

(再評価)

資料3-3-①

関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成24年度第7回)

# 一般国道4号 東埼玉道路(延伸)

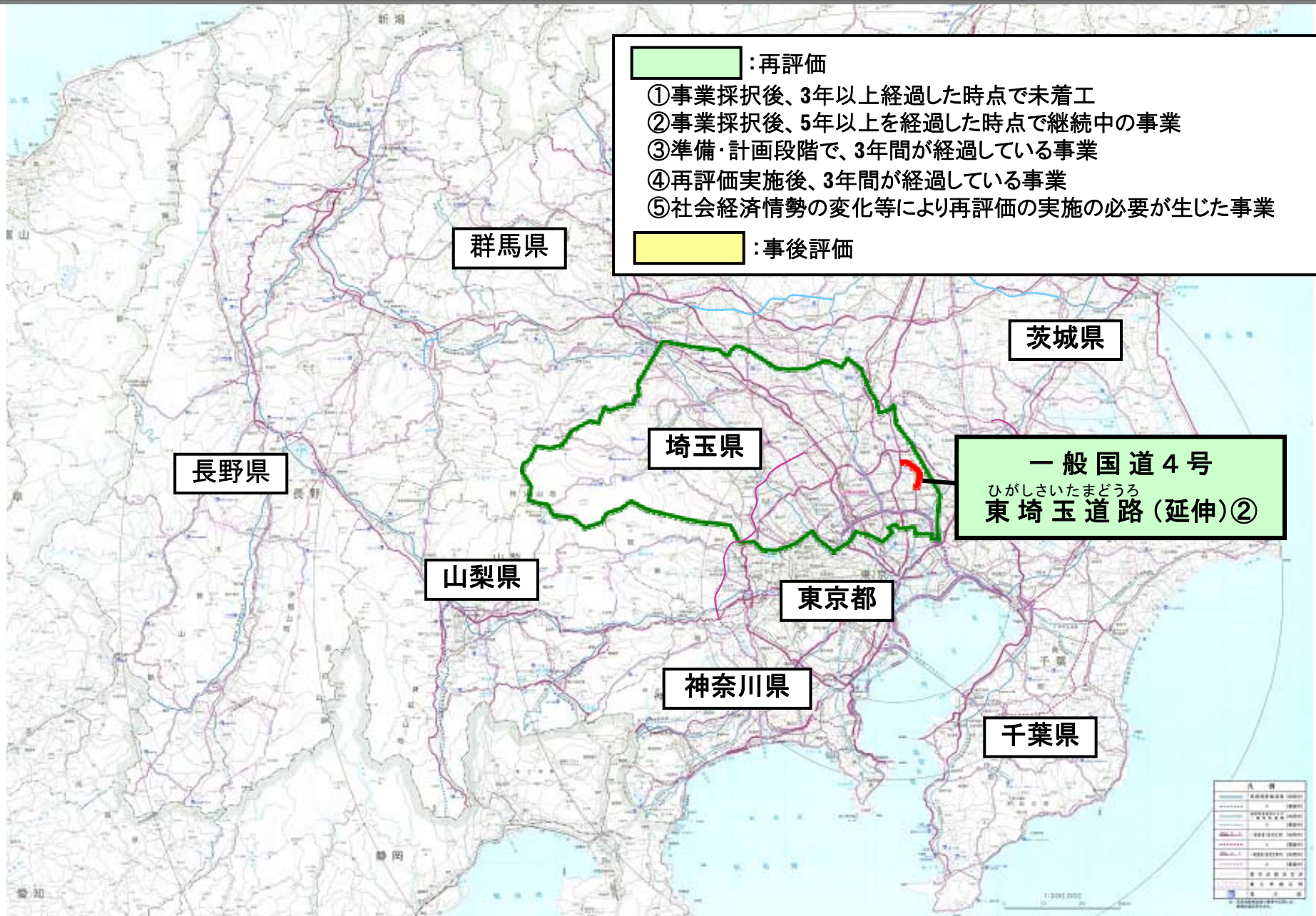
平成24年12月26日

国土交通省 関東地方整備局

# 目 次

1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	4
4. 事業の必要性に関する視点	6
5. 費用対効果	10
6. 事業進捗の見込みの視点	12
7. 今後の対応方針(原案)	13

# 1. 位置図





## 2. 事業の目的と計画の概要

### (3) 国道4号現道(再評価対象区間と並行する区間:越谷春日部バイパス区間)の交通特性

- 東埼玉道路と並行する国道4号(越谷春日部バイパス区間)の交通特性は、周辺地域内に起終点のある内々交通が13%。周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が26%、周辺地域を通過する外々交通が61%となっている。

国道4号(越谷春日部バイパス区間)の主な利用OD  
(国道4号を利用する交通の結びつき)

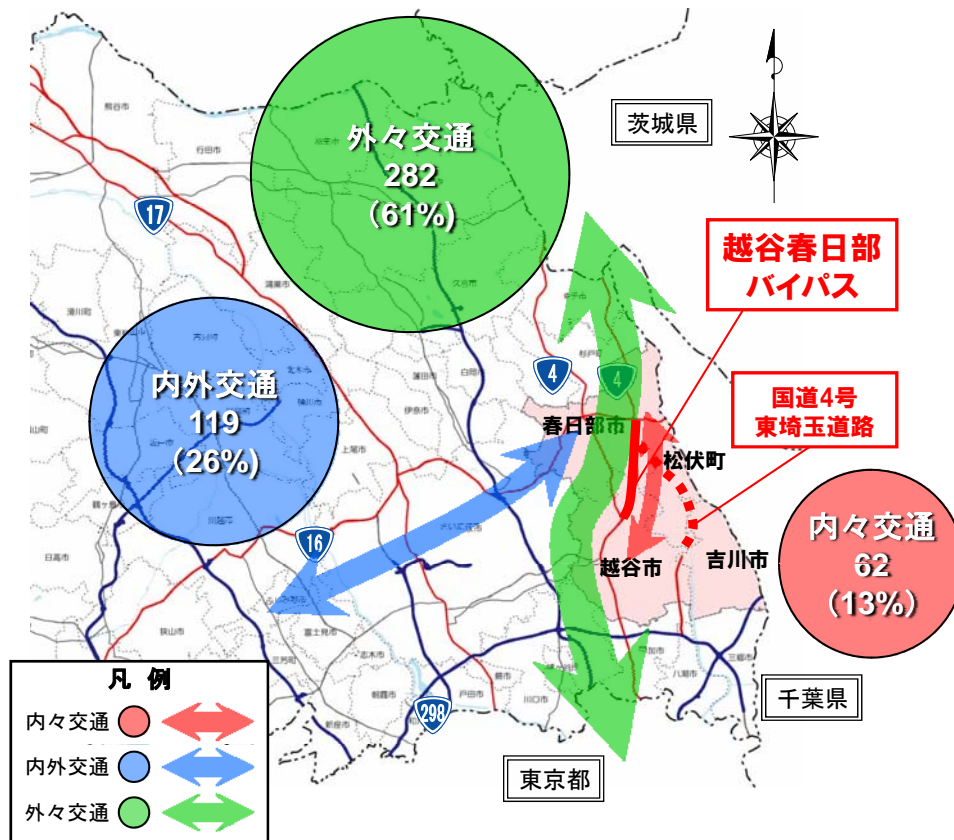


表 国道4号(越谷春日部バイパス)の交通特性

国道4号(越谷春日部バイパス区間) OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	62	13%
周辺地域とその他の地域(内外)	119	26%
周辺地域⇄その他県内	68	15%
周辺地域⇄他県	51	11%
通過交通(外々)	282	61%
合計	463	100%

※周辺地域とは、当該事業が通過する春日部市、越谷市、松伏町、吉川町。

※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

内々交通が13%

内外交通が26%

外々交通が61%

# 3. 事業進捗の状況

## (1) 事業の経緯

- 昭和63年度：都市計画決定
- 平成16年度：計画路線指定(地域高規格道路)
- 平成20年度：事業化
- 平成23年度：用地買収着手



撮影:平成21年3月

開通区間終点部の状況



撮影:平成21年3月

再評価区間起点部の状況

# 3. 事業進捗の状況

## (2) 周辺状況

- ・当該区間の大半は、一級河川中川に並行しており、主に農地を通過している。
- ・また、路線の周辺には、住宅団地である“ゆめみ野地区”や東埼玉テクノポリス工業団地が立地している。
- ・東埼玉道路の開通区間沿線には、日本最大級規模のショッピングセンターの「イオンレイクタウン」が立地している。



【ゆめみ野地区※】



【イオンレイクタウン】

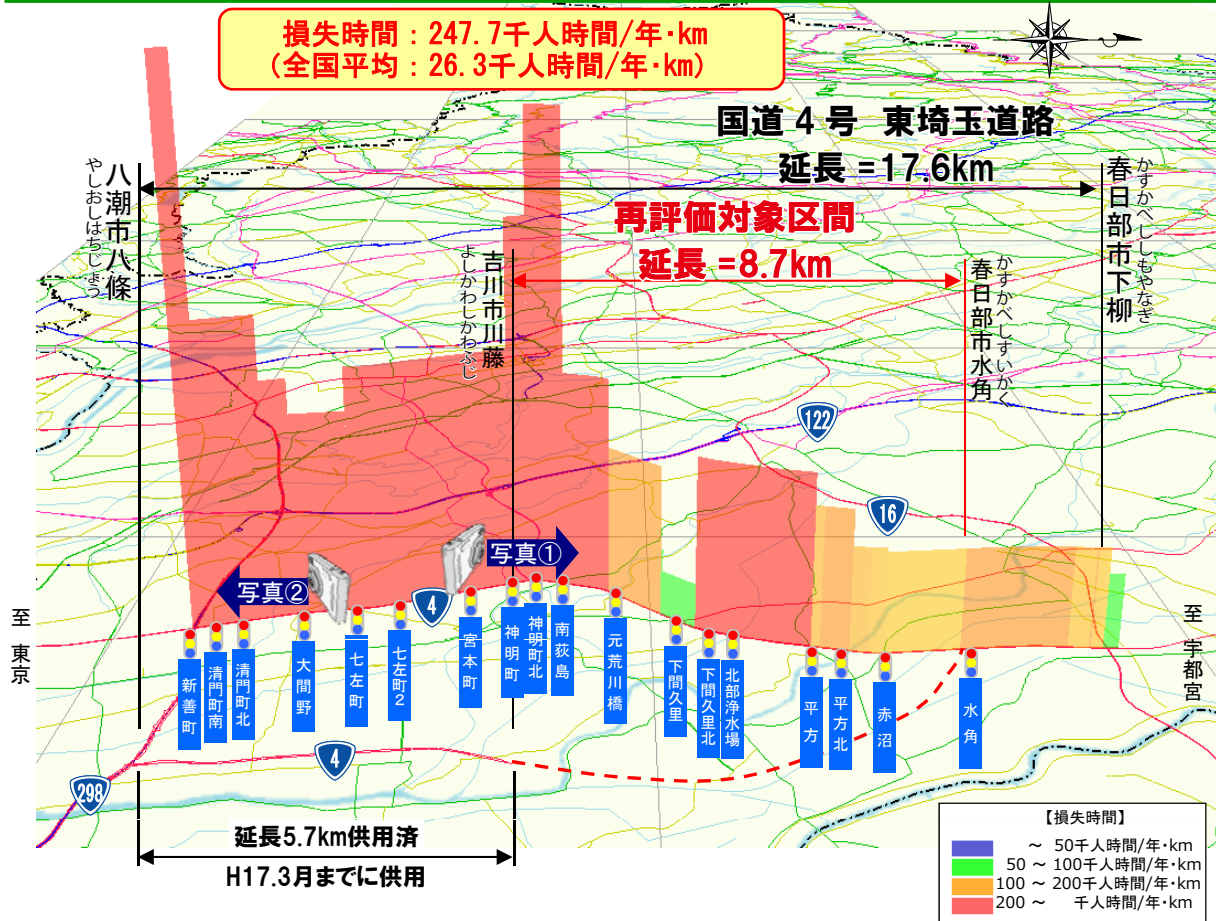
※この背景地図等データは、国土地理院の電子国土Webシステムから配信されたものである。

# 4. 事業の必要性に関する視点

## (1) 国道4号の渋滞状況

- ・東埼玉道路と並行する国道4号(新善町交差点<sup>しんぜんちょう</sup>～水角交差点<sup>すいかく</sup>)の損失時間は247.7千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約9倍。
- ・東埼玉道路の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。

東埼玉道路に並行する現道(新善町交差点～水角交差点)の損失時間の状況(H21)

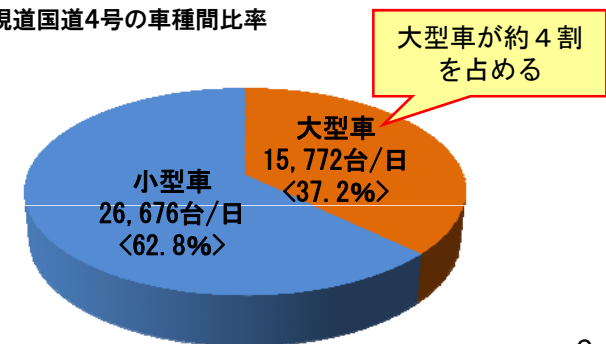


写真① 国道4号神明町交差点の渋滞状況 (平成20年8月撮影)



写真② 国道4号新善町交差点の渋滞状況 (平成20年8月撮影)

現道国道4号の車種間比率



※年間損失時間は、H21民間プローブデータ  
※年間損失時間の全国平均は、国土交通省調べ。



# 4. 事業の必要性に関する視点

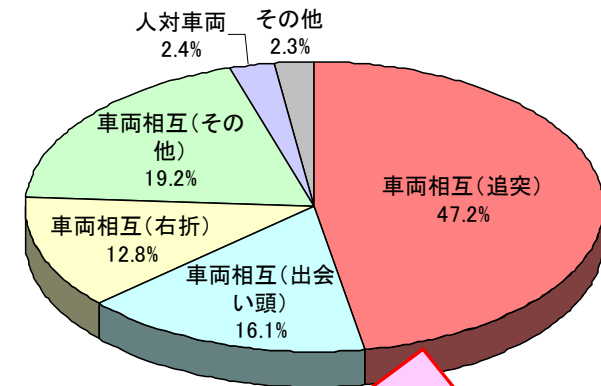
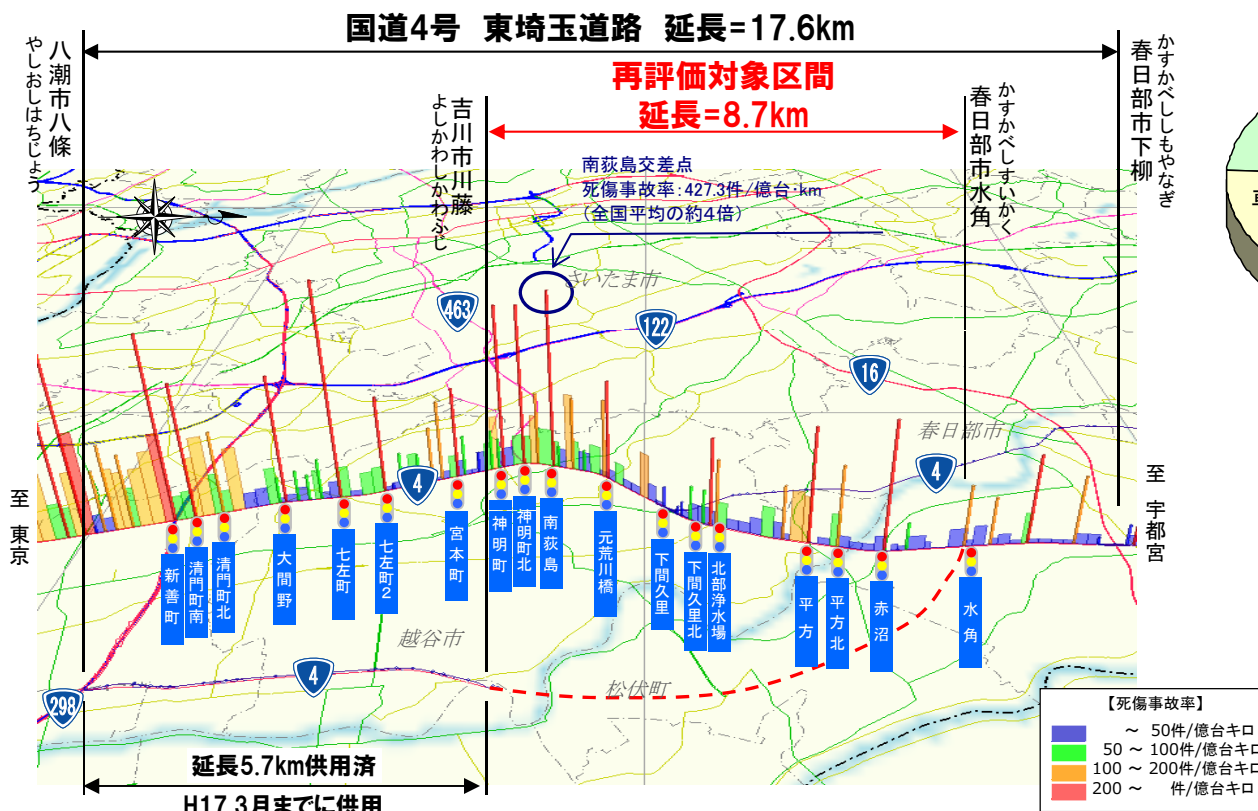
## (2) 国道4号の交通事故状況

- 東埼玉道路と並行する国道4号(新善町交差点<sup>しんぜんちょう</sup>～水角交差点<sup>すいかく</sup>)では、死傷事故率が全国平均を上回る区間が点在している。(南荻島交差点<sup>みなみおぎしま</sup>付近:死傷事故率427.3件/億台・km 全国平均の約4倍)
- 東埼玉道路の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。

### 東埼玉道路に並行する現道(新善町交差点～水角交差点)の事故発生状況(H19-22)

### 事故類型(H19-22)

死傷事故率：99.1件/億台・km (全国平均：102.0件/億台・km<sup>\*</sup>)



車両相互の追突の事故が多く、全体の約5割を占める。

資料:交通事故データ(H19-H22)

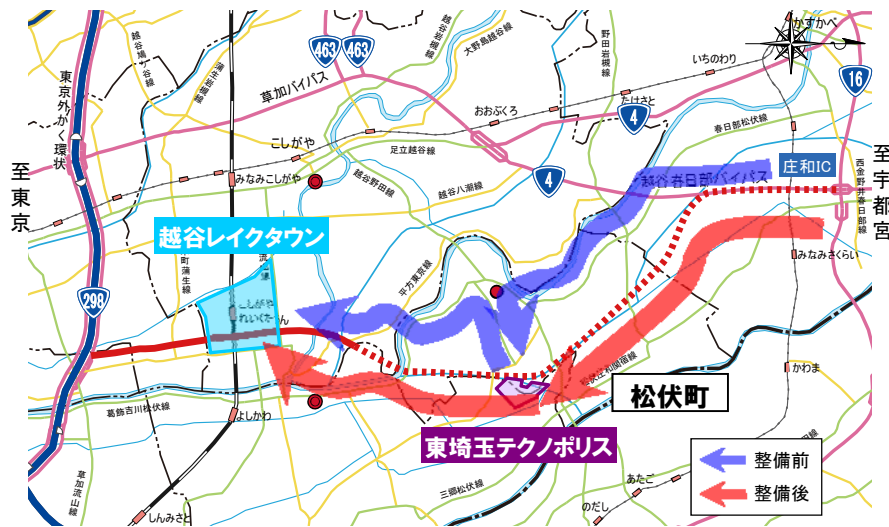
資料:交通事故データ(H19-H22)  
※全国平均は、国土交通省調べ

# 4. 事業の必要性に関する視点

## (3) 周辺地域の開発に寄与

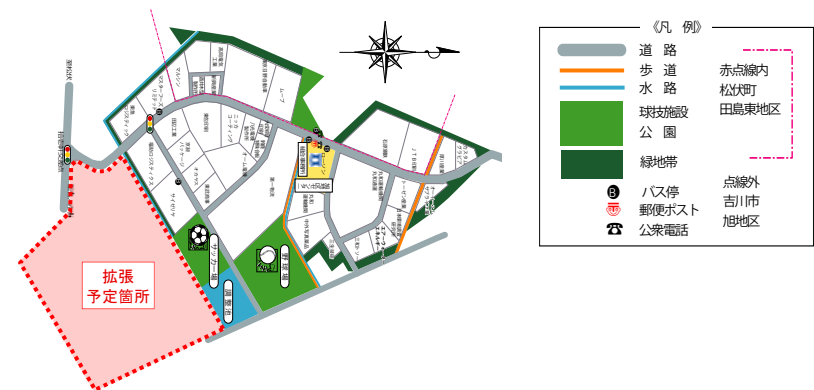
- ・東埼玉道路沿線には、越谷レイクタウンや東埼玉テクノポリスなどの様々な施設が立地しており、東埼玉テクノポリスの拡張計画も予定されている。
- ・当該区間の整備は、これら開発事業を支援するとともに、周辺地域の活性化に寄与する。

### 東埼玉道路の整備による周辺施設へのアクセス性向上

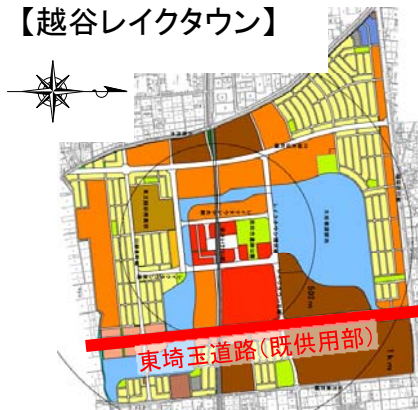


### 【東埼玉テクノポリス】

約36万m<sup>2</sup>の造成面積を有し現在、34社の企業が進出



### 【越谷レイクタウン】



地区面積	約225.6ha
計画人口	約22,400人 (約7,000戸)
主な商業施設	・イオンレイクタウン ・レイクタウンアウトレット



- (印刷・印刷関連企業): 6社
- (運輸・倉庫・物流サービス業): 6社
- (木材・木製品製造加工業): 2社
- (金属表面処理業): 4社
- (建築関連材製造業): 2社
- (その他業種): 14社

<拡張計画の概要>  
事業手法: 土地区画整理事業  
事業主体: 吉川市  
出典: 吉川市HP

この背景地図等データは、国土地理院の電子国土Webシステムから配信されたものである

# 4. 事業の必要性に関する視点

## (4) 残事業の概要

・残事業は、再評価対象区間(延長8.7km)の用地取得および工事。



撮影:平成21年3月

開通区間終点部の状況

## 5. 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。

### (1)計算条件

- ・ 基準年次 : 平成24年度
- ・ 供用開始年次 : 平成30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
- ・ 交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・ 計画交通量 : 12,800~18,300 [台/日]
- ・ 総便益 : 約725億円
- ・ 事業費 : 約134億円
- ・ 費用便益比(B/C) : 5.4

[参考: 前回評価  
(H19新規事業採択時評価)]

- 平成19年度
- 平成30年度
- 供用後40年間
- 平成11年度道路交通センサ
- 平成42年度
- 14,500~19,500 [台/日]
- 約1,009億円
- 約134億円
- 8.2

# 5. 費用対効果

## (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)
	682億円	19億円	24億円	725億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	108億円		27億円	134億円	
					5.4

## (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)
	682億円	19億円	24億円	725億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	100億円		27億円	127億円	
					5.7

注1) 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。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

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。

基準年：平成24年度

# 6. 事業進捗の見込みの視点

- ・平成23年度から用地取得に着手。引き続き、地元説明会を開催し、関係機関との協議・調整を推進。
- ・今後も、用地取得の促進を図り、事業全体の早期完成を目指す。

年度	S63	H元	～	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
都市計画決定	都市計画決定														
事業化					事業化										
測量・調査・設計					測量	測量地質	地質設計	設計	設計	地質設計	地質設計	設計			
設計・用地説明								設計用地	設計用地	設計用地	設計用地				
用地								1%					完了		
工事											改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良舗装	

供用開始年次

(新規事業採択時評価)

(今回再評価)

用地取得率は平成24年3月現在

※供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である

# 7. 今後の対応方針(原案)

## (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・東埼玉道路と並行する国道4号(新善町交差点<sup>しんぜんちよう</sup>～水角交差点<sup>すいかく</sup>)の損失時間は、247.7千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約9倍である。
- ・東埼玉道路の整備により交通の円滑化が図られ、渋滞緩和、交通事故の減少が見込まれる。
- ・沿線には、工業団地や大規模商業施設の立地が進行し、周辺地域の活性化に寄与する。
- ・費用対効果(B/C)は、5.4である。

## (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成23年度から用地取得に着手。引き続き、地元説明会を開催し、関係機関との協議・調整を推進。
- ・今後も、用地取得の促進を図り、事業全体の早期完成を目指す。

## (3) 都道府県・政令市からの意見

< 埼玉県知事の見解 >

本路線は、国道4号の交通混雑の緩和や沿線の開発事業を支援し、県東部地域における南北軸として圏央道や外かん道と連携し、本県の広域ネットワークを形成する極めて重要な道路であります。引き続き、コスト縮減に十分留意しながら、早期完成をお願いします。

## (4) 対応方針(原案)

事業継続

- ・東埼玉道路は埼玉県東部地域における交通混雑の緩和、交通事故の減少等が図られる重要な路線であり、早期に整備し、効果発現を図ることが重要である。