

(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27年度第1回)

# 一般国道17号 上尾道路(Ⅱ期)

平成27年5月18日

国土交通省 関東地方整備局

# 目次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗と残事業の概要	.....	7
3. 事業対象範囲の変更	.....	8
4. 事業の評価	.....	13
5. 事業の見込み等	.....	15
6. 関連自治体等の意見	.....	16
7. 今後の対応方針(原案)	.....	17

# 1. 事業の概要

## (1)－1 事業の目的と概要（位置図）



# 1. 事業の概要

## (1)-2 事業の目的と概要

### 目的

- ・ 国道17号の混雑緩和
- ・ 定時性・速達性の向上

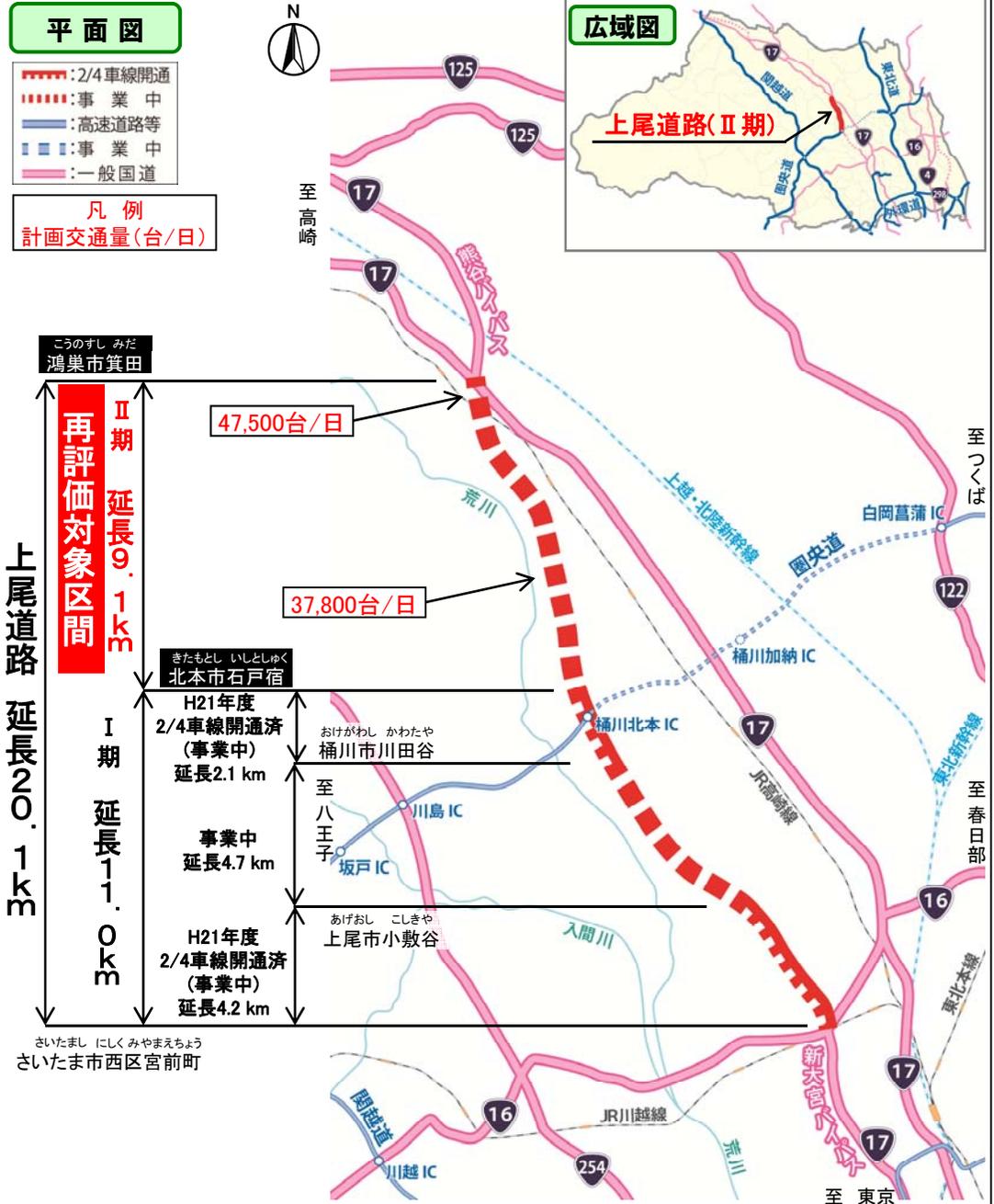
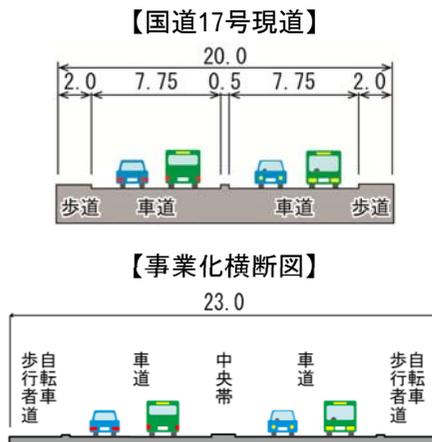
### 計画の概要

さいたまけん きたもとし いしとしゆく  
 区間: 自) 埼玉県北本市石戸宿  
 さいたまけん こうのすし みだ  
 至) 埼玉県鴻巣市箕田

計画延長: 9.1 km  
 事業化幅員: W=23.0 m  
 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: 37,800~47,500台/日  
 事業化: 平成23年度  
 事業費: 約510億円

### 標準横断面

(単位:m)



# 1. 事業の概要

## (1)－3 事業の目的と概要（国道17号現道の交通特性）

・上尾道路と並行する国道17号現道の交通特性は、周辺地域（鴻巣市、北本市）に起終点を持つ内々交通が22%、起終点のどちらかが周辺地域にある内外交通が28%、周辺地域を通過する外々交通が50%となっている。

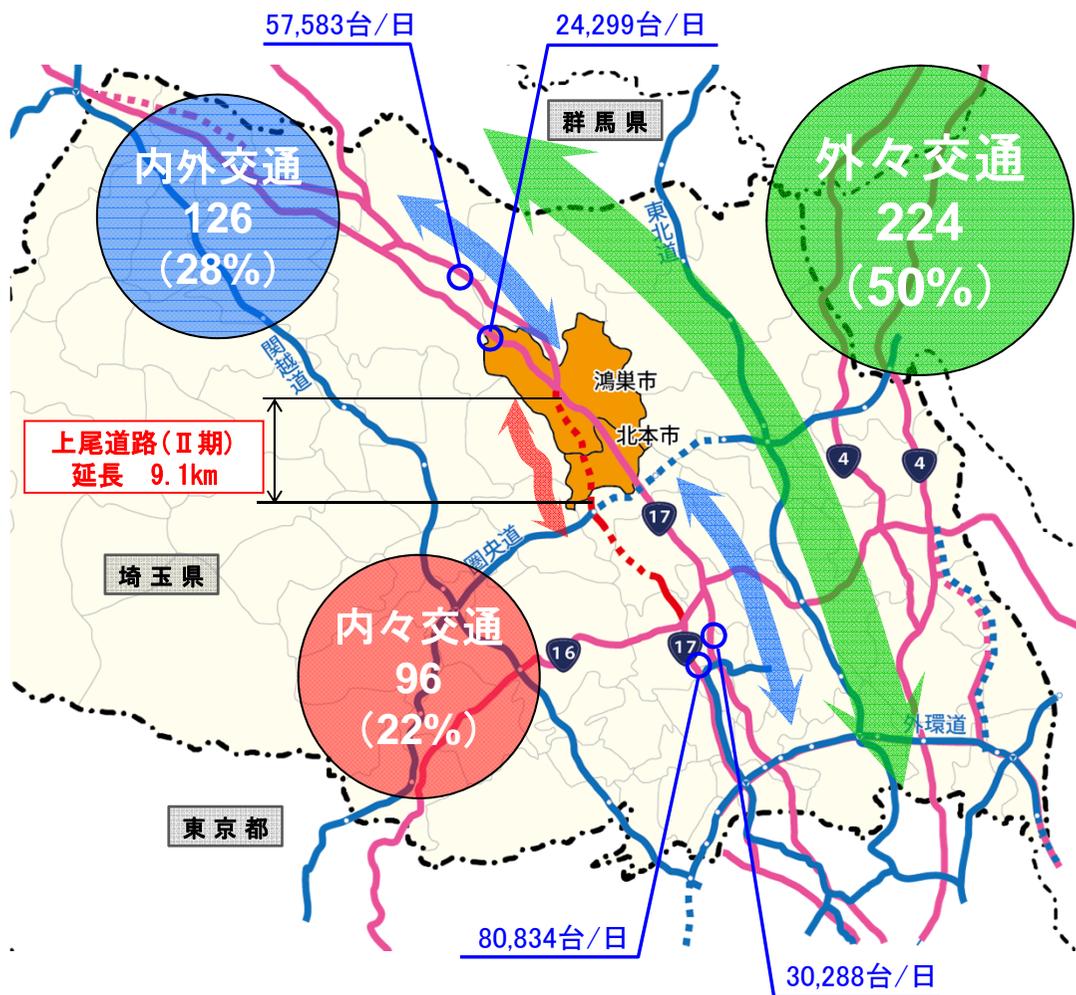
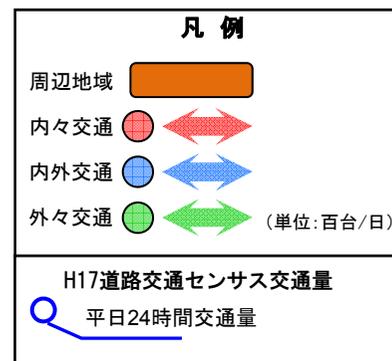


表 国道17号現道の主な交通特性

国道17号 OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域内（内々）	96	22%
周辺地域とその他地域（内外）	126	28%
周辺地域⇄埼玉県	111	25%
周辺地域⇄東京都	6	1%
周辺地域⇄その他県	9	2%
通過交通（外々）	224	50%
合計	446	100%

注1: 周辺地域とは、当該事業が通過する鴻巣市・北本市  
注2: H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出



内々交通が22%

内外交通が28%

外々交通が50%

# 1. 事業の概要

## (1)－4 事業の目的と概要（上尾道路周辺の状況）

- ・国道17号は、広域道路ネットワークを形成するとともに、埼玉県内においては南北方向の主要交通軸に位置づけられている道路である。
- ・国道17号現道は、JR高崎線と並行し、さいたま市、上尾市、桶川市、北本市、鴻巣市の市街地を通過する。
- ・上尾道路は市街地を迂回して荒川と並行するルート。うち上尾道路(Ⅱ期)は、圏央道桶川北本ICから熊谷バイパスに至る区間であり、鴻巣市箕田付近でJR高崎線と交差する。

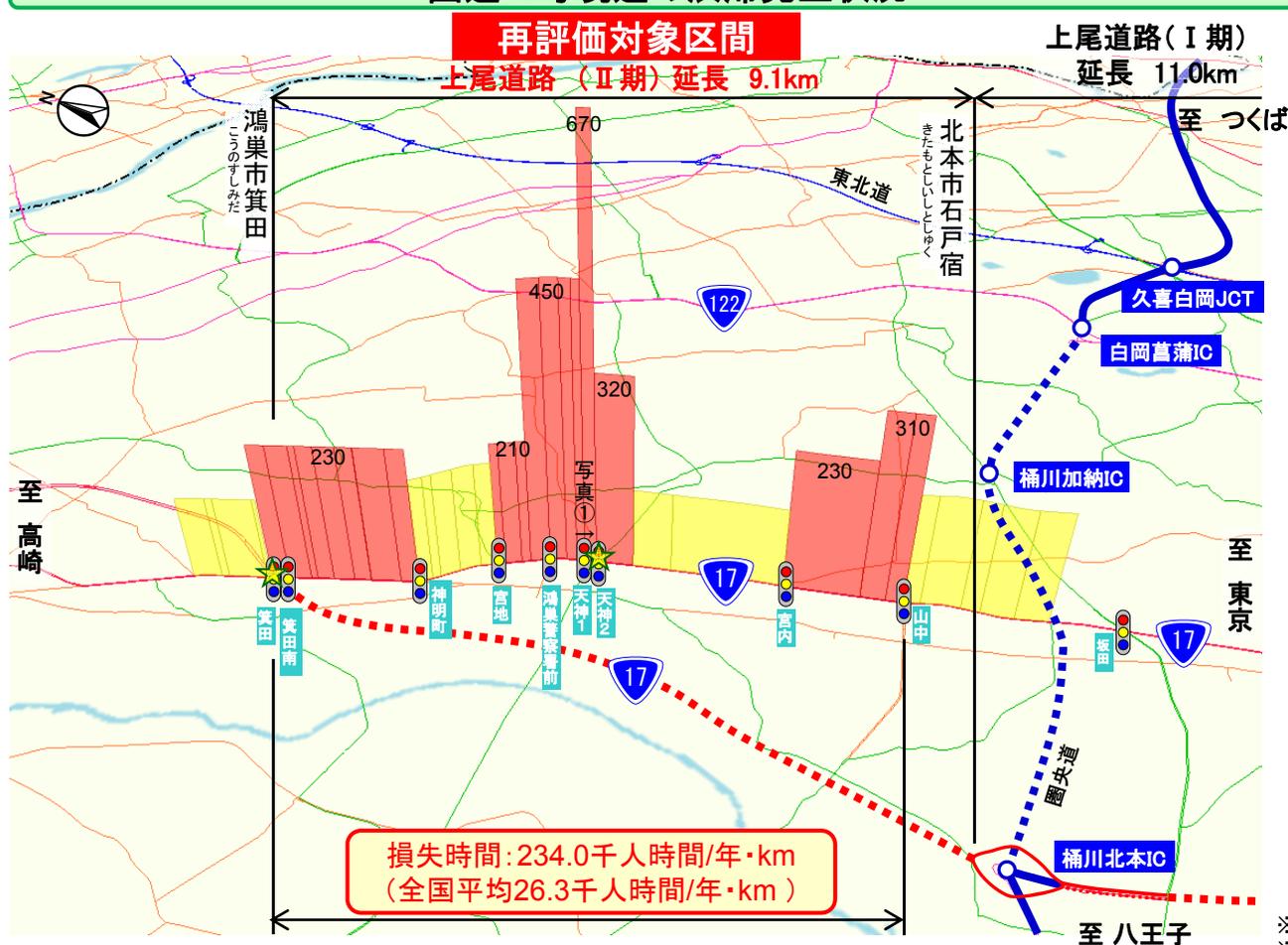


# 1. 事業の概要

## (2) - 1 事業の必要性(国道17号現道の渋滞状況)

- ・上尾道路(Ⅱ期)に並行する国道17号現道の損失時間は、234.0千人時間/年・kmで、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約9倍となっている。
- ・上尾道路の整備により、国道17号現道の交通渋滞の緩和が見込まれる。

### 国道17号現道の渋滞発生状況



写真① 天神2丁目付近の交通状況

凡例	
■ (Blue)	: 0~50
■ (Green)	: 50~100
■ (Yellow)	: 100~200
■ (Red)	: 200~
単位: 千人時間/年・km	

■ (Red hatched)	: 2/4車線開通
■ (Red dashed)	: 事業中
🚦	: 信号交差点
★	: 主要渋滞箇所

※損失時間はプローブデータ(H21.4~H22.3)  
 ※年間損失時間の全国平均は、国土交通省調べ  
 ※(主要渋滞箇所)首都圏ボトルネック対策協議会

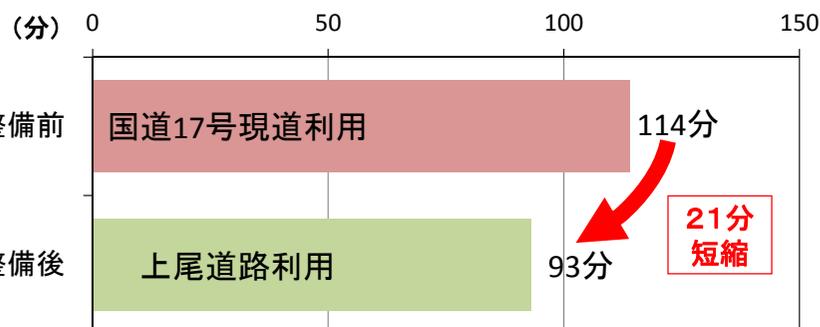
# 1. 事業の概要

## (2) - 2 事業の必要性(所要時間の短縮)

・上尾道路(Ⅱ期)の整備により、埼玉県北部地域にある施行時特例市の熊谷市役所～埼玉県庁間の所要時間が114分→93分と約21分短縮される。

(施行時特例市)熊谷市役所と埼玉県庁間の所要時間が短縮

熊谷市役所⇄埼玉県庁間の所要時間の変化



【施行時特例市とは】  
要件：人口20万人以上  
手続：①市議会の議決を得る。②都道府県の同意を得る。③国へ申請  
これまでの「特例市」は、H27.4.1以降「施行時特例市」に移行

【所要時間の算出方法】  
整備前：H22道路交通センサス混雑時旅行速度  
整備後：開通済み区間は整備前と同じ、未開通区間は設計速度



## 2. 事業の進捗と残事業の概要

昭和44年度 都市計画決定 幅員：40m  
 平成元年度 都市計画変更 幅員：57m  
 平成23年度 事業化、調査・設計に着手  
 平成25年度 測量・地質調査説明会  
 平成27年度 設計・用地説明会(予定)

平面図



縦断面図



残事業

今回再評価 H27	工事		用地取得率 0.2%(全体)
	用地		

凡例(残事業)

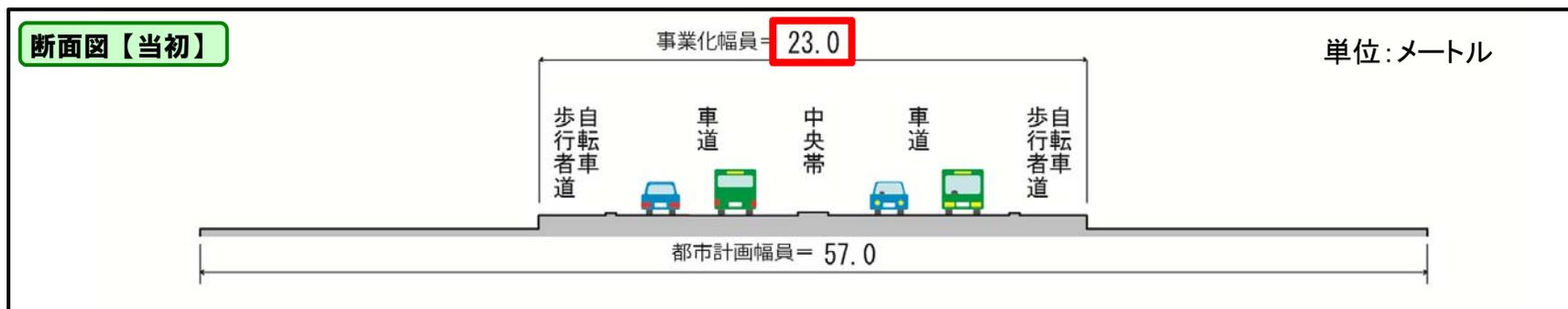


# 3. 事業対象範囲の変更

## (1) 変更の概要

- ・当初事業化幅員 23 m に対する土地所有者や沿線自治体からの懸念を踏まえ、事業対象範囲を都市計画幅員 57 m に変更する。

項目	事業変更の要因	増額
事業対象範囲の変更		約265億円
①用地	○事業対象範囲の変更により、用地買収面積が増加するため。	約160億円
②副道整備等	○沿道の土地利用に配慮し車道へのアクセスをやすくすること、及び完成形で整備することが可能となったため。	約105億円



# 3. 事業対象範囲の変更

## (2) 国道17号バイパスの都市計画決定時と事業化時の道路幅員

- ・本区間は、地域高規格道路の機能を有した計画が盛り込まれた都市計画決定がなされている。
- ・上尾道路Ⅱ期を除いて、都市計画幅員と同幅員で事業化されている。



### 都市計画幅員 事業化幅員 のイメージ

深谷バイパス 延長3.7km (平成12年度開通済)		都市計画幅員、事業化幅員とも50m
熊谷バイパス 延長15.9km (平成15年度開通済)		都市計画幅員、事業化幅員とも50m
上尾道路Ⅱ期 延長9.1km 再評価対象区間		都市計画幅員: 57m 事業化幅員: 23m
上尾道路Ⅰ期 延長11.0km (事業中)		都市計画幅員、事業化幅員とも57m
新大宮バイパス 延長20.6km (昭和54年度開通済)		都市計画幅員、事業化幅員とも42.5m

【凡例】

- 都市計画幅員
- 事業化幅員
- 専用部
- (開通済区間)

専用部 (高架の道路)  
 開通済区間 計画中区間  
 一般部 (平面の道路)  
 開通済区間 事業中区間

### 3. 事業対象範囲の変更

#### (3) 当初事業化の方針とそれに対する地元の反応

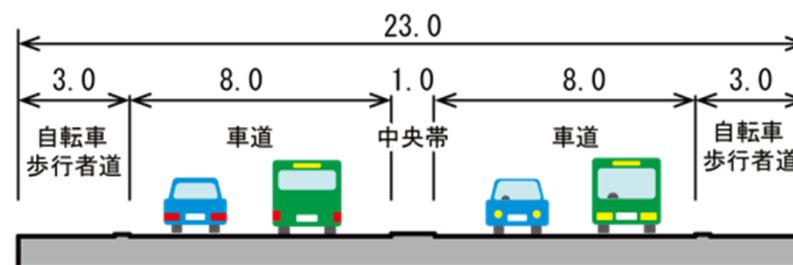
- ・事業化時はコスト縮減と事業の迅速化を目指し、23mの幅員で事業化した。
- ・この事業化の方針に対して、土地所有者や沿線自治体から不満・不安・懸念の声が寄せられた。

##### ○当初の事業化方針

低コストで早期に整備効果を発現させることを目的として都市計画幅員57mに対し、23mの幅員で事業化

当初事業化時

単位：メートル



##### ○当初の事業化方針に対する反応

土地所有者や沿線自治体から不満・不安・懸念の声が寄せられた。

##### ①土地所有者の不満・不安

都市計画区域内に土地を所有するが、当初事業化の方針（幅員23m）の場合に買収対象になるのかとの不安や、所有する土地の一部のみ買収対象となることへの不満

##### ②沿線自治体の懸念

上尾道路（Ⅱ期）沿道の土地に都市計画制限がかかることから、沿道への企業進出上の制約になるとの懸念

# 3. 事業対象範囲の変更

## (4) 土地所有者の不満・不安の具体

・用地買収の対象は、都市計画幅員5.7mのうち事業化した2.3mの幅員のみ。このため、都市計画幅員内のうち買収対象とならない範囲にも土地を所有する方から、今回と将来の二度に分かれた土地の買収になること等に対する不満や不安の声が寄せられた。

【平成25年度 測量・地質調査説明会開催】

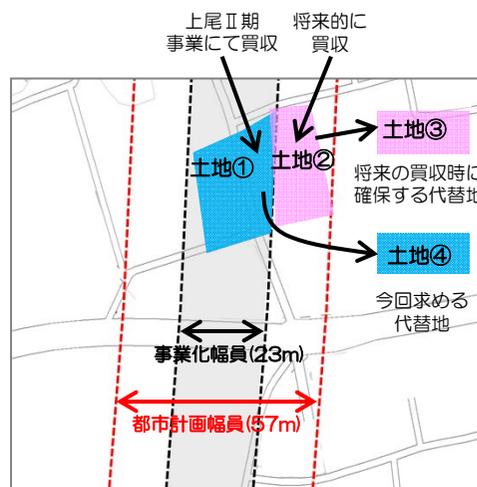
(999名へ案内状送付)

市名	地区名	日程	場所	来場者数
北本市	石戸宿、石戸、荒井、高尾	平成25年9月 3日(火) 19:30~20:35	北本市立石戸小学校	124名
		平成25年9月 8日(日) 10:30~11:25		97名
鴻巣市	原馬室、滝馬室	平成25年9月 4日(水) 19:30~20:25	鴻巣市立馬室小学校	205名
	宮前、稲荷町、箕田、赤見台	平成25年9月 5日(木) 19:30~20:30	鴻巣市立箕田小学校	181名
	大間、幸町、堤町、北中野、登戸、糠田	平成25年9月 9日(月) 19:30~21:10	鴻巣市立田間宮小学校	145名
		平成25年9月15日(日) 10:40~11:55	鴻巣市田間宮生涯学習センター	177名
合計				929名



多くの方が測量・地質調査説明会に参加し、問題意識の高さがうかがえた。

【不満・不安の具体例】



不満・不安1

○一時的な土地の二分割化

今回求めた代替地(土地④)と将来的に買収される土地(土地②)とに所有地が一時的に二分割されてしまう。土地利用の見通しがたたない。

不満・不安2

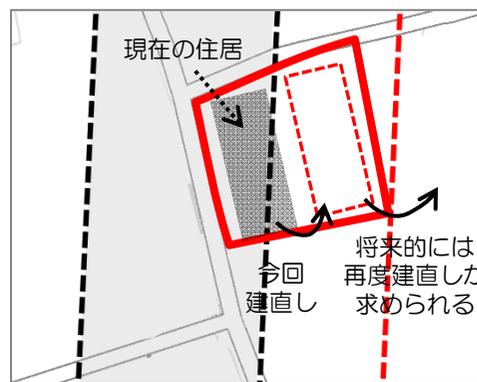
○代替地の分割化

今回求める代替地(土地④)と将来の買収時に確保する代替地(土地③)が別の場所となることもありえる。

不満・不安3

○家屋の再度建直し

今回、建直しをしても、将来的には再度建直しを求められる。何年住めるか分からず、将来の定住地も定まらず不安。

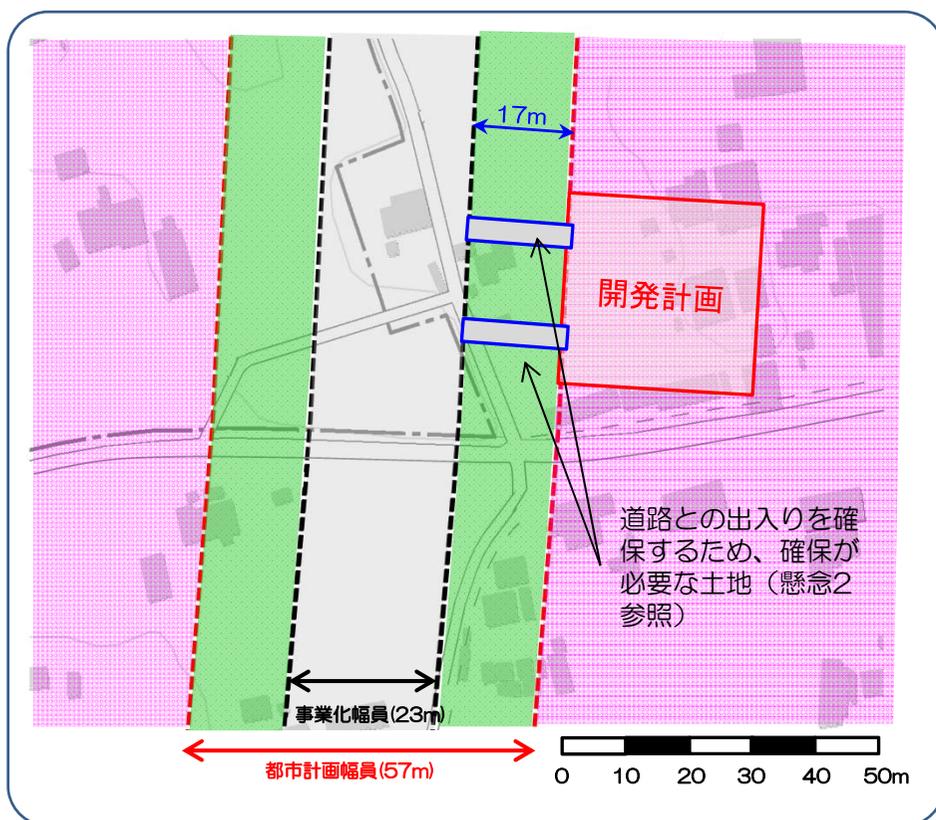


### 3. 事業対象範囲の変更

#### (5) 沿線自治体の懸念の具体

- 沿道への商業機能等企業の進出を期待する沿線自治体は、事業化幅員23mの場合には都市計画制限のかからない都市計画区域外の土地と道路の間に、都市計画制限がかかる都市計画区域が残ることから、企業進出の制約になると懸念している。

#### 【懸念の具体例】



■：都市計画制限※が加わるエリア

※都市計画制限（都市計画法第53条）

①階数が3以下であり、かつ、地階を有しないこと。

②主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

#### 懸念1

都市計画制限を超える店舗等建物を建てる場合、道路から17mセットバックする必要がある。道路通行者の目に留まりにくくなるため、商業施設が進出をしないのではないか。

#### 懸念2

道路との出入りを確保するには、開発計画の土地に加え、都市計画制限のある都市計画区域内の土地を購入・借地する必要があり、企業や店舗を誘致するうえで条件が悪くなる。

## 4. 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：新規事業化（H22）】
・ 基準年次	: 平成27年度	平成22年度
・ 供用開始年次	: 平成35年度	平成33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	: 37,800~47,500 (台/日)	39,900~47,900 (台/日)
・ 事業費	: 約 510億円	約 245億円
・ 総便益 (B)	: 約1,218億円(3,535億円 <sup>※</sup> )	約1,105億円(3,549億円 <sup>※</sup> )
・ 総費用 (C)	: 約 435億円( 621億円 <sup>※</sup> )	約 194億円( 350億円 <sup>※</sup> )
・ 費用便益比	: 2.8	5.7

※基準年次における現在価値化前を示す

## 4. 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)
	1,013億円	138億円	67億円	1,218億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.8	11.4%
	391億円		43億円	435億円		

### 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)
	1,013億円	138億円	67億円	1,218億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.9	11.6%
	384億円		43億円	427億円		

基準年：平成27年度

注1) 便益・費用については、平成27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。

# 5. 事業の見込み等

- ・用地取得率は0.2% (H27.4現在)。
- ・平成23年度から、調査・設計を実施。
- ・平成25年度に、測量・地質調査説明会実施。
- ・平成27年度に、設計・用地説明会を実施予定。
- ・上尾道路の開通による効果を早期に発現するため、引き続き用地取得・工事を推進予定。

## ■事業の計画から完成までの流れ 上尾道路(Ⅱ期)

年 度	S44	～	H1	～	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
都市計画決定	都市 計画 決定		都市 計画 変更														
事業化						事業化											
測量・調査・設計						測量 調査 設計	測量 調査 設計	測量 調査 設計	調査 設計	調査 設計	調査 設計	調査 設計					
説明会								測量 地質		設計 用地							
用地取得															完了		
工事																	開通

新規事業採択

今回再評価

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である。

## 6. 関連自治体等の意見

### (1) 埼玉県知事からの意見

上尾道路は、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、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。

については、沿線市等の意見を踏まえながら、早期整備に努めていただくようお願いします。

## 7. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・上尾道路(Ⅱ期)に並行する国道17号現道の損失時間は、234.0千人時間/年・kmで、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約9倍となっている。
- ・上尾道路の整備により、国道17号現道の交通渋滞の緩和が見込まれる。
- ・上尾道路(Ⅱ期)の整備により、埼玉県北部地域にある施行時特例市の熊谷市役所～埼玉県庁間の所要時間が114分→93分と約21分短縮される。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は0.2%(H27.4現在)。
- ・平成23年度から、調査・設計を実施。
- ・平成25年度に、測量・地質調査説明会実施。
- ・平成27年度に、設計・用地説明会を実施予定。
- ・上尾道路の開通による効果を早期に発現するため、引き続き用地取得・工事を推進予定。

### (3) 対応方針(原案)

- ・事業継続。
- ・上尾道路(Ⅱ期)は国道17号の混雑緩和の観点から、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。