資料2-5-① 関東地方整備局 事業評価監視委員会 (平成23年度第3回)

(再評価)

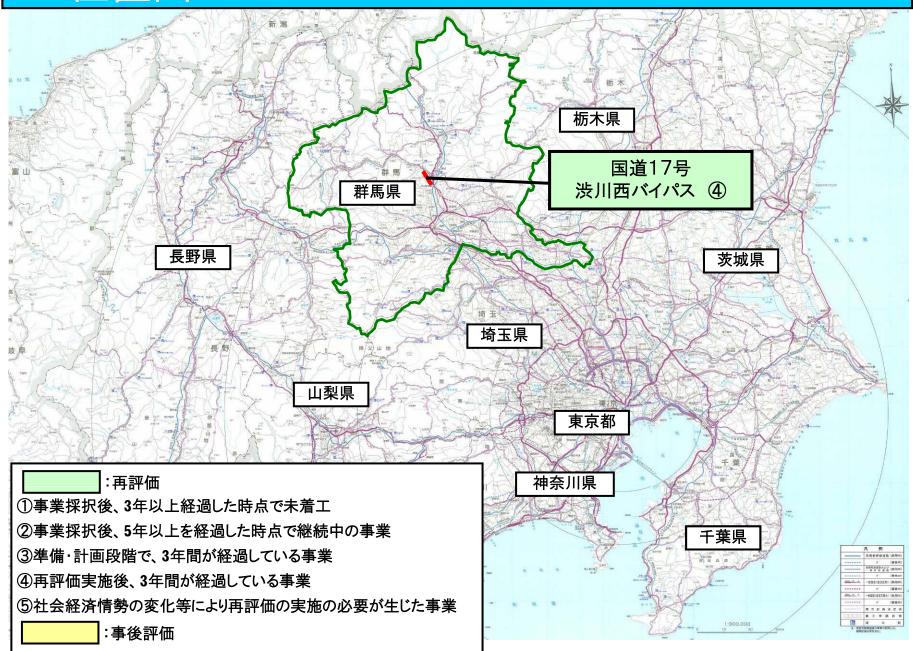
# 一般国道17号 渋川西バイパス

平成23年9月27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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	4
4.	事業の必要性に関する視点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	6
5.	費用対効果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	11
6.	事業進捗の見込みの視点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	13
7.	今後の対応方針(原案)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	14

### 1. 位置図



# 2. 事業の目的と計画の概要

### (1)目的

・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」の一部を形成

### (2)計画の概要

区 間:自)群馬県渋川市中村

至)群馬県渋川市金井

計画延長: L=2. 8 km

幅員 : 15.5m~27.0m

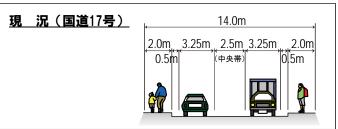
道路規格:第3種第2級 設計速度:60km/h

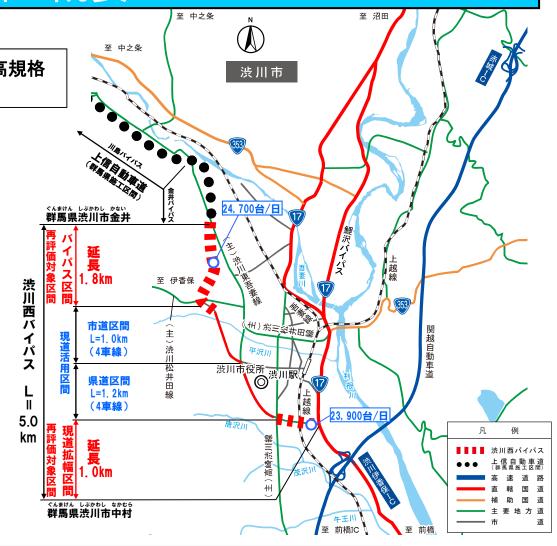
車線数 : 4車線

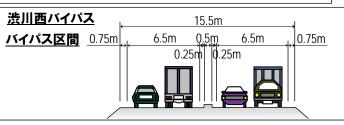
事業化 : 平成 1 6 年度 事業費 : 約 9 1 億円

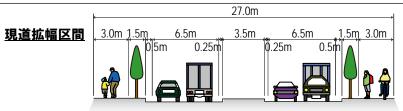
計画交通量: 23,900~24,700台/日

#### 標準横断図







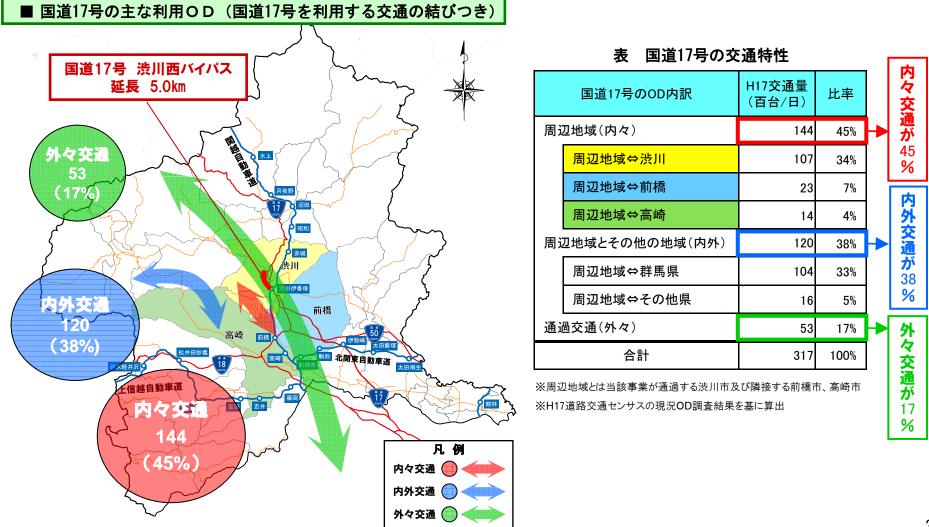


〇〇台/日:計画交通量

## 2. 事業の目的と計画の概要

#### (3)国道17号の交通特性

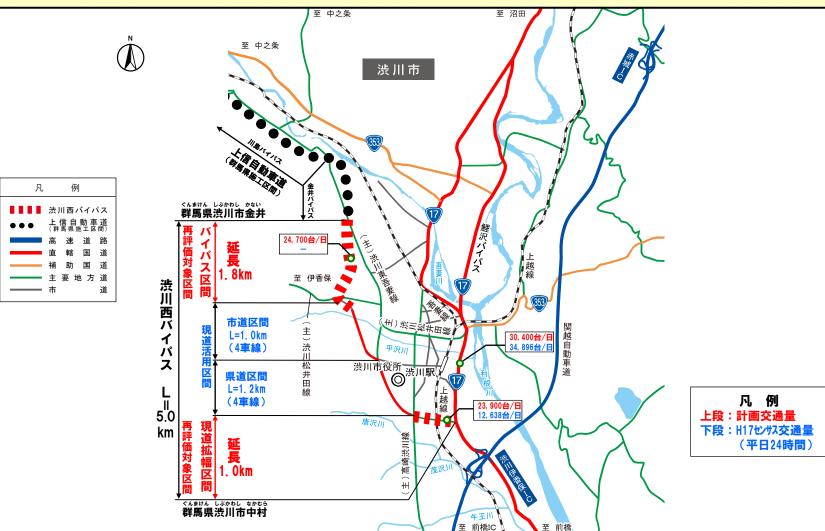
- ・国道17号の利用交通は、周辺地域内に起終点のある内々交通が45%。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が38%、周辺地域を通過する外々交通が17%となっている。



## 3. 事業進捗の状況

### (1)事業の経緯

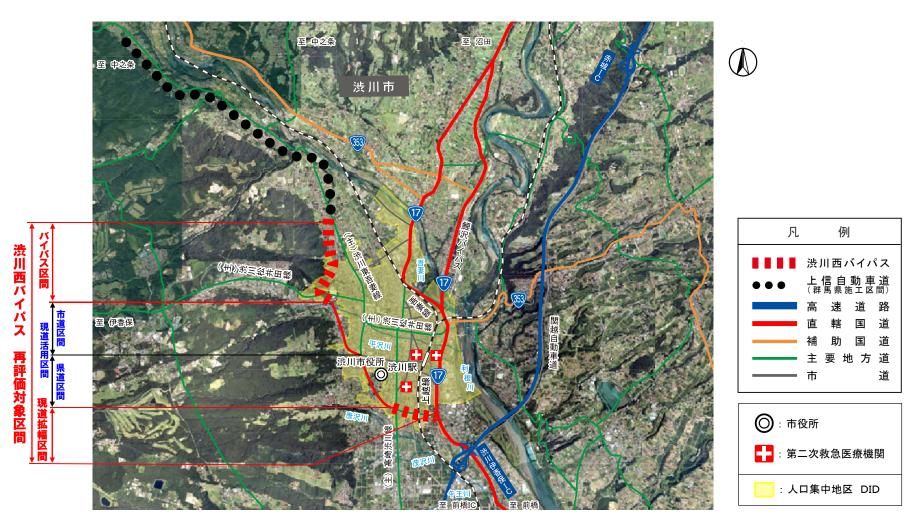
平成 6年度上信自動車道計画路線指定平成 16年度事業化平成 9年9月調査区間指定平成 22年7月都市計画決定(バイパス区間)平成 16年3月整備区間指定平成 22年度工事着手(現道拡幅区間)



## 3. 事業進捗の状況

### (2)周辺状況

・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の人口集中地区(DID) の外縁に計画された道路である。



### (1)広域道路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」に 指定されており、関越自動車道と上信越自動車道を連携する、関東地方の広域道路網を担う 道路である。
- ・群馬県の7つ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られており、群馬県における 重要な路線となっている。

#### 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 地域高規格道路 「上信自動車道」 渋川西バイパス 日光宇都宮道路 上信自動車道 栃木県 群馬県 北関東自動車道 50km 75km |地域高規格道路 上信白動車道 長野県 渋川西バイパス 計画路線 整備区間: 調査区間 ……… 埼玉県 高規格幹線道路 都市高速道路 東京都 直轄国道 環状道路 山梨県 その他の国道 新滝山街道 渋川西バイパスと 高速道路の接続箇所

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



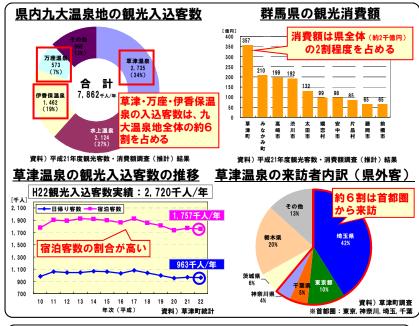
群馬がはばたくための7つの交通軸構想(イメージ)

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

### (2)産業の活性化

- ・草津温泉・万座温泉・伊香保温泉は、群馬県内の観光入込客数の約6割を占めている。
- ・渋川西バイパスを含む上信自動車道の整備により、渋川伊香保ICからの所要時間が約26 分短縮し、アクセス性が向上することから、首都圏からの利便性が高まる。
- · 吾妻地域で収穫される農産物についても首都圏に輸送しやすくなることで、農業振興を支援 し、産業の活性化が期待される。

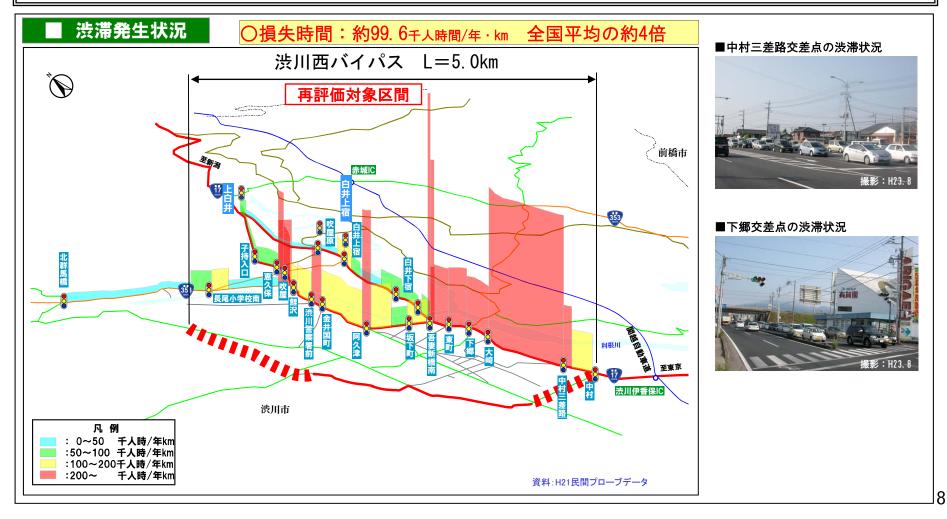






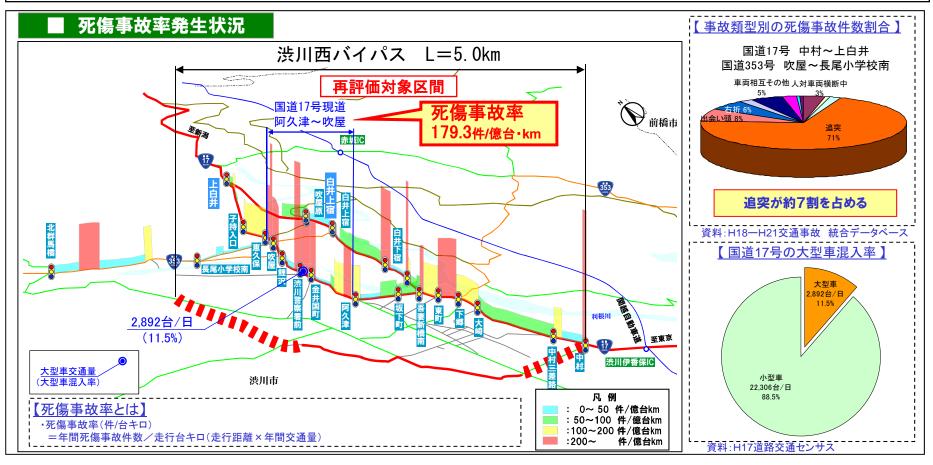
### (3)国道17号の渋滞状況

- ·国道17号(中村交差点〜上白井交差点)および国道353号(鯉沢交差点〜長尾小学校南交差点)の損失時間は99.6千人時間/年·kmであり、全国平均(26.3千人時間/年·km)の約4倍。
- ・渋川西バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。



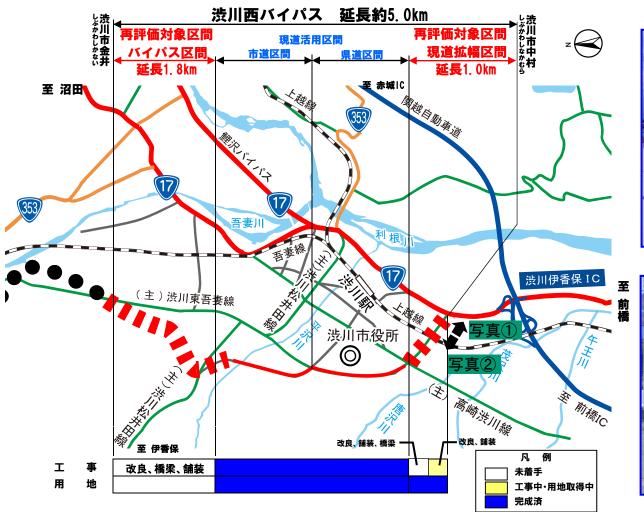
### (4)国道17号の交通事故状況

- ・国道17号(中村交差点〜上白井交差点)および国道353号(吹屋交差点〜長尾小学校南交差点)の死傷事故率は88.8件/億台・kmであり、全国平均(102.6件/億台・km)に比べや低い。
- ·阿久津交差点~吹屋交差点の死傷事故率は、全国平均の1.7倍(179.3件/億台·km)。
- ・渋川西バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。



### (5)残工事の概要

- ·現道拡幅区間は、2車線→4車線への改良及び舗装工事を推進中。
- ・バイパス区間は全体1.8kmのうち、土工区間が約1.7km、橋梁が約0.1km(3橋)であり、設計協議を 実施している。



写真① 改良区間の施工状況



写真② 改良、舗装区間の施工状況



### 5. 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23年度

・供用開始年次 : 平成37年度

• 分析対象期間 :供用後50年間

・交通量の推計時点 : 平成42年度

計画交通量 : 23,900~24,700台/日(台/日) : 23,500~31,800(台/日)

事業費 : 約91億円 : 約91億円

• 費用便益比 : 2.7 : 2.6

11

[参考:前回評価(H20)]

:平成20年度

:平成37年度

: 平成42年度

:供用後50年間

# 5. 費用対効果

### ■事業全体

便益(B)	走行時間 短縮便益	, – , -	·経費 ·便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比
	189億円	11(	意円	20億円	221億円	(B/C)
弗田(〇)	事業費		維	持管理費	総費用	2.7
<b>費用(C)</b>	72億円		1	8.6億円	81億円	2.7

#### ■残事業

便益(B)	走行時間 短縮便益		経費 便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比
	189億円	11億円		20億円	221億円	(B/C)
<b>井田(〇)</b>	事業費		維	持管理費	総費用	2.1
<b>費</b> 用(C)	62億円			8.6億円	71億円	3.1

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23年度

### 6. 事業進捗の見込みの視点

- ·現道拡幅区間は、平成16年度に事業化後、平成22年度より工事に着手し、現在4車線 化に向けた拡幅工事を推進している。
- ・バイパス区間は、平成16年度に事業化後、平成22年度に都市計画決定し、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、測量・設計等を推進している。

年 度		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
都市計画決定								都市計画 決定														
事業化		事業化																				
測量·調査·設計		測量	測量 設計	設計	設計	設計	設計	測量、地質 設計	測量·地質 設計	地質:設計	設計											
設計·用地説明							都市計画	設計	設計	設計·用地	用地											
埋蔵文化財調査												埋文	埋文	埋文								
現道拡幅区間	耳事							13%	61%	土工・橋梁	完成											
パノパフ反印	用地										用地	用地	用地	用地								
バイパス区間	耳事												土工 橋梁	土工 橋梁	2/4完成						±Ι	4/4完成

### 7. 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と長野県を結ぶ地域高規格道路「上信自動車道」に指定されており、関東地方の広域道路網を担う 道路である。
- ・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、観光産業を支援する。また、首都圏への農産物の搬送時間が短縮し、農業振興を支援する。
- ・当該区間は全国平均の約4倍の渋滞が発生している。
- ·費用対効果(B/C)は2.7である。

#### (2)事業進捗の見込みの視点

- ・現道拡幅区間は、平成16年度に事業化後、平成22年度より工事に着手し、現在4車線化に向けた拡幅工事を推進している。
- ・バイパス区間は、平成16年度に事業化後、平成22年度に都市計画決定し、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、測量・設計等を推進している。

### (3)都道府県、政令市からの意見

#### (群馬県知事の意見)

本県は、活力ある県土づくりを目標に「群馬がはばたくための7つの交通軸」構想を推進している。

渋川西バイパスは、この構想の吾妻軸の主軸として整備を進める上信自動車道の起点区間であり、群馬県にとって重要な事業である。

当事業が、着実に進捗していることは認識しているが、現道の1日も早い混雑解消と、隣接する国道353号金井バイパス(県事業)が、平成27年度完成予定であり、同時期に供用開始することにより事業効果を高めることができるので、さらに重点投資を行い、より一層事業を促進されたい。

#### (4)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、観光産業の支援、農業振興の支援等の観点から、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である。