

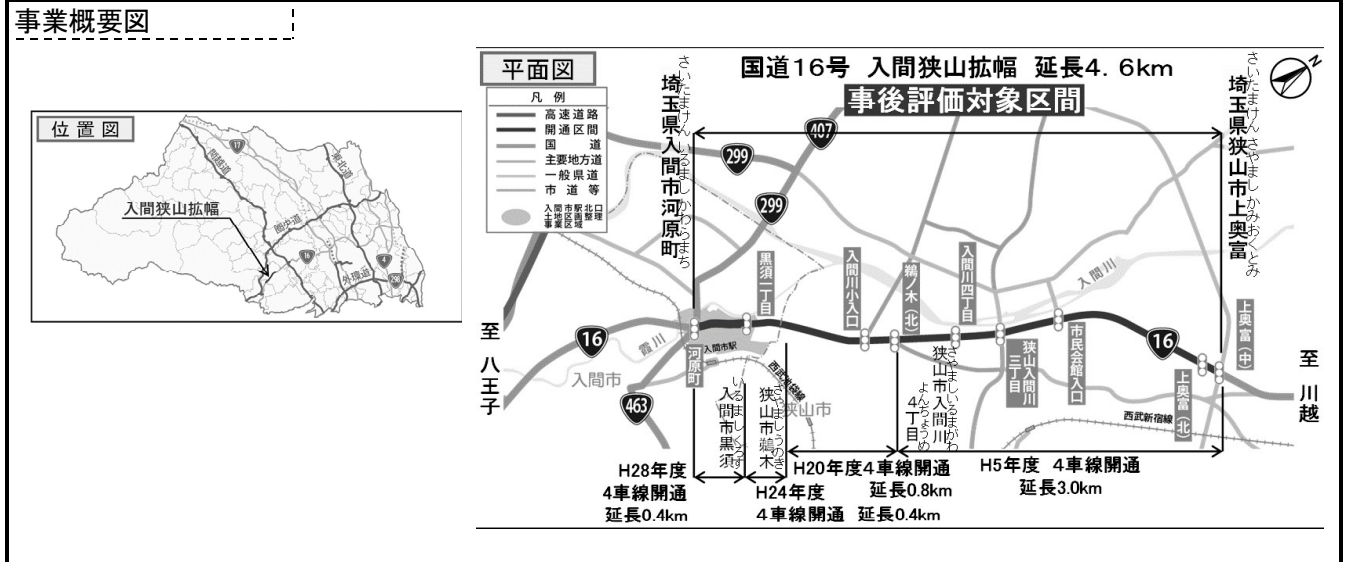
事後評価結果（令和3年度）

担当課：関東地方整備局道路部道路計画第一課
担当課長名：大胡 賢一

事業名	一般国道16号入間狭山拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：埼玉県入間市河原町 至：埼玉県狭山市上奥富	延長	4.6km		

事業概要
一般国道16号は、神奈川県横浜市、東京都八王子市、埼玉県入間市、川越市、さいたま市、春日部市、千葉県千葉市、木更津市など都心から30~40km圏の主要な都市を通過する延長約330kmの重要な道路である。入間狭山拡幅は、埼玉県入間市河原町から埼玉県狭山市上奥富までの延長4.6kmの現道拡幅事業である。

事業の目的・必要性
入間狭山拡幅は、交通渋滞の緩和、安心・安全な歩行空間の確保、まちづくりへの支援を目的とした事業である。



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度：S46年度 都市計画決定：S39年度	用地着手：S46年度 工事着手：S47年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) / H26年度 (実績) / H29年度	変動	1.07倍
	事業費	計画時※1 (暫定/完成)	(名目値) - / 158億円 (実質値) - / 181億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) - / 153億円 (実質値) - / 179億円	変動	0.97倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H21再評価時) — / 27,300~39,200台/日	実績 (暫定/完成)	(R3.10) — / 27,000台/日	変動	0.99倍
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	12.6 → 17.6 km/h (供用前年次)H28年度 (供用後年次)H30年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	328 → 137件 (供用前年次)H17-H20年度 (供用後年次)H28-R1年度				
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C : 1.7	総費用 : 292億円 (事業費: 270億円 維持管理費: 22億円)	総便益 : 504億円 (走行時間短縮便益: 425億円 走行経費減少便益: 60億円 交通事故減少便益: 18億円)	基準年 : 平成21年度			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 1.9	総費用 : 444億円 (事業費: 421億円 維持管理費: 23億円)	総便益 : 850億円 (走行時間短縮便益: 759億円 走行経費減少便益: 76億円 交通事故減少便益: 15億円)	基準年 : 令和3年度			
事業遅延によるコスト増	費用増加額 : 一億円		便益減少額 : 一億円				

	<p>事業遅延の理由</p> <p>一部の地権者の理解が得られず用地取得が難航したため、事業が遅延したものである。</p>
	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号および並行路線の速度向上により損失時間の削減が図れた。 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入間市駅北口土地区画整理事業と連携し整備を実施した。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入間市役所からさいたま市役所への所要時間が短縮（77分→69分）。 <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者事故発生件数が減少（14→7件）。 ・自転車事故発生件数が減少（57→31件）。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・埼玉県地域防災計画において第一次特定緊急輸送道路に位置づけられている。 <p style="text-align: right;">他10項目に該当</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業に関しては、今後の事業評価及び改善措置は必要ないことを了承する。
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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る。
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
	<p>特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

※ 平成21年度再評価時における値