

(再評価)

資	料	2
令	和	元
関	東	地
事	業	評
価	監	視
委	員	会

一般国道 4 号 春日部古河バイパス

令和 2 年 1 月 1 7 日
国土交通省 関東地方整備局

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰ ・その他の別
一般国道４号	春日部古河 バイパス	21.5km	二次改築	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
41,800～62,100	4～6	関東地方整備局

① 費 用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	令和元年度		
単純合計	328億円	260億円	588億円
うち残事業分	82億円	97億円	179億円
基準年における 現在価値（Ｃ）	385億円	92億円	477億円
うち残事業分	75億円	34億円	109億円

② 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	合 計
基準年	令和元年度			
供用年	令和7年度			
単年便益 (初年便益)	92億円	6.2億円	2.2億円	101億円
基準年における 現在価値（Ｂ）	1,544億円	105億円	34億円	1,684億円
うち残事業分	369億円	67億円	3.2億円	439億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	3.5
経済的純現在価値（事業全体）	1,207億円
経済的内部収益率（事業全体）	10.7%
費用便益比（残事業）	4.0
経済的純現在価値（残事業）	330億円
経済的内部収益率（残事業）	18.2%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析（事業全体を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B／C）
交通量	41,800～62,100 （台／日）	±10%	3.2～3.9
事業費	328億円	±10%	3.3～3.8
事業期間	19年	±20%	2.7～4.1

④ 感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B／C）
交通量	41,800～62,100 （台／日）	±10%	3.6～4.3
事業費	82億円	±10%	3.7～4.2
事業期間	5年	±20%	3.9～4.1

交通状況の変化

様式－3①

事業名：春日部古河バイパス（事業全体）

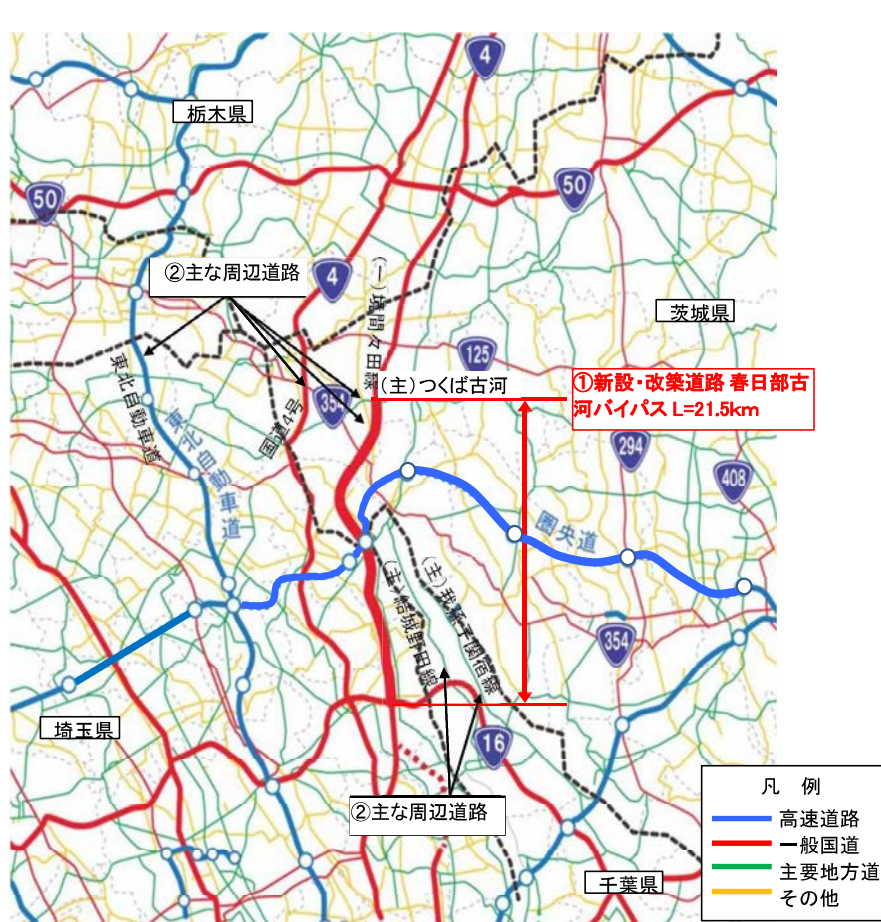
（推計時点 R12年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] :21.5km		交通量	[台/日]	19,200	48,800
		走行時間	[分]	42	26
		走行時間費用	[億円/年]	164.20	257.96
②主な周辺道路	現道（国道4号） :25.8km	交通量	[台/日]	22,100	19,100
		走行時間	[分]	53	43
		走行時間費用	[億円/年]	223.42	156.37
	東北自動車道 :28.9km	交通量	[台/日]	78,700	76,000
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	376.59	359.45
	（主）結城野田線 :21.7km	交通量	[台/日]	15,200	12,700
		走行時間	[分]	53	43
		走行時間費用	[億円/年]	164.62	113.79
	（主）我孫子関宿線 :8.4km	交通量	[台/日]	13,700	13,300
		走行時間	[分]	23	23
		走行時間費用	[億円/年]	62.33	58.90
	（主）つくば古河線 :6.1km	交通量	[台/日]	14,300	11,600
		走行時間	[分]	16	12
		走行時間費用	[億円/年]	50.41	26.83
	（一）境間々田線 :4.4km	交通量	[台/日]	7,900	7,000
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	13.69	10.99
③その他道路合計: 4,849.8km		走行時間費用	[億円/年]	31,124.44	31,102.56

			走行時間費用 整備なし (A)	走行時間費用 整備あり (B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計:4,966.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	32,179.70	32,086.85	92.85

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示



交通状況の変化

様式－３①

事業名：春日部古河バイパス（残事業）

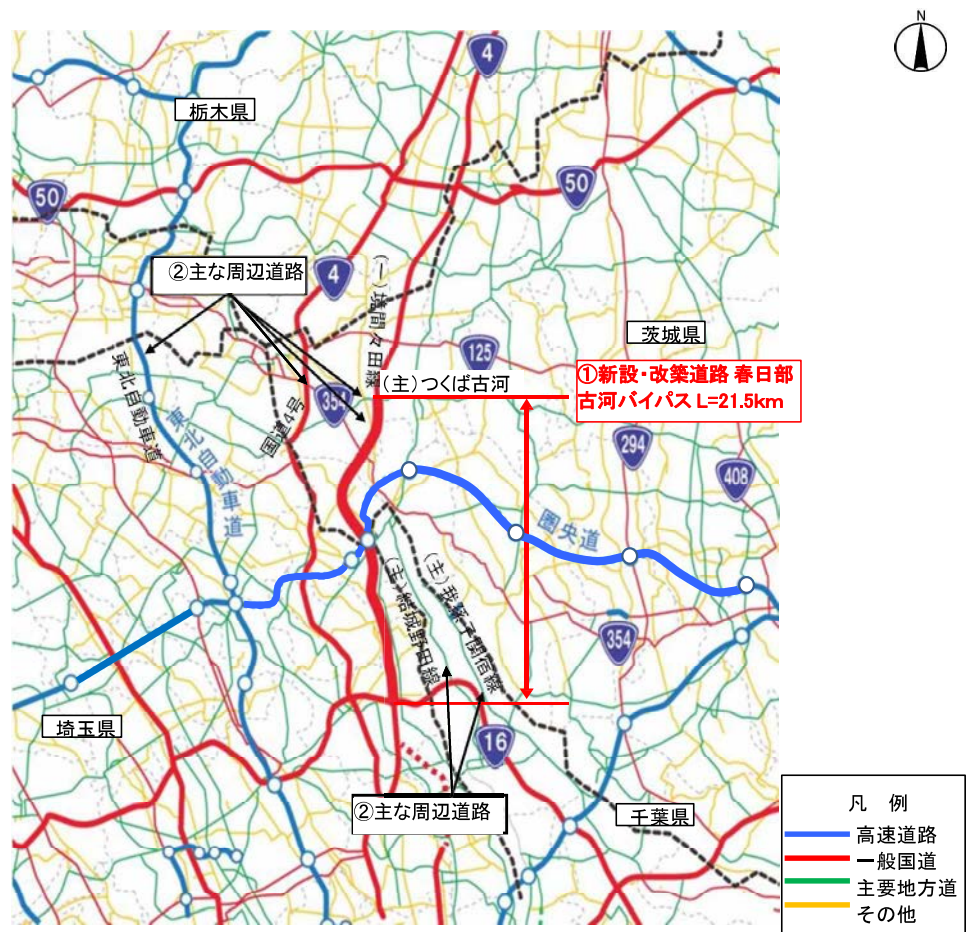
（推計時点 R12年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] :21.5km		交通量	[台/日]	44,400	48,800
		走行時間	[分]	27	26
		走行時間費用	[億円/年]	249.40	257.96
②主な周辺道路	現道（国道4号） :25.8km	交通量	[台/日]	19,400	19,100
		走行時間	[分]	43	43
		走行時間費用	[億円/年]	160.69	156.37
	東北自動車道 :28.9km	交通量	[台/日]	76,500	76,000
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	362.18	359.45
	（主）結城野田線 :21.7km	交通量	[台/日]	12,900	12,700
		走行時間	[分]	44	43
		走行時間費用	[億円/年]	117.05	113.79
	（主）我孫子関宿線 :8.4km	交通量	[台/日]	13,500	13,300
		走行時間	[分]	24	23
		走行時間費用	[億円/年]	63.48	58.90
	（主）つくば古河線 :6.1km	交通量	[台/日]	11,800	11,600
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	28.09	26.83
	（一）境間々田線 :4.4km	交通量	[台/日]	7,600	7,000
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	12.07	10.99
③その他道路合計: 4,849.8km		走行時間費用	[億円/年]	31,116.32	31,102.56

			走行時間費用 整備なし (A)	走行時間費用 整備あり (B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計:4,966.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	32,109.28	32,086.85	22.43

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示



費用便益分析の条件

事業名：春日部古河バイパス

(2)

項目		チェック欄			
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	☒			
	その他	☐			
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間			
	社会的割引率	4%			
	基準年次	令和元年			
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	☒ (R12)		
		複数時点での推計	☐		
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計		☒	
		整備の有無のいずれかのみ推計		☐ 有 ☐ 無	
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載		
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)		☒ (H22センサス)	
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)		☐	
		その他()		☐	
	開発交通量の考慮	無		☒	
		有		☐	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数)	()台トリップ/日	
		考慮した理由を記載			
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分		☐	
		転換率式を用いた配分		☐	
		Q-V式と転換率式の併用による配分		☒	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		☐	
		簡易手法		☐	
		簡易手法の 採択理由	小規模事業である		☐
			山間部海岸部で併行道路が少ない		☐
その他()					
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)					
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定		☒		
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の 路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差 の生ずる「加重平均速度」を用いた。				
	最終配分の速度		☐		
	採用理由を記載				
	その他()		☐		

8

事業名：春日部古河バイパス

(4)

項目			チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	☒	
		標準投資パターンを採用	☐	
		その他()	☐	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	☐	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない	☒	
		考慮する	☐	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	☐
			維持管理費を考慮	☐
	当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)			
その他				
4. その他				

費用の現在価値算定表

箇所名:春日部古河バイパス(事業全体)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-19年目	H18	1.6651	105.9	4.87	7.89		
-18年目	H19	1.6010	105.0	7.70	12.09		
-17年目	H20	1.5395	104.4	8.12	12.33		
-16年目	H21	1.4802	103.0	7.32	10.84		
-15年目	H22	1.4233	101.3	12.35	17.87		
-14年目	H23	1.3686	99.8	10.50	14.83		
-13年目	H24	1.3159	99.0	37.25	51.00		
-12年目	H25	1.2653	99.0	40.95	53.91		
-11年目	H26	1.2167	101.5	33.31	41.13		
-10年目	H27	1.1699	103.0	6.70	7.84		
-9年目	H28	1.1249	102.8	6.10	6.88		
-8年目	H29	1.0816	103.0	14.88	16.09		
-7年目	H30	1.0400	103.0	31.84	33.11		
-6年目	R1	1.0000	103.0	24.40	24.40		
-5年目	R2	0.9615	103.0	35.05	33.70		
-4年目	R3	0.9246	103.0	20.49	18.94		
-3年目	R4	0.8890	103.0	9.60	8.53		
-2年目	R5	0.8548	103.0	9.24	7.90		
-1年目	R6	0.8219	103.0	7.34	6.03		
供用開始年次	R7	0.7903	103.0			5.19	4.10
1年目	R8	0.7599	103.0			5.19	3.94
2年目	R9	0.7307	103.0			5.19	3.79
3年目	R10	0.7026	103.0			5.19	3.65
4年目	R11	0.6756	103.0			5.19	3.51
5年目	R12	0.6496	103.0			5.19	3.37
6年目	R13	0.6246	103.0			5.19	3.24
7年目	R14	0.6006	103.0			5.19	3.12
8年目	R15	0.5775	103.0			5.19	3.00
9年目	R16	0.5553	103.0			5.19	2.88
10年目	R17	0.5339	103.0			5.19	2.77
11年目	R18	0.5134	103.0			5.19	2.67
12年目	R19	0.4936	103.0			5.19	2.56
13年目	R20	0.4746	103.0			5.19	2.46
14年目	R21	0.4564	103.0			5.19	2.37
15年目	R22	0.4388	103.0			5.19	2.28
16年目	R23	0.4220	103.0			5.19	2.19
17年目	R24	0.4057	103.0			5.19	2.11
18年目	R25	0.3901	103.0			5.19	2.02
19年目	R26	0.3751	103.0			5.19	1.95
20年目	R27	0.3607	103.0			5.19	1.87
21年目	R28	0.3468	103.0			5.19	1.80
22年目	R29	0.3335	103.0			5.19	1.73
23年目	R30	0.3207	103.0			5.19	1.66
24年目	R31	0.3083	103.0			5.19	1.60
25年目	R32	0.2965	103.0			5.19	1.54
26年目	R33	0.2851	103.0			5.19	1.48
27年目	R34	0.2741	103.0			5.19	1.42
28年目	R35	0.2636	103.0			5.19	1.37
29年目	R36	0.2534	103.0			5.19	1.32
30年目	R37	0.2437	103.0			5.19	1.27
31年目	R38	0.2343	103.0			5.19	1.22
32年目	R39	0.2253	103.0			5.19	1.17
33年目	R40	0.2166	103.0			5.19	1.12
34年目	R41	0.2083	103.0			5.19	1.08
35年目	R42	0.2003	103.0			5.19	1.04
36年目	R43	0.1926	103.0			5.19	1.00
37年目	R44	0.1852	103.0			5.19	0.96
38年目	R45	0.1780	103.0			5.19	0.92
39年目	R46	0.1712	103.0			5.19	0.89
40年目	R47	0.1646	103.0			5.19	0.85
41年目	R48	0.1583	103.0			5.19	0.82
42年目	R49	0.1522	103.0			5.19	0.79
43年目	R50	0.1463	103.0			5.19	0.76
44年目	R51	0.1407	103.0			5.19	0.73
45年目	R52	0.1353	103.0			5.19	0.70
46年目	R53	0.1301	103.0			5.19	0.68
47年目	R54	0.1251	103.0			5.19	0.65
48年目	R55	0.1203	103.0			5.19	0.62
49年目	R56	0.1157	103.0			5.19	0.60
				0.00	0.00		
合 計				328.00	385.31	259.55	91.66
単純事業費計				328.00		259.55	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

様式記入上の留意点

1. 再評価の場合、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)							
箇所名：春日部古河バイパス(残事業)							
		単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
		0.190	11.2	2.13			
年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-5年目	R2	0.9615	103.0	35.05	33.70		
-4年目	R3	0.9246	103.0	20.49	18.94		
-3年目	R4	0.8890	103.0	9.60	8.53		
-2年目	R5	0.8548	103.0	9.24	7.90		
-1年目	R6	0.8219	103.0	7.34	6.03		
供用開始年次	R7	0.7903	103.0			1.94	1.53
1年目	R8	0.7599	103.0			1.94	1.47
2年目	R9	0.7307	103.0			1.94	1.41
3年目	R10	0.7026	103.0			1.94	1.36
4年目	R11	0.6756	103.0			1.94	1.31
5年目	R12	0.6496	103.0			1.94	1.26
6年目	R13	0.6246	103.0			1.94	1.21
7年目	R14	0.6006	103.0			1.94	1.16
8年目	R15	0.5775	103.0			1.94	1.12
9年目	R16	0.5553	103.0			1.94	1.08
10年目	R17	0.5339	103.0			1.94	1.03
11年目	R18	0.5134	103.0			1.94	0.99
12年目	R19	0.4936	103.0			1.94	0.96
13年目	R20	0.4746	103.0			1.94	0.92
14年目	R21	0.4564	103.0			1.94	0.88
15年目	R22	0.4388	103.0			1.94	0.85
16年目	R23	0.4220	103.0			1.94	0.82
17年目	R24	0.4057	103.0			1.94	0.79
18年目	R25	0.3901	103.0			1.94	0.76
19年目	R26	0.3751	103.0			1.94	0.73
20年目	R27	0.3607	103.0			1.94	0.70
21年目	R28	0.3468	103.0			1.94	0.67
22年目	R29	0.3335	103.0			1.94	0.65
23年目	R30	0.3207	103.0			1.94	0.62
24年目	R31	0.3083	103.0			1.94	0.60
25年目	R32	0.2965	103.0			1.94	0.57
26年目	R33	0.2851	103.0			1.94	0.55
27年目	R34	0.2741	103.0			1.94	0.53
28年目	R35	0.2636	103.0			1.94	0.51
29年目	R36	0.2534	103.0			1.94	0.49
30年目	R37	0.2437	103.0			1.94	0.47
31年目	R38	0.2343	103.0			1.94	0.45
32年目	R39	0.2253	103.0			1.94	0.44
33年目	R40	0.2166	103.0			1.94	0.42
34年目	R41	0.2083	103.0			1.94	0.40
35年目	R42	0.2003	103.0			1.94	0.39
36年目	R43	0.1926	103.0			1.94	0.37
37年目	R44	0.1852	103.0			1.94	0.36
38年目	R45	0.1780	103.0			1.94	0.34
39年目	R46	0.1712	103.0			1.94	0.33
40年目	R47	0.1646	103.0			1.94	0.32
41年目	R48	0.1583	103.0			1.94	0.31
42年目	R49	0.1522	103.0			1.94	0.29
43年目	R50	0.1463	103.0			1.94	0.28
44年目	R51	0.1407	103.0			1.94	0.27
45年目	R52	0.1353	103.0			1.94	0.26
46年目	R53	0.1301	103.0			1.94	0.25
47年目	R54	0.1251	103.0			1.94	0.24
48年目	R55	0.1203	103.0			1.94	0.23
49年目	R56	0.1157	103.0			1.94	0.22
				0.00	0.00		
合 計				81.71	75.10	96.82	34.19
単純事業費計				81.71		96.82	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

様式記入上の留意点

1. 再評価の場合、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

(事業全体)

参考資料1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道4号	春日部古河バイパス	4～6	21.5km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					31,870	
	改良費				11,762	
		土工	m3	534,440	3,267	盛土、切土、残土処理
		軟弱地盤改良工	式	1	3,278	深層混合処理、中層混合処理
		法面工	m2	47,129	102	
		擁壁工	式	1	2,130	補強土壁、重力式擁壁
		管渠工	m	2,919	93	
		函渠工	式	1	1,333	
		排水工	m	19,807	551	
		中央分離帯工	m	25,356	267	
		雑工	式	1	741	
	橋梁費				13,015	
		100m以上	m	1,781	9,483	5橋
		100m未満	m	501	3,532	8橋
	トンネル費			-	-	
		NATM	m	-	-	
		シールド	m	-	-	
	IC・JCT費			-	-	
		IC	箇所	-	-	
		JCT	箇所	-	-	
	舗装費				6,746	
		車道舗装	m2	412,341	6,720	
		歩道舗装	m2	8,765	25	
	附帯施設費				347	
		交通管理施設工	式	1	347	標識工、防護柵工
		遮音壁	m			
②用地及補償費			式	1	0	
	用地費		m2			
		民地	m2			
			m2	-	-	
			m2	-	-	
			m2	-	-	
			m2	-	-	
補償費			式			
③間接経費			式	1	3,379	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					35,249	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(残事業)

参考資料1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道4号	春日部古河バイパス	4～6	11.2km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					7,889	
	改良費				3,653	
		土工	m3	47,263	289	盛土、切土
		軟弱地盤改良工	式	1	1,428	深層混合処理、中層混合処理
		法面工	m2	4,167	9	
		擁壁工	式	1	917	補強土壁、重力式擁壁
		管渠工	m	258	8	
		函渠工	式	1	679	
		排水工	m	1,752	49	
		中央分離帯工	m	6,871	72	
		雑工	式	1	201	
	橋梁費				3,303	
		100m以上	m	912	2,526	3橋
		100m未満	m	142	778	2橋
	トンネル費			-	-	
		NATM	m	-	-	
		シールド	m	-	-	
	IC・JCT費			-	-	
		IC	箇所	-	-	
		JCT	箇所	-	-	
	舗装費				905	
		車道舗装	m2	140,900	903	
		歩道舗装	m2	1,474	2	
	附帯施設費				28	
		交通管理施設工	式	1	28	標識工、防護柵工
		遮音壁	m			
②用地及補償費			式	1	0	
	用地費		m2			
		民地	m2			
			m2	-	-	
			m2	-	-	
			m2	-	-	
			m2	-	-	
補償費			式			
③間接経費			式	1	1,099	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					8,988	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道4号	春日部古河バイパス (埼玉県区間)	4	10.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	10.3	1,000	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	7,550	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			8,550	

【単価等について】

○維持管理費は、当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出。

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道4号	春日部古河バイパス (茨城県区間)	4～6	11.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	11.2	1,200	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	18,800	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			20,000	

【単価等について】

○維持管理費は、当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出。

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道4号	春日部古河バイパス (茨城県区間)	4～6	11.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	11.2	1,100	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	9,550	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			10,650	

【単価等について】

○維持管理費は、当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出。



監 第 823 号
令和元年12月27日

国土交通省 関東地方整備局長 殿

茨城県知事



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

令和元年12月16日付け国関整企画第185号により依頼のありましたこのことにつきまして、別紙のとおり回答いたします。



(再評価)

(回答様式)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	茨城県知事の意見
一般国道4号 春日部古河バイパス	継続	一般国道4号春日部古河バイパスは交通渋滞の緩和、安全性の確保とともに、首都圏中央連絡自動車道五霞ICへのアクセス向上など、物流機能の強化や地域産業の活性化が期待されることなどから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考えます。なお、早期完成に向けて、事業を推進するとともに、徹底したコスト縮減を図るようお願いします。

※貴職の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

(再評価)

資	料	2
令	和	元
関	東	地
事	業	評
業	評	価
監	視	委
員	会	

一般国道 20号 八王子南バイパス

令和 2 年 1 月 1 7 日

国土交通省 関東地方整備局

費用便益分析の結果（一体評価）

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B P ・その他の別
一般国道20号	日野バイパス(延伸)～ 八王子南バイパス	L=14.9km	二次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
23,500～46,700	4	関東地方整備局

① 費 用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	令和元年度		
単純合計	2,056億円	256億円	2,312億円
うち残事業分	891億円	218億円	1,109億円
基準年における 現在価値（C）	2,350億円	75億円	2,425億円
うち残事業分	736億円	64億円	800億円

② 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	合 計
基準年	令和元年度			
供用年	令和9年度、令和12年度			
単年便益 (初年便益)	43億円	1.0億円	0.12億円	45億円
基準年における 現在価値（B）	3,438億円	112億円	27億円	3,576億円
うち残事業分	3,087億円	96億円	25億円	3,209億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	1,151億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.3%
費用便益比（残事業）	4.0
経済的純現在価値（残事業）	2,409億円
経済的内部収益率（残事業）	13.2%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析（事業全体を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B／C）
交通量	23,500～46,700 （台/日）	±10%	1.4～1.5
事業費	2,056億円	±10%	1.4～1.5
事業期間	33年	±20%	1.4～1.6

④ 感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B／C）
交通量	23,500～46,700 （台/日）	±10%	3.9～4.1
事業費	891億円	±10%	3.7～4.4
事業期間	10年	±20%	3.7～4.2

交通状況の変化（一体評価）

事業名：日野バypass（延伸）～八王子南バypass(事業全体)

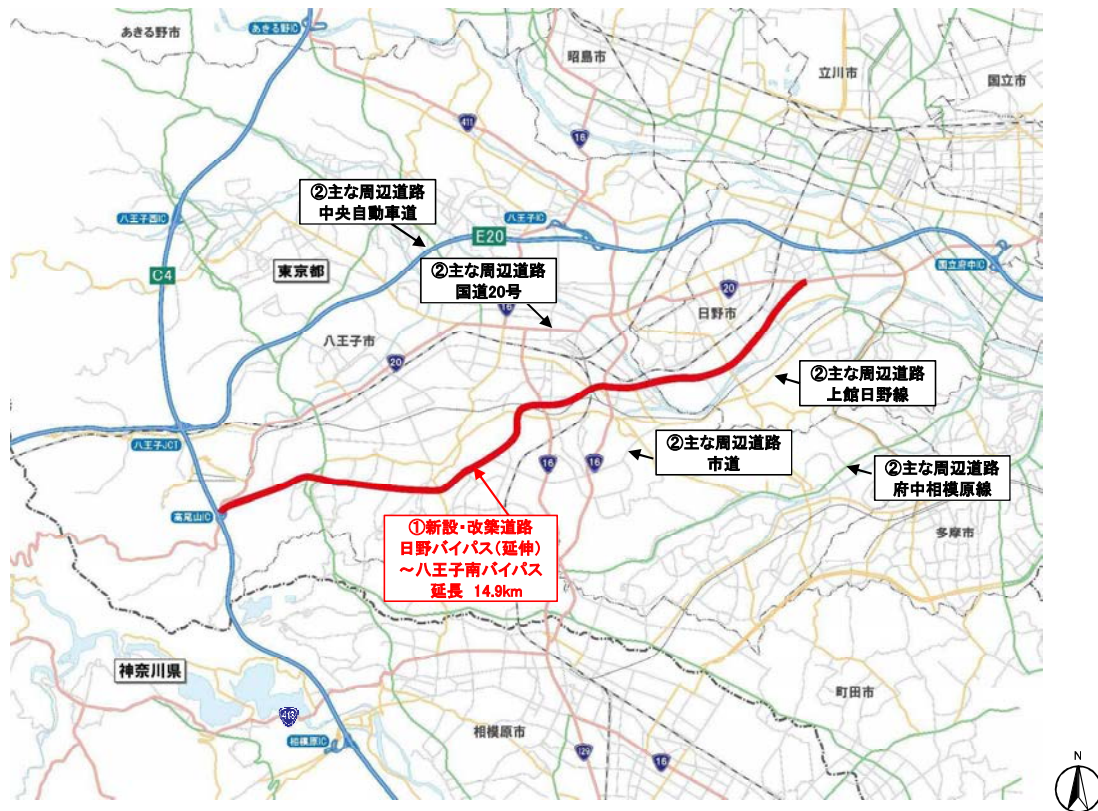
（推計時点 R12年）

				整備なし (A)	整備あり (B)
①新設・改築道路 :14.9km		交通量	[台/日]	—	32,700
		走行時間	[分]	—	16
		走行時間費用	[億円/年]	—	99.27
②主な周辺道路	国道20号 :14.7km	交通量	[台/日]	27,300	19,300
		走行時間	[分]	23	19
		走行時間費用	[億円/年]	106.61	63.38
	上館日野線 :12.2km	交通量	[台/日]	14,600	10,800
		走行時間	[分]	21	20
		走行時間費用	[億円/年]	57.69	39.38
	中央自動車道 :18.1km	交通量	[台/日]	51,600	49,500
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	139.83	132.21
	府中相模原線 :13.3km	交通量	[台/日]	26,000	23,900
		走行時間	[分]	23	22
		走行時間費用	[億円/年]	113.71	99.29
	市道 :4.1km	交通量	[台/日]	19,700	15,100
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	22.65	16.24
③その他道路合計: 2458.7km		走行時間費用	[億円/年]	14,556.10	14,287.56

			走行時間費用 整備なし (A)	走行時間費用 整備あり (B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：2536.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	14,996.59	14,737.34	259.26

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示)



交通状況の変化（一体評価）

事業名：日野バypass（延伸）～八王子南バypass(残事業)

（推計時点 R12年）

				整備なし (A)	整備あり (B)
①新設・改築道路 :14.9km		交通量	[台/日]	16,900	32,700
		走行時間	[分]	3	16
		走行時間費用	[億円/年]	8.65	99.27
②主な周辺道路	国道20号 :14.7km	交通量	[台/日]	26,100	19,300
		走行時間	[分]	20	19
		走行時間費用	[億円/年]	93.95	63.38
	上館日野線 :12.2km	交通量	[台/日]	14,700	10,800
		走行時間	[分]	21	20
		走行時間費用	[億円/年]	57.98	39.38
	中央自動車道 :18.1km	交通量	[台/日]	51,500	49,500
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	139.40	132.21
	府中相模原線 :13.3km	交通量	[台/日]	25,900	23,900
		走行時間	[分]	23	22
		走行時間費用	[億円/年]	112.74	99.29
	市道 :4.1km	交通量	[台/日]	19,900	15,100
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	22.95	16.24
③その他道路合計: 2458.7km		走行時間費用	[億円/年]	14,533.39	14,287.56

			走行時間費用 整備なし (A)	走行時間費用 整備あり (B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：2536.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	14,969.04	14,737.34	231.71

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

①新設・改築道路
日野バイパス(延伸)
～八王子南バイパス
延長 14.9km

②主な周辺道路
中央自動車道

②主な周辺道路
国道20号

②主な周辺道路
上館日野線

②主な周辺道路
市道

②主な周辺道路
府中相模原線

費用便益分析の条件(一体評価)

事業名:日野バイパス(延伸)～八王子南バイパス

(2)

項目		チェック欄		
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	☒		
	その他	☐		
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間		
	社会的割引率	4%		
	基準年次	令和元年度		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	☒ (R12)	
		複数時点での推計	☐	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	☒	
		整備の有無のいずれかのみ推計	☐ 有 ☐ 無	
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	☒ (H22センサス)	
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	☐	
		その他()	☐	
			☐	
	開発交通量の考慮	無	☒	
		有	☐	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	☐	
		転換率式を用いた配分	☐	
		Q-V式と転換率式の併用による配分	☒	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	☐	
		簡易手法	☐	
		簡易手法の 採択理由	小規模事業である	☐
			山間部海岸部で併行道路が少ない	☐
			その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)				
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	☒		
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax～Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin～Qmax)の 路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差 の生ずる「加重平均速度」を用いた。			
	最終配分の速度	☐		
	採用理由を記載			
	その他()	☐		

8

事業名:日野バイパス(延伸)～八王子南バイパス

(4)

項目			チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	☐	
		標準投資パターンを採用	☒	
		その他()	☐	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	☐	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない	☒	
		考慮する	☐	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	☐
			維持管理費を考慮	☐
	当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)			
その他				
4. その他				

費用の現在価値算定表(一体評価)

箇所名: 日野バイパス(延伸)～八王子南バイパス (残事業)					維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)		
					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					0.39	12.3	4.80
					0.39	1.5	0.58
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-7年目	R 2	0.9615	103.0	110.32	106.08		
-6年目	R 3	0.9246	103.0	125.61	116.14		
-5年目	R 4	0.8890	103.0	127.74	113.56		
-4年目	R 5	0.8548	103.0	134.71	115.15		
-3年目	R 6	0.8219	103.0	113.94	93.65		
-2年目	R 7	0.7903	103.0	97.44	77.00		
-1年目	R 8	0.7599	103.0	72.71	55.25		
供用開始年次	R 9	0.7307	103.0	46.36	33.88	0.53	0.39
1年目	R 10	0.7026	103.0	39.09	27.47	0.53	0.37
2年目	R 11	0.6756	103.0	23.37	15.79	0.53	0.36
供用開始年次	R 12	0.6496	103.0			4.36	2.83
4年目	R 13	0.6246	103.0			4.36	2.72
5年目	R 14	0.6006	103.0			4.36	2.62
6年目	R 15	0.5775	103.0			4.36	2.52
7年目	R 16	0.5553	103.0			4.36	2.42
8年目	R 17	0.5339	103.0			4.36	2.33
9年目	R 18	0.5134	103.0			4.36	2.24
10年目	R 19	0.4936	103.0			4.36	2.15
11年目	R 20	0.4746	103.0			4.36	2.07
12年目	R 21	0.4564	103.0			4.36	1.99
13年目	R 22	0.4388	103.0			4.36	1.91
14年目	R 23	0.4220	103.0			4.36	1.84
15年目	R 24	0.4057	103.0			4.36	1.77
16年目	R 25	0.3901	103.0			4.36	1.70
17年目	R 26	0.3751	103.0			4.36	1.64
18年目	R 27	0.3607	103.0			4.36	1.57
19年目	R 28	0.3468	103.0			4.36	1.51
20年目	R 29	0.3335	103.0			4.36	1.45
21年目	R 30	0.3207	103.0			4.36	1.40
22年目	R 31	0.3083	103.0			4.36	1.34
23年目	R 32	0.2965	103.0			4.36	1.29
24年目	R 33	0.2851	103.0			4.36	1.24
25年目	R 34	0.2741	103.0			4.36	1.20
26年目	R 35	0.2636	103.0			4.36	1.15
27年目	R 36	0.2534	103.0			4.36	1.11
28年目	R 37	0.2437	103.0			4.36	1.06
29年目	R 38	0.2343	103.0			4.36	1.02
30年目	R 39	0.2253	103.0			4.36	0.98
31年目	R 40	0.2166	103.0			4.36	0.94
32年目	R 41	0.2083	103.0			4.36	0.91
33年目	R 42	0.2003	103.0			4.36	0.87
34年目	R 43	0.1926	103.0			4.36	0.84
35年目	R 44	0.1852	103.0			4.36	0.81
36年目	R 45	0.1780	103.0			4.36	0.78
37年目	R 46	0.1712	103.0			4.36	0.75
38年目	R 47	0.1646	103.0			4.36	0.72
39年目	R 48	0.1583	103.0			4.36	0.69
40年目	R 49	0.1522	103.0			4.36	0.66
41年目	R 50	0.1463	103.0			4.36	0.64
42年目	R 51	0.1407	103.0			4.36	0.61
43年目	R 52	0.1353	103.0			4.36	0.59
44年目	R 53	0.1301	103.0			4.36	0.57
45年目	R 54	0.1251	103.0			4.36	0.55
46年目	R 55	0.1203	103.0			4.36	0.52
47年目	R 56	0.1157	103.0			4.36	0.50
48年目	R 57	0.1112	103.0			4.36	0.48
49年目	R 58	0.1069	103.0	-48.09	-5.14	4.36	0.47
50年目	R 59	0.1028	103.0			3.83	0.39
51年目	R 60	0.0989	103.0			3.83	0.38
52年目	R 61	0.0951	103.0	-136.30	-12.96	3.83	0.36
合 計				706.90	735.85	218.06	64.25
単純事業費計				891.28		218.06	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰ ・その他の別
一般国道20号	八王子南 バイパス	L=9.6km	二次改築	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
23,500～46,700	4	関東地方整備局

① 費 用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	令和元年度		
単純合計	1,481億円	170億円	1,651億円
うち残事業分	559億円	132億円	691億円
基準年における 現在価値（C）	1,758億円	49億円	1,808億円
うち残事業分	455億円	38億円	493億円

② 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	合 計
基 準 年	令和元年度			
供 用 年	令和12年度			
単年便益 (初年便益)	177億円	4.9億円	1.6億円	183億円
基準年における 現在価値（B）	2,289億円	62億円	21億円	2,372億円
うち残事業分	1,432億円	20億円	18億円	1,470億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	564億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.9%
費用便益比（残事業）	3.0
経済的純現在価値（残事業）	976億円
経済的内部収益率（残事業）	10.5%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析（事業全体を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B／C）
交通量	23,500～46,700 （台/日）	±10%	1.3～1.3
事業費	1,481億円	±10%	1.3～1.3
事業期間	33年	±20%	1.2～1.4

④ 感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B／C）
交通量	23,500～46,700 （台/日）	±10%	3.0～3.0
事業費	559億円	±10%	2.7～3.3
事業期間	10年	±20%	2.7～3.1

交通状況の変化

事業名：八王子南バイパス(事業全体)

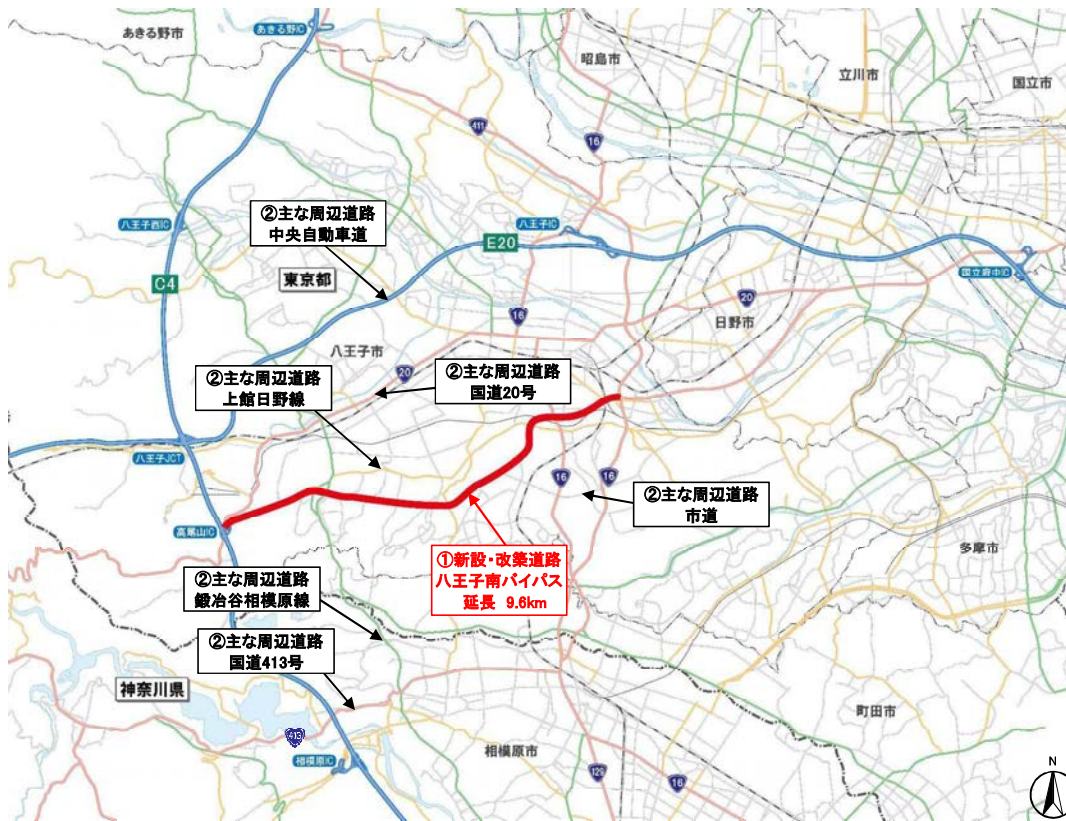
(推計時点 R12年)

				整備なし (A)	整備あり (B)
①新設・改築道路 : 9.6km		交通量	[台/日]	—	31,700
		走行時間	[分]	—	10
		走行時間費用	[億円/年]	—	61.07
②主な周辺道路	国道20号 : 11.3km	交通量	[台/日]	22,600	17,500
		走行時間	[分]	16	15
		走行時間費用	[億円/年]	62.25	44.47
	上館日野線 : 7.5km	交通量	[台/日]	15,100	10,900
		走行時間	[分]	13	12
		走行時間費用	[億円/年]	37.00	24.68
	国道413号 : 9.1km	交通量	[台/日]	13,300	12,500
		走行時間	[分]	21	18
		走行時間費用	[億円/年]	54.16	42.67
	市道 : 4.1km	交通量	[台/日]	19,800	15,100
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	23.04	16.24
	鍛冶谷相模原線 : 3.3km	交通量	[台/日]	19,700	16,900
		走行時間	[分]	9	7
		走行時間費用	[億円/年]	38.91	24.83
	中央自動車道 : 9.2km	交通量	[台/日]	41,800	38,600
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	64.27	58.21
③その他道路合計: 1862.9km		走行時間費用	[億円/年]	8,348.33	8,179.15

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：1917.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,627.97	8,451.33	176.64

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示)



交通状況の変化

事業名：八王子南バイパス(残事業)

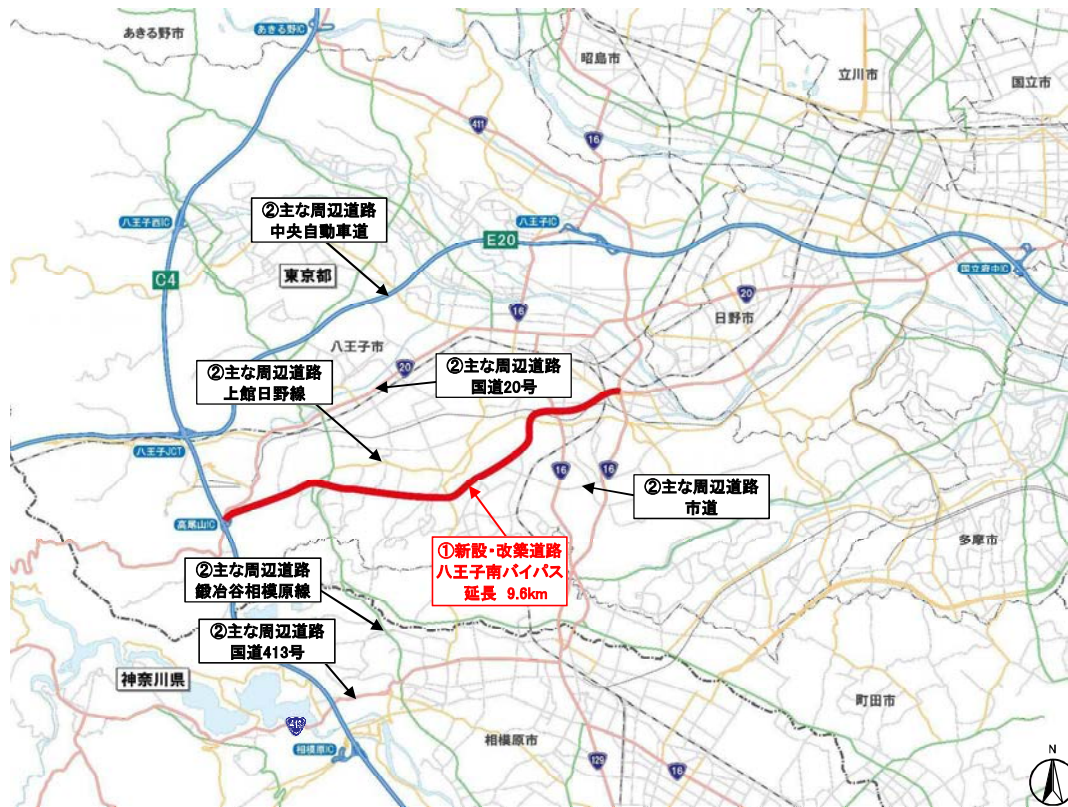
(推計時点 R12年)

				整備なし (A)	整備あり (B)
①新設・改築道路 :9.6km		交通量	[台/日]	16,900	31,700
		走行時間	[分]	3	10
		走行時間費用	[億円/年]	8.65	61.07
②主な周辺道路	国道20号 :11.3km	交通量	[台/日]	21,500	17,500
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	57.93	44.47
	上館日野線 :7.5km	交通量	[台/日]	15,000	10,900
		走行時間	[分]	13	12
		走行時間費用	[億円/年]	36.06	24.68
	国道413号 :9.1km	交通量	[台/日]	12,900	12,500
		走行時間	[分]	19	18
		走行時間費用	[億円/年]	46.30	42.67
	市道 :4.1km	交通量	[台/日]	20,600	15,100
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	24.25	16.24
	鍛冶谷相模原線 :3.3km	交通量	[台/日]	18,900	16,900
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	34.25	24.83
	中央自動車道 :9.2km	交通量	[台/日]	40,700	38,600
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	61.53	58.21
③その他道路合計: 1862.9km		走行時間費用	[億円/年]	8,291.71	8,179.15

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：1917.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,560.68	8,451.33	109.35

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示)



費用便益分析の条件

事業名：八王子南バイパス

(2)

項目		チェック欄		
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	☒		
	その他	☐		
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間		
	社会的割引率	4%		
	基準年次	令和元年度		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計 複数時点での推計	☒ (R12) ☐	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	☒	
		整備の有無のいずれかのみ推計	☐ 有 ☐ 無	
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	☒ (H22センサス)	
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	☐	
		その他()	☐	
		開発交通量の考慮	無 有 有の場合のみ	☒ ☐ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	☐	
		転換率式を用いた配分	☐	
		Q-V式と転換率式の併用による配分	☒	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	☐	
		簡易手法	☐	
		簡易手法の 採択理由	小規模事業である	☐
			山間部海岸部で併行道路が少ない	☐
			その他()	
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
	速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	☒	
		採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の 路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差 の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
		最終配分の速度 採用理由を記載	☐	
その他()		☐		

21

事業名:八王子南バイパス

(4)

項目			チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	☐	
		標準投資パターンを採用	☒	
		その他()	☐	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	☐	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない	☒	
		考慮する	☐	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	☐
			維持管理費を考慮	☐
	当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)			
その他				
4. その他				

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道20号	八王子南バイパス	4	9.6km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					83,625	
	改良費				26,167	
	土工	m3	6,459,986	7,907		
	軟弱地盤改良工	m3	8,276	34		
	法面工	m2	69,712	190		
	擁壁工	式	1	5,811		
	管渠工	m	3,715	79		
	函渠工	m	2,082	1,366		
	排水工	m	40,429	979		
	中央分離帯工	m	2,034	66		
	雑工	式	1	9,736	埋文調査、調整池	
	橋梁費				11,066	
	100m以上	m	1,450	10,839		
	100m未満	m	30	227		
	トンネル費				41,449	
	開削	m	1,745	21,949		
	NATM	m	1,830	15,000		
	シールド	m	455	4,500		
	IC・JCT費					
	IC	箇所				
	JCT	箇所				
	舗装費				2,071	
	車道舗装	m2	221,044	1,979		
	歩道舗装	m2	59,874	92		
	付帯施設費				2,872	
	交通管理施設工	式	1	30		
	遮音壁	m	4,758	2,842		
②用地及補償費					53,000	
	用地費		m2	370,450	45,950	
	宅地	m2	181,950	42,953		
	田畑	m2	25,600	2,432		
	山林・原野	m2	162,900	565		
	その他	m2				
	補償費		式	1	7,050	
③間接費			式	1	19,575	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					156,200	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道20号	八王子南バイパス	4	7.0km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					37,618	
	改良費				14,704	
	土工	m3	1,920,000	2,350		
	軟弱地盤改良工	m3	8,300	34		
	法面工	m2	21,730	68		
	擁壁工	式	1	4,767		
	管渠工	m	3,715	79		
	函渠工	m	824	547		
	排水工	m	20,150	480		
	中央分離帯工	m	1,950	63		
	雑工	式	1	6,316		埋文調査、調整池
	橋梁費				5,439	
	100m以上	m	781	5,439		
	100m未満	m				
	トンネル費				13,455	
	開削	m	1,070	13,455		
	NATM	m				
	シールド	m				
	IC・JCT費					
	IC	箇所				
	JCT	箇所				
	舗装費				1,665	
	車道舗装	m2	176,659	1,584		
	歩道舗装	m2	52,242	81		
	付帯施設費				2,355	
	交通管理施設工	式	1	27		
	遮音壁	m	4,383	2,329		
②用地及補償費					14,069	
	用地費		m2	53,153	13,522	
	宅地	m2	46,765	13,453		
	田畑	m2	511	49		
	山林・原野	m2	5,877	20		
	その他	m2				
	補償費		式	1	547	
③間接費			式	1	8,480	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					60,167	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道20号	八王子南バイパス	4	9.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.6	3,819	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	14,870	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			18,690	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道20号	八王子南バイパス	4	7.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	7.0	2,801	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	11,713	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			14,514	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。



31 建総企第403号
令和2年 1月10日

国土交通省
関東地方整備局長 殿

東京都知事
小池 百合子



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の
作成に係る意見照会について（回答）

令和元年12月16日付国関整企画第185号にて照会のありました標記の件について、
別紙のとおり回答いたします。



(再評価)

(回答様式)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	東京都知事の意見
一般国道20号 八王子南バイパス	継続	首都東京の道路整備は、東京の最大の弱点である交通渋滞の解消、環境改善、生産性や防災性の向上のみならず、我が国の経済を活性化させ、国際競争力を強化するためにも必要不可欠である。その中で、体系的な道路ネットワークの構築を図る国道の果たす役割は非常に大きい。 本事業は、並行する国道20号現道及び北野街道の渋滞緩和や圏央道へのアクセス性の向上に資する重要な事業である。また、東京医大八王子医療センターなどの救急医療施設までの所要時間が短縮され、救命率の向上にも寄与することが期待される。 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。加えて、接続する国道16号の整備に向けた検討も併せて行うこと。 また、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。

※貴職の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。