

(再評価)

資料 2 - 4 - ①  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成23年度第3回)

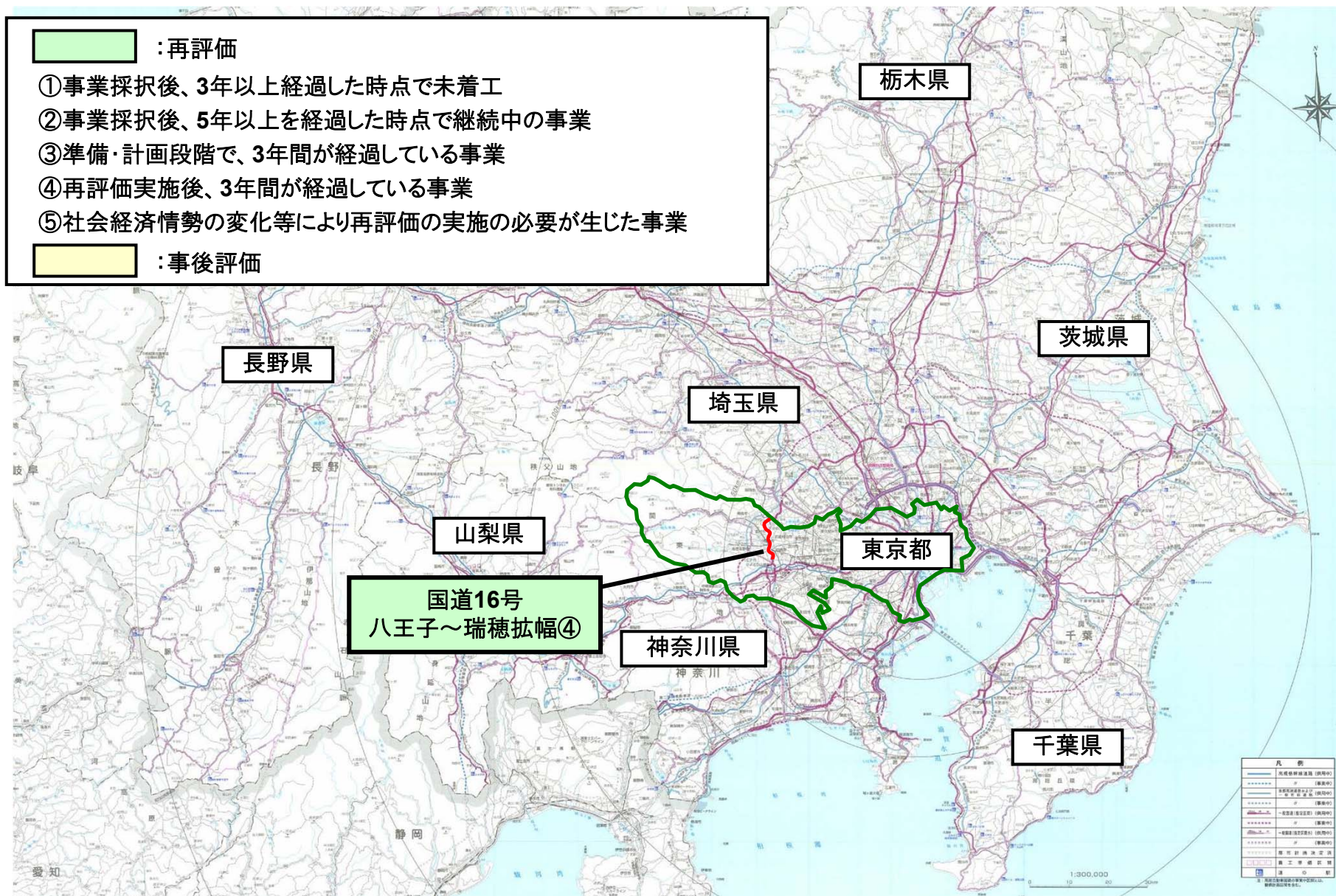
# 一般国道16号 八王子～瑞穂拡幅

平成23年9月27日  
国土交通省 関東地方整備局

# 目 次

|                        |    |
|------------------------|----|
| 1. 位置図・・・・・・・・・・・・・・・・ | 1  |
| 2. 事業の目的と計画の概要・・・・・    | 2  |
| 3. 事業進捗の状況・・・・・・・・・・   | 4  |
| 4. 事業の必要性に関する視点・・・・・   | 6  |
| 5. 費用対効果・・・・・・・・・・     | 11 |
| 6. 事業進捗の見込みの視点・・・・・    | 13 |
| 7. 今後の対応方針(原案)・・・・・    | 14 |

# 1. 位置図



## 2. 事業の目的と計画の概要

### (1) 目的

- 交通渋滞の緩和
- 安全・快適性の向上
- 大規模震災時の緊急輸送道路の確保

### (2) 計画の概要

とうきょうと はちおうじしにゆうまち  
とうきょうと にしたまぐん みずほまち にほんぎ

区間：自：東京都八王子市左入町  
至：東京都西多摩郡瑞穂町二本木

計画延長：L=14.6km

幅員：W=21.0~48.0m

道路規格：第4種第1級

設計速度：60km/h

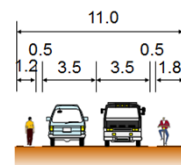
車線数：4~6車線

事業化：昭和47年度

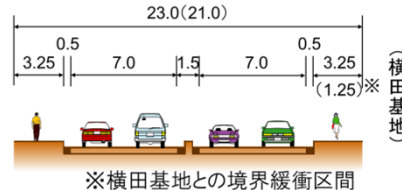
全体事業費：約900億円

計画交通量：21,600~48,200台/日

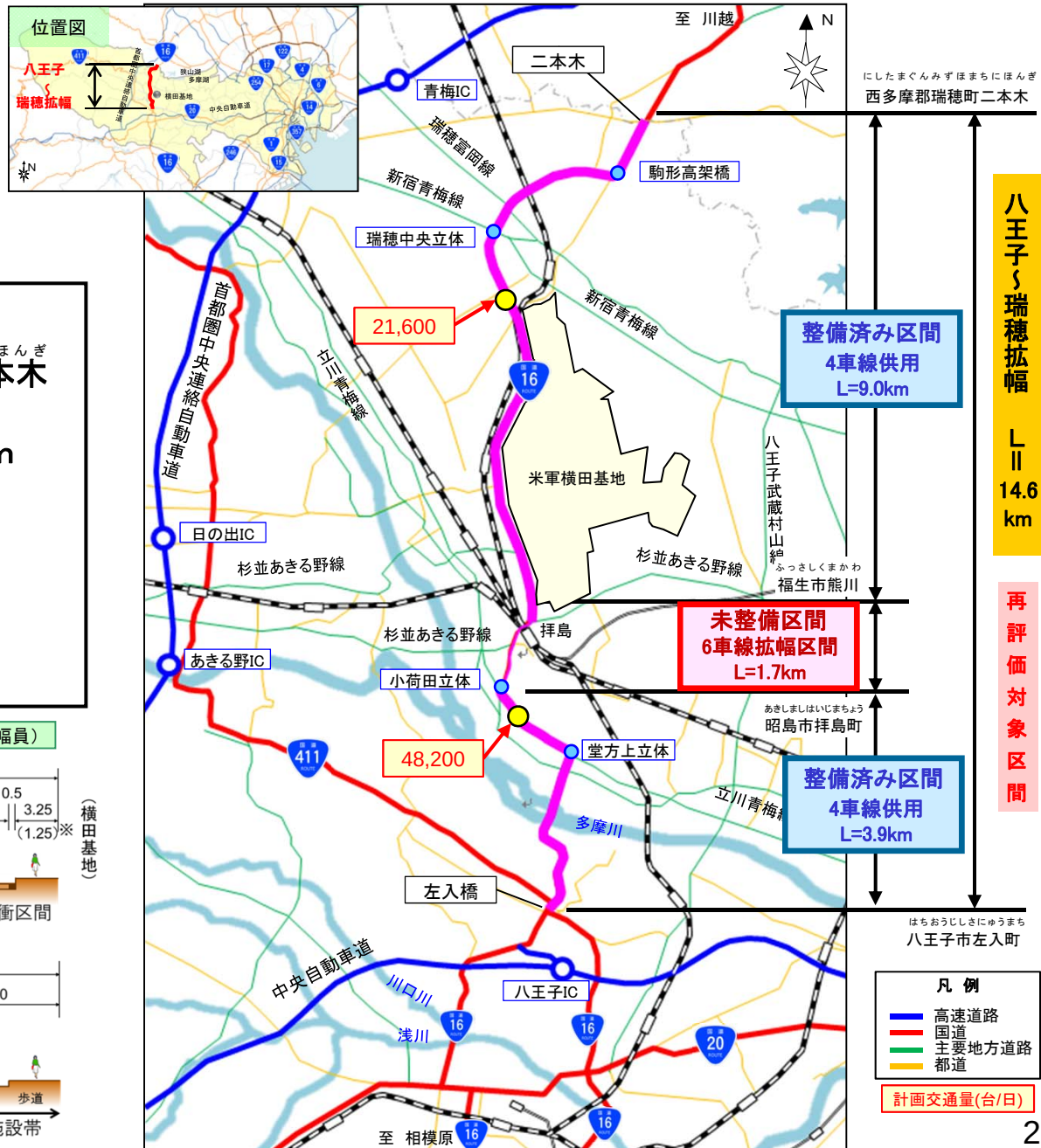
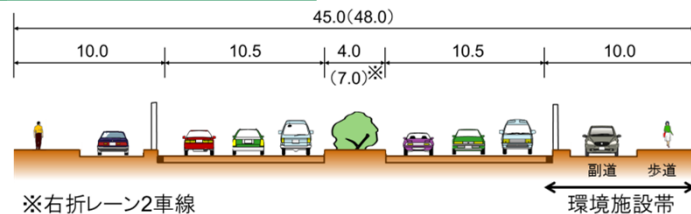
現況断面図



4車区間標準横断面図（最少幅員）



6車線区間標準横断面図（最大幅員）



## 2. 事業の目的と計画の概要

### (3) 国道16号の交通特性

- ・当該区間の利用交通は、周辺地域内に起終点のある内々交通が31%。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が45%、周辺地域を通過する外々交通が24%となっている。

#### ■ 国道16号の主な利用OD（国道16号を利用する交通の結びつき）

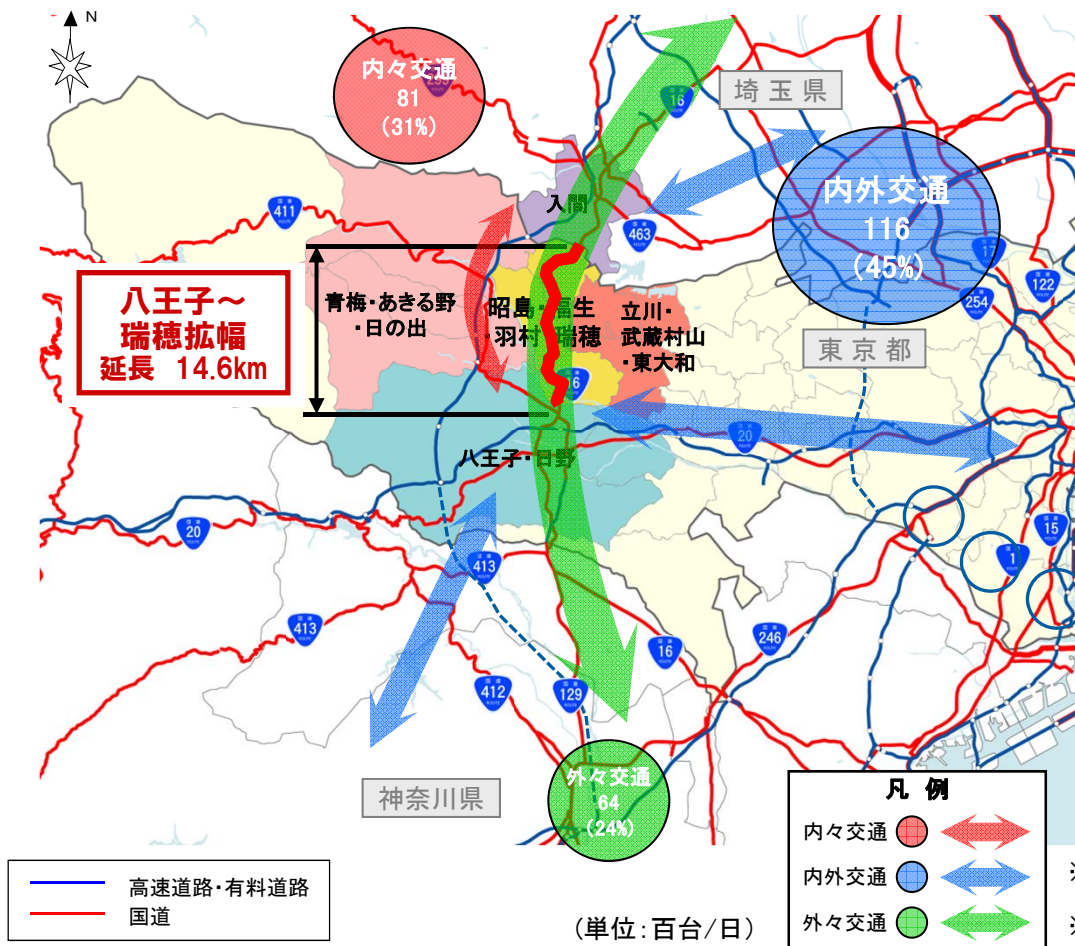


表 国道16号の交通特性

| 国道16号八王子～瑞穂拡幅<br>OD内訳 | H17交通量<br>(百台/日) | 比率   |
|-----------------------|------------------|------|
| 周辺地域(内々)              | 81               | 31%  |
| 周辺地域⇄昭島・福生<br>・羽村・瑞穂  | 35               | 13%  |
| 周辺地域⇄立川・武蔵村山<br>・東大和  | 3                | 1%   |
| 周辺地域⇄八王子・日野           | 19               | 7%   |
| 周辺地域⇄青梅・あきる野<br>・日の出  | 19               | 7%   |
| 周辺地域⇄入間               | 5                | 2%   |
| 周辺地域とその他の地域(内外)       | 116              | 45%  |
| 周辺地域⇄その他都内            | 46               | 18%  |
| 周辺地域⇄他県               | 70               | 27%  |
| 通過交通(外々)              | 64               | 24%  |
| 合計                    | 261              | 100% |

内々交通が31%

内外交通が45%

外々交通が24%

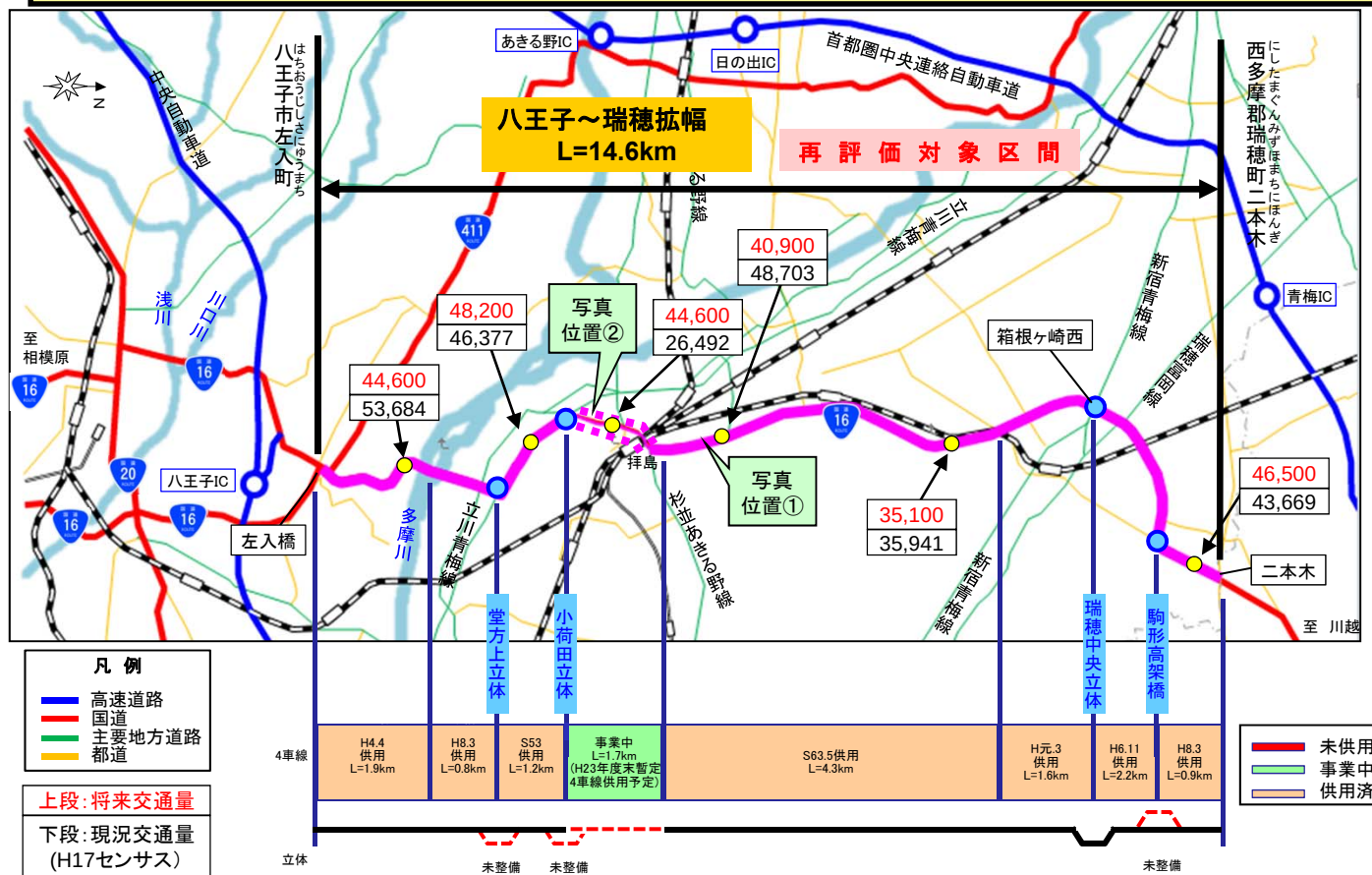
周辺地域：昭島市・福生市・羽村市・瑞穂町、入間市、隣接市  
その他都内：隣接市除く東京都  
通過交通：周辺地域内を発着としない交通

※周辺地域とは、当該事業が通過する地域及び隣接する地域の  
立川・武蔵村山・東大和、八王子・日野、青梅・あきる野・日の出、入間。  
※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

# 3. 事業進捗の状況

## ■ 事業の経緯

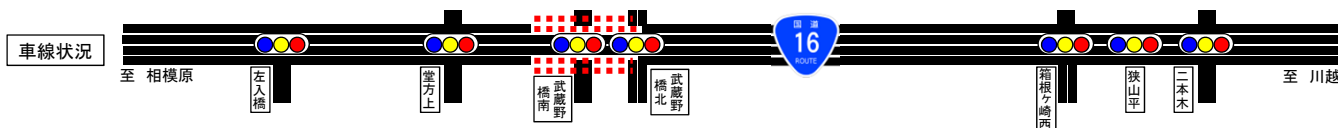
|        |                          |        |                                  |
|--------|--------------------------|--------|----------------------------------|
| 昭和36年度 | 都市計画決定                   | 平成6年度  | 瑞穂バイパス（北地区）4車供用（L=2.2km）         |
| 昭和47年度 | 事業化                      | 平成7年度  | 瑞穂現拓区間4車供用（L=0.9km）              |
| 昭和63年度 | 横田地区4車供用（L=4.25km）       |        | 堂方地区4車供用（L=0.8km）                |
|        | 瑞穂バイパス（南地区）4車供用（L=1.6km） | 平成9年度  | 松原地区都市計画変更（L=1.7km W=34.5～48.0m） |
| 平成4年度  | 滝山地区4車供用（L=1.9km）        | 平成19年度 | 瑞穂中央立体供用                         |



撮影: H23.7



撮影: H23.2



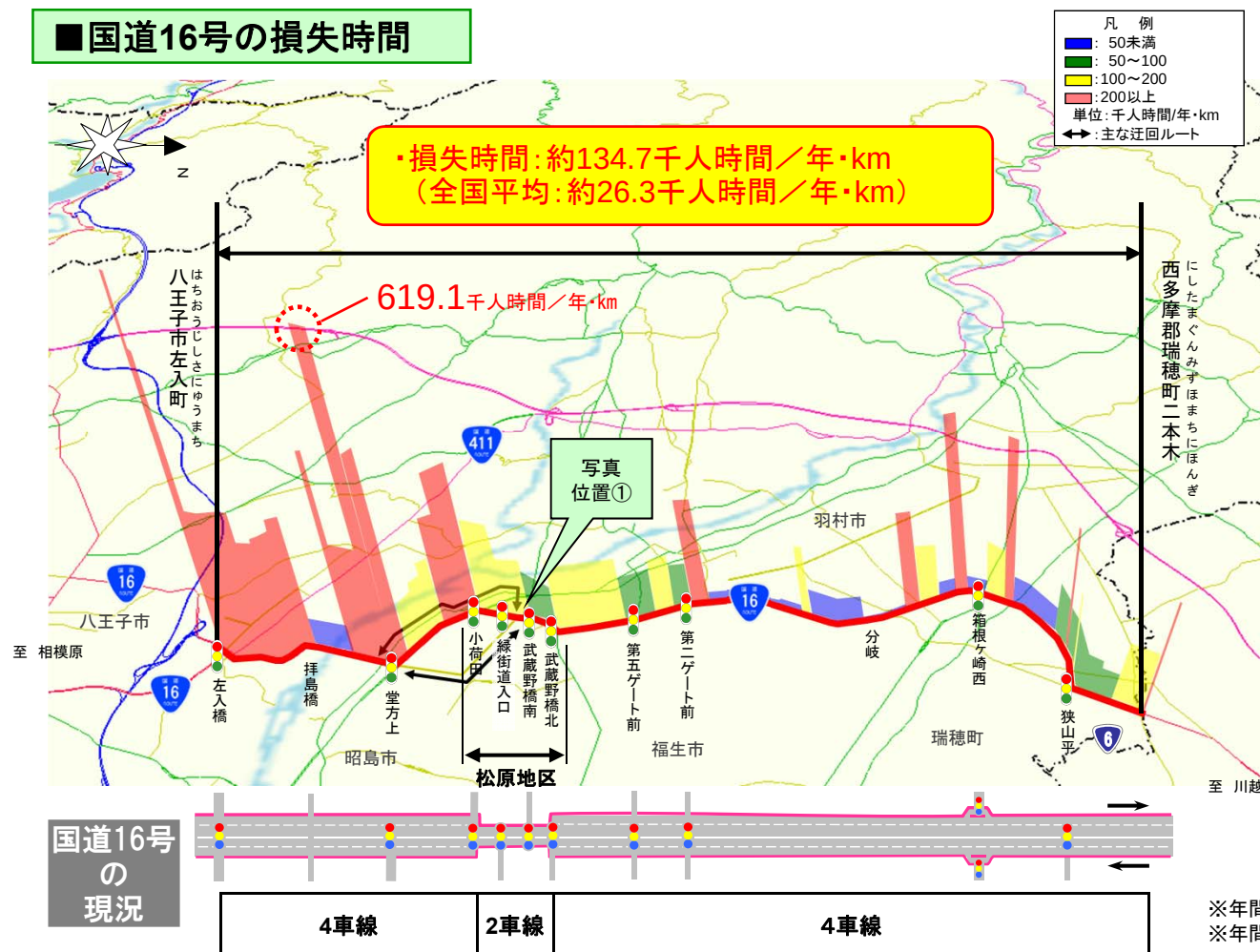


## 4. 事業の必要性に関する視点

### (1) 国道16号の渋滞状況

- ・ 国道16号東京都内区間で最後に残った2車線区間（松原地区）であり、上下線で速度低下がみられ、隣接区間（特に南側）で交通渋滞が発生。
- ・ 当該区間の損失時間は約134.7千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約5倍。
- ・ 国道16号松原地区の拡幅整備により、交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。

#### ■ 国道16号の損失時間

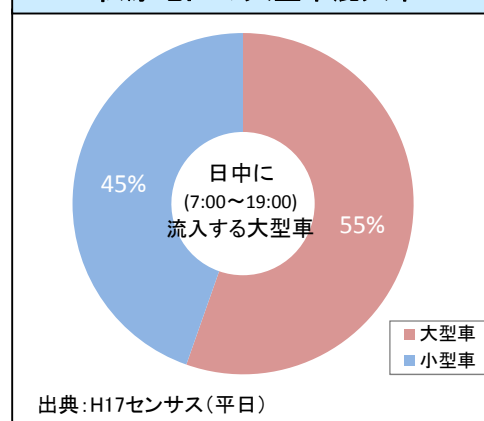


#### ① 国道16号 松原地区松原町付近



撮影: H23.7

#### 松原地区の大型車混入率



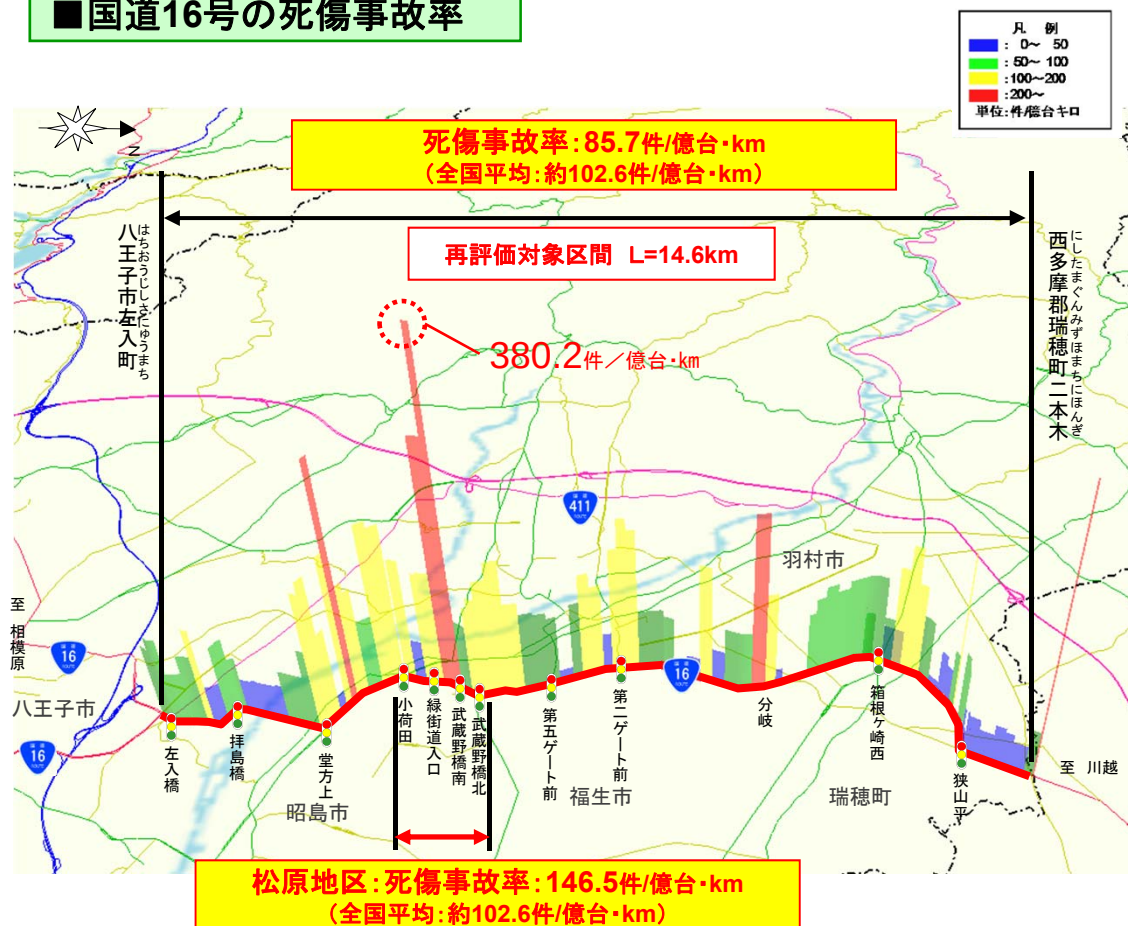
※年間損失時間、H21民間プローブデータ。  
 ※年間損失時間の全国平均は、国土交通省調べ。

# 4. 事業の必要性に関する視点

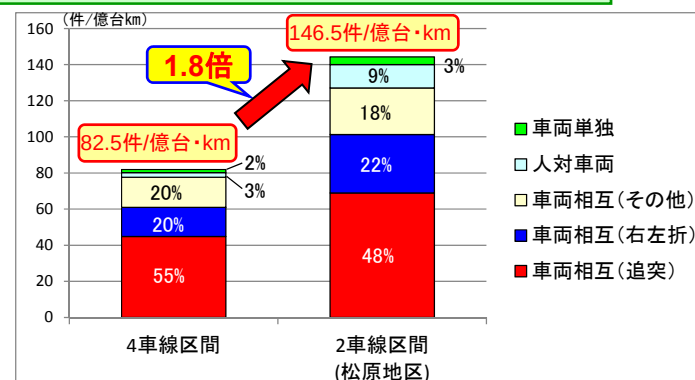
## (2) 国道16号の交通事故状況

- ・ 4車化供用区間の死傷事故率は、約82.5件/億台・kmと全国平均（102.6件/億台・km）の約0.8倍となっているが、2車線区間の松原地区では約146.5件/億台・kmと全国平均の約1.4倍と既供用区間と比べ高い状況。
- ・ 残る2車線区間の拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。

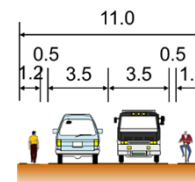
### ■ 国道16号の死傷事故率



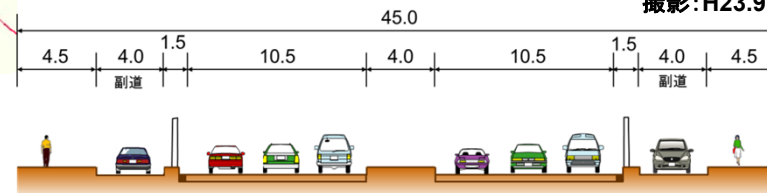
### ■ 死傷事故率(4年間合計)の現状



### 松原地区現況断面図



### 松原地区標準断面図



出典: 交通事故データ(H18-H21)



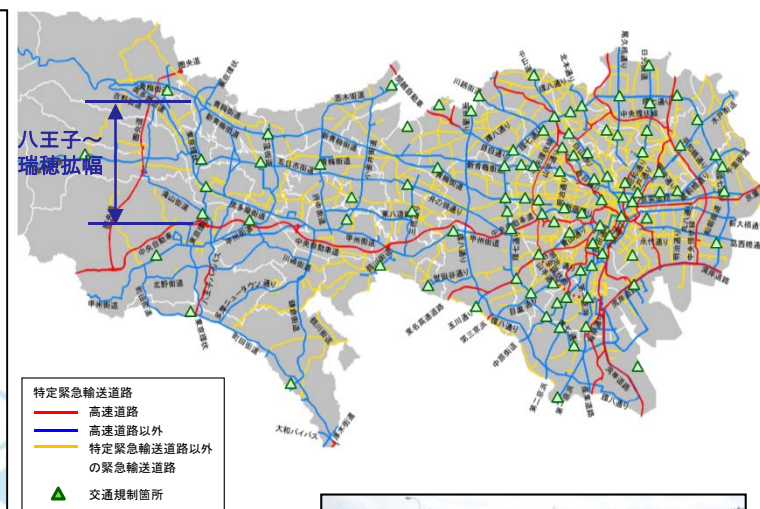
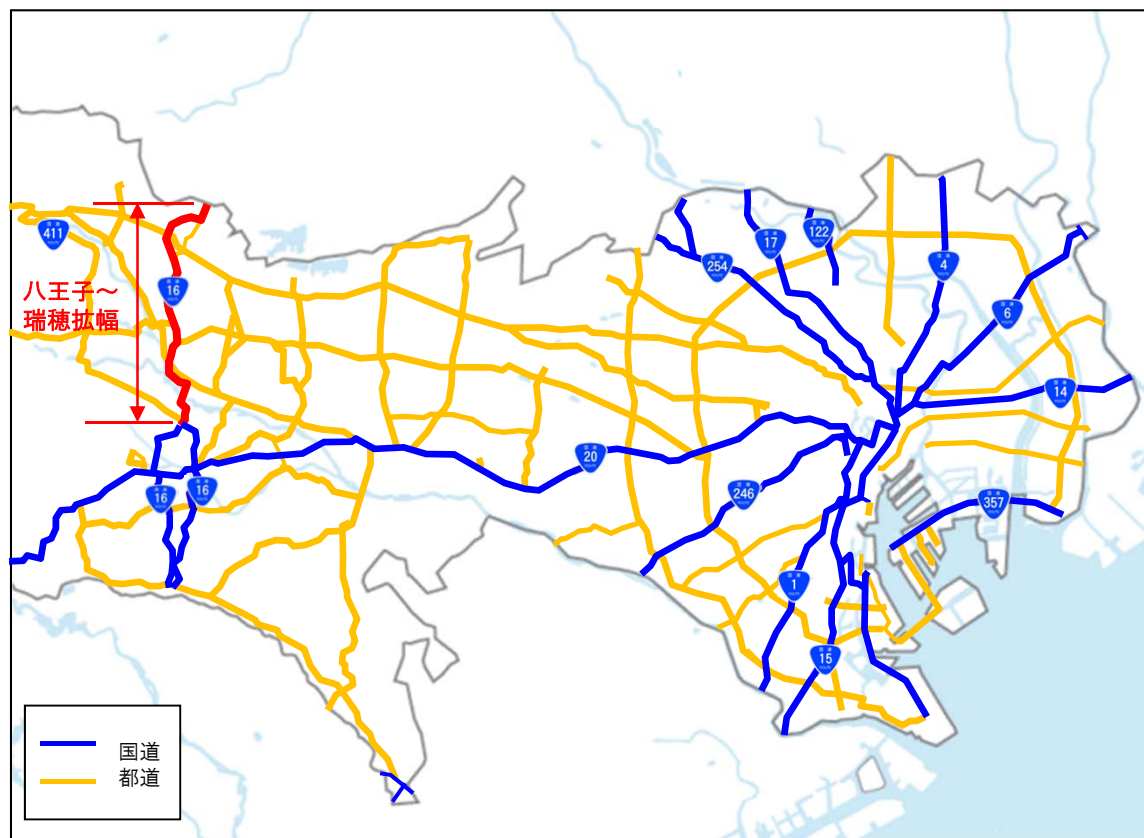
## 4. 事業の必要性に関する視点

### (4) 緊急輸送路ネットワークの強化

- ・ 国道16号（八王子～瑞穂間）は、第一次緊急輸送道路の指定を受けており、首都圏および多摩地域における緊急輸送路ネットワークとして重要な位置を占める。
- ・ 2車線区間は、人家が近接し建物の倒壊による通行障害が発生する危険性があり、緊急輸送路としての機能の確保を早期に行うことが求められる。
- ・ 八王子～瑞穂拡幅により、埼玉、西東京、神奈川地区の防災拠点間の連絡、災害物資の輸送、緊急車両の通行等のためのネットワークの強化が期待される。

東京都の第一次緊急輸送道路

平成23年9月1日防災訓練に伴う  
交通規制箇所図



緊急交通路案内標識

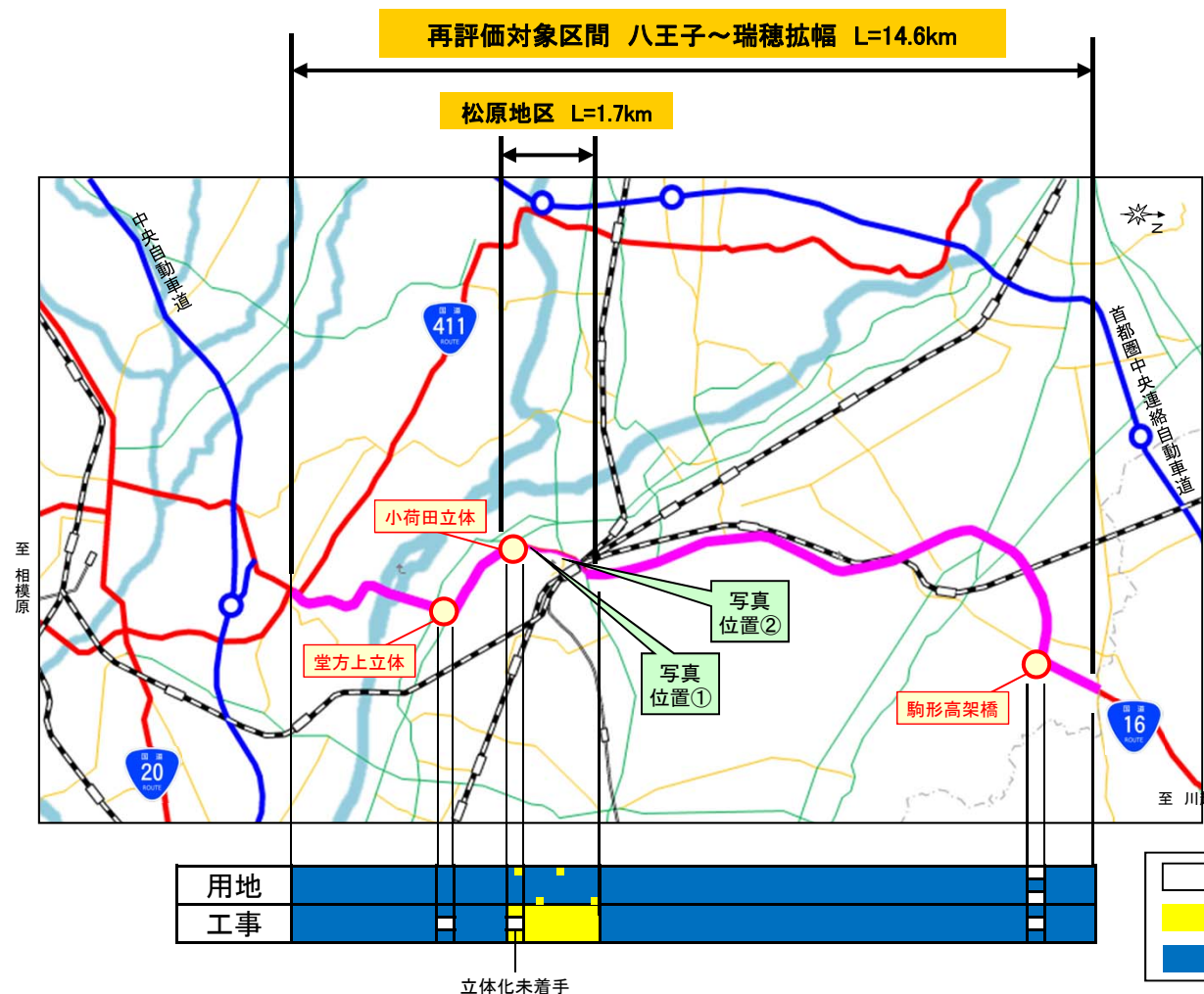


写真 国道16号における防災訓練 (H23.9.1)

# 4. 事業の必要性に関する視点

## (5) 残事業の概要

- ・ 用地取得進捗率は98%となっており、未取得用地は立体化区間と松原の歩道・副道部分の一部となっている。
- ・ 早期の効果発現のために4／6車線化を先行して完成させる。
- ・ 武蔵野橋の架け替え時期に合わせて6車線化を実施。
- ・ 今後当該事業の進捗、交通の状況、社会経済状況の変化等を踏まえ、立体化事業の整備計画を検討。



① 国道16号 松原地区



撮影：H23.9

② 国道16号 武蔵野橋



撮影：H23.9

## 5. 費用対効果(計算条件)

### ■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3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】

### ■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

### ■計算条件

- ・ 基準年次 : 平成23年度
- ・ 供用予定年次 : 平成43年度・拡幅平成32年度
- ・ 分析対象期間 : 供用後50年間
- ・ 基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・ 交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・ 計画交通量 : 21,600～48,200 (台/日)
- ・ 事業費 : 約900億円
- ・ B/C : 1.5

### 【参考：前回再評価（H18）】

- 平成18年度
- 平成32年度
- 供用後40年間
- 平成11年度道路交通センサス
- 平成42年度
- 31,500～62,800 (台/日)
- 約900億円
- 1.6

## 5. 費用対効果

### ■事業全体

| 便益(B) | 走行時間<br>短縮便益 | 走行経費<br>減少便益 | 交通事故<br>減少便益 | 総便益    | 費用便益比<br>(B／C) |
|-------|--------------|--------------|--------------|--------|----------------|
|       | 2260億円       | 135億円        | 10億円         | 2405億円 |                |
| 費用(C) | 事業費          |              | 維持管理費        | 総費用    |                |
|       | 1612億円       |              | 38億円         | 1650億円 |                |

### ■残事業

| 便益(B) | 走行時間<br>短縮便益 | 走行経費<br>減少便益 | 交通事故<br>減少便益 | 総便益   | 費用便益比<br>(B／C) |
|-------|--------------|--------------|--------------|-------|----------------|
|       | 128億円        | 13億円         | 25億円         | 167億円 |                |
| 費用(C) | 事業費          |              | 維持管理費        | 総費用   |                |
|       | 63億円         |              | 3.9億円        | 67億円  |                |

基準年：平成23年度

注1)費用及び便益額は整数止めとする。

注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。

注3)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

## 6. 事業進捗の見込みの視点

- ・八王子～瑞穂拡幅の用地取得率は98%、残る区間については、引き続き任意買収を進めていく。
- ・2車線区間の4／6車線化に着手し、平成23年に供用予定。
- ・残る6車線区間のJR（青梅線、八高線、五日市線）架替を実施し、早期に供用を目指す。
- ・今後当該事業の進捗、交通の状況、社会経済状況の変化等を踏まえ、立体化事業の整備計画を検討。

| 年度                     |    | S36    | ～ | S47<br>S48 | S49<br>S50 | S51<br>S52                                                 | S53<br>S54              | S55<br>S56 | S57<br>S58 | S59<br>S60               | S61<br>S62 | S63<br>H1 | H2<br>H3 | H4<br>H5 | H6<br>H7                                 | H8<br>H9               | H10<br>H11      | H12<br>H13 | H14<br>H15 | H16<br>H17 | H18   | H19   | H20   | H21   | H22 | H23    | H24                             | H25   | H26   | H27   | H28   | H29 | H30 | H31 | H32 | H33 | H34 | H35 | H36 | H37 | H38 | H39 | H40 | H41 | H42 |  |       |  |
|------------------------|----|--------|---|------------|------------|------------------------------------------------------------|-------------------------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|----------|----------|------------------------------------------|------------------------|-----------------|------------|------------|------------|-------|-------|-------|-------|-----|--------|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|-------|--|
| 都市計画決定                 |    | 都市計画決定 |   |            |            | ●八王子昭島工区変更<br>●福生羽村瑞穂工区変更<br>●瑞穂北・南工区(瑞穂BP)決定<br>●瑞穂泉境工区変更 |                         |            |            | ●八王子昭島工区<br>(滝山地区)変更(線形) |            |           |          |          |                                          | ●八王子昭島工区(堂方地区)変更(道路構造) | ●昭島福生工区(松原地区)変更 |            |            |            |       |       |       |       |     |        |                                 |       |       |       |       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |       |  |
| 事業化                    |    |        |   | 事業化        |            |                                                            |                         |            |            |                          |            |           |          |          |                                          |                        |                 |            |            |            |       |       |       |       |     |        |                                 |       |       |       |       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |       |  |
| 測量・調査・設計               |    |        |   | 測量調査       | 測量調査設計     | 測量調査設計                                                     | 測量調査設計                  | 測量調査設計     | 測量調査設計     | 測量調査設計                   | 測量調査設計     | 測量調査設計    | 測量調査設計   | 測量調査設計   | 測量調査設計                                   | 測量調査設計                 | 測量調査設計          | 測量調査設計     | 設計         | 設計         | 設計    | 設計    | 設計    | 設計    | 設計  | 設計     |                                 |       |       |       |       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |       |  |
| 設計・用地説明                |    |        |   |            |            | 設計用地                                                       |                         | 設計用地       | 設計用地       |                          |            | 設計用地      |          |          |                                          |                        | 設計用地            |            |            |            |       |       |       |       |     |        |                                 |       |       |       |       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |       |  |
| 埋蔵文化財調査                |    |        |   |            |            |                                                            |                         |            |            |                          |            |           |          |          |                                          |                        |                 |            |            |            |       |       |       |       |     |        |                                 |       |       |       |       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |       |  |
| 4車線供用<br>区間<br>L=3.9km | 用地 |        |   |            |            | 1%                                                         | 5%                      | 11%        | 19%        | 20%                      | 28%        | 51%       | 60%      | 89%      | 完了                                       |                        |                 |            |            |            |       |       |       |       |     |        |                                 |       |       |       |       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |       |  |
|                        | 工事 |        |   |            |            |                                                            |                         |            | 改良         | 改良                       | 橋梁・改良      | 橋梁・改良     | 改良       | 改良       | 完成                                       |                        |                 |            |            |            |       |       |       |       |     |        |                                 |       |       |       |       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |       |  |
| 松原区間<br>L=1.7km        | 用地 |        |   |            |            |                                                            |                         |            | 1%         | 6%                       | 7%         | 7%        | 9%       | 9%       | 9%                                       | 9%                     | 14%             | 31%        | 45%        | 55%        | 66%   | 88%   | 97%   | 98%   | 98% | 98%    |                                 |       |       |       |       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |       |  |
|                        | 工事 |        |   |            |            |                                                            |                         |            |            |                          |            |           |          |          |                                          |                        |                 | 改良         | 改良         | 改良         | 橋梁・改良 | 橋梁・改良 | 橋梁・改良 | 橋梁・改良 | 改良  | 暫定4車完成 | 橋梁・改良                           | 橋梁・改良 | 橋梁・改良 | 橋梁・改良 | 橋梁・改良 | 改良  | 改良  | 完成  |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |       |  |
| 4車線供用<br>区間<br>L=9.0km | 用地 |        |   |            |            |                                                            | 8%                      | 18%        | 30%        | 34%                      | 45%        | 58%       | 78%      | 93%      | 96%                                      | 96%                    | 96%             | 96%        | 96%        | 98%        |       |       |       |       |     |        |                                 |       |       |       |       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |       |  |
|                        | 工事 |        |   |            |            |                                                            | 改良                      | 改良         | 改良         | 改良                       | 改良         | 改良        | 改良       | 改良       | 改良                                       |                        |                 |            | 改良         | 改良         | 改良    | 完成    |       |       |     |        |                                 |       |       |       |       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |       |  |
| 立体化                    |    |        |   |            |            |                                                            |                         |            |            |                          |            |           |          |          |                                          |                        |                 |            |            |            |       |       |       |       |     |        |                                 |       |       |       |       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  | 立体化事業 |  |
| 供用                     |    |        |   |            |            |                                                            | ●(S53)昭島福生工区(東京都施工区間)供用 |            |            |                          |            |           |          |          | ●(H4)八王子昭島(滝山地区)供用<br>●(H7)八王子昭島(堂方地区)供用 |                        |                 |            |            |            |       |       |       |       |     |        | ●(H23)昭島福生工区(小荷田～武蔵野橋南)暫定(4車)供用 |       |       |       |       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |       |  |
|                        |    |        |   |            |            |                                                            |                         |            |            |                          |            |           |          |          |                                          |                        |                 |            |            |            |       |       |       |       |     |        |                                 |       |       |       |       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |       |  |

※完成年度は、費用便益比算上設定した年次である

(前回再評価)

(今回再評価)

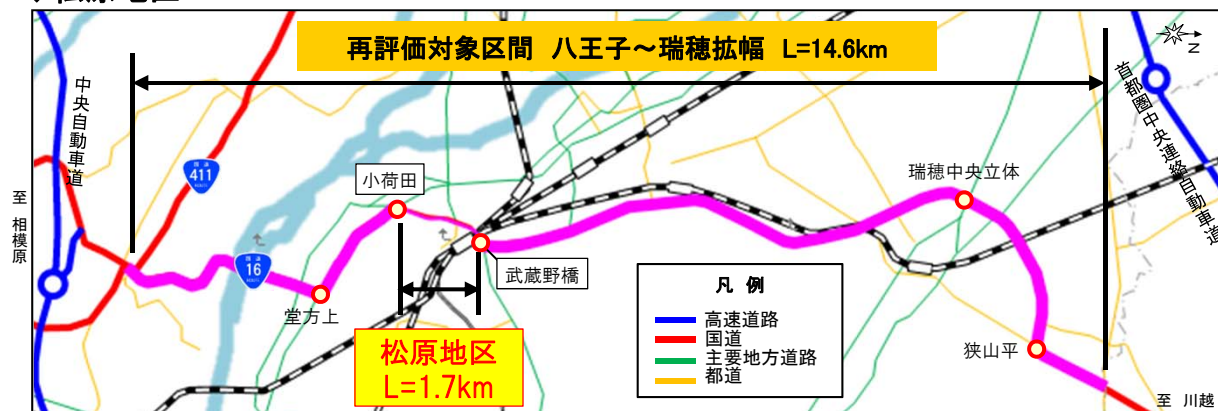
用地取得率は平成23年3月時点

# 6. 事業進捗の見込みの視点

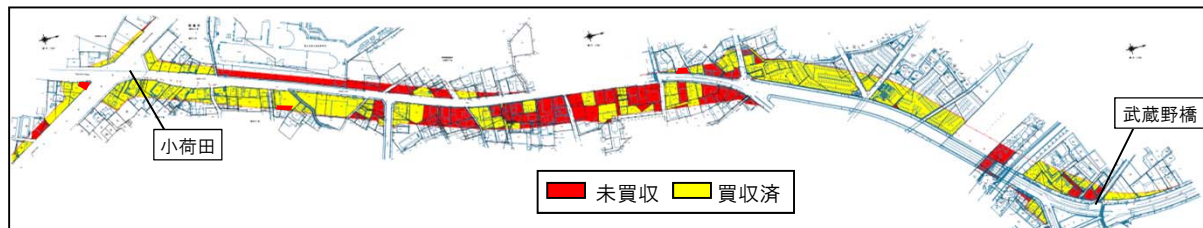
## ○前回評価(H18)以降の進捗状況(1/3)

- ・ 前回評価時用地進捗 66%、現在の用地取得率 98%である。
- ・ 残る用地は歩道部分であり、6車線化には問題がなく、計画的に事業が進められる状況

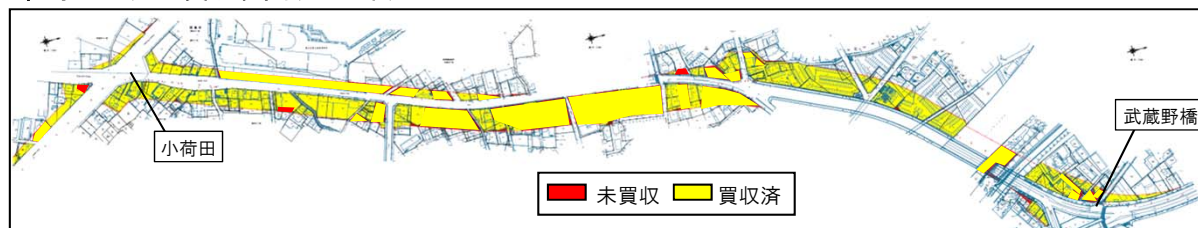
### ◆松原地区



松原地区用地買収範囲(H18末)



松原地区用地買収範囲(H22末)



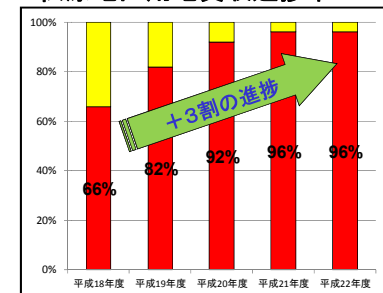
松原地区 着手前



松原地区 現在



松原地区用地買収進捗率



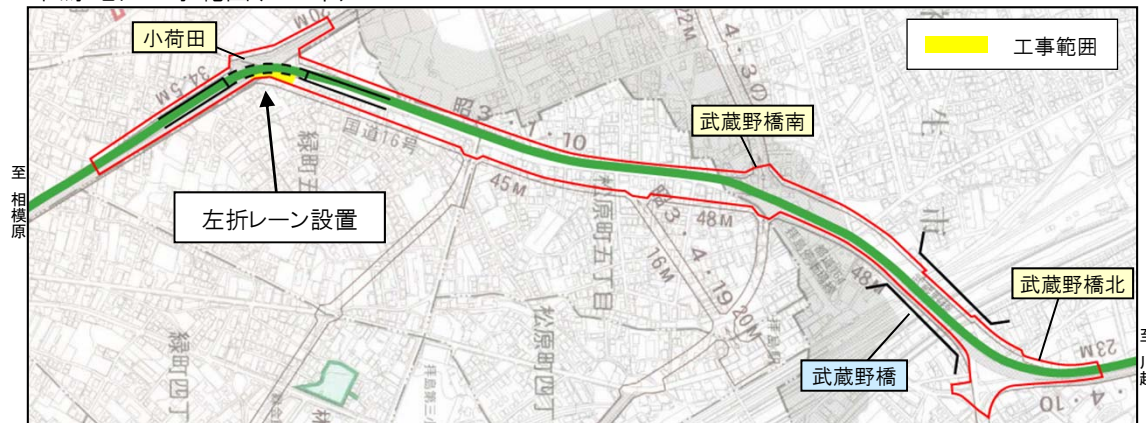
# 6. 事業進捗の見込みの視点

## ○平成18年以降の進捗状況(2/3)

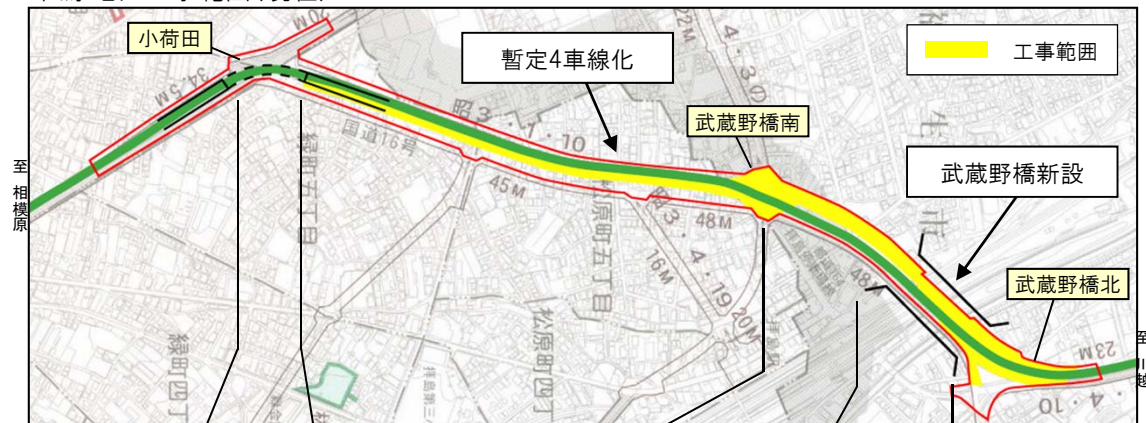
- ・平成18年～ 武蔵野橋架替着手(片側完成)
- ・平成18年～ 松原区間用地推進, 松原区間の4車線化推進中
- ・平成19年 瑞穂中央立体 完成

### ◆松原地区

松原地区工事範囲(H18末)



松原地区工事範囲(現在)

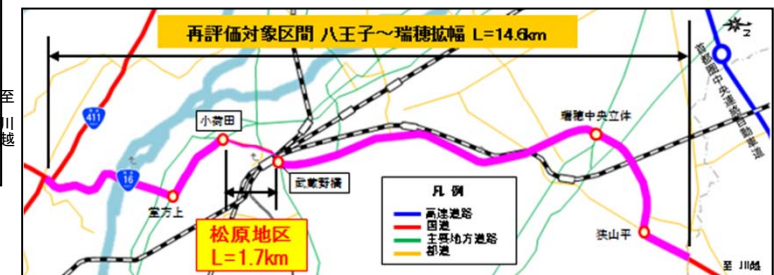


|                              |                |                              |                         |                               |
|------------------------------|----------------|------------------------------|-------------------------|-------------------------------|
| 前回評価時から<br>平成23年末までの<br>進捗状況 | H17左折<br>レーン設置 | H22 暫定4車線着手<br>H23 暫定4車線完了予定 | H18 改良着手<br>H23 4車線完了予定 | H19 武蔵野橋(下り)着手<br>H23 4車線完了予定 |
|------------------------------|----------------|------------------------------|-------------------------|-------------------------------|

武蔵野橋着工前(H18. 5)



武蔵野橋(H21. 3)

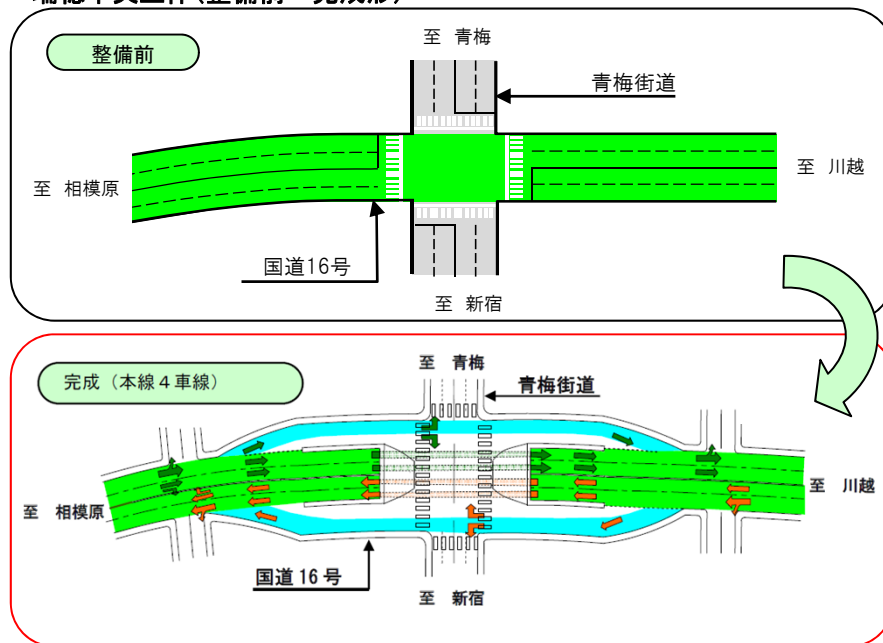


# 6. 事業進捗の見込みの視点

## ○前回評価(H18)以降の進捗状況(3/3)

### ◆瑞穂中央立体

瑞穂中央立体(整備前→完成形)



瑞穂中央立体  
工事着手前



撮影:  
整備前



瑞穂中央立体  
工事完成後



撮影:  
整備後



【位置図】



| 凡 例                                   |        |
|---------------------------------------|--------|
| <span style="color: blue;">—</span>   | 高速道路   |
| <span style="color: red;">—</span>    | 国道     |
| <span style="color: green;">—</span>  | 主要地方道路 |
| <span style="color: yellow;">—</span> | 都道     |

## 7. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・損失時間は、約134.7千人時間/年・kmで全国平均(26.3千人時間/年・km)の約5倍と高い状況にある。
- ・残る2車線区間の死傷事故率は、約146.5件/億台・kmで全国平均の約1.4倍と高い状況にある。
- ・渋滞が緩和することにより生活道路に進入する交通が減少し、地域に安全な暮らしが見込まれる。
- ・埼玉、西東京、神奈川地区の防災拠点間の連絡、災害物資の輸送、緊急車両の通行等のためのネットワークの強化が期待される。
- ・費用対効果(B/C)は1.5である。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・松原地区(1.7km)の用地取得率は、約98%。
- ・今後も引き続き、用地取得・工事の促進を図り、早期の開通を目指して事業を進める。

### (3) 都道府県・政令市からの意見

#### <東京都知事からの意見>

必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。

### (4) 対応方針(原案)

- ・事業継続。
- ・損失時間が全国平均の約5倍と高い状況であり、事故も数多く発生している事からも、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図る事が適切である。