

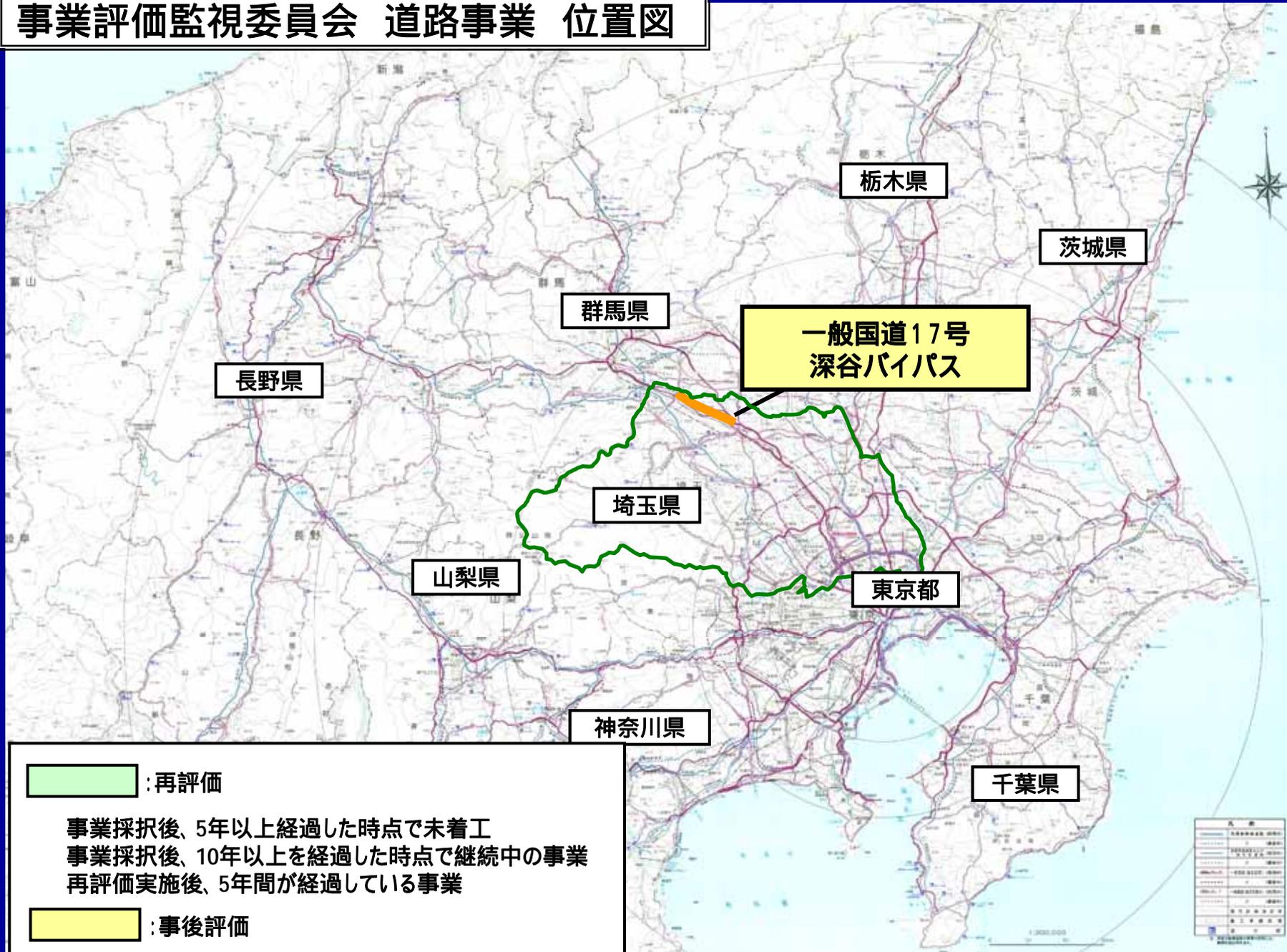
一般国道17号 深谷バイパス

(事後評価)

平成20年1月23日

関東地方整備局

事業評価監視委員会 道路事業 位置図



1. 事業の目的及び概要

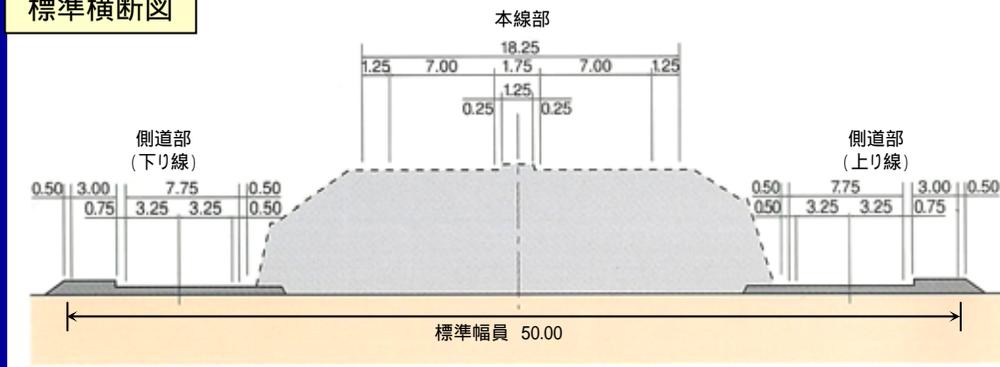
(1) 目的

- ・現国道17号の交通混雑の緩和
- ・周辺主要施設へのアクセス性の向上

(2) 計画の概要

区間 自) 埼玉県熊谷市玉井
 至) 埼玉県深谷市西田
 計画延長 L = 14.8km
 幅員 W = 50m
 構造規格 第3種第2級
 設計速度 60km/h
 車線数 2～4車線
 事業費 約227億円

標準横断面図



位置図



2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

費用対効果分析条件等の比較

- 事後評価のB / C・利用交通量は、事業再評価時における値と概ね同等の値であるため、事業再評価時の評価は妥当と考えられる。

	再評価時 (H12年度)	事後評価	変化及びその原因等	再評価時 からの変化
B / C	2.2	2.1	-	-
事業費 (区間長)	300億円 (14.8km)	227億円 (4車線: 4.2km) (2車線: 10.6km)	-	-
事業期間	昭和46年度 ~平成20年度	昭和46年度 ~平成15年度	-	-
供用年	平成20年	平成16年 (平成16年3月開通)	-	-
深谷バイパス 利用交通量	39,100台/日 (将来交通量)	42,701台/日 (平成17年センサス)	-	+9%

3. 費用対効果(実績)

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	合計
基準年における 現在価値(B)	1,277億円	-29億円	-10億円	1,238億円

費用

	改築費	維持管理費	合計
基準年における 現在価値(C)	491億円	92億円	582億円

算定結果

B / C	1,238億円(総便益)	2.1
	582億円(総費用)	

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

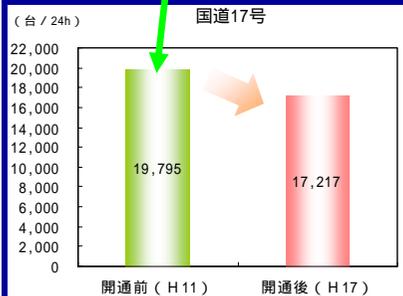
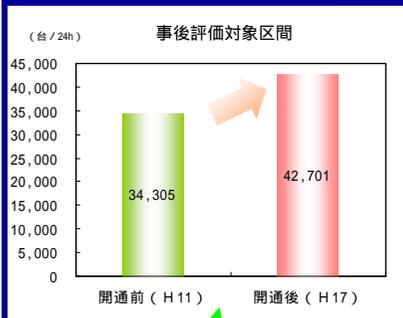
注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

4. 事業の効果の発現状況

渋滞解消

事後評価対象区間を含む周辺道路の渋滞損失を、開通前(平成11年)と開通後(平成17年)とで比較すると、国道17号から事業評価区間への交通量の転換もあり、事後評価対象区間等において渋滞が緩和されている。また、事業評価対象区間の渋滞損失額はH11と、H17とで約11.4億円/年の減少がみられた。

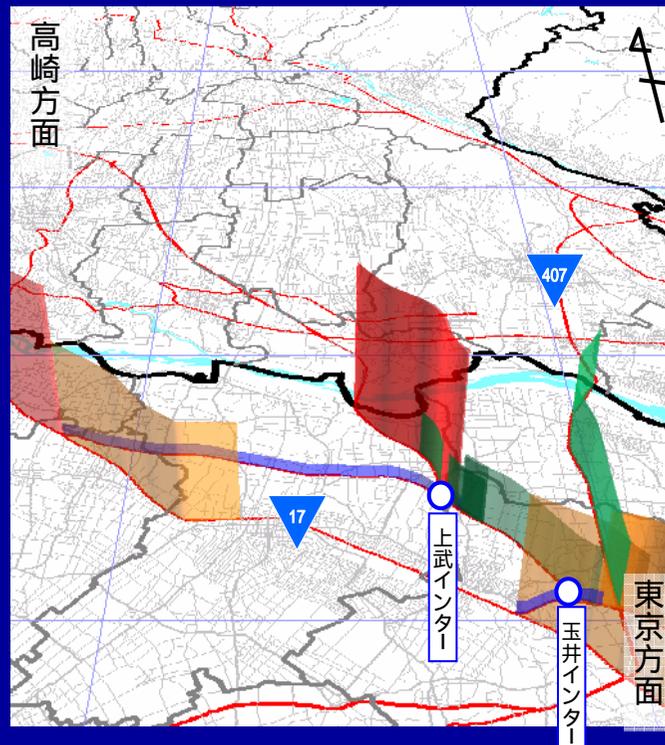
交通量の転換



渋滞損失の減少

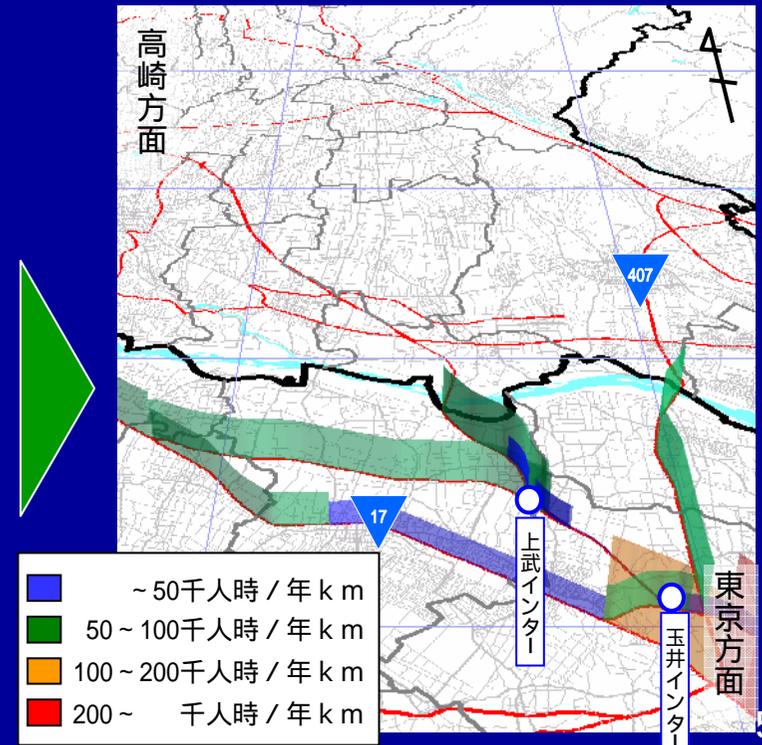
開通前(平成11年度)

渋滞損失額 約12億円/年



開通後(平成17年度)

渋滞損失額 約0.6億円/年



- ~ 50千人時 / 年 k m
- 50 ~ 100千人時 / 年 k m
- 100 ~ 200千人時 / 年 k m
- 200 ~ 千人時 / 年 k m

5. 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

深谷バイパスの整備により、以下のような一定の整備効果が得られた。

- ・ 交通混雑の緩和
 - 国道17号における渋滞の緩和
 - 交通量の転換、渋滞損失の減少



・以上のことから、本事業については再評価実施時と比較して、特段の問題は生じていないことから、今後の事業評価および改善措置については必要はないものと考えられる。

・また、上武IC以北の区間については事業休止中であるが、周辺の経済・社会情勢の変化に応じて、4車線化の整備も視野に入れ、必要に応じた改善措置を講じていく。