

# 越谷都市計画道路

## 3・3・1 越谷吉川線整備事業

### 事業再評価

---

1. 事業の概要
2. 整備の目的
3. 進捗状況
4. 事業投資効果
5. まとめ（今後の対応方針）



越谷市  
建設部 道路建設課

## 【事業再評価の対象となる事業とは】

越谷市公共事業再評価実施要綱第3条より、  
国庫補助事業のうち、以下いずれかに該当するもの

- (1) 事業採択後、5年経過した時点で未着工
- (2) 事業採択後、5年経過した時点で継続中
- (3) 準備・計画段階で5年経過した事業
- (4) 再評価実施後、5年経過した時点で未完了



本件は (4) に該当

(平成24年度事業採択)

(平成30年度再評価実施)

# 1. 事業の概要

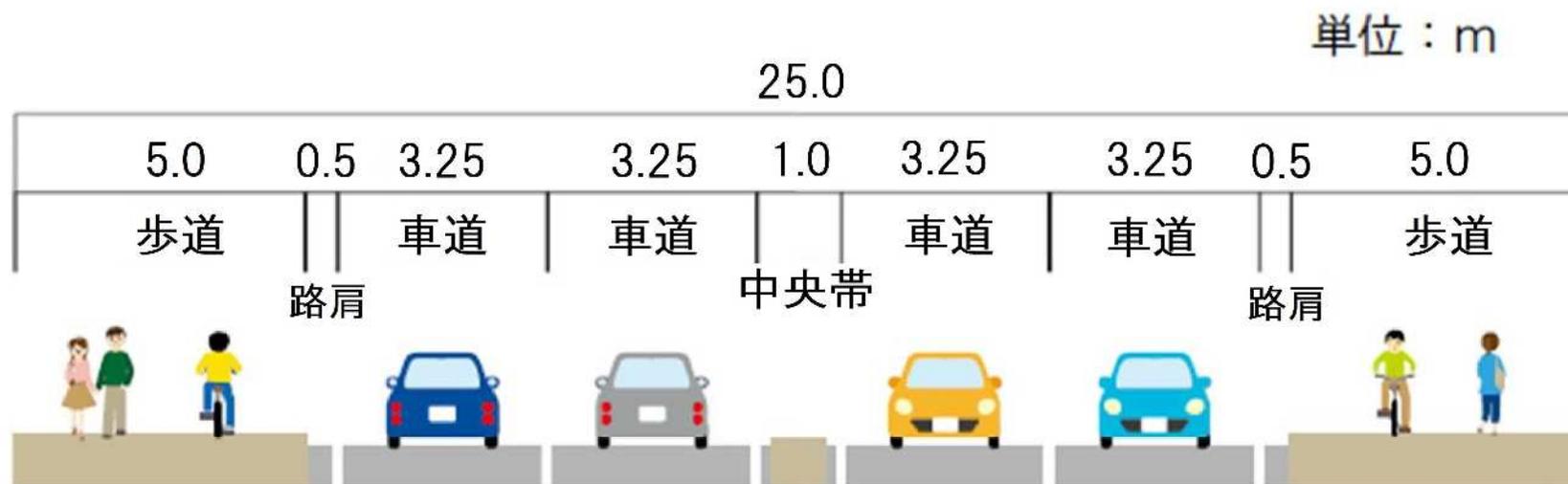
名称	3・3・1 越谷吉川線
事業主体	埼玉県 および 越谷市
計画決定	当初 昭和34年10月31日 最終決定 平成19年 2月20日
起 終 点	越谷市宮本町四丁目地内 ～ 東町一丁目地内 ※越谷市内
計画延長 標準幅員	5,900 m ※越谷市内 25 m (4車線)

■このうち、再評価の対象となる事業中区間は以下のとおり

事業主体	越谷市
事業箇所	越谷市瓦曾根三丁目地内 ～ 瓦曾根二丁目地内
事業延長	約 330 m
事業認可	平成24年 7月27日 から 令和6年 3月31日 まで

※ (令和11年3月31日まで延伸予定)

# 【幅員構成（イメージ）】





# 【都市計画道路網】



## 2. 整備の目的

当該路線は、西は国道4号に接続し、東は中川を越え吉川市中井三丁目地内へと至る、総延長8,600m、越谷市内においては延長5,900mの都市計画道路です。

市の中心核である越谷駅周辺および南越谷駅周辺のおよそ真ん中を通り、複数の南北の主要幹線道路と接続することから、市内の東西交通の要となる路線です。また、市東南部の副次核と位置づけられている越谷レイクタウン地区へのアクセス向上にも大いに機能すると考えられます。

足立越谷線以東は主に埼玉県が事業主体として整備しており、県道平方東京線までの約3,360mの区間については、県道越谷流山線として標準幅員25m、4車線で完全供用されています。また、そこから東の吉川市との市境までは令和4年8月に吉川橋の架け替えが完了し、暫定的に供用開始しており、令和7年3月までに4車線で完全供用される予定であります。

足立越谷線以西は越谷市が事業主体として整備しており、東武線高架までの約330mの区間が事業中であり、今回の再評価の対象でございます。この区間は、幅員が最大でも6m程度の現道のままとされており、歩行者や自転車にとっては、安心して通行できる環境であるとは言えません。また、一方通行路となっている箇所もあることから、足立越谷線との交差点部は主要交差点でありながら渋滞が頻発しています。

- このようなことから、
- ① 市内の東西交通の円滑化
  - ② 市東南部の副次核である越谷レイクタウン地区へのアクセス向上
  - ③ 歩行者・自転車利用者の安全確保

等を図るため、当該路線の早期の全線開通に向け、事業に取り組んでいます。

### 3. 進捗状況（都市計画道路全体）

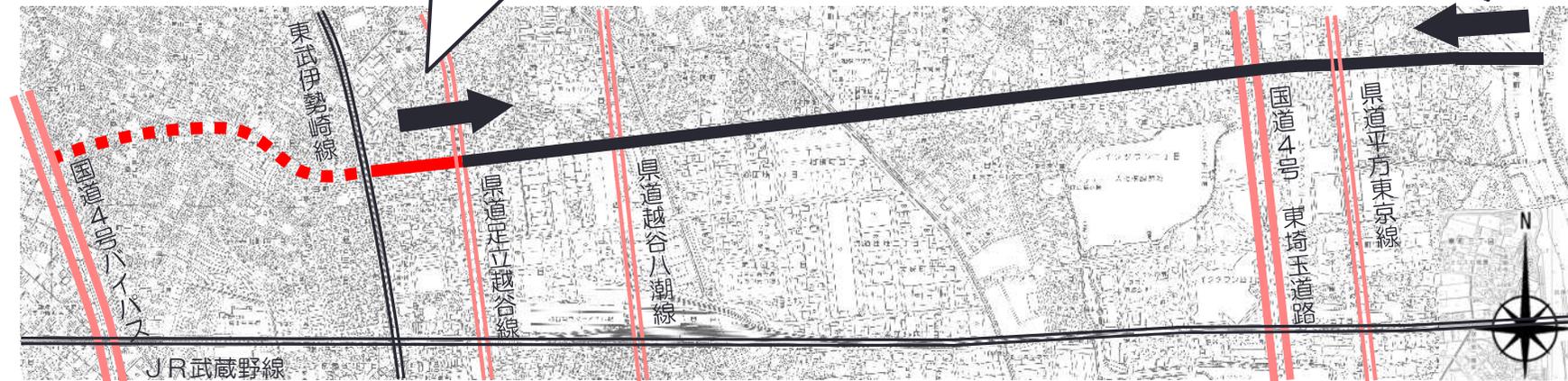
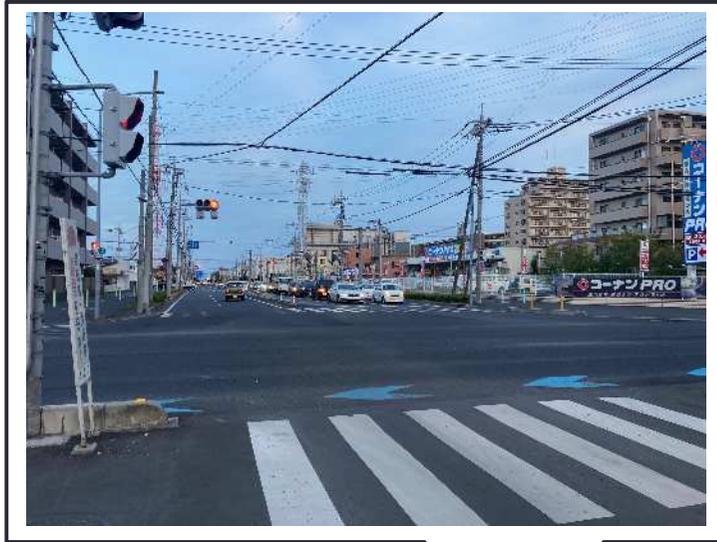
現在、越谷市内においては、西は県道足立越谷線との交差点から、東は吉川橋までの約4,110mが完成し、供用されています。

#### 事業進捗率

完成延長ベース 約 **69.7%**（完成延長 約 4,110m / 計画延長 5,900m）



# 【完成区間の状況】

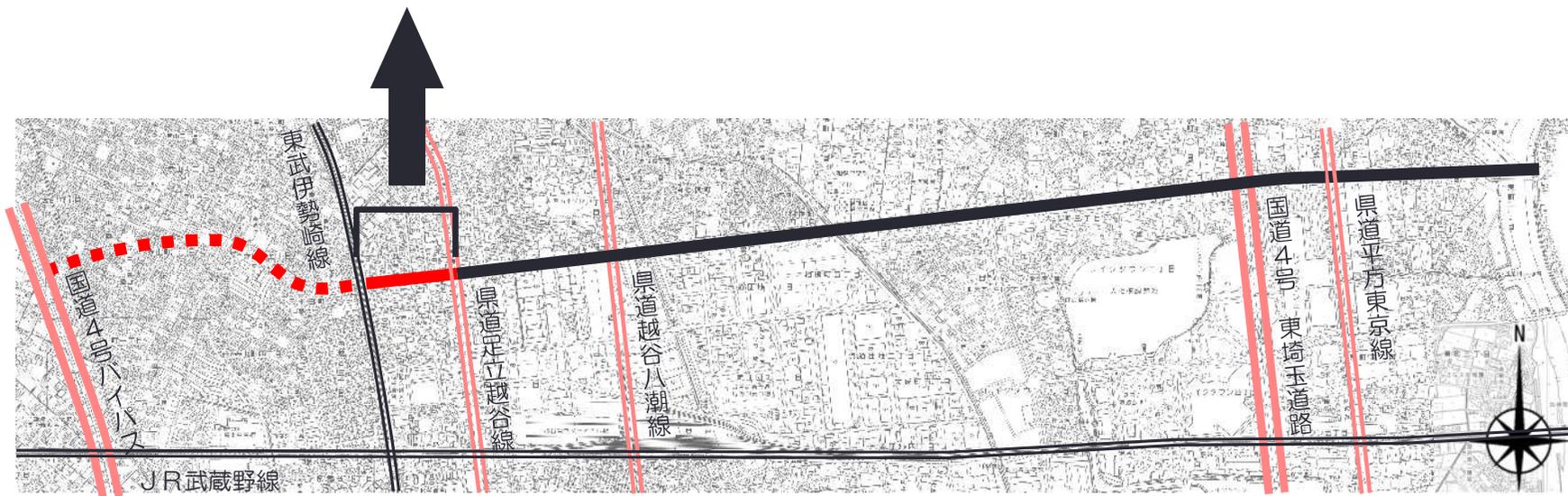


### 3. 進捗状況（対象事業中区間）

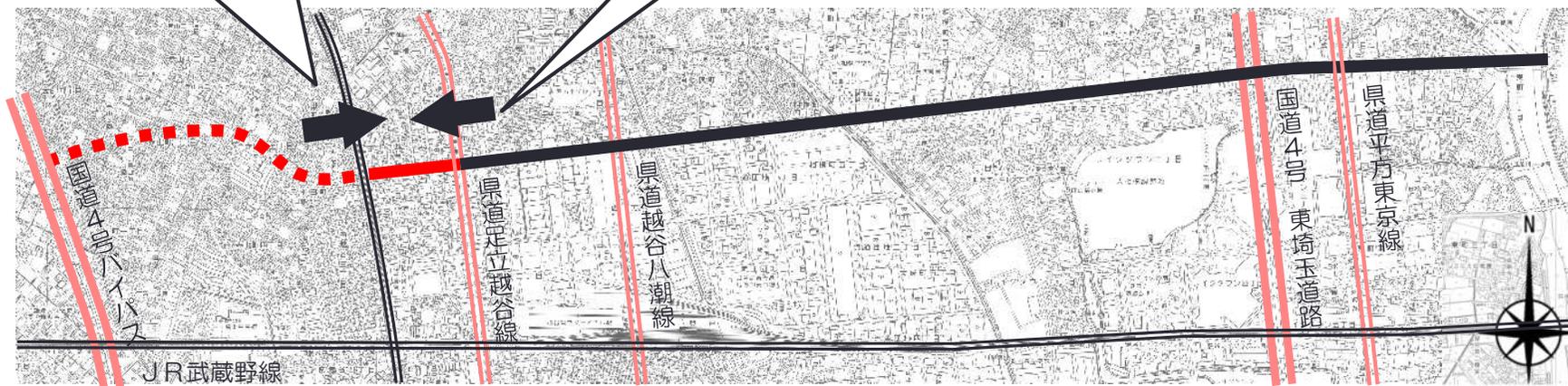
#### 事業進捗率

用地取得面積ベース **100%**（取得済面積 約 5,985m<sup>2</sup> / 総面積 約 5,985m<sup>2</sup>）

事業費ベース **約86.4%**（これまでの事業費 約 27.3億円 / 総事業費 約 31.6億円）



# 【対象事業中区間の状況】



## 4. 事業投資効果

【費用便益比（Benefit／Cost）の算定】

$$\begin{array}{l} \text{費用便益比} \\ \text{(B/C)} = \frac{\begin{array}{c} \text{〔道路利用者が享受する便益 (B)〕} \\ \text{走行時間短縮便益} \quad \text{走行経費減少便益} \quad \text{交通事故減少便益} \end{array}}{\begin{array}{c} \text{〔道路整備に伴う費用 (C)〕} \\ \text{工事費} \quad \text{補償費} \quad \text{維持管理費} \end{array}} = \frac{45\text{億円}}{32\text{億円}} = 1.4 \end{array}$$

B/Cが1.0以上であることから、投資に対する十分な事業効果が見込めます。

## 5. まとめ（今後の対応方針）

- ① 当該道路整備により、市内の東西交通の円滑化が図られるとともに、足立越谷線および南越谷駅越谷駅線との接続がなされる等、都市計画道路網としての機能が発揮される。
- ② 当該道路整備により、周辺生活道路への交通流入が減少し、地域の居住環境の快適性および安全性が向上する。
- ③ 費用便益分析の結果、投資に対する事業の効果が十分に見込まれる。



以上のことから、当該路線の全線開通に向けて、事業を継続し、鋭意進めてまいります。



ご清聴ありがとうございました。



越谷市  
建設部 道路建設課