

(再評価)

資料3-4-①

関東地方整備局
事業評価監視委員会

(平成26年度第4回)

- 一般国道20号
- ・日野バイパス(延伸)
 - ・八王子南バイパス

平成26年10月10日

国土交通省関東地方整備局

目次

■一般国道20号

- 1. 事業の概要（全体）…… 1～7

■事業区間（日野バイパス(延伸), 八王子南バイパス)

- 1. 事業の概要 ……
 - 2. 事業の進捗状況 ……
 - 3. 事業の評価 ……
 - 4. 事業の見込み等 ……
- （日野バイパス(延伸) 8～21）
（八王子南バイパス 22～44）

■一般国道20号

- 5. 関連自治体等の意見 …… 45～46
- 6. 今後の対応方針(原案)…… 47～48

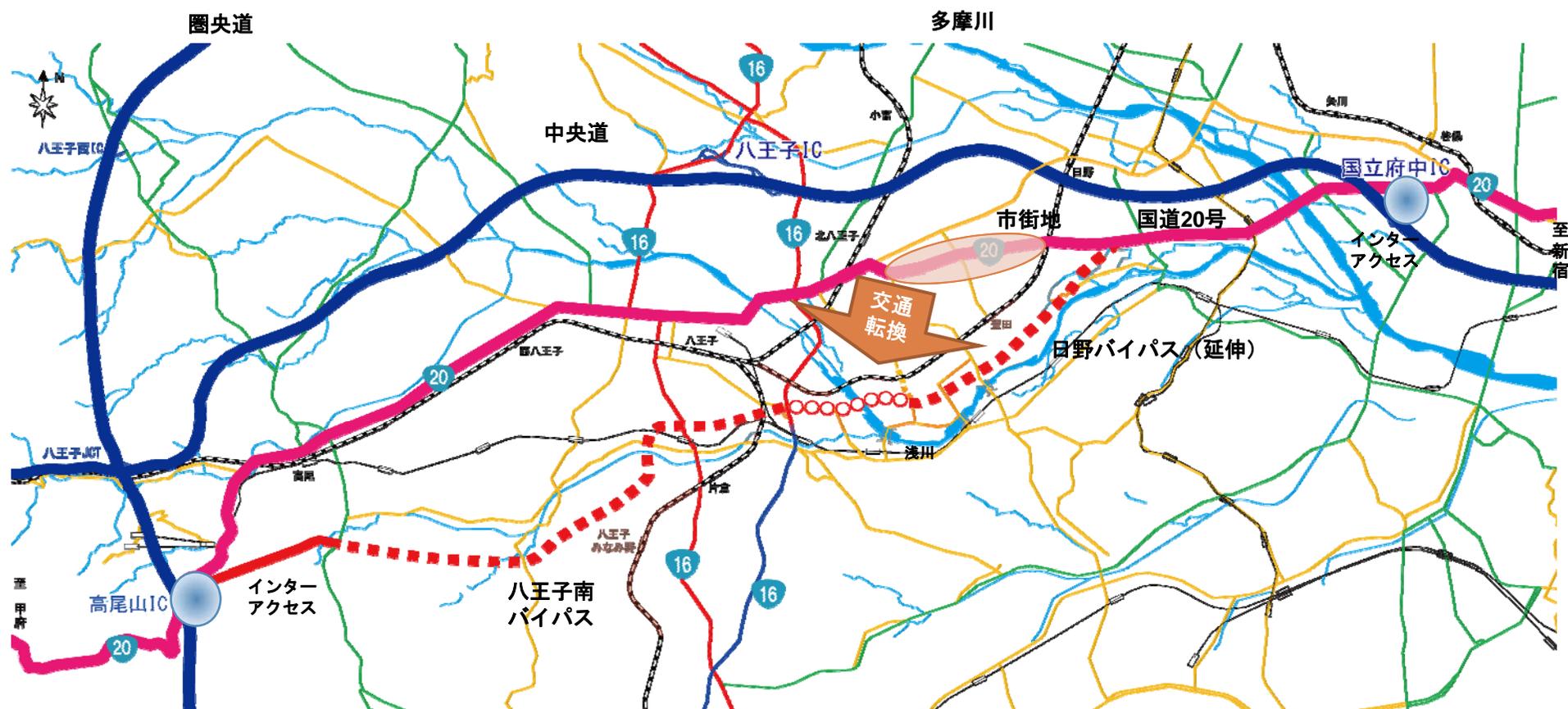
一般国道20号

1. 事業の概要（全体）

1. 事業の概要(全体)

(1) - 2 計画の概要(まちづくりとの連携)

- ・日野バイパス(延伸)、八王子南バイパスの沿線には、土地区画整理事業(川辺堀之内、東豊田、豊田南、西平山、北野、打越、南八王子)が展開され、まちづくりと連携した整備によって事業の効率化が図られている。



1. 事業の概要(全体)

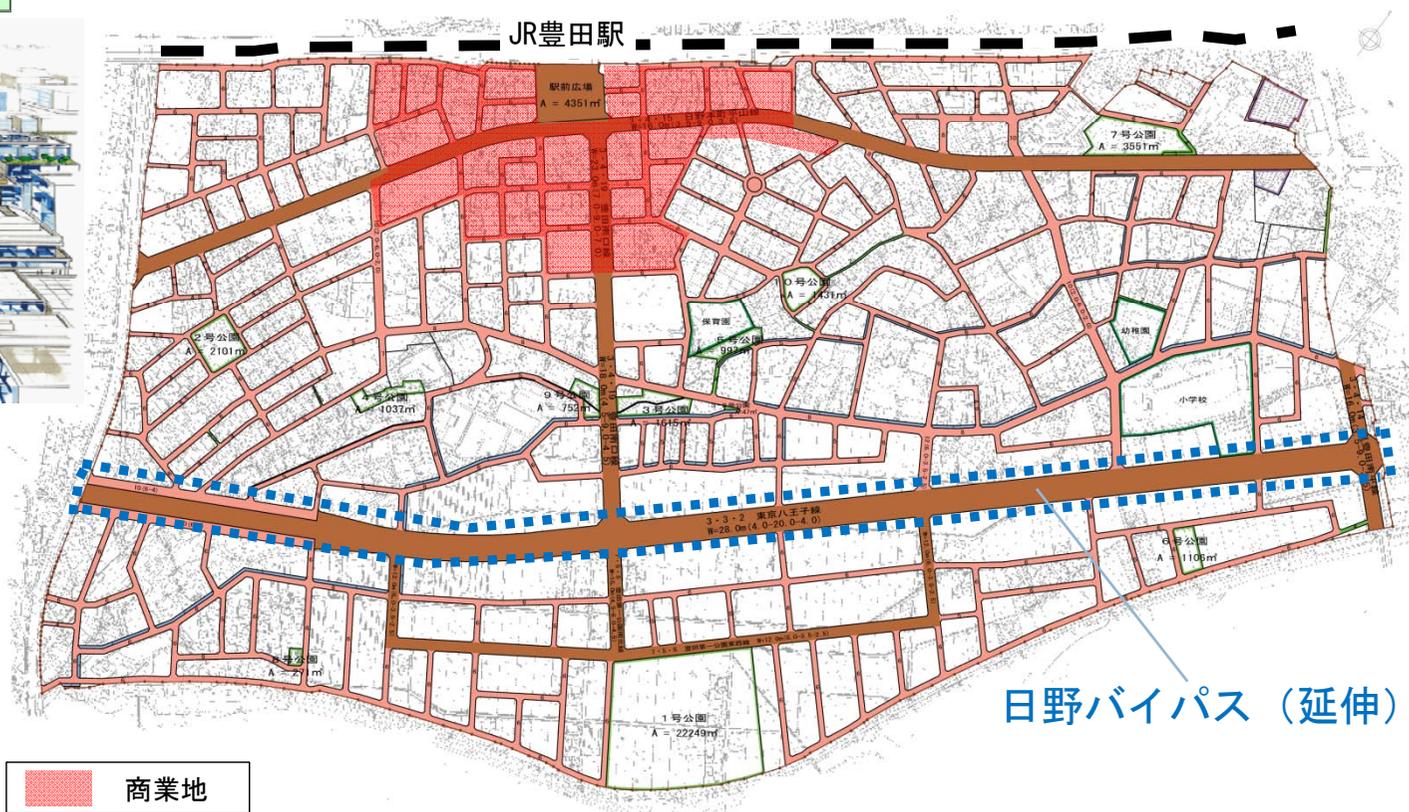
(1) - 3 計画の概要(日野市の土地区画整理事業)

- ・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中央本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



1. 事業の概要(全体)

(1) - 4 計画の概要(土地区画整理事業とは)

●土地区画整理事業

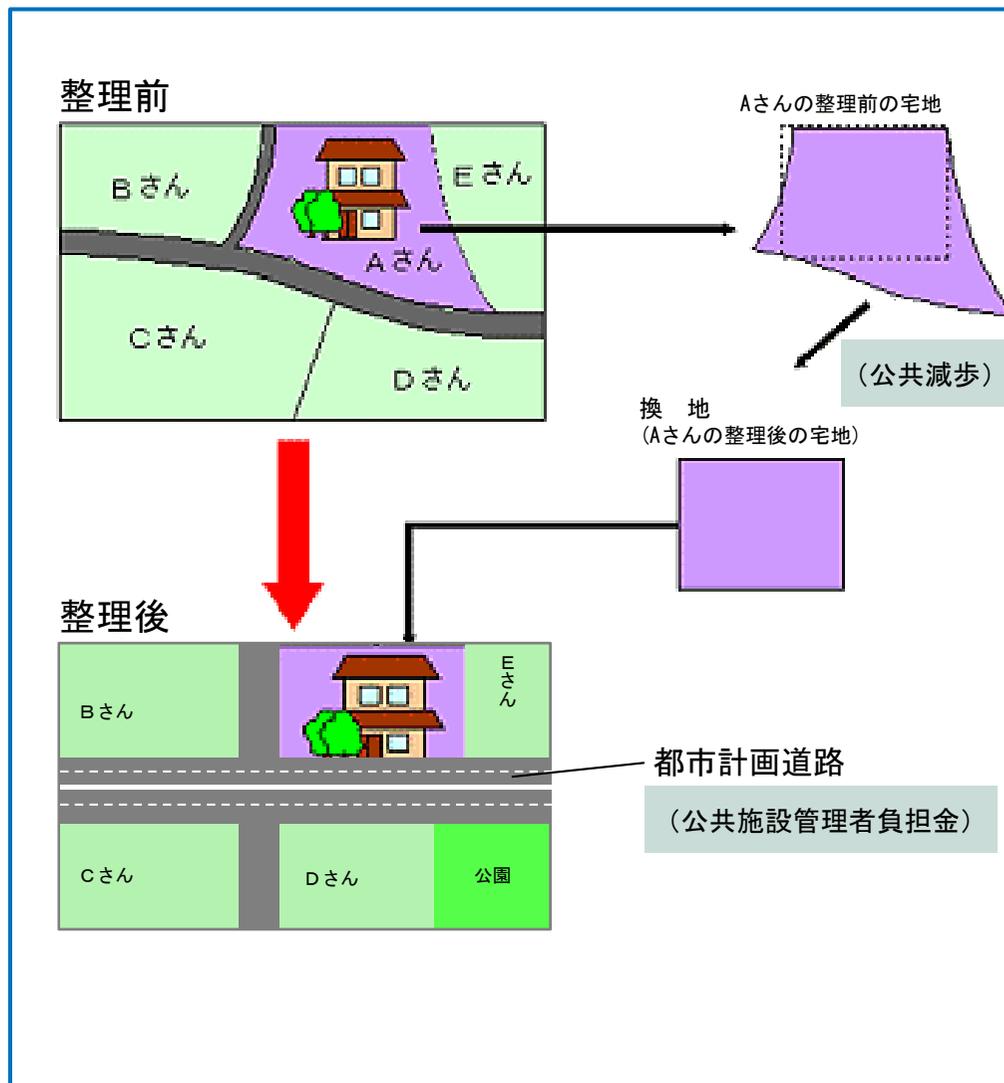
- ・道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。

●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

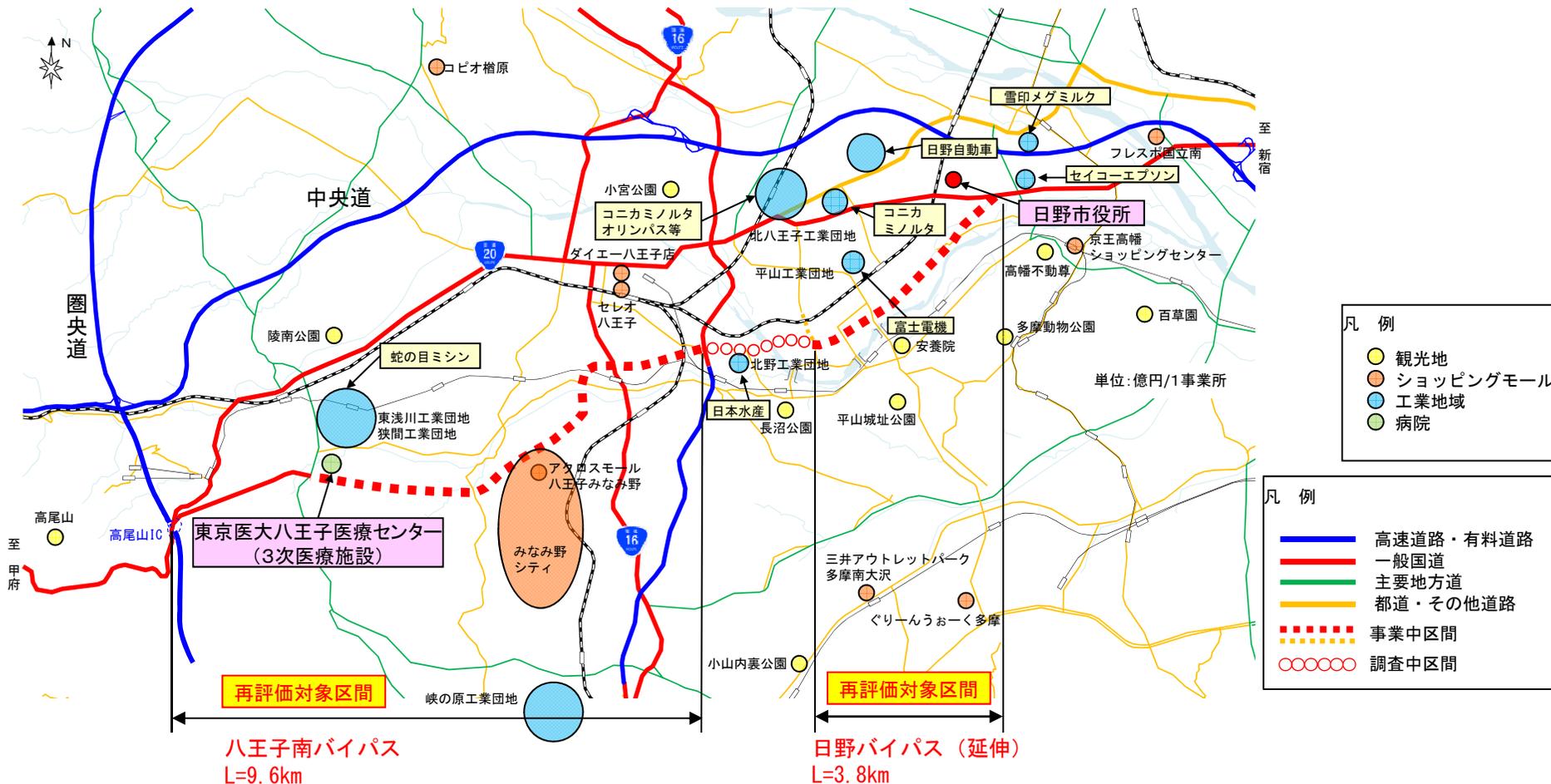
- ・土地区画整理事業により、都市計画道路等の重要な公共施設を整備する場合に、その公共施設用地の取得の費用の額の範囲内で、その公共施設の管理者に対して、その土地区画整理事業に要する費用の負担を請求することができる制度。



1. 事業の概要(全体)

(2) - 1 事業の必要性(圏央道と一体となった交通アクセスの改善)

- ・日野バイパス(延伸)が位置する日野市は、1事業所当たり製造品等出荷額が東京都で最も高く、当区間の整備によって国道16号や圏央道へのアクセスが向上し、物流機能の強化・企業活動の活性化が見込まれる。
- ・近年、沿線に開発された「みなみ野シティ」は、駅や商業施設、住宅地が立地する地域の新たな拠点となっている。当該路線の整備によって周辺地域との交流が活発になり、街の更なる発展が期待される。
- ・東京医大八王子医療センターまでの所要時間が短縮(例:日野市役所からは約16分短縮)され、救命率の向上が期待される。



1. 事業の概要(全体)

■ 今回審議区間の主な経緯

		ヒノ 日野バイパス(延伸)	ハチオウジミナミ 八王子南バイパス
起終点	起点	トウキョウト ヒノシ カワベホリノウチ 東京都日野市川辺堀之内	トウキョウト ハチオウジシ キタノマチ 東京都八王子市北野町
	終点	トウキョウト ヒノシ ニシヒラヤマサンチョウメ 東京都日野市西平山三丁目	トウキョウト ハチオウジシ ミナミアサカワマチ 東京都八王子市南浅川町
都市計画決定		昭和36年10月	平成9年2月
事業化		平成17年度	平成9年度
用地着手年度		平成18年度	平成10年度
工事着手年度		—	平成13年度

一般国道20号
(日野バイパス(延伸))

1. 事業の概要

(1)-1 事業の目的と計画の概要

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

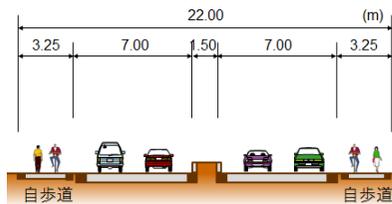
計画の概要

とうきょうと ひのし かわべほりのうち
 区 間 : 自) 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さんちようめ
 : 至) 東京都日野市西平山三丁目

計 画 延 長 : 3.8 km
 幅 員 : 28.0~48.0m
 道 路 規 格 : 第4種第1級
 設 計 速 度 : 60 km/h
 車 線 数 : 4車線
 計 画 交 通 量 : 19,400~27,300台/日
 事 業 化 : 平成17年度
 事 業 費 : 約240億円

C-C断面

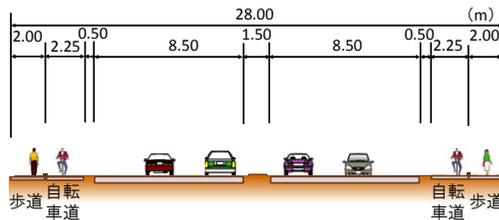
現道国道20号
 日野バイパスの
 標準横断面図



標準横断面図

A-A断面

- ・ 川辺堀之内地区
- ・ 東豊田地区
- ・ 豊田南地区



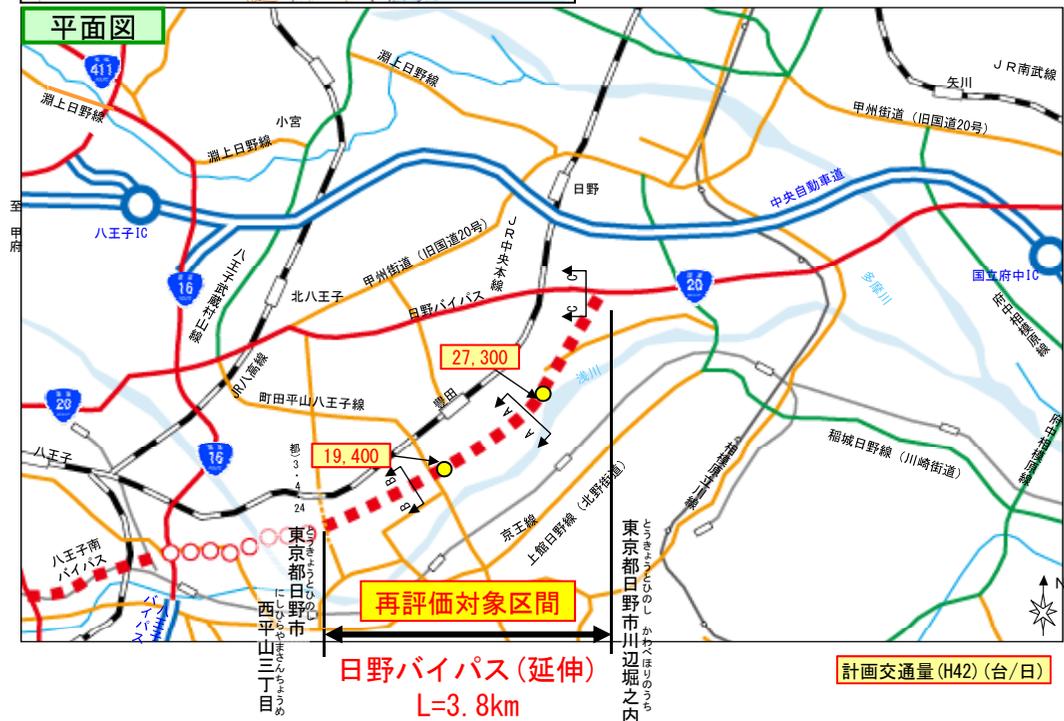
位置図



凡 例

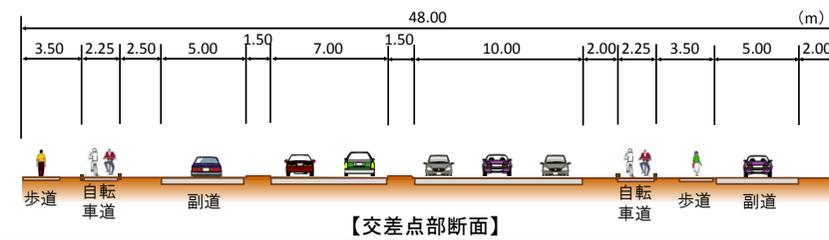
- 高速道路・有料道路 (赤線)
- 一般国道 (青線)
- 主要地方道 (緑線)
- 都道・その他道路 (黄線)
- 事業中区間 (赤点線)
- 調査中区間 (赤点線)

平面図



B-B断面

・ 西平山地区



【交差点部断面】

1. 事業の概要

(1)-2 事業の目的と計画の概要(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)

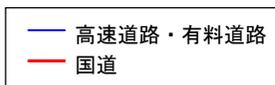
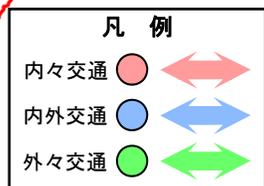
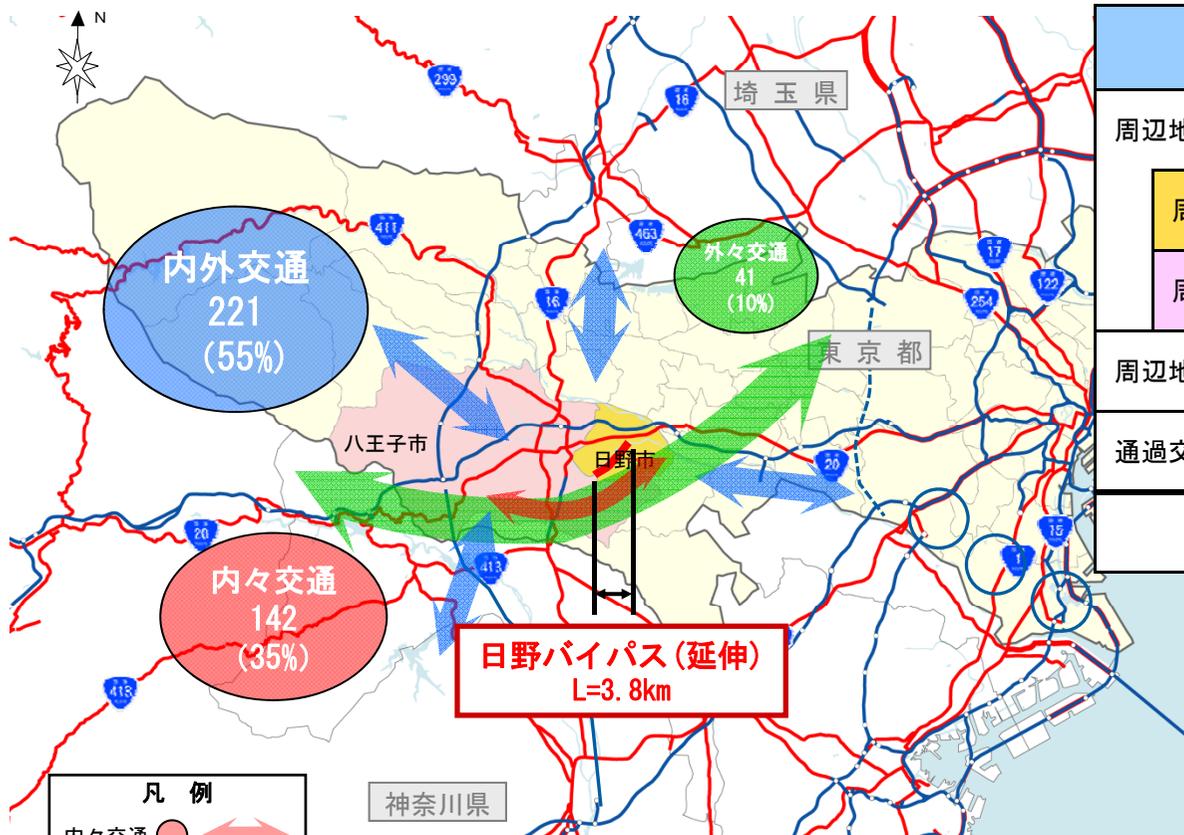
表 国道20号の交通特性

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%



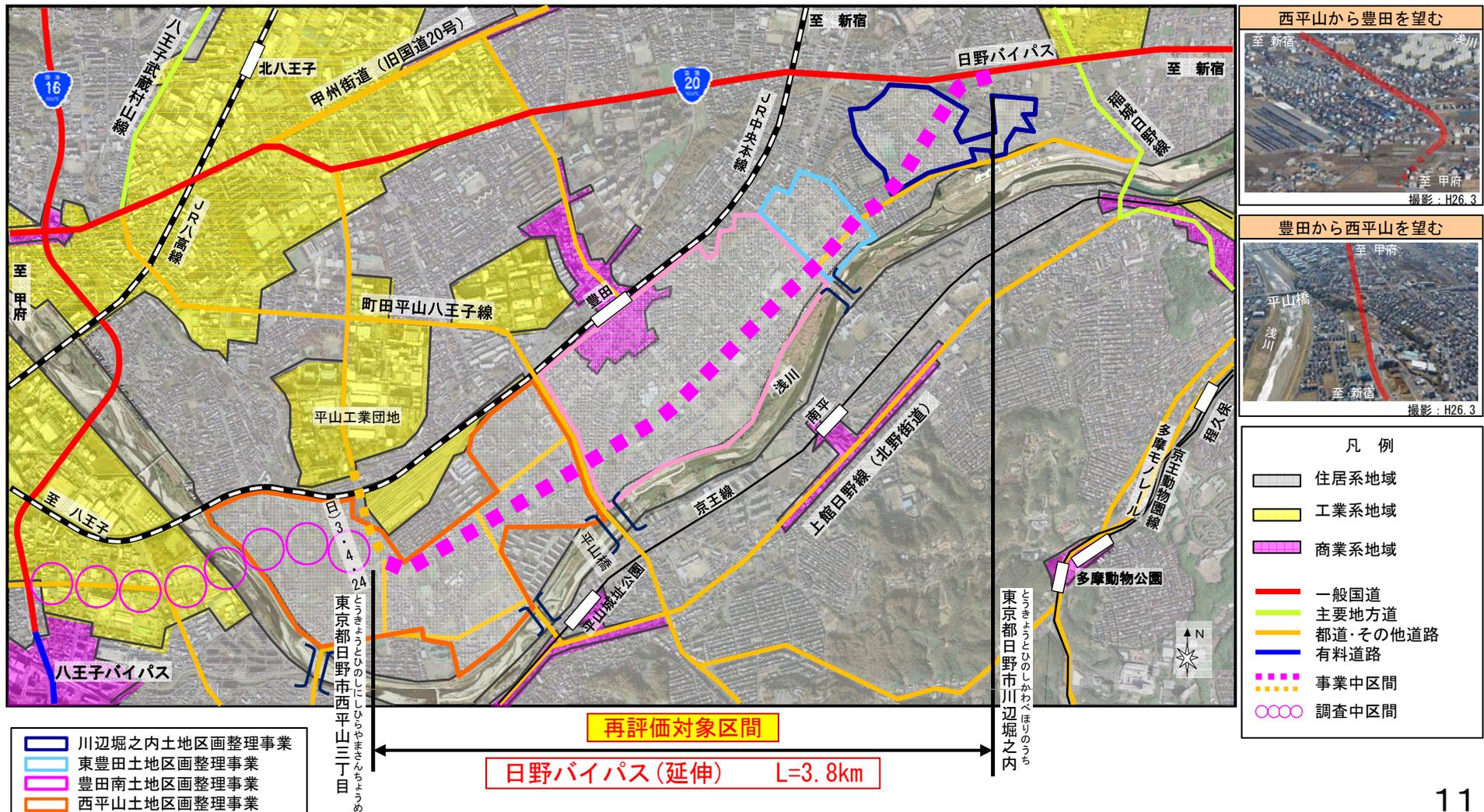
(単位：百台/日)

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

1. 事業の概要

(1)-3 事業の目的と計画の概要(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。



1. 事業の概要

(2)-1 事業の必要性

- ・日野市内は、人口増加（近年30年の伸び：1.2倍）や交通集中等の課題があり、幹線道路および架橋の整備が必要。
- ・国道20号日野バイパスが整備されたものの、市街地を通過しているため、国道16号交差区間を中心に交通量が集中し、依然として渋滞が発生し、死傷事故率も全国平均に比べ高い。
- ・日野バイパス（延伸）は、八王子南バイパスおよび圏央道と連携し、地域及び首都圏道路ネットワークとしての整備が求められている。
- ・日野バイパス（延伸）は、土地区画整理事業との一体整備により早期整備が可能となるとともに、新たなまちづくりの支援を図ることが可能となる。



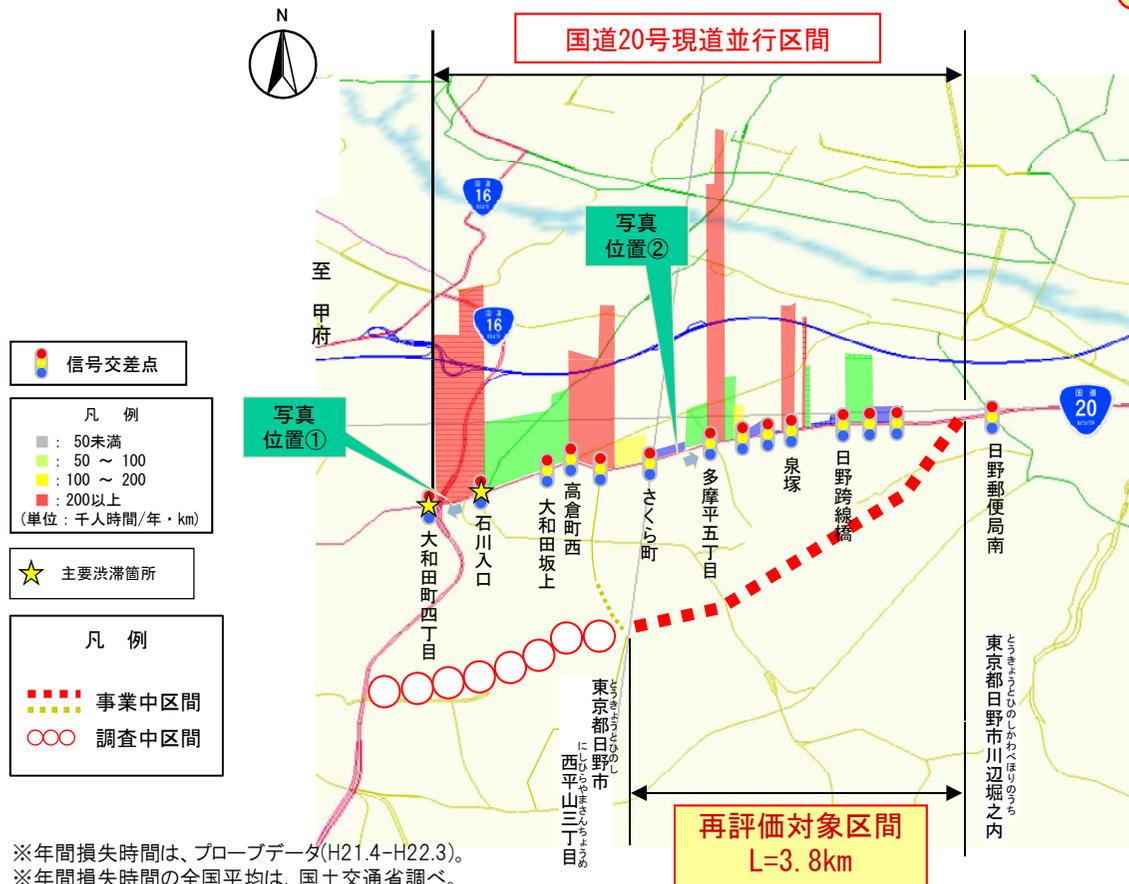
1. 事業の概要

(2)-2 事業の必要性(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：H26.7

※写真位置①

② 国道20号 多摩平五丁目交差点



撮影：H26.7

※写真位置②

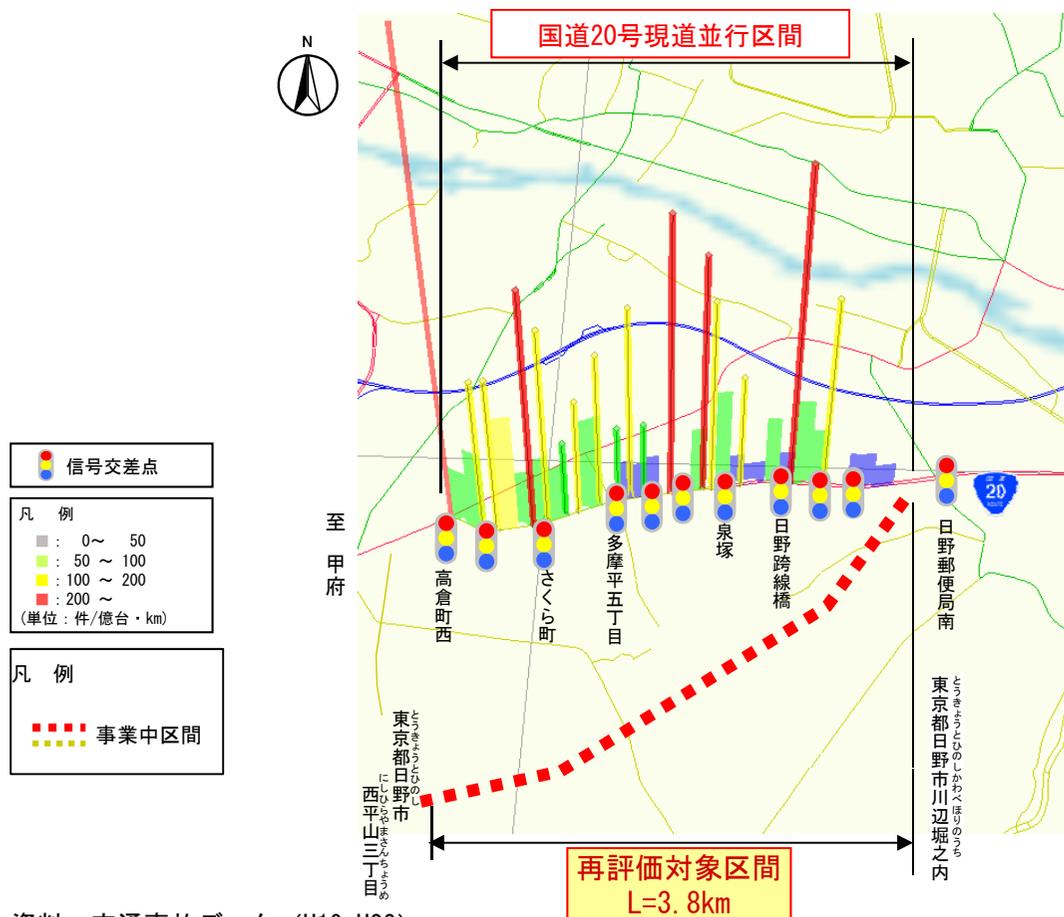
1. 事業の概要

(2)-3 事業の必要性(国道20号の交通事故状況)

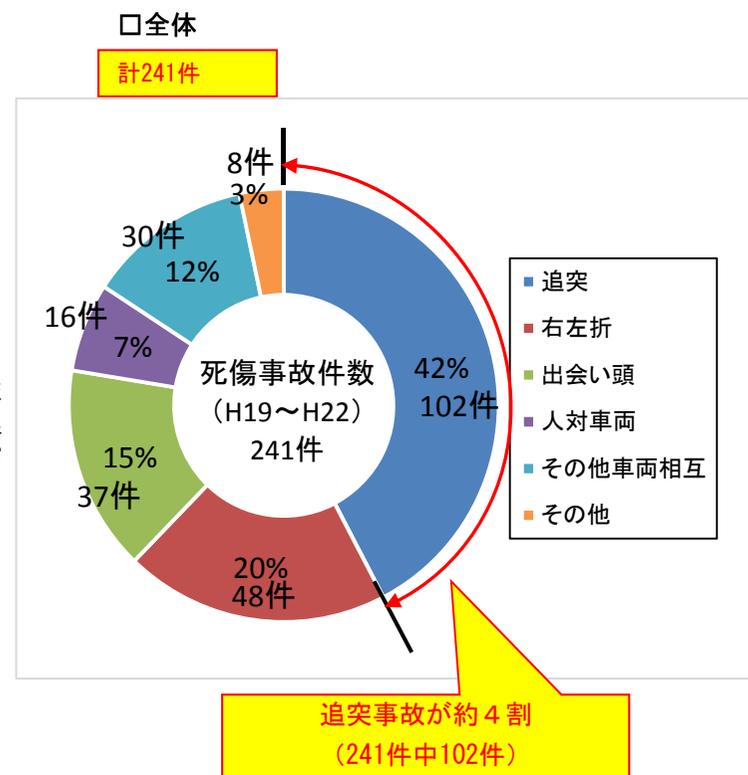
- ・ 並行する国道20号の死傷事故率は、121.7件/億台・kmと全国平均(102.0件/億台・km)の約1.2倍となっている。
- ・ 事故類型別では、渋滞に起因した追突事故が約4割発生している。
- ・ 通過交通の転換による安全性の向上及び渋滞緩和による交通事故の減少が期待される。

■ 国道20号の死傷事故率

・ 死傷事故率：約121.7件/億台・km
(全国平均値：約102.0件/億台・km)



■ 国道20号の事故類型



資料：交通事故データ (H19-H22)

資料：交通事故データ (H19-H22)
※並行するセンサス区間を集計。

1. 事業の概要

(2)-4 事業の必要性(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

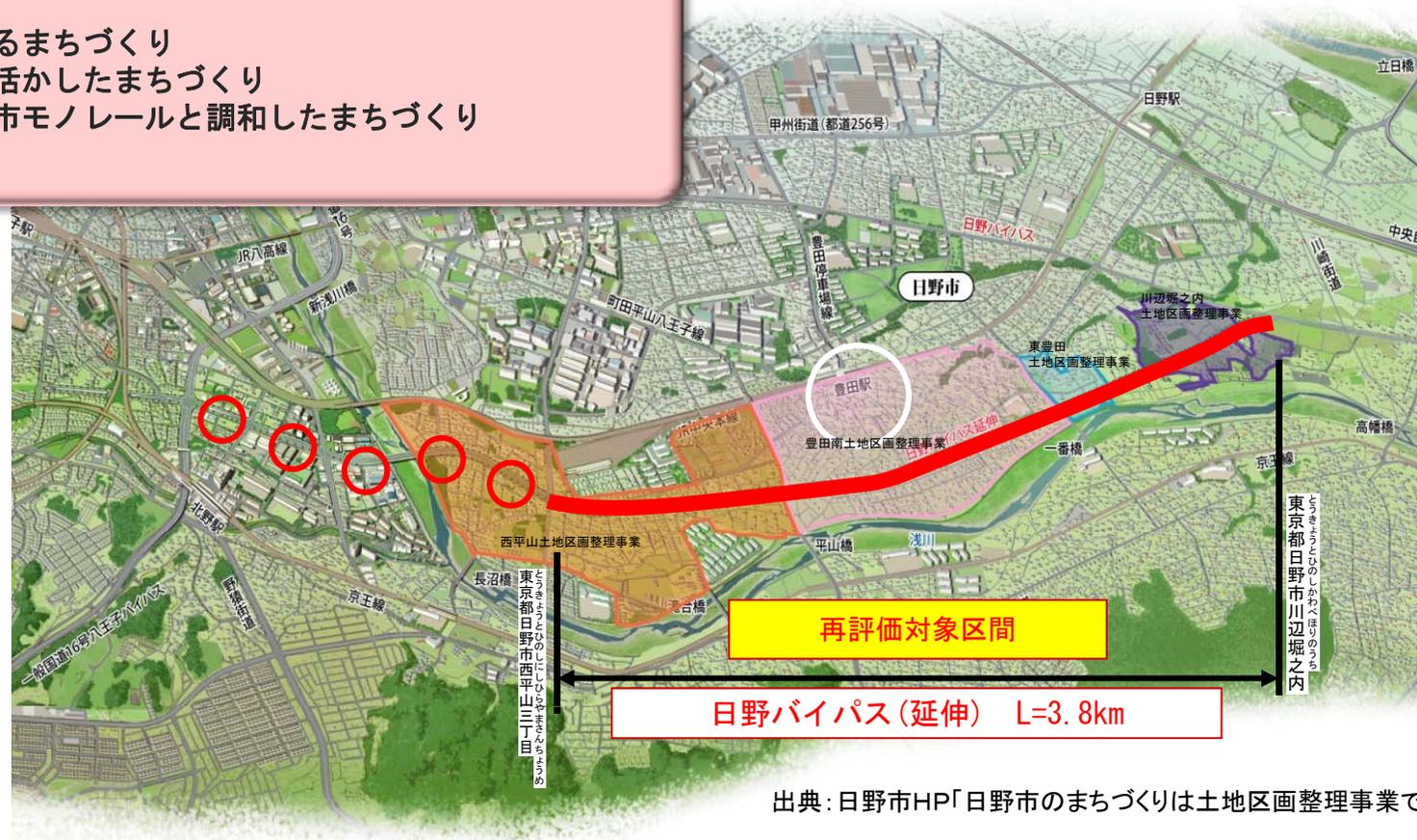
① 駅前にふさわしいまちづくり

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

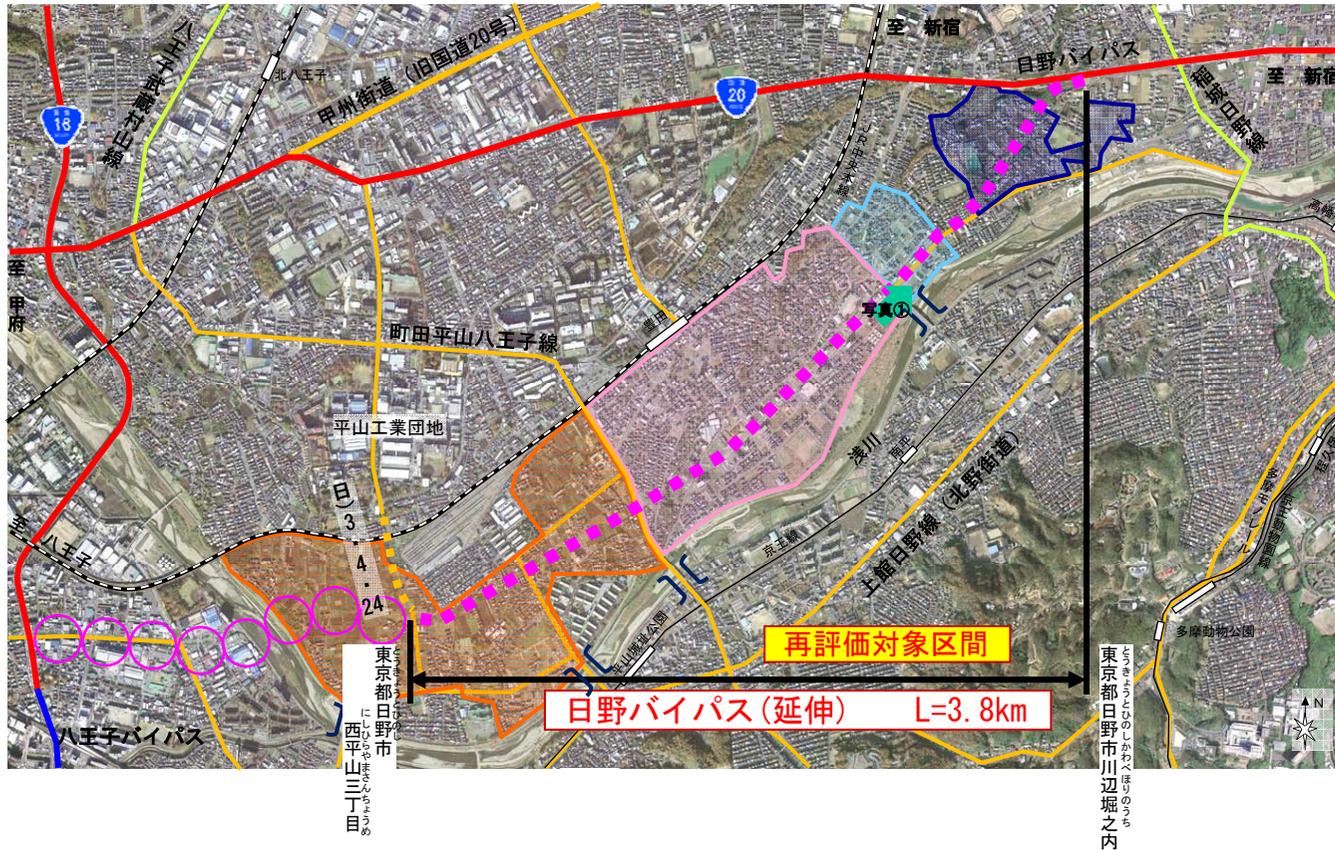


出典: 日野市HP「日野市のまちづくりは土地区画整理事業で」

1. 事業の概要

(2)-5 事業の必要性(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。



【周辺の土地区画整理事業の状況 H26.3末現在（黄色箇所が事業中）】

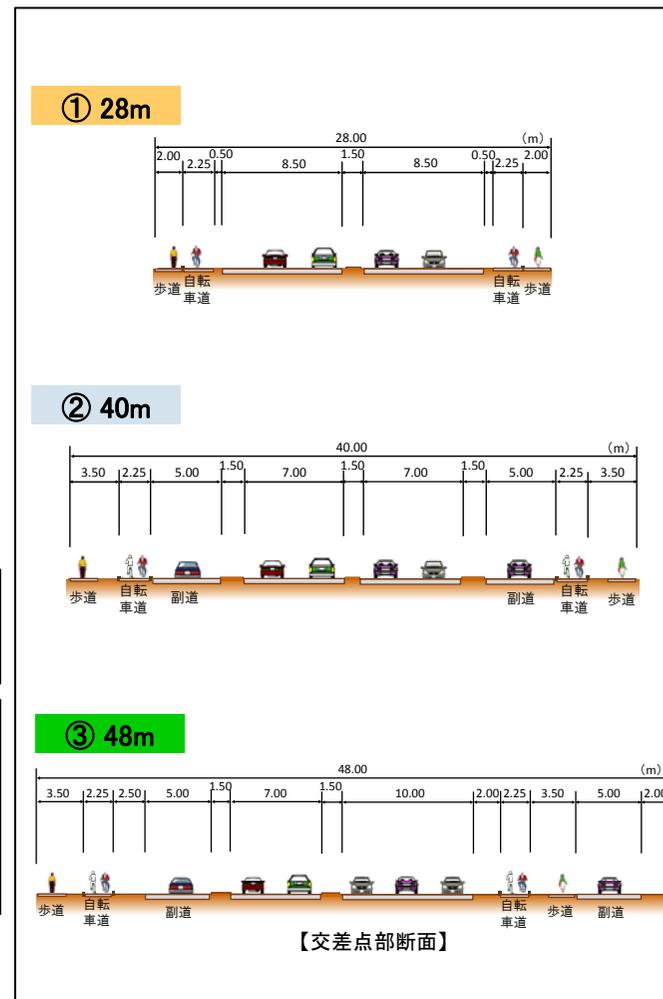
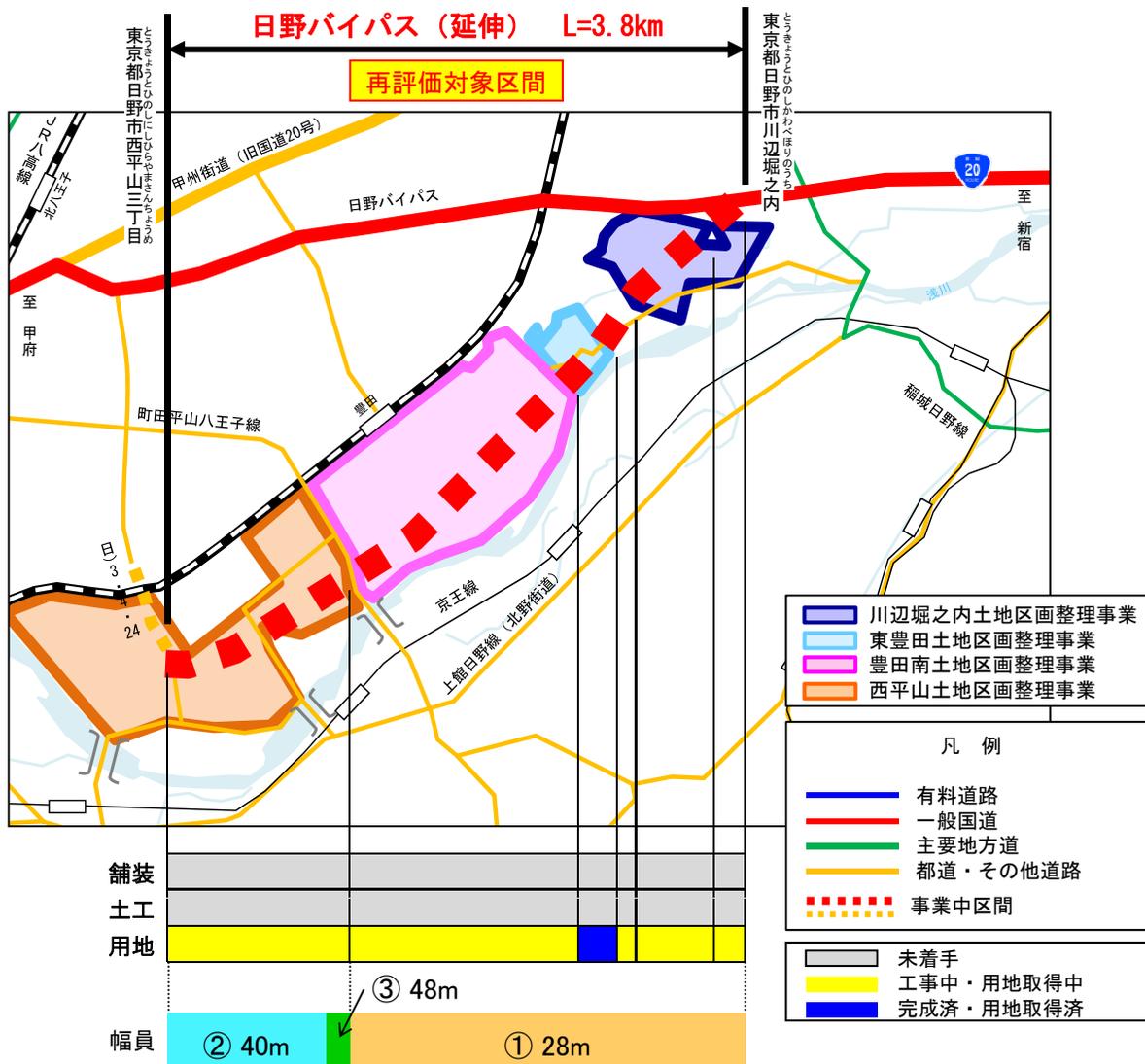
事業名	西平山土地区画整理事業	豊田南土地区画整理事業	東豊田土地区画整理事業	川辺堀之内土地区画整理事業	合計	直接買収区間(国施行)
日野バイパス(延伸)道路用地面積 (土地区画整理事業面積) <バイパス用地が占める割合>	42千m ² (914千m ²) <4.6%>	42千m ² (871千m ²) <4.5%>	7千m ² (72千m ²) <9.4%>	12千m ² (187千m ²) <6.3%>	102千m ² (2,044千m ²) <4.9%>	21千m ²
事業計画年度	平成4年度～30年度	昭和61年度～平成30年度	平成7年度～20年度	平成21年度～29年度	—	—
進捗状況※	65%	97%	0%	67%	74%	0%

※日野バイパス(延伸)道路用地に関する進捗状況

2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- ・ 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。
- ・ 平成26年3月末時点の用地取得率は全体で61%。工事は未着手。



3. 事業の評価

■ 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。

1) 計算条件

・ 基準年次	: 平成26年度	[参考：前回再評価(H23)] 平成23年度
・ 開通年次	: 平成32年度	平成30年度
・ 分析対象期間	: 開通後50年間	開通後50年間
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサ	平成17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	: 19,400~27,300 [台/日]	18,600~27,200 [台/日]
・ 事業費	: 約240億円	約240億円
・ 総便益(B)	: 約314億円 (約869億円※)	約296億円 (約828億円※)
・ 総費用(C)	: 約253億円 (約275億円※)	約243億円 (約292億円※)
・ 費用便益比	: 1.2	1.2

※総便益(B)・総費用(C)は基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の評価

2) 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)	経済的 内部収益率 (EIRR)
	296億円	1.6億円	17億円	314億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.2	4.9%
	238億円		15億円	253億円		

3) 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)	経済的 内部収益率 (EIRR)
	296億円	1.6億円	17億円	314億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	3.5	13.5%
	75億円		15億円	90億円		

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。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

基準年：平成26年度

4. 事業の見込み等

- ・ 用地取得率は61%（平成26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。

■ 事業の計画から完成までの流れ

年 度	S36	～	H2	～	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
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	設計	設計				
設計・用地説明													設計 用地	設計						
埋蔵文化財調査														埋文調査	埋文調査	埋文調査				
用地取得						24%	35%	44%	47%	51%	54%	57%	61%		完了					
工事																改良	改良	改良	完了	

(前回再評価)

(今回再評価)

用地取得率は平成26年3月末時点

※開通年次は費用便益比算定上設定した年次である。

一般国道20号
(八王子南バイパス)

1. 事業の概要

(1)-1 事業の目的と計画の概要

目的

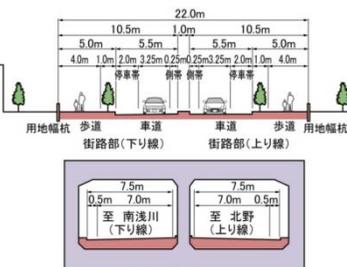
- ボトルネック等八王子周辺における市街地の混雑緩和
- 周辺道路における交通安全の確保
- 圏央道へのアクセス道路

計画の概要

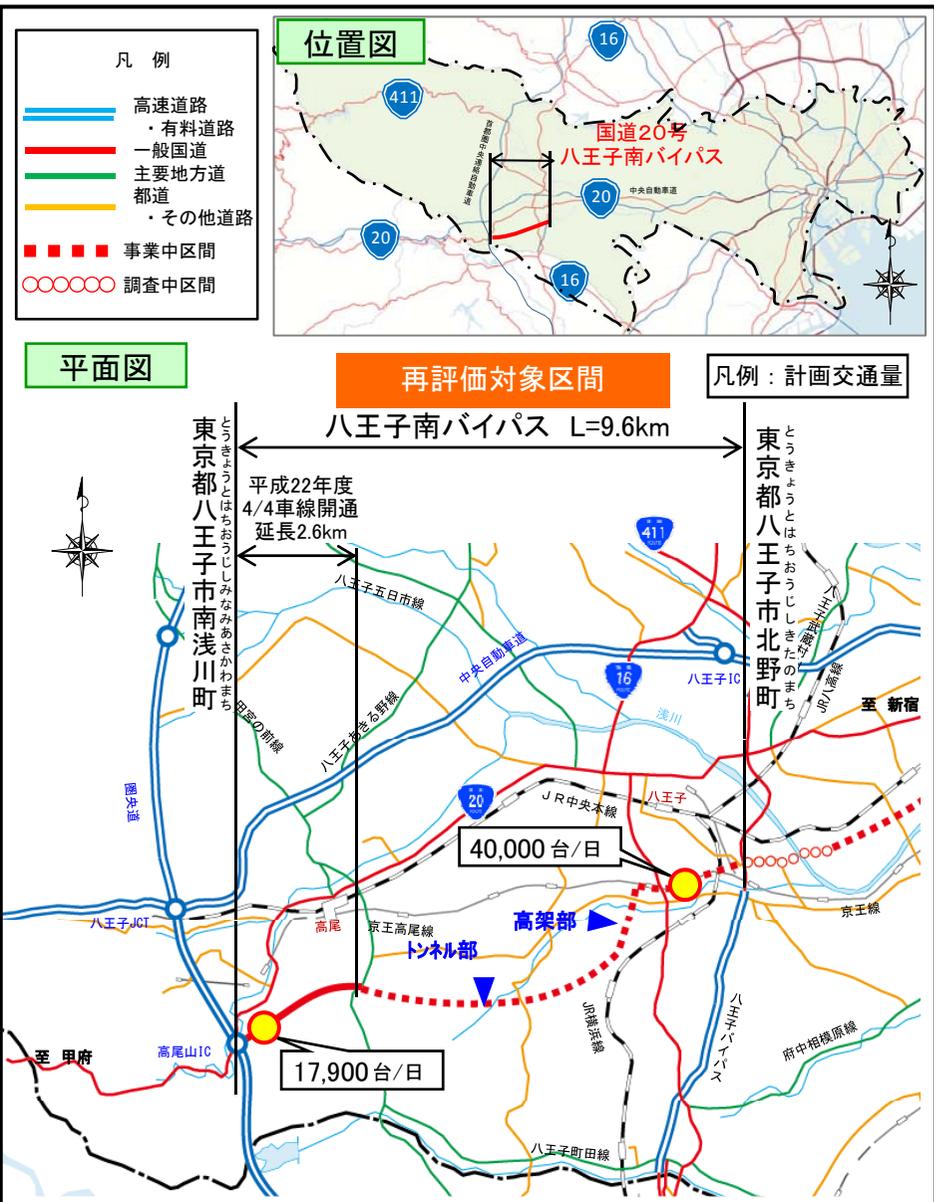
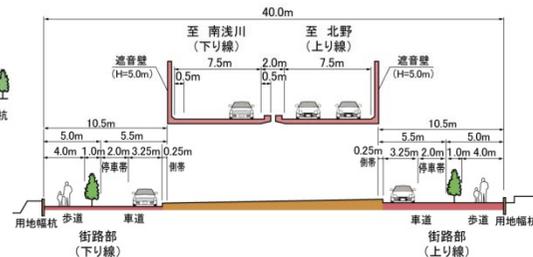
区間	とうきょうと はち おうじし きたのまち 自)東京都八王子市北野町 とうきょうと はち おうじし みなみあさかわまち 至)東京都八王子市南浅川町
計画延長	:9.6km
幅員	:(標準幅員)22.0m~40.0m
道路規格	:第4種第1級
設計速度	:60km/h
車線数	:4車線
計画交通量	:17,900~40,000台/日
事業化	:平成9年度
事業費	:約1,375億円

標準横断図

■トンネル部



■高架部



1. 事業の概要

(1)-2 事業の目的と計画の概要(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)

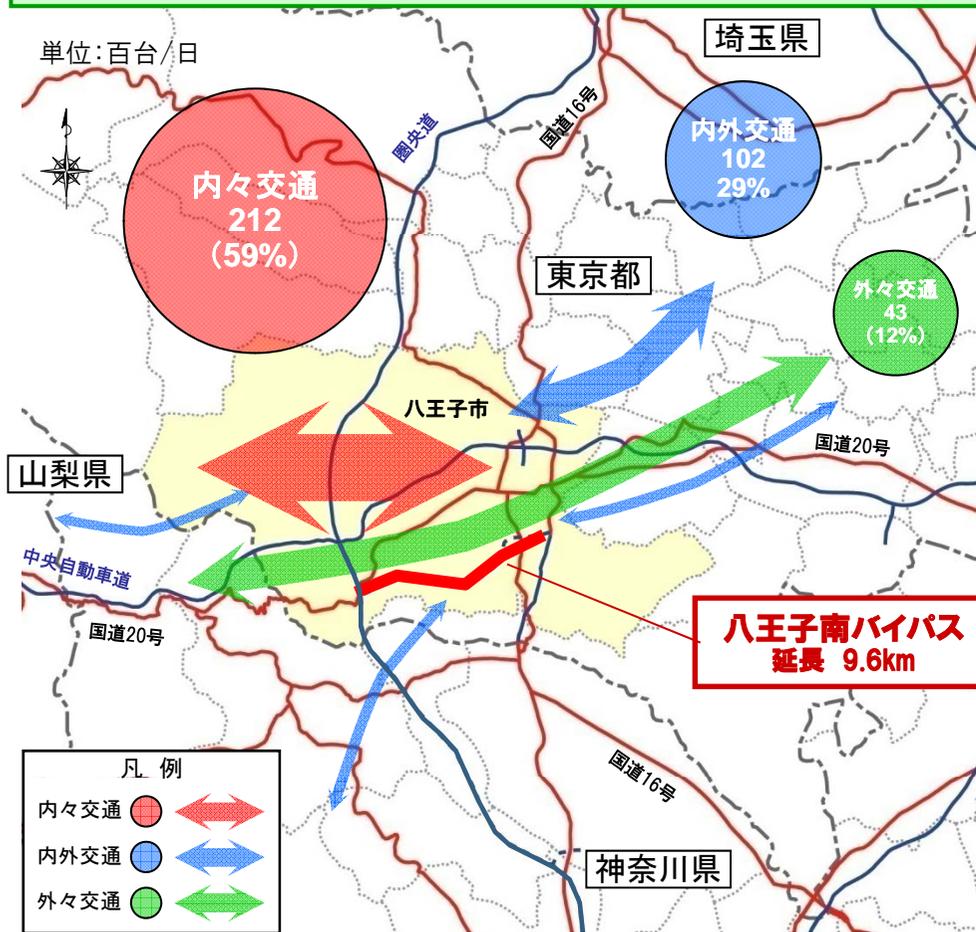


表 国道20号の交通特性

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%

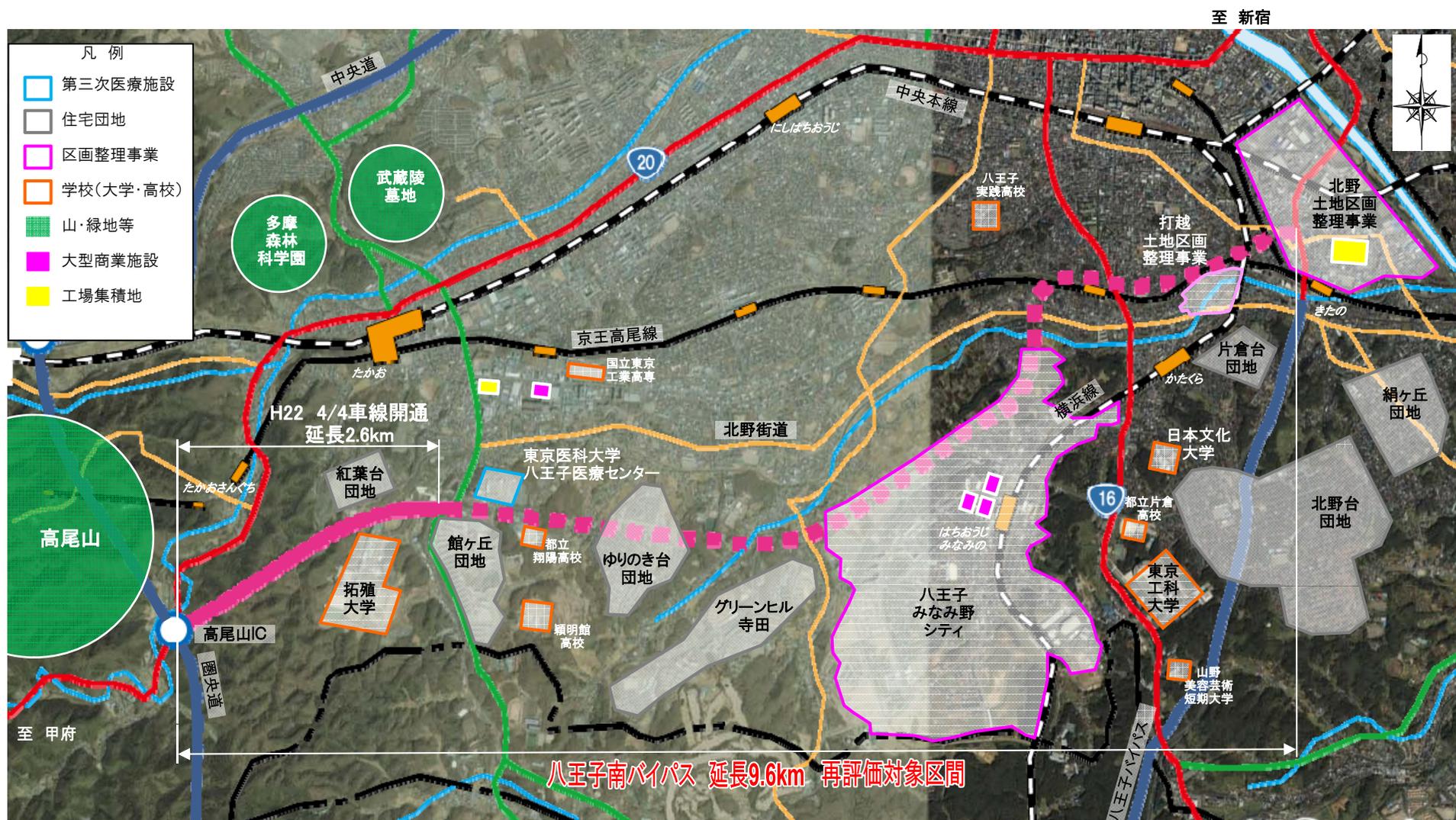
外々交通が12%

※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

1. 事業の概要

(1)-3 事業の目的と計画の概要(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。



1. 事業の概要

(2)-1 事業の必要性

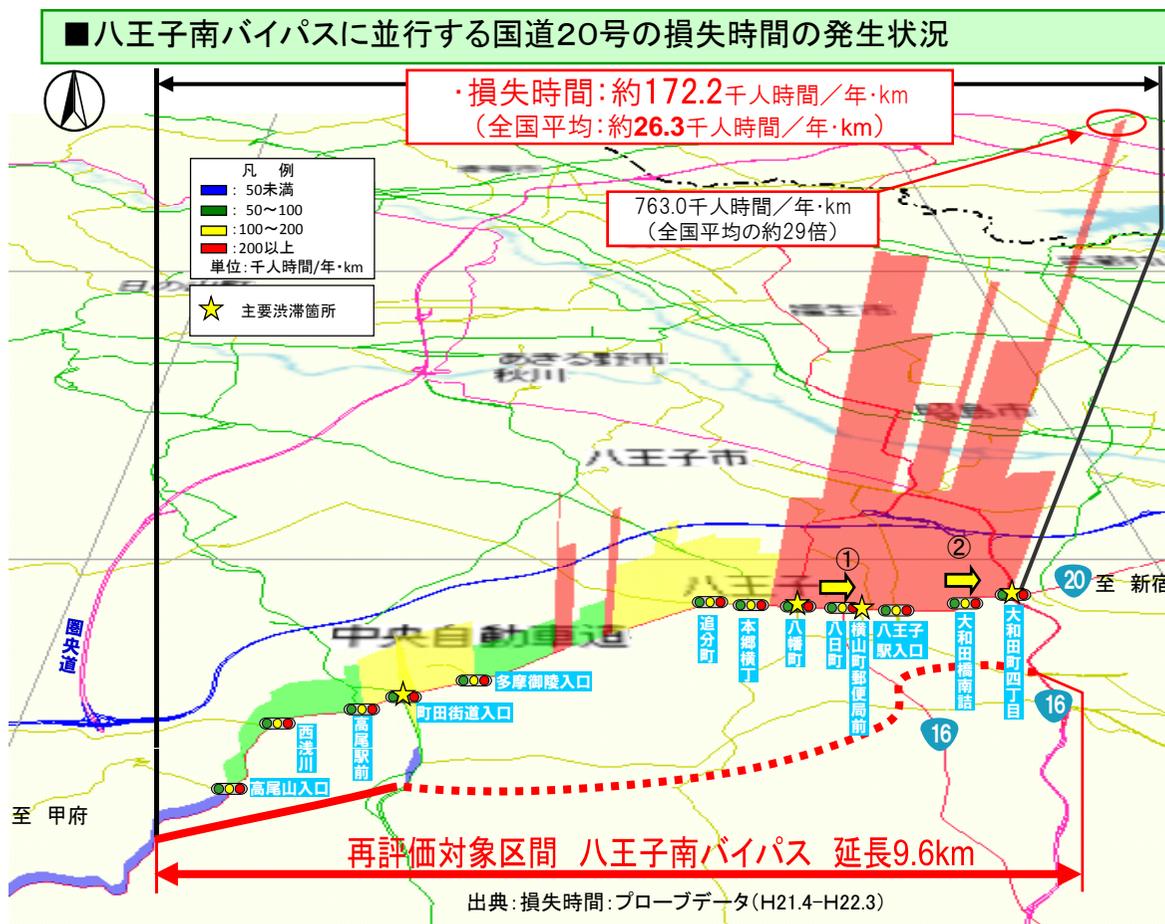
- ・八王子市は、人口増加（近年30年の伸び：1.5倍）とともに市街地が拡大しており、幹線道路の整備が課題である。
- ・国道20号は、八王子駅周辺の市街地中心部を通過しており、中心市街地に関連する交通が集中し、渋滞や事故が発生している。
- ・また、八王子南バイパス周辺の南八王子土地区画整理事業地区（みなみ野シティ）では約3万人の市街地が形成されるなど、交通需要の増加に対処することも必要。
- ・国道20号の通過交通を中心市街地から排除し、交通集中の緩和を図るとともに、広域交通拠点である圏央道 I C との連絡性を高め、国道20号から国道16号を経て八王子 I C に集中する広域交通を分散することが必要。



1. 事業の概要

(2)-2 事業の必要性(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、大和田町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。



① 八日町交差点



② 大和田橋南詰交差点

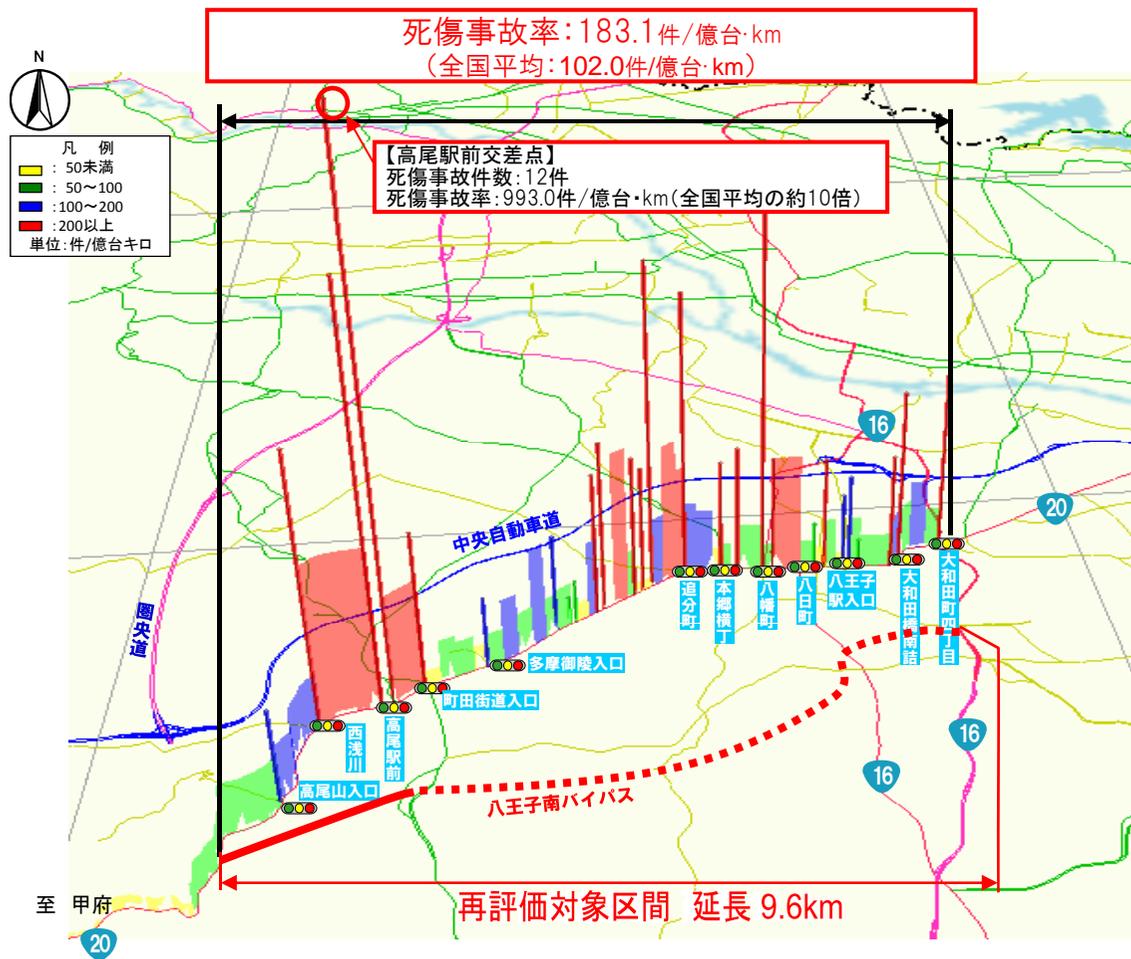


1. 事業の概要

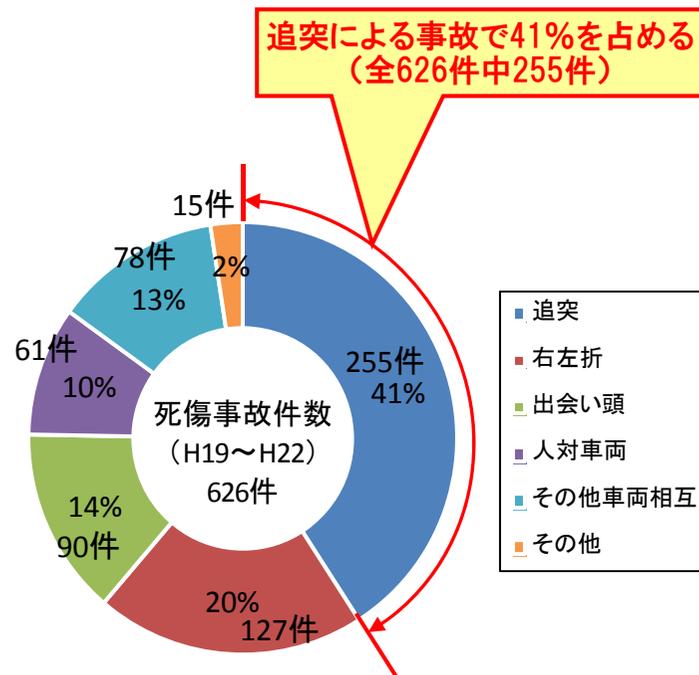
(2)-3 事業の必要性(国道20号の交通事故状況)

- ・ 並行する国道20号の死傷事故率は、183.1件/億台・kmと全国平均（102.0件/億台・km）の約1.8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993.0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



■ 八王子南バイパスに並行する国道20号の事故類型



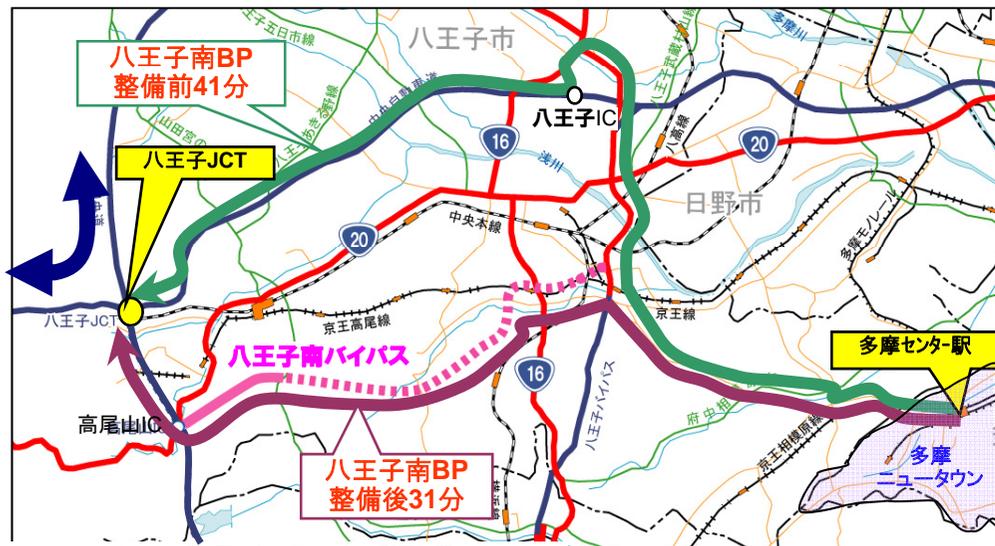
※事故類型の不明なものは含まれていない

資料: 交通事故データ(H19-H22)
 並行区間: H22センサス区間番号 13300200640~0740、13300160500
 及び大和田町四丁目交差点

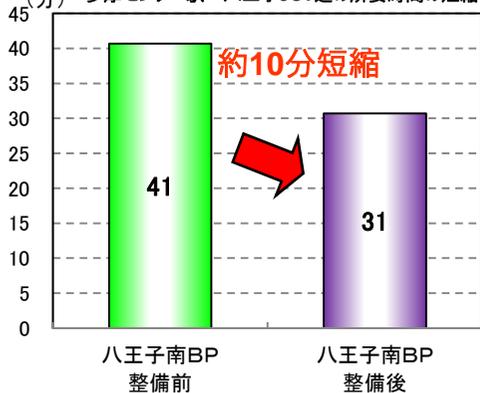
1. 事業の概要

(2)-4 事業の必要性(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り、横浜・神奈川方面をはじめ、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。



(分) 多摩センター駅～八王子JCT迄の所要時間の短縮



業務核都市である多摩ニュータウンの中心であり、商業、業務、文化等の機能が集積している多摩センター駅(乗り入れ路線は京王相模原線、小田急多摩線、多摩都市モノレール)を拠点とする。

【業務核都市】
一極依存型の回避を目的に、東京都区部以外の地域で相当程度の中核都市を指定。多摩市(多摩ニュータウン)は、第5次首都圏基本計画(平成11年3月)で業務核都市として位置づけられた。

八王子南バイパス開通後:設計速度(八王子南バイパス)
H22センサス混雑時旅行速度
八王子南バイパス開通前:H22センサス混雑時旅行速度



※八王子南BP未整備のネットワークは、現況から八王子南バイパス既開通区間を除いて設定。
※現道の速度はH22センサス混雑時旅行速度、開通後の八王子南バイパスの速度は設計速度で設定

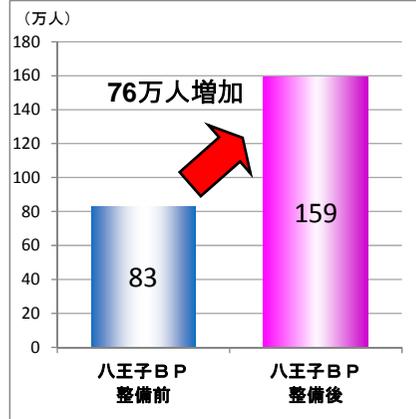
1. 事業の概要

(2)-5 事業の必要性(救急医療施設へのアクセス向上)

- ・ 八王子南バイパスの整備により、日野市役所から東京医大八王子医療センター迄の所要時間が約16分短縮され、救命率の向上が期待される。
- ・ 東京医大八王子医療センターへの30分カバー人口が約76万人増加する。

■東京医大八王子医療センターを中心とする30分圏域の変化

東京医大八王子医療センターへの所要時間30分カバー人口

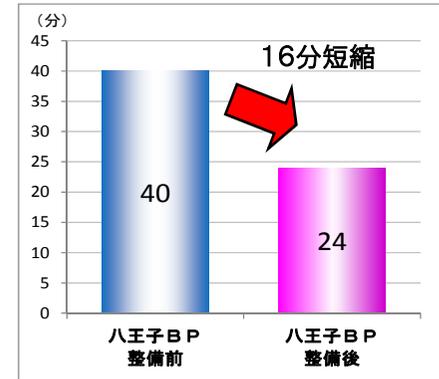


東京医大八王子医療センターから30分圏域
 八王子南BP整備前
 八王子南BP整備後

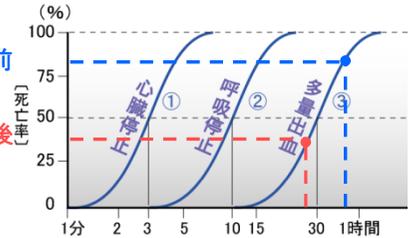
※整備前後の30分圏域については、八王子バイパス整備による東京医科歯科大学八王子医療センターまでの搬送時間を示したものであり、他の第三次医療センターからの30分圏域と重複している箇所もある。

※八王子南BP未整備のネットワークは、現況から八王子南バイパス既供用区間を除いて設定。
 ※現道の速度はH22センサス混雑時旅行速度、供用後の八王子南バイパスの速度は設計速度で設定
 ※人口は平成22年度国勢調査に基づく地域メッシュ統計より算出

日野市役所から東京医大八王子医療センター迄の所要時間の短縮



所要時間短縮による救命率の向上



①心臓停止後3分で50%死
 ②呼吸停止後約10分で50%死亡
 ③多量出血後約30分で50%死亡

多量出血時の救命率が約49%改善

八王子南BP整備後 24分
 八王子南BP整備前 40分

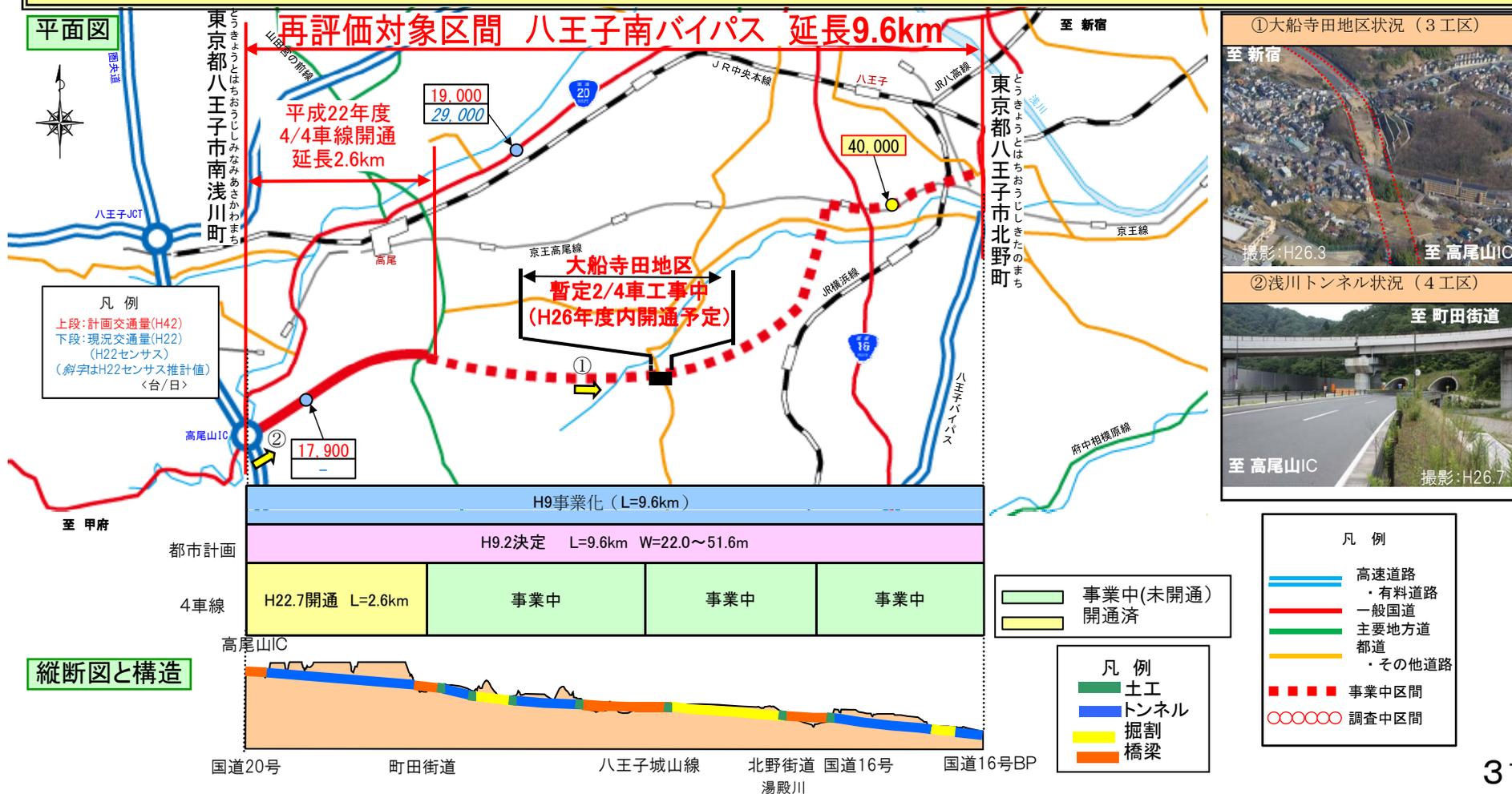
出典「カーラーの救命曲線」一部改変(M.Cara:1981)

出典「カーラーの救命曲線」一部改変(M.Cara:1981)

2. 事業の進捗状況

(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10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
平成26年度	大船寺田地区の暫定2車線開通予定



2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

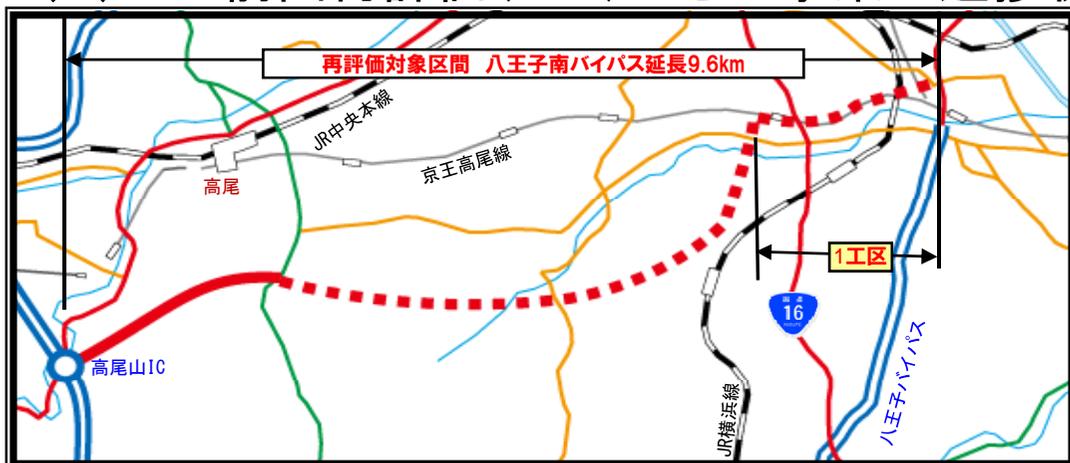
- ・平成22年度末の用地取得率は1工区で25%、2工区で99%、3工区で57%であったが、平成25年度末の用地取得率は1工区で65%、2工区で99%、3工区で85%、全体で89%（4工区は平成22年度完了）。
- ・3工区(延長2.5km)：一部工事着手済(主な工事は、掘割、トンネル、橋梁、舗装)、用地進捗率85%
- ・2工区(延長2.5km)：工事未着手(主な工事は、掘割、橋梁、舗装)、用地進捗率99%
- ・1工区(延長2.0km)：工事未着手(主な工事は、掘割、トンネル、舗装)、用地進捗率65%
- ・工事については、3工区の一部で改良工事に着手しており、1工区、2工区が未着手。



- 凡例
- 未着手
 - 工事中・用地取得中
 - 完成済・用地取得済

2. 事業の進捗状況

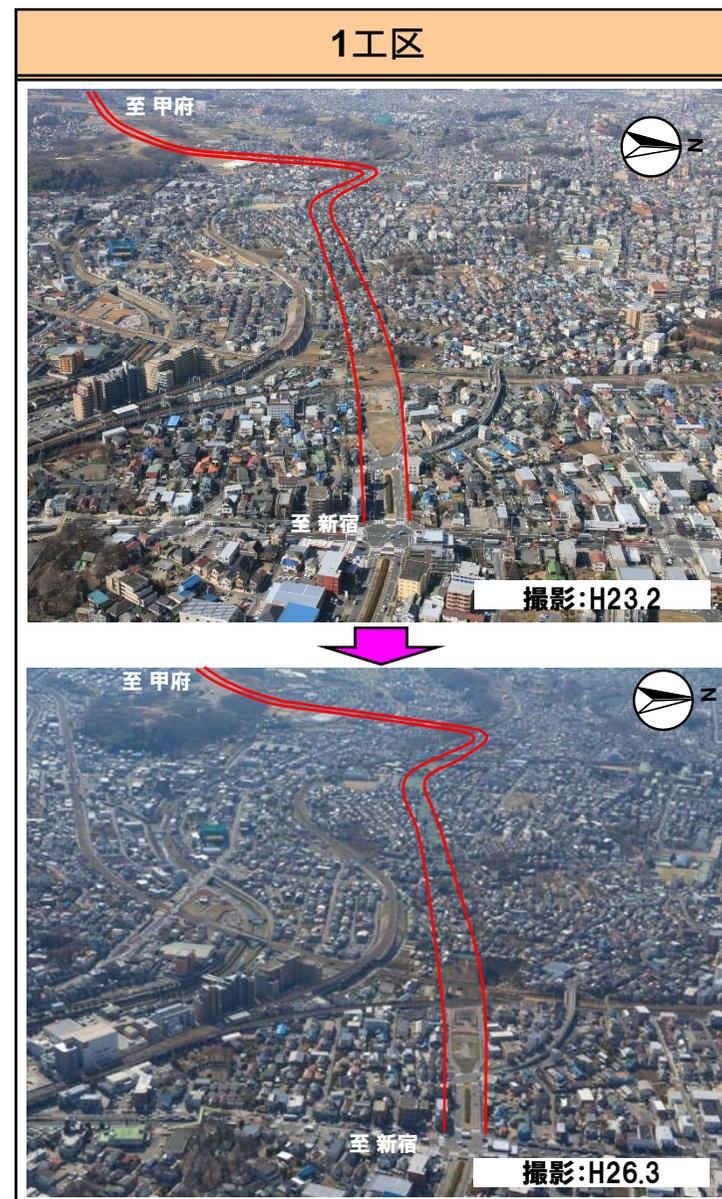
(3)-1 前回再評価(H23)からの事業の進捗状況(1工区)



- 凡例
- 高速道路・有料道路 (Blue double line)
 - 一般国道 (Red line)
 - 主要地方道 (Green line)
 - 都道 (Yellow line)
 - その他道路 (Orange line)
 - 事業中区間 (Red dashed line with squares)
 - 調査中区間 (Red dashed line with circles)

- 凡例
- 未着手 (White box)
 - 工事中・用地取得中 (Yellow box)
 - 完成済・用地取得済 (Blue box)

前回 評価時 H23	[Progress bar for H23: mostly yellow and blue]					工事
	[Progress bar for H23: mostly yellow and blue]					用地
今回 評価時 H26	[Progress bar for H26: mostly yellow and blue]					工事
	[Progress bar for H26: mostly yellow and blue]					用地



2. 事業の進捗状況

(3)-2 前回再評価(H23)からの事業の進捗状況(2工区)



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

- 凡例
- 未着手 (White box)
 - 工事中・用地取得中 (Yellow box)
 - 完成済・用地取得済 (Blue box)



前回 評価時 H23	工事	
	用地	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: lightblue;"></div>

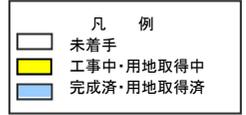
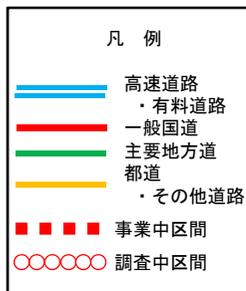
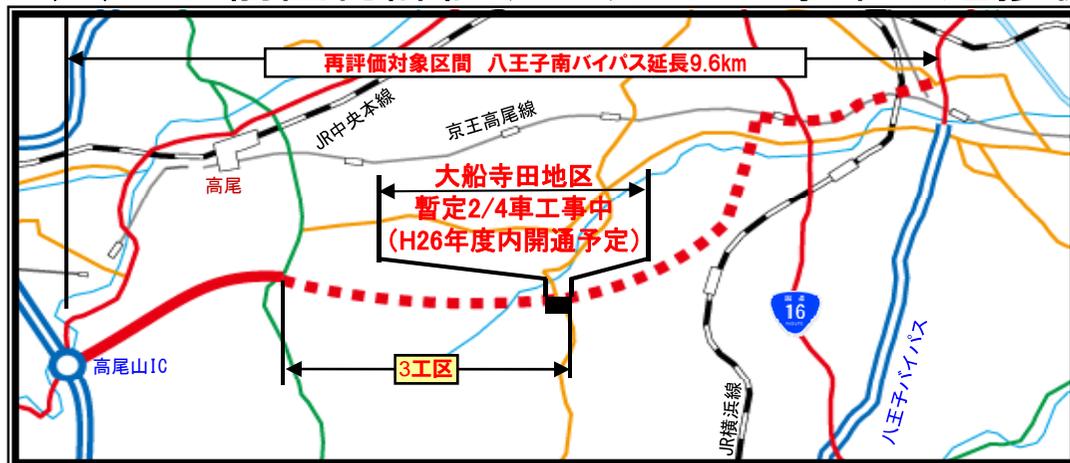
今回 評価時 H26	工事	
	用地	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: lightblue;"></div>

2工区



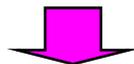
2. 事業の進捗状況

(3)-3 前回再評価(H23)からの事業の進捗状況(3工区)



前回 評価時 H23	工事										
	用地	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
今回 評価時 H26	工事	■									
	用地	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

3工区



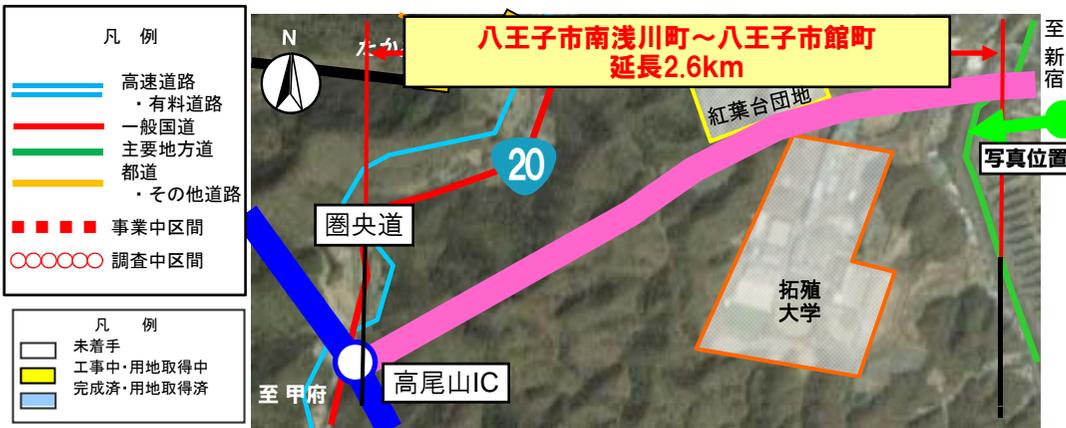
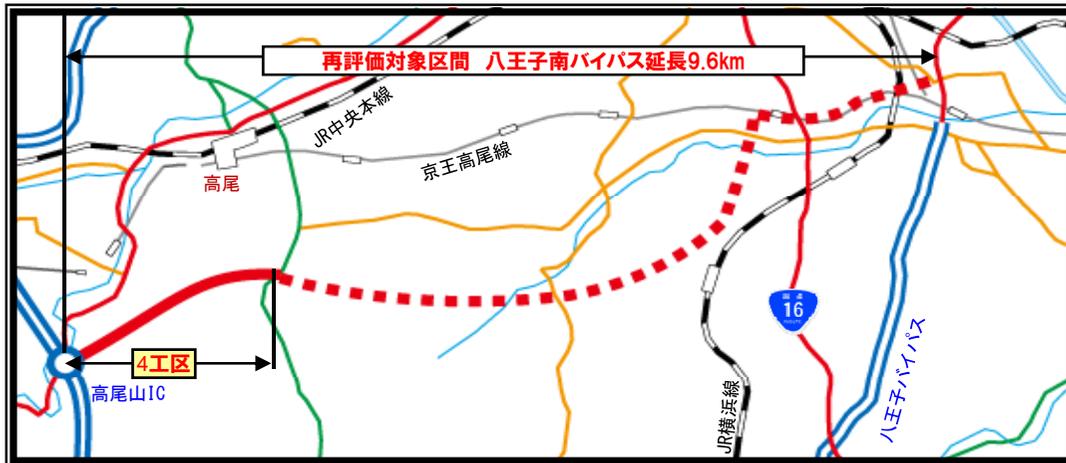
2. 事業の進捗状況

3工区大船寺田地区



2. 事業の進捗状況

(3)-4 前回再評価(H23)からの事業の進捗状況(4工区)



<div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> 前回 評価時 H23 </div>	工事	
	用地	
<div style="background-color: #2196F3; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> 今回 評価時 H26 </div>	工事	
	用地	



3. 事業の評価

■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。

1) 計算条件

・ 基準年次	: 平成26年度	【参考：前回再評価（H23）】 平成23年度
・ 開通開始年次	: 平成32年度	平成32年度
・ 分析対象期間	: 開通後50年間	開通後50年間
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	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	平成42年度
・ 計画交通量	: 17,900~40,000 (台/日)	19,900~49,600 (台/日)
・ 事業費	: 約1,375億円	約1,375億円
・ 総便益(B)	: 約2,271億円 (約6,138億円※)	約2,273億円 (約6,835億円※)
・ 総費用(C)	: 約1,402億円 (約1,417億円※)	約1,316億円 (約1,471億円※)
・ B/C	: 1.6	1.7

※総便益(B)・総費用(C)は基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の評価

2) 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)	経済的 内部収益率 (EIRR)
	2,131億円	128億円	12億円	2,271億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.6	6.0%
	1,367億円		35億円	1,402億円		

3) 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)	経済的 内部収益率 (EIRR)
	1,163億円	118億円	26億円	1,307億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.2	9.1%
	572億円		26億円	599億円		

基準年：平成26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。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

4. 事業の見込み等

- ・平成22年度末の用地取得率は、1工区で25%、2工区で99%、3工区で57%であったが、平成25年度末の用地取得率は、1工区で65%、2工区で99%、3工区で85%となっている（4工区は平成22年度に完了）。
- ・全体用地取得率は前回評価時の約74%に対し今回評価では約89%に向上。引き続き用地取得を推進。
- ・工事については、3工区で一部改良工事に着手しており、今後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

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	H32
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 設計	調査 設計	調査 設計	調査 設計	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																									
全体	用地		2%	4%	26%	29%	32%	38%	39%	42%	47%	50%	63%	71%	74%	79%	84%	89%		完了					
1工区	用地											0.4%	15%	25%	25%	37%	43%	65%		完了					
	工事																				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工区	用地		11%	19%	19%	28%	28%	43%	48%	56%	68%	68%	98%	98%	99%	99%	99%	99%		完了					
	工事																				支障排除・ 掘削・土工 橋梁	掘削・土工 橋梁	掘削 橋梁	掘削 橋梁	完成
3工区	用地										6%	13%	31%	49%	57%	67%	79%	85%		完了					
	工事																土工	土工	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	トンネル 橋梁・土工	完成
4工区	用地				67%	71%	81%	89%	91%	96%	97%	98%	98%	99%	完了										
	工事					土工	土工	トンネル	トンネル	トンネル	トンネル	トンネル	トンネル	トンネル	完成										
開 通															●4工区 (4/4)開 通										

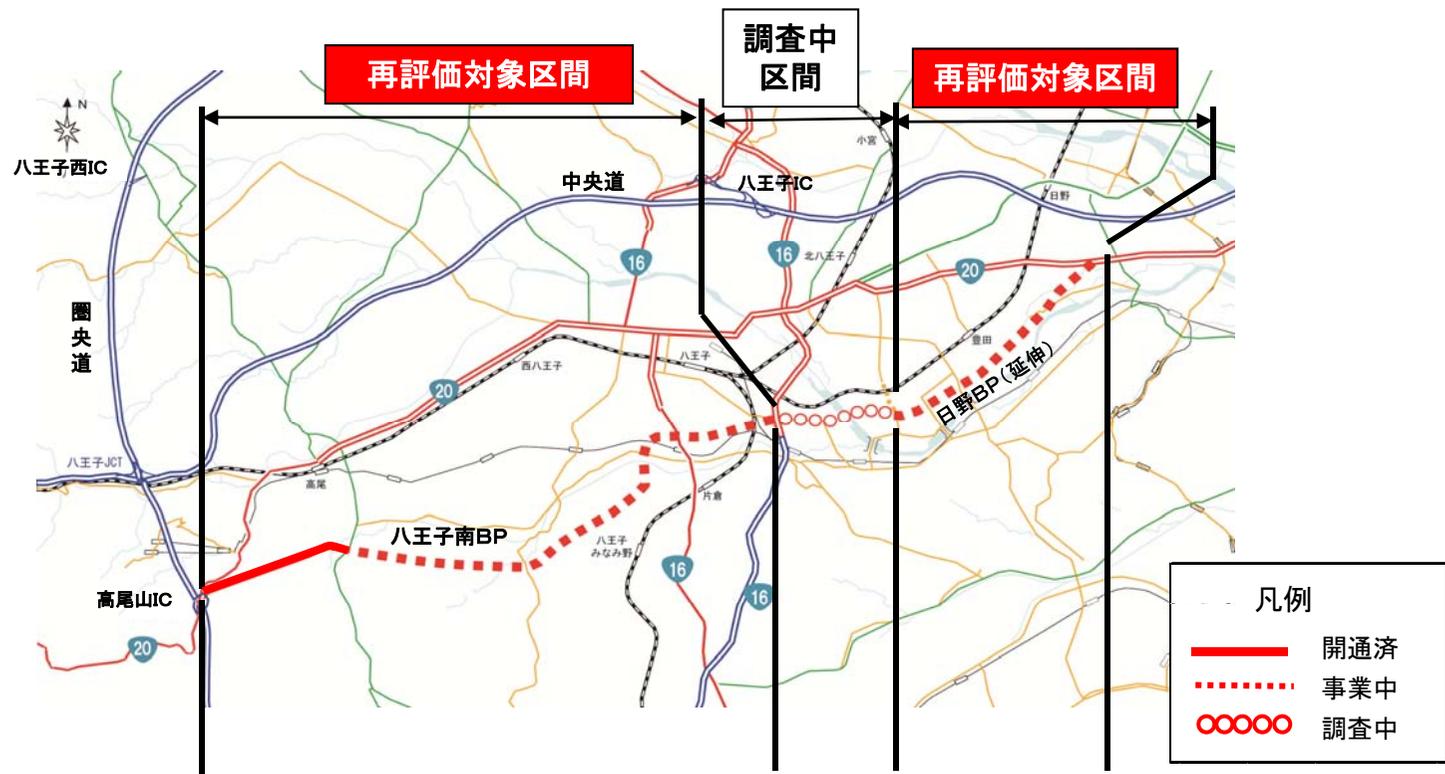
開
通
年
次

(前回再評価) (今回再評価)

※開通年次は費用便益比算定上設定した年次である。

(今回再評価用地取得率は平成26年3月末時点)

(参考)区間別の費用便益分析の試算



		再評価区間 L=9.6km	調査中 区間	再評価区間 L=3.8km	B/C	EIRR
前回再評価 (H23) 【2事業個別】	八王子南バイパス	○	※1	※1	1.7	6.3%
	日野バイパス(延伸)	※1		○	1.2	4.8%
今回再評価 【2事業個別】	八王子南バイパス	○		※1	1.6	6.0%
	日野バイパス(延伸)	※1		○	1.2	4.9%
2事業全体の再評価		○		○	1.6	6.0%

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象
 ※1:再評価区間のB/C等の算定にあたり、将来ネットワークに含む

(参考)区間別の費用便益分析の試算

■①前回再評価(H23)



		再評価区間 L=9.6km	調査中 区間	再評価区間 L=3.8km	B/C	EIRR
前回再評価 (H23) 【2事業個別】	八王子南バイパス	「事業を実施する場合と「事業を実施しない場合」の比較対象	※1	※1	1.7	6.3%
	日野バイパス(延伸)	※1		「事業を実施する場合と「事業を実施しない場合」の比較対象	1.2	4.8%

※1: 再評価区間のB/C等の算定にあたり、将来ネットワークに含む

(参考)区間別の費用便益分析の試算

■②今回再評価

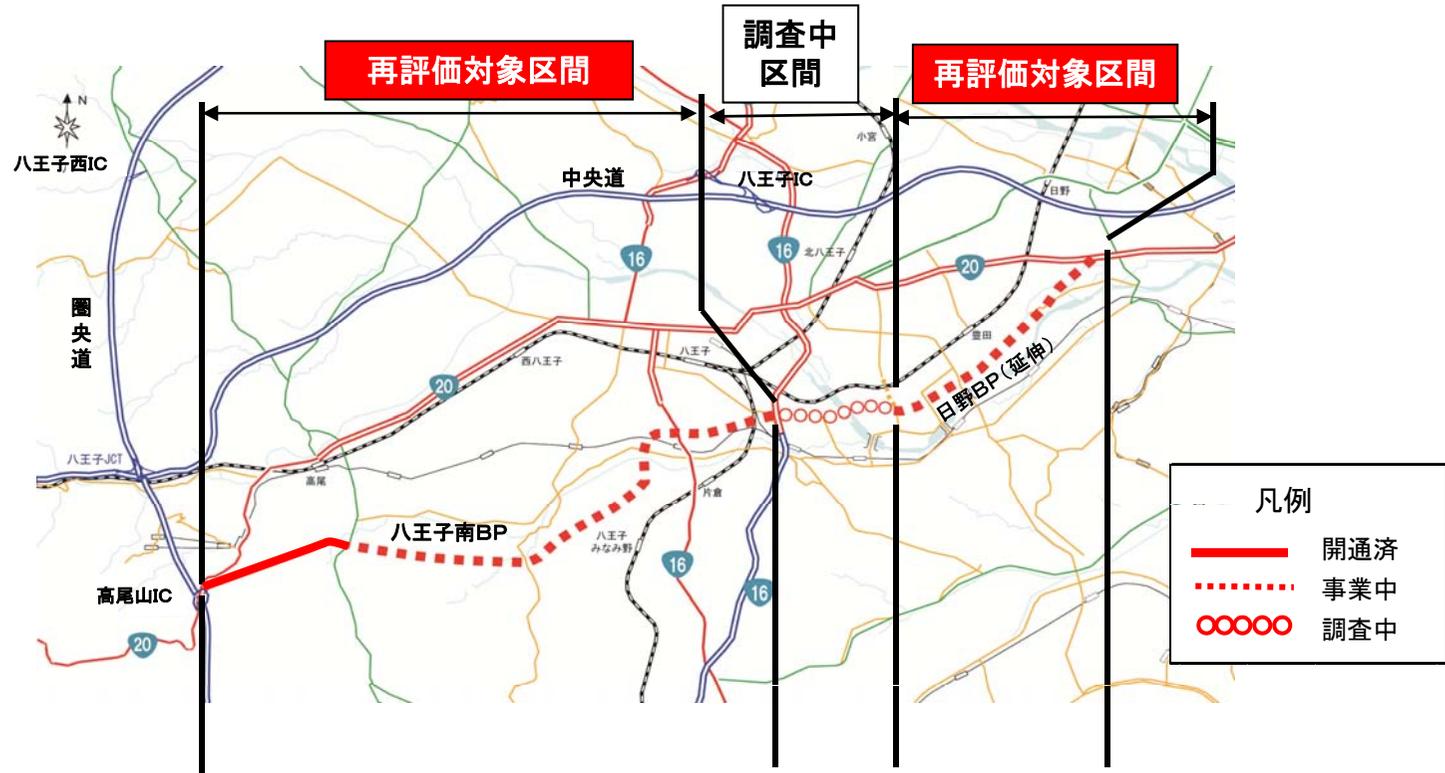


		再評価区間 L=9.6km	調査中 区間	再評価区間 L=3.8km	B/C	EIRR
今回再評価 【2事業個別】	八王子南バイパス	「事業を実施する場合と「事業を実施しない場合」の比較対象		※1	1.6	6.0%
	日野バイパス(延伸)	※1		「事業を実施する場合と「事業を実施しない場合」の比較対象	1.2	4.9%

※1:再評価区間のB/C等の算定にあたり、将来ネットワークに含む

(参考)区間別の費用便益分析の試算

■③2事業全体



	再評価区間 L=9.6km	調査中 区間	再評価区間 L=3.8km	B/C	EIRR
2事業全体の再評価	「事業を実施する場合と「事業を実施しない場合」の比較対象		「事業を実施する場合と「事業を実施しない場合」の比較対象	1.6	6.0%

一般国道20号

5. 関連自治体等の意見
6. 今後の対応方針(原案)

5. 関連自治体等の意見

■日野バイパス(延伸)

(1)東京都からの意見

■東京都知事の意見

- ・国道20号日野バイパス(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向上等の効果が期待される。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路線である。
- ・本年6月28日には、圏央道の相模原愛川IC～高尾山ICが開通したことから、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促進するとともに、必要な財源を確保し、早期の工事着手に向け、必要な調査・設計を進められたい。

■八王子南バイパス

(1)東京都からの意見

■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並行する北野街道や交差する国道16号の渋滞緩和及び地域の安全性の向上等の効果が期待される。また、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。
- ・本年6月28日には、圏央道の相模原愛川IC～高尾山ICが開通したことから、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、用地取得や工事を推進されたい。

6. 今後の対応方針(原案)

■ 日野バイパス(延伸)

(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1.2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61%(平成26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) 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。

6. 今後の対応方針(原案)

■八王子南バイパス

(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1.8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を図り、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1.6。

(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車線開通。
- ・ 用地取得率は平成26年3月末時点で約89%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。
- ・ 平成26年度内に、大船寺田地区 (L=約300m) については、暫定2/4車線で開通予定。

(3) 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、早期の開通が必要である。