

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道20号大月バイパス		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	白：山梨県大月市駒橋 至：山梨県大月市大月町花咲			延長	3.2 km	
事業概要	国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市を経て長野県塩尻市に至る幹線道路である。大月バイパスは、大月市内の交通混雑緩和、交通安全の確保などを目的とした、大月市駒橋から同市大月町花咲間までの延長3.2 kmの2車線のバイパス事業である。					
S48年度事業化	S50年度都市計画決定 (H12年度変更)	H1年度用地着手	H8年度工事着手			
全体事業費	約338億円	事業進捗率	81%	供用済延長	1.7 km	
計画交通量	9,900～13,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 5.8	総費用 (残事業)/事業全体 52/423億円 (事業費：47/412億円) (維持管理費：5.0/11億円)	総便益 (残事業)/事業全体 305/494億円 (走行時間短縮便益：265/489億円) (走行費用減少便益：34/5.1億円) (交通事故減少便益：6.3/0.06億円)	基準年 平成22年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量：B/C=5.2～5.8 (交通量±10%) 事業費：B/C=5.3～6.4 (事業費±10%) 事業期間：B/C=5.4～5.8 (事業期間±20%)					
事業の効果等	(1) 交通混雑の緩和 ・大月バイパスに並行する現道の損失時間(108.6千人時間/年・km)は、全国平均(20.3千人時間/年・km)の約5倍。 ・2工区(残事業)の整備により、更なる現道の交通転換が図られ、渋滞緩和が期待される。 (2) 安全安心な通行の確保 ・大月バイパスに並行する現道の死傷事故率は全国平均の約2倍。 ・事故の内訳は、渋滞が一つの要因である追突事故が約5割を占める。 ・現道の交通の転換により、交通事故の減少や歩行者等の安全性向上が期待される。 (3) 救急活動の支援 ・大月市は、現場や救急医療施設までの平均所要時間を最も要する地域の1つ。大月市立中央病院や大月市消防本部へ向かうには国道20号を経由する必要がある。 ・大月バイパスの整備により、代替路の確保や搬送時間の短縮が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見	山梨県知事の見解：一般国道20号大月バイパスは、大月市街地の交通渋滞の緩和や交通安全の確保が図られ、周辺地域とのネットワーク強化に寄与することから、供用済みの1工区に引き続き、残区間の早期完成をお願いします。					
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成18年度に1工区部分供用(大月市大月一丁目～大月市大月二丁目：L=約0.6 km)。平成19年度に1工区一部暫定供用(大月市駒橋～大月市大月一丁目：L=約1.1 km)。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成22年度までに1.7 kmを完成2車線で供用。残る1.5 km区間の整備を進め、引き続き、全線完成に向けて事業を進める。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	用地の取得は78%完了。引き続き、全線2車線完成に向けた事業促進を図る。					
施設の構造や工法の変更等	JRアンダーボックス長の延伸および施工方法の見直しによる増額。道路幅員の見直しによるボックス断面の縮小や法面保護工の縮小による減額。その他、現地調査の結果に基づくアンカー等の追加や地元調整結果による地下道や横断歩道橋、遮音壁等の追加による増額。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、コスト削減の内容、事業評価監視委					

員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



- ※ 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。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。