

(再評価)

資料 2 - 3 - ①

平成 27 年度 第 7 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

平成28年1月15日

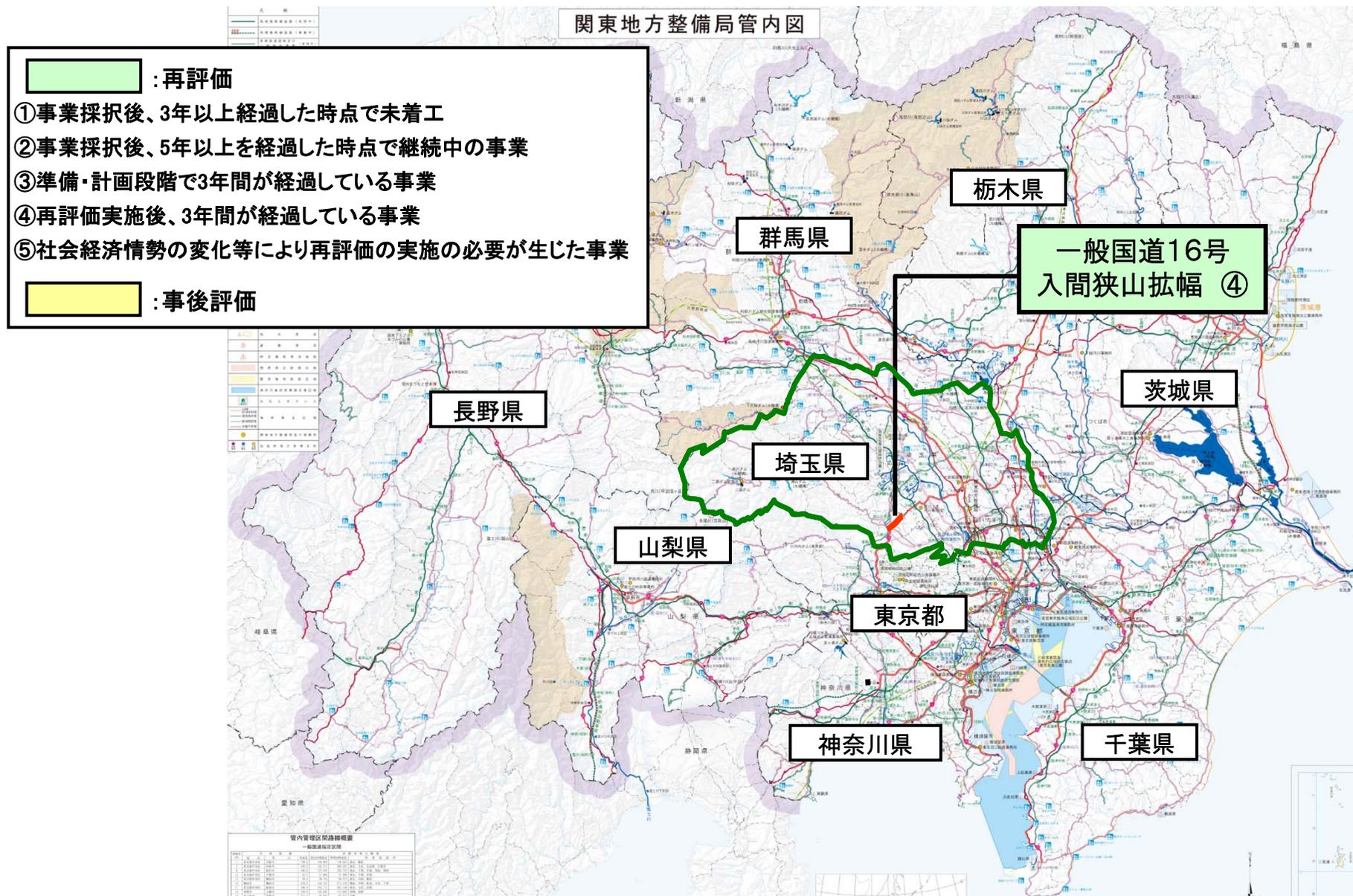
国土交通省 関東地方整備局

目次

| | | |
|----------------|-------|----|
| 1. 事業の概要 | | 1 |
| 2. 事業の進捗状況 | | 8 |
| 3. 事業の評価 | | 12 |
| 4. 事業の見込み等 | | 14 |
| 5. 関連自治体等の意見 | | 15 |
| 6. 今後の対応方針(原案) | | 16 |

1. 事業の概要

(1)－1 事業の目的と概要（位置図）



1. 事業の概要

(1) - 2 事業の目的と概要

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

さいたまけん いるまし かわらまち
 区 間：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：4.6km
 幅員：20.0m～23.0m
 道路規格：第4種第1級
 設計速度：60km/h
 車線数：4車線
 計画交通量：35,500～51,700台/日
 事業化：昭和46年
 事業費：約158億円

位置図



平面図

- 凡例
- 高速道路
 - 有料道路
 - 開通区間
 - 事業中区間
 - 国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - 市道等

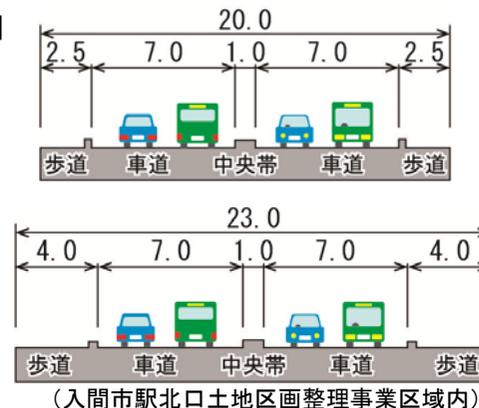


標準横断面図 (単位:m)

【現況】



【計画】



1. 事業の概要

(1)－3 事業の目的と概要（入間狭山拡幅周辺の状況）

- ・本事業は、入間川と並行し、住居や商業施設が立地する市街化区域を通過している。
- ・入間市内の区間では、入間市駅北口土地区画整理事業が進められている。



1. 事業の概要

(1) - 4 事業の目的と概要 (国道16号の交通特性)

・国道16号本事業区間の交通特性は、周辺地域に起終点を持つ内々交通が29百台/日(11%)、起終点のどちらかが周辺地域にある内外交通が117百台/日(45%)、周辺地域を通過する外々交通が114百台/日(44%)となっている。

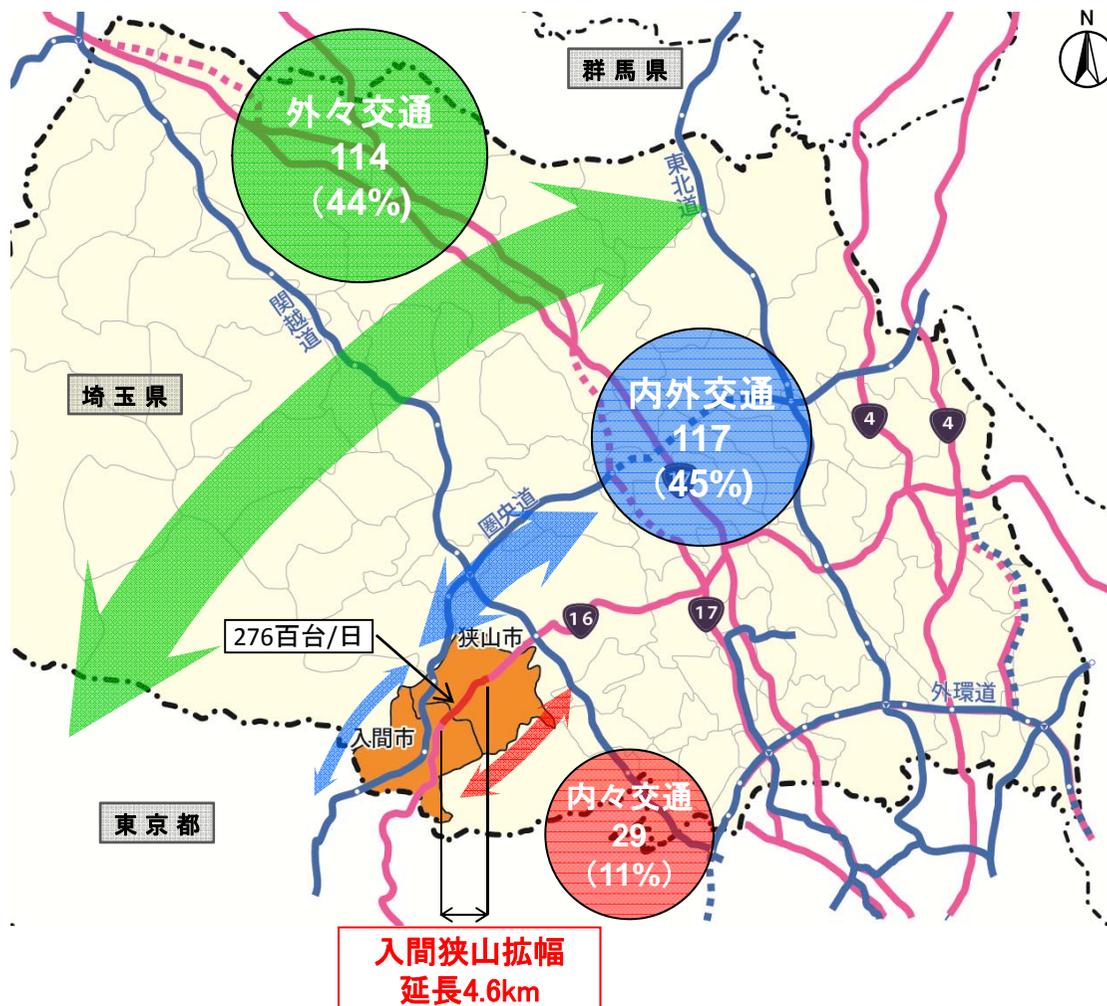
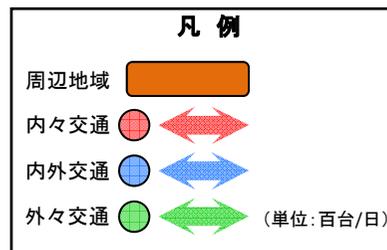


表 国道16号の主な交通特性

| 国道16号 入間狭山拡幅 OD内訳 | H17交通量 (百台/日) | 比率 |
|----------------------|------------------|------|
| 周辺地域 (内々) | 29 | 11% |
| 周辺地域とその他地域 (内外) | 117 | 45% |
| 周辺地域⇄埼玉県 | 100 | 38% |
| 周辺地域⇄東京都 | 6 | 2% |
| 周辺地域⇄その他県 | 12 | 5% |
| 通過交通 (外々) | 114 | 44% |
| 合計 | 260 | 100% |

注1: 周辺地域とは、当該事業が通過する入間市・狭山市
注2: H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出



内々交通が11%

内外交通が45%

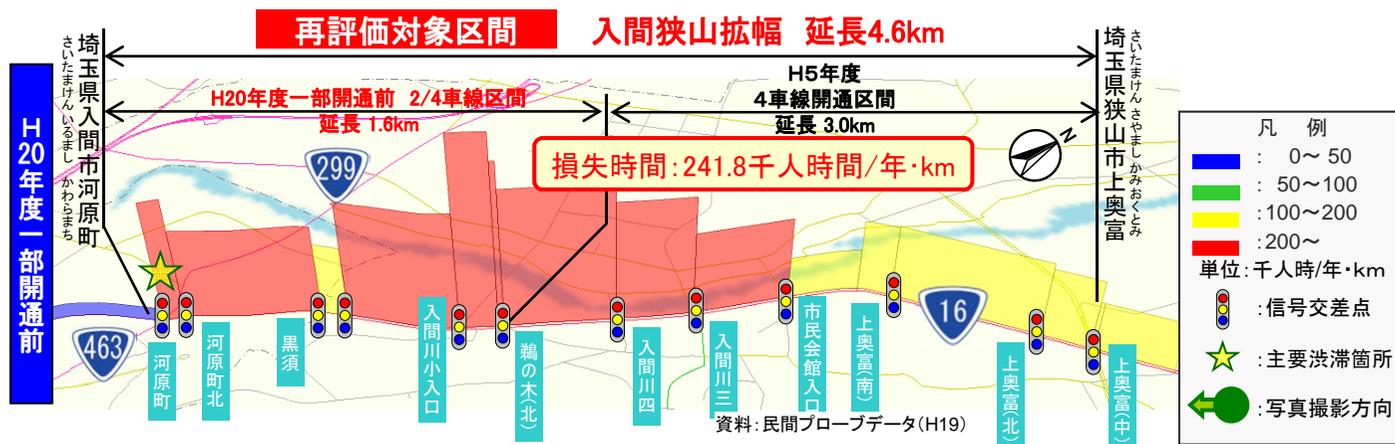
外々交通が44%

1. 事業の概要

(2) - 1 事業の必要性(国道16号の渋滞状況)

- ・本事業区間の損失時間は、224.5千人時間/年・kmで、4車線一部開通前後で比較すると、241.8千人時間/年・kmから224.5千人時間/年・kmへと約1割低下。
- ・河原町交差点は、国道16号、国道299号、国道463号という主要道路が交差していることから主要渋滞箇所位置づけられており、本事業により交通渋滞の緩和が見込まれる。

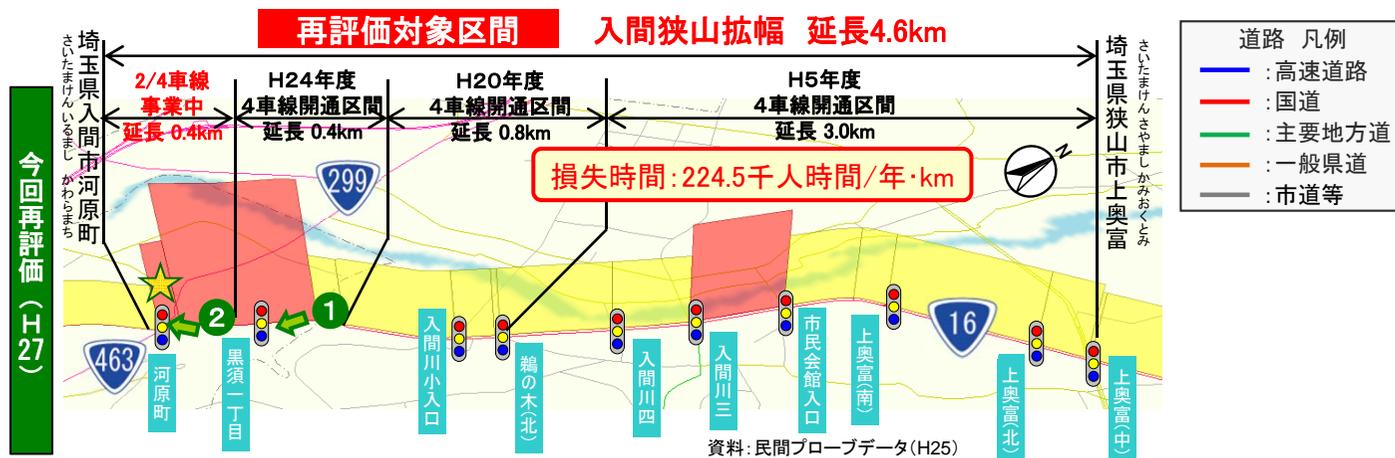
国道16号の渋滞発生状況



① 入間市黒須一丁目付近の交通状況



② 河原町交差点の交通状況



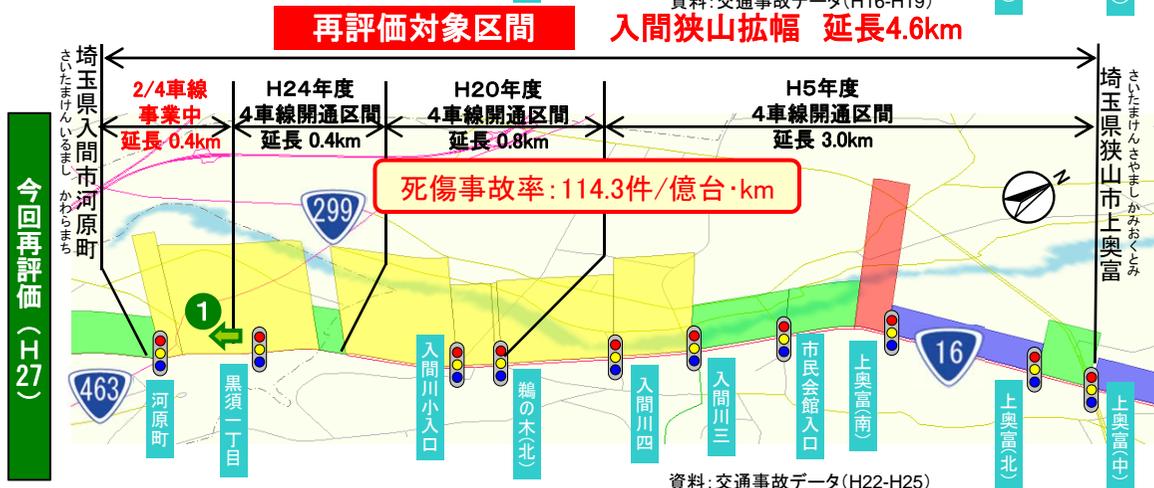
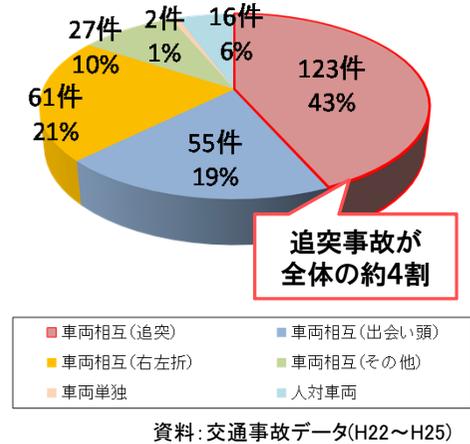
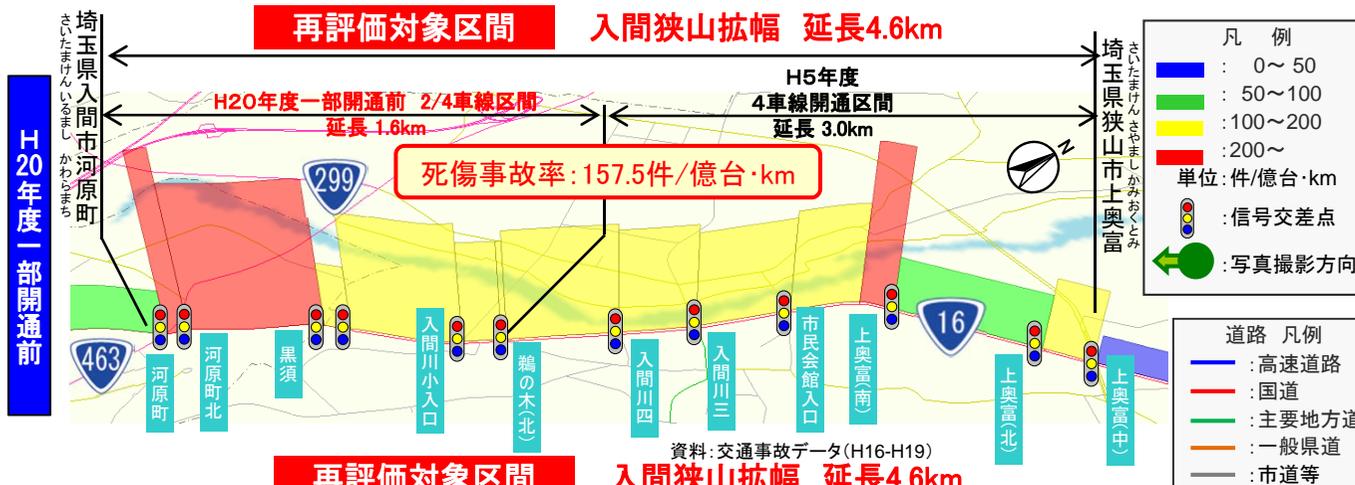
1. 事業の概要

(2) - 2 事業の必要性(国道16号の死傷事故状況)

- ・本事業区間の死傷事故率は、114.3件/億台・kmで、追突事故が4割を占める。
- ・本事業区間の死傷事故率は、4車線一部開通前後で比較すると、157.5件/億台・kmから114.3件/億台・kmへと約3割低下。交通事故の減少が見込まれる。
- ・歩道未整備区間では、本事業により歩道を整備し、安全・安心な歩行空間が確保される。

国道16号の交通事故発生状況

事故類型



① 河原町交差点付近の交通状況



1. 事業の概要

(2) - 3 事業の必要性(まちづくりの支援)

- ・本事業の一部区間(入間市内)は、入間市駅北口周辺の市街地整備を目的とした区画整理事業区域に含まれている。
- ・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



■前回評価時(H24年度)からの進捗状況

| | 前回評価時(H24年度) | 今回評価時(H27年度) |
|------|--------------------|--------------------------------------|
| 進捗状況 | 76% ^(※) | 99% ^(※) (残りはH27年度完了予定) |

(※)土地区画整理区域の入間狭山拡幅道路用地に関する進捗状況

凡例

| | |
|--|------------|
| | : 国道16号 |
| | : 都市計画道路 |
| | : 歩道 |
| | : 緑地 |
| | : 公園 |
| | : 区画整理事業区域 |
| | : 模型撮影方向 |

入間市駅北口土地区画整理事業の完成模型



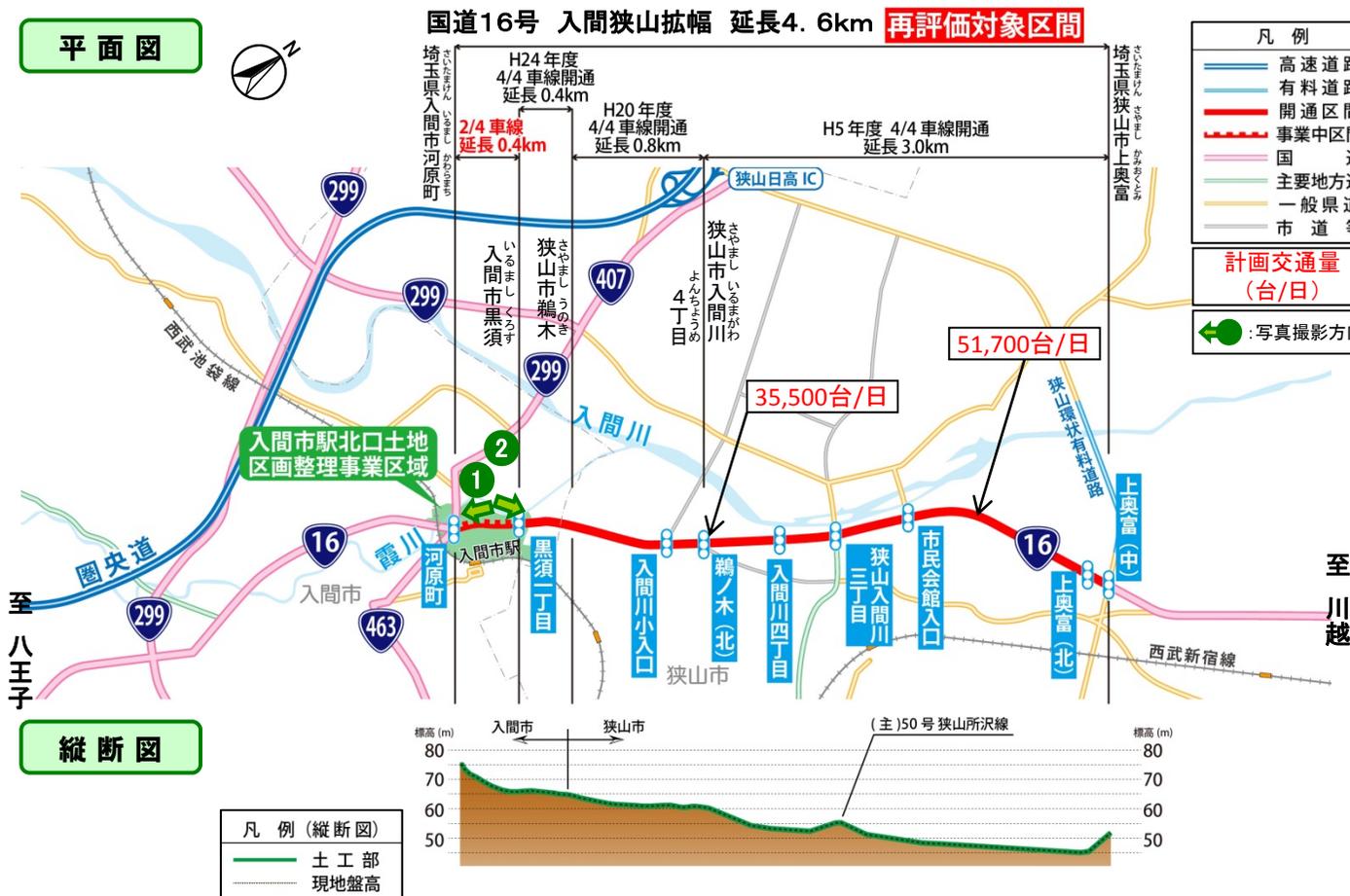
| | |
|--|-------------------------|
| 事業名 | 入間市駅北口土地区画整理事業 |
| 入間狭山拡幅道路用地面積 (土地区画整理事業面積) <拡幅用地が占める割合> | 14千㎡ (204千㎡) <7%> |
| 事業計画年度 | 平成3年~平成27年(延期手続中) |

2. 事業の進捗状況

(1) 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
 （狭山市鶯ノ木～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～狭山市鶯ノ木）L=0.4km（4/4）
 平成27年3月 河原町交差点の改良工事が完了



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



2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- ・事業区間4.6kmのうち、4.2kmが平成24年度までに段階的に完成。
- ・残事業区間については、平成13年より用地着手。
- ・事業区間全体の用地取得率は99%(平成27年3月現在)。
- ・平成27年度に用地取得完了予定。今後は、未整備区間(0.4km)の拡幅工事を実施。



2. 事業の進捗状況

(3) - 1 前回再評価からの進捗状況(4車線区間の延伸および交差点改良)

- ・平成24年度に狭山市鶯ノ木～入間市黒須の0.4km間が開通。
- ・平成27年3月に河原町交差点の改良工事が完了。



前回再評価(H24年度)



今回再評価(H27年度)

2. 事業の進捗状況

(3) - 2 前回再評価からの進捗状況(用地取得の状況)

- ・入間市駅北口土地区画整理事業区域内における拡幅に必要な用地については、平成28年度の事業完了を目指すため、平成25年度末に用地取得、平成26年度から工事着手を予定していた。(用地取得後、工事に3年が必要)
- ・しかし、一部の地権者の理解が得られず用地取得が難航、用地取得が平成26年度末となり1年遅延。
- ・以上により、事業期間を平成28年度から平成29年度に変更する。

区画整理事業区域内用地取得図



施工ステップ

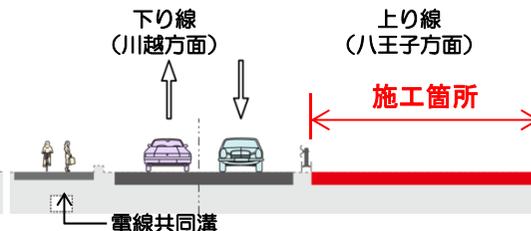
Step1

・下り線の舗装、歩道・電線共同溝設置



Step2

・上り線の舗装、歩道・電線共同溝設置



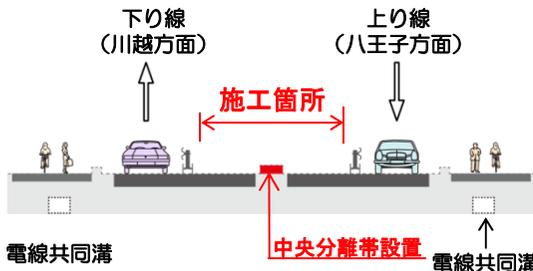
用地取得の状況

① 用地取得状況

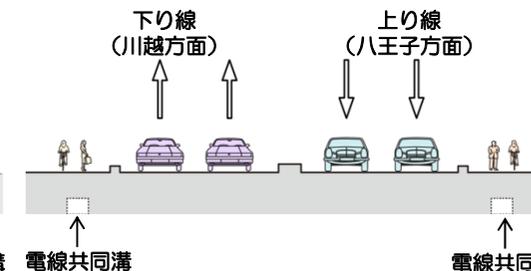


Step3

・中央分離帯を設置



Step4(完成)



3. 事業の評価

■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。

1) 計算条件

| | | 【参考：前回再評価（H24）】 |
|------------|-----------------------|---------------------|
| ・ 基準年次 | : 平成27年度 | 平成24年度 |
| ・ 開通開始年次 | : 平成30年度 | 平成29年度 |
| ・ 分析対象期間 | : 開通後50年間 | 開通後50年間 |
| ・ 基礎データ | : 平成17年度道路交通センサス | 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 | 平成42年度 |
| ・ 計画交通量 | : 35,500~51,700 (台/日) | 35,700~52,500 (台/日) |
| ・ 事業費 | : 約 158億円 | 約 158億円 |
| ・ 総便益 (B) | : 約 587億円 (1,433億円*) | 約 561億円 (1,447億円*) |
| ・ 総費用 (C) | : 約 326億円 (186億円*) | 約 302億円 (193億円*) |
| ・ 費用便益比 | : 1.8 | 1.9 |

※基準年次における現在価値化前を示す

3. 事業の評価

2) 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) | 経済的内部 収益率 (EIRR) |
| | 533億円 | 35億円 | 18億円 | 587億円 | | |
| 費用(C) | 事業費 | | 維持管理費 | 総費用 | 1.8 | 5.5% |
| | 313億円 | | 13億円 | 326億円 | | |

3) 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) | 経済的内部 収益率 (EIRR) |
| | 117億円 | 14億円 | 0.27億円 | 131億円 | | |
| 費用(C) | 事業費 | | 維持管理費 | 総費用 | 17.3 | 75.0% |
| | 6.5億円 | | 1.1億円 | 7.6億円 | | |

基準年：平成27年度

注1) 便益・費用については、平成27年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

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。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

4. 事業の見込み等

- ・平成5年度に3.0km、平成20年度に0.8km、平成24年度に0.4kmの計4.2kmが4車線開通済。
- ・入間市駅北口土地区画整理事業区域内における拡幅に必要な用地については、平成28年度の事業完了を目指すため、平成25年度末に用地取得、平成26年度から工事着手を予定していた。(用地取得後、工事に3年が必要)
- ・しかし、一部の地権者の理解が得られず用地取得が難航、用地取得が平成26年度末となり1年遅延。
- ・以上により、事業期間を平成28年度から平成29年度に変更する。

■事業の計画から完成までの流れ

| 年 度 | | S39 | S46 | S47 | S56 | H元 | H5 | H12 | H13 | H14 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | |
|--------------------------------|----|--------|------|------|--------|--------|------|--------|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 都市計画決定 | | 都市計画決定 | | | | | | 都市計画変更 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業化 | | | 事業化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 測量・調査・設計 | | | 測量設計 | 測量設計 | 測量設計 | 測量設計 | 調査設計 | 調査設計 | 協議設計 | 協議設計 | 協議設計 | 協議設計 | 協議設計 | 協議設計 | 協議設計 | 協議設計 | 協議設計 | 協議設計 | 協議設計 | 協議設計 | | | | |
| 設計・用地説明 | | | | | 測量設計説明 | 設計用地説明 | | | 設計用地説明 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.8km 狭山市鷺ノ木 ～ 狭山市上奥富 | 用地 | | | | | | | | | | 完了 | | | | | | | | | | | | | |
| | 工事 | | | 改良舗装 | 改良舗装 | 改良舗装 | 改良舗装 | | 改良舗装 | 改良舗装 | 改良舗装 | 改良舗装 | | | | | | | | | | | | |
| 0.8km 入間市河原町 ～ 狭山市鷺ノ木 | 用地 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 工事 | | | | | | | | | | 改良舗装 | 改良舗装 | | | 改良舗装 |

開通開始年次

※開通開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である。

(前回再評価) (今回再評価)

用地取得率は平成27年3月末時点

5. 関連自治体等の意見

(1) 埼玉県知事からの意見

一般国道16号は首都圏を環状に結ぶ幹線道路であり、本県のみならず首都圏にとっても大変重要な路線です。

引き続き、コストの縮減に十分留意し、平成29年度の開通に向け、事業を推進していただきたい。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・本事業区間の損失時間は、224.5千人時間/年・kmで、4車線一部開通前後で比較すると、241.8千人時間/年・kmから224.5千人時間/年・kmへと約1割低下。
- ・河原町交差点は、国道16号、国道299号、国道463号という主要道路が交差していることから主要渋滞箇所位置づけられており、本事業により交通渋滞の緩和が見込まれる。
- ・本事業区間の死傷事故率は、4車線一部開通前後で比較すると、157.5件/億台・kmから114.3件/億台・kmへと約3割低下。交通事故の減少が見込まれる。
- ・歩道未整備区間では、本事業により歩道を整備し、安全・安心な歩行空間が確保される。
- ・本事業が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。
- ・費用対効果(B/C)は1.8。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成5年度に3.0km、平成20年度に0.8km、平成24年度に0.4kmの計4.2kmは4車線開通済。
- ・入間市駅北口土地区画整理事業区域内における拡幅に必要な用地については、平成28年度の事業完了を目指すため、平成25年度末に用地取得、平成26年度から工事着手を予定していた。(用地取得後、工事に3年が必要)
- ・しかし、一部の地権者の理解が得られず用地取得が難航、用地取得が平成26年度末となり1年遅延。
- ・以上により、事業期間を平成28年度から平成29年度に変更する。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・入間狭山拡幅の整備は、交通渋滞の緩和、安全・安心な歩行空間の確保及びまちづくりの支援の観点から事業の必要性が高く、早期の事業完了を図ることが適切である。