

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道4号 <small>かすかべこが</small> 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： <small>さいたまけん かすかべししもやなぎ</small> 埼玉県春日部市下柳 至： <small>いばらきけん こがしやぎはし</small> 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		H18年度工事着手																				
全体事業費 約352億円		事業進捗率 （平成31年3月末時点） 64%																				
計画交通量 41,800～62,100台/日		供用済延長 21.5km																				
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体) 3.5</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">4.0</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 3.5	(残事業)	4.0	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">109/477億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">75/385億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">34/92億円</td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/(事業全体)	109/477億円	(事業費)	75/385億円	(維持管理費)	34/92億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">439/1,684億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">369/1,544億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">67/105億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">3.2/34億円</td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体)	439/1,684億円	(走行時間短縮便益)	369/1,544億円	(走行経費減少便益)	67/105億円	(交通事故減少便益)	3.2/34億円	基準年 令和元年
B/C	(事業全体) 3.5																					
(残事業)	4.0																					
総費用 (残事業)/(事業全体)	109/477億円																					
(事業費)	75/385億円																					
(維持管理費)	34/92億円																					
総便益 (残事業)/(事業全体)	439/1,684億円																					
(走行時間短縮便益)	369/1,544億円																					
(走行経費減少便益)	67/105億円																					
(交通事故減少便益)	3.2/34億円																					
感度分析の結果 <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> 【事業全体】 交通量 : B/C = 3.2～3.9 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C = 3.3～3.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C = 2.7～4.1 (事業期間 ±20%) </td> <td style="width: 50%;"> 【残事業】 交通量 : B/C = 3.6～4.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C = 3.7～4.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C = 3.9～4.1 (事業期間 ±20%) </td> </tr> </table>			【事業全体】 交通量 : B/C = 3.2～3.9 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C = 3.3～3.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C = 2.7～4.1 (事業期間 ±20%)	【残事業】 交通量 : B/C = 3.6～4.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C = 3.7～4.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C = 3.9～4.1 (事業期間 ±20%)																		
【事業全体】 交通量 : B/C = 3.2～3.9 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C = 3.3～3.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C = 2.7～4.1 (事業期間 ±20%)	【残事業】 交通量 : B/C = 3.6～4.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C = 3.7～4.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C = 3.9～4.1 (事業期間 ±20%)																					
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・国道4号春日部古河バイパスに平行する国道4号（現道）の損失時間は、84.7千人時間/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、渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・国道4号春日部古河バイパスに平行する国道4号（現道）の死傷事故率は、69.0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、現道や平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 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・平成27年3月27日の全線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 ・茨城県知事の意見：一般国道4号春日部古河バイパスは交通渋滞の緩和、安全性の確保とともに、首都圏中央連絡自動車道五霞ICへのアクセス向上など、物流機能の強化や地域産業の活性化が期待されることなどから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考えます。なお、早期完成に向けて、事業を推進するとともに、徹底したコスト縮減を図るようお願いいたします。																						
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を了承する。																						
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、圏央道整備に伴う沿線自治体の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 <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年度に事業化、用地は取得済み、事業進捗率64%（平成31年3月末時点）。 ・春日部古河バイパスと接続する圏央道の開通（平成27年3月）とあわせ、平成26年度までに埼玉県区間（延長10.3km）は4/4車線、茨城県区間（延長11.2km）は4/6車線完成済み。 ・今後、茨城県区間については、交差点部の立体化に向けた設計、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

- ・ 今後の立体部の施工においては、分割施工により4車線を確保し、かつ道路を切り回しながら施工を行うこととしたため、仮設の撤去や前後区間との車線切り回し調整等の期間が必要なこと、また、立体化に伴う大型用水路の切り回し工事や補強土壁施工により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設計、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。
 ※ 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。