

(再評価)

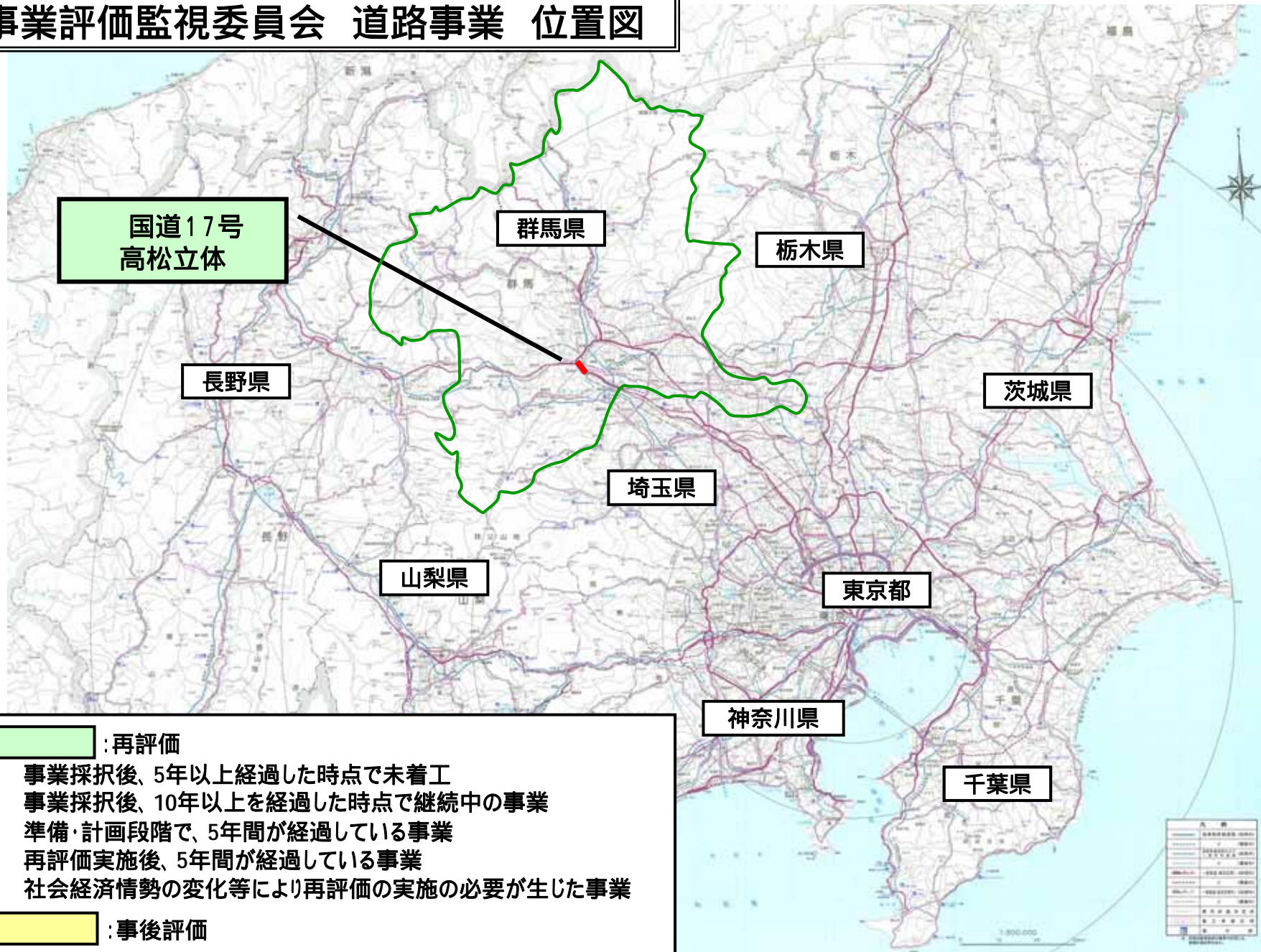
資料 2 - 3
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成21年度第2回)

国道17号 高松立体

平成21年8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



:再評価

- 事業採択後、5年以上経過した時点で未着工
- 事業採択後、10年以上を経過した時点で継続中の事業
- 準備・計画段階で、5年間が経過している事業
- 再評価実施後、5年間が経過している事業
- 社会経済情勢の変化等により再評価の実施の必要が生じた事業

:事後評価

1. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

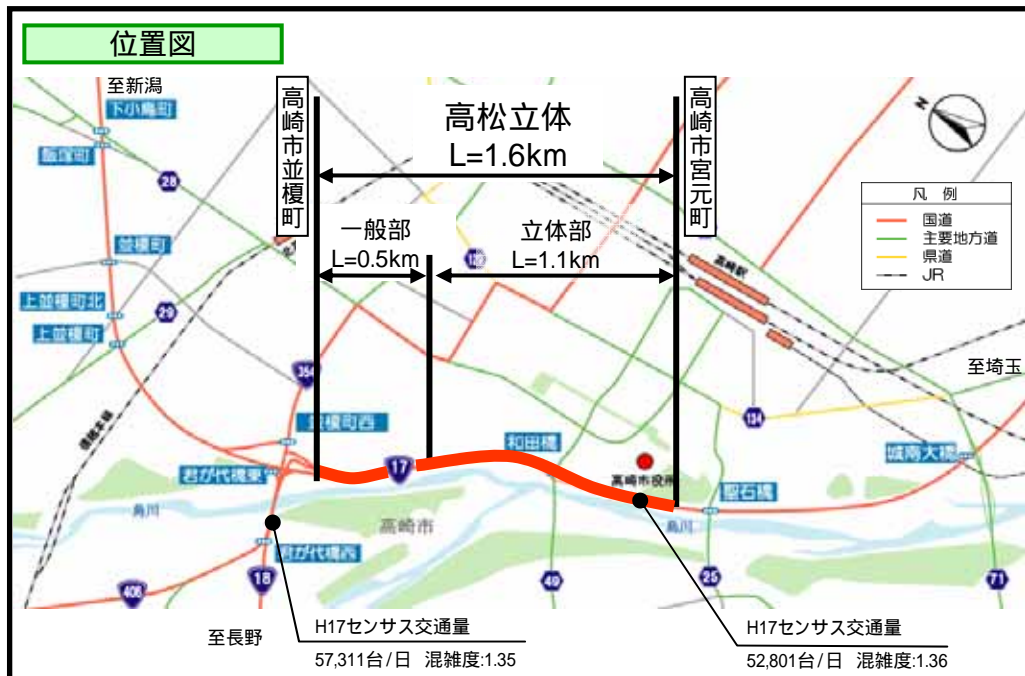
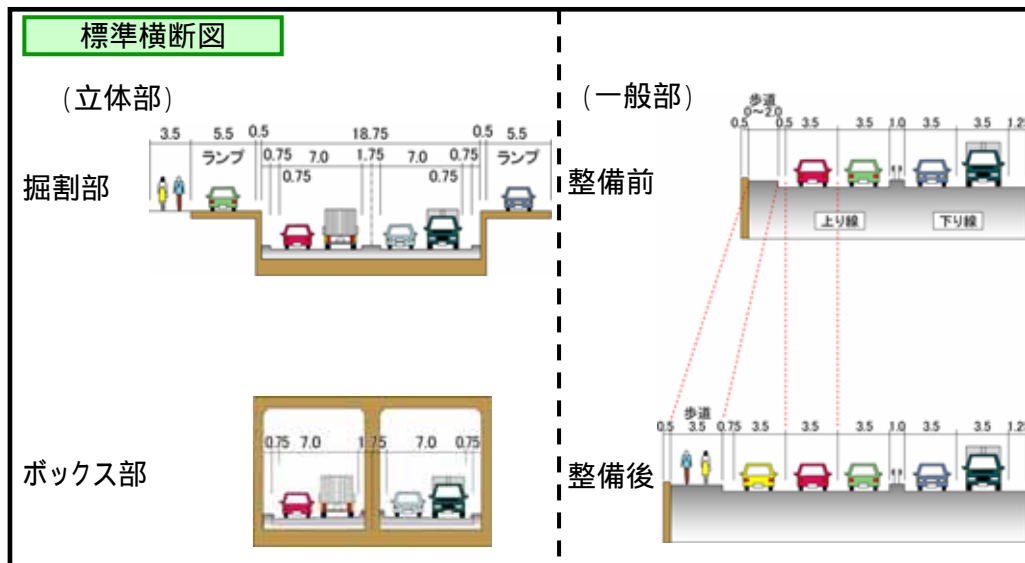
- ・慢性的な交通渋滞の解消
- ・歩道の整備による交通安全性の向上

(2) 計画の概要

区間 : 自) 群馬県高崎市宮元町
ぐんま けん たかさき し みやもとまち
 至) 群馬県高崎市並榎町
ぐんま けん たかさき し なみえまち
計画延長 : 1.6km
幅員 : 立体部:34.25m 一般部:24.5m
道路規格 : 第3種第1級
設計速度 : 80km/h
車線数 : 4～6車線(ランプ部を含む)
事業化 : 平成11年度
事業費 : 約120億円
計画交通量 : 42,400～56,600台/日



立体部の完成イメージ

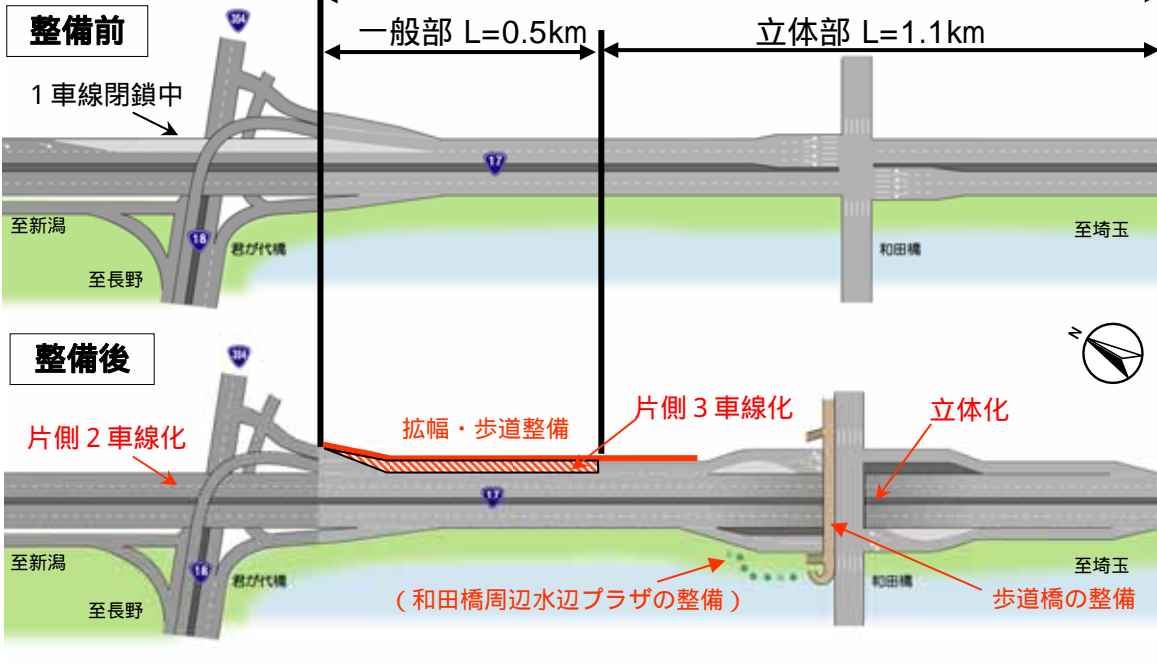


2. 事業進捗の状況

・事業の経緯

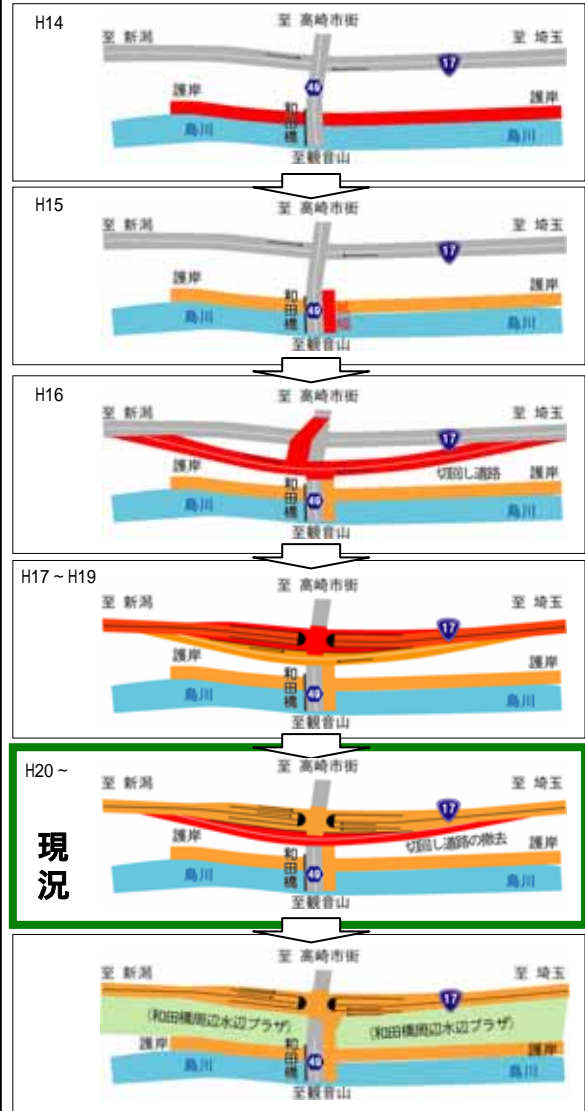
- 平成11年度：事業着手
- 平成12年度：都市計画決定【立体部1.1km】
- 平成12年度：工事・用地買収着手
- 平成14年度：烏川護岸整備完成
- 平成15年度：和田橋拡幅整備（群馬県施工）完成
- 平成16年度：都市計画決定（変更）【一般部0.5km】
- 平成17年度：立体部工事着手
- 平成19年度：立体部供用（L=1.1km、H20.1.19）
- 平成20年度：切回し道路撤去着手
- 平成21年度以降：歩道橋設置

イメージ図



立体部の施工ステップ

凡例	
	工事箇所
	施工済

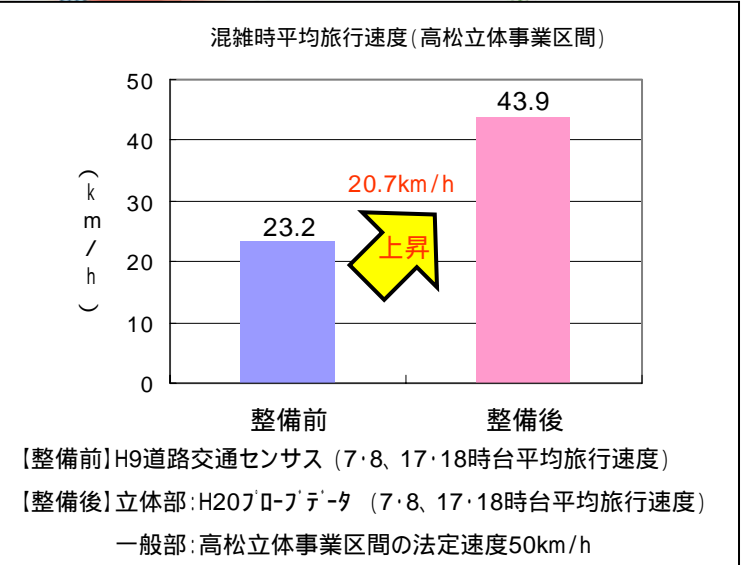


3 - 1 . 事業の必要性に関する視点

(渋滞の緩和)

・高松立体の整備により、高松立体事業区間(L=約1.6km)の平均旅行速度が約21km/h上昇

国道17号の旅行速度の変化



3 - 2 . 事業の必要性に関する視点

(安全・安心[事故])

・和田橋交差点部で**追突事故**、**右左折事故**が発生

立体部の整備により、交差点部の交通量が減少することにより**安全性が向上**

・合流部及び車線減少部で、前方不注意、車間距離不保持による**追突事故**が発生

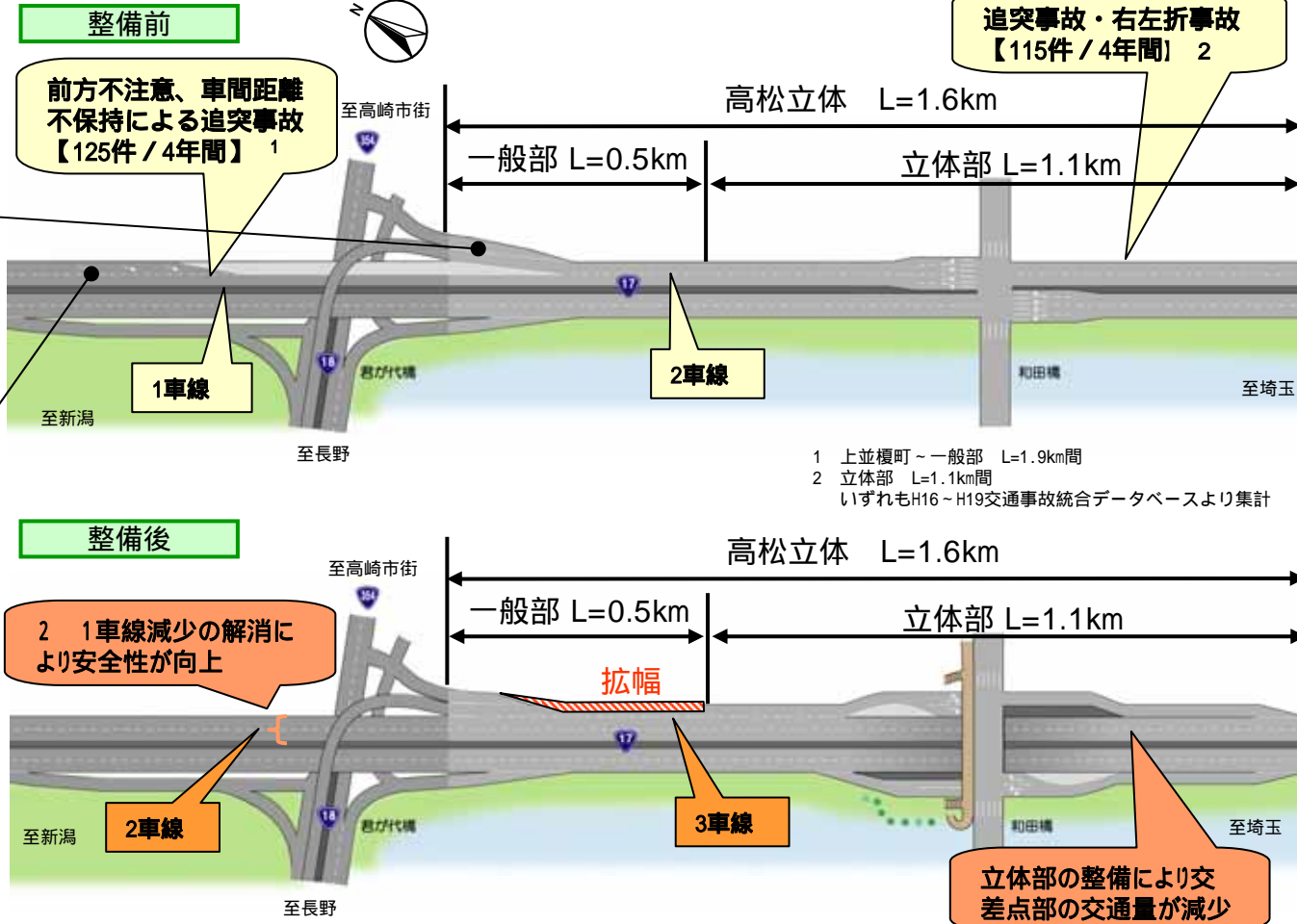
一般部の整備により、国道17号上り車線の2車線化が図られ **安全性が向上**



合流部の状況



1車線減少部分の状況



4. 費用対効果(計算条件)

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

- ・基準年次 : 平成21年度
- ・供用開始年次 : 平成29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 : 42,400 ~ 56,600(台/日)

4. 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)
	245億円	11億円	8.6億円	265億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	132億円		2.3億円	134億円	

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)
	34億円	1.2億円	0.11億円	36億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	11億円		0.48億円	11億円	

注1) 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。

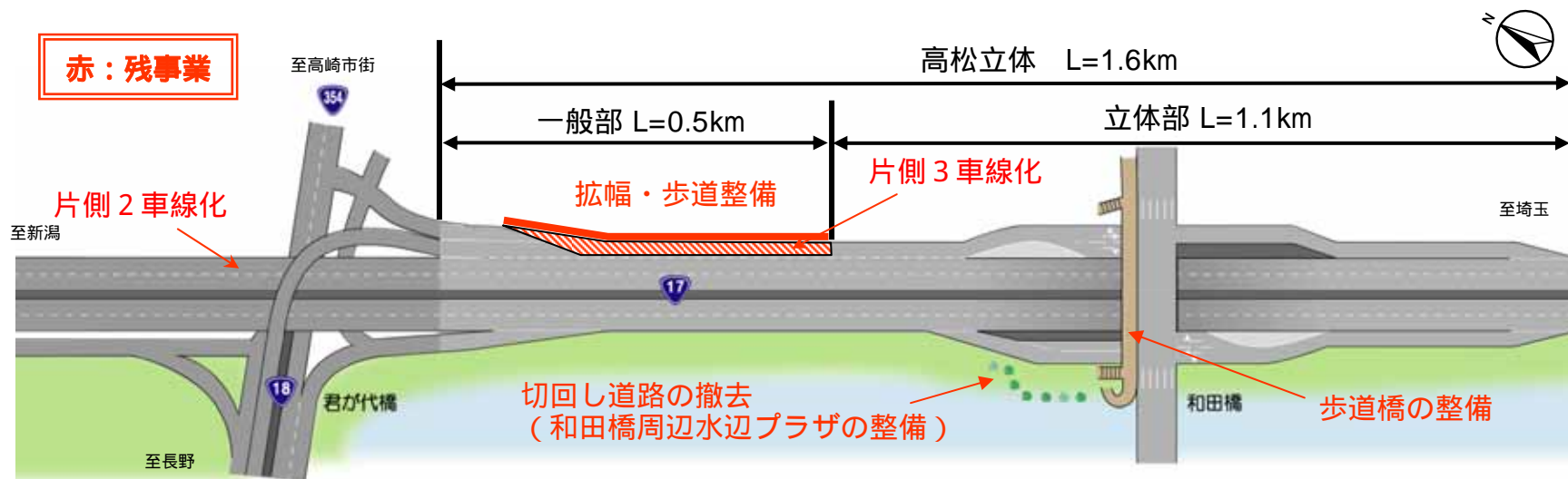
注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

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。

基準年：平成21年度

5. 事業進捗の見込みの視点

- ・立体部については用地買収及び地元調整が完了。引き続き、切回し道路の撤去、歩道橋の整備を推進。
- ・一般部については用地残件数が7件となっており、今後、調査・設計を並行して実施。
- ・地元自治体及び住民と連携を図りながら、事業全体の早期完成を目指す。



	立体部 事業化	工事 着手				一般部 事業化	立体部 工事着手			立体部 供用		
年度	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22 ~
用地		■	■	■	■	■						■
工事		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・群馬県の骨格を形成する主要幹線道路である国道17号と(主)藤木高崎線が交差する和田橋交差点周辺の渋滞対策として、平成11年度より事業化。
- ・立体部については、暫定供用開始済。引き続き、切回し道路の撤去、歩道橋の整備を推進。
- ・一般部については、整備によって国道17号上り線の1車線への絞込みが解消され、君が代橋周辺の交通円滑化が実現。
- ・費用対効果(B / C)は2.0である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・立体部については用地買収及び地元調整が完了。引き続き、切回し道路の撤去、歩道橋の整備を推進。
- ・一般部については用地残件数が7件となっており、今後、調査・設計を並行して実施。
- ・地元自治体及び住民と連携を図りながら、事業全体の早期完成を目指す。

(3) 対応方針(原案)

事業継続

- ・事業の必要性は高く、早期の完成・供用が適切である。