

## 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 <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	<small>やまなしけんおおつきしこまはし</small> 自：山梨県大月市駒橋 <small>やまなしけんおおつきしおおつきらよはなさき</small> 至：山梨県大月市大月 町花咲	延長	3.2km		
<b>事業概要</b> 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。					
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418億円	事業進捗率	96%	供用済延長	1.7km
計画交通量	11,700~12,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.1  <small>(残事業)</small> 3.5	総費用 <small>(残事業)/事業全体</small> 74/617億円 〔事業費：71/607億円〕 〔維持管理費：2.8/10億円〕	総便益 <small>(残事業)/事業全体</small> 261/653億円 〔走行時間短縮便益：238/622億円〕 〔走行費用減少便益：15/24億円〕 〔交通事故減少便益：6.9/7.2億円〕	基準年 平成29年	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=0.89~1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.05~1.07（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.01~1.1（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=3.1~4.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.2~3.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.4~3.6（事業期間±20%）					
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和・交通安全の確保 ・大月バイパスは、平成18年から順次開通しており、これまでに上野原側の1工区が開通。 ・1工区の開通により、並行する現道交通のバイパスへの転換が見られるものの、交通需要が伸びていることから、依然として大月橋東詰交差点等で交通混雑が残る。 ・残る2工区の整備により、更なる現道交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少が見込まれる。 ②利便性の向上 ・中央自動車道の積雪等による通行止め時には、交通が国道20号に集中し、混雑が発生。 ・また、国道20号現道は、堆雪スペースとなる路肩や歩道の幅員が狭小のため、除雪時には雪が車道に残り、交通に支障。 ・堆雪スペースとなる路肩や歩道等の幅員が十分に確保されている大月バイパスの整備により、除雪時にも円滑な交通が確保されることから、中央自動車道通行止め時のリダンダンシー機能の強化が見込まれる。 ・市内唯一の第二次救急医療施設である大月市立中央病院へのアクセスは国道20号現道を利用することとなるが、現道は2車線で道路幅員も狭いため、朝夕の混雑時は救急車両の通行に支障。 ・大月バイパスの整備により、搬送時間の短縮や現道における代替路の確保等の利便性向上が見込まれる。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・山梨県知事の意見：一般国道20号大月バイパスは、市街地の交通渋滞の緩和や交通事故の減少、歩行者の安全確保、救急医療施設への搬送時間の短縮等が期待されております。 平成23年に1工区が供用されたことにより、並行する現道の交通がバイパスへ転換したため、大月市街地では一定の効果が見られます。しかし、残区間の大月橋東詰め交差点では、依然として交通渋滞が解消されておられません。 残る2工区は、中央道大月インターに直結する区間であり、供用済みの1工区とあわせ、本事業の効果を最大限に発揮できるよう、一層のコスト縮減に配慮しつつ、早期完成をお願いします。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 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

- ・大月バイパスの用地取得率は99%（平成29年3月末時点、面積ベース）。
- ・1工区は、平成23年2月までに全線2車線で開通済。
- ・2工区は、改良工事、トンネル工事、JR委託函渠工事を実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・JR線付近の工事箇所において、想定以上の岩塊が多数確認され、施工方法等を見直したため、工事工程を精査し、開通時期を平成30年度から平成32年度へ2年延伸。
- ・引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期の全線開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・函渠形状、地滑り対策、工事用道路・残土処理に変更あり。また、仮設落石対策とトンネル補助工法の追加あり。

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。