

再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道17号 <small>しんおみや</small> 新大宮バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局						
起終点	自： <small>ねりまくきたまち</small> 東京都練馬区北町 至： <small>きたくよしのちよう</small> 埼玉県さいたま市北区吉野町			延長	23.2km						
事業概要 国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。新大宮バイパスは、練馬区、板橋区、戸田市、さいたま市を通過する国道17号現道の混雑緩和を図るために計画された延長23.2kmのバイパス事業である。											
S39年度事業化	S38年度都市計画決定（埼玉県内） S40年度都市計画決定（東京都内） H元年度都市計画変更（埼玉県内）	S39年度用地着手	S39年度工事着手								
全体事業費	約800億円	事業進捗率	88%	供用済延長	20.9km						
計画交通量	46,700～96,600台/日										
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">2.4</td> </tr> <tr> <td><small>(事業全体)</small></td> <td></td> </tr> <tr> <td><small>(残事業)</small></td> <td style="text-align: center;">7.5</td> </tr> </table>	B/C	2.4	<small>(事業全体)</small>		<small>(残事業)</small>	7.5	総費用 <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 68/3,653億円 事業費：62/3,572億円 維持管理費：6.2/81億円	総便益 <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 513/8,912億円 走行時間短縮便益：454/8,452億円 走行経費減少便益：43/435億円 交通事故減少便益：16/25億円	基準年 平成23年	
B/C	2.4										
<small>(事業全体)</small>											
<small>(残事業)</small>	7.5										
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=2.4～2.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.3～2.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.0～2.9（事業期間±4年） 【残事業】 交通量：B/C=5.2～8.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=6.9～7.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=6.4～8.7（事業期間±4年）											
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 ・新大宮バイパスの暫定区間に並行する国道17号現道（都内区間）と山手通りの損失時間は、全国平均の約15倍となっている。新大宮バイパスと放射35・36号の一体整備により、国道17号現道（都内区間）と山手通りの交通が新大宮バイパスに転換し、交通混雑の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・新大宮バイパスの暫定区間に並行する国道17号現道（都内区間）と山手通りの死傷事故率は、全国平均の約2倍となっている。新大宮バイパスと放射35・36号の一体整備により、国道17号現道（都内区間）と山手通りの交通が新大宮バイパスに転換し、交通事故の減少が見込まれる。											
関係する地方公共団体等の意見 東京都知事からの意見： 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。 埼玉県知事からの意見： 一般国道17号は首都圏と上越地方を結ぶ国土の大動脈であり、その一部を形成する新大宮バイパスは本県のみならず首都圏にとっても大変重要な道路であります。 全区間の完成に向け、引き続き、コストの縮減に十分留意しながら早期整備をお願いします。 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るとともに、本市においても、広域的な移動に資する道路として位置づけており、都市の骨格をなす幹線道路であります。 また、上尾道路の整備により、圏央道に接続することで、より一層の整備効果が発揮され、利便性の向上及び経済発展に大きく貢献されるものと期待しております。 さいたま市では、現在、広域的な幹線道路である都市計画道路「道場三室線」の整備を進めており、今後整備の進捗にあわせ、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、引き続き整備継続頂けますようお願い申し上げます。											

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

放射35号線は、平成22年度に暫定2車線供用予定であったが、用地難航のため、平成22年度に計画を変更し平成27年度に2/4車線暫定供用、平成30年度に4/4車線供用予定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

放射35号線と36号線の整備にあわせ、4車線化の整備を行う。(都)道場三室線(国道463号のバイパス道路)の4車線供用に伴い立体交差処理とするための新大宮バイパスの立体化(町谷立体)が残工事。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

新大宮バイパスの用地取得率は99%(平成22年度末現在)。周辺地域の関連事業や交差する計画道路との事業連携を図り、都内区間(延長=2.3km)の4車線化、町谷立体の完成に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

—

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。