

新規事業採択時評価結果（平成28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：川崎 茂信

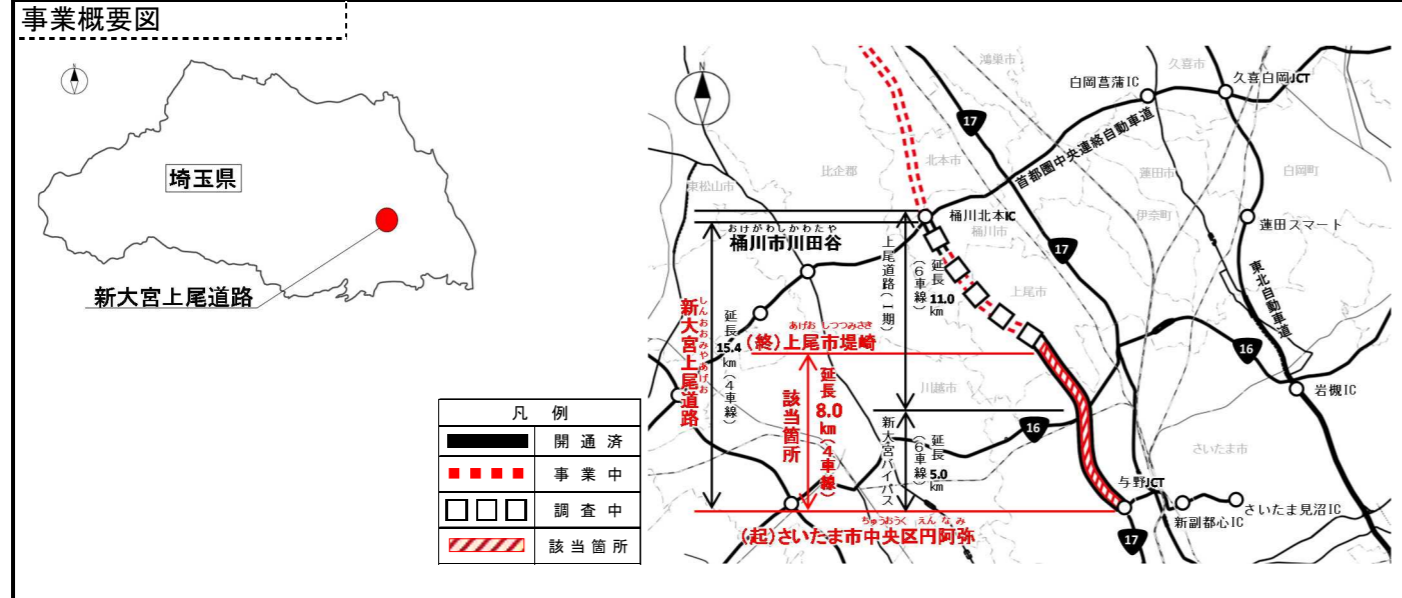
事業の概要

事業名	一般国道17号 新大宮上尾道路（与野～上尾南）	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：埼玉県さいたま市中央区円阿弥 至：埼玉県上尾市堤崎	延長	8.0km		

**事業概要**  
 新大宮上尾道路は、国道17号バイパス及び国道17号現道の高速道路未整備区間で慢性的に起きている交通混雑の緩和や沿線道路環境の改善を目的に計画された路線である。

**事業の目的、必要性**  
 対象路線の整備により、圏央道沿線から都心へのアクセス性が向上し、地域の産業活動を支援。また、渋滞緩和による追突事故の減少、信越、東北方面との主要拠点間の広域連携強化など、沿線地域の安全で安心な暮らしに寄与する。

全体事業費	約2000億円	計画交通量	約34,200～41,100台/日
-------	---------	-------	-------------------



**関係する地方公共団体等の意見**  
 【埼玉県知事】 予算化について同意。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、上尾南～圏央道についても早期に事業化されたい。  
 【さいたま市長】 予算化について同意。可能な限り公共負担の軽減を図っていただきたい。さいたま新都心が有する、首都圏災害に対するバックアップ機能を強化するため、上尾南～圏央道についても早期に事業化されたい。

**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（H. 12）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	2.2	総費用	1,343億円	総便益	2,946億円	基準年	平成27年	
			事業費	1,316億円	走行時間短縮便益：2,713億円 走行経費減少便益：141億円 交通事故減少便益：92億円				
			維持管理費	27億円					
感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.0	(交通量)	-10%	B/C=2.4	(交通量)	+10%		
	事業費変動	B/C=2.0	(事業費)	+10%	B/C=2.4	(事業費)	-10%		
	事業期間変	B/C=1.9	(事業期間)	+20%	B/C=2.4	(事業期間)	-20%		
事業の影響	評価項目	評価	根拠						
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	交通容量の増加により、渋滞が緩和。					
		事故対策	◎	渋滞の緩和により、追突事故が約2割減少。 〔追突事故件数（国道17号バイパス 与野～上尾南並行部）〕 現況349件/4年 ⇒ 整備後 278件/4年〔約2割減少〕					
		歩行空間	—	注目すべき影響はない					
	社会全体への影響	住民生活	◎	追突事故が約2割減少する等、沿線地域の生活環境が改善。					
		地域経済	◎	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。 〔所要時間（桶川東部工業団地～与野JCT）〕 現況 約46分 ⇒ 整備後 約31分（約15分短縮）					
		災害	◎	防災拠点として機能するために必要なネットワークが整備され、信越、東北方面の主要拠点等から、さいたま新都心へのアクセス性が強化。拠点間の物資輸送等の速達性向上に寄与。 〔所要時間（久喜白岡JCT～さいたま新都心）〕 現況 約42分 ⇒ 整備後 約22分（約20分短縮） 〔所要時間（鶴ヶ島JCT～さいたま新都心）〕 現況 約42分 ⇒ 整備後 約22分（約20分短縮）					
		環境	—	注目すべき影響はない					
地域社会		—	注目すべき影響はない						
事業実施環境	○	都市計画決定手続き完了（平成元年12月） 埼玉県知事、さいたま市長より新大宮上尾道路の早期事業化を要望							

採択の理由

費用便益比が2.2と、便益が費用を上回っているとともに、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、埼玉県地域における渋滞緩和や事故削減ならびに地域経済などへの効果が期待でき、事業の必要性・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。

## 新規事業採択時評価結果（平成28年度新規事業化（※1）箇所）

## 事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
当該区間の整備により一般国道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ものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	さいたま新都心は、首都圏広域防災拠点に位置付けられているが、圏央道から与野間の広域幹線道路が未整備のため、信越、東北方面の主要拠点等からのアクセスが不十分であり、物資輸送等の速達性に課題。	<p>※全国都道府県における災害時等の相互応援に関する協定（H24.5改定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全国都道府県で「カバー（支援）県」を設定することとされ、危機管理・防災特別委員会広域応援推進検討ワーキンググループにおいて関東と東北がそれぞれカバー（支援）するものとされている。</li> </ul> <p>※三県知事会（群馬、埼玉、新潟）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・『群馬県、埼玉県、新潟県の災害時相互応援及び防災協力に関する協定』（H25.1締結）</li> </ul>
住民生活	国道17号バイパスでは、平日朝の旅行速度が10.6km/hであり、延長約8.0km間における旅行速度の著しい低下が原因と考えられる追突事故は4年間で約350件と多発。	<p>※埼玉県道路交通環境安全推進連絡会議（H22.12）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主な事故危険区間50箇所選定され、そのうち国道17号現道及びバイパスの当該路線並行区間に10箇所とされる。</li> </ul>
地域経済 地域社会	圏央道沿線では企業立地が進む中、圏央道開通によるネットワーク化で、さらなる交通需要が見込まれ、物流企業等の都心方面へのアクセス改善が求められる	<p>田園都市産業ゾーン基本方針（H18）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・圏央道インターチェンジから概ね5kmの範囲を基本に、圏央道と広域幹線道路との結節点、広域幹線道路の沿道などに限定し、田園環境と調和した産業基盤づくりを誘導・支援</li> </ul>
その他		

事業の有効性									
本事業の実施により、防災拠点として機能するために必要なネットワークが整備され、信越、東北方面の主要拠点等からさいたま新都心へのアクセス性が強化。拠点間の物資輸送等の速達性が向上するとともに、地域の産業活動支援、住民の安全性向上など有効性の高い事業と評価する。									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	さいたま市	熊谷市	1	0.00 (A)	0.00 (A)	0.00	0.05	0.03	—

事業の効率性
・都市計画決定（H元. 12）

（※1）〇〇〇〇には、「新規着工準備」または「新規事業化」のいずれかを記入する。