

(再評価)

資 料 2

令和7年度第3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. 東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル
整備事業
2. 一般国道6号 大和田拡幅

令和7年10月9日

国土交通省 関東地方整備局

令和7(2025)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)
港湾	1 東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業	⑤	H19	R4	3,403	R11	2.6	前回評価から事業費及び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。	本事業は大型船舶及び増大する貨物需要への対応、大規模地震時における耐震強化岸壁及び緊急輸送道路の整備が必要があることから、事業の必要性及び重要性は高く、引き続き事業継続が妥当と考えます。	(東京都知事の意見) 本事業は、東京港の物流機能の強化に向け、増大する貨物需要への対応を図るとともに、震災時には幹線貨物輸送機能を維持し、首都圏経済活動の停滞を回避する耐震強化岸壁として利用されるなど、極めて重要な事業である。 このため、本事業の継続は不可欠であり、大井コンテナふ頭の令和10年度からの再編整備に確実に着手できるよう、Y3パースの事業完了に必要な財源を措置し、また、整備の着実な推進を図られたい。 なお、実施にあたっては、引き続き東京都と連携してコスト縮減に取り組むとともに、厳格な工程管理を実施されたい。	なし	継続
道路	1 一般国道6号 大和田拡幅	⑤	H18	R4	224	R14	1.1	前回評価から事業費及び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、安全性の確保、地域連携および地域産業の発展などの観点から、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と考えます。	(茨城県知事の意見) 一般国道6号大和田拡幅は、日立市内の交通渋滞の緩和、常磐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、段階的な供用により事業効果を発現しつつ、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

※1 再評価理由

※2 費用便益比算定上設定した完成予定年度

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

(1) 東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業

1. 目的

- ①コンテナ貨物増加への対応 ②コンテナ船大型化への対応
- ③周辺道路の交通混雑の緩和
- ④大規模地震時における幹線貨物輸送機能の確保

2. 事業概要

実施箇所 : トウキョウト コウトウク ホカ 東京都江東区他
主な事業の諸元 : 岸壁(水深16m)Y2・Y3、
付帯施設、航路(水深16m)、
泊地(水深16m)、臨港道路
事業期間 : 平成19～令和11年度(前回:令和9年度)
全体事業費 : 3,403億円(前回:3,223億円)

3. 事業の進捗状況等

事業進捗率: 85.2%(令和7年度末)

- ・Y2及び付随する施設は令和2年3月供用、臨港道路(南北線)は令和2年6月供用。現在はY3及び臨港道路や付帯施設(背後の荷さき施設等)の整備を進めているところ。
- ・物価・労務費上昇による費用の増加(約160億円)、供用中の隣接バース(Y2)を考慮した施工制約による対策費用の増加(約20億円)

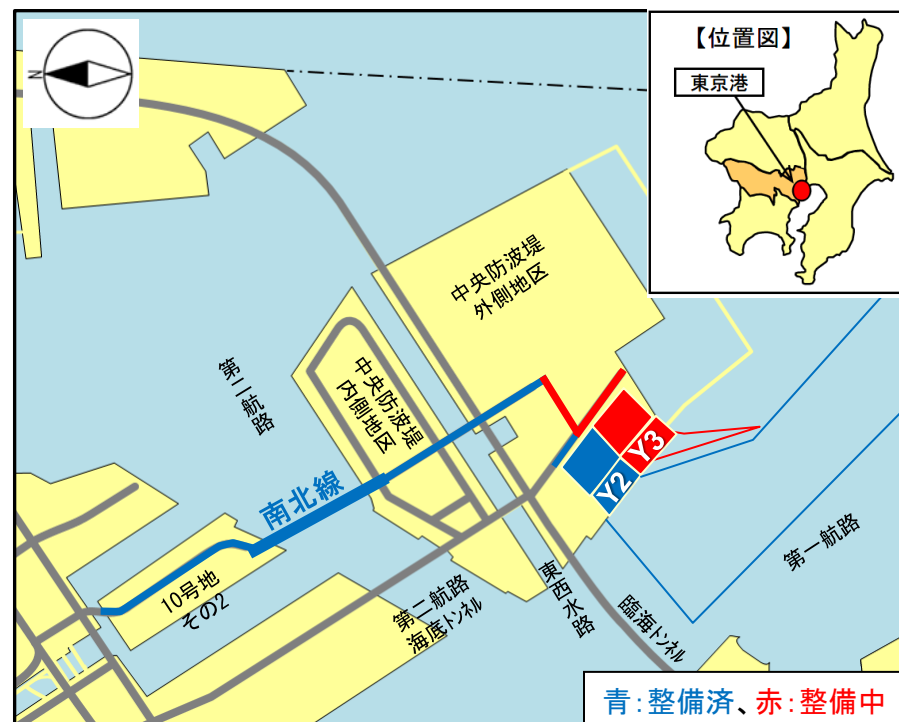
4. 事業の効果等

- ・コンテナ貨物増加及びコンテナ船大型化への対応
- ・周辺道路への交通混雑の緩和
- ・大規模地震時における幹線貨物輸送機能の確保

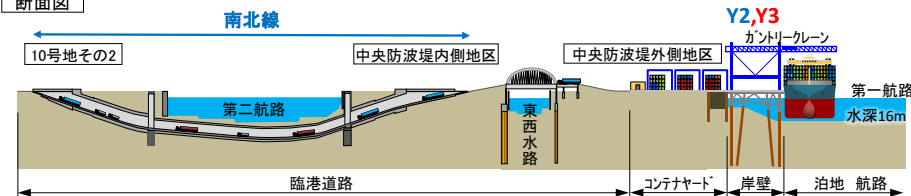
5. 事業の投資効率性

【事業全体】	(前回)	(今回)	【残事業】
総便益B:	41,345億円	約13,504億円	B: 3,724億円
総費用C:	4,093億円	約5,113億円	C: 501億円
B/C=	2.8	2.6	7.4
		4.2(2%)	10.4(2%)
		5.4(1%)	12.3(1%)

6. 概要図



断面図



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、大規模地震時における耐震強化岸壁及び緊急輸送道路の整備が必要があることから、事業の必要性及び重要性は高く、引き続き事業継続が妥当と考える。

(1) 東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業

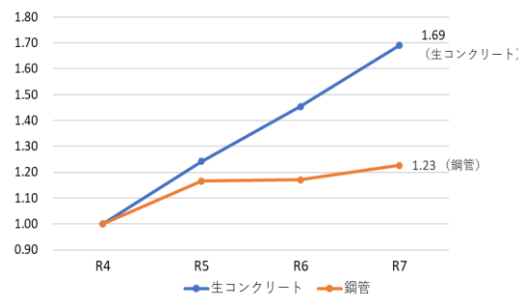
事業費変更の内容①

価格高騰による増加 約160億円 増額
・ 鋼材やコンクリートなどの資材価格や人件費の上昇

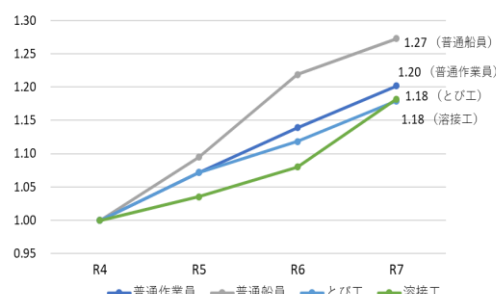
コスト縮減

PC床版の仕様変更による縮減 約2億円 縮減
・ 最新の耐久性設計手法や港湾PC構造物の設計事例を踏まえて、初期製作費の削減を図った。

■ 建設資材単価の伸び率 (R4. 9を基準に算出) ■ 労務単価の伸び率 (R4d単価を基準に算出)



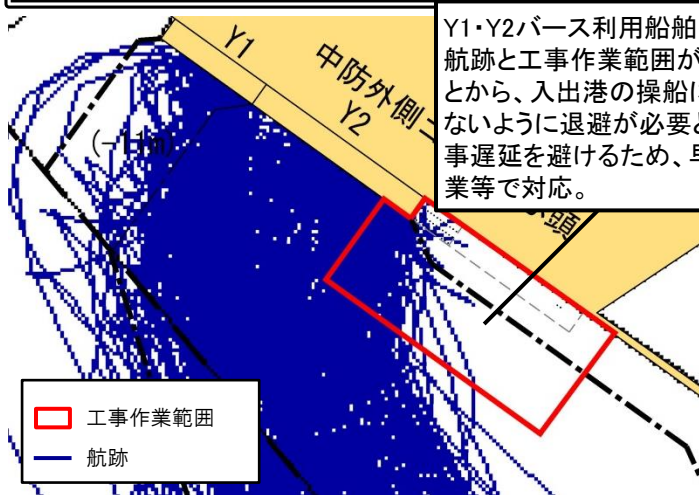
出典：(一財) 建設物価調査会 建設資材物価指数 (土木・東京を適用)



出典：公共労務費単価 (東京都を適用)

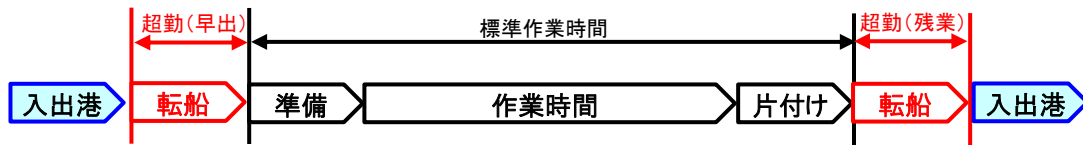
事業費変更の内容②

施工制約による増加 約20億円 増額
・ 供用中の隣接岸壁への影響を考慮した退避等に要する費用



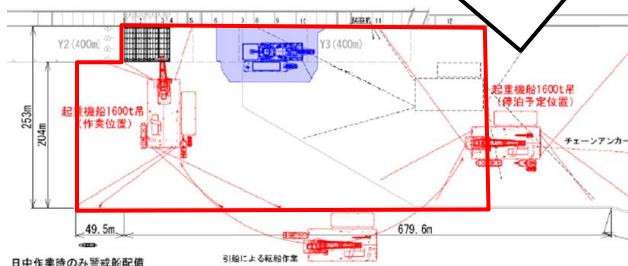
出典：東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル船舶航行安全対策検討調査委員会 (AISデータによる航跡と工事作業範囲の比較図)

例) 夜間に入出港がある場合 ⇒ 作業前後に「転船」が必要となり、早出・残業が発生



入出港時に影響があるため、作業位置から停泊場所へ転船が必要

作業船が隣接していることで安全な入出港が困難



鋼管杭打設状況

(2)一般国道6号 大和田拡幅

1. 目的

- ・交通渋滞の緩和
- ・安全性の確保
- ・地域連携および地域産業の発展

2. 事業概要

事業区間：自)茨城県日立市神田町
至)茨城県日立市大みか町

計画延長・幅員：3.3km・25.25m

車線数：4車線

計画交通量：28,400～42,100台/日

事業化：平成18年度(2006年度)

全体事業費：(前回)約211億円(今回)約224億円※

※電線共同溝を除いた全体事業費は約206億円

3. 事業の進捗状況等

- ・暫定的な渋滞対策として、石名坂交差点の移設(H29.11)、大みか町6丁目交差点の改良(H30.5)を実施。
- ・用地取得率は約83%(R7.3末)。
- ・用地取得に一定の時間を要しているところ。
- ・茂宮川橋、石名坂橋の橋梁工事等を重点的に実施中。
- ・原材料費やエネルギーコストが高騰。
- ・材料単価・労務費の上昇による増加(約13億円)。

4. 事業の効果等

- ・大和田拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和や交通事故の減少が期待される。
- ・日立市と隣接市町村を跨ぐ通勤や茨城港(日立港区)及び周辺工場から常磐道の日立南太田ICへのアクセス性向上など地域産業の発展に寄与する。

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246億円	約272億円	B: 約272億円
総費用C: 約245億円	約239億円	C: 約49億円
B/C = 1.1	1.1	5.5
	1.9(2%)	7.9(2%)
	2.5(1%)	9.6(1%)

算出マニュアル：(前回)R4.2 (今回)R7.8
基礎データ：(前回)H27センサス (今回)H27センサス
B/C算定上設定した完成年度：(前回)R10(2028) (今回)R14(2032)

※費用便益分析の費用には、電線共同溝の工事費(約18億円)は含まない。

6. 概要図

位置図



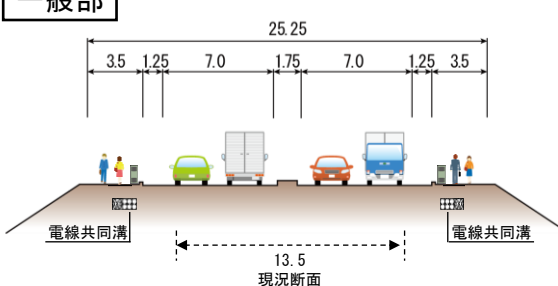
工事の状況



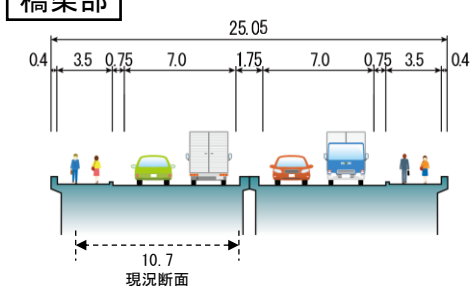
撮影：R7年3月

標準横断面図

一般部



橋梁部



7. 対応方針(原案)

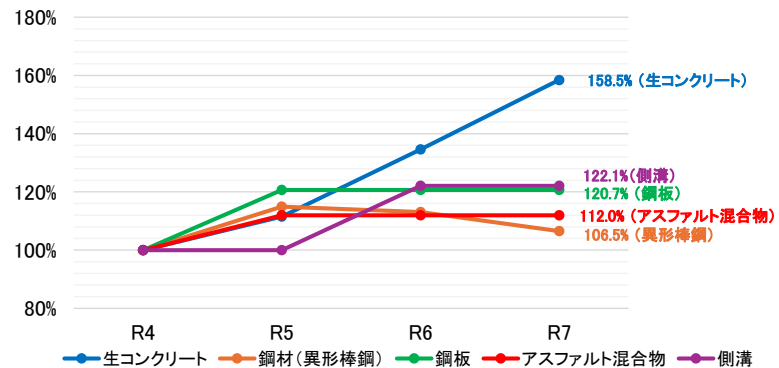
- ・事業継続とする。
- ・本事業は、交通渋滞の緩和、安全性の確保、地域連携および地域産業の発展などの観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが妥当と考える。

(2)一般国道6号 大和田拡幅

事業費変更の内容

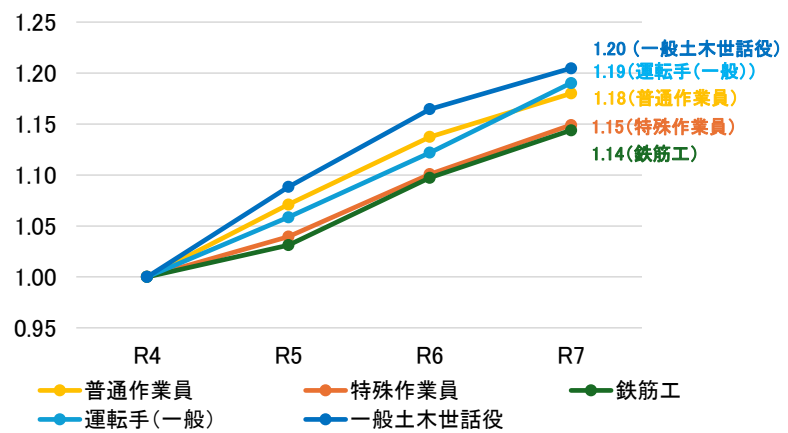
材料単価・労務費の上昇に伴う増加……………約13億円増額
 ・原材料費やエネルギーコストの高騰等に伴い、令和4年度に比べて材料単価・労務費が上昇。
 ・今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。

■建設資材単価の伸び率（R4.4を基準に算出）



出典：（一財）建設物価調査会および（一財）経済調査会による材料費の平均上昇率※
 ※適用：茨城県

■労務単価の伸び率（R4.4を基準に算出）



出典：公共労務費単価※
 ※適用：茨城県

コスト削減

電線共同溝の管路材の見直し……………約0.9億円縮減
 ・管路材の見直しにより約0.9億円のコストを縮減。
 ・ECVP管は、これまで使用されてきた管路材（CCVP管）と同様の耐久性や施工性を確保し、経済性に配慮して開発された管路材である。

■低コスト管路材の採用

当初計画	変更計画
耐衝撃性硬質塩化ビニル管（CCVP管） 	硬質塩化ビニル管（ECVP管） 
直管  曲管 	直管  曲管 

出典：無電柱化のコスト削減の手引き（令和6年3月国土交通省道路局）