

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	岩殿観音南戸守線 <small>いわどのかんのんみなみともし</small> （西本宿工区 <small>にしほんじゆく</small> ）	事業箇所	東松山市																																																
事業完了年	平成28年2月	事業完了後の経過年数	2年																																																
事業概要	目的	現道は東武東上線と平面交差し、交通が集中する市街地を通る。市街地内の現道幅や、跨線橋の整備が難しいことから、迂回するバイパスを整備することにより、交通混雑の解消を図る。																																																	
	必要性	県道岩殿観音南戸守線は、高坂ニュータウンをはじめとする住宅地や大学、教育施設などが周辺に立地した東松山市南西部の主要路線であるが、東武東上線と平面交差ししており、渋滞が発生していた。県の防災拠点であるこども動物自然公園と、第一次特定緊急輸送道路である国道407号とを接続する当該路線は、第二次緊急輸送道路に指定されていることから、バイパスの早期整備が求められていた。																																																	
	効果	鉄道との立体交差化による市街地内の交通混雑解消や災害時の緊急輸送機能の確保、事故件数の減少による安全性の向上が期待される。																																																	
	事業内容	総事業費 1,826 百万円 事業期間 平成11年～平成27年度（17年間） 延長：1.98 km、幅員：16.0 m（2車線、両側自転車歩行者道） 工種：道路改築（2車線バイパス整備）																																																	
事業概要図																																																			
事後評価項目	事業の効果の発現状況	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="4">平均旅行速度 [km/h] (平日)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>開通前</th> <th>開通後</th> <th>差</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現道</td> <td>20.0</td> <td>30.6</td> <td>10.6</td> </tr> <tr> <td>バイパス</td> <td>-</td> <td>36.5</td> <td>16.5</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="4">開通前後の交通量の変化 [台/12h] (平日)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>開通前</th> <th>開通後</th> <th>差</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現道</td> <td>6,820</td> <td>3,406</td> <td>-3,414</td> </tr> <tr> <td>バイパス</td> <td>-</td> <td>4,497</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="4">事故件数の変化</th> </tr> <tr> <th></th> <th>開通前</th> <th>開通後</th> <th>差</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事故件数</td> <td>11件</td> <td>8件</td> <td>-3件</td> </tr> <tr> <td>事故率(100台当)</td> <td>0.16</td> <td>0.1</td> <td>-0.06</td> </tr> </tbody> </table>		平均旅行速度 [km/h] (平日)					開通前	開通後	差	現道	20.0	30.6	10.6	バイパス	-	36.5	16.5	開通前後の交通量の変化 [台/12h] (平日)					開通前	開通後	差	現道	6,820	3,406	-3,414	バイパス	-	4,497	-	事故件数の変化					開通前	開通後	差	事故件数	11件	8件	-3件	事故率(100台当)	0.16	0.1	-0.06
	平均旅行速度 [km/h] (平日)																																																		
	開通前	開通後	差																																																
現道	20.0	30.6	10.6																																																
バイパス	-	36.5	16.5																																																
開通前後の交通量の変化 [台/12h] (平日)																																																			
	開通前	開通後	差																																																
現道	6,820	3,406	-3,414																																																
バイパス	-	4,497	-																																																
事故件数の変化																																																			
	開通前	開通後	差																																																
事故件数	11件	8件	-3件																																																
事故率(100台当)	0.16	0.1	-0.06																																																
効果分析の要因の変化	再評価（平成22年度）との比較																																																		
	・総事業費	1,585 百万円	1,826 百万円																																																
	・供用年度	平成30年度	平成27年度																																																
	・B/C	2.24	1.84																																																
評価結果及び考察	（評価結果）バイパスの整備により、交通混雑が解消され、安全で円滑な交通の確保が図られたとともに、災害時の緊急輸送機能の向上が図られた。 （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及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はない。																																																		
特記事項																																																			