

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道20号 <small>おおつき</small> 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	自： <small>やまなしけんおおつきしこまはし</small> 山梨県大月市駒橋 至： <small>やまなしけんおおつきしおおつきちようはなさき</small> 山梨県大月市大月町花咲	延長	3.2 km			
事業概要						
<p>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3.2kmの2車線のバイパス事業である。</p>						
S48年度事業化	S50年度都市計画決定 (H12年度変更)	H元年度用地着手	H7年度工事着手			
全体事業費	約338億円	事業進捗率	89%	供用済延長	1.7km	
計画交通量	10,100~12,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 3.6	総費用 (残事業)/事業全体 56/452億円 〔事業費：52/442億円〕 〔維持管理費：4.5/9.7億円〕	総便益 (残事業)/事業全体 202/568億円 〔走行時間短縮便益：194/512億円〕 〔走行費用減少便益：5.2/42億円〕 〔交通事故減少便益：3.6/14億円〕	基準年 平成25年		
感度分析の結果						
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.0~1.5（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=2.9~4.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2~1.3（事業費 ±10%） 事業費：B/C=3.3~4.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2~1.3（事業期間±20%） 事業期間：B/C=3.2~3.8（事業期間±20%）</p>						
事業の効果等						
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道20号（現道）の損失時間は、84.5千人時間/年・kmで、1工区開通前後で比較すると、約2割改善。 ・平成23年2月に1工区開通後、旅行速度が改善したものの、国道139号と交差する大月橋東詰交差点を先頭に渋滞が残存。 ・残る2工区の整備により、現道の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。 <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大月バイパスと並行する国道20号（現道）の死傷事故率は、104.9件/億台・kmで、1工区開通前後で比較すると、バイパスへの交通転換により約5割改善。 ・しかし、依然として、渋滞が一つの要因である追突事故が約5割を占める。 ・残る2工区の整備により、現道の交通がバイパスに転換し、国道20号（現道）の更なる事故削減が見込まれる。 <p>③利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大月市は、山梨県内で救急医療施設までの平均収容所要時間を最も要する地域であり、市内唯一の二次救急医療機関である大月市立中央病院へ向かうには国道20号（現道）を経由する必要がある。 ・国道20号（現道）は2車線で道路幅員も狭いため、朝夕の渋滞時は救急車両の通行に支障をきたす状態である。 ・大月バイパスの整備により、現道の交通がバイパスに転換し、代替路の確保や搬送時間の短縮等の利便性の向上が期待される。 						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>・山梨県知事の意見：</p> <p>一般国道20号大月バイパスは、市街地の交通渋滞の緩和による交通事故の減少や歩行者等の安全確保、消防署や病院への代替路の確保や搬送時間の短縮等の救急施設へのアクセスの強化などが期待されます。</p> <p>現在は、計画区間L=3.2kmのうち1工区L=1.7kmの部分供用により、富士吉田方面への交通ではバイパス機能が発揮されており、市街地の渋滞の緩和には一定の効果が見られています。</p> <p>残区間は、本バイパスと中央道大月インターを直結する区間であり、この効果を最大限に発揮すべく、引き続き、早期完成をお願いします。</p>						

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0.6km）。
- ・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1.1km）。
- ・平成22年度に一部完成形開通（大月市駒橋～大月市大月一丁目：L=約1.1km）。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・1工区は、平成23年2月に全線2車線で完成形供用済。
- ・2工区は、桂川橋上部工事、花咲地区改良工事、大月第2トンネル工事、JR横断函渠工事を実施中。
- ・引き続き、工事の促進を図り、早期の全線供用を目指す。

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99%完了。引き続き、工事の促進を図り、早期の全線供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・大規模切土区間において、想定外に不安定な岩塊が多数確認されていることや、地元合意が得られないことによる進入経路の見直し等について、関係機関協議中。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

対応方針

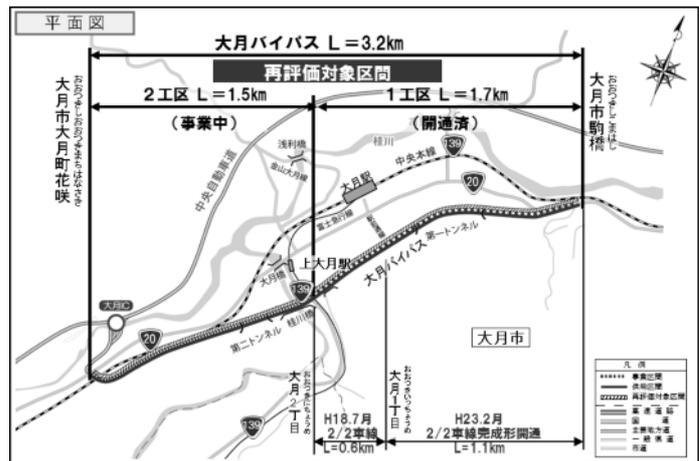
事業継続

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

凡例	
——	供用中
----	事業中



※ 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。