

(再評価)

一括審議案件資料

- (1) 利根川総合水系環境整備事業
(中川・綾瀬川環境整備)
- (2) 譲原地区直轄地すべり対策事業
- (3) 一般国道17号 与野大宮道路**
- (4) 一般国道18号 野尻IC関連
- (5) 一般国道20号 大月バイパス
- (6) 一般国道51号 北千葉拡幅

令和2年10月23日

国土交通省 関東地方整備局

事業区分	事業名	再評価理由※1	事業採択	前回評価	全体事業費(億円)	完成予定年度※2	B/C	前回評価からの主な変更点及び理由	再評価の視点	関係自治体の意見	前回評価時の付帯意見及び対応	対応方針(原案)
道路	3 一般国道 17号 与野大宮道路	⑤	H6	H28	190	R7	1.2	前回評価から事業費、事業期間に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、さいたま新都心及び大宮駅(西口)周辺の交通渋滞の緩和、交通安全、さいたま新都心の骨格形成等の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。	(さいたま市長の意見) 本事業は、大宮駅西口からさいたま新都心駅周辺の中心市街地を連携する4車線ネットワークの一部として、慢性的な渋滞の緩和を図る上で大変重要な路線です。また、本路線の整備により、大宮駅西口及びさいたま新都心の発展を支援するものと考えております。つきましては、コスト縮減を図りつつ、早期完成に努めていただきたい。	なし	継続
	4 一般国道 18号 野尻IC関連	④	H1	H27	250	R5	1.02	前回評価から事業期間に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、冬期における安全かつ円滑な交通流の確保及び観光活性化の支援、農産物等の物流効率化支援、上信越自動車道の代替路機能の観点から、事業の必要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切である。	(長野県知事の意見) 一般国道18号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、「野尻IC関連」は、地域における交通の安全・円滑化、高規格幹線道路へのアクセス性向上、観光の活性化に必要な不可欠な事業です。ついては、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要望します。また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。	なし	継続
	5 一般国道 20号 大月バイパス	⑤	S48	H29	438	R5	1.1	前回評価から事業費、事業期間に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、交通混雑の緩和、安全性の向上、地域の環境整備と利便性の向上の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。	(山梨県知事の意見) 一般国道20号大月バイパスは、現道交通の転換により市街地の交通渋滞の緩和や交通事故の減少、歩行者等の安全確保、救急医療施設への搬送時間の短縮等が期待されています。現在、本バイパスの1工区(1.7km)については部分供用され、一定の効果が得られているが、依然として残区間の大月橋東詰交差点付近を中心に交通渋滞が発生しています。残る2工区(1.5km)については、中央自動車道大月インターチェンジに直結する区間であり、1工区と併せて本バイパスの事業効果を最大限に発揮できるよう、コスト縮減に配慮しつつ、早期完成をお願いします。	なし	継続
	6 一般国道 51号 北千葉拡幅	④	S46	H27	257	R8	1.03	前回評価から事業費、事業期間に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、交通渋滞の緩和、安全性の向上、道路ネットワーク機能の強化などの観点から、事業の必要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。	(千葉県知事の意見) 国道51号北千葉拡幅は、交通混雑の緩和や交通の安全性を確保し、道路ネットワーク機能の強化を図るうえで重要な事業である。ついては、事業を継続し早期完成に向け残る用地の取得や工事を推進するとともに、コスト縮減を図るなど、効率的な事業推進に努められたい。 (千葉市長の意見) 北千葉拡幅事業は、京葉道路及び国道16号に直結する国道51号の混雑緩和と交通安全の強化が不可欠であり、4車線への拡幅及び歩道と中央分離帯の整備により、交通の円滑化と交通事故の減少が大きく期待できる事業であることから、引き続きコスト縮減に努めながら事業の早期完成を図られたい。	なし	継続

※1 再評価理由

- ①: 事業採択後3年間で経過した時点で未着工の事業
- ②: 事業採択後5年間で経過した時点で継続中の事業
- ③: 準備・計画段階で3年間で経過している事業
- ④: 再評価実施後5年間で経過している事業
- ⑤: 社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

※2 費用便益比算定上設定した完成予定年度等。

※3 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないこと等から、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。計算条件に用いた事業期間は、前回評価時の結果を用いているため、完成予定年度と異なる場合がある。

(3) 一般国道17号 与野大宮道路

1. 目的

- さいたま新都心及び大宮駅(西口)周辺の渋滞の緩和、円滑化
- 交通安全・地域の快適性の向上
- さいたま新都心の骨格形成

2. 事業概要

区 間 : 自) 埼玉県さいたま市中央区下落合
至) 埼玉県さいたま市中央区上落合

計画延長・幅員 : 1.5km・24.0m~25.0m

車 線 数 : 4車線

計画交通量 : 33,200~37,600台/日

事業化 : 平成6年度

全体事業費 : (前回)約180億円 (今回)約190億円

3. 事業の進捗状況等

- 平成18年度までに一部区間開通済み (4/4車線)
- 用地取得率は75% (R2. 3末)
- 赤山東線~八幡通り線間の延長0.8kmについて、4車線化のための拡幅部分の用地取得等を推進中
- 自転車通行帯確保に伴う舗装面積及び排水構造形式の見直し等により事業費増 (10億円)
- 用地取得等に時間を要していることにより、事業期間を5年延伸 (令和7年度)

※社会情勢等に大きな変化は見られない

4. 事業の効果等

- 渋滞の緩和が期待される
- 交通事故の減少が期待される

5. 事業の投資効率性

【事業全体】

	(前回)	(今回)
総便益B:	約416億円	B:約374億円
総費用C:	約257億円	C:約313億円
	B/C=1.6	B/C=1.2

【残事業】

(今回)
B:約149億円
C:約 31億円
B/C=4.9

6. 概要図



7. 対応方針(原案)

- 事業継続とする。
- 本事業は、さいたま新都心及び大宮駅(西口)周辺の交通渋滞の緩和、交通安全、さいたま新都心の骨格形成等の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。