

事後評価概要資料

| | | | |
|-----------|--|--|------------------------|
| 番号 | 2001 | 担当課名 道路街路課 | |
| 事業名 | 道路改築事業 | 事業主体 | 埼玉県 |
| 路線・河川・地区名 | 主要地方道練馬所沢線 <small>ねりまところざわせん</small> (下安松) <small>しもやすまつ</small> | 事業箇所 | 所沢市 |
| 事業完了年 | 令和2年3月 | 事業完了後の経過年数 | 2年 |
| 事業概要 | 目的 | 交通渋滞緩和と安全で円滑な交通の確保 | |
| | 必要性 | <p>主要地方道練馬所沢線は、東京都境を起点とし、所沢市内の一般国道463号までを結ぶ主要な幹線道路である。本路線は第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時の救命活動や物資輸送を行う重要な道路である。また、現道の一部区間は小学校の通学路に指定されている。</p> <p>本路線では、交通の集中により慢性的な交通渋滞が発生しており、交通事故も度々発生していた。このため、交通渋滞の緩和と安全で円滑な道路交通の確保のためバイパス整備を行った。</p> | |
| | 効果 | 広域的な幹線道路の交通の円滑化および通学児童を含む通行者の安全性が向上した。 | |
| | 事業内容 | 総事業費 5,400百万円(税抜) | 事業期間 平成5年度～令和元年度(27年間) |
| 事業概要図 | 位置図 | | |
| | 標準横断面図 | | |

| | | | | | |
|--------------|--|---|-----------|------------|------------------|
| 事後評価項目 | 事業の効果の発現状況 | (1) 現道交通量の減少[台/12h] (平日) | | | |
| | | | 開通前(R1.6) | 開通後(R2.11) | 差 |
| | | 東所沢和田2丁目交差点(バイパス) | — | 10,388 | — |
| | | 愛宕山交差点(現道) | 3,549 | 2,885 | -664 (18.7%減) |
| | | (2) 安全性の向上 | | | |
| | | | 開通前 | 開通後 | 差 |
| | | 大型車交通量(台/12h) ※愛宕山交差点 | 515 | 244 | -271 (52.6%減) |
| | | 交通事故件数(件) | 7 | 3 | -4 |
| | | ※交通量調査: R1.6(開通前)・R2.11(開通後) ※事故件数: H31.3~R2.2(開通前)・R2.3~R3.2(開通後) | | | |
| | | (3) 走行時間の短縮(松郷交差点~下安松交差点) | | | |
| | 現道 | バイパス | 短縮時間 | | |
| 走行時間(分) | 9 | 3 | 6 | | |
| 効果分析の要因の変化 | 再評価時(平成25年度)との比較 <ul style="list-style-type: none"> ・総事業費 4,630百万円 ⇒ 5,400百万円 ・供用年度 平成29年度 ⇒ 令和元年度 ・計画交通量 22,600台/日 ⇒ 13,712台/日(実測) | | | | |
| 事業実施による副次的効果 | <p>(災害時のネットワーク強化) 東京都境から狭山市内の一般国道16号までの約12.6km区間が4車線で繋がり、災害発生時は東京都と連携した効率的な救命活動や物資輸送が可能となった。</p> <p>(公共交通の利便性向上) 現道では路線バスが運行されており、本バイパスの整備によって現道の交通渋滞が緩和され、バスの定時性が向上した。</p> <p>(安全な通行空間の確保) バイパスにおける歩行者、自転車の通行空間の整備により、通行者の安全性が確保された。また、小学校の通学路となっている現道の交通量が減少したことにより、通学児童の安全性が向上した。</p> | | | | |
| 評価結果及び対応方針 | <p>(評価結果) 本バイパスの整備により、広域的な幹線道路網が形成され、交通の円滑化が図られるとともに、バイパスにおける歩行者・自転車通行空間の確保や交通転換による現道の交通量の減少など、通行者の安全性が向上した。</p> <p>(対応方針) 現時点で現道の渋滞緩和や安全で円滑な交通の確保は達成しており、事業効果は発現している。また、今後は東京都の事業が進捗することにより更なる利便性向上が図られる。 以上のことから、事業の有効性は確認されており、今後改めて事業評価を行う必要はない。</p> | | | | |
| 特記事項 | なし | | | | |