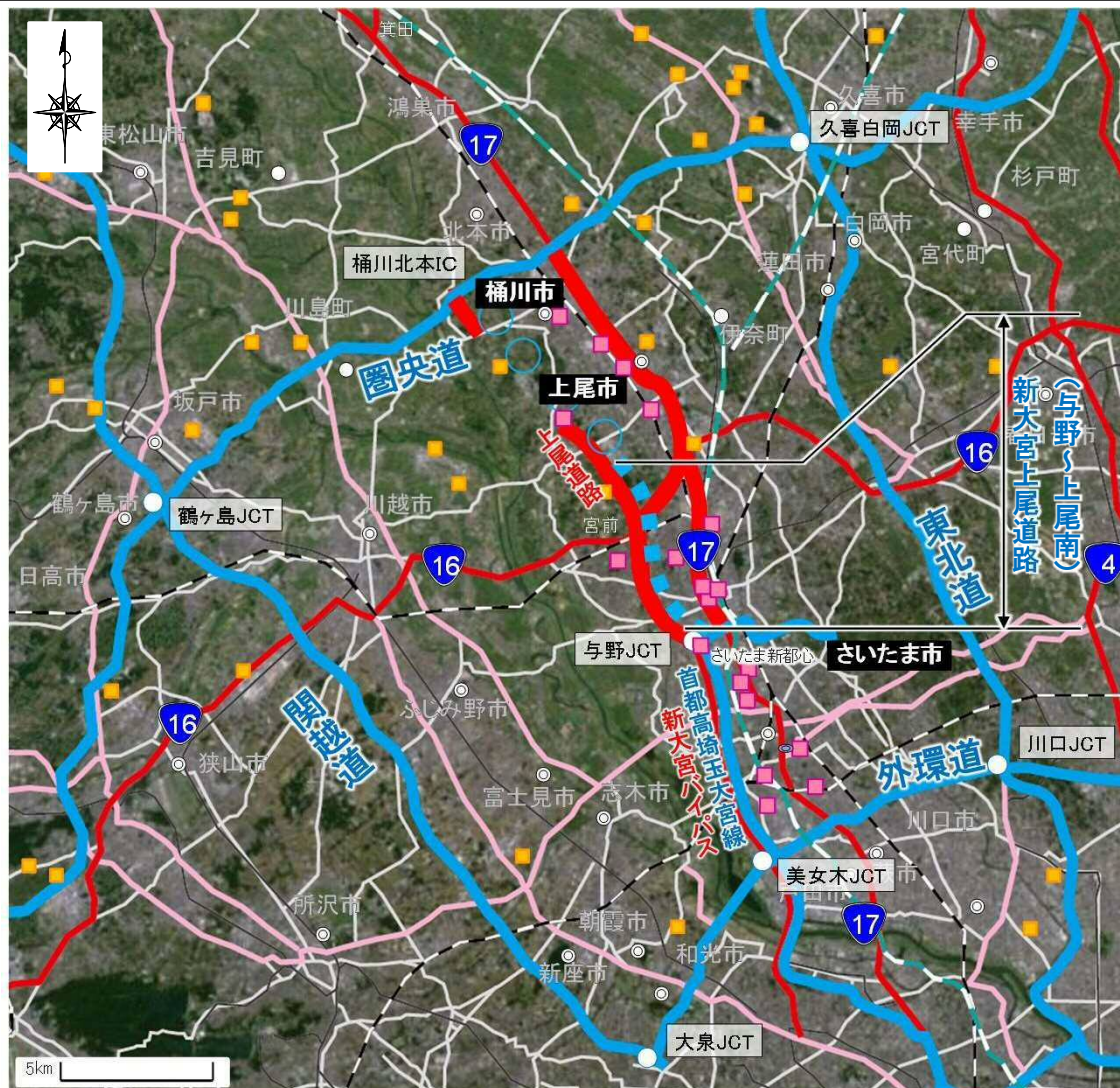


新規事業候補箇所説明資料

一般国道17号
新大宮上尾道路
(与野～上尾南)

◆地域の状況

- 埼玉県中央地域(さいたま市、上尾市、桶川市)は、関越自動車道と東北自動車道、圏央道と外環道の間に位置し、首都高埼玉大宮線から圏央道までの間は高速道路ネットワークが未整備となっている。
- 国道17号現道及びバイパスは、高速道路ネットワークが未整備であるため、長距離移動の交通が集中しやすい状況にある。
- 国道17号現道及びバイパス、圏央道周辺には、工業団地や大規模商業施設が立地している。



画像©2016Cnes/SpotImage, DigitalEarthTechnology, DigitalGlobe, Landsat, The GeoInformation Group, 地図データ ©2016Google



・人口	: 157.4万人 (68.9万世帯)
・面積	: 288.30 km ²
・人口密度	: 5607.4人/km ²
・可住地面積	: 280.66km ²
・高齢化率	: 21.4%

[人口/世帯/人口密度※] 住民基本台帳 (平成28年2月1日現在)
※人口密度は、平成28年2月時点の人口と可住地面積より算出

[高齢化率※] 住民基本台帳 (平成26年1月1日現在)
※平成26年時点の人口総数と65歳以上人口より算出

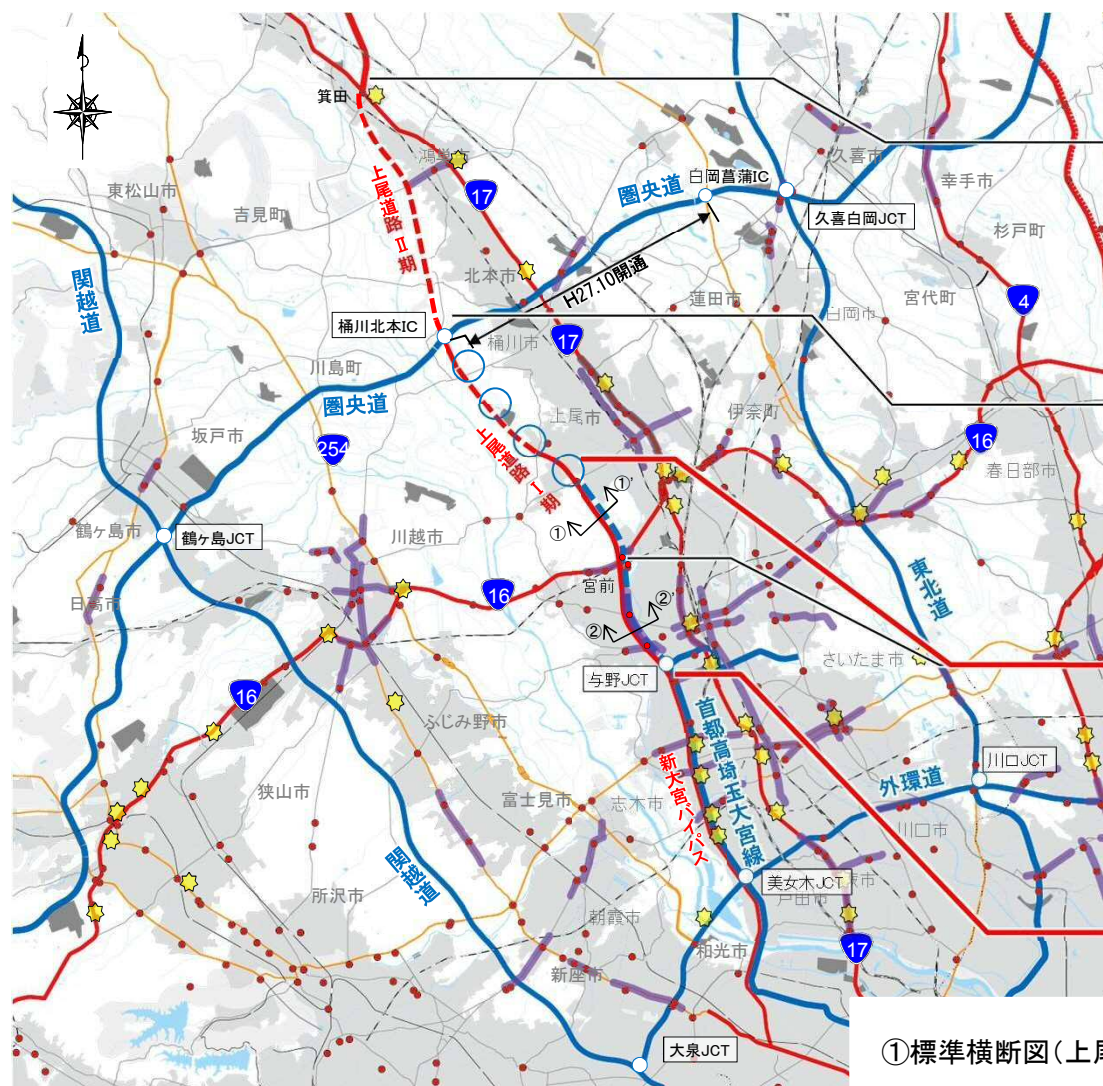
[面積・可住地面積] 統計でみる市区町村のすがた2015 (平成25年)

凡例	
—	高速道路
—	直轄国道
—	補助国道
—	主要地方道・県道
■	工業団地
■	大規模商業施設 (面積1万㎡以上)

[工業団地]
埼玉県工場適地図(平成27年)を基に図化

[大規模商業施設]
大規模小売店舗名簿(平成27年4月)より
国道17号及び国道17号バイパス沿線の
面積1万㎡以上の店舗を図化。

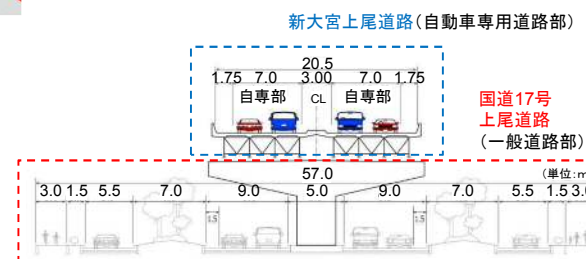
◆路線周辺の交通状況



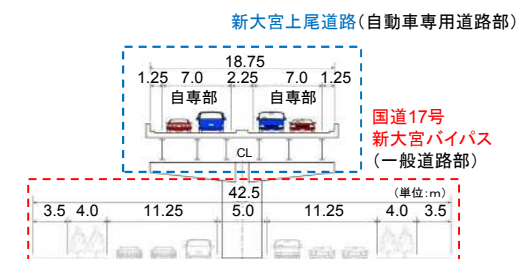
箇所名		都計	計画	現状	延長
上尾道路（Ⅱ期）	事業中	H元	4車線	0／4	9.1km
上尾道路（Ⅰ期）	事業中	H元	4車線	0／4 （一部 開通 済み）	11.0km
（与野、上尾南） 新大宮上尾道路	対象 区間	H元	4車線	0／4	8.0km

凡 例	
—	高速道路
—	直轄国道
—	補助国道
●	主要渋滞箇所(交差点)
—	主要渋滞箇所(区間)
★	事故危険区間

①標準横断面図(上尾道路・自専道部)



②標準横断面図(新大宮バイパス・自専道部)



一般国道17号 新大宮上尾道路 (与野～上尾南) に係る新規事業採択時評価

- ・対象路線の整備により、圏央道沿線から都心へのアクセス性が向上し、地域の産業活動を支援
- ・渋滞緩和により追突事故の減少、信越、東北方面との主要拠点間の広域連携強化など、沿線地域の安全で安心な暮らしに寄与

1. 事業概要

- ・起終点: 埼玉県さいたま市中央区円阿弥
～埼玉県上尾市堤崎 (与野～上尾南間)
- ・延長等: 8.0km (第1種第3級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約2,000億円 (注)
- ・計画交通量: 約34,200～41,100台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約20,900台/日	約4,600台/日	約8,700台/日
～約25,000台/日	～約5,700台/日	～約10,400台/日

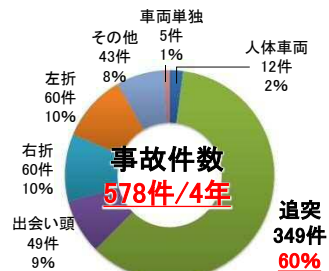
2. 課題

① 圏央道開通で物流企業が益々活発化する中、都心方向のネットワークが欠損

- ・圏央道沿線では企業立地が進む中、圏央道開通によるネットワーク化で、さらなる交通需要が見込まれ、物流企业等の都心方面へのアクセス改善が求められる。(図3)
- ・国道17号バイパス及び国道17号については、南北方向の長トリップの通過交通が流入し、交通容量の大幅な不足による渋滞が発生。(図4)

② 渋滞が原因と考えられる追突事故が多発

- ・国道17号バイパスでは、平日朝の旅行速度が10.6km/hであり、延長約8.0km間における旅行速度の著しい低下が原因と考えられる追突事故は4年間で約350件と多発。(図5)



資料: 交通事故総合データベース (H22-H25)
国道17号バイパス (与野～上尾南並行部)
図5 事故件数の内訳



図1 広域図



図2 事業位置図

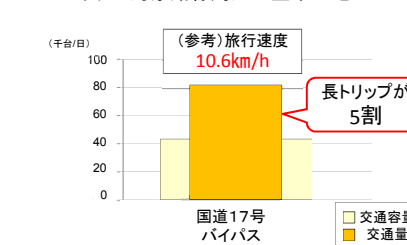


図3 対象路線周辺の企業立地

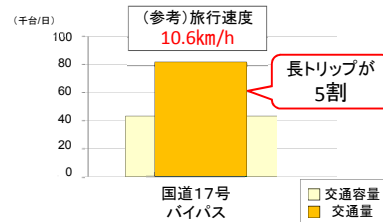


図4 国道17号バイパスの交通容量

③ 広域防災拠点への不十分なネットワーク

- ・さいたま新都心は、首都圏広域防災拠点に位置付けられているが、圏央道から与野間の広域幹線道路が未整備のため、信越、東北方面の主要拠点等からのアクセスが不十分。(図6)

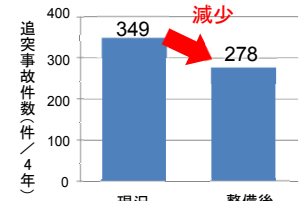
3. 整備効果

効果1 地域の産業活動を支援 [○]

- ・円滑な物流の確保により、圏央道沿線から都心方面へのアクセス性が向上し、地域の産業活動を支援
(埼玉県5箇年計画、さいたま市総合振興計画に位置付け)
所要時間 (桶川東部工業団地～与野JCT)
現況 約46分
⇒与野～上尾南整備後 約31分 (約15分短縮)
(現況: H22道路交通センサス)

効果2 住民の安全性が向上 [○]

- ・交通容量の増加により、渋滞が緩和され、追突事故が減少。沿線地域の生活環境が改善 (図7)



国道17号バイパス (与野～上尾南並行部)
図7 追突事故件数の変化

効果3 物資輸送等の広域連携が向上 [○]

- ・防災拠点として機能するために必要なネットワークが整備され、信越、東北方面の主要拠点等からさいたま新都心へのアクセス性が強化。拠点間の物資輸送等の速達性向上に寄与。
所要時間 (久喜白岡JCT～さいたま新都心) 所要時間 (鶴ヶ島JCT～さいたま新都心)
現況 約42分 現況 約42分
⇒与野～上尾南整備後 約22分 (約20分短縮) ⇒与野～上尾南整備後 約22分 (約20分短縮)
(現況: H22道路交通センサス)

■費用便益分析結果 (貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

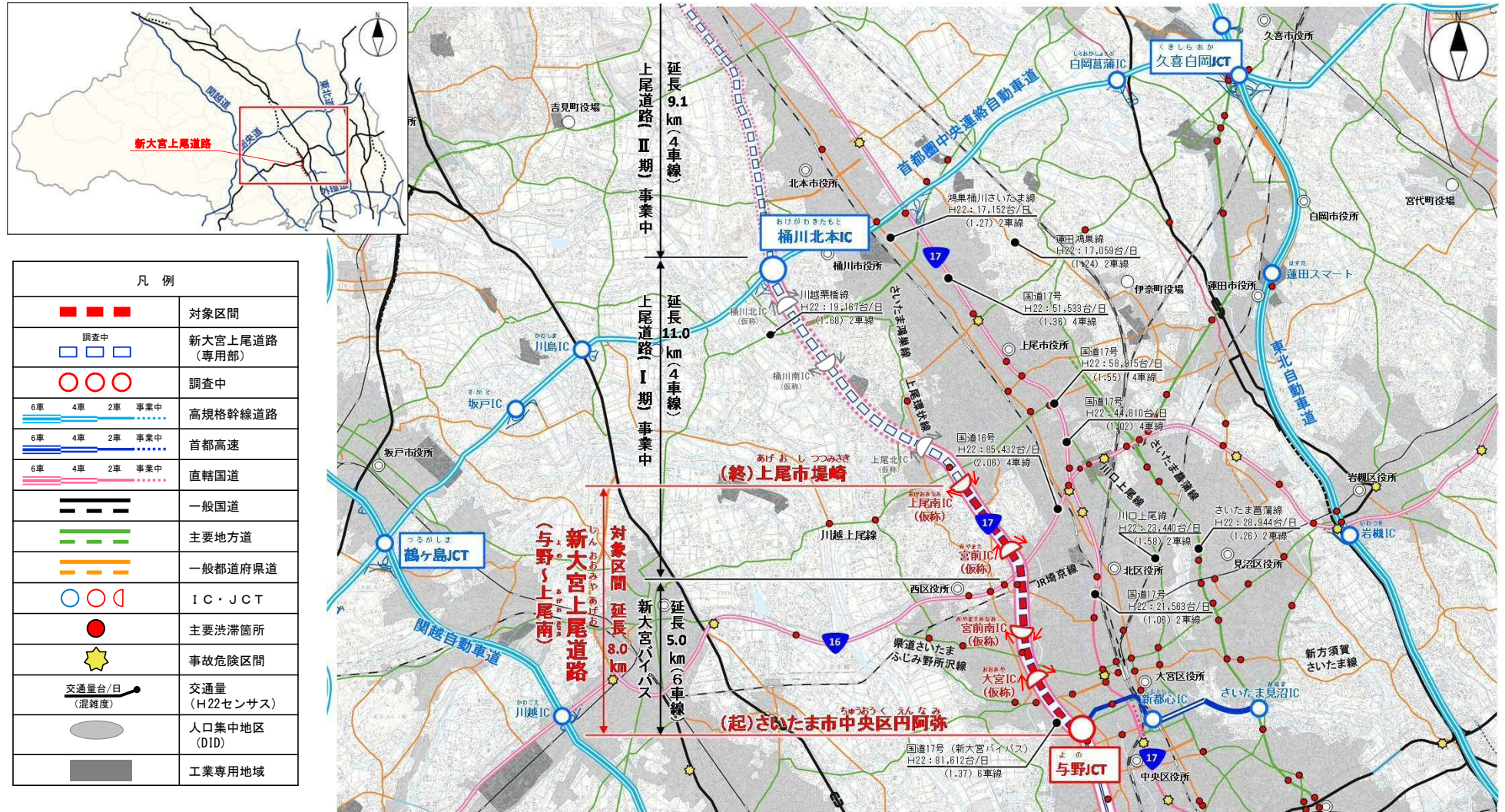
B/C	EIRR※1	総費用: 1,343億円※2	総便益: 2,946億円※2
2.2	9.4%	・事業費: 1,316億円 ・維持管理費: 27億円	・走行時間短縮便益: 2,713億円 ・走行経費減少便益: 141億円 ・交通事故減少便益: 92億円

※1: EIRR: 経済的內部収益率

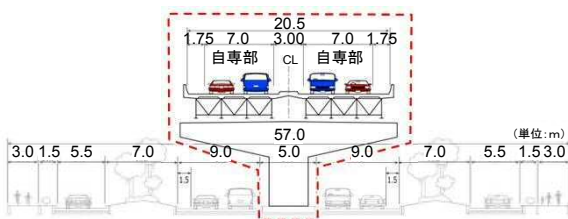
※2: 基準年 (H27年) における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

(注) 測量設計費を計上し、コスト削減の検討とともに、有料道路事業の活用など、事業区分に関する調整を行う予定である。

一般国道17号 新大宮上尾道路(与野～上尾南)に係る新規事業採択時評価



■標準横断面図(上尾道路・自専道部)



■標準横断面図(新大宮バイパス・自専道部)



■計画縦断面図



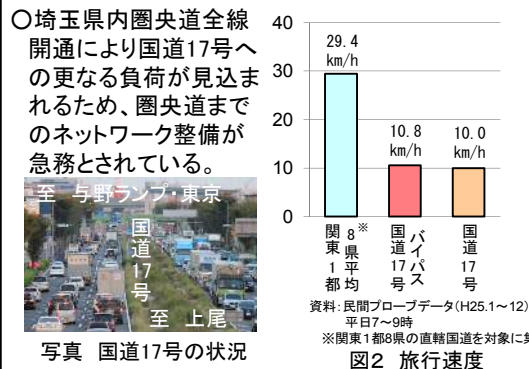
埼玉県県央地域における計画段階評価

1. 埼玉県県央地域の課題



①国道17号の渋滞

- 埼玉県県央地域の損失時間は、大半が県平均(82.1万人時間/年km)を超過。(図1)
- 特に市街地を通過する国道17号の損失時間が大きく、産業やくらしの面で支障が発生。
- 国道17号現道やバイパスでは、平日朝の旅行速度が関東平均を大きく下回っている。(図2)



②国道17号の事故

- 国道17号バイパスでは、4年間で578件の死傷事故が発生。(図3)
- そのうち、渋滞が原因と考えられる追突事故の割合が約6割。(図3)

③防災拠点連携

- さいたま新都心は、国の広域的な防災拠点に位置付けられている。
- 圏央道から与野間の高規格道路が未整備であり、信越、東北方面の主要拠点等からのアクセス強化が必要。(図4)

④物流企業の都心アクセスに影響

- 圏央道沿線に立地する物流企業等の都心方面へのアクセス強化が必要。(図4)
- さらに企業立地ニーズは高く、埼玉県では新たな分譲を模索中であり、つながることを前提としている。



図1 県央地域の渋滞損失時間

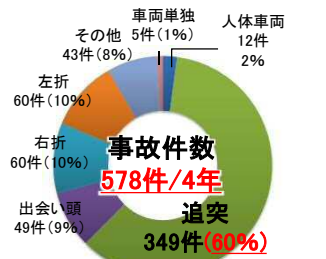


図3 事故類型
【国道17号バイパス(与野~上尾南部)】



2. 原因分析

①国道17号等の交通容量不足

- 県央地域における南北軸である国道17号の混雑度は、全区間で1.0以上。
- 並行する鴻巣桶川さいたま線の混雑度も高く、南北に縦断する路線が不足。



図6 県央地域における混雑度

②高速道路ネットワークの未整備

- 県央地域(与野~圏央道間)には、南北に縦断する高速ネットワークがない。
- 与野以南は、「首都高(4車線)+新大宮バイパス(6車線)」が整備されているが、与野以北は高速道路(自専道)がなく、新大宮バイパスが高速交通を受ける。
- そのため、国道17号に通過交通と地域内交通が集中している。

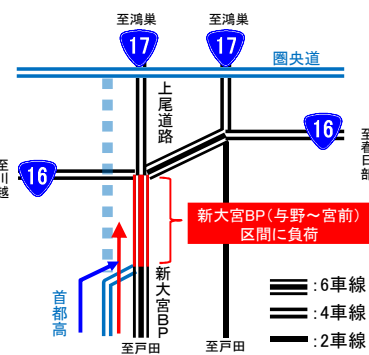


図7 上尾道路(一般部)供用後の車線数



図8 圏央道沿線都市~外環JCT間の所要時間

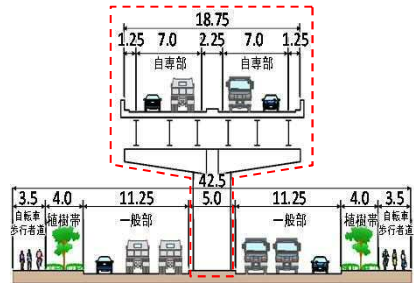
3. 政策目標

- 交通容量を確保し、適正な機能分担により交通渋滞を解消
- 高速道路ネットワークを整備し、定時性・速達性を確保

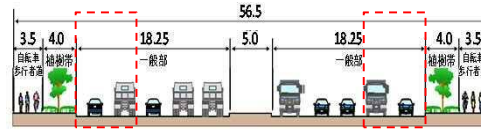
埼玉県県央地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】新大宮上尾道路(自動車専用道路)整備案	【案②】新大宮バイパス・上尾道路拡幅整備案
交通渋滞の緩和 (指標:混雑度)	○ 新大宮上尾道路(自専道)への転換により、国道17号の交通混雑が解消する。 【混雑度】 国道17号(上尾市上) 1.33 → 0.79 国道17号(上尾市東町2丁目) 1.55 → 0.84	△ 新大宮バイパス及び上尾道路への転換により、国道17号の交通混雑が解消する。 【混雑度】 国道17号(上尾市上) 1.33 → 0.90 国道17号(上尾市東町2丁目) 1.55 → 0.91
県央地域の定時性・速達性 (指標:移動時間)	○ 走行速度の向上により定時性向上 (桶川東部工業団地→与野JCT) 【移動時間】 46分 → 30分 (16分短縮)	△ 走行速度の向上により定時性向上 (桶川東部工業団地→与野JCT) 【移動時間】 46分 → 40分 (6分短縮)
走行安全性の向上	○ バイパスにより、事故危険箇所を回避 [現況]8箇所 → [整備後]0箇所	× 通過する事故危険箇所を回避できない [現況]8箇所 → [整備後]3箇所
周辺環境への影響	○ 現都市計画幅内での整備が可能 整備に伴い支障となる家屋数 78軒 (うち、マンションや商業施設などの大規模支障物件:0軒)	× 現都市計画幅外に事業用地が必要(11万m ²) 整備に伴い支障となる家屋数 234軒 (うち、マンションや商業施設などの大規模支障物件:21軒)
事業期間	○ 概ね10年	× 20年以上
コスト	× 約4,000億円(与野JCT～桶川北本JCT間)	○ 約700億円
総合評価	○	△



案① 標準断面図(新大宮バイパス・自専部)



案② 標準断面図(新大宮バイパス区間拡幅整備案)



対応方針(案): 案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名: 新大宮上尾道路(自動車専用道路)
- ・区間: 埼玉県さいたま市中央区円阿弥～桶川市川田谷
- ・延長: 16.1km
- ・車線数: 4車線
- ・設計速度: 80km/h

(参考) 当該事業の経緯等

都市計画決定の状況

○H元年12月 案①により都市計画決定済み

都市計画決定後の状況

- H2年 4月 上尾道路 I 期事業化
- H7年 4月 上尾道路 I 期事業化区間延伸
- H10年 4月 首都高埼玉大宮線 美女木JCT～与野IC開通
- H24～25年 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会開催
主要渋滞箇所の選定、渋滞対策の基本方針決定 等
- H24～27年 埼玉県移動性向上委員会開催
最新データによるモニタリング 等
- H26～27年 埼玉県中央地域ボトルネック検討WG開催
埼玉県中央地域における渋滞対策、優先して取り組む区間について検討

地域の要望等

- H27年 1月 上尾市長及び桶川市長が国土交通大臣宛に新大宮上尾道路の要望書を提出
- H27年 6月 埼玉県知事及びさいたま市長が国土交通大臣宛に新大宮上尾道路の要望書を提出
- H27年 9月 上尾市長が国土交通副大臣宛に新大宮上尾道路の要望書を提出
- H27年11月 さいたま市長が国土交通副大臣宛に新大宮上尾道路の要望書を提出
- H27年12月 埼玉県知事及びさいたま市長が国土交通大臣宛に新大宮上尾道路の要望書を提出
- H28年 2月 埼玉県知事及びさいたま市長が国土交通大臣宛に新大宮上尾道路の要望書を提出

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B P・ その他の別
一般国道17号	新大宮上尾道路 (与野～上尾南)	L=8.0km	二次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
34,200～41,100	4	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27年度		
単純合計	1,855億円	96億円	1,951億円
基準年における 現在価値 (C)	1,316億円	27億円	1,343億円

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27年度			
供 用 年	平成39年度			
単年便益 (初年便益)	214億円	11億円	7.3億円	233億円
基準年における 現在価値 (B)	2,713億円	141億円	92億円	2,946億円

③ 結 果

費用便益比（B／C）	2.2
経済的純現在価値（B－C）	1,604億円
経済的内部収益率（EIRR）	9.4%

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B／C）
交通量	34,200～41,100	±10%	2.0～2.4
事業費	1,855億円	±10%	2.0～2.4
事業期間	11年	±3年	1.9～2.4

交通状況の変化

様式－3①

事業名：一般国道17号 新大宮上尾道路(与野～上尾南)

(推計時点 平成42年)

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 新大宮上尾道路 (与野～上尾南) 8km		交通量※ ¹	[台/日]	0	37,000
		走行時間※ ²	[分]	0	7
		走行時間費用※ ³	[億円/年]	0.00	48.23
②主な周辺道路※ ⁴	②-1 関越自動車道 37.9km	交通量	[台/日]	85,500	84,500
		走行時間	[分]	32	32
		走行時間費用	[億円/年]	522.89	516.60
	②-2 さいたま鴻巣線 25.3km	交通量	[台/日]	17,100	16,300
		走行時間	[分]	58	50
		走行時間費用	[億円/年]	199.32	158.74
	②-3 新大宮バイパス 23.3km	交通量	[台/日]	70,400	62,700
		走行時間	[分]	39	36
		走行時間費用	[億円/年]	515.52	424.21
	②-4 鴻巣桶川さいたま 20.0km	交通量	[台/日]	19,800	19,000
		走行時間	[分]	41	40
		走行時間費用	[億円/年]	153.18	146.84
	②-5 東北自動車道 23.7km	交通量	[台/日]	113,900	111,500
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	531.79	517.94
	②-6 上野さいたま線 5.9km	交通量	[台/日]	12,500	12,100
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	22.78	22.40
	②-7 大谷本郷さいたま 12.4km	交通量	[台/日]	19,300	17,800
		走行時間	[分]	30	28
		走行時間費用	[億円/年]	113.28	93.50
③その他道路合計 3496.5km		走行時間費用	[億円/年]	29,971.93	29,886.44

			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 3,652.2 km	走行時間短縮便益	[億円/年]	32,030.69	31,814.90	215.79

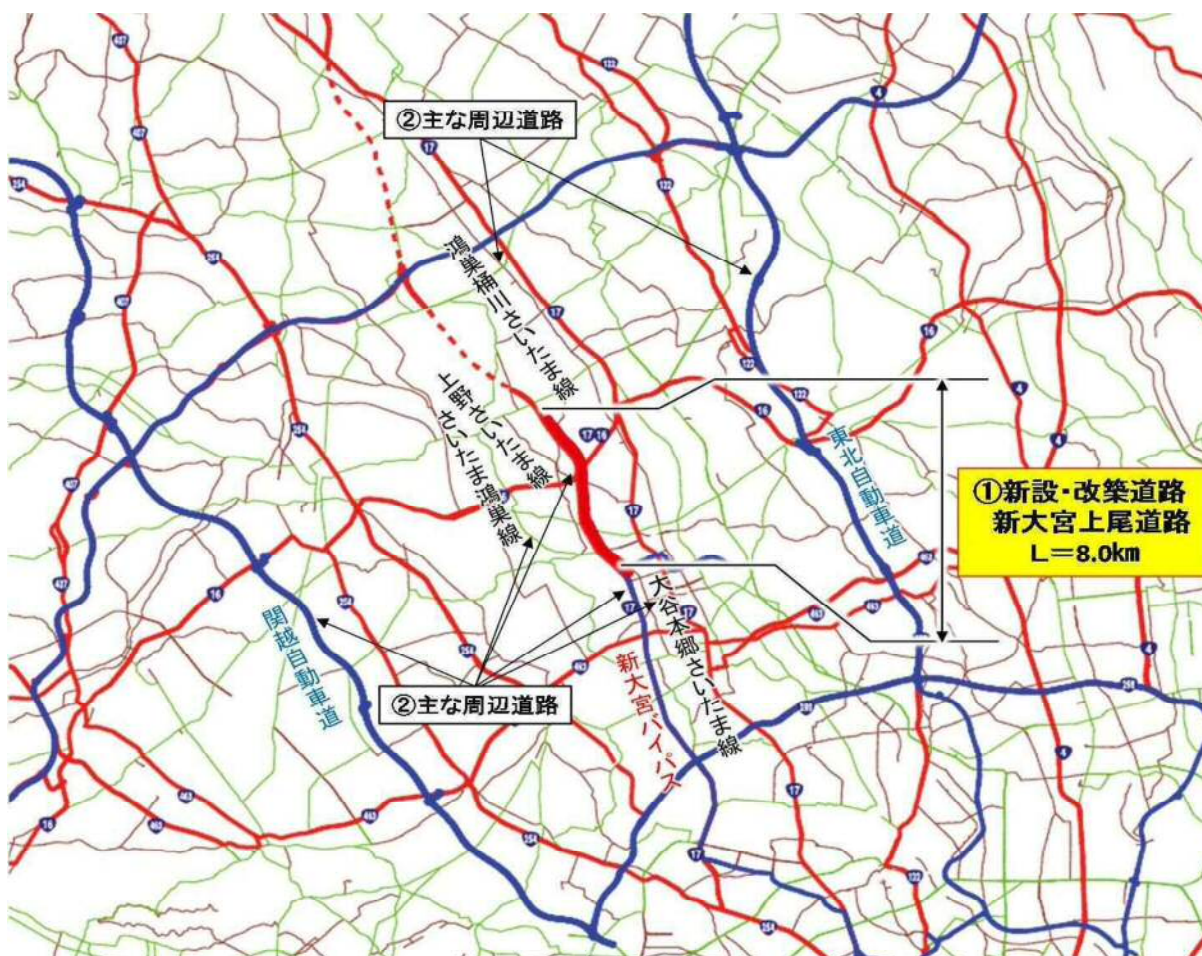
※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：一般国道17号 新大宮上尾道路(与野～上尾南)

(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)		☒
	その他		☐
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27年
交通流の推計時点	1時点のみ推計		☒ (H42)
	複数時点での推計		☐
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計		☒
	☐ 有 ☐ 無		
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)		☒ (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)		☐
開発交通量の考慮	無		☒
	有		☐
配分交通量の推計手法	☐ 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		☐
	転換率式を用いた配分		☐
	Q-V式と転換率式の併用による配分		☒
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		☐
	簡易手法		☐
	☐ 簡易手法の採択理由 ☐ 小規模事業である		☐
速度設定の考え方	☐ 山間部海岸部で併行道路が少ない		☐
	その他()		
速度設定の考え方	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
	その他()		☐
速度設定の考え方	各回の配分開始時の速度を交通量でウェイト付けして設定		☒
	☐ 採用理由を記載		
速度設定の考え方	☐ 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		☐
速度設定の考え方	採用理由を記載		
	その他()		☐

事業名：一般国道17号 新大宮上尾道路(与野～上尾南)

(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	■	
		考慮する	☐	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	☐
			対象路線のみ考慮	☐
			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	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	■	
		考慮する	☐	
		考慮する場合のみ	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	☐
	冬期交通の影響	考慮しない	■	
		考慮する	☐	
		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	■	
		その他 ()	☐	
	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	■	
独自に設定した値を使用		☐		
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	■		
	独自に設定した値を使用	☐		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	■		
	中央分離帯の有無を考慮しない	☐		
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	■		
	考慮する	☐		
その他				

(4)

[illegible]

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道17号 新大宮上尾道路(与野～上尾南)					維持管理費の単価の算出(消費税相当額含む)		
					単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
					0.26	8.00	2.07
年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価	現在価値	単価	現在価値
-12年目	H 27	1.0000	91.1				
-11年目	H 28	0.9615	91.1	0.46	0.45		
-10年目	H 29	0.9246	91.1	2.31	2.14		
-09年目	H 30	0.8890	91.1	5.56	4.94		
-08年目	H 31	0.8548	91.1	7.41	6.33		
-07年目	H 32	0.8219	91.1	47.18	38.78		
-06年目	H 33	0.7903	91.1	128.18	101.30		
-05年目	H 34	0.7599	91.1	297.63	226.17		
-04年目	H 35	0.7307	91.1	306.48	223.94		
-03年目	H 36	0.7026	91.1	347.22	243.95		
-02年目	H 37	0.6756	91.1	347.22	234.57		
-01年目	H 38	0.6496	91.1	365.74	237.58		
供用開始年次	H 39	0.6246	91.1			1.92	1.20
01年目	H 40	0.6006	91.1			1.92	1.15
02年目	H 41	0.5775	91.1			1.92	1.11
03年目	H 42	0.5553	91.1			1.92	1.06
04年目	H 43	0.5339	91.1			1.92	1.02
05年目	H 44	0.5134	91.1			1.92	0.98
06年目	H 45	0.4936	91.1			1.92	0.95
07年目	H 46	0.4746	91.1			1.92	0.91
08年目	H 47	0.4564	91.1			1.92	0.87
09年目	H 48	0.4388	91.1			1.92	0.84
10年目	H 49	0.4220	91.1			1.92	0.81
11年目	H 50	0.4057	91.1			1.92	0.78
12年目	H 51	0.3901	91.1			1.92	0.75
13年目	H 52	0.3751	91.1			1.92	0.72
14年目	H 53	0.3607	91.1			1.92	0.69
15年目	H 54	0.3468	91.1			1.92	0.66
16年目	H 55	0.3335	91.1			1.92	0.64
17年目	H 56	0.3207	91.1			1.92	0.61
18年目	H 57	0.3083	91.1			1.92	0.59
19年目	H 58	0.2965	91.1			1.92	0.57
20年目	H 59	0.2851	91.1			1.92	0.55
21年目	H 60	0.2741	91.1			1.92	0.53
22年目	H 61	0.2636	91.1			1.92	0.51
23年目	H 62	0.2534	91.1			1.92	0.49
24年目	H 63	0.2437	91.1			1.92	0.47
25年目	H 64	0.2343	91.1			1.92	0.45
26年目	H 65	0.2253	91.1			1.92	0.43
27年目	H 66	0.2166	91.1			1.92	0.42
28年目	H 67	0.2083	91.1			1.92	0.40
29年目	H 68	0.2003	91.1			1.92	0.38
30年目	H 69	0.1926	91.1			1.92	0.37
31年目	H 70	0.1852	91.1			1.92	0.35
32年目	H 71	0.1780	91.1			1.92	0.34
33年目	H 72	0.1712	91.1			1.92	0.33
34年目	H 73	0.1646	91.1			1.92	0.32
35年目	H 74	0.1583	91.1			1.92	0.30
36年目	H 75	0.1522	91.1			1.92	0.29
37年目	H 76	0.1463	91.1			1.92	0.28
38年目	H 77	0.1407	91.1			1.92	0.27
39年目	H 78	0.1353	91.1			1.92	0.26
40年目	H 79	0.1301	91.1			1.92	0.25
41年目	H 80	0.1251	91.1			1.92	0.24
42年目	H 81	0.1203	91.1			1.92	0.23
43年目	H 82	0.1157	91.1			1.92	0.22
44年目	H 83	0.1112	91.1			1.92	0.21
45年目	H 84	0.1069	91.1			1.92	0.20
46年目	H 85	0.1028	91.1			1.92	0.20
47年目	H 86	0.0989	91.1			1.92	0.19
48年目	H 87	0.0951	91.1			1.92	0.18
49年目	H 88	0.0914	91.1	-47.90	-4.38	1.92	0.18
合 計				1,807.50	1,315.78	95.83	26.75
単純事業費計				1,855.40		95.83	

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	新大宮上尾道路(与野～上尾南)	4	8.0km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					163,728	
	改良費				591	
		土工	式	1	139	
		軟弱地盤改良工	m3			
		法面工	m²			
		擁壁工	式			
		管渠工	m			
		函渠工	m			
		排水工	m	13,300	452	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式			
	橋梁費				105,450	
		100m以上	m	7,810	105,450	
		100m未満	m			
	トンネル費					
		N A T M	m			
		シールド	m			
	I C ・ JCT費				30,248	
		I C	箇所	3	18,779	
		J C T	箇所	1	11,469	
	舗装費				1,565	
		車道舗装	m²	189,660	1,306	
		歩道舗装	m²	53,200	259	
	付帯施設費				25,875	
		道路付属施設	式	1	21,667	標識工、防護柵工、道路照明等
有料施設		式	1	4,207	交通管制施設	
②用地及補償費				7,798		
	用地費		m²	40,313	4,790	
		宅地	m²	40,313	4,790	
		田畑	m²			
		山林・原野	m²			
		その他	m²			
	補償費	式	1	3,008		
③間接経費		式	1	28,474	地質調査、測量、設計にかかる費用	
全体事業費				200,000		

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道17号	新大宮上尾道路 (与野～上尾南)	4	8.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	8.0	1,500	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	8,850	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			10,350	