

(再評価)

資料 3 - 3 - ①
関東地方整備局
事業評価監視委員会
平成23年度第4回

一般国道17号 与野大宮道路

平成23年10月31日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	4
4. 事業の必要性に関する視点	6
5. 費用対効果	10
6. 事業進捗の見込みの視点	12
7. 今後の対応方針(原案)	13

2. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・さいたま新都心地区周辺交通渋滞の緩和、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) 計画の概要

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: L=1.5km
幅員 : W=24.0m~25.0m
道路規格: 第4種第1級
設計速度: 60km/h
車線数 : 4車線
事業化 : 平成6年度
事業費 : 約180億円
計画交通量 : 29,000~39,600台/日(平成42年)

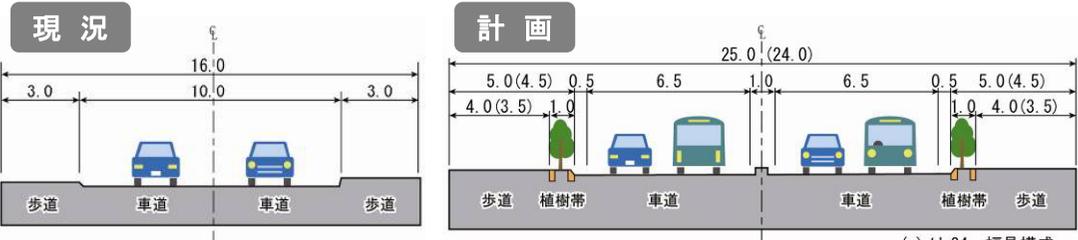
位置図



平面図



標準横断面図

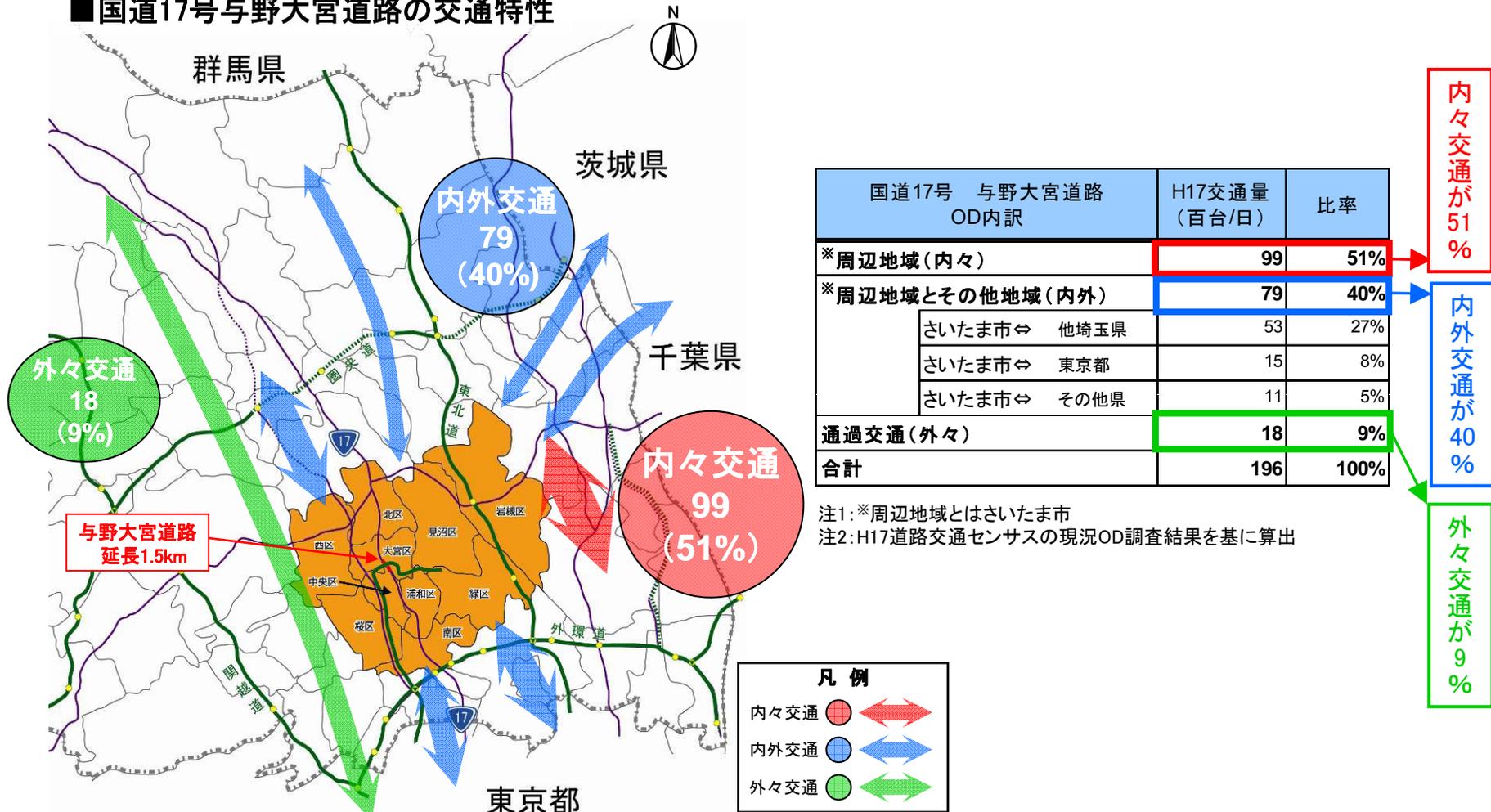


2. 事業の目的と計画の概要

(3) 国道17号の交通特性

- ・国道17号当該事業区間の交通特性は、周辺地域に起終点を持つ交通(内々)が51%、起終点のどちらかが周辺地域にある交通(内外)が40%、周辺地域を通過する交通(外々)が9%となっている。

■ 国道17号与野大宮道路の交通特性



3. 事業進捗の状況

(1) 事業の経緯

平成 元年度	都市計画決定	L=2.7km(中央区下落合～大宮区桜木町)
平成 6年度	事業化	
平成 7年度	用地買収着手	
平成 10年度	工事着手	
平成 11年度	3／4車線供用	L=1.2km(中央区上落合1～中央区上落合9)
平成 18年度	4車線化	L=0.7km(中央区上落合5～中央区上落合9)



①さいたま市中央区八幡通り線南側(3/4車線)



②さいたま市中央区八幡通り北側(4/4車線)



3. 事業進捗の状況

(2) 周辺状況

・与野大宮道路は、さいたま新都心に隣接した中心市街地に位置し、JR埼京線北与野駅と交差しており、沿道にはマンション、事業所、学校などの公共施設が多数立地している。

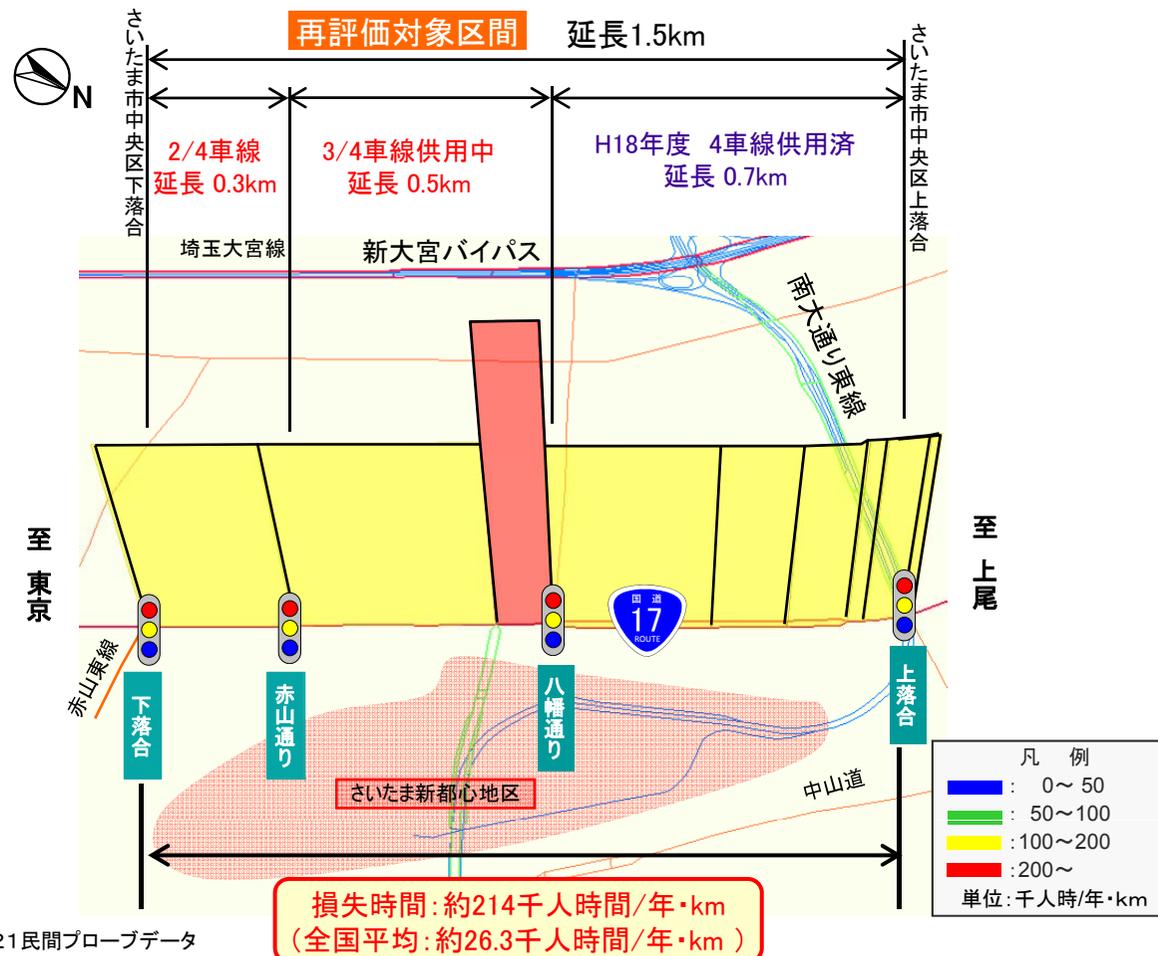


4. 事業の必要性に関する視点

(1) 国道17号の渋滞状況

・国道17号当該事業区間の損失時間は、約214千人時間/年・kmと、全国平均(約26.3千人時間/年・km)の約8倍となっている。

■損失時間の発生状況



赤山通り交差点付近の渋滞状況



下落合交差点付近の渋滞状況



【損失時間とは】

・実際の旅行時間から渋滞が無い場合の基準的な旅行時間を差し引いたもの

・損失時間(千人時間/年・km)

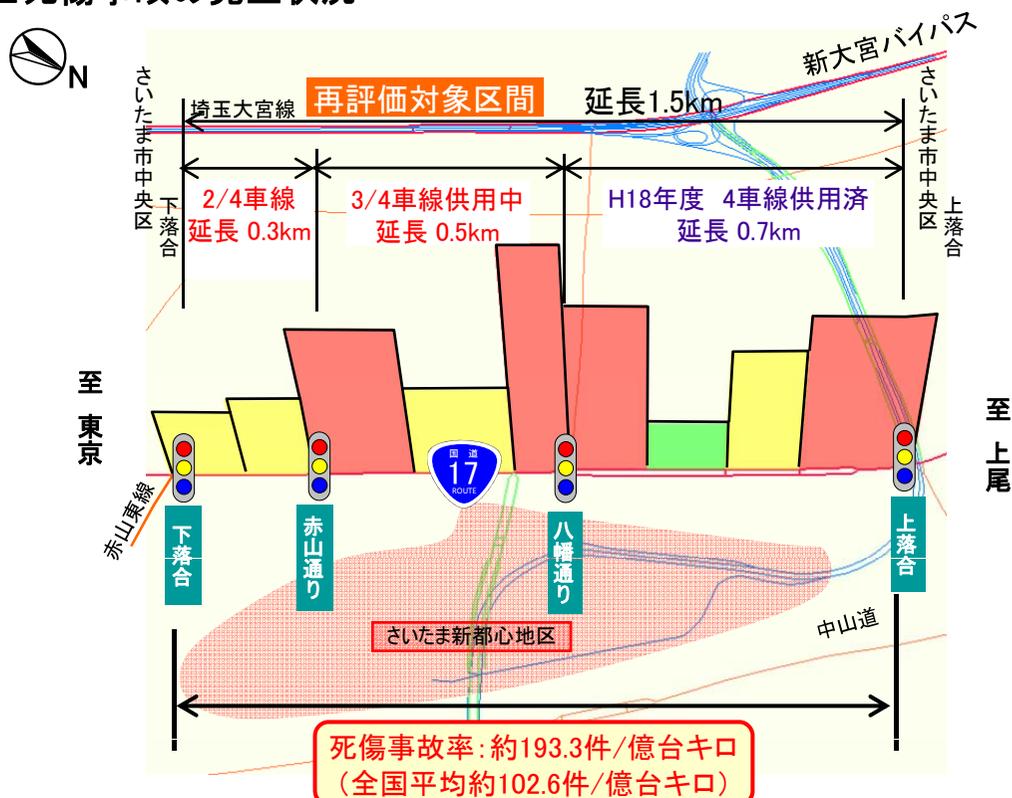
= Σ[(実旅行時間)-(基準旅行時間) × 交通量 × 平均乗車人数]

4. 事業の必要性に関する視点

(2) 国道17号の交通事故状況

- ・国道17号号当該事業区間の死傷事故率は約193.3件/億台kmと、全国平均(約102.6件/億台km)の約2倍となっている。
- ・与野大宮道路の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞を要因とする事故の減少が見込まれる。

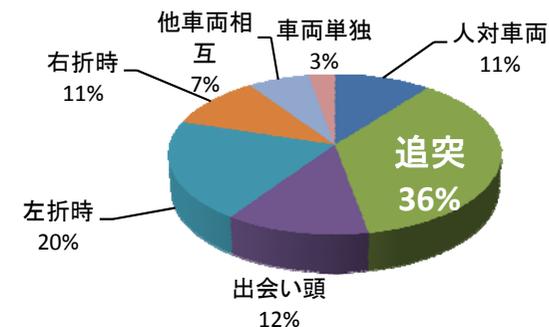
■死傷事故の発生状況



資料: H18~H21 交通事故データ(交差点名は主要な交差点名を掲載)

【事故類型別の死傷事故件数割合】

○国道17号与野大宮道路区間の事故類型



【死傷事故率とは】

- ・1台の車が1億km走る間に起こる死傷事故件数をいう。
- ・死傷事故率(件/台キロ)

$$= \frac{\text{年間死傷事故件数}}{\text{走行台キロ}}$$

$$\text{走行台キロ} = \text{走行距離} \times \text{年間交通量}$$

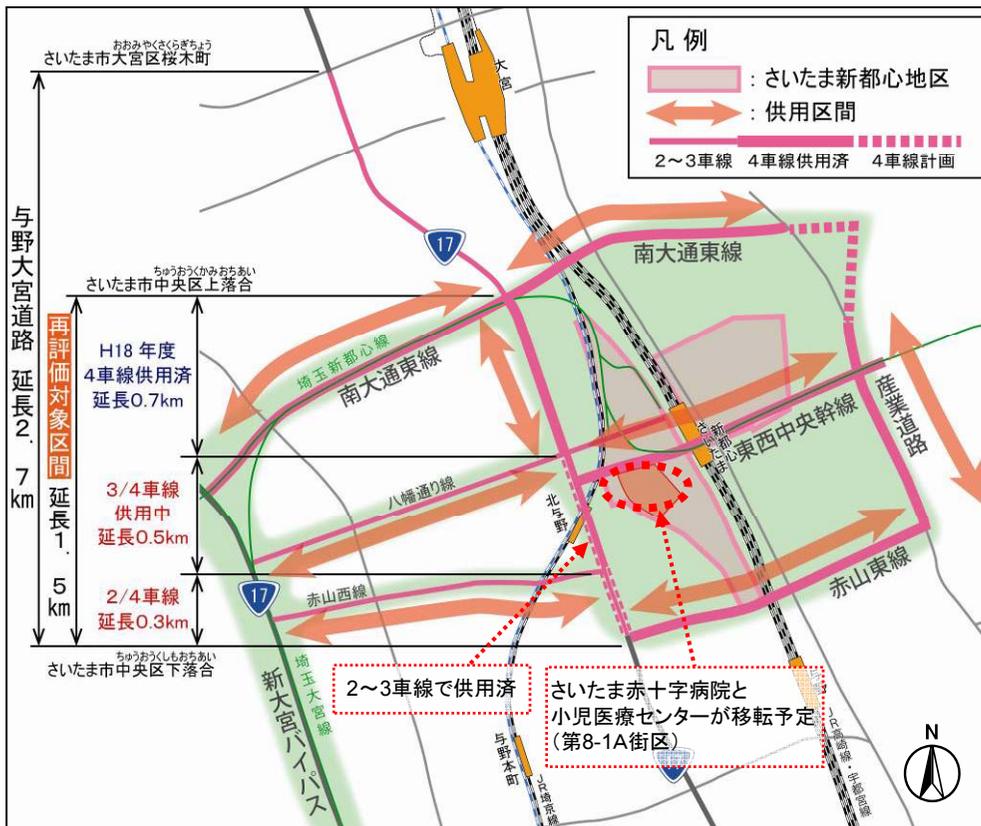
凡例	
■	: 0~50
■	: 50~100
■	: 100~200
■	: 200~
単位: 件/億台km	

4. 事業の必要性に関する視点

(3) さいたま新都心の骨格形成

- ・さいたま新都心地区では、平成27年度にさいたま赤十字病院(第三次緊急医療施設及び災害拠点病院)及び小児医療センターの移転が計画されており、今後も都市機能が集積。
- ・与野大宮道路は、南大通東線、東西中央幹線、赤山東線、産業道路とあわせて、さいたま新都心地区の発展を支援する骨格道路としても機能。
- ・また、新大宮バイパスからさいたま新都心へのアクセス道路としても機能。

■「さいたま新都心」の発展を支援する骨格道路とその整備状況



■さいたま新都心の主な事業史

- 昭和59年 旧国鉄大宮操車場機能廃止
- 昭和61年 首都圏基本計画における業務核都市に位置づけ
- 平成元年 関連街路の都市計画決定
- 平成12年 さいたま新都心街びらき記念式典
- 平成15年 さいたま新都心土地区画整理事業竣工記念式典
- 平成16年 「高速埼玉新都心線(与野~新都心)」が開通
- 平成27年 さいたま赤十字病院と小児医療センター移転予定



■病院移転発表の新聞記事(H23.6.3 埼玉新聞)



5. 費用対効果(計算条件)

■ 総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上。

【3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】

■ 総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上。

■ 計算条件

		【参考: 前回評価(H20)】
・基準年次	: 平成23年度	平成20年度
・供用開始年次	: 平成30年度	平成26年度
・分析対象期間	: 供用後50年間	供用後50年間
・基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	平成17年度道路交通センサス
・交通量の推計時点	: 平成42年度	平成42年度
・計画交通量	: 29,000~39,600(台/日)	21,900~37,300(台/日)
・事業費	: 約180億円	約180億円
・費用便益比	: 1.8	1.1

5. 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)
	333億円	74億円	2.2億円	409億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	219億円		4.9億円	224億円	
					1.8

■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)
	147億円	30億円	1.1億円	179億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	25億円		1.8億円	27億円	
					6.6

注1) 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。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 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。

基準年：平成23年度

6. 事業進捗の見込みの視点

- ・与野大宮道路事業延長1.5kmのうち、八幡通り線～南大通東線間(延長=0.7km)は平成18年度に4/4車線供用済み、赤山西線～八幡通り線間(延長=0.5km)は平成11年度に3/4車線暫定供用済。
- ・残る延長0.8kmについては用地取得を進めているところであり、平成23年3月末現在の用地取得率は75%。
- ・残る区間について、拡幅部分の用地取得を進め、早期の供用を目指す。

■事業の計画から完成までの流れ

年 度		H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
都市計画決定		都市計画決定					事業化																							
測量・調査・設計・用地買収に関連した設計							測量・設計	調査	設計	調査	設計・調査	設計	設計・調査	調査	設計・調査	設計	調査	調査	調査		調査	測量・設計	設計	設計						
設計・用地説明							設計・用地					設計・用地	設計・用地								設計	設計	設計	設計						
0.7km 八幡通り線～南大通東線	用地取得								6%	23%	50%	67%	81%	82%	94%	98%	完了													
	工事等											改良	舗装	付帯	付帯				改良	舗装・完成										
0.8km 赤山東線～八幡通り線	用地取得						60%	65%			72%	78%	84%				87%	87%		89%									完了	
	工事等										改良	舗装	付帯	付帯							共同溝	共同溝	共同溝	共同溝	共同溝			交差点改良	改良	改良舗装完成
全体	用地取得						25%	30%	36%	46%	56%	64%	67%	71%	73%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%					完了		
	工事等										15%	23%	42%	62%	73%	77%	78%	81%	81%	81%	82%	83%	83%	83%			交差点改良	改良	改良舗装完成	
主な供用区間と供用予定		●都市計画決定 L=2.7km 赤山東線～さいたま春日部線										●暫定3車線供用 L=1.2km 赤山西線～南大通東線 ●北与野デッキ供用 ●上落合歩道橋供用					●完成4車線供用 L=0.7km 八幡通り線～南大通東線					完成4車線供用 L=1.5km ● 赤山東線～南大通東線								

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である。

(前回再評価)

(今回再評価)

用地取得率は平成23年3月時点

7. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・損失時間は約214千人時間／年・kmで全国平均(約26.3千人時間／年・km)の約8倍と高い状況にある。
- ・当該区間の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和や交通事故の減少が見込まれる。
- ・与野大宮道路はさいたま新都心を支援する骨格道路。
- ・平成27年度にさいたま赤十字病院(第三次緊急医療施設及び災害拠点病院)及び小児医療センターの移転が計画されており、今後も都市機能が集積。
- ・また、新大宮バイパスからさいたま新都心へのアクセス道路としても機能。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は、約75%。
- ・今後も引き続き、用地取得・工事の促進を図り、早期の4車線化供用を目指し、事業を進める。

(3) 都道府県・政令市からの意見

<さいたま市長からの意見>

国道17号与野大宮道路につきましては、大宮駅・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、都心部の慢性的な渋滞緩和を図る上で、特に重要な路線であります。

現在、さいたま新都心への赤十字病院及び小児医療センターの移転等、都心部への機能集積を進める中、平成21年3月に開通した都市計画道路赤山東線と4車線での連携により、より一層の交通利便性向上が期待されていることから、引続き事業継続頂けますようお願い申し上げます。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続。
- ・与野大宮道路はさいたま新都心を支援する骨格道路であり、損失時間が全国平均の約8倍と高い状況であり、事故も多く発生していることから、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。