

(再評価)

資料 3 - 8 - ①  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成22年度第3回)

# 国道17号 群馬大橋拡幅

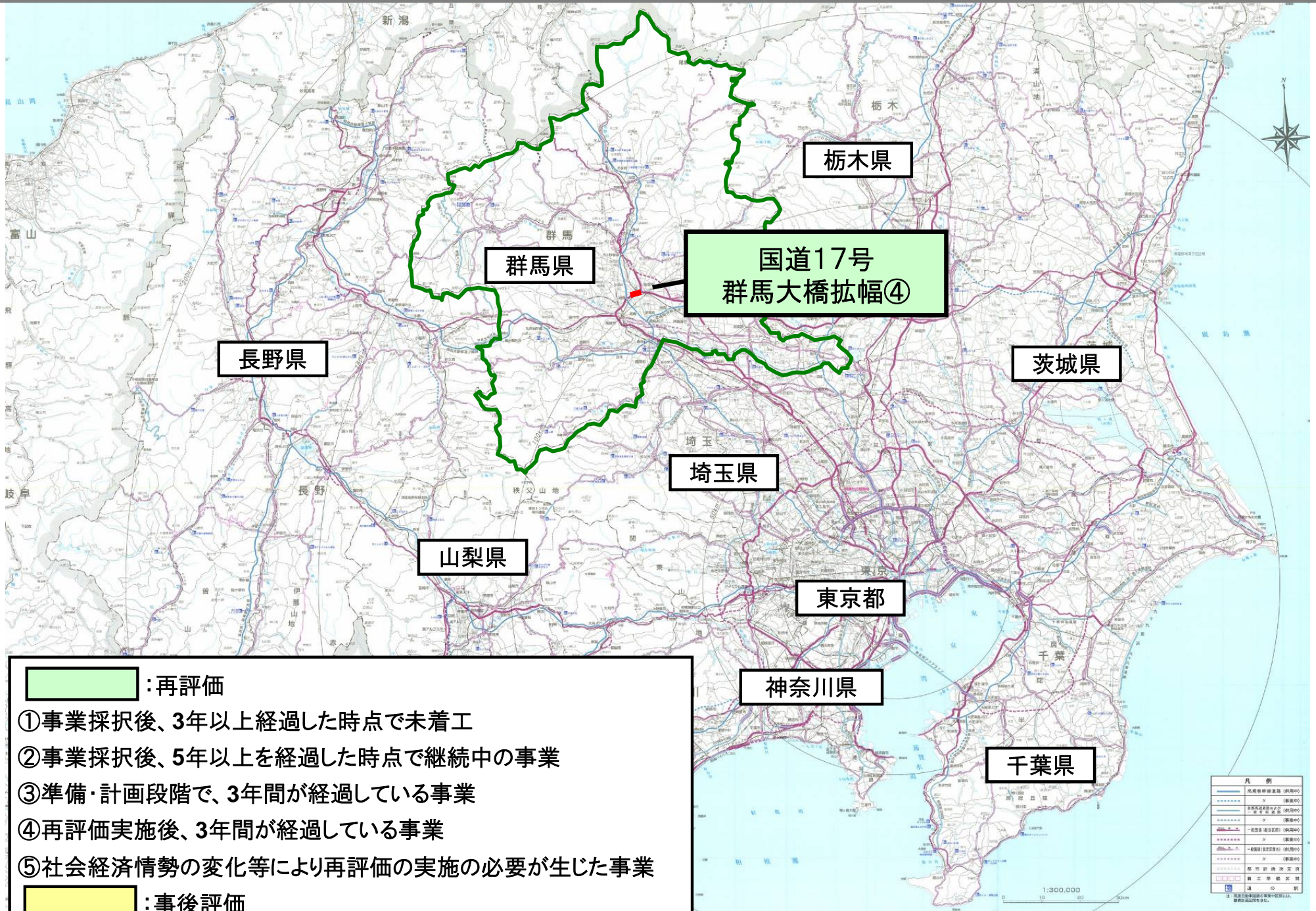
平成22年9月24日

国土交通省 関東地方整備局

# 目次

|                 |    |
|-----------------|----|
| 1. 位置図          | 1  |
| 2. 事業の目的と計画の概要  | 2  |
| 3. 事業進捗の状況      | 3  |
| 4. 事業の周辺状況      | 4  |
| 5. 事業の必要性に関する視点 | 5  |
| 6. 費用対効果        | 7  |
| 7. 事業進捗の見込みの視点  | 9  |
| 8. 今後の対応方針(原案)  | 10 |

# 1. 位置図



:再評価

- ①事業採択後、3年以上経過した時点で未着工
- ②事業採択後、5年以上を経過した時点で継続中の事業
- ③準備・計画段階で、3年間が経過している事業
- ④再評価実施後、3年間が経過している事業
- ⑤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

# 2. 事業の目的と計画の概要

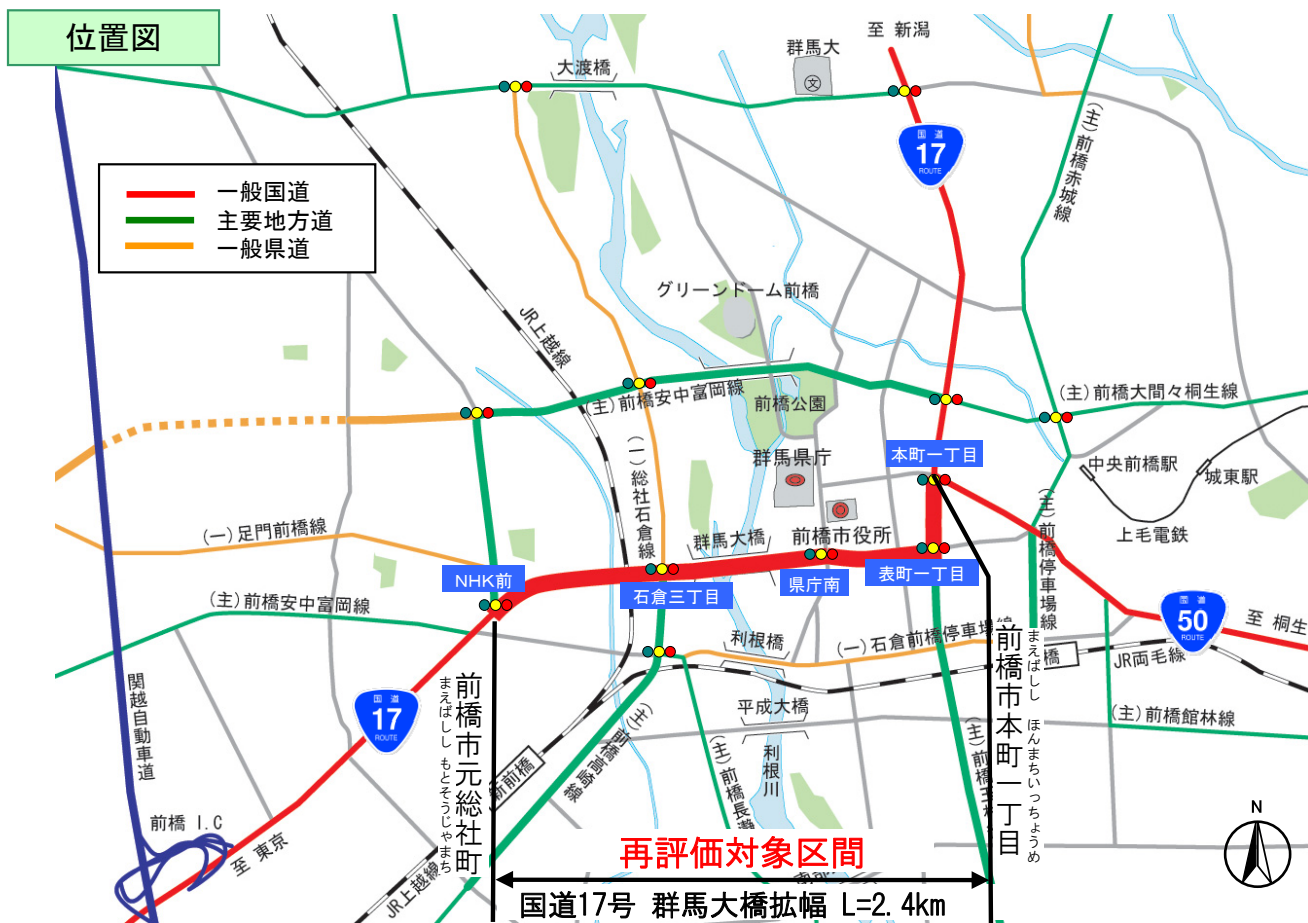
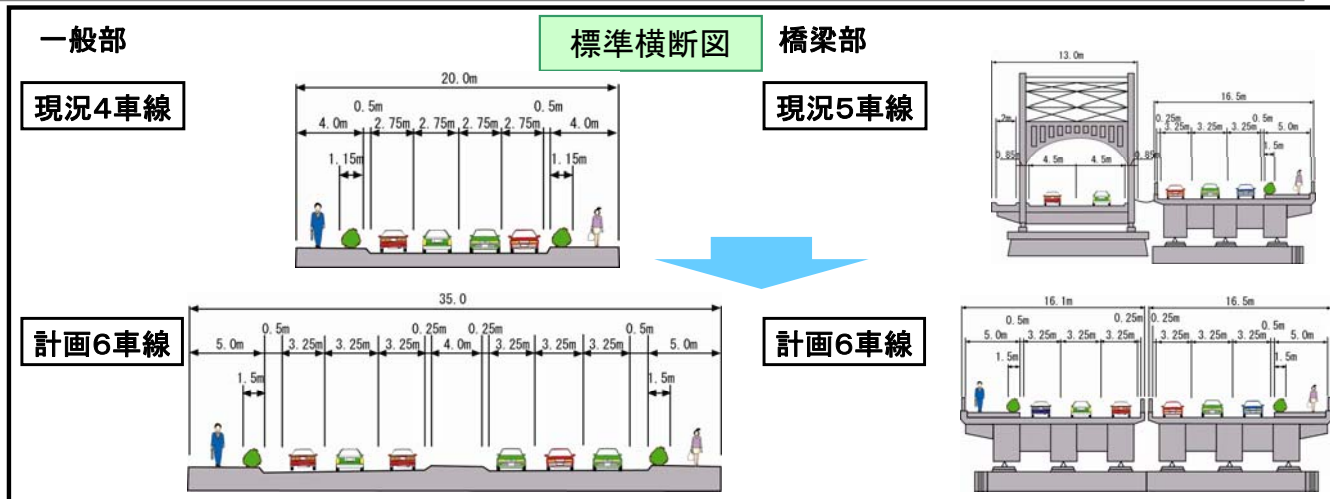
## (1) 目的

- ・前橋市中心街の混雑・渋滞の解消
- ・前橋市中心街の交通安全の確保

## (2) 計画の概要

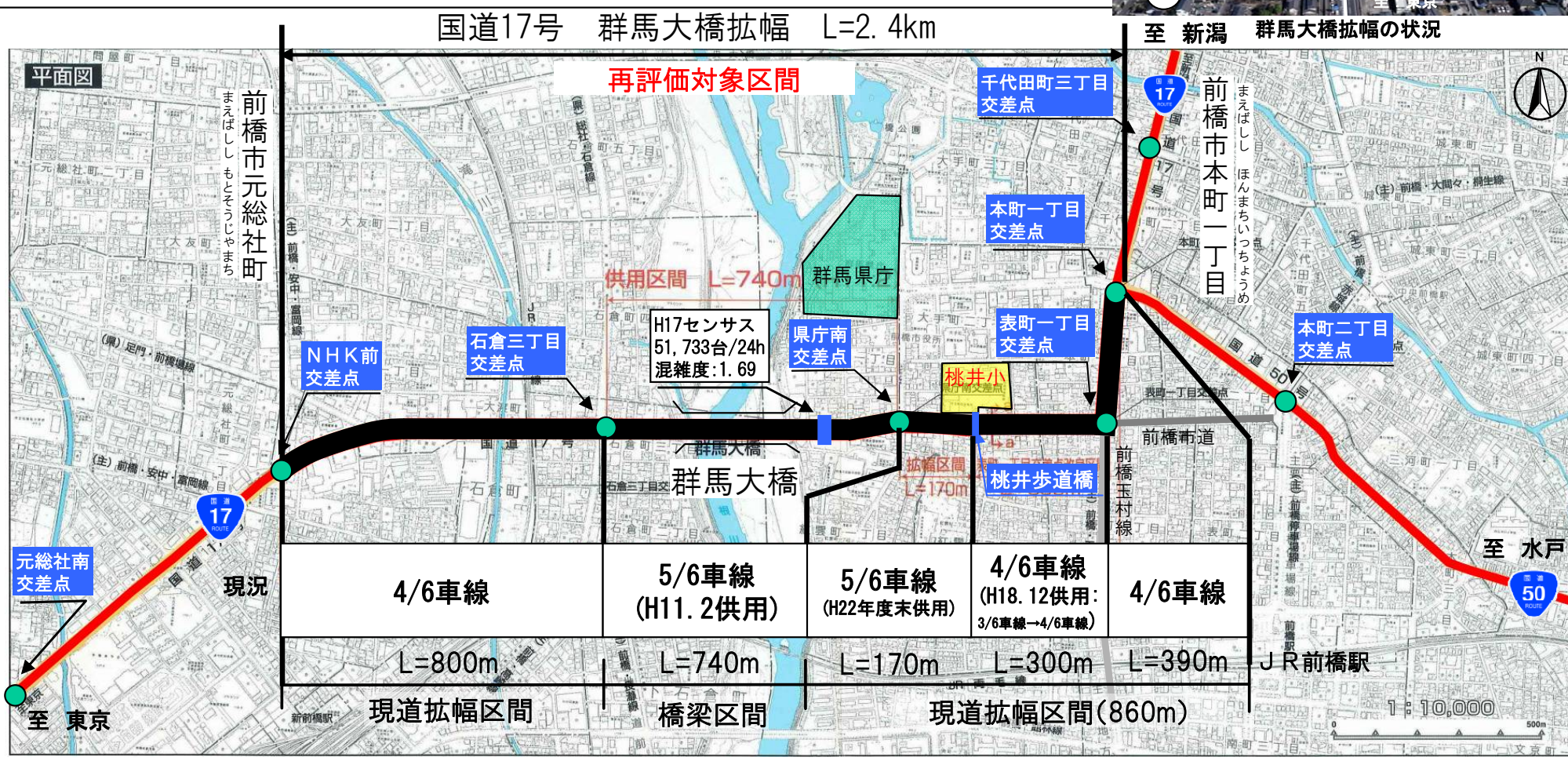
ぐんまけん まえばしし もとそうじゃまち  
**区 間** : 自) 群馬県前橋市元総社町  
 ぐんまけん まえばしし ほんまちいっちようめ  
 至) 群馬県前橋市本町一丁目

計画延長 : L = 2.4 km  
 幅員 : 35 m  
 道路規格 : 第4種第1級  
 設計速度 : 60 km/h  
 車線数 : 6車線  
 事業化 : 平成元年度  
 事業費 : 約300億円  
 計画交通量 : 29,000~50,400台/日



# 3. 事業進捗の状況

|    |         |                          |
|----|---------|--------------------------|
| 平成 | 元年度     | 事業化                      |
| 平成 | 2年度     | 用地着手                     |
| 平成 | 4年 3月   | 都市計画決定                   |
| 平成 | 5年度     | 工事着手                     |
| 平成 | 11年 2月  | 群馬大橋新橋供用                 |
| 平成 | 18年 12月 | 4/6車線供用 (桃井歩道橋～表町一丁目交差点) |
| 平成 | 22年度末   | 5/6車線供用予定 (県庁南交差点～桃井歩道橋) |







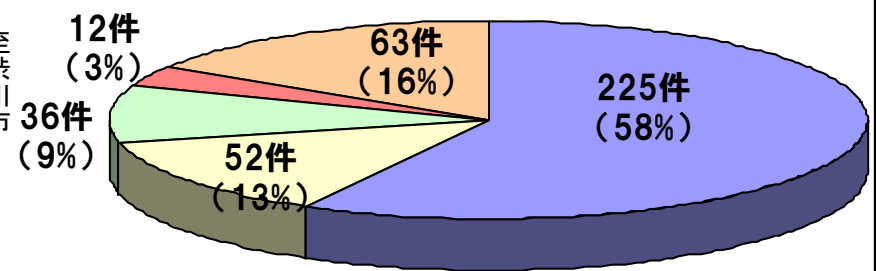
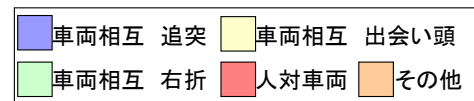
# 5. 事業の必要性に関する視点

## (2) 国道17号の交通事故状況

- ・当該区間の死傷事故率は、139.0件/億台・kmであり、全国平均(102.6件/億台・km)と比べて約1.4倍高い状況となっている。
- ・特に、車両相互の追突事故が多発しており、全体の6割を占めている状況。当該事業の整備により交通事故が減少され安全性が向上される。

○死傷事故率：約139.0件/億台・km  
(全国平均：約102.6件/億台・km)

■国道17号の事故類型 (H17-H20合計)



資料：H17-H20交通事故  
統合データベース

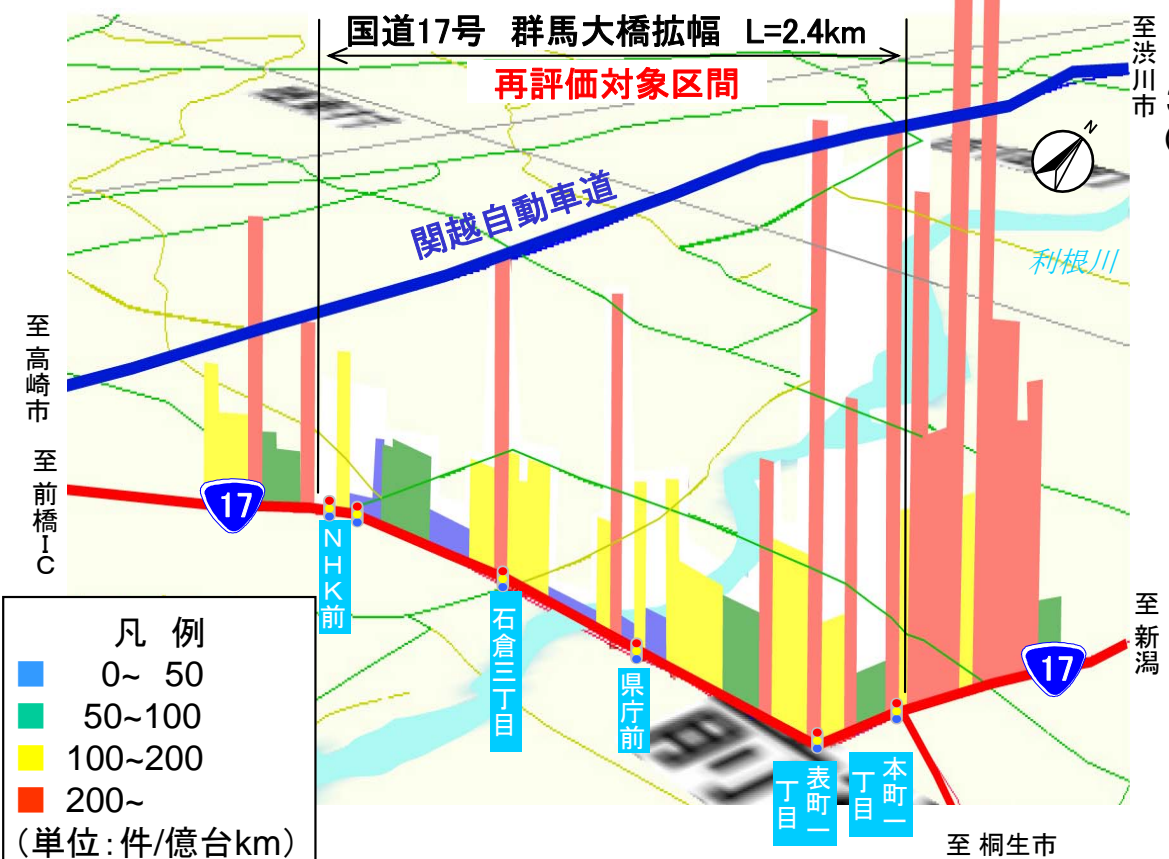
**車両事故の追突が約6割**

表町1丁目付近の交通状況



撮影：H22.7

沿道店舗への流入交通と通過交通の輻輳





## 6. 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

[参考：前回評価(H17)]

|            |                       |                       |
|------------|-----------------------|-----------------------|
| ・ 基準年次     | : 平成22年度              | : 平成17年度              |
| ・ 供用開始年次   | : 平成33年度              | : 平成30年度              |
| ・ 分析対象期間   | : 供用後50年間             | : 供用後40年間             |
| ・ 基礎データ    | : 平成17年度道路交通センサス      | : 平成11年度道路交通センサス      |
| ・ 交通量の推計時点 | : 平成42年度              | : 平成42年度              |
| ・ 計画交通量    | : 29,000~50,400 (台/日) | : 39,600~65,600 (台/日) |
| ・ 事業費      | : 約300億円              | : 約300億円              |
| ・ 費用便益比    | : 2.0                 | : 4.1                 |

# 6. 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<br>(B/C) |
|       | 570億円    | 88億円     | 21億円     | 679億円 |                |
| 費用(C) | 事業費      |          | 維持管理費    | 総費用   |                |
|       | 341億円    |          | 3.3億円    | 344億円 |                |
|       |          |          |          |       | 2.0            |

## ■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<br>(B/C) |
|       | 421億円    | 49億円     | 3.1億円    | 472億円 |                |
| 費用(C) | 事業費      |          | 維持管理費    | 総費用   |                |
|       | 97億円     |          | 2.6億円    | 99億円  |                |
|       |          |          |          |       | 4.8            |

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。

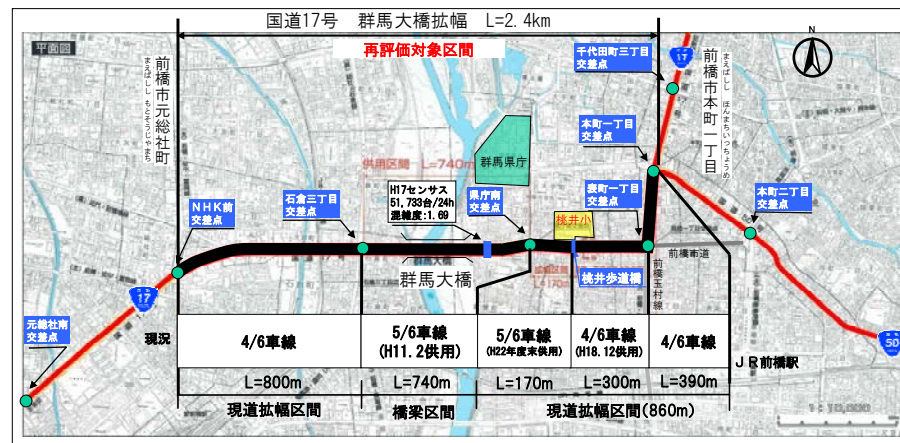
基準年：平成22年度

# 7. 事業進捗の見込みの視点

- ・平成元年度の事業化後、平成5年より工事着手、平成11年2月には群馬大橋新橋、H18.12には桃井歩道橋～表町一丁目交差点を供用。H22年度末には県庁南交差点～桃井歩道橋を供用予定であり、混雑の著しい箇所から優先順位を付け順次事業を展開し、早期の効果発現を図っている。
- ・全体の用地取得率は、前回再評価時47.5%(H17)から63%(H22.8)に増加。
- ・今後も優先順位をつけ、段階的な事業計画に合わせて、用地の取得・工事を推進する予定。

## ■ 工程表

|                  |                                | 事業化 | 用地着手 | 都市計画決定 | 工事着手      | 群馬大橋供用<br>(L=0.74km) | 4<br>/<br>6<br>供用<br>(L=0.3km) | 5<br>/<br>6<br>供用<br>(L=0.17km) | 年度 |    |    |          |    |     |          |     |     |
|------------------|--------------------------------|-----|------|--------|-----------|----------------------|--------------------------------|---------------------------------|----|----|----|----------|----|-----|----------|-----|-----|
|                  |                                |     |      |        |           |                      |                                |                                 | H元 | H2 | H3 | ...      | H5 | ... | H10      | ... | H13 |
| 区橋間              | 740m<br>(石倉三丁目交差点～<br>県庁南交差点)  | 用地  |      |        | 用地取得率100% |                      |                                |                                 |    |    |    |          |    |     |          |     |     |
|                  |                                | 工事  |      |        |           |                      |                                |                                 |    |    |    |          |    |     |          |     |     |
| 現道区間<br>区間<br>拡幅 | 860m<br>(県庁南交差点～<br>本町一丁目交差点)  | 用地  |      |        |           |                      |                                |                                 |    |    |    | 用地取得率22% |    |     | 用地取得率52% |     |     |
|                  |                                | 工事  |      |        |           |                      |                                |                                 |    |    |    |          |    |     |          |     |     |
|                  | 800m<br>(NHK前交差点～<br>石倉三丁目交差点) | 用地  |      |        |           |                      |                                |                                 |    |    |    |          |    |     |          |     |     |
|                  |                                | 工事  |      |        |           |                      |                                |                                 |    |    |    |          |    |     |          |     |     |



## 8. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・当該区間は前橋市の中心部に位置しており、県庁、市役所等の行政機関、病院等が集中している地域である。
- ・当該区間は全国平均の約13倍の渋滞が発生している。
- ・当該区間は全国平均の約1.4倍の死傷事故が発生している。
- ・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

- ・平成元年度の事業化後、平成5年より工事着手、平成11年2月には群馬大橋新橋、H18.12には桃井歩道橋～表町一丁目交差点を供用。H22年度末には県庁南交差点～桃井歩道橋を供用予定であり、混雑の著しい箇所から優先順位を付け順次事業を展開し、早期の効果発現を図っている。
- ・今後も優先順位をつけ、段階的な事業計画に合わせて、用地の取得・工事を集中的に推進する予定。

### (3) 都道府県、政令市からの意見

#### (群馬県知事の意見)

本事業は、渋滞緩和及び安全性向上に必要なことから事業を継続し、特に渋滞の著しい表町一丁目交差点以北の区間については早期の工事着手を図られたい。

また、各年度の事業実施にあたっては、引き続き本県と十分な調整をするとともに、コスト縮減を徹底し、効果が早期に発現されるよう事業を推進されたい。

### (4) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・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。