

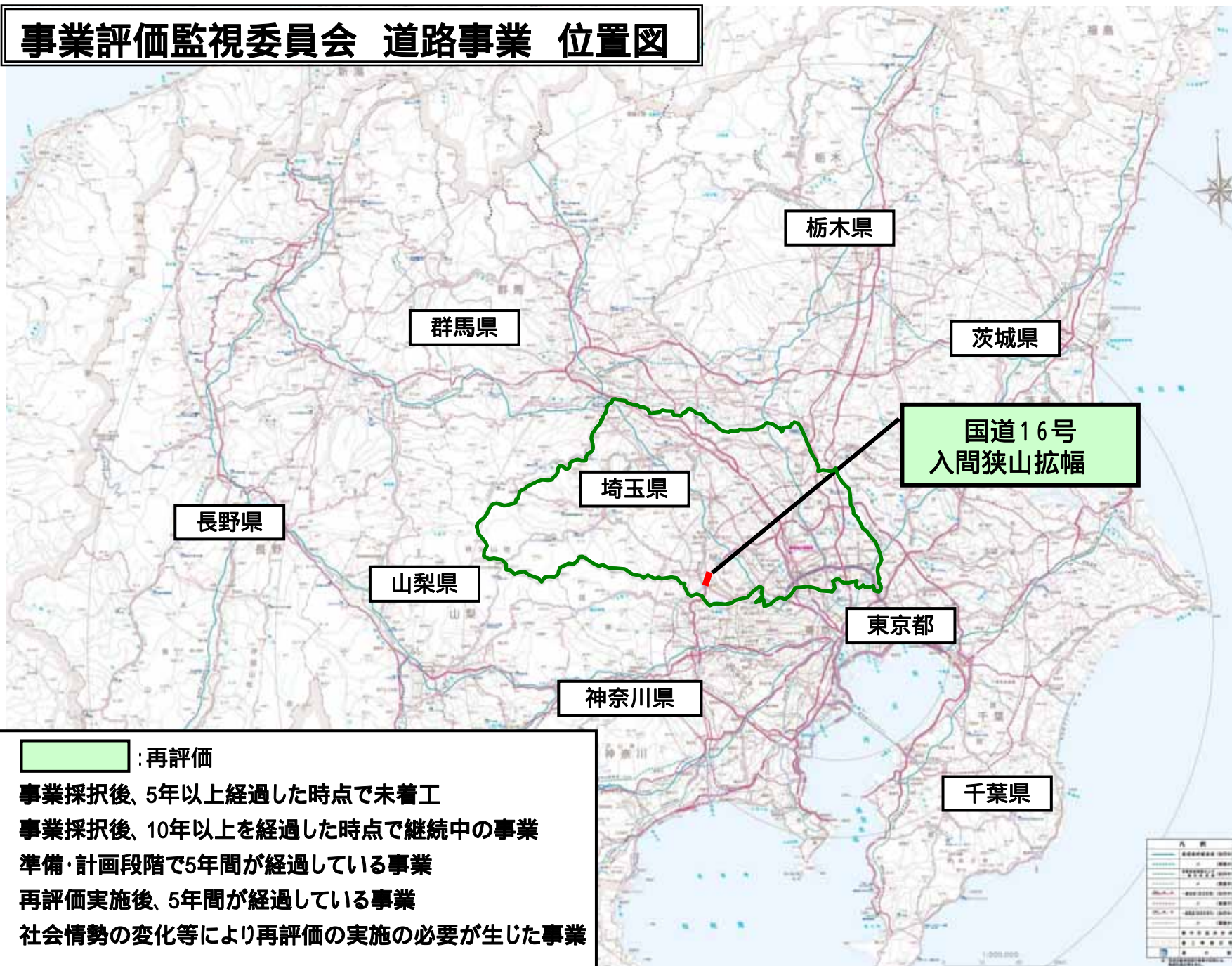
(再評価)

資料 3 - 6 -
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成21年度第3回)

国道16号 入間狭山拡幅

平成21年11月24日
国土交通省 関東地方整備局

事業評価監視委員会 道路事業 位置図



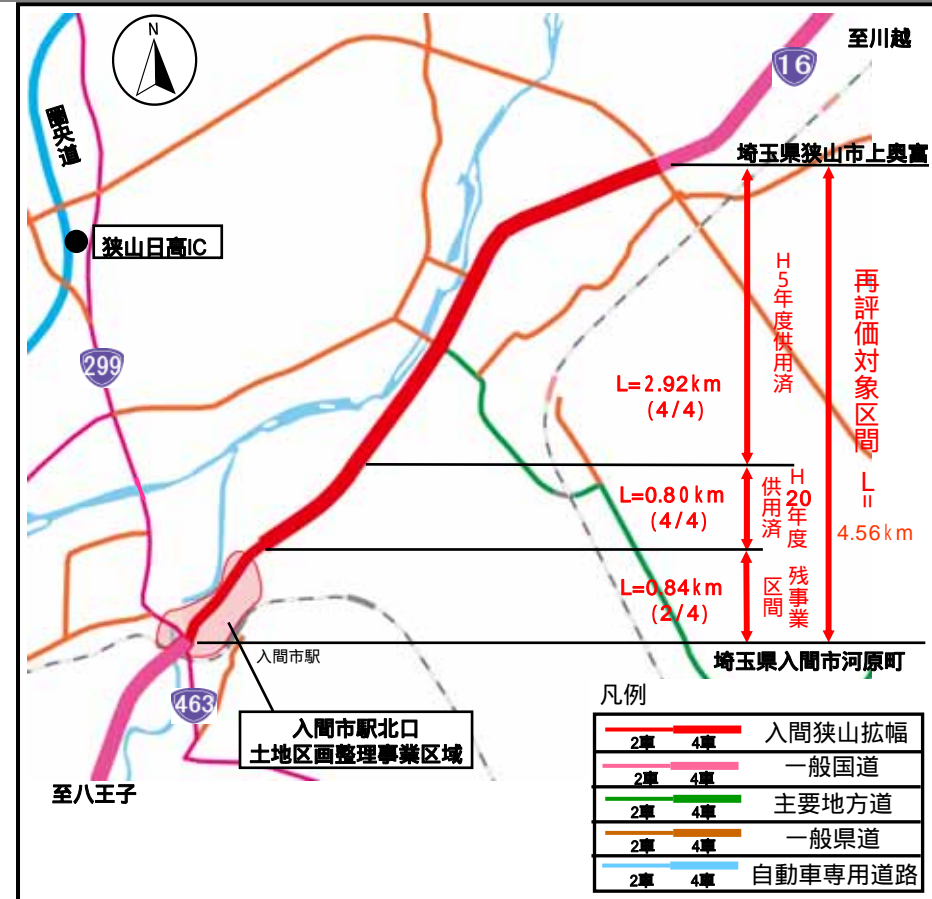
1. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・国道16号の交通渋滞の緩和
- ・安全・安心な歩行空間の確保
- ・土地区画整理事業への寄与

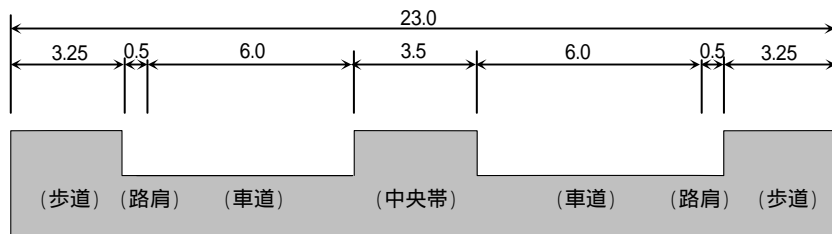
(2) 計画の概要

区 間	さいたまけん いるまし かからまち 自) 埼玉県入間市河原町 さいたまけん さやまし かみおくとみ 至) 埼玉県狭山市上奥富
計画延長	L = 4.56 km
幅 員	W = 23.0m (区画整理事業区域内) W = 20.0m (区画整理事業区域外)
道路規格	第4種第1級
設計速度	60 km/h
車 線 数	4車線
事業化	昭和46年
事業費	約158億円
計画交通量	27,300 ~ 39,200台/日

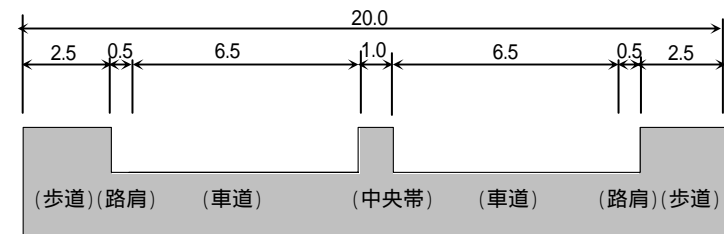


標準横断面図

入間市駅北口土地区画整理事業区域内 (単位:m)



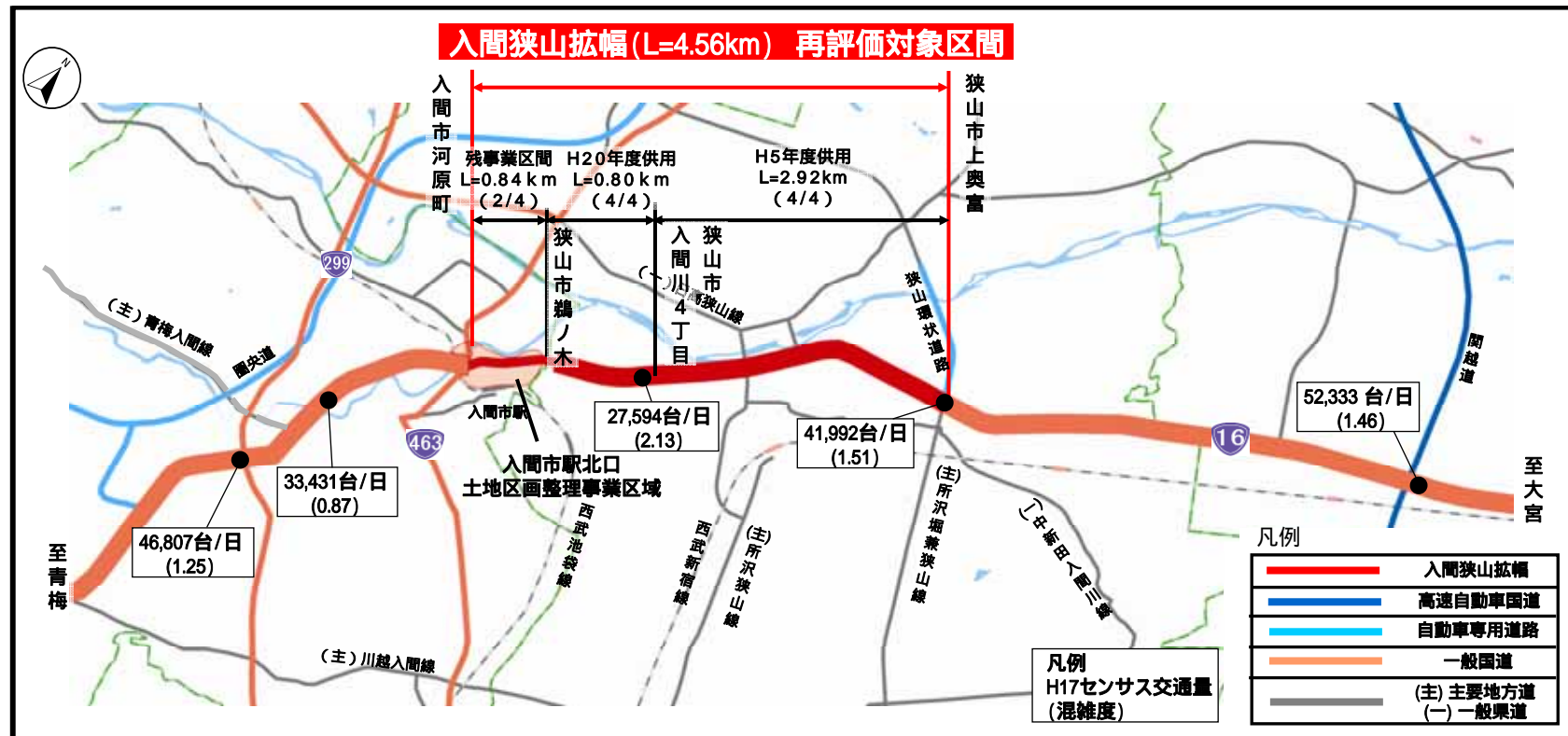
入間市駅北口土地区画整理事業区域外 (単位:m)



2. 事業進捗の状況

「入間狭山拡幅」の事業経緯

- S37年度 一般国道16号として指定(2車線)
- S39年度 都市計画決定(4車線化)
- S46年度 事業化
用地着手
- S47年度 工事着手
- H5年度 部分供用(狭山市入間川4丁目～狭山市上奥富間) L = 2.92km (4/4)
- H12年度 都市計画変更決定(入間市駅北口土地区画整理事業区域内を16号現道拡幅に変更)
- H21年3月 部分供用(狭山市鶴ノ木～狭山市入間川4丁目) L = 0.80km (4/4)

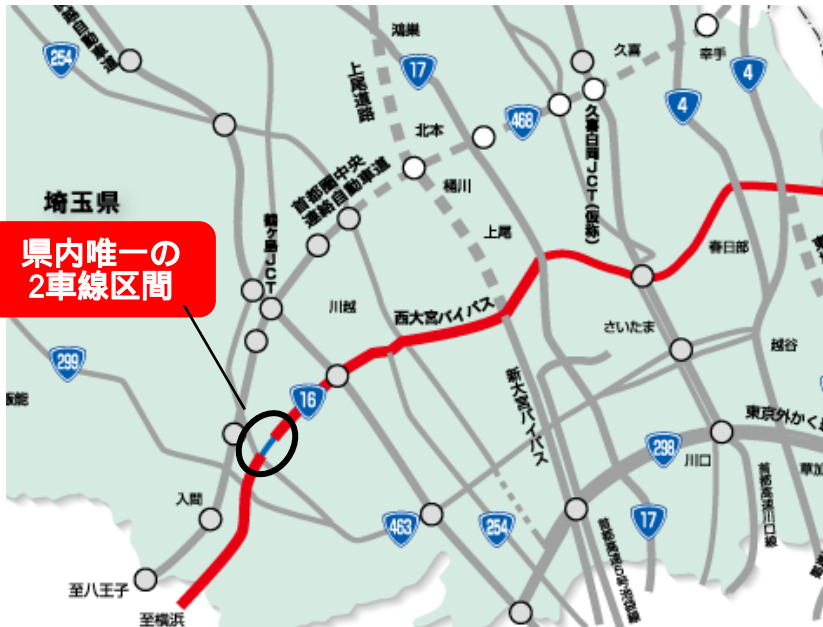


3. 事業の必要性に関する視点

(1) 国道16号の交通渋滞の緩和

- ・ 埼玉県内の国道16号では、埼玉県入間市と狭山市にまたがる本事業区間が、唯一の2車線区間であるため混雑が発生しており、1kmあたりの渋滞損失時間は、県内平均値の約4倍となっている。
- ・ 特に河原町交差点では、混雑が著しく、最大渋滞長420mが確認されている。

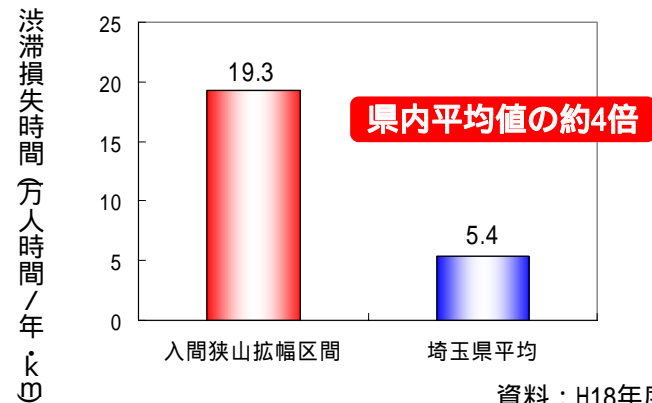
国道16号の整備状況



— 4車線区間

— 2車線区間

入間狭山拡幅区間と県平均値の渋滞損失時間の比較



資料：H18年度プローブデータ
県平均はH18年度達成度報告書より



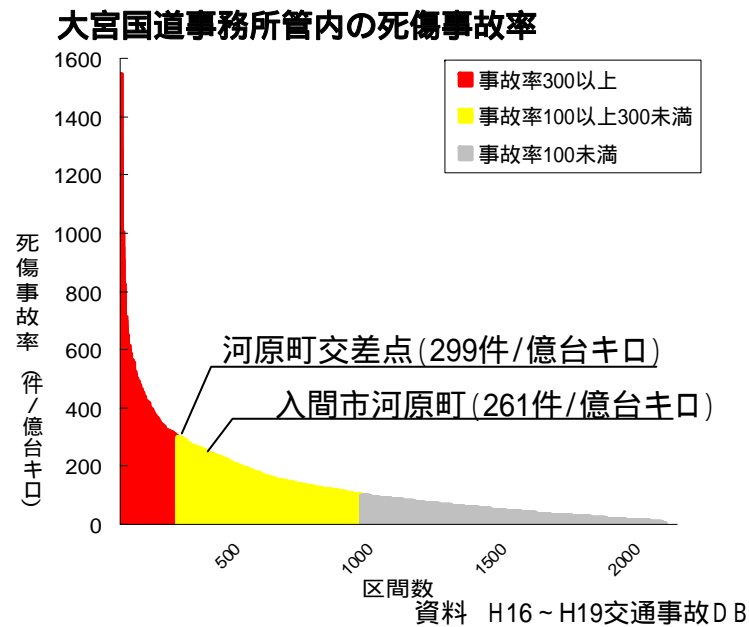
最大渋滞長
は上り線
(至八王子)で
420m

写真 - 入間市河原町 (H21.9)

3. 事業の必要性に関する視点

(2) 安全・安心な歩行空間の確保

- ・区画整理事業区域における4車線化未整備区間では、歩道がなく、事故率が他の区間に比べ高い。特に河原町交差点(299件/億台キロ)、入間市河原町(261件/億台キロ)で事故率が高い。
- ・本事業の歩道のバリアフリー化と電線共同溝の整備により、快適で安心・安全な歩行空間が確保される。



歩行者が車と接近して危険

歩道が整備され安全に

図 - 整備前後の状況

3. 事業の必要性に関する視点

(3) まちづくりの支援

- ・入間市駅の北口駅前のみちづくりとして、入間市にて区画整理事業を整備中。
- ・国道16号入間狭山拡幅事業は、当該区画整理事業における広域幹線道路として位置付けられ入間市のまちづくりに寄与している。

区域図



模型写真



資料:入間市駅北口土地区画整理事業
事業計画書

図 - 入間市駅北口土地区画整理事業区域図

4. 費用対効果(計算条件)

総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。
【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

計算条件

【参考: 前回評価(-)】

・基準年次	: 平成21年度	-
・供用開始年次	: 平成27年度	-
・分析対象期間	: 供用後50年間	-
・基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	-
・交通量の推計時点	: 平成42年度	-
・計画交通量	: 27,300 ~ 39,200台(台/日)	-
・事業費	: 約158億円	-

4. 費用対効果

事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	425億円	60億円	18億円	504億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	270億円		22億円	292億円	

残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	126億円	9億円	6億円	141億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	18億円		4億円	22億円	

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

基準年：平成21年度

5. 事業進捗の見込みの視点

- ・入間狭山拡幅の残事業区間0.84kmのうち、用地取得が未完了なのは区画整理事業区域0.6kmのみである。
- ・残事業区間は、入間市駅北口土地区画整理事業(入間市)の進捗と合わせながら、事業促進を図る。

暫定供用・未供用区間に係る工程表

		用地着手	工事着手		部分供用		都市計画変更							部分供用				
年度		S46	S47	...	H5	...	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23~
狭山市入間川4丁目 ~ 狭山市上奥富 (L=2,920m)	用地	■	■	■	■													
	工事		■	■	■													
狭山市鷓ノ木 ~ 狭山市入間川4丁目 (L=800m)	用地							■	■	■	■	■	■	■				
	工事									■	■	■	■	■	■			
入間市河原町 ~ 狭山市鷓ノ木 (L=840m)	用地							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	工事									■	■	■	■	■	■	■	■	■

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・埼玉県内の国道16号では、埼玉県入間市と狭山市にまたがる本事業区間が、唯一の2車線区間であるため、混雑が発生しており、渋滞損失時間は県内平均値の約4倍となっている。
- ・区画整理事業区域の4車線化未整備区間では、歩道がなく、事故率が高い。
- ・事業全体の費用対効果(B / C)は1.7である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・入間狭山拡幅の用地取得ができていない区間は、区画整理事業区域の0.6kmのみ。
- ・区画整理事業区域の国道16号の4車線化用地については、区画整理事業にて、平成24年度末に全線の用地を確保する予定。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・事業の必要性が高く、早期の効果発現を図ることが必要である。