

(再評価)

一括審議案件資料

- (1) 利根川総合水系環境整備事業
(中川・綾瀬川環境整備)
- (2) 譲原地区直轄地すべり対策事業
- (3) 一般国道17号 与野大宮道路
- (4) 一般国道18号 野尻IC関連
- (5) 一般国道20号 大月バイパス
- (6) 一般国道51号 北千葉拡幅

令和2年10月23日

国土交通省 関東地方整備局

令和2(2020)年度 第3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)
河川	1 利根川総合水系環境整備事業(中川・綾瀬川環境整備)	⑤	S55	H29	345	R7	1.7	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、水質改善及び誰もが安心して水辺や自然とふれあうことのできる水辺空間確保の観点から、事業の必要性が高く、引続き事業を継続することが妥当と考えます。	(埼玉県知事の意見) 中川・綾瀬川環境整備の継続について異議なし。 なお、本県において、中川・綾瀬川の水環境の改善及び水辺の再生は重量な課題の一つであり、安全に水辺に親しむことができる空間を創出できる中川・綾瀬川環境整備は必要な事業と考えている。 実施にあたっては、引き続きコスト縮減に十分留意し、着実に事業を進めていただきたい。	なし	継続
	2 譲原地区直轄地すべり対策事業	④	H7	H27	368	R10	1.8	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、現段階においても、その事業の必要性は変わっておらず、引き続き事業を継続することが妥当と考えます。	(群馬県知事の意見) 譲原地区直轄地すべり対策事業は、地すべりによる集落の被災や緊急輸送道路の寸断、一級河川神流川の河道閉塞による浸水被害を防ぐための重要な事業であるため、引き続き事業の継続をお願いしたい。 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。 (埼玉県知事の意見) 譲原地区直轄地すべり対策事業の継続について異議なし。 なお、本県神川町に隣接する譲原地区の地すべりは神流川の河道閉塞に伴う浸水被害や利根川本川への土砂の流入による河床の上昇などを引き起こすことから、地すべり対策は本県の治水安全度の確保のために必要な事業と考えている。 譲原地区直轄地すべり対策事業については、引き続きコスト縮減に十分留意し、着実に事業を進めていただきたい。	なし	継続

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	3 一般国道 17号 与野大宮道路	⑤	H6	H28	190	R7	1.2	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、さいたま新都心及び大宮駅(西口)周辺の交通渋滞の緩和、交通安全、さいたま新都心の骨格形成等の観点から、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。	(さいたま市長の意見) 本事業は、大宮駅西口からさいたま新都心駅周辺の中心市街地を連携する4車線ネットワークの一部として、慢性的な渋滞の緩和を図る上で大変重要な路線です。また、本路線の整備により、大宮駅西口及びさいたま新都心の発展を支援するものと考えております。つきましては、コスト縮減を図りつつ、早期完成に努めていただきたい。	なし	継続
	4 一般国道 18号 野尻IC関連	④	H1	H27	250	R5	1.02	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、冬期における安全かつ円滑な交通流の確保及び観光活性化の支援、農産物等の物流効率化支援、上信越自動車道の代替路機能の観点から、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。	(長野県知事の意見) 一般国道18号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、「野尻IC関連」は、地域における交通の安全・円滑化、高規格幹線道路へのアクセス性向上、観光の活性化に必要な不可欠な事業です。ついては、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要望します。また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。	なし	継続
	5 一般国道 20号 大月バイパス	⑤	S48	H29	438	R5	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、交通混雑の緩和、安全性の向上、地域の環境整備と利便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。	(山梨県知事の意見) 一般国道20号大月バイパスは、現道交通の転換により市街地の交通渋滞の緩和や交通事故の減少、歩行者等の安全確保、救急医療施設への搬送時間の短縮等が期待されています。現在、本バイパスの1工区(1.7km)については部分供用され、一定の効果が得られているが、依然として残区間の大月橋東詰交差点付近を中心に交通渋滞が発生しています。残る2工区(1.5km)については、中央自動車道大月インターチェンジに直結する区間であり、1工区と併せて本バイパスの事業効果を最大限に発揮できるよう、コスト縮減に配慮しつつ、早期完成をお願いします。	なし	継続
	6 一般国道 51号 北千葉拡幅	④	S46	H27	257	R8	1.03	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、交通渋滞の緩和、安全性の向上、道路ネットワーク機能の強化などの観点から、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。	(千葉県知事の意見) 国道51号北千葉拡幅は、交通混雑の緩和や交通の安全性を確保し、道路ネットワーク機能の強化を図るうえで重要な事業である。ついては、事業を継続し早期完成に向け残る用地の取得や工事を推進するとともに、コスト縮減を図るなど、効率的な事業推進に努められたい。 (千葉市長の意見) 北千葉拡幅事業は、京葉道路及び国道16号に直結する国道51号の混雑緩和と交通安全の強化が不可欠であり、4車線への拡幅及び歩道と中央分離帯の整備により、交通の円滑化と交通事故の減少が大きく期待できる事業であることから、引き続きコスト縮減に努めながら事業の早期完成を図られたい。	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。

※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。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) 利根川総合水系環境整備事業(中川・綾瀬川環境整備)

1. 目的

・水質改善 ・誰もが安心して水辺や自然とふれあえる水辺空間の整備

2. 事業概要

計画対象区間延長:【綾瀬川】8.9km 【中川】20.6km 等
 事業概要:【水環境】浚渫、浄化導水、河川浄化施設の整備
 【水辺整備】管理用通路(散策路)、ワンド整備 等
 事業期間:(前回)昭和55年度～令和2年度
 (今回)昭和55年度～令和7年度
 全体事業費:(前回)約344億円 (今回)約345億円

3. 事業の進捗状況等

・綾瀬川の水環境及び水辺整備は全て整備完了
 ・中川八潮地区(水辺整備)は、関係機関を含めた検討の結果、近年の浸水被害による防災教育のニーズを踏まえ、ワンド内で浸水を想定した水中歩行体験が可能となる管理用通路延伸等を行うことから、事業費を約71百万円増、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

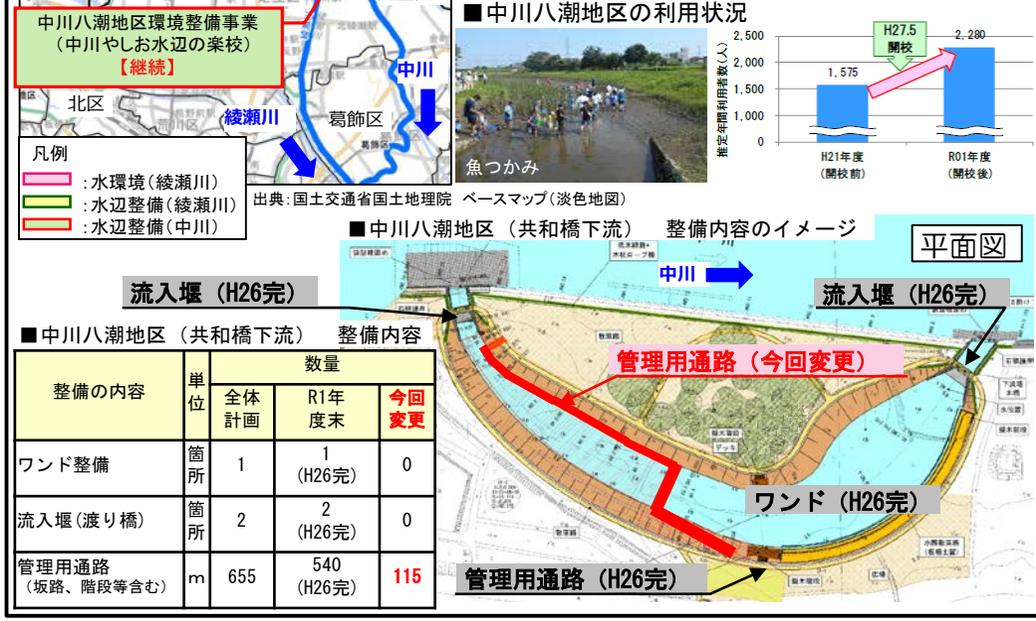
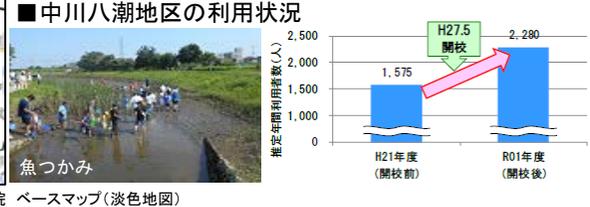
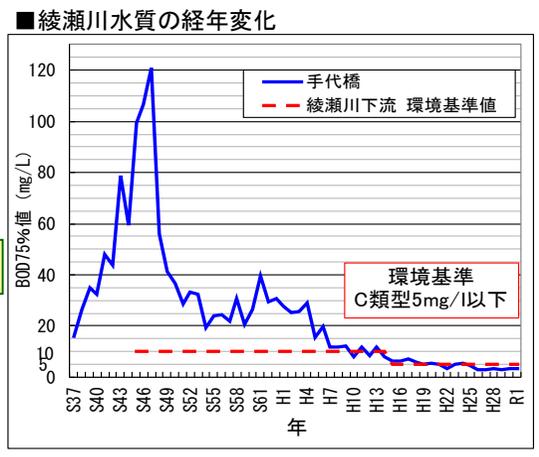
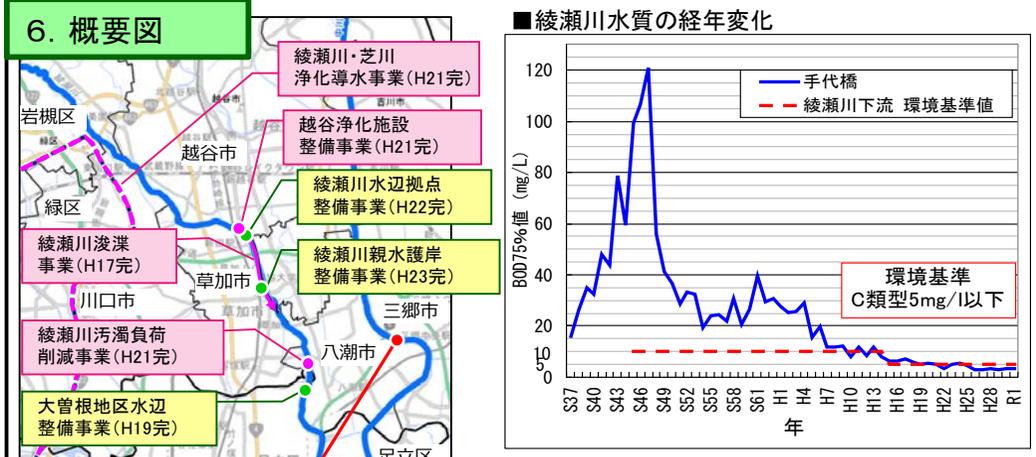
4. 事業の効果等

【水環境】水質が改善され、環境基準(BOD75%値:5.0mg/L以下)を達成
 【水辺整備】環境学習、自然体験活動等が開催されるなど、利用者数が増加

5. 事業の投資効率性

【事業全体】	(前回)	(今回)	【残事業】	(今回)
総便益B:	約1,110億円	約1,487億円	B:	約6.1億円
総費用C:	約654億円	約896億円	C:	約0.6億円
B/C=	1.7	1.7	B/C=	10.0

【基準値(平成26年度)】全体事業費:約343億円



中川八潮地区(共和橋下流) 整備内容

整備の内容	単位	数量		
		全体計画	R1年度末	今回変更
ワンド整備	箇所	1	1 (H26完)	0
流入堰(渡り橋)	箇所	2	2 (H26完)	0
管理用通路(坂路、階段等含む)	m	655	540 (H26完)	115

7. 対応方針(原案)

・本事業は、水質改善及び誰もが安心して水辺や自然とふれあうことのできる水辺空間確保の観点から、事業の必要性が高く、引続き事業を継続することが妥当。

(3) 一般国道17号 与野大宮道路

1. 目的

- さいたま新都心及び大宮駅(西口)周辺の渋滞の緩和、円滑化
- 交通安全・地域の快適性の向上
- さいたま新都心の骨格形成

2. 事業概要

区 間 : 自) 埼玉県さいたま市中央区下落合
至) 埼玉県さいたま市中央区上落合

計画延長・幅員 : 1.5km・24.0m~25.0m

車 線 数 : 4車線

計画交通量 : 33,200~37,600台/日

事業化 : 平成6年度

全体事業費 : (前回)約180億円 (今回)約190億円

3. 事業の進捗状況等

- 平成18年度までに一部区間開通済み (4/4車線)
- 用地取得率は75% (R2. 3末)
- 赤山東線~八幡通り線間の延長0.8kmについて、4車線化のための拡幅部分の用地取得等を推進中
- 自転車通行帯確保に伴う舗装面積及び排水構造形式の見直し等により事業費増 (10億円)
- 用地取得等に時間を要していることにより、事業期間を5年延伸 (令和7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

- 渋滞の緩和が期待される
- 交通事故の減少が期待される

5. 事業の投資効率性

【事業全体】

	(前回)	(今回)
総便益B:	約416億円	B:約374億円
総費用C:	約257億円	C:約313億円
	B/C=1.6	B/C=1.2

【残事業】

(今回)
B:約149億円
C:約31億円
B/C=4.9

6. 概要図



7. 対応方針(原案)

- 事業継続とする。
- 本事業は、さいたま新都心及び大宮駅(西口)周辺の交通渋滞の緩和、交通安全、さいたま新都心の骨格形成等の観点から、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号野尻IC関連

1. 目的

- ・冬期における安全かつ円滑な交通流の確保
- ・交通混雑の緩和

2. 事業概要

事業区間: 自) 長野県上水内郡信濃町古間
至) 長野県上水内郡信濃町野尻

計画延長・幅員: 8.7km・17.0m
車線数: 2車線
計画交通量: 4,000~8,000台/日
事業化: 平成元年度
全体事業費: 約250億円

3. 事業の進捗状況等

- ・平成29年度までに4.3km開通済み。
 - ・当該事業の用地取得率は約46%(R.2.3末)。
 - ・関係機関協議および地元調整等により、事業期間を2年延伸(令和5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

- ・冬期における安全かつ円滑な交通流の確保。
- ・観光活性化の支援。
- ・農産物等の物流効率化の支援。
- ・上信越自動車道の代替路機能。

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361億円	B: 約394億円	B: 約270億円
総費用 C: 約317億円	C: 約388億円	C: 約96億円
B/C=1.14	B/C=1.02	B/C=2.8

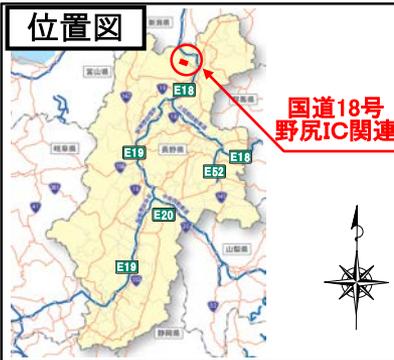
【基準値(平成27年度)】全体事業費: 約250億円

6. 概要図

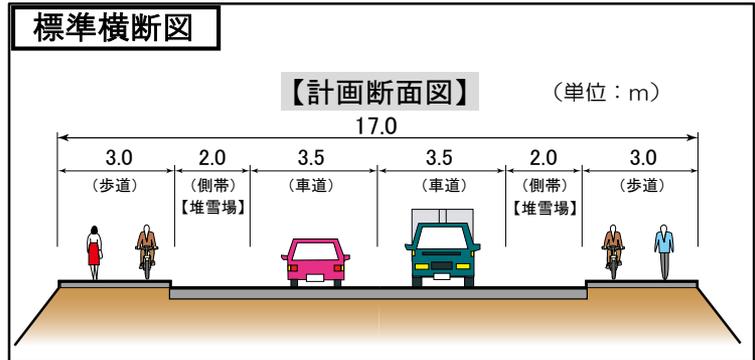
平面図



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、冬期における安全かつ円滑な交通流の確保及び観光活性化の支援、農産物等の物流効率化支援、上信越自動車道の代替路機能の観点から、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。

(5)一般国道20号 大月バイパス

1. 目的

- ・交通混雑の緩和
- ・交通安全の確保
- ・地域の環境整備と利便性の向上

2. 事業概要

区間：自) 山梨県大月市駒橋
 至) 山梨県大月市大月町花咲

計画延長・幅員：3.2km・10.0～16.0m

車線数：2車線

計画交通量：11,900～13,900台/日

事業化：昭和48年度

全体事業費：(前回)約418億円(今回)約438億円

3. 事業の進捗状況等

- ・平成23年2月までに1工区は全線2車線で開通済。
 - ・当該事業の用地取得率は、約99%(R2.3末)
 - ・トンネル掘削工法の変更及び地山の変位抑制対策の追加、切り土掘削時の巨石の破碎作業の増工による事業費増(約20億)
 - ・台風による残土搬入路の寸断や切り土工区における巨石出現に伴う施工効率の低下により事業期間を2年延伸(令和5年度)
- ※供用は令和4年春頃

4. 事業の効果等

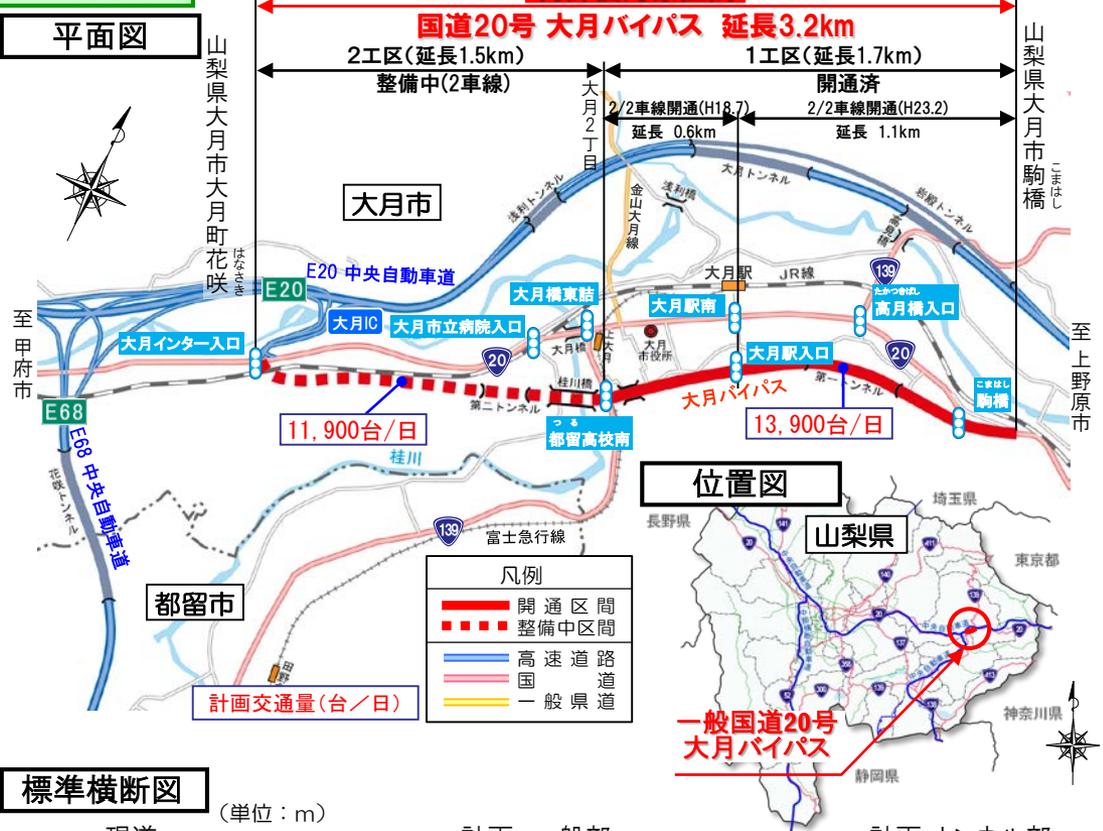
- ・現道から交通が転換し、交通混雑の解消、交通事故減少が見込まれる。
- ・地域の環境整備と利便性の向上が見込まれる。

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: 653億円	B: 約754億円	B: 約237億円
総費用 C: 617億円	C: 約715億円	C: 約26億円
B/C=1.1	B/C=1.1	B/C=9.2

【基準値(平成29年度)】全体事業費：約418億円

6. 概要図



7. 対策方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、交通混雑の緩和、安全性の向上、地域の環境整備と利便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。

(6)一般国道51号 北千葉拡幅

1. 目的

- 一般国道51号の交通混雑緩和・交通安全確保
- 道路ネットワークの機能強化

2. 事業概要

区間	自) 千葉県千葉市若葉区貝塚町 至) 千葉県佐倉市馬渡
計画延長・幅員	7.6km・25.25m
車線数量	4車線
計画交通量	22,700~40,000台/日
事業化	昭和46年度 (千葉市若葉区貝塚町~若松町) 昭和62年度 (千葉市若葉区若松町~佐倉市馬渡)
全体事業費	(前回)約236億円 (今回)約257億円

3. 事業の進捗状況等

- 平成21年度までに起点側から3.8kmが開通済み
- 当該事業の用地取得率は約82% (R2.3末)
- 平成28年度に吉岡十字路口交差点の暫定改良(右左折車線設置)が完了
- 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(約21億)
- 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8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

- 渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される
- 広域防災拠点や災害拠点病院等へのアクセス性が向上し、緊急輸送道路の機能確保が期待される

5. 事業の投資効率性

【事業全体】

	(前回)	(今回)
総便益B:	約673億円	約643億円
総費用C:	約471億円	約622億円
B/C =	1.4	1.03

【残事業】

	(今回)
B:	約251億円
C:	約41億円
B/C =	6.1

【基準値(平成27年度)】全体事業費:約236億円

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、安全性の向上、道路ネットワーク機能の強化などの観点から、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。