

(再評価)

資料 2 - 3 - ②
平成 28 年度 第 3 回
関東地方 整備局 会
事業 評価 監視 委員 会

一般国道4号 古河小山バイパス

平成 28 年 8 月 12 日
国土交通省 関東地方整備局

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道4号 古河小山バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：茨城県古河市柳橋 至：茨城県結城市小田林			延長	15.9 km	
事業概要	<p>一般国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。古河小山バイパスは、一般国道4号の小山市、古河市の混雑緩和と安全性向上、地域活性化等を目的とした延長15.9 kmの6車線のバイパス事業である。</p>					
S48年度事業化	S45年度都市計画決定 (H一年度変更)	S56年度用地着手	S60年度工事着手			
全体事業費	約471億円	事業進捗率	98%	供用済延長	15.9 km(暫定)	
計画交通量	44,300~63,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.0 (残事業) 16.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 14/1,002億円 (事業費:5.2/897億円 維持管理費:8.9/105億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 233/2,981億円 (走行時間短縮便益:192/2,491億円 走行費用減少便益:38/255億円 交通事故減少便益:2.6/234億円)	基準年 平成25年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=2.2~3.4(交通量±10%) 【残事業】交通量：B/C=14.8~18.1(交通量±10%) 事業費：B/C=2.7~3.3(事業費±10%) 事業費：B/C=15.9~17.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.9~3.1(事業期間±1年) 事業期間：B/C=16.2~16.7(事業期間±1年)</p>					
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道4号古河小山バイパスに並行する国道4号(現道)の損失時間は、80.1千人時間/年・kmで、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約3.0倍。 中田町交差点、三杉町~大堤区間、友沼交差点、間々田交差点、粟宮南交差点、粟宮交差点、神鳥谷交差点は、道路行政マネジメントを実践する栃木県会議により主要渋滞箇所に特定。 国道4号古河小山バイパスの整備により、交通の転換が図られ、国道4号の渋滞緩和が見込まれる。 <p>②安全・安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道4号古河小山バイパスに並行する国道4号(現道)の死傷事故率は、94.9件/億台・kmとなっている。 特に、大堤交差点の死傷事故率は、477.6件/億台・kmで全国平均(102.0件/億台・km)の約4.7倍となっている。 事故類型をみると、交通の輻輳を要因とする車両相互の追突や出会い頭の事故が多く、全体の約8割を占める。 国道4号古河小山バイパスの整備により、現道の交通量が転換し、交通事故の減少が見込まれる。 <p>③地域活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 新4号国道は、地域高規格道路であり、物の流通、人の交流、地域間の連携などの活性化を促進し、地域の産業流通活動を支えている。 国道4号(現道)に対し、新4号国道の大型車混入率は高く、地域の産業流通活動や関東~東北の物流に寄与。 特に、国道4号古河小山バイパス沿線は、国道50号や北関東自動車道、整備中の圏央道などにアクセスしやすいことから、周辺に工業団地が整備され、今後も地域の産業振興等の活性化に不可欠。 <p>④防災震災対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道4号は、東北自動車道とともに、関東~東北を南北に結ぶ多重性ネットワークを形成し、代替性を確保。 国道4号は、「第1次緊急輸送道路」に指定されており、災害時における避難・救助をはじめ、物資の輸送、諸施設の復旧など広域的な応急対策活動を行う道路として位置付け。 					

- ・東日本大震災では、高速道路が緊急交通路に指定され、その間、国道4号は一般車両の通行を担う道路として機能。
- ・また、国道4号古河小山バイパスは、更なるネットワークの多重性を形成。

関係する地方公共団体等の意見

- ・茨城県知事の意見：
 - 一般国道4号古河小山バイパスは、首都圏中央連絡自動車道の主要なアクセス道路であり、企業立地による地域産業の活性化や大規模災害時における緊急輸送道路ネットワーク強化に寄与することから、事業の必要性が高く、継続は妥当と考える。
 - このため、より一層のコスト縮減を図りながら、早期完成に向け事業を推進されたい。
- ・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、これまでも機能強化や渋滞対策を要望してきたところです。
 - つきましては、古河小山バイパス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、引き続きコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

新4号国道栃木県内区間が全線6車線で開通するとともに、北関東自動車道が供用され、沿道に工業団地等が立地し、当該道路における交通需要が増大している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和45年度に都市計画決定、全区間の用地取得は完了しており、平成4年度までに全線暫定2車線供用、平成17年度までに全線4車線供用済み。用地については平成5年度に100%取得済み。平成18年度から6車線化の整備を進め、平成24年度までに小田林～大和田区間の約12.1kmの6車線供用済み。

残りの事業中区間についても着実に整備を進め、全線6車線の事業促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は100%完了。引き続き全線6車線完成に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

—

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。



道 維 第 306号
平成28年 7月29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28年7月22日付け国関整企画第74号により意見照会のあったことについて、
別紙のとおり回答します。



(再評価)

(回答様式)

【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 古河小山バイパス	継続	一般国道4号古河小山バイパスは、首都圏中央連絡自動車道の県内区間の全線開通が平成28年度に予定されており、今後さらに物流機能の向上、企業立地の促進に大きく寄与するものと期待されることから、事業を継続し、平成28年度内の6車線完成に向けて事業を推進されたい。

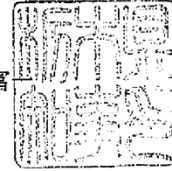
※貴職の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。



交政第 82 号
平成 28 年 8 月 2 日

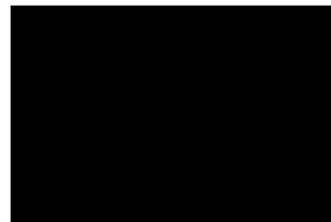
国土交通省
関東地方整備局長 様

栃木県知事 福田 富



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
意見について（回答）

平成 28 年 7 月 22 日付け国関整企画第 74 号で意見照会のあった表記について、別紙
のとおり回答します。



(再評価)

(回答様式)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	栃木県知事の意見
一般国道4号 古河小山バイパス	継続	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、これまでも機能強化や渋滞対策を要望してきたところです。 つきましては、古河小山バイパス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いたします。 なお、事業の推進にあたっては、引き続きコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。

※貴職の意見を踏まえ、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。