

(再評価)

資料 3 - 4 - ①

平成 29 年度 第 2 回  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会

# 一般国道17号 本庄道路

平成29年10月20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	.....	5
3. 事業の評価	.....	10
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) 事業の目的と計画の概要

・本庄道路は、関越自動車道や上越・北陸新幹線、JR高崎線と並行しており、田畑の耕作地を通過。

- 目的**
- ・ 交通混雑の緩和
  - ・ 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

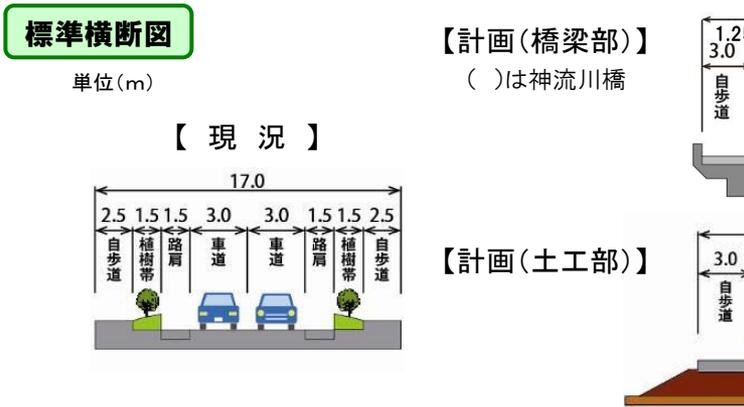
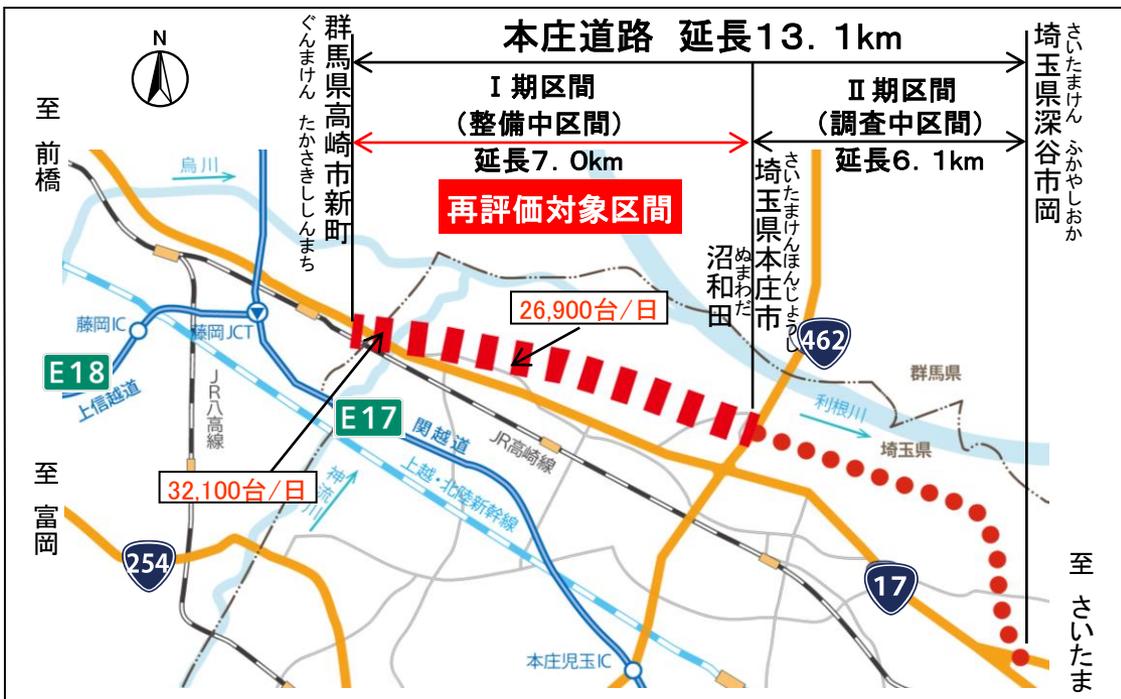
計画延長・幅員：7.0km・24.25m～27.25m

車 線 数：4車線

計画交通量：26,900～32,100台/日

事 業 化：平成15年度

事 業 費：260億円  
(前回評価時 248億円)



- 凡例**
- ：整備中区間
  - ：調査中区間
  - ：高速道路
  - ：国道
- 計画交通量(台/日)

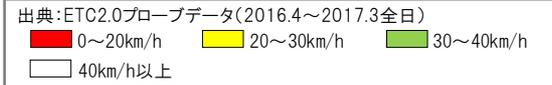


# 1. 事業の概要

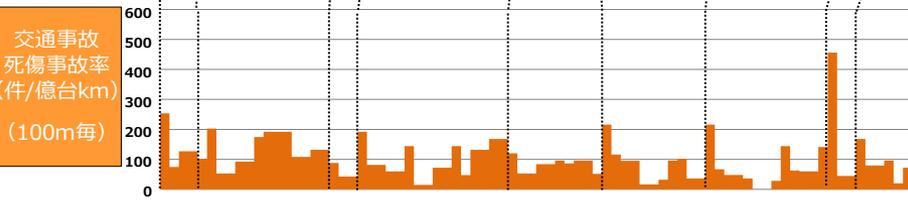
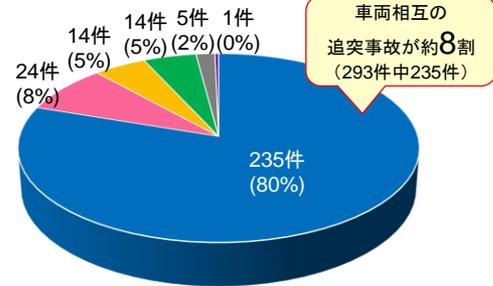
## (2) - 1 事業の必要性(国道17号(現道)の交通状況)

- ・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、<sup>てしがわからきた</sup>勅使河原北交差点、若泉二丁目交差点は主要渋滞箇所<sup>てしがわからきた</sup>に特定。
- ・事故類型は追突事故が多く、全体の約8割を占める。
- ・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。

### 国道17号(現道)の交通状況



### 国道17号の事故類型



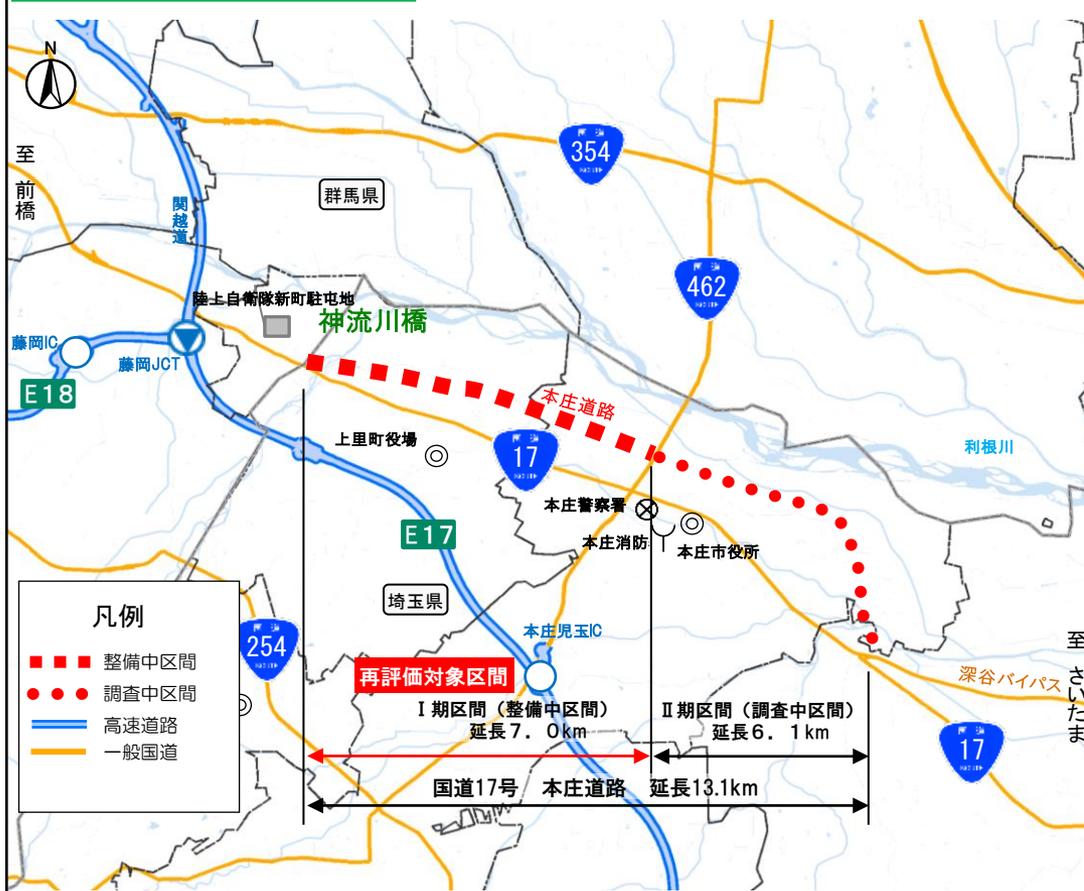
出典:イタルダ事故データ  
算出条件) H24-H27  
起点:自衛隊前  
終点:若泉二丁目

# 1. 事業の概要

## (2) - 2 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。
- ・また、本庄道路の整備により、架設後約80年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。

神流川橋位置図



神流川橋概要

昭和9年に架設され、約80年が経過

昭和9年 神流川橋渡り初めの様子



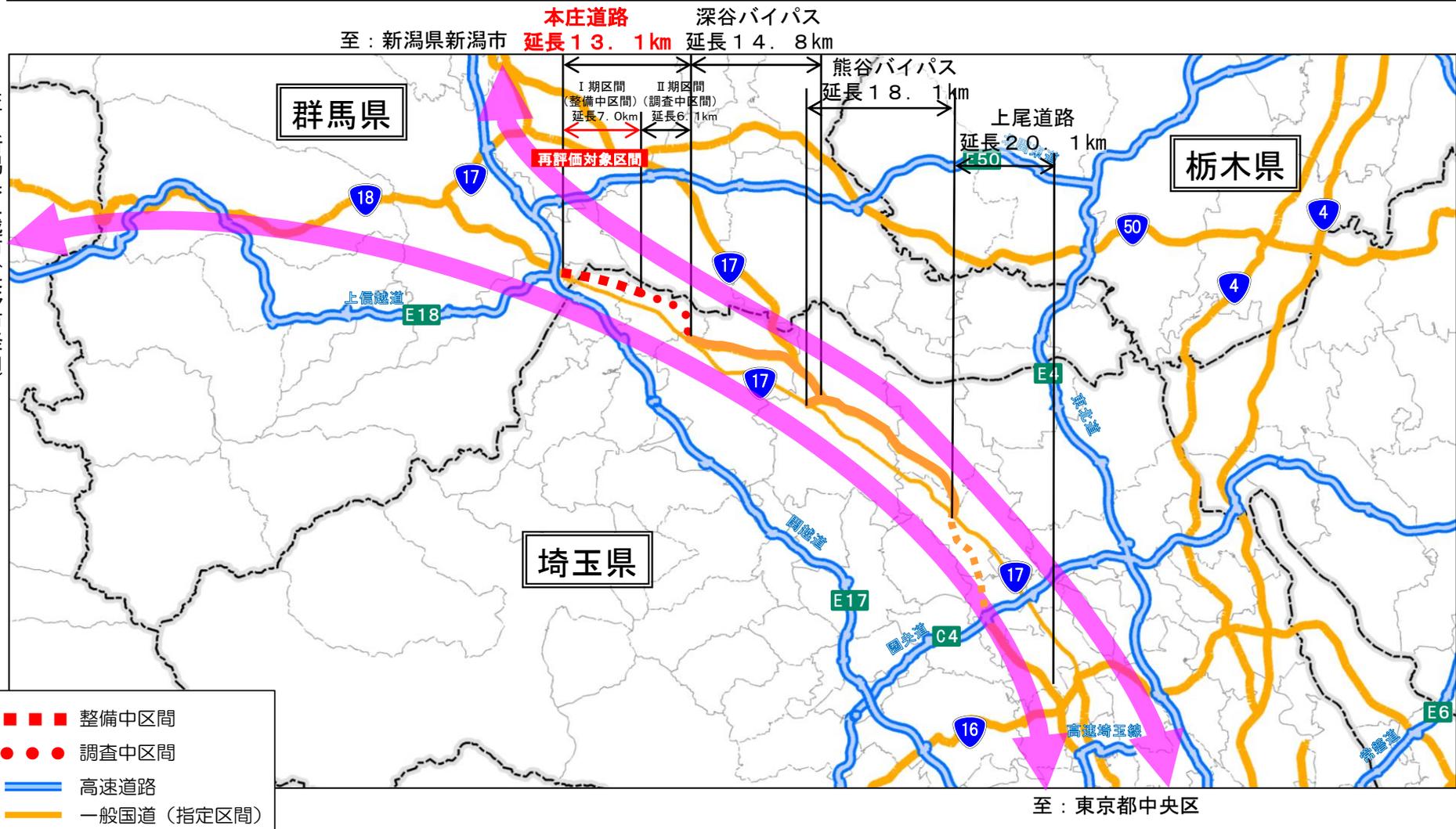
現在の神流川橋の様子



# 1. 事業の概要

## (2) - 3 事業の必要性(地域の幹線ネットワークの形成)

- ・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。
- ・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・県央地域の幹線ネットワークを形成。



至：茨城県水戸市

至：新潟県上越市(長野市経由)

# 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 都市計画案、環境影響評価準備書の公告・縦覧
- 平成20年度 都市計画決定、環境影響評価書の公告・縦覧
- 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

平面図



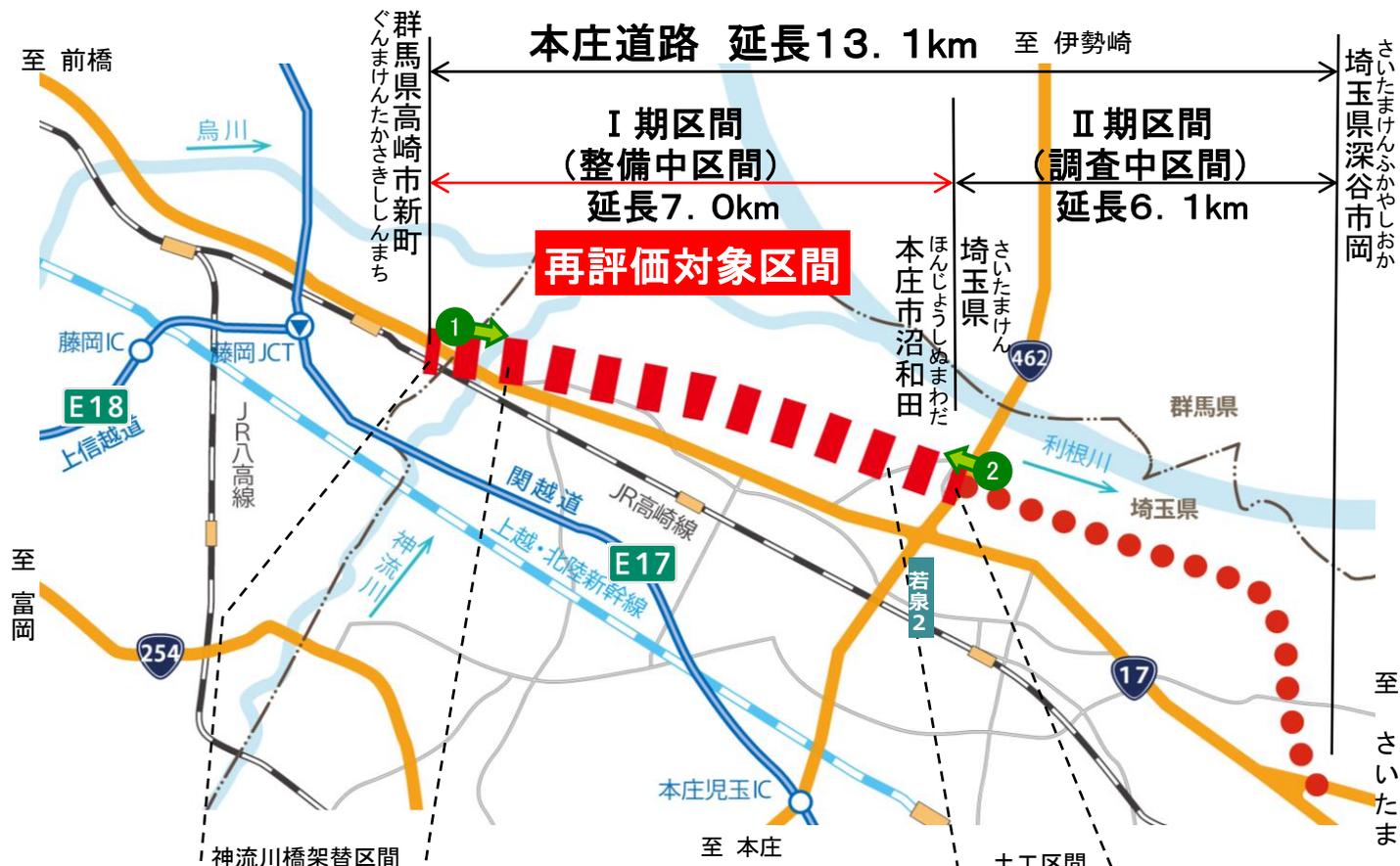
凡例

- 上段: 計画交通量
- 下段: H27一般交通量調査交通量(平日24時間)
- : 整備中区間
- : 調査中区間
- (青線): 高速道路
- (黄線): 国道

# 2. 事業の進捗状況

## (2) 残事業の概要

- ・当該区間の用地取得率は23%(平成29年3月末・面積ベース)。
- ・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。



前回再評価 H26	工事	[Progress bar]	用地取得率 4%(全体)
今回再評価 H29	工事	[Progress bar]	用地取得率 23%(全体)

凡例(工事・用地)

- :未着手
- :工事中・取得中
- :完成済・取得済

■ ■ ■ :整備中区間

● ● ● :調査中区間

— :高速道路

— :国道



## 2. 事業の進捗状況

### (4)-1 事業費増加の要因

①調整池の設置にともなう事業費の増加……………(約12億円増額)  
計 約12億円増額

項目		事業変更の要因	増額
①	調整池の設置にともなう事業費の増加	道路排水の流末管理者との協議を実施したところ、調整池の設置が必要となり事業費が増加した。	約12億円
合計			約12億円

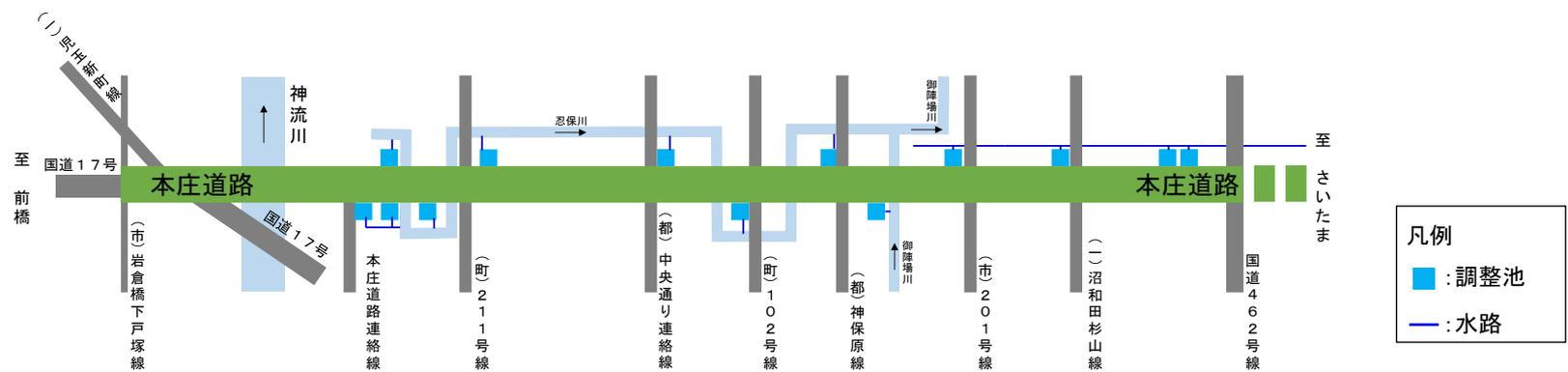
# 2. 事業の進捗状況

## (4)-2 事業費増加の要因

①調整池の設置にともなう事業費の増加……………(約12億円増額)

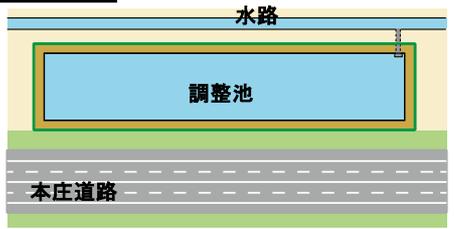
- ・事業化時、道路排水は既設河川及び農業用排水路への直接放流にて計画。
- ・平成18年10月、近年の集中豪雨による浸水被害が多発していることから、埼玉県が「埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例」を制定。
- ・平成24年、河川及び農業用排水路の管理者との放流協議の結果、道路整備による流出増分について、同条例による雨水流出抑制施設(調整池)を設置することとなった。

### ■本庄道路における調整池計画の概要

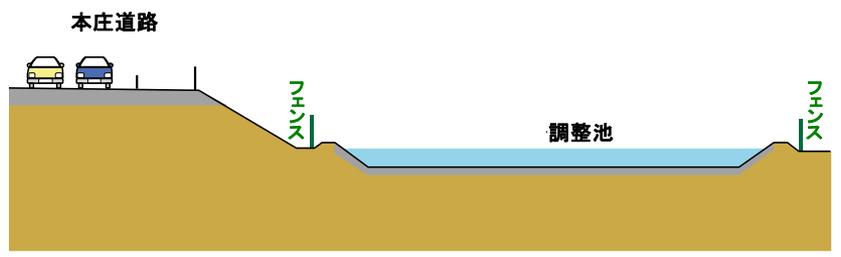


#### 調整池例

#### 平面図



#### 横断面図



# 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

注: 費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

- ・ 基準年次 : 平成26年度
- ・ 分析対象期間 : 供用後50年間
- ・ 基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・ 交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・ 計画交通量 : 26,900~32,100 (台/日)
- ・ 事業費 : 約248億円
- ・ 総便益 (B) : 約386億円 (1,123億円<sup>※</sup>)
- ・ 総費用 (C) : 約224億円 ( 297億円<sup>※</sup>)
- ・ 費用便益比 : 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

注：費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

## 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)
	329億円	33億円	25億円	386億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.7
	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)
	329億円	33億円	25億円	386億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.9
	178億円		21億円	199億円	

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) 費用便益比算定上設定した完成年度は平成33年度である。

注3) 費用及び便益額は整数止めとする。

注4) 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5) 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。

# 3. 事業の評価

## 費用対効果分析実施判定票

年度： 平成29年度 事業名： 一般国道17号 本庄道路  
 担当課： 計画課 担当課長名： 靄島 洋伸

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
<b>(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合</b>		
<b>事業目的</b>		
・事業目的に変更がない	事業目的に変更はない	■
<b>外的要因</b>		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例【地元情勢等の変化がない】	地元情勢等の変化がない	■
<b>内的要因&lt;費用便益分析関係&gt;</b>		
※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 <small>注）なお、下記2.～4.について各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。</small>		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例【B/Cの算定方法に変更がない】	B/Cの算定方法に変更がない	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例【需要量等の減少が10%*以内】	需要量の変化はない	■
3. 事業費の変化 判断根拠例【事業費の増加が10%*以内】	前回評価時の事業費248億円に対し、12億円(4.8%)の増加であり10%以内である	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例【事業期間の延長が10%*以内】	前回評価時の事業期間19年(H15～H33)に対して1年(5.3%)の延長であり、10%以内である。	■
<b>(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない判断できる場合</b>		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例【直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上】 または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時における下位ケース値が基準値を上回っている H26年度実施の下位値  (事業全体) (残事業) ・交通量(-10%) B/C=1.5 ・交通量(-10%) B/C=1.7 ・事業費(+10%) B/C=1.6 ・事業費(+10%) B/C=1.8 ・事業期間(+20%) B/C=1.6 ・事業期間(+20%) B/C=1.8	■
前回評価で費用対効果分析を実施している	H26年度に実施	■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

# 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(神流川橋)工事に着手。
- ・当該区間の用地取得率は23%(平成29年3月末・面積ベース)。
- ・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。



- ■ ■ : 整備中区間
- ● ● : 調査中区間
- : 高速道路
- : 国道

	H15	H20	H21~H23	H24	H25	H26~H28	H29	H30年代以降
事業着手	事業化	都市計画決定						
調査・設計	[Progress bar from H15 to H30]							
用地				着手	[Progress bar from H24 to H30]			
埋蔵文化財調査								[Progress bar from H29 to H30]
工事					着手	[Progress bar from H25 to H30]		

# 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、首都圏と上信・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。

## (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。

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。

# 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(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。
- ・事故類型は追突事故が多く、全体の約8割を占める。
- ・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。
- ・本庄道路の整備により、架設後80年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。
- ・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号バイパスの一部として、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・県央地域の幹線ネットワークを形成。

## (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成24年度から用地取得に着手、平成25年度から橋梁(神流川橋)工事に着手。
- ・当該区間の用地取得率は23%(平成29年3月末・面積ベース)。
- ・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。

## (3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・本庄道路は、交通混雑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、引き続き事業を継続し効果発現を図ることが妥当と考える。