

## 事後評価結果（平成30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：松實 崇博

<b>事業名</b> 一般国道4号小山石橋バイパス <small>おやまいしほし</small>	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 関東地方整備局
<b>起終点</b> 白：茨城県結城市小田林 <small>いばらきけんゆうきしおだばやし</small> 至：栃木県河内郡上三川町下蒲生 <small>とちぎけんかわちぐんかみのかわましもがもう</small>	<b>延長</b> 16.3km	

### 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するものである。小山石橋バイパスは、一般国道4号の小山市、下野市の混雑緩和と安全性の向上、地域活性化等を目的とした延長16.3kmのバイパス事業である。

### 事業の目的・必要性

小山石橋バイパスは、交通渋滞の緩和・交通事故の削減、地域振興の支援を目的としている。

### 事業概要図



<b>事業の効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度：S47年度 都市計画決定：S44年度	用地着手：S48年度 工事着手：S49年度	供用年：(当初) / H20年度 (暫定/完成) (実績) S61 / H25年度	変動 1.14
	<b>事業費</b>	計画時 <sup>注1</sup> (名目値) — / 170億円 (暫定/完成) (実質値) — / 171億円	実績 (名目値) — / 403億円 (暫定/完成) (実質値) — / 359億円	変動 —	
	<b>交通量</b> (当該路線)	計画時 (暫定/完成) (H13再評価時) — / 55,000台/日	実績 (暫定/完成) (H27全国道路・街路交通情勢調査) — / 59,630台/日	変動 1.08	
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→当該路線)	23.6 → 55.9 km/h <small>(供用前年次) S35年度 (供用後年次) H27年度</small>	<b>交通事故減少</b>	195 → 46件 <small>(供用前現道→供用後現道) (供用前年次) H13年度 (供用後年次) H28年度</small>	
<b>費用対効果分析結果</b> (当初 <sup>注2</sup> )	B/C : 10.0 総費用 : 203億円 (事業費: 152億円 維持管理費: 51億円)	総便益 : 2,043億円 (走行時間短縮便益: 1,738億円 走行経費減少便益: 213億円 交通事故減少便益: 92億円)	基準年 : 平成14年		
<b>費用対効果分析結果</b> (事後)	B/C : 5.1 総費用 : 1,369億円 (事業費: 1,217億円 維持管理費: 152億円)	総便益 : 7,049億円 (走行時間短縮便益: 5,555億円 走行経費減少便益: 1,136億円 交通事故減少便益: 358億円)	基準年 : 平成30年		
<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額 : 一億円	便益減少額 : 一億円			
<b>事業遅延の理由</b>					
早期暫定開通を実現するため、交通切り回し等に時間を要した					

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保          並行する国道4号現道の交通量が減少し損失時間の削減が図れた。</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築          地域高規格道路である茨城西部・宇都宮広域連絡道路の一部を構築。</p> <p>③安全で安心できる暮らしを確保          三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>④安全な生活環境の確保          国道4号現道の交通量が減少し、安全な生活環境を確保。</p> <p>⑤災害への備え          並行する東北自動車道の代替路線として機能。</p> <p style="text-align: right;">その他9項目に該当</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p style="text-align: center;">—</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p style="text-align: center;">—</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p style="text-align: center;">—</p>
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p style="text-align: center;">—</p>	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>・本事業の実施により、事業目的である交通渋滞の緩和および交通事故の削減、地域振興の支援について、様々な整備効果が発現しており、今後の事業評価および改善措置の必要性はないものと考えられます。</p>	
<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> <p>・遮音壁について、現地調査結果や沿道の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削減を図った。</p> <p>・暫定整備に伴い工場や工業団地の立地が進み地域発展に寄与したが、交通切り回し等で事業期間の延伸が生じた。暫定整備を行うにあたっては、交通への影響、事業の全体スケジュール等を考慮し、効率的な暫定整備計画を立案し事業を進める必要がある。</p> <p>・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>	
<p>特記事項</p> <p style="text-align: center;">—</p>	

※ 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13年度再評価時における値

注2 平成13年度再評価時における評価基準年次以降に生じる便益及び費用により算出