

(再評価)

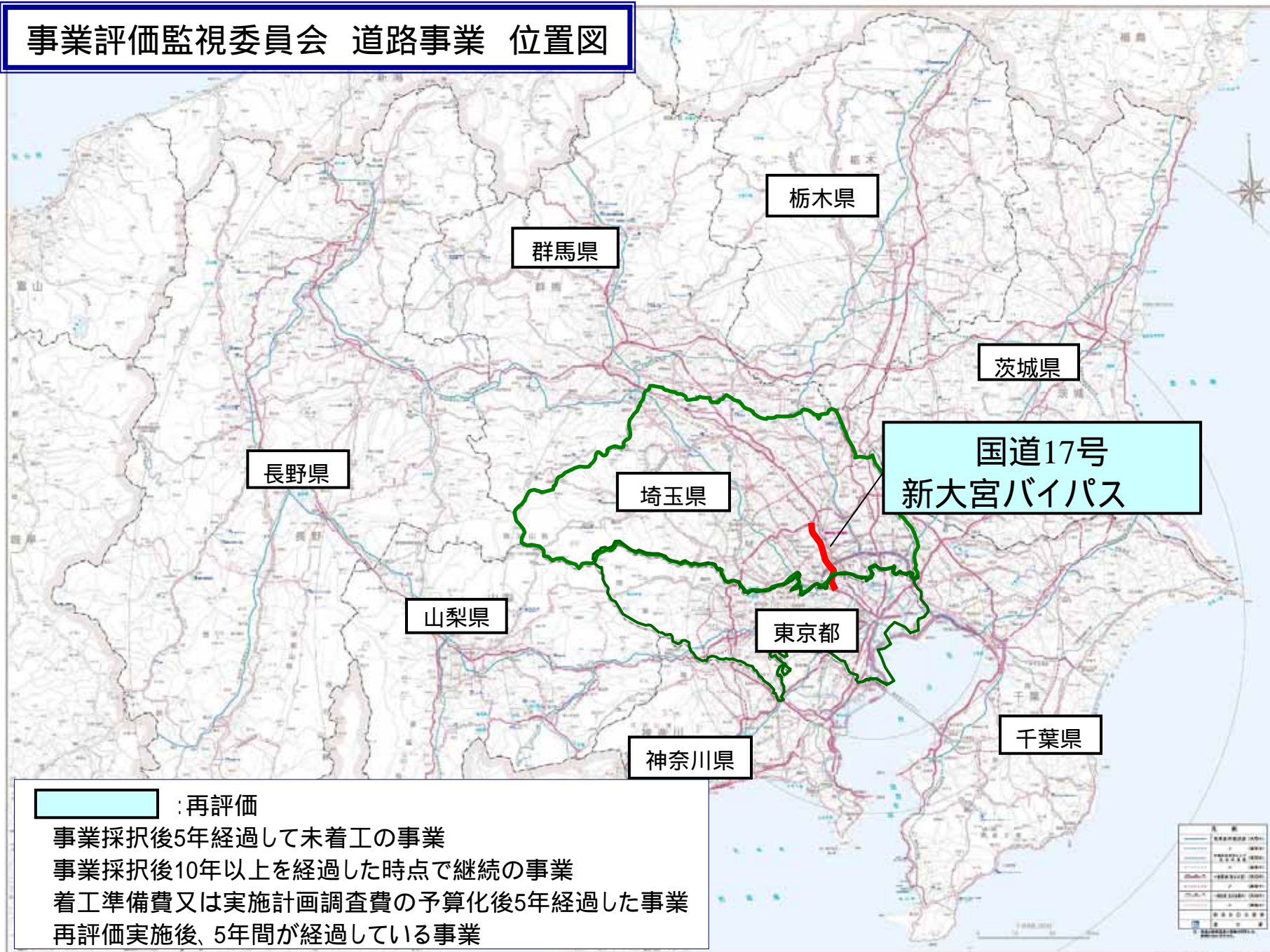
資料 1 - 1 3  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成20年度第4回)

# 国道17号 新大宮バイパス

平成21年3月18日

国土交通省 関東地方整備局

# 事業評価監視委員会 道路事業 位置図



# 1.事業の目的と計画の概要

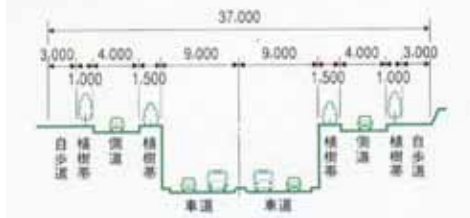
## (1) 目的

国道17号(埼玉県南地区)の混雑緩和

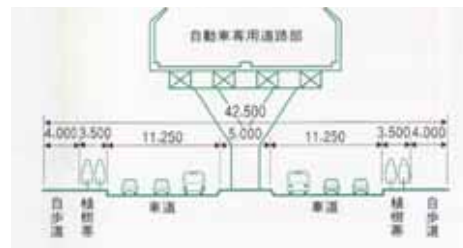
## (2) 計画の概要

ねりまく きたまち  
区間:自)東京都練馬区北町地先  
きたく よしのちょう  
至)埼玉県さいたま市北区吉野町地先  
計画延長: L = 23.2km (うち20.9km供用)  
車線数: 4~6車線  
道路規格: 第4種1級  
設計速度: 60km/h  
事業化: 一般部: 昭和39年度  
事業費: 約800億円  
計画交通量: 31,800 ~ 44,400台/日

### 標準横断面図

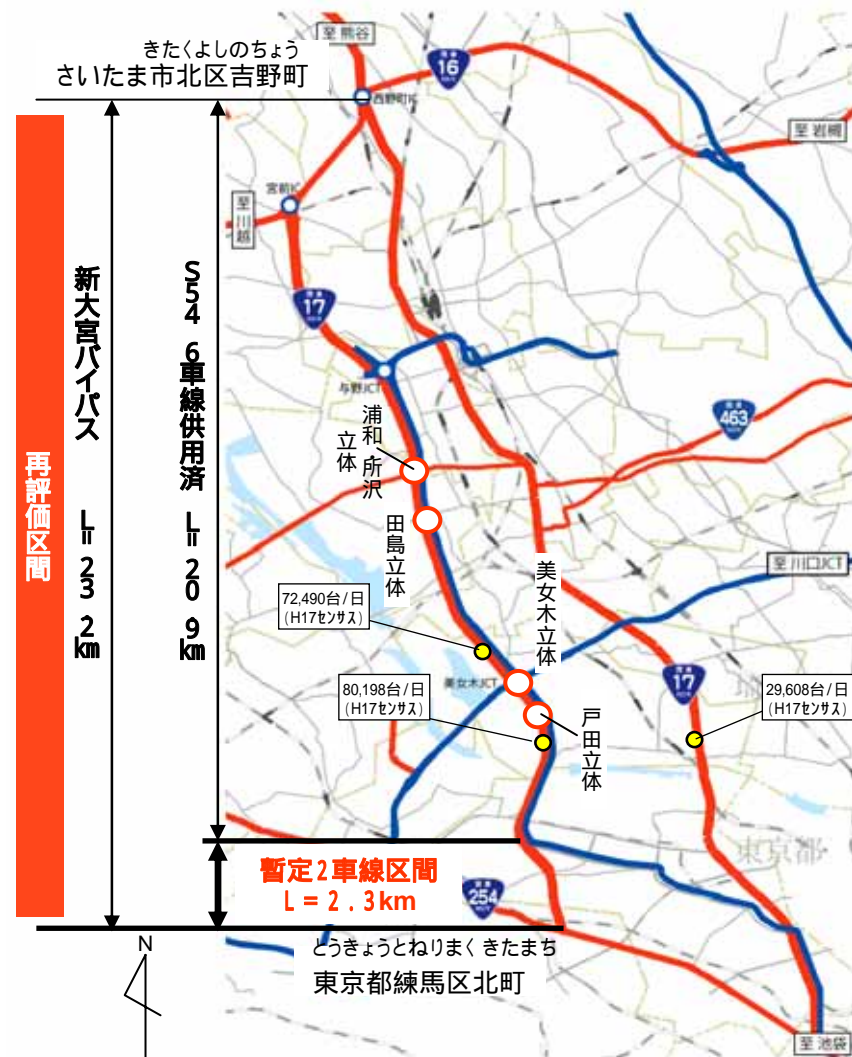


練馬区北町～板橋区赤塚



板橋区赤塚～  
さいたま市北区吉野町

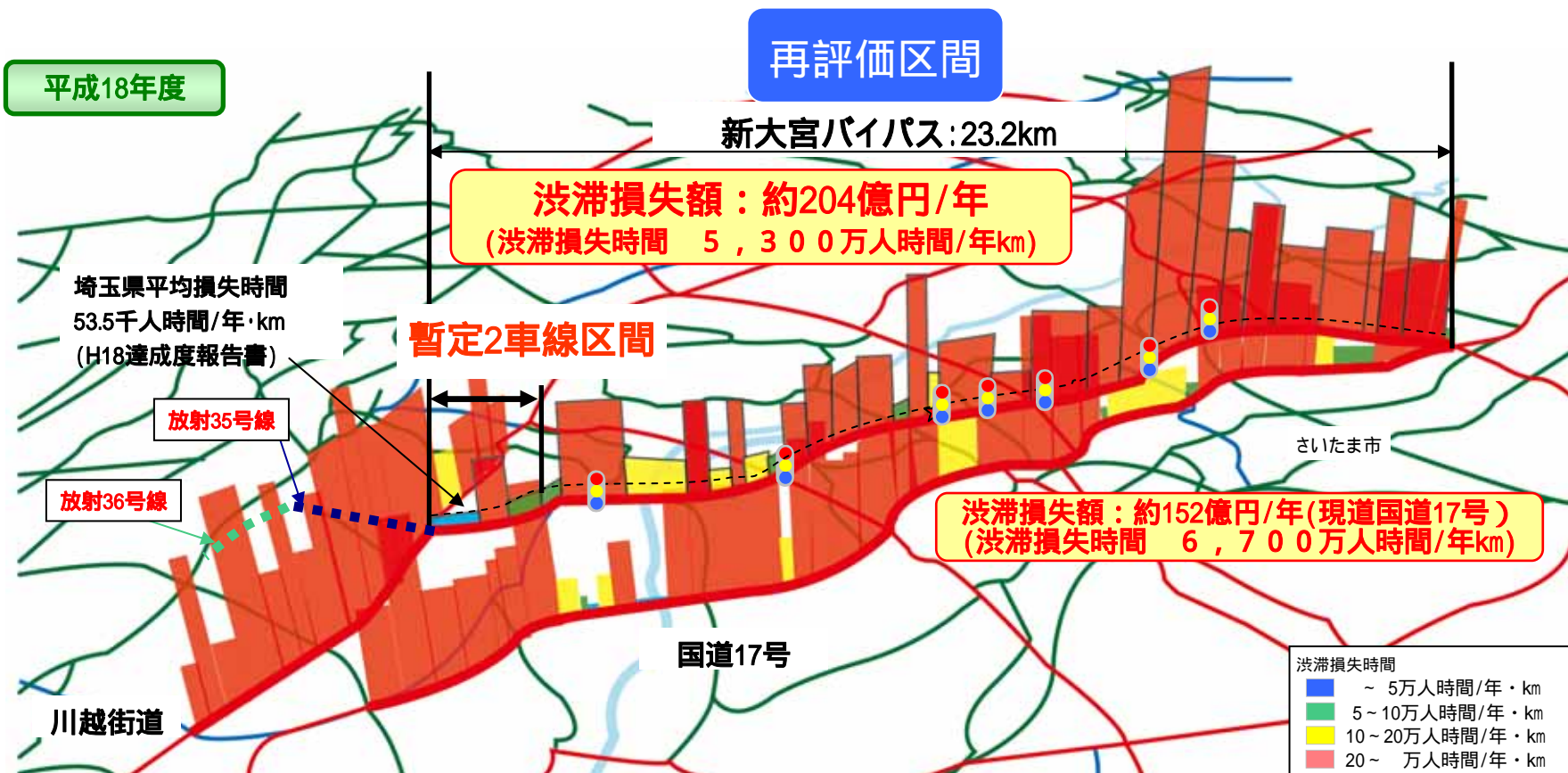
## 事業概要図



## 2.事業の必要性に関する視点

### 交通渋滞の解消

- ・新大宮バイパスと並行する国道17号は慢性的に渋滞している。
- ・現道の渋滞損失時間が大きく、また放射35号線・放射36号線(整備中)とともに、周辺道路の交通量を捌くためのバイパス機能を図る。



## 2.事業の必要性に関する視点

- ・放射35号、36号線はそれぞれ環状8号線、環状7号線と接続するため、新大宮バイパスはその受け皿として機能する必要がある。
- ・新大宮バイパス都内区間は放射35、36号線と共にネットワークを構築し、国道17号の交通量転換を図る。



- ・新大宮バイパス
  - ・川越街道
  - ・放射35号 (H22年供用予定)
  - ・放射36号
  - ・東京都環状線 環状7、8号
- それぞれ重交通を担う路線が一体となった効果発現を促進

資料:H17 道路交通センサス

### 3.費用対効果

#### 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)
	6,206億円	698億円	1億円	6,904億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.0
	3,380億円		89億円	3,469億円	

#### 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)
	349億円	47億円	18億円	415億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	5.7
	63億円		9億円	72億円	

#### 既供用区間を除く区間

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)
	349億円	47億円	18億円	415億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.3
	318億円		9億円	327億円	

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。

注3)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：平成20年度

# 4. 事業進捗の見込みの視点

## ・新大宮バイパスの経緯

- 昭和38年度 新大宮バイパス都市計画決定  
(埼玉県): L=18.3km、W=42.5m
- 昭和39年度 新大宮バイパス事業化
- 昭和40年度 新大宮バイパス都市計画決定  
(東京都): L=3.8km、W=36m
- ～平成3年度 新大宮バイパス6車線供用  
(東京都板橋区赤塚～さいたま市北  
区吉野町 L=20.9km)
- 平成元年 新大宮バイパスと首都高高速埼  
玉大宮線の復断面構造で都市計  
画変更(埼玉県)  
(さいたま市南区内谷～さいたま市  
西区宮前町: L=11.8km、W=42.5m)
- 平成4年度 戸田立体供用(4月)、  
美女木立体供用(10月)
- ～平成7年度 新大宮バイパス暫定2車線供用  
(東京都練馬区北町～東京都板  
橋区赤塚: L=2.3km)
- 平成13年度 田島立体供用



# 4.事業進捗の見込みの視点

	年度	都市計画決定（埼玉県）（18.3km） 事業化・用地着手		都市計画決定（東京都）（3.8km）			浦和・所沢立体供用			都市計画変更（埼玉県）			6車線供用（東京都板橋区赤塚）さいたま市北区吉野町） 20.9km			戸田立体・美女木立体供用			暫定2車線供用（東京都練馬区北町）板橋区赤塚） 2.3km			田島立体供用									
		S38	S39	S40	S41~S59	S60	S61	S62	S63	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21~	
用地	埼玉区間									100%																					
	都内区間									99%																					
工事	埼玉区間																														
	都内区間																														



## 6. 今後の対応方針

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・国道17号の混雑緩和を図り、業務核都市であるさいたま市と首都・東京を結ぶ骨格路線として機能するために、放射35号線・36号線とあわせた新大宮バイパスの整備が必要である。
- ・費用対効果(B / C)は2.0である。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は約99%。
- ・接続する放射35号線の供用時(平成22年度の予定)には、国道254号交差点の立体化を行い、その後放射36号線の供用時期をみながら整備を進める。
- ・放射35号線、放射36号線と連携した、都内4車線のバイパスとして機能を発揮するために、事業を継続し、供用時期を合わせる必要がある。

### (3) 対応方針(原案)

#### 事業継続

残区間の必要性・重要性は変わらないと考えられる。