

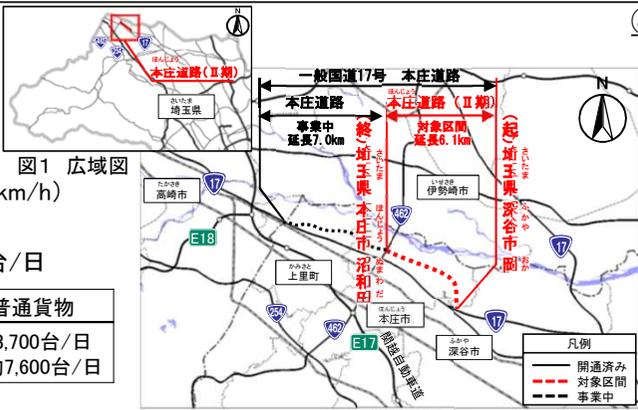
一般国道17号 本庄道路(Ⅱ期)に係る新規事業採択時評価

- ・本庄道路(Ⅱ期)の整備により、本庄市街地を通る国道17号から交通が転換し渋滞緩和
- ・国道17号の渋滞が要因で発生していた追突事故が減少し、安全性が向上
- ・本庄道路と一体となり、広域ネットワークが形成され、東西を移動する所要時間の短縮により円滑な物流活動に寄与

1. 事業概要

- ・起 終 点: 埼玉県深谷市岡崎 ~ 埼玉県本庄市沼和田
- ・延長等: 6.1km (第3種第1級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約300億円
- ・計画交通量: 約18,100~約38,400台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約12,100台/日 ~約26,200台/日	約2,300台/日 ~約4,600台/日	約3,700台/日 ~約7,600台/日



2. 課題

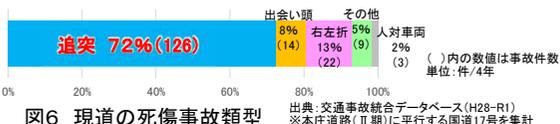
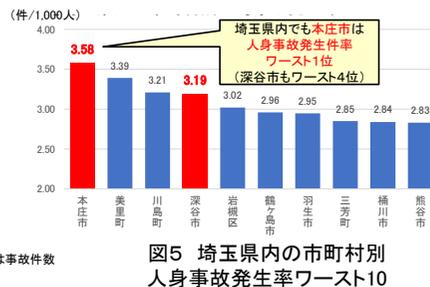
①埼玉県内唯一の未着手区間かつ現道2車線区間に交通が集中

- ・当該区間は、埼玉県内の国道17号バイパス唯一の未着手区間。(図3)
- ・並行する現道2車線区間は、埼玉県平均の約1.4倍の交通が集中し、全線で容量を超過。通過交通が約4割であり、地域内に用いない交通の排除が課題。(図3、4)



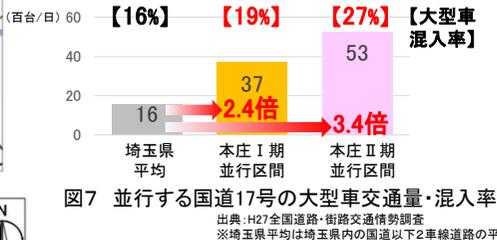
②渋滞に起因する事故が多発

- ・本庄市、深谷市の人身事故発生率は、埼玉県内ワースト1位、4位。(図5)
- ・国道17号現道の交通事故類型では、渋滞が原因と考えられる追突が約7割と多い状況。(図6)



③北部地域の主要な物流道路が不足

- ・国道17号の埼玉県北部は製造品出荷額が多い地域が集中し、沿線の深谷市や上里町、群馬県間の東西搬送需要が存在。(図8、9)
- ・並行区間は、北部地域の主要幹線となっているが、埼玉県平均の約3倍の大型車交通量が集中し、円滑な物流活動を阻害。(図7)



3. 整備効果

効果1 国道17号の渋滞緩和 [◎]

- ・交通の転換により、国道17号現道の混雑度が約2割減少し、現道沿線の速達性が確保。
- ・混雑度(本庄道路(Ⅱ期)並行区間) 現況 1.13 → 整備後 0.94 (約2割減少)

効果2 交通事故の減少 [○]

- ・渋滞緩和により追突事故が減少し、安全性が向上。
- ・追突事故件数 現況 126件/4年 → 整備後 96件/4年 (約2割減少)

効果3 所要時間の短縮による円滑な物流活動への寄与 [◎]

- ・交通分散により国道17号現道の大型車交通量が減少。
- ・広域ネットワーク整備により、所要時間の短縮が図られ物流活動や沿線企業活動に寄与。
- ・大型車交通量(本庄道路(Ⅱ期)並行区間) 現況53台/日 → 整備後24台/日
- ・所要時間(深谷市⇒高崎市) 現況34分 → 整備後9分 (約25分短縮)

費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
2.2 (2.5)	8.6% (9.7%)	538億円※2 (225億円※2)	1,168億円※2 (569億円※2)

※1 上段の値は本庄道路・本庄道路(Ⅱ期)を対象とした場合、下段() 書きの値は新規事業化区間(本庄道路(Ⅱ期))を対象とした場合の結果
 ※2 EIRR: 経済的内部収益率 ※3 基準年(R3年)における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

一般国道17号 本庄道路(Ⅱ期)に係る新規事業採択時評価

