

(再評価)

資 料 2

令和2年度第2回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一括審議案件資料

- (1) 一般国道14号 亀戸小松川立体
- (2) 一般国道15号 蒲田駅周辺整備
- (3) 一般国道17号 高松立体
- (4) 一般国道18号 高崎安中拡幅
- (5) 京橋税務署

令和2年9月3日

国土交通省 関東地方整備局

令和2(2020)年度 第2回 事業評価監視委員会 一括審議案件一覧

事業区分	事業名	再評価理由 ※1	事業採択	前回評価	全体事業費(億円)	完成予定年度 ※2	B/C	前回評価からの主な変更点及び理由	再評価の視点	関係自治体の意見	前回評価時の付帯意見及び対応	対応方針(原案)
道路	1 一般国道14号 亀戸小松川立体	④	S60	H27	約417	R9	1.3	前回評価から事業期間に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、良好な沿道環境の確保及び大規模震災時の緊急輸送路の確保の観点から、事業の必要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。	本事業は、主要渋滞箇所となっている東小松川交差点付近をはじめとした交通渋滞の緩和、事故減少、良好な沿道環境の形成などに大きく寄与している。また、災害時に首都の中核機能を堅持するための緊急輸送道路の確保の観点から、事業の必要性は極めて高い。 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。特に、用地取得率が上がらず事業が長期化しているため、用地困難案件に重点的に取り組むなど、用地取得を推進されたい。 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。	なし	継続
	2 一般国道15号 蒲田駅周辺整備	⑤	H13	H30	約303	R6	1.3	前回評価から事業費、事業期間に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、渋滞の緩和、沿道環境の改善、関連事業との連携による公共交通機関の利便性向上、利用の促進、空港へのアクセス機能強化の観点から、事業の必要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切である。	本事業は、混雑していた京急蒲田駅周辺の交通渋滞の緩和に大きく寄与している。 また、沿道環境の改善や駅周辺のまちづくりとの連携による利便性向上の観点から、事業の必要性は極めて高い。 このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、関係機関との協議を速やかに実施し、事業を推進されたい。 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。	なし	継続
	3 一般国道17号 高松立体	④	H11	H27	約120	R6	1.4	前回評価から事業期間に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、一般国道17号の高崎市中心市街地付近の混雑緩和および歩道整備による利便性・安全性の向上の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。	高松立体は、国道18号や国道354号からの合流部の渋滞解消や交通事故対策、歩行者・自転車の利便性・安全確保のための重要な事業であるため、早期の事業完成をお願いしたい。 また、事業実施にあたっては、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。	なし	継続
	4 一般国道18号 高崎安中拡幅	⑤	S58	H29	約422	R7	1.1	前回評価から事業費、事業期間に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、交通混雑の解消、交通安全の確保の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。	高崎安中拡幅は、国道18号の渋滞解消、交通安全確保のための重要な事業であるため、早期の事業完成をお願いしたい。 計画区間西側の安中市街地における国道18号の2車線区間は、主要渋滞対策箇所にて特定されるなど、慢性的な渋滞が発生していることや、県が整備を進めている西毛広域幹線道路により交通需要の増大が見込まれることから、西毛広域幹線道路との交差点まで事業区間の延伸をお願いしたい。 また、事業実施にあたっては、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。	なし	継続
営繕	5 京橋税務署	②	H27	-	約31	R2	-	事業期間及び事業費について現地条件の変更に伴う変化はあるが、事業全体に大きな変更は生じていない。	事業の必要性等は変わらないことから、引き続き事業を継続することが妥当と判断できる。		なし	継続

※1 再評価理由

- ①: 事業採択後3年間が経過した時点で未着工の事業
- ②: 事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業
- ③: 準備・計画段階で3年間が経過している事業
- ④: 再評価実施後5年間が経過している事業
- ⑤: 社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

※2 費用便益比算定上設定した完成予定年度等。

※3 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないこと等から、前回評価の費用便益分析の結果を用いているため、完成予定年度と異なる場合がある。

※4 計算条件に用いた事業期間は、前回評価時の結果を用いているため、完成予定年度と異なる場合がある。

(1)一般国道14号 亀戸小松川立体

1. 目的

- ・慢性的な交通渋滞の緩和
- ・交通事故の削減
- ・良好な沿道環境の確保
- ・大規模震災時の緊急輸送路の確保

2. 事業概要

区間	： 自) 東京都江東区亀戸9丁目地先 至) 東京都江戸川区大杉1丁目地先
計画延長・幅員	： 2.5km・33.0~50.0m
車線数	： 4~6車線
計画交通量	： 41,200~69,500台/日
事業化	： 昭和60年度(亀戸地区) 平成元年度(小松川地区)
全体事業費	： 約417億円

3. 事業の進捗状況等

- ・平成22年度に亀戸地区は6車線(拡幅)完成済み
 - ・当該事業の用地取得率は約46%(R2.3末)
 - ・用地取得の難航、境川橋架替計画の見直し及び関係機関、地元との調整に時間を要しており、事業期間を5年延伸(令和9年度)。
- ※社会情勢等に大きな変化は見られない。

4. 事業の効果等

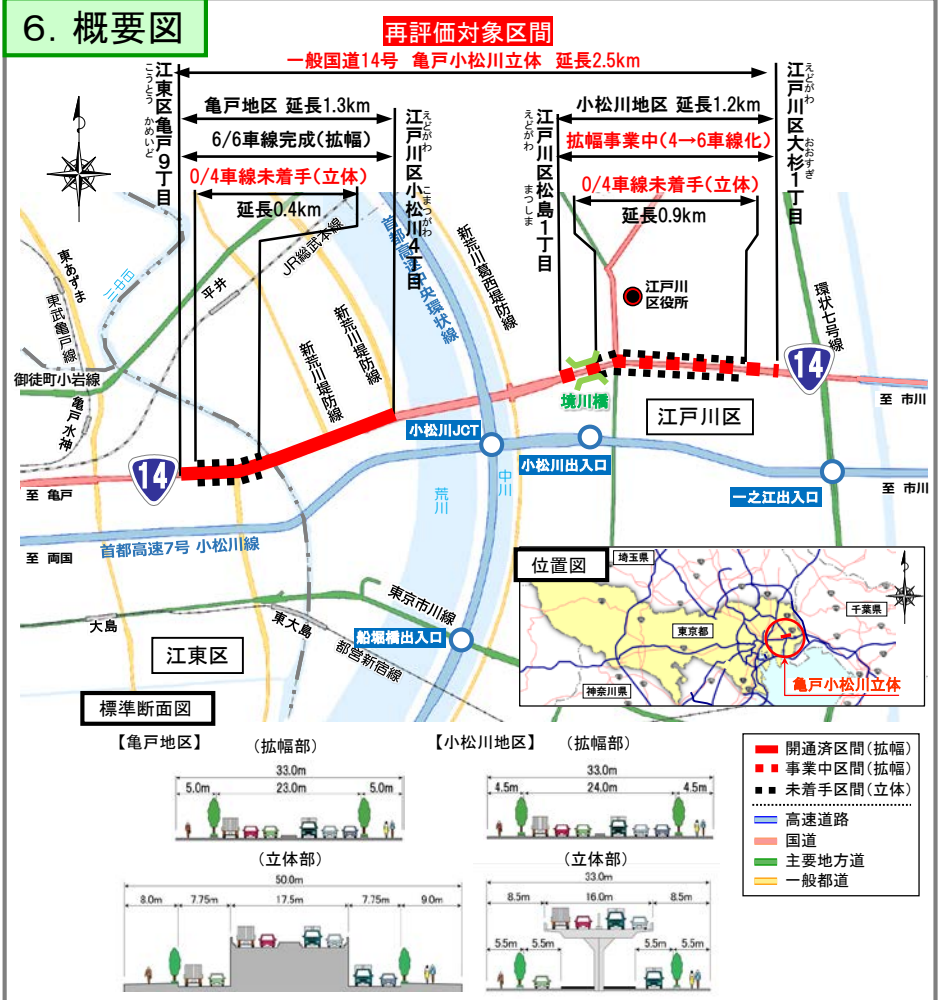
- ・渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される
- ・良好な沿道環境、緊急輸送路の確保が期待される

5. 事業の投資効率性

【事業全体】		【残事業】
(前回)	(今回)	
総便益B: 635億円	684億円	B: 382億円
総費用C: 450億円	523億円	C: 201億円
B/C = 1.4	1.3	B/C=1.9

【基準値(平成27年度)】全体事業費: 約417億円

6. 概要図



7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、良好な沿道環境の確保及び大規模震災時の緊急輸送路の確保の観点から、事業の必要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

(2) 一般国道15号蒲田駅周辺整備

1. 目的

- ・交通渋滞の緩和
- ・沿道環境の改善
- ・関連事業との連携による利便性向上

2. 事業概要

- ・区間：自)東京都大田区南蒲田1丁目
至)東京都大田区東六郷1丁目
- ・計画延長・幅員：0.98km・50.0m
- ・車線数：4~6車線
- ・計画交通量：36,900~46,700台/日
- ・事業化：平成13年度
- ・全体事業費：(前回)約294億円 (今回)約303億円

3. 事業の進捗状況等

- ・平成24年12月立体部4車線開通
- ・当該事業の用地取得率は100% (R2.3末)
- ・側道部、電線共同溝工事等を推進中
- ・擁壁構造等の変更による事業費増(9億円)
- ・構造変更及び関係機関協議等により事業期間を3年延伸(令和6年度)

※社会情勢について大きな変化は見られない

4. 事業の効果等

- ・国道15号の通過交通が立体部に転換し、環状8号線と交差する南蒲田交差点の混雑が緩和。
- ・死傷事故発生件数は、立体開通前後で約4割、事故類型別では追突事故が約6割減少。

5. 事業の投資効率性

【事業全体】	(前回)	(今回)
総便益B	553億円	604億円
総費用C	429億円	473億円
B/C	1.3	1.3

【基準値(平成30年度)】全体事業費294億円

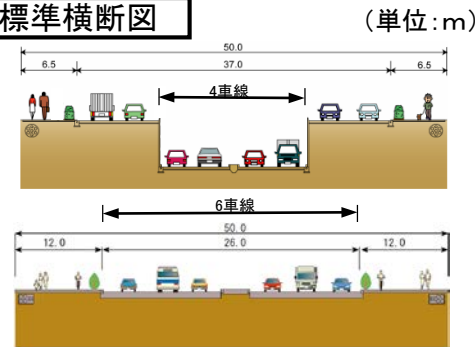
6. 概要図



位置図



標準横断面図



7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、渋滞の緩和、沿道環境の改善、関連事業との連携による公共交通機関の利便性向上、利用の促進、空港へのアクセス機能強化の観点から、事業の必要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

(3)一般国道17号 高松立体

1. 目的

- ・慢性的な交通渋滞の解消
- ・歩道の整備による利便性・安全性の向上

2. 事業概要

ぐんまけん たかさきし みやもとちょう

事業区間：自)群馬県高崎市宮元町

ぐんまけん たかさきし なみえちょう

至)群馬県高崎市並榎町

計画延長・幅員：1.6km・立体部34.25m、一般部24.5m

車線数：4～6車線(ランプ部含む)

計画交通量：37,800～51,600台/日

事業化：平成11年度

全体事業費：約120億円

3. 事業の進捗状況等

- ・立体部(延長1.1km)は平成19年度に開通。
- ・当該事業の用地取得率は約92%(R.2.3末)
- ・用地交渉及び関係機関協議を実施中。
- ・用地取得の難航等により、事業期間を4年延伸(令和6年度)。

※社会情勢について大きな変化は見られない

4. 事業の効果等

- ・国道17号の渋滞緩和が見込まれる。
- ・歩道の連続性並びに幅員が確保され、歩行者や自転車の利便性・安全性向上が見込まれる。

5. 事業の投資効率性

【事業全体】

(前回)	(今回)
総便益 B: 280億円	約293億円
総費用 C: 160億円	約214億円
B/C=1.7	1.4

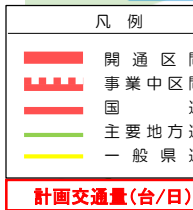
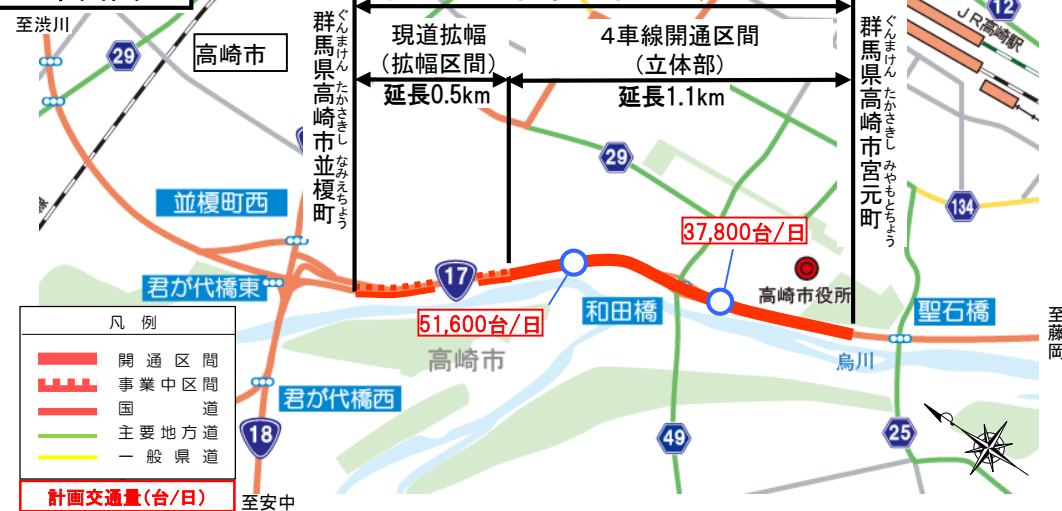
【残事業】

(今回)
B: 約120億円
C: 約4.8億円
B/C=25.2

【基準値(平成27年度)】全体事業費：約120億円

6. 概要図

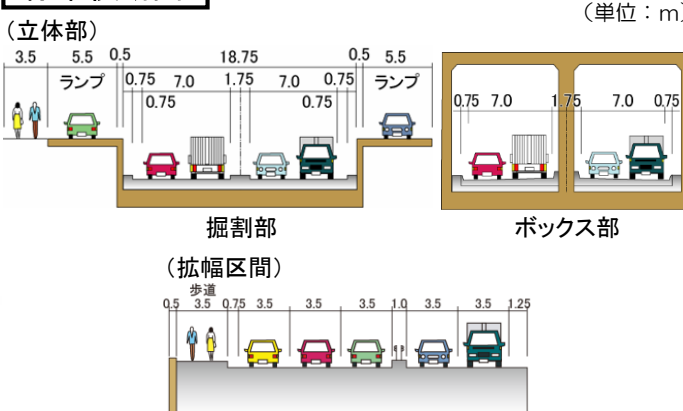
平面図



位置図



標準横断図



7. 対策方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・高松立体は、一般国道17号の高崎市中心市街地付近の混雑緩和および歩道整備による利便性・安全性の向上の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

(4) 一般国道18号 高崎安中拡幅

1. 目的

- ・交通混雑の解消
- ・交通安全の確保

2. 事業概要

事業区間：自)群馬県高崎市上豊岡町
ぐんまけん たかさきし かみとよおかまち
 至)群馬県安中市安中四丁目
ぐんまけん あんなかし あんなかよんちょうめ

計画延長・幅員：6.0km・25.0m

車線数：4車線

計画交通量：30,000～46,400台/日

事業化：昭和58年度

全体事業費：(前回)約412億円(今回)約422億円

3. 事業の進捗状況等

- ・平成27年度時点でバイパス部全区間(延長3.2km)及び現道拡幅区間(延長2.2km)が4/4車線開通。
- ・当該事業の用地取得率は約95%(R2.3末)。
- ・現道拡幅部(延長0.6km)は、現在、4車線化工事のための用地買収に向け、地元、関係機関等と調整中。
- ・無電柱化計画に基づく、電線共同溝整備の追加による事業費の増加(10億円)。
- ・電線共同溝の追加及び関係機関協議等により、事業期間を5年延伸(令和7年度)。

※社会情勢について大きな変化は見られない

4. 事業の効果等

- ・交通の円滑化による、混雑緩和に期待。
- ・交通混雑の緩和による、交通事故の減少に期待。

5. 事業の投資効率性

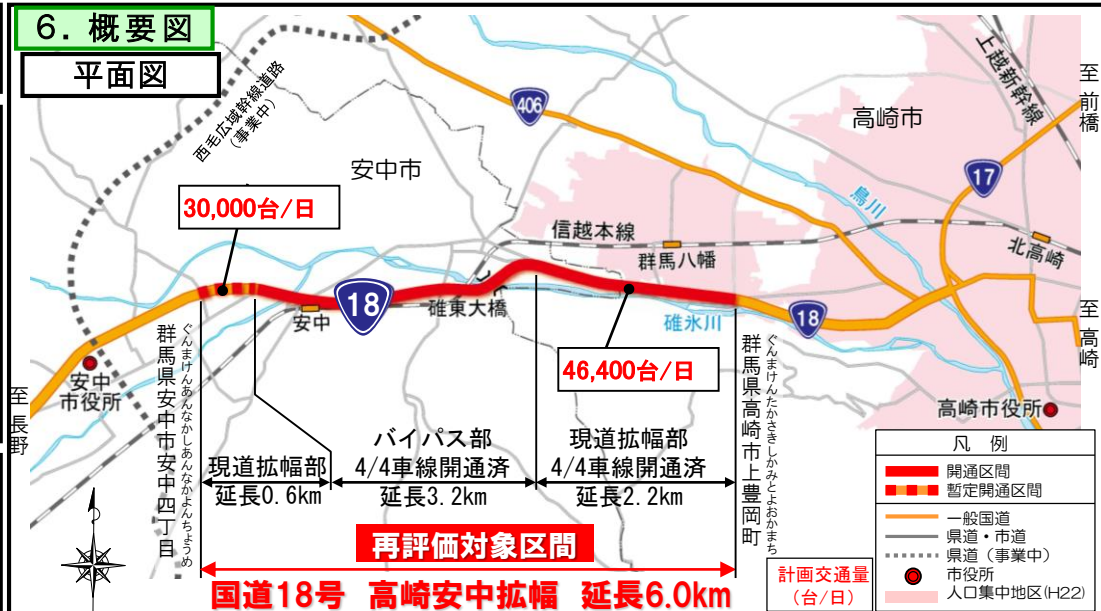
【事業全体】

	(前回)	(今回)	【残事業】
総便益 B:	1,008億円	約1,032億円	B:約85億円
総費用 C:	718億円	約974億円	C:約16億円
	B/C=1.4	1.1	B/C=5.2

【残事業】

6. 概要図

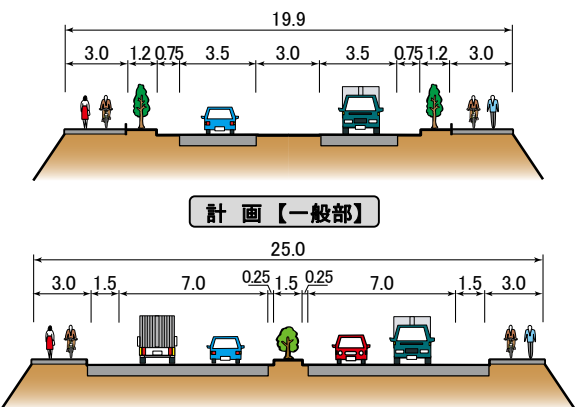
平面図



位置図



標準横断面図



7. 対策方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・高崎安中拡幅の整備は、交通混雑の解消、交通安全の確保の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

【基準値(平成29年度)】全体事業費：約412億円

(5) 京橋税務署

1. 目的

- ・耐震安全性の確保
- ・行政サービスの向上
- ・地方公共団体との連携

2. 事業概要

事業計画地 : 東京都中央区新富町2-6-1
敷地面積 : 1,672m²
延床面積 : 10,700m²
規模、構造 : 鉄骨造 地上8階地下1階建
事業期間 : 平成27年度～令和2年度
事業費 : (前回)約27億円(総事業費 約46億円)
(今回)約31億円(総事業費 約56億円)

3. 事業の進捗状況等

- ・現地条件の変更に伴う変化。
(既存庁舎外壁のアスベスト及び敷地内の
地中障害物撤去)
※社会情勢等に大きな変化は見られない

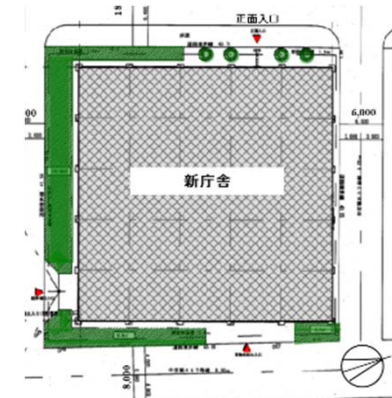
4. 事業の効果等

- ・事業の必要性(昭和38年築で経年による老朽、狭あいなど)の評価に変更はない。
- ・事業案は代替案に比べて安く、事業計画に合理性がある。
- ・基本的な機能である位置・規模・構造について、事業計画の効果が見込まれる。
- ・施策に基づく付加機能について効果が見込まれる。
(地域性、環境安全性、木材利用推進、ユニバーサルデザイン)

5. 概要図



位置図



配置図



写真A(正面側)



既存庁舎の概要



パース

新庁舎の概要

6. 対応方針(原案)

事業の必要性等是不変なことから、引き続き事業を継続することが妥当と判断できる。