

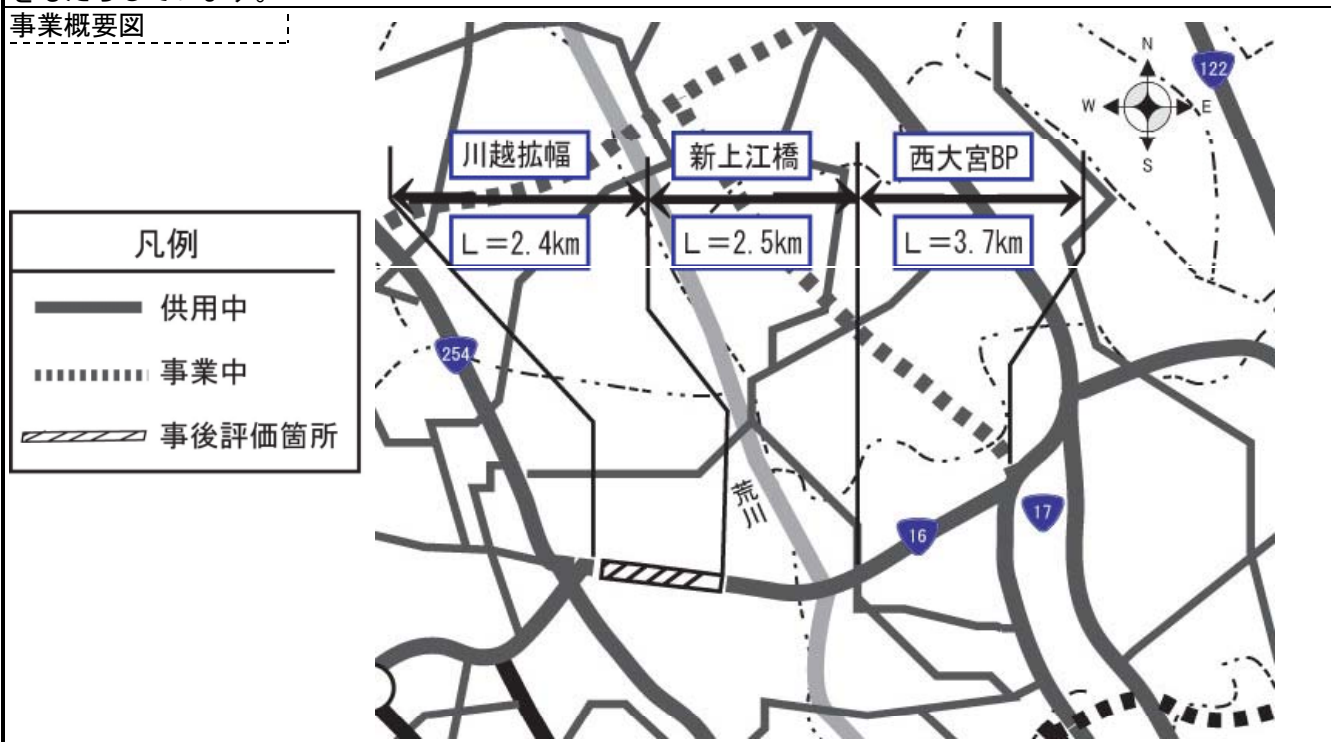
事後評価結果（平成15年度）

担 当 課：関東地方整備局道路部道路計画第一課
担当課長名：沓掛敏夫

事業名	一般国道16号 <small>かわごえかくふく</small> 川越拡幅	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：埼玉県川越市大字小仙波 <small>かわごえしおおあぎこせんば</small> 至：埼玉県川越市大字古谷上 <small>かわごえしおおあぎふるやかみ</small>	延長	2.4 km			

事業概要
一般国道16号は、横浜市を起点とし八王子市、川越市、さいたま市、千葉市、木更津市などの首都圏の環状方向を結ぶ約240kmの幹線道路となっています。埼玉県内では、不足する東西方向を結ぶ幹線道路であり、県内の放射道路を連絡し、交通の円滑化を確保するため、バイパスや現道拡幅にて4、6車線化整備を順次整備を進めてきております。川越拡幅は、国道16号及び周辺道路の交通渋滞の緩和に寄与するとともに、荒川を渡河する新上江橋（平成9年9月供用）、西大宮バイパス（平成10年10月供用）と一体となって、さいたま新都心と県西部地域を結び交通の円滑化を図ることを目的とした延長2.4kmの4車線への現道拡幅事業であります。

事業の目的・必要性
一般国道16号川越拡幅は、交通渋滞の緩和、旅行速度の向上、交通安全の向上などさまざまな整備効果をもたらしています。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S48年度 都市計画決定：S62年度	用地着手：S63年度 工事着手：H7年度	供用年：(当初) -/H4 (暫定/完成) (実績) -/H10	変動	1.3倍		
	事業費	計画時 暫定/完成	(名目値) -/100億円 (実績値) -/103億円	実績 暫定/完成	(名目値) -/100億円 (実績値) -/100億円	変動	1.0倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 暫定/完成	-/-台/日		実績 暫定/完成	(H10) -/35,600台/日	変動	250%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	18.0 → 29.4 km/h (供用直前年次) 9年度 (供用後年次) 15年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	99 → 55 件/橋台キロ (供用直前年次) 6-9年度平均値 (供用後年次) 11-14年度平均値				
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 2.1	総費用 120 億円 (事業費：108 億円 維持管理費：12 億円)	総便益 257 億円 (走行時間短縮便益：223 億円 走行経費減少便益：27 億円 交通事故減少便益：7 億円)	基準年 H10年				
事業遅延によるコスト増	費用増加額	-21 億円		便益減少額	54 億円			

事業の 効果 等	事業遅延の理由 本事業は、昭和48年に事業着手しましたが、着手直後、沿線住民、地権者からなる「古谷地区十六号国道対策協議会」が発足し、拡幅事業の計画の凍結を求める申入書が提出されたことにより、事業が中断しました。 その後、合意形成を図るべく地元市と協力して意見交換を重ねたところ、対策協議会より申入書の取り下げ願いが提出されたことに伴い、昭和59年、事業が再開となりましたが、この間約10年の期間を要しました。 また、事業再開後は平成4年度内の完成を目途に早期に事業進捗が図れるよう地元調整を重ねましたが、用地買収において、国の提示額と地権者の要求額に大きな開きがあり、事業認定手続き準備に入った後、任意買収に至るなど、用地交渉に期間を要したことにより、事業が遅延したものである。
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 <ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道16号川越拡幅区間（L=2.4km）において 渋滞損失時間：94.4人・万時間／年→16.8人・万時間／年 削減率：82.2% ● 現道等における混雑時旅行速度が20km/hであった区間の旅行速度の改善状況 <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要地方道さいたま上福岡所沢線東大久保の混雑時旅行速度 供用前（H9.10）18.2km/h→供用後（H15.10）22.6km/h ● 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道16号川越拡幅区間（L=2.4km）において交通事故の減少 98.6件／億台キロ（H6-H9平均）→54.5件／億台キロ（H11-H14平均） 他4項目について効果の発現が見られる。
	その他評価すべきと判断した項目 なし
事業による 環境 変化	環境影響評価に対応する項目 なし
	その他評価すべきと判断した項目 なし
事業を巡る社会経済情勢等の変化 平成9年8月 新上江橋が供用。 平成10年10月 西大宮バイパスが供用。	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 川越拡幅の供用によって、「国道16号の交通渋滞の緩和」「周辺交通の円滑化」「交通安全の向上」の改善が図られ、現状の道路整備としては一定の整備効果が得られました。 川越拡幅事業の効果は、並行する圏央道事業等の幹線道路ネットワークが構築された時点において、さらに効果が発現されるものと考えられるため、今後も注視してまいります。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 一般国道16号川越拡幅は、交通渋滞の緩和、旅行速度の向上、安全性の向上などさまざまな整備効果をもたらしています。 その後、合意形成を図るべく地元市と協力して意見交換を重ねたところ、対策協議会より申入書の取り下げ願いが提出されたことに伴い、昭和59年、事業が再開となりましたが、この間約10年の期間を要しました。 また、事業再開後は平成4年度内の完成を目途に早期に事業進捗が図れるよう地元調整を重ねましたが、用地難航物件が存在し、事業認定手続き準備を進めながら、用地を取得してきた結果、当初の供用目標を6年遅延し、平成10年度の供用になりました。 今後、事業を行うに当たり、計画的に事業を進め、用地買収においては、速やかに事業認定手続きに移行するなど、早期に整備効果を発現するために、当初の供用目標を達成できるよう、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 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。