

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道4号 <small>こがおやま</small> 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： <small>いばらきけん こがしやぎはし</small> 茨城県古河市柳橋 至： <small>いばらきけん ゆうきしおだばやし</small> 茨城県結城市小田林	延長	15.9 km		
事業概要 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。					
S48年度事業化	S45年度都市計画決定 (H-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	99%	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 【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±20%) 事業期間：B/C=16.2~16.7(事業期間±20%)					
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・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、72.5千人時間/年・km。 ・6車線一部開通前後で比較すると、約1割低下。 ・並行する国道4号(現道)の大堤~三杉町交差点が主要渋滞区間に特定。また、中田町、大山北、友沼、間々田、間々田四丁目、粟宮(南)、粟宮の7つの交差点が主要渋滞箇所特定。 ・古河小山バイパス全線6車線開通により、国道4号(現道)の交通がバイパスに転換し、渋滞緩和が見込まれる。 ②安全・安心な通行の確保 ・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、66.4件/億台・km。 ・6車線一部開通前後で比較すると、約4割低下。 ・古河小山バイパスの全線6車線開通により、国道4号(現道)や並行路線からの交通転換が図られ、更に交通事故の減少が見込まれる。 ③地域活性化の支援 ・国道4号は、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、国道4号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。 ・古河小山バイパス沿線は、国道50号や圏央道などにアクセスしやすいことから、沿線都市では複数の工業団地が整備され、今後も地域の産業振興に貢献。					

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。

・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れば幸いです。なお、事業の進捗にあたっては、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

国道4号栃木県内区間が全線6車線で開通するとともに、北関東自動車道が全線開通、圏央道整備に伴うIC周辺開発計画の進展、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48年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率99%（平成28年度3月末時点）。

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車線開通済み。

現在、大和田～柳橋（約3.8km）区間の改良・舗装工事を推進し、平成28年度に全線6車線開通予定。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残りの事業中間区間について着実に整備を進め、平成28年度（今年度）の全線6車線開通を図る。

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、本事業は、交通受胎の緩和、交通安全の確保、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。