

(再評価)

資料 2 - 5 - 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50号 前橋笠懸道路

平成28年10月7日

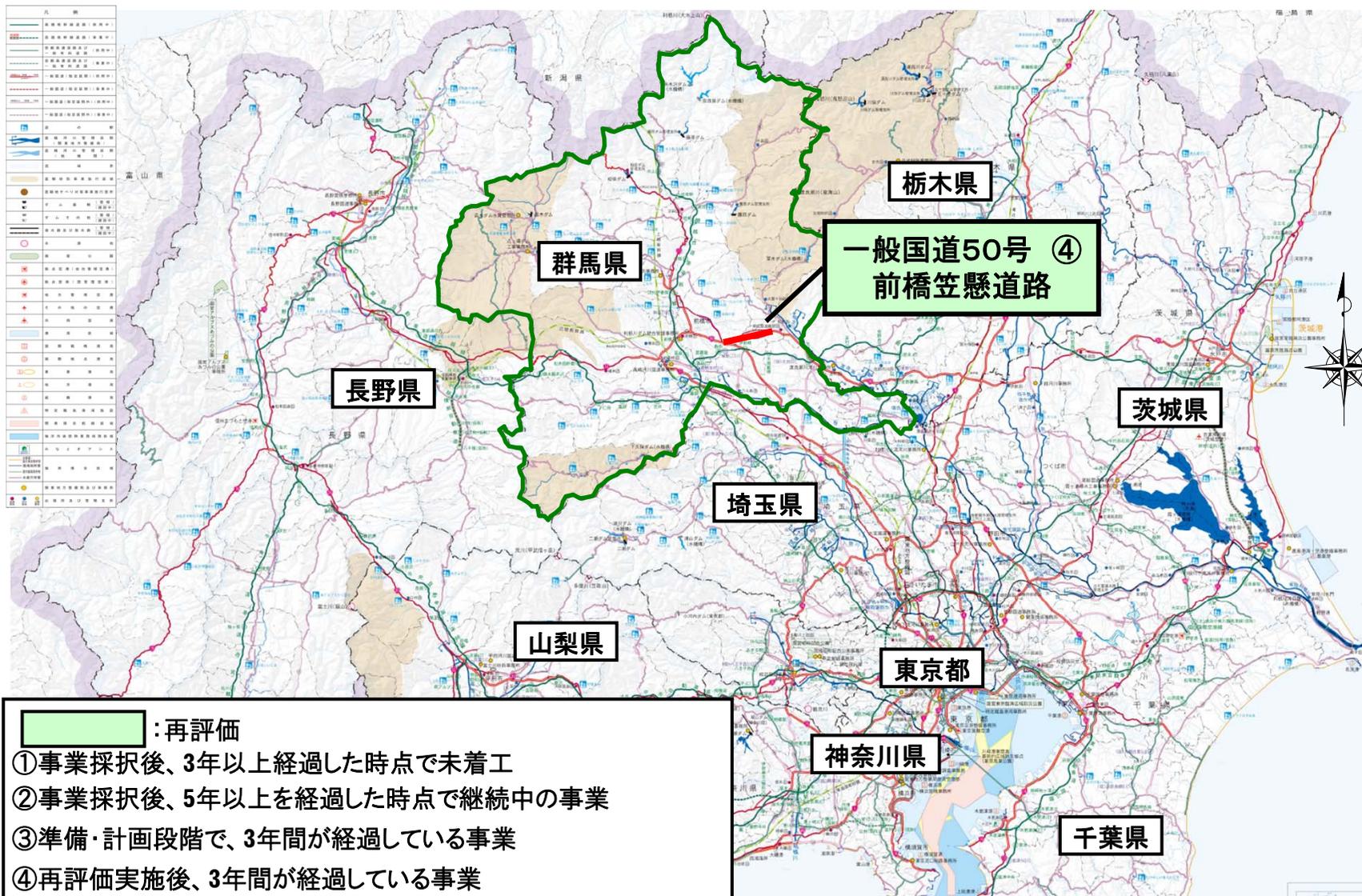
国土交通省 関東地方整備局

# 目 次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	9
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

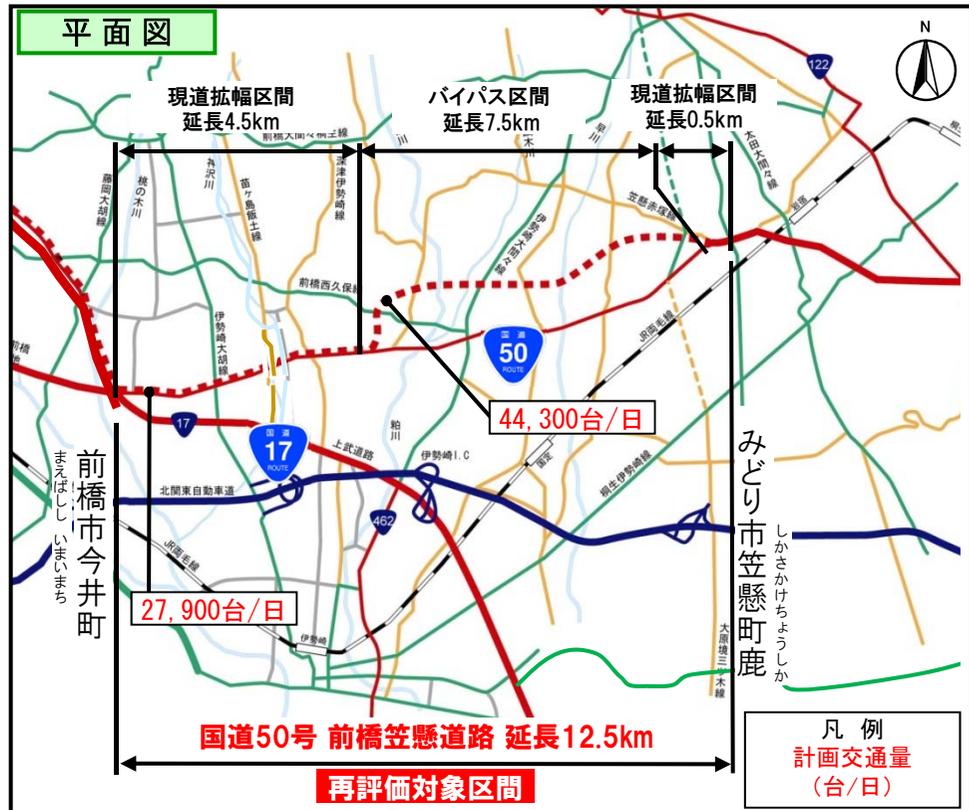
- ・慢性的な交通渋滞の解消
- ・地域住民の生活環境における安全性向上

### 計画の概要

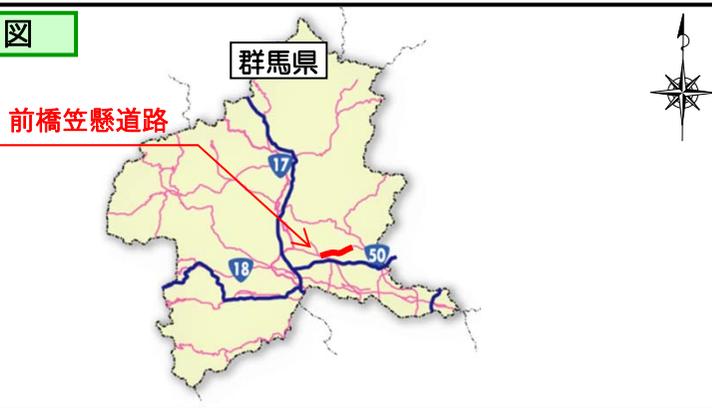
区 間 : 自)群馬県前橋市今井町  
 至)群馬県みどり市笠懸町鹿

計画延長 : 12.5km  
 幅 員 : 27.25m  
 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13年度  
 事業費 : 約427億円  
 計画交通量 : 27,900~44,300台/日

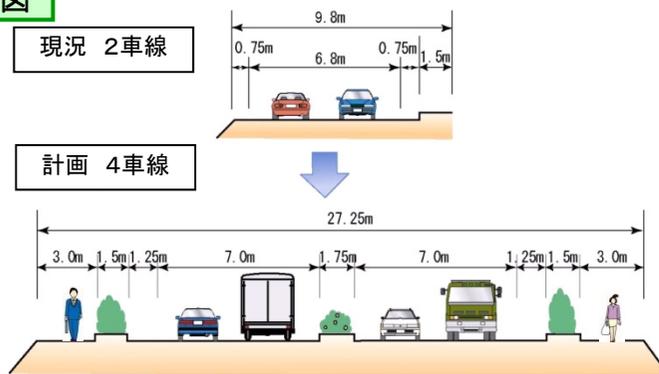
### 平面図



### 位置図



### 標準横断面図



# 1. 事業の概要

## (1) - 3 事業の目的と計画の概要(周辺の状況)

- ・当該区間は群馬県中心部の東に位置し、県都前橋と東毛地域を連結する重要な幹線道路。
- ・また、周辺の土地状況は田畑等の耕作地が広がっている状況。



出典：国土地理院「電子国土Web」

凡例	
	高速道路
	事業中区間
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	市道
	商業施設
	教育施設
	救急医療施設
	工業団地
	人口集中地区(DID)

# 1. 事業の概要

## (1) - 4 事業の目的と計画の概要(国道50号現道の交通特性)

- ・国道50号の当該事業区間の現道の交通特性は、周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が45%。
- ・周辺地域内の起終点のある内々交通が38%、周辺地域を通過する外々交通が17%となっている。

### ■ 国道50号現道の主な交通特性

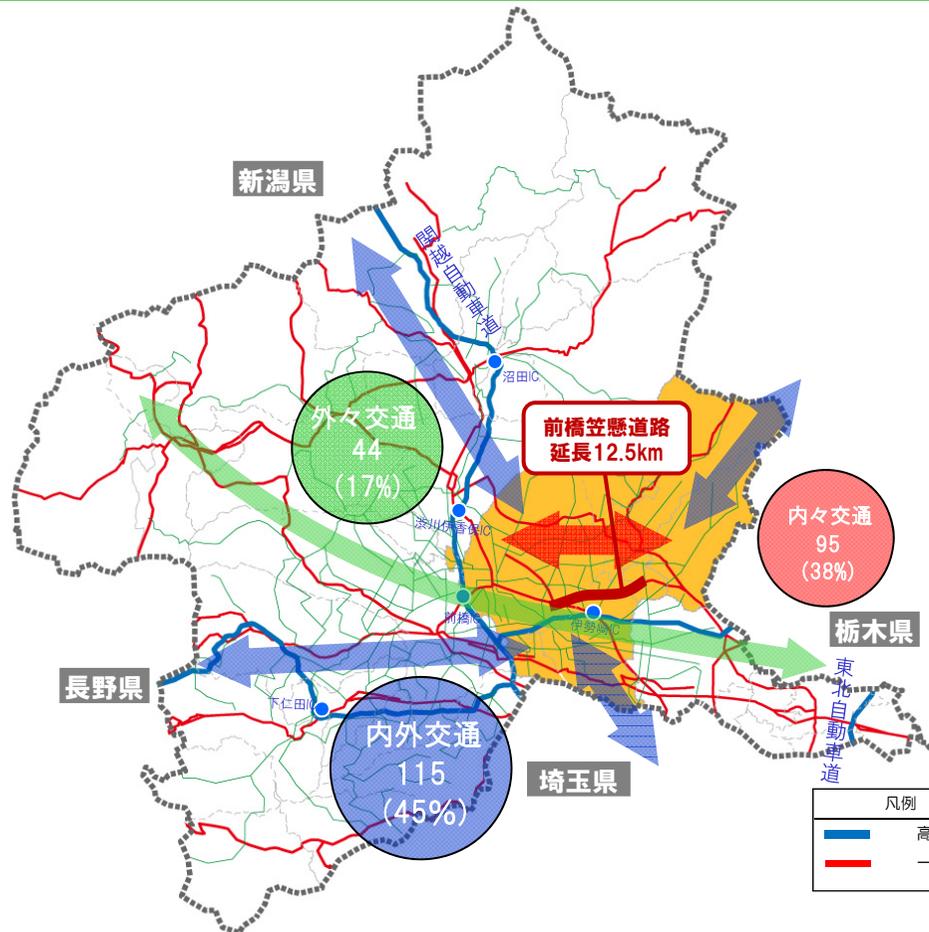


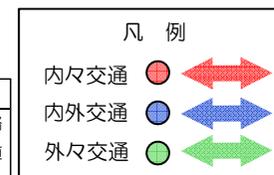
表 国道50号のOD内訳

国道50号 OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	95	38%
周辺地域とその他地域(内外)	115	45%
周辺地域⇄群馬県	72	28%
周辺地域⇄その他	43	17%
通過交通(外々)	44	17%
合計	255	100.0%

内々交通が38%  
内外交通が45%  
外々交通が17%

※周辺地域とは、前橋市、伊勢崎市、みどり市、桐生市  
※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)



# 1. 事業の概要

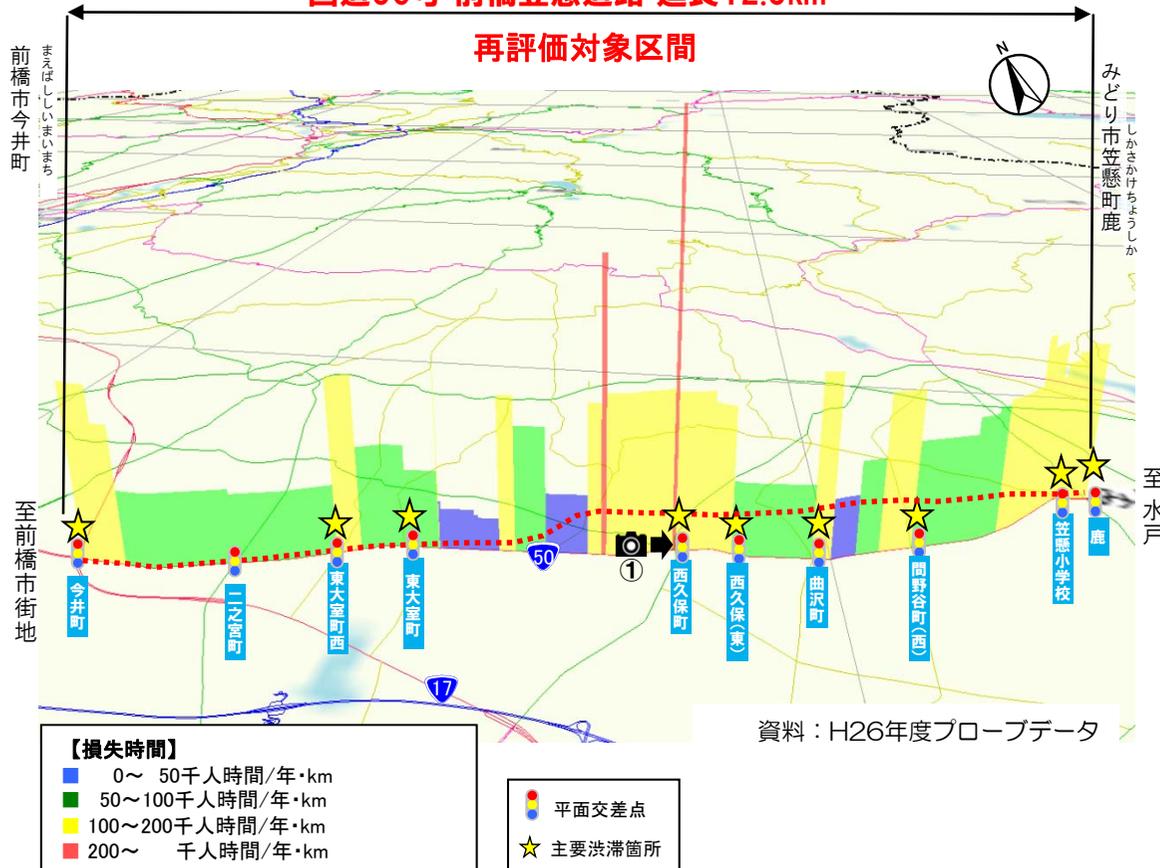
## (2) - 1 事業の必要性(国道50号の渋滞状況)

- ・当該区間の損失時間は、約85.9千人時間/年・kmとなっている。
- ・前橋笠懸道路の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。

### 国道50号の現道の損失時間の発生状況

損失時間: 約85.9千人時間/年・km

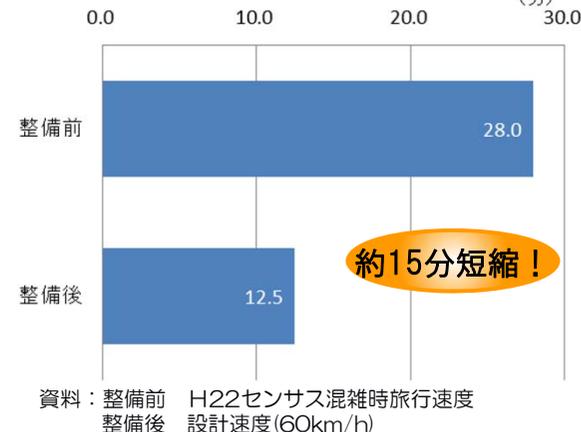
国道50号 前橋笠懸道路 延長12.5km



写真①  
西久保交差点付近の渋滞状況



■ 前橋市今井町～みどり市笠懸町鹿までの所要時間 (分)

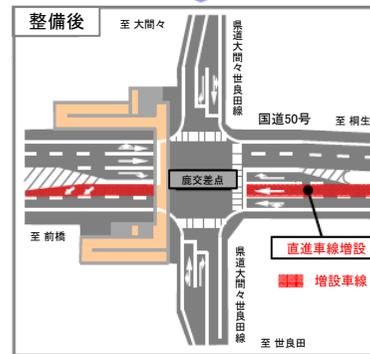
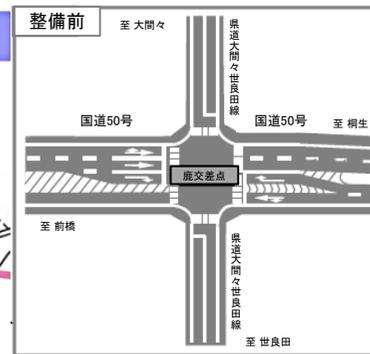
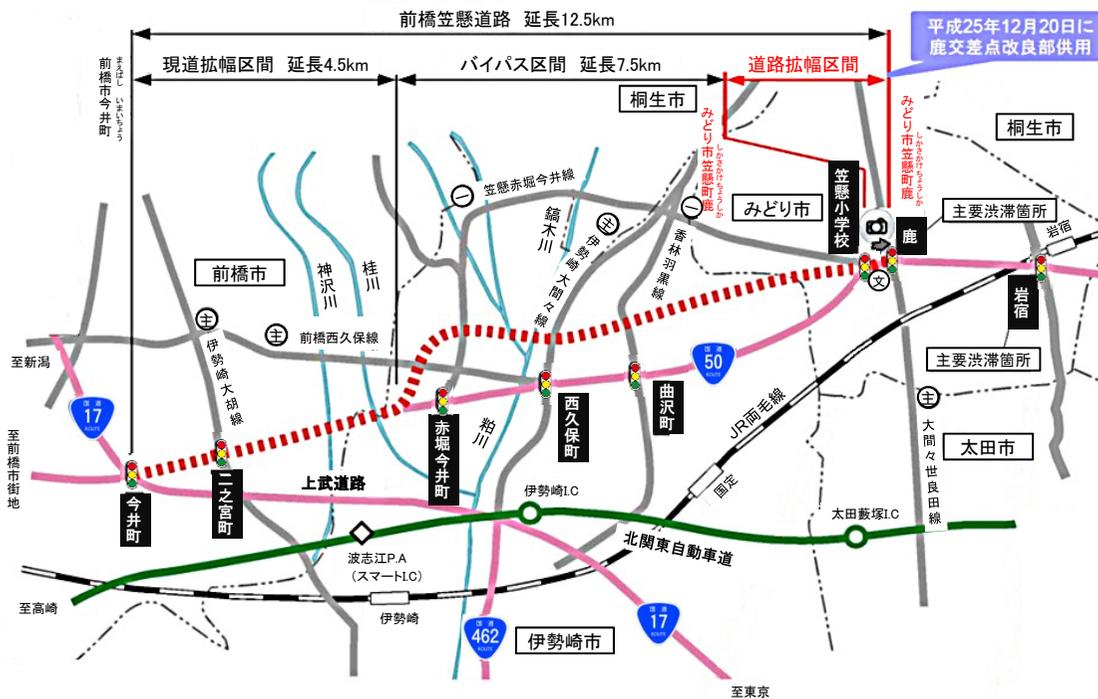




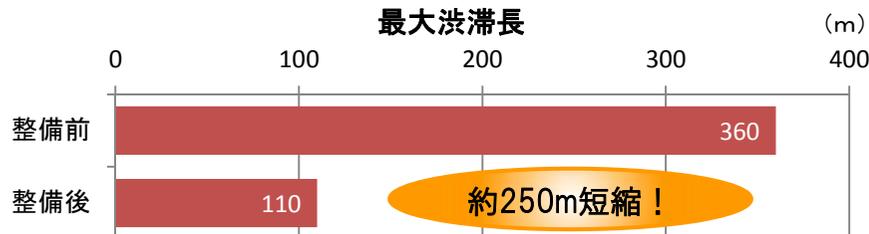
# 1. 事業の概要

## (2) - 3 事業の必要性(鹿交差点)

- ・みどり市笠懸町の鹿交差点は、前橋方面行きの車線を1車線増設し、2車線で開通したことにより混雑が緩和、上り線の最大渋滞長は約250m、通過時間は約3分短縮。
- ・当該事業の推進により事業区間内のさらなる渋滞緩和の効果が期待される。



■ 鹿交差点における上り線の最大渋滞長・通過時間の推移



出典: 整備前 H25.11.7交通量調査結果

整備後 H26.6.17交通量調査結果

# 2. 事業の進捗状況

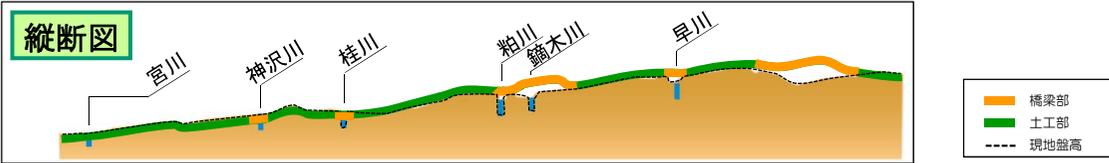
## (1) 事業の経緯

平成13年度	事業化	平成25年3月	歩道橋架替完成(2橋)
平成18年度	環境影響評価	平成25年度	現道拡幅区間に用地買収着手
平成19年1月	都市計画決定	平成25年12月	現道拡幅部開通(鹿交差点)
平成21年度	現道拡幅部に用地買収着手		
平成24年度	工事着手		

平面図



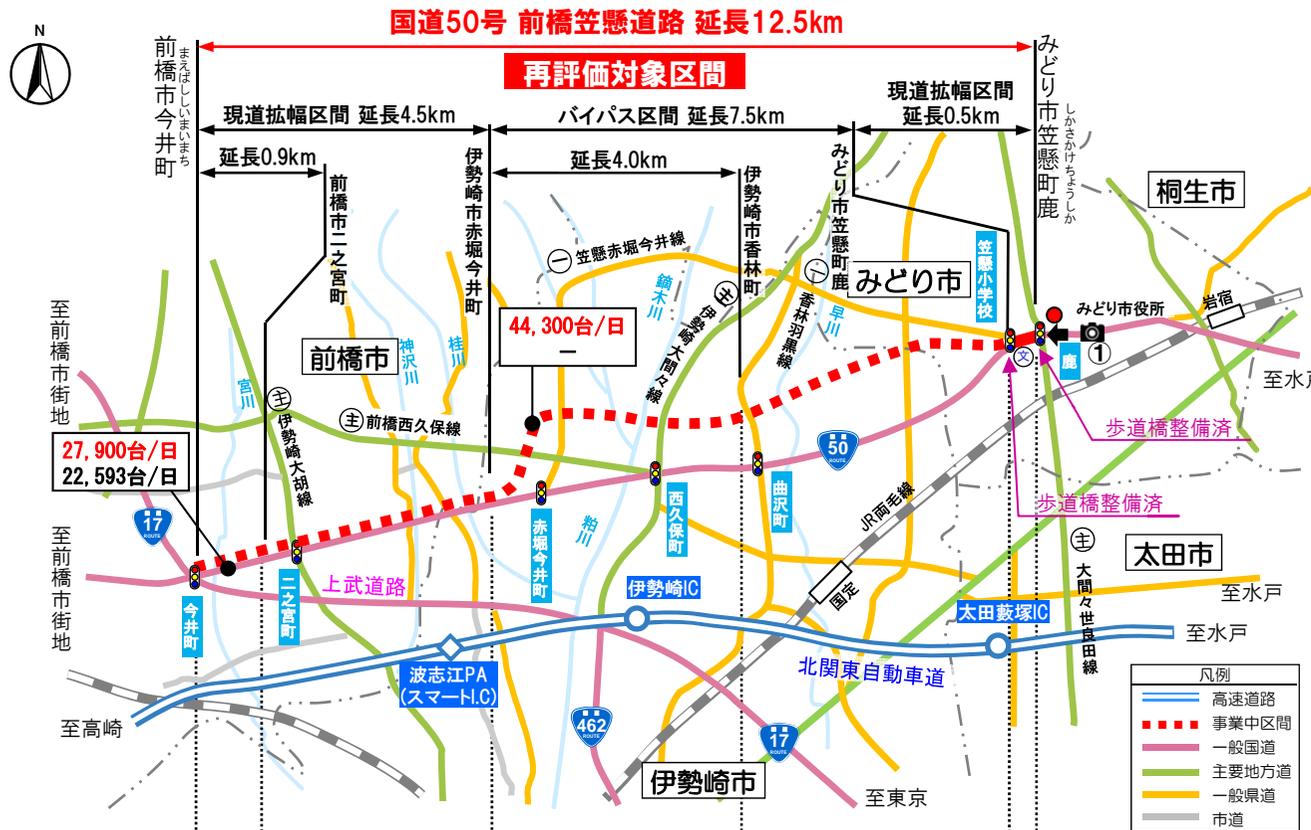
縦断面図



# 2. 事業の進捗状況

## (2) 残事業の概要

- ・みどり市笠懸町の鹿交差点～笠懸小学校交差点に関してはH25.12に開通。
- ・前橋笠懸道路の用地取得率は12%(H28.8月末時点、面積ベース)。



前回 評価時 H25	工事		用地取得率 7% (全体)
	用地	<div style="width: 7%; background-color: yellow;"></div>	
今回 評価時 H28	工事		用地取得率 12% (全体)
	用地	<div style="width: 12%; background-color: yellow;"></div>	

凡例 □ 未着手 □ 工事中・用地取得中 □ 完成済・用地取得済

### ■ 工事進捗状況

📷 ① 鹿交差点の歩道橋



### ■ 地元説明会の開催状況

- ・現道拡幅区間(前橋市今井町～同市二之宮町)  
設計説明会 H25.3開催
- ・バイパス区間(伊勢崎市赤堀今井町～同市香林町)  
設計説明会 H25.3から数回に渡り開催



撮影: H27.5

### 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42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 : 27,900~44,300 (台/日)
- ・事業費 : 約427億円
- ・総便益(B) : 約575億円 (約2,364億円※)
- ・総費用(C) : 約342億円 (約537億円※)
- ・費用便益比(B/C) : 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)
	495億円	43億円	37億円	575億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	314億円		29億円	342億円	
					1.7

## ■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)
	495億円	43億円	37億円	575億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	261億円		29億円	290億円	
					2.0

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50号 前橋笠懸道路

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												
<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	事業目的に変更が無い	■												
<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無い	■												
<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。 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ない	■												
<b>(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合</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(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="margin-left: 20px;"> <tr> <td>・交通量(-10%)</td> <td>B/C=1.6</td> <td>・交通量(-10%)</td> <td>B/C=1.9</td> </tr> <tr> <td>・事業費(+10%)</td> <td>B/C=1.6</td> <td>・事業費(+10%)</td> <td>B/C=1.8</td> </tr> <tr> <td>・事業期間(+20%)</td> <td>B/C=1.4</td> <td>・事業期間(+20%)</td> <td>B/C=1.7</td> </tr> </table> [残事業]	・交通量(-10%)	B/C=1.6	・交通量(-10%)	B/C=1.9	・事業費(+10%)	B/C=1.6	・事業費(+10%)	B/C=1.8	・事業期間(+20%)	B/C=1.4	・事業期間(+20%)	B/C=1.7	■
・交通量(-10%)	B/C=1.6	・交通量(-10%)	B/C=1.9											
・事業費(+10%)	B/C=1.6	・事業費(+10%)	B/C=1.8											
・事業期間(+20%)	B/C=1.4	・事業期間(+20%)	B/C=1.7											
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11年度～平成13年度にPIを実施し、平成13年度に事業化、平成18年度には環境影響評価および都市計画決定を実施し、平成21年度に用地着手、平成24年度に工事着手。
- ・前橋笠懸道路の用地取得率は12%(平成28年8月末、面積ベース)。
- ・今後、引き続き用地の取得及び工事を推進し、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		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42
都市計画決定							都市計画決定																								
事業化		事業化																													
測量・調査・設計		調査設計	調査設計	調査	調査設計	調査	設計	測量調査設計	調査設計	設計	測量設計	設計	設計	測量設計	測量設計	設計	測量設計	設計	測量調査設計												
設計・用地説明									設計				設計	設計用地	設計用地	設計用地	設計用地	設計用地	設計	用地	設計	設計	設計	用地	用地	用地					
埋蔵文化財調査																			埋文調査	埋文調査	埋文調査										
現道拡区間	L=4.5km (今井町交差点～伊勢崎市赤堀今井町)	用地														用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地					
	工事																				改良	改良歩道橋	舗装	改良	改良	改良舗装	改良舗装	橋梁	改良橋梁舗装	改良橋梁舗装	改良橋梁
バイパス区間	L=7.5km (伊勢崎市赤堀今井町～笠懸小学校交差点)	用地														用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地	用地						
	工事																			改良	改良橋梁	改良橋梁	改良	改良	舗装	改良	橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁舗装	改良舗装
現道拡区間	L=0.5km (笠懸小学校交差点～鹿交差点)	用地								52%	65%	72%	84%	交差点部完了																	
	工事												改良	改良舗装	改良舗装																

前回再評価 今回再評価

※供用開始年次は、費用便益費算定上設定した年次である

## 5. 関連自治体等の意見

### ■ 都道府県・政令市からの意見

(群馬県知事の意見)

- ・本事業は、現道の渋滞緩和や沿線の住環境改善に必要なことから事業を継続し、特に平成28年度に全線開通する上武道路との交差点を含む前橋市今井町から二之宮町間の現道拡幅区間の早期完成を図るとともに、伊勢崎市赤堀今井町から伊勢崎市香林町までのバイパス区間の事業進捗を図られたい。
- ・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

- ・該区間の損失時間は、約85.9千人時間/年・kmである。
- ・当該区間の死傷事故率は、約153.3件/億台・kmである。
- ・みどり市笠懸町の鹿交差点は、前橋方面行き車線を1車線増設し、2車線で開通したことにより混雑が緩和、上り線の最大渋滞長は約250m、通過時間は約3分短縮。
- ・当該事業の推進により事業区間内のさらなる渋滞緩和の効果が期待される。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成11年度～平成13年度にPIを実施し、平成13年度に事業化、平成18年度には環境影響評価および都市計画決定を実施し、平成21年度に用地着手、平成24年度に工事着手。
- ・前橋笠懸道路の用地取得率は12%(平成28年8月末、面積ベース)。
- ・今後、引き続き用地の取得及び工事を推進し、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、慢性的な交通渋滞の解消、地域住民の生活環境における安全性向上の観点から、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。