

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道17号 上尾道路（Ⅱ期）	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：埼玉県北本市石戸宿 至：埼玉県鴻巣市箕田	延長	9.1km		
事業概要	上尾道路は、新大宮バイパスの宮前IC（さいたま市西区宮前町）から分岐後、国道17号の西側を並行し、鴻巣市箕田で一般国道17号熊谷バイパスに接続する延長20.1kmの一般国道バイパスであり、現在、さいたま市西区宮前町から桶川市川田谷間の11kmが事業中で、宮前IC～県道上尾環状線・県道川越栗橋線～県道さいたま鴻巣線までが暫定2車線供用している。				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、幹線道路の交通容量が確保され、Ⅰ期区間と一体となり国道17号現道の交通が転換し、交通渋滞が解消され、主要都市間（熊谷市役所～埼玉県庁間）の移動時間短縮に寄与し、交通渋滞の緩和により定時性・速達性の向上等が図られる。				
全体事業費	約24.5億円	計画交通量	42,100台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見  
 【埼玉県知事】 ・ 予算化に同意  
 ・ 早期の事業完成に向けて特段の御配慮をお願いしたい

学識経験者等の第三者委員会の意見  
 ・ 新規事業化については妥当である  
 ・ 事業目的に応じた適切な手法により評価を行うことが重要  
 ・ 3 便益による評価だけでなく、多様な評価手法についても今後工夫する必要がある

事業採択の前提条件  
 費用対便益：便益が費用を上回っている。  
 手続きの完了：都市計画決定手続き完了（平成元年12月22日）

事業評価結果

費用対便益	B/C	5.7	総費用：194億円 （事業費：162億円 維持管理費：32億円）	総便益：1,105億円 （走行時間短縮便益：802億円 走行経費減少便益：174億円 交通事故減少便益：128億円）	基準年：平成22年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=5.0（交通量 -10%）	B/C=7.7（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=5.2（事業費 +10%）	B/C=6.2（事業費 -10%）	
	事業期間変動	B/C=5.3（事業期間 +20%）	B/C=6.0（事業期間 -20%）		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	上尾道路と並行する国道17号の渋滞解消が見込まれる。 【渋滞損失時間の改善】 整備前約20,839万人時間/年 ⇒ 約20,766万人時間/年 （約74万人時間/年の削減） 【1kmあたり渋滞損失時間】15.4万人時間/年km（現況） 埼玉県平均：約5.4万人時間/年km（約2.9倍） 全国平均：約1.9万人時間/年km（約8.1倍）	
		事故対策	◎	バイパス整備により並行する国道17号現道の事故減少が見込まれる。 【死傷事故率（H17～H20平均値）】553.7件/億台キロ（現況） ※当該区間における最大死傷事故率 埼玉県平均：約82.4件/億台キロ（約6.7倍） 全国平均：約102.6件/億台キロ（約5.4倍）	
		歩行空間	○	通過交通の転換で、物流交通等を中心とした長トリップの大型車交通が排除され、現道の歩行環境の向上が期待される。	
	社会全体への影響	住民生活	○	交通混雑の解消により、地域住民の円滑な移動が確保できる。	
		地域経済	○	圏央道及び上尾道路Ⅰ期区間とネットワークが接続し、地域経済が活性化	
		災害	—	注目すべき影響はない。	
環境		○	並行する国道17号現道の沿道環境が改善する。		
	地域社会	○	主要都市間の移動時間が短縮し、定時性・速達性が向上する。 （熊谷市役所～埼玉県庁の所要時間：116分→92分）		
事業実施環境	○	・平成元年12月22日付け、都市計画決定済み ・地元から上尾道路未整備区間の早期事業化の要望があり、期待は大きい。			

対応方針

費用便益比は5.7と便益が費用を上回っていると同時に、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
 また、交通渋滞の緩和、定時性・速達性の向上、現道及び周辺道路の安全性が向上する等、事業効果が高いと判断できる。  
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。