

再評価結果（平成25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>あげおどうろ</small> 上尾道路 | 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：埼玉県さいたま市西区宮前町 <small>にしくみやまえちよう</small> 至：埼玉県桶川市川田谷 <small>おけがわしかわたや</small> | | | 延長 | 11.0km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | <p>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。</p> <p>上尾道路は、国道17号の交通混雑の緩和と圏央道へのアクセス向上を目的とした延長20.1kmのバイパス事業である。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H2年度事業化 | H44年度都市計画決定 (H元年度変更) | H9年度用地着手 | H14年度工事着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 約1,056億円 | 事業進捗率 | 90% | 供用済延長 | 6.3km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 | 41,800～58,100台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">事業全体</td> <td style="width: 10%;">2.3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>残事業</td> <td>8.6</td> </tr> </table> | B/C | 事業全体 | 2.3 | | 残事業 | 8.6 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/事業全体</td> <td style="width: 10%;">132/1,252億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費</td> <td>94/1,198億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>38/53億円</td> </tr> </table> | 総費用 | (残事業)/事業全体 | 132/1,252億円 | | 事業費 | 94/1,198億円 | | 維持管理費 | 38/53億円 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/事業全体</td> <td style="width: 10%;">1,135/2,940億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>947/2,599億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行経費減少便益</td> <td>122/263億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>66/79億円</td> </tr> </table> | 総便益 | (残事業)/事業全体 | 1,135/2,940億円 | | 走行時間短縮便益 | 947/2,599億円 | | 走行経費減少便益 | 122/263億円 | | 交通事故減少便益 | 66/79億円 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">基準年</td> <td style="width: 10%;">平成24年</td> </tr> </table> | 基準年 | 平成24年 |
| B/C | 事業全体 | 2.3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 残事業 | 8.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総費用 | (残事業)/事業全体 | 132/1,252億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業費 | 94/1,198億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 維持管理費 | 38/53億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総便益 | (残事業)/事業全体 | 1,135/2,940億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 走行時間短縮便益 | 947/2,599億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 走行経費減少便益 | 122/263億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 交通事故減少便益 | 66/79億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 基準年 | 平成24年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 感度分析の結果 | <p>【事業全体】交通量：B/C=2.0～2.6（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=6.5～9.5（交通量 ±10%）</p> <p>事業費：B/C=2.1～2.6（事業費 ±10%）事業費：B/C=8.0～9.3（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間：B/C=2.3～2.4（事業期間±1年）事業期間：B/C=8.4～8.8（事業期間±1年）</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 | <p>(1) 交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 上尾道路に並行する国道17号の損失時間は、350.2千人時間/年・kmで、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約13倍となっている。当該区間を含めた上尾道路全線(20.1km)の整備により、国道17号の交通渋滞の緩和が見込まれる。 <p>(2) 圏央道へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 上尾道路の整備により、さいたま市と圏央道のアクセスが向上し、圏央道の利便性が向上する。 埼玉県が策定している総合計画(埼玉県5か年計画)の指標である高速道路のインターチェンジ20分到達圏域が拡大(2割増)する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>埼玉県知事の意見：</p> <p>本路線は圏央道へのアクセス向上や国道17号(現道)の慢性的な交通渋滞の緩和を図る上で、非常に重要な路線である。「上尾道路(江川地区)環境保全対策検討会議」にてまとめた環境保全対策を行い、引き続きコスト縮減に十分留意し、早期完成に努めていただきたい。</p> <p>さいたま市長の意見：</p> <p>一般国道17号上尾道路につきましては、慢性化している国道17号周辺の交通混雑の緩和や沿道環境の改善に寄与し、また、地域間の道路網を担い、都市の骨格をなす幹線道路として認識しているところです。</p> <p>また、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。</p> <p>現在、さいたま市では、広域的な地域との連携強化のネットワークの構築を目指すべく道路整備を鋭意進めていることから、一般国道17号上尾道路についても引き続き整備継続頂けますようお願い申し上げます。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 | <p>事業の継続を承認する。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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22年3月に宮前IC～上尾環状線L=4.2km、川越栗橋線～桶川市川田谷間L=2.1kmが2/4車線で部分供用。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成14年度より工事着手し、平成22年3月までに6.3kmを2/4車線で部分供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

未供用区間の用地取得率は平成24年3月末時点で93%取得済。引き続き、効果の早期発現のため、用地取得・工事を実施中。

施設の構造や工法の変更等

土工における残土運搬の変更や、排水構造物に新技術を活用する等のコスト縮減の取り組みを行うが、上尾道路が通過する江川地区において、江川低地部の湿地環境を保全するため、盛土構造から、送り出し工法や仮栈橋からの施工となる高架構造へ変更、道路排水放流のための地下貯留槽の追加、埋蔵文化財本発掘調査の追加、地質調査結果による地盤改良工の追加により事業費の増加。

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。