

(再評価)

資料 2 - 2 - ①

平成30年度第4回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道17号
新大宮上尾道路
(与野～上尾南)

平成31年1月10日

国土交通省 関東地方整備局

首都高速道路株式会社

目 次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況と見込み等	.....	2
3. 事業の投資効果	.....	6
4. コスト縮減等	.....	9
5. 関連自治体等の意見	.....	9
6. 今後の対応方針(原案)	.....	10

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要

・新大宮上尾道路は、国道17号の慢性的な交通渋滞の緩和や埼玉県中央地域(さいたま市、上尾市、桶川市)の健全な発展などを目的とする高架構造の自動車専用道路

目的

- 交通渋滞の緩和 ○安全性の確保
- 地域の幹線ネットワークの形成

計画の概要

事業区間：自)埼玉県さいたま市中央区円阿弥
至)埼玉県上尾市堤崎

計画延長・幅員：8.0km・18.75m～20.5m

車線数：4車線

計画交通量：31,600～41,200台/日

事業化：平成28年度

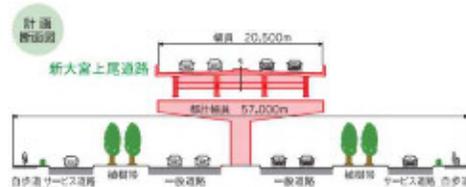
全体事業費：約2,000億円

標準横断面図

新大宮バイパス区間
(与野JCT(仮称)～宮前IC)



上尾道路区間
(宮前IC～上尾南出入口(仮称))



平面図



位置図

新大宮上尾道路

2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

1) 新規事業化からの進捗状況

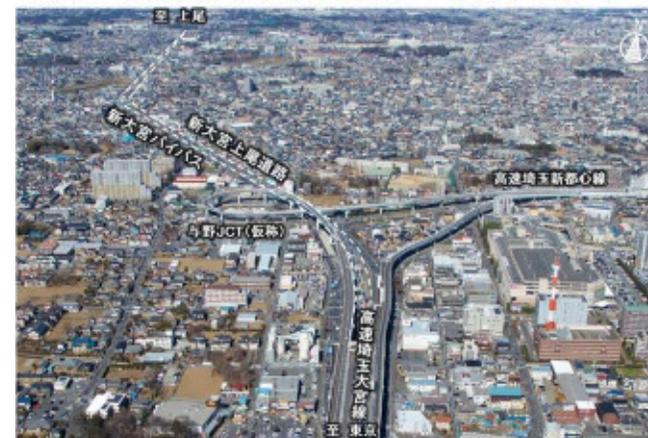
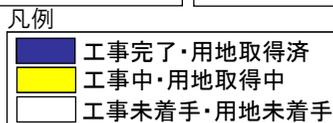
- ・平成28年度に事業化し、調査・設計を実施
- ・平成28年度から道路設計、平成29年度から橋梁設計及び関係機関協議を実施
- ・用地取得率は0%
- ・工事の進捗率は0%



■ 事業の経緯

- 平成元年度 都市計画決定
- 平成10年度 高速埼玉大宮線
(美女木JCT～与野出入口)開通
- 平成16年度 高速埼玉新都心線
(与野JCT～新都心出入口)開通
- 平成18年度 高速埼玉新都心線
(新都心出入口～さいたま見沼出入口)開通
- 平成28年度 新大宮上尾道路(与野～上尾南)
延長8.0km事業化
- 平成28年度末 首都高速道路株式会社へ有料事業許可

今回 評価時 H30	工事		用地進捗率 0% (全体)
	用地		



2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

2) 事業の経緯

- ・H29.3.31 有料道路事業許可
- ・日常的なメンテナンスが必要な舗装や設備工事、有料道路と接続するJCT部等については、有料道路事業者である首都高速道路株式会社が実施

H28.12.16 社会資本整備審議会 道路分科会 第14回事業評価部会 資料

一般国道17号新大宮上尾道路(与野～上尾南)に係る施行区分(案)

- 区間によって責任分担を明確化した上で、利用者負担(収入で賄える分)と税負担の組み合わせにより対応
- 具体的には、
 - ・効率的かつ効果的な管理を行うために、日常的なメンテナンスが必要な舗装や設備工事は有料道路事業者が実施
 - ・有料道路と接続するJCT部等については、効率的な整備を進める観点から、有料道路事業者が実施

<施行区分図>



⇒上記施行区分に基づきコスト縮減に努め、事業リスクに責任をもって対応することとする

2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢の変化

1) 国道17号(新大宮バイパス)の交通状況 等

- ・国道17号(新大宮バイパス)の円阿弥交差点、三橋二丁目交差点、三橋五丁目(北)交差点等は主要渋滞箇所にて特定。
- ・事故類型は追突事故が多く、全体の約6割を占める。
- ・新大宮上尾道路の整備により、交通が転換され、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。
- ・地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。

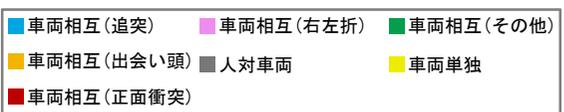


■ 写真:大宮西警察署前交差点

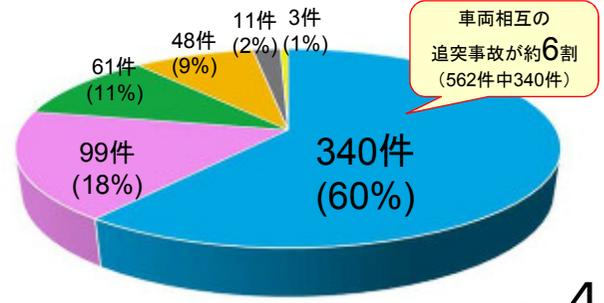
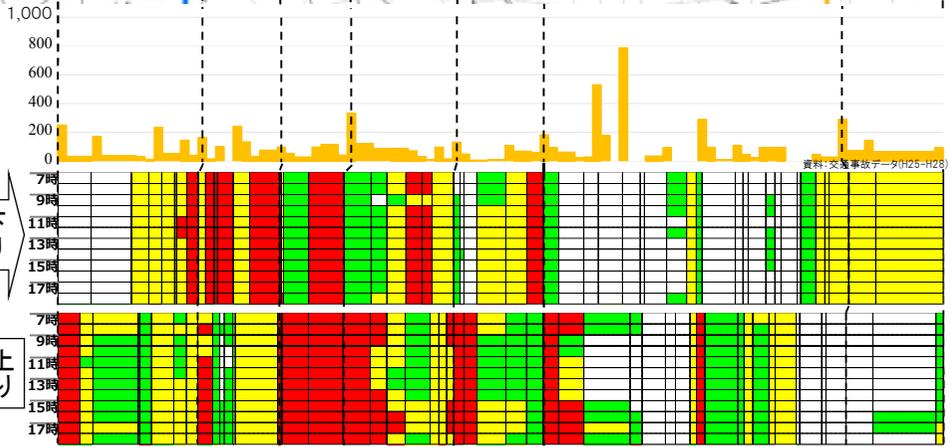


撮影:平成28年10月

■ 国道17号の事故類型



交通事故
死傷事故率
(件/億台km)
【100m毎】



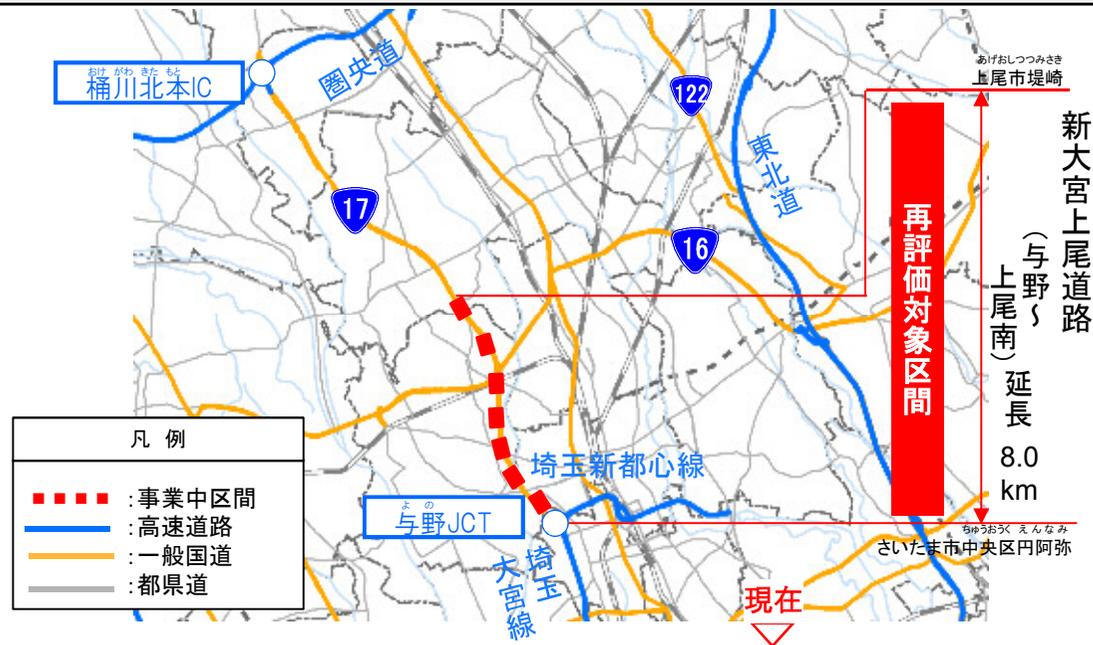
資料:交通事故データ(H25-H28)

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

1) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成元年度に都市計画決定、平成28年度に事業化
- ・平成29年3月に首都高速道路株式会社へ有料事業許可
- ・地質等の調査や関係機関協議が完了次第、用地着手を予定



	1989 (H元)	~	2016 (H28)	~	2018 (H30)	2019以降
事業着手	都市計画決定		事業化			
調査・設計			H28			▶▶▶
用地						▶▶▶
工事						▶▶▶

3. 事業の投資効果

(1) 費用便益分析

■ 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：新規採択時評価(H27)]

・基準年次	: 平成30年度	: 平成27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22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(2030)年度	: 平成42(2030)年度
・計画交通量	: 31,600～41,200 (台/日)	: 34,200～41,100 (台/日)
・事業費	: 約2,000億円	: 約2,000億円
・総便益(B)	: 約3,023億円(約9,157億円※)	: 約2,946億円(約9,938億円※)
・総費用(C)	: 約1,718億円(約2,562億円※)	: 約1,343億円(約1,951億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.8	: 2.2

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の投資効果

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)
	2,818億円	166億円	39億円	3,023億円 (約9,157億円)	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.8
	1,497億円		222億円	1,718億円 (約2,562億円)	

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)
	2,818億円	166億円	39億円	3,023億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.8
	1,475億円		222億円	1,697億円	

注1) 費用・便益については、平成30(2018)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、()内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。

注2) 費用便益比算定上設定した完成年度は2026(平成38)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。

4. コスト縮減等

・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

5. 関連自治体等の意見

(1) 埼玉県知事からの意見

新大宮上尾道路(与野～上尾南)は、埼玉県中央地域の交通渋滞の緩和はもとより、物流の効率化や防災上の観点からも、首都圏の高速道路ネットワークを強化する上で極めて重要な路線です。本路線の機能を発揮させるため、未事業化区間(上尾南～圏央道)につきましても、早期事業化をお願いします。

特に、首都直下型地震の備えとして広域防災拠点に指定された「さいたま新都心」の機能を最大限発揮するためには新大宮上尾道路を重要物流道路として指定し、早期供用に向け特段の配慮をお願いします。

(2) さいたま市長からの意見

新大宮上尾道路は、国道17号新大宮バイパスで発生している慢性的な渋滞の解消や、さいたま新都心が持つ災害時における首都機能のバックアップ拠点機能を強化することが期待されている重要な道路です。

本路線の機能を発揮させるためにも、重要物流道路として指定し、事業化された区間の早期開通のため、十分な事業費を確保していただくようお願いします。

また、本市の財政規模等に鑑み、コスト縮減を図りつつ、可能な限り公共負担の軽減を図っていただくようお願いします。

さらに、事業化された区間の整備効果を高めるため、重要物流道路の更なる機能強化として、新大宮上尾道路を圏央道まで延伸するようお願いいたします。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・国道17号(新大宮バイパス)の円阿弥交差点、三橋^{えんなみ}二丁目交差点、三橋^{みはし}五丁目(北)交差点は主要渋滞箇所^{みはし}に特定。
- ・新大宮上尾道路の整備により、交通の転換が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。
- ・新大宮上尾道路の整備によって、新大宮バイパスからの交通転換が期待され、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。
- ・費用便益比(B/C)は1.8

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- ・平成元年度に都市計画決定、平成28年度に事業化
- ・平成29年3月に首都高速道路株式会社へ有料事業許可
- ・地質等の調査や関係機関協議が完了次第、用地着手を予定

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続。
- ・新大宮上尾道路は、国道17号バイパス及び国道17号現道の渋滞緩和、都心方面へのアクセス性向上による地域の産業活動の支援、住民の安全性向上、信越、東北方面との物資輸送等の速達性向上に寄与する観点から、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。