

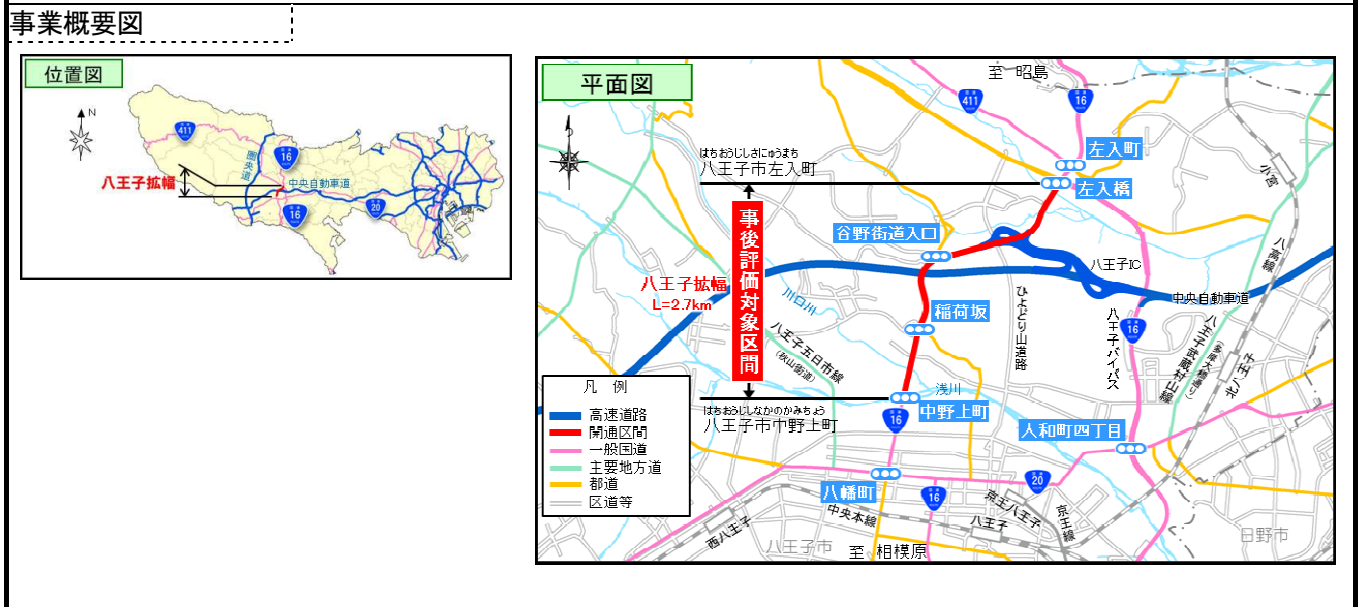
事後評価結果 (令和4年度)

担 当 課 : 関東地方整備局道路部道路計画第一課
 担当課長名 : 大谷 彬

事業名	一般国道16号 八王子拡幅	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 : 東京都八王子市中野上町 至 : 東京都八王子市左入町			延長	2.7km

事業概要
 一般国道16号は、横浜市、八王子市、さいたま市、千葉市など首都30~40km圏の主要な都市を結ぶ延長330kmの環状道路で、東京都内は圏央道と並行し、町田市、八王子市、昭島市、福生市、羽村市、瑞穂町の市街地を通過する路線である。八王子拡幅は、八王子バイパスと並行する現道区間で、八王子市中野上町から八王子バイパスと合流する左入橋までの延長2.7kmの現道拡幅事業である。

事業の目的・必要性
 八王子拡幅は、交通渋滞の緩和、安全・快適性の向上、緊急輸送道路ネットワークの確保、土地区画整理事業への寄与を目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度: S54年度 都市計画決定: S36年度	用地着手: S55年度 工事着手: S60年度	供用年 (当初) / H25年度 (実績) / H29年度	変動	1.14倍	
	事業費	計画時 (名目値) - / 177億円 (暫定/完成) (実績値) - / 183億円	実績 (名目値) - / 197億円 (暫定/完成) (実績値) - / 203億円		変動	1.11倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H20再評価時) 実績 (暫定/完成)	(R2.12)	変動	0.82~ 0.89倍	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	(上り方面) 21.9 → 32.8 km/h (供用直前年次) H28年度 (供用後年次) R3年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	139 → 32 件 (供用直前年次) H8-H11年 (供用後年次) H30-R2年			
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C: 1.5 総費用: 237億円 事業費: 230億円 維持管理費: 6.5億円 更新費: 億円	総便益: 350億円 走行時間短縮便益: 299億円 走行経費減少便益: 48億円 交通事故減少便益: 2.2億円	基準年	平成20年度		
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C: 1.2 総費用: 449億円 事業費: 418億円 維持管理費: 31億円 更新費: 億円	総便益: 526億円 走行時間短縮便益: 467億円 走行経費減少便益: 36億円 交通事故減少便益: 23億円	基準年	令和4年度		
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 交差点新設及び機能補償道路等の追加に伴い、事業が遅延したものである。	
	交通量変動の理由 計画時は、将来（H42）交通需要予測において、国道16号八王子～瑞穂拡幅や接続する八王子市道等の供用を見込んでいるが、事後評価時点（R4）では、それらの路線が事業中であることから、交通量に変動が生じたものと考えられる。	
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ① 円滑なモビリティの確保 ・国道16号の旅行速度が向上し、渋滞損失時間の削減が図られた。 ・当該路線を走行する路線バス（西東京バス）の利便性が向上。（平日上下計：358本、R4.10現在） ② 都市の再生 ・土地区画整理事業（4事業）と連携し、整備を実施。 ③ 安全な生活環境の確保 ・歩行者・自転車事故件数が減少。26件/年（H8-H11）→9件/年（H30-R2） ④ 災害への備え ・国道16号八王子バイパスが通行止めとなった場合の代替路線を形成。	他6項目に該当
	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 —	
	その他評価すべきと判断した項目 —	
事業評価監視委員会の意見	・当該事業に関しては、今後の事業評価及び改善措置は必要ないことを了承する。	
事業を巡る社会経済情勢等の変化	・社会情勢等に大きな変化はみられない。	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	・本事業の実施により、事業目的である国道16号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少、防災まちづくりの支援、バス定時性の向上等、様々な整備効果の発現が確認されており、今後の事後評価及び改善措置の必要性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	・本事業の一部区間が土地区画整理事業内であったことから、工程等の各種調整の必要があり、区画整理事業と密に連携を図り、スケジュール管理を徹底する必要があった一方で、一体的に行ったことで安全性や利便性向上に寄与した。 ・本事業の端末において、依然として渋滞が発生していることから、隣接する事業との連携により、効率的・効果的な整備計画を立案し、事業を推進する工夫が必要であった。	
特記事項	—	

※ 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。