

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

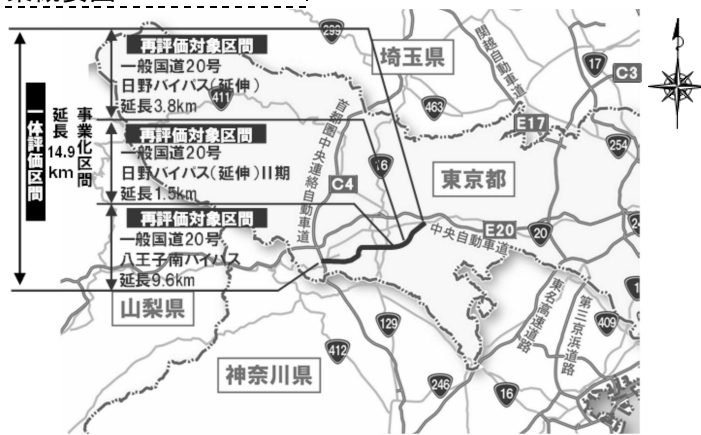
担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：課長 長谷川 朋弘

事業名	ほちおうじみなみ 一般国道20号八王子南バイパス	事業	一般国道	事業	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	とうきょうと はちおうじ しきたのまち 至：東京都八王子市北野町 とうきょうと はちおうじ し みなみあさかわまち 至：東京都八王子市南浅川町	延長	9.6km			
事業概要						
八王子南バイパスは、八王子市域を東西につなぐ幹線道路で、日野バイパス（延伸）、日野バイパス（延伸）Ⅱ期と一体となり、圏央道と八王子市域や日野市域を結ぶアクセス道路としての機能や、国道20号（甲州街道）や並行する北野街道等の交通混雑の緩和及び交通事故の減少に伴う地域の安全性の向上を目的とした、八王子市北野町から同市南浅川町までを結ぶ延長9.6kmのバイパス事業である。						
H9年度事業化	H8年度都市計画決定	H10年度用地着手	H13年度工事着手			
全体事業費	約2,142億円	事業進捗率(令和4年3月末時点)	73%	開通済延長	2.6km	
計画交通量	20,500～41,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (0.97) (残事業) 2.4 (1.9)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,005/3,195億円 事業費：937/3,098億円 維持管理費：68/97億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,414/3,440億円 走行時間短縮便益：2,375/3,381億円 走行経費減少便益：29/40億円 交通事故減少便益：9.2/20億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果						
【事業全体】 交通量：B/C=1.03～1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.05～1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=0.98～1.2（事業期間±20%）						
【残事業】 交通量：B/C=2.3～2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.2～2.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.6（事業期間±20%）						
事業の効果等						
①通過交通の排除による国道20号の渋滞の緩和 ・国道20号日野バイパス（現道）が、平成19年に全線供用したものの、沿線の市街化が進み、日野市街や八王子市街において渋滞が発生し、車両事故の約4割が追突事故となっている。 ・バイパスの整備によって、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和及び交通事故の減少が見込まれる。						
②沿線地域の発展等の支援（救急医療施設へのアクセス向上） ・整備により、日野市役所から南多摩地域最大の第三次救急医療施設かつDMA T指定医療機関である東京医大八王子医療センターまでの所要時間が24分短縮され、救命率の向上に寄与。 ・東京医大八王子医療センター（第三次救急医療施設）への30分アクセス圏域のカバー人口が約61万人増加。						
③観光活性化の支援 ・整備により、都心方面からの所要時間は約21分短縮され、沿線から高尾山へのアクセスが向上し、観光の活性化を支援。 ・高尾山の登山客数は、年間300万人以上で世界一。（八王子市 市制100周年記念誌より） ・高尾山はミシュランガイドで三ツ星を獲得。						
④中央道通行止め時の代替路確保 ・中央道（八王子JCT～国立府中IC）では、豪雨・強風・雪や事故発生等により、過去10年で16回通行止めが発生。 ・これにより、並行する国道20号へ交通が集中し、交通混雑が悪化。 ・整備により、災害や事故等で中央道の通行止めが発生した場合などの代替路が確保され、円滑な交通を支援。						
⑤バスの定時性向上 ・八王子市中心部の国道20号は市内各方面からのバス路線が集中し、運行本数がとても多い。 ・国道20号バイパスの整備により、交通渋滞緩和による定時性の向上と運行所要時間短縮が期待される						

関係する地方公共団体等の意見	
東京都知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、並行する国道20号現道や北野街道などの渋滞の緩和や、圏央道へのアクセス性の向上に資するなど重要な事業である。また、東京医大八王子医療センターなどの救急医療施設までの所要時間が短縮され、救命率の向上にも寄与することが期待される。 ・このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。加えて、接続する国道16号の整備に向けた検討も併せて行うこと。 ・さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。 	
事業評価監視委員会の意見	
事業の継続を了承する。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<ul style="list-style-type: none"> ・地元情勢の変化等事業をめぐる社会経済情勢等に変化が見られない。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成9年度に事業化、用地進捗率98%、事業進捗率73%（令和4年3月末時点）。 ・調査・設計や用地取得を推進。 ・工事については3工区（八王子市大船町～館町）で重点的に推進。 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<ul style="list-style-type: none"> ・用地進捗率は98%（令和4年3月末時点）であり、引き続き、用地の取得を推進する。 ・今後5か年程度[*]での3工区（八王子市大船町～館町）開通を目指す。 <small>※令和3年度に策定された防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラムで公表</small>	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・高架橋の基礎構造変更、擁壁基礎の撤去、跨道橋3橋（機能補償道路）の追加、片倉トンネル 鉄道交差部の工法変更、堀割構造区間の仮設・構造変更、残土処分先の変更による処分費の増加、電線共同溝の追加による、事業費の増加。 ・高架橋において非合成箱桁を合成箱桁に変更、現場打ちPC床板を合成床板に変更、トンネルにおいて地中連続壁の施工方法変更よりコスト縮減。 	
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、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。
- ※ 費用対効果分析結果の () は個別評価結果を示したもの