

(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26年度第7回)

# 一般国道17号 与野大宮道路

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	.....	9
3. 事業の評価	.....	12
4. 事業の見込み等	.....	14
5. 関連自治体等の意見	.....	15
6. 今後の対応方針(原案)	.....	16



# 1. 事業の概要

## (1)–2 事業の目的と計画の概要

### 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

### 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=1.5 km  
幅員 : W=24.0m~25.0m  
道路規格 : 第4種第1級  
設計速度 : 60 km/h  
車線数 : 4車線  
計画交通量 : 28,800~39,200台/日  
事業化 : 平成6年度  
事業費 : 180億円

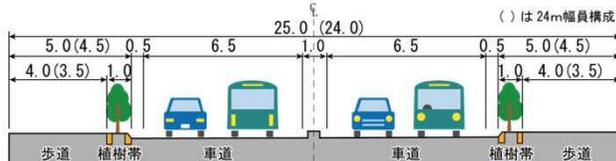
### 標準的横断面

単位(m)

【現況】



【計画】



### 平面図



### 位置図

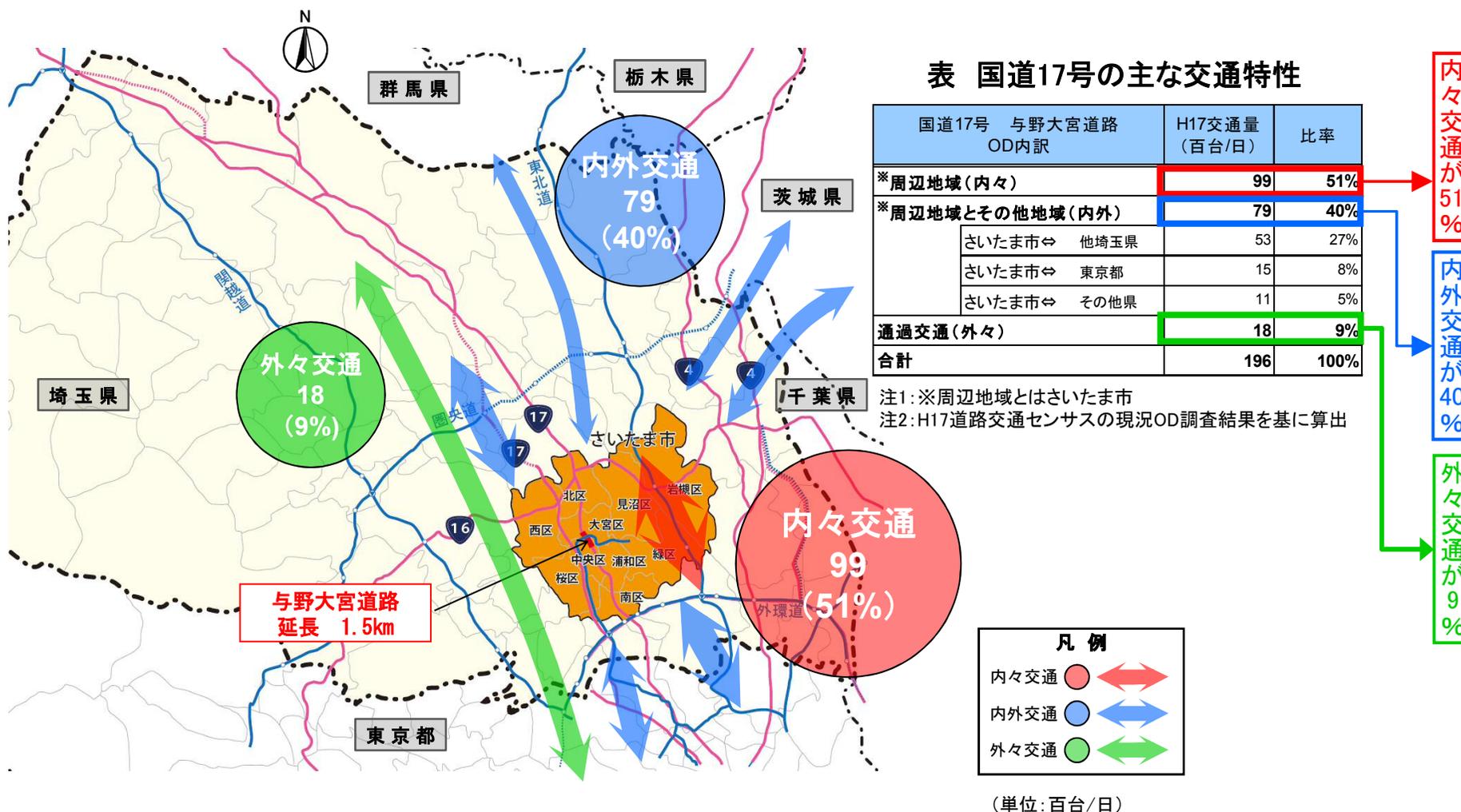


凡例  
計画交通量(台/日)

# 1. 事業の概要

## (1) - 3 事業の目的と計画の概要（国道17号の交通特性）

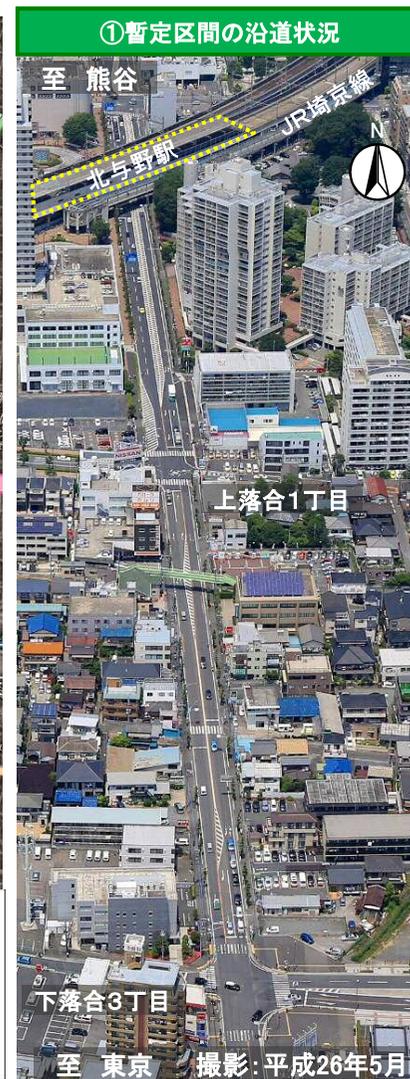
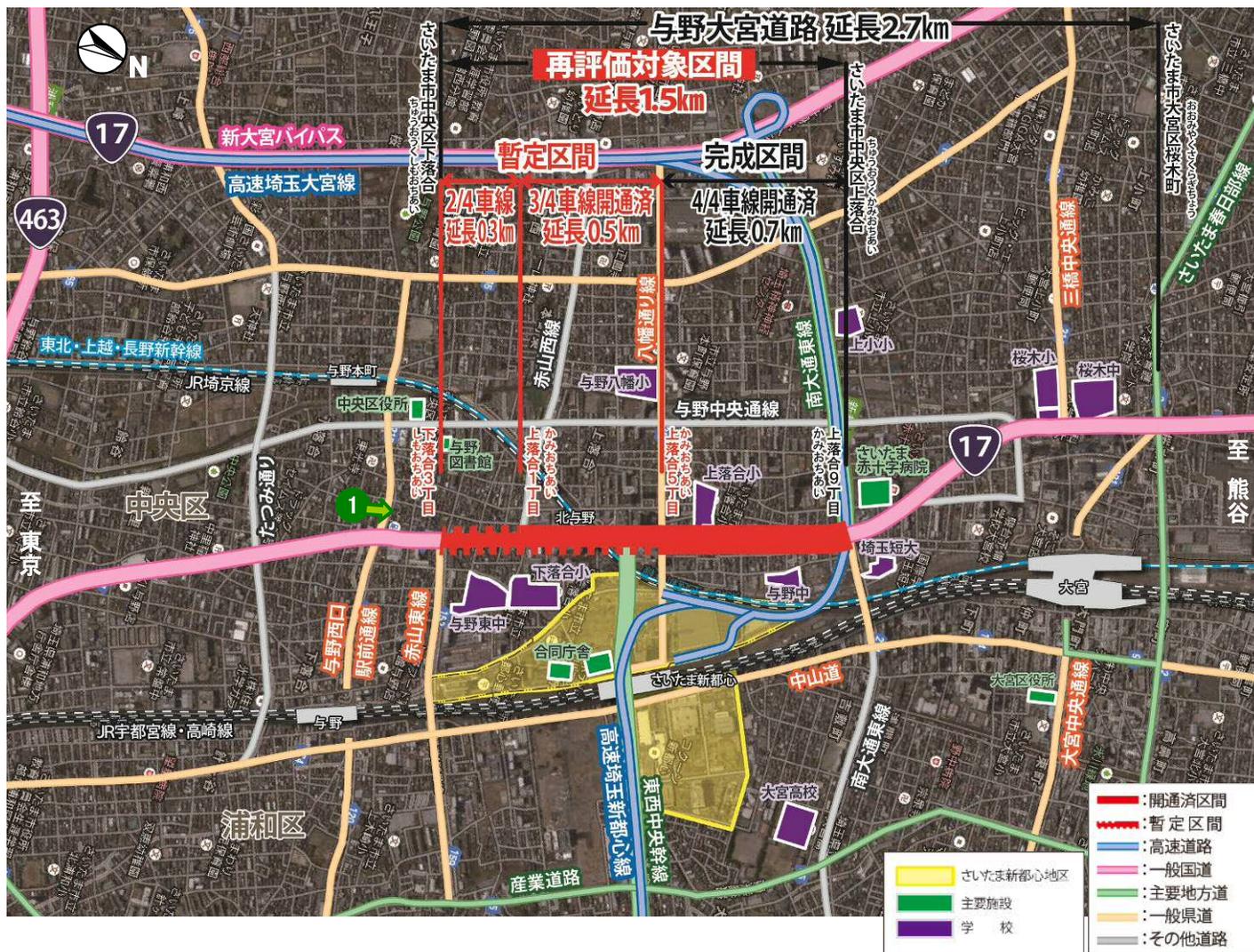
・国道17号の当該事業区間の交通特性は、周辺地域に起終点をもつ内々交通が51%、起終点のどちらかが周辺地域にある内外交通が40%、周辺地域を通過する外々交通が全体の9%を占める。



# 1. 事業の概要

## (1) - 4 事業の目的と計画の概要（周辺の状況）

・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埼京線北与野駅付近で鉄道と交差しており、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。

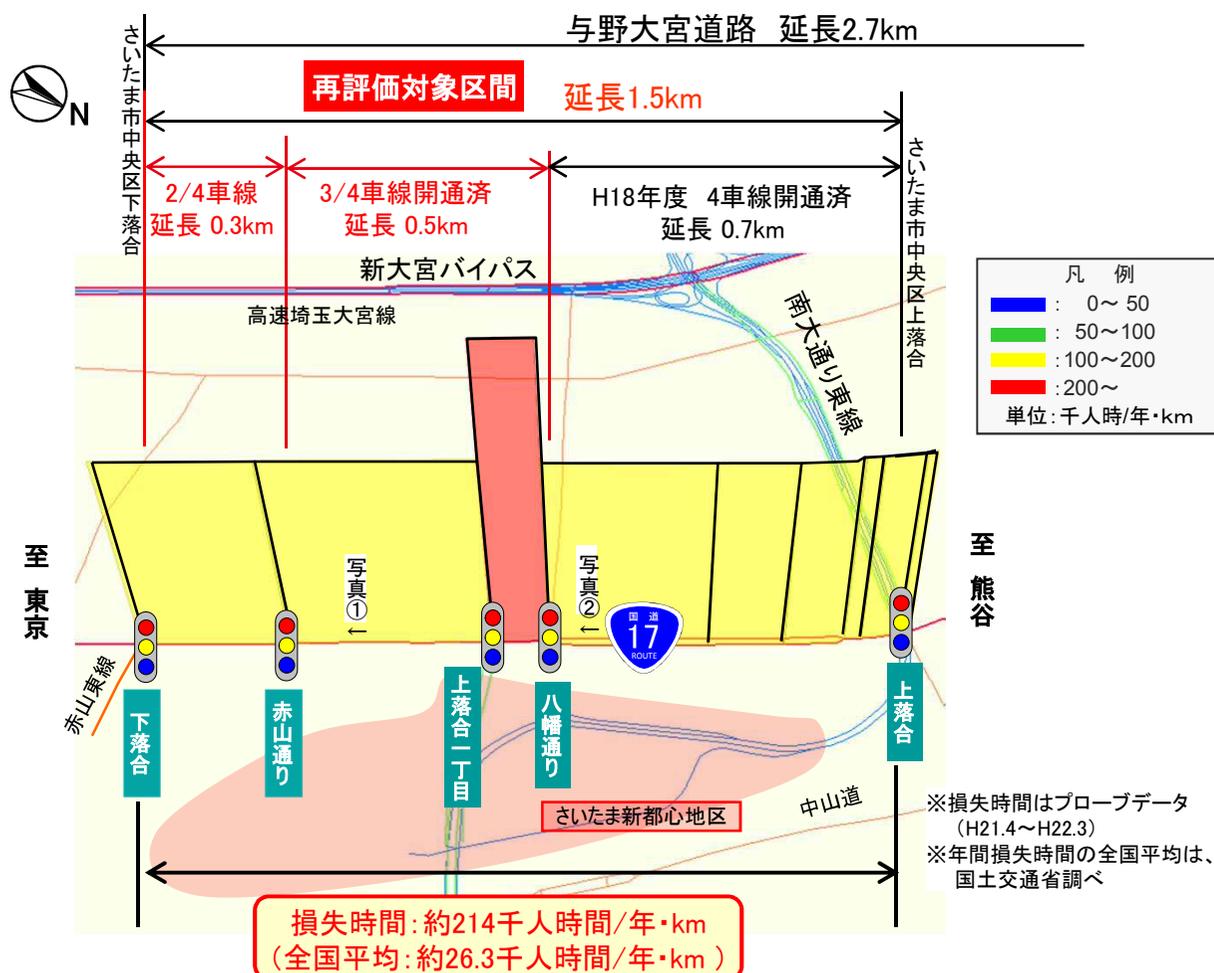


# 1. 事業の概要

## (2) - 1 事業の必要性(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。
- ・与野大宮道路の整備により、国道17号の交通混雑の緩和が見込まれる。

### 国道17号の損失時間の発生状況



写真① 赤山通り交差点付近の渋滞状況



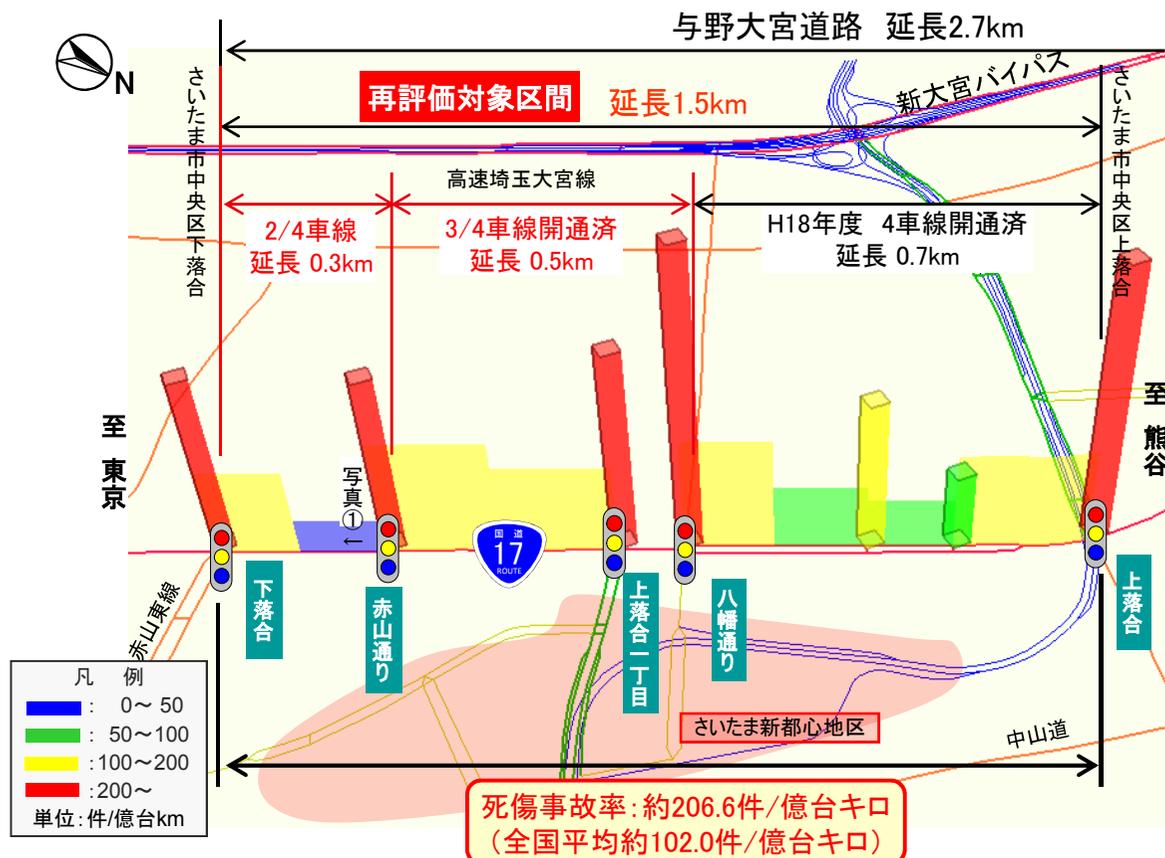
写真② 八幡通り交差点付近の渋滞状況

# 1. 事業の概要

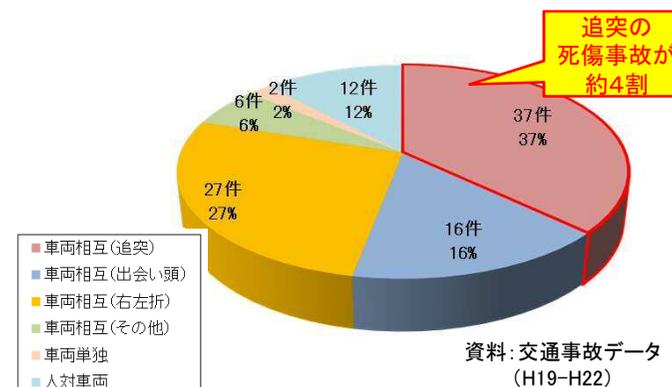
## (2) - 2 事業の必要性(国道17号の死傷事故状況)

- ・国道17号当該事業区間の死傷事故率は約206.6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4割を占めている。
- ・与野大宮道路の整備により、現道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号の死傷事故発生状況



国道17号の事故類型



国道17号現道の交通状況



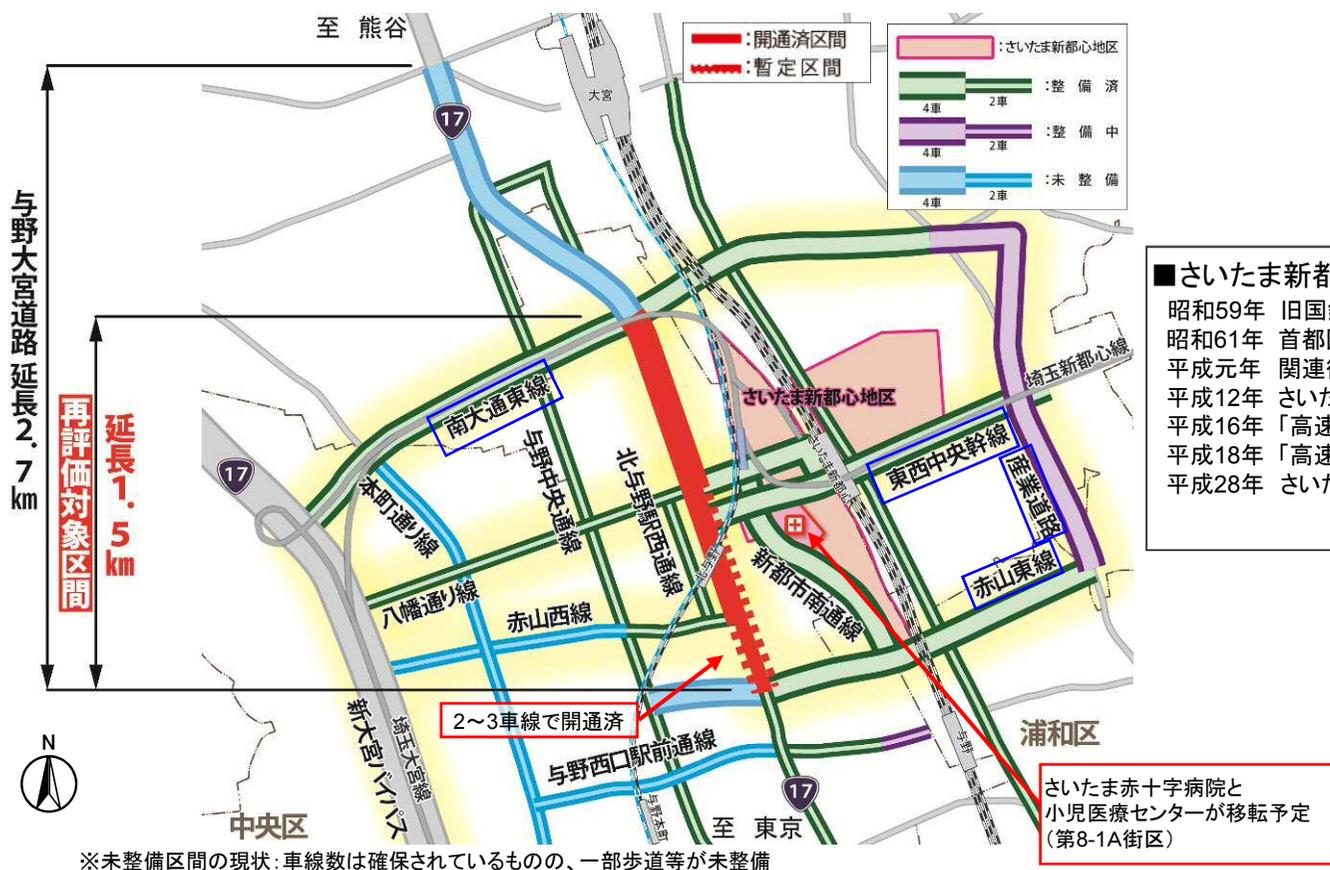
写真① 赤山通り交差点付近の交通状況

# 1. 事業の概要

## (2) - 3 事業の必要性(さいたま新都心の骨格形成)

- ・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の機能を有する。

### 「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



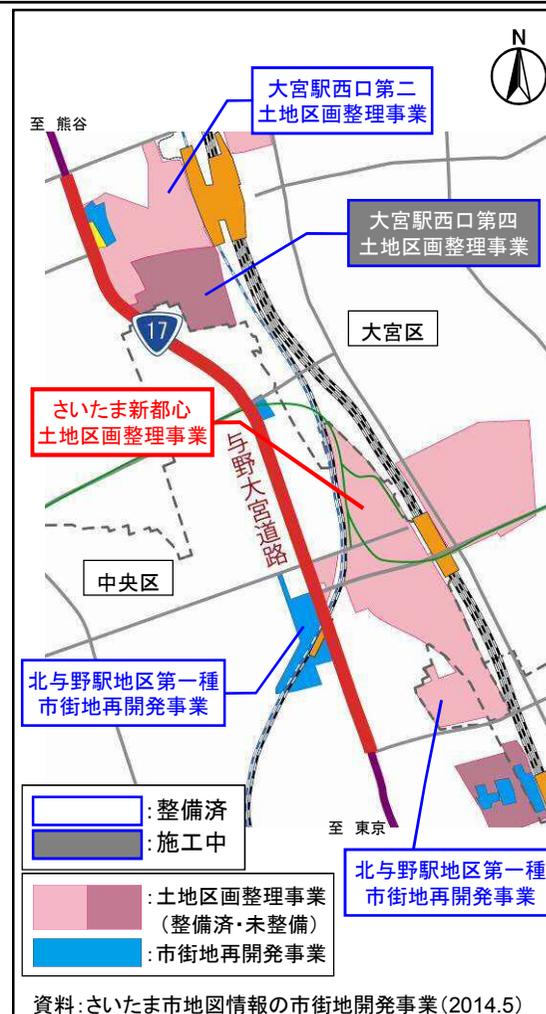
資料 都市計画道路の進捗状況:さいたま市地図情報HP(都市計画情報)  
 さいたま新都心地区および街区図:埼玉県HP

# 1. 事業の概要

## (2) - 4 事業の必要性(さいたま新都心の開発状況)

- ・前回再評価(H23)以降、展示・イベント施設がオープン。
- ・平成26年度には、立体駐車場併設の大型ショッピングセンターが開業予定。平成28年度には、(独)造幣局東京支局、埼玉県警察本部の各機関、さいたま赤十字病院と小児医療センターが移転予定。
- ・さいたま新都心では、今後も各施設が集積し、広域連携拠点の形成が図られる。

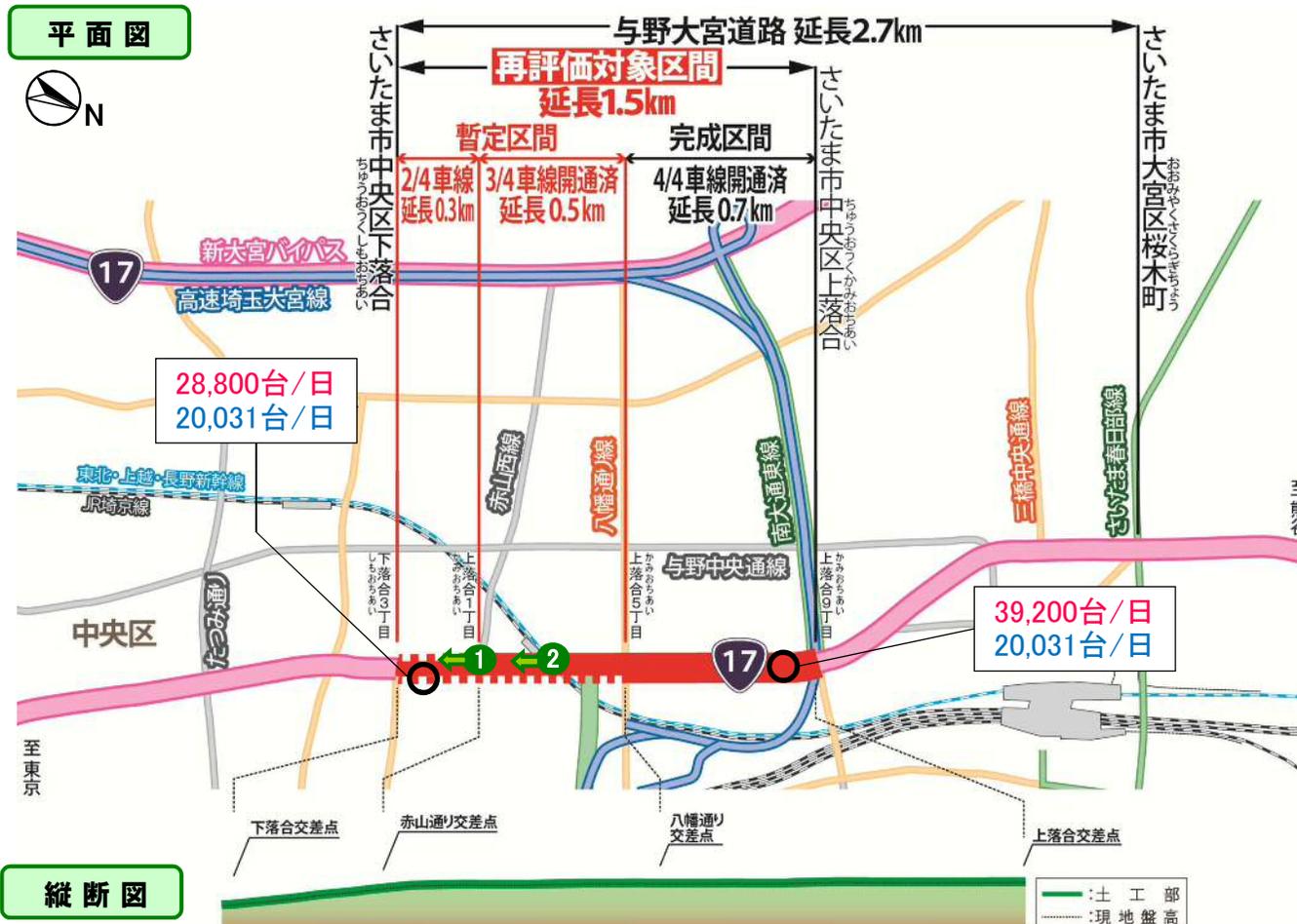
### 「さいたま新都心」の街区図と今後の計画予定



# 2. 事業の進捗状況

## (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車線開通	L=1.2km(中央区上落合1丁目～中央区上落合9丁目)
平成 18年度	4車線化	L=0.7km(中央区上落合5丁目～中央区上落合9丁目)



凡例

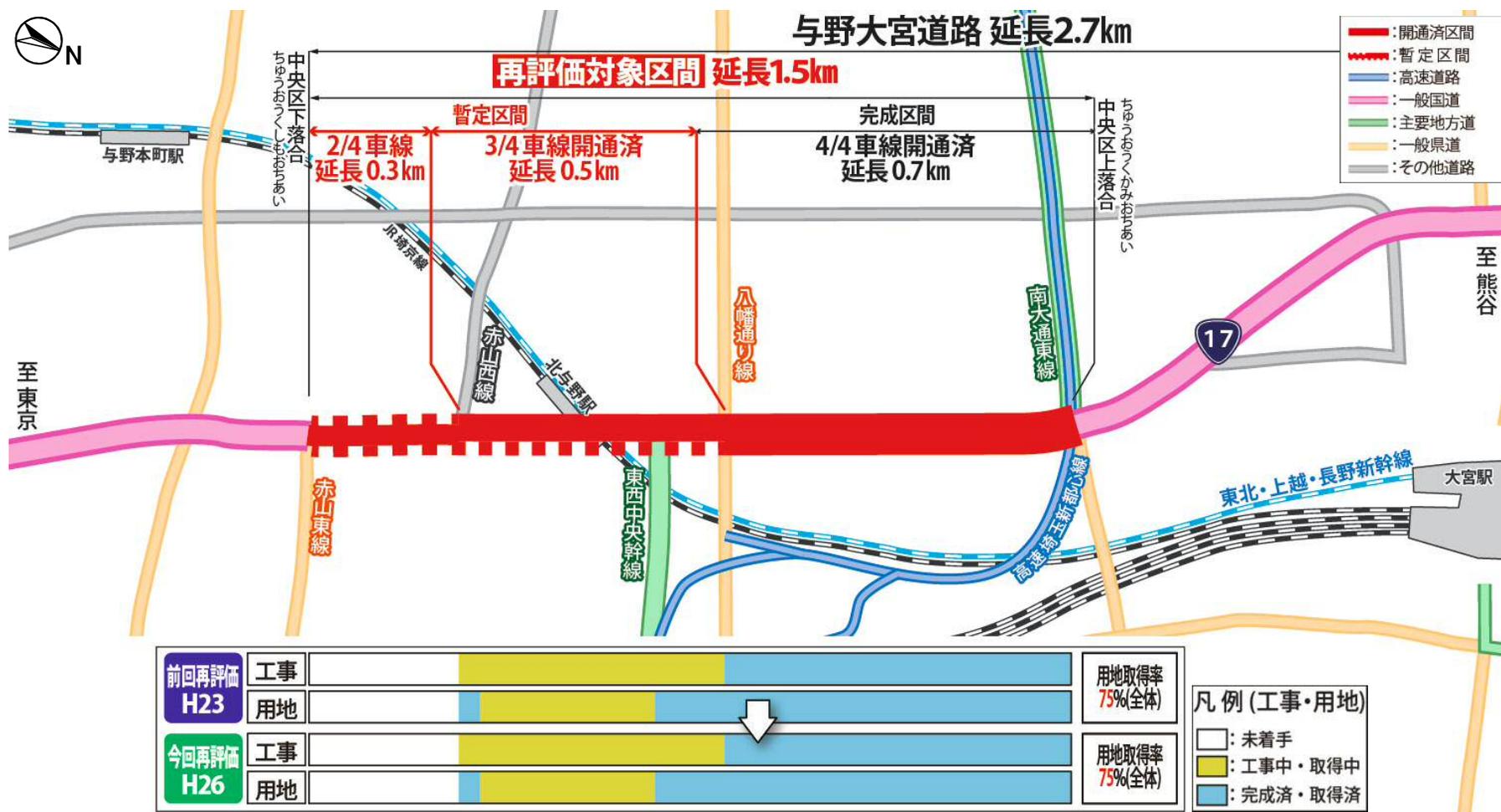
<span style="color: red;">—</span>	: 開通済区間
<span style="color: red;">- - -</span>	: 暫定区間
<span style="color: blue;">—</span>	: 高速道路
<span style="color: pink;">—</span>	: 一般国道
<span style="color: green;">—</span>	: 主要地方道
<span style="color: orange;">—</span>	: 一般県道
<span style="color: grey;">—</span>	: その他道路

上段:計画交通量  
下段:H22センサス交通量  
(平日24時間)

## 2. 事業の進捗状況

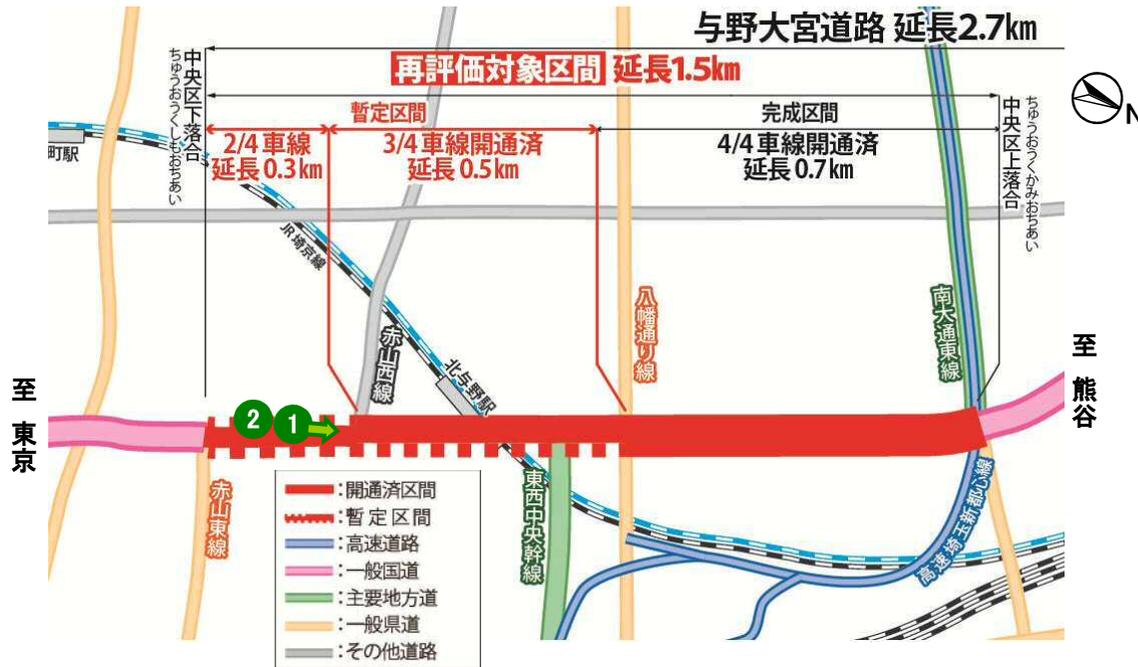
### (2) 残工事の概要

- ・当該区間の用地取得率は75% (H26.3時点)。
- ・残工事は、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及び工事。
- ・今後も引き続き用地取得を進め、4車線化に向け整備を推進する。

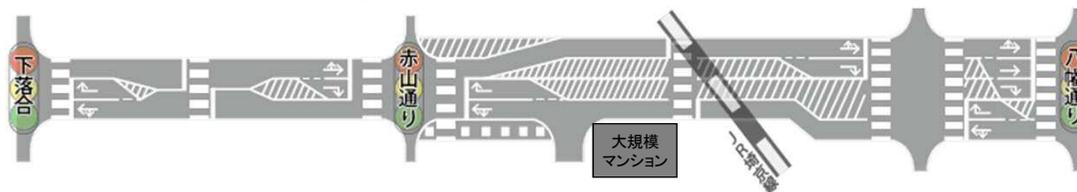


## 2. 事業の進捗状況

### (3) 前回再評価からの進捗状況



#### ■ 前回再評価(平成23年度)の車線運用



※平成23年度は共同溝工事(別事業)のため2/4車線で運用中

#### ■ 今回再評価(平成26年度)の車線運用



※共同溝工事(別事業)が完了し3/4車線で運用中

#### <写真①> 赤山通り交差点付近



前回再評価(H23)



#### <写真②> 赤山通り交差点付近



今回再評価(H26)

### 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30年度	平成30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	平成17年度道路交通センサ
・ 交通量の推計時点	: 平成42年度	平成42年度
・ 計画交通量	: 28,800～39,200 (台/日)	29,000～39,600 (台/日)
・ 事業費	: 約180億円	約180億円
・ 総便益 (B)	: 約449億円(1,117億円*)	約409億円(1,158億円*)
・ 総費用 (C)	: 約236億円(182億円*)	約224億円(188億円*)
・ 費用便益比	: 1.9	1.8

※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)
	425億円	21億円	4.2億円	449億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.9	6.2%
	232億円		3.4億円	235億円		

#### 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)
	166億円	7.2億円	3.4億円	177億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	6.4	25.6%
	26億円		1.8億円	28億円		

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

- ・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車線開通済、赤山西線～八幡通り線間(延長=0.5km)は平成11年度に3/4車線開通済。
- ・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26年3月末現在の用地取得率は75%。
- ・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							測量設計	調査	設計	調査	調査設計	設計	調査設計	調査	調査設計	設計	調査	調査	調査	調査	調査	調査	測量設計	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																完了														
	工事											改良	舗装	付帯	付帯				改良												
0.8km 赤山東線～ 八幡通り線	用地取得																													完了	
	工事												改良	舗装	付帯	付帯														改良	改良

前回再評価    今回再評価

※ 供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である。

## 5. 関連自治体等の意見

### (1) 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

- ・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、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の機能を有する。
- ・さいたま新都心では、今後も開発の進展に伴い各施設が集積し、広域連携拠点の形成が図られる。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は、約75%(H26.3月時点)。
- ・今後も引き続き、用地取得・工事の促進を図り、早期の4車線化を目指す。

### (3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・与野大宮道路は、さいたま新都心地区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。