

一般国道 1 7 号 本庄道路

(再 評 価)

平成 2 0 年 1 月 2 3 日

関東地方整備局

事業評価監視委員会 道路事業 位置図



1. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・現国道17号の交通混雑の緩和
- ・神流川橋架け替えによる防災・震災対策

(2) 計画の概要

区 間: 自) 埼玉県本庄市沼和田
至) 群馬県高崎市新町

計画延長: $L = 7.0\text{km}$

幅員 : $W = 24.25\text{m} \sim 27.25\text{m}$

道路規格: 第3種第1級

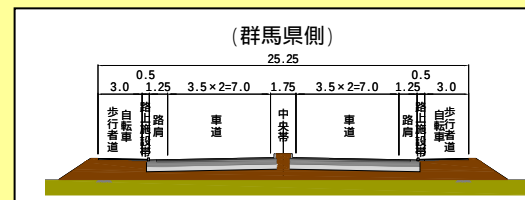
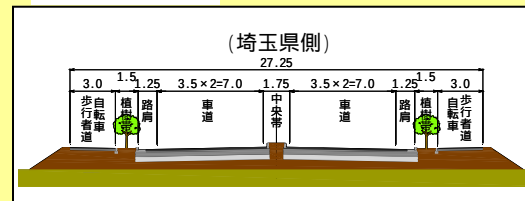
設計速度: 80km/h

車線数 : 4車線

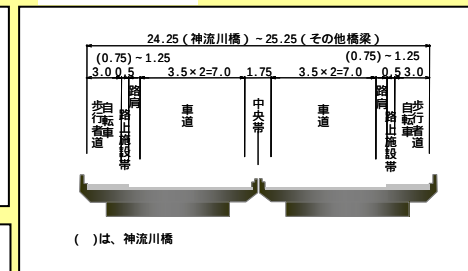
事業化 : 平成15年

標準横断面図

(土工部)



(橋梁部)



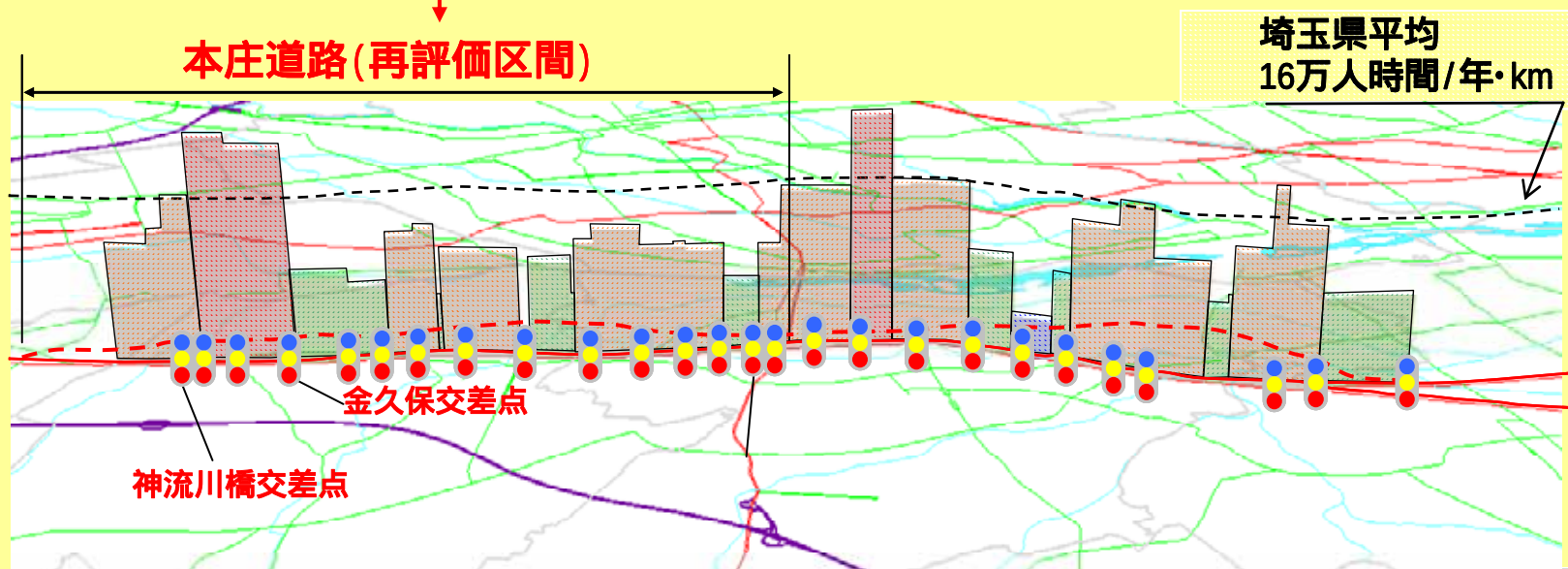
2. 事業の必要性に関する視点

- ・国道17号は県内唯一のバイパスのない2車線道路であり、交通集中によりピーク時に渋滞している。
- ・神流川橋はS9架橋の老朽橋であり、第一次特定緊急輸送道路に指定されている。

交通渋滞の解消

平成18年度

渋滞損失額：約23億円/年

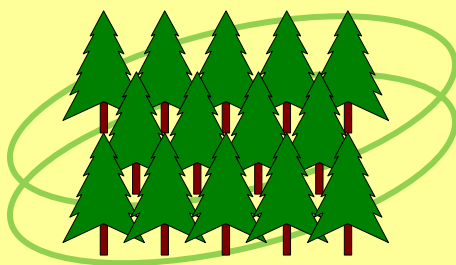


凡例

- ~ 50千人時/年・km
- 50~100千人時/年・km
- 100~200千人時/年・km
- 200~ 千人時/年・km

2. 事業の必要性に関する視点

- ・本庄道路の整備により、CO₂、NO_x、SPMの年間排出量が削減される。



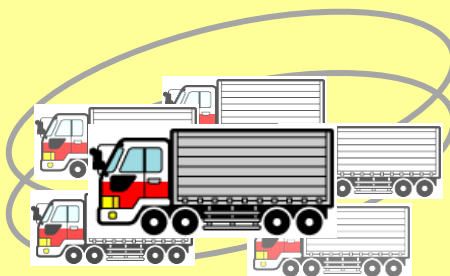
CO₂
約900t/年
(0.02%)
の削減

日比谷公園の面積の約5倍に相当
(森林面積約90haの二酸化炭素吸収量に相当)

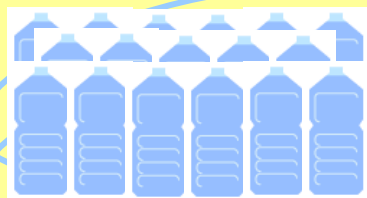
- 森林の吸収量は10.6 t / ha・年として換算
- 日比谷公園の面積を約16haとして換算



東京都を走行する大型車の
約5千台分の排出量に相当



- 大型車が東京都を走行する際の排出量308g/台で換算
- 大型車の速度を40km/h、平均走行距離を70km/台として換算



SPM
約1.5t/年
(0.10%)
削減

500mlペットボトル
約2万本の体積に相当

- ペットボトル1本(500ml)に入るSPMを約100gとして換算

3. 費用対効果

■ 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年における 現在価値(B)	295億円	32億円	1億円	327億円

■ 費用

	改築費	維持管理費	合計
基準年における 現在価値(C)	178億円	24億円	202億円

■ 算定結果

B / C	$\frac{327\text{億円 (総便益)}}{202\text{億円 (総費用)}}$	1.6
-------	---	-----

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

4. 事業進捗の見込みの視点

・本庄道路の経緯

平成15年度 着工準備 (埼玉県本庄市沼和田 ~ 群馬県高崎市新町: $L = 7.0\text{km}$)

環境影響評価方法書公告・縦覧

平成16年度
~ 17年度 環境影響評価に係る現地調査

平成18年度 準備書事業者案作成、県知事送付
都市計画原案作成のための地元説明会開催

平成19年度 準備書、都市計画案公告・縦覧、地元説明会開催

用地買収は未着手



4. 事業進捗の見込みの視点

		着工準備					都市計画決定
	年度	H15	H16	H17	H18	H19	H20
調査 測量 設計							
用地						0%	

5. PI 実施の経緯

○平成11年11月

「一般国道17号バイパス本庄道路(仮称)のあらまし」(パンフレット)公表
本庄道路(仮称)の概要・ルート案提示。アンケート葉書添付
・約1,200人の方からアンケート葉書での意見を回収

○平成12年2月

「一般国道17号バイパス本庄道路(仮称)への意見について」(パンフレット)公表
前回のパンフレットに対する意見の公表
・本庄道路の必要性 「必要である」:95%、「必要でない」:2%

○平成12年11月

「一般国道17号バイパス本庄道路(仮称)」のPI説明会実施
検討中の計画案の説明及び質問への回答等
・合計 5回開催 362人

○平成13年4月

「一般国道17号バイパス本庄道路(仮称)について(お知らせ)」を公表
PI説明会の開催状況について公表

○平成14年8月

「一般国道17号バイパス本庄道路(仮称)について(お知らせ)」を公表
北回りルート案を基本に、構造等の検討を進めていく旨を公表

○平成15年11月

環境影響評価の方法書公告・縦覧



●本庄道路のルートは大きく3つのルート案が考えられますが、国・県や関連4市町の関係機関での検討では、中心市街地の北側を通過するルート案が最適と考えています。

ルート案	特 徴
北回りルート案 中心市街地の北側を通過する案	建物の移転数も少なく、渋滞の緩和効果が大きく、国道17号の北側のまちづくりにも貢献できるルートです。
現道拡幅ルート案 現在の国道17号を拡幅する案	既成市街地を通過するルートで、建物の移転数も多く、また通過交通を市街地に引き込んでしまうなど、課題の多いルートです。
南回りルート案 中心市街地の南側を通過する案	

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・国道17号の当該区間は、県内の国道17号で唯一バイパスが整備されていない2車線区間であり、交通の集中を背景にピーク時に交通渋滞が生じている。
- ・国道17号は第一次特定緊急輸送道路に指定されているが、群馬県境付近に位置する神流川橋は老朽橋(S9架橋)であり、本庄道路整備に伴う架け替えによる災害時の信頼性向上が求められている。
- ・費用対効果(B/C)は1.6である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・準備書、都市計画案への意見書が5通のみであり、平成20年度内の都市計画決定は滞りなく行える見込み。

(3) 対応方針(原案)

- ・当事業は継続が妥当。
- ・平成20年度内に都市計画決定を行う。