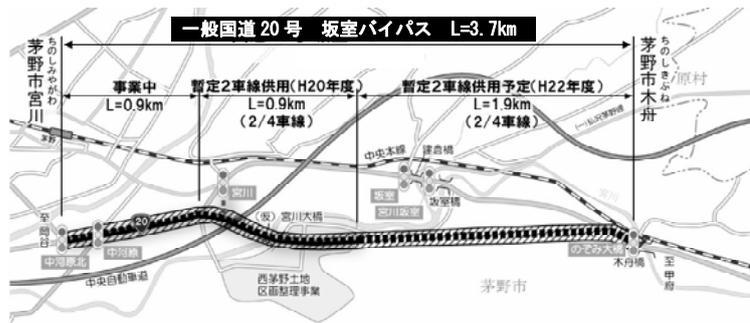
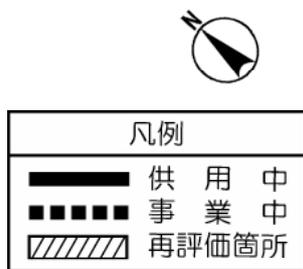


再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

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号坂室バイパス	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：長野県茅野市木舟 至：長野県茅野市宮川	延長	3.7km		
事業概要					
一般国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市等を通り、長野県塩尻市に至る延長約225kmの幹線道路である。一般国道20号坂室バイパスは、現道である国道20号の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を目的として計画された事業である。					
H10年度事業化		H9年度都市計画決定		H12年度用地着手	
H14年度工事着手					
全体事業費	約231億円	事業進捗率	67%	供用済延長	2.8km（暫定）
計画交通量	15,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業/事業全体) 61/230億円		総便益 (残事業/事業全体) 234/315億円	
	(残事業)	事業費：51/218億円 維持管理費：10/12億円		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= 3.3～4.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 3.4～4.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 3.3～4.0（事業期間 ±20%）					
事業の効果等					
(1) 交通混雑の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> ・国道20号現道では、全国平均の約4.2倍の渋滞が発生。 ・当該バイパスの整備により、大型車等の通過交通がバイパスに転換し、国道20号現道の渋滞緩和が見込まれる。 					
(2) 安全安心な通行の確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・国道20号現道の宮川交差点では、全国平均の約3.5倍の死傷事故が発生。 ・当該バイパスの整備により、渋滞緩和による事故の減少、通過交通の転換による交通の輻輳を原因とした事故の減少、歩道が狭い箇所での大型車の減少による歩行者の安全性の向上が見込まれる。 					
(3) 沿道環境の改善					
<ul style="list-style-type: none"> ・国道20号現道は、夜間の騒音が73dbで要請限度（70db）を超えている。 ・当該バイパスの整備により、大型車等の通過交通がバイパスに転換し、夜間の要請限度を下回ることが見込まれる。 					
関係する地方公共団体等の意見					
県知事の意見：一般国道20号坂室バイパスにつきましては、現道の事故多発区間の迂回や狭小幅員区間の解消により、安全性の向上や交通渋滞の解消に大きな効果があるものと期待しています。事業継続を図るとともに、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請します。					
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					
西茅野土地区画整理事業から国道20号茅野市宮川までの約0.9kmについて、暫定2/4車線で平成20年5月に供用。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
平成20年5月に暫定2車線（0.9km）が開通済み。用地取得、未供用区間の調査・設計・工事を実施。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
全体の用地取得は約93%完了している。平成22年度には、起点～西茅野土地区画整理地区に至るL=1.9kmが暫定2車線で供用予定。引き続き、早期完成に向けて事業促進を図る。					
施設の構造や工法の変更等					
トンネル断面の見直しによる掘削土量の削減等により、事業費を約3億円削減。					
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。