

(再評価)

資料 2 - 3 - ①

平成 28 年度 第 5 回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道17号 群馬大橋拡幅

平成28年10月7日

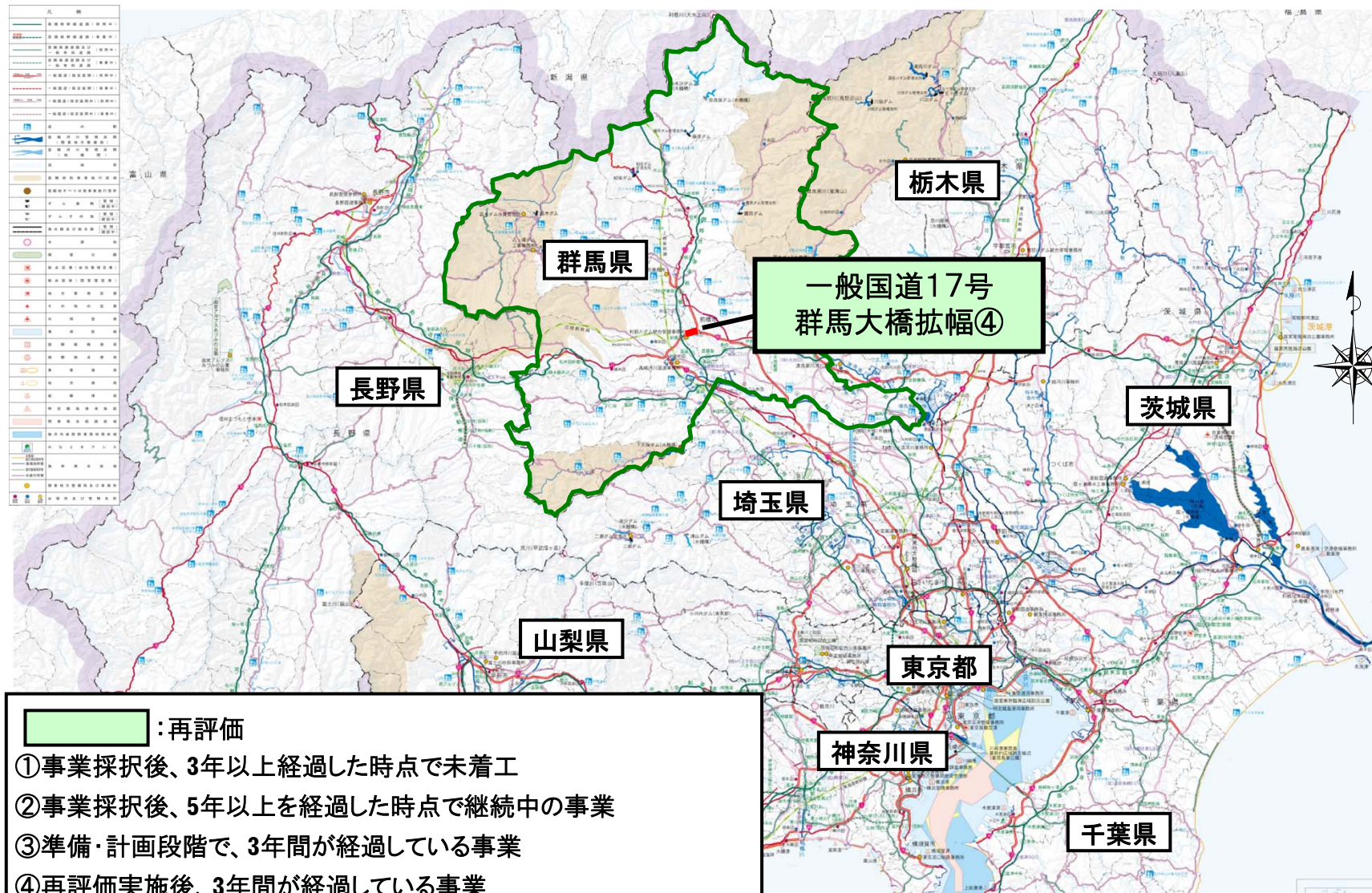
国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	7
3. 事業の評価	.....	9
4. 事業の見込み等	.....	11
5. 関連自治体等の意見	.....	12
6. 今後の対応方針(原案)	.....	13

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

- ・前橋市中心街の混雑・渋滞の解消
- ・前橋市中心街の交通安全の確保

計画の概要

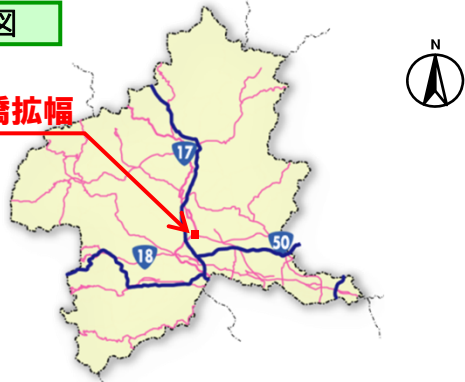
ぐんまけん まえばしし もとそうじやまち
 区 間：自)群馬県前橋市元総社町
 ぐんまけん まえばしし ほんまちいっちょうめ
 至)群馬県前橋市本町一丁目

計画延長 : 2.4km
 幅員 : 35m
 道路規格 : 第4種第1級
 設計速度 : 60km/h
 車線数 : 6車線
 事業化 : 平成元年度
 事業費 : 約300億円
 計画交通量: 36,800~51,400台/日

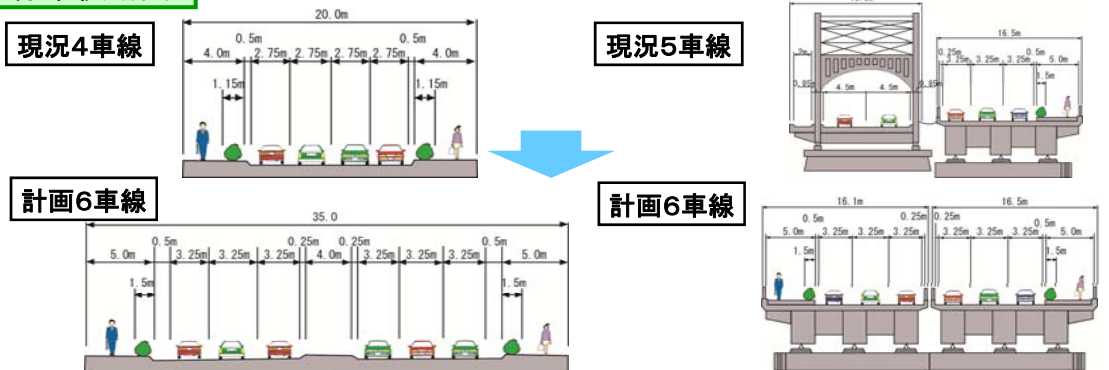


位置図

群馬大橋拡幅



標準横断図



1. 事業の概要

(1)－3 事業の目的と計画の概要(周辺の状況)

- ・当該区間は前橋市内の中心部に位置しており、周辺には群馬県庁、前橋市役所等の行政機関や病院等が集中している。
- ・前橋市中心部を利根川が流れ、渡河部に交通が集中している。



出典：国土地理院「電子国土Web」

1. 事業の概要

(1) - 4 事業の目的と計画の概要(国道17号現道の交通特性)

- ・国道17号当該事業区間の交通特性は、周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が51%。
- ・周辺地域内の起終点のある内々交通が37%、周辺地域を通過する外々交通が12%となっている。

■ 国道17号現道の主な交通特性

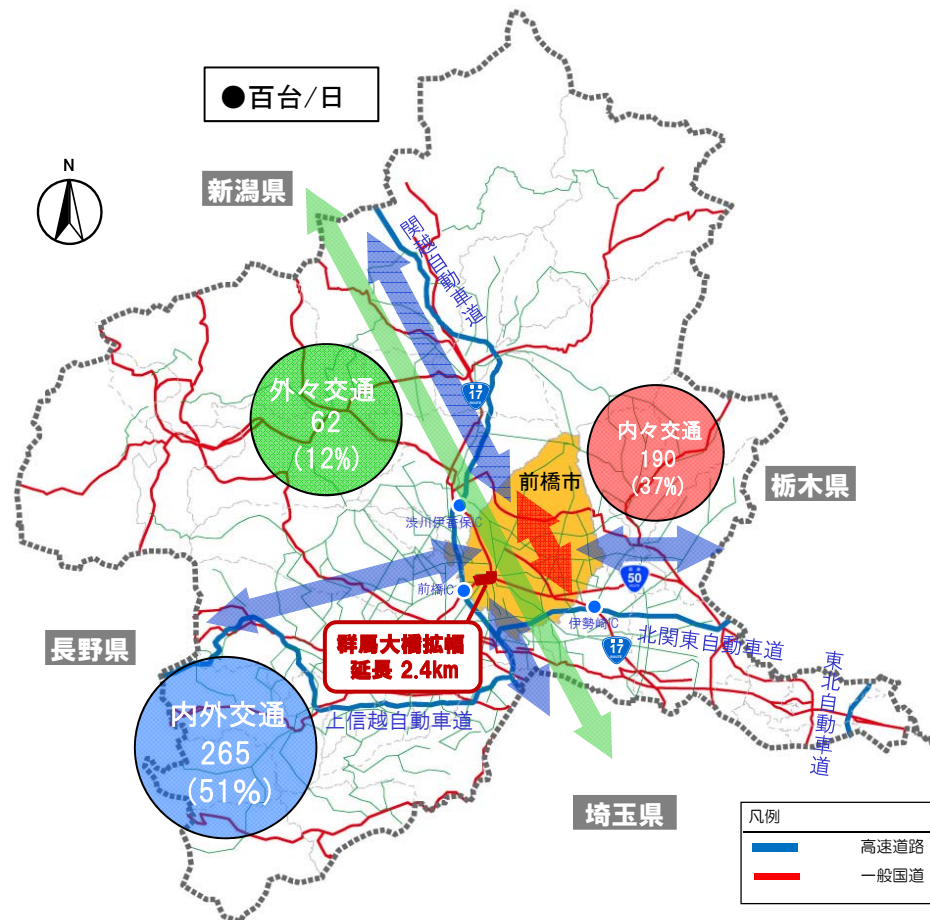


表 国道17号のOD内訳

国道17号 OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	190	37%
周辺地域とその他地域(内外)	265	51%
周辺地域⇔群馬県	244	47%
周辺地域⇔その他	21	4%
通過交通(外々)	62	12%
合計	517	100%

※周辺地域とは、前橋市

※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

(単位:百台/日)

凡例

内々交通	●
内外交通	●
外々交通	●

内々交通が
37%

内外交通が
51%

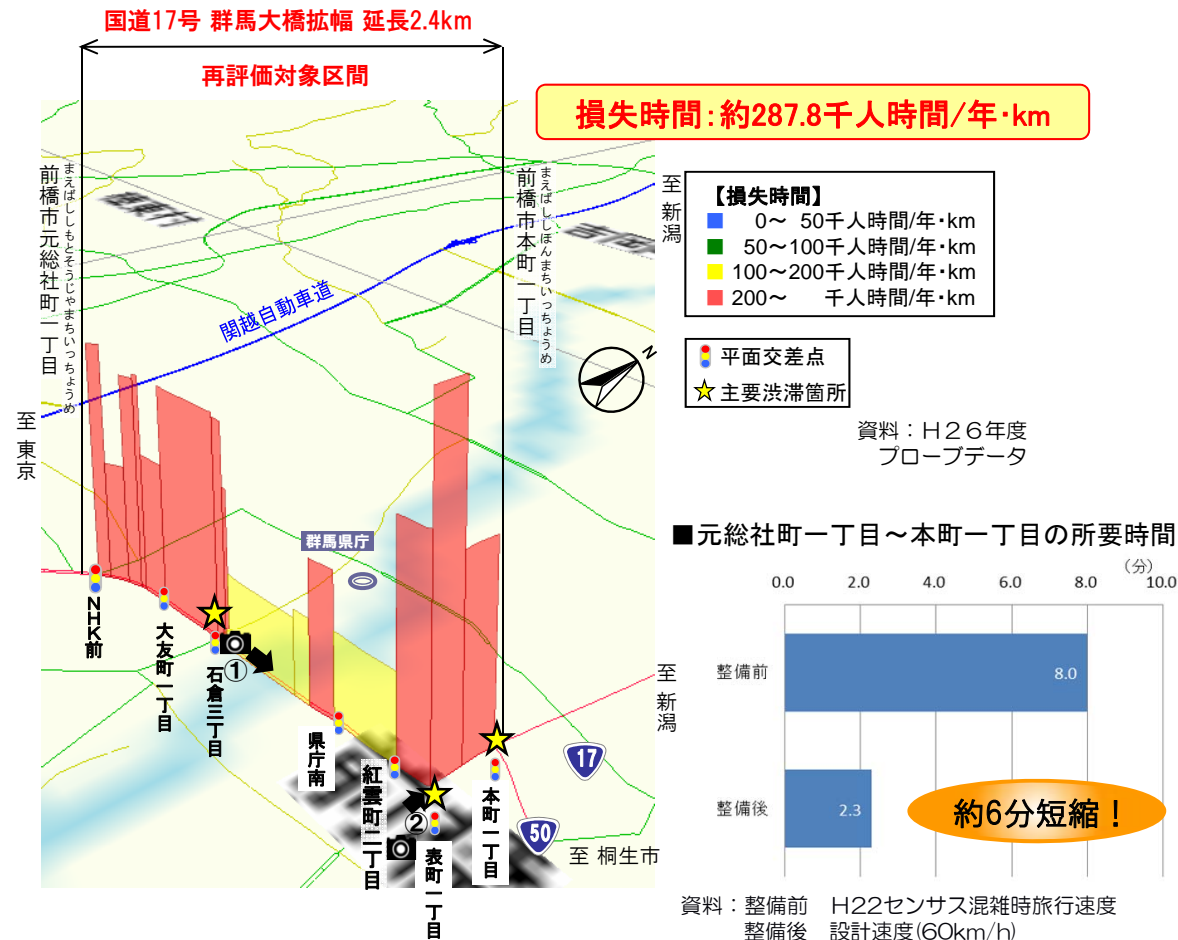
外々交通が
12%

1. 事業の概要

(2) - 1 事業の必要性(前橋市中心街の混雑・渋滞の解消)

- ・当該区間の損失時間は約287.8千人時間/年・kmとなっている。
- ・群馬大橋拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。

群馬大橋拡幅の損失時間の発生状況



① 石倉三丁目～表町一丁目付近の渋滞状況



② 表町一丁目～本町一丁目付近の渋滞状況

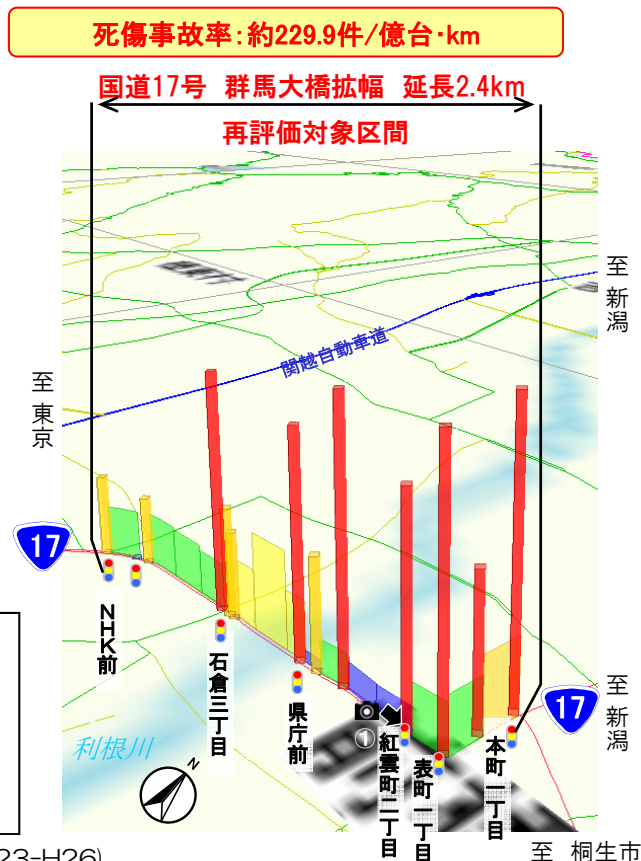


1. 事業の概要

(2) - 2 事業の必要性(前橋市中心街の交通安全の確保)

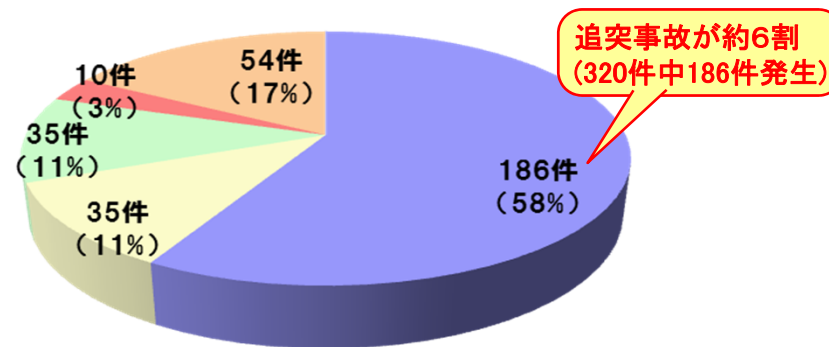
- ・当該区間の死傷事故率は、約229.9件/億台・kmとなっている。
- ・特に、車両相互の追突事故が多発しており、全体の6割を占めている状況。当該事業により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。

国道17号の死傷事故発生状況



資料: 交通事故データ(H23-H26)

事故類型



資料: 交通事故データ(H23-H26)

車両相互 追突	車両相互 出会い頭
車両相互 右折	人対車両
その他	

① 表町一丁目・紅雲町二丁目付近の交通状況

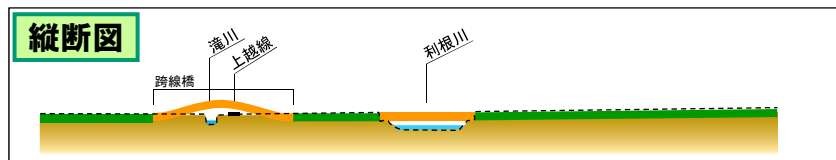


2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

平成元年度	事業化	平成18年12月	紅雲町歩道橋～表町一丁目交差点間の暫定4車線(4/6車線)開通
平成2年度	用地着手	平成22年12月	紅雲町歩道橋架替完成
平成4年3月	都市計画決定	平成23年 9月	県庁南交差点～紅雲町歩道橋間の暫定5車線(5/6車線)開通
平成5年度	工事着手		
平成10年3月	群馬大橋(下流側新橋)開通		
平成11年2月	石倉三丁目交差点～県庁南交差点間の暫定5車線(5/6車線)開通		

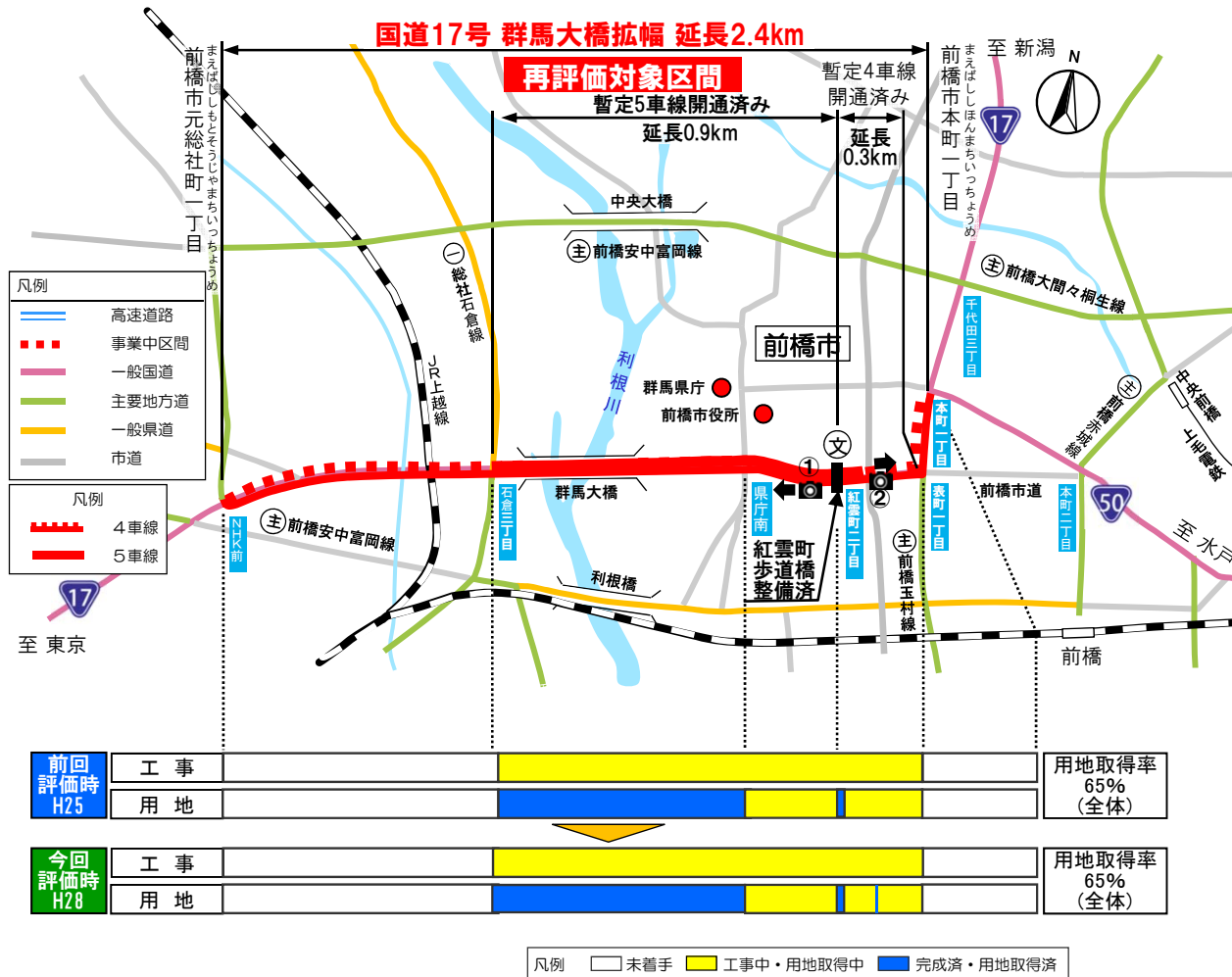
平面図



2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- ・群馬大橋拡幅の用地取得率は65%(H28.3月末時点、面積ベース)。
- ・現在、県庁南交差点～表町一丁目交差点の下り線側において、用地買収を推進中。



■ 工事進捗状況

📷 ① 紅雲町付近



📷 ② 平成27年度用地取得箇所(紅雲町)



用地買収箇所

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。

■計算条件

[参考: 前回評価(H25)]

注: 費用対効果分析に係る項目は平成25年度評価時点

- ・基準年次 : 平成25年度
- ・供用開始年次 : 平成35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 : 36,800~51,400 (台/日)
- ・事業費 : 約300億円
- ・総便益(B) : 約624億円(約1,952億円※)
- ・総費用(C) : 約355億円(約312億円※)
- ・費用便益比(B/C) : 1.8

3. 事業の評価

注：費用対効果分析に係る項目は平成25年度評価時点

■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)
	537億円	63億円	24億円	624億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.8
	349億円		6.2億円	355億円	

■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)
	190億円	19億円	7.8億円	217億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.3
	89億円		4.8億円	94億円	

基準年：平成25年度

注1) 便益・費用については、平成25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。

3. 事業の評価

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年 度： 平成28年度

事 業 名： 一般国道17号 群馬大橋拡幅

担当課： 高崎河川国道事務所 計画課

担当課長名： 関根 孝之

※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												
(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														
事業目的														
・事業目的に変更がない	事業目的に変更が無い	■												
外的要因														
・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無い	■												
内的要因<費用便益分析関係> ※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。 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。														
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無い	■												
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]	需要量の変更は無い	■												
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%*以内]	事業費の増加は無い	■												
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%*以内]	前回評価時より事業期間の延長は無い	■												
(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														
・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か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(B/C=1.0)を上回っている H25年度実施の下位値 [事業全体] <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: top;"> <tr> <td>・交通量(-10%)</td> <td>B/C=1.7</td> <td>・交通量(-10%)</td> <td>B/C=2.3</td> </tr> <tr> <td>・事業費(+10%)</td> <td>B/C=1.7</td> <td>・事業費(+10%)</td> <td>B/C=1.6</td> </tr> <tr> <td>・事業期間(+20%)</td> <td>B/C=1.6</td> <td>・事業期間(+20%)</td> <td>B/C=2.1</td> </tr> </table> [残事業]	・交通量(-10%)	B/C=1.7	・交通量(-10%)	B/C=2.3	・事業費(+10%)	B/C=1.7	・事業費(+10%)	B/C=1.6	・事業期間(+20%)	B/C=1.6	・事業期間(+20%)	B/C=2.1	■
・交通量(-10%)	B/C=1.7	・交通量(-10%)	B/C=2.3											
・事業費(+10%)	B/C=1.7	・事業費(+10%)	B/C=1.6											
・事業期間(+20%)	B/C=1.6	・事業期間(+20%)	B/C=2.1											
前回評価で費用対効果分析を実施している		■												
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

- ・平成元年度の事業化後、平成5年より工事着手、平成11年2月には石倉町三丁目交差点～県庁南交差点間、平成23年9月には県庁南交差点～紅雲町歩道橋間を暫定5車線で開通し、混雑の著しい箇所から優先度を付け順次事業を展開し、早期の効果発現を図っている。
- ・群馬大橋拡幅の用地取得率は65%(平成28年3月末、面積ベース)。
- ・今後も整備の優先度を付け、用地取得・工事を推進し、早期の効果発現を図る。

■ 事業の計画から完成までの流れ

年度		H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	
都市計画決定				都市計画決定																																	
事業化			事業化																																		
測量・調査・設計			設計	調査設計	調査設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	測量設計	測量設計	調査	設計		設計	設計	設計			調査設計	設計	設計	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	用地												用地	用地					設計用地	設計用地			
現道間拡幅区	800m (NHK前交差点～石倉三丁目交差点)	用地																																			
	工事																																				
橋梁区間	740m (石倉三丁目交差点～県庁南交差点)	用地	3%			完了																															
	工事					橋梁	橋梁	橋梁	橋梁	供用5/6	橋梁	改良	改良																								
現道拡幅区間	用地																									65%		65%									
	170m (県庁南交差点～紅雲町歩道橋)	工事																																			
	300m (紅雲町歩道橋～表町一丁目交差点)	工事																改良舗装	供用4/6								改良舗装						改良舗装	改良舗装			
	390m (表町一丁目交差点～本町一丁目交差点)	工事																																	改良舗装	改良舗装	改良舗装

※供用開始年次は、費用便益費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

■ 都道府県・政令市からの意見

(群馬県知事からの意見)

- ・本事業は、市内中心部の渋滞緩和や通行の安全性向上に必要なことから事業を継続し、特に渋滞の著しい表町一丁目交差点以北の区間については早期の工事着手を図られたい。
- ・また、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。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・当該区間の損失時間は約287.8千人時間/年・km。
- ・当該区間の死傷事故率は、約229.9件/億台・km。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成元年度の事業化後、平成5年より工事着手、平成11年2月には石倉町三丁目交差点～県庁南交差点間、平成23年9月には県庁南交差点～紅雲町歩道橋間を暫定5車線開通し、混雑の著しい箇所から優先度を付け順次事業を展開し、早期の効果発現を図っている。
- ・群馬大橋拡幅の用地取得率は65%(平成28年3月末、面積ベース)。
- ・今後も整備の優先度を付け、用地取得・工事を推進し、早期の効果発現を図る。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、前橋市中心街における混雑・渋滞の解消及び交通安全の確保の観点から、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。