

一括審議案件資料

1. 一般国道20号 日野バイパス(延伸)
2. 一般国道20号 日野バイパス(延伸)II期
3. 一般国道20号 八王子南バイパス
4. 一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス
5. 一般国道20号 諏訪バイパス
6. 一般国道20号 坂室バイパス
7. 横浜港南本牧～山下ふ頭地区臨港道路整備事業

令和7年12月25日

国土交通省 関東地方整備局

令和7(2025)年度 第6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)	完成予定期限※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20号 日野バイパス(延伸)	⑤	H17	R4	355	R14	1.2 (1.5)	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。	(東京都知事の意見) 本事業は、現道(国道20号)の渋滞緩和・安全性向上、新たなまちづくりの支援、圏央道へのアクセス向上、救急医療施設への速達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妥当と考えます。	なし なし なし	なし なし なし	
道路 2	一般国道20号 日野バイパス(延伸)Ⅱ期	⑤	H29	R4	300	R14	1.2 (2.5)	前回評価から事業費及び事業期間に変更がなく、事業全体に顕著な変化は生じていない。			なし なし なし	なし なし なし
道路 3	一般国道20号 八王子南バイパス	⑤	H9	R4	2,257	R14	1.2 (1.02)	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。			なし なし なし	なし なし なし
道路 4	一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス	⑤	H4	R5	569	R16	2.4 (1.2)	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。	(長野県知事の意見) 本事業は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境改善、自然災害に強い道路網の形成の観点から、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妥当と考えます。	なし なし なし	なし なし なし	
道路 5	一般国道20号 諏訪バイパス	①	R5	-	900	R19	2.4 (0.9)	新規事業採択時評価から事業費及び事業期間に変更がなく、事業全体に顕著な変化は生じていない。			なし なし なし	なし なし なし
道路 6	一般国道20号 坂室バイパス	⑤	H10	R5	244	R14	2.4 (1.2)	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。			なし なし なし	なし なし なし

令和7(2025)年度 第6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)
港湾	1 横浜港南本牧～山下ふ頭地区臨港道路整備事業	④	H21	R2	1,576	R9	1.3	前回評価から事業費及び事業期間に変更がなく、事業全体に顕著な変化は生じていない。	横浜港のコンテナ物流機能向上や並行する一般道の交通負荷軽減、さらにリダンダーシー確保による災害時の経済活動維持のため、本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。	(横浜市長の意見) 横浜港は国際コンテナ戦略港湾として、国際基幹航路の維持拡大を目指して取組を進めています。そのためには、本牧ふ頭や南本牧ふ頭・新本牧ふ頭の整備とともに、物流機能強化のための臨港道路の早期整備が不可欠です。 また、臨港道路が整備されることにより一般道路の交通負荷の軽減や、再開発の検討が進む山下ふ頭へのアクセスの向上に加え、超大型クルーズ船が着岸できる大黒ふ頭とも直接結ばれ、大勢の旅客を円滑に輸送することが可能となるため、早期整備をお願いします。	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

※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)(3)一般国道20号

日野バイパス(延伸)・日野バイパス(延伸)Ⅱ期・八王子南バイパス

事業費変更の内容①【日野バイパス(延伸)・八王子南バイパス】

■材料単価・労務費の上昇に伴う増加等 約86億円増額
(日野バイパス(延伸):約11億円、八王子南バイパス:約75億円)

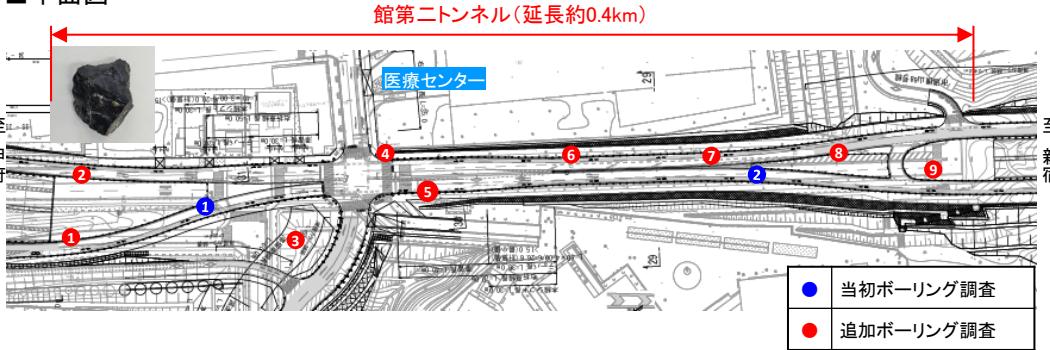
- ・原材料費やエネルギーコストの高騰等に伴い、令和4年度に比べて材料単価・労務費が上昇。
- ・今後も上昇が継続する場合、さらなる費用増加の可能性がある。

事業費変更の内容②【八王子南バイパス】

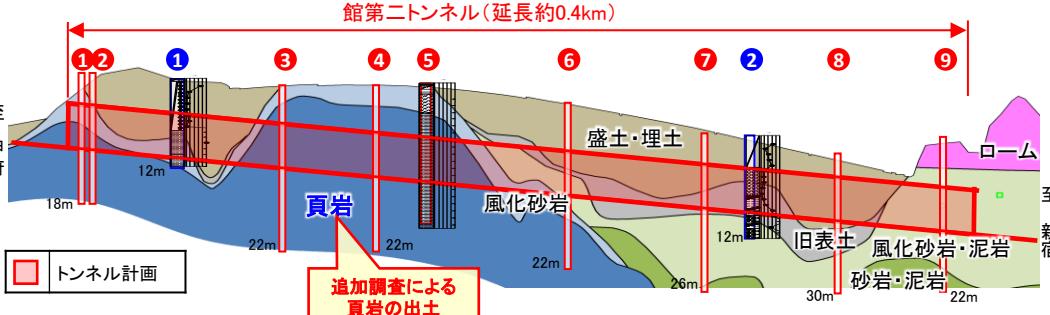
■現場条件の変更(館第二トンネル) 約27億円増額

- ・当初想定していた硬岩より強度の大きい頁岩の出土に伴い、仮設土留め工法や掘削工法などの施工方法を見直し。

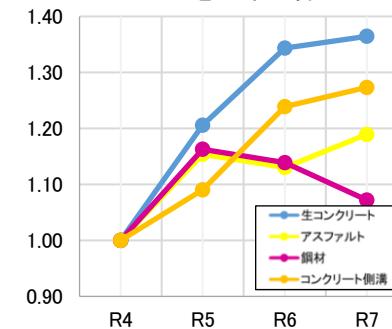
■平面図



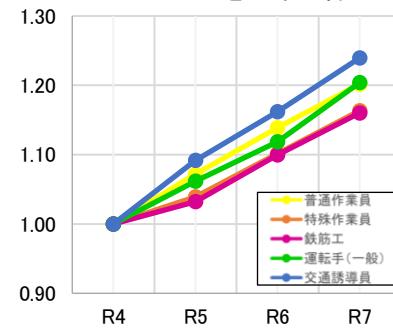
■地質縦断図



■建設資材単価の伸び率 (R4. 4を基準に算出)



■労務単価の伸び率 (R4. 4を基準に算出)



出典:月刊建設物価((一財)建設物価調査会)
※適用:東京都(各年度の4月の単価より算出)

【仮設土留め工法】

■プレボーリング工法(当初計画)



■DHJ工法(変更後)



※DHJ工法:硬質地盤に対応可能な
钢管回転圧入による土留工法

【掘削工法】

■ブレーカー掘削(当初計画)



■リッパー掘削(変更後)

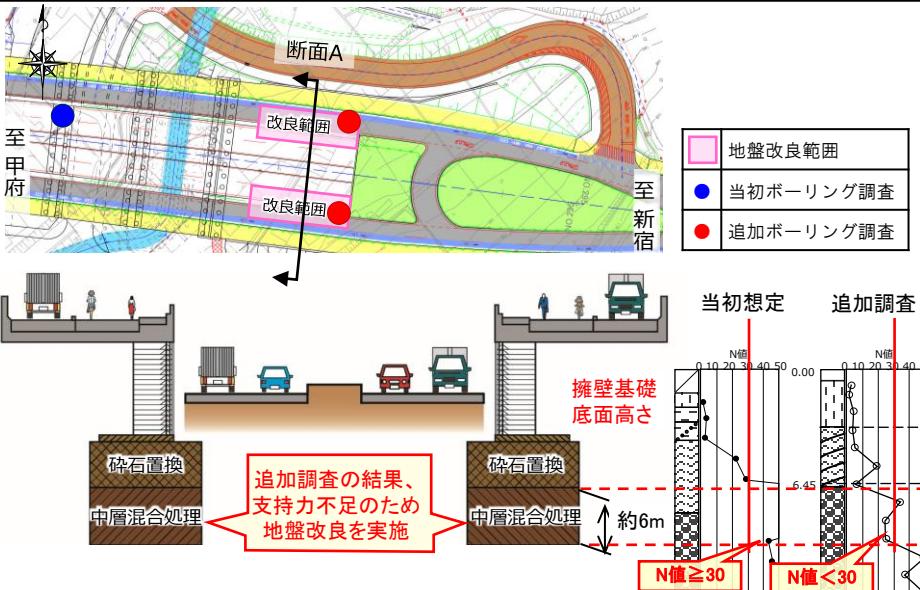


(1)(2)(3)一般国道20号

日野バイパス(延伸)・日野バイパス(延伸)Ⅱ期・八王子南バイパス

事業費変更の内容③【八王子南バイパス】

- 現場条件の変更(地質対策等) 約13億円増額
・追加地質調査の結果、構造物区間の地盤改良等が追加。



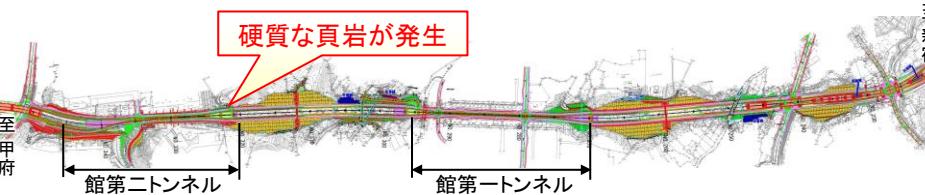
事業費変更の内容④【日野バイパス(延伸)】

- バリアフリー対策及び地下排水溝の追加 約4億円増額
・日野市バリアフリー特定事業計画による指定により、点字ブロック等を追加。
・電線共同溝の整備後に浸水が確認されたため、地下排水溝を追加。

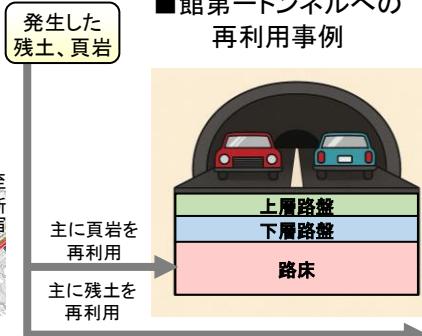


コスト縮減【八王子南バイパス】

- 発生土の有効活用・再利用 約3億円縮減
・発生した頁岩を路床材・盛土材等に再利用し、約1億円のコストを縮減。
・当初は、有償での処分を想定していたが、直轄の公園事業と調整ができ、無償での処分が可能となった。



■館第一トンネルへの再利用事例



■昭和記念公園への有効活用



(1)(2)(3)一般国道20号

日野バイパス(延伸)・日野バイパス(延伸)Ⅱ期・八王子南バイパス

5. 事業の効果等

【日野バイパス(延伸)】【日野バイパス(延伸)Ⅱ期】【八王子南バイパス】

- 当該事業の整備により、現道(国道20号)の渋滞緩和・安全性向上、ネットワークの形成による地域活性化、発災時の代替路確保、救急医療施設への速達性向上等の効果が期待される。

6. 事業の投資効率性

評価区間	事業全体(前回)			事業全体(今回)			残事業(今回)			【参考】事業全体	【参考】残事業
	B/C	総費用 (億円)	総便益 (億円)	B/C	総費用 (億円)	総便益 (億円)	B/C	総費用 (億円)	総便益 (億円)	B/C (2%)	B/C (1%)
一体	1.1	3,195	3,440	1.2	3,693	4,427	4.7	842	3,988	2.0	2.8
【日野BP(延伸)】	(1.3)	(459)	(601)	(1.5)	(499)	(750)	(17.1)	(44)	(750)	(2.6)	(3.7)
【日野BP(延伸)Ⅱ期】	(2.0)	(234)	(471)	(2.5)	(241)	(591)	(2.8)	(212)	(591)	(3.8)	(5.0)
【八王子南BP】	(0.97)	(2,501)	(2,414)	(1.02)	(2,954)	(3,013)	(4.4)	(587)	(2,569)	(1.7)	(2.3)

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

注1)費用便益分析の費用には、電線共同溝の工事費は含まない。

電線共同溝の工事費

日野バイパス(延伸) : 約44億円

日野バイパス(延伸)Ⅱ期 : 約9億円

八王子南バイパス : 約50億円

B/C 算定上設定した完成年度

日野バイパス(延伸) (前回)R14(2032) (今回) R14(2032)

日野バイパス(延伸)Ⅱ期 (前回)R14(2032) (今回) R14(2032)

八王子南バイパス (前回)R14(2032) (今回) R14(2032)

7. 対応方針(原案)

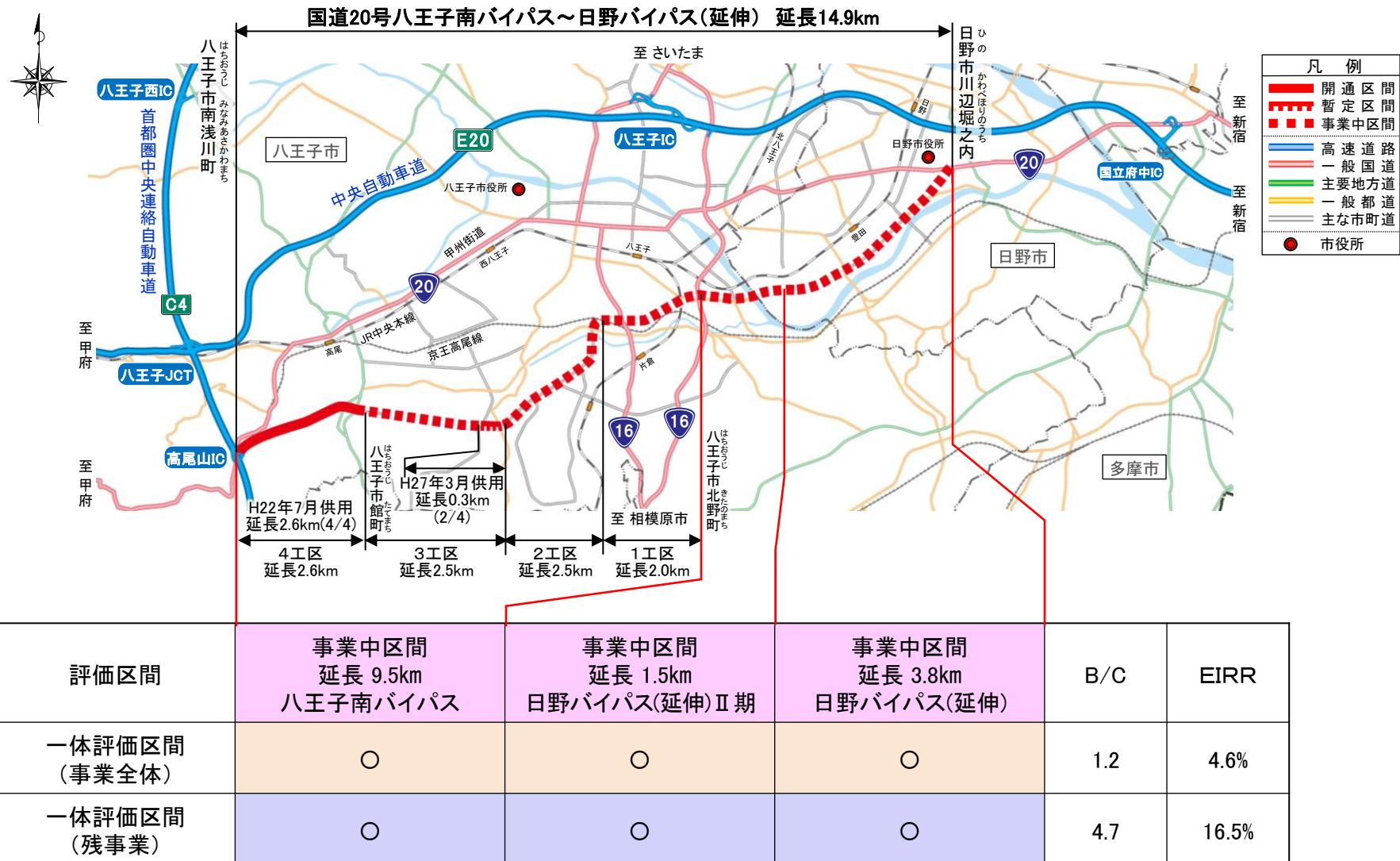
【日野バイパス(延伸)】【日野バイパス(延伸)Ⅱ期】【八王子南バイパス】

- 事業継続とする。

- 本事業は、現道(国道20号)の渋滞緩和・安全性向上、新たなまちづくりの支援、圏央道へのアクセス向上、救急医療施設への速達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妥当と考える。

(1)(2)(3)一般国道20号
日野バイパス(延伸)・日野バイパス(延伸)Ⅱ期・八王子南バイパス

【参考】広域ネットワークでの費用便益分析



○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

(4) (5) (6) 一般国道20号
下諏訪岡谷バイパス・諏訪バイパス・坂室バイパス

1. 目 的

【下諏訪岡谷バイパス】 【諏訪バイパス】 【坂室バイパス】

交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、自然災害に強い道路網の形成

2. 事業概要

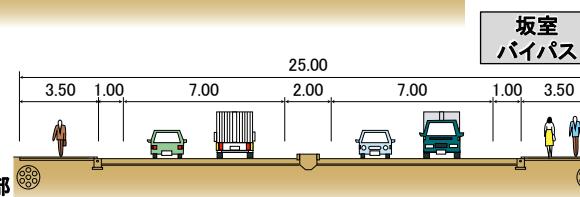
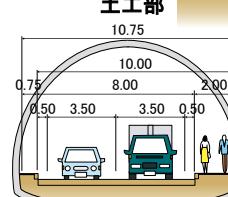
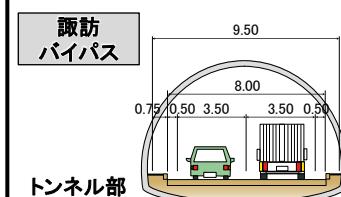
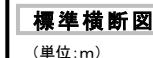
区間	自)長野県諏訪郡下諏訪町東町 至)長野県岡谷市今井
計画延長・幅員等	6.3km・16.0~25.0m・2~4車線
計画交通量	11,000~18,400台/日
事業化全体会費	平成4年度(1992年度) (前回)約558億円 (今回)約569億円

【諏訪バイパス】
すわ かみ す わ
自)長野県諏訪市上諏訪
しもすわ ひがしまち
至)長野県諏訪郡下諏訪町東町
5.6km・20.0m・4車線
9,200~11,200台/日
令和5年度(2023年度)
(前回)約900億円
(今回)約900億円

【坂室バイパス】
ちの かなざわ
自)長野県茅野市金沢
至)長野県茅野市宮川
3.7km・25.0m・4車線
17,100~36,200台/日
平成10年度(1998年度)
(前回)約241億円
(今回)約244億円※

*電線共同溝を除いた全体事業費は約234億円

3. 概要図



4. 事業の進捗状況等

【下諏訪岡谷バイパス】

- ・用地取得率は約96%(R7.3末)。
 - ・平成16年3月に、2工区(2.9km)を暫定2車線で開通済。

- ・平成29年10月に、3工区(0.8km)を完成2車線で開通済。
 - ・用地取得、改良工、橋梁下部工を推進中。
 - ・原材料費やエネルギーコストが高騰。
 - ・仮設工の追加(約6億円)、材料単価・労務費の上昇による建設費増額(約10億円)

【諏訪バイパス】

- ・諏訪IC関連の3.1kmは、平成8年7月までに暫定2車線で開通済。
 - ・令和5年度に下諏訪岡谷バイパス側の5.6kmが事業化。
 - ・断層破碎帯等、地質の状況が複雑であるため、設計にあたり詳細な地質調査を実施中。

・今後の進捗に

- 響を精査。

【坂室バイパス】

 - ・用地取得率は約98%（R7.3末）。
 - ・平成23年度に、全線を暫定2車線で開通済。
 - ・拡幅区間の用地取得を推進中。
 - ・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事業費増加（約3億円）。

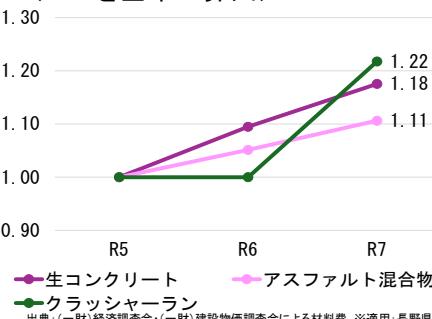
(4) (5) (6) 一般国道20号

下諏訪岡谷バイパス・諏訪バイパス・坂室バイパス

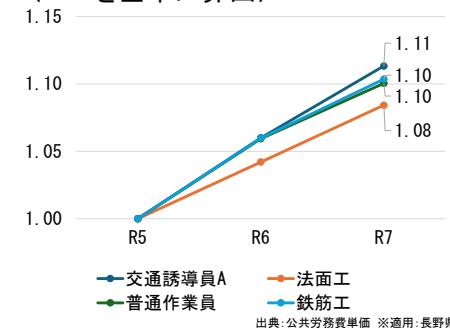
事業費変更の内容①【下諏訪岡谷・坂室バイパス】

材料単価・労務費の上昇に伴う増加等…………約8億円増額
 (下諏訪岡谷バイパス:約5億円、坂室バイパス:約3億円)
 ・原材料費やエネルギーコストの高騰等に伴い、令和5年度に比べて
 材料単価・労務費が上昇。

■建設資材単価の伸び率 (R5.4を基準に算出)



■労務単価の伸び率 (R5.4を基準に算出)

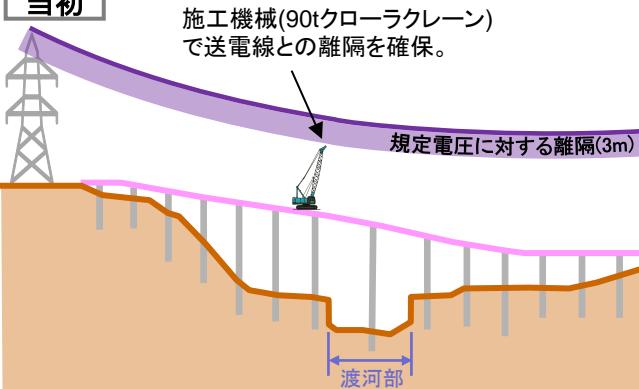


事業費変更の内容②【下諏訪岡谷バイパス】

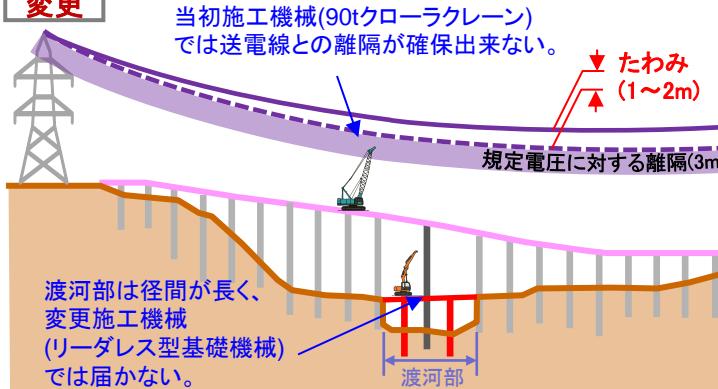
中部電力送電線との離隔確保による仮設構造物及び杭橋脚打設本数の追加…約6億円増額

・中部電力送電線との離隔は、規定電圧に基づく必要離隔(3m)を確保した施工計画としていたが、協議において、送電線のたわみを考慮した離隔を確保する必要が判明し、施工機械を小型化した。施工機械の小型化によりアームが短くなり、径間長短縮による杭橋脚打設本数が増加、さらに渡河部では、仮桟橋上から直接杭橋脚の打設が出来ず、地上部に重機を下ろし、仮設構造物(仮仮桟橋)を設置し、その上から施工する必要が生じた。

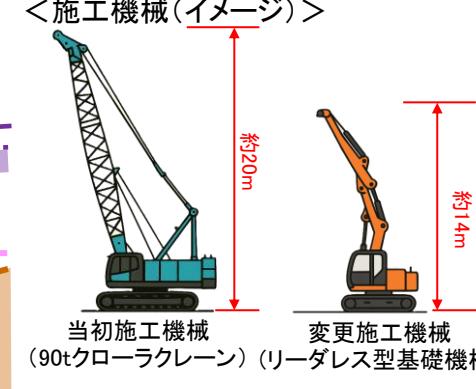
当初



変更



<施工機械(イメージ)>



コスト縮減【坂室バイパス】

電線共同溝の管路材の見直し…………約0.1億円縮減
 ・管路材の見直しにより約0.1億円のコストを縮減。
 ・ECVP管は、これまで使用してきた管路材(CCVP管)と同様の耐久性や施工性、十分な衝撃性を確保し、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
 耐衝撃性硬質塩化ビニル管(CCVP管)



変更計画
 硬質塩化ビニル管(ECVP管)



出典:無電柱化のコスト縮減の手引き(令和6年3月国土交通省道路局)

(4) (5) (6) 一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス・諏訪バイパス・坂室バイパス

5. 事業の効果等

【下諏訪岡谷バイパス】【諏訪バイパス】【坂室バイパス】

- ・3バイパスの開通で、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、災害時の代替路として地域分断・孤立の解消、沿線の地域産業のアクセス性の向上、諏訪地域の観光活性化の支援の効果が期待される。

6. 事業の投資効率性

評価区間	事業全体(前回)			事業全体(今回)			残事業(今回)			【参考】事業全体	【参考】残事業		
	B/C	総費用 (億円)	総便益 (億円)	B/C	総費用 (億円)	総便益 (億円)	B/C	総費用 (億円)	総便益 (億円)	B/C (2%)	B/C (1%)	B/C (2%)	B/C (1%)
一体	2.1	2,831	6,077	2.4	3,132	7,656	1.7	1,401	2,383	3.1	3.6	2.6	3.2
【下諏訪岡谷BP】	(1.1)	(844)	(940)	(1.2)	(963)	(1,123)	(5.6)	(104)	(579)	(2.0)	(2.8)	(8.1)	(9.8)
【諏訪BP】	(0.8)	(561)	(474)	(0.9)	(625)	(586)	(0.9)	(622)	(586)	(1.5)	(1.9)	(1.5)	(1.9)
【坂室BP】	(1.1)	(376)	(403)	(1.2)	(416)	(505)	(5.7)	(45)	(258)	(2.0)	(2.7)	(7.6)	(8.9)

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

注1) 事業全体(前回)の諏訪バイパスは令和5年度新規事業採択時評価結果

注2) 坂室BPの費用便益分析の費用には、電線共同溝の工事費(約10億円)は

含まない。

注3) 一体評価のB/Cは、諏訪バイパスの調査中区間及び諏訪IC関連を含めて算出している。

B/C 算定上設定した完成年度

下諏訪岡谷バイパス(前回)R16(2034) (今回)R16(2034) 諏訪バイパス(前回)R19(2037) (今回)R19(2037)

坂室バイパス (前回)R14(2032) (今回)R14(2032)

7. 対応方針(原案)

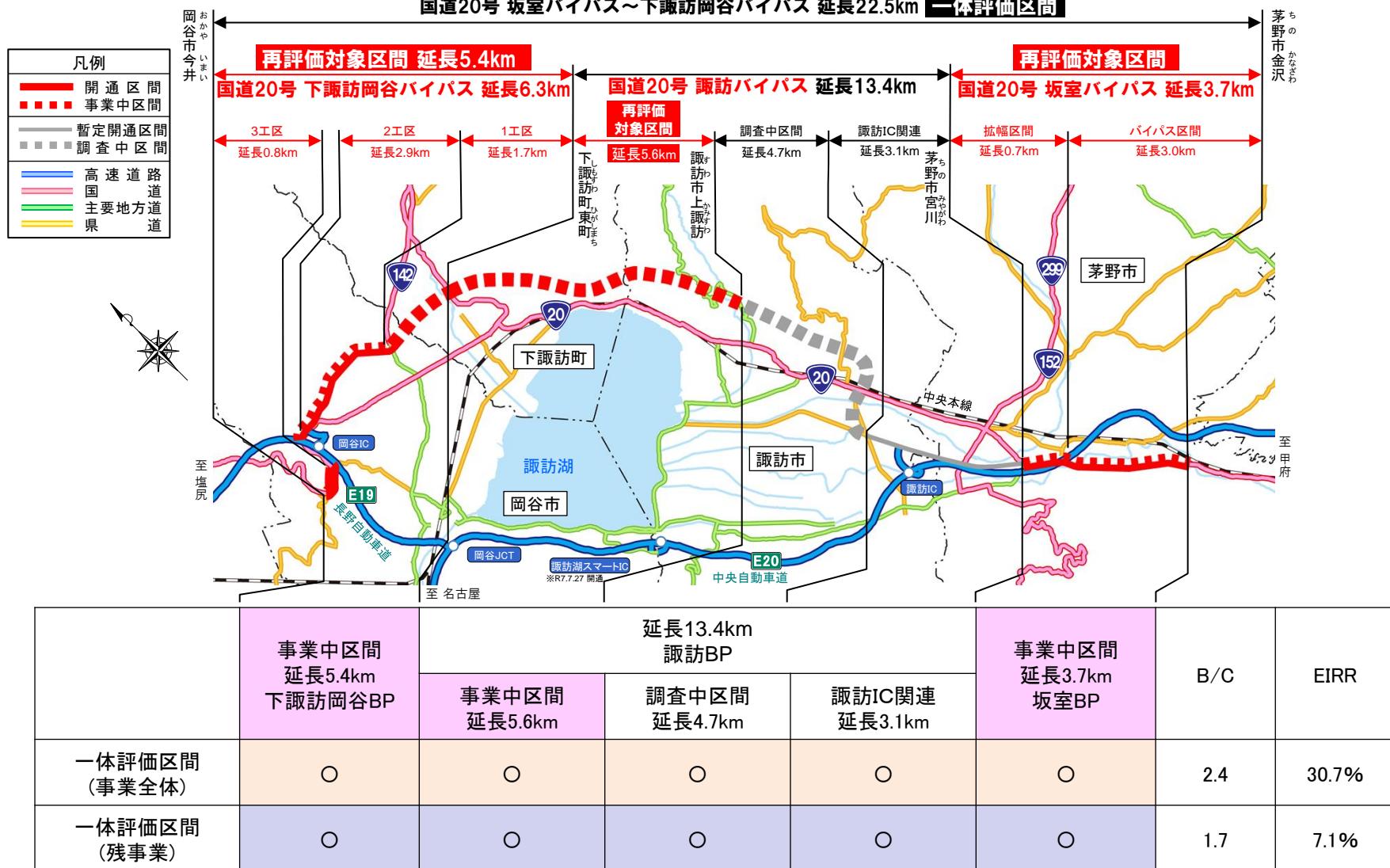
【下諏訪岡谷バイパス】【諏訪バイパス】【坂室バイパス】

- ・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、沿道環境改善、自然災害に強い道路網の形成の観点から、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妥当と考える。

(4) (5) (6) 一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス・諏訪バイパス・坂室バイパス

【参考】広域ネットワークでの費用便益分析



(7)横浜港 南本牧～山下ふ頭地区臨港道路整備事業

1. 目的

- ①ふ頭間を結ぶことによる円滑なコンテナ物流の実現
- ②コンテナターミナルの機能強化
- ③一般道路の混雑緩和 ④事故・災害時のリダンダンシー確保

2. 事業概要

整備区間	: 横浜港南本牧ふ頭～山下ふ頭
延長	: 全長7.0km
幅員	: 7.7m～18.2m
道路区分、設計速度	: 第4種1級[2～4車線]、60km/h
事業化	: 平成21年度
全体事業費	: 1,576億円 (前回: 1,576億円)
計画交通量	: 13,500～41,300台/日

3. 事業の進捗状況等

事業進捗率: 38.6% (事業費ベース、令和6年度末)

- ・平成21年度に I 期区間・II 期区間が新規事業化。
- ・I 期区間は平成29年3月から供用開始。
- ・II 期区間は予備設計まで実施済み。

4. 事業の効果等

- ・ふ頭間の物流機能の円滑化
- ・高速道路との直結によるコンテナターミナルの機能強化
- ・一般道路の交通混雑の緩和 ・リダンダンシーの確保

5. 事業の投資効率性

【事業全体】 (前回)		(今回)		【残事業】	
総便益B :	2,054億円	2,598億円	B :	1,973億円	
総費用C :	1,569億円	1,994億円	C :	846億円	
B/C :	1.3	1.3	B/C:	2.3	
	1.8(2%)			3.1(2%)	
	2.1(1%)			3.6(1%)	

※総便益及び総費用は割引後の値

6. 概要図



写真: Product © 2018 DigitalGlobe, Inc.

I 期区間開通後の利用状況

7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする
- ・横浜港のコンテナ物流機能向上や並行する一般道の交通負荷軽減、さらにリダンダンシー確保による災害時の経済活動維持のため、本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。

(7)横浜港 南本牧～山下ふ頭地区臨港道路整備事業

Ⅱ期の状況

- ・山下ふ頭の再開発においてはカジノを含む統合型リゾート(IR)の候補となっていたが、令和3年に撤回された。
- ・新たな事業計画の策定に向けて、横浜市は令和3年12月から市民意見募集等、令和5年8月から学識者等で構成する再開発検討委員会を開催し、山下ふ頭再開発の方向性について答申がとりまとめられた。これらの取り組みを踏まえて、令和7年6月に横浜市から「答申を踏まえた基本的な方向性」が示された。現在、市民意見を伺う取り組みとして、市民検討会や事業者へのサウンディング調査を実施している状況であり、これらを踏まえて新たな事業計画の策定後、令和8年度頃の事業化を予定している。そのため、現時点では山下ふ頭における具体的な整備計画やレイアウトが未定である。
- ・国においては、港湾計画で位置付けられている線形を基に予備設計までは実施しているところ。ただし、山下ふ頭における事業計画の内容によっては、全体線形や構造に影響を及ぼす可能性がある。よって、大きな手戻りを防止するため、山下ふ頭における事業計画の確定後から基本設計以降の検討を適切な時期に実施する。

