

(再評価)

資 料 2

令和元年度第4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)一般国道4号春日部古河バイパス
- (2)一般国道20号八王子南バイパス

令和2年1月17日

国土交通省 関東地方整備局

令和元年度第4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	対応方針 (原案)
道路	1	一般国道4号 春日部古河バイパス	④	H18	H27	352	R6	3.5	前回評価から事業費、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、現道(国道4号)の渋滞緩和、圏央道関連交通への対応、沿線の地域産業の活性化などの観点から、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。	継続
	2	一般国道20号 八王子南バイパス	⑤	H9	H29	約 1,562	R11	1.5 (1.3) ※4	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、八王子市周辺における市街地の渋滞緩和、周辺道路における交通安全性の向上が図られるだけでなく、圏央道のアクセス道路として利用することができることから事業の必要性・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。	継続

※1 再評価理由
①:事業採択後3年が経過した時点で未着工の事業
②:事業採択後5年が経過した時点で継続中の事業
③:準備・計画段階で3年が経過している事業
④:再評価実施後5年が経過している事業
(経過措置で、審議件数を平準化するために実施)
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 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないこと等から、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。
計算条件に用いた事業期間は、前回評価時の結果を用いているため、完成予定年度と異なる場合がある。
※4 B/Cの欄 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)一般国道4号春日部古河バイパス

1. 目的

- ・交通渋滞の緩和
- ・圏央道関連交通への対応
- ・地域産業の活性化

2. 事業概要

区 間 : 自) 埼玉県春日部市下柳
至) 茨城県古河市柳橋

計畫延長・幅員：21.5km・38.5m

車線数: 4~6車線

計画交通量: 41,800~62,100台/日

事業化：平成18年度

全体事業費：約352億円(前回332億円)

3.事業の進捗状況等

- 当該事業の用地取得率は100%
- 平成27年3月に全線 4 車線開通済み。
- 現地条件の変更に伴う増加

※社会情勢等に大きな変化は見られない。

4.事業の効果等

- ・国道4号現道の交通量が約1割減少。
- ・並行県道の大型車交通量が約半減
- ・沿線に多くの工業団地整備等開発需要を喚起
- ・渋滞緩和、時間短縮等、物流効率化に貢献

5. 事業の投資効率性

【事業全体】

【今回】 (前回) 【残事業】

【利益】 総便益B:1,684億円 【前年】 B:1465億円 【減率】 B:439億円

総費用C: 477億円 C: 381億円 C: 109億円

總費用C1	17.7億円	C1/C3=3.5	總費用C2	33.1億円	C2/C3=3.8	總費用C3	4.95億円	C3/C3=4.0
B/C=3.5			B/C=3.8			B/C=4.0		

【今回】 (前回) 【残事業】

【利益】 総便益B:1,684億円 【前年】 B:1465億円 【減率】 B:439億円

総費用C: 477億円 C: 381億円 C: 109億円

總費用C1	17.7億円	C1/C3=3.5	總費用C2	33.1億円	C2/C3=3.8	總費用C3	4.95億円	C3/C3=4.0
B/C=3.5			B/C=3.8			B/C=4.0		

【今回】 (前回) 【残事業】

【利益】 総便益B:1,684億円 【前年】 B:1465億円 【減率】 B:439億円

総費用C: 477億円 C: 381億円 C: 109億円

總費用C1	17.7億円	C1/C3=3.5	總費用C2	33.1億円	C2/C3=3.8	總費用C3	4.95億円	C3/C3=4.0
B/C=3.5			B/C=3.8			B/C=4.0		

6. 概要図



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、圏央道関連交通への対応、地域開発の活性化等の観点から、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。

事業の進捗状況等の補足(事業費変更の内容)

主な変更内容

○補強土壁の施工に伴う既設大型用水路の構造物への影響を考慮し、関係機関と協議の結果、補強土壁の施工範囲外に大型用水路を切り回すことが必要となった。

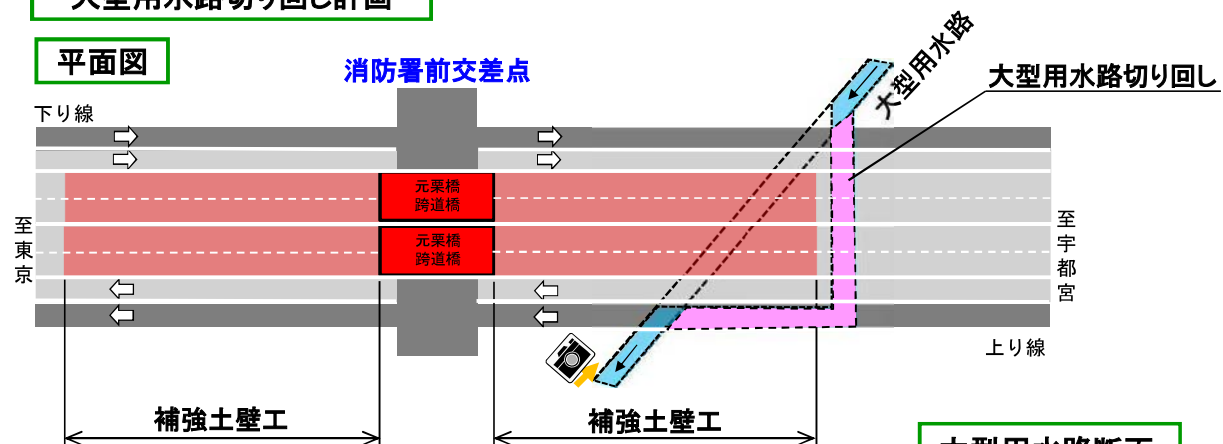
など事業費増20億円

位置図



大型用水路切り回し計画

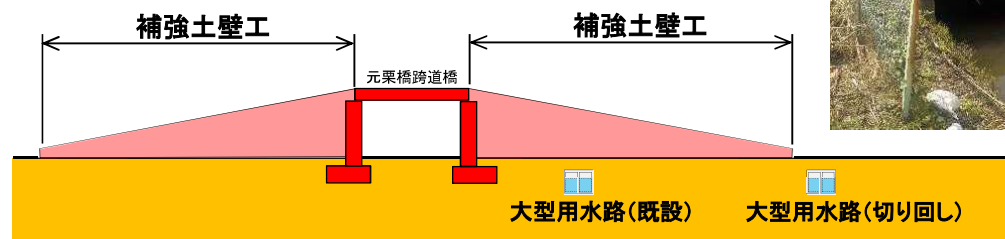
平面図



大型用水路断面



側面図



関係自治体の意見

（茨城県知事からの意見）

- 一般国道4号春日部古河バイパスは交通渋滞の緩和、安全性の確保とともに、首都圏中央連絡自動車道五霞ICへのアクセス向上など、物流機能の強化や地域産業の活性化が期待されることなどから、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ます。
- なお、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ます。

(2)一般国道20号八王子南バイパス

1. 目的

- ・現道(国道20号)の渋滞緩和・安全性向上
- ・圏央道へのアクセス性の向上
- ・救急医療施設への速達性の向上

2. 事業概要

区 間：自)東京都八王子市北野町
至)東京都八王子市南浅川町

計画延長・幅員：9.6km・22.0～40.0m

計画線数量：4車線

計画交通量：23,500～46,700台/日

事業化：平成9年度

全体事業費：約1,562億円(前回1,452億円)

3. 事業の進捗状況等

- ・当該事業の用地取得率は95%。用地取得を推進。
 - ・工事は、3工区(延長2.5km)を重点的に推進。
 - ・現地条件の変更に伴う増加。
- ※社会情勢等に大きな変化は見られない。

4. 事業の効果等

- ・渋滞緩和・交通事故の減少が見込まれる。
- ・圏央道高尾山ICへのアクセス性が向上し、物流出荷能力の向上に寄与。
- ・救急医療施設への速達性の向上により、救命率の向上に寄与。

5. 事業の投資効率性

【事業全体】

(今回)総便益B:3,576億円 (前回)B:3,296億円※
(2,372億円) (2,232億円)

総費用C:2,425億円 C:2,158億円※
(1,808億円) (1,585億円)

B/C=1.5 B/C=1.5※
(1.3) (1.4)

【残事業】

B:3,209億円
(1,470億円)

C:800億円
(493億円)

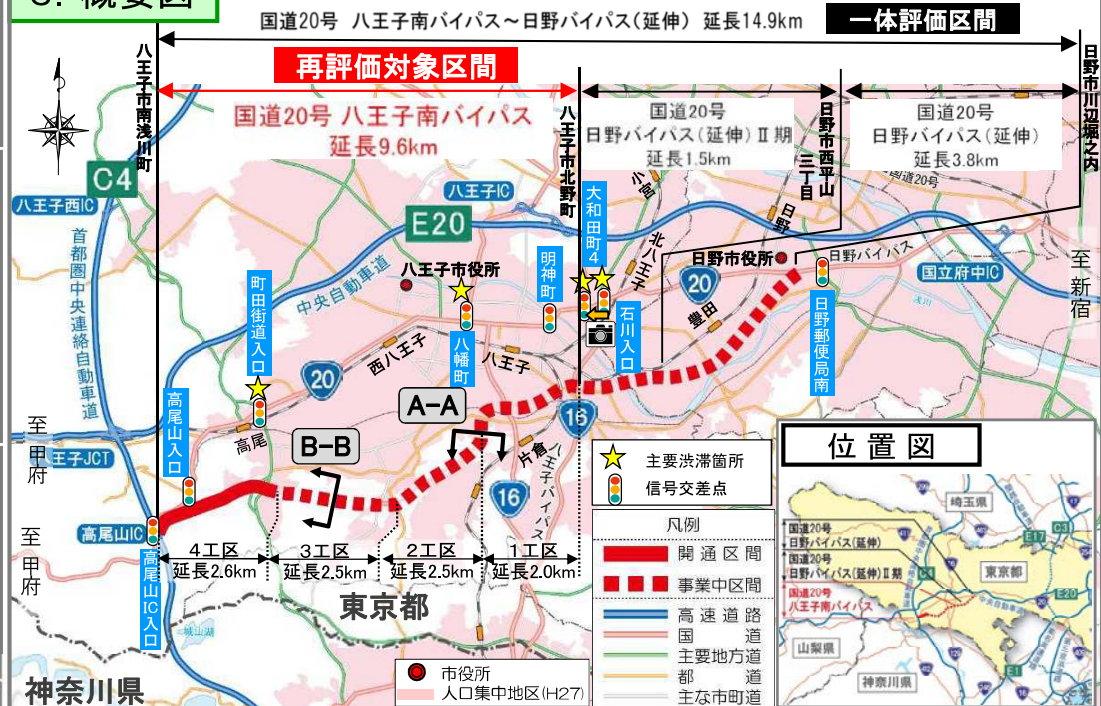
B/C=4.0
(3.0)

注)上段の値は、一体評価区間の費用便益分析結果。

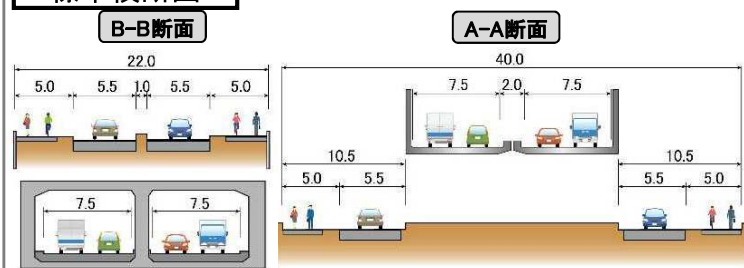
下段()書きの値は、八王子南バイパスの費用便益分析結果。

※ 前回評価時(平成29年度)の参考値。

6. 概要図



標準横断面図



大和田町四丁目交差点



7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、八王子市周辺における市街地の渋滞緩和、周辺道路における交通安全性の向上が図られるだけでなく、圏央道のアクセス道路として利用することができることから整備の重要性が高く、早期の開通が必要である。

事業の進捗状況等の補足(事業費変更の内容)

主な変更内容

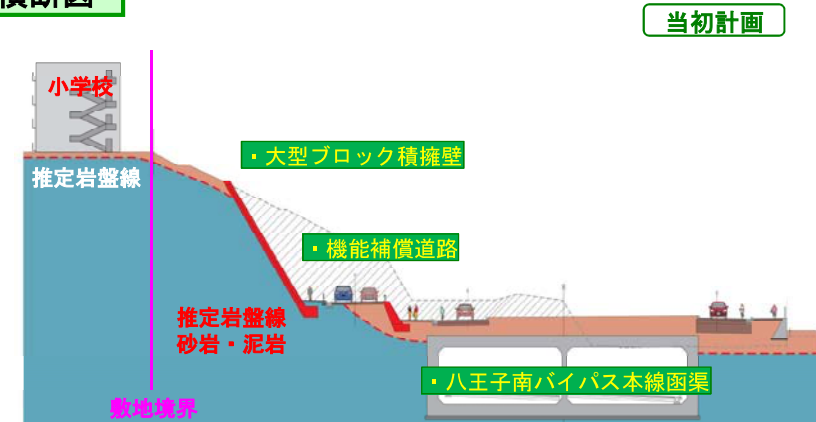
- 当初、用地取得できていないことから、計画路線近傍にある既存データから推定支持層を設定して、大型ブロック積み擁壁で設計。
- 追加ボーリングの結果、軟弱層(粘性土層)が厚く堆積しており、支持層が深いことが判明し、深礎杭擁壁への構造変更が必要となった。

など 事業費増110億円

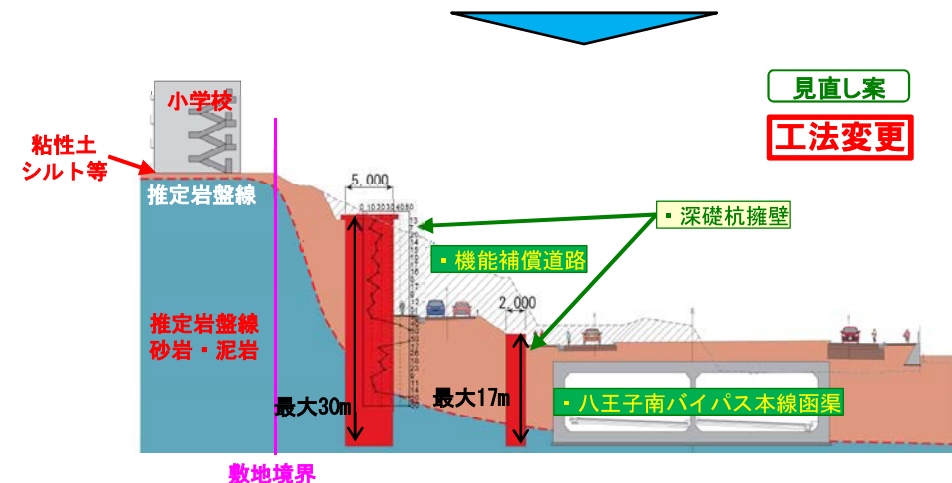
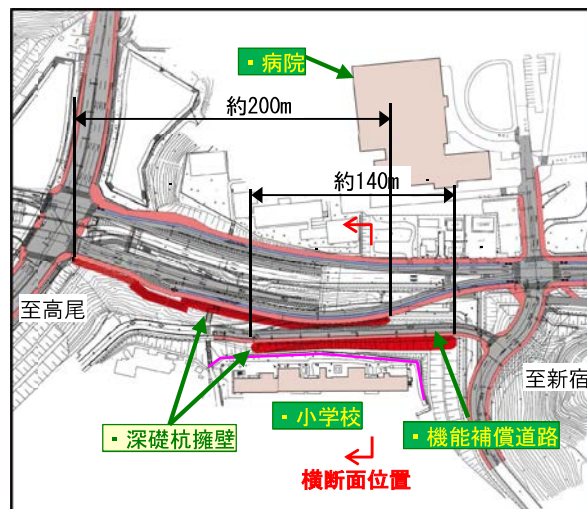
位置図



横断面図



平面図



関係自治体の意見

(東京都知事からの意見)

・首都東京の道路整備は、東京の最大の弱点である交通渋滞の解消、環境改善、生産性や防災性の向上のみならず、我が国の経済を活性化させ、国際競争力を強化するためにも必要不可欠である。その中で、体系的な道路ネットワークの構築を図る国道の果たす役割は非常に大きい。

本事業は、並行する国道20号現道及び北野街道の渋滞緩和や圏央道へのアクセス性の向上に資する重要な事業である。また、東京医大八王子医療センターなどの救急医療施設までの所要時間が短縮され、救命率の向上にも寄与することが期待される。

このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。加えて、接続する国道16号の整備に向けた検討も併せて行うこと。

また、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。