

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道17号 本庄道路 <small>ほんじょうどうろ</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
起終点	自:埼玉県本庄市沼和田 至:群馬県高崎市新町 <small>ほんじょう ぬまわだ たかさき しんまち</small>	延長	7.0km		
事業概要					
<p>一般国道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>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、国道17号現道の混雑緩和、安全性向上及び物流の円滑化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		H24年度用地着手	
H25年度工事着手					
全体事業費	約452億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約69%	供用済延長	1.4km
計画交通量	26,800～35,200台/日				
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 388/707億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,021/991億円
	1.4(1.4)	5.5%	(事業費: 341/655億円) (維持管理費: 47/52億円)		(走行時間短縮便益: 981/953億円) (走行経費減少便益: 31/27億円) (交通事故減少便益: 9/10億円)
	2.2(2.3) [2%] 2.8(3.0) [1%]	(5.4%)			
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)
2.6(4.4)	10.7%	交通量	B/C=1.3～1.5(±10%)	交通量	B/C=2.4～2.9(±10%)
3.8(6.3) [2%] 4.7(7.6) [1%]	(15.0%)	事業費	B/C=1.3～1.5(±10%)	事業費	B/C=2.4～2.9(±10%)
		事業期間	B/C=1.3～1.5(±20%)	事業期間	B/C=2.4～2.8(±20%)
事業の効果等					
<p>(1)周辺地域の開発支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 本庄道路は、本庄地方拠点都市地域開発や本庄早稲田駅周辺土地区画整理事業と連携し沿道まちづくりを支援。 本庄道路の整備により、土地区画整理事業や大型物流施設、大規模店舗などの開発支援、地域経済の発展に寄与。 <p>(2)円滑な物流活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道17号現道は、周辺に工業団地が多く立地し、沿線自治体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、群馬県間の東西需要が存在。 本庄道路の整備により、幹線ネットワークが強化され、円滑な物流活動に寄与することが期待。 <p>(3)道路ネットワーク機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 本庄道路は、緊急輸送道路である国道17号現道の代替路線を形成。 老朽橋である神流川橋(S9架橋)架替により災害時の物資輸送等のネットワークを強化。 本庄道路の整備により、災害時の輸送・移動ルートを構成し、埼玉県や首都圏の防災力の強化に寄与。 					
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>本庄道路は、首都圏と上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、地域の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。</p> <p>国道17号現道では、慢性的な交通渋滞が発生しており、本庄道路の整備により交通混雑の解消と交通事故の減少を図るためにも早期全線開通に向けて更なる事業推進をお願いします。</p> <p>また、幹線道路の機能を十分発揮させるためにも、深谷バイパスの暫定2車線区間の4車線化整備をお願いします。</p> <p>引き続き、コスト縮減に十分留意し、事業推進に努めていただきたい。</p> <p>・群馬県知事の意見:</p>					

本事業は、国道17号の交通渋滞の緩和や災害時の交通機能の確保等を図るうえで重要な事業である。
 令和4年12月に神流川橋が暫定2車線で開通したものの、渋滞解消には至っていないため、早期の全線開通に向けて事業推進を図られたい。
 計画区間西側(群馬県側)の現道区間は、上り線が片側1車線であることに加え、上下線ともに慢性的な渋滞が発生するとともに、交差する県市道においても、その影響が及んでいるため、本事業区間の延伸など、効果的な対策を講じることをお願いしたい。
 コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。

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

- ・平成20年度に都市計画決定。
- ・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。
- ・平成27年度に関越自動車道、上里SICが供用開始。
- ・令和4年度に本庄道路(Ⅱ期)が事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率は約99%(令和6年3月末時点)。
- ・令和4年12月に神流川橋架替区間が暫定2車線開通。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・地質調査の結果、液状化対策として地盤改良(深層混合)を追加したため工事に時間を要している。
- ・早期完成を目指し、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・横断函渠(2箇所)追加に伴う増加、地盤改良の追加に伴う増加、パイプラインの付替えに伴う増加、護岸工の仮設工法変更に伴う増加、労務費・材料単価の上昇に伴う増加により事業費増加。
- ・排水構造物の見直しによるコスト縮減。

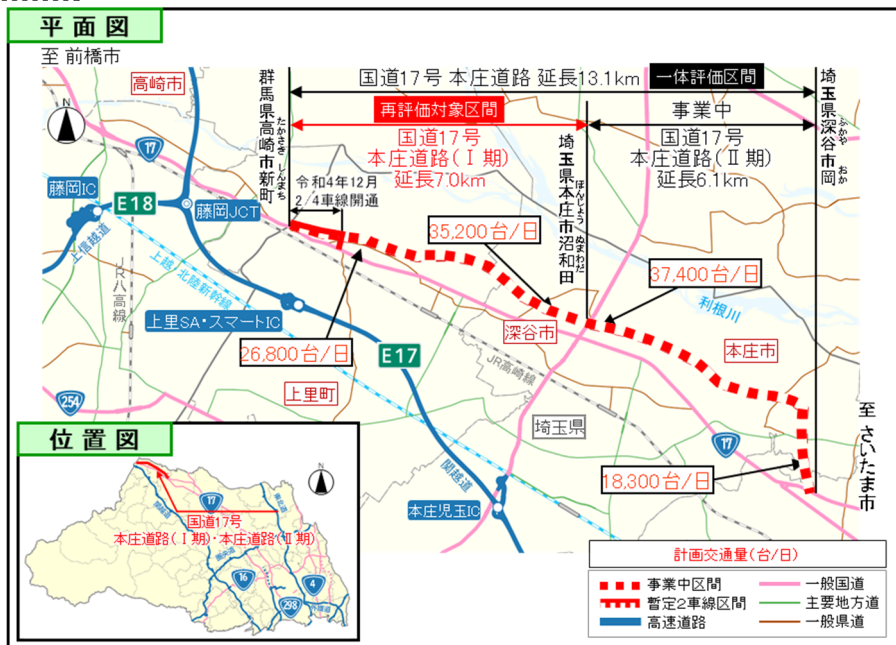
対応方針

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、本庄道路～本庄道路(Ⅱ期)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。