（再評価）

資　料　４　－　①
令　和　３　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

一般国道4号 矢板拡幅

一般国道4号 矢板大田原バイパス

一般国道17号 群馬大橋拡幅

一般国道17号 綾戸バイパス

一般国道18号 坂城更埴バイパス(坂城町区間)

一般国道20号 坂室バイパス

一般国道50号 前橋笠懸道路

富士川地方合同庁舎

南鳥島における活動拠点整備事業

令和3年9月15日

国土交通省　　関東地方整備局

令和3(2021)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※3	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4号　矢板拡幅	⑤	H27	H29	218	R8	2.0 (2.2)	前回評価から事業費に変更はあるが、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、地域産業の支援、災害時・緊急時の速達性の確保の観点から事業の必要性・重要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切である。	(栃木県知事の意見) 一般国道4号は、本県の発展を支える重要な広域幹線道路であり、重要物流道路にも指定されていることから、これまでも機能強化や渋滞対策、防災・減災、国土強靱化の推進を要望してきたところです。 つきましては、矢板拡幅の早期完成に向け事業を継続していただけるようお願いします。 なお、事業の推進にあたっては、引き続き徹底したコスト縮減に努めていただきますようお願いします。	なし	継続
	2	一般国道4号　矢板大田原バイパス	①	H31	－	400	R9	2.0 (1.9)	前回評価から事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、物流生産性の向上、安全・安心な生活空間を確保、救急医療活動の支援の観点から事業の必要性・重要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切である。	(栃木県知事の意見) 一般国道4号は、本県の発展を支える重要な広域幹線道路であり、重要物流道路にも指定されていることから、これまでも機能強化や渋滞対策、防災・減災、国土強靱化の推進を要望してきたところです。 つきましては、矢板大田原バイパスの早期の工事着手に向け事業を継続していただけるようお願いします。 なお、事業の推進にあたっては、引き続き徹底したコスト縮減に努めていただきますようお願いします。	なし	継続
	3	一般国道17号　群馬大橋拡幅	④	H1	H28	300	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、前橋市中心街における混雑・渋滞の解消及び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。	(群馬県知事の意見) 本事業は、前橋市中心街における渋滞解消や通行の安全性向上に必要なことから事業継続を図るとともに、特に渋滞の著しい表町一丁目交差点以北の区間については早期の工事着手を図られたい。 また、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17号　綾戸バイパス	④	H4	H28	157	R11	－	前回評価から事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、災害に強い道路整備、関越自動車道等周辺道路における交通規制時の代替路としての機能確保の観点から、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。	(群馬県知事の意見) 本事業は、円滑で安全な道路交通を確保する上で重要な事業であるとともに、関越自動車道等の代替路としての機能を確保をする上でも必要不可欠な事業であることから、事業を継続し、早期の効果発現を図られたい。 また、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
	5	一般国道20号　坂室バイパス	④	H10	H28	231	R8	1.01	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、交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善の観点から、事業の必要性・重要性は高く、コスト縮減に努め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20号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、「坂室バイパス」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します。	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※3	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	6	一般国道50号　前橋笠懸道路	④	H13	H28	427	R11	1.7	前回評価から事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、慢性的な交通渋滞の解消、地域住民の生活環境における安全性向上の観点から、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。	（群馬県知事の意見） 本事業は、国道50号の交通渋滞の解消、道路交通の安全性向上を図る上で重要な事業であり、早期の効果発現に向けて事業継続を図られたい。特に、上武道路との交差部を含む前橋市今井町から二之宮町間の現道拡幅区間の早期完成に向けて事業推進を図られたい。 また、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
	7	一般国道18号　坂城更埴バイパス(坂城町区間)	⑤	H23	H30	110	R9	1.3 (2.0)	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、交通混雑の緩和、交通事故の減少、救急医療施設へのアクセス性向上、観光活性化の観点から、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、「坂城更埴バイパス（坂城町区間）」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します。	なし	継続
営繕	1	富士川地方合同庁舎	②	H28	H28	15	R4	－	地盤調査結果に基づき、山留め、地盤改良の追加による増額。	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
港湾	1	南鳥島における活動拠点整備事業	④	H22	H28	340	R4	2.4	前回評価から事業費及び事業期間に変化は生じていない。	排他的経済水域等の保全及び利用に関する観点から、事業の必要性・重要性は高く、引き続き事業を継続し効果発現を図ることが妥当と考えられる。	－	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 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）（2）一般国道4号 矢板拡幅・矢板大田原バイパス

1. 目　的

（矢板拡幅）
・交通渋滞の緩和
・交通安全の確保
・地域産業の支援
・災害時・緊急時の速達性の確保

（矢板大田原バイパス）
・物流生産性の向上
・安全・安心な生活空間を確保
・救急医療活動の支援

2. 事業概要

	（矢板拡幅）	（矢板大田原バイパス）
区間	自）栃木県矢板市片岡 至）栃木県矢板市針生	自）栃木県矢板市針生 至）栃木県那須塩原市三区町
計画延長・幅員	6.5km・22.0m	7.9km・22.0～25.0m
車線数	4車線	4車線
計画交通量	33,700～35,000台／日	29,200～38,600台／日
事業化	平成27年度	平成31年度
全体事業費	（前回）~~約 200億円~~ （今回）約 218億円	（前回）約 400億円 （今回）約 400億円

3.事業の進捗状況等

（矢板拡幅）
・用地取得率は約6%（R3.3末）。
・第一次緊急輸送道路である国道4号と交差する内川氾濫高さが、新たに示されたため、橋梁等の構造変更が必要となったことによる事業費増（約18億円）。

（矢板大田原バイパス）
・用地取得率は0%（R3.3末）。
・調査設計により、事業に必要な幅員が明確となったことから、現在都市計画変更手続きに向けて準備中。

※社会情勢等に大きな変化は見られない。

4.事業の効果等

（矢板拡幅）
・交通渋滞の解消、交通事故の減少や災害時・緊急時の速達性の向上が期待される

（矢板大田原バイパス）
・物流生産性の向上、現道の安全性向上、救急搬送時間の短縮が期待される

5. 事業の投資効率性

※2事業を一体評価として審議

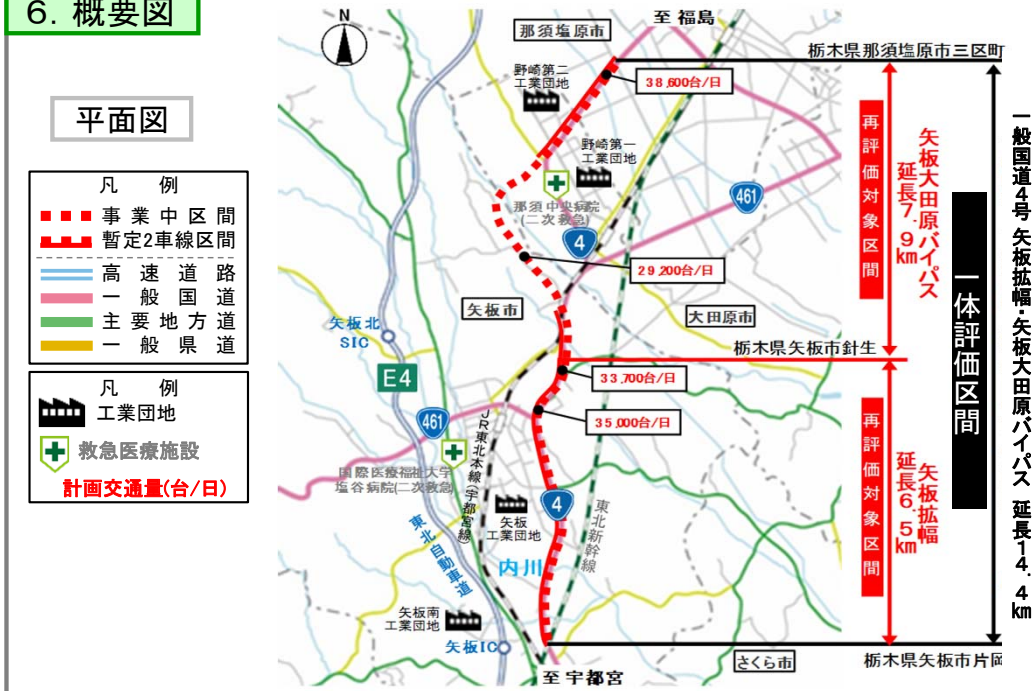
【事業全体】	（前回）	（今回）	【残事業】（今回）
総便益B：	ー （~~約 312億円~~） （~~約 642億円~~）	B：約 1,139億円 （約 455億円） （約 711億円）	B：約 1,139億円 （約 455億円） （約 711億円）
総費用C：	ー （~~約 146億円~~） （~~約 323億円~~）	C：約 572億円 （約 206億円） （約 366億円）	C：約 549億円 （約 188億円） （約 361億円）
B／C ＝	ー （~~2.1~~） （~~2.0~~）	B／C ＝ 2.0 （ 2.2 ） （ 1.9 ）	B／C ＝ 2.1 （ 2.4 ） （ 2.0 ）

注）上段の値は、一体評価区間、中段（）書きの値は矢板拡幅、下段（）書きの値は矢板大田原バイパスの費用便益分析結果。
注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【基準値】矢板拡幅：（平成26年度）全体事業費：約200億円　矢板大田原バイパス：（平成30年度）全体事業費：約400億円

6. 概要図

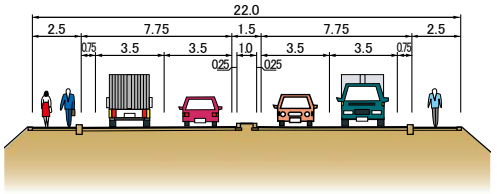
平面図



位置図

標準横断図

〈単位：m〉



7. 対応方針（原案）

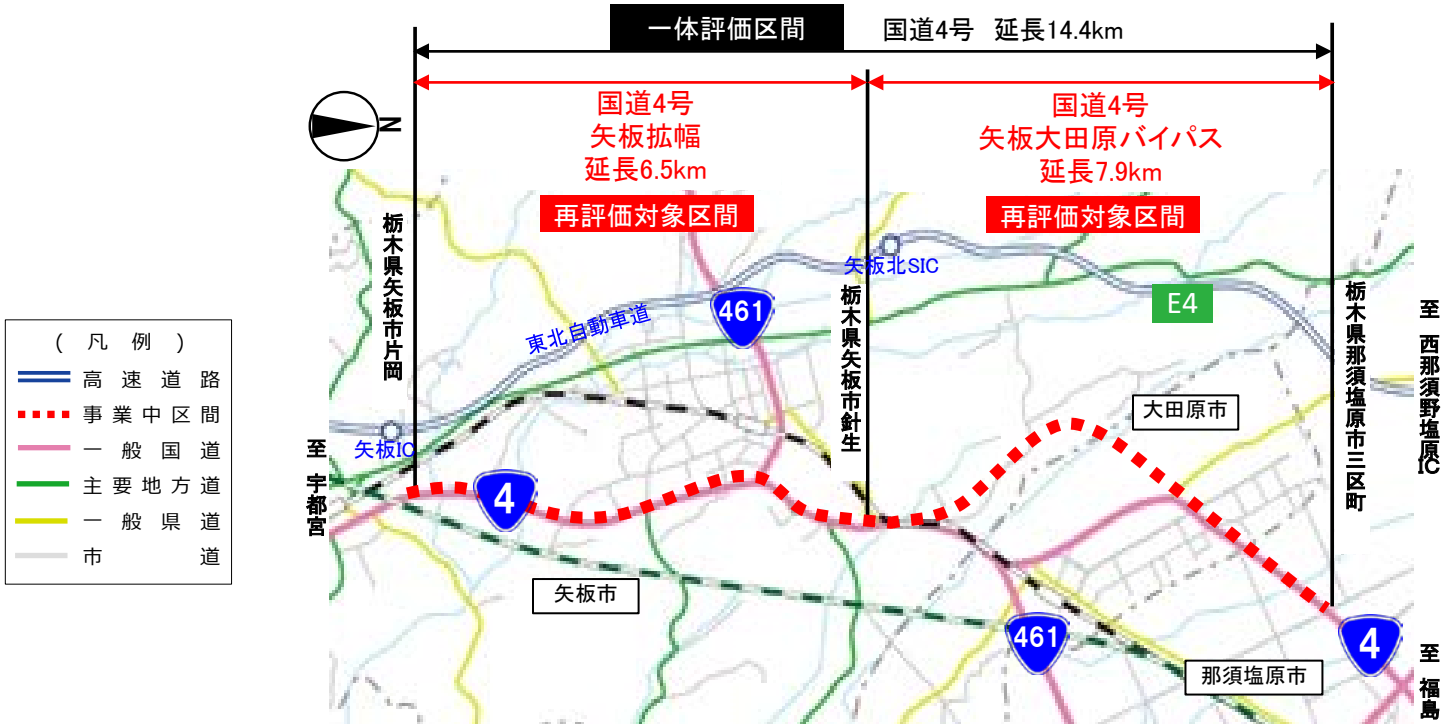
（矢板拡幅）
・事業継続とする。
・本事業は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域産業の支援、災害時・緊急時の速達性の確保の観点から事業の必要性・重要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

（矢板大田原バイパス）
・事業継続とする。
・本事業は、物流生産性の向上、安全・安心な生活空間を確保、救急医療活動の支援の観点から事業の必要性・重要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

（1）（2）一般国道4号 矢板拡幅・矢板大田原バイパス

一体評価について

■隣接する事業で一体として効果を発揮することから、一体的に評価するものとして便益を算出。
その際の、便益算定時の道路ネットワーク区間については、下表のとおりとする。



評価区間	矢板拡幅	矢板大田原バイパス
複数事業を一体的に評価する場合（今回） 一体評価区間	○	○
（個別評価の場合） 矢板拡幅	○	※1
矢板大田原バイパス	※1	○

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象
※1　B／C等の算出にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含める。

(3)一般国道17号 群馬大橋拡幅

1. 目　的

・前橋市中心街の混雑・渋滞の解消
・前橋市中心街の交通安全の確保

2. 事業概要

区　　間：自）群馬県前橋市元総社町（ぐんまけん まえばしし もとそうじゃまち）
　　至）群馬県前橋市本町一丁目（ぐんまけん まえばしし ほんまちいっちょうめ）
計画延長・幅員：2.4km・35.0m
車　線　数：6車線
計画交通量：34,800～50,900台/日
事　業　化：平成元年度
全体事業費：約300億円

3. 事業の進捗状況等

・平成23年度に、紅雲町二丁目～石倉三丁目区間（延長0.9km）を暫定5車線で供用済み。
・当該事業の用地取得率約65%（R3.3末）。
・事業区間全体の調査設計等を推進中。
・用地交渉難航により、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

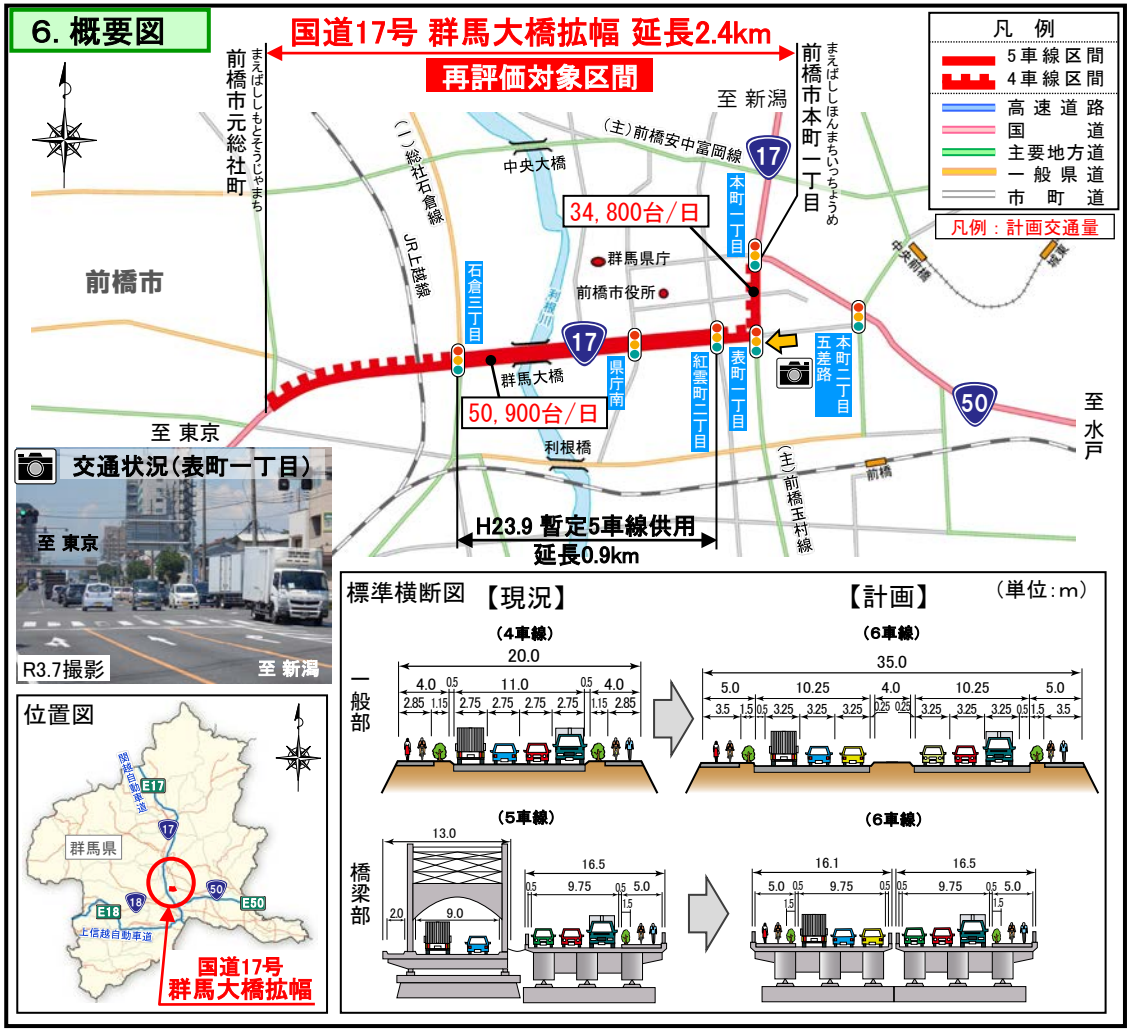
・前橋市中心部の主要渋滞箇所の渋滞緩和。
・交通の円滑化により、事故全体の約6割を占める追突事故が軽減され安全性が向上。

5. 事業の投資効率性

	【事業全体】（前回）	【事業全体】（今回）	【残事業】（今回）
総便益B	~~約624億円~~	約654億円	B：約210億円
総費用C	~~約355億円~~	約488億円	C：約102億円
B/C	＝ ~~1.8~~	1.3	B/C＝ 2.1

【基準値（平成25年度）】 全体事業費：約300億円

6. 概要図



7. 対応方針（原案）

・事業継続とする。
・本事業は、前橋市中心街における混雑・渋滞の解消及び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。

(4)一般国道17号 綾戸バイパス

1. 目　的

・災害に強い道路整備
・関越自動車道等周辺道路における交通規制時の代替路としての機能確保

2. 事業概要

区　　間：自）群馬県渋川市上白井（ぐんまけん しぶかわし かみしろい）
　　至）群馬県沼田市岩本町（ぐんまけん ぬまたし いわもとちょう）
計画延長・幅員：2.3km・18.75m
車　線　数：4車線
計画交通量：20,000～20,600台／日
事　業　化：平成4年度
全体事業費：約157億円

3. 事業の進捗状況等

・当該事業の用地取得率は約68%（R3.3末）。
・調査設計および用地取得を実施しており、棚下（たなした）地区において橋梁下部工事を推進中。
※社会情勢等に大きな変化は見られない。

4. 事業の効果等

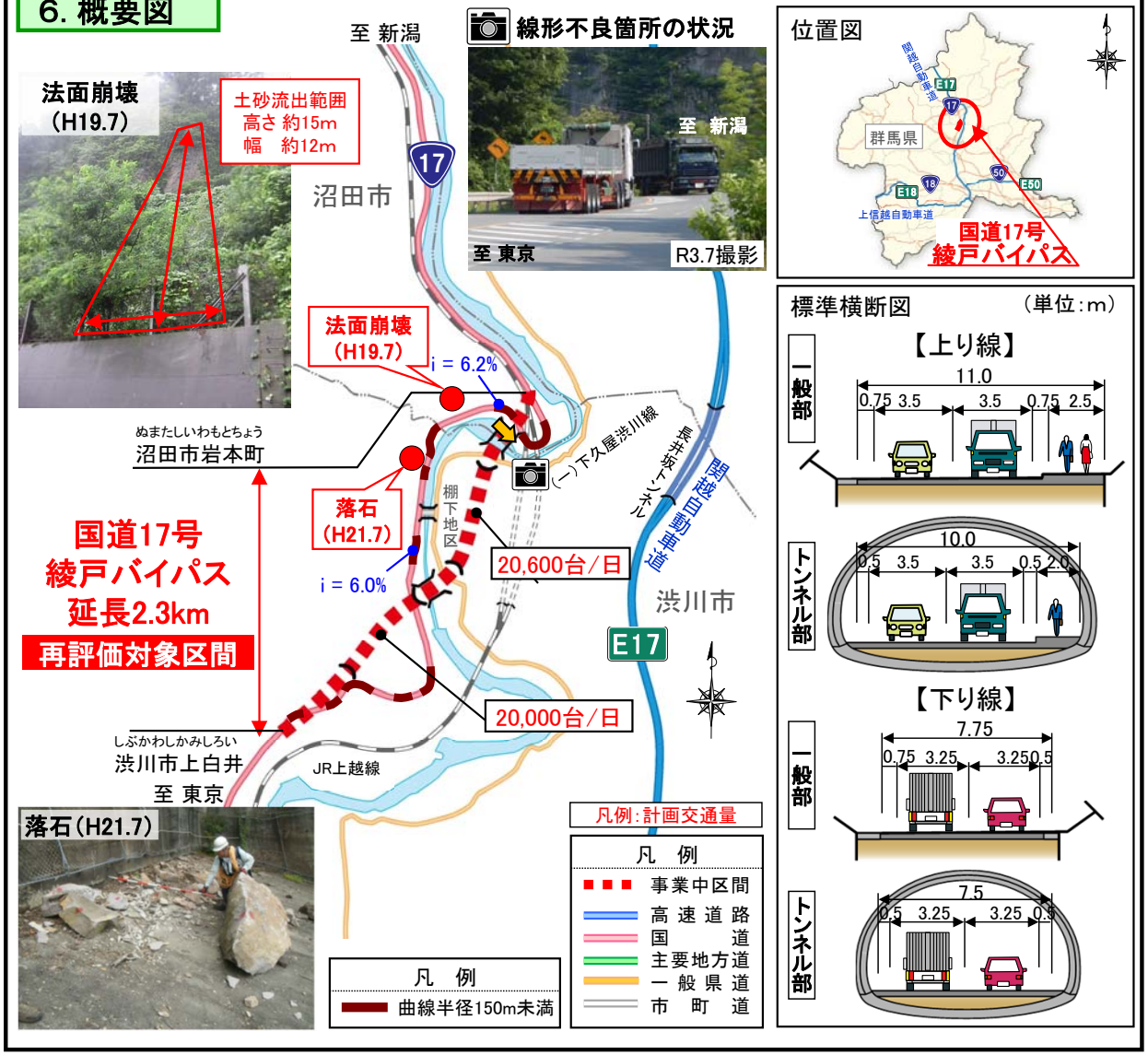
【課題】
・国道17号綾戸地区付近は、急峻な地形かつ脆弱な地質により、多数の落石災害や大雨による法面崩壊が発生
・線形不良箇所が連続し、事故が多発
・関越自動車道が濃霧や大雪などによる通行止が発生している状況
【効果】
・綾戸バイパス整備により、安全かつ円滑な通行が可能となり、災害時の代替路としても機能し、防災力が向上。

5. 事業の投資効率性（参考）

	【事業全体】（前回）	【事業全体】（今回）	【残事業】（今回）	
総便益B	~~約126億円~~	約184億円	B：約184億円	※防災面の効果が特に大きい事業であり、参考値。
総費用C	~~約119億円~~	約149億円	C：約112億円	

【基準値（平成25年度）】 全体事業費：約157億円

6. 概要図



7. 対応方針（原案）

・事業継続とする。
・本事業は、災害に強い道路整備、関越自動車道等周辺道路における交通規制時の代替路としての機能確保の観点から、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。

(5)一般国道20号　坂室バイパス

1. 目的

・交通混雑の緩和
・交通沿道環境の改善

2. 事業概要

区　　間：自）長野県茅野市金沢（ながのけん ちのし かなざわ）
　　至）長野県茅野市宮川（ながのけん ちのし みやがわ）
計画延長・幅員：3.7km・25.0m
車　線　数：4車線
計画交通量：14,600～28,600台/日
事　業　化：平成10年度
全体事業費：約231億円

3. 事業の進捗状況等

・平成23年度までにバイパス区間が全線暫定2/4車線で開通済。
・当該事業の用地取得率は約97%(R3.3末)。
・交差点形状の交通管理者及び地元の協議、用地交渉に時間を要したことから、再評価上の事業期間を4年延伸（令和8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

・交通転換に伴う旧国道20号の交通混雑の緩和
・旧国道20号の大型車転換による交通安全の確保

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~~323億円~~	約351億円	B：約273億円
総費用C	約~~249億円~~	約348億円	C：約 53億円
B/C	＝ ~~1.3~~	1.01	B/C＝ 5.2

【基準値(平成25年度)】 全体事業費：約231億円

6. 概要図

7. 対応方針(原案)

・事業継続とする。
・本事業は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善の観点から、事業の必要性・重要性は高く、コスト縮減に努め早期の効果発現を図ることが適切である。

（6）一般国道50号 前橋笠懸道路

1. 目　的

・慢性的な交通渋滞の解消
・地域住民の生活環境における安全性向上

2. 事業概要

区　　間：自）群馬県前橋市今井町
　　至）群馬県みどり市笠懸町鹿
計画延長・幅員：12.5km・27.25m
車　線　数：4車線
計画交通量：25,900～42,500台／日
事　業　化：平成13年度
全体事業費：約427億円

3. 事業の進捗状況等

・当該事業の用地取得率は約32%（R3.3末）。
・現道拡幅区間（4.5km）とバイパス区間（7.5km）について、調査設計や用地買収、改良工事を推進中。
※社会情勢等に大きな変化は見られない。

4. 事業の効果等

・主要渋滞箇所が連坦する国道50号現道の交通混雑が緩和。
・事故全体の約7割を占める追突事故が削減し、安全性向上。

5. 事業の投資効率性

	【事業全体】（前回）	【事業全体】（今回）	【残事業】（今回）
総便益B	~~約575億円~~	約732億円	B：約718億円
総費用C	~~約342億円~~	約439億円	C：約275億円
B/C	~~1.7~~	1.7	B/C＝ 2.6

【基準値（平成25年度）】 全体事業費：約427億円

6. 概要図

7. 対応方針（原案）

・事業継続とする。
・本事業は、慢性的な交通渋滞の解消、地域住民の生活環境における安全性向上の観点から、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。

(7)富士川地方合同庁舎

1. 目的

・行政サービスの向上
・国有財産の有効活用
・地方公共団体との連携

2. 事業概要

事業計画地：山梨県南巨摩郡富士川町鰍沢2322
敷地面積　：3，936㎡
延床面積　：3，918㎡（全体　5，221㎡）
規模、構造：鉄筋コンクリート造　地上5階建
事業期間　：平成29年度～令和4年度
事業費　　：前回　約14億円（全体　約20億円）
　　今回　約15億円（全体　約22億円）

3. 事業の進捗状況

・地盤調査の結果に伴い、事業費を変更。
（地盤改良や山留めを追加）
・現在、本体工事中。工期に変更はない。

4. 事業の効果

①事業の必要性の評価に変化はない。（110点）
（鰍沢公共職安の昭和42年築など、経年による老朽や狭あいなど）

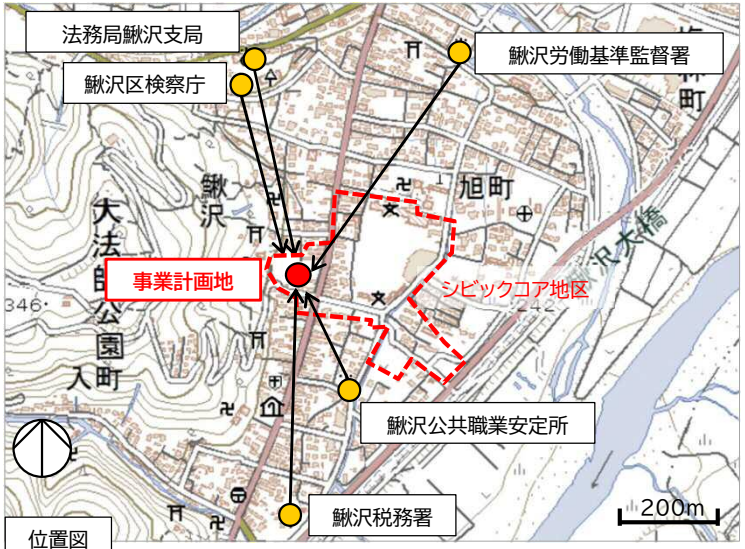
②事業計画の合理性の評価に変化はない。（100点）
（事業案は代替案に比べて安い）

③事業計画の効果の評価に変化はない。（110点）
1）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
2）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等）

5. 概要図

広域図

配置図



位置図

新庁舎の外観パース

木材の活用

階層イメージ

検察庁　築54年

法務局　築46年

労基署　築49年

公共職安　築54年

税務署　築46年

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。

（8）南鳥島における活動拠点整備事業

1．目　的

排他的経済水域等の保全及び利用に関する活動の拠点として、船舶の係留、停泊、荷捌き等が可能となるよう、南鳥島において特定離島港湾施設の整備を行う。

2．事業概要

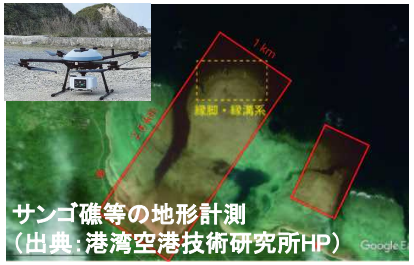
実施箇所：東京都小笠原村南鳥島
主な事業の諸元：岸壁（水深-8m、延長160m）、
　　泊地（水深-8m）
事業期間：平成22年度～令和4年度
全体事業：（前回）~~340億円~~　（今回）340億円

3．事業の進捗状況等

泊地完了、岸壁整備中

4．事業の効果等

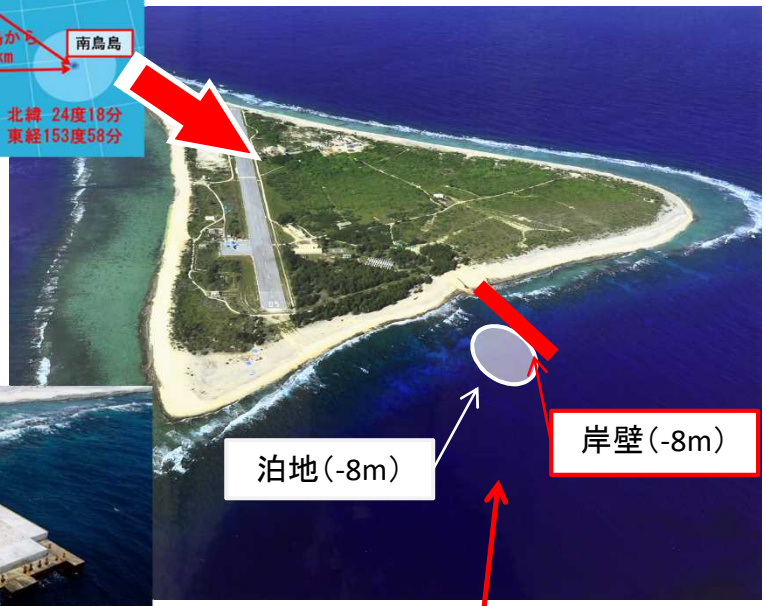
本事業により低潮線保全基本計画に掲げられている特定離島を拠点とした各種活動が促進される。



5．事業の投資効率性（参考値）

本事業は、将来的に得られる効果が多様な事業であるため、定性的・定量的な効果を評価している。費用便益分析結果は参考値として以下に示す。
総便益B：（前回）~~1,055億円~~　（今回）1,467億円
総費用C：（前回）~~485億円~~　（今回）615億円
B/C=（前回）~~2.2~~　（今回）2.4

6．概要図



南鳥島における活動拠点整備事業
（再評価）

7．対応方針（原案）

本事業により、排他的経済水域等の保全及び利用に関する観点から、事業の必要性・重要性は高く、引き続き事業を継続し効果発現を図ることが妥当と考えます。

全体事業費　340億円、総便益B：1,055億円、総費用C：485億円、B/C=2.2