

一般国道20号 大月バイパス

(再 評 価)

平成19年10月16日

関東地方整備局

目 次

1 . 事業の目的	1
2 . 計画の概要	2
3 . 道路整備の必要性と効果	3
(1) 交通渋滞の緩和	3
(2) 交通の安全性の確保	4
(3) 地域の利便性の向上と沿道環境の改善等	5
4 . 事業の経緯と進捗	9
(1) 事業の経緯	9
(2) 事業遅延の理由	10
(3) 現在の状況	11
5 . 費用対効果	12
6 . 今後の対応方針（原案）	13
(1) 事業の必要性に関する視点	13
(2) 事業進捗の見込みの視点	13
(3) 対応方針（原案）	13

1. 事業の目的

目的

- ・ 交通渋滞緩和
- ・ 交通安全の確保
- ・ 地域の環境整備と利便性の向上

一般国道20号(現道)は、東京都中央区から山梨県大月市を
經由して長野県塩尻市へ至る延長約225.0kmの主要幹線道路
であり、山梨県内においては中央自動車道に並行し、上野原市、大月
市、甲州市、笛吹市、甲府市、甲斐市、韮崎市、北杜市を連絡す
る道路です。

大月バイパスは、一般国道20号(現道)の大月市駒橋から同市
大月町花咲間までの延長3.2kmの2車線のバイパスとして計画
され、全線において事業化されています。

現道は、大月市街地の中心部を通過しているが、車道幅員が狭小
で、歩道の未整備区間もあり、特に、通勤・通学時には定常的な交
通渋滞が発生し、歩行者等の通行に支障をきたしています。

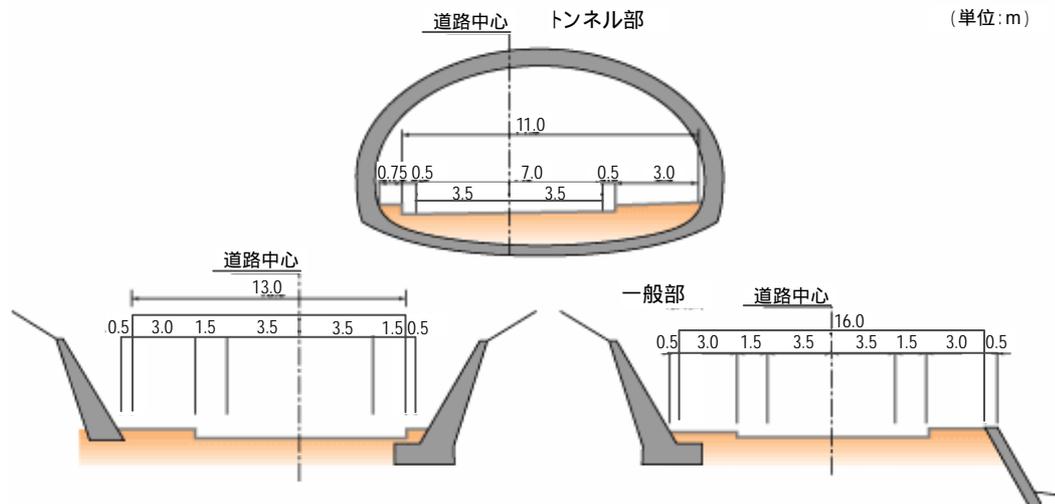
このため、現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道地域の
環境改善、利便性の向上などを図ることを目的に計画された道路です。



2 . 計 画 の 概 要

- ・ 区 間：自) やまなし おおつき こまはしさんちょうめ 山梨県大月市駒橋三丁目
至) やまなし おおつき おおつき はなさき 山梨県大月市大月町花咲
- ・ 計画延長：L = 3 . 2 km
- ・ 幅 員：W = 13 . 0 ~ 16 . 0 m
- ・ 道路規格：第3種第2級
- ・ 設計速度：60 km / h
- ・ 車 線 数：2車線
- ・ 全体事業費：約280億円

■ 標準断面図



■ 位置図



3. 事業の必要性と効果

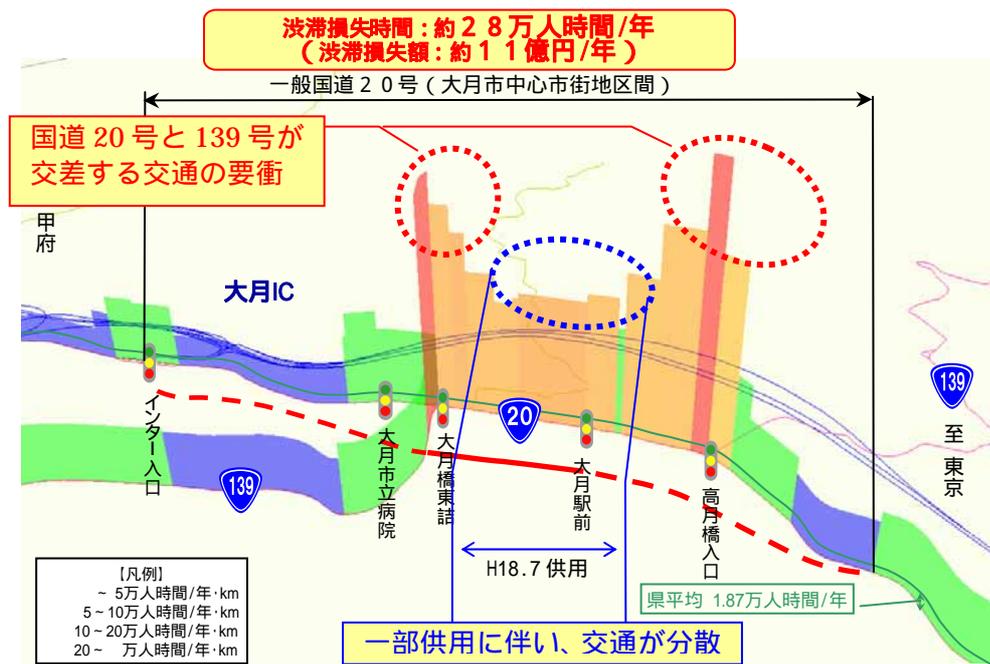
(1) 交通渋滞の緩和

狭小な平地にある大月市おおつきの中心部を通過する一般国道20号（現道）は、東西方向を結ぶ唯一の幹線道路であり、大月市中心市街地部では、通勤・通学時に慢性的な渋滞が発生しています。

[交通渋滞の発生要因]

- ・ 大月市中心部は、国道139号と国道20号（現道）の交通結節点であり、東西方向の交通と南北方向の交通が流入し、交通容量を超過。
- ・ 大月市の中心部は、沿道型店舗等が連立しており、店舗への出入りにより通行障害が発生し、走行速度が低下。

大月バイパスの整備により、一般国道20号（現道）に集中する交通の分散が図られ、交通渋滞の緩和が期待されます。



一般国道20号（現道）の渋滞状況



交通量が多く歩道が狭い国道20号



大月橋東詰交差点状況

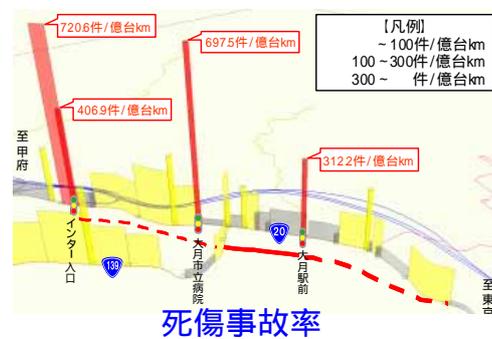
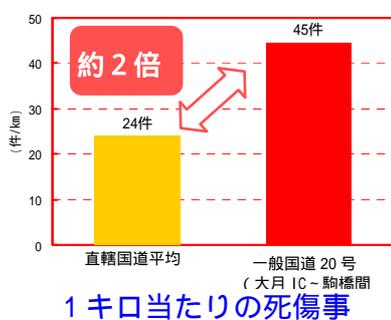
(2) 交通の安全性の確保

一般国道20号(現道)の^{おおつき}大月市の中心部を通過する区間については、死傷事故率が他の区間に比べ、約2倍と大きくなっています。

また、一般国道20号(現道)の渋滞を避けるために、国道を利用する自動車が生活道路に流入し、生活道路における事故の危険性も高い状況になっています。

平成18年に大月バイパスの一部区間を供用した際には、生活道路の交通量が約8割減少するなどの交通の転換が図られました。

大月バイパスの全線整備により、一般国道20号(現道)及び生活道路を含め、交通安全の一層の向上が期待されます。



出典：H14～H17 事故統合データベース



一般国道20号(現道)の大月市中心部 [歩道未整備区間]

(3) 地域の利便性の向上と沿道環境の改善等

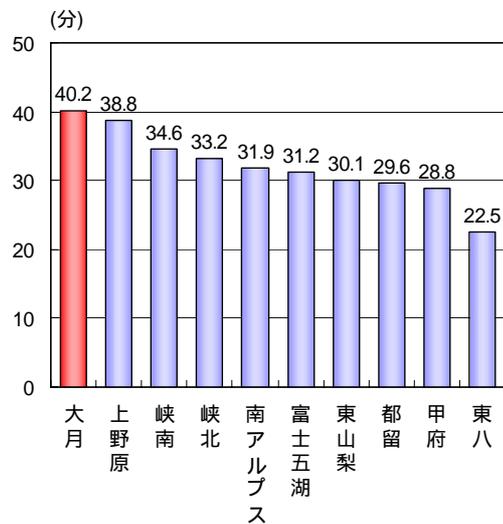
救急搬送の支援

大月市の高齢化率は県平均より高く、救急医療施設までの平均所要時間では県内で最も長い状況となっています。救急医療施設に向かうには、一般国道20号を經由しなければなりません。

大月バイパスの整備により、大月市内にある救急医療施設までの搬送時間の短縮や、搬送ルートが拡充されるなど、救急医療への貢献に期待されます。



各消防本部の管轄エリア



各管轄エリアから救急医療施設までの平均収容所要時間

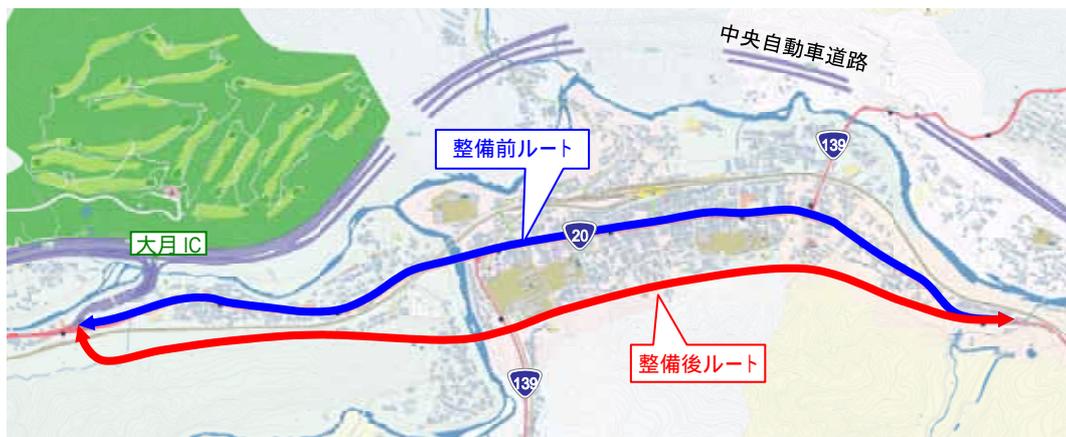


救急搬送の支援

大月 IC のアクセス性向上

中央道の^{おおつき}大月 IC は、^{おおつき}大月市中心部の西側に位置しています。上野原方面から大月 IC を利用するには、^{おおつき}大月市中心部を通過することとなります。

大月バイパスは^{おおつき}大月 IC と直結しており、上野原方面のアクセス性の向上に加え、^{おおつき}現道の通過交通が分散し、市内からの^{おおつき}大月 IC へのアクセス性の向上も期待されます。



大月 IC へのアクセス

路線バスの定時性の向上

^{おおつき}大月市街を通過する一般国道 20 号（^{おおつき}現道）は、地域の路線バスの運行経路となっており、^{おおつき}大月バイパスが整備により交通渋滞が緩和され、路線バスの定時性の向上が期待されます。



国道 20 号上のバス停留所

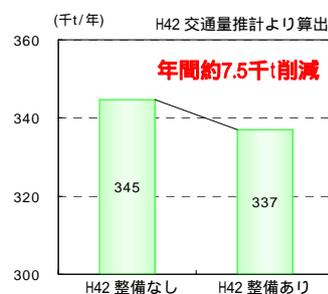
沿道環境の改善

一般国道20号(現道)の大月は、交通渋滞による速度低下が生じており、二酸化炭素(CO₂)や窒素酸化物(NO_x)、浮遊粒子状物質(SPM)の排出による沿道環境に影響を及ぼしています。

大月^{おおつき}バイパスの整備により、一般国道20号(現道)の速度向上が図られ、CO₂、NO_x、SPMの排出量が削減され、沿道環境への負荷の軽減が期待されます。

CO₂の削減

CO₂の削減量は、日比谷公園(約16ha)の約45倍の面積分に相当する森林の二酸化炭素吸収量に相当します。

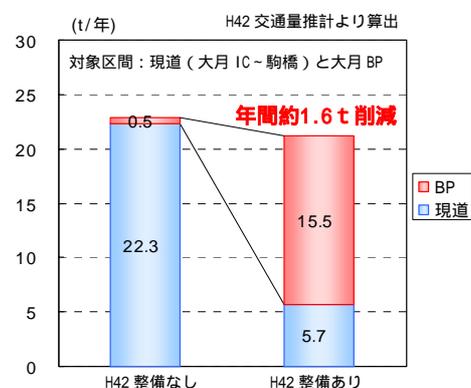


NO_xの削減

NO_xの削減量は、大型車1台が中央自動車道(大月JCT~小牧JCT間)を665往復するときに出す量に相当します。



約5,300台

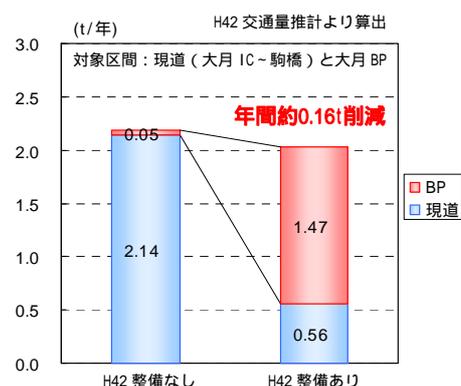


SPMの削減

SPMの削減量は、ペットボトル(約500ml)約1,592本分に入るSPMの量に相当します



1,592本



地域の活性化・まちの賑わい創出の支援

大月市では、毎年 8 月に岩殿山いわどのかがり火祭りが行われており、平成 17 年までは、片側通行止めを行い、開催されてきました。

平成 18 年度に大月バイパスおおつきが部分供用されたことにより、一般国道 20 号（現道）の代替道路が確保されたため、一般国道 20 号（現道）の一部を全面通行止めにし、祭りが開催されました。

大月バイパスおおつきの全線供用により、さらなる一般国道 20 号（現道）の道路空間を有効活用でき、地域が主体の道活用が期待されます。



国道 20 号の全面通行止め区間

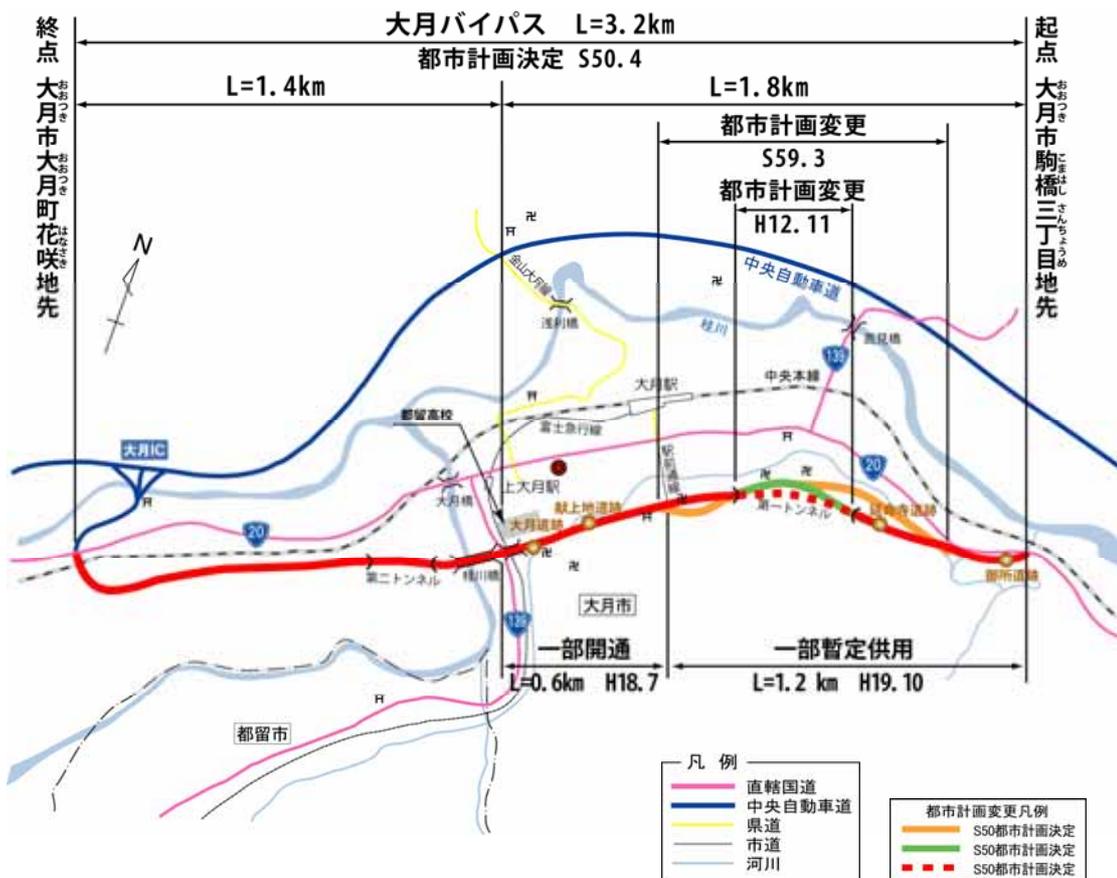


4 . 事 業 の 経 緯 と 進 捗

(1) 事業の経緯

< 全体 >

- 昭和 50 年 4 月 都市計画決定 (L=3.2km)
- 昭和 59 年 3 月 都市計画変更 (起点 ~ 国道 139 号)
- 平成元年 用地買収着手 (起点 ~ 国道 139 号)
- 平成 6 年 ~ 11 月 文化財調査実施 (起点 ~ 国道 139 号)
- 平成 8 年 3 月 工事着手 (起点 ~ 国道 139 号)
- 平成 12 年 11 月 都市計画変更 (第 1 トンネル)
- 平成 18 年 7 月 国道 139 号 ~ 大月 1 丁目間 (L=0.6km) が開通
- 平成 19 年 10 月 駒橋 ~ 大月 1 丁目間 (L=1.2km) を暫定供用
- 平成 19 年 ~ 用地買収着手 (国道 139 号 ~ 終点)



(2) 事業遅延の理由

1) 地元調整等

昭和50年4月に都市計画決定されていたが、可住地面積が極端に少ない当該地の状況であるため、当初計画では残る土地が有効に活用できない等の地元の強い反対がありました。このため、沿線地域に与える影響を少なくするため、昭和59年3月に一部区間を都市計画変更しました。

計画路線内には複数の寺社が存在し、墓地の移転などの協議及び、一部の寺院からは移転先の代替地、補償額について不服があり、用地交渉に時間を要し、物件調査完了から解決に至るまでに約5年の間、本格的な工事着手ができなかった。

また、バイパスに隣接する都留高校のグラウンドの一部が抵触し、グラウンドの所定の面積を確保するため、山梨県教育委員会等と調整し、近隣市道の付け替え、高校体育館の移転を行い、学校用地を確保することとなった。道路用地の確保までに平成3年から概ね5年の期間を要した。

2) 埋蔵文化財

大月バイパスの予定地には、御所遺跡、延命寺遺跡、献上地遺跡、大月遺跡の4つの遺跡があり、文化財の発掘調査に約5年を要し、工事着手ができなかった。

3) トンネル区間のル - トの見直し

トンネル坑口部は地震による影響を受けやすく、また地山の安定のため措置も必要に応じては講じる必要がある。当初の計画位置では、地山への影響を少なくするためのトンネル本体の維持に要する費用を削減するため、トンネル区間の道路線形を見直し、平成12年11月に一部区間を都市計画変更しました。

4) 用地取得の難航

こまはし おおつき
駒橋から大月1丁目までの1.2kmの区間については地権者の理解、協力が得られず、用地取得が難航しました。

引き続き、用地交渉等を進めてきたが、好転の兆しもないことから、円滑な事業進捗を図るため、土地収用法を適用し、用地取得を図ることとした。

(3) 現在の状況

全体事業費	約280億円
うち用地費	約89億円
執行済み額	約246億円(進捗率88%)
うち用地費	約87億円(進捗率66%)
供用済み延長	0.6km(平成18年7月)
暫定供用区間	1.2km(平成19年10月13日)
未供用区間	1.4km(用地買収、一部工事実施)

5 . 費用対効果

路 線 名	国道 2 0 号
事 業 名	おおつき 大月バイパス
延 長	3 . 2 k m

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	平成19年度			
基準年における 現在価値(B)	4 3 5 億円	5 2 億円	1 2 億円	4 9 9 億円

費用

	改築費	維持管理費	合計
基準年	平成19年度		
基準年における 現在価値(C)	2 3 6 億円	1 1 億円	2 4 7 億円

算定結果

B/C	4 9 9 億円(総便益)/ 2 4 7 億円(総費用)	2 . 0
-----	------------------------------	-------

- 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。

6 . 今後の対応方針（原案）

（ 1 ）事業の必要性に関する視点

狭小な平地にある大月市を通過する一般国道 20 号（現道）は、東西方向を結ぶ唯一の幹線道路であり、交通の分散が図れない状況。

また、大月市の中心部の一般国道 20 号は、道路幅員が狭小で歩道の未整備区間があるなど構造的な問題も重なり、慢性的な交通渋滞、交通事故、生活道路への交通の流入等の問題が顕在化している。

抜本的な対策として、バイパス整備により通過交通の分散を図り、交通渋滞の緩和、交通安全の向上、生活道路の機能回復等を図ることが期待される。

費用対効果（B/C）は 2.0 である。

（ 2 ）事業進捗の見込みの視点

^{こまはし}駒橋から大月一丁目までの 1.2km 区間について、用地残件はあるものの一部区間を暫定形で、平成 19 年 10 月 13 日に開通、既に開通している区間を含めると約 6 割を開通するに至っている。

引き続き、残る用地残件については、土地収用法を活用して用地を取得し、完成形状での開通を目指す。

国道 139 号から終点までの 1.4km の区間については、設計説明会等を終え、本年度に用地買収に着手並びに一部地区で準備工事に着手する予定である。

（ 3 ）対応方針（原案）

当事業は継続が妥当と考えます。本事業は、大月市中心部の交通混雑緩和、現道の交通安全、生活道路の機能回復等の効果が期待できる事業であり、引き続き、関係する住民の方々との話し合いを行うなど、事業へのご理解・ご協力が得られるよう努めつつ、本事業を継続します。