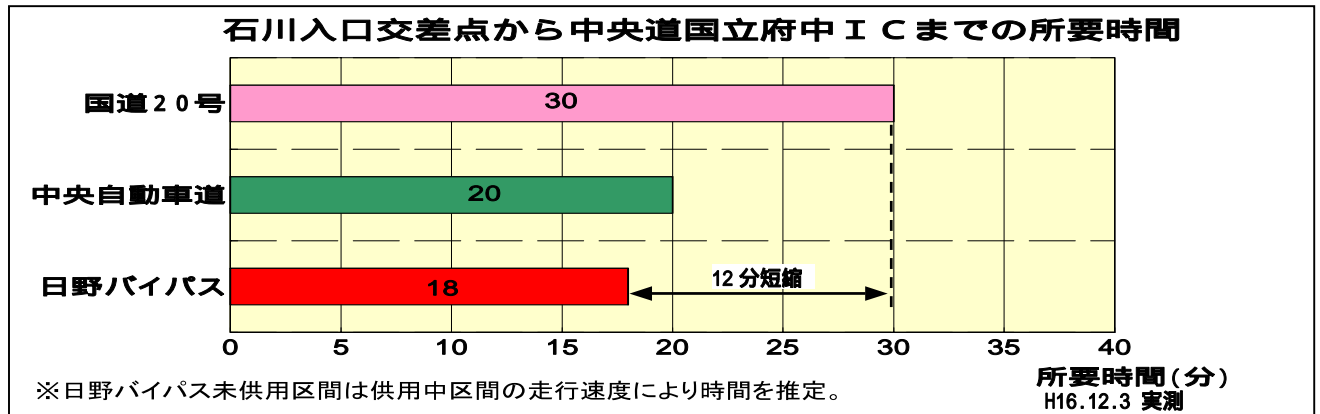
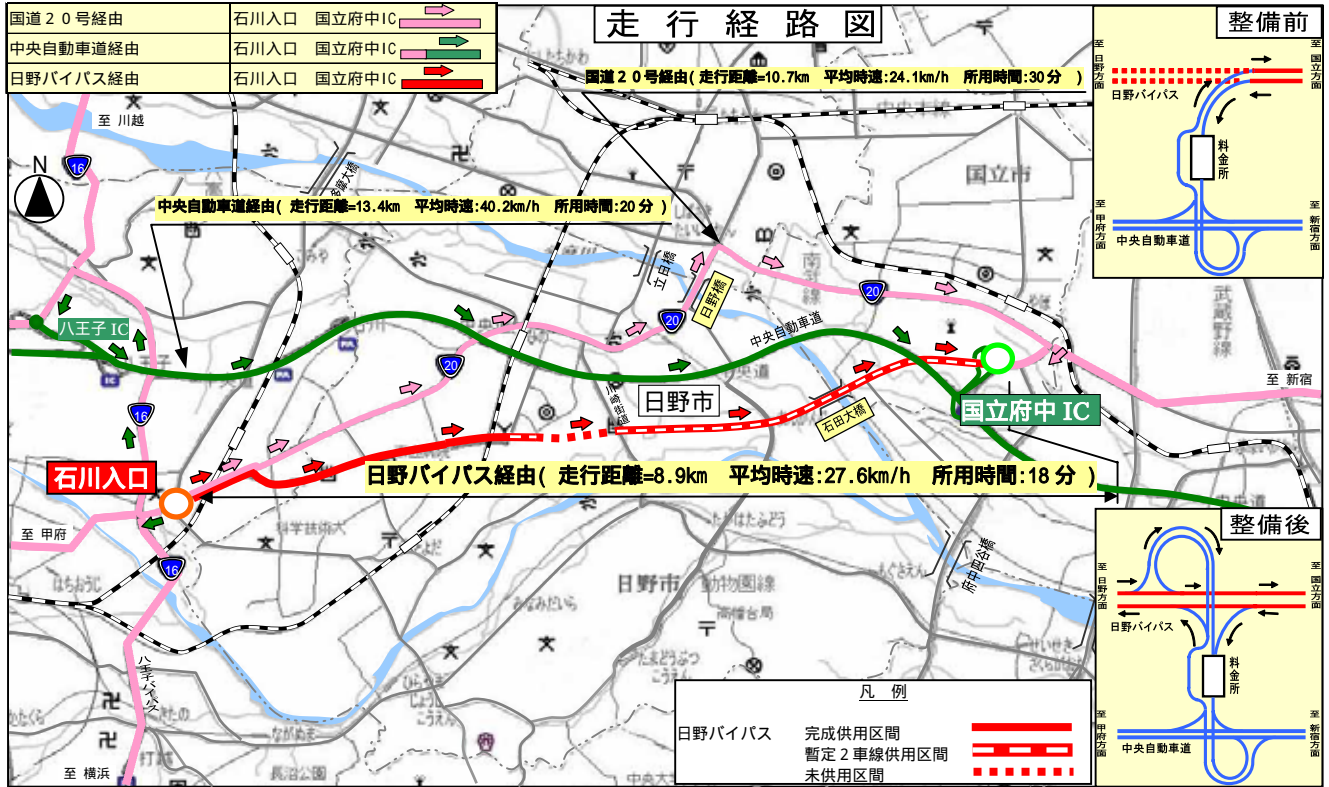
日野バイパス石田大橋の整備により多摩川中流域の架橋が増設され、渡河交通の流れが改善されます。



(4) 中央自動車道 国立府中 IC へのアクセス改善

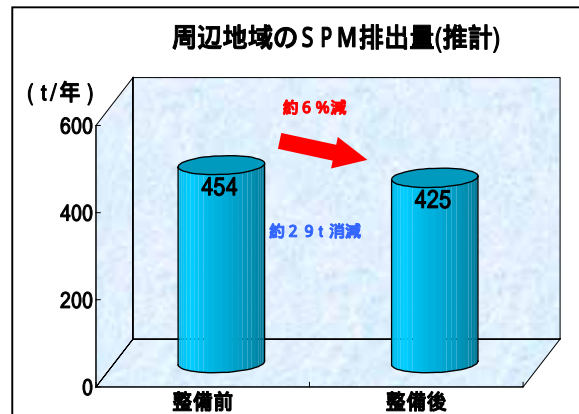
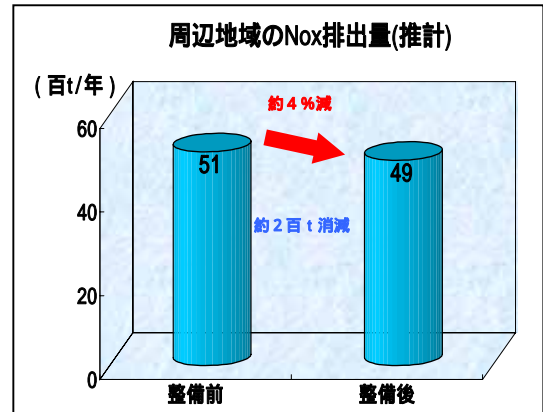
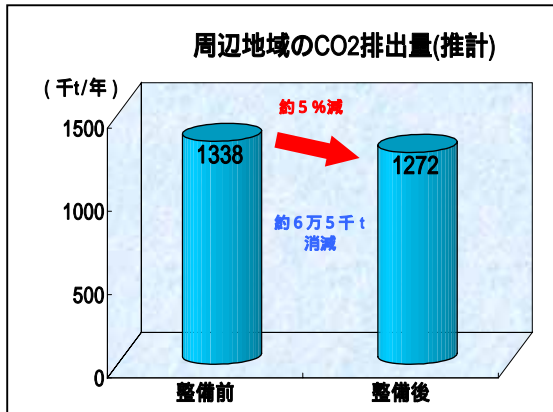
日野バイパスの整備に伴い、八王子市・日野市内から中央道国立府中 IC へのアクセス時間が大幅に短縮し、東京都心方面のアクセスが向上します。

事例：石川入口交差点から中央道国立府中 IC へのアクセス

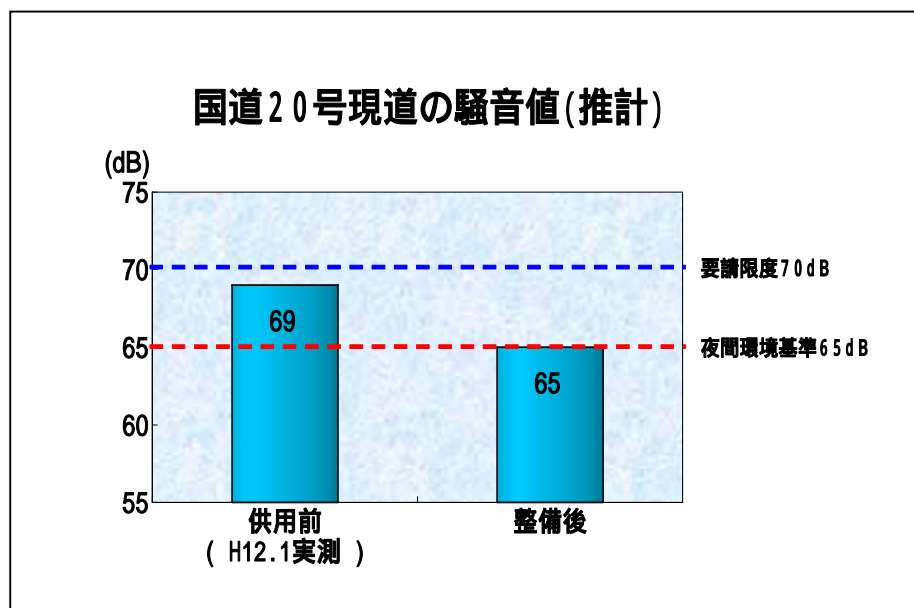


(5) 沿道環境の改善

日野バイパスの整備により、周辺地域における排ガス中のCO₂ , NO_x , SPMの排出量が減少すると予測されます。



日野バイパス整備に伴い国道20号現道では交通量が減少。沿道の騒音が軽減されると予測されます。



6 . 事業の進捗

(1) 当初の予定

日野バイパスの西側では、昭和39年度に住都公団の関連事業として八王子・日野市の都計道（L = 2.0 km）が供用され、東側では昭和42年度に中央自動車道国立府中IC供用の関連事業として、国立市内の都計道（L = 0.6 km 国立3・3・2）が東京都により整備・供用されました。

日野バイパス区間（L = 5.5 km）は昭和44年度に事業化され、関連する区画整理事業等との連携を図り平成10年代後半の4車線供用を目途に事業を進めることとしました。

(2) 現在の状況

全体事業費	約478億円
うち用地費	約248億円
執行済み額	約432億円（約90%）
うち用地費	約247億円（約99%）
供用済み延長	事業区間5.5 kmのうち、4.7 km供用済み。 （うち、4.2 kmは暫定2車線整備）

バイパス整備にあたっては、公管金による区画整理事業用地の取得等を進め、早期の効果発現のため、順次、暫定2車線及び一部4車線による供用を図っています。

未供用区間は、日野市内の川崎街道～神明上間の0.8 kmとなっており、現在、取得用地における埋蔵文化財調査を実施しています。

日野バイパス供用区間の現況



中央道国立府中 IC の現況
平成16年12月撮影



石田大橋の現況
平成16年12月撮影

(3) 今後の予定

今後は、未供用区間 0.8 km の 4 車線整備をすすめるとともに、暫定 2 車線供用区間の 4 車線化を図り、平成 17 年度の全線 4 車線供用を目指します。

(4) 地元の状況

組織	主な要望者	要望内容
多摩川架橋及び 関連道路整備促 進協議会	立川市長（会長）、府中市 調布市、日野市、狛江市 多摩市、稲城市、国立市 の各首長・市議会議長	一般国道 20 日野バイパスの早期完成 特に、石田大橋の四車線化完成、供用 及び関連区間の一日も早い供用
日野市	日野市長	一般国道 20 号日野バイパスの一層の 整備促進

7. 費用対効果

路 線 名	国道20号
事 業 名	日野バイパス (東京都国立市谷保～東京都日野市多摩平7丁目)
延 長	5.5 km

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年における 現在価値(B)	569億円	46億円	6億円	621億円

費用

	改築費	維持管理費	合計
基準年における 現在価値(C)	131億円	27億円	157億円

算定結果

B/C	621億円(総便益)/157億円(総費用)	3.9
-----	-----------------------	-----

注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。

2. 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

8 . 今後の対応方針（原案）

（ 1 ）事業の必要性等に関する視点

国道 20 号日野バイパスは現在の国道 20 号の交通混雑を緩和するとともに、国立市、日野市をはじめ多摩地域のまちづくりを支援する骨格となる路線です。

現在、日野市を通過する国道 20 号は 2 車線であり交通の隘路となっていることから、通行車両が当該区間を避け周辺道路へ迂回するなど、幹線道路としての機能を満足していない状況です。

このため、日野バイパスの更なる整備に対する地域の期待は大きく、バイパス延長 5.5 km のうち、残る未供用区間 0.8 km の早期供用、並びに暫定 2 車線供用区間の 4 車線化が望まれているところです。

（ 2 ）事業進捗の見込みの視点

用地取得率は約 99% であり、現在、未供用区間において取得用地内での埋蔵文化財調査が行われています。当該区間については調査終了後、速やかに工事に着手し 4 車線整備を図ります。

一方、暫定 2 車線供用区間においては石田大橋上り線側の橋梁工事並びに取付高架橋の整備を進めており、今後、未供用区間と同時の 4 車線供用へ向け整備を図ります。

（ 3 ）コスト縮減や代替案立案の可能性による視点

現計画については、関係機関との協議及び用地買収を完了し、事業区間 5.5 km のうち、約 9 割の区間において暫定 2 車線又は完成供用を行っています。

現在、残る区間の工事推進を図っているところであり、経済性、効率性の観点からも現計画は妥当と考えられます。

なお、工事の施工にあたっては新技術の積極的活用導入など、コスト縮減に努めるとともに工期短縮に努め、整備効果の早期発現を図ります。

（ 4 ）対応方針

平成 17 年度の供用を目途に、未供用区間（L = 0.8 km）の 4 車線整備、並びに暫定 2 車線整備区間の 4 車線化を進めてまいります。

（ 5 ）他事業への反映

当事業では一部区間において公管金による用地取得を行うなど、他の開発事業と連携を図り用地取得を進めてきました。また、早期供用へ向け用地難航箇所では事業認定手続きを併行しながら行い用地取得を図ってまいりました。

今回の事例を反映させ、今後の事業においても関連事業との事業調整及び用地難航箇所の速やかな土地収用法の活用を図ることが有効と考えております。

参考資料

・日野バイパスの位置付け

計 画 名	策 定 者	位置づけ
東京の新しい都市づくりビジョン (平成 13 年 10 月)	東京都	主要な幹線道路網の完成を目指し、計画的・効率的な整備を図る路線として位置付けられている。
第 4 次日野市基本構想・基本計画 (平成 13 年 3 月)	日野市	広域的な都市間連携を図るための体系的幹線道路として位置づけられている。
日野のまちづくり (平成 16 年 3 月)	日野市	日常化・広域化する道路混雑を解消するため、整備を進める必要のある路線として位置付けられている。
国立市総合基本計画 第三期基本構想第 2 次基本計画 (平成 13 年 7 月)	国立市	防災機能の向上、交通混雑解消のため整備を図る都市計画道路として位置付けられている。

・客観的評価指標

新五計該当項目		指 標			
1. 活力	(1) 円滑なモビリティの確保	1	現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率		
		2			
		3			
		4	現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する		
		5			
		6			
	(2) 物流効率化の支援	7			
		8			
		9			
		10			
		11			
		12	市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		
	(3) 都市の再生	13			
		14	幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である		
		15	DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		
		16			
		17			
		18			
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	19			
		20	当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する		
		21			
		22			
		23			
		24	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		
	(5) 個性ある地域の形成	25			
		26			
		27			
28					
29					
30		対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり			
2. 暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	31			
		32	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成				
3. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	33			
		34			
	(2) 災害への備え	35			
		36			
		37			
		38			
		39			
		40			
		4. 環境	(1) 地球環境の保全	41	対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
				42	現道等における自動車からのNO2排出削減率
(2) 生活環境の改善・保全	43		現道等における自動車からのSPM排出削減率		
	44		現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある		
	45				
	46				
5. その他	(1) 他のプロジェクトとの関係	47	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり		
		48	他機関との連携プログラムに位置づけられている		
	(2) その他				

1 - (1)円滑なモビリティの確保

・年間渋滞損失時間及び削減率[費用便益分析対象リンク]

- ・渋滞損失時間(現況) ... 33,826,000人・時間/年
- ・渋滞損失削減時間 ... 17,239,000人・時間/年
(59,616,000人・時間/年 42,377,000人・時間/年)
- ・削減率 ... 3割削減

・年間渋滞損失時間及び削減率[国道20号現道

(国立インター入口交差点～高倉町西交差点)]

- ・並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間 ... 1,004,000人・時間/年
- ・並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率 ... 9割削減

1 - (1)円滑なモビリティの確保

4. 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する
利便性向上が見込まれるバス路線

- ・京王バス
(JR日野駅～JR八王子駅北口間(国道20号経由)) : 138本/日(平日)

1 - (3)都市の再生

12. 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり

- ・寺之下土地区画整理事業、谷保第一土地区画整理事業(国立市)
- ・万願寺土地区画整理事業、神明上土地区画整理事業(日野市)

1 - (3)都市の再生

14. 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km²以下である市街地内での事業である
(DID内)

- ・国立市 : 1.35km/km²
- ・日野市 : 0.71km/km²

1 - (3)都市の再生

15. DID 区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する

- ・国立市: 1.35km/km² 1.53km/km²
- ・日野市: 0.71km/km² 0.74km/km²

1 - (4)国土・地域ネットワークの構築

20. 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する

- ・日野市役所～府中市役所間 10分短縮(30分 20分)

- 1 - (5)個性ある地域の形成
 - 24. 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。
 - ・石田大橋(日野バイパス)の整備により、国立市～日野市の一体的整備に寄与する。
- 2 - (2)無電柱化による美しい町並みの形成
 - 30. 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり
 - ・無電柱化推進計画(H16～H20)に位置づけあり
- 2 - (3)安全で安心できるくらしの確保
 - 32. 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
 - ・三次医療施設:都立府中病院
日野市役所～都立府中病院間で5分短縮[28分 23分]
- 4 - (1)地球環境の保全
 - 41. 対象道路の整備により削減される自動車からのCO₂の排出量
 - ・CO₂ ... 64,700t-CO₂/年[費用便益分析対象リンク]
- 4 - (2)生活環境の改善・保全
 - 42・43. 現道等における自動車からのNO_xおよびSPMの排出削減率
 - ・NO_x ... 4%(230t-NO_x/年)
 - ・SPM ... 6%(29t-SPM/年)
- 4 - (2)生活環境の改善・保全
 - 44. 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある
 - ・日野市日野台(夜間:69dB(日野バイパス供用前(H12.1調査)) 65dB)
- 5 - (1)個性のある地域の形成
 - 46. 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
 - ・中央道国立府中IC 第二IC整備(日本道路公団)
- 5 - (1)個性のある地域の形成
 - 47. 他機関との連携プログラムに位置づけられている
 - ・中央道国立府中IC 第二IC整備(日本道路公団)
 - ・関連区画整理事業(日野市、国立市)