

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		川越坂戸毛呂山線（五味ヶ谷工区）		事業箇所		鶴ヶ島市																																												
事業完了年		平成23年5月		事業完了後の経過年数		4年																																												
事業概要	目的	交通が集中する既存市街地を迂回するバイパス整備により、現道の交通混雑の解消と高速道路へのアクセス強化を図る。																																																
	必要性	県道川越坂戸毛呂山線は、県西部地域の主要な幹線道路であり、坂戸市の既存市街地を通過することから、地域の生活交通と通過交通が混在し、慢性的な交通渋滞が発生していた。また、歩道が未整備の区間もあり、歩行者等の安全な通行も確保されておらず、沿線地域の社会経済活動だけでなく、地域住民の日常生活にも支障をきたしていた。これらの状況を解消するため、本バイパスの早期整備が必要となっていた。																																																
	効果	現道の交通混雑が解消され、円滑で安全な交通による生活環境の向上や高速道路へのアクセス強化による地域の活性化などの効果が期待される。																																																
	事業内容	総事業費	2,412百万円	事業期間	平成12年度～平成23年度（12年間）																																													
		延長	1.0km		幅員	16.0m（両側歩道）																																												
		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	<p>① 開通前後の交通量の変化 [台/12h]</p> <table border="1"> <thead> <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>12,870</td> <td>7,175</td> <td>-5,695 (44.3%)</td> </tr> <tr> <td>バイパス</td> <td>-</td> <td>8,210</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>② 平均旅行速度 [km/h]</p> <table border="1"> <thead> <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>18.6</td> <td>27.2</td> <td>+8.6</td> </tr> <tr> <td>バイパス</td> <td>-</td> <td>30.5</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>③ 渋滞長（広田橋交差点） [m]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>開通前</th> <th>開通後</th> <th>差</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>渋滞長</td> <td>60</td> <td>0</td> <td>-60</td> </tr> </tbody> </table> <p>④ 事故件数の減少 [件]</p> <table border="1"> <thead> <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>13</td> <td>5</td> <td>-8</td> </tr> <tr> <td>バイパス</td> <td>-</td> <td>6</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>						開通前	開通後	差	現道	12,870	7,175	-5,695 (44.3%)	バイパス	-	8,210	-		開通前	開通後	差	現道	18.6	27.2	+8.6	バイパス	-	30.5	-		開通前	開通後	差	渋滞長	60	0	-60		開通前	開通後	差	現道	13	5	-8	バイパス	-	6	-
		開通前	開通後	差																																														
	現道	12,870	7,175	-5,695 (44.3%)																																														
	バイパス	-	8,210	-																																														
	開通前	開通後	差																																															
現道	18.6	27.2	+8.6																																															
バイパス	-	30.5	-																																															
	開通前	開通後	差																																															
渋滞長	60	0	-60																																															
	開通前	開通後	差																																															
現道	13	5	-8																																															
バイパス	-	6	-																																															
効果分析の要因の変化	<p>再評価時（平成21年度）との比較</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総事業費 2,400百万円 → 2,412百万円 ・供用年度 平成23年度 → 平成23年度 ・B/C 4.45 → 4.23 																																																	
事業実施による副次的効果	<p>隣接する富士見工業団地には、バイパス開通後4件の企業立地があり、地域の活性化が進んでいる。また、沿道には多くの学校があり、学校からの声として、「通学路である現道の交通量が減ったことで安全に通学できるようになった」との声をいただいた。</p>																																																	
評価結果及び対応方針	<p>（評価結果） バイパス整備により、市街地の通過交通が減少し円滑で安全な交通が確保されるとともに、高速道路へのアクセス性が大きく向上した。</p> <p>（対応方針） 事業効果は発現しており、今後も事業の有効性が見込まれることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。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。</p>																																																	
特記事項																																																		