

(再評価)

資料3-2-①

関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成25年度第6回)

# 一般国道17号 群馬大橋拡幅

平成25年10月17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	9
6. 事業進捗の見込みの視点	11
7. 今後の対応方針(原案)	12



# 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

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

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 : 36,800~51,400台/日

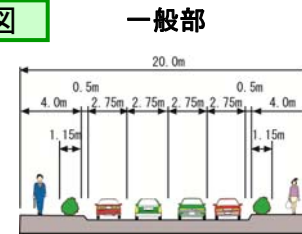
### 位置図

群馬大橋拡幅

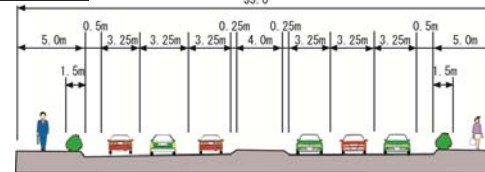


### 標準横断面図

現況4車線



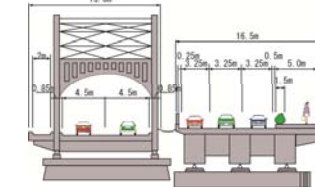
計画6車線



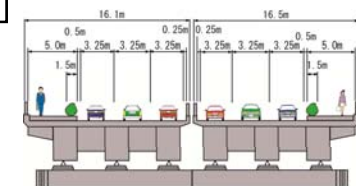
一般部

現況5車線

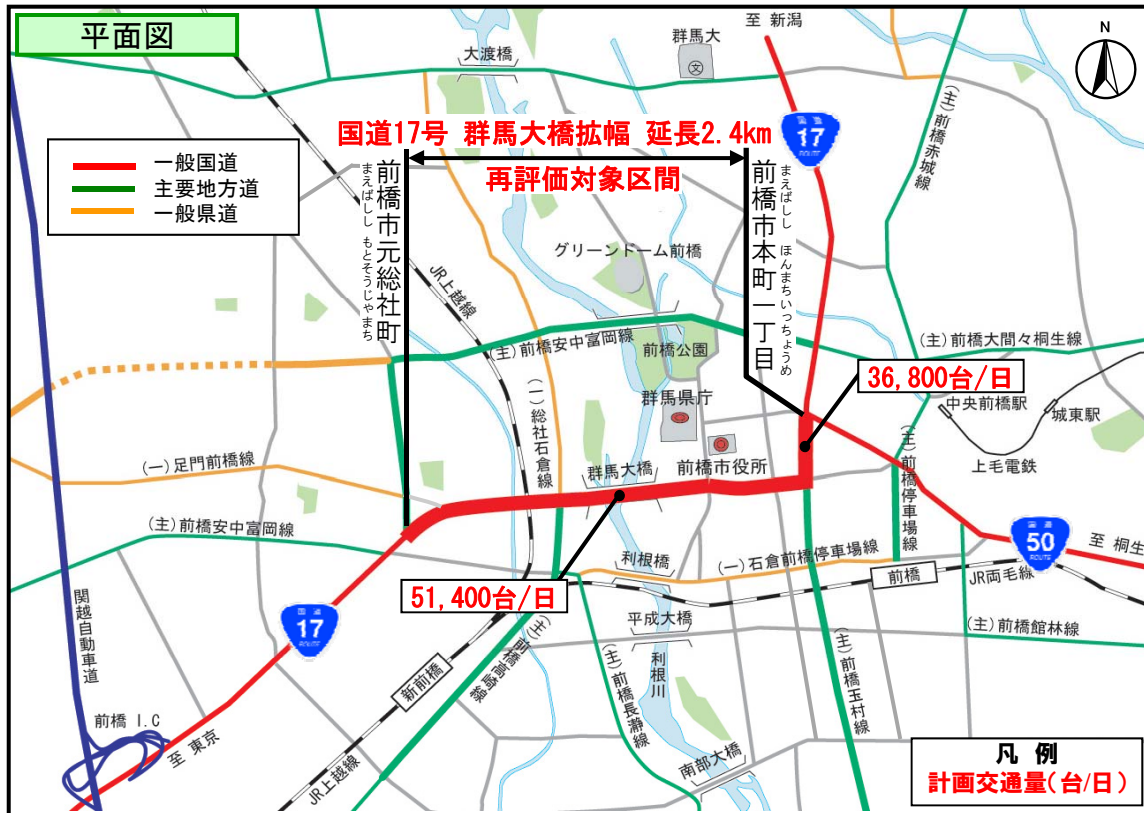
橋梁部



計画6車線



### 平面図

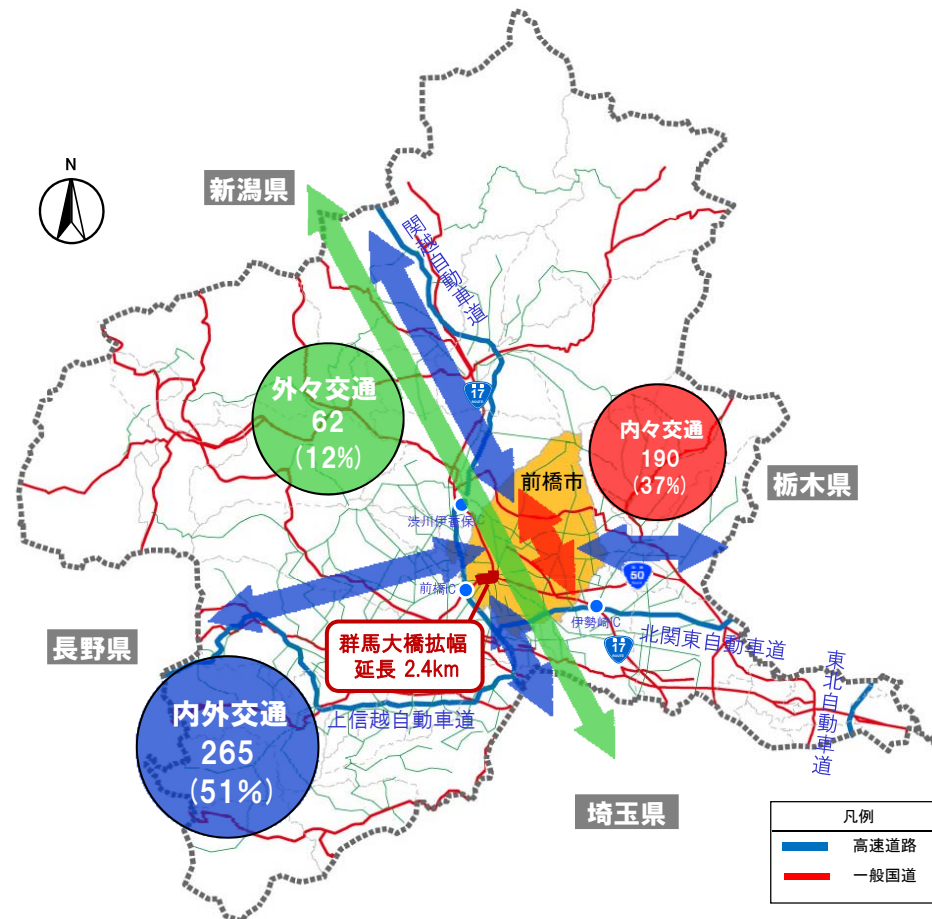


## 2. 事業の目的と計画の概要

### (3) 国道17号群馬大橋拡幅現道の交通特性

- ・国道17号当該事業区間の交通特性は、周辺地域内の起終点のある内々交通が37%。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が51%、周辺地域を通過する外々交通が12%となっている。

#### ■ 国道17号群馬大橋拡幅の主な交通特性



国道17号 OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	190	37%
周辺地域とその他地域(内外)	265	51%
周辺地域⇄群馬県	244	47%
周辺地域⇄その他	21	4%
通過交通(外々)	62	12%
合計	517	100%

※周辺地域とは、前橋市  
 ※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

(単位:百台/日)

凡例	
内々交通	● ←→
内外交通	● ←→
外々交通	● ←→

内々交通が  
37%

内外交通が  
51%

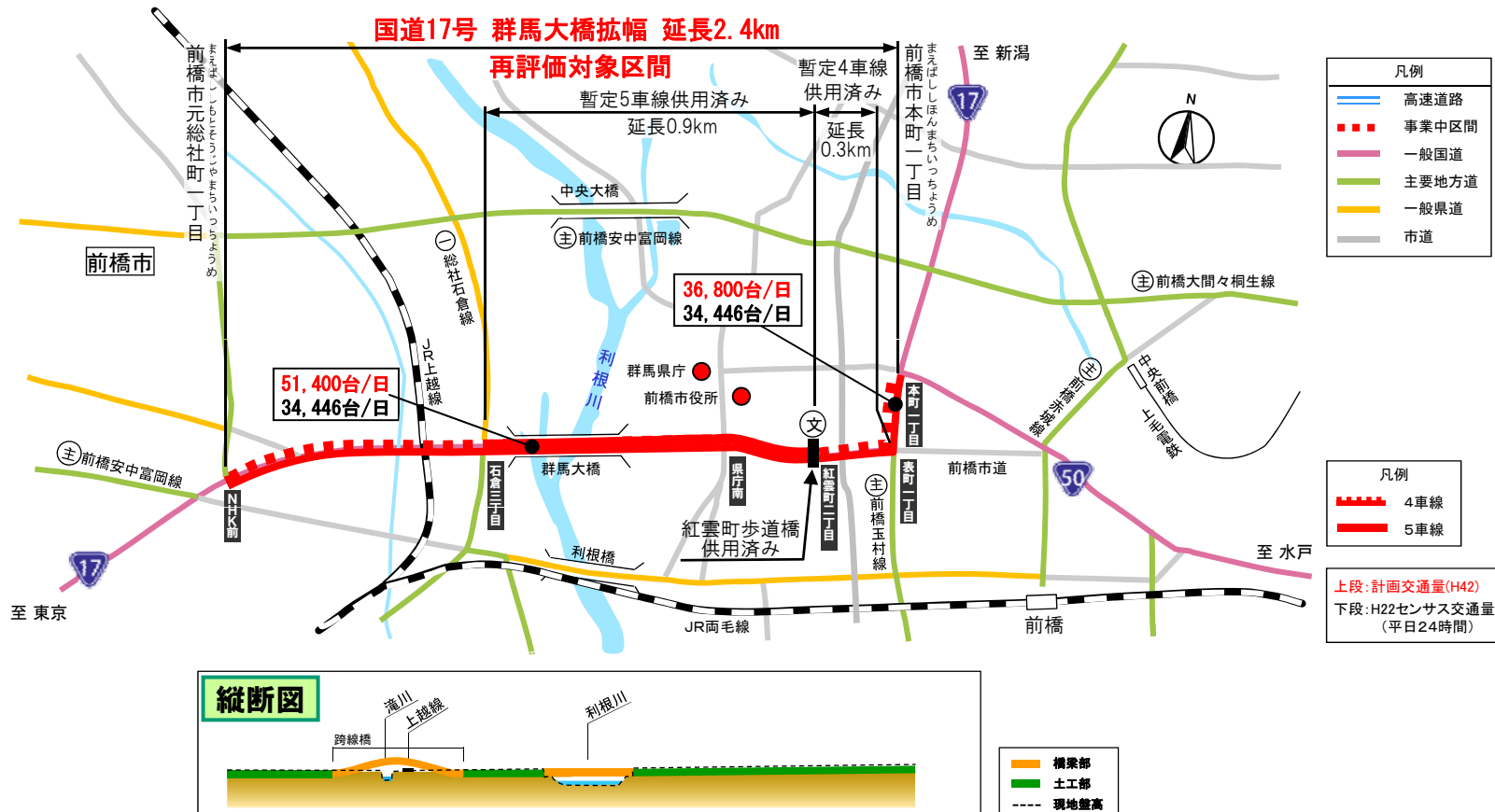
外々交通が  
12%

# 3. 事業進捗の状況

## (1) 事業の経緯

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10年3月 群馬大橋（下流側新橋）供用  
 平成11年2月 石倉三丁目交差点～県庁南交差点間の暫定5車線（5/6車線）供用

平成18年12月 紅雲町歩道橋～表町一丁目交差点間の暫定4車線（4/6車線）供用  
 平成22年12月 紅雲町歩道橋架け替え完了  
 平成23年9月 県庁南交差点～紅雲町歩道橋間の暫定5車線（5/6車線）供用



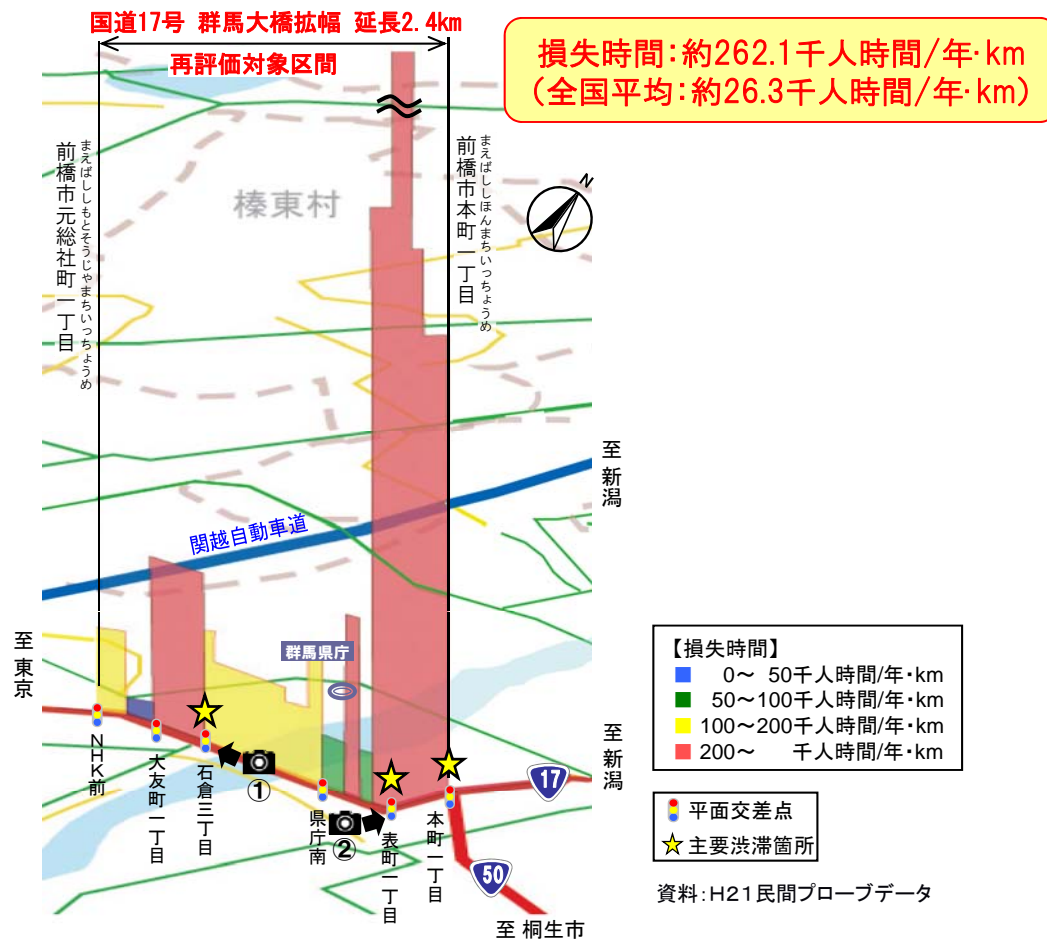


# 4. 事業の必要性に関する視点

## (1) 前橋市中心街の混雑・渋滞の解消

- ・当該区間の損失時間は約262.1千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約10倍となっている。
- ・群馬大橋拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。

群馬大橋拡幅の損失時間の発生状況



① 石倉三丁目付近の渋滞状況



② 表町一丁目付近の渋滞状況



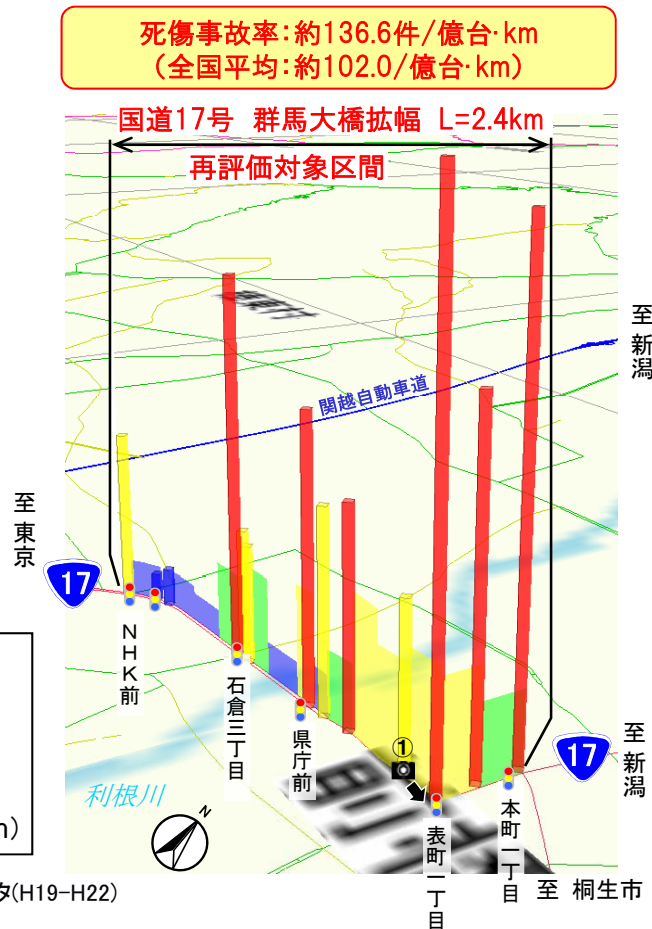


# 4. 事業の必要性に関する視点

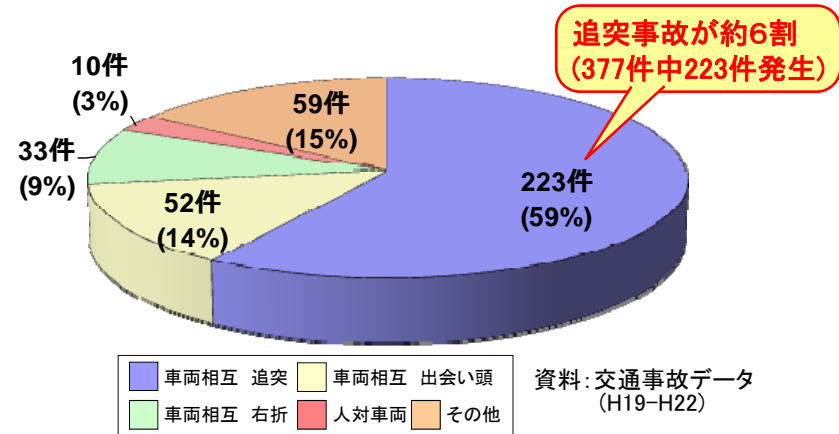
## (2) 前橋市中心街の交通安全の確保

- ・当該区間の死傷事故率は、136.6件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)と比べて約1.3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。

国道17号の死傷事故発生状況



事故類型



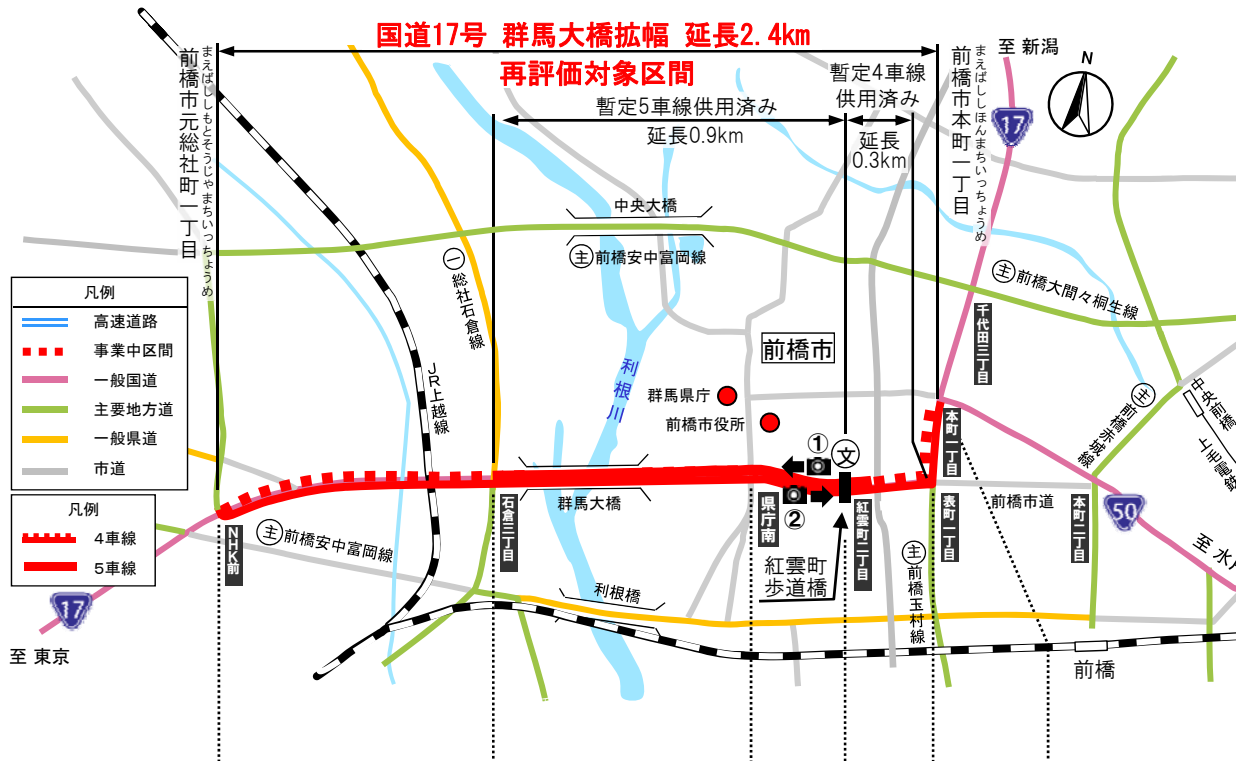
① 表町一丁目付近の交通状況



# 4. 事業の必要性に関する視点

## (3) 残事業の概要

- ・群馬大橋拡幅の用地取得率は65% (H25.5月末時点、面積ベース)。
- ・現在、紅雲町歩道橋～表町一丁目交差点において、暫定5車線供用に向けた改良舗装を推進中。



前回 評価時 H22	工事	[黄色]		用地進捗率 63% (全体)
	用地	[青]	[黄色]	
今回 評価時 H25	工事	[黄色]		用地進捗率 65% (全体)
	用地	[青]	[黄色]	

凡例 □ 未着手 □ 工事中・用地取得中 □ 完成済・用地取得済

### ■ 工事進捗状況

📷 ① 県庁南付近



📷 ② 紅雲町歩道橋



## 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25年度	[参考:前回評価(H22)] 平成22年度
・ 供用開始年次	: 平成35年度	平成35年度
・ 分析対象期間	: 供用後50年間	供用後50年間
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	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	平成42年度
・ 計画交通量	: 36,800~51,400 (台/日)	34,700~51,800 (台/日)
・ 総便益	: 約624億円	約614億円
・ 事業費	: 約300億円	約300億円
・ 費用便益比(B/C)	: 1.8	1.9

# 5. 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)	経済的 内部収益率 (EIRR)
	537億円	63億円	24億円	624億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.8	5.7
	349億円		6.2億円	355億円		

## ■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)	経済的 内部収益率 (EIRR)
	190億円	19億円	7.8億円	217億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.3	10.1
	89億円		4.8億円	94億円		

基準年：平成25年度

注1) 便益・費用については、平成25年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

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。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

# 6. 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月には石倉町三丁目交差点～県庁南交差点間、平成23年9月には県庁南交差点～紅雲町歩道橋間を暫定5車線供用し、混雑の著しい箇所から優先度を付け順次事業を展開し、早期の効果発現を図っている。
- ・群馬大橋拡幅の用地取得率は65%(平成25年5月末、面積ベース)。
- ・今後も整備の優先度を付け、用地取得・工事を推進し、早期の効果発現を図る。

## ■ 事業の計画から完成までの流れ

年度			H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	
都市計画決定					都市計画																																	
事業化			事業化																																			
測量・調査・設計			設計	調査設計	調査設計	測量設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	測量設計	測量設計	調査	設計		設計	設計	設計		調査設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	調査	設計	設計	設計	設計					
設計・用地説明			設計用地				設計用地								設計用地	用地													設計用地									
現道拡幅	区間	800m (NHK前交差点～石倉三丁目交差点)	用地																																			
		工事																																				
橋梁	区間	740m (石倉三丁目交差点～県庁南交差点)	用地	3%			完了																															
		工事				橋梁	橋梁	橋梁	橋梁	供用5/6	橋梁	改良	改良																	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁		
用地												2%	13%	22%	22%	22%	42%	53%	53%	53%	53%	53%	53%	53%	55%													
現道拡幅	区間	170m (県庁南交差点～紅雲町歩道橋)	工事																				改良舗装	改良舗装	供用5/6			改良舗装	改良舗装									
		300m (紅雲町歩道橋～表町一丁目交差点)	工事																	改良舗装	供用4/6							改良舗装	改良舗装									
		390m (表町一丁目～本町一丁目交差点)	工事																																			

※供用開始年次は、費用便益費算定上設定した年次である

前回再評価 今回再評価

## 7. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・当該区間の損失時間は約262.1千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約10倍となっている。
- ・当該区間の死傷事故率は、136.6件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)と比べて約1.3倍高い状況となっている。

### (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月には石倉町三丁目交差点～県庁南交差点間、平成23年9月には県庁南交差点～紅雲町歩道橋間を暫定5車線供用し、混雑の著しい箇所から優先度を付け順次事業を展開し、早期の効果発現を図っている。
- ・群馬大橋拡幅の用地取得率は65%(平成25年5月末、面積ベース)。
- ・今後も整備の優先度を付け、用地取得・工事を推進し、早期の効果発現を図る。

### (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、渋滞緩和や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、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。

### (4) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、前橋市中心街における混雑・渋滞の解消及び交通安全の確保の観点から、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。