

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

担当課:道路局 環境安全・防災課
担当課長名:伊藤 高

事業の概要

事業名	地高ICアクセス 主要地方道越谷野田線(増林・松伏西・田島)	事業区分	地方道	事業主体	埼玉県
起終点	自:埼玉県越谷市増林 至:埼玉県吉川市上内川	延長	1.6km		
事業概要					
<p>主要地方道越谷野田線は、越谷市内の主要地方道足立越谷線から千葉県野田市内の主要地方道松戸野田線までを結ぶ、延長約10kmの幹線道路である。</p> <p>このうち、増林・松伏西工区は越谷野田線の現道から、松伏町道6号線までの1.0km、田島工区は東埼玉道路の浦和野田線IC(仮称)から吉川市道1-101号線までの0.6kmのバイパス事業である。</p>					
事業の目的、必要性					
<p>当路線は、都市化に伴う交通需要の増加により、慢性的な交通渋滞や、生活道路へ通過交通が流入し交通事故が発生するなどの問題が顕在化している。現在、東埼玉道路の自動車専用部については国が整備を進めており、当路線は、東埼玉道路の浦和野田線IC(仮称)へのアクセス道路に位置付けられている。</p> <p>本事業は、交通渋滞の緩和や安全な通行空間の確保、道路ネットワークの強化を目的とする。</p>					
全体事業費	約94億円	計画交通量	26,500~37,400台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

・主要地方道越谷野田線は、地域交流の促進、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、吉川市や松伏町をはじめとする関係4市1町の首長で構成される浦和野田線建設促進期成同盟会より、早期完成の要望(令和5年7月27日)を受けている。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・埼玉県公共事業評価監視委員会(令和6年2月9日)において、新規事業化は妥当であると評価。

事業採択の前提条件

・費用対便益:費用が便益を上回っている。
・沿線自治体から早期完成の要望を受けており、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用便益分析	B/C	5.2	EIRR	16.4%	総費用	76億円	総便益	396億円	基準年	令和5年
	(参考)	8.0 [2%] 10.4 [1%]			事業費:74億円 維持管理費:2.3億円		走行時間短縮便益:388億円 走行経費減少便益:4.4億円 交通事故減少便益:3.9億円			
	感度分析				交通量変動	B/C=4.5~5.5(変動ケース:±10%)				
事業の影響	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	<p>交通が転換し、越谷野田線の現道の渋滞が緩和。 現況:1.48~1.59⇒整備後:0.77~0.88(約5割減少)</p> <p>【その他の特徴】 ・現道の混雑時平均旅行速度は11.2km/hであり、県平均(21.5km/h)と比較して、著しく低下している。</p>						
		事故対策	◎	<p>・死傷事故率(R3~R5の3年間) 整備前(現道):126件/億台キロ⇒整備後(バイパス)7件/億台キロ(119件/億台キロの減少)</p> <p>【その他の特徴】 ・現道の事故状況のうち、93%が自動車×自動車の事故であり、県平均(91%)と比較して、自動車事故が多発している。</p>						
		歩行空間	◎	<p>・歩道が狭い現道に比べて、両側に幅の広い歩道を有するバイパス整備により、安全な歩行空間が確保される。 歩道幅員 現況:1.5m⇒整備後:4.5m</p>						
	社会全体への影響	住民生活	○	<p>・現道は路線バスが運行されており、バイパス整備により、現道の交通渋滞が緩和され、バスの定時性の向上が期待できる。</p>						
		地域経済	○	<p>・本路線の沿線には、松伏田島産業団地や東埼玉テクノポリス工業団地等が立地しており、当バイパスの整備により、東埼玉道路等へのアクセス性が向上する。</p>						
		災害	◎	<p>・現道は、第一次緊急輸送道路に指定されているが、慢性的な渋滞が発生しており、緊急輸送道路として脆弱である。 ・バイパス整備により、多重性のある道路ネットワークが構築されることで、大規模災害時の広域的な避難・救助や緊急物資の輸送等を円滑に行うことが可能となり、防災機能の向上が図られる。</p>						
		環境	-	<p>・注目すべき影響はない。</p>						
地域社会	○	<p>・東埼玉道路(浦和野田線IC(仮称))との連携による更なる沿線都市間(越谷市・松伏町・吉川市)の交流促進が期待される。</p>								
事業実施環境	○	<p>・沿線自治体から早期完成の要望を受けている。</p>								

採択の理由

費用便益比が5.2と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、東埼玉道路の自動車専用部の整備に合わせて、浦和野田線IC(仮称)へのアクセス道路となる主要地方道越谷野田線(増林・松伏西・田島)を整備することにより、周辺道路の渋滞緩和だけでなく、防災機能向上や公共交通の利便性向上なども期待できることから、当該事業の整備の必要性・効果は高いものと判断される。
以上により、本事業は令和6年度新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)