

(再評価)

資料 2 - 2 - ②  
平成 27 年度 第 6 回  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会

# 一般国道 4 号 春日部古河バイパス

平成 27 年 12 月 21 日  
国土交通省 関東地方整備

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道4号	春日部古河バイパス	L=21.5km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
34,300~56,800	4~6	関東地方整備局

### ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成27年度		
単純合計	311億円	208億円	519億円
うち残事業分	141億円	81億円	222億円
基準年における 現在価値 (C)	310億円	71億円	381億円
うち残事業分	121億円	28億円	148億円

### ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成27年度			
供用年	平成34年度			
単年便益 (初年便益)	83億円	6.8億円	2.4億円	93億円
基準年における 現在価値 (B)	1,319億円	108億円	37億円	1,465億円
うち残事業分	376億円	70億円	3.05億円	449億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	3.8
経済的純現在価値（事業全体）	1,084億円
経済的内部収益率（事業全体）	12.5%
費用便益比（残事業）	3.0
経済的純現在価値（残事業）	301億円
経済的内部収益率（残事業）	14.1%

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。

④ 感度分析（事業全体を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	34,300~56,800 （台/日）	±10%	3.4~3.9
事業費	311億円	±10%	3.6~4.2
事業期間	16年	±2年	3.6~4.0

④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	34,300~56,800 （台/日）	±10%	1.2~3.5
事業費	141億円	±10%	2.8~3.3
事業期間	6年	±2年	2.8~3.1

## 交通状況の変化

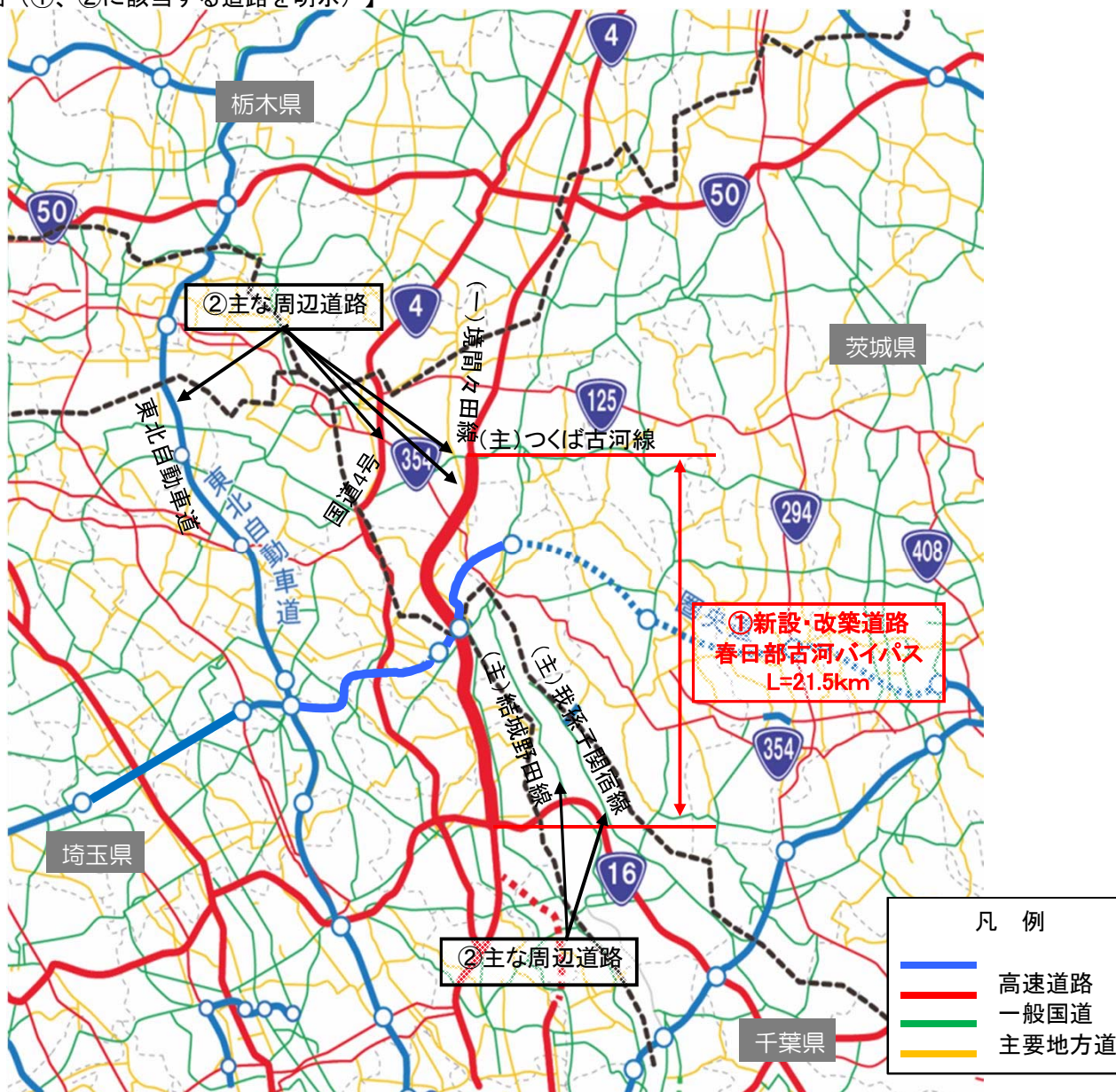
### 事業名：春日部古河バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 21.5km	交通量	[台/日]	20,600	44,000	
	走行時間	[分]	30	24	
	走行時間費用	[億円/年]	125.29	208.95	
②主な周辺道路	一般国道 4号 :25.8km	交通量	[台/日]	23,100	21,000
		走行時間	[分]	39	38
		走行時間費用	[億円/年]	167.24	145.68
	東北自動車 車道 :29.0km	交通量	[台/日]	91,700	89,700
		走行時間	[分]	26	26
		走行時間費用	[億円/年]	467.78	455.24
	(主)結 城野田線 :19.7km	交通量	[台/日]	12,300	9,700
		走行時間	[分]	32	30
		走行時間費用	[億円/年]	75.80	54.65
	(主)我 孫子関宿 線 :6.6km	交通量	[台/日]	13,500	12,700
		走行時間	[分]	12	11
		走行時間費用	[億円/年]	28.96	25.97
	(主)つ くば古河 線 :6.0km	交通量	[台/日]	26,200	24,700
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	56.03	50.95
(一)境 間々田線 :4.4km	交通量	[台/日]	12,200	10,200	
	走行時間	[分]	6	6	
	走行時間費用	[億円/年]	14.30	11.47	
③その他道路合計: 4804.1km	走行時間費用	[億円/年]	27,257.36	27,158.04	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計:4,917.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	28,192.76	28,110.94	81.82

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

【 図面（①、②に該当する道路を明示） 】



## 交通状況の変化

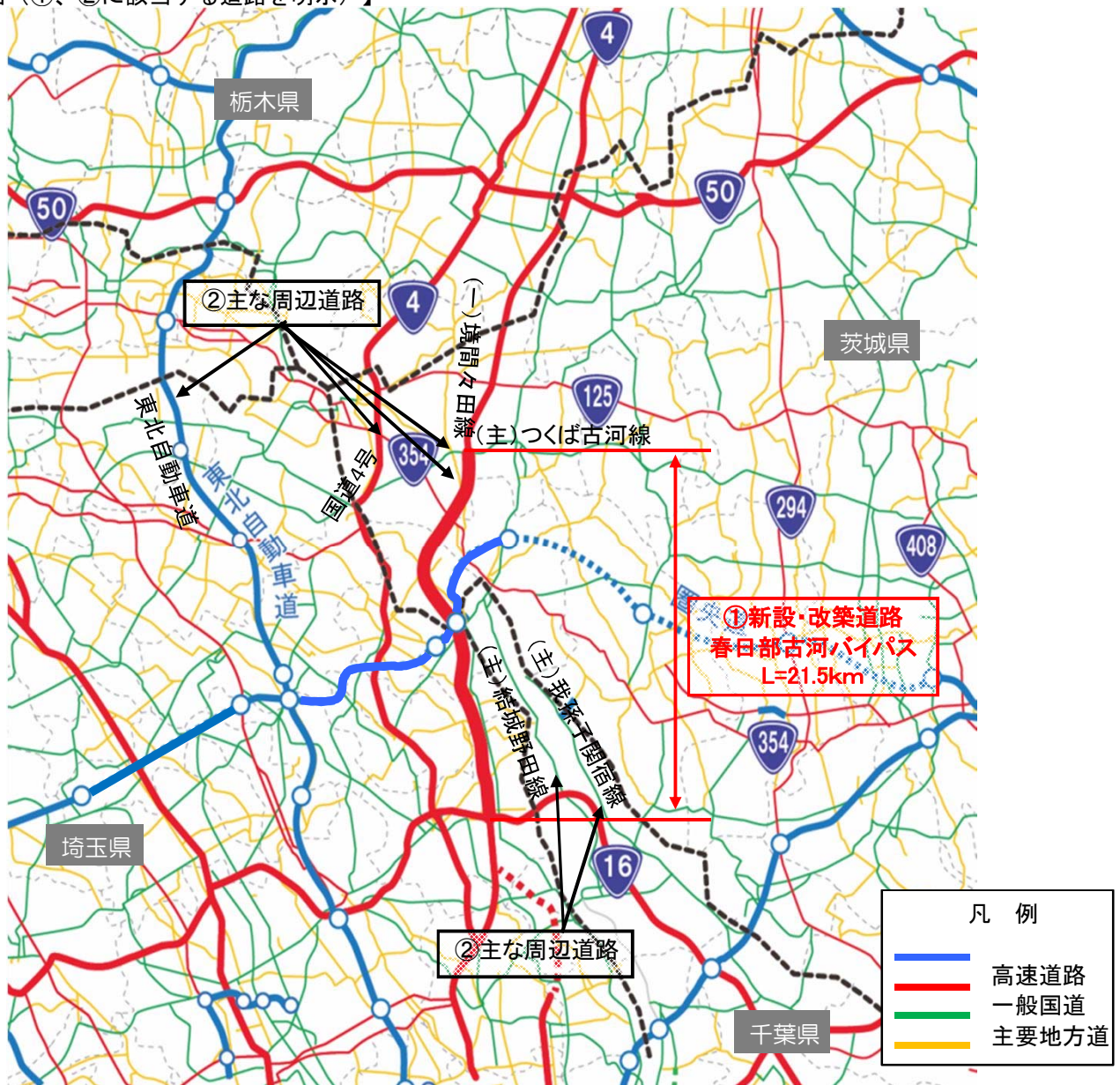
### 事業名：春日部古河バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 21.5km	交通量	[台/日]	40,600	44,000	
	走行時間	[分]	25	24	
	走行時間費用	[億円/年]	199.64	208.95	
②主な周辺道路	一般国道 4号 :25.8km	交通量	[台/日]	21,300	21,000
		走行時間	[分]	38	38
		走行時間費用	[億円/年]	150.79	145.68
	東北自動車 車道 :29.0km	交通量	[台/日]	90,200	89,700
		走行時間	[分]	26	26
		走行時間費用	[億円/年]	458.40	455.24
	(主)結 城野田線 :19.7km	交通量	[台/日]	13,000	9,700
		走行時間	[分]	12	30
		走行時間費用	[億円/年]	27.09	54.65
	(主)我 孫子関宿 線 :6.6km	交通量	[台/日]	10,600	12,700
		走行時間	[分]	31	11
		走行時間費用	[億円/年]	61.02	25.97
	(主)つ くば古河 線 :6.0km	交通量	[台/日]	25,200	24,700
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	52.24	50.95
(一)境 間々田線 :4.4km	交通量	[台/日]	11,800	10,200	
	走行時間	[分]	6	6	
	走行時間費用	[億円/年]	13.57	11.47	
③その他道路合計: 4804.1km	走行時間費用	[億円/年]	27,171.53	27,158.04	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計:4,917.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	28,134.28	28,110.94	23.34

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

【 図面（①、②に該当する道路を明示） 】



# 費用便益分析の条件

事業名:春日部古河バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成27年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他( )	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
転換率式を用いた配分		<input type="checkbox"/>	
Q-V式と転換率式の併用による配分		<input checked="" type="checkbox"/>	
均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		<input type="checkbox"/>	
簡易手法		<input type="checkbox"/>	
簡易手法の採択理由		小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他( )		
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	<input checked="" type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	



(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		( ) %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載				
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他( )	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
	当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)			
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

# 費用の現在価値算定表

箇所名:春日部古河バイパス (事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.137	10.3	1.41
0.276	11.2	3.09

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-16年目	H 18	1.4233	98.7	4.87	6.39		
-15年目	H 19	1.3686	97.6	7.70	9.83		
-14年目	H 20	1.3159	96.8	8.12	10.06		
-13年目	H 21	1.2653	95.6	7.32	8.83		
-12年目	H 22	1.2167	93.7	12.35	14.61		
-11年目	H 23	1.1699	92.1	10.50	12.15		
-10年目	H 24	1.1249	91.3	37.25	41.81		
-9年目	H 25	1.0816	91.1	40.95	44.29		
-8年目	H 26	1.0400	91.1	33.31	34.64		
-7年目	H 27	1.0000	91.1	6.70	6.70		
-6年目	H 28	0.9615	91.1	6.10	5.87		
-5年目	H 29	0.9246	91.1	14.88	13.76		
-4年目	H 30	0.8890	91.1	31.84	28.31		
-3年目	H 31	0.8548	91.1	24.40	20.86		
-2年目	H 32	0.8219	91.1	30.92	25.41		
-1年目	H 33	0.7903	91.1	33.32	26.34		
供用開始年次	H 34	0.7599	91.1			4.17	3.17
1年目	H 35	0.7307	91.1			4.17	3.04
2年目	H 36	0.7026	91.1			4.17	2.93
3年目	H 37	0.6756	91.1			4.17	2.82
4年目	H 38	0.6496	91.1			4.17	2.71
5年目	H 39	0.6246	91.1			4.17	2.60
6年目	H 40	0.6006	91.1			4.17	2.50
7年目	H 41	0.5775	91.1			4.17	2.41
8年目	H 42	0.5553	91.1			4.17	2.31
9年目	H 43	0.5339	91.1			4.17	2.22
10年目	H 44	0.5134	91.1			4.17	2.14
11年目	H 45	0.4936	91.1			4.17	2.06
12年目	H 46	0.4746	91.1			4.17	1.98
13年目	H 47	0.4564	91.1			4.17	1.90
14年目	H 48	0.4388	91.1			4.17	1.83
15年目	H 49	0.4220	91.1			4.17	1.76
16年目	H 50	0.4057	91.1			4.17	1.69
17年目	H 51	0.3901	91.1			4.17	1.63
18年目	H 52	0.3751	91.1			4.17	1.56
19年目	H 53	0.3607	91.1			4.17	1.50
20年目	H 54	0.3468	91.1			4.17	1.45
21年目	H 55	0.3335	91.1			4.17	1.39
22年目	H 56	0.3207	91.1			4.17	1.34
23年目	H 57	0.3083	91.1			4.17	1.28
24年目	H 58	0.2965	91.1			4.17	1.24
25年目	H 59	0.2851	91.1			4.17	1.19
26年目	H 60	0.2741	91.1			4.17	1.14
27年目	H 61	0.2636	91.1			4.17	1.10
28年目	H 62	0.2534	91.1			4.17	1.06
29年目	H 63	0.2437	91.1			4.17	1.02
30年目	H 64	0.2343	91.1			4.17	0.98
31年目	H 65	0.2253	91.1			4.17	0.94
32年目	H 66	0.2166	91.1			4.17	0.90
33年目	H 67	0.2083	91.1			4.17	0.87
34年目	H 68	0.2003	91.1			4.17	0.83
35年目	H 69	0.1926	91.1			4.17	0.80
36年目	H 70	0.1852	91.1			4.17	0.77
37年目	H 71	0.1780	91.1			4.17	0.74
38年目	H 72	0.1712	91.1			4.17	0.71
39年目	H 73	0.1646	91.1			4.17	0.69
40年目	H 74	0.1583	91.1			4.17	0.66
41年目	H 75	0.1522	91.1			4.17	0.63
42年目	H 76	0.1463	91.1			4.17	0.61
43年目	H 77	0.1407	91.1			4.17	0.59
44年目	H 78	0.1353	91.1			4.17	0.56
45年目	H 79	0.1301	91.1			4.17	0.54
46年目	H 80	0.1251	91.1			4.17	0.52
47年目	H 81	0.1203	91.1			4.17	0.50
48年目	H 82	0.1157	91.1			4.17	0.48
49年目	H 83	0.1112	91.1	0.00	0.00	4.17	0.46
合計				310.53	309.85	208.33	70.74
単純事業費計				310.53		208.33	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

## 費用の現在価値算定表

箇所名:春日部古河バイパス (残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.156	11.2	1.75	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-6年目	H 28	0.9615	91.1	6.10	5.87		
-5年目	H 29	0.9246	91.1	14.88	13.76		
-4年目	H 30	0.8890	91.1	31.84	28.31		
-3年目	H 31	0.8548	91.1	24.40	20.86		
-2年目	H 32	0.8219	91.1	30.92	25.41		
-1年目	H 33	0.7903	91.1	33.32	26.34		
供用開始年次	H 34	0.7599	91.1			1.62	1.23
1年目	H 35	0.7307	91.1			1.62	1.18
2年目	H 36	0.7026	91.1			1.62	1.14
3年目	H 37	0.6756	91.1			1.62	1.09
4年目	H 38	0.6496	91.1			1.62	1.05
5年目	H 39	0.6246	91.1			1.62	1.01
6年目	H 40	0.6006	91.1			1.62	0.97
7年目	H 41	0.5775	91.1			1.62	0.94
8年目	H 42	0.5553	91.1			1.62	0.90
9年目	H 43	0.5339	91.1			1.62	0.87
10年目	H 44	0.5134	91.1			1.62	0.83
11年目	H 45	0.4936	91.1			1.62	0.80
12年目	H 46	0.4746	91.1			1.62	0.77
13年目	H 47	0.4564	91.1			1.62	0.74
14年目	H 48	0.4388	91.1			1.62	0.71
15年目	H 49	0.4220	91.1			1.62	0.68
16年目	H 50	0.4057	91.1			1.62	0.66
17年目	H 51	0.3901	91.1			1.62	0.63
18年目	H 52	0.3751	91.1			1.62	0.61
19年目	H 53	0.3607	91.1			1.62	0.58
20年目	H 54	0.3468	91.1			1.62	0.56
21年目	H 55	0.3335	91.1			1.62	0.54
22年目	H 56	0.3207	91.1			1.62	0.52
23年目	H 57	0.3083	91.1			1.62	0.50
24年目	H 58	0.2965	91.1			1.62	0.48
25年目	H 59	0.2851	91.1			1.62	0.46
26年目	H 60	0.2741	91.1			1.62	0.44
27年目	H 61	0.2636	91.1			1.62	0.43
28年目	H 62	0.2534	91.1			1.62	0.41
29年目	H 63	0.2437	91.1			1.62	0.39
30年目	H 64	0.2343	91.1			1.62	0.38
31年目	H 65	0.2253	91.1			1.62	0.37
32年目	H 66	0.2166	91.1			1.62	0.35
33年目	H 67	0.2083	91.1			1.62	0.34
34年目	H 68	0.2003	91.1			1.62	0.32
35年目	H 69	0.1926	91.1			1.62	0.31
36年目	H 70	0.1852	91.1			1.62	0.30
37年目	H 71	0.1780	91.1			1.62	0.29
38年目	H 72	0.1712	91.1			1.62	0.28
39年目	H 73	0.1646	91.1			1.62	0.27
40年目	H 74	0.1583	91.1			1.62	0.26
41年目	H 75	0.1522	91.1			1.62	0.25
42年目	H 76	0.1463	91.1			1.62	0.24
43年目	H 77	0.1407	91.1			1.62	0.23
44年目	H 78	0.1353	91.1			1.62	0.22
45年目	H 79	0.1301	91.1			1.62	0.21
46年目	H 80	0.1251	91.1			1.62	0.20
47年目	H 81	0.1203	91.1			1.62	0.19
48年目	H 82	0.1157	91.1			1.62	0.19
49年目	H 83	0.1112	91.1	0.00	0.00	1.62	0.18
合計				141.46	120.53	81.02	27.51
単純事業費計				141.46		81.02	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。





路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道4号	春日部古河バイパス	4~6	21.5km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					29,869	
	改良費				9,761	
		土工	m3	534,440	3,267	盛土、切土、残土処理
		軟弱地盤改良工	式	1	3,278	深層混合処理、中層混合処理
		法面工	m2	47,129	102	
		擁壁工	式	1	1,430	補強土壁、重力式擁壁
		管渠工	m	2,919	93	
		函渠工	式	44	33	
		排水工	式	19,807	551	
		中央分離帯工	m	25,356	267	
		雑工	式	1	741	
	橋梁費				13,016	
		100m以上	m	1,781	9,483	5橋
		100m未満	m	501	3,532	8橋
	トンネル費				0	
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				0	
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				6,746	
		車道舗装	m2	498,766	6,720	
		歩道舗装	m2	8,675	25	
	付帯施設費				347	
		交通管理施設工	式	1	347	標識工、防護柵工
		遮音壁	m			
	電線共同溝費				0	
		電線共同溝	m			
	埋蔵文化財調査費				0	
		調査面積	m2			
②用地及補償費					0	
	用地費		m2			
		民地	m2		0	
			m2			
			m2			
			m2			
	補償費		式			
③間接経費						
			式	1	3,281	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					33,150	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道4号	春日部古河バイパス	4~6	21.5km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					13,171	
	改良費				5,022	
		土工	m3	90,855	555	
		軟弱地盤改良工	式	1	2,746	盛土、切土
		法面工	m2	8,011	17	深層混合処理、中層混合処理
		擁壁工	式	1	1,063	
		管渠工	m	496	16	補強土壁、重力式擁壁
		函渠工	式	8	6	
		排水工	式	3,367	94	
		中央分離帯工	m	13,208	139	
		雑工	式	1	386	
	橋梁費				6,350	
		100m以上	m	912	4,855	3橋
		100m未満	m	212	1,495	3橋
	トンネル費				0	
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				0	
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,740	
		車道舗装	m2	128,848	1,736	
		歩道舗装	m2	1,474	4	
	付帯施設費				59	
		交通管理施設工	式	1	59	
		遮音壁	m			標識工、防護柵工
	電線共同溝費				0	
		電線共同溝	m			
	埋蔵文化財調査費				0	
		調査面積	m2			
②用地及補償費					0	
	用地費		m2			
		民地	m2		0	
			m2			
			m2			
			m2			
	補償費		式			
③間接経費					2,107	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					15,278	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用



(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道4号	春日部古河バイパス (埼玉県区間)	4	10.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	10.3	1,050	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	6,000	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			7,050	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道4号	春日部古河バイパス (茨城県区間)	4~6	11.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	11.2	1,300	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	14,150	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			15,450	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道4号	春日部古河バイパス (茨城県区間)	4~6	11.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	11.2	1,150	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	7,600	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			8,750	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

河砂第379号  
平成27年11月12日

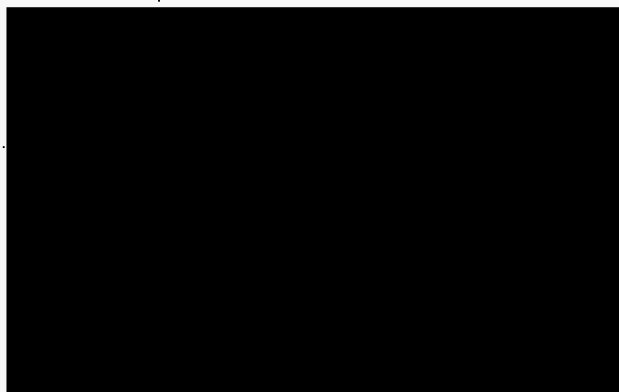
国土交通省  
関東地方整備局長 様

埼玉県知事 上田 清司



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る  
意見照会について（回答）

平成27年11月6日付け国関整企画第190号の意見照会について、別紙のとおり  
回答します。



(再評価)

(回答様式)

【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	埼玉県知事の意見

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	埼玉県知事の意見
一般国道4号 春日部古河バイパス	継続	一般国道4号春日部古河バイパスは災害時における緊急輸送道路のネットワーク強化はもとより、圏央道へのアクセス向上が図られる大変重要な道路です。 引き続き、コスト縮減に十分留意しながら、早期完成に努めていただきたい。

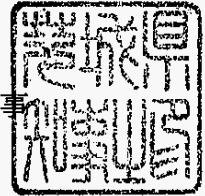
※貴県の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。



監 第 781 号  
平成 27 年 11 月 16 日

国土交通省 関東地方整備局長 殿

茨 城 県 知 事



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

平成 27 年 11 月 6 日付け国関整企画第 190 号により依頼のありましたこのことにつきまして、別紙のとおり回答いたします。



(再評価)

(回答様式)

【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	茨城県知事の意見

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	茨城県知事の意見
一般国道4号 春日部古河バイパス	継続	<p>一般国道4号春日部古河バイパスは、首都圏中央連絡自動車道久喜白岡JCTから境古河ICの開通と合わせ平成26年度末に全線4車線化され、国道4号現道及び本バイパスの渋滞緩和に大きく寄与している。</p> <p>引き続き主要交差点の立体化や6車線化が進められることにより、更なる渋滞緩和や企業立地による地域産業の活性化に寄与するなど、事業の必要性は高く、継続は妥当であり、早期完成に努められたい。</p> <p>なお、今後の事業の推進にあたっては、徹底したコスト縮減を図られたい。</p>

※貴県の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。