

(再評価)

資料 2－2－①

平成28年度第5回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道17号 与野大宮道路

平成28年10月7日

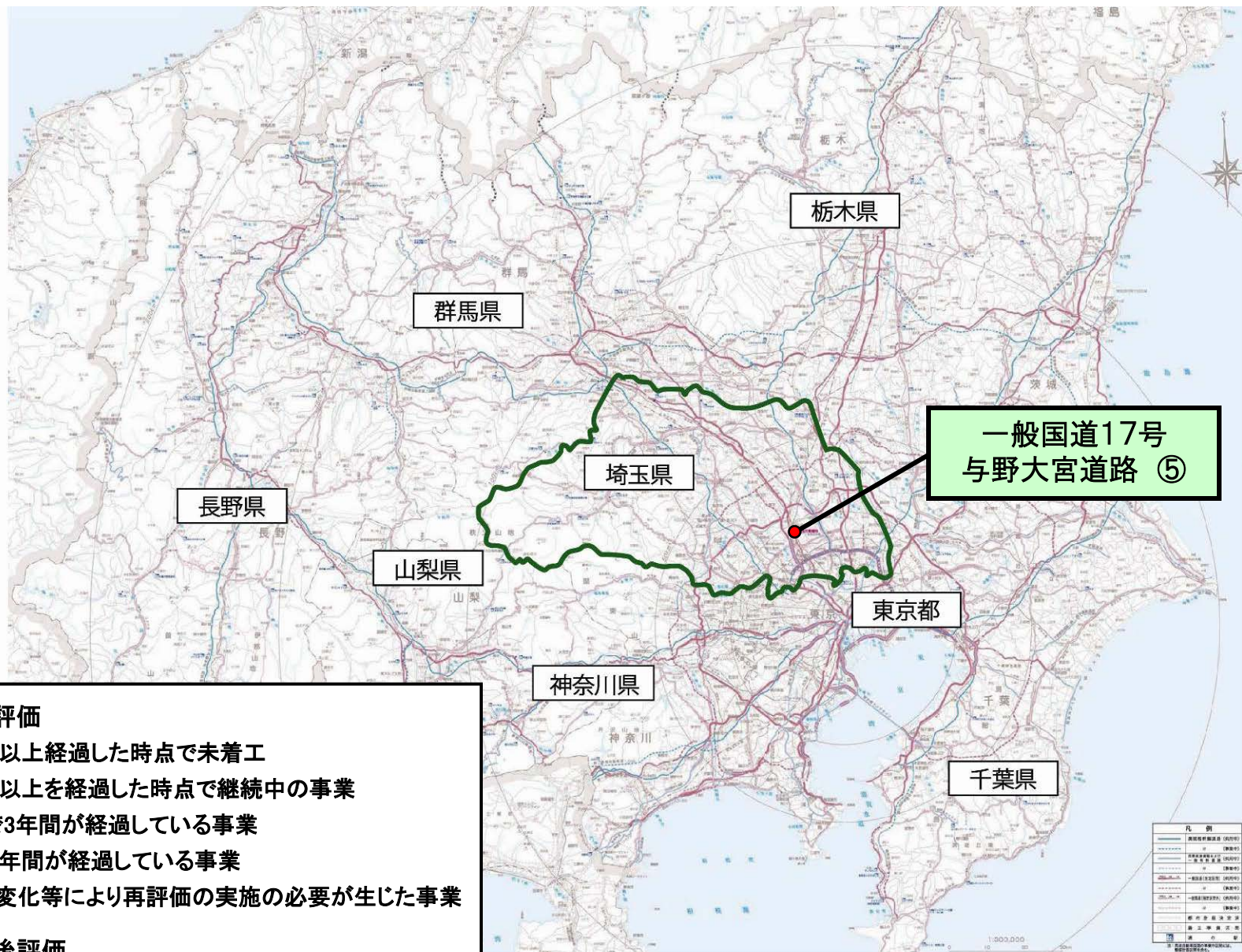
国土交通省 関東地方整備局

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)－1 事業の目的と計画の概要（位置図）



1. 事業の概要

(1)ー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 : 1.5 km

幅員 : 24.0 m ~ 25.0 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 : 32,500 ~ 39,400 台/日

事業化 : 平成6年度

事業費 : 180 億円

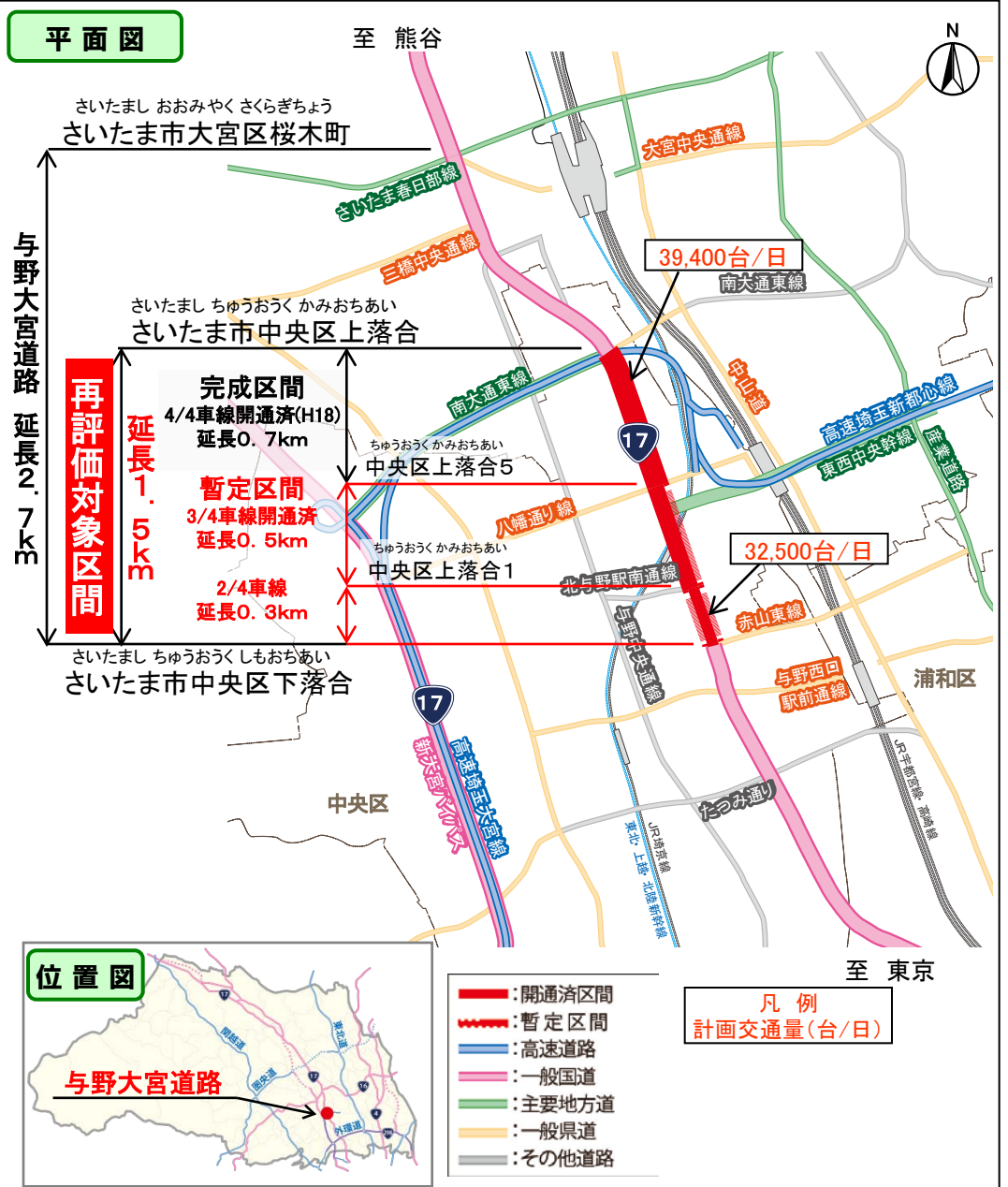
標準的横断面図

単位(m)

【現況】

【計画】

() は 24m 幅員構成



1. 事業の概要

(1)－3 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

(1)－4 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。

表 国道17号の主な交通特性

国道17号 与野大宮道路 OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
*周辺地域(内々)	99	51%
*周辺地域とその他地域(内外)	79	40%
さいたま市⇄ 他埼玉県	53	27%
さいたま市⇄ 東京都	15	8%
さいたま市⇄ その他県	11	5%
通過交通(外々)	18	9%
合計	196	100%

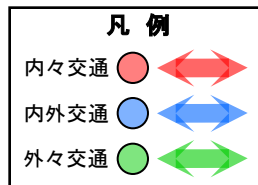
注1: ※周辺地域とはさいたま市

注2: H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

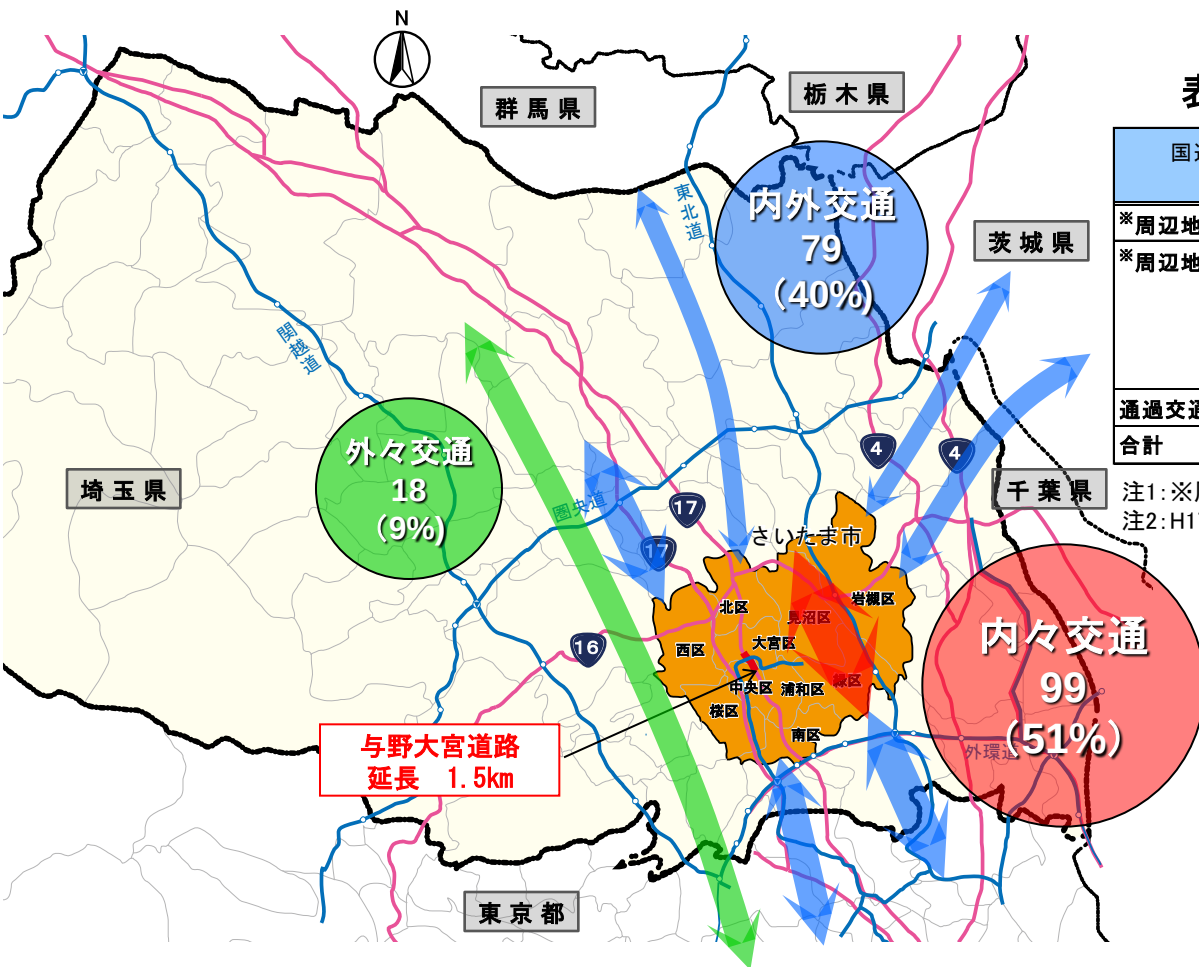
内々交通が51%

内外交通が40%

外々交通が9%



(単位: 百台/日)

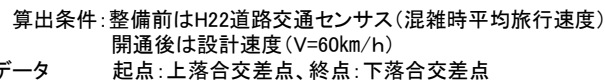


(2)-1 事業の必要性(国道17号の渋滞状況)

- ## 国道17号の損失時間の発生状況



写真 赤山通り交差点付近の渋滞状況



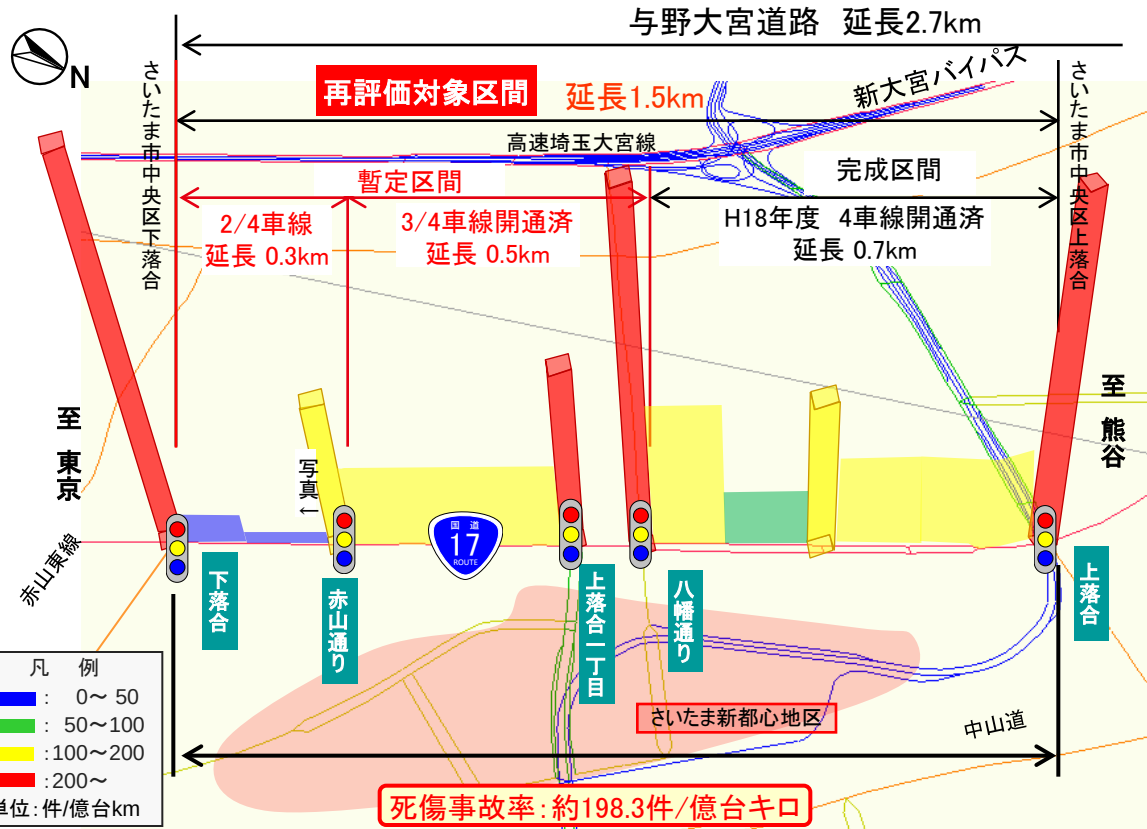
※損失時間はプローブデータ
(H26.4～H27.3)

1. 事業の概要

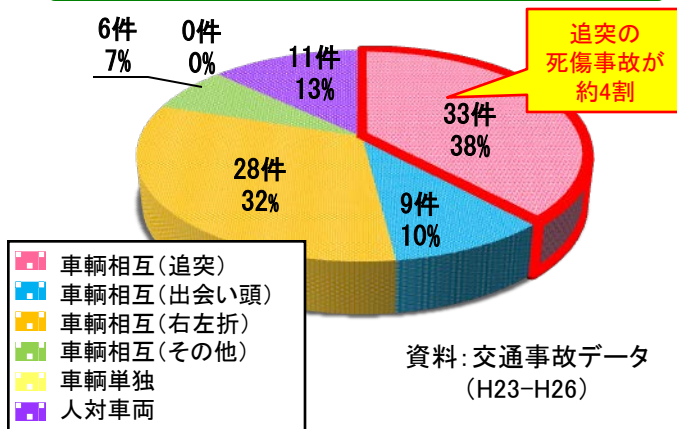
(2)－2 事業の必要性(国道17号の死傷事故状況)

- ・国道17号当該事業区間の死傷事故率は約198.3件/億台km。
- ・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

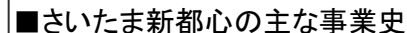


国道17号現道の交通状況



(2)－3 事業の必要性(さいたま新都心の骨格形成)

- ## 「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



昭和59年	旧国鉄大宮操車場機能廃止
昭和61年	首都圏基本計画における業務核都市に位置づけ
平成元年	関連街路の都市計画決定
平成12年	さいたま新都心街びらき記念式典
平成16年	「高速埼玉新都心線(与野～新都心)」開通
平成18年	「高速埼玉新都心線(新都心～第二産業道路)」開通
平成28年10月 3日	造幣局さいたま支局開局
平成28年12月 27日	小児医療センター移設予定
平成29年 1月 1日	さいたま赤十字病院移転予定

出典：埼玉県HP他各機関資料による。

※未整備区間の現状:車線数は確保されているものの、一部歩道等が未整備

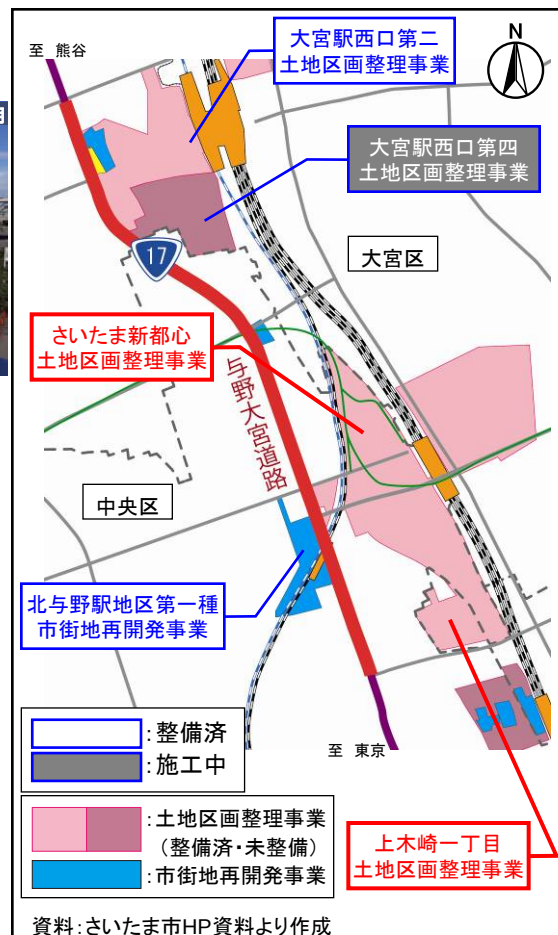
資料 埼玉県HPを基に作成

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(H26)以降、立体駐車場併設の大型ショッピングセンターが開業。
- ・平成28年度内には、(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。

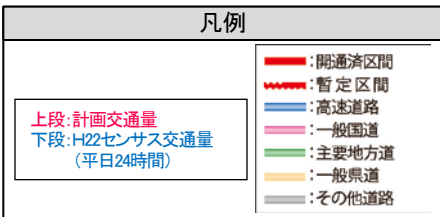
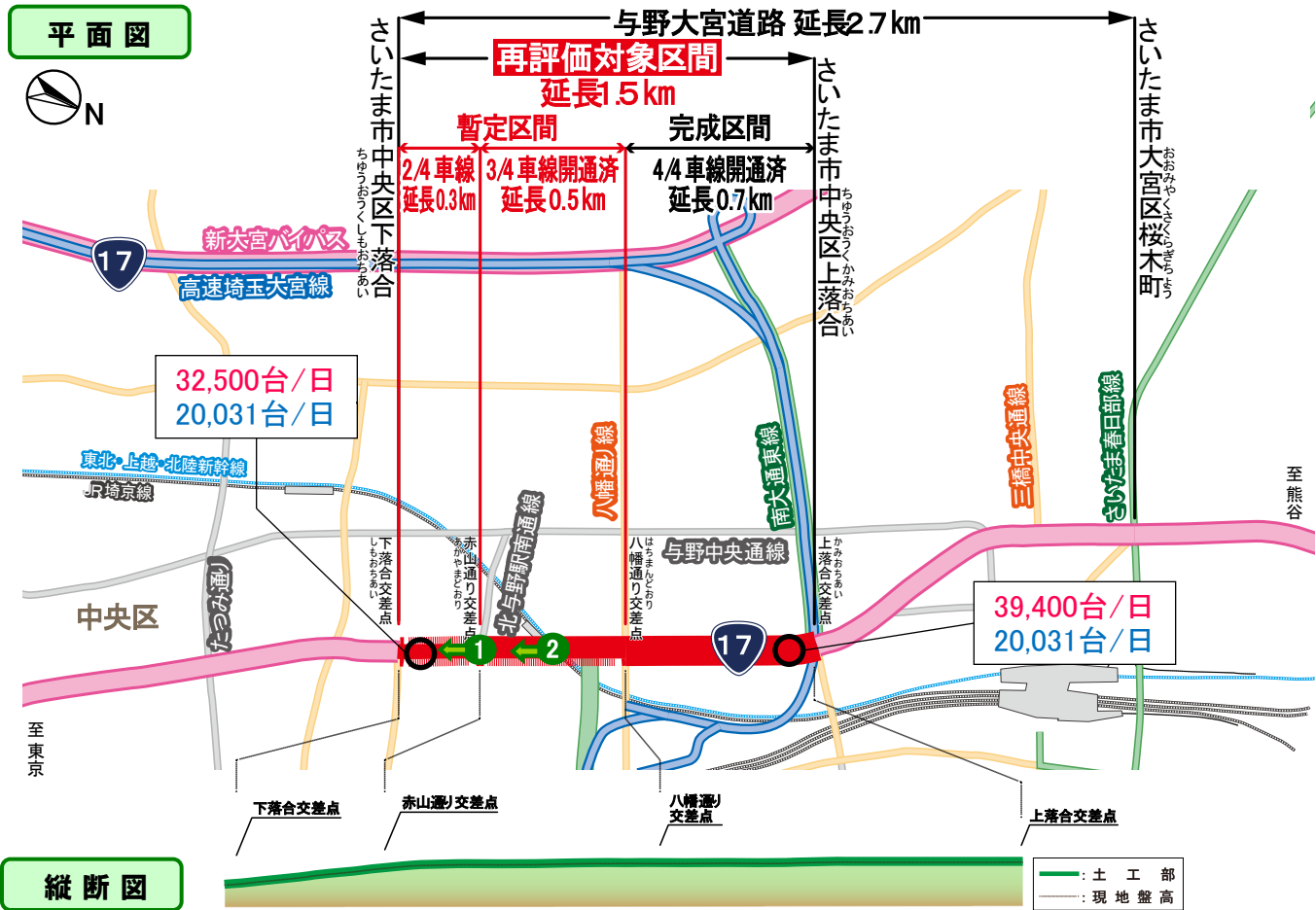
「さいたま新都心」の街区図と今後の計画予定



2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

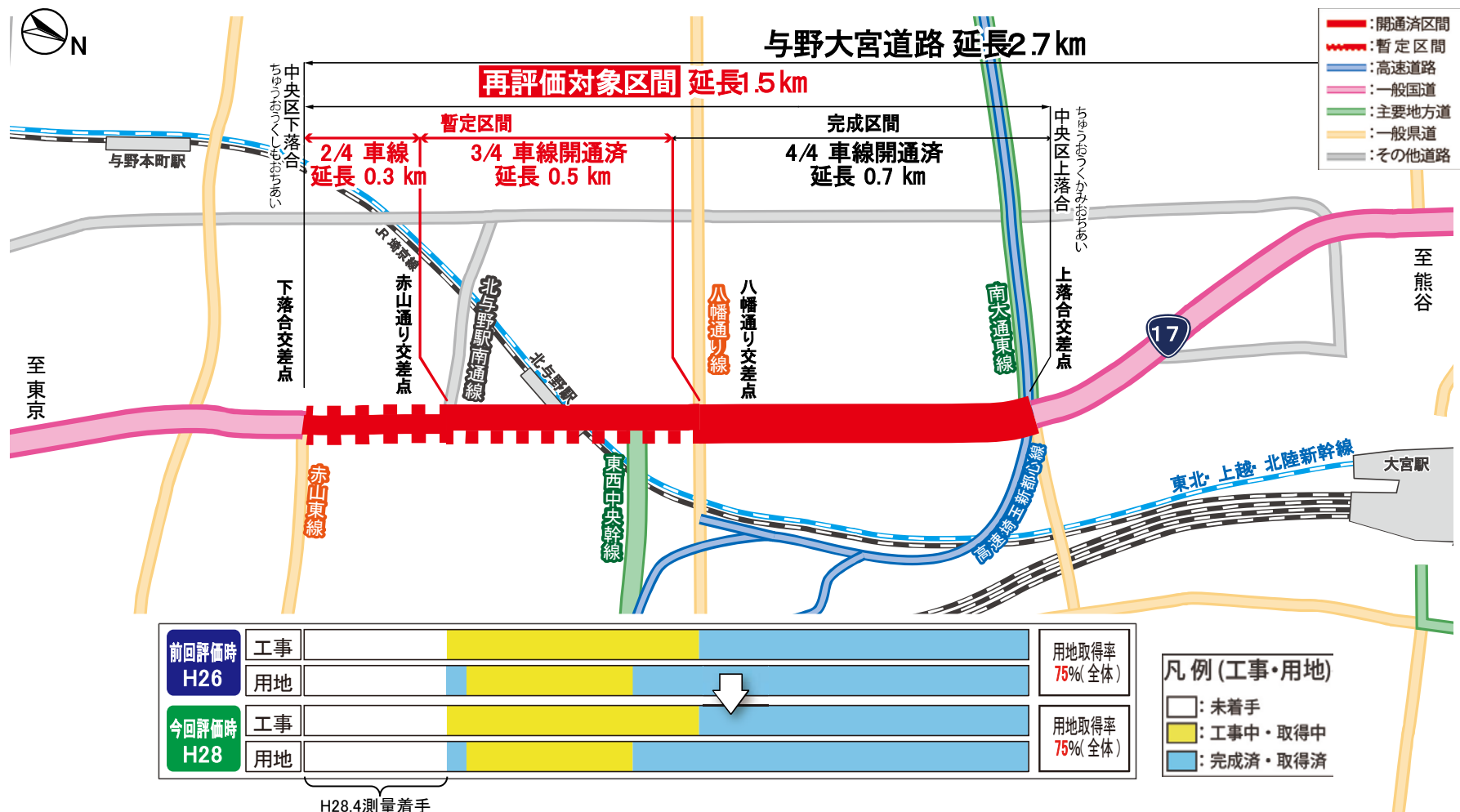
平成 元年度	都市計画決定	延長2.7km(中央区下落合～大宮区桜木町)
平成 6年度	事業化	
平成 7年度	用地買収着手	
平成 10年度	工事着手	
平成 11年度	3／4車線開通	延長1.2km(中央区上落合1丁目～中央区上落合9丁目)
平成 18年度	4車線化	延長0.7km(中央区上落合5丁目～中央区上落合9丁目)
平成 28年4月	測量着手	延長0.3km(中央区下落合3丁目～中央区上落合1丁目)



2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

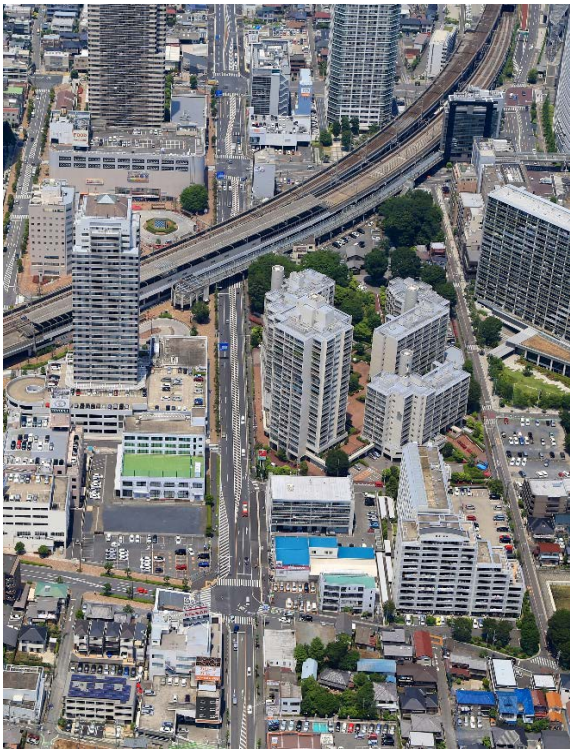
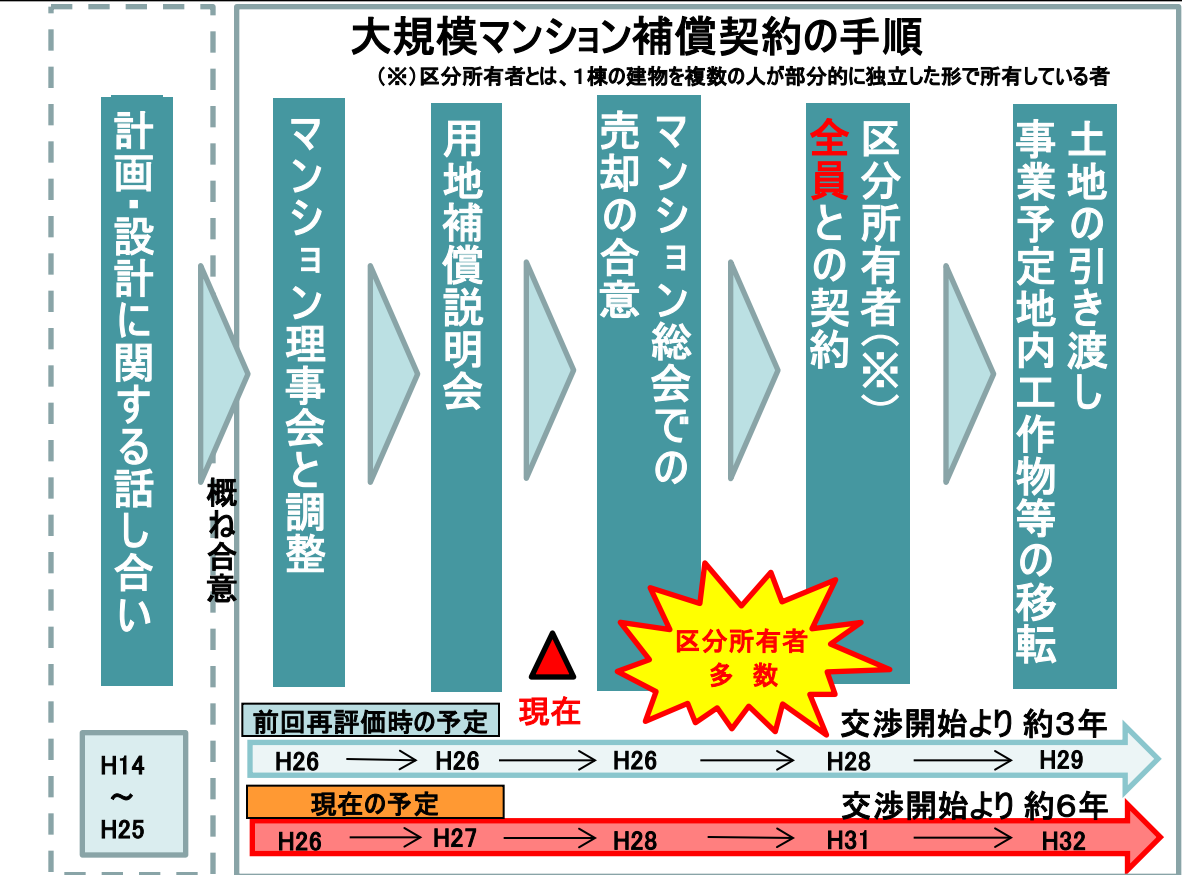
- ・当該区間の用地取得率は75%(H28.3時点)。
- ・残事業は、赤山東線～八幡通り線間の延長0.8kmについて、4車線化のための拡幅部分の用地取得及び工事。
- ・今後も引き続き用地取得を進め、4車線化に向け整備を推進する。



2. 事業の進捗状況

(3) 前回再評価からの進捗状況(用地取得難航箇所の状況)

- ・交渉対象は、区分所有者が多数いる大規模マンションであり、補償内容及びマンション総会での売却の合意が得られるよう、マンション理事会との調整に時間を要している。
- ・今後も、区分所有者全員との交渉に時間が必要で、かつ遠隔地居住者や抵当権の設定などが把握され、更に時間を要することが見込まれる。
- ・以上のことから、マンション理事会との交渉開始から土地引き渡しまで6年かかると想定されるため、事業期間を平成29年度から平成32年度に変更する。



国道17号を上空より望む
(平成26年5月撮影)

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（H26）】

・基準年次	: 平成28年度	平成26年度
・供用開始年次	: 平成33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	: 32,500～39,400（台/日）	28,800～39,200（台/日）
・事業費	: 約180億円	約180億円
・総便益（B）	: 約416億円(1,070億円※)	約449億円(1,117億円※)
・総費用（C）	: 約257億円(181億円※)	約236億円(182億円※)
・費用便益比	: 1. 6	1. 9

※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)
	398億円	16億円	2.3億円	416億円	
費用(C)	事業費		維持管理費		1. 6
	254億円		2.7億円		
			総費用		
			257億円		

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)
	142億円	4.1億円	2.0億円	148億円	
費用(C)	事業費		維持管理費		5. 7
	25億円		1.5億円		
			総費用		
			26億円		

基準年：平成28年度

注1)便益・費用については、平成28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

(1) 事業進捗の見込みの視点

- ・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28年3月末現在の用地取得率は75%。
- ・交渉対象となる大規模マンションの区分所有者が多数おり、マンション理事会との調整に時間を要し、今後も区分所有者全員との交渉などに時間を要することが見込まれることから、事業期間を平成29年度から平成32年度まで延期する。
- ・今後は用地交渉を進め、早期の供用を目指す。

(2) 事業の計画から完成までの流れ（与野大宮道路）

年 度		H元	H2～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	H30	H31	H32	H33
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	設計・調査	設計	測量設計	調査	測量設計	設計	調査	調査	調査	調査	調査	測量設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	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					用地					
0.7km 八幡通り線～ 南大通東線	用地取得													完了																	
	工事等							改良	舗装	付帯	付帯			改良	舗装・完成																
0.8km 赤山東線～ 八幡通り線 (前回)	用地取得																										完了				
	工事等							改良	舗装	付帯	付帯					共同溝	共同溝	共同溝	共同溝	共同溝	共同溝	共同溝	共同溝			改良	改良	改良 舗装 ●開通	3年増加		
0.8km 赤山東線～ 八幡通り線 (今回)	用地取得																														完了
	工事等							改良	舗装	付帯	付帯					共同溝	共同溝	共同溝	共同溝	共同溝	共同溝	共同溝	共同溝						改良	改良	改良 舗装 ●開通

供用開始年次

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) さいたま市からの意見

・さいたま市長からの意見

一般国道17号与野大宮道路は、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ます。

一方で、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催において、さいたまスーパーアリーナがバスケットボールの会場に決定しており、また、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機能集積を進めていることから、さいたま新都心駅周辺地区西側の骨格形成を図り、交通利便性をより一層向上させることが必要となっています。

以上から、与野大宮道路については、大宮駅から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、慢性的な渋滞緩和を図る上で重要な路線であることから、引き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178千人時間/年・km。・上落合一丁目交差点～八幡通り交差点については交差点間隔が短く、隣接区間に比べ損失時間が高い状況。
- ・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%(H28.3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。