

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：高松 論

事業名 一般国道4号 東埼玉道路（延伸） <small>ひがしさいたまどうろえんしん</small>	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局
起終点 自：埼玉県吉川市川藤 <small>よしかわし かわふじ</small> 至：埼玉県春日部市水角 <small>かすかべしすいかく</small>	延長	8.7km
事業概要 一般国道4号は、東京都から青森県に至る延長約860kmの主要幹線道路であり、埼玉県東部地域を南北に縦貫する主要な幹線道路として重要な役割を担っている。東埼玉道路は、埼玉県八潮市八條から春日部市下柳までの計画延長17.6kmのバイパス事業であり、平成16年度までに起点から延長5.7kmを供用したところである。東埼玉道路（延伸）は、供用中区間終点部から国道4号接続部までの一般国道4号のバイパス事業である。		
H20年度事業化 S63年度都市計画決定 H23年度用地着手 H29年度工事着手		
全体事業費 約365億円 事業進捗率 約87% 供用済延長 — <small>(令和5年3月末時点)</small>		
計画交通量 11,500～35,500台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.1 (残事業) 6.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 127/398億円 (事業費：97/368億円 維持管理費：30/30億円)
総便益 (残事業)/(事業全体) 851/851億円 (走行時間短縮便益：743/743億円 走行経費減少便益：96/96億円 交通事故減少便益：11/11億円)		基準年 令和5年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.8～2.4（交通量 ±10%）【残事業費】交通量：B/C=5.8～7.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.1～2.2（事業費 ±10%） 事業費：B/C=6.2～7.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.0～2.3（事業期間 ±20%） 事業期間：B/C=6.4～7.1（事業期間 ±20%）		
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和および交通事故の減少 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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多数存在しており、特に神明町交差点や新善町交差点での速度低下が顕著。 ・ 国道4号現道の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約6割。 ・ 東埼玉道路一般部の延伸により、現道の交通の転換が更に図られ、交通渋滞の緩和及び交通事故の減少に期待。 (2) 周辺地域の開発に寄与 <ul style="list-style-type: none"> ・ 東埼玉道路沿線では、土地区画整理事業や大型物流施設、大規模店舗が立地し、新規産業団地についても整備中。 ・ 東埼玉道路の整備は、開発事業を支援するとともに、地域経済の活性化に寄与。 ・ 沿線に立地する企業等からも整備への期待の声。 (3) 地域産業の振興を支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ 東埼玉道路沿線では、いちごやぶどう狩りができる農園が多く立地し、特に越谷市では「越谷いちご」のブランド化（都心への朝採れ直送による販売などの高付加価値化）や、観光農園の振興策を推進中。 ・ 道路整備による観光農園の振興推進、新たな雇用の創出、農業振興を軸とした更なる発展に期待。 		

関係する地方公共団体等の意見

・埼玉県知事の意見：

東埼玉道路は、東北道や常盤道を補完し、国道4号の渋滞緩和や地域の活性化、災害時の緊急輸送道路としての役割を担う、非常に重要な道路です。

一般部の整備については、引き続き、コストの縮減に十分留意し、早期に整備を進めるようお願いいたします。

また、本路線の機能を十分発揮させるため、自動車専用部についても、未事業化となっている松伏町田島から春日部市下柳の早期事業化、国道16号から圏央道までの区間の計画の具体化について、特段の御配慮をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和63年度に都市計画決定、平成20年度に事業化。

平成23年度に用地取得着手し、平成29年度に工事着手。

用地取得率は約98%（令和5年3月末時点）。

工事については、全市町において改良工事や橋梁下部工事を実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

早期完成を目指し、用地取得、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

・交通管理者および交差道路管理者との協議の結果、付加車線の設置等が必要となり、追加の用地買収および工事が必要となった。

・近隣の現場からの発生土だけでは不足する状況となったため、遠方も含む複数の現場から発生土を集めることとなり、現場毎に受入時期や受入土量が異なり安定的な土量確保が困難なことから、ストックヤードの整備や運搬距離の増加が生じた。

・工事着手にあたり、廃棄物の埋設範囲を広く把握することを目的に改めて試掘した結果、浅層で廃棄物の埋設が確認されたため、廃棄物処分費が必要となった。

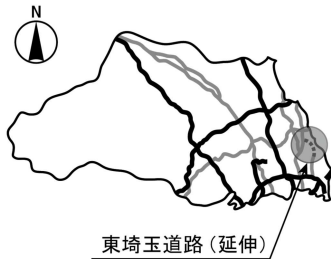
・当初の想定よりも地盤が軟弱であることが判明したため、軟弱地盤における仮設工を再検討した結果、地盤改良工の追加が必要となった。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



東埼玉道路(延伸)



凡例	
——	一般部開通区間
——	一般部事業中区間
■ ■ ■ ■	専用部事業中区間
○ ○ ○ ○	専用部未事業化区間
——	高速道路
——	一般国道
——	主要地方道
——	一般県道
● ●	市役所・町役場



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。