

(再評価)

一般国道17号 与野大宮道路

令和5年12月18日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
2. 事業の進捗状況と見込み等	2
3. 事業の投資効果	6
4. 関連自治体等の意見	11
5. 今後の対応方針(原案)	12

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要

- 国道17号与野大宮道路は、JR宇都宮線・高崎線等と並行し、さいたま市の市街地を通過
- 国道17号与野大宮道路は、さいたま新都心地区の骨格を形成し、周辺交通渋滞の緩和及び交通の円滑化、交通安全・地域の快適性向上に寄与する事業

目的

- さいたま新都心及び大宮駅(西口)周辺の交通渋滞の緩和及び交通の円滑化
- 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

計画概要

事業区間：自) 埼玉県さいたま市中央区下落合ちゅうおうく しもおちあい
 至) 埼玉県さいたま市中央区上落合ちゅうおうく かみおちあい

計画延長・幅員：延長1.5km
 幅員24.0m～25.0m

車線数：4車線

計画交通量：33,200～39,100台/日

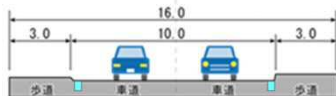
事業化：平成6年度(1994年度)

全体事業費：約190億円(前回：約190億円)

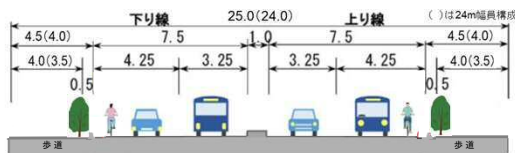
標準横断面

(単位:m)

【現況】

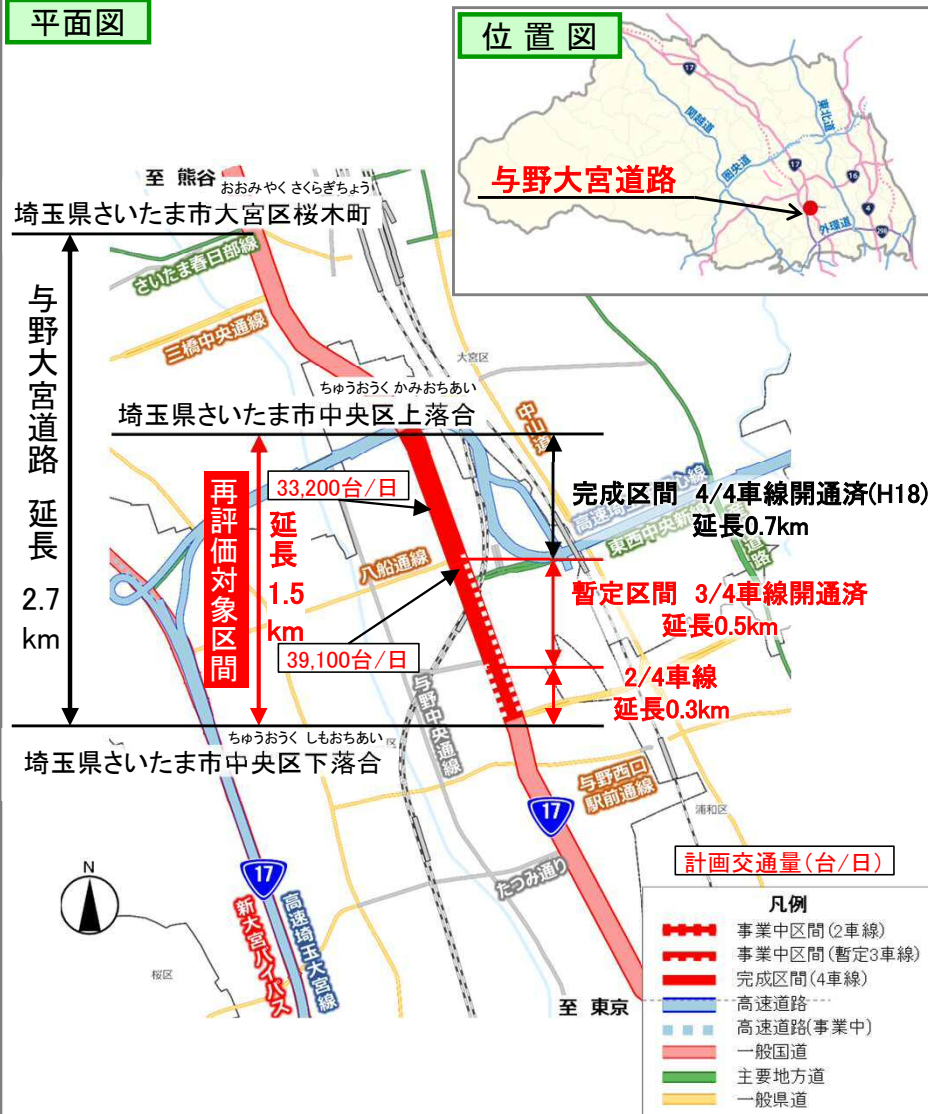


【計画】



平面図

位置図



2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

1) 事業の経緯

- 平成元年度(1989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(1994年度) : 事業化
- 平成7年度(1995年度) : 用地着手
- 平成10年度(1998年度) : 工事着手
- 平成11年度(1999年度) : 赤山通り交差点～上落合交差点間(延長1.2km)を暫定3車線で開通
- 平成18年度(2006年度) : さいたまスーパーアリーナ入口交差点～上落合交差点間(延長0.7km)を4車線で開通
- 平成23年度(2011年度) : 事業区間を延長[下落合交差点～赤山通り交差点間(延長0.3km)]

平面図

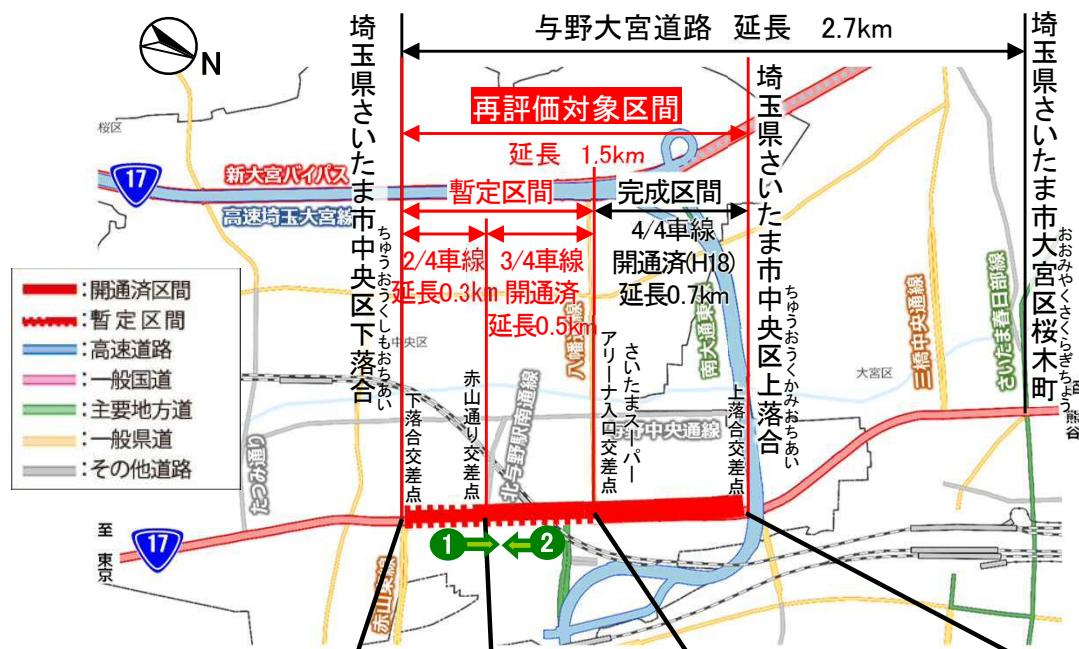


2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

2) 前回事業評価以降の主な整備状況

- 用地取得率は、約75% (令和5年3月末時点)
- 残事業は、下落合交差点～さいたまスーパーアリーナ入口交差点間の延長0.8kmについて、4車線化のための用地取得及び工事



<p>凡例</p> <p>■ 工事完了・用地取得済</p> <p>■ 工事中・用地取得中</p> <p>□ 工事未着手・用地未着手</p>	<p>前回評価時 R2</p>	工事	■	■	<p>用地取得率 75%</p>
		用地	■	■	
	<p>今回評価時 R5</p>	工事	■	■	<p>用地取得率 75%</p>
		用地	■	■	

2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢の変化

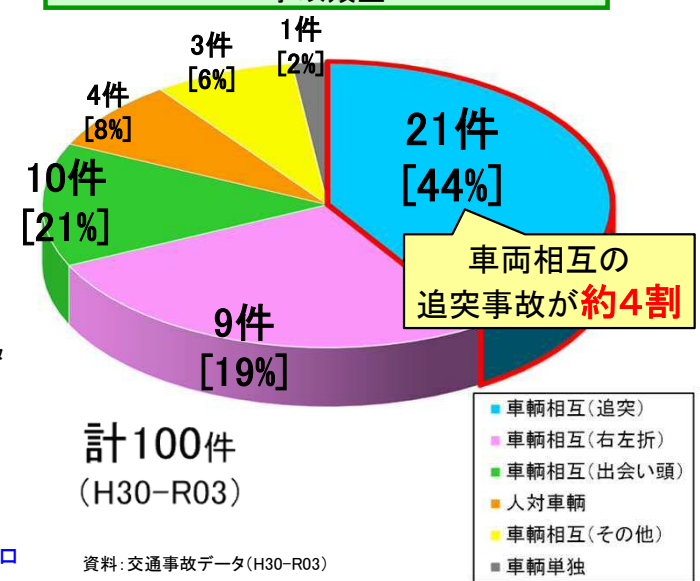
1) 与野大宮道路の交通状況等

- 与野大宮道路では、国道17号新大宮バイパスと接続する一般県道等との交差点部を先頭に速度低下が発生
- 事故類型別の死傷事故発生状況では、追突事故が約4割を占める。
- 与野大宮道路の整備により、交通の円滑化が図られ交通事故の減少が見込まれる。

与野大宮道路の交通状況



事故類型

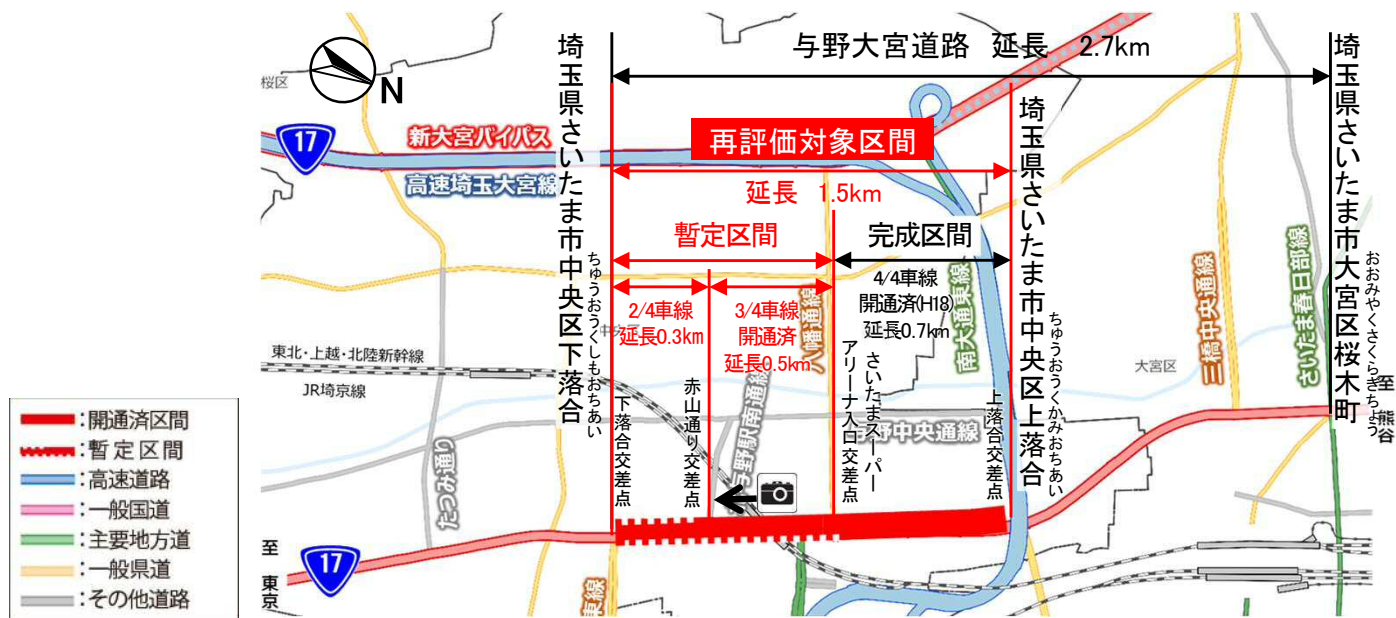


出典：交通事故データ(H30-R03)

2. 事業の進捗状況と見込み等

2) 事業進捗の見込みの視点

- さいたまスーパーアリーナ入口交差点～上落合交差点(延長0.7km)は、平成18年度に4車線で開通済
赤山通り交差点～さいたまスーパーアリーナ入口交差点間(延長0.5km)は、平成11年度に暫定3車線で開通済
- 残る下落合交差点～さいたまスーパーアリーナ入口交差点(延長0.8km)においては、未取得用地に大規模物件があり関係者が多く調整に時間を要する状況
- 今後、交通容量の早期確保に向けて、現在の道路幅員で4車線の暫定整備を実施する予定



【4車線の暫定整備実施予定箇所の状況】



	H元	～	H6	H7	～	H10	～	H19	～	H24	～	H27	～	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6以降
事業着手	都市計画決定	事業化	事業化																	
調査・設計			H6																	
用地				H7		H11開通(3/4) (延長0.5km)		H18開通(4/4) (延長0.7m)			H27									
工事					H10															

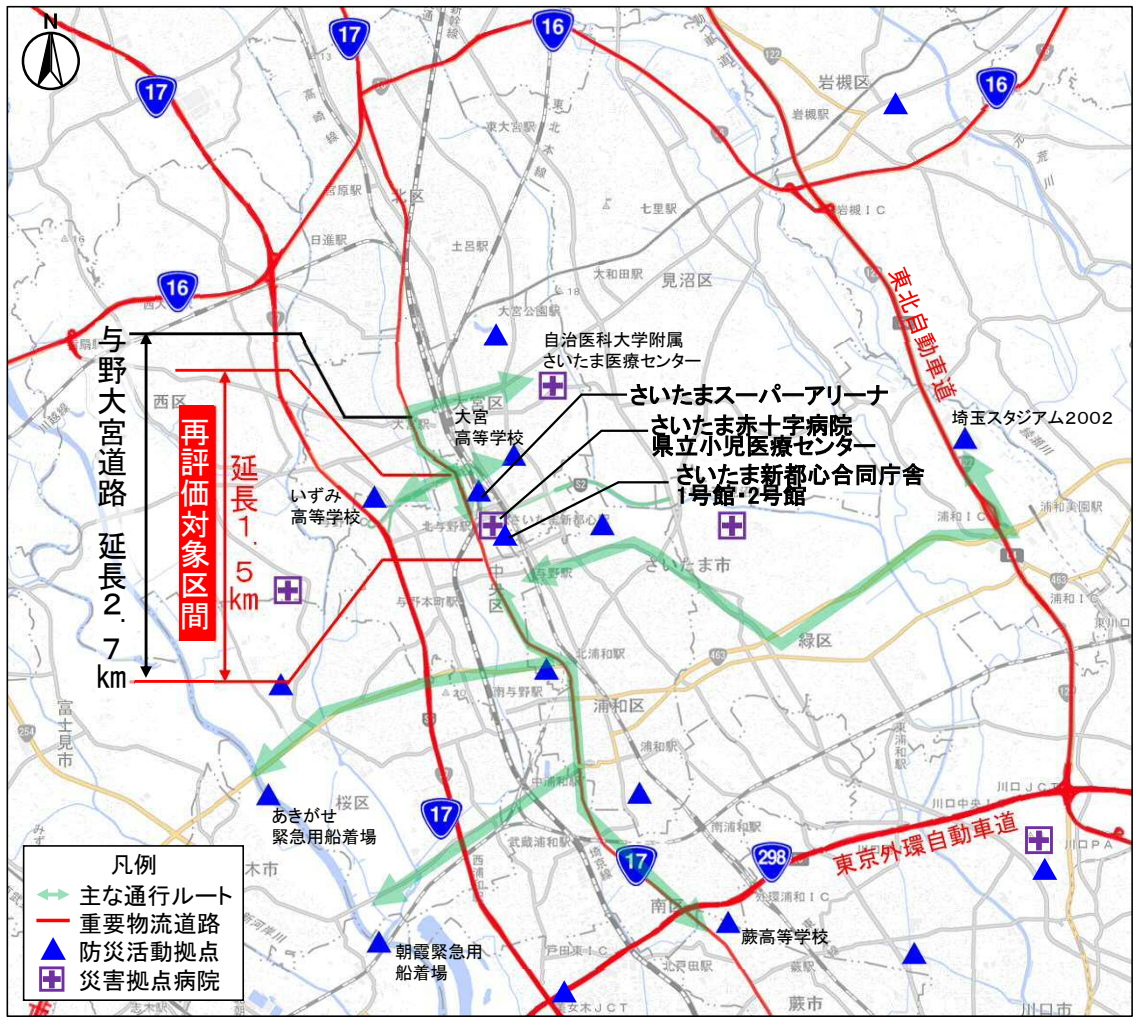
▽ 前回再評価時 ▽ 現在

3. 事業の投資効果

(1) 道路ネットワーク機能の強化

・国道17号与野大宮道路区間は、第一次緊急輸送道路及び重要物流道路に指定。与野大宮道路が整備されることにより、高速道路IC、広域防災拠点や災害拠点病院等へのアクセス性が向上し、道路ネットワーク機能の強化に寄与

周辺での道路ネットワーク機能の強化



さいたま新都心合同庁舎
1号館・2号館



- ・関東地方整備局を含む10省庁・18機関が集中し、広域防災拠点として位置付け。
- ・ヘリポート、防災無線通信ネットワークなどの高度な防災対応機能及びその支援機能を保有。

さいたま赤十字病院
県立小児医療センター



- ・災害発生時に被災地からの傷病者の受入れ拠点となる基幹災害拠点病院

さいたまスーパーアリーナ



- ・災害発生時の帰宅困難者一時滞在施設として指定

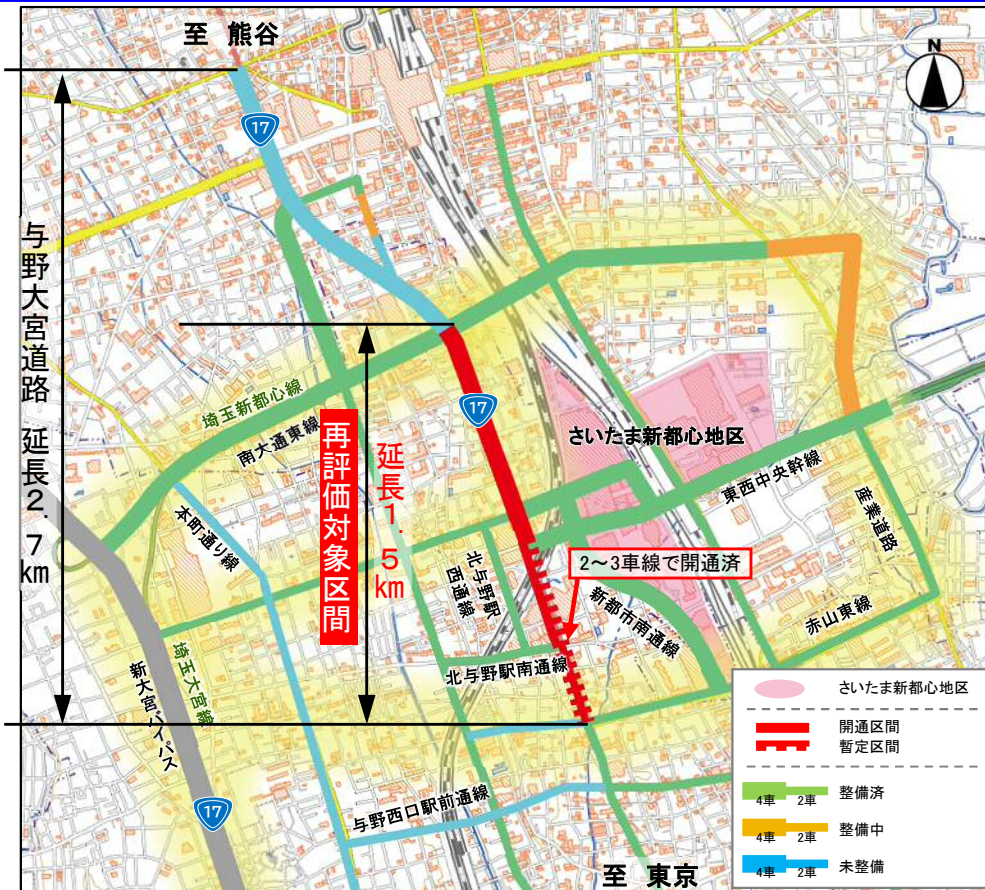
3. 事業の投資効果

(2) さいたま新都心の活性化

- さいたま新都心は、第4次首都圏基本計画において旧浦和市、旧大宮市が業務核都市の指定を受け、平成元年に、さいたま新都心土地区画整理事業の都市計画決定がされ整備が進められた。
- これまでに政府機関地方支分部局やさいたま赤十字病院、衣料品販売店の本社等が立地・移転し、首都高速埼玉新都心線、さいたまスーパーアリーナ、さいたま新都心バスターミナル、大型ショッピングモール等が整備され、業務核都市として機能している。
- 与野大宮道路は、さいたま新都心の活性化に寄与することが期待される。

「さいたま新都心」の整備状況

さいたま新都心周辺道路の整備状況



※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

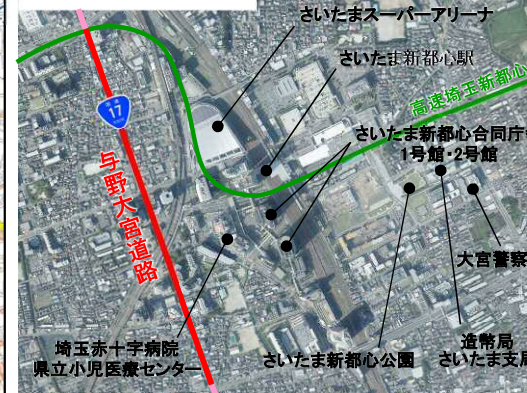
資料:埼玉県HPを基に作成

さいたま新都心の開発状況

平成元年(1989年)ごろ



令和元年(2019年)



- 〈さいたま新都心の主な事業史〉
- 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:さいたま新都心駅開業
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:造幣局さいたま支局開局
小児医療センター移転
 - 平成29年:さいたま赤十字病院移転
埼玉県警大宮警察署移転
 - 平成30年:さいたま新都心公園開設
 - 令和 2年:さいたま新都心バスターミナル開業
 - 令和 3年:衣料品販売店の本社移転
大規模集合住宅完成

出典:さいたま市HP他各機関資料による。

資料:地理院地図

3. 事業の投資効果

(3) 費用便益分析

■ 総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22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

【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

1) 計算条件

〔今回〕

- ・基準年次 : 令和5年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・基礎データ : 平成27年度
全国道路・街路交通情勢調査
- ・交通量の推計年次 : 令和22(2040)年度
- ・計画交通量 : 33,200~39,100 (台/日)
- ・事業費 : 約190億円
- ・総便益(B) : 約402億円[約1,152億円]
- ・総費用(C) : 約353億円[約191億円]
- ・費用便益比(B/C) : 1.1

〔前回〕

- ・基準年次 : 令和2年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・基礎データ : 平成22年度
全国道路・街路交通情勢調査
- ・交通量の推計年次 : 令和12(2030)年度
- ・計画交通量 : 33,200~37,600 (台/日)
- ・事業費 : 約190億円
- ・総便益(B) : 約374億円[約1,019億円]
- ・総費用(C) : 約313億円[約191億円]
- ・費用便益比(B/C) : 1.2

注) 便益・費用について、[]書きの値は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)	感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
	389億円	13億円	0.86億円	402億円 [約1,152億円]		交通量	1.02	1.3
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1.1	事業費	1.1	1.1
	350億円		3.0億円	353億円 [約191億円]		事業期間	1.2	1.04

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)	感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
	186億円	5.5億円	0.57億円	192億円 [約551億円]		交通量	6.0	7.3
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	6.7	事業費	7.4	6.1
	27億円		1.5億円	29億円 [約39億円]		事業期間	7.2	6.1

注1) 費用・便益については、令和5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令和12(2030)年度である。

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) 感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

3. 事業の投資効果

(4) 事業の投資効果のまとめ

項目		事業全体	残事業	
費用	事業費	350億円	27億円	
	維持管理費	3.0億円	1.5億円	
	総費用(C)	353億円	29億円	
効果	便益	走行時間短縮便益	389億円	186億円
		走行経費減少便益	13億円	5.5億円
		交通事故減少便益	0.86億円	0.57億円
		総便益(B)	402億円	192億円
	B/C		1.1	6.7
	主な その他の 効果	道路ネットワーク機能の強化	高速道路IC、広域防災拠点や災害拠点病院等へのアクセス性向上	
		さいたま新都心の活性化	幹線道路として周辺道路の整備とともにさいたま新都心地区の活性化に寄与	
	総便益(ΣB)		402億円+その他の効果	192億円+その他の効果

4. 関係自治体等の意見

(1) さいたま市からの意見

(さいたま市長からの意見)

本事業は、大宮駅西口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、慢性的な渋滞の緩和を図る上で大変重要な路線です。また、本路線の整備により、大宮駅西口及びさいたま新都心の発展を支援するものと考えております。

つきましては、コスト縮減を図りつつ、早期完成に努めていただきたい。

また、与野大宮道路の整備効果発現のため、未着手区間の早期事業化をお願いいたします。

5. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- 与野大宮道路の整備により、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。
- 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て業務核都市の形成が図られる見込み
- 与野大宮道路は、さいたま新都心へのアクセスを確保し、道路ネットワーク機能の強化に寄与することが期待される。

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 用地取得率は、約75%(R5.3月時点)
- 下落合交差点～さいたまスーパーアリーナ入口交差点(延長0.8km)では、未取得用地に大規模物件があり関係者が多く調整に時間を要する状況

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 今後、交通容量を早期に確保して効果を発揮するため、現在の道路幅員で4車線の暫定整備を実施する予定

(4) 対応方針(原案)

- 事業継続とする。
- 与野大宮道路は、交通の円滑化による交通渋滞の緩和や交通事故の減少、さいたま新都心へのアクセスを確保し道路ネットワーク機能の強化、さいたま新都心の機能発揮の支援等の観点から、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。