

# 事後評価結果（平成19年度）

担当課：関東地方整備局道路計画第一課  
担当課長名：課長 濱田 禎

|     |                          |      |              |      |                  |
|-----|--------------------------|------|--------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道17号 深谷バイパス           | 事業区分 | 一般国道<br>(直轄) | 事業主体 | 国土交通省<br>関東地方整備局 |
| 起終点 | 自：埼玉県熊谷市玉井<br>至：埼玉県深谷市西田 | 延長   | 14.8km       |      |                  |

## 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。また、一般国道17号深谷バイパス（延長約14.8km）は、都市間連絡道路として地域の基盤整備と、現国道17号の交通混雑の緩和を目的として計画されたバイパスです。

## 事業の目的・必要性

深谷市熊谷市を結ぶ現国道17号は籠原駅前交差点等で渋滞が発生していることなどから、現国道17号の交通混雑の緩和等を目的に、玉井IC～上武ICにおいては、深谷バイパスとしては最初の4車線化の整備を実施しました。上武IC～深谷市西田においては、2車線で供用しています。

## 事業概要図



|                |                        |  |   |  |                         |              |         |
|----------------|------------------------|--|---|--|-------------------------|--------------|---------|
| 事業の<br>効果<br>等 | 事業期間                   | 事業化年度<br>S46年度<br>都市計画決定<br>S47年度              | 用地着手<br>S51<br>工事着手<br>S52年度                | 供用年<br>(当初) - /H20<br>(実績) H2/H15  | 変動                      | -            |         |
|                | 事業費                    | 計画時<br>(名目値) - / - 億円<br>(実質値) - / - 億円        | 実績<br>(暫定/完成)                               | (名目値) 227 / - 億円<br>(実質値) 491 / - 億円   | 変動                      | -            |         |
|                | 交通量<br>(当該路線)          | 計画時<br>(暫定/完成)                                 | (H32)                                       | 実績<br>(暫定/完成)  | (H17)                   | 変動           | -       |
|                | 旅行速度向上<br>(供用前現道 当該路線) | 35.7<br>(供用直前年次)                               | 49.2<br>(供用後年次)                             | km/h   | 交通事故減少<br>(供用前現道 供用後現道) | -            | - 件/億台年 |
|                | 費用対効果<br>分析結果<br>(事後)  | B / C<br>2 . 1                                 | 総費用<br>582億円<br>(事業費: 491億円<br>維持管理費: 92億円) | 総便益<br>1,238億円<br>(走行時間短縮便益: 1,277億円<br>走行経費減少便益: -29億円<br>交通事故減少便益: -9.9億円) | 基準年                     | H19年<br>(暫定) |         |
|                | 事業遅延によるコスト増            | 費用増加額  | - 億円  | 便益減少額  | - 億円                    |              |         |
|                | 事業遅延の理由                | 該当しない  |   |  |                         |              |         |
|                | 客観的評価指標に対応する事後評価項目     | 交通渋滞   |   |  |                         |              |         |
|                |                        | ・現国道17号の籠原駅前交差点において、渋滞が緩和された。特に籠原駅方面に至っては、渋滞がほ |   |  |                         |              |         |

ば解消した。

- ・現在でも深谷バイパス及び現国道17号において渋滞箇所はあるものの、渋滞損失時間が最も多い箇所においても10万人時/年kmと、埼玉県平均である16万人時/年kmを下回っている。

#### 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、バイパス整備に伴う走行台キロ増加に伴い、いずれも増加した。

CO<sub>2</sub>: 開通前 1,118,709.3t-CO<sub>2</sub>/年 開通後 1,120,593.8t-CO<sub>2</sub>/年 約1,884t-CO<sub>2</sub>/年の増加

NO<sub>x</sub>: 開通前 3,941.3t/年 開通後 3,969.0t/年 約27.7t/年の増加

SPM: 開通前 374.1t/年 開通後 377.0t/年 約 2.9t/年の増加

#### 騒音

- ・4車線開通後は、現国道17号沿道の調査地点において、昼間環境基準及び夜間要請限度を満たし、環境改善が図られている。

昼間: 開通前 72デシベル 開通後 69デシベル

夜間: 開通後 71デシベル 開通後 68デシベル

#### その他評価すべきと判断した項目

- ・4車線開通により、第三次救急医療施設である「深谷赤十字病院」の20分圏が1.3倍に拡大した。
- ・埼玉国体のメイン会場となった「熊谷スポーツ文化公園」へのアクセス性が向上し、埼玉国体の開催を支援した。

#### 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

- ・北部地域の平成17年の人口は612千人と埼玉県全体の約9%を占め、平成12年の617千人から0.8%減少している。
- ・製造品出荷額はその割合は、平成14年から増加傾向にある。また、北部地域では工業は、熊谷市・深谷市、商業は熊谷市の占める割合が高い。(平成17年)
- ・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

本事業については事後評価の結果、特段の問題は生じていないことから、今後の事業評価および改善措置については必要はないものと考えられる。

上武IC以北については事業中止中であるが、周辺の経済・社会情勢の変化に応じて、4車線化の整備も視野に入れ、必要に応じて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

特になし

#### 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。