

(再評価)

資料2-5-①

関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成23年度第8回)

一般国道20号 日野バイパス(延伸)

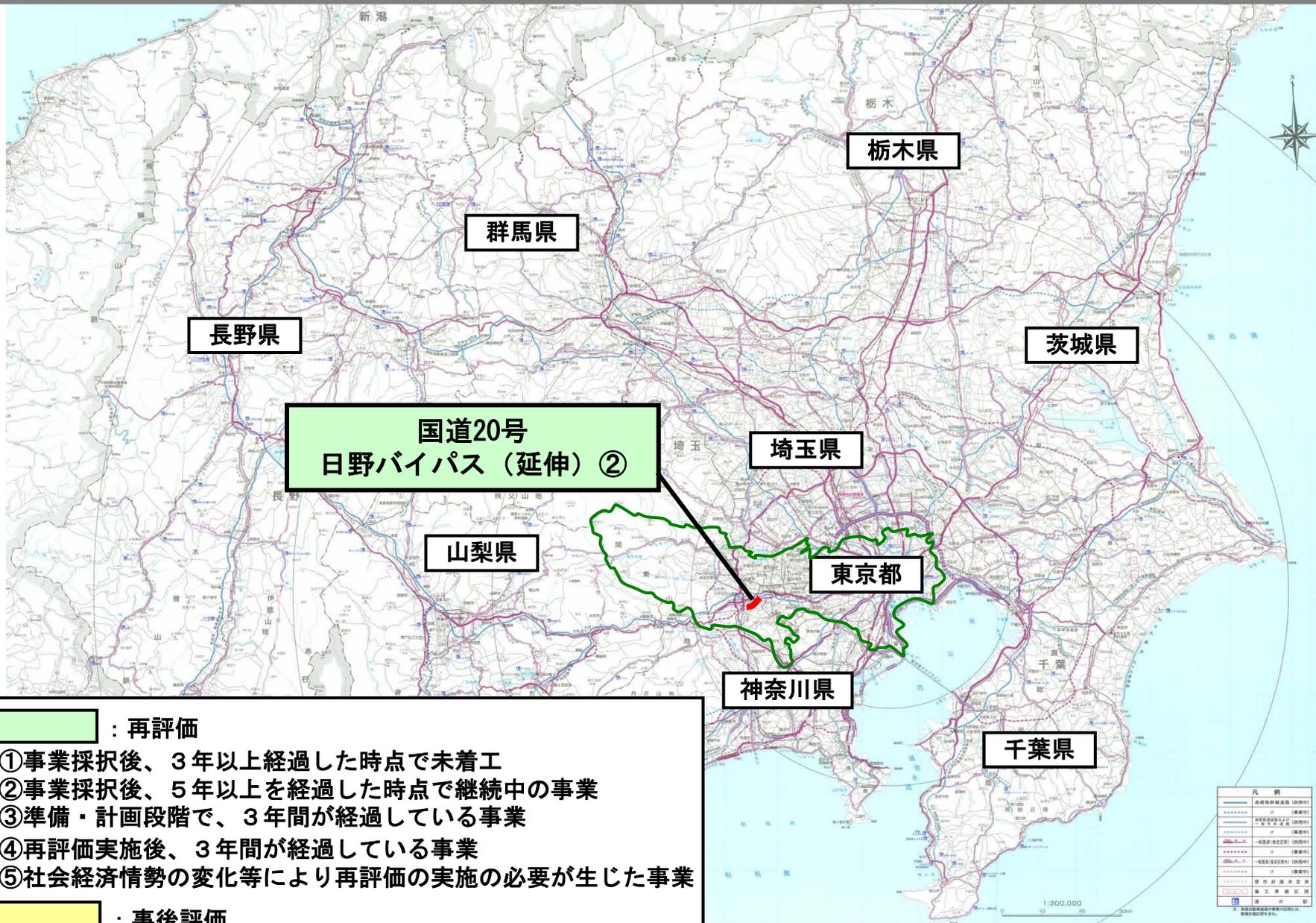
平成23年12月20日

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	13
6. 事業進捗の見込みの視点	15
7. 今後の対応方針(原案)	16

1. 位置図



2. 事業の目的と計画の概要

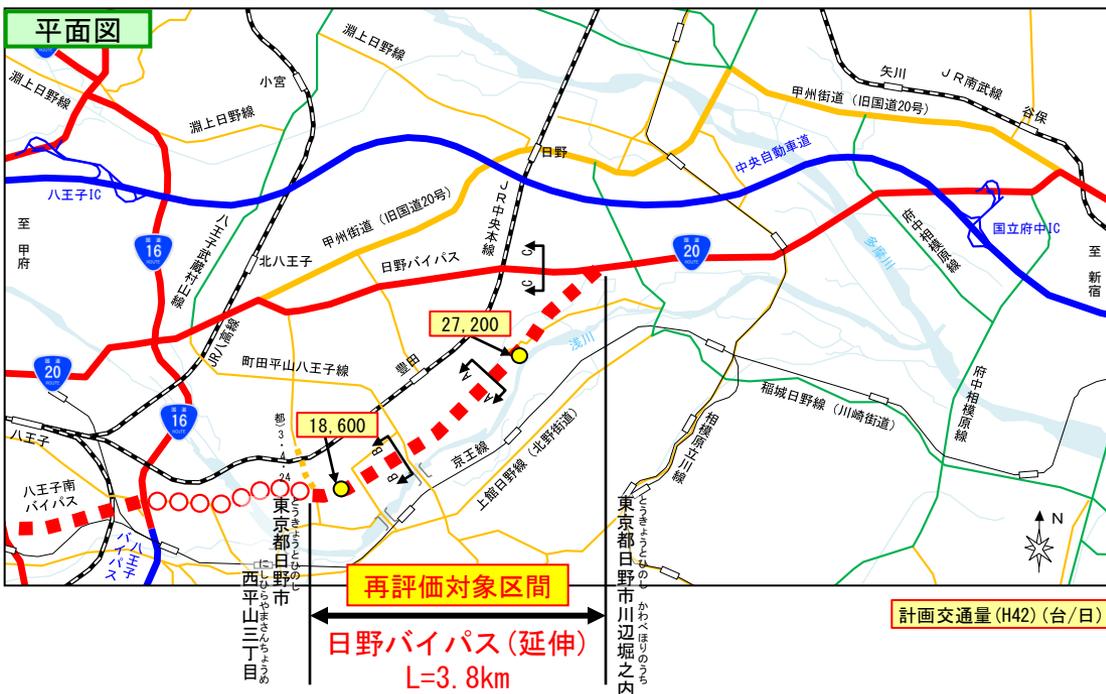
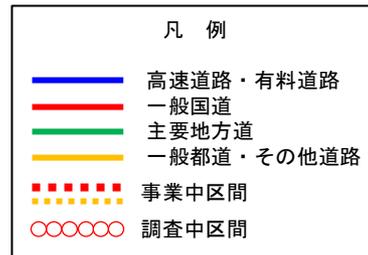
(1) 目的

- ・ 現道（国道20号）の渋滞緩和・安全性向上
- ・ 新たなまちづくりの支援

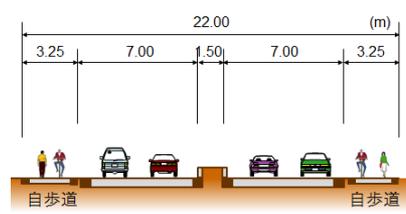
(2) 計画の概要

区間：自 とうきょうと ひのし かわべほりのうち
 東京都日野市川辺堀之内
 とうきょうとひのしにしひらやましんちようめ
 至 東京都日野市西平山三丁目

延長：3.8 km
 員数：28.0 ~ 48.0 m
 規格：第4種第1級
 設計速度：60 km/h
 線数：4車線
 事業化：平成17年度
 事業費：約240億円
 計画交通量：18,600 ~ 27,200台/日

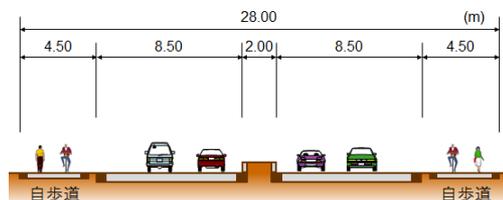


C-C断面
 現道国道20号
 日野バイパスの
 標準横断面

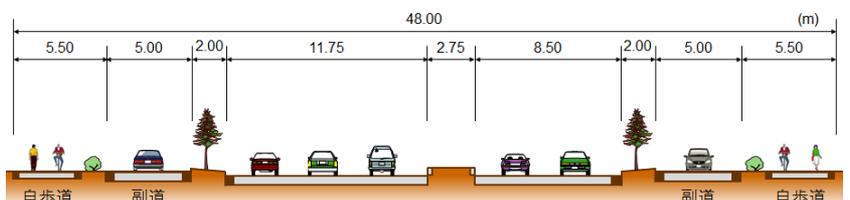


標準横断面

A-A断面
 ・ 川辺堀之内地区
 ・ 東豊田地区
 ・ 豊田南地区



B-B断面
 ・ 西平山地区



【交差点部断面】

2. 事業の目的と計画の概要

(3) 国道20号現道の交通特性

- ・ 日野バイパス（延伸）と並行する区間の国道20号現道の利用交通は、周辺地域内を移動する内々交通が35%。
- ・ 周辺地域とその他の地域間の内外交通が55%、周辺地域を通過する外々交通が10%となっている。

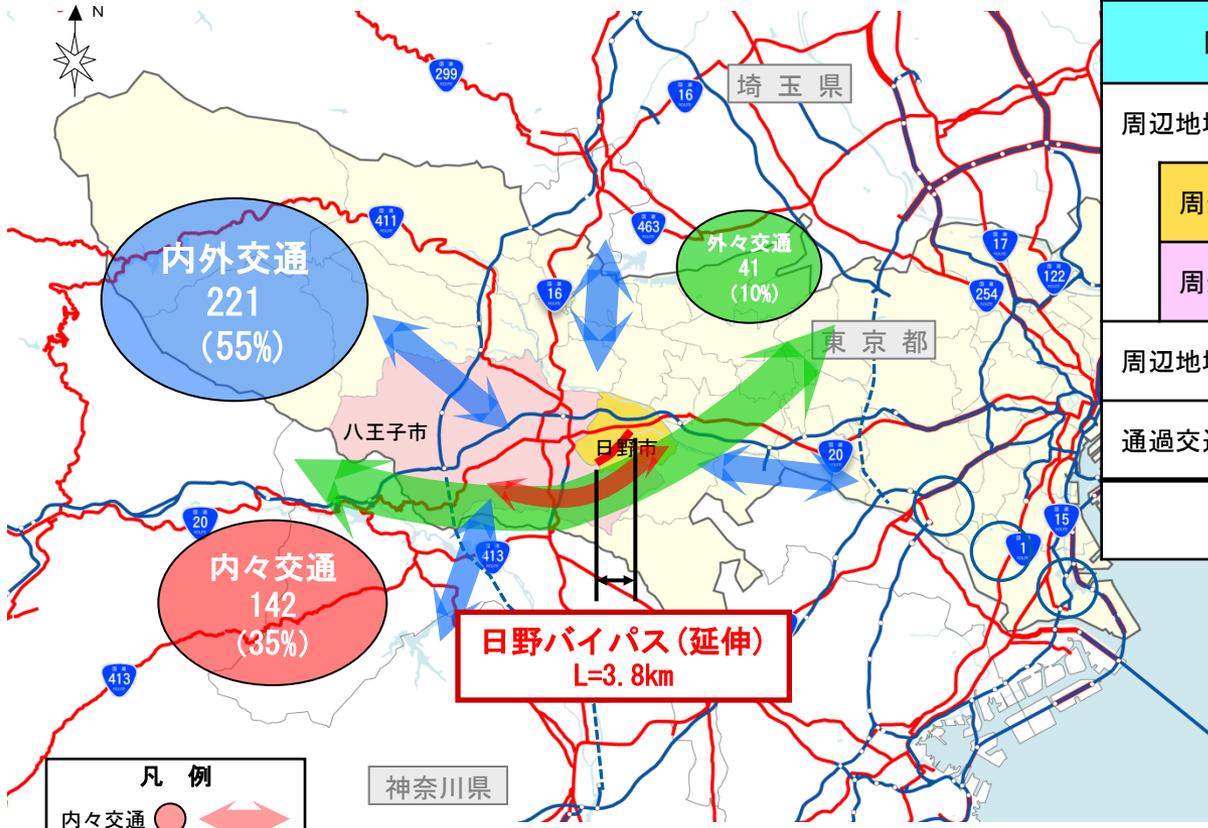
■ 国道20号現道の主な利用OD (国道20号を利用する交通の結びつき)

表 国道20号の交通特性

国道20号 OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	142	35%
周辺地域⇄日野市	31	8%
周辺地域⇄八王子市	111	27%
周辺地域とその他の地域(内外)	221	55%
通過交通(外々)	41	10%
合計	404	100%

内々交通が35%
内外交通が55%
外々交通が10%

周辺地域 : 日野市、八王子市
通過交通 : 周辺地域内を発着としない交通
※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出



凡例

- 内々交通 (Red circle with double arrow)
- 内外交通 (Blue circle with double arrow)
- 外々交通 (Green circle with double arrow)

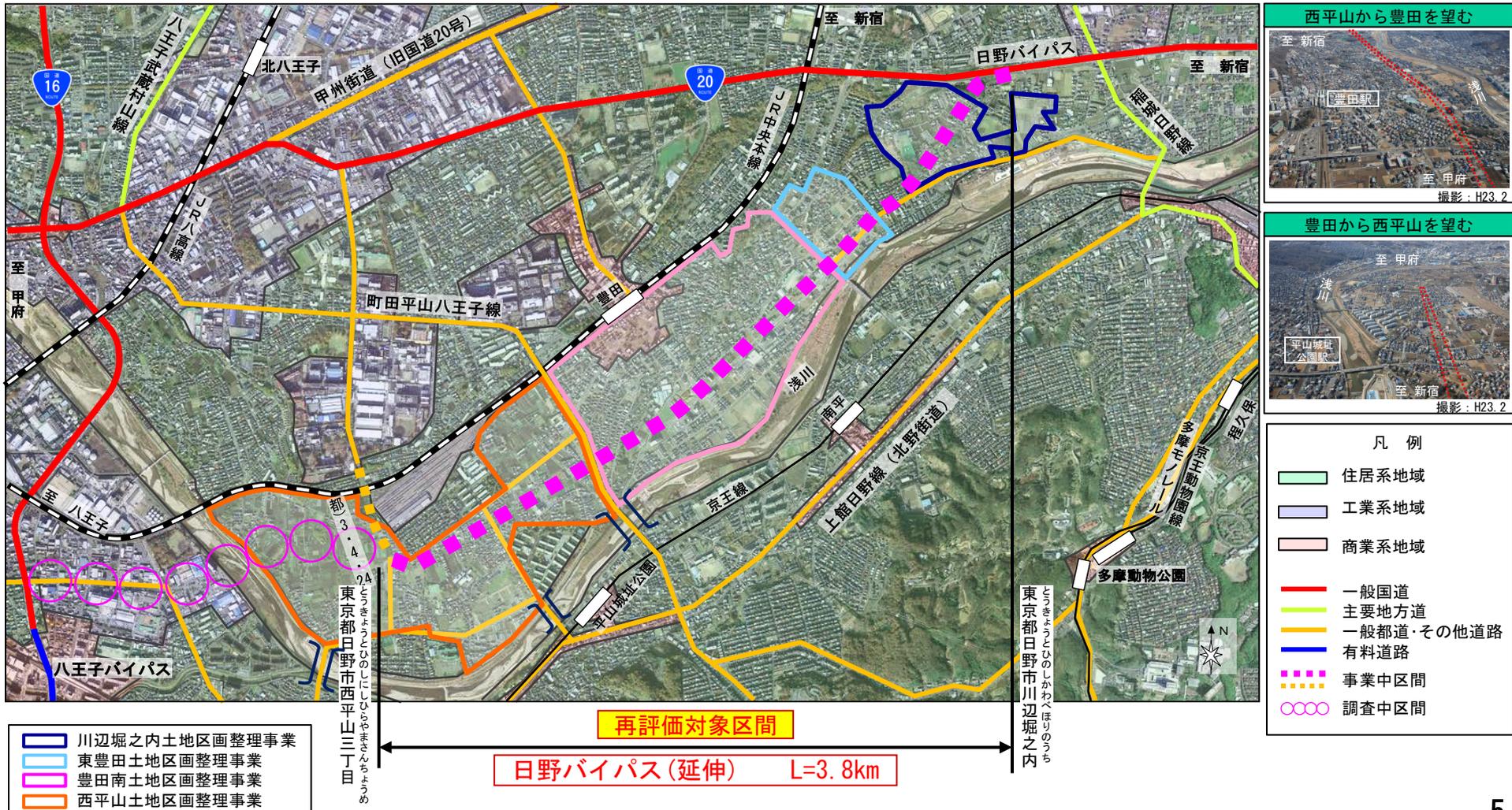
- 高速道路・有料道路 (Blue line)
- 国道 (Red line)

(単位：百台/日)

3. 事業進捗の状況

(2) 周辺状況

- ・日野バイパス（延伸）はJR中央本線と京王線に並行するルートとなっており、周辺には工場や住宅地が点在し、関連する土地区画整理事業が複数実施されている。
- ・日野バイパス（延伸）の西側には南北方向の幹線道路である国道16号が通過している。



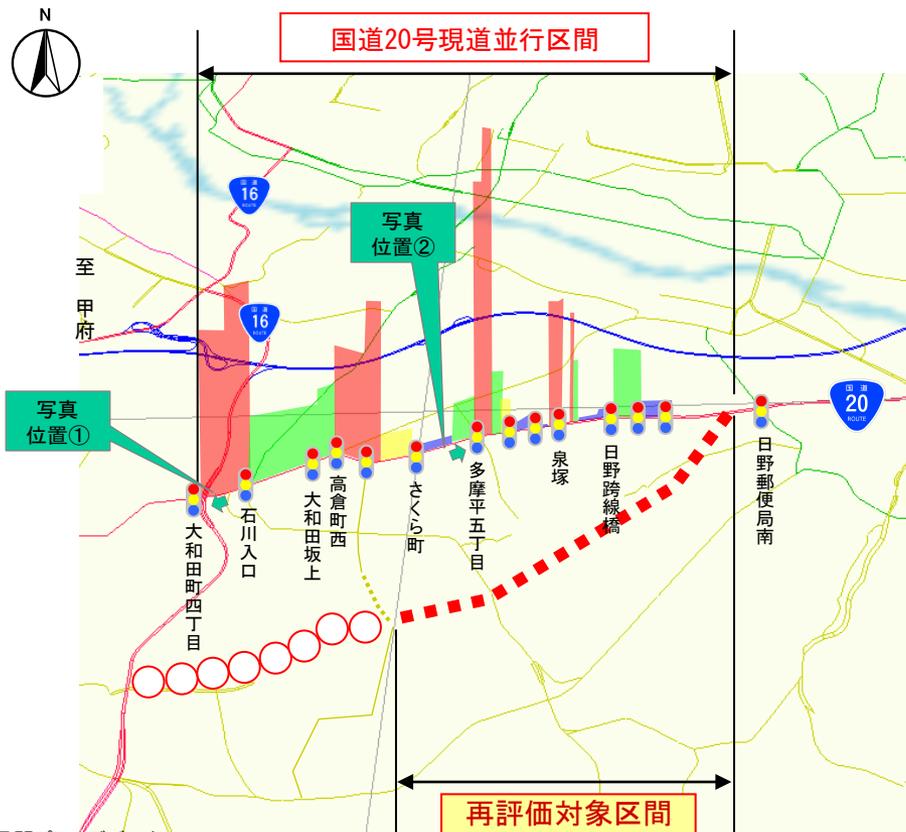
4. 事業の必要性に関する視点

(1) 国道20号の渋滞状況

- ・日野バイパス（延伸）の並行区間である国道20号現道では、石川入口～大和田町四丁目交差点および多摩平五丁目交差点において著しい損失時間が発生している。
- ・当該区間の損失時間は約162.4千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約6倍と高い状況になっている。
- ・日野バイパス（延伸）が整備されることにより、国道20号の渋滞の緩和が見込まれる。

■ 国道20号の損失時間

・損失時間：約162.4千人時間/年・km
 （全国平均：約26.3千人時間/年・km）



① 国道20号 大和田町四丁目交差点



撮影：H23.11

※写真位置①

② 国道20号 多摩平五丁目交差点



撮影：H23.11

※写真位置②

※年間損失時間は、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20号の交通事故状況

- ・ 並行する国道20号の死傷事故率は、137.1件/億台・kmと全国平均(102.6件/億台・km)の約1.3倍となっている。
- ・ 事故類型別では、渋滞に起因した追突事故が約4割、交差点における右左折事故や出会い頭事故が約4割発生している。
- ・ 通過交通の転換による安全性の向上及び渋滞緩和による交通事故の減少が期待される。

■ 国道20号の死傷事故率

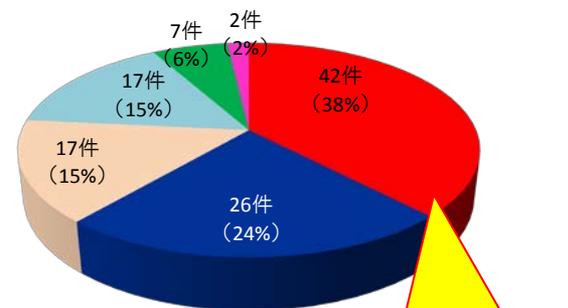
・ 死傷事故率：約137.1件/億台・km
 (全国平均値：約102.6件/億台・km)

■ 死傷事故件数（4年間合計）の現状

□ 全体

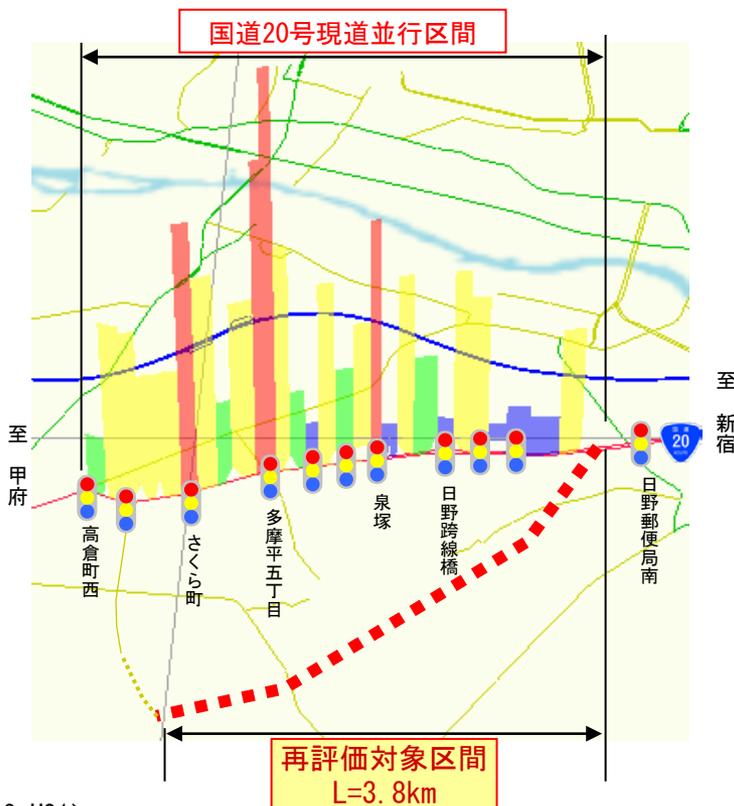
計111件

- 車両相互(追突)
- 車両相互(右左折)
- 車両相互(出会い頭)
- 車両相互(その他)
- 人対車両
- 車両単独



追突事故が約4割
 (111件中42件)

出典：交通事故データ（H18-H21）
 ※並行するセンサス区間を集計。



- 信号交差点
- 凡例
 - : 0 ~ 50
 - : 50 ~ 100
 - : 100 ~ 200
 - : 200 ~
 (単位：件/億台・km)
- 凡例
 - 事業中区分

4. 事業の必要性に関する視点

(3) - 1 沿線におけるまちづくりとの連携

- ・日野市では、骨格道路である日野バイパス(延伸)を中心に沿道と一体となった「まちなみ」形成を図り、地域の活性化に向け、土地区画整理事業を基本としたまちづくりを進めている。

区画整理事業のテーマ

① 駅前にふさわしいまちづくり

交通混雑のない便利で活気のある商業地の発展を図ります。

② 農のあるまちづくり

③ 水辺を活かしたまちづくり

④ 多摩都市モノレールと調和したまちづくり



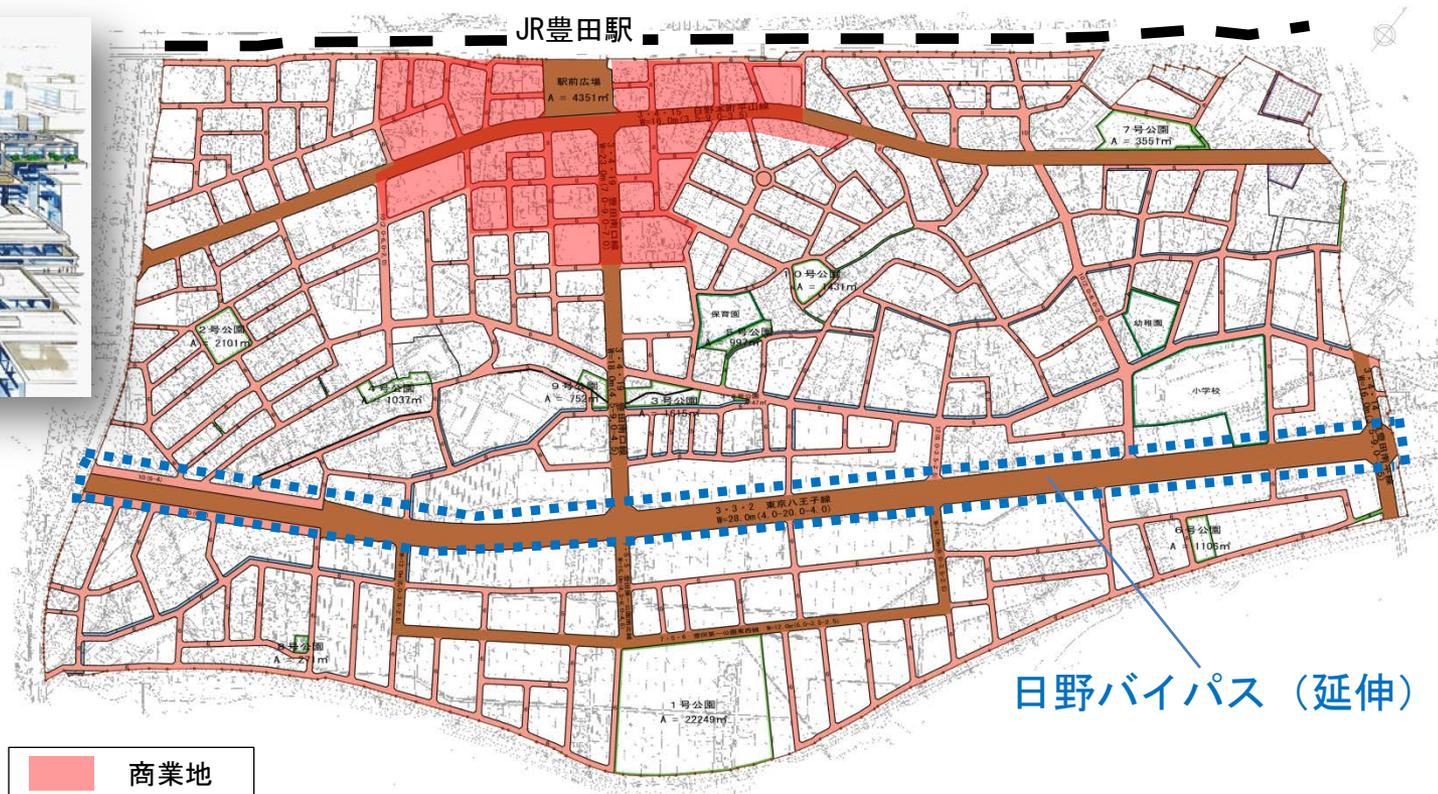
4. 事業の必要性に関する視点

(3) - 2 日野市の土地区画整理事業

- ・土地区画整理事業では、道路、公園、水路等の整備を行うとともに、地域の特性である自然等、現在の生活環境の良いところを出来るだけ残した住みよいまちづくりを推進。
- ・JR中央線豊田駅南口前の商業地は再開発事業等により施設を充実させ、都市計画道路の実現により交通渋滞の緩和を図るとともに沿道をショッピングモール街として整備し、商業の活性化を図る。



駅前広場のイメージ



豊田南土地区画整理事業

4. 事業の必要性に関する視点

(3) - 3 土地区画整理事業とは

●土地区画整理事業

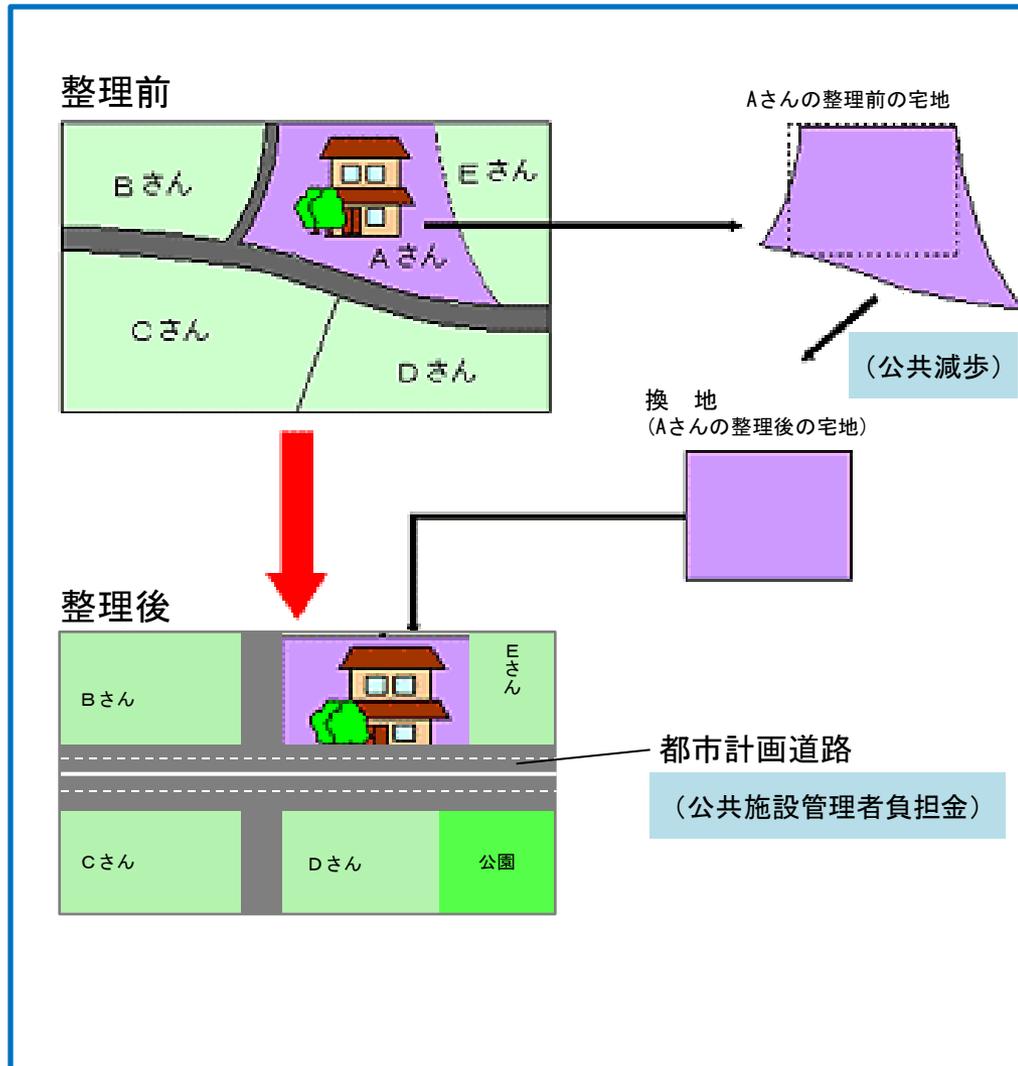
- ・道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。

●公共減歩

- ・公共施設が不十分な区域で、地権者からその権利に応じて少しずつ土地を提供してもらい、この土地を道路・公園などの公共用地が増える分に充てる他、その一部を売却し事業資金の一部に充てる事業制度。

●公共施設管理者負担金

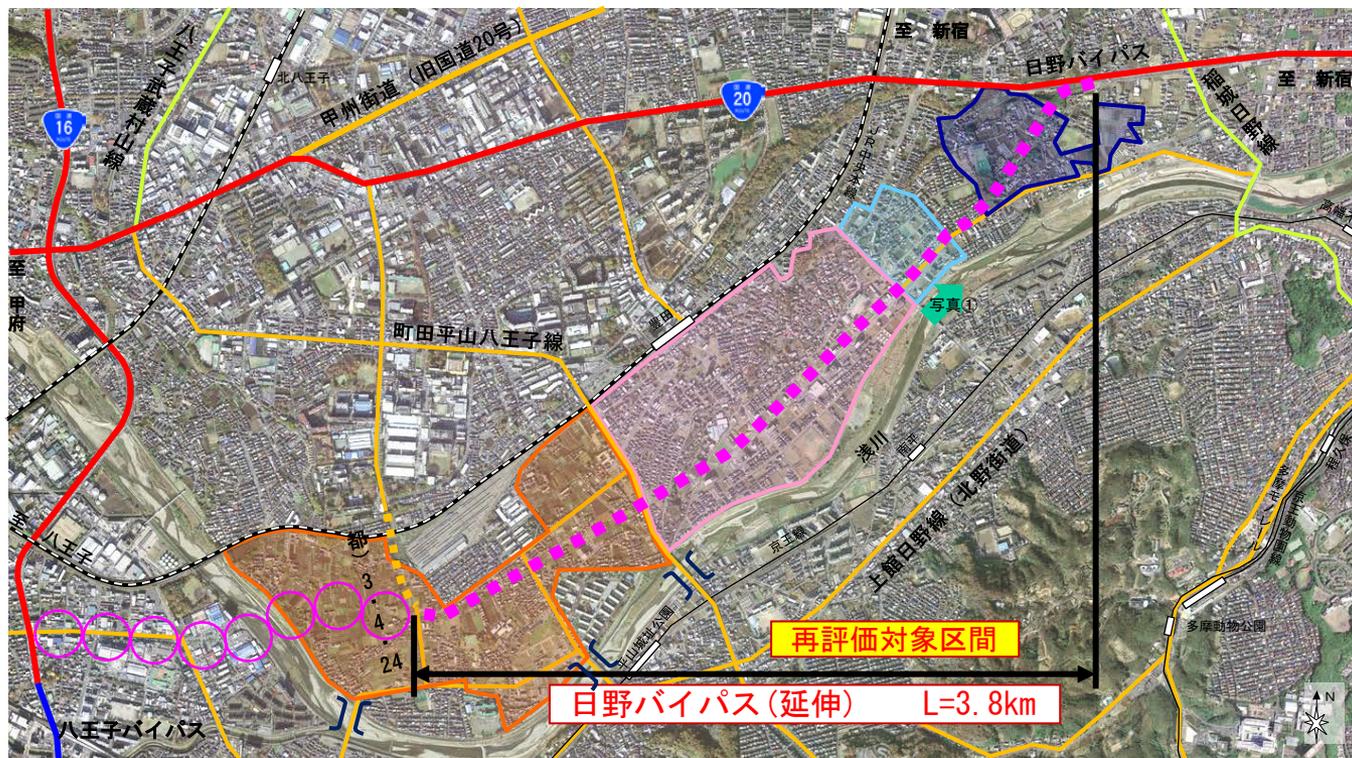
- ・土地区画整理事業により、都市計画道路等の重要な公共施設を整備する場合に、その公共施設用地の取得の費用の額の範囲内で、その公共施設の管理者に対して、その土地区画整理事業に要する費用の負担を請求することができる制度。



4. 事業の必要性に関する視点

(3) - 4 各土地区画整理事業の状況

- ・日野バイパス（延伸）の沿線には、4つの土地区画整理事業（川辺堀之内、東豊田、豊田南、西平山）が展開されており、まちづくりと連携した整備を進めている。



凡例

- 一般国道 (Red line)
- 主要地方道 (Yellow line)
- 一般都道・その他道路 (Orange line)
- 有料道路 (Blue line)
- 事業中区間 (Pink dashed line)
- 調査中区間 (Pink circles)

- 川辺堀之内土地区画整理事業 (Blue outline)
- 東豊田土地区画整理事業 (Light blue outline)
- 豊田南土地区画整理事業 (Pink outline)
- 西平山土地区画整理事業 (Orange outline)

【周辺の土地区画整理事業の状況（黄色箇所が事業中）】

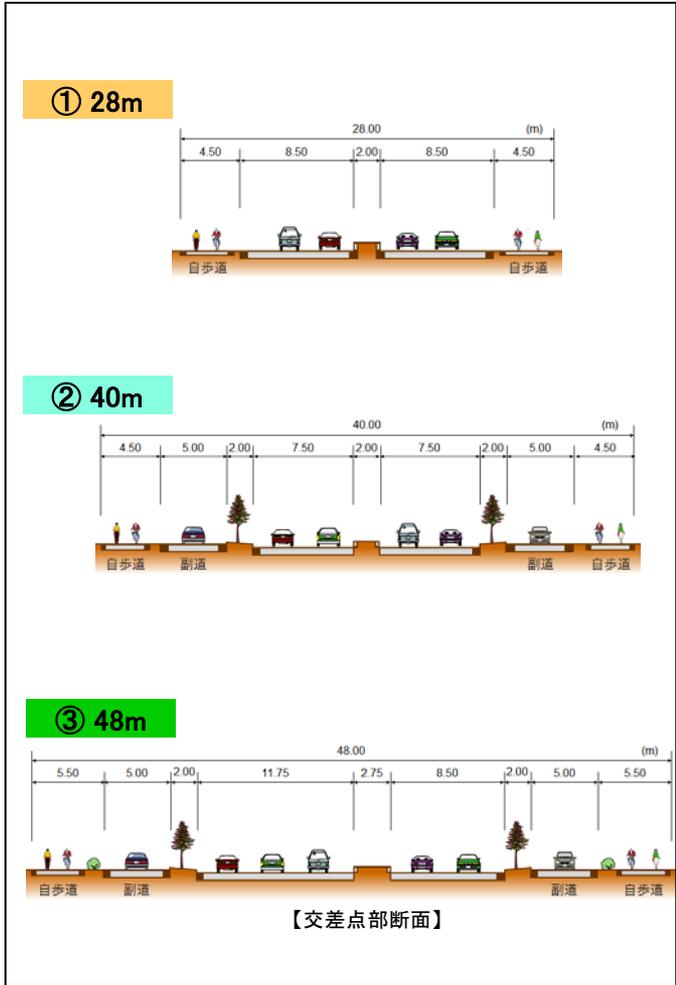
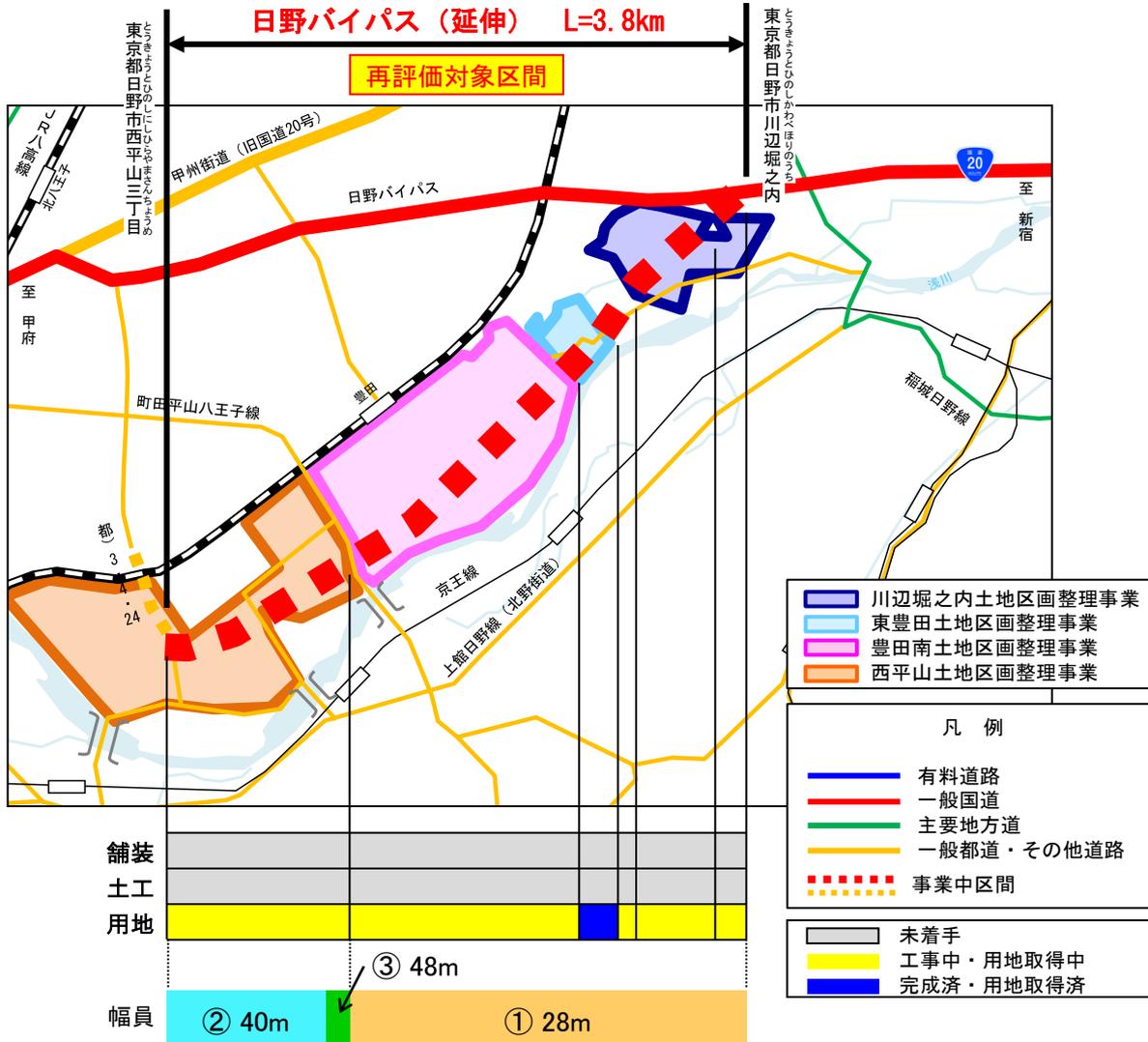
事業名	西平山土地区画整理事業	豊田南土地区画整理事業	東豊田土地区画整理事業	川辺堀之内土地区画整理事業	合計	直接買収区間(国施行)
日野バイパス(延伸)道路用地面積 (土地区画整理事業面積)	42千m ² (914千m ²)	39千m ² (871千m ²)	7千m ² (72千m ²)	12千m ² (187千m ²)	99千m ² (2,044千m ²)	14千m ²
<バイパス用地が占める割合>	<4.6%>	<4.5%>	<9.4%>	<6.3%>	<4.9%>	-
事業計画年度	平成4年度～30年度	昭和61年度～平成30年度	平成7年度～20年度	平成21年度～29年度	-	-
進捗状況*	55.8%	95.7%	100.0%	8.9%	68.9%	0.0%

※日野バイパス(延伸)道路用地に関する進捗状況

4. 事業の必要性に関する視点

(4) 残工事の概要

- ・ 当該事業の整備は、関連する土地区画整理事業と連携し、用地取得を進めている。
- ・ 現在の用地取得率は全体で51%。工事は未着手。



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

〔参考：新規事業化時（H17）〕

・ 基準年次	: 平成23年度	平成16年度
・ 供用開始年次	: 平成30年度	平成26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	平成11年度道路交通センサ
・ 交通量の推計時点	: 平成42年度	平成42年度
・ 計画交通量	: 18,600～27,200〔台/日〕	36,400～45,800〔台/日〕
・ 事業費	: 約240億円	約240億円
・ 費用便益比	: 1. 2	3. 7

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)
	309億円	-23億円	10億円	296億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	223億円		19億円	243億円	
					1. 2

■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)
	309億円	-23億円	10億円	296億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	104億円		19億円	123億円	
					2. 4

注1) 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。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 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。

基準年：平成23年度

6. 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は51%（平成23年3月末時点）であり、土地区画整理事業と連携し計画的に用地取得を進める。
- ・用地の進捗状況を踏まえ、順次工事着手する予定。

■ 工程表

年 度	S36	～	H2	～	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
都市計画決定	決定		変更														
事業化					事業化												
測量・調査・設計					設計	調査設計	調査設計	調査設計	調査・測量設計	設計	設計	設計	設計				
設計・用地説明												設計用地					
埋蔵文化財調査												埋文調査	埋分調査	埋文調査			
用地取得						24%	35%	44%	47%	51%	51%		完了				
工事														改良	改良	改良	完了

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である。

(新規事業化)

(今回再評価)

用地取得率は平成23年3月時点

7. 今後の対応方針（原案）

（1）事業の必要性等に関する視点

- ・ 日野バイパス（延伸）の並行区間である国道20号現道を中心に、全国平均の約6倍の損失時間が発生。
- ・ 国道20号現道での事故率は全国平均の約1.3倍、事故類型別では約4割が渋滞起因の追突事故となっている。
- ・ 日野バイパス（延伸）は国道20号の渋滞緩和、交通安全の確保を図るとともに区画整理事業と連携し、まちづくりに寄与する道路である。
- ・ 費用対効果（B/C）は1.2。

（2）事業進捗の見込みの視点

- ・ 用地取得率は51%（平成23年3月末時点）であり、土地区画整理事業と連携し計画的に用地取得を進める。
- ・ 用地の進捗状況を踏まえ、順次工事着手する予定。

（3）都道府県・政令市からの意見

<東京都知事の意見>

- ・ 日野バイパス（延伸）は、並行する国道20号現道や北野街道などの渋滞緩和及び地域の安全性の向上が期待される。また、土地区画整理事業との連携によりまちづくりの支援を図るとともに、八王子南バイパスと一体となり、圏央道へのアクセス道路として、重要な役割を果たす。
- ・ 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、土地区画整理事業者と調整して用地確保を図るとともに、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
- ・ 日野バイパス（延伸）の整備は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、及び、まちづくりの観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが必要である。