

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道4号春日部古河バイパス		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：埼玉県春日部市下柳 至：茨城県古河市柳橋				延長	21.5km
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。 春日部古河バイパスは、春日部市、幸手市、古河市等の交通混雑緩和と地域活性化等を目的とした延長21.5kmのバイパス事業である。					
S49年度事業化	S45年度都市計画決定	S50年度用地着手	S51年度工事着手			
全体事業費	約244億円		事業進捗率	11%	供用済延長	21.5km(暫定)
計画交通量	34,600~57,700台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 5.2 (残事業) 5.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 280/308億円 (事業費:176/204億円) (維持管理費:104/104億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,552/1,606億円 (走行時間短縮便益:1,214/1,243億円) (走行費用減少便益:218/237億円) (交通事故減少便益:121/126億円)	基準年 平成21年		
感度分析の結果	事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=4.8~5.7(交通量±10%) 事業費：B/C=4.9~5.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=4.9~5.4(事業期間±2年) 【残事業】交通量：B/C=5.2~6.2(交通量±10%) 事業費：B/C=5.2~5.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=5.2~5.7(事業期間±2年)					
事業の効果等	<p>(1) 交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 全線暫定2車線で開通、その後交通量の増加により渋滞が発生。 春日部古河バイパス完成により、渋滞の緩和が見込まれる。 <p>(2) 交通状況〔交通事故〕</p> <ul style="list-style-type: none"> バイパス周辺では、市街地を通る現道4号の死傷事故率が200件/億台^キと高い。 春日部古河バイパスの完成により、現道4号及び並行する県道の交通量が転換し、交通事故の減少が期待される。 <p>(3) 交通状況〔大型車の状況〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 春日部古河バイパスは、大型車混入率が50%を超えている区間があり、現道4号などから大型車が転換している。 春日部古河バイパスが完成し、バイパスの交通容量が増えることにより、更なる転換が期待される。 <p>(4) 地域開発の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 多くの工業団地や流通拠点が開発され、沿線の産業振興に寄与。 					
関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> 茨城県知事の見解：「今後とも事業の進捗を図っていただきたいと思います」 埼玉県知事の見解：「本県の発展に不可欠なものであるので、引き続きコストの縮減に十分留意しながら早期の整備をお願いします。」 第二4号国道古河・宇都宮間建設促進期成同盟会が整備促進及び立体化整備の推進を要望（平成20年12月22日） 					
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	沿道に工業団地・流通拠点等が立地している。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	昭和59年度までに、全線暫定2車線供用。関連する道路整備計画（首都圏中央連絡自動車道など）と整合を図りながら、全線4~6車線化に向けて事業を進めている。					
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4~6車線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の。