

(再評価)

資料3-2-①

平成27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 東埼玉道路(延伸)

平成27年11月25日

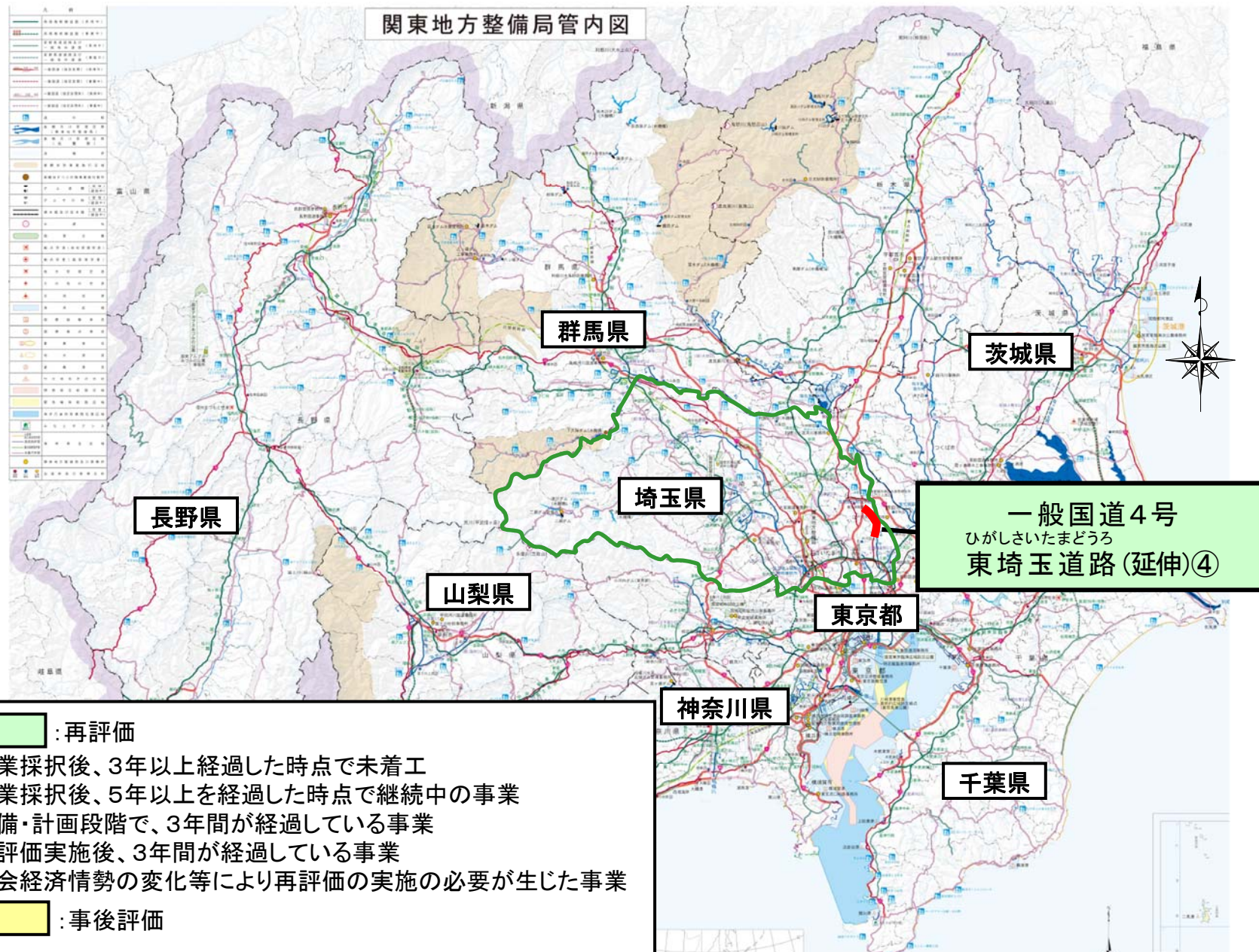
国土交通省 関東地方整備局

# 目次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	8
3. 事業の評価	.....	13
4. 事業の見込み等	.....	15
5. 関連自治体等の意見	.....	16
6. 今後の対応方針(原案)	.....	17

# 1. 事業の概要

## (1)－1 事業の目的と計画の概要(位置図)



# 1. 事業の概要

## (1) - 2 事業の目的と計画の概要

### 目的

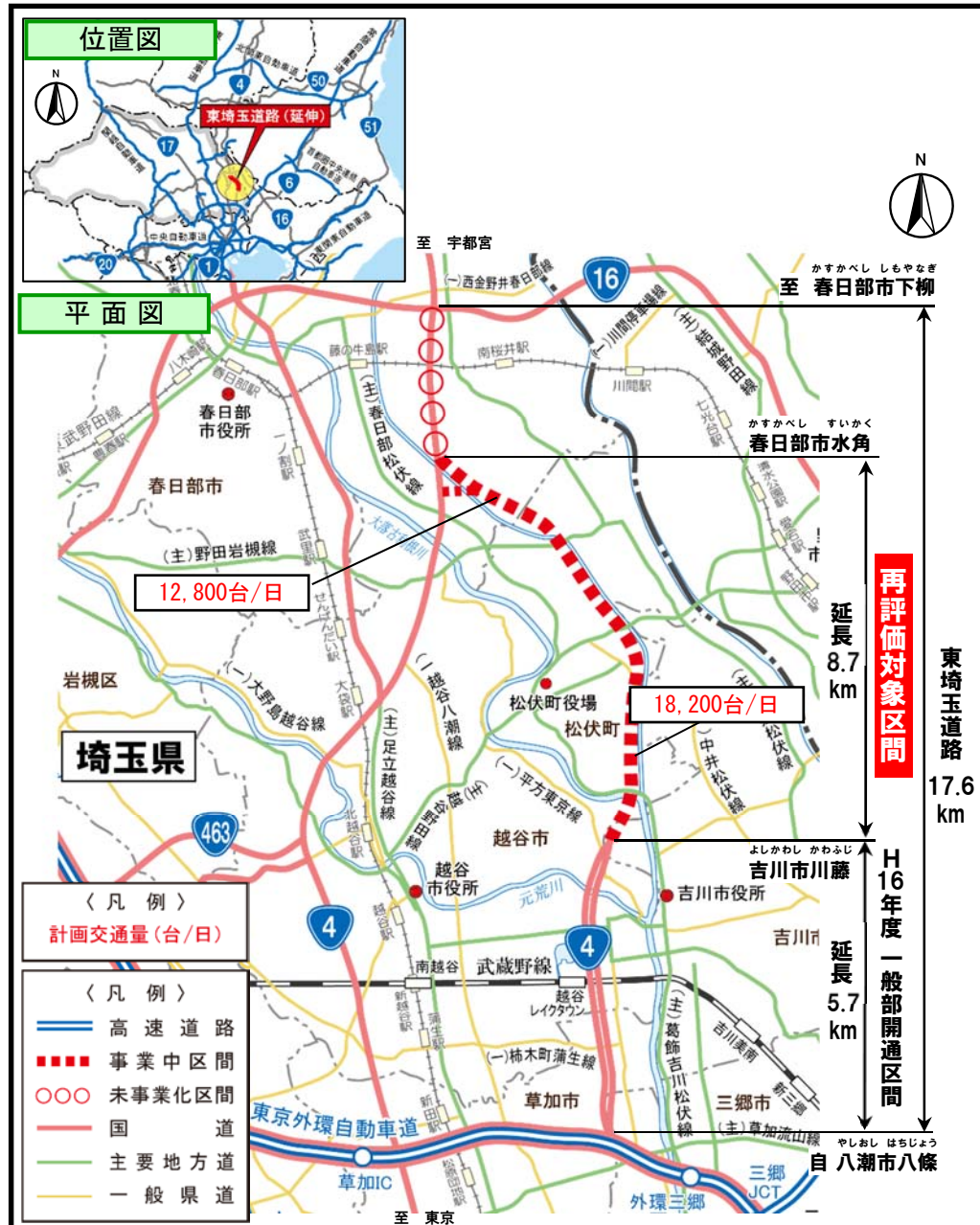
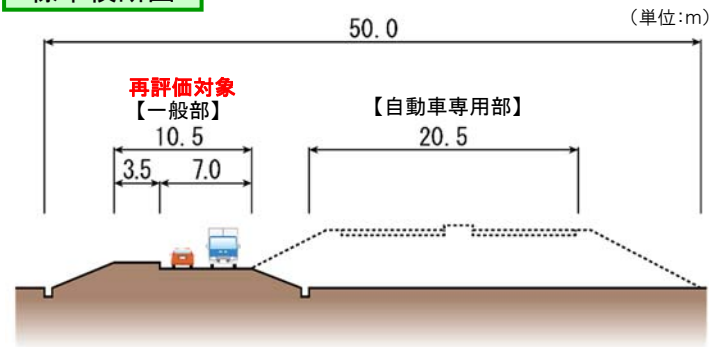
- 周辺地域の交通混雑緩和・交通事故減少
- 地域の開発支援

### 計画概要

さいたまけん よしかわし かわふじ  
 区 間 : 自) 埼玉県吉川市川藤  
 さいたまけん かすかべし すいかく  
 至) 埼玉県春日部市水角

計画延長 : 8.7km  
 幅 員 : 10.5m(一般部)  
 道路規格 : 第4種第3級(一般部)  
 設計速度 : 40km/h  
 車線数 : 2車線  
 計画交通量 : 12,800~18,200台/日  
 事業化 : 平成20年度  
 事業費 : 約134億円

### 標準横断面図



# 1. 事業の概要

## (1)－3 事業の目的と計画の概要(東埼玉道路の周辺の状況)

- ・東埼玉道路の大半は、一級河川中川に並行しており、主に農地を通過している。
- ・当該区間周辺には、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。
- ・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。



※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。

# 1. 事業の概要

## (1) - 4 事業の目的と計画の概要(国道4号現道の交通特性)

- 東埼玉道路と並行する国道4号現道の交通特性は、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号現道の主な交通特性

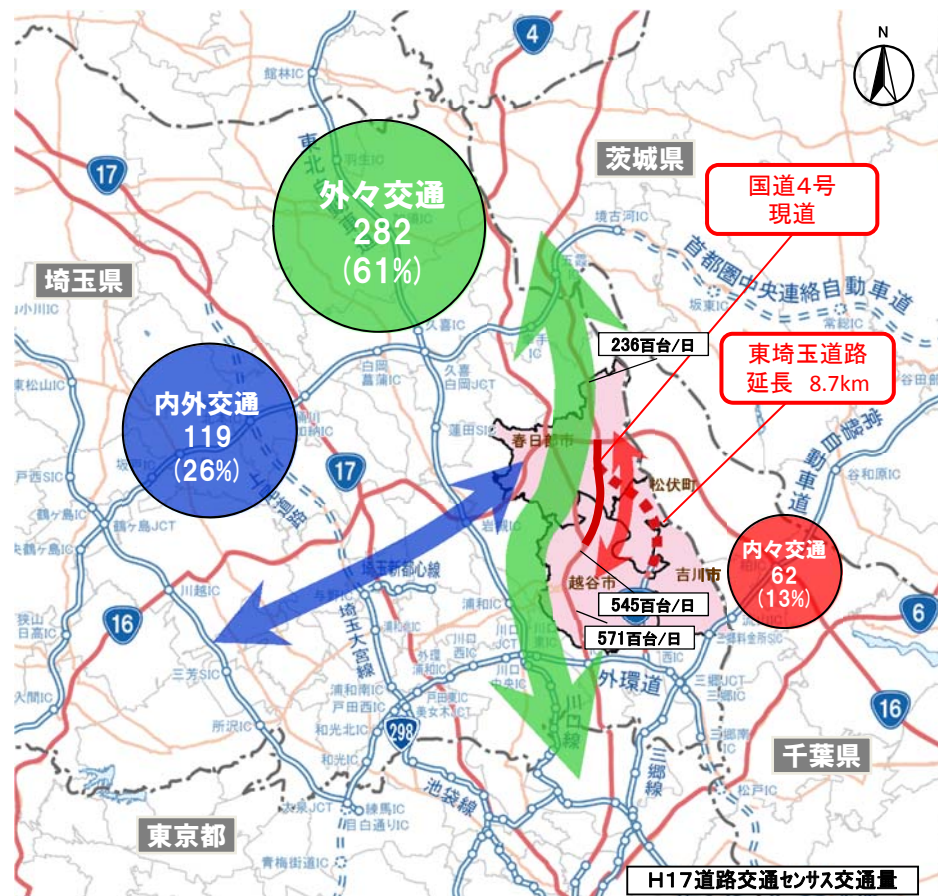


表 国道4号現道のOD内訳

国道4号現道のOD内訳	交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	62	13%
周辺地域とその他地域(内外)	119	26%
周辺地域 ↔ 埼玉県	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、吉川市、松伏町。  
※H17道路交通センサの現況OD調査結果を基に算出

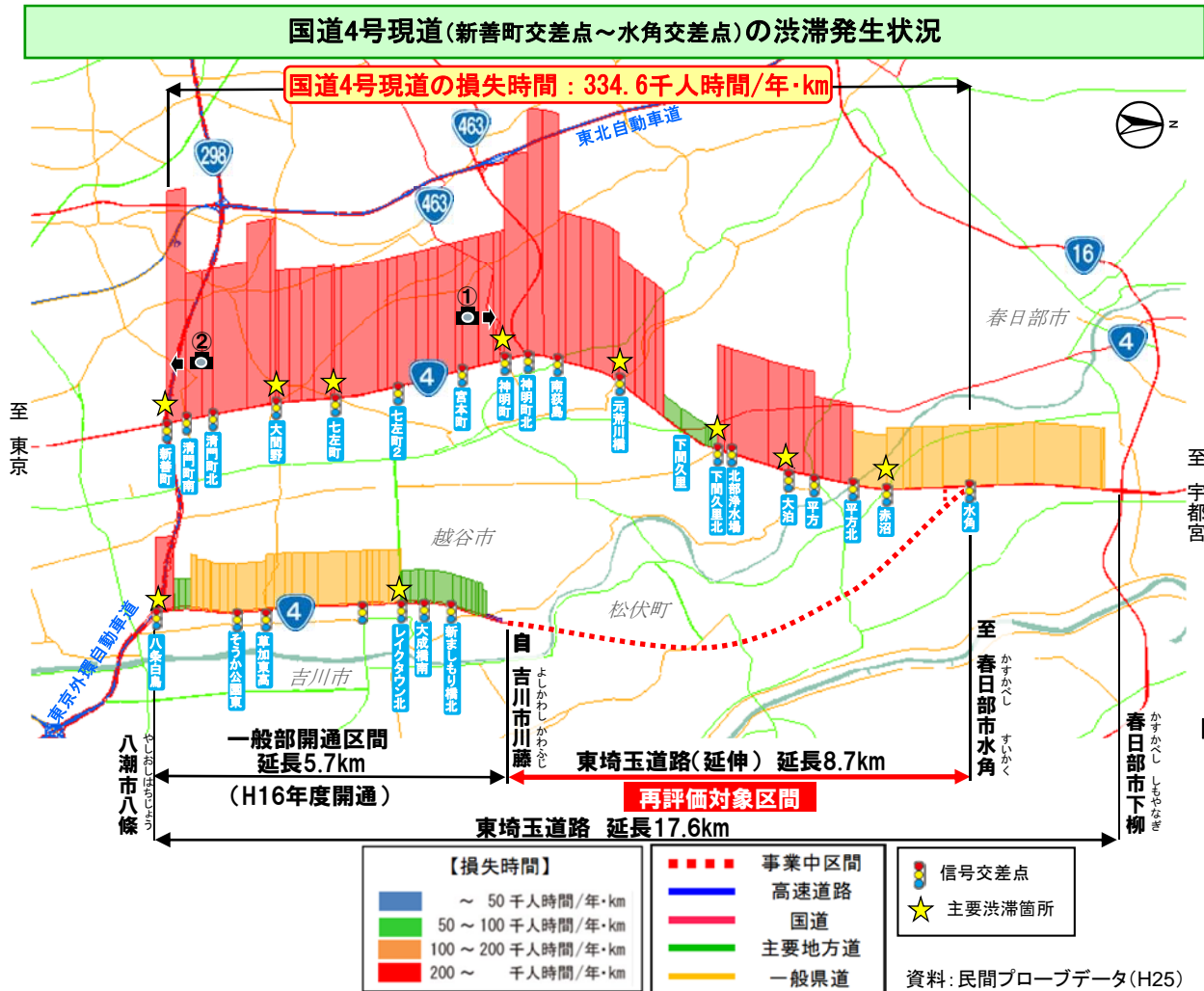
(単位:百台/日)

内々交通が13%  
内外交通が26%  
外々交通が61%

# 1. 事業の概要

## (2) - 1 事業の必要性(国道4号の渋滞状況)

- ・国道4号現道(新善町交差点～水角交差点)の損失時間は334.6千人時間/年・km。
- ・並行する国道4号現道には、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により主要渋滞箇所と特定された交差点が点在している。
- ・東埼玉道路の整備により、並行する国道4号現道の交通が当該道路に転換され、渋滞の緩和が見込まれる。

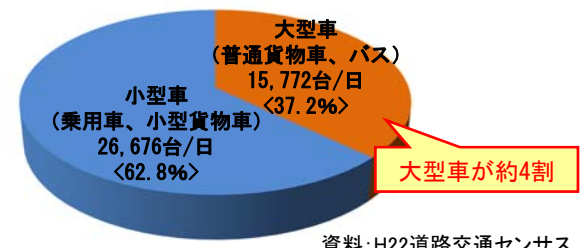


撮影：平成27年9月  
写真① 国道4号神明町交差点の渋滞状況



撮影：平成27年9月  
写真② 国道4号新善町交差点の渋滞状況

国道4号現道の車種間比率

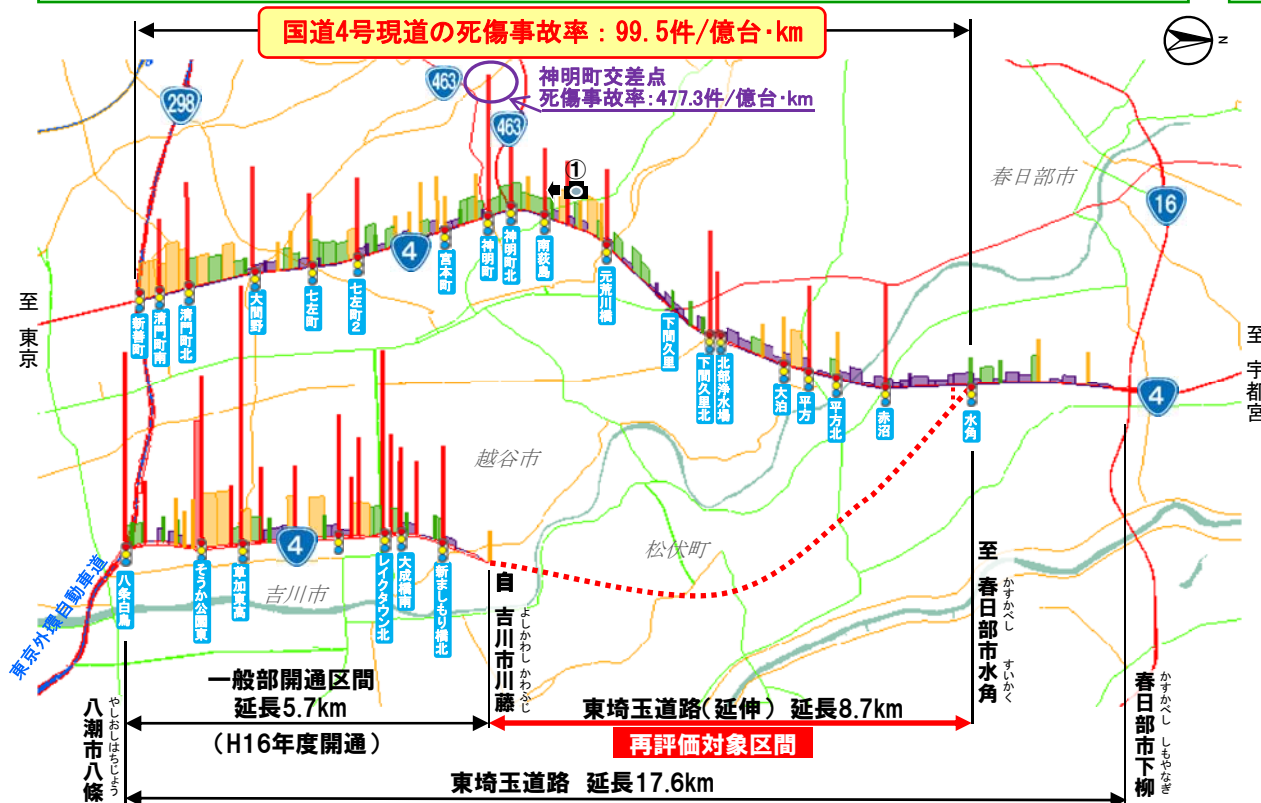


# 1. 事業の概要

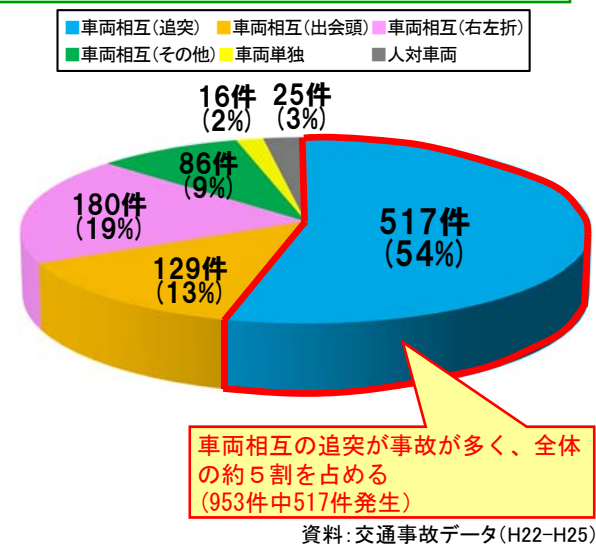
## (2) - 2 事業の必要性(国道4号の死傷事故状況)

- ・国道4号現道(新善町交差点～水角交差点)の死傷事故率は99.5件/億台・km。
- ・神明町交差点の死傷事故率は、477.3件/億台・kmとなっている。
- ・事故類型は追突による事故が多く、全体の約5割を占める。
- ・東埼玉道路の整備により、並行する国道4号現道の交通が当該道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。

国道4号現道(新善町交差点～水角交差点)の死傷事故率



国道4号現道の事故類型



写真① 国道4号南荻島交差点の交通状況

【死傷事故率】		事業中区分	
紫色	～ 50件/億台キロ	赤点線	高速道路
緑色	50～100件/億台キロ	赤線	国道
黄色	100～200件/億台キロ	緑線	主要地方道
赤色	200～件/億台キロ	黄線	一般県道

信号交差点

資料: 交通事故データ(H22-H25)



# 1. 事業の概要

## (2) - 3 事業の必要性(周辺地域の開発に寄与)

- ・当該沿線には、越谷レイクタウン特定土地区画整理事業内の大型商業施設(イオンレイクタウン)や工業団地(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。
- ・東埼玉道路の整備は、これら開発事業を支援するとともに、地域経済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



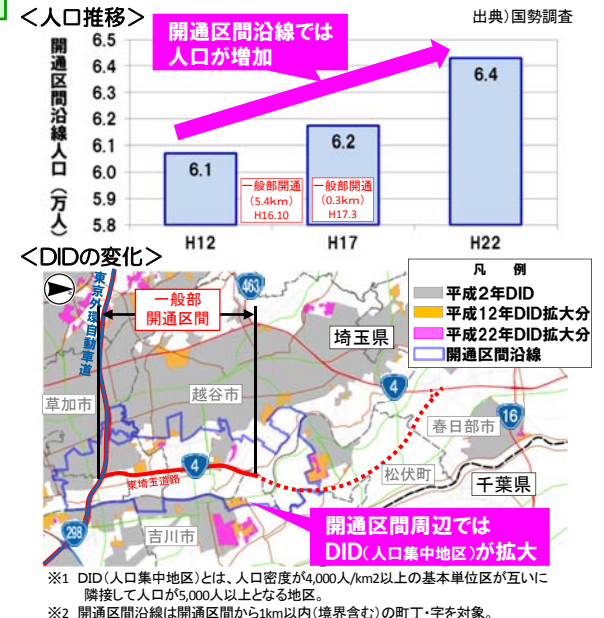
#### 【越谷レイクタウン特定土地区画整理事業】



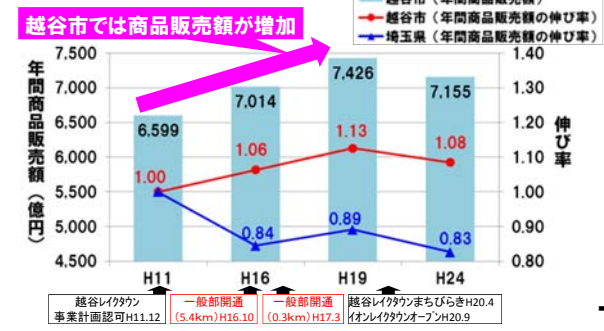
#### 【東埼玉テクノポリス工業団地】



### ■人口推移とDID※1の変化(開通区間沿線※2)



### ■年間商品販売額の変化(越谷市)



出典)越谷市HP

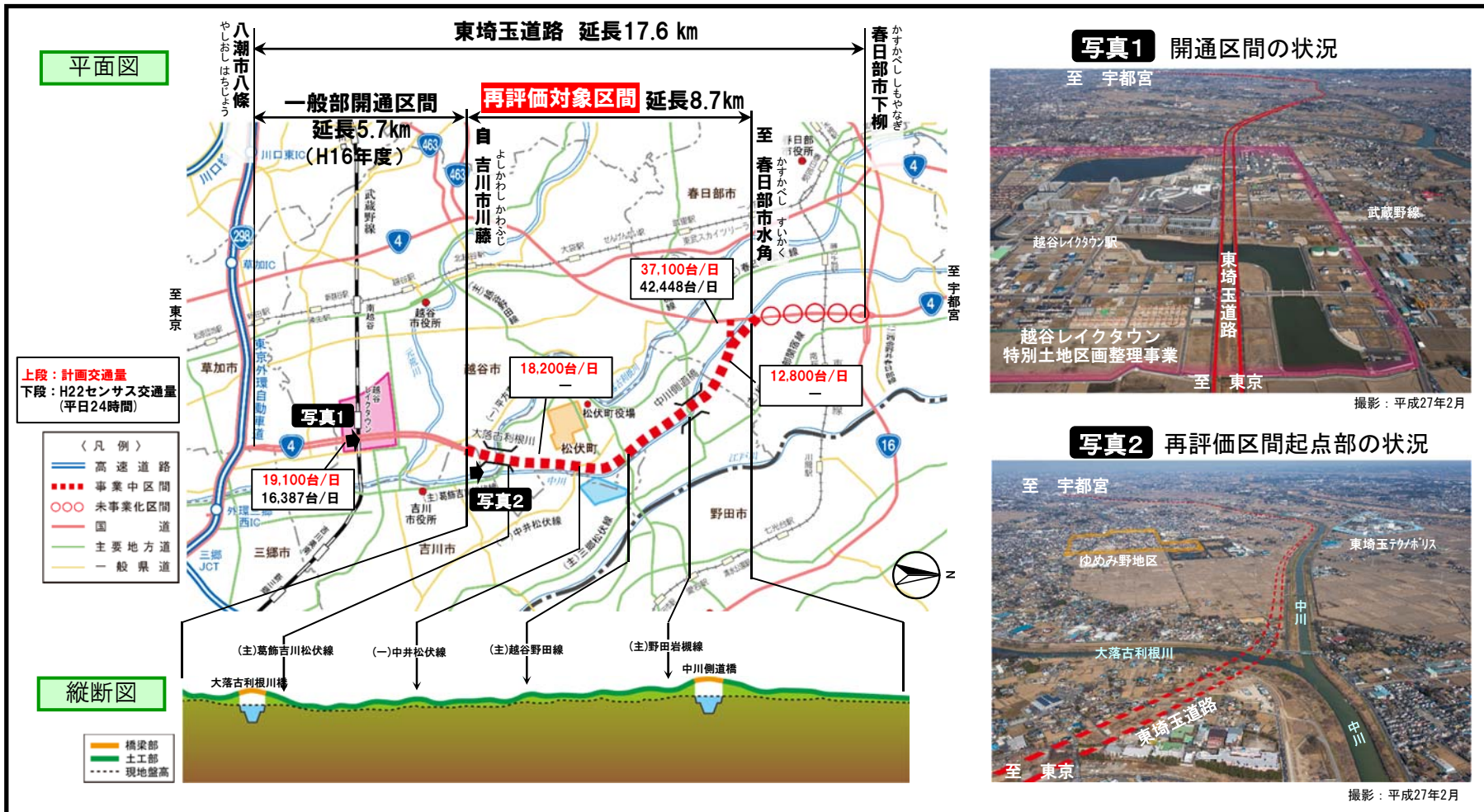
出典)東埼玉テクノポリス協同組合

出典)商業統計調査、経済センサス

## 2. 事業の進捗状況

### (1) 事業の経緯

- 昭和63年度：都市計画決定
- 平成6年度：計画路線指定（地域高規格道路：一般部）
- 平成20年度：事業化
- 平成23年度：用地取得着手



## 2. 事業の進捗状況

### (2) 残事業の概要

- ・現在、東埼玉道路(延伸)整備区間の用地取得率は約26%(平成27年3月末時点)。
- ・平成23年度より用地取得を着手。
- ・早期工事着手に向け、地元、関係機関等と調整を図りながら、用地取得を推進。
- ・当初は、用地が未取得のため、既往の地質調査文献(埼玉県)及び主要箇所での地質調査結果を基に道路設計を実施。
- ・今後は用地取得完了箇所において詳細な地質調査を実施し、軟弱地盤における改良計画の検討を実施。



写真1 用地取得の状況



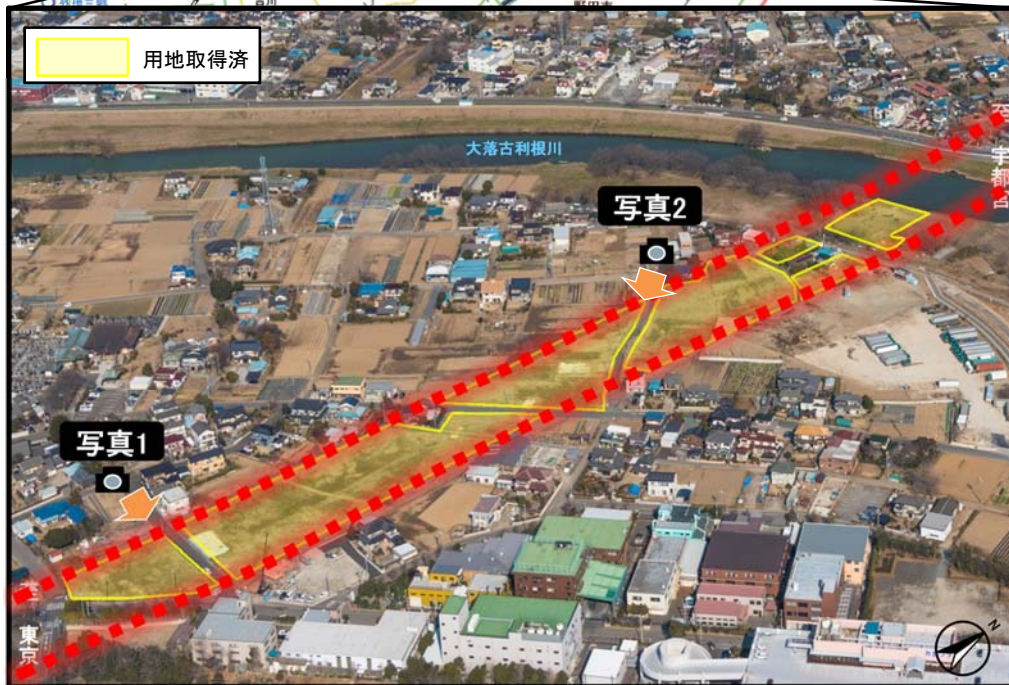
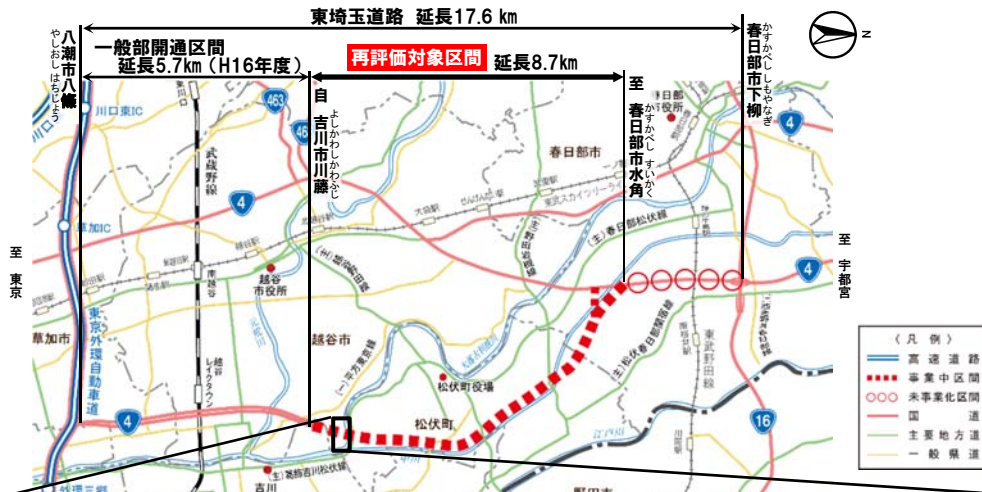
撮影：平成27年10月



用地説明会の状況  
(松伏北部地区)

## 2. 事業の進捗状況

### (3) 前回評価時からの進捗状況



撮影：平成27年2月

**写真1** 越谷市増森地先  
 ■ 前回評価時(平成24年)



撮影：平成24年5月

**写真2** 越谷市増森地先  
 ■ 前回評価時(平成24年)



撮影：平成24年5月

■ 今回評価時(平成27年)



撮影：平成27年9月

■ 今回評価時(平成27年)



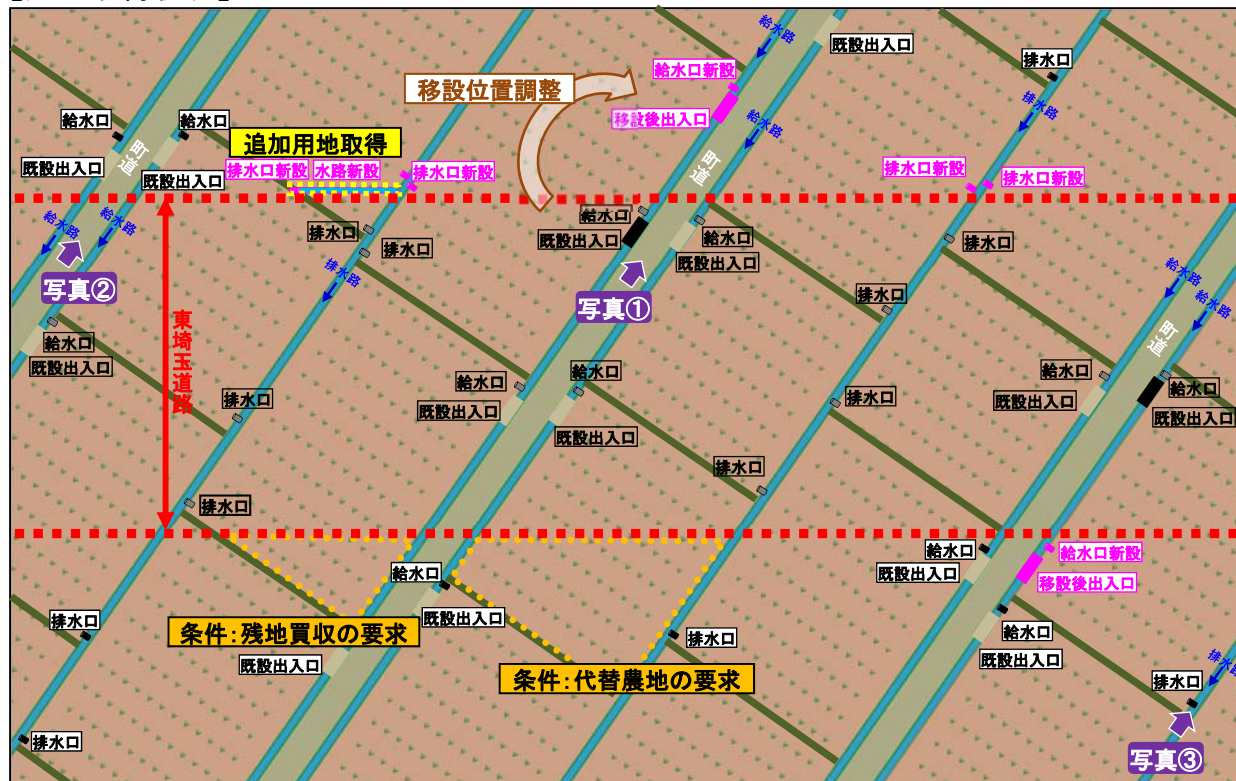
撮影：平成27年9月

## 2. 事業の進捗状況

### (3) 前回評価時からの進捗状況(用地取得状況)

- ・東埼玉道路は、約8割が水田等の農地を通過。
- ・地権者から代替農地や残地買収等の条件提示に対しての補償内容について同意が得られないことから用地取得が難航。
- ・給排水が困難となる水田について、機能補償(出入口位置、給排水施設位置)に関して関係者との協議に時間を要している。
- ・新たに付け替えが必要となる給排水処理等について、追加の用地買収、付け替え水路の検討を実施。

#### 【用地取得状況】



凡例	
	現状
	計画
	水路
	水田
	畦畔



写真① 水田への出入口状況 撮影：平成27年11月



写真② 町道と給水路状況 撮影：平成27年5月



写真③ 排水路と排水口状況 撮影：平成27年11月

## 2. 事業の進捗状況

### (3) 前回評価時からの進捗状況(関係機関協議・調整)

- ・当初は、河川整備計画に基づき、関係機関(県)と協議を行い、設計の実施を予定。
- ・河川管理者との協議段階で、河川整備計画が策定中であることを確認。
- ・その後の協議で、渡河部の設計に必要な河川条件について確認できたため、平成26年度に橋梁の詳細設計を実施したところ、樋門の支障範囲が明確となった。
- ・今後、樋門の移設箇所の地質調査及び詳細設計を行い、管理者である町と河川管理者と協議を行う予定。
- ・なお、移設に際しては、橋梁下部工と工事が輻輳するため、樋門工事を先行することが必要。



H26	H27	H28	H29	H30
橋梁詳細設計	樋門移設に関する管理者との協議・調整	樋門移設工事	橋梁下部工工事	
樋門支障範囲判明				

写真1 大落古利根川 樋門



※橋梁下部工の位置(イメージ)

撮影：平成26年9月



※河川整備計画(河川管理者:国土交通省、埼玉県)については策定中

撮影：平成27年2月

### 3. 事業の評価

#### ■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

〔参考: 前回評価(H24)〕

・基準年次	: 平成27年度	平成24年度
・開通開始年次	: 平成34年度	平成30年度
・分析対象期間	: 開通後50年間	開通後50年間
・基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	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	平成42年度
・計画交通量	: 12,800～18,200[台/日]	12,800～18,300[台/日]
・事業費	: 約134億円	約134億円
・総便益	: 約657億円(約1812億円※)	約725億円(約1971億円※)
・総費用	: 約134億円(約195億円※)	約134億円(約207億円※)
・費用便益比	: 4.9	5.4

※基準年次における現在価値化前を示す。 13

### 3. 事業の評価

#### 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)	経済的 内部収益率 (EIRR)
	608億円	29億円	19億円	657億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	4.9	16.0%
	112億円		22億円	134億円		

#### 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)	経済的 内部収益率 (EIRR)
	608億円	29億円	19億円	657億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	5.8	20.0%
	91億円		22億円	114億円		

注1) 便益・費用については、平成27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。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

基準年：平成27年度



## 4. 事業の見込み等

### (1) 事業進捗の見込みの視点

- ・昭和63年度に都市計画決定、平成20年度に事業化。
- ・平成23年度より用地取得に着手し、用地取得率は約26%（平成27年3月末時点）。
- ・地権者から代替農地や残地買収等の条件提示に対し、補償内容について同意が得られないことから用地取得が難航。
- ・また、給排水や出入りが困難となる水田等への機能補償について地権者等から了解を得られるまで時間を要している。
- ・河川整備計画が策定中であったため、橋梁下部工への支障となる樋門設計及び関係機関との協議を実施。
- ・取得済用地から詳細な地質調査を実施し、軟弱地盤における改良計画の検討を行い、また渡河部では支障となる樋門の移設について、河川管理者等と協議の上、詳細設計を実施し、次回以降に審議予定。
- ・以上のことを踏まえ、開通開始年次を平成30年度から平成34年度に変更する。

### (2) 事業の計画から完成までの流れ(東埼玉道路(延伸))

年度	S63	H元	~	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
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	設計	設計	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								用地着手							完了				
工事														改良支障物移設	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良舗装

前回再評価

今回再評価

※開通年次は、費用便益比算定上設定した年次である

## 5. 関連自治体等の意見

### (1) 埼玉県からの意見

〈埼玉県知事からの意見〉

一般国道4号東埼玉道路(延伸)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す。引き続き、コスト縮減に十分留意しながら、早期整備に努めていただきたい。

## 6. 今後の対応方針(原案)

### (1)事業の必要性等に関する視点

- ・国道4号現道(新善町交差点～水角交差点)の損失時間は、334.6千人時間/年・kmである。
- ・国道4号現道(新善町交差点～水角交差点)の死傷事故率は99.5件/億台・kmである。
- ・神明町交差点の死傷事故率は、477.3件/億台・kmとなっている。
- ・東埼玉道路の整備により、国道4号現道の交通が当該道路に転換され、渋滞緩和、交通事故の減少が見込まれる。
- ・沿線には、大規模商業施設や工業団地の立地が進行し、開発事業を支援するとともに、地域経済の活性化に寄与する。
- ・費用対効果(B/C)は、4.9である。

### (2)事業進捗の見込みの視点

- ・平成20年度に事業化、平成23年度に用地取得着手。
- ・引き続き、地方公共団体等の関係機関との協議・調整を図りながら、用地取得を推進。
- ・地権者から代替農地や残地買収等の条件提示に対し、補償内容について同意が得られないことから用地取得が難航。
- ・また、給排水や出入りが困難となる水田等への機能補償について地権者等から了解を得られるまで時間を要している。
- ・河川整備計画が策定中であったため、橋梁下部工へ支障となる樋門の設計及び関係機関との協議を実施。
- ・取得済用地から詳細な地質調査を実施し、軟弱地盤における改良計画の検討を行い、また渡河部では支障となる樋門の移設について、河川管理者等と協議の上、詳細設計を実施し、次回以降に審議予定。
- ・以上のことを踏まえ、開通開始年次を平成30年度から平成34年度に変更する。

### (3)対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・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、周辺地域の開発支援等の観点から、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。