

再評価結果（平成28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号春日部古河バイパス <small>かすかべこが</small>	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 白：さいたまけんかすかべししもやなぎ 春日部市下柳 至：いばらきけんこがしやぎはし 茨城県古河市柳橋	延長 21.5km	
事業概要 一般国道4号は、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。		
H18年度事業化		S45年度都市計画決定
全体事業費		約332億円
事業進捗率		52%
計画交通量		34,300~56,800台/日
H18年度工事着手		21.5km(暫定)
費用対効果分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 3.8 <small>(残事業)</small> 3.0	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 148/381億円 事業費：121/310億円 維持管理費：28/71億円
		総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 449/1,465億円 走行時間短縮便益：376/1,319億円 走行経費減少便益：70/108億円 交通事故減少便益：3/37億円
基準年 平成27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=3.4~3.9 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=3.6~4.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.6~4.0 (事業期間 ±2年)		
【残事業】交通量：B/C=1.2~3.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.8~3.3 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.8~3.1 (事業期間 ±2年)		
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 ・国道4号春日部古河バイパスに並行する国道4号（現道）の損失時間は、112.1千人時間/年・km。 ・国道4号春日部古河バイパスの整備により、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 ・国道4号春日部古河バイパスに並行する国道4号（現道）の死傷事故率は、96.2件/億台・km。 ・国道4号現道の事故類型は追突による事故が多く、全体の5割を占める。 ・国道4号春日部古河バイパスの整備により、現道や並行路線からの交通転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 (3) 地域活性化の支援 ・春日部古河バイパスの開通により、沿線地域には多くの工業団地が整備され、企業が集積。 ・現在、圏央道の開通に伴うIC周辺開発等が進められており、さらなる地域産業の活性化への支援が期待。 ・全線4車線開通により渋滞が緩和し、所要時間が短縮するなど、物流の効率化に貢献。		
関係する地方公共団体等の意見 ・埼玉県知事の意見：一般国道4号春日部古河バイパスは災害時における緊急輸送道路のネットワーク強化はもとより、圏央道へのアクセス向上が図られる大変重要な道路です。引き続き、コストの縮減に十分留意しながら早期完成に努めていただきたい。 ・茨城県知事の意見：一般国道4号春日部古河バイパスは首都圏中央連絡自動車道久喜白岡JCTから境古河ICの開通に合わせ平成26年度末に全線4車線化され、国道4号現道及び本バイパスの渋滞緩和に大きく寄与している。引き続き主要交差点の立体化や6車線化が進められることにより、更なる渋滞緩和や企業立地により地域産業の活性化に寄与するなど、事業の必要性が高く、継続は妥当であり、早期完成に努められたい。なお、今後の事業の推進にあたっては、徹底したコスト縮減を図られたい。		

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
既に多くの工業団地の整備により企業が集積したことに加え、圏央道整備に伴う地方公共団体のIC周辺開発計画が進展中である。

事業の進捗状況、残事業の内容等
平成18年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率52%（平成27年3月末時点）。
平成21年度までに埼玉県区間の4.2kmを4車線開通済み。
春日部古河バイパスと接続する圏央道（久喜白岡JCT～境古河IC）の開通（平成27年3月）とあわせ、平成26年度に全線4車線開通済み。
今後、茨城県区間については、交差点部の立体化に向けた改良工や橋梁の新設などを行い、完成6車線の事業促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
今後、交差点の立体部の施行においては、分割施工により4車線を確保し、かつ道路を切廻しながら施工を行うため、事業期間の延長が必要。
茨城県区間については、交差点部の立体化に向けた改良工や橋梁の新設などを行い、完成6車線の事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等
新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

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、交通渋滞の緩和、圏央道関連交通への対応、地域活性化の支援等の観点から、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。