

(再評価)

資料3-5-①
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成23年度第4回)

一般国道20号 八王子南バイパス

平成23年10月31日

国土交通省 関東地方整備局

目次

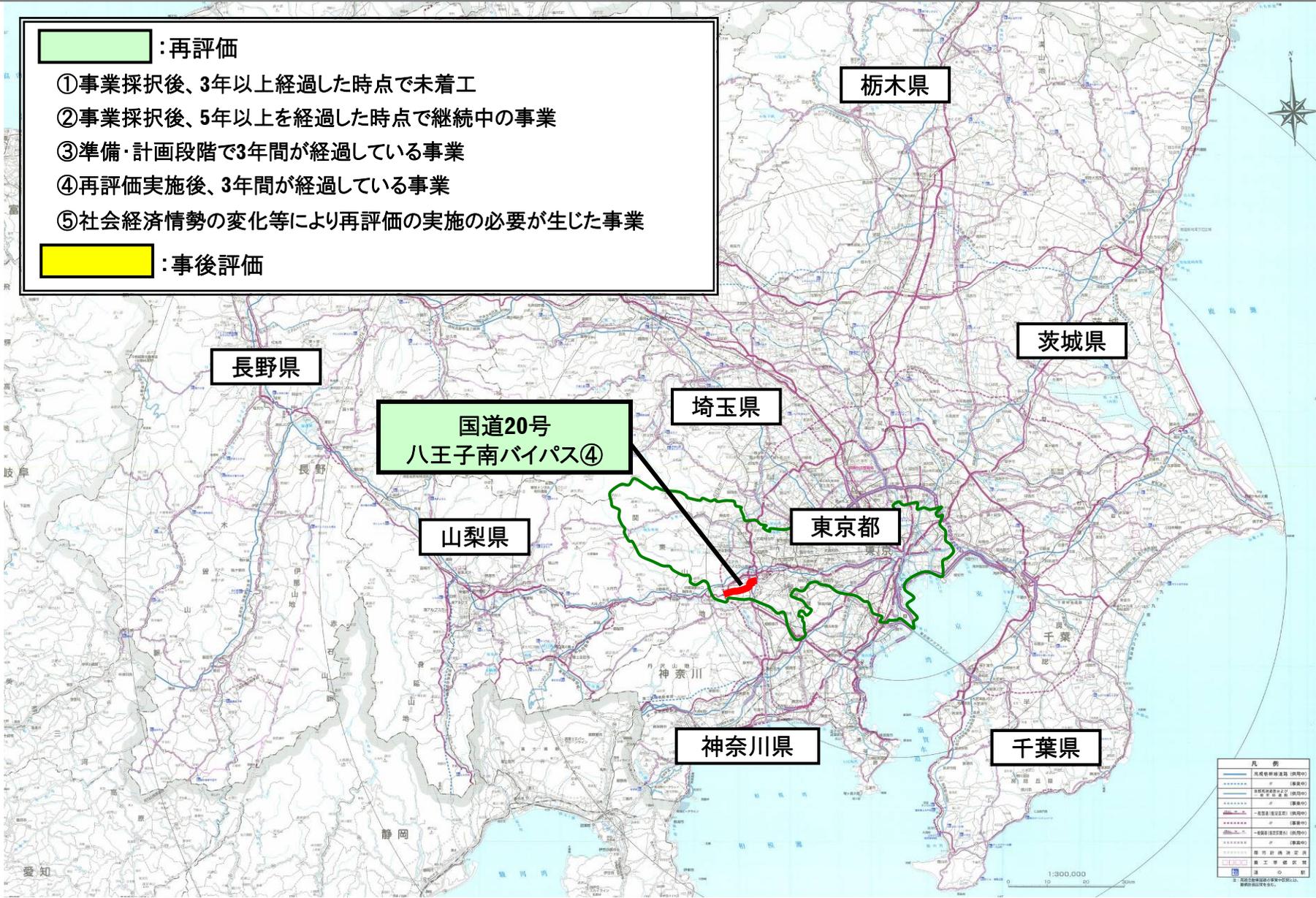
1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	4
4. 事業の必要性に関する視点	6
5. 費用対効果	10
6. 事業進捗の見込みの視点	12
7. 今後の対応方針(原案)	18

1. 位置図

再評価

- ①事業採択後、3年以上経過した時点で未着工
- ②事業採択後、5年以上を経過した時点で継続中の事業
- ③準備・計画段階で3年間が経過している事業
- ④再評価実施後、3年間が経過している事業
- ⑤社会経済情勢の変化等により再評価の実施の必要が生じた事業

事後評価



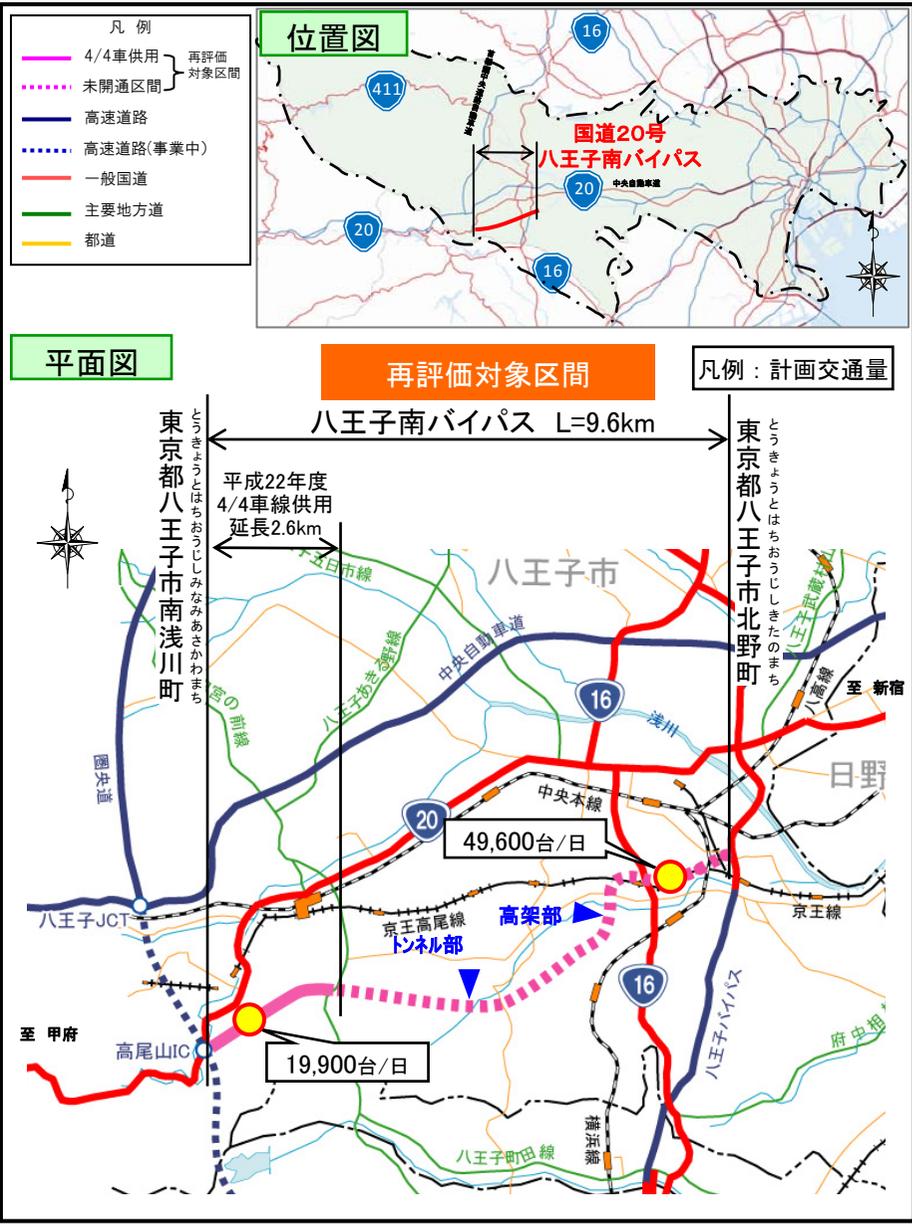
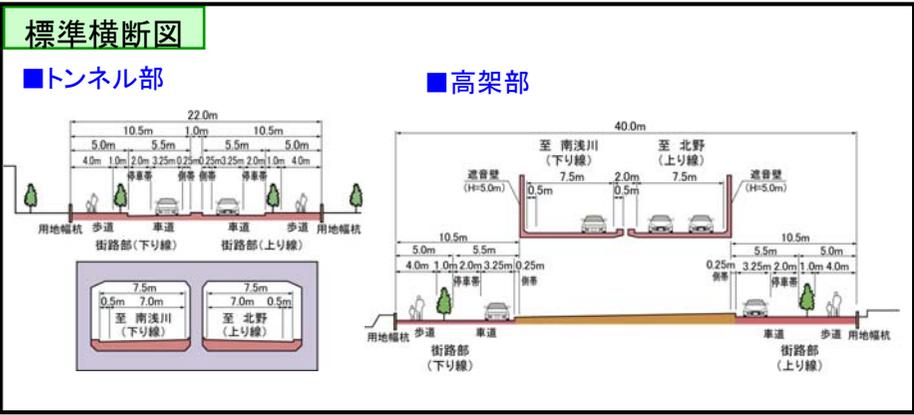
2. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ボトルネック等八王子周辺における市街地の混雑緩和
- 周辺道路における交通安全の確保
- 圏央道へのアクセス道路

(2) 計画の概要

区 間	とうきょうと はち おうじし きたのまち 自)東京都八王子市北野町 とうきょうと はち おうじし みなみあさかわまち 至)東京都八王子市南浅川町
計画延長	: 9.6km
幅 員	: (標準幅員)22.0m~40.0m
道路規格	: 第4種第1級
設計速度	: 60km/h
車 線 数	: 4車線
事業化	: 平成9年度
全体事業費	: 約1,375億円
計画交通量	: 19,900~49,600台/日



2. 事業の目的と計画の概要

(3) 国道20号現道の交通特性

- ・八王子南バイパスと並行する区間の国道20号の利用交通は、八王子市内の内々交通が約59%を占めている。
- ・八王子市内とその他の地域間の内外交通は約29%となっている。
- ・八王子市を通過する交通は全体の約12%となっている。

■ 国道20号の主な利用OD(国道20号を利用する交通の結びつき)

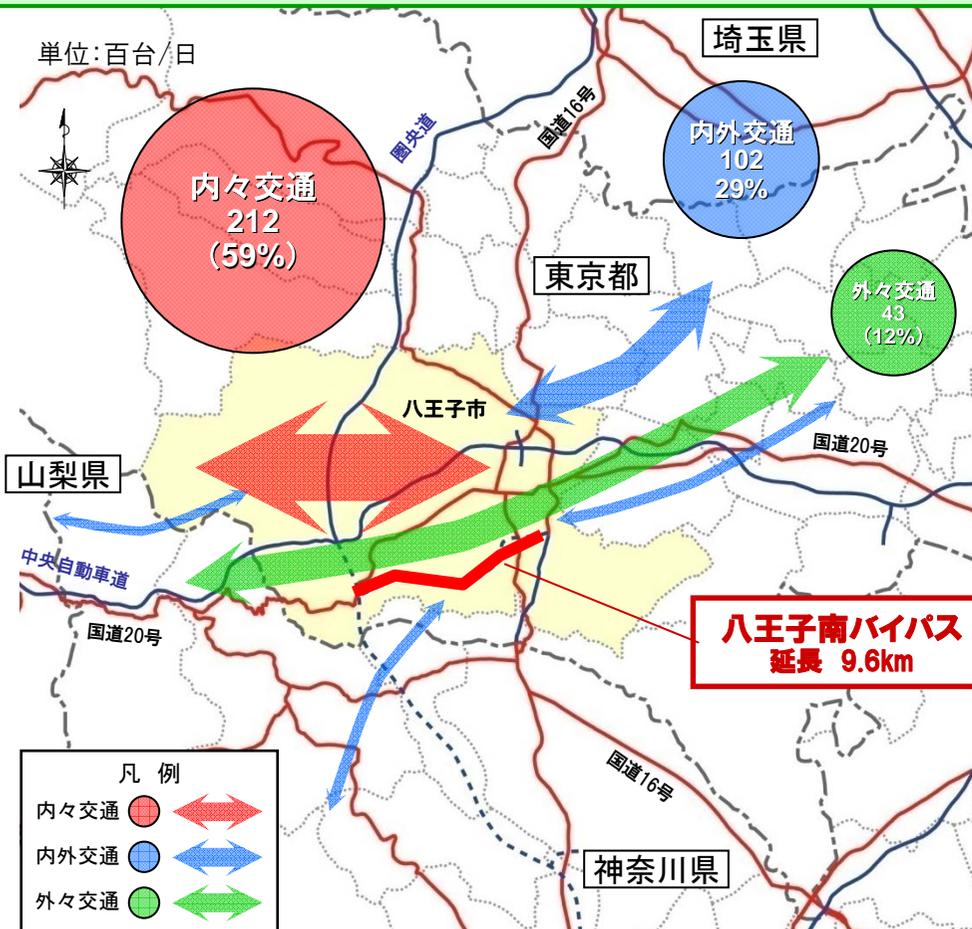


表 国道20号の交通特性

国道20号(八王子市内)のOD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々):八王子市内	212	59%
周辺地域とその他の地域(内外)	102	29%
周辺地域⇄その他市郡部	43	12%
周辺地域⇄東京23区	12	3%
周辺地域⇄その他神奈川	12	3%
周辺地域⇄山梨・長野	9	2%
周辺地域⇄国道20号沿線以外 ^{※1}	26	7%
通過交通(外々)	43	12%
合計	357	100%

内々交通が59%

内外交通が29%

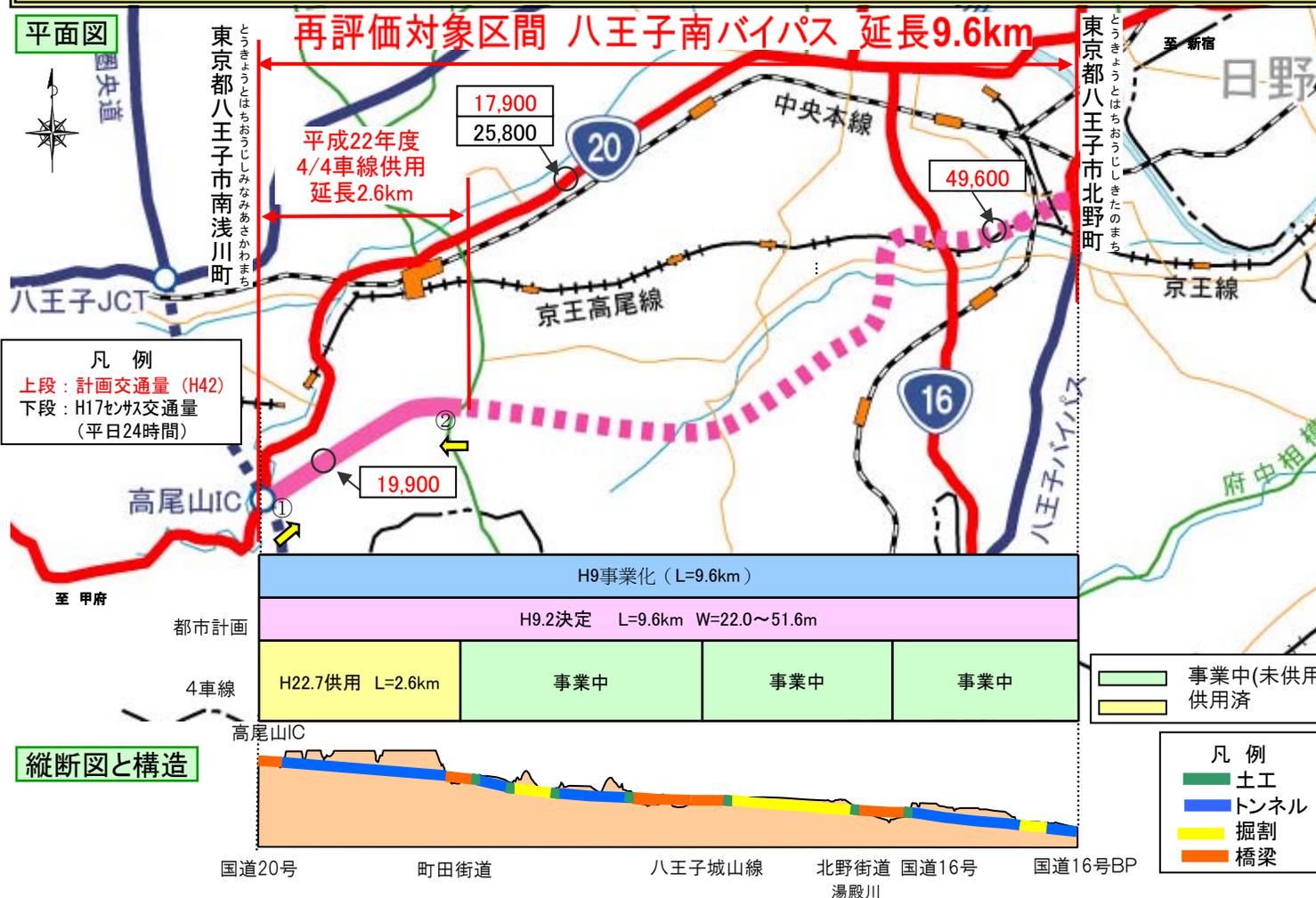
外々交通が12%

※1: 東京市郡部北西部、東京市郡部北東部、横浜・川崎、埼玉県、千葉・茨城以北、静岡以西
 ※周辺地域とは、八王子市全体(着色部)
 ※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

(1) 事業の経緯

平成 9年2月	都市計画決定
平成 9年度	事業化
平成12年度	用地着手
平成13年度	工事着手
平成22年7月	八王子市南浅川町～館町(高尾山IC～町田街道)2.6km開通



3. 事業進捗の状況

(2) 周辺状況

・八王子南バイパス沿線は、西側が山地、東側は住宅地や商業地が形成されている。
・特に東側は、京王高尾線と並行するルートとなっている他、土地区画整理事業が進んでいる。

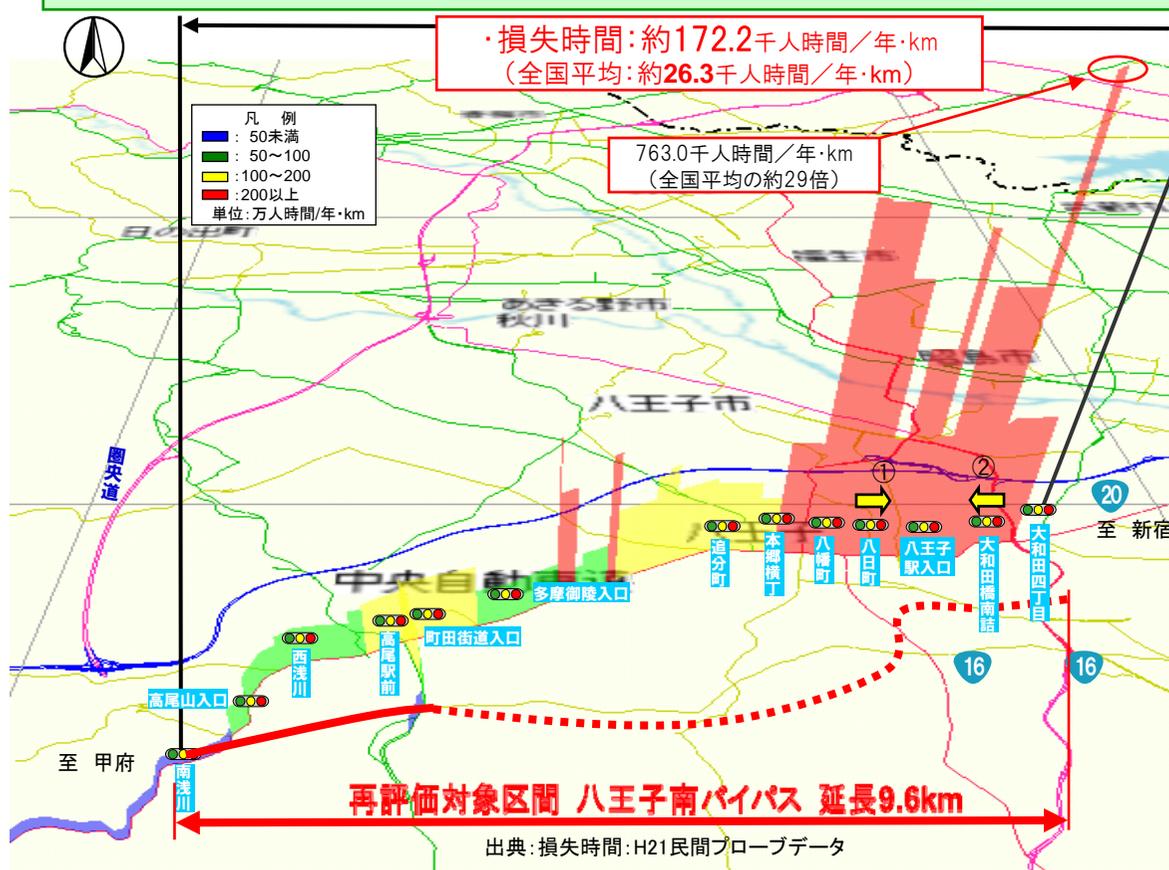


4. 事業の必要性に関する視点

(1) 国道20号の渋滞状況

- ・八王子南バイパスの並行区間である国道20号現道では、大和田4丁目交差点から八幡町交差点にかけて著しい損失時間が発生している。
- ・当該区間の渋滞損失時間は約172.2千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約7倍と高い状況となっている。
- ・八王子南バイパスが整備されることにより、国道20号現道の交通が転換し、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が期待される。

■八王子南バイパスに並行する国道20号の損失時間の発生状況



① 八日町交差点



撮影: H23.10

※写真位置①

② 大和田橋南詰交差点



撮影: H23.10

※写真位置②

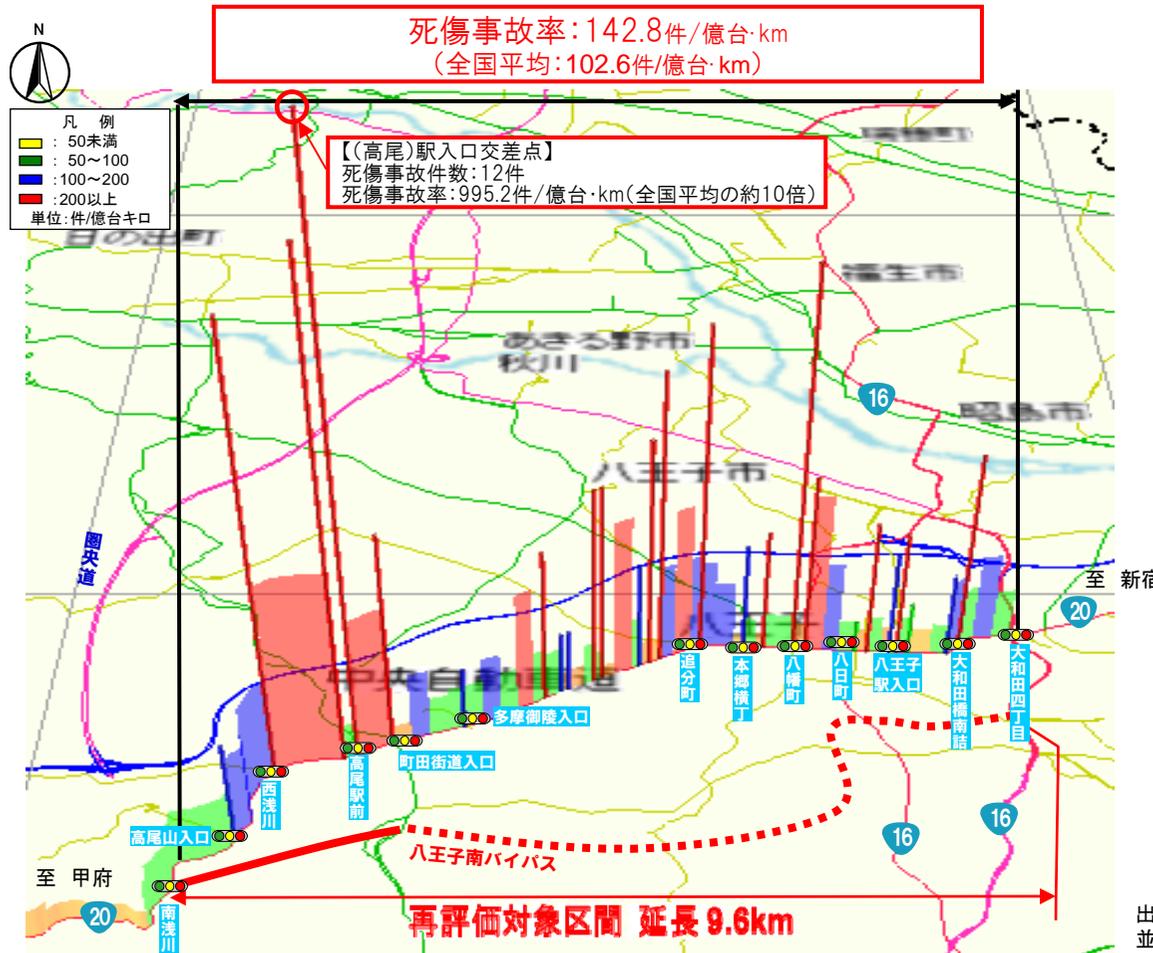
4. 事業の必要性に関する視点

(2) 国道20号の交通事故状況

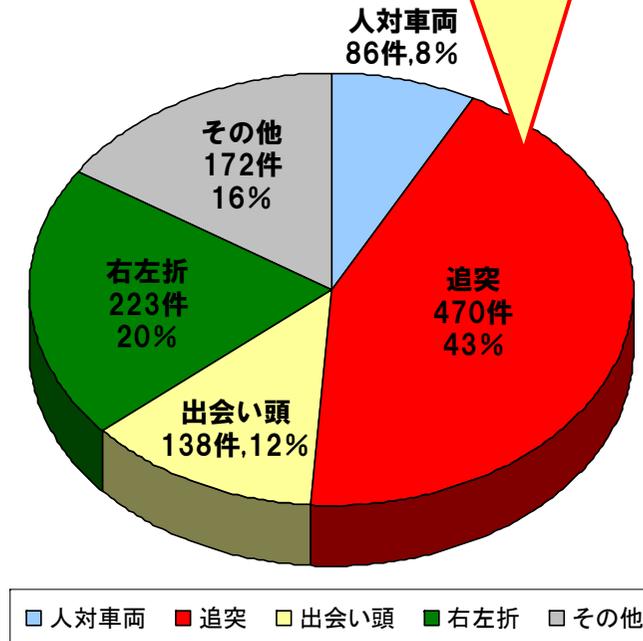
- ・ 並行する国道20号の死傷事故率は、142.8件/億台・kmと全国平均(102.6件/億台・km)の約1.4倍と高い状況となっている。
- ・ 高尾駅前交差点では死傷事故率が995.2件/億台・kmと全国平均の約10倍発生している。
- ・ 八王子南バイパスの整備により、国道20号現道の交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。

■ 八王子南バイパスに並行する国道20号の死傷事故の発生状況

事故類型



追突による事故で43%を占める
(全1,090件中470件)



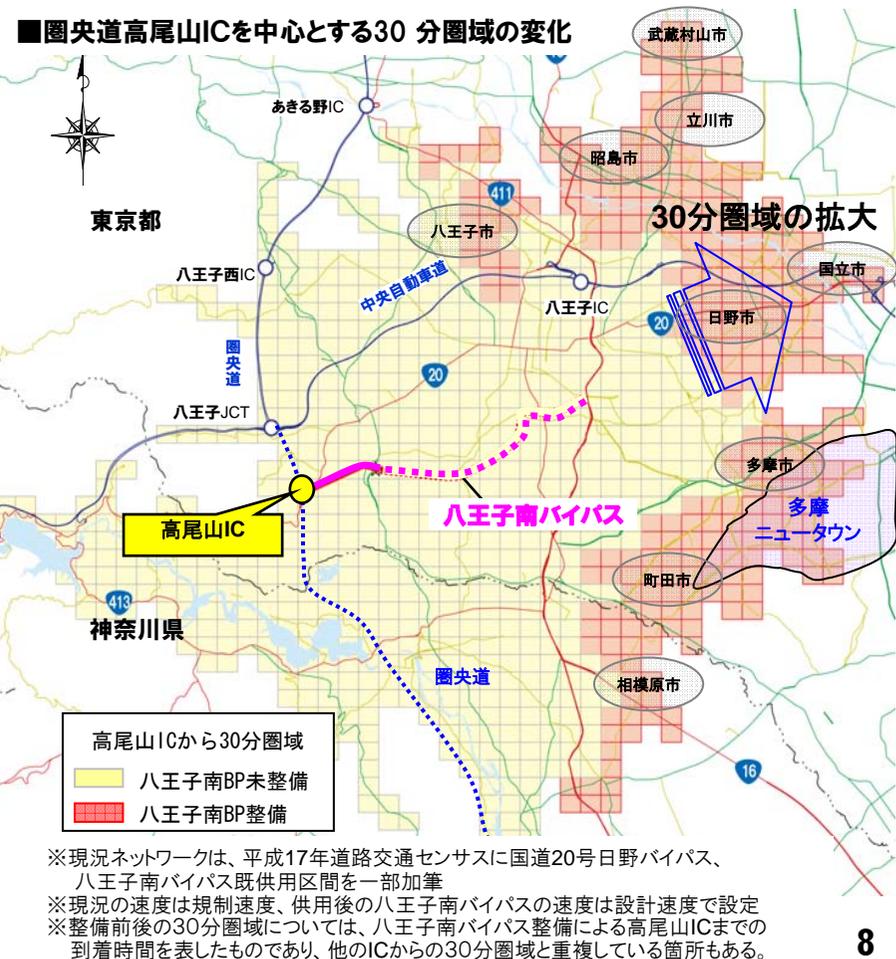
※事故類型の不明なものは含まれていない

出典: 交通事故データ(H18-H21)
並行区間: H17センサス区間番号1026、11005、1027、1028(南浅川付近まで)

4. 事業の必要性に関する視点

(3) 圏央道へのアクセス向上

- ・八王子南バイパスの整備により、これまで、多摩ニュータウン地域から中央道八王子ICを利用し北西方面（山梨県や埼玉県方面）へ向かっていた交通が、圏央道高尾山ICを利用することにより所要時間が短縮されアクセス性及び利便性の向上が期待される。
- ・また、八王子南バイパスの整備による高尾山ICへの30分圏域拡大に伴い、多摩地域で利用可能なICの選択肢が増え、観光面や物流面においても利便性の向上が期待される。



4. 事業の必要性に関する視点

(4) 残工事の概要

- ・全体用地進捗率は約74%
- ・4区間(延長2.6km): 4車線供用済み
- ・3区間(延長2.5km): 工事未着手(主な工事は、掘割、トンネル、橋梁、舗装)、用地進捗率57%
- ・2区間(延長2.5km): 工事未着手(主な工事は、掘割、橋梁、舗装)、用地進捗率99%
- ・1区間(延長2.0km): 工事未着手(主な工事は、掘割、トンネル、舗装)、用地進捗率25%

※用地取得率は、平成23年3月末現在



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	【参考：前回再評価（H18）】 平成18年度
・ 供用予定年次	: 平成32年度	平成29年度
・ 分析対象期間	: 供用後50年間	供用後40年間
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	平成11年度道路交通センサス
・ 交通量の推計時点	: 平成42年度	平成42年度
・ 計画交通量	: 19,900~49,600 (台/日)	20,000~49,500 (台/日)
・ 事業費	: 約1,375億円	約1,375億円
・ B/C	: 1.7	2.2

5. 費用対効果

■事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	2,144億円	95億円	35億円	2,273億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	1,272億円		44億円	1,316億円	
					1.7

■残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	1,181億円	79億円	43億円	1,303億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	629億円		32億円	661億円	
					2.0

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

- ・平成18年度の用地取得率は、1区間で0%、2区間で68%、3区間で6%、4区間で97%であったが、平成22年度末の用地取得率は、1区間で25%、2区間で99%、3区間で57%、4区間については平成22年度に完了している。
- ・全体用地取得率は前回評価時の約44%に対し今回評価では約74%に向上。引き続き用地取得を推進。
- ・工事については、用地取得が完了した区間の橋梁やトンネルなどの構造物から着手していく予定。

■事業の計画から完成までの流れ 八王子南バイパス

年 度		H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	
都市計画決定		都市計画決定								●事業認定															
事業化		事業化																							
測量・調査・設計		測量	測量地質設計	測量地質設計	地質	地質調査設計	地質調査設計	地質調査設計	調査設計	調査設計	調査設計	調査設計	調査設計	調査	調査	調査	調査	調査							
設計・用地説明				設計用地					設計用地	設計用地		設計用地													
埋蔵文化財調査																									
1区間	用地											0.4%	15%	25%	25%	25%					完了				
	工事																			トンネル橋梁・土工	掘削・トンネル橋梁・土工	掘削・トンネル橋梁・土工	掘削・トンネル橋梁・土工	掘削・トンネル橋梁・土工	完成
2区間	用地		11%	19%	19%	28%	28%	43%	48%	56%	68%	68%	98%	98%	99%	99%		完了							
	工事																		支障移設掘削	支障移設掘削・土工橋梁	掘削・土工橋梁	掘削橋梁	掘削橋梁	掘削橋梁	完成
3区間	用地										6%	13%	31%	49%	57%	57%					完了				
	工事																			トンネル土工・橋梁	トンネル橋梁・土工	トンネル橋梁・土工	トンネル橋梁・土工	トンネル橋梁・土工	完成
4区間	用地				67%	71%	81%	89%	91%	96%	97%	98%	98%	99%	完了										
	工事					土工5%	土工7%	トンネル12%	トンネル26%	トンネル38%	トンネル49%	トンネル74%	トンネル86%	トンネル97%	完成										
供 用																									
															●4区間(4/4)供用										

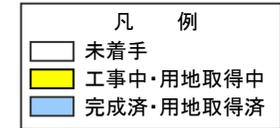
(前回再評価)

(今回再評価) (今回再評価用地取得率は平成23年3月末時点)

6. 事業進捗の見込みの視点

■ 前回再評価(H18)からの事業の進捗状況(1/5)

- ・平成18年度の用地取得率は、1区間で0%、2区間で68%、3区間で6%、4区間で97%であったが、平成22年度末の用地取得率は、1区間で25%、2区間で99%、3区間で57%、4区間については平成22年度に完了している。
 - ・工事については、4区間以外未着手である。
- ※用地取得率は、平成23年3月末現在

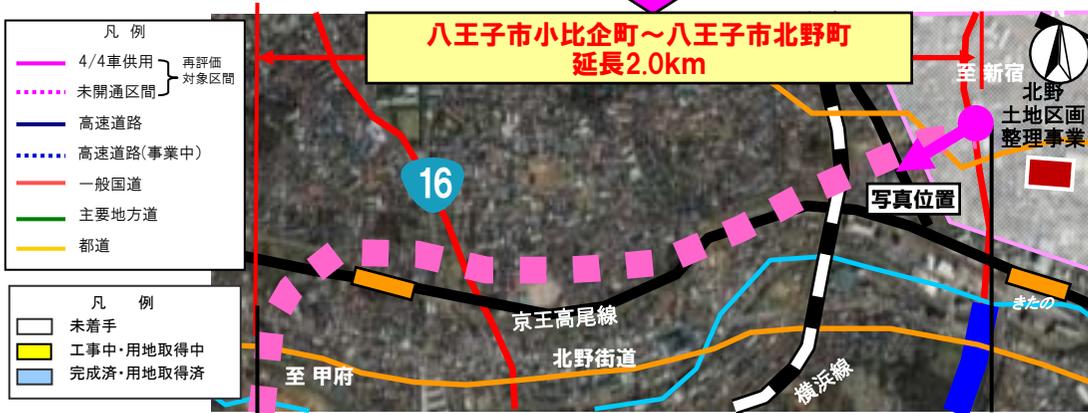


6. 事業進捗の見込みの視点

■ 前回再評価(H18)からの事業の進捗状況(2/5)



1区間



前回 評価時 H18		工事
		用地
今回 評価時 H23	■	工事
	■	用地

6. 事業進捗の見込みの視点

■ 前回再評価 (H18) からの事業の進捗状況 (3/5)



- 凡例
- 4/4車供用 (再評価対象区間)
 - 未開通区間
 - 高速道路
 - 高速道路(事業中)
 - 一般国道
 - 主要地方道
 - 都道

- 凡例
- 未着手
 - 工事中・用地取得中
 - 完成済・用地取得済



前回 評価時 H18	工事	
	用地	

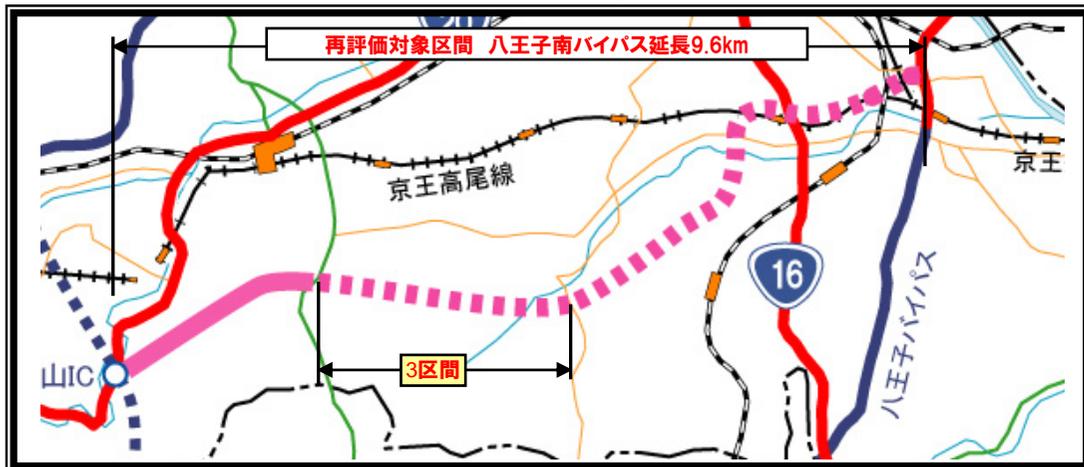
今回 評価時 H23	工事	
	用地	

2区間



6. 事業進捗の見込みの視点

■ 前回再評価 (H18) からの事業の進捗状況 (4/5)



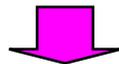
- 凡例
- 4/4車供用 再評価対象区間
 - 未開通区間
 - 高速道路
 - 高速道路(事業中)
 - 一般国道
 - 主要地方道
 - 都道

- 凡例
- 未着手
 - 工事中・用地取得中
 - 完成済・用地取得済



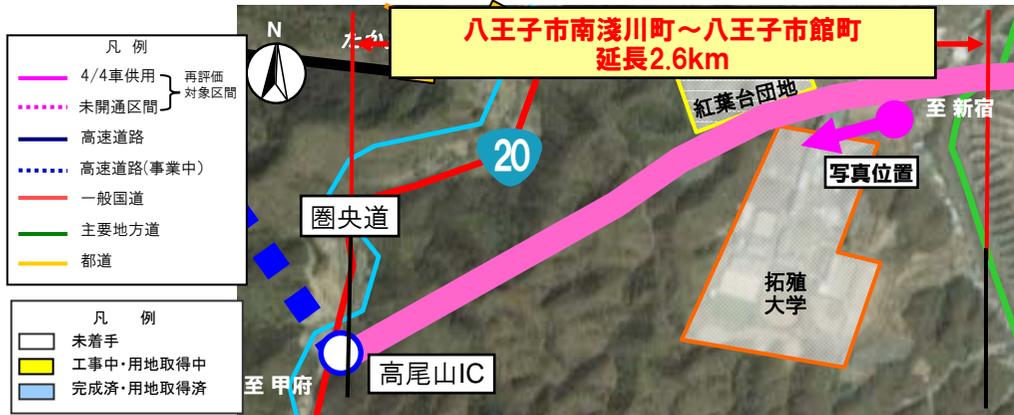
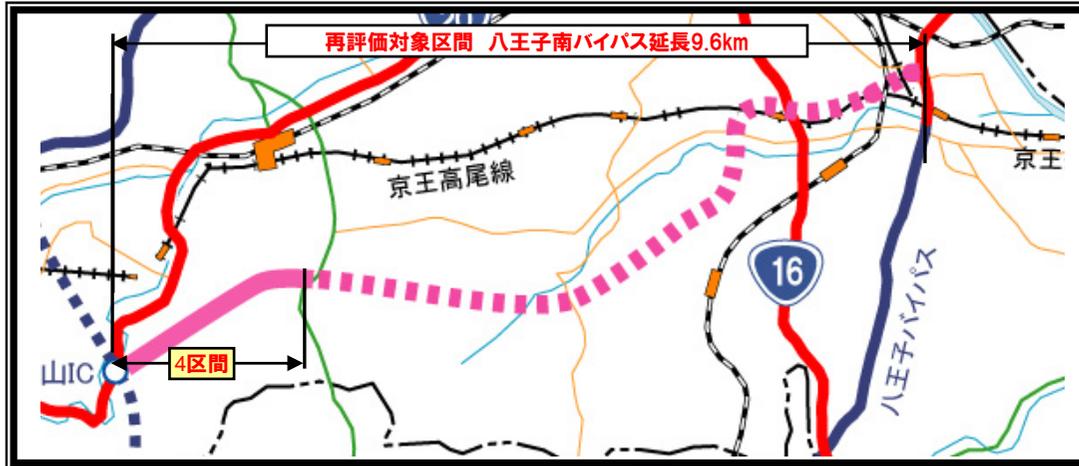
前回 評価時 H18	工事	
	用地	
今回 評価時 H23	工事	
	用地	

3区間



6. 事業進捗の見込みの視点

■ 前回再評価 (H18) からの事業の進捗状況 (5/5)



<div style="background-color: #008000; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; text-align: center;"> 前回 評価時 H18 </div>	工事		
	用地		
<div style="background-color: #0000FF; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; text-align: center;"> 今回 評価時 H23 </div>	工事		
	用地		

4区間



7. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・八王子南バイパスの並行区間である国道20号現道を中心に、全国平均の約7倍の損失時間が発生。
- ・国道20号現道の死傷事故率は全国平均の約1.4倍、最も死傷事故率の高い高尾駅前交差点は全国平均の約10倍である。
- ・八王子南バイパスは、国道20号現道の八王子周辺における市街地の混雑緩和及び交通安全の確保させ、かつ、圏央道のアクセス道路としても利用することができる道路である。
- ・費用対効果(B/C)は1.7。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成22年度に八王子市館町～南浅川町間の約2.6kmを4車線化供用。
- ・用地取得率は平成23年3月末時点で約74%であり、引き続き用地取得を推進し、用地進捗状況を踏まえて順次工事着手予定。

(3) 都道府県・政令市からの意見

- 東京都知事の意見
- ・国道20号八王子南バイパスは、八王子市周辺の混雑緩和だけでなく、圏央道高尾山ICへのアクセス道路として、重要な役割を果たす路線である。
- ・また、今年度には、圏央道の八王子JCTから高尾山ICが開通することから、当該道路の整備は急務である。このため、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
- ・八王子南バイパスは八王子市周辺における市街地の混雑緩和、周辺道路における交通安全性の向上が図られるだけでなく、圏央道のアクセス道路として利用することができることから整備の重要性が高く、早期の供用が必要である。