

(再評価)

資料 3-7-②  
平成 29 年度 第 2 回  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会

# 一般国道17号 新大宮バイパス

平成 29 年 10 月 20 日  
国土交通省 関東地方整備局

再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
 担当課長名：茅野 牧夫

|  |  |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
|--|--|-----------|-----------|--------|--------|------------------|-----|--|-----|------------|--------------|--|-----|------------|-------|--------|---|-----|--------------|--------------|--|----------|-------------|----------|----------|----------|---------|-----|-------|--|
| 事業名  | 一般国道17号 <small>しんおおみや</small> 新大宮バイパス  |           | 事業区分      | 一般国道   | 事業主体   | 国土交通省<br>関東地方整備局 |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| 起終点  | 自：東京都練馬区北町 <small>ねりまくきたまち</small><br>至：埼玉県さいたま市北区吉野町 <small>きたくよしのちよう</small>   |           |           | 延長     | 23.2km |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| <b>事業概要</b><br>国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。新大宮バイパスは、練馬区、板橋区、戸田市、さいたま市を通過する国道17号現道の混雑緩和を図るために計画された延長23.2kmのバイパス事業である。   |  |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| S39年度事業化   | S38年度都市計画決定（埼玉県内）<br>S40年度都市計画決定（東京都内）<br>H元年度都市計画変更（埼玉県内）   | S39年度用地着手 | S39年度工事着手 |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| 全体事業費  | 約800億円   | 事業進捗率     | 88%       | 供用済延長  | 20.9km |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| 計画交通量  | 47,900～98,800台/日   |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| 費用対効果分析結果  | <table border="1"> <tr> <td>B/C</td> <td>2.6</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>7.1</td> </tr> </table> | B/C       | 2.6       | (事業全体) |        | (残事業)            | 7.1 | <table border="1"> <tr> <td>総費用</td> <td>72/3,882億円</td> </tr> <tr> <td>（残事業）/（事業全体）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>68/3,813億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>4/70億円</td> </tr> </table> | 総費用 | 72/3,882億円 | （残事業）/（事業全体） |  | 事業費 | 68/3,813億円 | 維持管理費 | 4/70億円 | <table border="1"> <tr> <td>総便益</td> <td>509/10,265億円</td> </tr> <tr> <td>（残事業）/（事業全体）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td>412/9,579億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>84/651億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>13/35億円</td> </tr> </table> | 総便益 | 509/10,265億円 | （残事業）/（事業全体） |  | 走行時間短縮便益 | 412/9,579億円 | 走行経費減少便益 | 84/651億円 | 交通事故減少便益 | 13/35億円 | 基準年 | 平成26年 |  |
| B/C  | 2.6  |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| (事業全体)   |  |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| (残事業)  | 7.1  |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| 総費用  | 72/3,882億円   |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| （残事業）/（事業全体）   |  |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| 事業費  | 68/3,813億円   |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| 維持管理費  | 4/70億円   |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| 総便益  | 509/10,265億円   |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| （残事業）/（事業全体）   |  |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| 走行時間短縮便益   | 412/9,579億円  |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| 走行経費減少便益   | 84/651億円   |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| 交通事故減少便益   | 13/35億円  |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| <b>感度分析の結果</b><br>【事業全体】交通量：B/C=2.4～2.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.6～2.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2～3.2（事業期間 ±4年）<br>【残事業】交通量：B/C=6.8～7.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=6.5～7.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=6.4～8.2（事業期間 ±4年）  |  |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| <b>事業の効果等</b><br>①交通混雑の緩和<br>・新大宮バイパスの暫定区間に並行する国道17号現道（都内区間）と山手通りの損失時間は、約385千人時間/年・kmと、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約15倍となっている。<br>・新大宮バイパスと放射35・36号の一体整備により、国道17号現道（都内区間）と山手通りの交通が新大宮バイパスに転換し、交通混雑の緩和が見込まれる。<br>②安全安心な通行の確保<br>・新大宮バイパスの暫定区間に並行する国道17号現道（都内区間）と山手通りの死傷事故率は約209.2件/億台kmと、全国平均（約102.0件/億台km）の約2倍となっている。<br>・新大宮バイパスの整備により、現道等の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。  |  |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |
| <b>関係する地方公共団体等の意見</b><br>・東京都知事からの意見：<br>国道17号新大宮バイパスは、渋滞緩和や交通事故の減少のみならず、災害時の緊急輸送等防災性の向上にも資する重要な路線であることから、引き続き事業を推進して頂きたい。<br>また、都は放射第35、36号線の事業を鋭意進めているところであるが、これら事業のスケジュール等と調整をお願いしたい。<br>・埼玉県知事からの意見：<br>新大宮バイパスは、首都圏と上越地方を結ぶ国土の大動脈である国道17号の一部であり、本県のみならず首都圏にとっても非常に重要な道路です。<br>全区間の完成に向け、引き続きコスト縮減に十分留意し、早期整備に努めていただきたい。<br>・さいたま市長からの意見：<br>国道17号新大宮バイパスにつきましては、首都圏と新潟・長野方面を結ぶ大動脈であるとともに、本市においても、広域的な移動に資する道路として位置づけており、都市の骨格をなす幹線道路であります。<br>また、上尾道路の整備により、圏央道に接続することで、より一層の整備効果が発揮され、利便性の |  |           |           |        |        |                  |     |  |     |            |              |  |     |            |       |        |   |     |              |              |  |          |             |          |          |          |         |     |       |  |

向上及び経済発展に大きく貢献されるものと期待しております。

さいたま市では、現在、広域的な幹線道路である都市計画道路「道場三室線」の整備を進めており、今後整備の進捗にあわせた新大宮バイパスの立体化（町谷立体）が必要であることから、引続き整備継続頂けますようお願い申し上げます。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・平成10年度に首都高速埼玉大宮線が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和39年度事業化、用地進捗率99%、事業進捗率88%（平成26年3月末時点）
- ・平成3年度：東京都板橋区赤塚～さいたま市北区吉野町間 延長20.9km（6/6）部分開通。
- ・平成6年度：東京都練馬区北町～板橋区赤塚間 延長2.3km（2/4）部分開通。
- ・暫定区間（東京都練馬区北町～板橋区赤塚）延長2.3kmは、放射35号線と36号線の整備にあわせ、4車線化等の整備を行う。残工事としては、北町交差点の立体化（北町インター）及び赤塚高架橋の上部工等。
- ・6車線の開通済区間の残工事としては、（都）道場三室線（国道463号のバイパス）の4車線開通に伴い立体交差処理とするための新大宮バイパスの立体化（町谷立体）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成20年度から都内区間の設計を実施し、東京都と調整を図り工事を行う予定。
- ・計画道路との事業連携を図り、北町交差点の整備、都内区間（延長=2.3km）の4車線化及び町谷立体の整備に向け事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



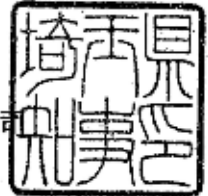
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※ 総費用総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

河砂第339号  
平成29年10月10日

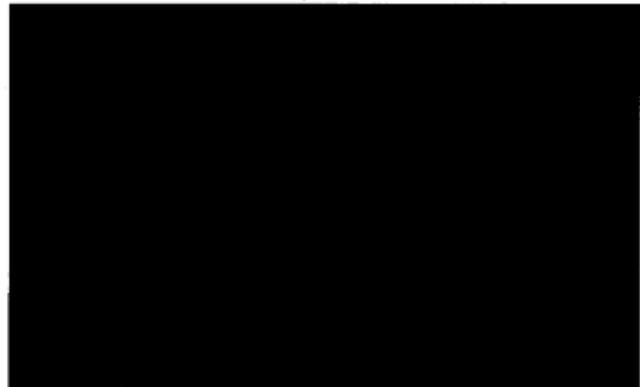
国土交通省  
関東地方整備局長 様

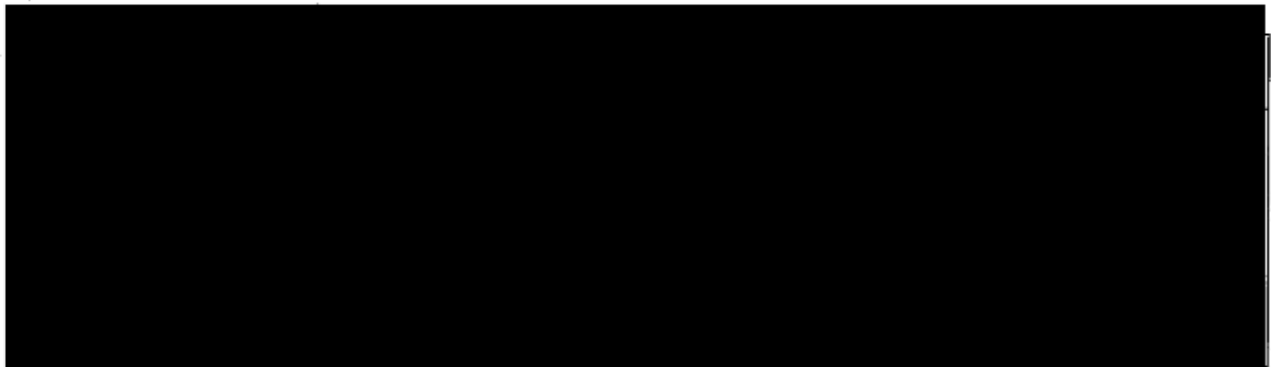
埼玉県知事 上田 清司



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る  
意見照会について（回答）

平成29年9月29日付け国関整企画第112号の意見照会について、別紙のとおり回答します。





【道路事業】

| 事業名             | 「対応方針(原案)」案<br>※ | 埼玉県知事の意見  |
|-----------------|------------------|---|
|                 |                  |   |
| 一般国道17号 新大宮バイパス | 継続               | 新大宮バイパスは、埼玉県中央部と東京都を結び、沿線地域の交通混雑の緩和や物流の効率化による生産性の向上に資する極めて重要な道路です。全区間の完成に向け、引き続き事業推進に努めていただきたい。 |

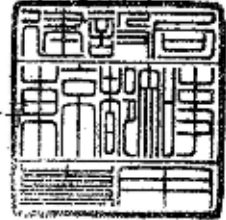
※貴職の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。



29建総企第 255号  
平成29年10月11日

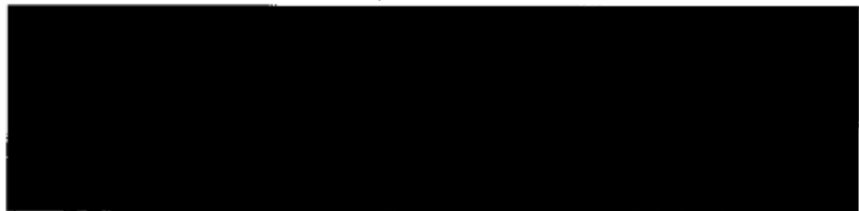
国土交通省関東地方整備局長 殿

東京都知事  
小池 百合



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針  
(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

平成29年9月29日付国関整企画第112号にて照会のありました標記の件について、別紙のとおり回答いたします。



(再評価)

【道路事業】

| 事業名                | 「対応方針(原案)」<br>案※ | 東京都知事の意見   |
|--------------------|------------------|--|
|                    |                  |  |
| 一般国道17号<br>新大宮バイパス | 継続               | <p>本事業は、並行する国道17号現道の渋滞緩和に資する重要な事業である。</p> <p>このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。</p> <p>また、都が整備を進める放射第35、36号線の整備に合わせ、北町交差点の立体化と暫定2車線区間の4車線化を実施されたい。</p> <p>さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。</p> |
|                    |                  |  |

※貴都の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

建土道計第1424号

平成29年10月3日

国土交通省

関東地方整備局長 様

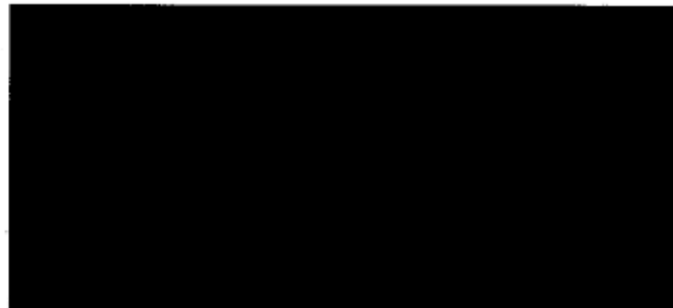
さいたま市長 清水 勇 人



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）  
の作成に係る意見照会について（回答）

貴職におかれましては、日頃から本市道路行政の推進につきまして、格別のご協力を  
頂き厚くお礼申し上げます。

さて、平成29年9月29日付け国関整企画第112号で、御照会のありました標記の件  
について、別紙のとおり回答いたします。





## 【道路事業】

| 事業名             | 「対応方針(原案)」<br>案※ | さいたま市長の意見   |
|-----------------|------------------|---|
| 一般国道17号 新大宮バイパス | 継続               | <p>国道17号新大宮バイパスにつきましては、首都圏と新潟・長野方面を結ぶ大動脈であり、本市にとって大変重要な道路であります。</p> <p>現在、本市では広域的な幹線道路である都市計画道路「道場三室線」の整備を鋭意進めており、今後整備の進捗にあわせた新大宮バイパスの立体化(町谷立体)が必要であることから、コスト削減を図りつつ、事業継続して頂きますようお願い申し上げます。</p> |

※責職の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。