

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課、高速道路課

担当課長名： 高松 論、小林 賢太郎

事業名	一般国道17号 <small>しんおおみやあげおどろ</small> 新大宮上尾道路（与野～上尾南） <small>よ の あげおみなみ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 首都高速道路（株）
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号の慢性的な交通渋滞の緩和や埼玉県中央地域（さいたま市、上尾市、桶川市）の健全な発展などを目的とする高架構造の自動車専用道路					
H28年度事業化	H元年度都市計画決定	R2年度用地着手	R3年度工事着手		
全体事業費	約2,600億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約8%	供用済延長	-
計画交通量	31,300～43,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 1.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,971/2,204億円 事業費：1,736/1,970億円 維持管理費：235/235億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,315/3,315億円 走行時間短縮便益：2,963/2,963億円 走行経費減少便益：290/290億円 交通事故減少便益：61/61億円	基準年	令和5年
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間 ±20%）					
【残事業】交通量：B/C=1.5～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.8（事業期間 ±20%）					
事業の効果等					
①渋滞の改善					
<ul style="list-style-type: none"> ・新大宮バイパスの与野以南は首都高速埼玉大宮線と並行。与野以北では自動車専用道路が未整備となっているため、大型車の多くを新大宮バイパスが分担し速度低下が生じている。 ・新大宮上尾道路の整備により、新大宮バイパスを通行する長中トリップの交通（大型車など）を自動車専用道路が分担し、新大宮バイパスの渋滞の緩和が期待される。 					
②安全性の向上（事故の削減効果）					
<ul style="list-style-type: none"> ・国道17号バイパスでは、新大宮上尾道路が未整備の与野以北の区間では、埼玉大宮線に並行する区間の1.4倍の追突事故が発生。新大宮上尾道路の整備により、渋滞が緩和され追突事故の減少が見込まれる。 ・また、国道17号バイパスの渋滞を避けるため、平行する路線にも一部の交通が流れており、それらの路線では、埼玉県平均の死傷事故率（58.5%）に比べ高い事故率となっている。 ・他地域での同様な幹線道路整備事業では、整備に並行道路の安全性向上が確認されており、新大宮上尾道路についても同様の効果が期待される。 					
③地域産業活動の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・与野JCT～桶川北本IC間がミッシングリンクとなっており、さいたま市中心部や東京都心部へのアクセスに時間を要している。 ・新大宮上尾道路の整備により、圏央道沿線からさいたま市中心部や東京都心部へのアクセス性が向上。円滑な物流の確保により、地域の産業活動を支援 					
④道路ネットワーク機能の強化					
<ul style="list-style-type: none"> ・さいたま新都心は災害時バックアップ拠点機能を有しており、新大宮上尾道路は、災害時には、沿線自治体や信越方面・東北方面からの救援物資受入、県内防災活動拠点の連携、基幹災害拠点病院への被災者搬送のための輸送・移動ルートを構成する。 ・新大宮上尾道路の整備により、さいたま市西区や北区から第三次救急医療機関であるさいたま赤十字病院施設救急救命センターまでの所要時間がそれぞれ短縮され、救急搬送の速達性が向上する。 					

関係する地方公共団体等の意見	
<ul style="list-style-type: none"> 埼玉県知事からの意見： <ul style="list-style-type: none"> 一般国道17号 新大宮上尾道路は、埼玉県中央地域の交通渋滞の緩和はもとより、物流の効率化や防災上の観点からも、首都圏の高速道路ネットワークを強化する上で非常に重要な道路です。 今後の事業推進にあたっては、より一層のコスト縮減を図り、早期の事業完成をお願いします。 また、本路線の機能を十分発揮させるため、未事業化区間(上尾南～圏央道)につきましても、早期に事業化されまよう特段の御配慮をお願いします。 さいたま市長からの意見： <ul style="list-style-type: none"> 新大宮上尾道路は、国道17号新大宮バイパスで発生している慢性的な渋滞の解消や、さいたま新都心が持つ災害時における首都機能のバックアップ拠点機能を強化することが期待されている重要な道路です。 事業への地域の期待が大変大きいことから、整備効果の早期発現のため早期供用に努めて頂きたい。 また、事業費の増額見込みが示されたことも踏まえ、今後の事業推進にあたっては、コスト縮減や有料道路事業制度の更なる活用など地方負担の軽減対策について検討をお願いいたします。 さらに、沿線地域の安心・安全を最優先に、地域への丁寧な対応を行いながら事業を推進するようお願いいたします。 事業化された区間の整備効果を高めるため、重要物流道路の更なる機能強化として、新大宮上尾道路を圏央道まで延伸するようお願いいたします。 	
事業評価監視委員会の意見	
事業の継続を了承する。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> 平成元年度に都市計画決定、平成28年度に事業化し、令和2年度に用地着手、令和3年度に工事着手 今後も引き続き用地取得を実施し、用地取得の進捗に応じて工事に着手し事業の推進を図る。 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<ul style="list-style-type: none"> 用地取得を行う新大宮バイパス区間には、住宅や店舗が多数あり、大規模店舗等では用地補償に向けた調査、移転工法の検討等に時間を要している。 今後も引き続き用地取得を実施し、用地取得の進捗に応じて工事に着手し事業の推進を図る。 	
施設の構造や工法の変更等	
・労務費・材料単価の上昇、橋脚位置及び基礎杭の仕様変更、用地補償費の増加、切り回し道路の変更により事業費増加。	
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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。