

5. 事業の進捗

(1) 当初の予定

新大宮バイパスは、昭和39年度の事業化後、周辺状況を鑑みながら4～6車線整備や交差点の立体化を段階的に進め、順次供用を図ることとしていました。

(2) 現在の状況

全体事業費	約800億円
うち用地費	約160億円
執行済み額	約680億円(約85%)
うち用地費	約160億円(約99%)
供用済み延長	23.2km(うち2.3kmは、暫定2/4車線整備)

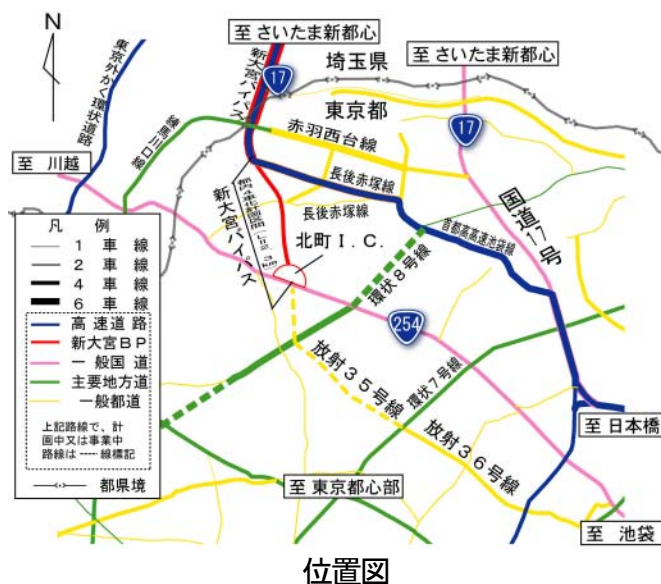
平成7年2月までに、全線開通しましたが、東京都練馬区北町(起点)から板橋区赤塚は、暫定2車線で供用しております。

現在は、新大宮バイパスと接続する東京都の放射35号線・36号線の事業進捗を見ながら、整備手法の検討や設計を進めております。

(3) 今後の予定

国道17号の混雑緩和などの整備効果を早期に発現するため、早期の4車線化を目指して事業を促進しております。

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(北町インター)の立体化を行い、完成供用を図ります。



(4)費用対効果

(残事業に対する費用対効果)

路線名	一般国道17号
事業名	新大宮バイパス ねりま く きたまち きたく よしのちよう (東京都練馬区北町地先～埼玉県さいたま市北区吉野町地先)
延長	23.2km

□ 便益

	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合計
基準年	平成15年度			
基準年における 現在価値(B)	422.5億円	50.5億円	0.7億円	473.7億円

□ 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成15年度		
単純合計	114.3億円	238.6億円	352.9億円
基準年における 現在価値(C)	177.2億円	89.7億円	266.9億円

□ 算定結果

費用便益比 (CBR)			
B/C	=	$\frac{\text{便益の現在価値の合計(B)}}{\text{費用の現在価値の合計(C)}}$	= $\frac{473.7\text{億円}}{266.9\text{億円}}$
	=	1.8	