

(再評価)

資	料	2
令	和	4
年	度	第
4	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6号 新宿拡幅
- (2)一般国道20号 新山梨環状道路(北部区間)
- (3)茨城港 常陸那珂港区 外港地区 国際海上コンテナターミナル等
整備事業

令和4年12月19日

国土交通省 関東地方整備局

令和4(2022)年度 第4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6号 新宿拡幅	④	S45	H29	337	R12	1.2	前回評価から事業期間について変更はあるが、前回評価から事業計画全体に大きな変化は生じていない。	新宿拡幅は、交通渋滞の緩和、首都直下地震における道路啓開、大規模災害時の緊急輸送道路の確保といった観点から、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妥当と考える。	(東京都知事の意見) 本事業は、渋滞緩和や防災性の向上に資する重要な事業である。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。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。	なし	継続
	2 一般国道20号 新山梨環状道路(北部区間)	④	H16	H29	353	R11	2.4	前回評価から事業期間について変更はあるが、前回評価から事業計画全体に大きな変化は生じていない。	本事業は、甲府都市圏における交通の円滑化や周辺地域の連携強化の観点から、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妥当であると考え。	(山梨県知事の意見) 新山梨環状道路は、本県の骨格道路網を形成する重要な道路であり、甲府都市圏の交通円滑化やリニア駅と県内各地のアクセス性の向上を図るために必要不可欠な道路であります。北部区間においては、県では広瀬・桜井間の用地取得事務を受託しており、地元自治体と連携し用地取得など地元調整に積極的に協力して参りますので、環状道路としての効果早期発現のため、未事業化区間も含めた速やかな全線整備をお願いします。	なし	継続
港湾	3 茨城港常陸那珂港区外港地区国際海上コンテナターミナル等整備事業	④	H4	H29	1,173	R14	1.1	前回事業評価時点の全体事業費1,079億円に対して94億円(8.7%)の増加、また事業完了年度は6年の延伸であるが、事業計画全体に大きな変化は生じていない。	本事業は大型船舶及び増大する貨物需要への対応、また港内の静穏度の確保等のために効果発現を図る必要があることから、引き続き事業継続が妥当と考える。	茨城港常陸那珂港区は、コンテナや建設機械の輸出など貨物の取扱量も増加しており、更なる港湾機能の強化が必要である。また、港湾利用企業からも静穏度の向上に対する要望が強いことから、事業の継続と更なる整備の促進をお願いしたい。なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減を図るとともに早期の事業完成をお願いしたい。	なし	継続

※1 再評価理由

- ①: 事業採択後3年間で経過した時点で未着工の事業
- ②: 事業採択後5年間で経過した時点で継続中の事業
- ③: 準備・計画段階で3年間で経過している事業
- ④: 再評価実施後5年間で経過している事業
- 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。

(1)一般国道6号 新宿拡幅

1. 目的

- ・交通渋滞の緩和による主要幹線道路としての機能回復
- ・沿道周辺の都市機能の改善
- ・大規模地震時の緊急輸送道路の確保

2. 事業概要

区 間：自)東京都葛飾区新宿2丁目
 至)東京都葛飾区金町6丁目

計画延長・幅員：2.1km・30.0m～38.25m

車 線 数：4～6車線

計 画 交 通 量：40,600～68,600台/日

事 業 化：昭和45年度

全 体 事 業 費：約337億円(前回:約337億円)

3. 事業の進捗状況等

- ・平成7年度に金町地区が開通済み。
 - ・用地取得率は、約92%(R4.3末時点)。
 - ・新宿地区の用地取得を進めるとともに、先ずは現道拡幅(6車線)の整備を進め、社会情勢等を踏まえ、立体化に着手する。
- ※社会情勢等について大きな変化は見られない。

4. 事業の効果等

- ・交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。
- ・生活道路への迂回交通が減少し、安全性の向上が見込まれる。
- ・大規模災害時の、緊急輸送道路の確保が見込まれる。

5. 事業の投資効率性

【事業全体】	【残事業】	
(前回)	(今回)	(今回)
総便益B:約1,049億円	約1,301億円	B:約612億円
総費用C:約734億円	約1,057億円	C:約63億円
B/C = 1.4	B/C=1.2	B/C=9.7

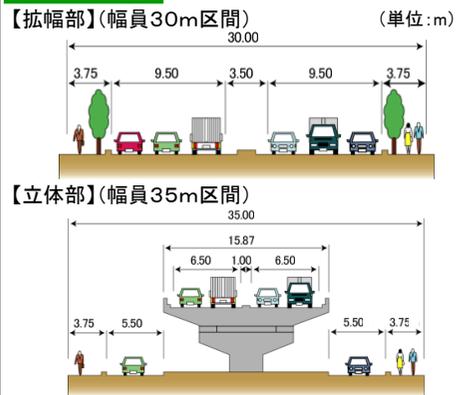
6. 概要図



位置図



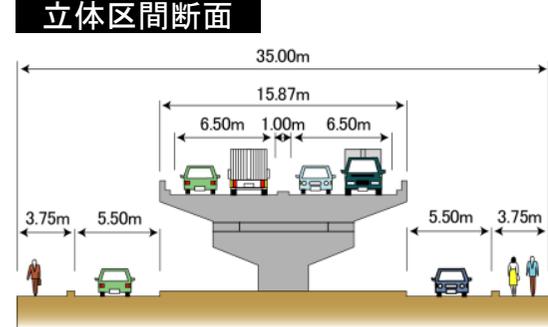
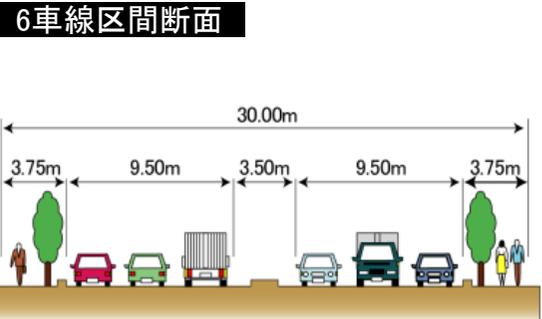
標準断面図



7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・新宿拡幅は、交通渋滞の緩和、首都直下地震における道路啓開、大規模災害時の緊急輸送道路の確保といった観点から、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妥当と考える。

(参考資料1) 一般国道6号 新宿拡幅

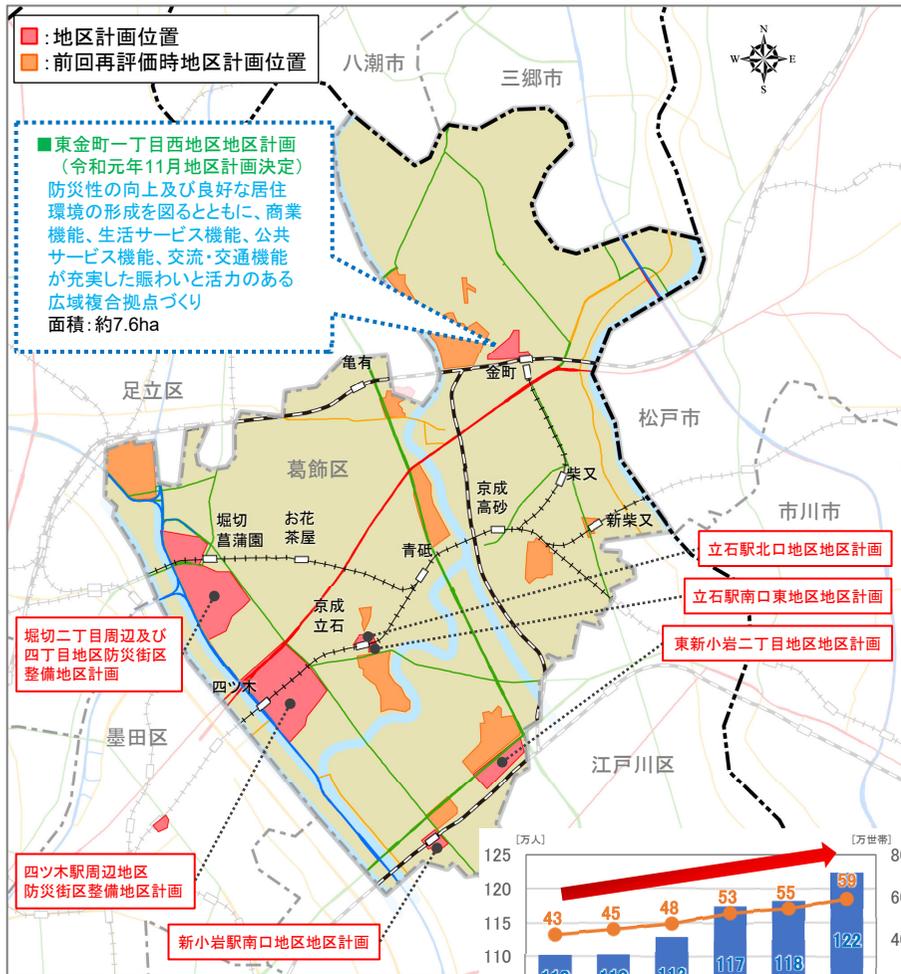


(参考資料2) 一般国道6号 新宿拡幅

- ・新宿拡幅沿線市区では、世帯数が平成7年以降増加傾向にあり、人口は最近5ヵ年で約4万人増加している。
- ・また葛飾区では東金町一丁目西地区地区計画をはじめ、多くの開発計画の進展により、交通量の増加が見込まれる。

- ・費用便益分析マニュアル(令和4年2月)改訂により、これまでの同マニュアル(平成30年2月)より、原単位が上昇。
- ・同マニュアルに基づくB/Cは1.2。

■まちづくりの進展に寄与する新宿拡幅



出典: 各沿線市区HP
出典: 国勢調査(総務省)
※沿線市区: 葛飾区、墨田区、松戸市を集計

■事業全体のB/C

費用便益分析マニュアル(令和4年2月)の令和2年原単位を適用

便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	1,240億円	55億円	7.0億円	1,301億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1.2
	1,046億円		11億円	1,057億円	

注) 費用便益比算定上設定した完成年度は令和12(2030)年度である。

費用便益分析マニュアル(平成30年2月)の平成29年原単位を適用

便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	1,168億円	42億円	7.1億円	1,217億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1.2
	1,046億円		11億円	1,057億円	

注) 費用便益比算定上設定した完成年度は令和12(2030)年度である。

走行時間短縮便益(乗用車)の変化

R2原単位 (円/分・台)	H29原単位 (円/分・台)	増加率 (R2/H29)
41.02	39.60	+3.6%

H29原単位と比較し、増加傾向

※3便益の中で総便益に占める割合が最も高いため走行時間短縮便益に着目。その中でも走行時間短縮便益に最も影響する乗用車に注目。

(2) 一般国道20号新山梨環状道路(北部区間)

1. 目的

- ・甲府都市圏の交通渋滞の緩和
- ・地域間の連絡強化による連携・交流の促進
- ・中央自動車道とのアクセス・ネットワーク効果の発現

2. 事業概要

やまなしけんか い し う し く

区 間：(自)山梨県甲斐市牛句
至)山梨県甲斐市宇津谷

計画延長・幅員：5.0km・17.5～18.25m

車 線 数：4車線

計 画 交 通 量：16,500～19,400台/日

事 業 化：平成16年度

全 体 事 業 費：約353億円 (前回 約353億円)

3. 事業の進捗状況等

- ・平成25年3月に都市計画決定。
 - ・当該事業の用地取得率は1% (R4.3末)。
 - ・現在は、環境保全対策として保護対象種(コウモリ類)のねぐら新設を実施し、繁殖状況の経過観察を行っており、今後、測量、道路設計等を推進。
- ※社会情勢等に大きな変化は見られない。

4. 事業の効果等

- ・甲府都市圏の通過交通の排除や流入交通の分散が図られ、慢性的な交通混雑の緩和や交通事故が減少。
- ・韮崎市と笛吹市の所要時間が約5割短縮し、連携・交流を促進。
- ・日本有数の景勝地である昇仙峡への最寄ICとして、牛句IC(仮称)が新たに整備され、高規格道路を利用した観光客のアクセス性が向上。

5. 事業の投資効率性

【事業全体】

(前回) (今回)

総便益B: 約604億円 約771億円

総費用C: 約259億円 約316億円

B/C = 2.3 2.4

【残事業】

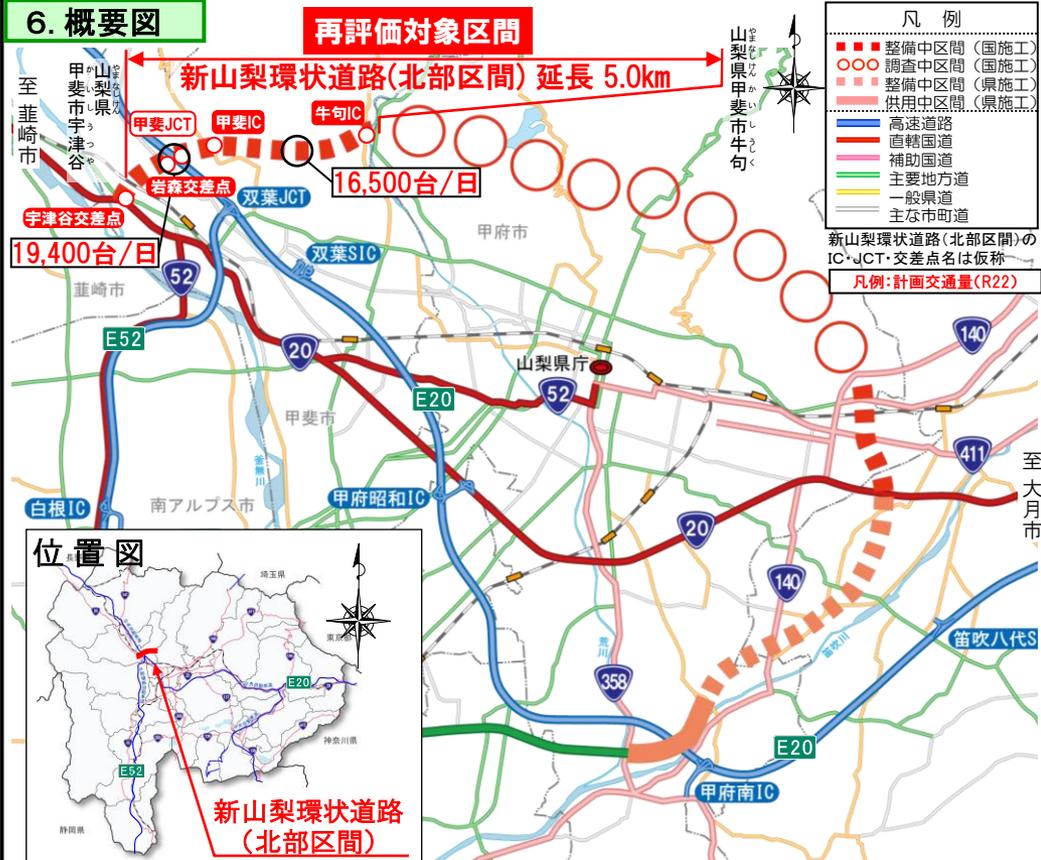
(今回)

B: 約771億円

C: 約285億円

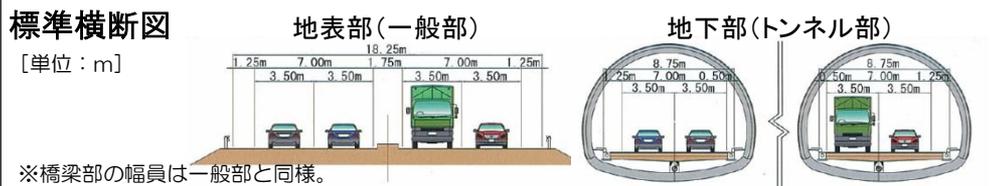
B/C = 2.7

6. 概要図



標準横断面図

[単位: m]



7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、甲府都市圏における交通の円滑化や周辺地域の連携強化の観点から、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妥当であると考えられる。

(参考資料1) 一般国道20号新山梨環状道路(北部区間)



前回再評価 H29	工事		用地取得率 0%
	用地		
今回再評価 R4	工事		用地取得率 1%
	用地		

凡例

- 工事完了・用地取得済み
- 工事中・用地取得中
- 工事着手・用地未取得

■環境保全対策の実施状況
 保護対象種(コウモリ類)のねぐらを新設
 ※保護対象種のため場所は秘匿



(参考資料2) 一般国道20号新山梨環状道路(北部区間)

- ・新山梨環状道路に並行する国道20号及び国道52号では、計31交差点が主要渋滞箇所として特定。当該道路の整備により、通過交通の市街部への流入を抑制し、交通混雑の解消が見込まれる。
- ・日本有数の景勝地である昇仙峡へのアクセス向上が見込まれる。

- ・費用便益分析マニュアル(令和4年2月)の改定により、これまでの同マニュアル(平成30年2月)に比べて原単位が上昇。
- ・同マニュアルに基づくB/Cは2.3。

■新山梨環状道路に並行する国道20号・52号の交通状況



■事業全体のB/C

費用便益分析マニュアル(令和4年2月)の令和2年原単位を適用

便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	701億円	53億円	17億円	771億円	
費用 (C)	事業費	維持管理費	総費用		2.4
	279億円	37億円	316億円		

注) 費用便益比算定上設定した完成年度は令和11(2029)年度である。

費用便益分析マニュアル(平成30年2月)の平成29年原単位を適用

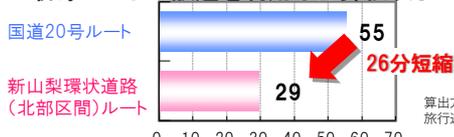
便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	673億円	46億円	20億円	738億円	
費用 (C)	事業費	維持管理費	総費用		2.3
	279億円	37億円	316億円		

注) 費用便益比算定上設定した完成年度は令和11(2029)年度である。

- 整備中区間 (国施工)
- 調査中区間 (国施工)
- 整備中区間 (県施工)
- 高速道路
- 直轄国道
- 補助国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 主要市町道
- ★ 主要渋滞箇所

■昇仙峡までのアクセス性の向上

■最寄ICから一般道を利用した昇仙峡までの所要時間



走行時間短縮便益(乗用車)の変化

R2原単位 (円/分・台)	H29原単位 (円/分・台)	増加率 (R2/H29)	H29原単位と比較し、増加傾向
41.02	39.60	+3.6%	

※ 3便益の中で総便益に占める割合が最も高いため走行時間短縮便益に着目。その中でも走行時間短縮便益に最も影響する乗用車に注目。

(3) 茨城港 常陸那珂港区外港地区 国際海上コンテナターミナル等整備事業

1. 目的

- 1) 船舶の大型化、増大する外貿貨物需要に対応し、物流の効率化を図る。
- 2) 荒天時における港内静穏度を確保する。

2. 事業概要

実施個所 : 茨城県ひたちなか市
 主な事業の諸元 : 岸壁(水深10m~14m)
 防波堤(東)、波除堤(中央)、
 臨港道路、ふ頭用地、荷役機械、上屋
 事業期間 : 平成4~令和14年度(前回:令和8年度)
 全体事業費 : 約1,173億円(前回:1,079億円)

3. 事業の進捗状況等

事業進捗率: 90.8%(令和4年度末)

- ・令和元年度に波除堤(中央)330mの整備が完了し、防波堤2,300mのうち残り290mを整備中
- ・ケーソンの製作方法の変更に伴い、事業費の増加及び事業期間が延伸

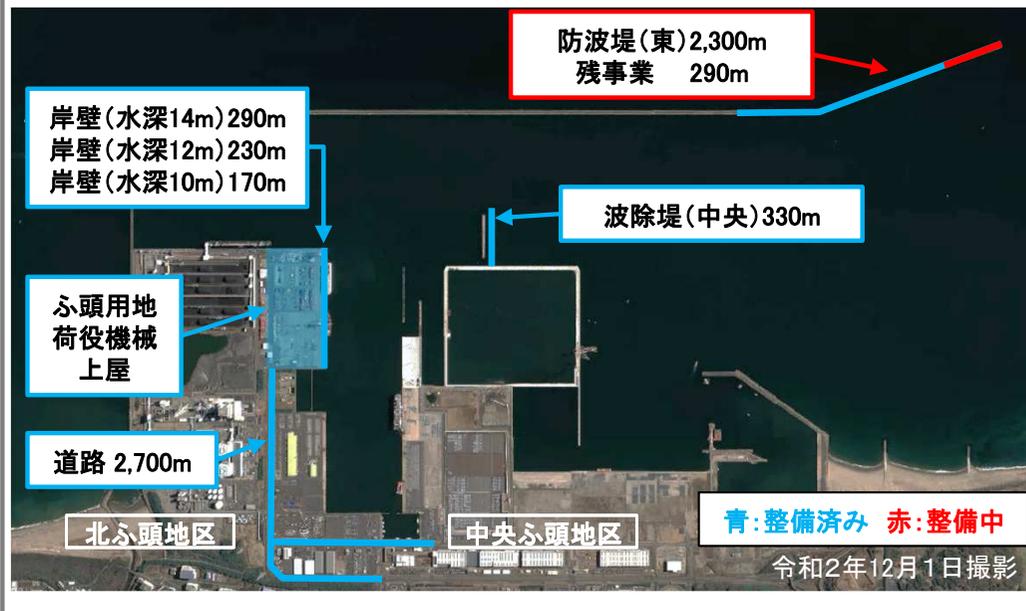
4. 事業の効果等

- ・主力の産業機械など、取扱貨物量の増加
- ・安全な避泊が可能となり、荒天時の海難による損失回避
- ・港内静穏度確保による荷役効率の向上

5. 事業の投資効率性

【事業全体】	(前回)	(今回)	【残事業】
総便益B:	2,511億円	約3,227億円	B: 1,220億円
総費用C:	2,084億円	約2,965億円	C: 113億円
B/C=	1.2	1.1	B/C=10.8

6. 概要図



7. 対応方針(原案)

- ・本事業は大型船舶及び増大する貨物需要への対応、また港内の静穏度の確保等のために効果発現を図る必要があることから、引き続き事業継続が妥当と考える。