

(再評価)

資料 3 - 6 - 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 渋川西バイパス

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	.....	6
3. 事業の評価	.....	8
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

・ 渋川西バイパスは、利根川・吾妻川と山間地に挟まれた渋川市街地の西側に計画された道路。
あがつまがわ

目的

- ・ 渋川市内の交通渋滞の解消
- ・ 渋川・吾妻地域の連携及び活性化の支援

計画概要

事業区間 : 自) 群馬県渋川市中村
 至) 群馬県渋川市金井

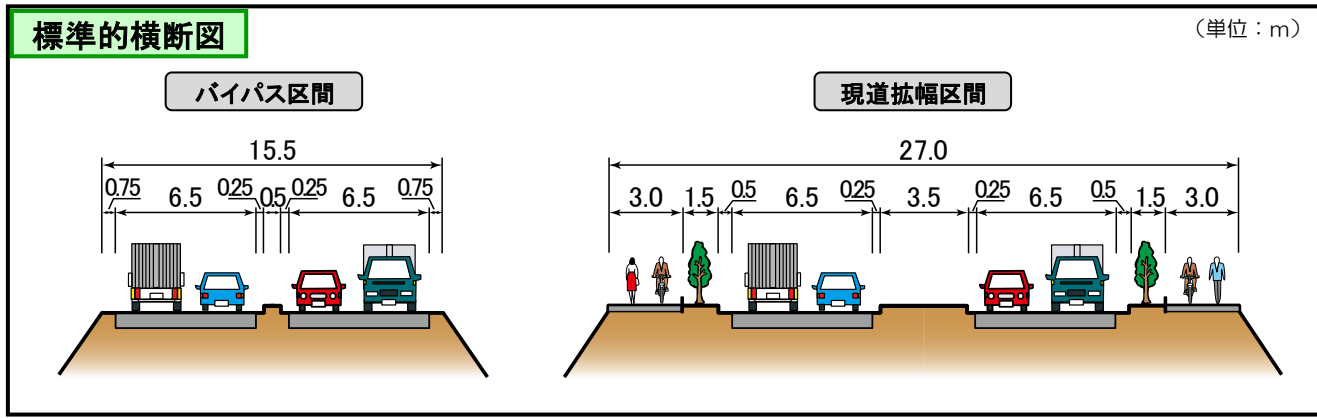
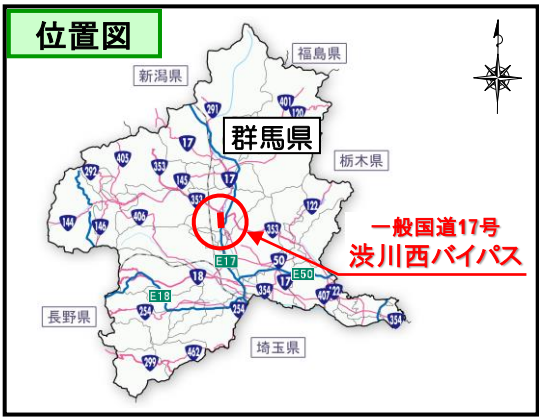
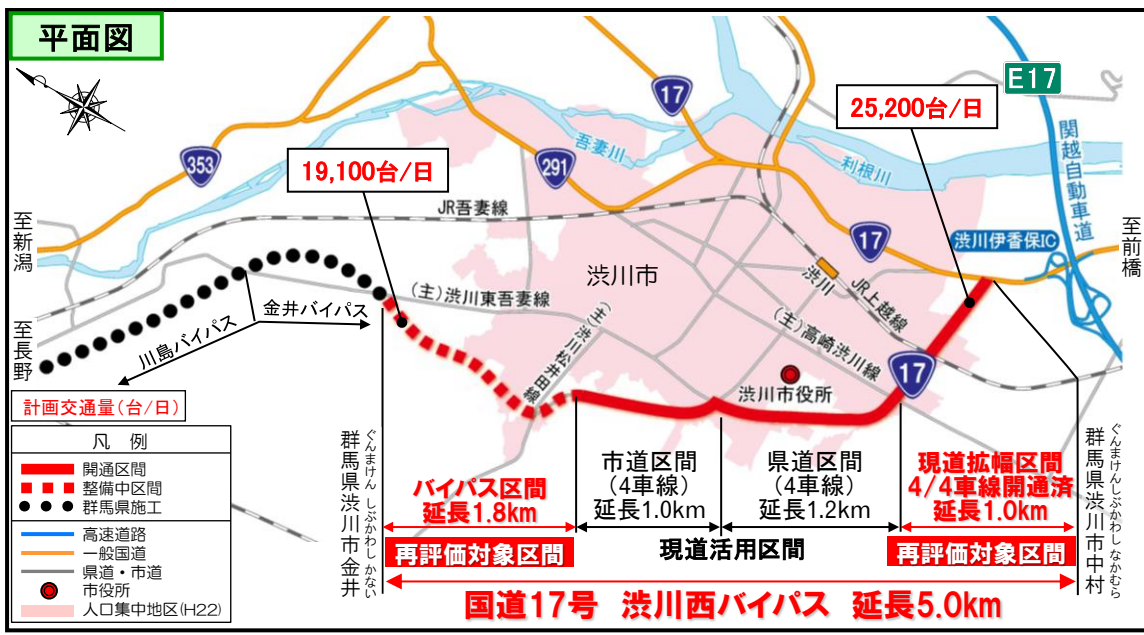
計画延長・幅員 : 2.8km・15.5~27.0m

車線数 : 4車線

計画交通量 : 19,100~25,200台/日

事業化 : 平成16年度

全体事業費 : 約165億円



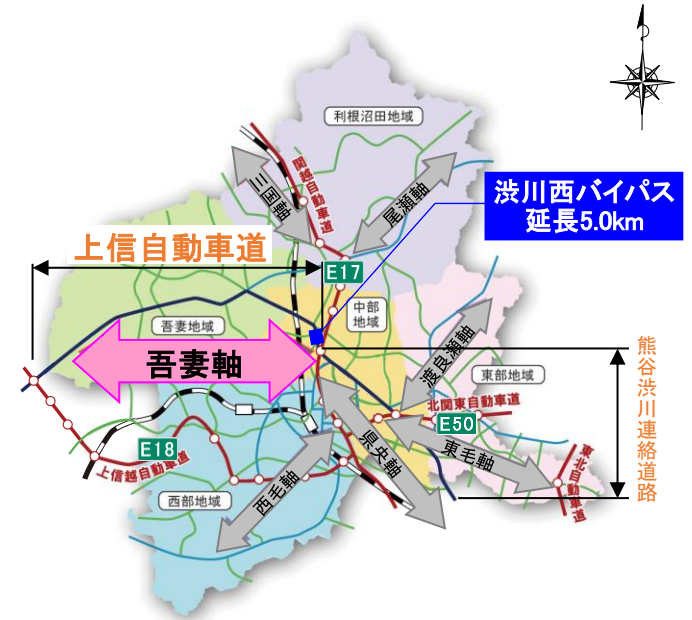
1. 事業の概要

(1) - 2 事業の目的と計画の概要(広域ネットワークの形成)

- ・ 渋川西バイパスは、群馬県渋川市と長野県東御市を結ぶ地域高規格道路「上信自動車道」の一部。
とうみし
- ・ 高速道路の空白地域を補完し、広域的ネットワークを形成。
- ・ 群馬県の交通軸構想において、渋川西バイパスを含む上信自動車道は吾妻軸に位置づけ。

渋川西バイパスは地域高規格道路「上信自動車道」の一部を形成

群馬がはばたくための7つの交通軸構想
※渋川西バイパスは吾妻軸に位置づけ



群馬がはばたくための7つの交通軸構想(イメージ)

地域の自立促進と活性化を支援するために、県内の高速交通ネットワークを効率的かつ効果的に活用できるよう、これらを補完する7つの交通軸を強化する「群馬がはばたくための7つの交通軸構想」を推進

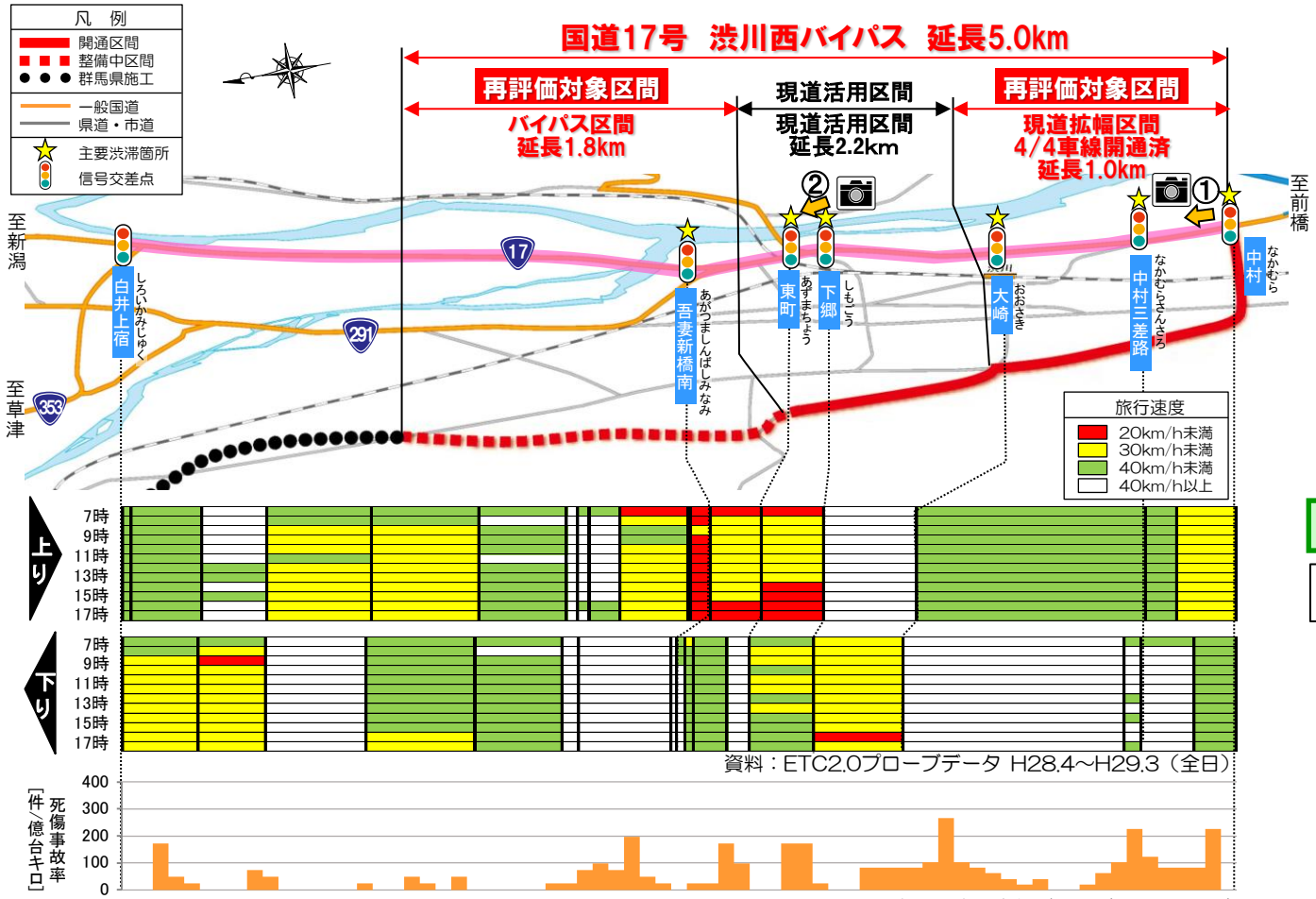
資料：はばたけ群馬・県土整備プラン (H20.3)

1. 事業の概要

(2) - 1 事業の必要性(交通の状況)

- ・国道17号下郷交差点～^{しもごう}吾妻新橋南交差点^{あがつましんばしみなみ}付近で速度低下が発生。
- ・渋川西バイパスの整備により、草津方面への交通の分散を図ることで、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和・交通事故の減少が見込まれる。

国道17号の渋滞、事故状況



① 中村交差点の交通状況

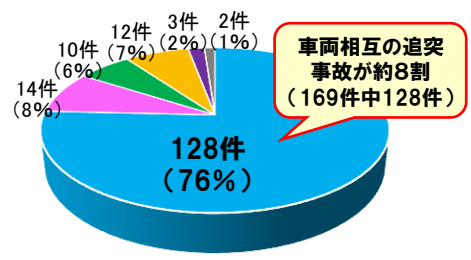


② 下郷交差点の交通状況



交通事故類型

- 車両相互(追突)
- 車両相互(右左折)
- 車両相互(出会い頭)
- 車両相互(その他)
- 人対車両
- 車両単独



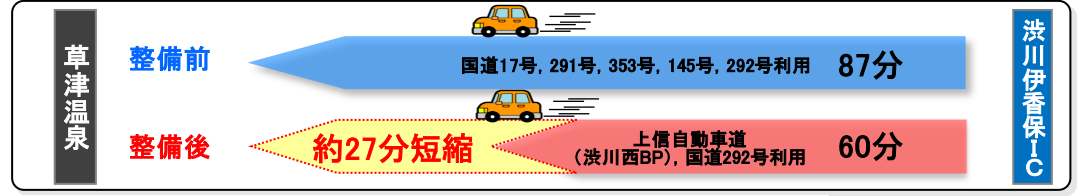
資料：交通事故データ (H24～H27)

1. 事業の概要

(2) - 2 事業の必要性(観光活性化)

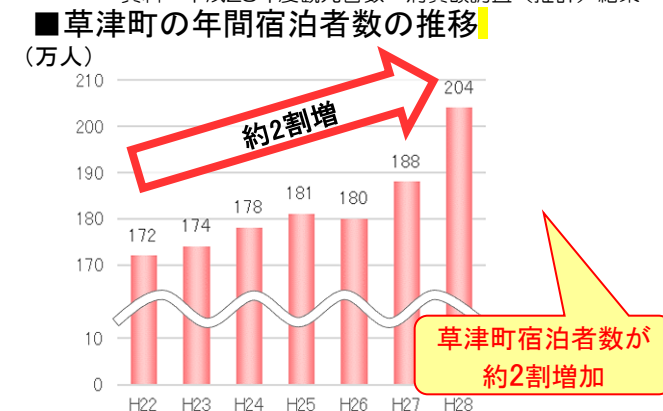
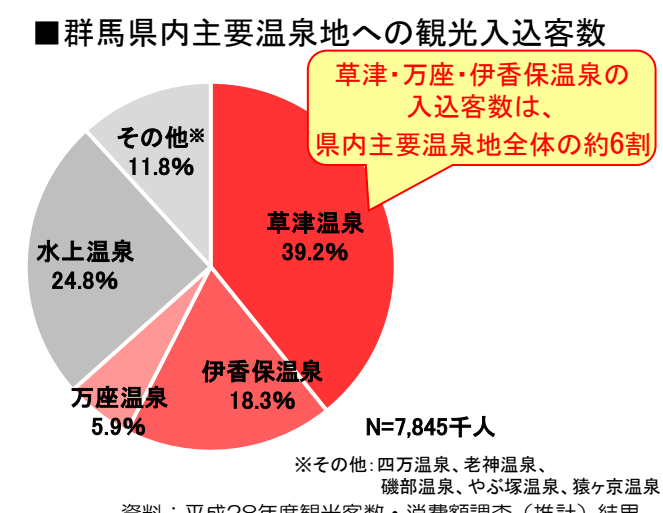
- ・草津温泉・万座温泉・伊香保温泉の観光入込客数は、群馬県内主要温泉地全体の約6割。
- ・草津町の年間宿泊者数は平成22年から約2割増加。
- ・渋川西バイパスの整備により、渋川伊香保ICから草津温泉までの所要時間が約27分短縮され、観光活性化に期待。

吾妻地域～渋川伊香保IC(首都圏)の所要時間短縮



【算出方法】使用データ: ETC2.0プローブデータ(H28.4~H29.3) 休日12時間平均旅行速度を使用
 (整備後 渋川西バイパスは58.2km/h※, 上信自動車道は60km/hに設定)
 ※H42将来交通量推計結果の旅行速度

温泉地への観光客増加の期待



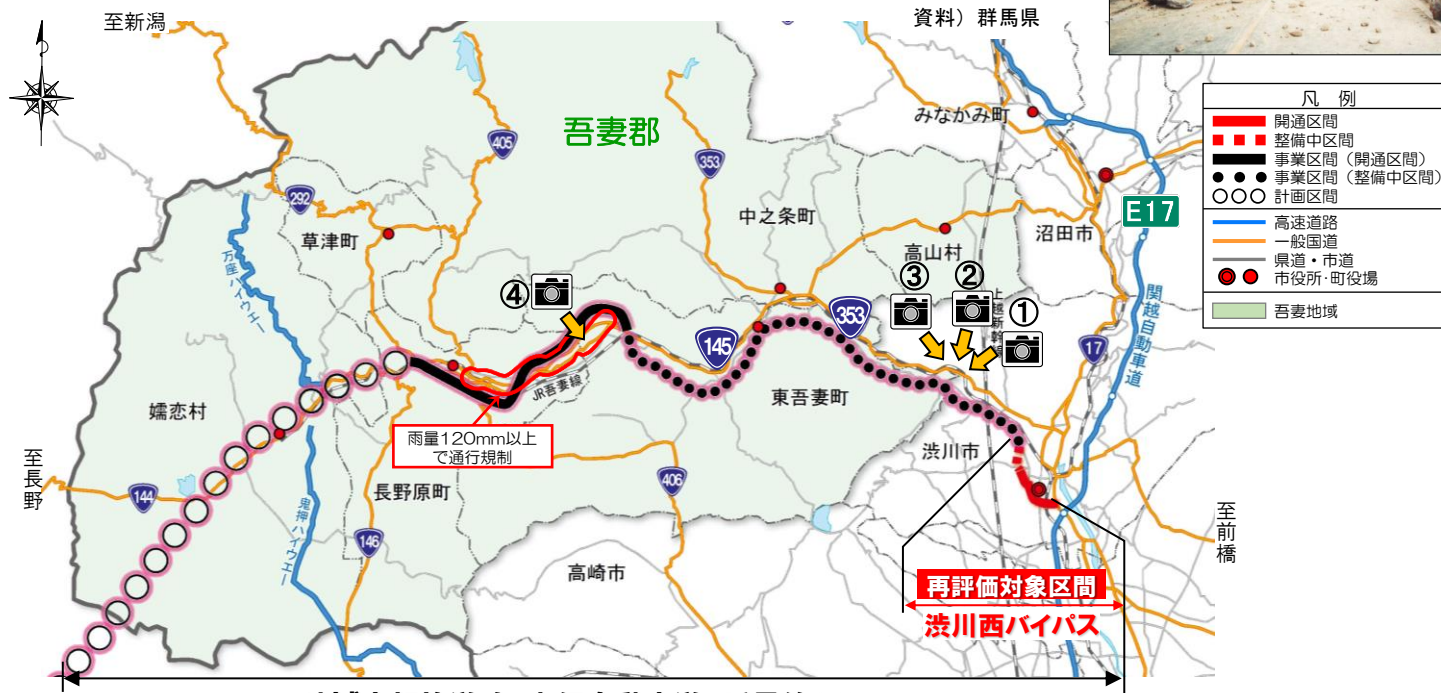
1. 事業の概要

(2) - 3 事業の必要性(防災機能の向上)

- ・国道353号及び国道145号では、復旧までに長期間を要する災害も過去に発生。
- ・上信自動車道の整備により安全性、信頼性に優れた代替路線を確保。

国道353号及び国道145号被災時の代替路

通行止め履歴 【国道353号】 災害による通行規制： 5回 (S57~H28) (うち、法面崩壊 4回：S57.9, H7.11 (写真①), H14.12 (写真②), H15.9 (写真③)) (倒木 1回：H28.8)	・10日間全面通行止め ・1年9か月間片側交互通行	【国道145号】 災害による通行規制： 15回 (H12~H27) (うち、土砂崩れ 5回 (写真④)) (倒木 8回) (落石 1回) (規制雨量超過 1回)
--	------------------------------	---



地域高規格道路 上信自動車道 延長約80km

2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

平成 6年度	上信自動車道計画路線指定	平成22年7月	都市計画決定
平成 9年9月	調査区間指定	平成22年度	工事着手(現道拡幅区間)
平成16年3月	整備区間指定	平成25年度	用地着手(バイパス区間)
平成16年度	事業化	平成25年度～	順次開通

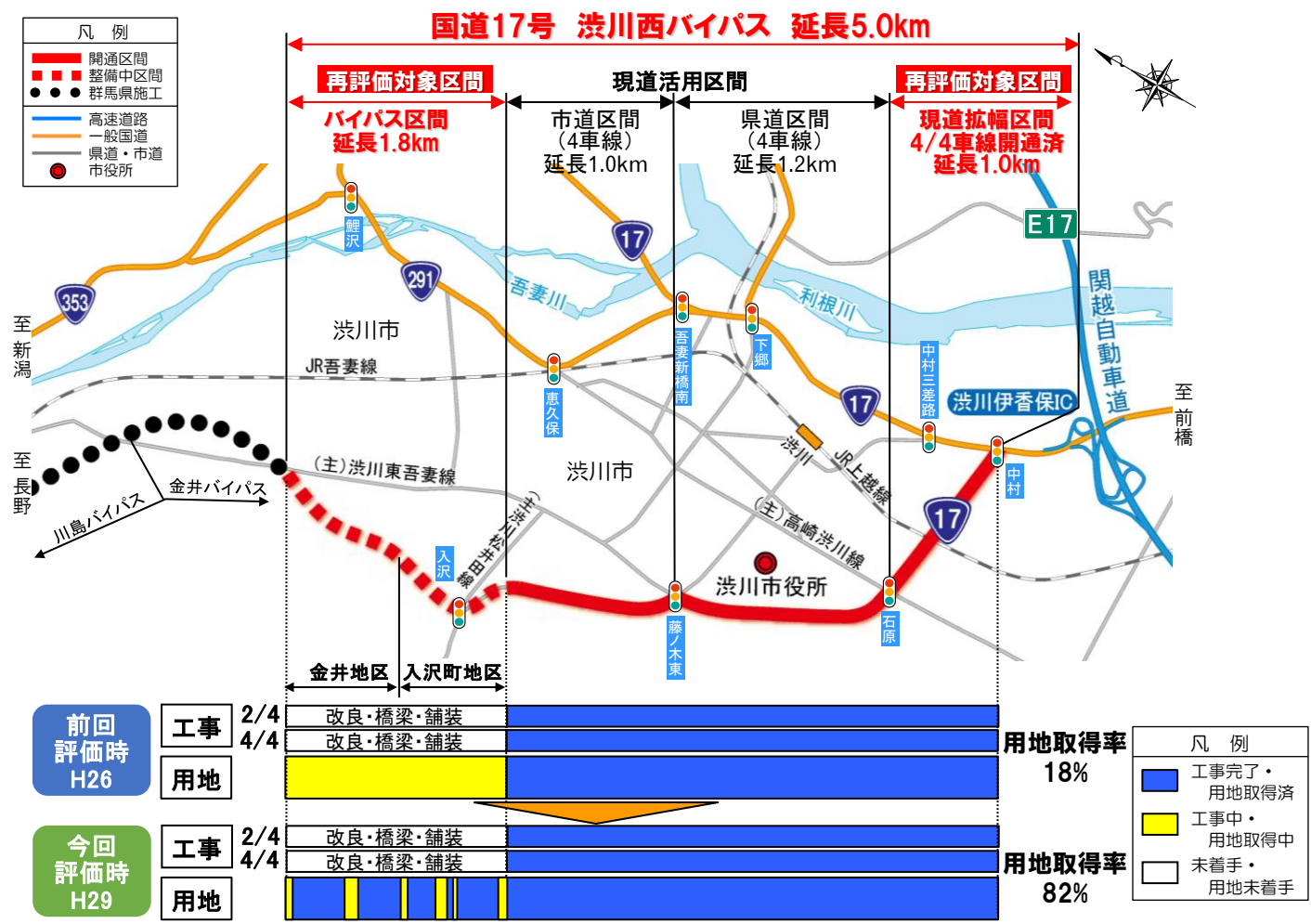
平面図



2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- ・当該事業の用地取得率は約82%(平成29年3月末・面積ベース)。
- ・現道拡幅区間(延長1.0km)は、平成22年度より工事着手し、平成25年度に4車線化工事が完了。
- ・バイパス区間(延長1.8km)は、早期工事着手に向け、引き続き用地取得を推進。



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。

注：費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

1) 計算条件

- ・基準年次 : 平成26年度
- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計年次 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 19,100～25,200(台/日)
- ・事業費 : 約165億円
- ・総便益(B) : 約270億円(約888億円)
- ・総事業費(C) : 約150億円(約185億円)
- ・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) 1.8
	235億円	24億円	11億円	270億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	141億円		8.8億円	150億円	

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) 2.1
	213億円	23億円	12億円	248億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	111億円		5.8億円	116億円	

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

注2) 費用便益費算定上設定した完成年度は平成36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

別添様式

年度： 平成29年度

事業名： 一般国道17号 渋川西バイパス

担当課： 計画課

担当課長名： 洲永 美秋

※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]	事業費の増加はない。	■
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と判断できる場合		
・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力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 H26年度実施の下位値 [事業全体] [残事業] ・交通量(-10%) B/C=1.7 ・事業費(+10%) B/C=1.7 ・事業期間(+20%) B/C=1.7 ・交通量(-10%)B/C=1.9 ・事業費(+10%)B/C=1.9 ・事業期間(+20%)B/C=1.9	■
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

(1) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成16年度に事業化後、平成25年度より用地取得に着手。用地取得率は約82%（平成29年3月末・面積ベース）。
- ・現道拡幅区間（延長1.0km）は、平成22年度より工事着手し、平成25年度に4車線化工事が完了。
- ・バイパス区間（延長1.8km）は、早期工事着手に向け、引き続き用地取得を推進。



	H16	H17	～	H21	H22	H23	～	H28	H29	H30年代以降
事業着手	事業化				都市計画決定					
調査・設計	H16									
現道拡幅区間	工事				H22	H25				
バイパス区間	用地					H25				
	工事								H29	

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：

- ・渋川西バイパスは、本県の渋川・吾妻地域の連携強化や活性化に大きく寄与する上信自動車道の一部(起点区間)であり、極めて重要な路線である。隣接する県事業区間(国道353号金井バイパス)と同時期である平成31年度に供用開始できるよう、さらに重点投資を行い、より一層事業を促進されたい。
- ・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

- ・ 渋川西バイパスは、群馬県渋川市と長野県東御市を結ぶ地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、高速道路の空白地域を補完し、広域的ネットワークを形成。
- ・ 渋川伊香保ICから吾妻地域へのアクセス性が向上することで、首都圏からの利便性が高まり、観光産業を支援。
- ・ 費用対効果(B/C)は1.8である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・ 平成16年度に事業化後、平成25年度より用地取得に着手。用地取得率は約82%。
- ・ 現道拡幅区間(延長1.0km)は、平成22年度より工事着手し、平成25年度に4車線化工事が完了。
- ・ バイパス区間(延長1.8km)は、現在、早期工事着手に向け、地元、関係機関等と調整を図りながら、用地買収を推進。

(3) 対応方針(原案)

- ・ 事業継続
- ・ 渋川西バイパスの整備は、広域ネットワークの形成、交通渋滞の緩和、観光活性化、防災機能の向上等の観点から、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。