

# 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道17号 <small>ほんじょうどうろ</small> 本庄道路		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：埼玉県本庄市沼和田 <small>ほんじょうしぬまわだ</small> 至：群馬県高崎市新町 <small>たかきししんまち</small>			延長	7.0km	
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。本庄道路は、国道17号現道の交通混雑緩和を目的として本庄市街地の北部に計画された延長13.1kmのバイパスである。このうち延長7.0kmは、群馬・埼玉県境付近に位置する老朽橋(S9架橋)の架替による防災震災対策及び、国道17号現道の混雑緩和、安全性向上を図るため事業中である。</p>						
H15年度事業化		H20年度都市計画決定		H23年度用地着手		H25工事着手
全体事業費		約260億円		事業進捗率		16% 供用済延長 0km
計画交通量		26,900～32,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.7	(残事業)/(事業全体) 199/224億円	(残事業)/(事業全体) 386/386億円	平成26年		
	(残事業) 1.9	事業費：178/203億円 維持管理費：21/21億円	走行時間短縮便益：329/329億円 走行費用減少便益：33/33億円 交通事故減少便益：25/25億円			
感度分析の結果 事業全体・残事業について感度分析を実施						
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.5～1.9（交通量 ±10%） 【残事業】交通量：B/C=1.7～2.1（交通量 ±10%）                  事業費：B/C=1.6～1.9（事業費 ±10%） 事業費：B/C=1.8～2.1（事業費 ±10%）                  事業期間：B/C=1.6～1.9（事業期間 ±2年） 事業期間：B/C=1.8～2.1（事業期間 ±2年）</p>						
事業の効果等						
<p>①交通混雑の緩和、円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本庄道路に並行する国道17号(現道)の自衛隊前交差点～若泉二丁目交差点のうち、勅使河原北交差点、若泉二丁目交差点は主要渋滞箇所にて特定。</li> <li>事故類型は追突事故が多く、全体の8割を占める。</li> <li>本庄道路の整備により、現道区間の交通が転換され、交通混雑の解消、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>②防災・震災の対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道17号は、東京と新潟を結び、埼玉県内を南北に縦断する主要幹線道路であり、第一次特定緊急輸送道路に指定されるなど、関越自動車道の代替路線としての役割も果たす重要な路線である。</li> <li>また、本庄道路の整備により、架設後約80年が経過している神流川橋が架け替えられることにより、緊急車両の通行、災害物資の輸送等のネットワーク強化が図られる。</li> </ul> <p>③地域の幹線ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本庄道路は、首都圏と上越・信越方面を結ぶ大動脈である国道17号バイパスの一部である。</li> <li>本庄道路の整備により、開通済みの深谷バイパス、熊谷バイパス、事業中の上尾道路と一体となって県北・圏央地域の幹線ネットワークを形成。</li> </ul>						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>・埼玉県知事からの意見：                  本庄道路は、首都圏と上越・信越方面を結ぶ国土の大動脈である国道17号のバイパスとして、広域幹線道路ネットワークを形成する非常に重要な道路です。                  本庄道路の整備により、沿線地域の交通渋滞の緩和や安全性の向上、地域経済の活性化が図られるだけでなく、大規模災害時における救助活動や支援物資の緊急輸送路としても期待しています。                  早期全線開通に向け、引き続き、コスト縮減に十分留意し、事業推進を図っていただきたい。</p> <p>・群馬県知事からの意見：                  本庄道路は、本県と埼玉県を結ぶ重要な路線であり、渋滞解消、防災、震災の対策のため、早期の整備をお願いしたい。                  計画区間西側(群馬県側)に連続する現道区間は、上り線が片側1車線であり、渋滞が発生しているため、事業の延伸をお願いしたい。                  また、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を促進されたい。</p>						

事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 <ul style="list-style-type: none"> <li>平成20年度に都市計画決定。</li> <li>平成26年度にユネスコ世界文化遺産に登録された田島弥平旧宅などが存在している。</li> <li>平成27年度に関越自動車道、上里SICが供用開始。</li> </ul>	
事業の進捗状況、残事業の内容等 <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間の用地取得率は23%（H29.3時点）。</li> <li>平成24年度から用地取得に着手、平成25年度から橋梁工事に着手。</li> <li>引き続き神流川橋架替区間、土工区間の用地取得を進めるとともに、神流川橋架替工事を推進。</li> </ul>	
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"> <li>事業化時、道路排水は既設河川及び農業用排水路への直接放流にて計画。</li> <li>平成24年、河川及び農業用排水路の管理者との放流協議の結果、道路整備による流出増分について、埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例による雨水流出抑制施設（調整池）を設置することとなったため、事業費を増加。</li> <li>引き続き神流川橋架替区間、土工区間の用地取得を進めるとともに、神流川橋架替工事を推進。</li> </ul>	
施設の構造や工法の変更等 雨水流出抑制施設（調整池）の追加	
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。