

(再評価)

資料 2 - 2 -  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成21年度第4回)

# 国道4号 春日部古河バイパス

平成22年1月29日  
国土交通省 関東地方整備局

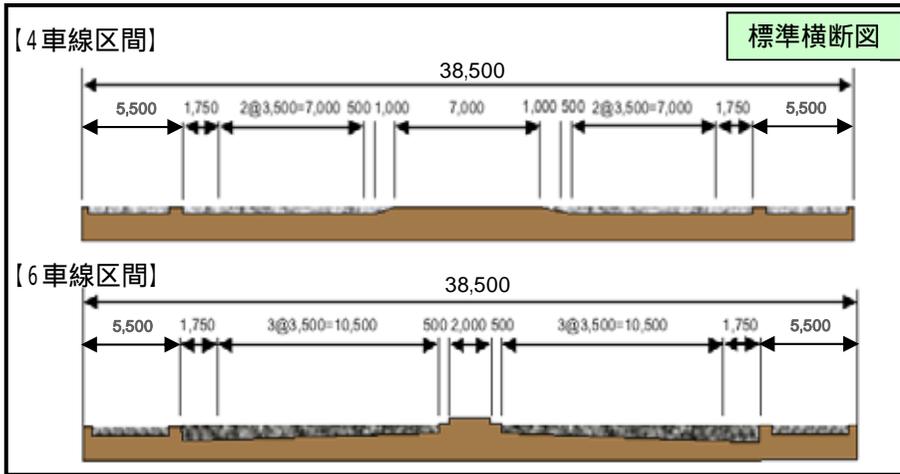
# 事業評価監視委員会 道路事業 位置図



# 1. 事業の目的と計画の概要

## (1) 目的

- ・交通渋滞の緩和、圏央道関連交通への対応
- ・地域開発の活性化



## (2) 計画の概要

区 間 : 自) 埼玉県春日部市下柳 さいたまけん かすかべし しもやなぎ  
 至) 茨城県古河市柳橋 いばらきけん こがし やぎはし

計画延長 : 21.5km

幅 員 : 38.5m

道路規格 : 第3種第1級

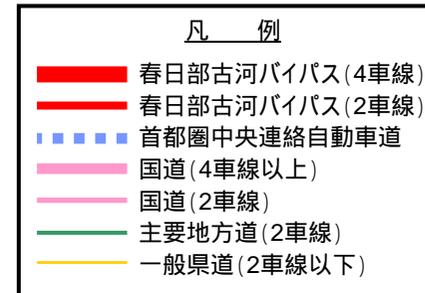
設計速度 : 80km/h

車 線 数 : 4 ~ 6車線

事業化 : 平成18年度(昭和49年度)

事業費 : 約244億円(約460億円)

計画交通量 : 34,600 ~ 57,700台/日



# 2. 事業進捗の状況

## 「春日部古河バイパス」の事業経緯

昭和45年度	都市計画決定	昭和59年度	6車線区間全線2/6車線供用
昭和49年度	事業着手	平成18年度～	順次4～6車線化
昭和50年度	用地買収着手	平成20年度	春日部市内 (L=2.0km) 4/4車線供用
昭和51年度	工事着手	平成21年度	春日部市内 (L=2.0km) 4/4車線供用 (予定)
昭和58年度	4車線区間全線2/4車線供用		



# 3 - 1 . 事業の必要性に関する視点

## (1) 交通状況(渋滞損失時間)

- ・ 昭和59年度迄に全線暫定2車線で開通、その後交通量の増加により渋滞が発生。
- ・ 今後、圏央道が開通することにより、更なる渋滞の発生が予測される。
- ・ 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。

凡 例

- 春日部古河バイパス(4車線)
- 春日部古河バイパス(2車線)
- 首都圏中央連絡自動車道
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道



【杉戸町橋地先の渋滞状況】



【庄和インター付近の渋滞状況】



【高野交差点付近の渋滞状況】



【久能交差点付近の渋滞状況】



凡 例

- : ~ 50千人時/年・km未満
- : 50 ~ 100千人時/年・km未満
- : 100 ~ 200千人時/年・km未満
- : 200 ~ 千人時/年・km

(資料:平成19年度プローブ調査結果)

# 3 - 2 . 事業の必要性に関する視点

## (2) 交通状況(交通事故)

- ・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<sup>キロ</sup>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。



(幸手市内の国道4号の状況)



(杉戸町内の国道4号の状況)

幸手市などの市街地を通過する現道4号では、死傷事故率が他の道路に比べても高い



(埼玉県平均: 158.3件/億台<sup>キロ</sup>)  
(茨城県平均: 89.8件/億台<sup>キロ</sup>)



(資料: H18交通事故データ)

# 3 - 3 . 事業の必要性に関する視点

## (3) 交通状況(大型車の状況)

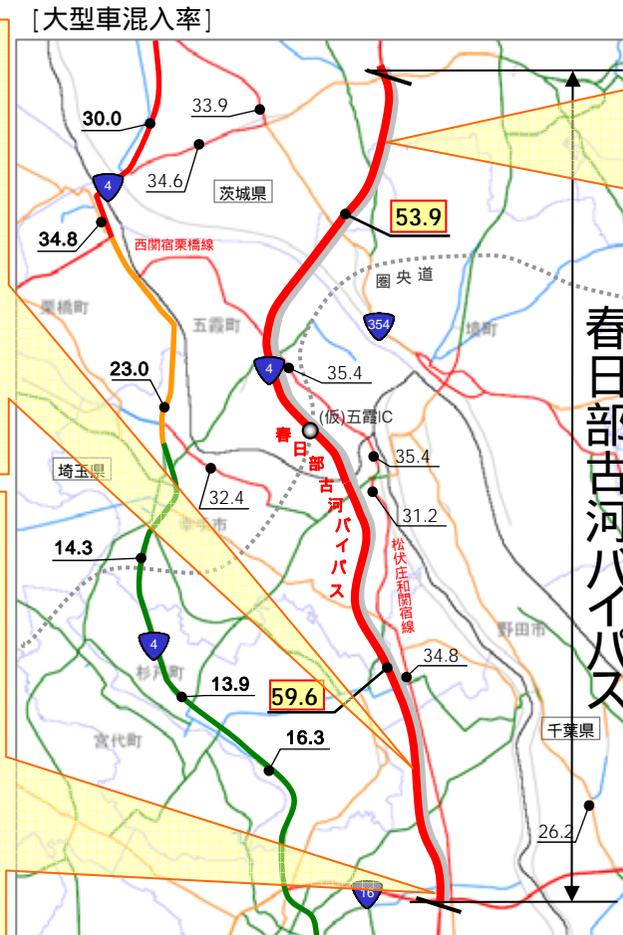
- ・春日部古河バイパスは、大型車混入率が50%を超えている区間があり、現道4号などから大型車が転換している。
- ・春日部古河バイパスが完成し、バイパスの交通容量が増えることにより、更なる転換が期待される。



春日部市榎付近の状況



庄和IC付近の状況



古河市久能付近の状況

凡例(大型車混入率のランク)

Blue line	0.0 ~ 10.0 未満
Green line	10.0 ~ 20.0 未満
Yellow line	20.0 ~ 30.0 未満
Red line	30.0 以上

(単位: %)

(資料: H17年度道路交通センサス結果)

# 3 - 4 . 事業の必要性に関する視点

## (4) 周辺の開発状況

- ・ 国道4号春日部古河バイパス周辺には、多くの工業団地や流通拠点が開発されており、当該路線は産業振興に寄与している。
- ・ 幹線道路としての役割の他に、現在整備が進められている圏央道へのアクセス道路としての役割が期待される。



## 4 - 1 . 費用対効果 (計算条件)

### 総便益 (B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。  
【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

### 総費用 (C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

総便益(B)及び総費用(C)については、暫定供用後に発生する便益及び費用から算出した。

### 計算条件

- ・ 基準年次 : 平成21年度
- ・ 供用開始年次 : 平成29年度
- ・ 分析対象期間 : 供用後50年間
- ・ 基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・ 交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・ 計画交通量 : 34,600 ~ 57,700 (台/日)
- ・ 事業費 : 244億円

## 4 - 1 . 費用対効果

### 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	1,243億円	237億円	126億円	1,606億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	204億円		104億円	307億円	
					5.2

### 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	1,214億円	218億円	121億円	1,552億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	176億円		104億円	280億円	
					5.6

注1) 費用及び便益額は、整数止めとする。

注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注3) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：平成21年度

## 4 - 2 . 費用対効果 (計算条件) 【春日部古河バイパス全体】

### 総便益 (B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。  
【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

### 総費用 (C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

総便益(B)及び総費用(C)については、全体が事業化してから発生する便益及び費用から算出した。

### 計算条件

- ・ 基準年次 : 平成21年度
- ・ 供用開始年次 : 平成29年度
- ・ 分析対象期間 : 供用後50年間
- ・ 基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・ 交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・ 計画交通量 : 34,600 ~ 57,700 (台/日)
- ・ 事業費 : 460億円

## 4 - 2 . 費用対効果

【春日部古河バイパス全体】

### 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)  5.3
	4,052億円	1,116億円	270億円	5,438億円	
費用(C)	事業費	維持管理費	総費用		
	920億円	104億円	1,024億円		

注1)費用及び便益額は、整数止めとする。

注2)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注3)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：平成21年度

# 5 - 1 . 事業進捗の見込みの視点

- ・春日部古河バイパスの用地取得率は100%
- ・引き続き、全線4～6車線に向けた事業促進を図る

暫定供用・未供用区間に係る工程表

年度		...	S58	S59	...	S62	...	H18	H19	H20	H21	H22～
4車線区間	用地	用地進捗率 : 100%										
	工事 (2/4車線整備)									4/4車線整備		
6車線区間	用地	用地進捗率 : 100%										
	工事 (2/6車線整備)									6/6車線整備		

## 6. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・ 昭和59年度までに全線2車線で暫定供用、その後、交通量の増加により渋滞が発生。
- ・ バイパスと並行する現道4号については、事故率が高い。
- ・ また、当該道路周辺では、多くの工業団地や流通拠点が開発されている他、首都圏中央連絡自動車道の供用により、更なる交通需要の増大が見込まれている。
- ・ 費用対効果(B/C)は5.2である。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・ 全区間の用地取得は既に完了しており、計画的な工事の推進が可能である。
- ・ 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を要望。
- ・ 埼玉県知事の意見：一般国道4号(春日部古河バイパス)事業は、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する。
- ・ 茨城県知事の意見：一般国道春日部古河バイパスは、本県の県西地域の産業活動を支える大動脈であり、首都圏中央連絡自動車道とのネットワーク化により広域交流の一層の促進が図られるとともに、企業誘致などによる地域の発展にも大きく寄与することから、必要なものであります。  
本県としては、今後とも事業の進捗を図っていただきたいと考えておりますので、事業継続をお願いいたします。

### (3) 対応方針(原案)

- ・ 事業継続
- ・ 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。