

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名 一般国道20号日野バイパス(延伸)	事業 一般国道	事業 国土交通省 関東地方整備局
起終点 自：東京都日野市川辺堀之内 至：東京都日野市西平山三丁目	延長	3.8km
事業概要 日野バイパス(延伸)は、国道20号や並行する北野街道等の渋滞緩和、交通事故の減少に伴う安全性の向上、土地区画整理事業との一体整備による新たなまちづくりの支援を目的とした、日野市川辺堀之内から同市西平山間までの延長3.8kmの4車線のバイパス事業である。		
H17年度事業化	S36年度都市計画決定 (H2年度変更)	H18年度用地着手 一年度工事着手
全体事業費	約310億円	事業進捗率 66% 開通済延長 0km
計画交通量	31,200~41,600台/日	
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 5.8 総費用 (残事業)/(事業全体) 96/344億円 事業費：83/331億円 維持管理費：13/13億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 557/557億円 走行時間短縮便益：488/488億円 走行経費減少便益：41/41億円 交通事故減少便益：28/28億円
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.5~1.8(交通量±10%) 事業費：B/C=1.6~1.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.9(事業期間±20%) 【残事業】 交通量：B/C=5.2~6.4(交通量±10%) 事業費：B/C=5.3~6.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=5.3~6.5(事業期間±20%)		
事業の効果等 ①交通渋滞の緩和 ・日野バイパス(延伸)の並行区間である国道20号現道は、渋滞損失時間が約8.8千人時間/年・kmであり、石川入口~大和田町四丁目交差点および多摩平五丁目交差点において渋滞が発生している。 ・日野バイパス(延伸)が整備されることにより、国道20号現道の交通が転換し、渋滞の緩和が期待される。 ②安全安心な通行の確保 ・日野バイパス(延伸)の整備により、国道20号現道の交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。 ③まちづくりの支援 ・日野バイパス(延伸)の沿線には、4つの土地区画整理事業(川辺堀之内、東豊田、豊田南、西平山)が展開されており、まちづくりと連携した整備によって事業を効率化している。		
関係する地方公共団体等の意見 東京都知事の意見： ・本事業は、並行する国道20号現道及び北野街道の渋滞緩和や八王子南バイパスと一体となり、圏央道へのアクセス性の向上に資する重要な事業である。このため、土地区画整理事業と連携し、用地取得を促進するとともに、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。また、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

- ・日野バイパス（延伸）Ⅱ期がH29事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成17年度に事業化、用地進捗率82%、事業進捗率66%（平成29年3月末時点）
- ・関連する土地区画整理事業と連携し、用地取得を進めている。
- ・工事は未着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成28年に試掘を行った結果、貴重な遺構が確認されたため、包蔵地全ての本掘調査が必要となった。
- ・土地区画整理事業と連携し計画的に用地取得を進める。
- ・用地進捗状況を踏まえて順次工事着手予定。

施設の構造や工法の変更等

技術の進展に伴う新工法の活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。

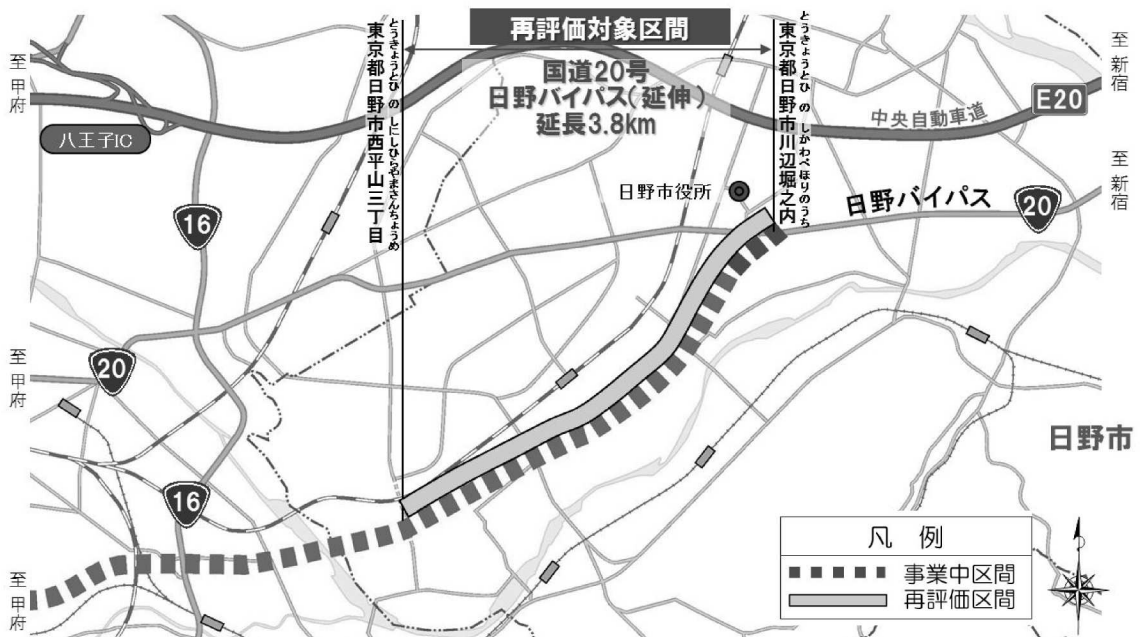
対応方針

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



※ 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。