

事後評価結果（令和3年度）

担当課：関東地方整備局 道路部 道路計画第一課
 担当課長名：大胡 賢一

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	15.9km		

事業概要
 新4号国道は、埼玉、茨城西部、栃木の主要都市を縦貫する延長約80kmの幹線道路であり、北関東地域の広域幹線道路網を形成し、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する。古河小山バイパスは、新4号国道の一部を形成するものであり、国道50号と接続することから地域内移動交通や通過交通が集中するため、現道の交通状況の改善、地域開発の活性化を図る6車線のバイパス事業である。

事業の目的・必要性
 古河小山バイパスは、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域開発の活性化を目的としている。



事業の効果等	事業期間	事業化年度：S48年度 都市計画決定：S45年度	用地着手：S56年度 工事着手：S60年度	供用年：(当初)/H24年度 (暫定/完成)：(実績)/H4・H17年度/H28年度	変動	1.1倍
	事業費	計画時注1：(名目値) — / 516億円 (暫定/完成) (実質値) — / 488億円	実績：(名目値) — / 471億円 (暫定/完成) (実質値) — / 443億円		変動	0.91倍
交通量	計画時 (H42) (暫定/完成) — / 57,900~69,000台/日	実績 (R1.10) (暫定/完成) — / 47,007台/日			変動	68~81%
旅行速度向上	29.2 km/h → 53.8 km/h (供用前現道→当該路線) (供用直前年次)H2年度 (供用後年次)R1年度	交通事故減少	166件/億台扣 → 35件/億台扣 (供用前現道→供用後現道) (供用直前年次)H2年度 (供用後年次)R1年度			
費用対効果分析結果 (当初)	B/C : 4.7	総費用 : 917億円 (事業費 : 850億円 維持管理費 : 67億円)	総便益 : 4,347億円 (走行時間短縮便益 : 3,387億円 走行経費減少便益 : 734億円 交通事故減少便益 : 227億円)	基準年 : 平成19年度		
費用対効果分析結果 (事後)	B/C : 2.4	総費用 : 1,568億円 (事業費 : 1,307億円 維持管理費 : 262億円)	総便益 : 3,755億円 (走行時間短縮便益 : 3,464億円 走行経費減少便益 : 287億円 交通事故減少便益 : 4.2億円)	基準年 : 令和3年度		
事業遅延によるコスト増	費用増加額 : 一億円	便益減少額 : 一億円				
事業遅延の理由	・地元や関係機関協議に時間を要したため。					

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・並行する国道4号(現道)の交通量が減少し、渋滞損失時間の削減が図られた。 ②国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が図られた。 ③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅「まくらがの里こが」の開業とバイパスとの直結、沿線工業団地の開発を促進。 ④安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・並行する国道4号(現道)の死傷事故率が減少。 ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・茨城県・栃木県の防災計画において第一次緊急輸送道路に指定。 <p style="text-align: right;">その他14項目に該当</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業に関しては、今後の事業評価及び改善措置は必要ないことを了承する。 	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線の工業団地への企業進出が促進したことで、暫定開通前のH2年と比較してR2年における従業員数は約1.3倍、製造品出荷額の約2.1倍に増加。 	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、事業目的である交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域開発の活性化について、様々な整備効果が発現しており、今後の事後評価および改善措置の必要性はない。 	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査にあたっては、道路整備が地域発展に大きく寄与することを踏まえ、自治体等他事業との連携を行う必要がある。 ・当該事業は地域からの早期開通要望等により、バイパス機能が早期発現できるように段階整備が進められ、交通状況の改善のみならず、沿線の工業団地において企業立地・団地拡張がさらに促進され、地域雇用・経済をはじめとする地域発展に寄与した。 ・遮音壁や路面排水施設等について、現地調査結果や開発状況を踏まえて、設置計画について見直しを実施し、コスト縮減を図った。 ・今後は、春日部古河バイパスの整備を促進し、現道国道4号のバイパスとして機能した段階で、全区間を一つの事業単位として評価することを検討する。 	
<p>特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 	

※ 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の。

注1 平成19年度再評価時における値