

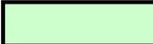
# 一般国道20号 日野バイパス

## ( 事後評価 )

平成20年1月23日

関東地方整備局

# 事業評価監視委員会 道路事業 位置図

 :再評価

事業採択後、5年以上経過した時点で未着工  
事業採択後、10年以上を経過した時点で継続中の事業  
再評価実施後、5年間が経過している事業

 :事後評価



# 1. 事業の目的と計画の概要

## (1) 目的

- ・甲州街道の交通混雑緩和
- ・中央自動車道へのアクセス性向上

## (2) 計画の概要

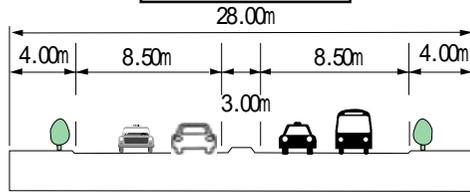
区間 自) 東京都国立市谷保  
至) 東京都日野市多摩平7丁目

車線数 4車線

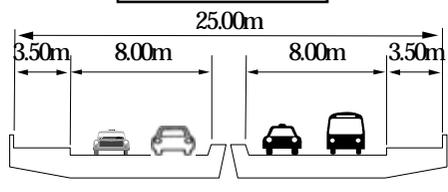
事業化 昭和44年度

横断構成

A断面: 盛土部



B断面: 高架部



凡例

- 日野バイパス
- 評価対象区間
- 自動車専用道路
- 都計道(日野BP延伸)



## 2. 費用対効果の算定基礎となった要因の変化

### (1) 費用対効果分析条件等の比較

- ・現時点では、再評価時の予測交通量より、若干下回る利用交通量が観測されている。

	再評価時 (H16年度)	事後評価	変化及びその原因等	再評価 からの変化
B / C	3.9	3.4	-	-
事業費	129.0億円	152.0億円	・追加埋蔵文化財調査等の実施に伴い増加	+18%
事業 期間	昭和44年度 ～平成17年度	昭和44年度 ～平成18年度	・追加埋蔵文化財調査等の実施により、開通1年遅延。	+3%
供用年	平成18年	平成19年 (平成19年3月24日開通)	・当初計画からの社会的損失費用:54億円	1年 遅延
日野BP 利用交通量	40,500台/日 (将来交通量)	34,500台/日 (平成19年 10月実測値)		

## 2. 費用対効果の算定基礎となった要因の変化

### 日野バイパスの交通量に影響を与えると想定される事業

日野バイパス延伸      八王子南バイパス  
日野BP分岐部 圏央道までのバイパス道路完成  
東西方向の交通の甲州街道、北野街道等から日野バイパスへの転換を促進

今後のネットワーク整備の中で、バイパスとしての機能が強化され、交通量の増加が見込まれる



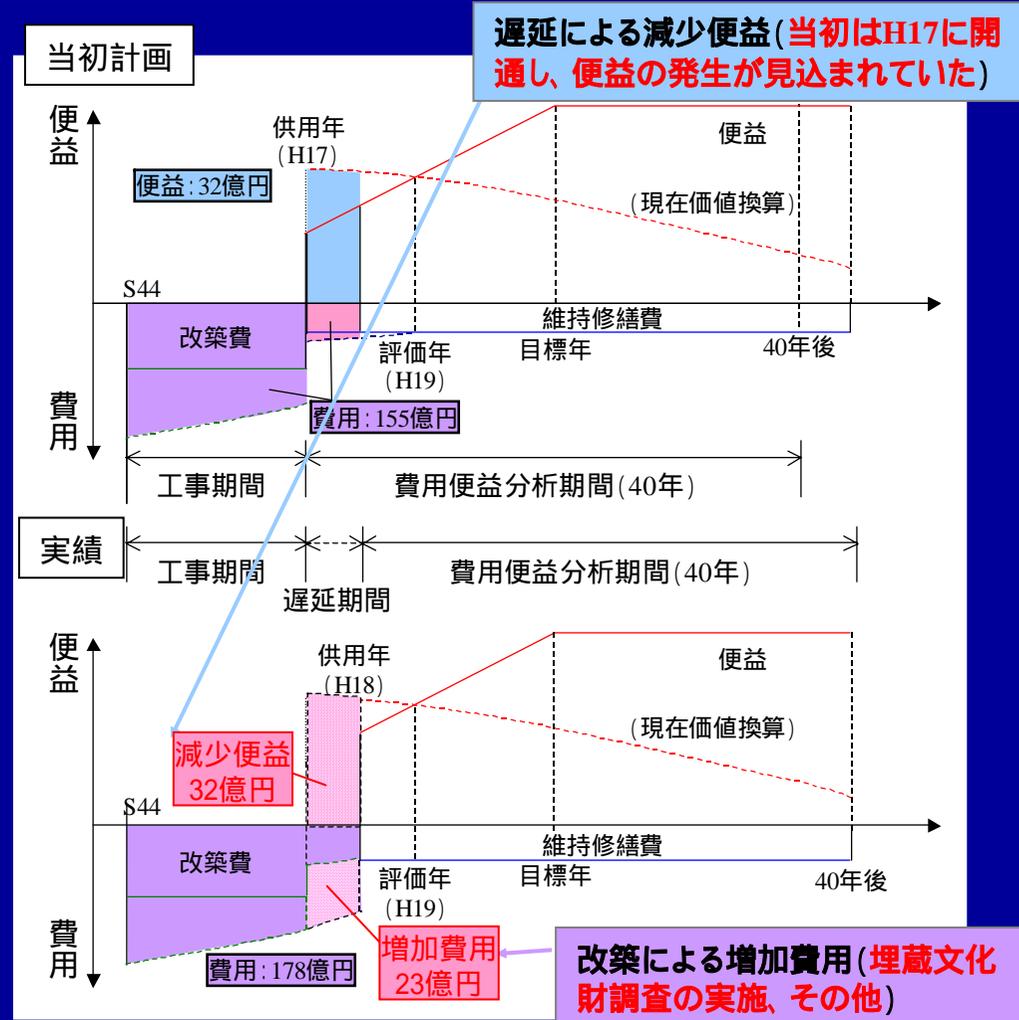
# 2. 費用対効果の算定基礎となった要因の変化

## (2) 事業遅延による社会的損失費用について

- 追加埋蔵文化財調査の実施等により完成が1年遅延し、当初計画からの社会的損失費用は55億円

	評価期間	費用	便益
当初計画	S44 ~ H18	155億円	32億円 (H18)
実績	S44 ~ H18	178億円	0億円
		増加費用 23億円	減少便益 32億円
		当初計画からの社会的損失費用 55億円 ( = 増加費用+減少便益 )	

	B/C
当初計画	3.9
実績	3.4



評価年: 当初計画と実績の比較を行うために、便益、費用を現在価値換算する際の基準とした年次 (H19)

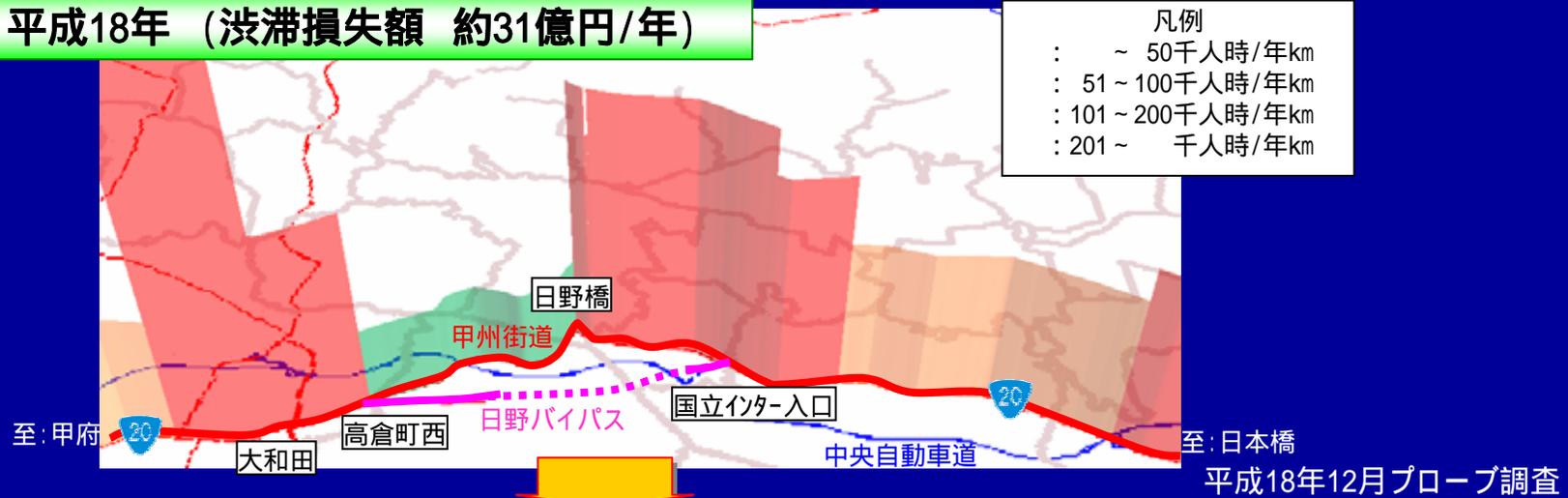
# 3. 事業の効果の発現状況

## (1) 渋滞解消

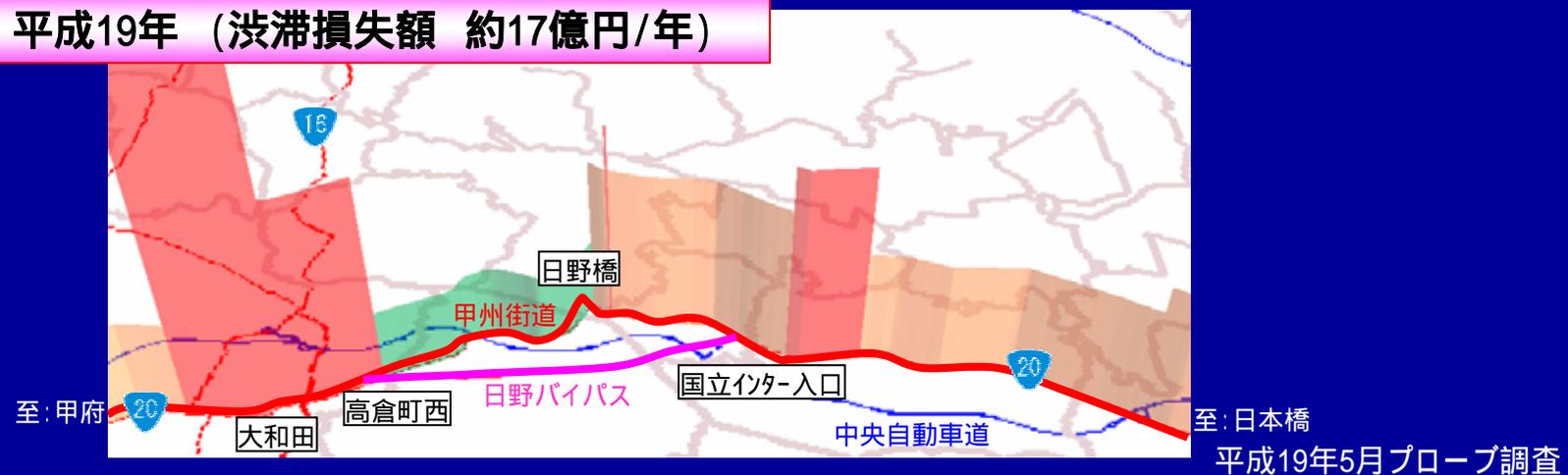
・ 日野バイパスの全線開通により、並行する甲州街道の渋滞緩和が図られている。

甲州街道の渋滞損失額の変化（高倉町西交差点～国立インター入口交差点）

平成18年（渋滞損失額 約31億円/年）



平成19年（渋滞損失額 約17億円/年）

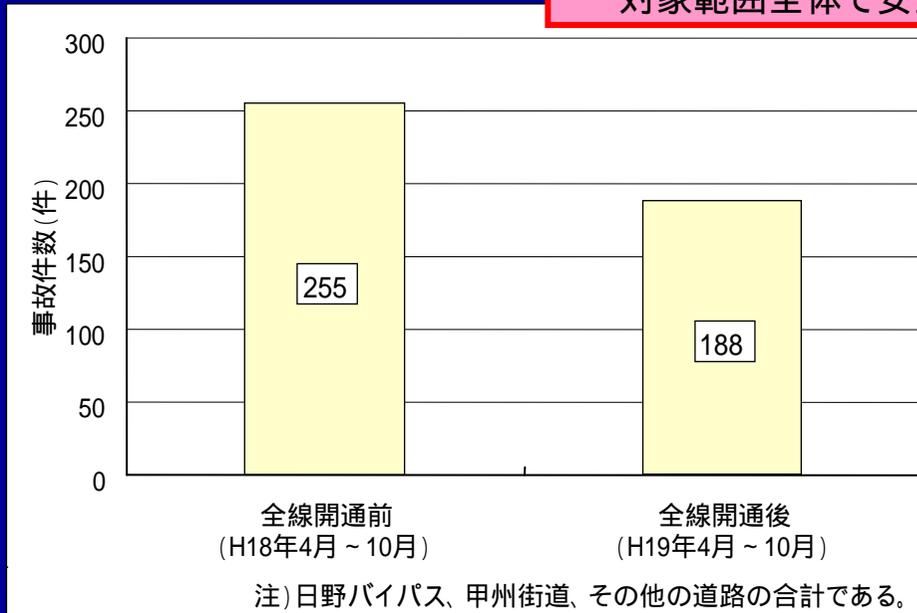


# 3. 事業の効果の発現状況

## (2) 交通安全性向上

・日野バイパス全線開通後の事故件数は188件(H19年4月～10月)と、開通前の255件(H18年4月～10月)に比較して67件減少している。

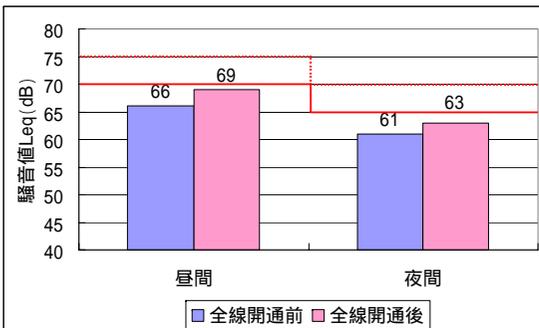
対象範囲全体で安全性が向上



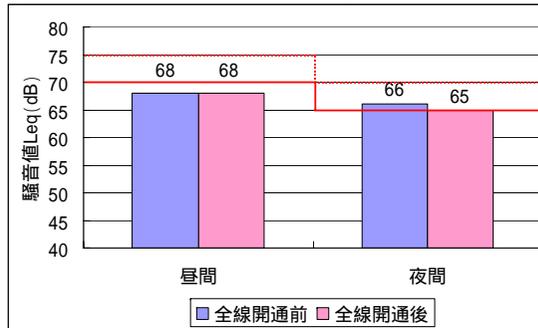
# 4. 事業実施による環境の変化

- ・日野バイパスの全線開通により、バイパスの交通量は増加したが、現道の騒音は要請限度、環境基準を下回っている。一方、甲州街道では日野市さくら町等で要請限度、環境基準を満足するように改善されている。
- ・日野バイパスの全線開通により、CO<sub>2</sub>排出量など現道の環境の改善が図られている。

日野バイパス  
(日野市神明2丁目5 - 6)



甲州街道  
(日野市さくら町1丁目2)



— 環境基準 (昼間70dB、夜間65dB)  
 ..... 要請限度 (昼間75dB、夜間70dB)

## 騒音レベル

CO<sub>2</sub> 排出量8,000t/年の減少

森林750haに相当  
日比谷公園 (16ha) の47倍に相当

47倍



森林の二酸化炭素吸収量は10.6t-CO<sub>2</sub>/ha・年として算出

NO<sub>x</sub> 排出量85.9t/年の減少

体積換算44,900m<sup>3</sup>  
大型トラック750台分に相当

750台

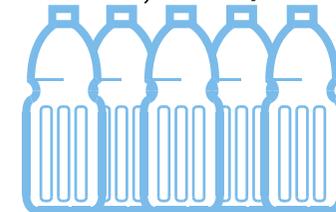


NO<sub>x</sub> 1gあたり523ml、大型トラックの荷室の容積は約60m<sup>3</sup>として算出

SPM 排出量7.2t/年の減少

500mlペットボトル約7万2千本分に相当

72,000本



500mlペットボトル1本はSPM約100gに相当

## CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPM排出量

## 5. 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

### 費用対効果の算定基礎となった要因の変化

- ・追加埋蔵文化財調査の実施等により、完成が1年遅延し、当初計画からの社会的損失費用が発生している。
- ・また、現時点では、再評価時の予測交通量より若干下回る利用交通量が観測されているが、今後のネットワーク整備により交通量の増加が見込まれる。

### 事業効果の発現状況

- ・日野バイパスの全線開通により、並行する甲州街道の「渋滞緩和」、及び日野バイパス周辺地域の「交通安全性向上」といった効果が発現していることを確認。

### 事業実施による環境の変化

- ・甲州街道等周辺道路においては、バイパスの全線開通により渋滞が緩和し、環境が改善していることを確認。



- ・以上のことから、本事業は、渋滞緩和・安全性向上等の効果が発現されており、さらなる事業評価及び改善措置の必要はないものと考えられる。