

再評価結果（平成16年度事業継続予定箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：中島威夫

事業名 一般国道17号新大宮バイパス	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：東京都練馬区北町 至：埼玉県さいたま市北区吉野町	延長 23.2km					
事業概要 一般国道17号は、東京都中央区から新潟県新潟市までの延長372kmの路線で、首都圏と北陸地方を結ぶ大動脈である。新大宮バイパスは、一般国道17号の交通混雑緩和を目的に、東京都練馬区北町（起点）から埼玉県さいたま市北区吉野町までの延長23.2km、4～6車線の道路です。						
昭和39年度事業化	S38年都市計画決定 (H元年度変更)	S44年度用地着手				
S45年度工事着手						
全体事業費	約800億円	事業進捗率 85%				
計画交通量	43,000台/日	供用済延長 0.0km				
費用対効果分析結果 ⁽¹⁾	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">B/C: (事業全体) 1.8 (残事業) 3.7</td> <td style="width: 25%;"> 総費用 (残事業) (事業全体) 129/267億円 (事業費: 40/177億円 維持管理費: 90/90億円) </td> <td style="width: 25%;"> 総便益 (残事業) (事業全体) 474/474億円 (走行時間短縮便益: 423/423億円 走行費用減少便益: 51/51億円 交通事故減少便益: 1/1億円) </td> <td style="width: 25%;"> 基準年 平成15年 </td> </tr> </table>		B/C: (事業全体) 1.8 (残事業) 3.7	総費用 (残事業) (事業全体) 129/267億円 (事業費: 40/177億円 維持管理費: 90/90億円)	総便益 (残事業) (事業全体) 474/474億円 (走行時間短縮便益: 423/423億円 走行費用減少便益: 51/51億円 交通事故減少便益: 1/1億円)	基準年 平成15年
B/C: (事業全体) 1.8 (残事業) 3.7	総費用 (残事業) (事業全体) 129/267億円 (事業費: 40/177億円 維持管理費: 90/90億円)	総便益 (残事業) (事業全体) 474/474億円 (走行時間短縮便益: 423/423億円 走行費用減少便益: 51/51億円 交通事故減少便益: 1/1億円)	基準年 平成15年			
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保（現道の混雑時旅行速度が20km/h未満の区間の旅行速度の改善が期待される） ・安全で安心できる暮らしの確保（第三次医療施設である「日大板橋病院」へのアクセス向上が見込まれる） <p style="text-align: right;">他5項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
平成10年5月の高速埼玉大宮線の供用や、平成12年5月の「さいたま新都心」の街開きのため、国道17号等の周辺道路の交通渋滞が深刻化している。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
周辺状況を鑑みながら、4～6車線整備、交差点の立体化を段階的に進め、現在起点部の2.3kmを残して、完成供用している。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
国道17号の整備効果を早期に発現するため、早期4車線化を目指す。接続する放射35号線の供用時（平成22年度の予定）には、国道254号交差点（北町インター）の立体化を行い、完成供用を図る。						
施設の構造や工法の変更等						
工事施工にあたっては、構造物のプレキャスト化による工期短縮、新技術の活用によりコスト縮減を図っている。						
対応方針 事業継続						
対応方針決定の理由						
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						
事業概要図						

(1) 事業全体の費用便益分析に変えて、既供用区間を除く区間を対象
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の。