

(再評価)

資料 3-2-②

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

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道17号	新大宮バイパス	L=23.2km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
47,900~98,800	4~6	関東地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成26年度		
単純合計	783億円	303億円	1,086億円
うち残事業分	86億円	17億円	104億円
基準年における 現在価値 (C)	3,813億円	70億円	3,882億円
うち残事業分	68億円	4.0億円	72億円

② 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26年度			
供用年	平成43年度			
単年便益 (初年便益)	941億円	64億円	3.5億円	1,008億円
基準年における 現在価値 (B)	9,579億円	651億円	35億円	10,265億円
うち残事業分	412億円	84億円	13億円	509億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.6
経済的純現在価値（事業全体）	6,383 億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.5%
費用便益比（残事業）	7.1
経済的純現在価値（残事業）	437億円
経済的内部収益率（残事業）	13.7%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（事業全体を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	47,900～98,800	±10%	2.4～2.8
事業費	783億円	±10%	2.6～2.6
事業期間	62年	±4年	2.2～3.2

④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	47,900～98,800	±10%	6.8～7.4
事業費	86億円	±10%	6.5～7.8
事業期間	16年	±4年	6.4～8.2

交通状況の変化

事業名： 新大宮バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

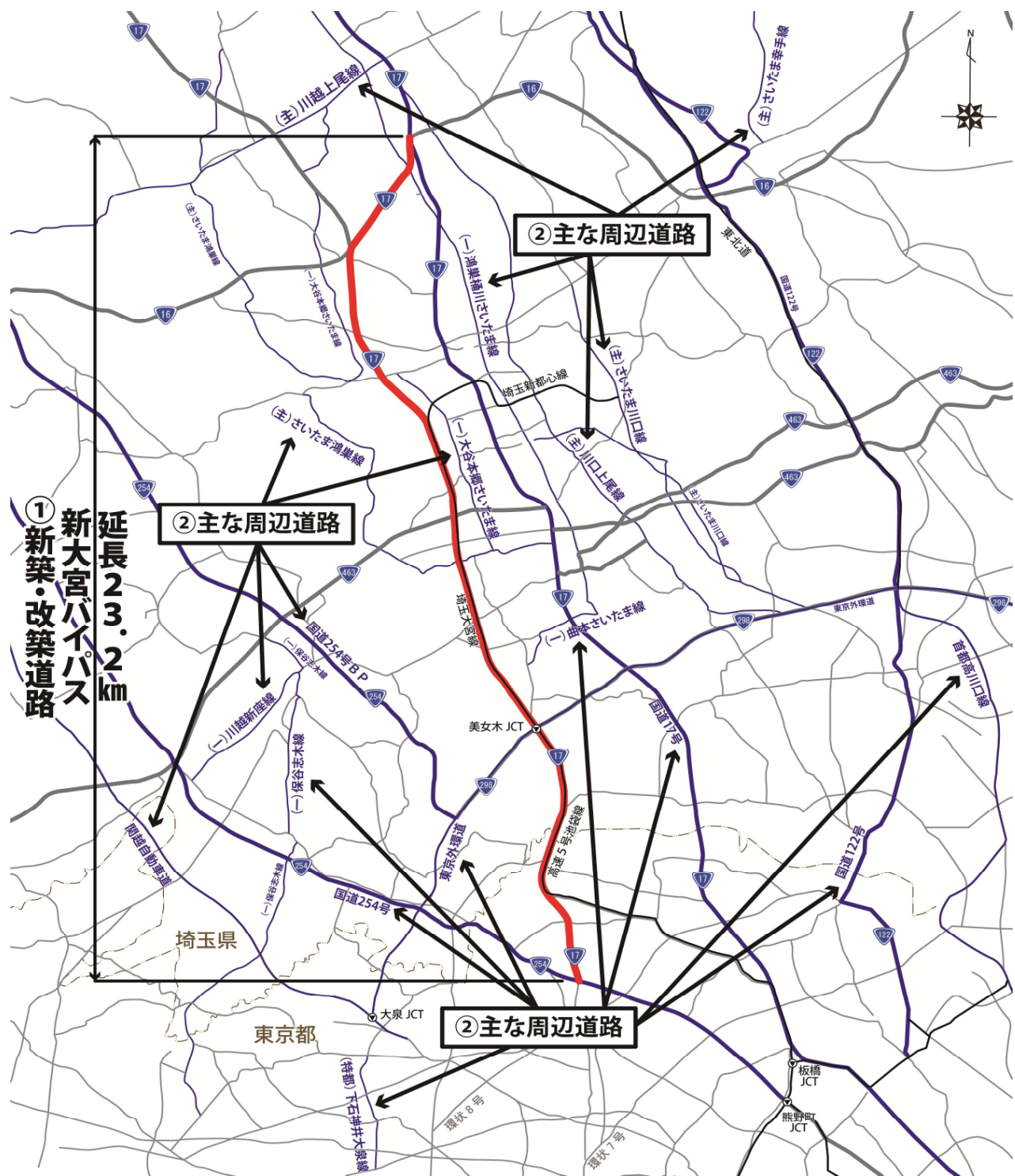
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [新大宮バイパス]： 23.2km	交通量	[台/日]	-	71,000	
	走行時間	[分]	-	39	
	走行時間費用	[億円/年]	-	512.72	
②主な周辺道路	国道17号 ：23.7km	交通量	[台/日]	47,500	37,200
		走行時間	[分]	76	75
		走行時間費用	[億円/年]	773.98	601.23
	(主)川口上尾線 ：21.0km	交通量	[台/日]	42,700	39,300
		走行時間	[分]	103	94
		走行時間費用	[億円/年]	914.31	805.26
	(一)大谷本郷さいたま線 ：9.9km	交通量	[台/日]	26,300	18,300
		走行時間	[分]	32	21
		走行時間費用	[億円/年]	181.35	69.81
	関越自動車道 (練馬IC～鶴ヶ島JCT) ：26.3km	交通量	[台/日]	100,200	88,600
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	427.41	364.23
	国道254号 ：22.7km	交通量	[台/日]	44,300	42,400
		走行時間	[分]	81	78
		走行時間費用	[億円/年]	720.08	660.64
	東京外環道 (大泉JCT～川口JCT) ：15.5km	交通量	[台/日]	76,100	74,700
		走行時間	[分]	18	17
		走行時間費用	[億円/年]	268.77	249.97
	(主)さいたま鴻巣線 ：12.1km	交通量	[台/日]	22,900	19,300
		走行時間	[分]	29	26
		走行時間費用	[億円/年]	136.17	109.71
	(一)曲本さいたま線 ：3.4km	交通量	[台/日]	15,300	12,000
		走行時間	[分]	10	8
		走行時間費用	[億円/年]	31.58	19.29
(一)川越新座線 ：2.4km	交通量	[台/日]	19,600	19,100	
	走行時間	[分]	7	5	
	走行時間費用	[億円/年]	22.70	16.22	
首都高川口線 ：9.7km	交通量	[台/日]	87,100	86,900	
	走行時間	[分]	8	8	
	走行時間費用	[億円/年]	143.98	142.95	

(一) 保谷志木線 : 6.7km	交通量	[台/日]	23,100	21,200
	走行時間	[分]	21	19
	走行時間費用	[億円/年]	97.06	81.39
(一) さいたま幸手線 : 1.4km	交通量	[台/日]	40,600	26,700
	走行時間	[分]	7	5
	走行時間費用	[億円/年]	52.22	25.62
(都) 下石神井大泉線 : 0.4km	交通量	[台/日]	32,800	24,200
	走行時間	[分]	3	3
	走行時間費用	[億円/年]	19.12	12.15
(主) 川越上尾線 : 1.3km	交通量	[台/日]	37,000	24,500
	走行時間	[分]	7	3
	走行時間費用	[億円/年]	44.74	13.39
国道122号 : 10.4km	交通量	[台/日]	51,600	49,300
	走行時間	[分]	23	21
	走行時間費用	[億円/年]	232.00	201.50
国道254号BP : 11.0km	交通量	[台/日]	43,900	38,400
	走行時間	[分]	34	31
	走行時間費用	[億円/年]	263.86	210.31
(一) 鴻巣桶川さいたま線 : 7.1km	交通量	[台/日]	29,300	24,500
	走行時間	[分]	14	14
	走行時間費用	[億円/年]	77.58	66.68
(主) さいたま川口線 : 6.6km	交通量	[台/日]	32,400	29,900
	走行時間	[分]	14	13
	走行時間費用	[億円/年]	81.07	71.66
③その他道路合計: 1941.0km	走行時間費用	[億円/年]	21,249.88	20,535.32

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計: 2164.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	25,852.97	24,906.07	946.90

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面 (①、②) に該当する道路を明示



交通状況の変化

事業名： 新大宮バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

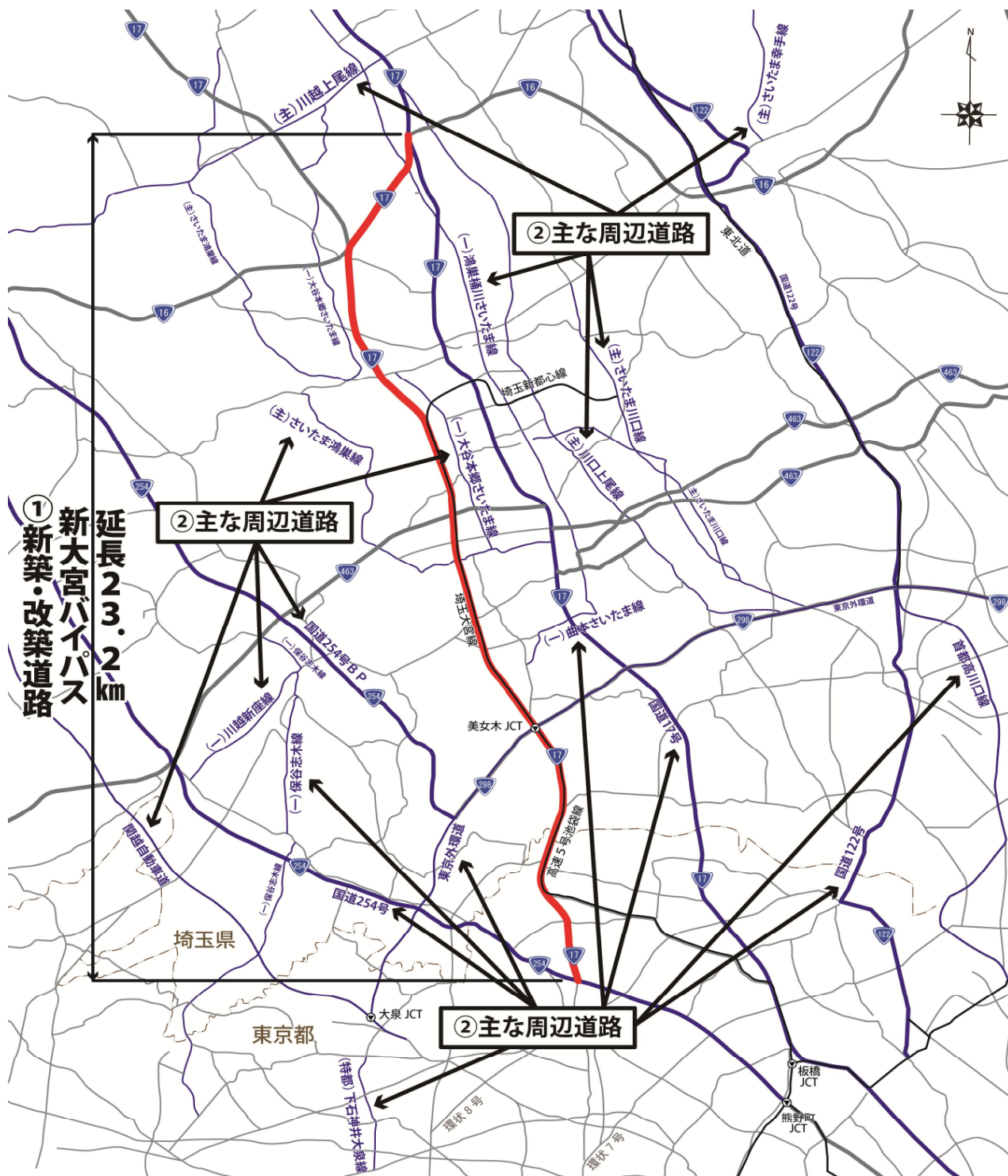
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等]： 23.2km	交通量	[台/日]	67,700	71,000	
	走行時間	[分]	39	39	
	走行時間費用	[億円/年]	502.84	512.72	
②主な周辺道路	国道17号 ：23.7km	交通量	[台/日]	37,600	37,200
		走行時間	[分]	74	75
		走行時間費用	[億円/年]	604.04	601.23
	(主)川口上尾線 ：21.0km	交通量	[台/日]	39,300	39,300
		走行時間	[分]	94	94
		走行時間費用	[億円/年]	806.36	805.26
	(一)大谷本郷さいたま線 ：9.9km	交通量	[台/日]	19,000	18,300
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	73.46	69.81
	関越自動車道 (練馬IC～鶴ヶ島JCT) ：26.3km	交通量	[台/日]	88,800	88,600
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	365.12	364.23
	国道254号 ：22.7km	交通量	[台/日]	42,400	42,400
		走行時間	[分]	78	78
		走行時間費用	[億円/年]	668.77	660.64
	東京外環道 (大泉JCT～川口JCT) ：15.5km	交通量	[台/日]	74,700	74,700
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	252.25	249.97
	(主)さいたま鴻巣線 ：12.1km	交通量	[台/日]	19,500	19,300
		走行時間	[分]	27	26
		走行時間費用	[億円/年]	111.36	109.71
	(一)曲本さいたま線 ：3.4km	交通量	[台/日]	12,100	12,000
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	19.35	19.29
(一)川越新座線 ：2.4km	交通量	[台/日]	19,200	19,100	
	走行時間	[分]	5	5	
	走行時間費用	[億円/年]	16.31	16.22	
首都高川口線 ：9.7km	交通量	[台/日]	87,100	86,900	
	走行時間	[分]	8	8	
	走行時間費用	[億円/年]	142.98	142.95	

(一) 保谷志木線 : 6.7km	交通量	[台/日]	21,500	21,200
	走行時間	[分]	19	19
	走行時間費用	[億円/年]	81.73	81.39
(一) さいたま幸手線 : 1.4km	交通量	[台/日]	27,400	26,700
	走行時間	[分]	6	5
	走行時間費用	[億円/年]	27.49	25.62
(都) 下石神井大泉線 : 0.4km	交通量	[台/日]	28,500	24,200
	走行時間	[分]	3	3
	走行時間費用	[億円/年]	15.93	12.15
(主) 川越上尾線 : 1.3km	交通量	[台/日]	24,600	24,500
	走行時間	[分]	3	3
	走行時間費用	[億円/年]	13.54	13.39
国道122号 : 10.4km	交通量	[台/日]	49,700	49,300
	走行時間	[分]	21	21
	走行時間費用	[億円/年]	202.05	201.50
国道254号BP : 11.0km	交通量	[台/日]	38,900	38,400
	走行時間	[分]	32	31
	走行時間費用	[億円/年]	213.22	210.31
(一) 鴻巣桶川さいたま線 : 7.1km	交通量	[台/日]	24,600	24,500
	走行時間	[分]	14	14
	走行時間費用	[億円/年]	67.46	66.68
(主) さいたま川口線 : 6.6km	交通量	[台/日]	30,100	29,900
	走行時間	[分]	13	13
	走行時間費用	[億円/年]	71.93	71.66
③その他道路合計: 1941.0km	走行時間費用	[億円/年]	20,688.98	20,535.32

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計: 2164.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,945.15	24,906.07	39.08

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面 (①、②) に該当する道路を明示



費用便益分析の条件

事業名：新大宮バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成26年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	災害等による通行止めの影響	考慮する場合のみ	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
			考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
		とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>	
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

(4)

		項目	チェック欄
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input checked="" type="checkbox"/>
	維持管理費	関東地整における既存路線の実績を参考に設定	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>
	その他		
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名:新大宮バイパス (事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.28	23.2	6.55	
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-62年目	S 44	5.8412	40.8	132.85	1738.60		
-61年目	S 45	5.6165	43.5	16.22	191.19		
-60年目	S 46	5.4005	45.6	25.50	275.75		
-59年目	S 47	5.1928	48.7	17.70	172.38		
-58年目	S 48	4.9931	56.1	10.54	85.65		
-57年目	S 49	4.8010	66.9	20.68	135.59		
-56年目	S 50	4.6164	70.7	14.77	88.04		
-55年目	S 51	4.4388	76.7	7.55	39.92		
-54年目	S 52	4.2681	81.3	5.25	25.17		
-53年目	S 53	4.1039	84.7	12.15	53.75		
-52年目	S 54	3.9461	86.9	4.65	19.28		
-51年目	S 55	3.7943	92.4	2.55	9.56		
-50年目	S 56	3.6484	94.8	3.70	13.01		
-49年目	S 57	3.5081	95.8	12.90	43.12		
-48年目	S 58	3.3731	96.8	12.15	38.66		
-47年目	S 59	3.2434	98.7	22.70	68.09		
-46年目	S 60	3.1187	99.5	27.84	79.70		
-45年目	S 61	2.9987	101.2	16.60	44.92		
-44年目	S 62	2.8834	101.0	19.30	50.32		
-43年目	S 63	2.7725	101.5	22.20	55.37		
-42年目	H 1	2.6658	104.2	38.35	89.60		
-41年目	H 2	2.5633	106.5	34.57	75.95		
-40年目	H 3	2.4647	109.1	16.27	33.56		
-39年目	H 4	2.3699	110.6	18.44	36.08		
-38年目	H 5	2.2788	110.9	22.24	41.72		
-37年目	H 6	2.1911	110.8	10.45	18.87		
-36年目	H 7	2.1068	109.9	16.47	28.83		
-35年目	H 8	2.0258	109.5	8.62	14.56		
-34年目	H 9	1.9479	110.4	5.69	9.17		
-33年目	H 10	1.8730	109.9	38.06	59.22		
-32年目	H 11	1.8009	108.4	26.44	40.11		
-31年目	H 12	1.7317	107.2	13.97	20.60		
-30年目	H 13	1.6651	105.7	6.83	9.82		
-29年目	H 14	1.6010	103.8	18.57	26.15		
-28年目	H 15	1.5395	102.3	4.28	5.88		
-27年目	H 16	1.4802	101.0	2.08	2.78		
-26年目	H 17	1.4233	99.6	2.81	3.67		
-25年目	H 18	1.3686	98.7	2.29	2.90		
-24年目	H 19	1.3159	97.6	0.95	1.17		
-23年目	H 20	1.2653	96.8	0.48	0.57		
-22年目	H 21	1.2167	95.6	0.25	0.29		
-21年目	H 22	1.1699	93.7	0.10	0.11		
-20年目	H 23	1.1249	92.1	0.10	0.11		
-19年目	H 24	1.0816	91.3	0.10	0.11		
-18年目	H 25	1.0400	91.3	0.10	0.10		
-17年目	H 26	1.0000	91.3	0.09	0.09		
-16年目	H 27	0.9615	91.3	0.57	0.55		
-15年目	H 28	0.9246	91.3	14.84	13.72		
-14年目	H 29	0.8890	91.3	16.90	15.02		
-13年目	H 30	0.8548	91.3	15.44	13.20		
-12年目	H 31	0.8219	91.3	2.54	2.09		
-11年目	H 32	0.7903	91.3	2.54	2.01		
-10年目	H 33	0.7599	91.3	3.39	2.58		
-9年目	H 34	0.7307	91.3	3.35	2.45		
-8年目	H 35	0.7026	91.3	3.35	2.35		
-7年目	H 36	0.6756	91.3	3.35	2.26		
-6年目	H 37	0.6496	91.3	3.35	2.18		
-5年目	H 38	0.6246	91.3	3.35	2.09		
-4年目	H 39	0.6006	91.3	3.35	2.01		
-3年目	H 40	0.5775	91.3	3.35	1.93		
-2年目	H 41	0.5553	91.3	3.35	1.86		
-1年目	H 42	0.5339	91.3	3.35	1.79		
供用開始年次	H 43	0.5134	91.3		6.06	3.11	
1年目	H 44	0.4936	91.3		6.06	2.99	
2年目	H 45	0.4746	91.3		6.06	2.88	
3年目	H 46	0.4564	91.3		6.06	2.77	
4年目	H 47	0.4388	91.3		6.06	2.66	
5年目	H 48	0.4220	91.3		6.06	2.56	
6年目	H 49	0.4057	91.3		6.06	2.46	
7年目	H 50	0.3901	91.3		6.06	2.37	
8年目	H 51	0.3751	91.3		6.06	2.28	
9年目	H 52	0.3607	91.3		6.06	2.19	
10年目	H 53	0.3468	91.3		6.06	2.10	
11年目	H 54	0.3335	91.3		6.06	2.02	
12年目	H 55	0.3207	91.3		6.06	1.94	
13年目	H 56	0.3083	91.3		6.06	1.87	
14年目	H 57	0.2965	91.3		6.06	1.80	
15年目	H 58	0.2851	91.3		6.06	1.73	
16年目	H 59	0.2741	91.3		6.06	1.66	
17年目	H 60	0.2636	91.3		6.06	1.60	
18年目	H 61	0.2534	91.3		6.06	1.54	
19年目	H 62	0.2437	91.3		6.06	1.48	

20年目	H 63	0.2343	91.3			6.06	1.42
21年目	H 64	0.2253	91.3			6.06	1.37
22年目	H 65	0.2166	91.3			6.06	1.31
23年目	H 66	0.2083	91.3			6.06	1.26
24年目	H 67	0.2003	91.3			6.06	1.21
25年目	H 68	0.1926	91.3			6.06	1.17
26年目	H 69	0.1852	91.3			6.06	1.12
27年目	H 70	0.1780	91.3			6.06	1.08
28年目	H 71	0.1712	91.3			6.06	1.04
29年目	H 72	0.1646	91.3			6.06	1.00
30年目	H 73	0.1583	91.3			6.06	0.96
31年目	H 74	0.1522	91.3			6.06	0.92
32年目	H 75	0.1463	91.3			6.06	0.89
33年目	H 76	0.1407	91.3			6.06	0.85
34年目	H 77	0.1353	91.3			6.06	0.82
35年目	H 78	0.1301	91.3			6.06	0.79
36年目	H 79	0.1251	91.3			6.06	0.76
37年目	H 80	0.1203	91.3			6.06	0.73
38年目	H 81	0.1157	91.3			6.06	0.70
39年目	H 82	0.1112	91.3			6.06	0.67
40年目	H 83	0.1069	91.3			6.06	0.65
41年目	H 84	0.1028	91.3			6.06	0.62
42年目	H 85	0.0989	91.3			6.06	0.60
43年目	H 86	0.0951	91.3			6.06	0.58
44年目	H 87	0.0914	91.3			6.06	0.55
45年目	H 88	0.0879	91.3			6.06	0.53
46年目	H 89	0.0845	91.3			6.06	0.51
47年目	H 90	0.0813	91.3			6.06	0.49
48年目	H 91	0.0781	91.3			6.06	0.47
49年目	H 92	0.0751	91.3	-74.63	-5.61	6.06	0.46
合計				708.14	3812.57	303.24	69.56
単純事業費計				782.77		303.24	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

箇所名:新大宮バイパス (残事業)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	単価(億円)
				0.16	2.3	0.37	0.37
-17年目	H 26	1.0000	91.3				
-16年目	H 27	0.9615	91.3	0.57	0.55		
-15年目	H 28	0.9246	91.3	14.84	13.72		
-14年目	H 29	0.8890	91.3	16.90	15.02		
-13年目	H 30	0.8548	91.3	15.44	13.20		
-12年目	H 31	0.8219	91.3	2.54	2.09		
-11年目	H 32	0.7903	91.3	2.54	2.01		
-10年目	H 33	0.7599	91.3	3.39	2.58		
-9年目	H 34	0.7307	91.3	3.35	2.45		
-8年目	H 35	0.7026	91.3	3.35	2.35		
-7年目	H 36	0.6756	91.3	3.35	2.26		
-6年目	H 37	0.6496	91.3	3.35	2.18		
-5年目	H 38	0.6246	91.3	3.35	2.09		
-4年目	H 39	0.6006	91.3	3.35	2.01		
-3年目	H 40	0.5775	91.3	3.35	1.93		
-2年目	H 41	0.5553	91.3	3.35	1.86		
-1年目	H 42	0.5339	91.3	3.35	1.79		
供用開始年次	H 43	0.5134	91.3			0.35	0.18
1年目	H 44	0.4936	91.3			0.35	0.17
2年目	H 45	0.4746	91.3			0.35	0.16
3年目	H 46	0.4564	91.3			0.35	0.16
4年目	H 47	0.4388	91.3			0.35	0.15
5年目	H 48	0.4220	91.3			0.35	0.15
6年目	H 49	0.4057	91.3			0.35	0.14
7年目	H 50	0.3901	91.3			0.35	0.13
8年目	H 51	0.3751	91.3			0.35	0.13
9年目	H 52	0.3607	91.3			0.35	0.12
10年目	H 53	0.3468	91.3			0.35	0.12
11年目	H 54	0.3335	91.3			0.35	0.12
12年目	H 55	0.3207	91.3			0.35	0.11
13年目	H 56	0.3083	91.3			0.35	0.11
14年目	H 57	0.2965	91.3			0.35	0.10
15年目	H 58	0.2851	91.3			0.35	0.10
16年目	H 59	0.2741	91.3			0.35	0.09
17年目	H 60	0.2636	91.3			0.35	0.09
18年目	H 61	0.2534	91.3			0.35	0.09
19年目	H 62	0.2437	91.3			0.35	0.08
20年目	H 63	0.2343	91.3			0.35	0.08
21年目	H 64	0.2253	91.3			0.35	0.08
22年目	H 65	0.2166	91.3			0.35	0.07
23年目	H 66	0.2083	91.3			0.35	0.07
24年目	H 67	0.2003	91.3			0.35	0.07
25年目	H 68	0.1926	91.3			0.35	0.07
26年目	H 69	0.1852	91.3			0.35	0.06
27年目	H 70	0.1780	91.3			0.35	0.06
28年目	H 71	0.1712	91.3			0.35	0.06
29年目	H 72	0.1646	91.3			0.35	0.06
30年目	H 73	0.1583	91.3			0.35	0.05
31年目	H 74	0.1522	91.3			0.35	0.05
32年目	H 75	0.1463	91.3			0.35	0.05
33年目	H 76	0.1407	91.3			0.35	0.05
34年目	H 77	0.1353	91.3			0.35	0.05
35年目	H 78	0.1301	91.3			0.35	0.04
36年目	H 79	0.1251	91.3			0.35	0.04
37年目	H 80	0.1203	91.3			0.35	0.04
38年目	H 81	0.1157	91.3			0.35	0.04
39年目	H 82	0.1112	91.3			0.35	0.04
40年目	H 83	0.1069	91.3			0.35	0.04
41年目	H 84	0.1028	91.3			0.35	0.04
42年目	H 85	0.0989	91.3			0.35	0.03
43年目	H 86	0.0951	91.3			0.35	0.03
44年目	H 87	0.0914	91.3			0.35	0.03
45年目	H 88	0.0879	91.3			0.35	0.03
46年目	H 89	0.0845	91.3			0.35	0.03
47年目	H 90	0.0813	91.3			0.35	0.03
48年目	H 91	0.0781	91.3			0.35	0.03
49年目	H 92	0.0751	91.3	-4.10	-0.31	0.35	0.03
合計				82.27	67.78	17.29	3.97
単純事業費計				86.37		17.29	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道17号	新大宮バイパス	4~6	23.2km

■事業費内訳(全体事業費)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				51,666	
	改良費				16,880	
		土工	m3	1,294,322	2,466	
		軟弱地盤改良工	m3	—	—	
		法面工	m2	401	1	
		擁壁工	式	1	9,870	
		管渠工	m	—	—	
		函渠工	m	422	3,268	
		排水工	m	99,441	917	
		中央分離帯工	m	24,090	102	
		雑工	式	1	256	
	橋梁費				26,179	
		100m以上	m	2,445	22,142	
		100m未満	m	397	4,037	
	トンネル費				—	
		NATM	m	—	—	
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費				—	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費				4,018	
		車道舗装	m2	548,699	3,994	
		歩道舗装	m2	6,731	24	
	付帯施設費				4,589	
		交通管理施設工	式	1	2,896	
		遮音壁	m	19,250	1,693	
②	用地及補償費				16,945	
	用地費		m2	946,415	7,463	
		宅地	m2	946,415	7,463	
		田畑	m2	—	—	
		山林・原野	m2	—	—	
		その他	m2	—	—	
	補償費		式	1	9,482	
③	間接経費		式	1	11,389	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				80,000	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道17号	新大宮バイパス	4～6	23.2km

■事業費内訳(残事業費)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				6,860	
	改良費				4,593	
		土工	m3	91,010	799	
		軟弱地盤改良工	m3	—	—	
		法面工	m2	401	1	
		擁壁工	式	1	840	
		管渠工	m	—	—	
		函渠工	m	84	2,533	
		排水工	m	6,641	158	
		中央分離帯工	m	890	6	
		雑工	式	1	256	
	橋梁費				482	
		100m以上	m	111	482	
		100m未満	m	—	—	
	トンネル費					
		NATM	m	—	—	
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費					
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費				706	
		車道舗装	m2	44,764	682	
		歩道舗装	m2	6,731	24	
	付帯施設費				1,079	
		交通管理施設工	式	1	454	
		遮音壁	m	6,250	625	
②	用地及補償費				1,149	
	用地費		m2	915	410	
		宅地	m2	915	410	
		田畑	m2	—	—	
		山林・原野	m2	—	—	
		その他	m2	—	—	
	補償費		式	1	739	
③	間接経費		式	1	1,287	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				9,296	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道17号	新大宮バイパス (東京都区間)	4	3.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	3.6	51	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	87	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			138	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道17号	新大宮バイパス (埼玉県区間)	6	19.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	19.6	77	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	440	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			517	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道17号	新大宮バイパス (東京都区間)	4	2.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	2.3	14	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	23	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			37	

【単価等について】

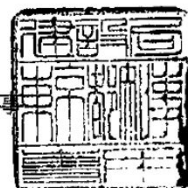
○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。



26建総企第418号
平成26年12月3日

国土交通省
関東地方整備局長 殿

東京都知事



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26年11月21日付国関整企画第194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)

【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」案 ※	東京都知事の意見
利根川・江戸川直轄河川改修事業(稲戸井調節池)	継続	<p>都は、昭和22年9月のカスリン台風時に、利根川右岸堤防の決壊により、葛飾区や江戸川区に甚大な被害を被った。これら過去の水害実績や流域沿川の人口・資産の集積状況に鑑みて利根川・江戸川の河川改修事業の果たす役割は非常に大きい。</p> <p>引き続きコスト縮減に取り組み、地元の意見を十分に聞きながら事業を継続するよう強くお願いする。</p>
江戸川特定構造物改築事業(行徳可動堰改築)	継続	<p>過去の水害実績や流域河川の人口・資産の集積状況に鑑みて利根川・江戸川の河川整備の果たす役割は非常に大きい。</p> <p>特に、行徳可動堰の老朽化は著しく、治水能力の維持に向けて早急に改築することが必要であることから、着実に事業を進めていただくとともに、引き続きコスト縮減に取り組み、地元の意見を十分に聞きながら事業を継続するよう強くお願いする。</p>

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案 ※	東京都知事の意見
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。</p> <p>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。</p>

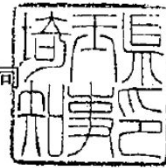
※貴都の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

河砂第448号

平成26年12月2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26年11月21日付け国関整企画第194号の意見照会について、別紙のと
おり回答します。



(再評価)

(回答様式)

【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	埼玉県知事の意見
利根川・江戸川直轄河川改修事業(稲戸井調節池)	継続	昭和22年のカスリーン台風時に利根川が氾濫し、甚大な被害を受けた埼玉県にとって、利根川及び江戸川の治水対策は県民の安心安全を確保する上で、大変重要です。 引き続きコスト縮減に十分留意し、効率的効果的に整備を進めていただくようお願いします。
江戸川特定構造物改築事業(行徳可動堰改築)	継続	昭和22年のカスリーン台風時に利根川が氾濫し、甚大な被害を受けた埼玉県にとって、利根川及び江戸川の治水対策は県民の安心安全を確保する上で、大変重要です。 行徳可動堰は堰上流への塩水の遡上を防止し、埼玉県新三郷浄水場における、安定した取水に不可欠な施設です。 引き続きコスト縮減に十分留意し、効率的効果的に整備を進めていただくようお願いします。

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	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、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。
一般国道17号 本庄道路	継続	本庄道路は、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、災害時の第一次特定緊急輸送道路に指定され、関越自動車道の代替路線としての機能も果たす重要な道路です。 また、国道17号現道の慢性的な渋滞緩和を図る上で、非常に重要な道路です。 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。
一般国道17号 上尾道路	継続	上尾道路は、圏央道へのアクセス向上や国道17号現道の慢性的な渋滞緩和を図る上で非常に重要な道路です。 ついでに、江川地区の貴重な湿地環境の保全対策を実施しつつ、早期完成に努めていただきたい。

※貴県の意見を踏まえ、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。

建士道計第 1078号

平成26年11月27日

国土交通省

関東地方整備局長 様

さいたま市長 清水 勇



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26年11月21日付け国関整企画第194号による照会について、下記
のとおり回答いたします。

記

1 一般国道17号 新大宮バイパスについて

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。

2 一般国道17号 与野大宮道路について

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、引続き整備継続頂けますようお願い申し上げます。

3 一般国道17号 上尾道路について

国道17号上尾道路につきましては、慢性化している国道17号周辺の交通混雑の緩和や沿道環境の改善に寄与し、また、地域間の道路網を担い、都市の骨格をなす幹線道路として認識しているところです。

また、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。

現在、さいたま市では、広域的な地域との連携強化のネットワークの構築を目指すべく道路整備を鋭意進めていることから、国道17号上尾道路についても引続き整備継続頂けますようお願い申し上げます。

(再評価)
【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
一般国道17号 与野大宮道路	継続	<p>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。</p> <p>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、引続き整備継続頂けますようお願い申し上げます。</p>
一般国道17号 上尾道路	継続	<p>国道17号上尾道路につきましては、慢性化している国道17号周辺の交通混雑の緩和や沿道環境の改善に寄与し、また、地域間の道路網を担い、都市の骨格をなす幹線道路として認識しているところです。</p> <p>また、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。</p> <p>現在、さいたま市では、広域的な地域との連携強化のネットワークの構築を目指すべく道路整備を鋭意進めていることから、国道17号上尾道路についても引続き整備継続頂けますようお願い申し上げます。</p>

※貴市の意見を踏まえ、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。