

再評価結果（平成16年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：鈴木 克宗

| | | | | | | |
|--------------------------|--|---|---|--------------|--------|------------------|
| 事業名 | 一般国道20号 <small>ひのばいパス</small> 日野バイパス | | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 関東地方整備局 |
| 起終点 | 自：東京都国立市大字谷保 至：東京都日野市多摩平7丁目 | | | 延長 | 5.5 km | |
| 事業概要 | <p>一般国道20号は、東京都中央区を起点とし長野県塩尻市に至る延長219 kmの路線であり、首都圏と中部内陸部を結ぶ幹線道路です。</p> <p>日野バイパスは、国立市及び日野市の整備済み道路と一体となって整備される、延長5.5 kmのバイパスです。</p> | | | | | |
| S44年度事業化 | S36、S42年度都市計画決定 (S60年度変更) | S45年度用地着手 | S48年度工事着手 | | | |
| 全体事業費 | 478 億円 | 事業進捗率 | 90% | 供用済延長 | 4.7 km | |
| 計画交通量 | 40,500 台/日 | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (事業全体) 3.9 (残事業) 8.9 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 70 / 157 億円 事業費：43/131億円 維持管理費：27/27億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 621 / 621 億円 走行時間短縮便益：569/569億円 走行費用減少便益：46/46億円 交通事故減少便益：6/6億円 | 基準年 平成16年 | | |
| 事業の効果等 | <ul style="list-style-type: none"> 都市の再生（寺之下土地区画整理、万願寺土地区画整理等、まちづくりとの連携あり） 地域ネットワークの構築（日野バイパスが日野市役所～府中市役所間を最短時間で連絡する路線を構成する） <p style="text-align: right;">他7項目に該当</p> | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>日野バイパスは国道20号の交通混雑緩和、多摩地域のまちづくりを支援する路線であり、日野市等関係8市の首長等で構成される「多摩川架橋及び関連道路整備促進協議会」により早期整備の要望を受けている。</p> | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | <p>日野バイパスの石田大橋供用に伴い、近隣渡河橋梁の交通混雑が緩和。</p> <p>日野バイパス周辺ではバイパス整備と関連を持つ区画整理事業が概ね完了し、周辺のまちづくりが進んでいる。日野B.P.暫定整備と中央自動車道国立府中ICのフル化の同時整備により、日野市から都心方面へのアクセスが向上。</p> | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | <p>用地取得率は約99%であり、全5.5kmのうち4.7kmが供用済み。現在、未供用区間0.8km、暫定2車線供用区間の4車線化4.1kmが残事業となっている。</p> | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | <p>一部の用地難航箇所については事業認定手続きにより事業が進捗。現在、未供用区間についても埋蔵文化財調査が行われ、平成17年度に全線供用予定である。</p> | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | <p>工事の施工にあたっては、新技術の導入など、コスト縮減と工期短縮を図る。</p> | | | | | |
| 対応方針 | 事業継続 | | | | | |
| 対応方針決定の理由 | 以上の状況を勘案すれば当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | | |

| 凡 | 例 |
|--------|-------|
| ■■■■■■ | 供用中 |
| ■■■■■ | 事業中 |
| ////// | 再評価箇所 |
| ////// | うち供用中 |

- (1) 事業全体の費用分析は、既供用区間を除く区間を対象とした費用分析を行っている。
 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。