

## 事後評価結果（平成17年度）

担当課：関東地方整備局 道路計画第一課

担当課長名：西川 昌宏

|            |  |             |              |             |                  |
|------------|--|-------------|--------------|-------------|------------------|
| <b>事業名</b> | 一般国道17号 <small>くまがや</small> 熊谷バイパス<br><small>かきぬまこいづか</small> 柿沼肥塚立体 | <b>事業区分</b> | 一般国道<br>(直轄) | <b>事業主体</b> | 国土交通省<br>関東地方整備局 |
| <b>起終点</b> | 自： <small>くまがや</small> 埼玉県熊谷市肥塚<br>至： <small>くまがや</small> 埼玉県熊谷市柿沼   | <b>延長</b>   | 1.6 km       |             |                  |

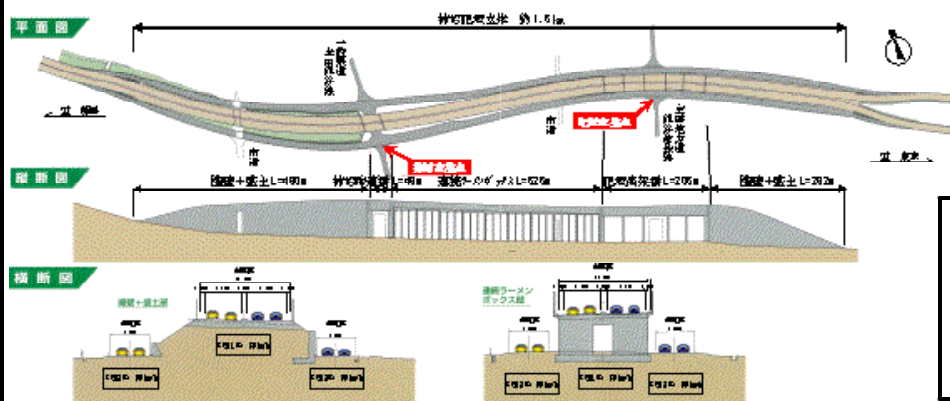
**事業概要**

一般国道17号は、東京都日本橋を起点とし、埼玉・群馬両県を經由して新潟県新潟市に至る総延長約370kmの主要幹線道路です。埼玉県においては中央部を南北に縦断しており、産業・経済・文化の交流を促進し、地域の発展に貢献している重要な路線となっています。

**事業の目的・必要性**

柿沼肥塚立体は、特に交通渋滞の著しい、「柿沼」「肥塚」の両交差点を立体化することにより、交通渋滞の解消を図るとともに、熊谷バイパスの幹線道路としての機能確保により地域振興に寄与することを目的として平成16年2月に供用しております。

**事業概要図**



|             |  |
|-------------|--|
| <b>区間</b>   | 自： <small>さいたま</small> 埼玉県熊谷市肥塚<br>至： <small>さいたま</small> 埼玉県熊谷市柿沼 |
| <b>延長</b>   | L = 1.6 km   |
| <b>規格</b>   | 本線部：第3種第1級<br>側道部：第3種第2級   |
| <b>設計速度</b> | 本線部：80km/h<br>側道部：60km/h   |
| <b>車線数</b>  | 本線部、側道部：4車線  |

|                               |                  |  |  |   |       |  |
|-------------------------------|------------------|--|--|---|-------|--|
| <b>事業の<br/>効果等</b>            | <b>事業期間</b>      | 事業化年度： <b>H12年度</b><br>都市計画決定： <b>S47年度</b>        | 用地着手： <b>なし</b><br>工事着手： <b>H12年度</b>                                  | 供用年： (当初) - /H16<br>(暫定/完成) (実績) - /H16 | 変動    | - 倍  |
|                               | <b>事業費</b>       | 計画時 (名目値) - /63.0億円<br>暫定/完成 (実績値) - /62.3億円       | 実績 (名目値) - /76.0 億円<br>暫定/完成 (実績値) - /75.5 億円                          | 変動                                      | 1.2 倍 |  |
| <b>交通量</b><br>(当該路線)          | 計画時<br>暫定/完成     | - /39,900 台/日                                      | 実績<br>暫定/完成  | - /46,900 台/日                           | 変動    | 17.5 %                                       |
| <b>旅行速度向上</b><br>(供用前現道 当該路線) | 25.2             | 43.0 km/h  | <b>交通事故減少</b><br>(供用前現道 供用後現道)   |   | 134   | 75 件/台キロ<br>(供用直前年次)H13~H15年平均 (供用後年次) H16年度 |
| <b>費用対効果<br/>分析結果</b><br>(当初) | B / C :<br>3 . 6 | 総費用 : 64.02億円<br>(事業費 : 58.39億円<br>維持管理費 : 5.63億円) | 総便益 : 230億円<br>(走行時間短縮便益 : 215億円<br>走行経費減少便益 : 2億円<br>交通事故減少便益 : 13億円) | 基準年                                     | H12年  |  |
| <b>費用対効果<br/>分析結果</b><br>(事後) | B / C :<br>4 . 0 | 総費用 : 92.00億円<br>(事業費 : 83.00億円<br>維持管理費 : 9.00億円) | 総便益 : 366億円<br>(走行時間短縮便益 : 353億円<br>走行経費減少便益 : 5億円<br>交通事故減少便益 : 9億円)  | 基準年                                     | H17年  |  |
| <b>事業遅延によるコスト増</b>            |                  | 費用増加額 :  | 便益減少額 :  | - 億円                                    |       |  |
| <b>事業遅延の理由</b><br>該当しない       |                  |  |  |   |       |  |

客観的評価指標に対応する事後評価項目

走行速度の向上

・「代交差点～上之南交差点（上り）」において、走行速度が大幅に向上（H9：25.2km/h H16：43.0km/h）した。

通過時間の短縮

・「代交差点～上之南交差点（上り）」までの所要時間が、約7分（H16.2：15分 H17.2：8分）に短縮した。

交通安全性の向上

・柿沼肥塚交差点の事故率は、約4割減少した。

（134件/億台キロ：H13～H15平均 75件/億台キロ：H16）

大気質

二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）、窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）、浮遊粒子状物質（SPM）はいずれも減少し、環境改善が図られている。

CO<sub>2</sub>：供用前 1,109,700t-CO<sub>2</sub>/年 供用後 1,091,600t-CO<sub>2</sub>/年 約18,000t-CO<sub>2</sub>/年の削減

NO<sub>x</sub>：供用前 1,330t/年 供用後 1,310t/年 約18t/年の削減

SPM：供用前 71.0t/年 供用後 70.0t/年 約1.0t/年の削減

騒音

立体整備後は、沿道の調査地点（肥塚）において、夜間要請限度：70L<sub>Aeq</sub>を満たし、環境改善が図られている。

騒音レベル（夜間）：供用後 76デシベル（超過） 供用後 64デシベル（非超過）

その他評価すべきと判断した項目

・柿沼肥塚立体整備により、柿沼・肥塚交差点の渋滞解消や交通の円滑化が図られたことで、“抜け道”としての生活道路使用が約2割減少し、通学路等の安全性向上に大きく寄与しています。

事業による環境変化

環境影響評価に対応する項目

特になし

その他評価すべきと判断した項目

特になし

事業を巡る社会経済情勢等の変化

・県北地域の人口は埼玉県全体の約6%（約39万人：平成12年）を占め、伸び率は低下しているものの、微増傾向を示す。

・産業別生産額の割合は、第一次産業が埼玉県全体の約25%を占める。工業は、熊谷市・深谷市、商業は熊谷市の占める割合が高い。（平成13年）

・熊谷工業団地など6工業団地、3つの工業適地があり、また、2つの開発プロジェクトが計画されている。

・平成16年10月に熊谷スポーツ文化公園で埼玉国体が実施された。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

当該区間については、効果が見られるが、引き続き交通状況並びに沿道環境等の状況把握に努め、適切な維持管理を実施するとともに、状況の変化が見られた場合には必要に応じた改善措置を講じていく。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

事業を行うにあたっては計画的に事業を進めるとともに、早期の整備効果発現及び開通目標の達成ができるよう、事業推進に努めていくことが重要であると考えます。

特記事項

特になし

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の。