

(再評価)

資料 3 - 7 - ①

平成 29 年度 第 2 回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道17号 新大宮バイパス

平成29年10月20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	.....	5
3. 事業の評価	.....	10
4. 事業の見込み等	.....	13
5. 関連自治体等の意見	.....	14
6. 今後の対応方針(原案)	.....	15

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要

- ・新大宮バイパスは、練馬区～さいたま市北区の市街地を通過。
- ・計画断面は、主に自動車専用道路との複断面構造。

目的

- ・国道17号現道の渋滞緩和

計画の概要

区 間 : 自)東京都練馬区北町
 : 至)埼玉県さいたま市北区吉野町

計画延長・幅員 : 23.2km・37.0m~42.5m

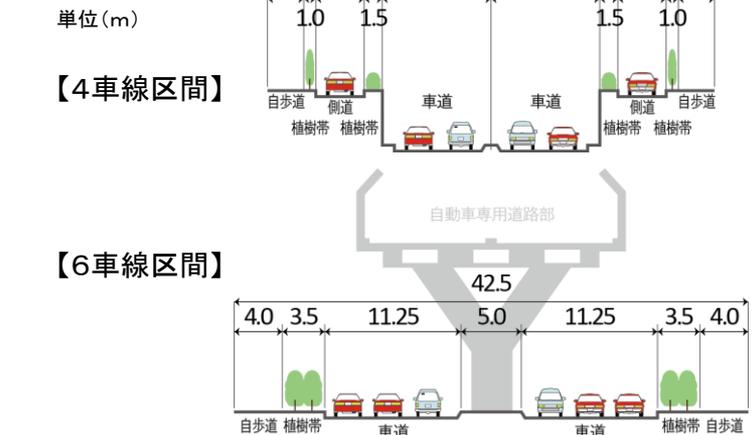
車 線 数 : 4~6車線

計画交通量 : 47,900~98,800台/日

事 業 化 : 昭和39年度

事 業 費 : 800億円

標準横断面



平面図



位置図



1. 事業の概要

(2) - 1 事業の必要性(新大宮バイパスの交通状況)

- ・6車線整備区間の交通量は7万台／日。
- ・都県が整備を進める接続道路と広域ネットワークを形成し、物流等を支援。
- ・アクセスコントロールしているものの、沿線の開発も進んできており、さいたま市吉野町交差点を始め、10箇所の交差点が主要渋滞箇所^{えんなんみ}に位置づけ。
(円阿弥交差点以北の渋滞については、平成28年度に事業化した新大宮上尾道路(首都高大宮線延伸)の整備により緩和を見込む)

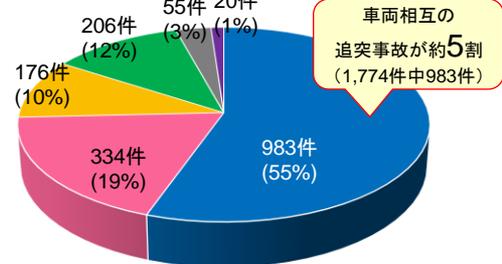
新大宮バイパスの交通状況

新大宮バイパス 延長23.2km **再評価対象区間**

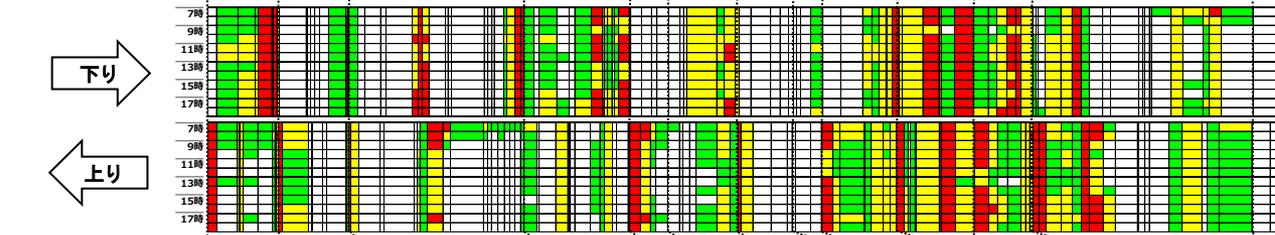


新大宮バイパスの事故類型

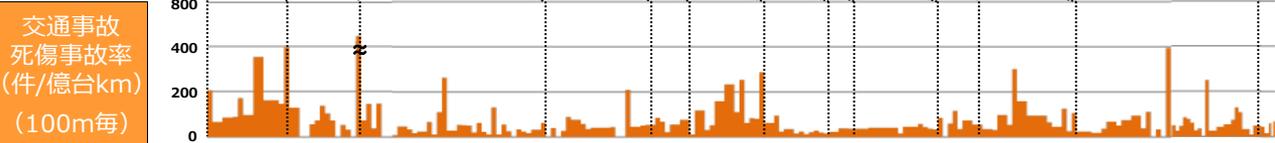
- 車両相互(追突)
- 車両相互(右左折)
- 車両相互(出会い頭)
- 車両相互(その他)
- 人対車両
- 車両単独



H27一般交通量調査
交通量(台/日)



交通事故
死傷事故率
(件/億台km)
(100m毎)



出典：イタルダ事故データ
算出条件) H24-H27
起点：東京都練馬区北町
終点：埼玉県さいたま市吉野町

1. 事業の概要

(2) - 2 事業の必要性(国道17号(現道)の交通状況)

- ・新大宮バイパスは、昭和46年度より順次開通しており、約40年が経過。
- ・通過交通は、バイパスへ転換しているものの、現道は市街地中心部を通過していることから、現道沿線を目的地とする交通が多い。
- ・国道17号現道の走行速度が低い要因は、並走する鉄道駅との近接、沿道への出入りや交差点間隔が密なこと等による。

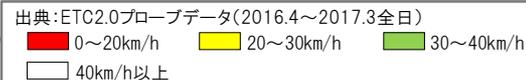
国道17号(現道)の交通状況



新大宮バイパス 延長23.2km 再評価対象区間

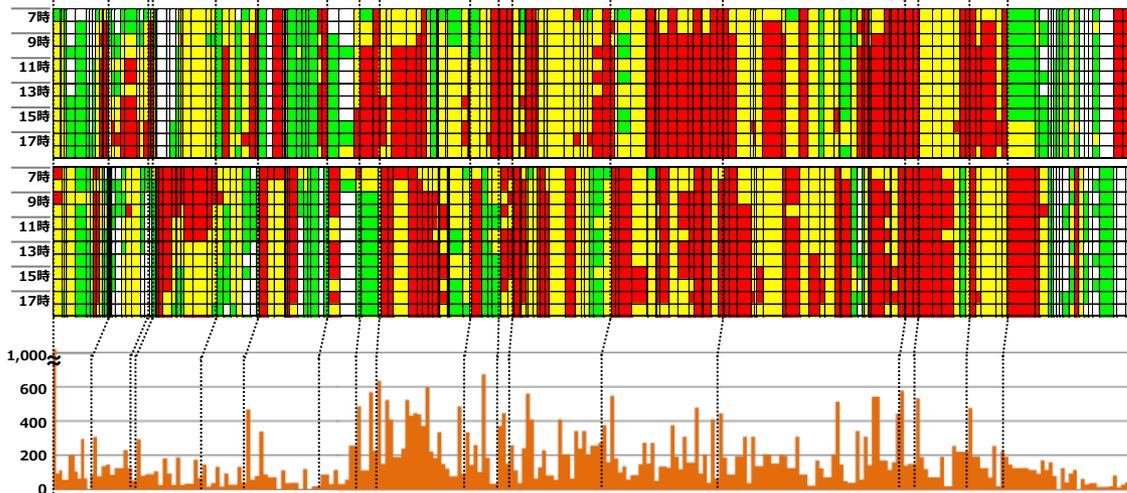


写真① 武蔵浦和駅入口交差点付近の渋滞状況



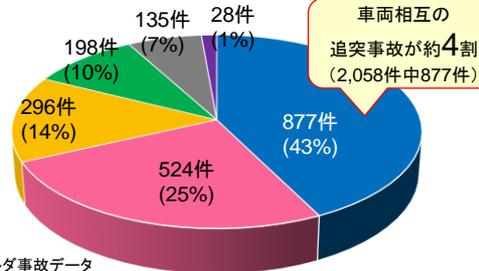
下り

上り



国道17号の事故類型

- 車両相互(追突)
- 車両相互(右左折)
- 車両相互(出会い頭)
- 車両相互(その他)
- 人対車両
- 車両単独



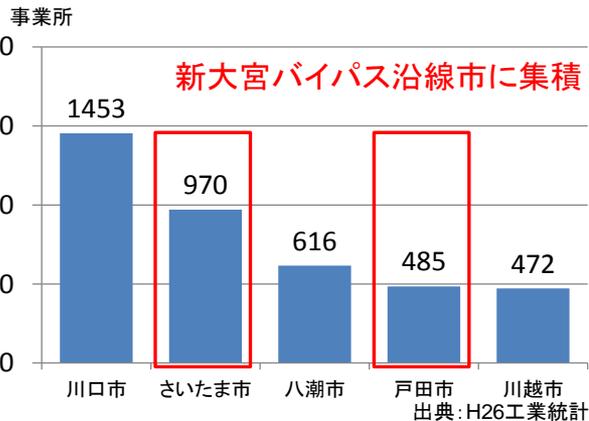
出典:イタルダ事故データ
算出条件) H24-H27
起点:東京都練馬区北町
終点:埼玉県さいたま市吉野町

1. 事業の概要

(2) - 3 事業の必要性(物資輸送の定時性・速達性の向上)

- ・東京都が整備を進める放射35・36号に、新大宮バイパスが接続することにより、ネットワークが形成。
- ・交通分散が図られ、国道17号現道と山手通りの交通負荷の低減が期待される。
- ・新大宮バイパス沿線には卸売市場、物流施設、工業施設、商業施設が集積しており、物資輸送の定時性・速達性の向上により、生産性の向上が見込まれる。

■ 埼玉県内の事業所数(上位5市町村)

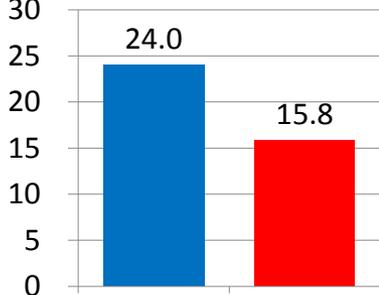


■ 混雑時平均旅行速度の比較

(熊野町交差点～吉野町IC交差点)

(km/h)

出典: H27一般交通量調査



■ 新大宮バイパスの沿道状況



2. 事業の進捗状況

(2) - 1 残事業の概要(全体)

- ・新大宮バイパスの用地取得率は99%(平成29年3月末・面積ベース)。
- ・暫定開通区間は、放射35・36号の整備にあわせ、4車線化等の整備を行う。
- ・その他の残事業としては、北町交差点の立体化(北町インター)及び赤塚高架橋の上部工等。
- ・6車線開通区間の残事業となっている町谷立体については、さいたま市が整備を進める(都)道場三室線の整備に合わせ、立体化。



■ 工事予定箇所周辺の状況

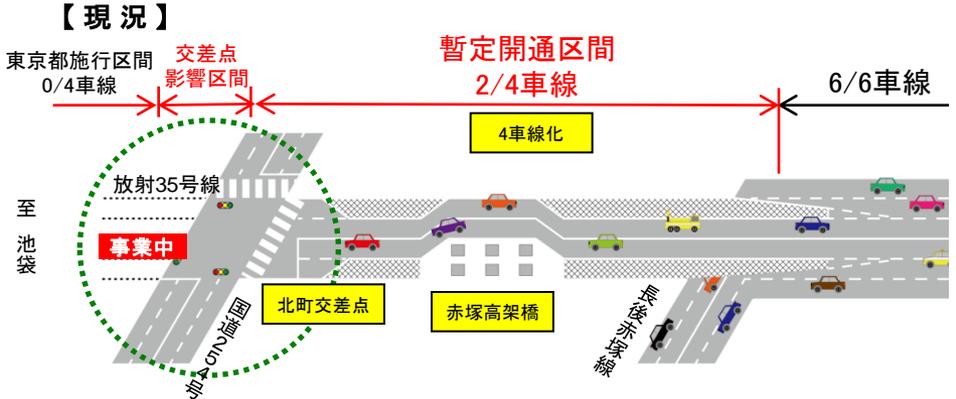


前回再評価 H26	工事	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #0070C0;"></div>	用地取得率 99%(全体)
	用地	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #0070C0;"></div>	
↓			
今回再評価 H29	工事	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #0070C0;"></div>	用地取得率 99%(全体)
	用地	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #0070C0;"></div>	

2. 事業の進捗状況

(2) - 2 残事業の概要(暫定開通区間)

- ・北町交差点については、放射35号線の整備に合わせ平面交差、放射36号線の整備に合わせ立体交差の整備を行う。
- ・暫定開通区間は、放射36号線の整備に合わせ4車線化。



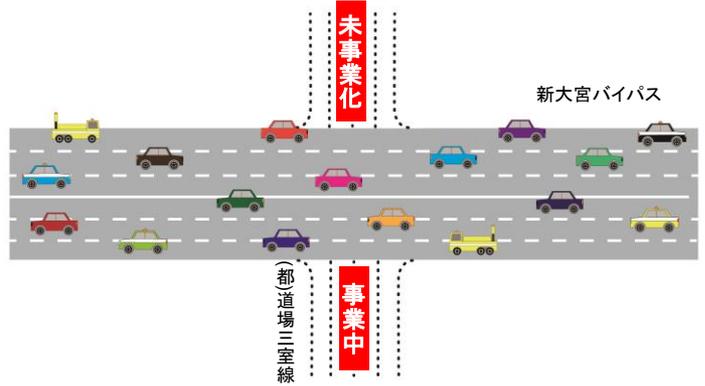
2. 事業の進捗状況

(2) - 3 残事業の概要(町谷立体)

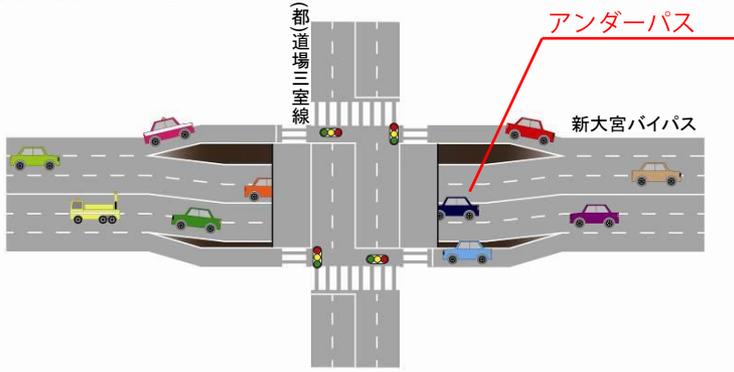
・町谷立体については、さいたま市による(都)道場三室線(国道463号のバイパス)の整備に合わせ、^{どうじょうみむろ}立体交差の整備を行う。



【現況】



【計画(町谷立体)】

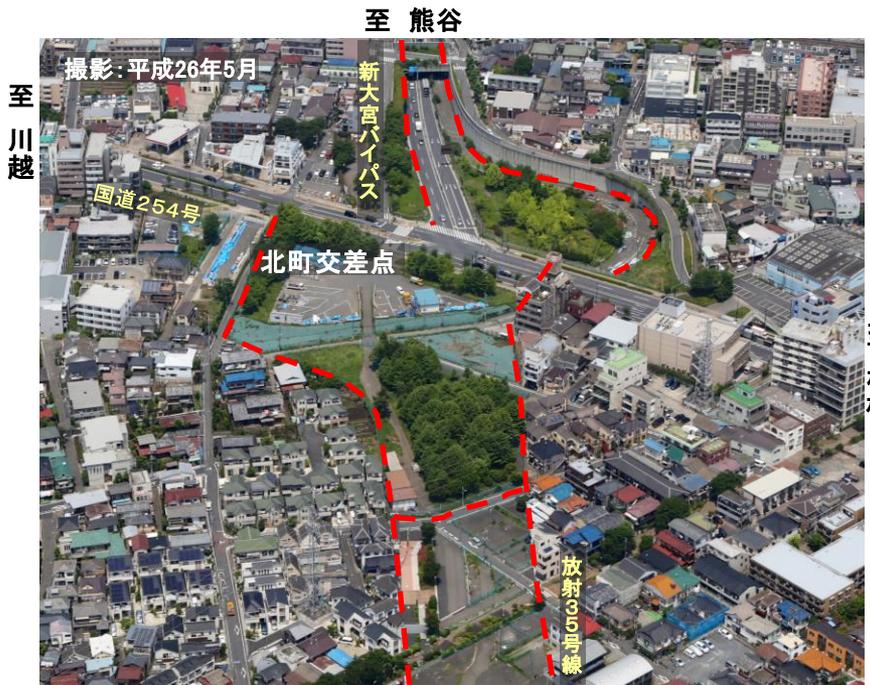


2. 事業の進捗状況

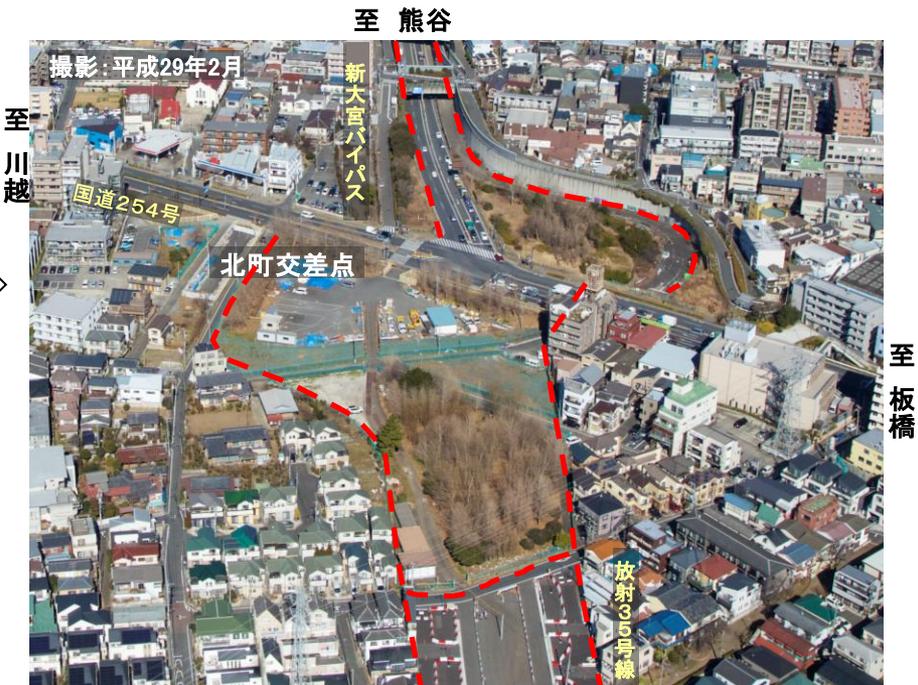
(3) 前回再評価からの進捗状況

■ 今回評価時(平成29年度)

凡例	
—	: 開通区間
- - -	: 暫定開通区間
—	: 高速道路
—	: 一般国道
—	: 都県道



前回(H26)再評価時



今回(H29)

<写真①>北町交差点付近

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

注：費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

- ・ 基準年次 : 平成26年度
- ・ 分析対象期間 : 供用後50年間
- ・ 基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・ 交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・ 計画交通量 : 47,900~98,800 (台/日)
- ・ 事業費 : 約800億円
- ・ 総便益 (B) : 約10,265億円(42,169億円[※])
- ・ 総費用 (C) : 約3,882億円(1,086億円[※])
- ・ 費用便益比 : 2.6

※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)
	9,579億円	651億円	35億円	10,265億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.6
	3,813億円		70億円	3,882億円	

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)
	412億円	84億円	13億円	509億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	7.1
	68億円		4億円	72億円	

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) 費用便益比算定上設定した完成年度は平成42年度である。

注3) 費用及び便益額は整数止めとする。

注4) 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5) 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。

3. 事業の評価

費用対効果分析実施判定票

年度：平成29年度

事業名：一般国道17号 新大宮バイパス

担当課：計画課

担当課長名： 龍島 洋伸

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的に変更はない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例【地元情勢等の変化がない】	地元情勢等の変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>		
※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注) なお、下記2.~4.について各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例【B/Cの算定方法に変更がない】	B/Cの算定方法に変更がない	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例【需要量等の減少が10%*以内】	新大宮上尾道路(8.0km)がH28年度に新規事業化となりネットワークの変化はあるが、需要量の変化は少ない(-8.9%)	■
3. 事業費の変化 判断根拠例【事業費の増加が10%*以内】	事業費に変更はない	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例【事業期間の延長が10%*以内】	事業期間に変更はない	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例【直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上】 または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時における下位ケース値が基準値を上回っている H26年度実施の下位値 (事業全体) (残事業) ・交通量(-10%) B/C=2.4 ・交通量(-10%) B/C=6.8 ・事業費(+10%) B/C=2.6 ・事業費(+10%) B/C=6.5 ・事業期間(+20%) B/C=2.2 ・事業期間(+20%) B/C=6.4	■
前回評価で費用対効果分析を実施している	H26年度に実施	■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

4. 事業の見込み等

- ・新大宮バイパスの用地取得率は99%（平成29年3月末・面積ベース）。
- ・暫定開通区間は、放射35・36号の整備にあわせ、4車線化等の整備を行う。
- ・その他の残事業としては、北町交差点の立体化（北町インター）及び赤塚高架橋の上部工等。
- ・6車線開通区間の残事業となっている町谷立体については、さいたま市が整備を進める（都）道場三室線の整備に合わせ、立体化。



		S38	S39	S40	S41～S63	H元～H28	H29	H30年代以降
事業着手		都市計画決定	事業化					
調査・設計			→			→	→	→
埼玉区間	用地		着手	→				→
	工事		着手	→				→
都内区間	用地		着手	→			→	→
	工事			着手	→			→

5. 関連自治体等の意見

(1) 東京都知事からの意見

本事業は、並行する国道17号現道の渋滞緩和に資する重要な事業である。
このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。
また、都が整備を進める放射第35、36号線の整備に合わせ、北町交差点の立体化と暫定2車線区間の4車線化を実施されたい。
さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。

(2) 埼玉県知事からの意見

新大宮バイパスは、埼玉県中央部と東京都を結び、沿線地域の交通混雑の緩和や物流の効率化による生産性の向上に資する極めて重要な道路です。
全区間の完成に向け、引き続き事業推進に努めていただきたい。

(3) さいたま市長からの意見

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り、本市にとって大変重要な道路であります。
現在、本市では広域的な幹線道路である都市計画道路「道場三室線」の整備を鋭意進めており、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、コスト縮減を図りつつ、事業継続して頂き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

- ・新大宮バイパス6車線整備区間では7万台／日の交通量。
- ・アクセスコントロールしているものの、沿線の開発も進んできており、さいたま市吉野町交差点を始め、10箇所の交差点が主要渋滞箇所に位置づけ。
- ・東京都が整備を進める放射35・36号に、新大宮バイパスが接続することにより、ネットワークが形成。
- ・交通分散が図られ、国道17号現道と山手通りの交通負荷の低減が期待される。
- ・新大宮バイパス沿線には卸売市場、物流施設、工業施設、商業施設が集積しており、物資輸送の定時性・速達性の向上により生産性の向上が見込まれる。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・新大宮バイパスの用地取得率は99%(平成29年3月末・面積ベース)。
- ・暫定開通区間は、放射35・36号の整備にあわせ、4車線化等の整備を行う。
- ・その他の残事業としては、北町交差点の立体化(北町インター)及び赤塚高架橋の上部工等。
- ・6車線開通区間の残事業となっている町谷立体については、さいたま市が整備を進める(都)道場三室線の整備に合わせ、立体化。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・新大宮バイパスは、渋滞緩和等の観点から、事業の必要性・重要性は高く、関連道路事業の進捗状況を踏まえ、一体的な整備を図ることが妥当と考える。