

事業評価結果一覧

資料 1 - 1 - 1
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成20年度第4回)

再評価

事業名	事業のタイプ	再評価対象区間 (km)	車線数	現在の状況	全体事業費		残事業費		事業全体 B/C		残事業 B/C		(参考) 既供用区間を除く B/C		(2) 事業進捗の見込みの視点	(3) 対応方針(原案)
					今回	前回	今回	前回	今回	前回	今回	前回	今回	前回		
					(億円)		(億円)		(億円)		(億円)		(億円)			
468号 圏央道 (茅ヶ崎～海老名) 【重点審議案件】	新設	7.9	4	・用地買収・工事中	2,030	1,470	463	397	1.3	2.6	5.4	7.8	-	-	・用地取得率は約9割が完了し、土地収用法も活用しながら用地取得を進める。 ・工事については、用地取得を完了したところから、順次橋梁工事等に着手し、平成22年度内の供用を図る。	事業継続 ・首都圏の環状道路の一部を構成しており、全体としての事業の必要性・重要性は変わらない。
468号 圏央道 (海老名～海老名) 【重点審議案件】	新設	3.4	4	・用地買収・工事中	1,246	-	-	-	1.3	-	4.1	-	-	-	・当該区間においては、用地取得が概ね完了。 ・工事については、順次橋梁工事等を行い、早期供用を図る。 (海老名北JCT(仮称)～海老名北IC(仮称):平成21年度供用予定)	事業継続 ・首都圏の環状道路の一部を構成しており、全体としての事業の必要性・重要性は変わらない。
468号 圏央道 (海老名～厚木) 【重点審議案件】	新設	10.1	4	・用地買収・工事中	2,209	2,100	996	1,322	1.8	2.9	4.2	3.8	-	-	・用地取得率は約9割が完了し、土地収用法も活用を視野に入れつつ、用地取得を進める。 ・工事については、順次橋梁・トンネル工事に着手し、平成22年度内の供用を図る。	事業継続 ・首都圏の環状道路の一部を構成しており、全体としての事業の必要性・重要性は変わらない。
468号 圏央道 (五霞～つくば)	新設	39.6	4	・用地買収・工事中	2,634	1,760	1,909	1,579	1.3	2.0	1.7	2.2	-	-	・用地取得率は約8割である。 ・工事については、暫定2車線での整備を行い、道路の整備効果の早期発現を図る。 (つくばIC(仮称)～つくばJCT:平成21年度供用予定)	事業継続 ・首都圏の環状道路の一部を構成しており、全体としての事業の必要性・重要性は変わらない。
468号 圏央道 (つくば～大栄)	新設	40.0	4	・部分暫定2車線供用済(L=19.5km) ・用地買収・工事中(L=20.5km)	2,841	2,030	1,225	1,067	1.3	-	1.8	2.4	1.4	1.6	・用地取得率は約8割である。 ・工事については、暫定2車線での整備を行い、道路の整備効果の早期発現を図る。 (平成24年度供用予定)	事業継続 ・首都圏の環状道路の一部を構成しており、全体としての事業の必要性・重要性は変わらない。
468号 圏央道 (茂原～木更津)	新設	28.4	4	・完成4車線部分供用済(L=7.1km) ・用地買収・工事中(L=21.3km)	2,115	2,002	873	1,353	1.3	2.0	2.7	2.8	1.4	-	・用地取得率は約9割であり、土地収用法も活用しながら用地取得を図る。 ・工事については、暫定2車線での整備を行い、道路の整備効果の早期発現を図る。 (平成22年度供用予定)	事業継続 ・首都圏の環状道路の一部を構成しており、全体としての事業の必要性・重要性は変わらない。
新直轄 中部横断 (佐久～佐久南)	新直轄	7.8	2	・用地買収・工事中	412	544	94	479	1.8	1.7	7.2	1.9	-	-	・用地取得率は約96%であり、工事は全面展開中。 ・今後は平成22年度内に先行2車線での供用予定。	事業継続 ・用地・工事の進捗が進んでおり、早期の効果発現を図ることが適切である。
新直轄 中部横断 (富沢～六郷) 【重点審議案件】	新直轄	28.3	2	・用地買収・工事中	2,004	4,341	1,892	4,295	1.2	2.4	1.3	2.4	-	-	・用地取得率は約4.4%である。 ・平成20年度から工事に着手。 ・今後は、早期に先行2車線での供用を図るべく用地買収・工事を推進。	事業継続 ・用地取得は順調に進んでおり、全区間で工事に着手するなど、早期の効果発現を図ることが適切である。

H15年度再評価時のB/Cは「既供用区間を除く評価」
(前回評価時では、つくばJCT～つくば牛久IC暫定供用済を考慮)
(前回評価時から、つくば牛久IC～稲敷ICが暫定供用したため、評価区間が異なる)

H15年度再評価時のB/Cは「既供用区間がない評価」
(前回評価時から、木更津JCT - 木更津東ICが完成4車線供用したため、評価区間が異なる)

前回評価は、吉原JCT～増穂IC(延長5.9km全線で評価)。
全線が無料を前提。

再評価

事業名	事業のタイプ	再評価対象区間 (km)	車線数	現在の状況	全体事業費		残事業費		事業全体 B/C		残事業 B/C		(参考) 既供用区間を除く B/C		(2) 事業進捗の見込みの視点	(3) 対応方針(原案)
					今回	前回	今回	前回	今回	前回	今回	前回	今回	前回		
					(億円)		(億円)		(億円)		(億円)		(億円)			
17号 前橋渋川バイパス	バイパス	5.7	4	・用地買収・工事中	452	-	102	-	2.2	-	10.1	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・用地取得率は約99%であり、バイパス部については、平成21年度の暫定2車線供用を目的に工事を推進。 ・現道拡幅部についても早期の完成供用を目指し工事を推進。 ・バイパス部の4車線化については、起点部に取り付く上武道路の整備状況・交通状況をみながら推進。 	事業継続 用地・工事の進捗が進んでおり、早期の効果発現を図ることが適切である。
17号 渋川西バイパス	バイパス	5.0	4	・用地・工事未着手 ・都市計画手続き準備中	91	91	88	-	2.6	3.9	2.7	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・新設区間は、現在都市計画手続き中であり、関係機関と調整を進めている。 ・現道活用区間のうち、暫定供用区間は用地が確保されており、事業着手後速やかに工事着手することができる。 ・都市計画決定手続きを早急に進め早期事業着工を目指す。 	事業継続 事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
20号 新山梨環状道路 (北部区間)	バイパス	5.0	4	・用地・工事未着手 ・都市計画・アセス手続き準備中	353	353	342	353	4.1	5.7	4.3	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画手続き準備中。 ・新山梨環状道路を形成する西部区間、南部区間が平成20年度内に全線開通。 ・各種委員会(水文環境技術検討、オオタカ等)により、周辺環境への影響について有識者の意見を踏まえながら進めてきている。 ・関係機関との協議はおおむね完了しており、今後、環境影響評価準備書の作成を行うとともに、早期の都市計画決定を目指す。 	事業継続 事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
1号 戸部拡幅	現道拡幅	0.7	6	・4車線供用済 ・6車線化用地買収・工事中	210	250	8	55	1.6	2.3	63.9	17.7	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・用地取得率は約91%であり、平成19年度より暫定整備の工事に着手。 ・平成21年度までに、当該区間の一部6車線化、浜松町交差点の改良などを行い、暫定整備が完了する予定。 ・暫定整備完了後は、交通状況に応じて、必要な措置を講じて行く。 	事業継続 用地・工事の進捗が進んでおり、早期の効果発現を図ることが適切である。
6号 牛久土浦バイパス	バイパス	3.9	4	・部分暫定2車線供用済(L=2.3km) ・用地買収・工事中(L=1.6km)	220	200	19	30	2.1	-	10.1	6.0	2.9	3.7	<ul style="list-style-type: none"> ・事業中区間(学園西大通り～学園東大通り)の用地取得率は約99%進捗し、工事についても順調であり、平成21年度暫定供用を予定。 ・また、今後の交通状況の変化に対応しながら完成4車線供用を図る。 	事業継続 用地・工事の進捗が進んでおり、早期の効果発現を図ることが適切である。
16号 杉田交差点改良	現道拡幅	0.5	4	・暫定4車線化(右折レーン延伸) ・4車線化用地買収・工事中	100	100	15	13	1.1	-	9.1	13.3	1.4	2.2	<ul style="list-style-type: none"> ・用地取得率は約88%進捗し、平成22年度までに暫定整備を完了させる予定。 ・暫定整備では、直進・右折車線の増設、歩道橋(一部)の整備等を予定。 ・暫定整備完了後は、交通状況に応じて、必要な措置を講じて行く。 	事業継続 用地・工事の進捗が進んでおり、早期の効果発現を図ることが適切である。
16号 八王子拡幅	現道拡幅	2.7	4	・部分4車線供用済(L=1.5km) ・6車線化用地買収・工事中	177	300	52	163	1.5	-	4.8	2.7	2.4	2.5	<ul style="list-style-type: none"> ・未供用区間(1.2km)では、用地取得率は約75%。 ・区画整理事業において国道沿道を優先的に確保 ・早期の効果発現のため、取得した用地を活用し段階的整備を行い、平成25年度頃の供用を予定。 ・今後は、全区間の完全供用へ向けて、未供用区間の工事進捗を図る。 	事業継続 残区間の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

再評価

事業名	事業のタイプ	再評価対象区間 (km)	車線数	現在の状況	全体事業費		残事業費		事業全体 B/C		残事業 B/C		(参考) 既供用区間を除く B/C		(2) 事業進捗の見込みの視点	(3) 対応方針(原案)
					今回	前回	今回	前回	今回	前回	今回	前回	今回	前回		
					(億円)		(億円)		(億円)		(億円)		(億円)			
17号 与野大宮道路	現道 拡幅	1.2	4	・4車線(L=0.7km) 暫定3車線供用済(L=0.5km) ・4車線化用地買収・工事中(L=0.5km)	180	200	32	12	1.1	-	5.5	13.3	1.4	2.6	<ul style="list-style-type: none"> ・用地取得率は約68%。 ・残る0.5km区間の用地買収・工事を推進し、無電柱化事業等と連携を図りながら、早期供用を目指す。 	事業継続 残区間の必要性・重要性は変わらないと考えられる。
				H15年度再評価時のB/Cは「既供用区間を除く評価」												
17号 新大宮バイパス	バイパス	23.2	4	・6車線(L=20.9km) 暫定2車線供用済(L=2.3km) ・4車線化用地買収・工事中(L=2.3km)	800	800	94	129	2.0	-	5.7	3.7	1.3	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ・用地取得率は約99%。 ・接続する放射35号線の供用時(平成22年度の予定)には、国道254号交差点の立体化を行い、その後放射36号線の供用時期をみながら、整備を進める。 ・放射35号線、放射36号線と連携した、都内4車線のバイパスとして機能を発揮するために、事業を継続し、供用時期を合わせることが必要。 	事業継続 残区間の必要性・重要性は変わらないと考えられる。
				H15年度再評価時のB/Cは「既供用区間を除く評価」												
18号 高崎安中拡幅	現道 拡幅 バイパス	6.0	4	・完成4車線(L=4.6km) 暫定2車線供用済(L=1.4km) ・4車線化用地買収・工事中(L=1.4km)	400	400	28	33	1.2	-	8.3	6.3	7.9	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ・高崎市上豊岡町の起点部から、バイパス部終点の安中市安中下野尻交差点までの延長5.4kmまでの区間については、用地取得率100%。 ・全体延長6kmについても用地買収率は約99%。 ・残事業1.4kmについては、周辺の開発状況や周辺道路の状況、交通量の状況等をみながら順次整備を推進。 	事業継続 残区間の必要性・重要性は変わらないと考えられる。
				H15年度再評価時のB/Cは「既供用区間を除く評価」 (前回評価時からL=2.4km(4/4車線)供用したため、評価区間が異なる)												
50号 結城バイパス	バイパス	7.7	4	・完成4車線(L=4.9km) 暫定2車線供用済(L=2.8km) ・4車線化工事中(L=2.8km)	257	300	16	30	2.3	-	5.6	6.8	1.6	3.2	<ul style="list-style-type: none"> ・全区間の用地取得は既に完了しており、計画的に工事の推進が可能。 ・今後は、暫定2車線区間の4車線供用を図り、全区間の早期供用を目指す。 	事業継続 残区間の必要性・重要性は変わらないと考えられる。
				H15年度再評価時のB/Cは「既供用区間を除く評価」 (前回評価時からL=1.9km(4/4車線)供用したため、評価区間が異なる)												
246号 横浜青葉IC関連 【重点審議案件】	現道 拡幅	4.5	4	・江田拡幅供用(L=0.4km) ・市ヶ尾立体供用済(L=1.1km) ・新石川立体供用済(L=1.1km)	550	736	61	320	1.6	-	0.0	4.1	0.0	2.7	<ul style="list-style-type: none"> ・用地取得率は約83%(市ヶ尾地区拡幅部約88%、新石川地区拡幅部約18%)。 ・用地取得及び工事を促進。 ・今後は、歩道拡幅や右折レーン設置などの沿道環境及び交通安全対策を実施。 	事業継続 残区間については、現在の費用便益分析では便益が生じないが、事業全体を一体的に捉え、残事業の歩行者空間の整備等を継続することが適切である。
				H15年度再評価時のB/Cは「既供用区間を除く評価」 (前回評価時から新石川立体区間が供用し、残事業(環境対策、歩道拡幅等)では便益算定できないため既供用区間を除くB/C及び残事業B/Cの値は「0.0」となっている。)												

再評価

事業名	事業のタイプ	再評価対象区間 (km)	車線数	現在の状況	全体事業費		残事業費		事業全体 B/C		残事業 B/C		(参考) 既供用区間を除く B/C		(2) 事業進捗の見込みの視点	(3) 対応方針(原案)
					今回	前回	今回	前回	今回	前回	今回	前回	今回	前回		
					(億円)		(億円)		(億円)		(億円)		(億円)			
246号 山北バイパス	バイパス	5.6	4	・暫定2車線供用済(L=4.6km) ・工事中(L=1.0km)	500	500	199	-	0.9	-	2.2	-	1.7	-	・向原地区の用地取得率は約96%であり、暫定2車線整備に向け工事推進が可能。 ・引き続き、平成21年度の暫定供用を目標に、用地取得及び工事を促進。 ・向原地区(L=4.6km)については、暫定2車線整備をもって事業を休止する。 ・向原地区(L=1.0km)については、用地・工事の進捗が進んでおり、暫定2車線で早期の効果発現を図る。 ・4車線化については、交通状況を勘案し別途検討する。	
	バイパス	1.0	2				5	16	1.2	-	8.3	2.6	-	1.8		
【重点審議案件】					H15年度再評価時のB/Cは「既供用区間を除く評価」(向原地区L=1.0km区間での評価) <参考> 全線(L=5.6km)4車線整備の場合:事業全体B/C=0.9 全線(L=5.6km)2車線整備の場合:事業全体B/C=1.1											
357号 東京湾岸道路 (千葉県区間)	新設	10.5	4~6	・千鳥町立体、高浜立体供用済 ・塩浜立体、舞浜立体について調査設計中	1,273	1,273	272	334	1.9	-	1.4	2.2	1.4	2.1	・平成19年度までに千鳥町立体及び高浜立体を供用。 ・用地取得は既に完了していることから、湾岸地域の開発状況及び交通状況、周辺道路の整備状況を見ながら、計画的な整備を進めていく。	事業継続 残区間の必要性・重要性は変わらない。
					H15年度再評価時のB/Cは「既供用区間を除く評価」(前回評価時から立体交差部(高浜、千鳥町)が供用したため、評価区間が異なる)											

事後評価

事業名	事業のタイプ	事後評価対象区間 (km)	車線数	供用の状態	全体事業費		残事業費		事業全体 B/C		(参考) 既供用区間を除く B/C	
					事後評価	再評価	事後評価	再評価	今回	前回	今回	前回
					(億円)		(億円)		(億円)		(億円)	
6号 日立バイパス	バイパス	4.7	4	・暫定2車線供用済(L=4.7km)	411	520	-	181	1.3	-	-	2.1
【重点審議案件】					前回は既供用区間を除く評価 今回は全線暫定供用済のため事業全体で評価 *H19年度末 全線2車線暫定供用							