

## 新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

### 事業の概要

<b>事業名</b>	一般国道4号 ひがしさいたま やしお まつぶし 東埼玉道路（八潮～松伏）	<b>事業区分</b>	一般国道
<b>起終点</b>	自：埼玉県八潮市八條 さいたま まつぶし 至：埼玉県北葛飾郡松伏町田島	<b>事業主体</b>	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社
<b>延長</b>	9.5 km		
<b>事業概要</b>			
一般国道4号東埼玉道路（八潮～松伏）は、埼玉県東部地域の交通混雑緩和や地域振興を支援する規格の高い道路ネットワークの強化、災害時の代替路確保を目的とした埼玉県八潮市八條から埼玉県北葛飾郡松伏町までの延長9.5kmの道路事業である。			
<b>事業の目的、必要性</b>			
当該区間整備により交通容量を確保し、幹線道路の速達性向上、高速道路へのアクセス向上による産業活動の活性化・生産性向上、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの形成による救援活動・物資輸送に寄与する。			
<b>全体事業費</b>	約2,000億円	<b>計画交通量</b>	約19,800～45,000台/日
<b>事業概要図</b>			

### 事業評価結果

担当課：道路局 国道・技術課      担当課：道路局 高速道路課  
担当課長名： 奥村 康博              担当課長名： 山本 巧

費用 便 益 分 析	B/C	1.5	<b>総費用</b> 1,558億円 <small>（事業費：1,391億円 維持管理費：167億円）</small>	<b>総便益</b> 2,282億円 <small>（走行時間短縮便益：2,061億円 走行経費減少便益：163億円 交通事故減少便益：58億円）</small>	<b>基準年</b>	令和元年	
	感 度 分 析 の 結 果	交通量変動	B/C=1.3（交通量	-10%	B/C=1.6（交通量	+10%	
		事業費変動	B/C=1.3（事業費	+10%	B/C=1.6（事業費	-10%	
事業期間変動		B/C=1.4（事業期間	+20%	B/C=1.6（事業期間	-20%		
事 業 の 影 響	評価項目	評価	根拠				
	自 動 車 や 歩 行 者 へ の 影 響	渋滞対策	◎	・交通容量の増加により、渋滞が緩和。 【混雑度の改善】 混雑度 現況：1.28 → 整備後：0.95（約3割減少）			
		事故対策	◎	・渋滞の緩和により、追突事故が約1割減少。 【追突事故件数の減少】 追突事故件数 現況：86件/4年 → 整備後：80件/4年（約1割減少）			
		歩行空間	-	・注目すべき影響はない。			
	社 会 全 体 へ の 影 響	住民生活	-	・注目すべき影響はない。			
		地域経済	◎	・円滑な物流の確保により、埼玉県東部地域と千葉県湾岸地区方面のアクセス性が向上し、産業活動の生産性が向上。 【所要時間の短縮：東埼玉テクノポリス～高谷JCT】 現況：約55分 → 整備後：約30分（約25分短縮） ・高速道路へのアクセス性が向上し、産業活動の活性化等を支援。 【埼玉県東部地域の高速IC15分カバー圏の拡大】 現況：約44%→整備後：約69%			
		災害	○	・浸水想定区域を回避する道路ネットワークとして機能し、災害時の救援活動・物資輸送に寄与。			
		環境	-	・注目すべき影響はない。			
		地域社会	-	・注目すべき影響はない。			
	<b>事業実施環境</b>		○	・都市計画決定手続き完了（S63.4） ・埼玉県知事等より東埼玉道路（八潮～松伏）の早期事業化を要望。			

#### 関係する地方公共団体等の意見

【埼玉県知事】  
一般国道4号東埼玉道路（八潮～松伏）事業の予算化することについて同意します。  
本県としましては、東埼玉道路と一体となって当該ネットワークを強化するため、東埼玉道路のアクセス道路について、関係する市町と連携しながら重点的に整備してまいります。また、埼玉県土地公社を活用した用地取得の支援を行うとともに、東埼玉道路沿線では産業団地や大規模商業施設の立地により更なる交通需要の増大や交通集中が見込まれることから、必要に応じ、県としても関係機関と連携して渋滞対策に取り組んでまいります。  
事業の実施にあたっては、可能な限りコスト削減を図るとともに、有料道路事業の活用による早期完成に向けた特段のご配慮をお願いします。

#### 学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

#### 事業採択の前提条件

- ・費用対便益：便益が費用を上回っている。
- ・手続きの完了：都市計画決定手続き完了（S63.4）

#### 採択の理由

費用便益比が1.5と便益が費用を上回っていると同時に、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、当該区間の渋滞緩和や地域経済等への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。  
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額に割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

## 道路の防災機能の評価

### 事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
東埼玉道路（八潮～松伏）の整備により、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの形成による救援活動・物資輸送に寄与するものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> <li>埼玉県東部地域の幹線道路である国道4号は、利根川や中川などの浸水想定区域を通過しており、幹線道路ネットワークとして脆弱。</li> <li>河川氾濫時には、越谷市と防災協定を締結している越谷レイクタウンの大規模商業施設が地域の防災上重要な施設となるため、高規格道路と連携した物資輸送ルートの構築が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※越谷市地域防災計画（H27.3）</li> <li>・災害時の協力協定締結企業・団体については、災害時において罹災者に支給する食料、医療、生活必需品、災害応急対策に必要な資器材の確保、施設及び人材の提供に関すること。</li> </ul>
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道4号東埼玉道路一般部では、平日ピーク時の旅行速度が17.4km/hであり、延長約5.3km間における旅行速度の低下が原因と考えられる追突事故は、4年間で86件と多発。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※第2回埼玉県道路交通環境安全推進連絡会議（H29.3）</li> <li>・県内の幹線道路で重点的に交通事故対策が必要な区間が121区間選定され、そのうち国道4号東埼玉道路一般部の当該路線並行区間に2区間存在。</li> </ul>
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東北道、常磐道、外環道、圏央道に囲まれた地域には、高速道路へのアクセスで、周辺に比べ時間を要する地域が見られる。</li> <li>・埼玉県東部地域においても、既存の工業団地に加え、新規に整備が進むなか、ICから15分圏域外が多く、産業活動を担う物流交通の高速アクセス性が低い状況。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※埼玉県5か年計画（H29.7）</li> <li>・本件の充実した高速道路網の強みを生かし、企業立地の促進などを図るため、インターチェンジアクセスの更なる改善のための道路整備などを進めるとともに、新大宮上尾道路や東埼玉道路などの整備を促進します。</li> </ul>
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価に変化はないものの、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。</li> <li>・また、本事業において、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成されるとともに、幹線道路の速達性向上、高速道路へのアクセス向上による産業活動の活性化・生産性向上に寄与するなど、有効性の高い事業と評価できる</li> </ul>									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	埼玉県庁	松伏町役場	4	0.12 [B]	0.08 [B]	▲ 9.85	0.00	0.04	○

事業の効率性
・都市計画決定（S63.4）