

(事後評価)

資料3-3-①

令和3年度第5回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道16号 入間狭山拡幅

令和4年1月14日

国土交通省 関東地方整備局

目次

1. 事業の目的・概要	1
2. 事業の経緯と周辺状況	2
3. 事業目的の達成状況	4
4. 今後の事業へ生かすレッスン	9
5. まとめ	10

1. 事業の目的と概要

(1) 事業の目的と計画の概要

- 本事業は、国道16号内の入間川と並行した区間であり、入間市、狭山市の市街地を通過。
- 交通の円滑化及び、安全・安心な道路空間の確保を目的とし、4車線化整備を行った。
- H28年度の4車線化開通により埼玉県内の国道16号は多車線化が完了。

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
- まちづくりの支援

計画の概要

事業区間：自) 埼玉県入間市河原町
至) 埼玉県狭山市上奥富

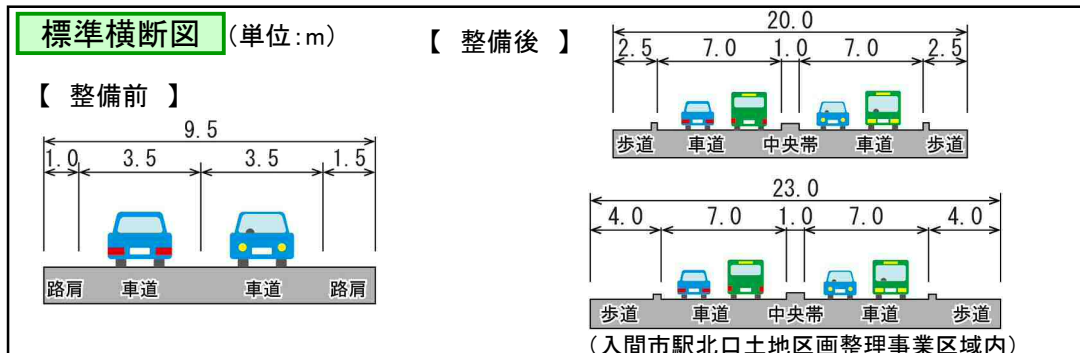
計画延長・幅員：4.6km・20.0～23.0m

車線数：4車線

計画交通量：36,100～50,300台/日

事業期間：昭和46年度～平成29年度

事業費：約153億円



2. 事業の経緯と周辺状況

(1) 国道16号の概要

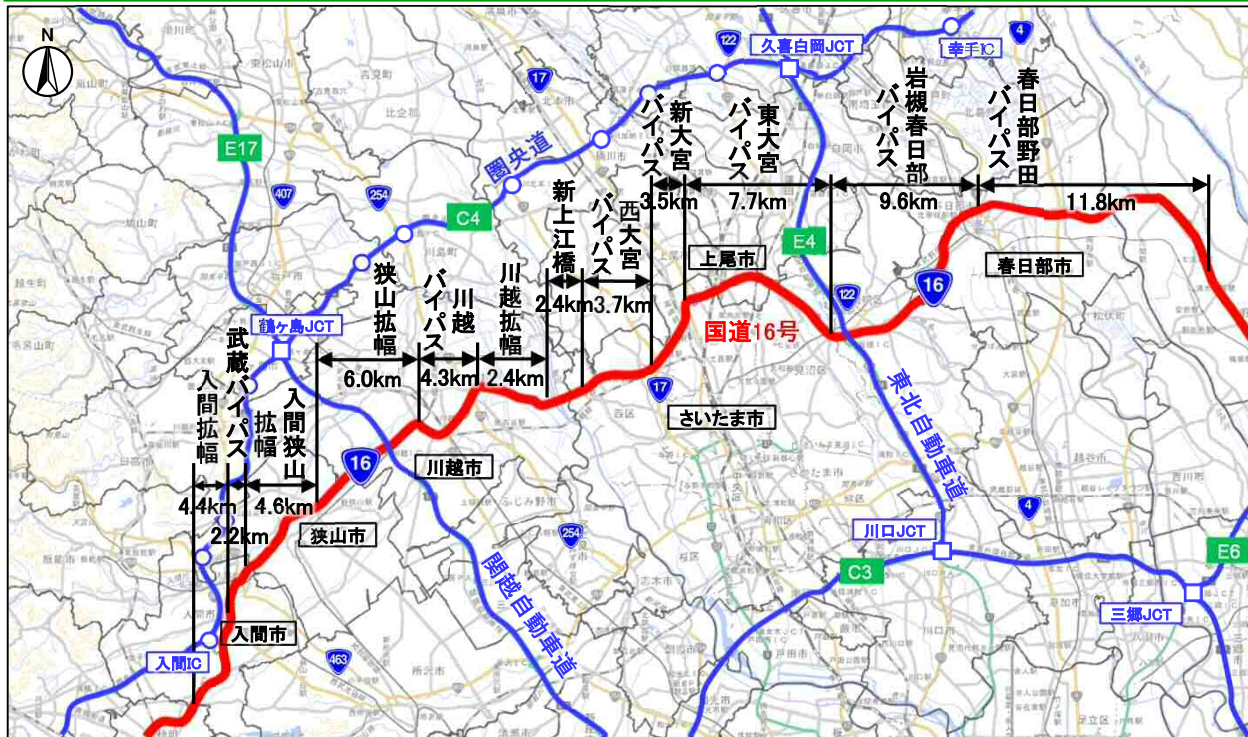
- 国道16号は、国道1号と交差する神奈川県横浜市を起終点として東京都、埼玉県、千葉県を經由する環状道路。
- 埼玉県内では、圏央道と並行し入間市、狭山市、川越市、さいたま市、上尾市、春日部市の市街地を通過。
- 昭和40年代から4車線化(一部6車線化)の整備が行われ、入間狭山拡幅区間の整備により県内の多車線化が完了。

埼玉県内の国道16号の多車線化事業

事業名	年度	
	昭和	平成
春日部野田バイパス	\$42	\$59
岩槻春日部バイパス		
東大宮バイパス	\$56	
新大宮バイパス	\$54	
西大宮バイパス		
新上江橋		
川越拡幅		H10
狭山拡幅		H13
入間狭山拡幅		H28
武蔵バイパス	\$44	
入間拡幅		H7

■ 多車線

位置図



2. 事業の経緯と周辺状況

(2) 事業の経緯

昭和39年度 都市計画決定(4車線化)

昭和46年度 事業化・用地着手

昭和47年度 工事着手

平成5年度 部分開通

(狭山市入間川四丁目～狭山市上奥富間)L=3.0km(4/4)

平成12年度 都市計画変更

(入間市駅北口土地区画整理事業区域内)

平成20年度 部分開通

(狭山市鷺ノ木～狭山市入間川4丁目)L=0.8km(4/4)

平成24年度 部分開通

(入間市黒須～狭山市鷺ノ木)L=0.4km(4/4)

平成28年度 全区間4車線開通

(入間市河原町～入間市黒須)L=0.4km(4/4)

平成29年度 事業完了

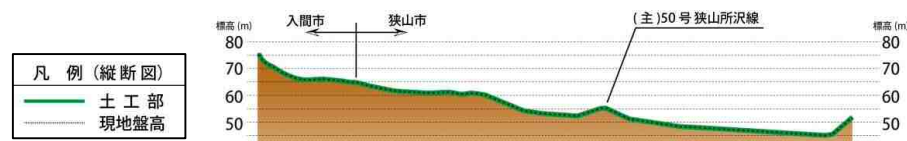
平面図

国道16号 入間狭山拡幅 延長4.6km

事後評価対象区間



縦断図



1 河原町交差点付近の交通状況



2 4車線開通区間の交通状況



3. 事業目的の達成状況

(1)-1 交通渋滞の緩和

- ・入間狭山拡幅の開通により、国道16号の当該区間の旅行速度が向上した。
- ・当該区間を走行する路線バスの遅延が減少するとともに、緊急車両のスムーズな通行が確保された。



交通状況

① 入間市黒須一丁目付近の交通状況



地域の声

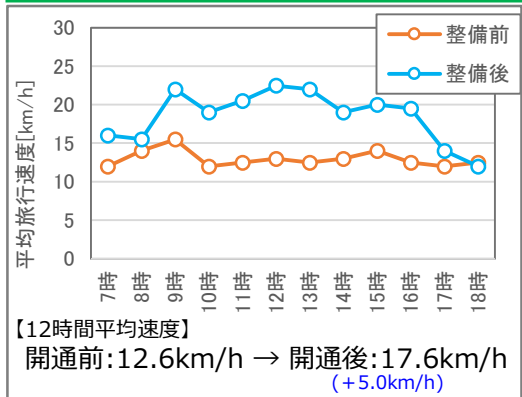
西武バス 狭山営業所より

- ・入間市駅-狭山市駅でバス路線を運行
- ・通勤通学、通院のほか、西武新宿線と西武池袋線を連絡するための利用もあります。
- ・入間狭山拡幅の整備により当該区間の通過がスムーズになり遅延が減少しました。

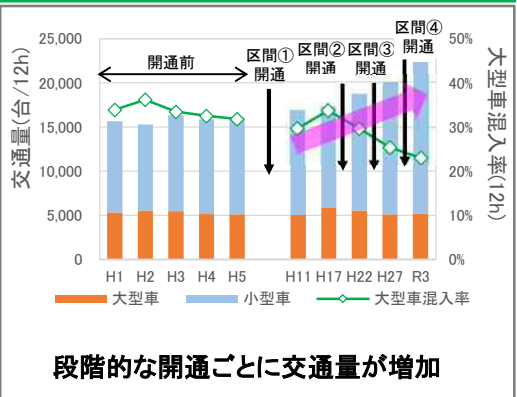
入間消防署より

- ・拡幅整備前は渋滞により、緊急走行でも通過できない場合があったが、拡幅整備後は、渋滞も緩和された印象があり、以前よりスムーズに通行できると感じます。

時間帯別旅行速度の変化



断面交通量の変化



資料:ETC2.0プローブデータ <整備前>H29.3.1~27(平日) <整備後>H30.4.1~27(平日)

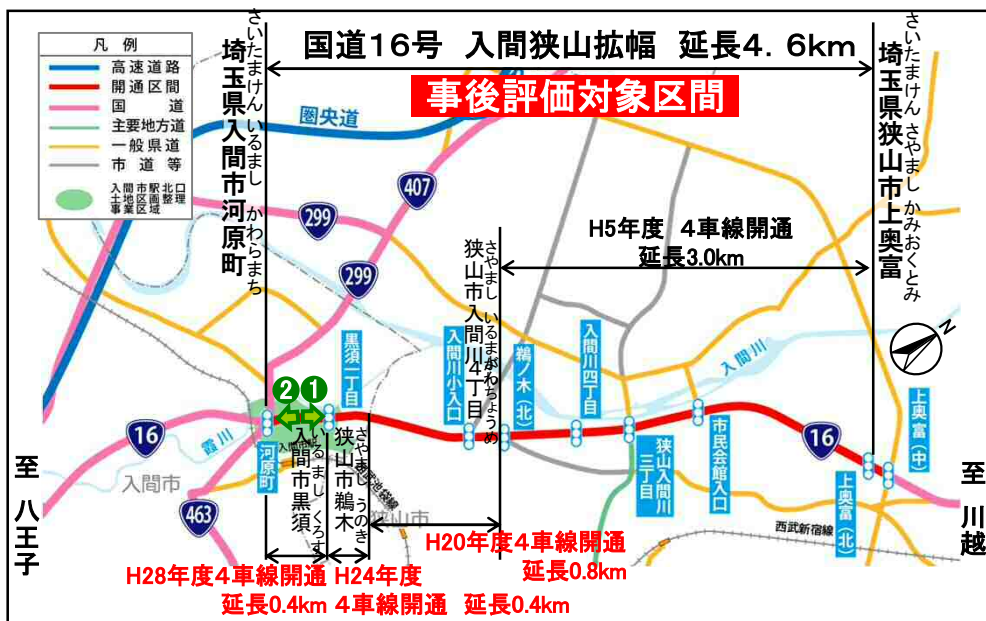
資料:トラカンデータ(平日) H1~H5 全国道路・街路交通情勢調査 H17~H27 交通量調査結果 H30

出典)大宮国道事務所調べ 平成30年2月 ヒアリング結果

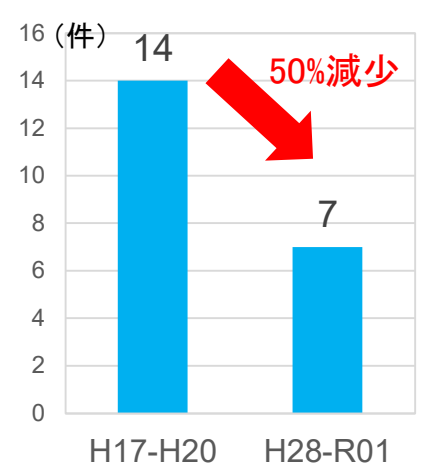
3. 事業目的の達成状況

(1)-2 安全・安心な歩行空間の確保

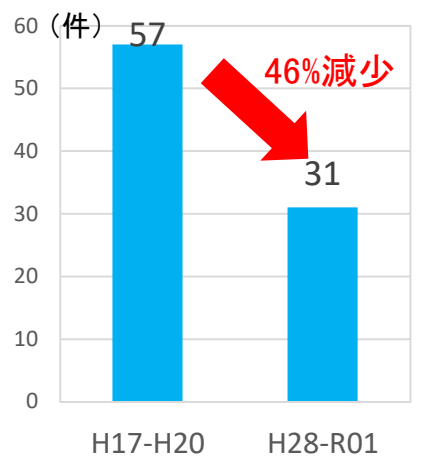
- ・入間狭山拡幅整備前は歩道がなく、歩行者および自転車は路肩を通行していた。H20年度以降の歩道の整備により、歩行者事故発生件数が50%、自転車事故発生件数は46%減少した。
- ・入間狭山拡幅の整備により、歩車分離が図られ、安全・安心な歩行区間が確保された。



歩行者事故発生件数

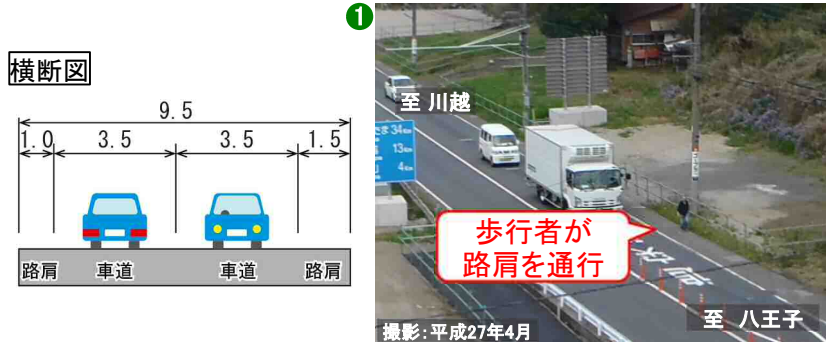


自転車事故発生件数

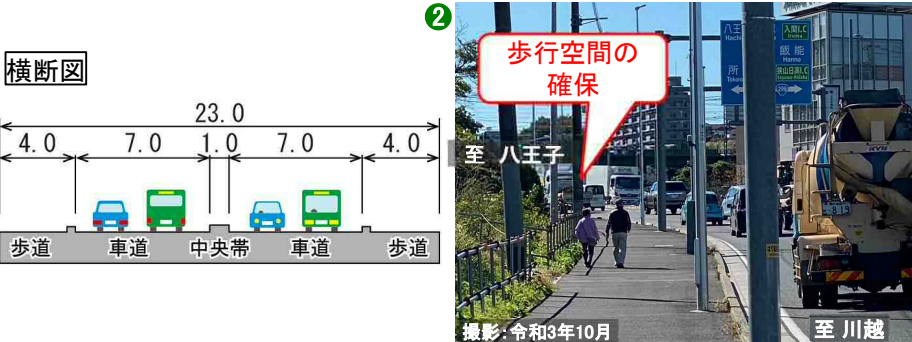


資料: 交通事故データ

整備前



整備後



3. 事業目的の達成状況

(1)-3 まちづくりの支援

- ・本事業の一部区間(入間市内)は、入間市駅北口周辺土地区画整理事業と連携して整備を実施した。
- ・本事業が基盤整備の骨格となり商業施設・公益施設を誘導する等、地域の生活拠点機能の充実と土地の高度利用を推進し、まちづくりを支援する。

入間市駅北口土地区画整理事業区域図



事業名	入間市駅北口土地区画整理事業
入間狭山拡幅道路用地面積 (土地区画整理事業面積)	14千㎡ (204千㎡)
<拡幅用地が占める割合>	<7%>
事業計画期間	平成3年～令和3年

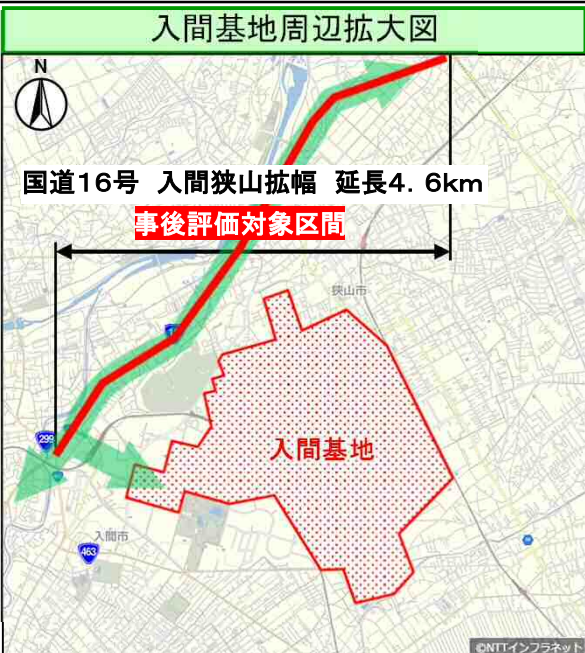
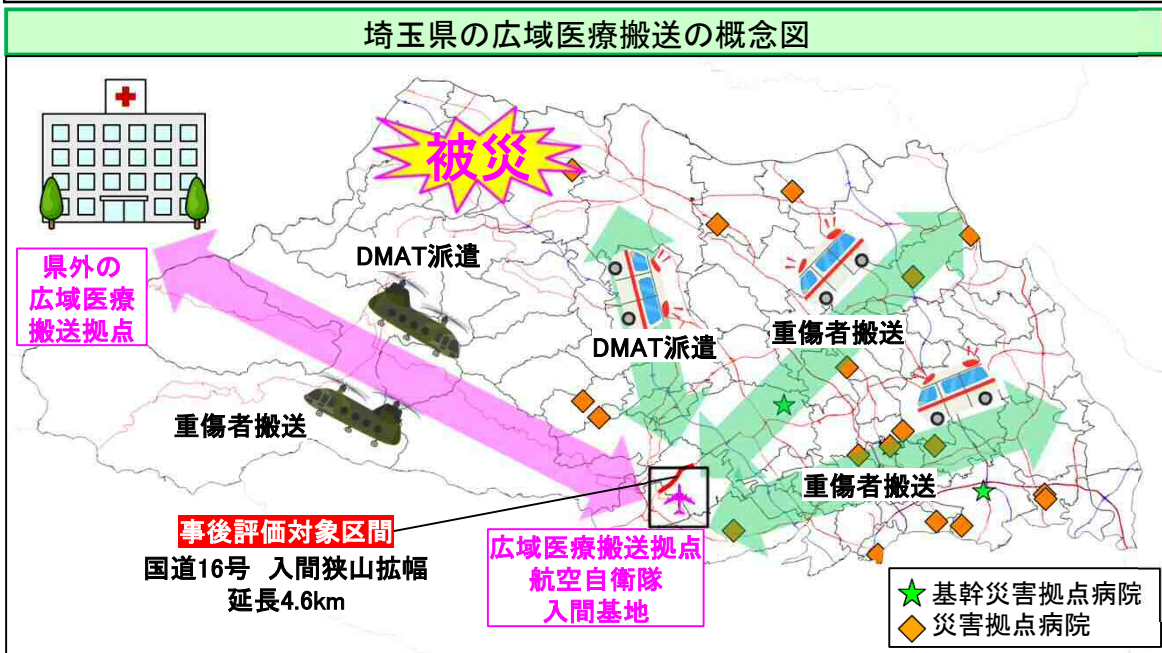
基盤整備の骨格としての寄与



3. 事業目的の達成状況

(1)-4 災害時の広域医療搬送の支援

- ・航空自衛隊入間基地は、埼玉県唯一の広域医療搬送拠点に指定されており、災害時には重傷者の県外への搬送や専門的医療チームであるDMATの受け入れ拠点となる。
- ・航空自衛隊入間基地は、埼玉県内だけでなく周辺自治体においても、災害時の拠点として位置づけられている。
- ・入間狭山拡幅は、埼玉県内災害拠点病院と入間基地間の陸路での搬送や被災地への救助・救援活動を支援する。



資料:埼玉県災害時医療救護基本計画(R2.3埼玉県)

【参考:災害拠点病院】

■災害拠点病院

災害時に多発する重症傷病者に対する救急医療体制を確保するため、高度な診療機能・被災地からの重症傷病者の受け入れ機能・広域搬送の対応機能・災害派遣医療チームの派遣機能等を備えた病院。埼玉県内に22病院が存在。

■基幹災害拠点病院

地域災害拠点病院の機能を強化し、災害医療に関して都道府県の中心的な役割を果たす病院。埼玉県内に3病院が存在。

【参考:DMAT】

「災害急性期に活動できる機動性を持ったトレーニングを受けた医療チーム」と定義されており、災害派遣医療チーム Disaster Medical Assistance Team の頭文字をとって略して「DMAT(ディーマツト)」と呼ばれている。

医師、看護師、業務調整員(医師・看護師以外の医療職及び事務職員)で構成され、大規模災害や多傷病者が発生した事故などの現場に、急性期(おおむね48時間以内)から活動できる機動性を持った、専門的な訓練を受けた医療チームである。

3. 事業目的の達成状況

(2) 費用対効果の算定基礎となった要因の変化

	再評価時 (2009(H21)年度)	事後評価時 (2021(R3)年度)	変化の要因
事業費	約158億円	約153億円	・道路付属施設撤去工及び付帯施設工(照明設置)の工事費等が減少し、約5億円減。
計画交通量	27,300～39,200台/日※1	36,100～50,300台/日※2	・将来需要交通量、推計ネットワーク等の見直し
事業期間	1971(昭和46)年度～ 2014(平成26)年度 (44箇年)	1971(昭和46)年度～ 2017(平成29)年度 (47箇年)	・一部の地権者の理解が得られず用地取得が難航
道路構造	4車線	4車線	・変更なし

※1 平成17年度全国道路・街路交通情勢調査に基づくR12推計交通量

※2 平成22年度全国道路・街路交通情勢調査に基づくR12推計交通量

[再評価(H21)]

- ・分析対象期間：供用後50年間
- ・総便益：約504億円(約1,385億円※3)
- ・総費用：約292億円(約217億円※3)
- ・費用便益比：1.7

参考)2021(令和3)年度時点における費用便益比算定

- ・分析対象期間：供用後50年間
- ・総便益：約850億円(約1,565億円※3)
- ・総費用：約444億円(約193億円※3)
- ・費用便益比：1.9

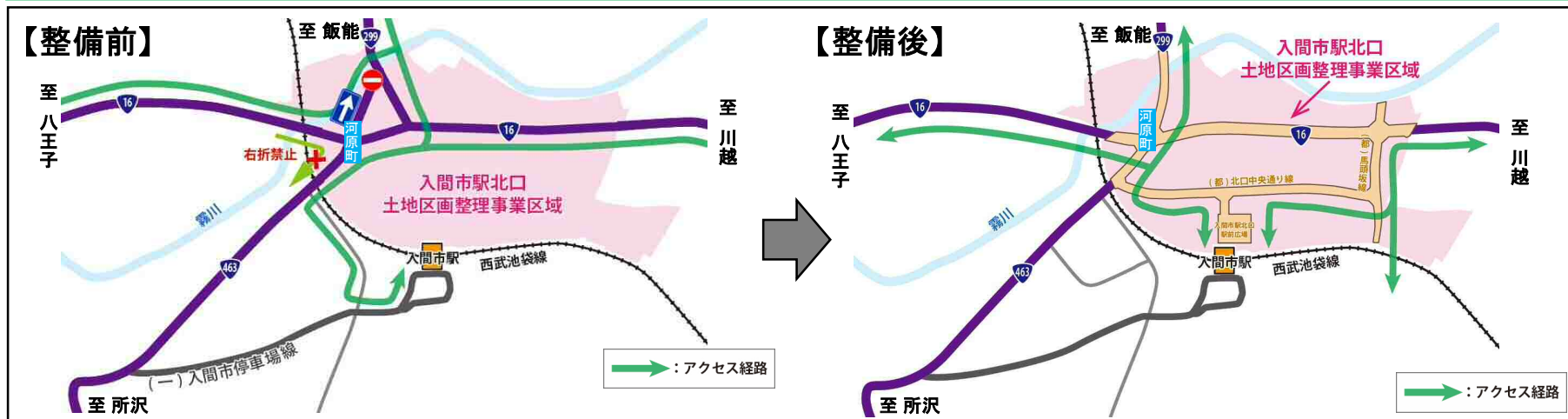
※3 基準年次における現在価値化前を示す。

4. 今後の事業へ活かすレッスン

(1) 土地区画整理事業との連携による幹線道路アクセス経路の再構築

- ・整備前の河原町交差点は、八王子方面から所沢方面への右折が禁止である等、幹線道路上におけるアクセス経路が煩雑であった。
- ・当該事業と土地区画整理事業を連携することにより、国道16号の拡幅と併せて交差道路である国道299号や国道463号の改良が実施され、河原町交差点に集約することで幹線道路のアクセス経路が単純化された。
- ・一方で、一部区間が土地区画整理事業地内であったことから工程等の各種調整の必要があり、区画整理事業と密に連携を図りスケジュール管理を徹底するなどの連携強化により、事業進捗の一層の円滑化を図ることが出来た可能性がある。

河原町交差点付近のアクセス経路



5. まとめ

■ 対応方針(案)

(1) 今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性

・本事業の実施により、事業目的である国道16号の交通渋滞の緩和、安全・安心な歩行空間の確保、まちづくりの支援について、様々な整備効果が発現しており今後の事後評価および改善措置の必要性はないものと考えられます。

(2) 同種事業の計画・調査のあり方や評価手法の見直しの必要性

・本事業の一部区間が土地区画整理事業地内であったことから工程等の各種調整の必要があり、区画整理事業と密に連携を図りスケジュール管理を徹底する必要があった一方で 交差道路の集約を図り安全性や利便性向上に寄与した。
・本事業の完了により昭和40年代から進めてきた一連の国道16号の多車線化が完了した。国道16号の一連の多車線化が社会経済に与えたストック効果について検証する必要がある。