

(再評価)

資料 3－4－①

関東地方整備局
事業評価監視委員会

(平成26年度第7回)

一般国道17号 本庄道路

平成26年12月12日

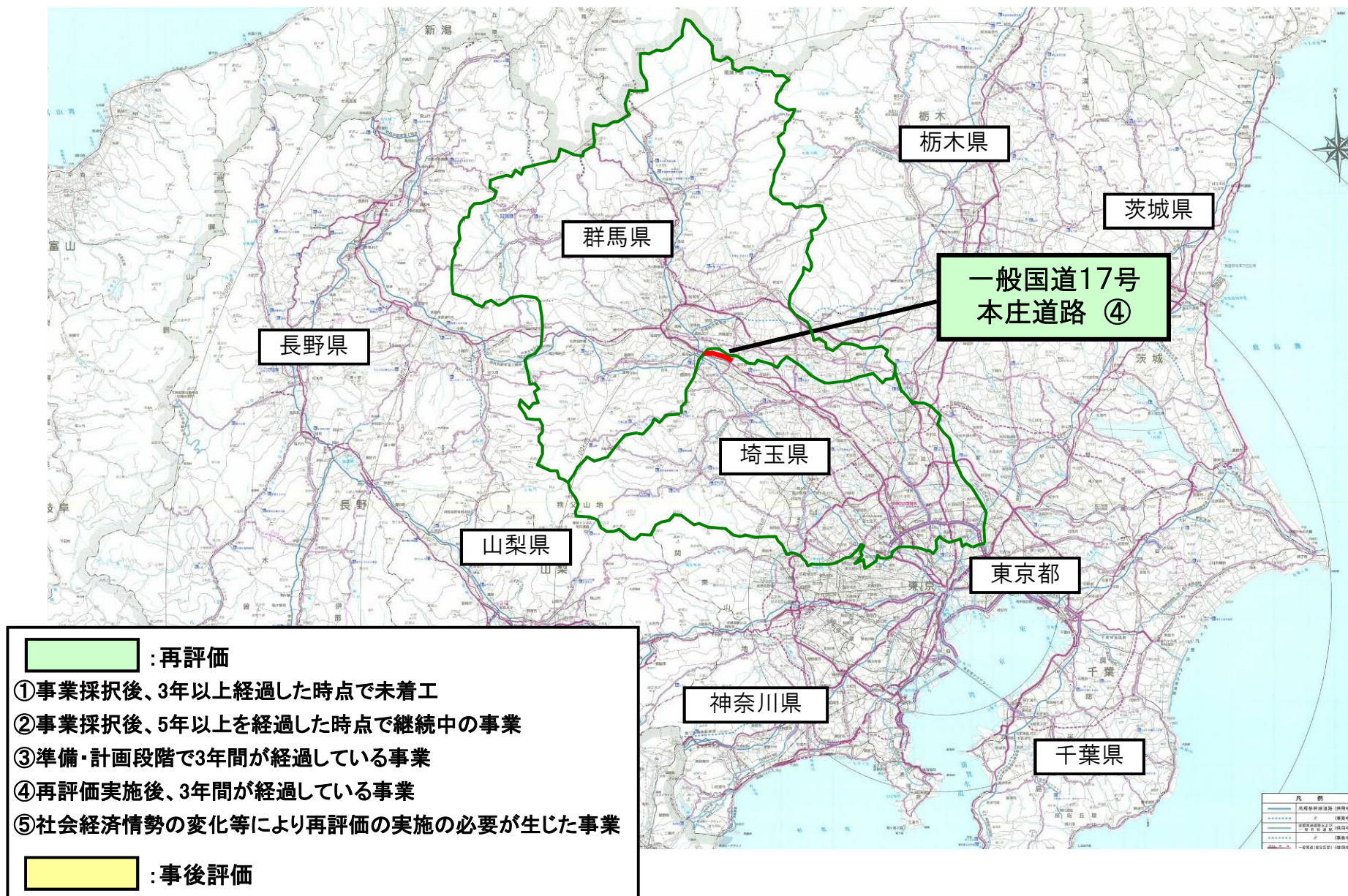
国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要	 1
2. 事業の進捗状況	 8
3. 事業の評価	 11
4. 事業の見込み等	 13
5. 関連自治体等の意見	 14
6. 今後の対応方針(原案)	 15

1. 事業の概要

(1)－1 事業の目的と計画の概要（位置図）



1. 事業の概要

(1)－2 事業の目的と計画の概要

目的

- ・ 交通渋滞の緩和
- ・ 防災震災対策

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 : 80 km/h

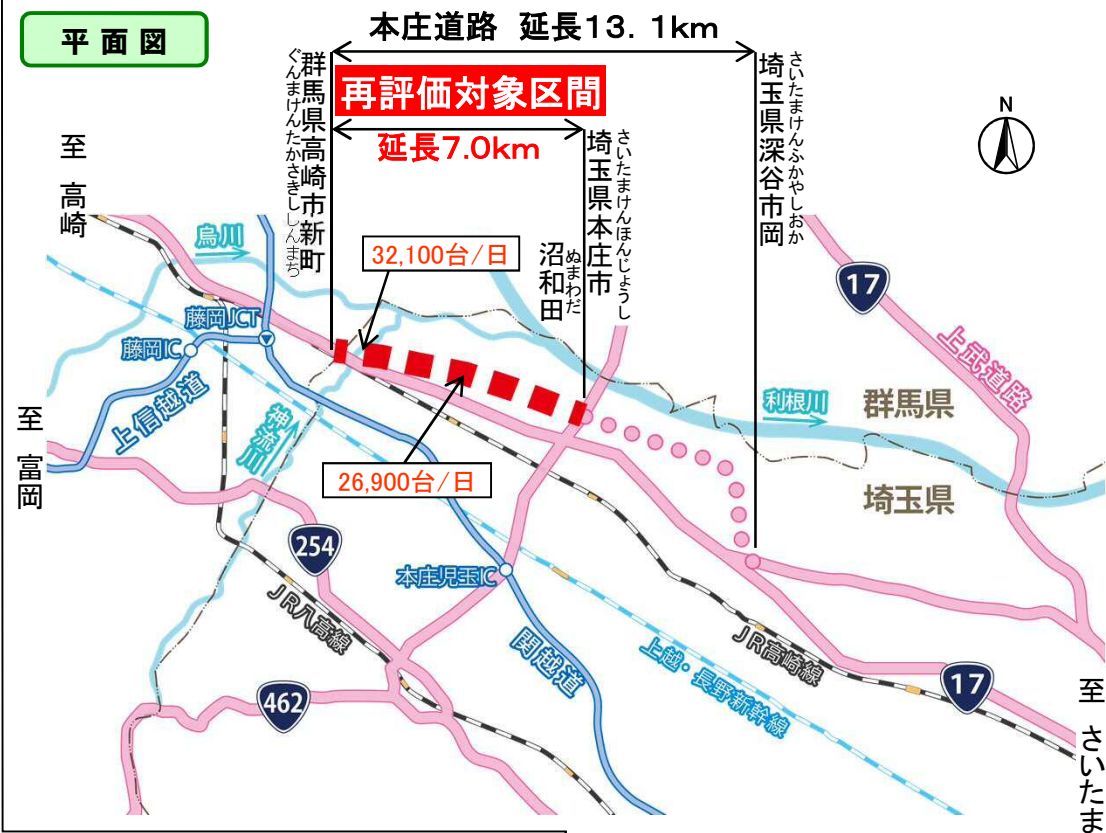
車 線 数 : 4車線

計 画 交 通 量 : $26,900 \sim 32,100\text{ 台/日}$

事 業 化 : 平成15年度

事 業 費 : 248億円

平面図



標準横断面

単位(m)

【現況】

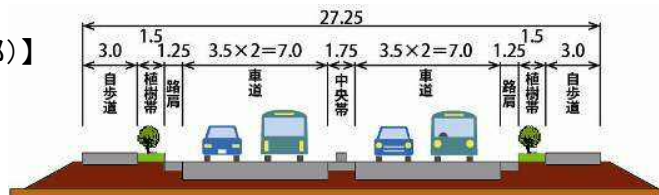


【計画(橋梁部)】

()は神流川橋



【計画(土工部)】



凡 例
計画交通量(台/日)

- : 事業中
- : 高速道路
- : 国道
- : 調査中

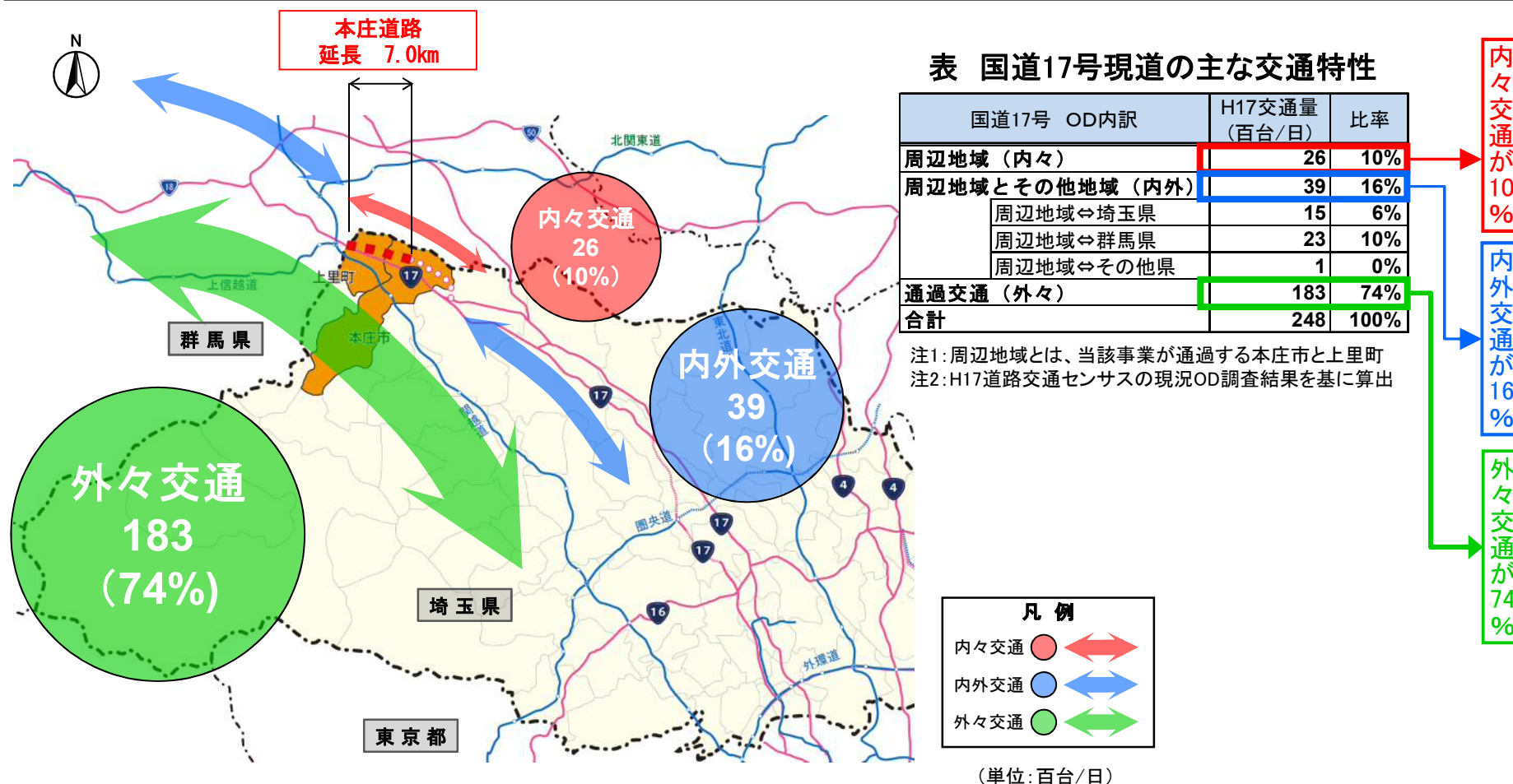
位置図



1. 事業の概要

(1)－3 事業の目的と計画の概要（国道17号現道の交通特性）

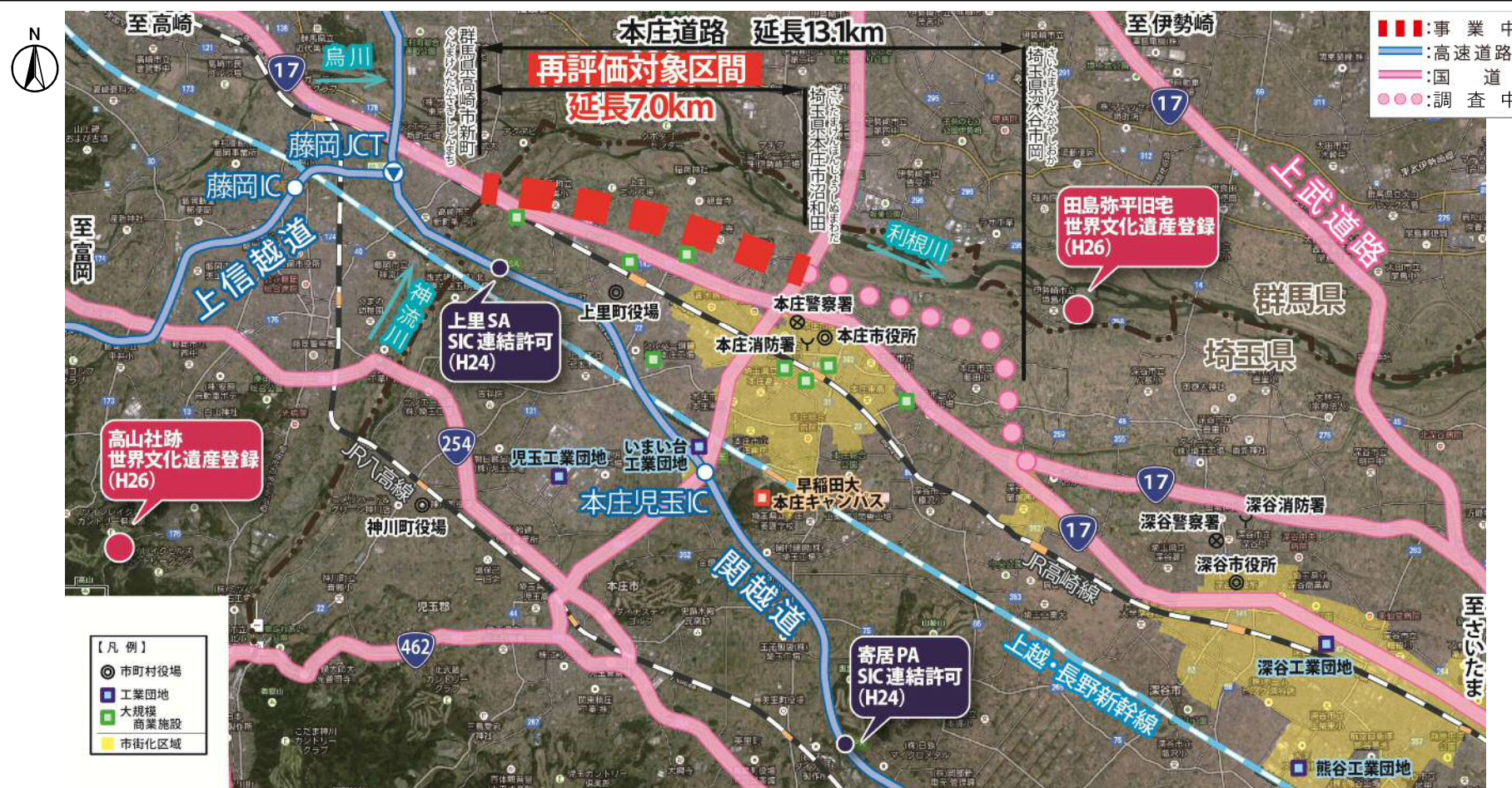
- ・本庄道路と並行する国道17号現道の交通特性は、周辺地域に起終点をもつ内々交通が10%、起終点のどちらかが周辺地域にある内外交通が16%、周辺地域を通過する外々交通が全体の74%を占める。



1. 事業の概要

(1)－4 事業の目的と計画の概要（周辺の状況）

- ・本庄道路は、本庄市と上里町の平地部に計画され、田畑を通過する。
- ・国道17号現道は、上越・長野新幹線やJR高崎線と並行し、市街化区域を通過するとともに、沿道には公共施設や大規模商業施設が点在している。
- ・前回再評価以降、設置申請があった上里SIC等が平成24年度に国土交通大臣から許可を受けた。また、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。

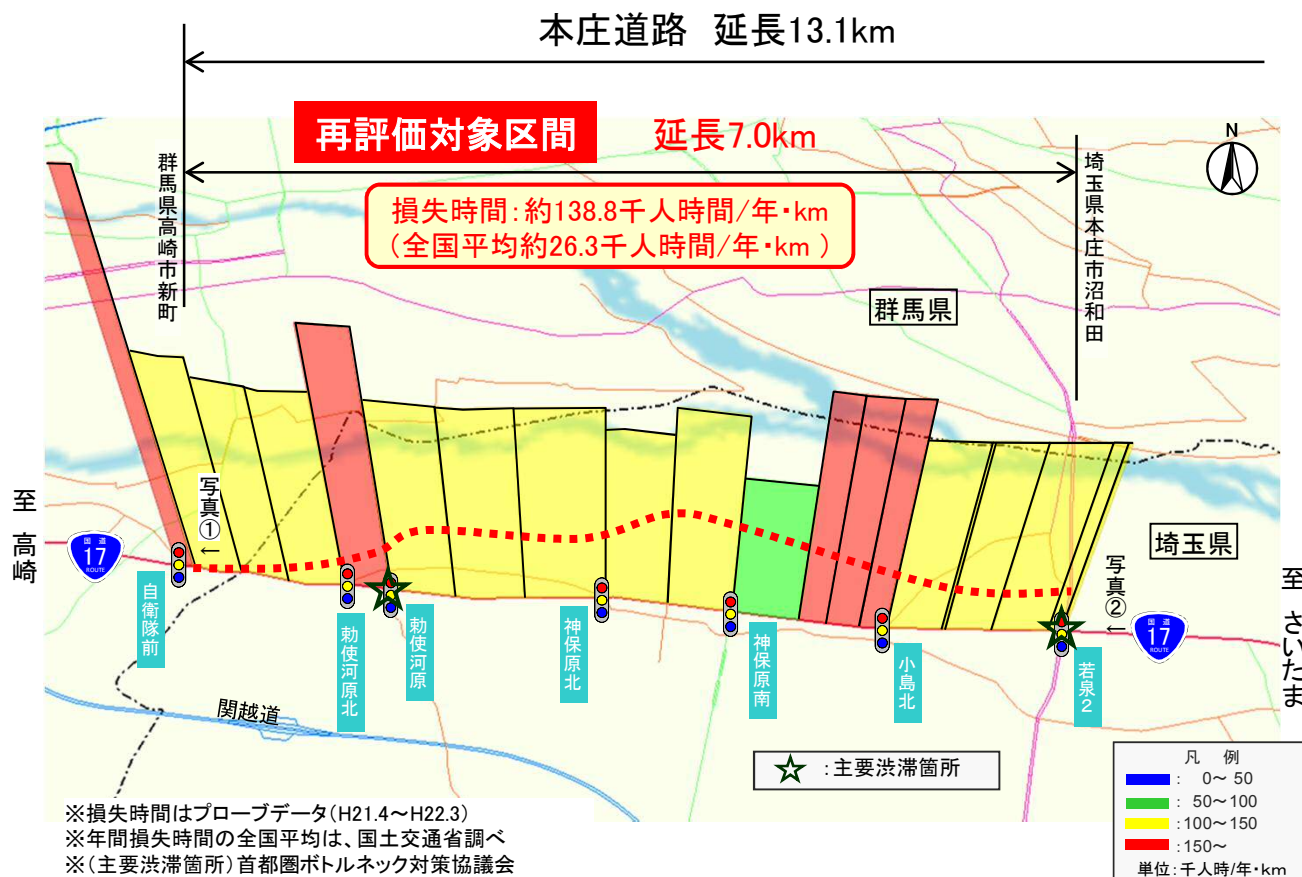


1. 事業の概要

(2)－1 事業の必要性(国道17号現道の渋滞状況)

- ・本庄道路に並行する国道17号(国道462号若泉2丁目交差点～国道17号自衛隊前交差点間)の損失時間は、約138.8千人時間/年・kmで、全国平均(約26.3千人時間/年・km)の約5倍となっている。
- ・特に、自衛隊前交差点付近などを中心に激しい渋滞が発生している。
- ・本庄道路の整備により、国道17号の交通渋滞の緩和が見込まれる。

国道17号の損失時間の発生状況



写真① 自衛隊前交差点付近の交通状況



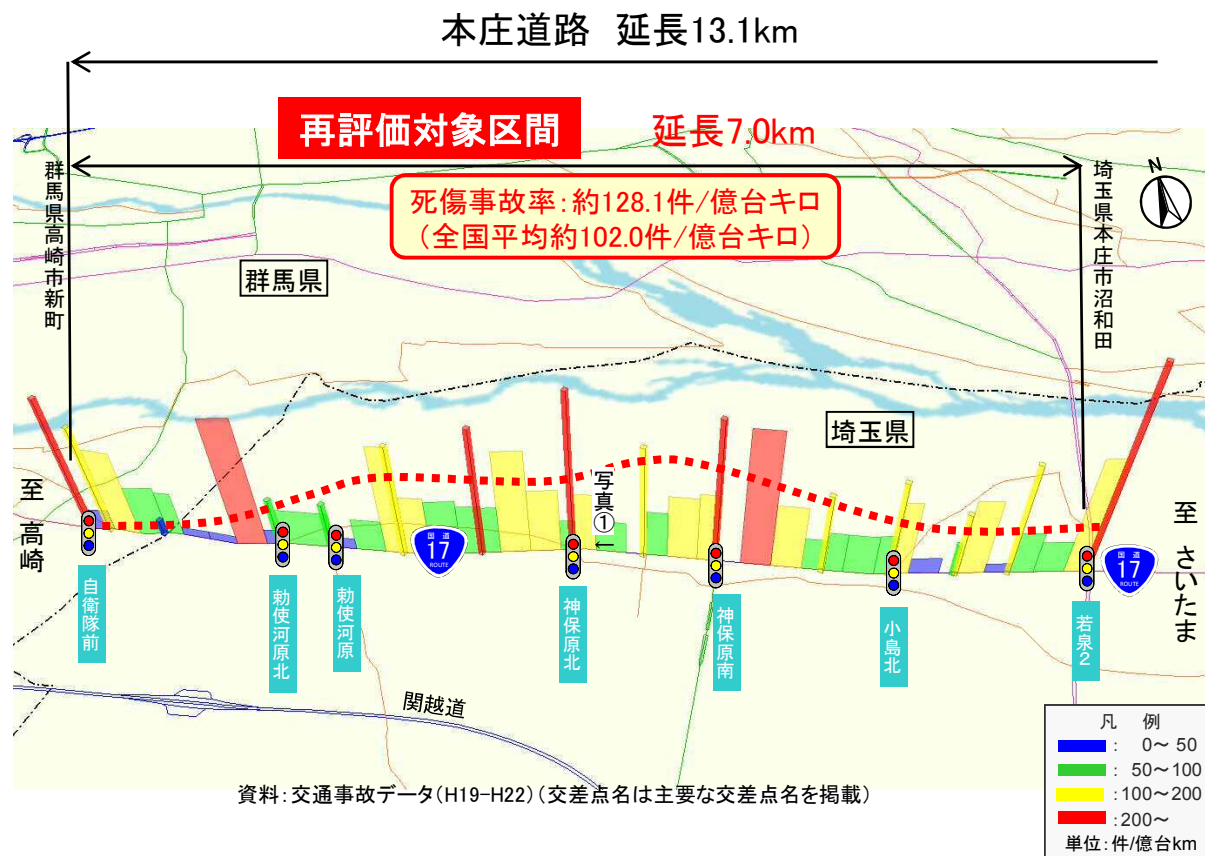
写真② 若泉2交差点付近の交通状況

1. 事業の概要

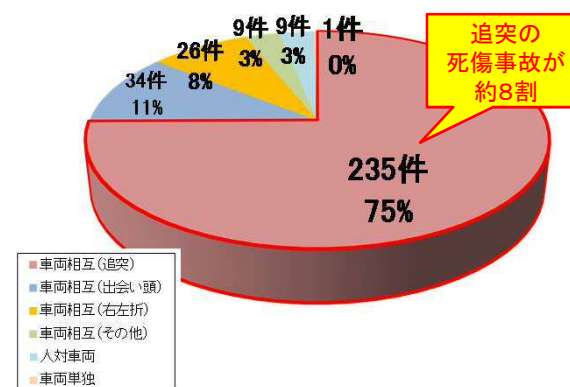
(2)－2 事業の必要性(国道17号現道の死傷事故状況)

- ・本庄道路に並行する国道17号(国道462号若泉2丁目交差点～国道17号自衛隊前交差点間)の死傷事故率は約128.1件/億台kmと、全国平均(約102.0件/億台km)の約1.3倍となっている。
- ・事故類型では、追突事故が約8割を占めている。
- ・本庄道路の整備により、現道の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。

国道17号の死傷事故発生状況



国道17号の事故類型



資料: 交通事故データ(H19-H22)

国道17号現道の交通状況

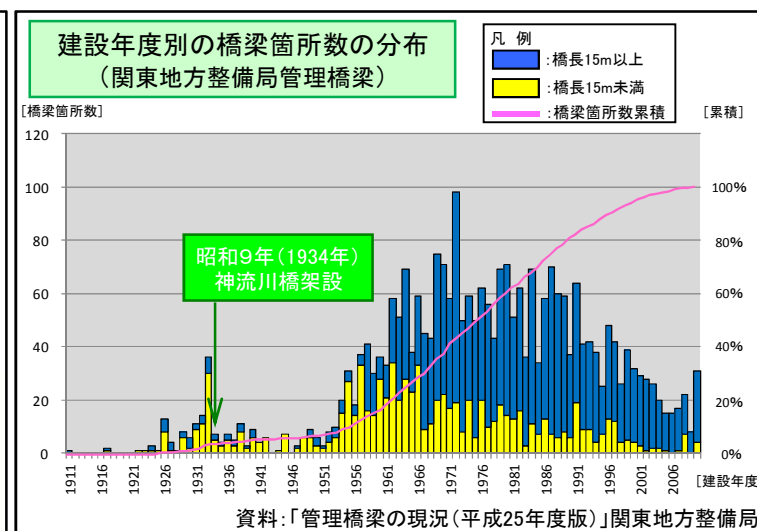


写真① 神保原北交差点付近の交通状況

1. 事業の概要

(2)－3 事業の必要性(防災・震災の対策)

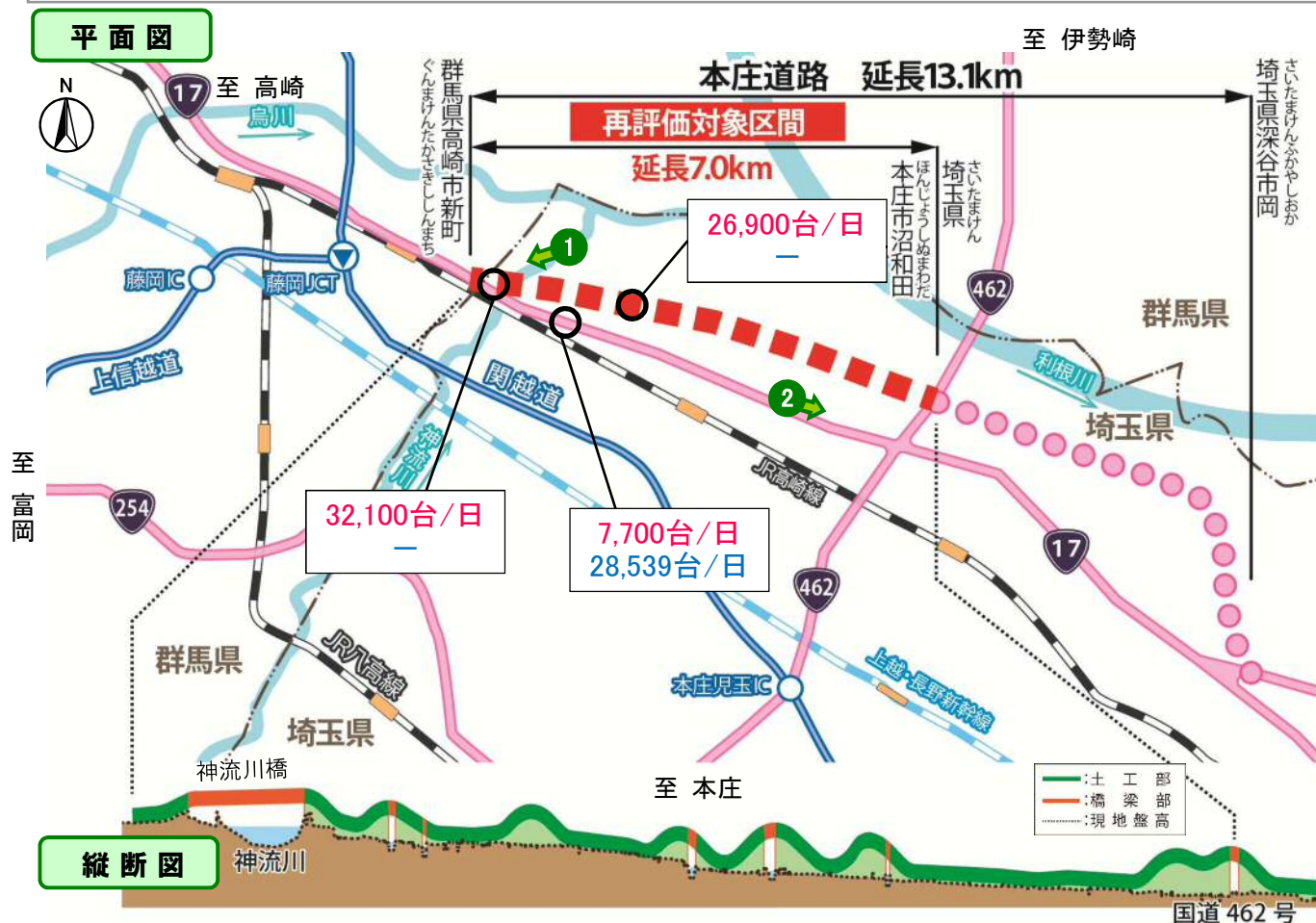
- ・国道17号は、東京と新潟を結び、埼玉県内を南北に縦断する主要幹線道路であり、第一次特定緊急輸送道路に指定されるなど、関越自動車道の代替路線としての役割も果たす重要な路線である。
- ・さらに、現在の国道17号神流川橋は昭和9年に架設され80年が経過しており、本庄道路の新橋への架替により、安全性の高い道路となり、緊急車両の通行、災害物資の輸送等のネットワーク強化が図られる。



2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

平成15年度 事業化 L=7.0km(埼玉県本庄市沼和田～群馬県高崎市新町)
 環境影響評価方法書公示・縦覧
 平成19年度 環境影響評価準備書、都市計画案公告・縦覧
 平成20年度 都市計画決定
 平成21年度 測量・地質調査の地元説明会
 平成24年度 用地買収着手
 平成25年度 工事着手



2. 事業の進捗状況

(2) 残工事の概要

- ・当該区間の用地取得率は4%(H26.3時点)。
- ・今後も引き続き用地取得を進め、橋梁・改良・舗装工事を行う。



■整備状況

①神流川渡河付近(高崎方面を望む)



■工事予定箇所周辺の状況

②国道462号付近(高崎方面を望む)



前回 再評価 H23	工事		用地取得率 0%(全体)
	用地		
↓			
今回 再評価 H26	工事		用地取得率 4%(全体)
	用地		

凡例(工事・用地)

☐ : 未着手
☒ : 工事中・取得中
☐ : 完成済・取得済

2. 事業の進捗状況

(3) 前回再評価からの進捗状況



＜写真①＞ 神流川河川敷



前回再評価(H23)



＜写真①＞ 神流川河川敷



今回再評価(H26)

3. 事業の評価

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3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】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

1) 計算条件

		【参考：前回評価（H23）】
・基準年次	: 平成26年度	平成23年度
・供用開始年次	: 平成34年度	平成32年度
・分析対象期間	: 供用後50年間	供用後50年間
・基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	平成17年度道路交通センサス
・交通量の推計時点	: 平成42年度	平成42年度
・計画交通量	: 26,900～32,100（台/日）	26,300～33,600（台/日）
・事業費	: 約248億円	約248億円
・総便益（B）	: 約386億円（1,123億円 [※] ）	約378億円（1,129億円 [※] ）
・総費用（C）	: 約224億円（297億円 [※] ）	約225億円（327億円 [※] ）
・費用便益比	: 1.7	1.7

※基準年次における現在価値化前を示す

3. 事業の評価

2) 事業全体

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B／C)	経済的内部 収益率 (EIRR)		
	329億円	33億円	25億円	386億円				
費用(C)	事業費		維持管理費				1. 7	7. 3%
	203億円		21億円					
				224億円				

3) 残事業

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B／C)	経済的内部 収益率 (EIRR)		
	329億円	33億円	25億円	386億円				
費用(C)	事業費		維持管理費				1.9	8.4%
	178億円		21億円					

基準年：平成26年度

注1) 便益・費用については、平成26年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 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。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

4. 事業の見込み等

- ・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。
- ・引き続き、用地取得および工事を推進する。
- ・道路設計を進める上で縦断線形の見直しや関連道路事業の進捗を踏まえ、平成24年度に予定していた設計用地説明を平成28年度に実施することとしたため、事業期間を平成31年度から平成33年度に変更する。
- ・なお、早期効果発現の観点から、平成31年度に暫定2車線での開通を目指し、更に優先整備区間の検討を行い、渋滞解消に資する区間については、優先的に進める事を検討する。

■事業の計画から完成までの流れ

年 度	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
事業化	事業化																		
環境影響評価	方法書 公告・縦覧	現地 調査	現地 調査	現地 調査	準備書 公告・縦覧	評価書 公告・縦覧													
都市計画決定				H19.2都市 計画原案 の地元 説明会	都市計画 案の 公告・縦覧	都市計画 決定													
測量・調査・設計							測量 調査 設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計					
設計・用地説明									設計 用地			設計 用地		設計 用地					
埋蔵文化財調査																	完了		
用地取得																		完了	
工事											橋梁	橋梁	橋梁	橋梁 改良	橋梁 改良	橋梁 改良	橋梁 改良 舗装 ●暫定開通	橋梁 改良	改良 舗装 ●開通

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である。

前回再評価

今回再評価

5. 関連自治体等の意見

(1) 埼玉県知事からの意見

本庄道路は、首都圏と上越地方を結ぶ国土の大動脈である国道17号の一部であり、災害時の第一次特定緊急輸送道路に指定され、関越自動車道の代替路線としての機能も果たす重要な道路です。

また、国道17号現道の慢性的な渋滞緩和を図る上で、非常に重要な道路です。

引き続きコスト縮減に十分留意し、早期整備に努めていただきたい。

(2) 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。

また、計画区間に連続する群馬県側の現道区間は、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。

さらに、事業実施にあたっては、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。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・本庄道路に並行する国道17号の損失時間は、全国平均の約5倍であり本庄道路の整備により、交通渋滞の緩和が見込まれる。
- ・本庄道路に並行する国道17号の死傷事故率は、全国平均の約1.3倍であり本庄道路の整備により、交通事故の減少が見込まれる。
- ・本庄道路の整備に伴う神流川橋の新橋への架替により、安全性の高い道路となり、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。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・本庄道路については、平成20年度に都市計画決定され、平成21年度から測量、地質調査、設計に着手。
- ・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。今後は、用地取得および工事を推進し、早期の開通を目指す。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・本庄道路は、交通渋滞の緩和や交通事故の減少、防災震災対策の観点から事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。