

(再評価)

一括審議案件資料

資料 2

令和4年度第2回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

(1)一般国道17号 新大宮バイパス

(2)一般国道17号 上武道路

令和4年9月14日

国土交通省 関東地方整備局

令和4(2022)年度 第2回 事業評価監視委員会 一括審議案件一覧

事業区分	事業名	再評価理由 ※1	事業採択	前回評価	全体事業費(億円)	完成予定年度 ※2	B/C	前回評価からの主な変更点及び理由	再評価の視点	関係自治体の意見	前回評価時の付帯意見及び対応	対応方針(原案)
道路	1 一般国道17号 新大宮バイパス	④	S39	H29	800	R12	2.3	前回評価から事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、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。	<p>(埼玉県知事の意見) 国道17号新大宮バイパスは、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非常に重要な道路です。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。</p> <p>(東京都知事の意見) 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。</p> <p>(さいたま市長の意見) 国道17号新大宮バイパスにつきましては、慢性化しているさいたま市内の交通渋滞の緩和に寄与し、地域間の道路網を担う都市の骨格をなす幹線道路として認識しているところです。 また、本市では、本路線に交差する(都)三橋中央通線や(都)道場三室線の4車線化を進めているところであり、相互の完成により、一層の渋滞緩和に寄与するものと期待しております。 国道17号新大宮バイパスについては、さらなる渋滞の緩和や物資輸送の定時性・速達性の向上のため、全線完成に向けて引き続き事業継続いただけますようお願い申し上げます。</p>	なし	継続
	2 一般国道17号 上武道路	④	S45	H29	1,890	R12	1.1	前回評価から事業費及び事業期間に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、広域ネットワークの形成、交通渋滞の緩和、物流円滑化、周辺地域の活性化等の観点から、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妥当と考える。	<p>(群馬県知事の意見) 本事業は、国道17号の交通渋滞の緩和や物流の円滑化、周辺地域の活性化等を図るうえで重要な事業であり、早期完成に向けて事業推進を図られたい。 また、国道50号以北の13.1kmと、群馬・埼玉県境部の新上武大橋前後の5.9km区間の2箇所の暫定2車線区間では、一部で交通渋滞が発生し、ストック効果が十分に発揮されない状況となっているため、早期の全線4車線化を図られたい。 なお、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。</p> <p>(埼玉県知事の意見) 上武道路は、埼玉県北部から群馬県中部における地域間交流を支え、地域経済の活性化を図る重要な道路です。整備効果を最大限発揮するためには、暫定2車線区間の4車線化が重要であることから、引き続き、全線4車線化に向け、コスト縮減に十分留意し、事業推進に努めていただきたい。</p>	なし	継続

※1 再評価理由

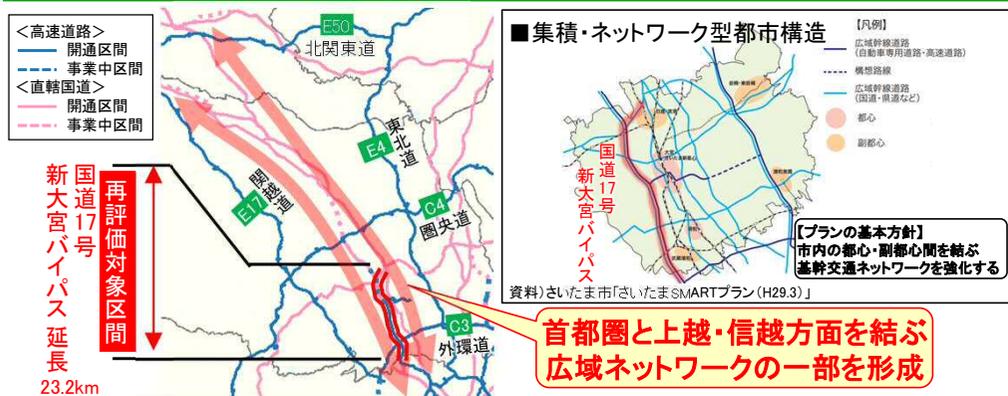
- ①: 事業採択後3年間が経過した時点で未着工の事業
- ②: 事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業
- ③: 準備・計画段階で3年間が経過している事業
- ④: 再評価実施後5年間が経過している事業
- ⑤: 社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

※2 費用便益比算定上設定した完成予定年度等。

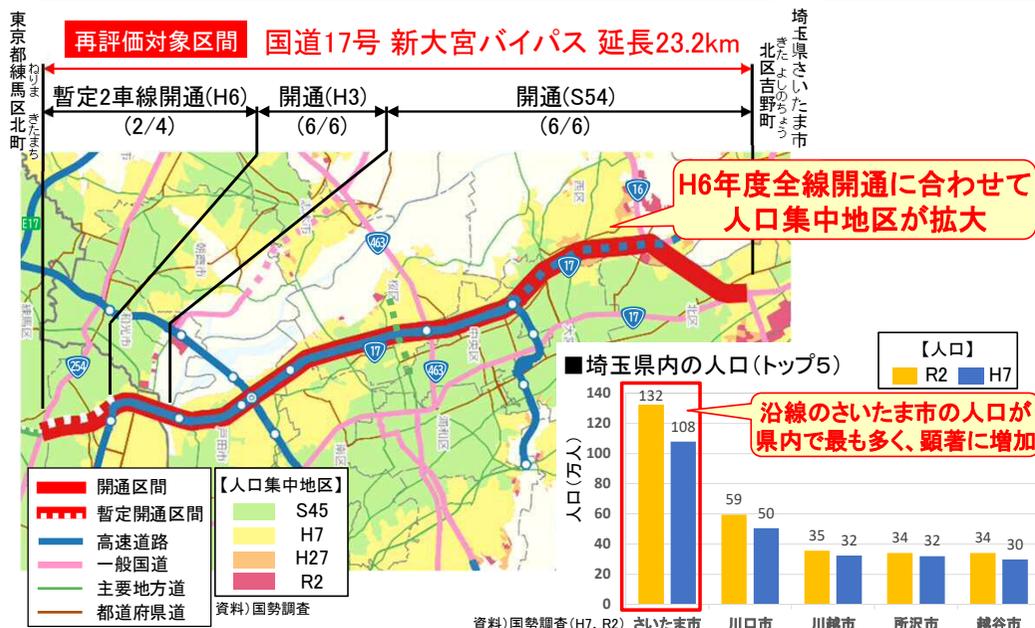
(参考資料2)一般国道17号 新大宮バイパス

- ・本事業は、首都圏と上越・信越方面を結ぶ広域ネットワークの一部を形成し、埼玉県と東京都を結ぶ重要な役割を担い、さいたま市の「さいたまSMARTプラン(H29.3)」において、集約・ネットワーク型都市構造を支える広域幹線道路に位置付けられる。
- ・本事業の進捗に合わせ沿線に人口が集積し、人口集中地区の拡大に寄与した。

■広域ネットワークの形成



■事業区間沿線の人口集中地区の拡大・人口集積



- ・費用便益分析マニュアル(令和4年2月)改定により、これまでの同マニュアル(平成30年2月)より、原単位が上昇。
- ・同マニュアル(平成30年2月)に基づいた原単位を使用しても、B/Cは1.0は確保。

■事業全体のB/C

費用便益分析マニュアル(令和4年2月)の令和2年原単位を適用

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)
	12,076億円	980億円	78億円	13,134億円[約39,568億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.3
	5,616億円		163億円	5,779億円[約1,301億円]	

費用便益分析マニュアル(平成30年2月)の平成29年原単位を適用

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)
	11,441億円	812億円	69億円	12,321億円[約37,062億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.1
	5,616億円		163億円	5,779億円[約1,301億円]	

走行時間短縮便益(乗用車)の変化

R2原単位 (円/分・台)	H29原単位 (円/分・台)	増加率 (R2/H29)
41.02	39.60	+3.6%

H29原単位と比較し、増加傾向

※3便益の中で総便益に占める割合が最も高いため走行時間短縮便益に着目。その中でも走行時間短縮便益に最も影響する乗用車に注目。

(2) 一般国道17号 上武道路

1. 目的

- ・東京圏と群馬県を結ぶ広域道路を形成
- ・前橋・高崎・太田・伊勢崎周辺における市街地の渋滞緩和

2. 事業概要

区 間：自 埼玉県熊谷市西別府
至 群馬県前橋市田口町

計画延長・幅員：40.5km・39.5～67.0m

車 線 数：4車線

計画交通量：25,100～50,300台/日

事業 化：昭和45年度

全体事業費：(前回)約1,890億円 (今回)約1,890億円

3. 事業の進捗状況等

- ・平成28年に暫定2車線整備が完了し、順次4車線整備を実施。
 - ・国道50号北側の前橋市内に残る2車線区間L=4.5kmについて、令和5年度までに順次4車線化整備を予定。
 - ・令和3年5月新たな「無電柱化推進計画」に基づき電線共同溝整備の追加により約64億円の増額。
 - ・事業化後、市街化が進行したことや小学校より安全で快適な歩行空間の確保の要望を踏まえたことによる歩道設置工事の追加で約18億円の増額。
 - ・既開通区間の除草に対する要望・苦情等の相談を踏まえた防草対策の追加により約8億円の増額。
 - ・電線共同溝や歩道空間等の追加整備により、事業評価上の事業期間を3年延伸(R12年度完成)。
 - ・熊谷市西別府～新上武大橋間については関係機関協議の条件が整った段階で、事業費への影響を確定。
- ※社会情勢等に大きな変化は見られない。

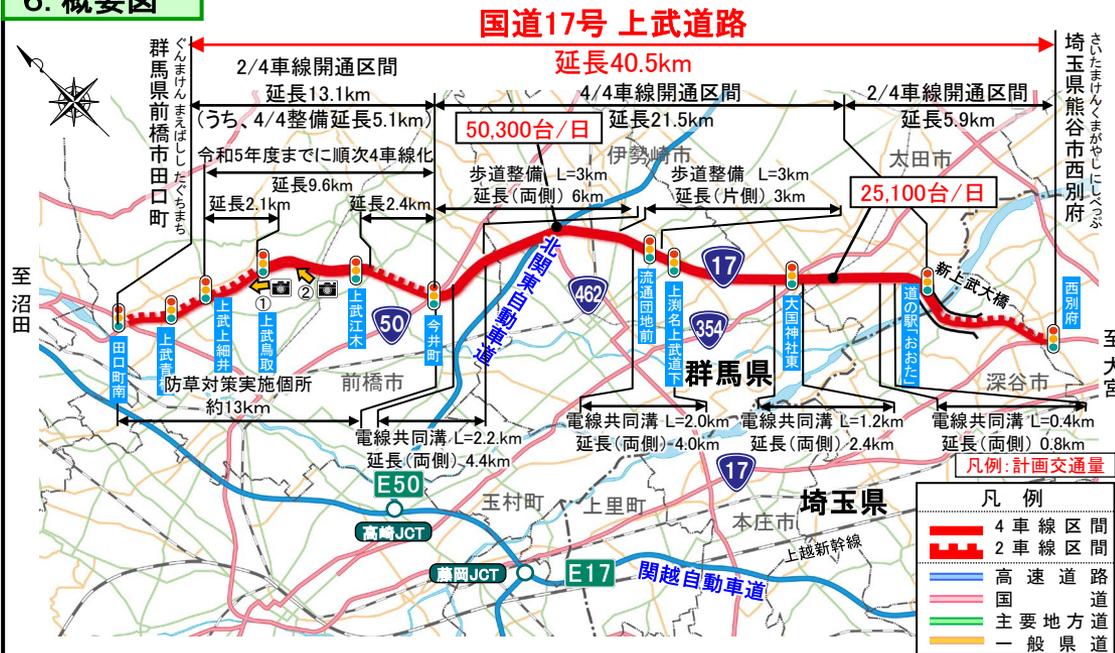
4. 事業の効果等

- ・北関東自動車道や関越自動車道と連絡し、広域エリアにおける物流の円滑化を支援。
- ・上武道路の全線4車線化により、国道17号現道の交通渋滞の緩和に期待。

5. 事業の投資効率性

【事業全体】		【残事業】	
(前回)	(今回)	(今回)	(今回)
総便益B: 約3,005億円	約5,435億円	B: 約2,507億円	
総費用C: 約3,228億円	約4,974億円	C: 約182億円	
B/C = 1.2	B/C=1.1	B/C=13.8	

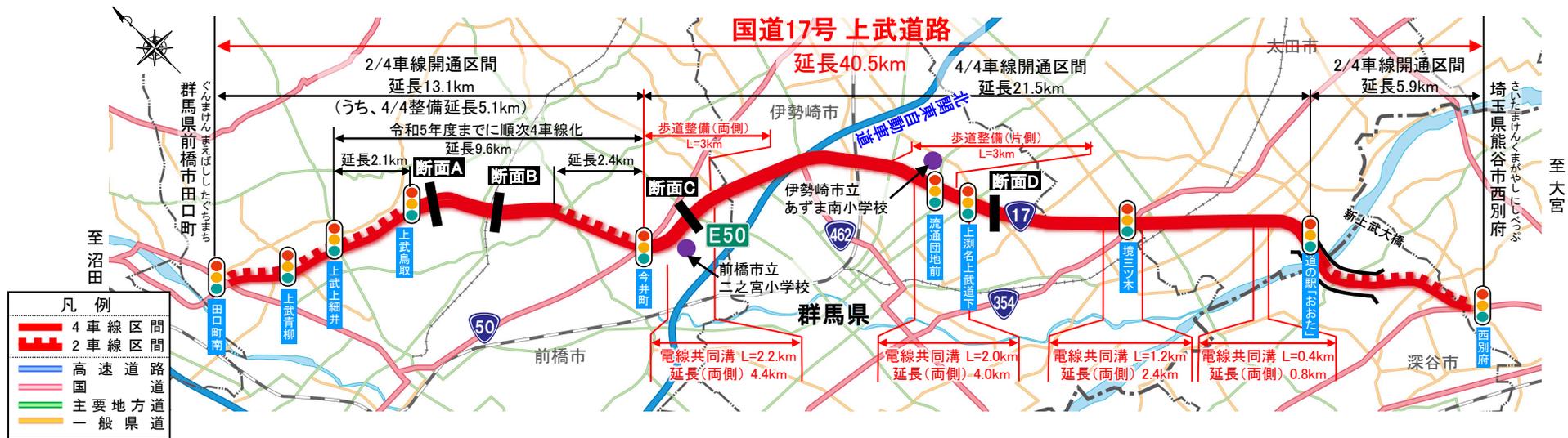
6. 概要図



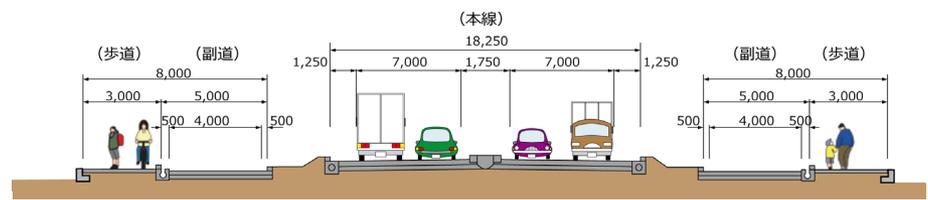
7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、広域ネットワークの形成、交通渋滞の緩和、物流円滑化、周辺地域の活性化等の観点から、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妥当と考える。

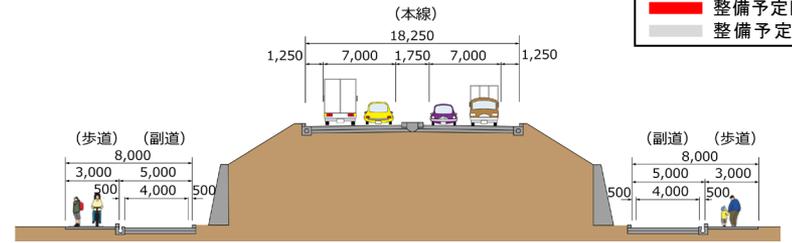
(参考資料1) 一般国道17号 上武道路



断面A 平面部(歩道有り) 国道50号以北 歩道有り



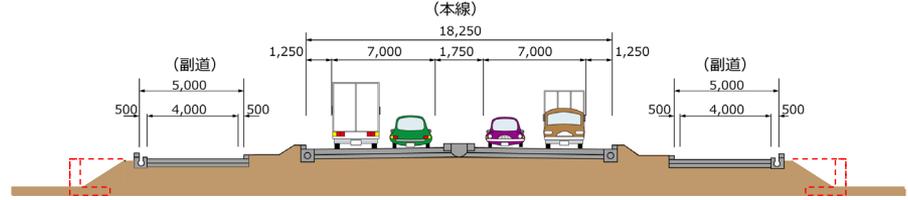
断面B 盛土部 国道50号以北 歩道有り



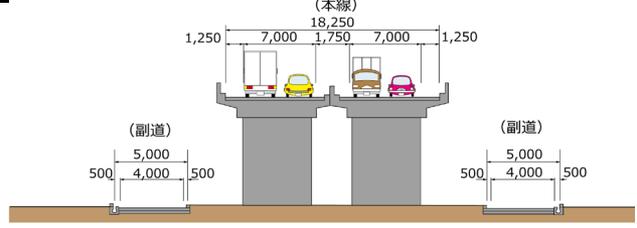
凡例

- 整備済
- 整備予定区間
- 整備予定なし

断面C 平面部(歩道無し) 国道50号以南は、事業化後に市街化されたエリアに歩道を追加整備



断面D 高架部



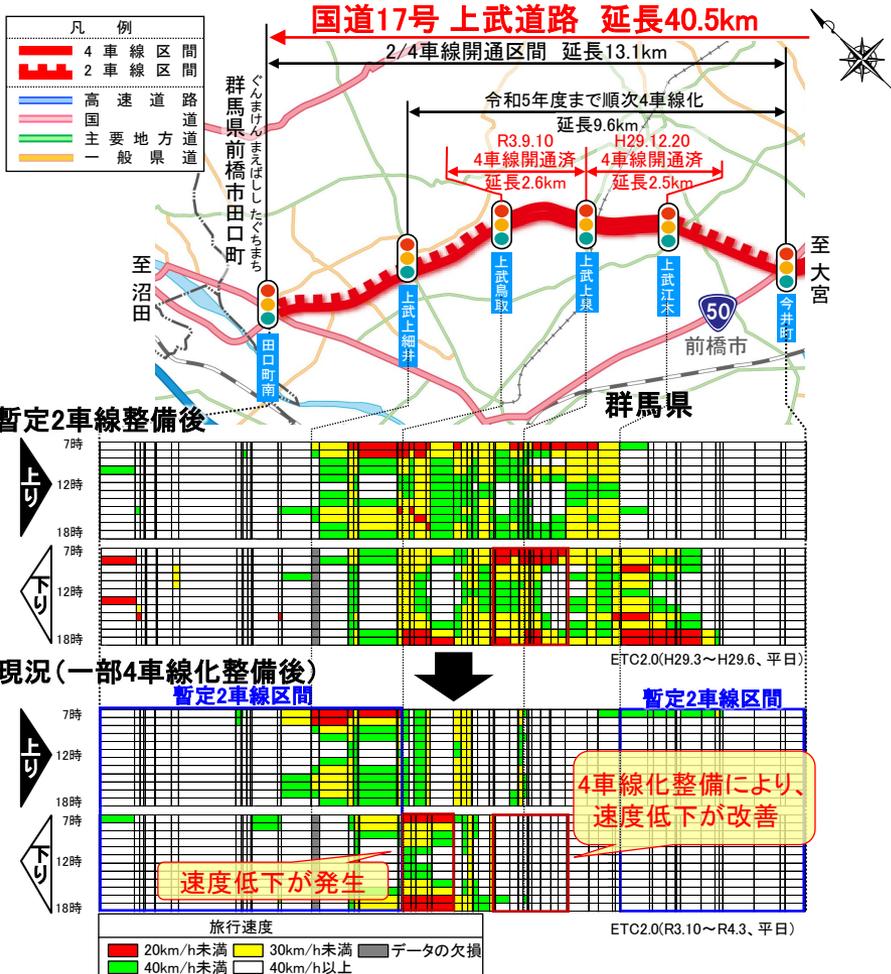
(参考資料2)一般国道17号 上武道路

- ・国道50号と交差する今井町交差点から上武上細井交差点区間は、令和5年度を目標に順次4車線化整備を進めている。
- ・令和4年度までに4車線化整備を行った上武江木交差点周辺から上武鳥取交差点間では速度低下が改善。
- ・残る暫定2車線区間では、速度低下が発生しているため、引続き4車線化整備が必要。

- ・費用便益分析マニュアル(令和4年2月)改定により、これまでの同マニュアル(平成30年2月)より、原単位が上昇。
- ・同マニュアル(平成30年2月)に基づいた原単位を使用しても、B/Cは1.0を確保。

■ 事業箇所周辺の交通状況の変化

■ 事業全体のB/C



費用便益分析マニュアル(令和4年2月)の令和2年原単位を適用

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)
	4,749億円	547億円	139億円	5,435億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	4,628億円	346億円		4,974億円	

費用便益分析マニュアル(平成30年2月)の平成29年原単位を適用

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)
	4,508億円	475億円	146億円	5,130億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	4,628億円	346億円		4,974億円	

走行時間短縮便益(乗用車)の変化

R2原単位 (円/分・台)	H29原単位 (円/分・台)	増加率 (R2/H29)
41.02	39.60	+3.6%

H29原単位と比較し、増加傾向

※3便益の中で総便益に占める割合が最も高いため走行時間短縮便益に着目。その中でも走行時間短縮便益に最も影響する乗用車に注目。