

事後評価概要資料

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--|---|---------------------|--------------|------|---------------------|--|--|------|-----|------|-----|------|
| 番号 | 2001 | 担当課名 道路街路課 | | | | | | | | | | | |
| 事業名 | 道路改築事業 | 事業主体 | 埼玉県 | | | | | | | | | | |
| 路線・河川・地区名 | 主要地方道飯能寄居線バイパス にいほり きたひらさわ (新堀・北平沢工区) | 事業箇所 | 日高市 | | | | | | | | | | |
| 事業完了年 | 平成30年12月 | 事業完了後の経過年数 | 2年 | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | 目的 | 市街地の交通渋滞解消と歩行者の安全確保 | | | | | | | | | | | |
| | 必要性 | <p>県道飯能寄居線は、飯能市から日高市、毛呂山町、越生町、ときがわ町、小川町を経て寄居町に至る県西部・北部地域を結ぶ広域的な幹線道路である。現道は、地域の生活交通と通過交通の混在により、慢性的な交通渋滞が発生し、幹線道路としての機能が著しく損なわれていた。</p> <p>生活道路から通過交通を排除し、交通渋滞を緩和するとともに歩行者の安全・安心な通行空間を確保するため、市街地を迂回するバイパス整備が必要となっていた。</p> | | | | | | | | | | | |
| | 効果 | 広域的な幹線道路の交通の円滑化および市街地における歩行者の安全・安心な通行空間の確保が期待される。 | | | | | | | | | | | |
| | 事業内容 | <table border="1"> <tr> <td>総事業費</td> <td>4,840百万円(税抜)</td> <td>事業期間</td> <td>平成11年度～平成30年度(20年間)</td> </tr> </table> <p>延長：2.67km、幅員：15.0m(2車線、両側歩道) 主な構造物：平沢橋(橋長97.5m)、新栄橋(橋長45.0m)</p> | 総事業費 | 4,840百万円(税抜) | 事業期間 | 平成11年度～平成30年度(20年間) | | | | | | | |
| 総事業費 | 4,840百万円(税抜) | 事業期間 | 平成11年度～平成30年度(20年間) | | | | | | | | | | |
| 事業概要図 | <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">位置図</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">標準横断面図</div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <table border="1"> <tr> <td style="width: 350px;"></td> <td style="width: 750px;"></td> <td style="width: 1500px;"></td> <td style="width: 750px;"></td> <td style="width: 350px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3500</td> <td style="text-align: center;">750</td> <td style="text-align: center;">6500</td> <td style="text-align: center;">750</td> <td style="text-align: center;">3500</td> </tr> </table> </div> </div> | | | | | | | | 3500 | 750 | 6500 | 750 | 3500 |
| | | | | | | | | | | | | | |
| 3500 | 750 | 6500 | 750 | 3500 | | | | | | | | | |

| | | | | | |
|---|---|--|------------|-----------|------------------|
| 事後評価項目 | 事業の効果の発現状況 | (1) 現道交通量の減少 [台/12h] (平日) | | | |
| | | | 開通前 | 開通後 | 差 |
| | | 南平沢交差点(旧道) | 12,614 | 5,417 | -7,197 (57%減) |
| | | 北平沢運動場交差点(バイパス) | - | 10,580 | - |
| | 効果分析の要因の変化 | (2) アクセス性の向上 (圏央道入口交差点～埼玉医科大学国際医療センター) [km/h] | | | |
| | | | 旅行速度(km/h) | アクセス時間(分) | 短縮時間(分) |
| | | 整備前(現道利用) | 14.3 | 38 | 20 |
| | | 整備後(バイパス利用) | 29.5 | 18 | |
| | 事業実施による副次的効果 | (再評価時(平成27年度)との比較) | | | |
| | | ・総事業費 | 4,500百万円 | ⇒ | 4,840百万円 |
| ・供用年度 | | 平成30年度 | ⇒ | 平成30年度 | |
| | ・B/C | 1.74 | ⇒ | 4.31 | |
| 評価結果及び対応方針(案) | (防災機能の向上) 本路線の北端には第3次救急医療施設に指定されている「埼玉医大国際医療センター」があり、バイパスの整備は搬送時間の短縮や救急救命率の向上に大きく寄与している。 | | | | |
| | (公共交通の利便性) 現道では路線バスが運行されており、バイパスの整備によって現道の交通渋滞が解消され、バスの定時制が向上した。 | | | | |
| 特記事項 | (円滑で安全な通行空間の確保) 現道は小中学校の通学路に指定されているが、歩道が狭く慢性的な渋滞が発生しており、通学する生徒は常に危険な状況にさらされていた。バイパスの整備により通過交通が転換され、通学路の安全性が向上した。 | | | | |
| | (評価結果) 本バイパスの整備により、広域的な幹線道路の交通の円滑化および市街地における歩行者の安全・安心な通行空間の確保が図られた。 | | | | |
| (対応方針) 事業効果は発現しており、事業の有効性が確認されていることから、当事業において改善措置を行う必要性および今後改めて事後評価を実施する必要性はない。 また、事業評価の結果、同種事業の計画調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。 | | | | | |
| なし | | | | | |