

事後評価結果（平成19年度）

担当課：道路計画第一課
担当課長名：濱田 禎

事業名	一般国道20号 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：東京都国立市谷保 至：東京都日野市多摩平7丁目	延長	5.5km		

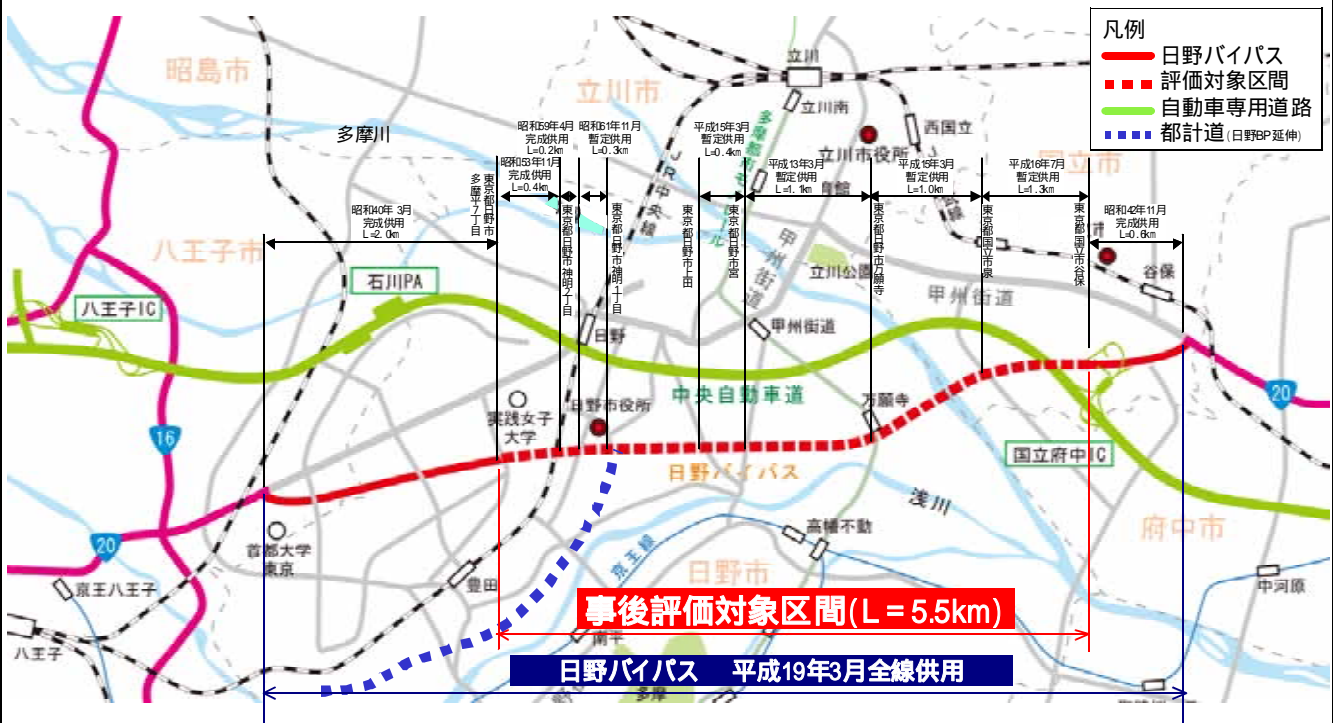
事業概要

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219kmの路線であり、首都圏と中部内陸部を結ぶ幹線道路です。日野バイパスは、一般国道20号における交通混雑の緩和を目的として、東京都国立市谷保から東京都日野市多摩平7丁目間に計画された延長5.5kmの道路です。

事業の目的・必要性

日野バイパスは、現道（甲州街道）の日野市内における交通混雑の緩和を図るとともに、騒音や大気汚染等の沿道環境の改善、中央自動車道へのアクセス性向上に大きく寄与するものである。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S44年度 都市計画決定：S36年度	用地着手：S45年度 工事着手：S48年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) / H17年度 (実績) / H18年度	変動	1.0倍
	事業費	計画時 (名目値) / 478億円 (暫定/完成) (実質値) / 601億円	実績 (名目値) / 501億円 (暫定/完成) (実質値) / 700億円			変動	1.0倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (H42) / 40,500台/日 (暫定/完成)	実績 (H19) / 34,500台/日 (暫定/完成)			変動	-15%
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	24.2 (供用直前年次) H18年度	31.9km/h (供用後年次) H19年度	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道)	195 (供用直前年次) H18.4.1~H18.10.31 (供用後年次) H19.4.1~H19.10.31	62件/億台日 (7ヶ月実績から1年あたりに換算)	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 2.5 (既供用区間を除く区間) 3.4	総費用 : 729億円 (事業費 : 700億円 維持管理費 : 29億円)	総便益 : 1,851億円 (走行時間短縮便益 : 1,794億円 走行経費減少便益 : 46億円 交通事故減少便益 : 12億円)	基準年 : 平成19年			

事業遅延によるコスト増	費用増加額 : - 億円	便益減少額 : - 億円
事業遅延の理由 -----		
客観的評価指標に対応する事後評価項目 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量：8,000t/年減 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する：高倉町西交差点～ 国立インター入口交差点間で約8分短縮（甲州街道経由：約25分、日野バイパス経由：約17分） その他13項目について該当		
その他評価すべきと判断した項目 -----		
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 ・日野バイパスの全線開通により、バイパスの交通量は増加したが、現道の騒音は要請限度、環境基準を下回っている。一方、甲州街道では日野市さくら町等で要請限度、環境基準を満足するように改善されている。 ・日野バイパスの全線開通により、CO2排出量など現道の環境の改善が図られている。	
	その他評価すべきと判断した項目 -----	
事業を巡る社会経済情勢等の変化 -----		
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 渋滞緩和・安全性向上等の効果が発現されており、さらなる事業評価及び改善措置の必要はないものと考えられる。		
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 -----		
特記事項 なし		

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。