

(再評価)

一括審議案件資料

- (1) 一般国道6号 牛久土浦バイパス(Ⅲ期)
- (2) 一般国道17号 上尾道路
- (3) 一般国道357号 東京湾岸道路
(神奈川県区間)
- (4) 横浜地方合同庁舎
- (5) 国営昭和記念公園

令和2年12月18日

国土交通省 関東地方整備局

令和2(2020)年度 第5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 ※4 | 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 牛久土浦バイパス(Ⅲ期) | ① | H30 | H29 | 380 | R11 | 1.2 (1.5) | 事業計画に大きな変更は生じていない。 | 本事業は、現道の渋滞緩和、交通事故の減少、圏央道へのアクセス向上の観点から、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。 | (茨城県知事の意見) 一般国道牛久土浦バイパスⅢ期は、牛久市、つくば市内の交通渋滞の緩和、交通事故の減少とともに、首都圏中央連絡自動車道へのアクセス向上による物流機能の強化及び地域産業の発展に大きく寄与することなどから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。なお、早期完成に向けて、事業を推進するとともに、徹底したコスト縮減を図るようお願いしたい。 | なし | 継続 |
| | 2 一般国道17号 上尾道路 | ⑤ | H2 | H28 | 1,211 | R7 | 1.4 (1.4) | 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、国道17号の混雑緩和、圏央道と連携したネットワークの形成の観点から、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。 | (埼玉県知事の意見) 上尾道路は、首都圏と上越地方を結ぶ国土の大動脈である国道17号の一部であり、圏央道へのアクセス向上や国道17号現道の慢性的な渋滞緩和を図る上で非常に重要な道路です。平成28年4月に上尾市から桶川市間が一部暫定区間を含むものの全線開通し、さいたま市方面から圏央道桶川北本ICへのアクセス性が向上しました。引き続き、全線4車線化に向けて、江川地区の貴重な湿地環境の保全対策を実施しつつ、コスト縮減に十分留意し、早期完成に努めていただくようお願いいたします。 (さいたま市長の意見) 国道17号上尾道路につきましては、慢性化している国道17号現道周辺の交通混雑の緩和や沿道環境の改善に寄与し、また地域間の道路網を担い、都市の骨格をなす幹線道路として認識しているところです。国道17号上尾道路の全線開通により、さいたま市から圏央道へのアクセスが向上され、より一層の経済発展に大きく貢献されるものと期待しております。国道17号上尾道路については、さらなる渋滞の緩和と利便性の向上のため、全線4車線化に向けて引き続き整備継続頂けますようお願い申し上げます。 | 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※4 | 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357号 東京湾岸道路(神奈川県区間) | ④ | S52 | H27 | 2,960 | R6 | 2.4 (1.4) | 事業計画に大きな変更は生じていない。 | <p>本事業は、湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能効率化、内陸部の交通混雑緩和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。</p> | <p>(神奈川県知事の意見) 一般国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)は、国際コンテナ戦略港湾である京浜港や国際空港である羽田空港、「京浜臨海部ライフインベーション国際戦略総合特区」の産業・機能の集積拠点などを結び、我が国の国際競争力の強化につながる大変重要な路線である。 また、東京湾臨海部基幹的広域防災拠点を連絡し、大規模災害時の国内、海外からの支援物資の輸送を担うなど、首都圏全体の防災性向上にも資する路線である。 一般国道357号東京湾岸道路の整備により、物流・人流の効率化や防災機能の強化に大きく寄与することから、引き続き、本事業を強力に推進し、事業中区間の早期整備及び夏島以南の早期計画具体化を図られたい。</p> <p>(横浜市長の意見) 本路線は、本市臨海部における広域的な交通ネットワークの形成、物流の効率化に資する重要な路線です。特に、八景島一夏島区間は並行する国道16号の混雑緩和による本市南部地域の交通円滑化に繋がるため、地元関係者との十分な調整を図りつつ、着実な推進をお願いします。 また、本路線は暫定供用区間が大半を占めており、主要渋滞箇所も点在していることから、都市計画に基づいた完成断面での早期供用をお願いします。</p> <p>(川崎市長の意見) 一般国道357号東京湾岸道路は、首都圏の広域的なネットワークを構築する幹線道路として位置づけられ、首都圏の国際競争力の強化を図るための空港、港湾の連携軸として、また、京浜臨海部の活性化や湾岸部への交通誘導などの面からも重要な路線であり、その整備効果は広域的に発現し、広く沿線自治体に利益をもたらす路線です。このたび、神奈川県区間、東京都区間、千葉県区間を一体評価していますが、本事業の広域性を踏まえて評価することは必要です。 本事業は、本市臨海部全体の活性化や各地区へのアクセス改善等の観点からも重要であり、羽田空港と大黒ふ頭間の未整備区間については、着実に整備を推進することが必要です。 なお、本市に計画されている本事業については、多摩川トンネル山側に着手していますが、多摩川トンネル海側や川崎航路トンネル等が未着手であるなど、羽田空港至近に位置すること等から大規模なトンネル工事を複数控えており、全国的にもあまり例を見ない直轄国道事業であることから、本事業の特徴である広域的な整備効果等を考慮し、新たな負担のあり方や推進方策の検討をお願いいたします。併せて、事業費の縮減や費用負担の平準化についても検討をお願いいたします。</p> | 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 ※4 | 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) |
|------|------------|-------------|------|------|---------------|--------------|-----------|--|---|----------|----------------|--------------|
| 営繕 | 4 横浜地方合同庁舎 | ④ | H21 | H27 | 約191 | R4 | - | 事業に変更はない | 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 |
| 公園 | 5 国営昭和記念公園 | ⑤ | S54 | H29 | 約650 | R6 | 1.8 | 事業期間の軽微な変更はあるが、前回評価から事業全体に大きな変更は生じていない | 本事業は、都市住民の憩い・レクリエーション・健康づくり等の推進、都市における生物多様性の向上・自然環境の保全、地域の観光振興等の観点から、事業の必要性・重要性は高く、引き続き事業を継続することが妥当と考えます。 | - | なし | 継続 |

※1 再評価理由

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

※4 上段の値は、一体評価区間の費用便益分析結果を示す。下段()書きの値は、単独区間の費用便益分析結果を示す。

(1)一般国道6号 牛久土浦バイパス(Ⅲ期)

1. 目的

・国道6号の渋滞緩和 ・圏央道へのアクセス強化 ・地域活性化の支援

2. 事業概要

事業区間：自) 茨城県牛久市城中町
 至) 茨城県つくば市高崎
 計画延長・幅員：5.5km・25.25m
 車線数：4車線
 計画交通量：21,100～26,400台/日
 事業化：平成30年度
 全体事業費：約380億円

3. 事業の進捗状況等

- ・平成30年度に新規事業化。
- ・当該事業の用地進捗率は0% (R2.3末)。
- ・道路設計により、事業に必要な幅員が明確となったことから令和2年10月に都市計画を変更。
- ※社会情勢等に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。
- ・輸送の効率化による生産性の向上。

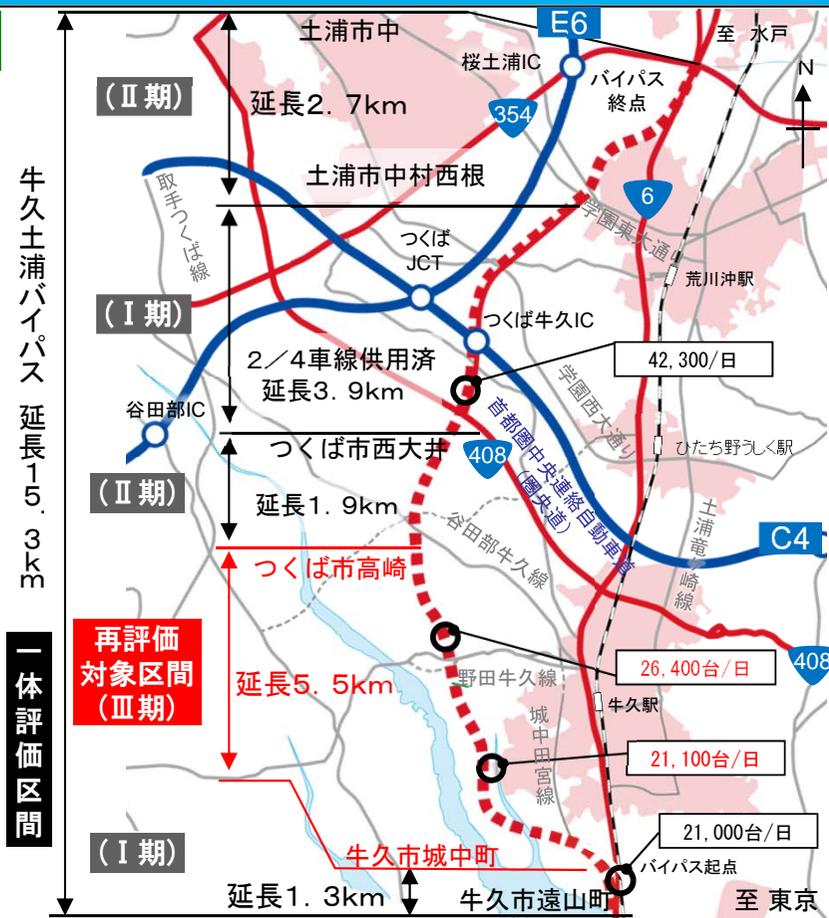
5. 事業の投資効率性

| 【事業全体】 | 【残事業】 |
|-----------|-------------|
| (前回) | (今回) |
| 総便益 B: - | B: 約1,278億円 |
| (約 387億円) | (約 448億円) |
| 総費用 C: - | C: 約 462億円 |
| (約 281億円) | (約 299億円) |
| B/C=- | B/C=2.4 |
| (1.4) | (1.5) |

注)上段の値は、一体評価区間の費用便益分析結果。 下段()書きの値は、牛久土浦バイパスⅢ期の費用便益分析結果。
 【基準値(平成29年度)】全体事業費:約380億円

6. 概要図

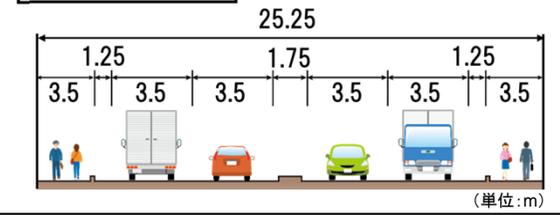
平面図



位置図



標準横断面図



7. 対策方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、現道の渋滞緩和、交通事故の減少、圏央道へのアクセス向上の観点から、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。

(2) 一般国道17号 上尾道路

1. 目的

- ・現道(国道17号)の混雑緩和
- ・圏央道へのアクセス向上
- ・定時性、速達性の向上

2. 事業概要

区 間 : 自)埼玉県さいたま市西区宮前町
至)埼玉県桶川市川田谷

計画延長・幅員 : 11.0km・57.0m

車 線 数 : 4車線

計画交通量 : 38,100~54,400台/日

事業化 : 平成2年度

全体事業費 : (前回)約1,153億円 (今回)約1,211億円

3. 事業の進捗状況等

- ・平成28年までに全線開通済み(一部2/4車線)。
 - ・用地取得率は約99%(R2.3末)。
 - ・暫定2車線開通区間の延長5.3kmについて、拡幅部分の用地取得等を推進中。
 - ・江川周辺の環境保全対策による用地取得、希少植物の移植、浄化施設設置等の追加に伴う事業費増(約58億円)。
 - ・環境保全対策の追加により事業期間を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
- ・圏央道へのアクセスが向上する

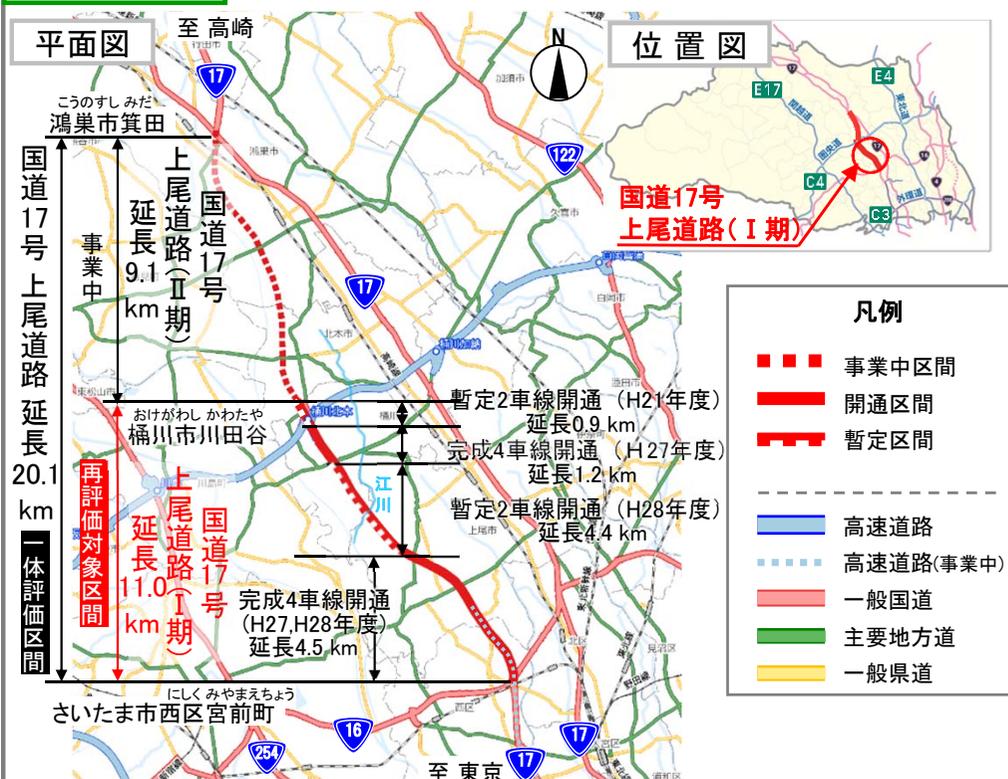
5. 事業の投資効率性

| 【事業全体】 | (前回) | (今回) | 【残事業】 |
|--------|------|--------------------------|------------------------|
| 総便益B: | — | B:約3,445億円 (約2,890億円) | B:約1,451億円 (約429億円) |
| 総費用C: | — | C:約2,489億円 (約1,538億円) | C:約564億円 (約96億円) |
| B/C = | — | B/C = 1.4 (1.9) | B/C = 2.6 (4.5) |

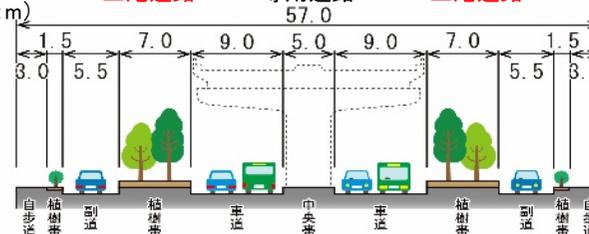
注)上段の値は、一体評価区間の費用便益分析結果。
下段()書きの値は、上尾道路(I期)の費用便益分析結果。

【基準値(平成28年度)】全体事業費:約1,153億円

6. 概要図



標準横断面図 国道17号 上尾道路 (単位:m)



7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、国道17号の混雑緩和、圏央道と連携したネットワークの形成の観点から、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。

(3) 一般国道357号 東京湾岸道路(神奈川県区間)

1. 目的

- ・内陸部の交通混雑緩和
- ・湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能効率化

2. 事業概要

- ・区間：自)神奈川県川崎市川崎区浮島町
至)神奈川県横須賀市夏島町
- ・計画延長・幅員：35.1km・22~100m
- ・車線数：4~8車線
- ・計画交通量：10,500~62,500台/日
- ・事業化：昭和52年度~平成元年度
- ・全体事業費：約2,960億円

3. 事業の進捗状況等

- ・当該事業の用地取得率は約96% (R2.3末)。
 - ・夏島地区及び多摩川トンネルにおいて調査設計及び工事を推進中。
- ※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

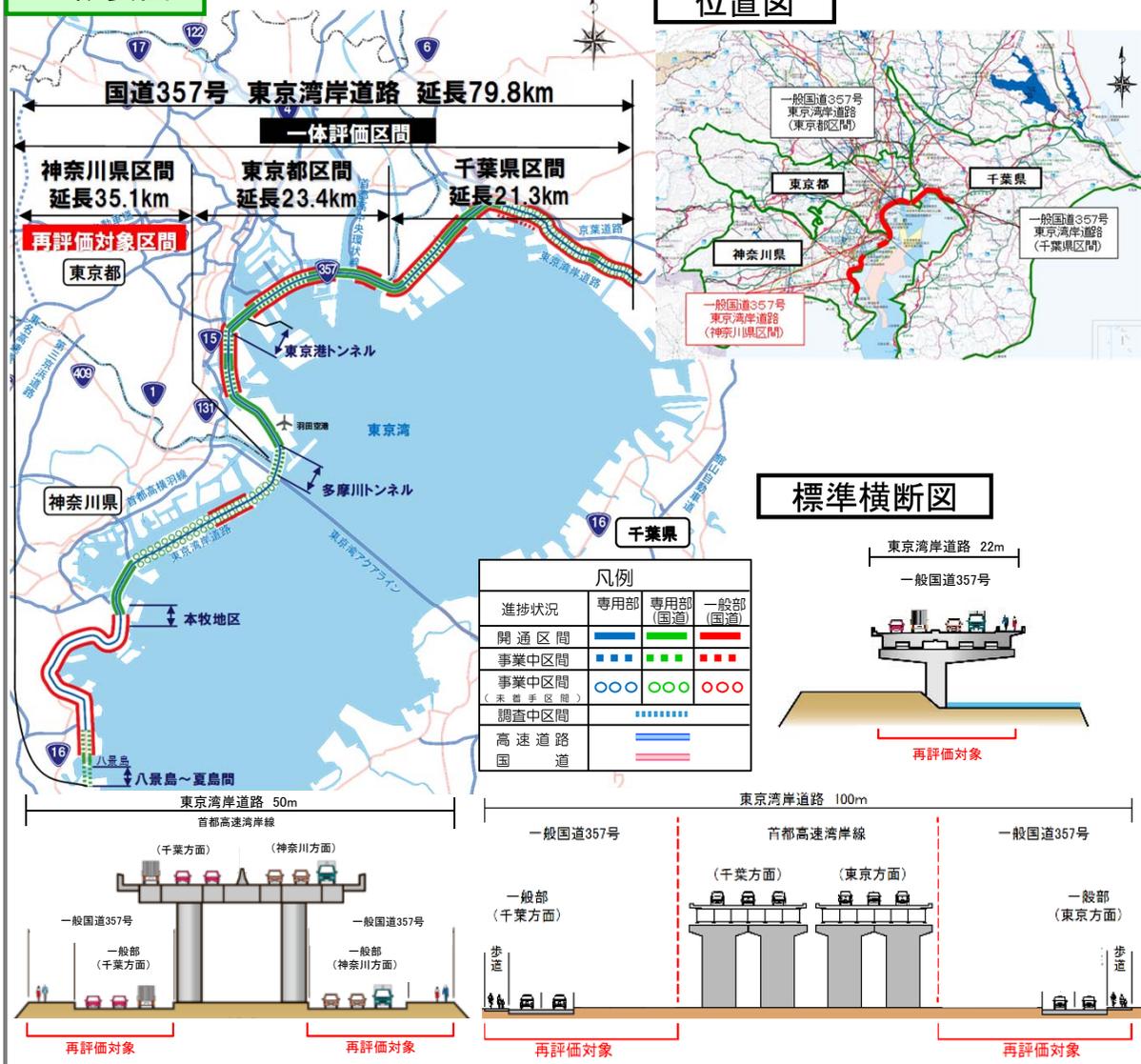
- ・物流・人流の効率化や、防災機能の強化に寄与。
- ・国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間)の整備により、内陸部の交通が臨海部に転換され、内陸部の混雑緩和が期待。
- ・交通の円滑化が図られ事故削減に寄与。

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15,796億円※ (約5,177億円) | B：約46,320億円 (約7,213億円) | B：約6,808億円 (約2,420億円) |
| 総費用C：約10,447億円※ (約4,253億円) | C：約19,220億円 (約5,251億円) | C：約2,943億円 (約1,719億円) |
| B/C=1.5※ (1.2) | B/C=2.4 (1.4) | B/C=2.3 (1.4) |

注) 上段の値は、一体評価区間(東京都・神奈川県・千葉県区間)の費用便益分析結果。
下段()書きの値は、神奈川県区間の費用便益分析結果。
神奈川県区間の費用便益分析は、多摩川トンネル東京都区間を含む事業費約3,580億円による分析結果。
※ 前回評価時(平成27年度)一体評価(東京都・神奈川県区間)の参考値。

6. 概要図



7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能効率化、内陸部の交通混雑緩和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) 横浜地方合同庁舎

1. 目的

- ・行政サービスの向上
- ・国有財産の有効活用
- ・防災拠点としての機能確保

2. 事業概要

事業計画地 : 神奈川県横浜市中区新港1-15
敷地面積 : 16,825m²
延床面積 : 48,235m²
規模、構造 : 鉄筋コンクリート造 地上7階建
(免震構造)
施設整備期間 : 平成21年度～令和4年度
事業費 : 約191億円

3. 事業の進捗状況等

- ・本体工事中。事業の進捗は予定どおりであり工期・事業費に変化はない。

4. 事業の効果等

- ・事業の必要性の評価に変化はない。(横浜国道事務所の昭和36年築他経年による老朽、狭あいなど)
- ・事業計画の合理性の評価に変化はない。(事業案は代替案に比べて安い)
- ・事業計画の効果の評価に変化はない。(業務を行うための必要な機能を満たすことが見込まれる)
- ・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、環境保全性、木材利用推進、ユニバーサルデザイン、防災性)

5. 概要図



6. 対応方針(原案)

- ・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。

(5) 国営昭和記念公園

1. 目的

- ・昭和天皇御在位五十年記念事業の一環として整備
- ・「緑の回復と人間性の向上」をテーマに、自然的環境の中で健全な心身を育み、英知を養う場の創出

2. 事業概要

公園種別 : 口号国営公園
 設置目的 : 昭和天皇御在位五十年記念事業
 所在地 : 東京都立川市、昭島市
 計画面積 : 約180ha
 事業化年次 : 昭和54年 (第1期開園 昭和58年)
 全体事業費 : ※1 約650億円

3. 事業の進捗状況等

- ・約169ha開園 (計画面積の約94%)
- ・残堀川調節池跡地の整備に当たり、公園西側のまちづくりが進展したことに伴い、より広範囲の昭島口周辺エリアとして一体的整備を行う必要が生じたため、事業期間を、R6末まで4年延伸 (民間活力の導入を前提に、有識者委員会で整備計画を検討中 (R2年度内にとりまとめ予定))

4. 事業の効果等

- ・年間約400万人が来園している。
- ・都市住民の憩い・レクリエーションの場、みどりの文化や地域の歴史・文化の保存・継承、自然環境の保全など様々なストック効果が発揮されている。

5. 事業の投資効率性

【事業全体】

| | | |
|---------------------------|-----------|------------|
| ※2 (前回) | (今回) | 【残事業】 (今回) |
| 総便益B: 17,863億円 | 約22,205億円 | B: 約78億円 |
| 総費用C: 11,106億円 | 約12,387億円 | C: 約25億円 |
| B/C = 1.6 | 1.8 | B/C = 3.1 |

6. 概要図

立川基地跡地昭島地区
 土地区画整理事業区域



立川基地跡地昭島地区
 東中神駅付近の状況(H27)



立川基地跡地昭島地区
 東中神駅付近の将来イメージ

7. 対応方針(原案)

- ・本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される。