

一般国道17号 鯉沢バイパス

(再 評 価)

平成20年1月23日

関東地方整備局

事業評価監視委員会 道路事業 位置図



1. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・交通混雑の解消
- ・現道環境の改善

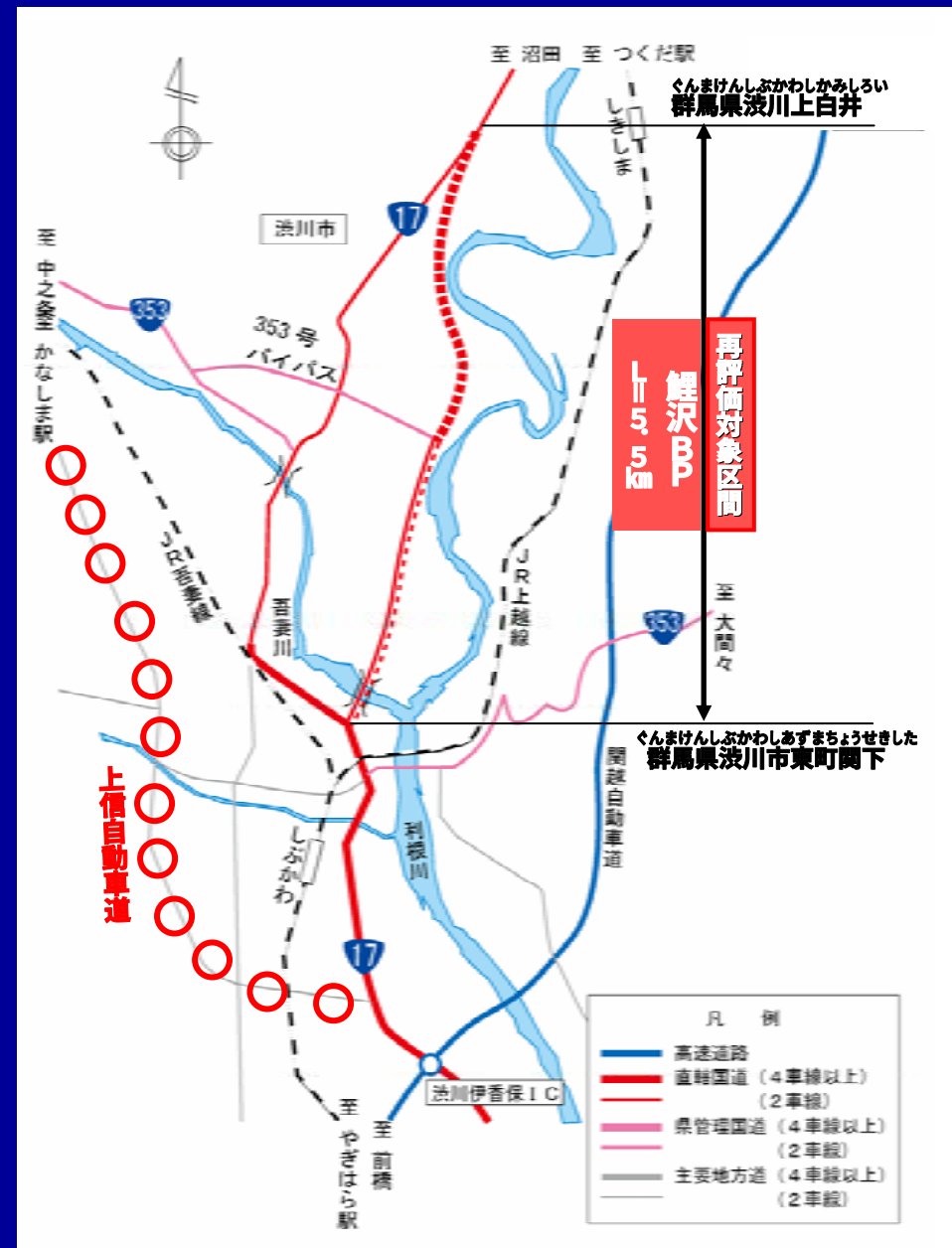
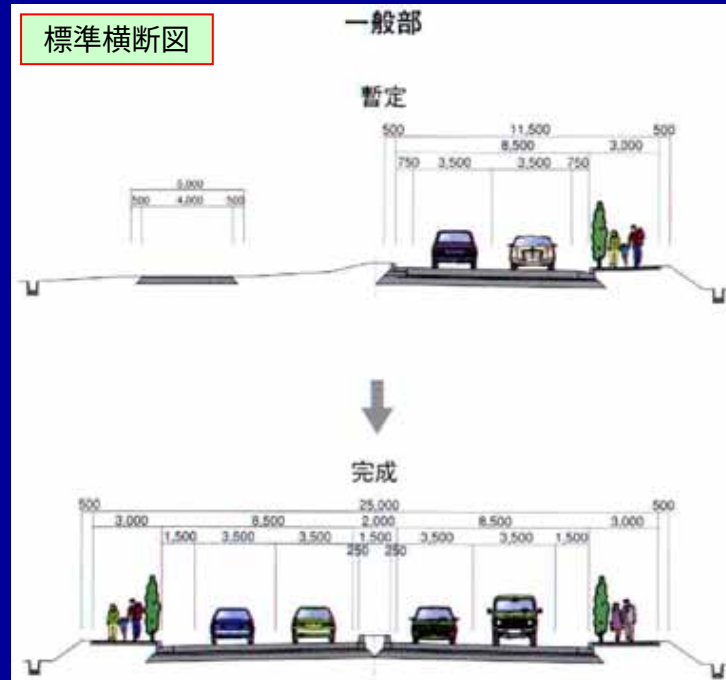
(2) 計画の概要

区 間 自) 群馬県渋川市東町関下
至) 群馬県渋川市上白井

車線数 4車線

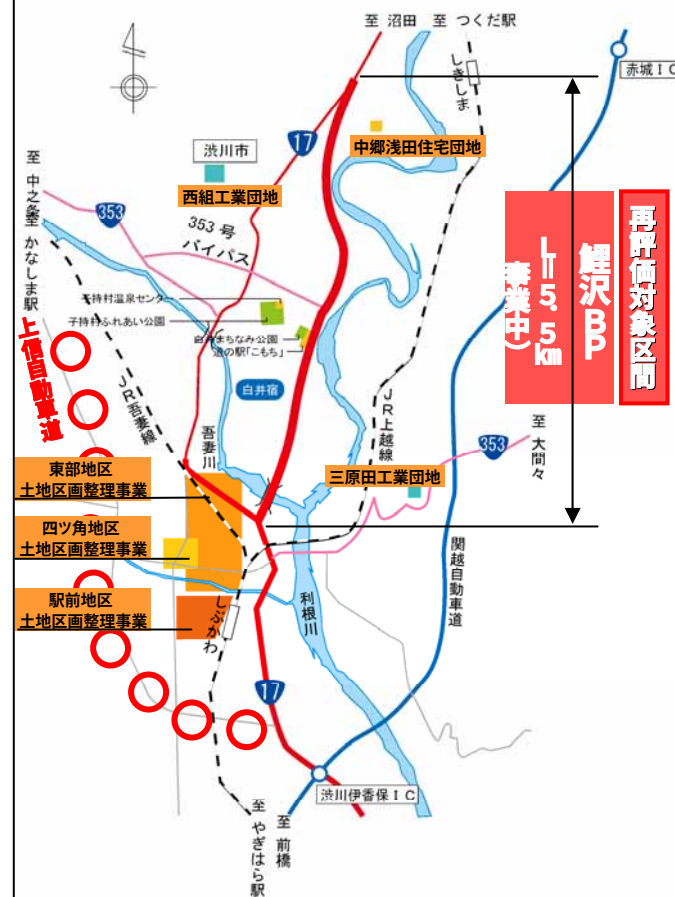
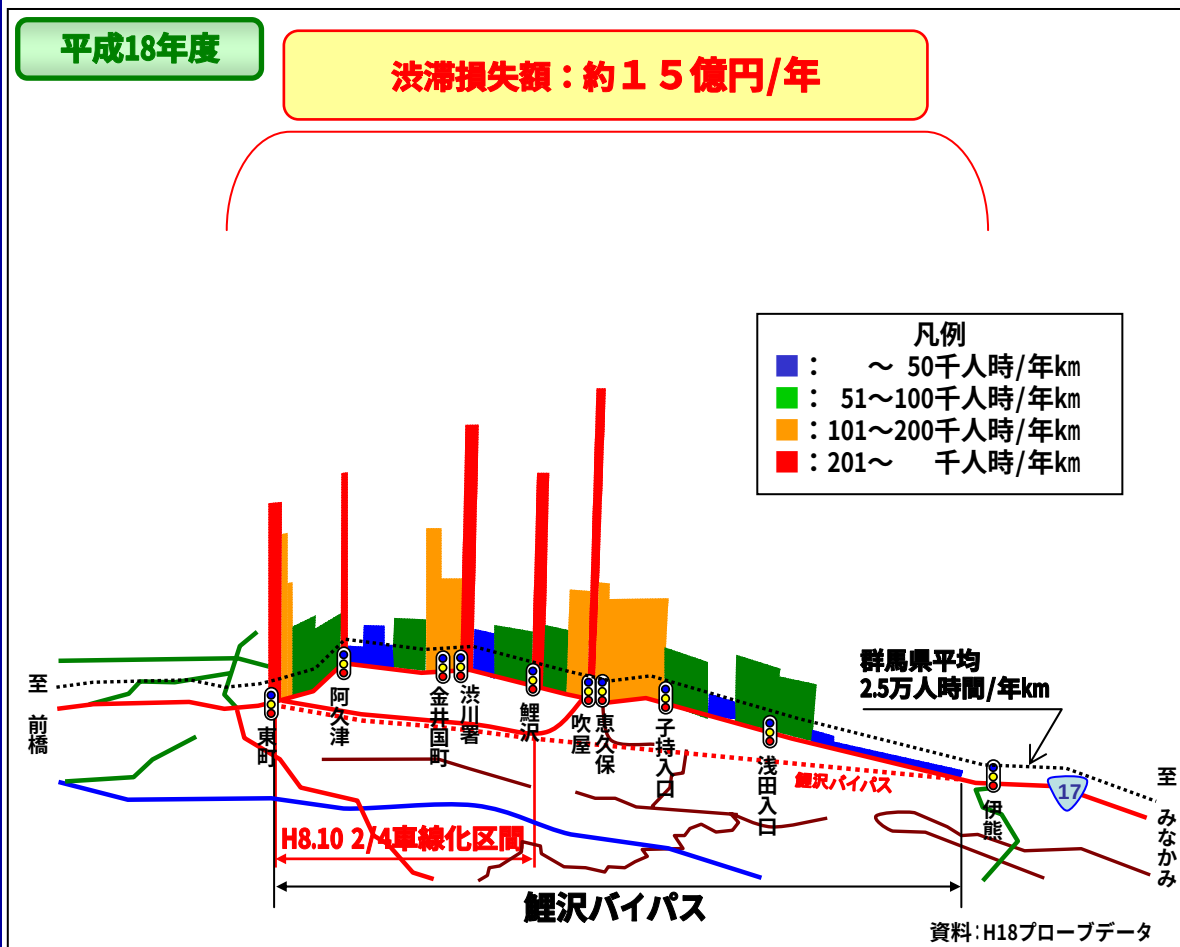
事業化 昭和62年

標準横断面図

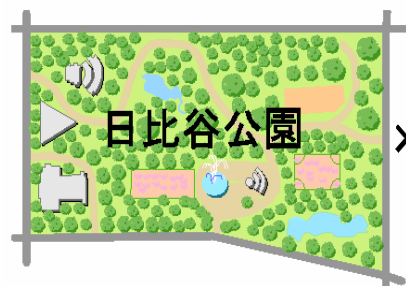


2. 事業の必要性に関する視点

- ・平成8年10月、鯉沢バイパスは2.3km区間で暫定2車線供用。
- ・しかし未だ混雑している区間もあり、渋滞損失額は年間約15億円。



2. 事業の必要性に関する視点



× **約51倍**

CO₂・・・年間約8,700t－CO₂ (4.2%) 削除

(森林約haの二酸化炭素吸収量に相当)

(日々谷公園 (約16ha) の面積の約51倍に相当)

※森林のCO₂吸収量は、10.6 t－CO₂/ha年とした。

出典：「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティスガイダンス (優良手法指針)」



約12.4万台

NO_x・・・年間約38t (5.1%) 削除

(東京都を走行する大型車に換算すると約12.4万台に相当)

※大型車1台が東京都における平均距離を走行した場合のNO_x排出量

※大型車の速度を40km/h、平均走行距離を70km/台として換算

※大型車一台の1km当たり (40km/h) のNO_x排出量は4.40gとした。

出典：H17年度道路政策評価通達集



約3.6万本

SPM・・・SPMを年間約3.6t (5.1%) 削除

(500mlペットボトル1本 (500ml) 約36000本分に相当)

※ペットボトル1本 (500ml) に入るSPMを約100gとして換算

3. 費用対効果

■ 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	合計
基準年における 現在価値(B)	593億円	13億円	6億円	612億円

■ 費用

	改築費	維持管理費	合計
基準年における 現在価値(C)	210億円	23億円	233億円

■ 算定結果

B/C	612億円 (総便益) 233億円 (総費用)	2.6
------------	--	------------

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 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。

4. 事業進捗の見込みの視点

・鯉沢バイパスの経緯

S63年度 都市計画決定

S62年度 事業化

H元年度 用地買収着手

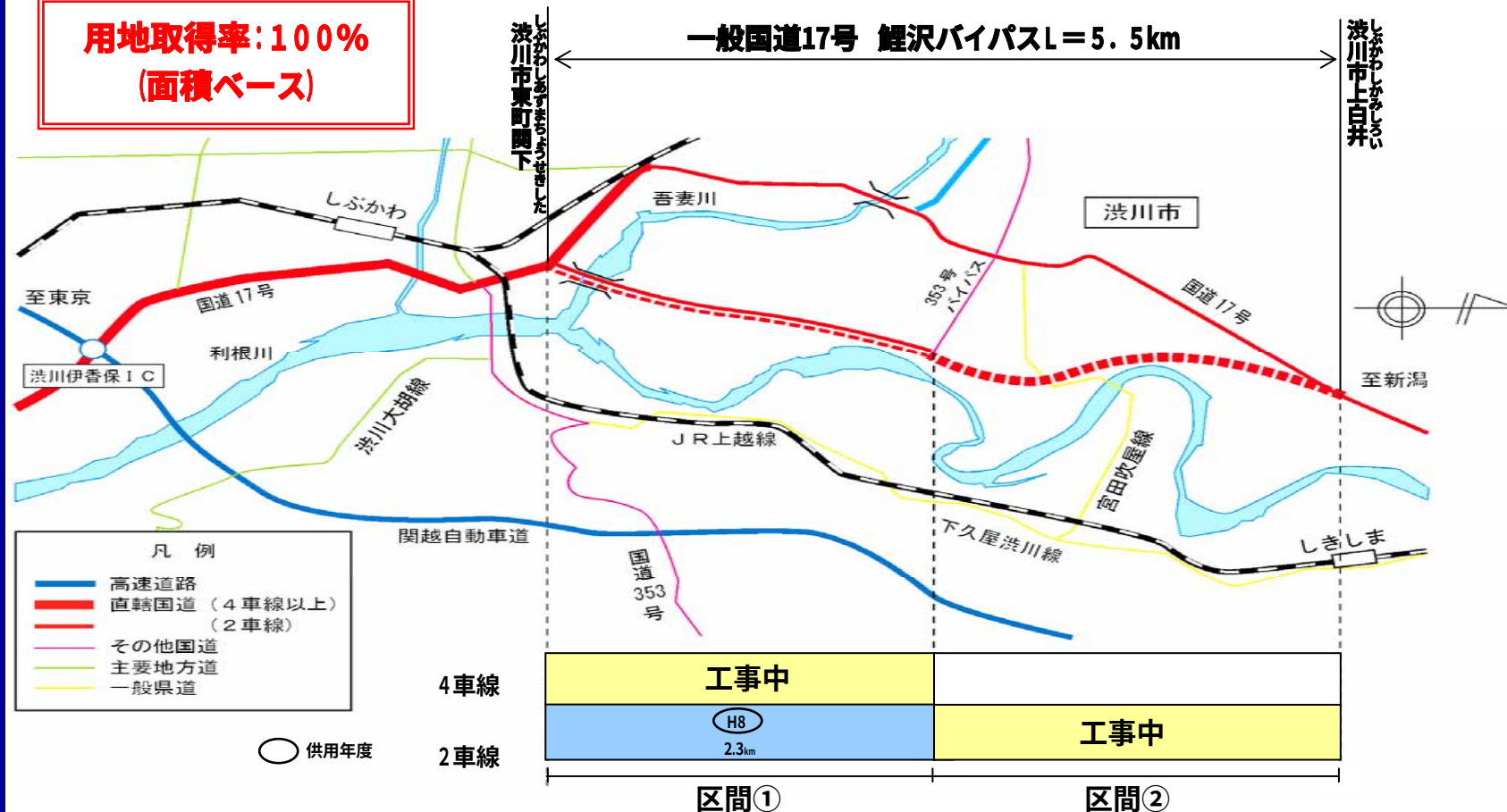
H3年度 工事着手

H8年度 区間① 暫定2車線供用 (2.3km)

H20年 区間① 4車線供用予定 (2.3km)

区間② 暫定2車線供用予定 (3.2km)

用地取得率: 100%
(面積ベース)



4. 事業進捗の見込みの視点

未供用区間・暫定供用区間にかかる工程表

			区間② 用地買収着手			区間② 工事着手		区間① 区間② 4車線 化工事完了 用地買収完了			
年度			H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
用地	区間②										
	進捗率 (面積)				91%	92%	97%	100%			
工事	区間①	4車									
	区間②	2車									

5. 今後の対応方針 (原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・ 周辺地域では、上信自動車道 (地域高規格道路) の整備が予定されており、これらの道路とともに、当該地域の広域的なネットワークを形成。
- ・ 暫定2車線供用後も、現道において渋滞が発生。
- ・ 今後、上信自動車道の整備が進むことで、交通需要の増加が見込まれ、より円滑な交通を図ることが必要。
- ・ 費用対効果 (B/C) は2.6である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・ 用地取得率は100%完了 (4車線) のため、工事の推進が可能。

(3) 対応方針 (原案)

- ・ 当事業は継続が妥当
 今後は、平成20年に区間②の暫定供用と区間①の4車線整備を行う。