

(再評価)

資料 3 - 2 - ①

関東地方整備局  
事業評価監視委員会

(平成26年度第7回)

# 一般国道17号 新大宮バイパス

平成26年12月12日

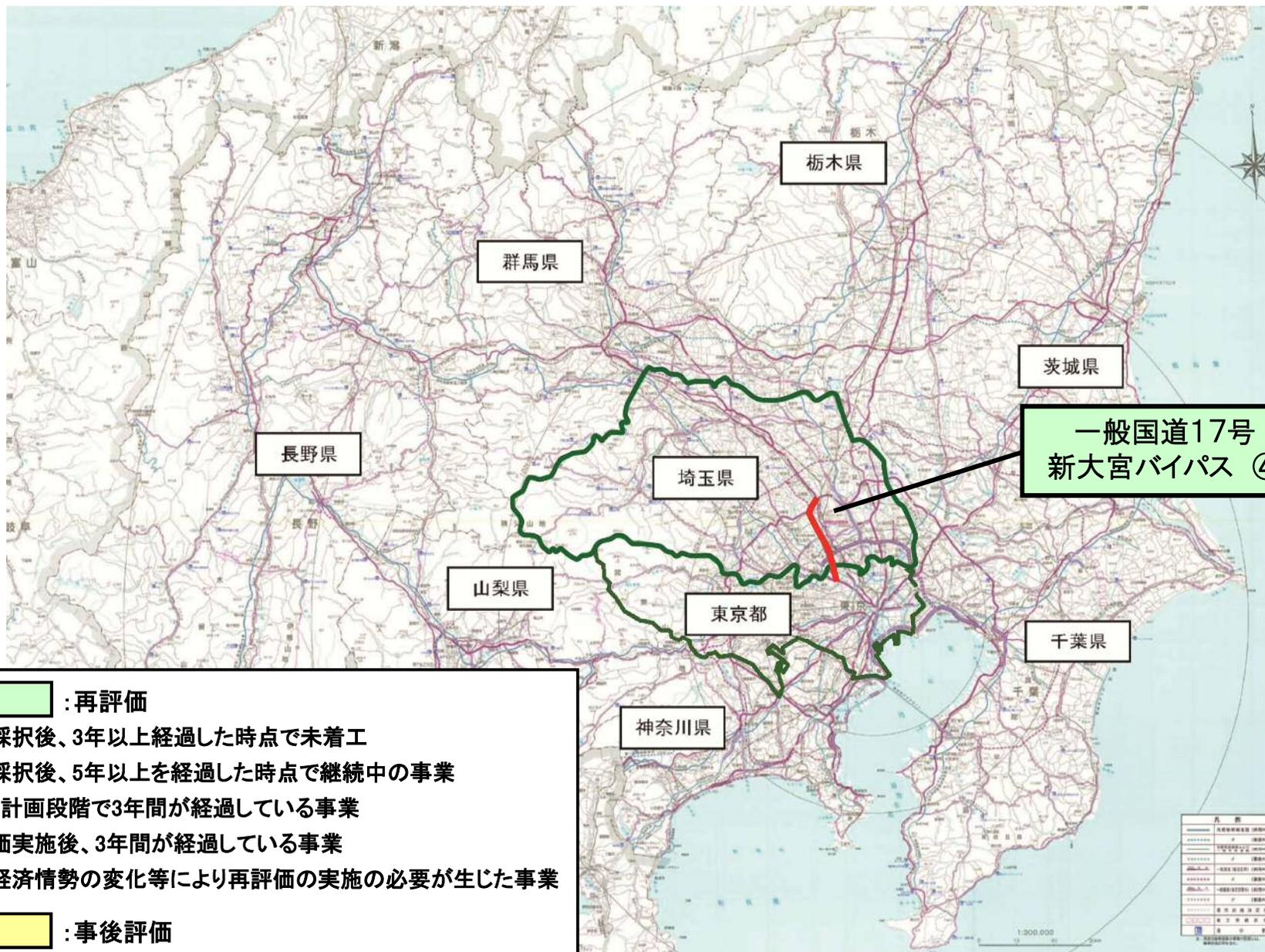
国土交通省 関東地方整備局

# 目 次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	7
3. 事業の評価	.....	14
4. 事業の見込み等	.....	16
5. 関連自治体等の意見	.....	17
6. 今後の対応方針(原案)	.....	18

# 1. 事業の概要

## (1) - 1 事業の目的と計画の概要（位置図）



# 1. 事業の概要

## (1)-2 事業の目的と計画の概要

### 目的

- ・ 国道17号現道の混雑緩和

### 計画の概要

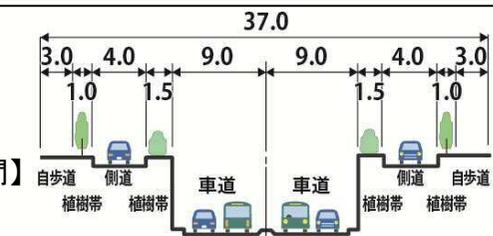
区間 自) とうきょうと ねりまく きたまち 東京都練馬区北町  
 至) さいたまけん さいたまし きたく よしのちよう 埼玉県さいたま市北区吉野町

計画延長 : L=23.2km  
 幅員 : W=37.0m~42.5m  
 道路規格 : 第4種第1級  
 設計速度 : 60km/h  
 車線数 : 4~6車線  
 計画交通量 : 47,900~98,800台/日  
 事業化 : 昭和39年度  
 事業費 : 800億円

### 標準横断面

単位(m)

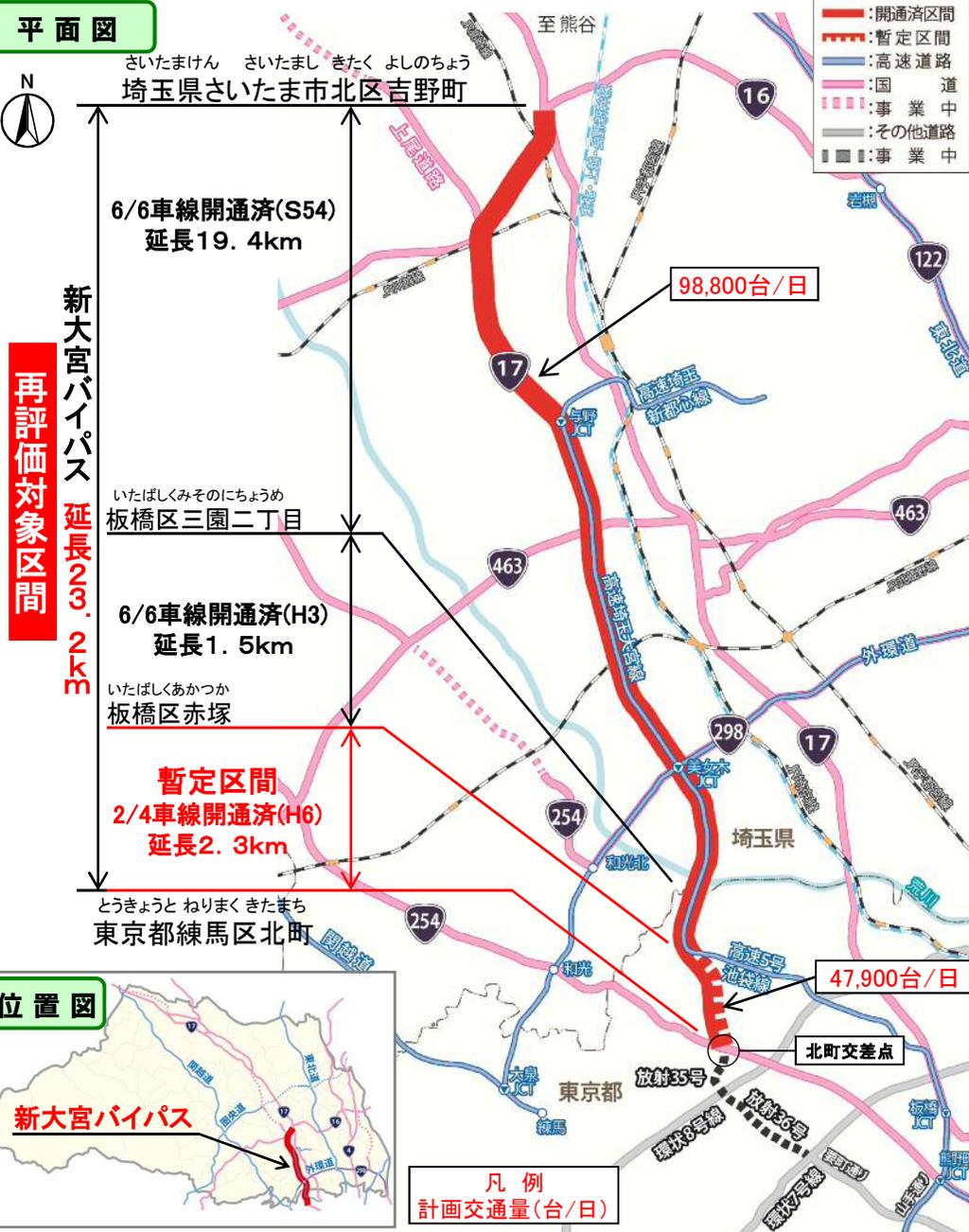
#### 【4車線区間】



#### 【6車線区間】



### 平面図



### 位置図



凡例  
 計画交通量(台/日)

# 1. 事業の概要

## (1)－3 事業の目的と計画の概要（国道17号新大宮バイパスの交通特性）

・新大宮バイパスの交通特性は、周辺地域に起終点をもつ内々交通が23%、起終点のどちらかが周辺地域にある内外交通が46%、周辺地域を通過する外々交通が全体の31%を占める。

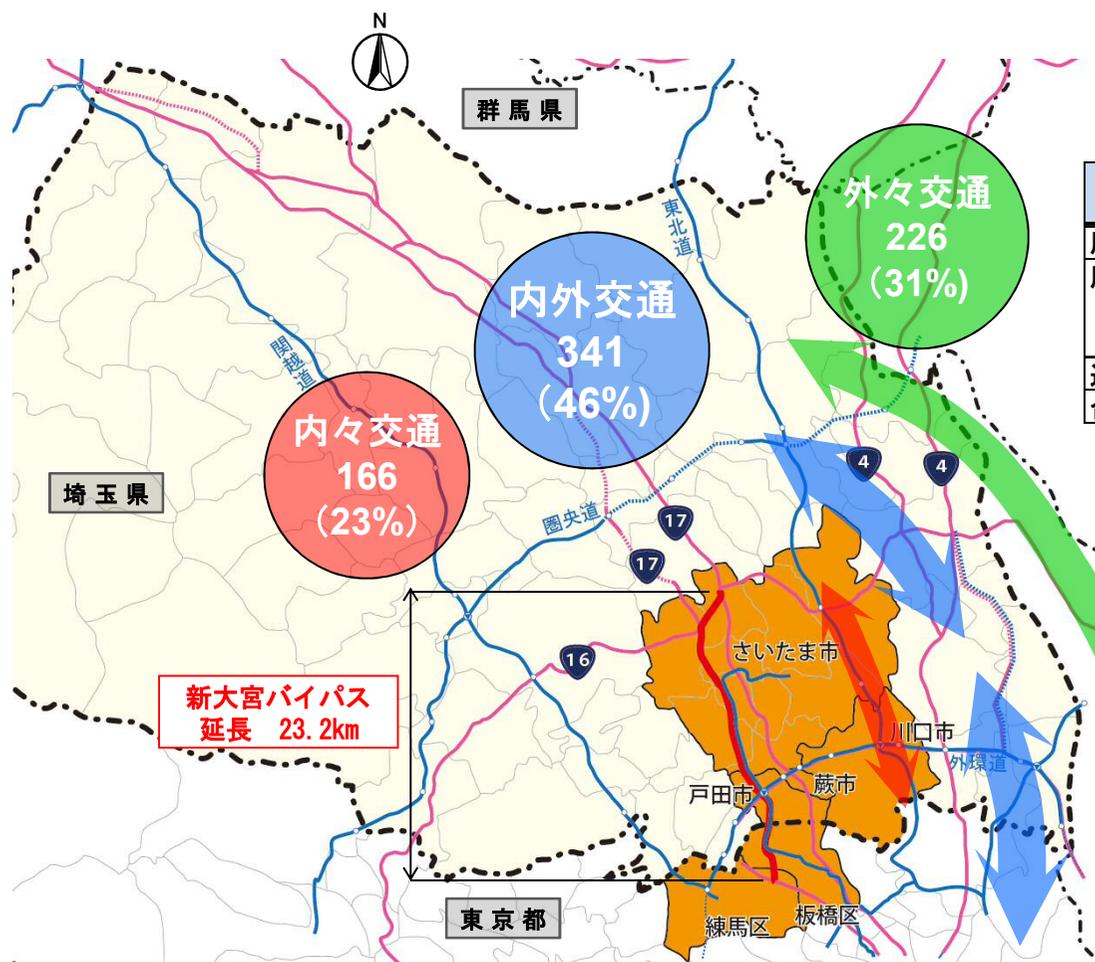
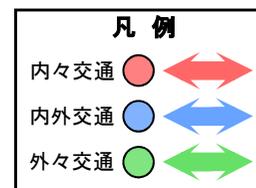


表 国道17号新大宮バイパスの主な交通特性

国道17号新大宮バイパス OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域（内々）	166	23%
周辺地域とその他地域（内外）	341	46%
周辺地域⇄埼玉県	273	36%
周辺地域⇄その他県	68	10%
通過交通（外々）	226	31%
合計	733	100%

注1：周辺地域とは、当該事業が通過する地域の  
さいたま市・戸田市・蕨市・川口市・板橋区・練馬区  
注2：H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出



(単位：百台/日)

内々交通が23%

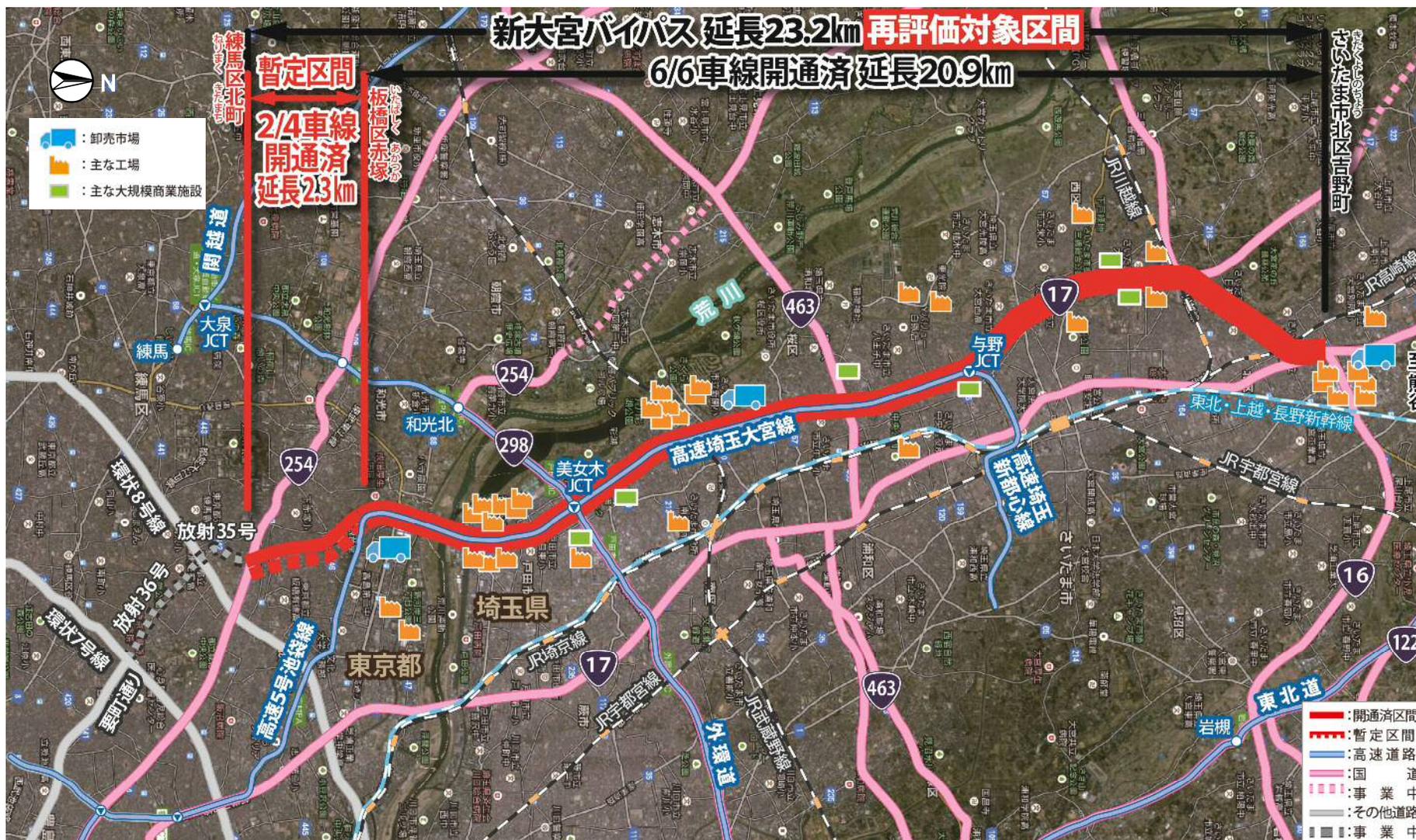
内外交通が46%

外々交通が31%

# 1. 事業の概要

## (1) - 4 事業の目的と計画の概要（周辺の状況）

・新大宮バイパスは、東京都と埼玉県を南北に結び、住居地を通過するとともに、沿道には工場集積地や大規模商業施設等が点在している。



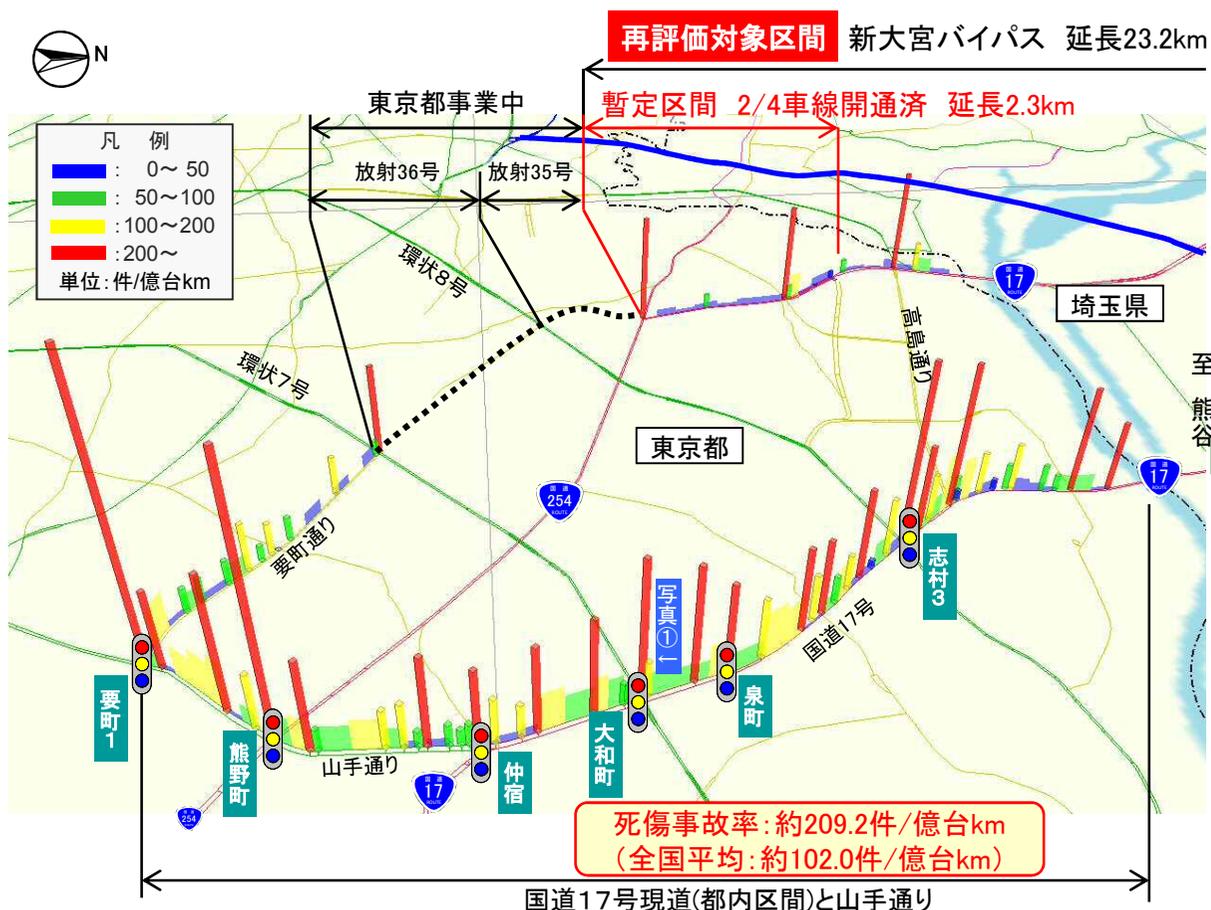


# 1. 事業の概要

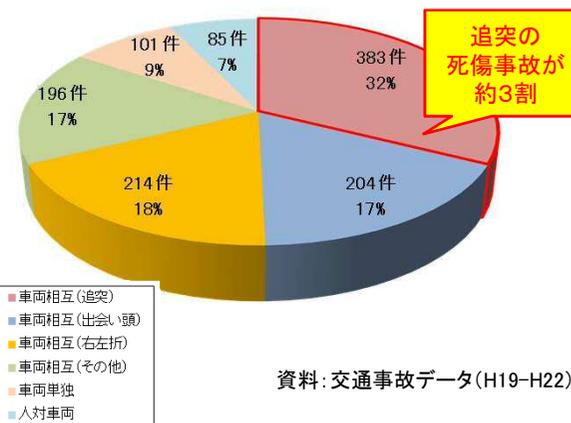
## (2) - 2 事業の必要性(国道17号現道の死傷事故状況)

- ・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。
- ・事故類型では、追突事故が約3割を占めている。
- ・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。

国道17号現道の死傷事故発生状況



国道17号現道と山手通りの事故類型



国道17号現道の交通状況



写真① 大和町交差点

# 2. 事業の進捗状況

## (1) 事業の経緯

昭和38年度	都市計画決定	(L=11.6km W=42.5m / L=6.7km W=36.0m)
昭和39年度	事業化	
昭和40年度	都市計画決定	(東京都 L=3.8km W=36.0m)
昭和54年度	6/6車線開通	(板橋区三園二丁目～吉野町一丁目) (L=19.4km)
平成元年度	複断面構造への都市計画変更	(埼玉県 L=6.7km W=42.5m)
平成3年度	6/6車線開通	(板橋区赤塚～板橋区三園二丁目) (L=1.5km)
平成6年度	2/4車線開通	(練馬区北町～板橋区赤塚) (L=2.3km)

平面図



縦断面図



# 2. 事業の進捗状況

## (2) - 1 残工事の概要(全体)

- ・ 暫定区間は、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)。



■ 工事予定箇所周辺の状況



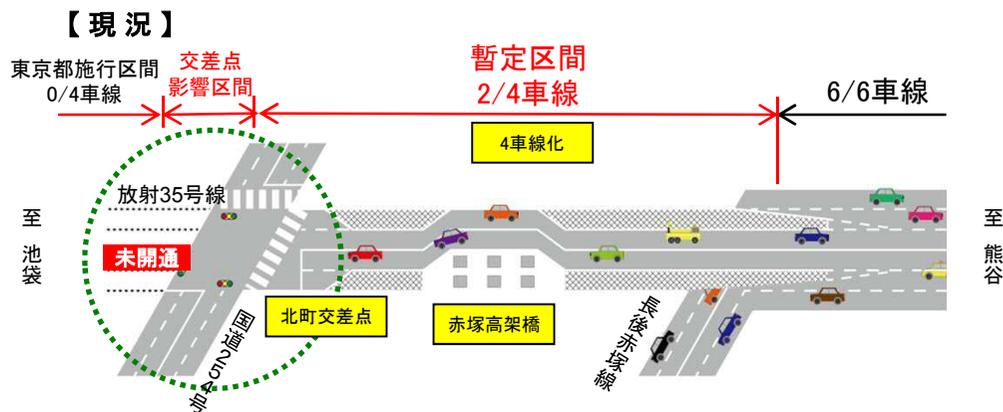
前回再評価 H23	工事	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: yellow;"></div>	用地取得率 99%(全体)
	用地	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>	
↓			
今回再評価 H26	工事	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: yellow;"></div>	用地取得率 99%(全体)
	用地	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>	

凡例(工事・用地)  
 □ : 未着手  
 ■ : 工事中・取得中  
 ■ : 完成済・取得済

## 2. 事業の進捗状況

### (2) - 2 残工事の概要(暫定区間)

- ・北町交差点については、放射35号線接続時に平面交差、放射36号線の整備にあわせ立体交差の整備を行う。関係機関との調整を進め、放射35号線の暫定2車線開通にあわせて平成27年度に暫定平面交差点の整備を行う。
- ・暫定区間は、放射36号線の整備にあわせ、4車線化等の整備を行う。





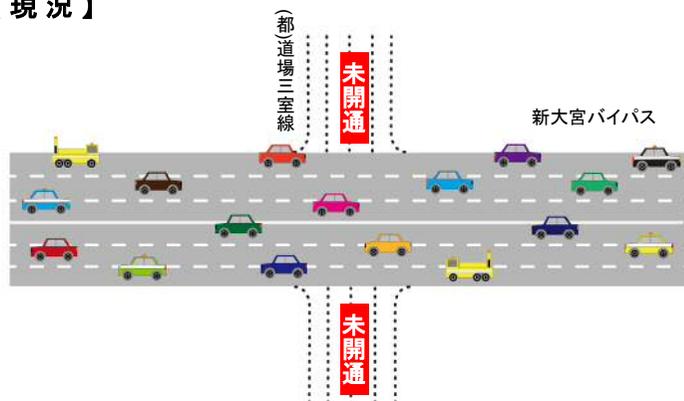
## 2. 事業の進捗状況

### (2) - 4 残工事の概要(町谷立体)

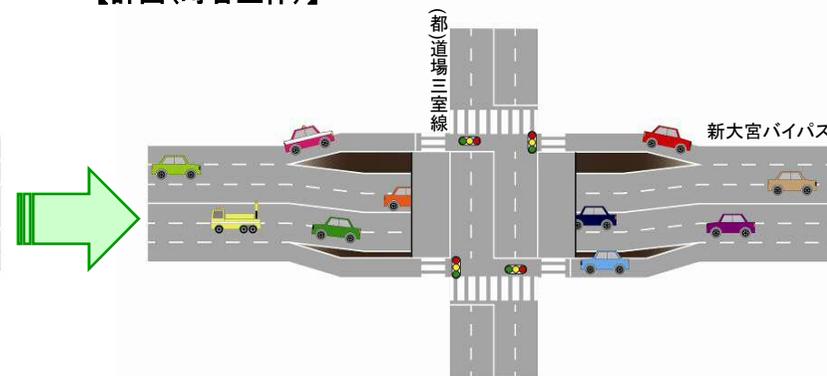
- 町谷立体については、さいたま市による(都)道場三室線(国道463号のバイパス)の整備に合わせ、立体交差の整備行う。



【現況】



【計画(町谷立体)】

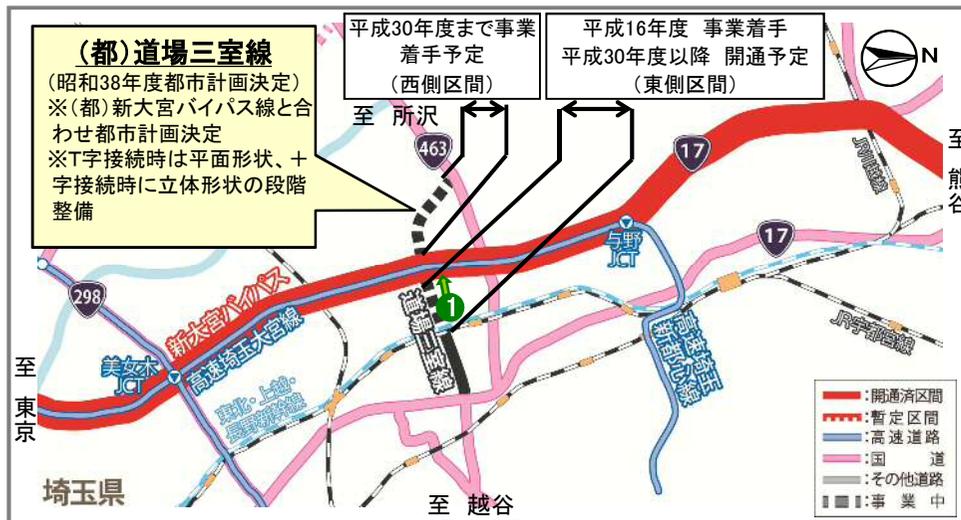


## 2. 事業の進捗状況

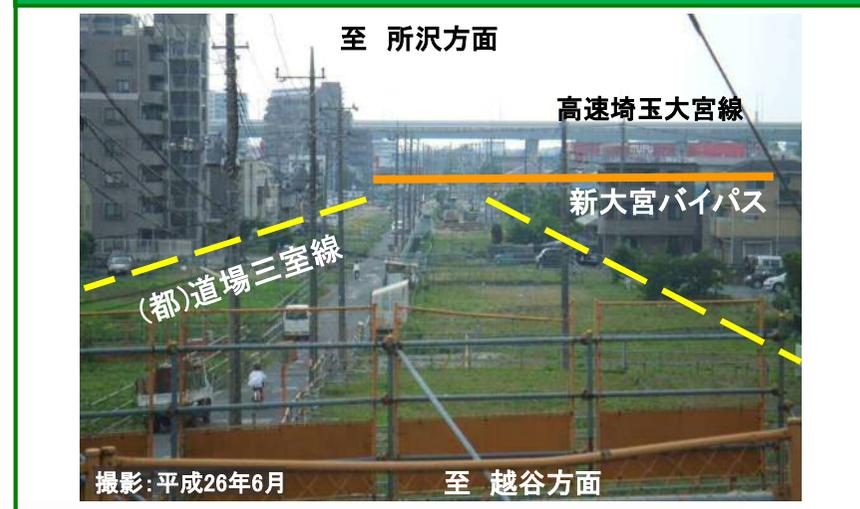
### (2) - 5 町谷立体関連工事の進捗状況((都)道場三室線:さいたま市施行)

- ・(都)道場三室線は、昭和38年度の(都)新大宮バイパス線と同時期に都市計画決定し、平成16年度に事業着手。
- ・(都)道場三室線は、「さいたま市道路整備計画(第2期)(さいたま市)」において優先的に整備する路線として位置づけ。東側区間は平成30年度を目標にT字交差で開通予定。西側区間は平成30年度までに事業着手予定。

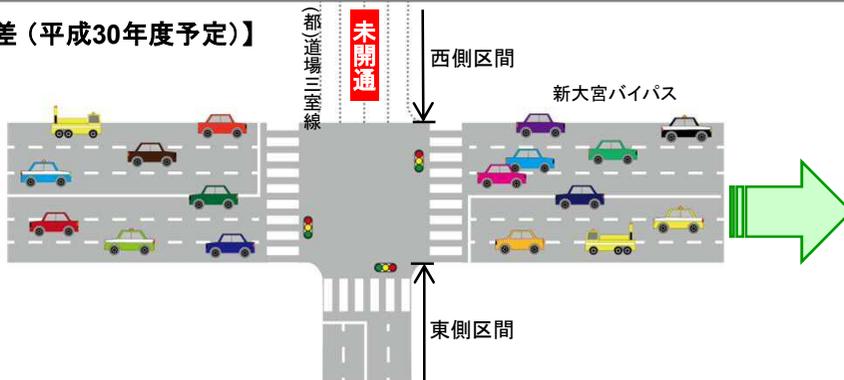
#### ■(都)道場三室線の事業進捗状況と道路整備計画



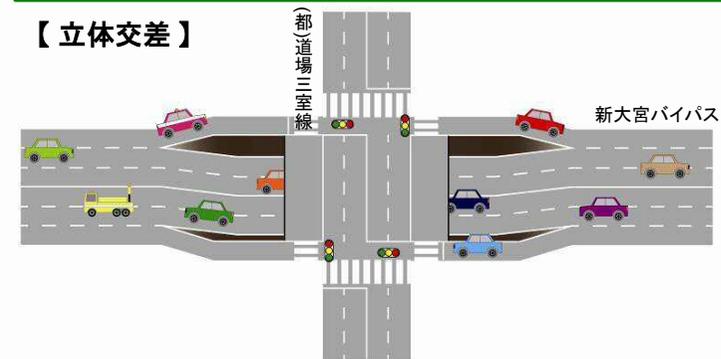
#### ①道場三室線の状況



#### 【T字交差(平成30年度予定)】



#### 【立体交差】



## 2. 事業の進捗状況

### (3) 前回再評価からの進捗状況

■ 今回評価時(平成26年度)



至 熊谷



<写真①> 北町交差点付近

至 北町交差点



<写真②> 赤塚高架橋付近

### 3. 事業の評価

#### ■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便益を計上した。

【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した。

#### 1) 計算条件

		【参考：前回評価（H23）】
・ 基準年次	: 平成26年度	平成23年度
・ 供用開始年次	: 平成43年度	平成43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	: 47,900～98,800 (台/日)	46,700～96,600 (台/日)
・ 事業費	: 約800億円	約800億円
・ 総便益 (B)	: 約10,265億円 (42,169億円 <sup>※</sup> )	約8,912億円 (41,175億円 <sup>※</sup> )
・ 総費用 (C)	: 約 3,882億円 ( 1,086億円 <sup>※</sup> )	約3,653億円 ( 1,183億円 <sup>※</sup> )
・ 費用便益比	: 2. 6	2. 4

※基準年次における現在価値化前を示す

### 3. 事業の評価

#### 2) 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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	9,579億円	651億円	35億円	10,265億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.6	5.5%
	3,813億円		70億円	3,882億円		

#### 3) 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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	412億円	84億円	13億円	509億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	7.1	13.7%
	68億円		4億円	72億円		

基準年：平成26年度

注1) 便益・費用については、平成26年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

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。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

# 4. 事業の見込み等

- ・新大宮バイパスの用地取得率は99%(H26.3月時点)。
- ・東京都板橋区赤塚～さいたま市北区吉野町(延長=20.9km)は、6/6車線開通済。
- ・東京都練馬区北町～板橋区赤塚(延長=2.3km)は、2/4車線開通(暫定2車線)。
- ・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。

## ■事業の計画から完成までの流れ

年度		S38	39	40	41	42	～	H元	2	～	13	～	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42		
都市計画決定	埼玉区間	都市計画決定						都市計画変更																														
	都内区間			都市計画決定	都市計画変更																																	
調査測量設計	埼玉区間	測量調査設計												測量調査設計	設計	設計	設計																					
	都内区間	測量調査設計				設計																																
用地取得	埼玉区間																																					
	都内区間																						完了															
工事	埼玉区間																										改良	改良舗装 ●開通										
	都内区間																					改良舗装 ●部分開通	改良	橋梁改良	改良舗装 ●開通													

※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

## 5. 関連自治体等の意見

### (1) 東京都知事からの意見

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。

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。

### (2) 埼玉県知事からの意見

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。

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。

### (3) さいたま市長からの意見

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。

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。

## 6. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・新大宮バイパスに並行する国道17号現道と山手通りの損失時間は、全国平均の約15倍であり新大宮バイパスの整備により、交通渋滞の緩和が見込まれる。
- ・新大宮バイパスに並行する国道17号現道と山手通りの死傷事故率は、全国平均の約2倍であり新大宮バイパスの整備により、交通事故の減少が見込まれる。
- ・残区間については、円滑な交通処理を行うため、関連する事業と一体的な整備が見込まれる。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は99%(H26.3月時点)。
- ・東京都板橋区赤塚～さいたま市北区吉野町(延長=20.9km)は、6/6車線開通済。
- ・東京都練馬区北町～板橋区赤塚(延長=2.3km)は、2/4車線開通(暫定2車線)。
- ・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。

### (3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・新大宮バイパスは、混雑緩和等の観点から、事業の必要性・重要性は高く、関連道路事業の進捗状況を踏まえ、一体的な整備を図ることが適切である。