

(再評価)

資料 1 - 5
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成20年度第4回)

国道17号 前橋渋川バイパス

平成21年3月18日
国土交通省 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

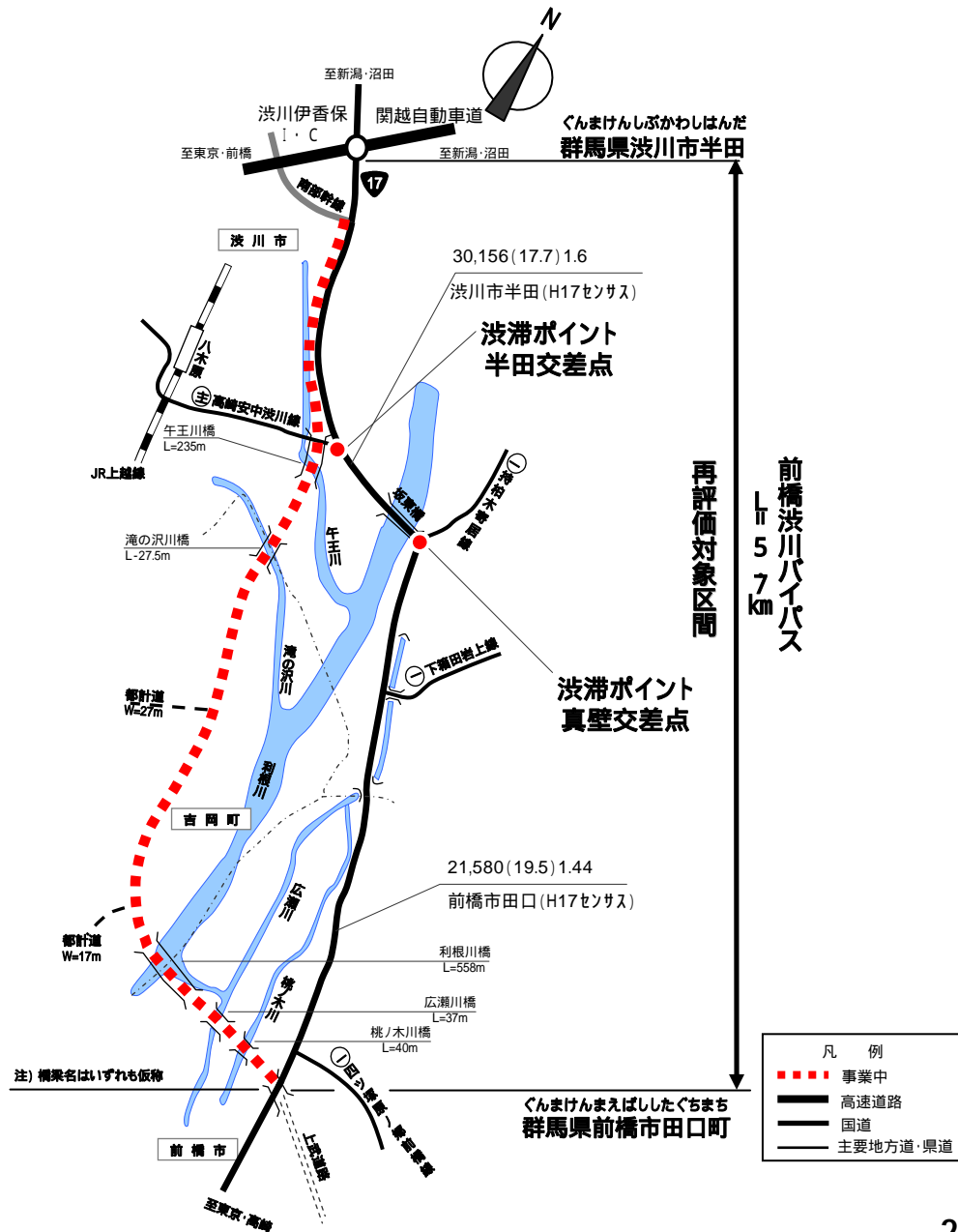
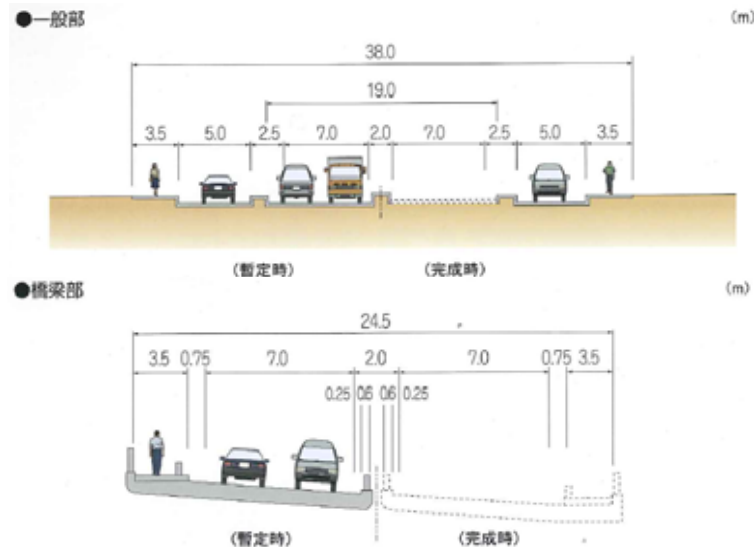
(1) 目的

- ・前橋～渋川区間における交通渋滞の解消
- ・県央部の道路ネットワークの強化

(2) 計画の概要

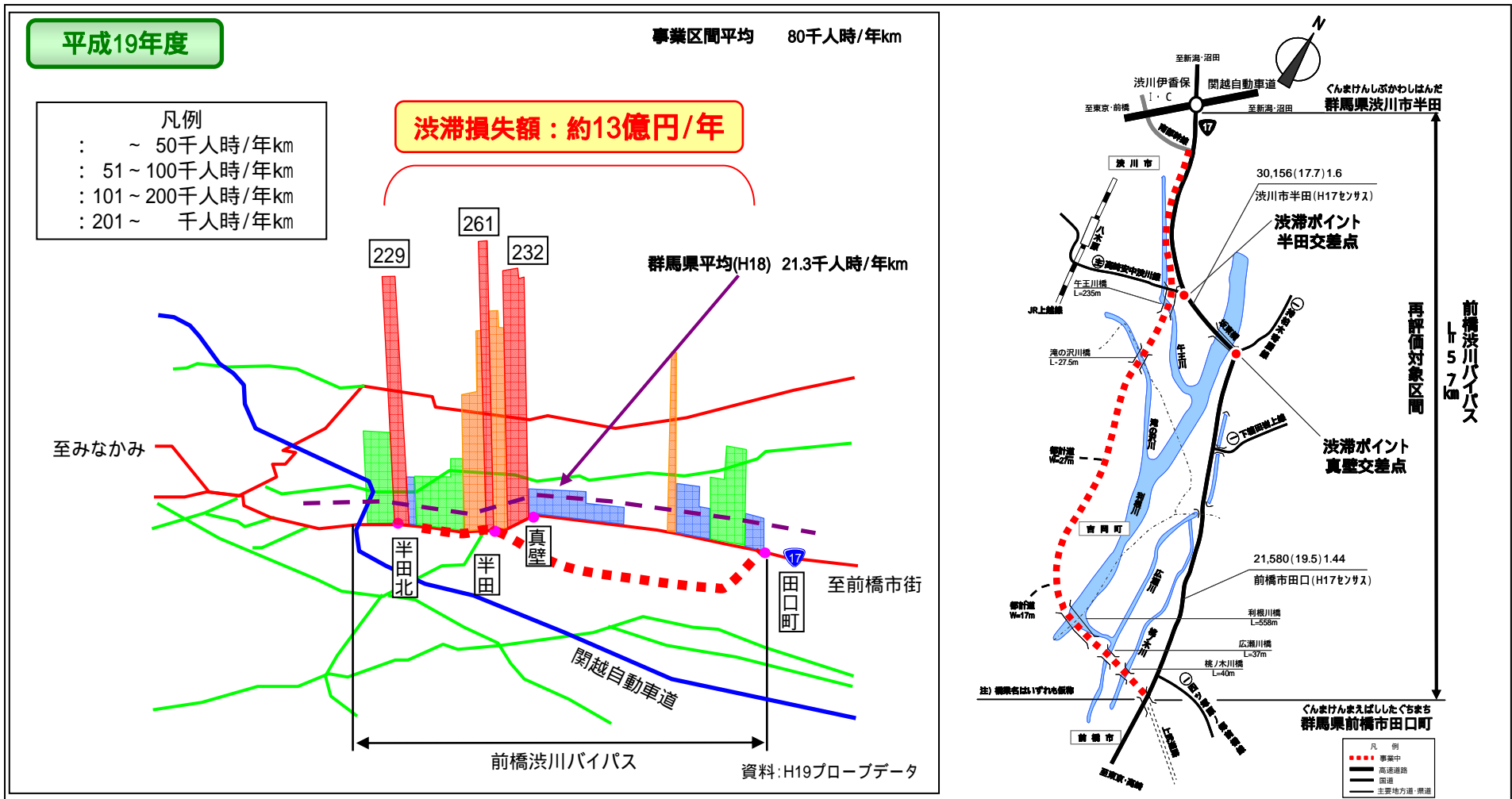
区 間： 自) 群馬県前橋市田口町
ぐんまけんまえはししたぐちまち
 至) 群馬県渋川市半田
ぐんまけんしぶかわいはんだ
 計画延長： L=5.7km
 幅 員： W=24.5～36.0m
 道路企画： 第3種第1級
 設計速度： 80km/h
 車 線 数： 4車線
 事業化： 平成8年度
 事業費： 約452億円
 計画交通量： 37,100～48,900台/日

標準横断面図



2 - 1 . 事業の必要性に関する視点

- ・前橋渋川バイパスと並行する現国道17号の延長約6km区間の平均渋滞損失時間は、80千人時/年kmで、群馬県平均の約3倍。
- ・前橋～渋川区間は混雑している区間が存在し、渋滞損失額は年間約13億円。



前橋渋川バイパス
L 5.7km
再評価対象区間

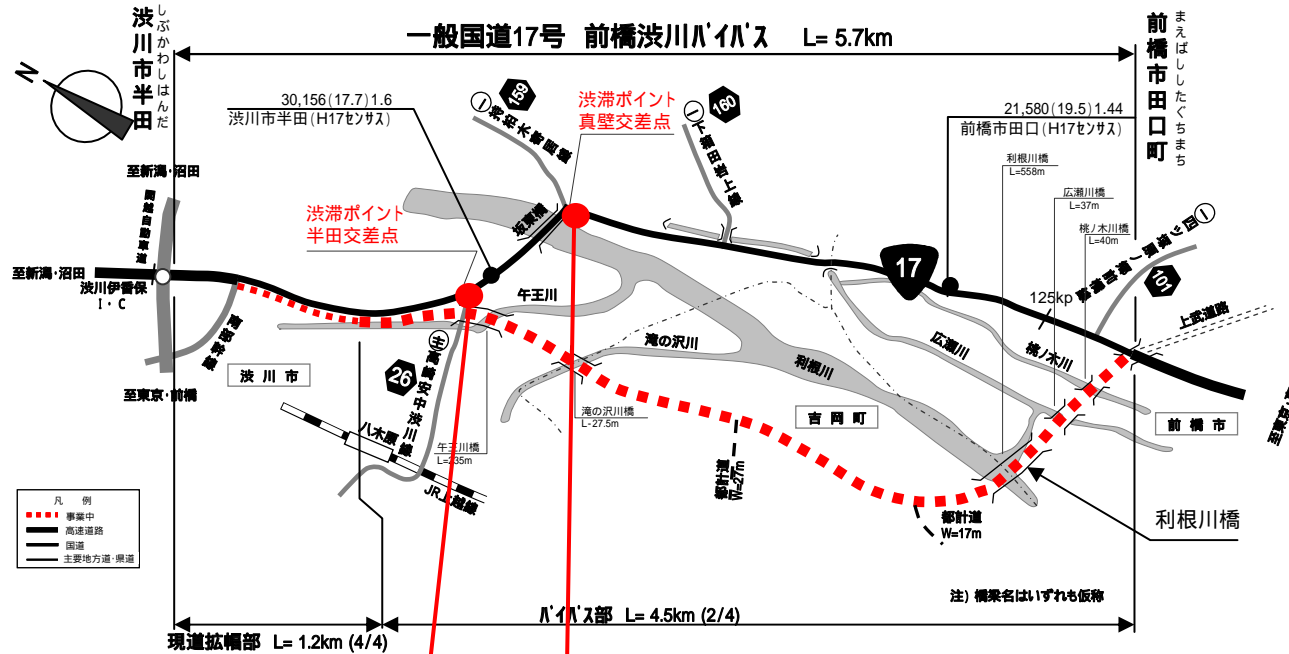
注) 橋脚名は「ずり」の欄

凡例

- 事業中
- 国道
- 主要地方道・県道

2 - 2 . 事業の必要性に関する視点

- ・国道17号坂東橋付近を中心とした前後の半田交差点、真壁交差点では朝夕を中心に慢性的な混雑が発生しています。(半田～真壁交差点の平均通過速度は、朝8時台17km/h、夕17時台15km/h)
- ・なかでも半田交差点は群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上委員会において移動性向上を図るべき箇所(39箇所)に選定され、移動性向上を図るべき箇所として位置付けられています。
- ・これらの混雑箇所は、前橋渋川バイパスの整備により大幅な改善が期待されています。



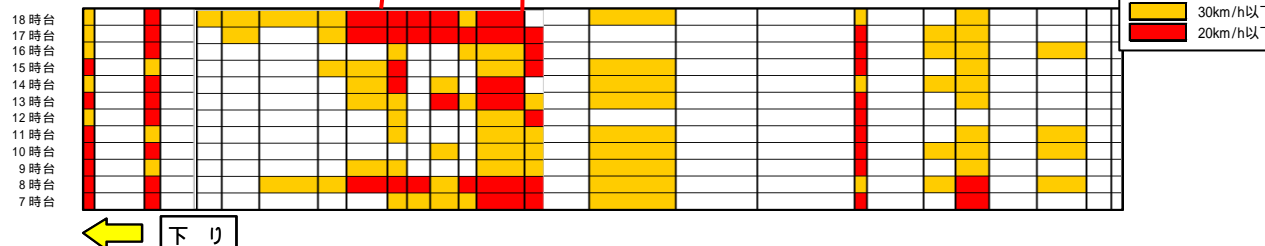
半田交差点付近の渋滞状況



真壁交差点付近の渋滞状況



H19旅行速度分布



2 - 3 . 事業の必要性に関する視点

- ・ 渋川市内(市役所)から三次医療機関の役割を担っている群馬大学医学部附属病院までの走行時間約6分が短縮されます。
- ・ これにより、多量出血患者の死亡率が約20%から約5%となり、延命率の向上が図られます。



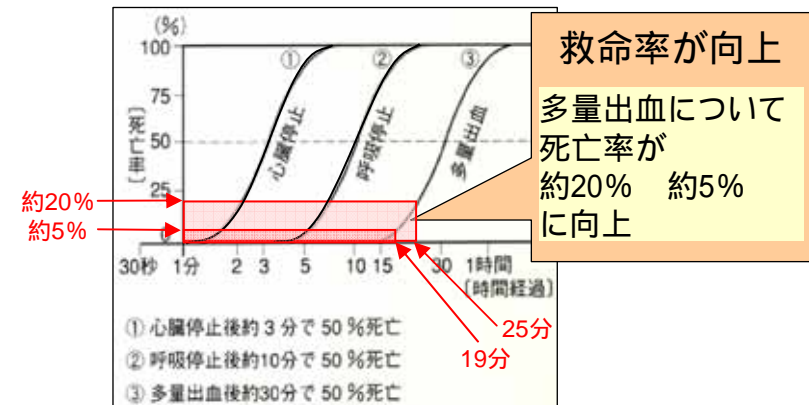
三次医療機関: 二次救急医療機関(入院治療を必要とする重症救急患者に対応する医療機関)では対応できない重篤の救急患者に対応する。高度な診療機能をもつ24時間体制の救命救急センターである。位置づけは、三次医療機関として認可されるのではなく、高度救命救急センター、救命救急センターが該当。

ルート1(平成20年現在)

渋川市役所から群馬大学医学部附属病院まで、約25分。(H19プローブデータより算出)

ルート2(前橋渋川バイパス開通後)

渋川市役所から群馬大学医学部附属病院まで、約19分。(H19プローブデータより算出)
バイパス区間は60km/hと設定



カーラーの救命曲線

(出典: <http://www.bur.osaka-kyoiku.ac.jp/somu/kyumei/cara.htm>) 5

3. 費用対効果

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)
	880億円	102億円	32億円	1,013億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	448億円		17億円	465億円	
					2.2

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)
	880億円	102億円	32億円	1,013億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	84億円		17億円	101億円	
					10.1

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。

注3) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：平成20年度

4 - 1 . 事業進捗の見込みの視点

・前橋渋川バイパスの経緯

H8年度 事業化

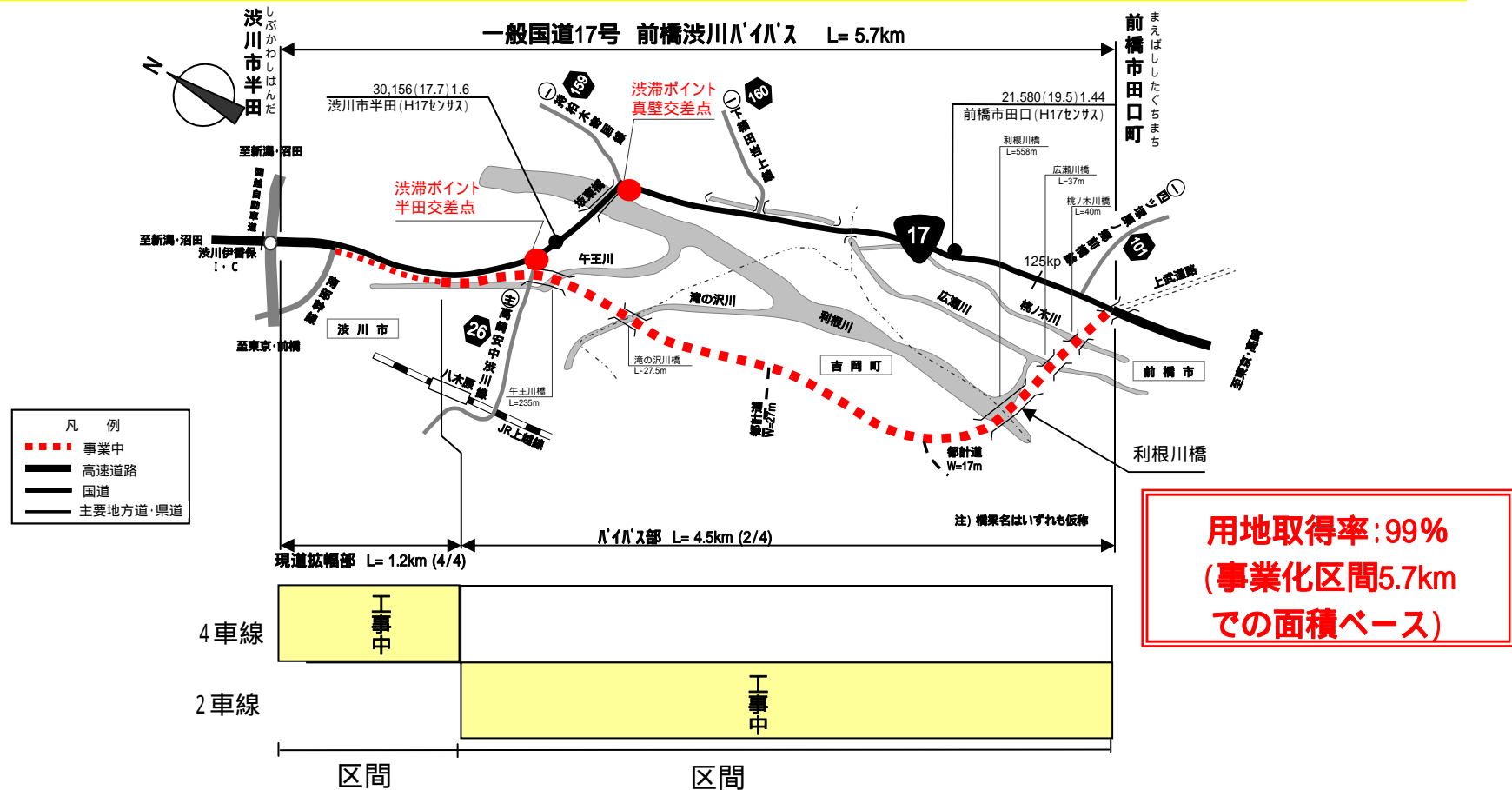
H16年度 工事着手

H11年度 都市計画決定

H21年度 区間 (バイパス部) 暫定2車線供用予定

H13年度 用地買収着手

H15年度 埋蔵文化財調査着手



4 - 2 . 事業進捗の見込みの視点

		都市計 画決定 事業化		用地買 収着手		埋蔵文 化財調 査着手	工事着 手					区間 暫定2 車線供 用予定	
年度		H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22 ~
用地	現道拡幅部 (区間)												
	バイパス部 (区間)												
	進捗率% (面積)			1	58	67	82	90	96	99	99	100	-
工事	現道拡幅部 4車線												
	バイパス部 暫定2車線												
	バイパス部 4車線												

5. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・前橋渋川バイパスは、国道17号の前橋市と渋川市間における交通渋滞の解消及び群馬県中央部における道路ネットワークを強化することを目的とし、地域高規格道路「熊谷渋川連絡道路」の一部区間となる事業。
- ・特に、利根川を渡河する板東橋の付近では、渋滞が激しく朝夕ピーク時の平均通過速度は、15km/h(渋滞レベル)になっており、バイパス整備が必要。
- ・費用対効果(B/C)は2.2である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は約99%であり、バイパス部については、平成21年度の暫定2車線供用を目途に工事を推進。
- ・現道拡幅部についても早期の完成供用を目指し工事を推進。
- ・バイパス部の4車線化については、起点部に取り付く上武道路の整備状況・交通状況をみながら推進。

(3) 対応方針(原案)

事業継続

用地・工事の進捗が進んでおり、早期の効果発現を図ることが適切である。