

(再評価)

資料 6  
令和5年度第5回  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会

# 一般国道4号 春日部古河バイパス

令和5年12月18日

国土交通省 関東地方整備局

# 目次

1. 事業の概要	1
2. 事業の進捗状況と見込み等	2
3. 事業の投資効果	8
4. 関連自治体等の意見	13
5. 今後の対応方針(原案)	14

# 1. 事業の概要

## (1) 事業の目的と計画の概要

・春日部古河バイパスは、圏央道などと連携し、効率的なネットワークを形成し、国道4号の交通渋滞の緩和や地域振興の支援などが見込まれる。

### 目的

- ・国道4号沿線の交通渋滞緩和、交通事故の減少
- ・地域産業の活性化

### 計画の概要

事業区間 : 自) 埼玉県春日部市下柳  
 至) 茨城県古河市柳橋

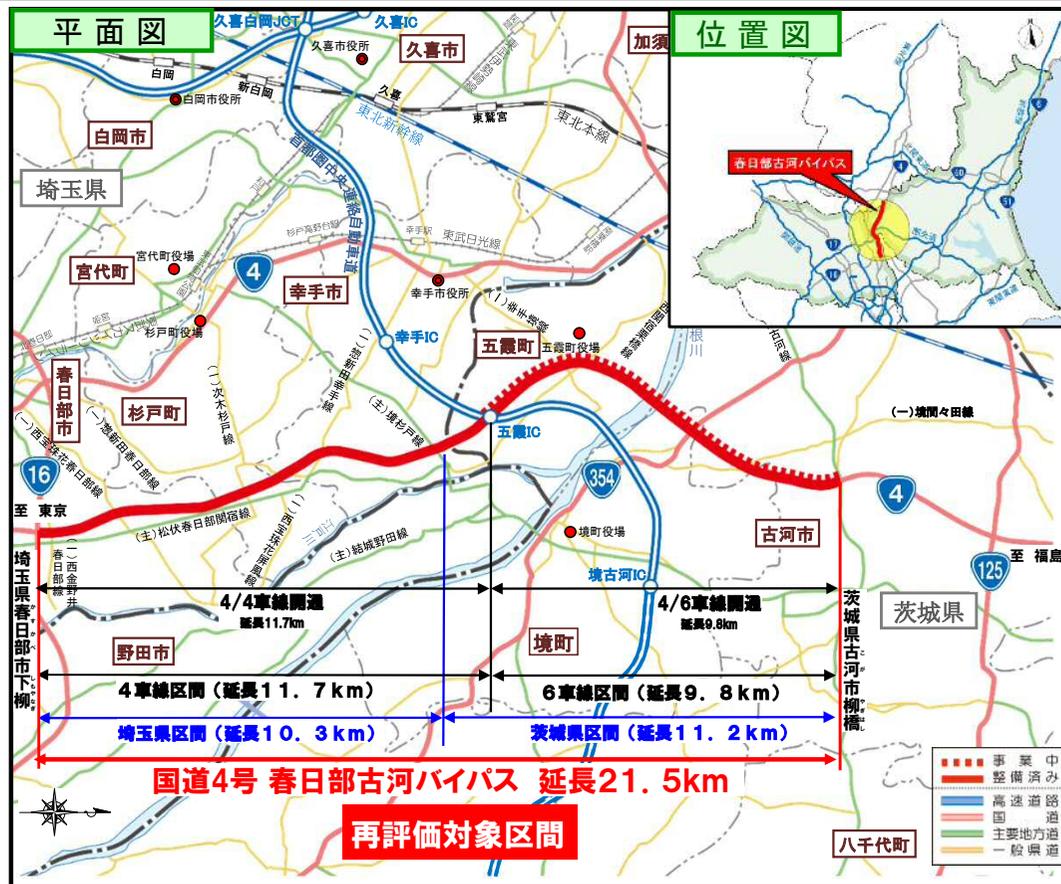
計画延長・幅員 : 延長21.5km・幅員38.5m

車線数 : 4車線～6車線

計画交通量 : 38,700～66,100台/日

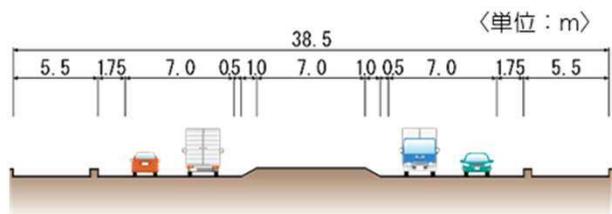
事業化 : 平成18年度(2006年)

事業費 : 約358億円(前回:約352億円)

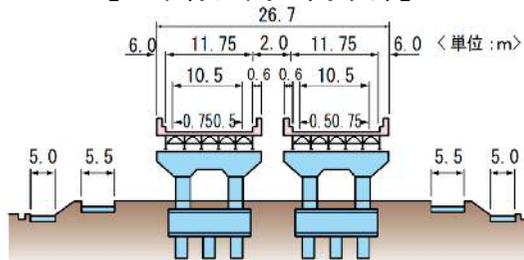


### 標準横断面

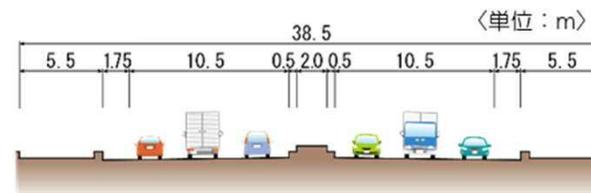
【4車線区間】



【6車線区間：高架部】



【6車線区間：盛土部】



# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (1) 事業の進捗状況

### 1) 事業の経緯

昭和45年度(1970年度)：都市計画決定  
 昭和59年度(1984年度)までに全線2車線開通  
 平成18年度(2006年度)：4～6車線化の事業化  
 平成20年度(2008年度)：春日部市内(1.7km) 4/4車線開通  
 平成21年度(2009年度)：春日部市内(2.5km) 4/4車線開通

平成26年度(2014年度)：全線4車線開通 (H27. 3. 27)  
 (埼玉県内：4/4車線、茨城県内：4/6車線)  
 令和3年度(2021年度)：幸主跨道橋(下り線)立体化

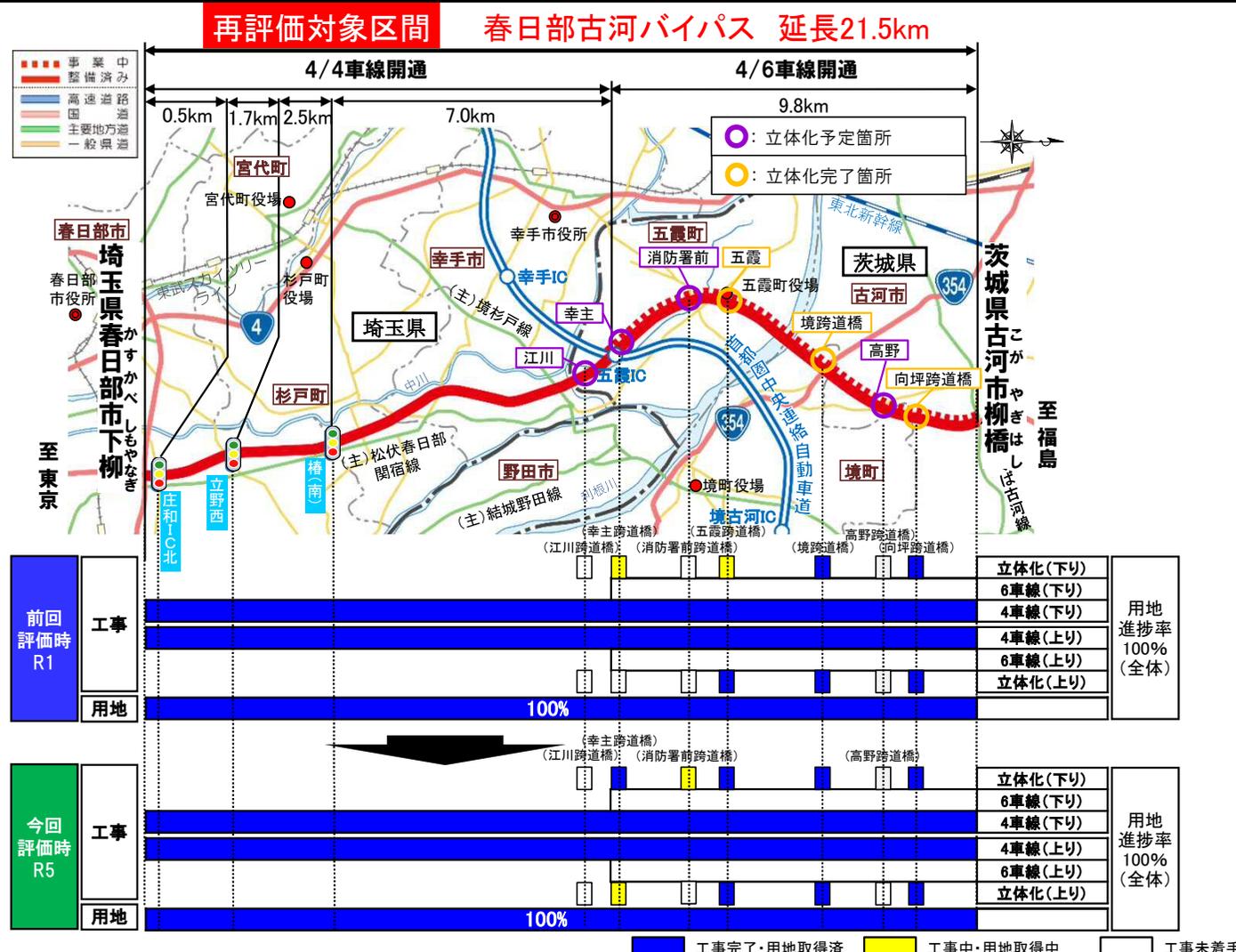


# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (1) 事業の進捗状況

### 2) 前回事業評価以降の主な整備状況

- ・用地は昭和60年度に100%取得済み。平成21年度までに庄和IC北交差点～椿(南)交差点間の4.2kmを4車線化
- ・圏央道(久喜白岡JCT～境古河IC)の開通(平成27年3月)と合わせ、平成26年度に暫定平面4車線開通済み
- ・令和3年9月に道の駅ごか前交差点(下り線)の立体(幸主)が開通
- ・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。

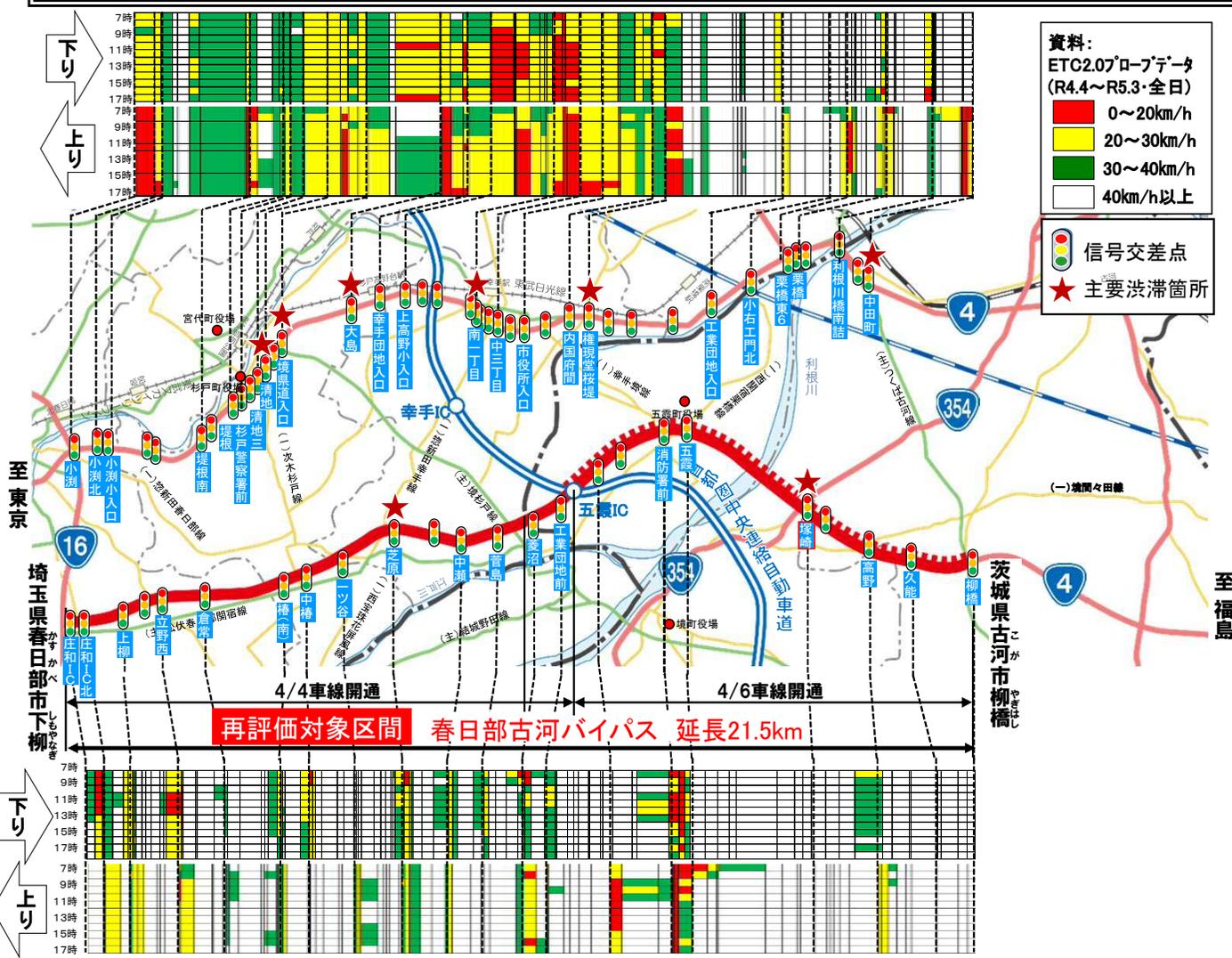


# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (2) 社会情勢等の変化

### 1) 国道4号現道、春日部古河バイパスの交通状況等

- ・春日部古河バイパスと並行する国道4号現道は、埼玉県と茨城県を繋ぐ道路であり、信号交差点が連続している区間において、速度低下が発生している。
- ・春日部古河バイパスは、平成27年3月に全線4車線開通済み
- ・春日部古河バイパスの事故類型は追突事故が最も多く、全体の7割を占める。
- ・茨城県区間の五霞交差点や消防署前交差点を中心に渋滞しており、春日部古河バイパスの整備により、渋滞緩和、事故の減少が見込まれる。



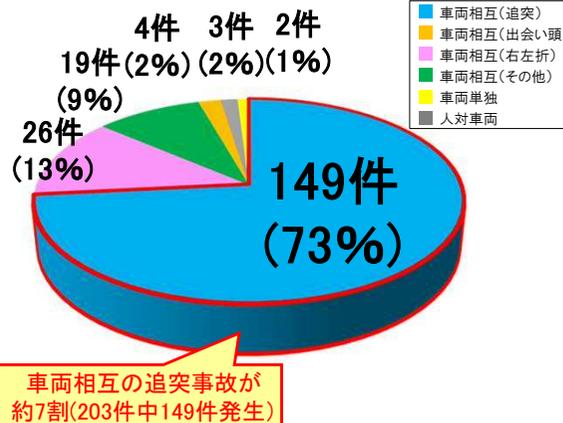
■ 春日部古河バイパスの渋滞状況



消防署前交差点

令和5年11月撮影

■ 春日部古河バイパスの事故類型



資料: 交通事故データ (H30-R3)

## 2. 事業の進捗状況と見込み等

### (3) 事業の見込み等

#### 1) 事業変更内容

①労務費・材料単価の上昇 .....約 6億円増額

計 約6億円増額

項目		事業変更の要因	増額	備考
①	労務費・材料単価の上昇	原材料費の高騰やエネルギーコストの上昇等により、各建設資材価格や労務費が高騰。今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性はある。	約6億円	
			合計	約 6億円

# 2. 事業の進捗状況と見込み等

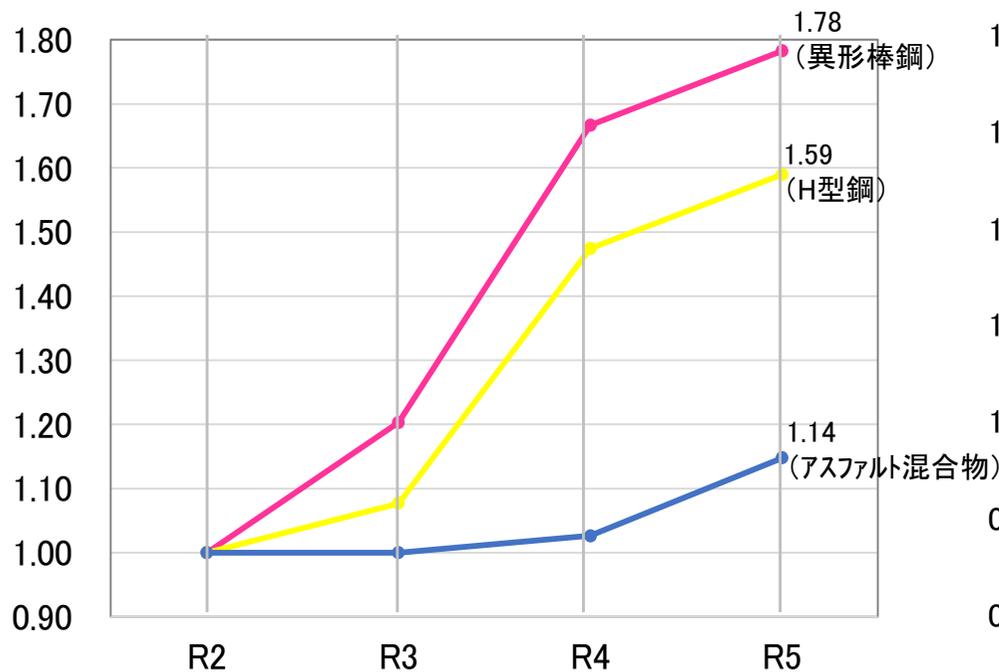
## (3) 事業の見込み等

### 2) 事業費の変更内容

労務費・材料単価の上昇 . . . . . 約6億円増額  
 ○原材料費の高騰やエネルギーコストの上昇等により、各建設資材価格や労務費が高騰。利根川渡河部については今後精査。今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性はある。

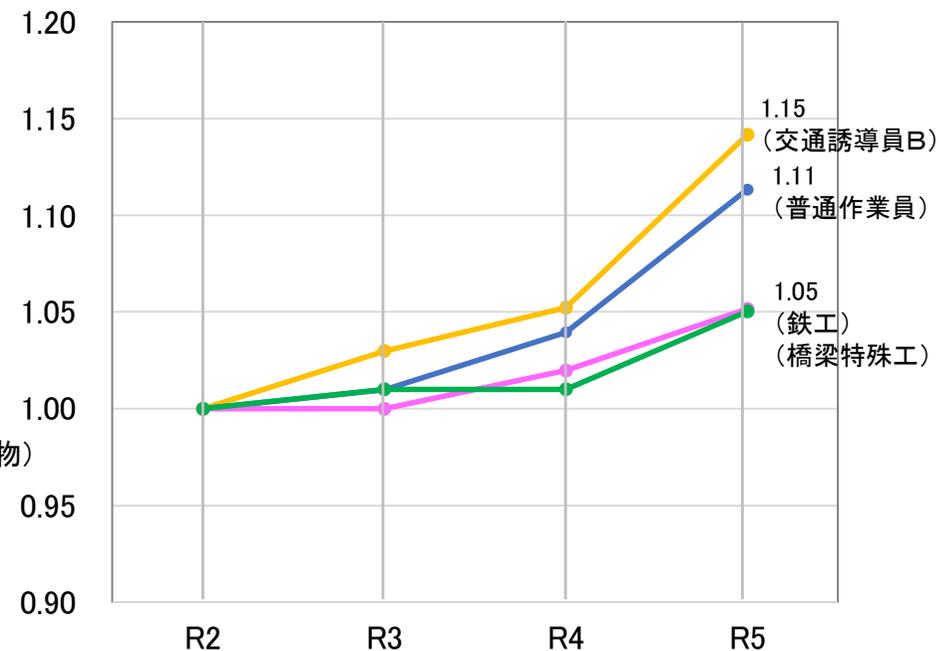
単価上昇

■建設資材単価の伸び率(R2.4を基準に算出)



● 異形棒鋼(SD345 D19)  
● H型鋼(SS400)広幅(300 x 300)  
● アスファルト混合物 密粒度(13)

■労務単価の伸び率(R2.4を基準に算出)



● 交通誘導員B    ● 普通作業員  
● 鉄筋工        ● 橋梁特殊工

出典：月刊建設物価((一財)建設物価調査会)※  
 ※適用：茨城県(各年度の1月の単価より算出)

出典：公共労務費単価※  
 ※適用：茨城県



# 3. 事業の投資効果

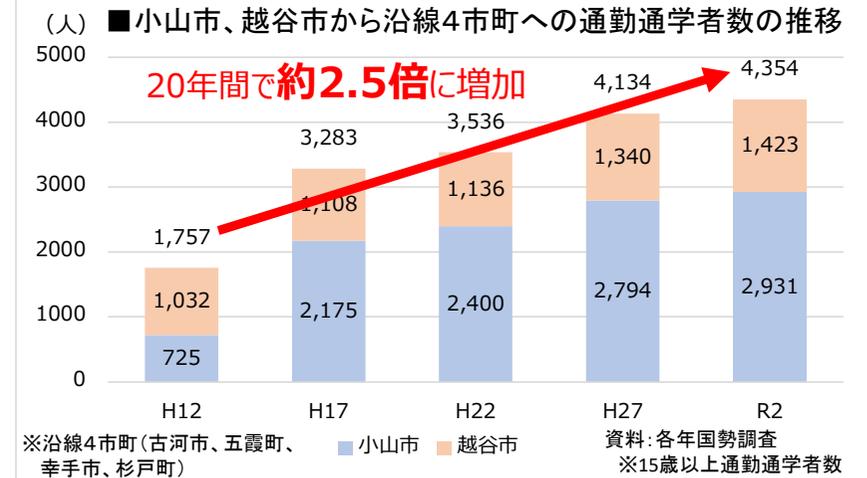
## (1) 道路ネットワーク機能の強化

・国道4号春日部古河バイパスは、第一次緊急輸送道路及び重要物流道路に指定。春日部古河バイパスが整備されることにより、高速道路IC、広域防災拠点や災害拠点病院等へのアクセス性が向上し、道路ネットワーク機能の強化に寄与

### 周辺での道路ネットワーク機能の強化



### 沿線地域の結びつき



### 道の駅ごか付近



令和4年6月撮影

# 3. 事業の投資効果

## (2) 地域活性化の支援

- ・春日部古河バイパスの4車線整備(平成27年3月)以降、沿線の工業団地の分譲完了(2団地)や大規模物流施設(2施設)が来年度竣工予定であるなど、地域活性化が進展中
- ・道の駅ごかや圏央道五霞ICと連携してさらなる地域活性化が期待

### 春日部古河バイパス沿線の企業立地状況

再評価対象区間 春日部古河バイパス 延長21.5km



【計画概要】  
敷地面積: 33,058㎡  
延床面積: 47,735㎡  
階数: 地上3階建て  
竣工予定: R6年6月末



【計画概要】  
敷地面積: 32,000㎡  
延床面積: 50,000㎡  
階数: 地上4階建て  
竣工予定: R6年4月

# 3. 事業の投資効果

## (3) 費用便益分析

### ■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22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。

### 1) 計算条件

【参考: 前回再評価(令和元年)】

・基準年次	: 令和5年度(2023年度)	: 令和元年(2019年度)
・分析対象期間	: 供用後50年間	: 供用後50年間
・基礎データ	: 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査	: 平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	: 令和22年度(2040年度)	: 令和12年度(2030年度)
・計画交通量	: 38,700~66,100(台/日)	: 41,800~62,100(台/日)
・事業費	: 約358億円	: 約 352億円
・総便益(B)	: 約 1,462億円(約5,013億円※)	: 約 1,684億円(約4,600億円※)
・総費用(C)	: 約 533億円(約646億円※)	: 約 477億円(約588億円※)
・費用便益比(B/C)	: 2.7	: 3.5

※基準年次における現在価値化前を示す。

# 3. 事業の投資効果

## 2) 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)	感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
	1,336億円	116億円	11億円	1,462億円 (5,013億円)		交通量	2.5	3.0
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	2.7	事業費	2.8	2.7
	446億円		87億円	533億円 (646億円)		事業期間	3.1	2.4

## 3) 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)	感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
	321億円	29億円	19億円	369億円 (1,264億円)		交通量	4.1	5.1
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	4.6	事業費	4.9	4.3
	47億円		33億円	80億円 (178億円)		事業期間	4.9	4.2

注1) 便益・費用については、令和5年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、( )内の値は基準年次における現在価値前を示す値である。

注2) 費用便益分析算定上設定した完成年度は令和16年(2034)年度である。

注3) 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4) 感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

# 3. 事業の投資効果

## (4) 事業の投資効果のまとめ

項目		事業全体	残事業	
費用	事業費	446億円	47億円	
	維持管理費	87億円	33億円	
	総費用(C)	533億円	80億円	
効果	便益	走行時間短縮便益	1,336億円	321億円
		走行経費減少便益	116億円	29億円
		交通事故減少便益	11億円	19億円
		総便益(B)	1,462億円	369億円
	B/C		2.7	4.6
主な その他の 効果	道路ネットワーク機能の強化	高速道路IC、広域防災拠点や災害拠点病院等へのアクセス性が向上し、道路ネットワーク機能の強化に寄与		
	地域活性化の支援	道の駅ごかや圏央道五霞ICと連携してさらなる地域活性化が期待		
総便益(ΣB)		1,462億円+その他の効果	369億円+その他の効果	

## 4. 関連自治体等の意見

### (1)茨城県からの意見

- ・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る。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したい。

# 5. 今後の対応方針(原案)

## (1)事業の必要性等に関する視点

- ・春日部古河バイパスの整備により、国道4号現道、春日部古河バイパスの交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和や事故の減少が見込まれる。
- ・また、道の駅ごかとの連携や沿線に工業団地や大規模物流施設が整備されるなど地域活性化が期待
- ・費用対効果(B/C)は2.7である。

## (2)事業進捗の見込みの視点

- ・用地については取得済み
- ・令和3年9月に道の駅ごか前交差点(下り線)の幸主跨道橋が開通
- ・茨城県区間については、先行して実施した立体化工事中の交通渋滞状況を踏まえ、関係機関協議の結果、順次立体化を実施することに変更したため、工事に時間を要しているが、引き続き、早期供用を目指し工事を推進
- ・また、利根川渡河部については今後の進捗に応じて、物価・労務費上昇を精査する。

## (3)対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・春日部古河バイパスは、国道4号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少、地域活性化等の観点から、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妥当と考える。