

事後評価結果（平成22年度）

担当課：関東地方整備局道路部道路計画第一課

担当課長名：古川慎治

事業名	一般国道17号 鯉沢バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：群馬県渋川市渋川東町 至：群馬県渋川市上白井	延長	5.5km		

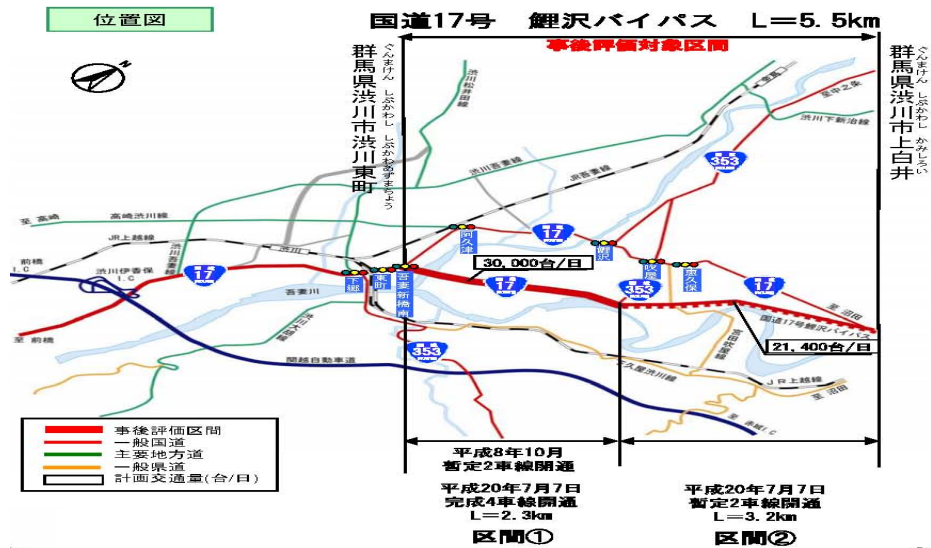
事業概要

国道17号は東京都中央区日本橋を起点として、さいたま市、高崎市、前橋市等の主要都市を通過し新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。
鯉沢バイパスは、渋川市渋川東町から渋川市上白井までの延長5.5kmにおいて、バイパス整備（4車線、一部2車線）を行った事業である。

事業の目的・必要

鯉沢バイパスは、渋川市周辺の国道17号の交通渋滞の解消及び地域住民の生活環境における安全性向上を目的としている。

事業概要図



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度	S62年度	用地着手	H元年度	供用年(当初)	- / H26年度	変動	0.8倍
		都市計画決定	S63年度	工事着手	H3年度	(暫定/完成)	(実績) - / H21年度		
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) / (実質値)	258億円 / 240億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) / (実質値)	295億円 / 274億円	変動	1.1倍
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	- / (H32)	21,000 ~ 29,300 台/日	実績 (暫定/完成)	- / (H22)	12,700 ~ 28,000 台/日	変動	-40 ~ -5%	

旅行速度向上	16.1 → 24.7 km/h	交通事故減少	142.2 → 71.2 件/台キロ
(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H17年度 (供用後年次) H21年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用前年次) H17年度 (供用後年次) H21年度

費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	2.4	総費用	265億円	総便益	644億円	基準年	平成10年
			事業費	251億円	走行時間短縮便益	636億円		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.1	総費用	423億円	総便益	457億円	基準年	平成22年
			事業費	400億円	走行時間短縮便益	438億円		
事業遅延によるコスト増			費用増加額	-億円	便益減少額	42億円		

事業遅延の理由

埋蔵文化財調査において、当初想定よりも層数が増したことで工事可能箇所が限定的となり、約2年の工事遅延が生じた。

客観的評価指標に対応する事後評価項目

- 円滑なモビリティの確保（現道17号の渋滞損失時間削減）
 - 物流効率化の支援（渋川市北部地域のこんにゃく芋生産地から群馬県南部の芋加工場までの搬送に利用）
- など他6項目に該当。

	その他評価すべきと判断した項目
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目
	その他評価すべきと判断した項目
	国道17号現道の交通量が54%減少し、沿道の騒音レベルが最大-10dB、振動レベルが最大-21dB減少した。
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・鯉沢バイパスの開通以降、沿線に大型店舗等の出店が進み賑わいを見せている。 ・「道の駅こもち」の入込客数は、年々増加しH15からH22までに約1.7倍増加している。
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞緩和、安全性向上、沿道環境の改善の効果が発現されており、さらなる事業評価及び改善措置の必要はないものと考えられる。 ・交差点の渋滞箇所については、今後交通の状況をみながら、個別に対応を検討する。 ・暫定2車線区間の4車線化については、今後周辺道路が整備され交通量が増加した段階で検討する。
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
特記事項	特になし

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。