

(再評価)

資料 2 - 4 - ①

平成 27 年度 第 7 回

関東地方整備局

事業評価監視委員会

一般国道17号 高松立体

平成28年1月15日

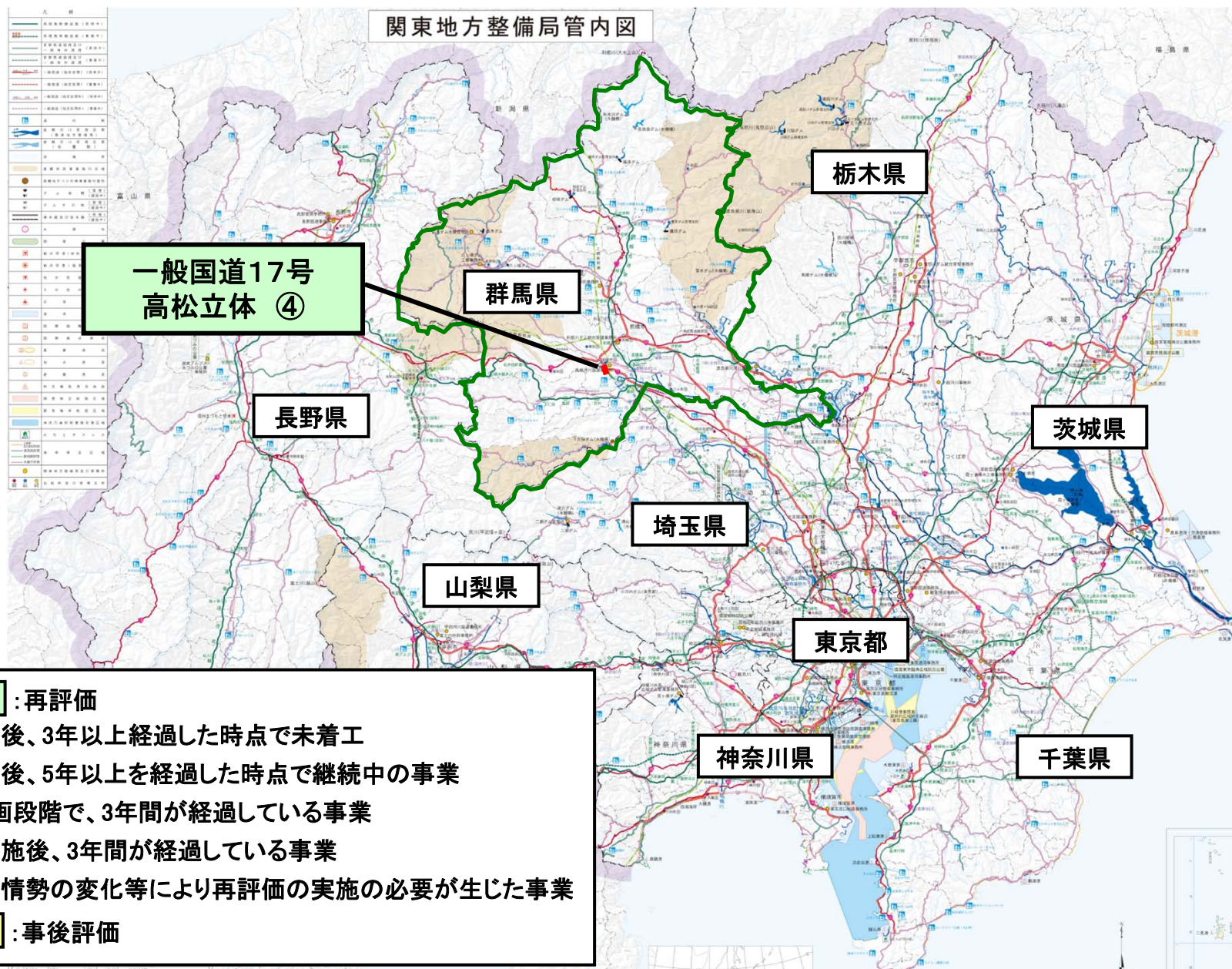
国土交通省 関東地方整備局

目次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	8
3. 事業の評価	.....	11
4. 事業の見込み等	.....	13
5. 関連自治体等の意見	.....	14
6. 今後の対応方針(原案)	.....	15

1. 事業の概要

(1) - 1 事業の目的と計画の概要(位置図)



1. 事業の概要

(1) - 2 事業の目的と計画の概要

目的

- ・慢性的な交通渋滞の解消
- ・歩道の整備による利便性・安全性の向上

計画の概要

区 間：自) 群馬県高崎市宮元町
至) 群馬県高崎市並榎町

計画延長：1.6 km

幅 員：立体部 34.25 m
一般部 24.5 m

道路規格：第3種第1級

設計速度：80 km/h

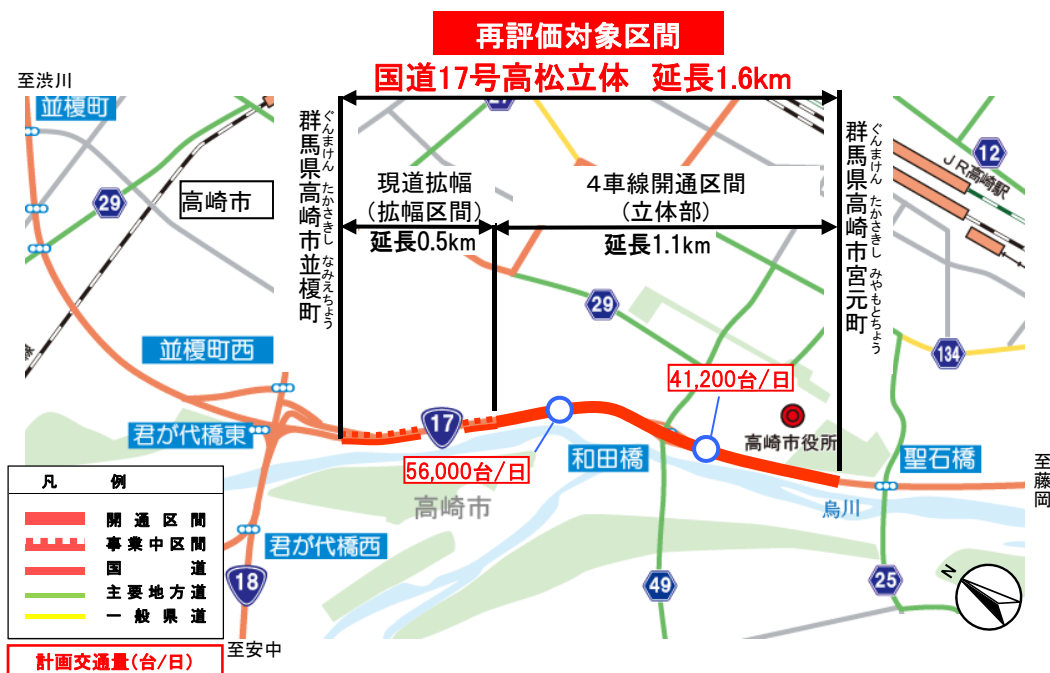
車線数：4～6車線(ランプ部含む)

計画交通量：41,200～56,000台/日

事業化：平成11年度

事業費：約120億円

平面図

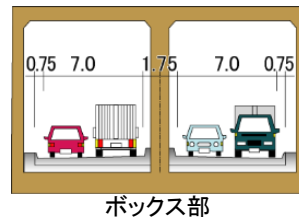
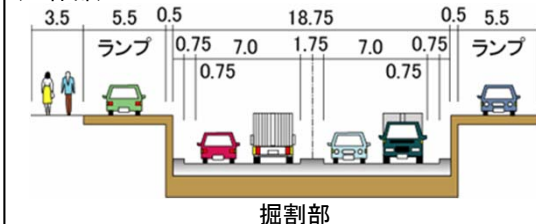


位置図

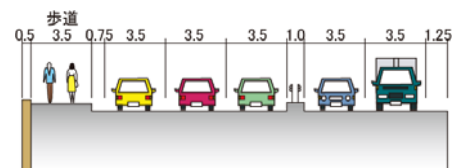


標準横断面図

(立体部)



(拡幅区間)



(単位:m)

1. 事業の概要

(1) - 3 事業の目的と計画の概要(高松立体の周辺の状況)

- ・当該事業区間は、高崎市の中心市街地の外縁となる烏川沿いに位置し、西側は烏川河川敷、東側は市役所、病院、学校等公共施設のほか、高崎駅周辺に商業施設が集積している。
- ・高松立体は、一般国道17号と西側の烏川を渡河する道路や、東側の中心市街地に向かう道路が交差する交通の要衝となっている。



1. 事業の概要

(1) - 4 事業の目的と計画の概要(国道17号の交通特性)

- ・国道17号当該事業区間の利用交通は、周辺地域内に起終点のある内々交通が210百台/日(45%)。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が186百台/日(40%)、周辺地域を通過する外々交通が72百台/日(15%)を占めている。

国道17号の主な利用OD(国道17号を利用する交通の結びつき)

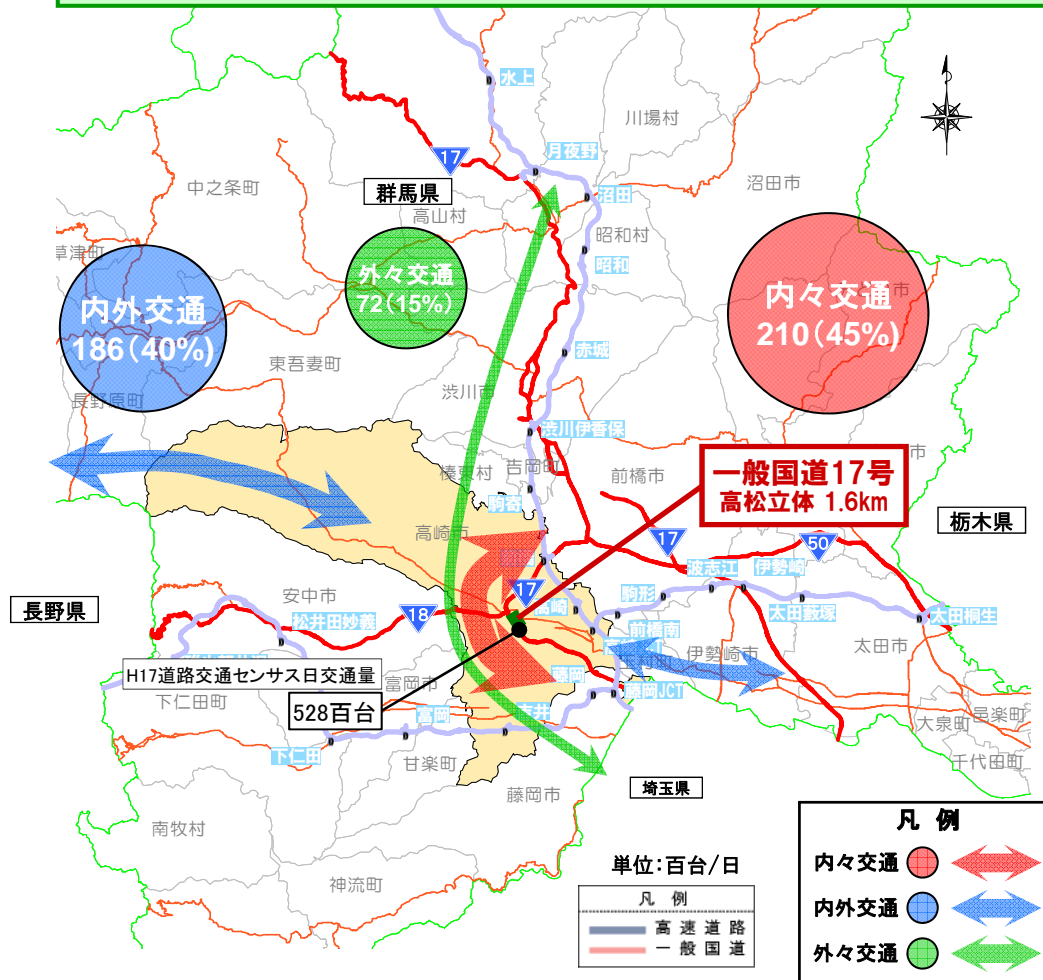


表 国道17号の交通特性

国道17号のOD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(高崎市内々)	210	45%
周辺地域とその他の地域(内外)	186	40%
高崎市⇄群馬県	159	34%
高崎市⇄その他県	27	6%
通過交通(外々)	72	15%
合計	468	100%

内々交通が45%

内外交通が40%

外々交通が15%

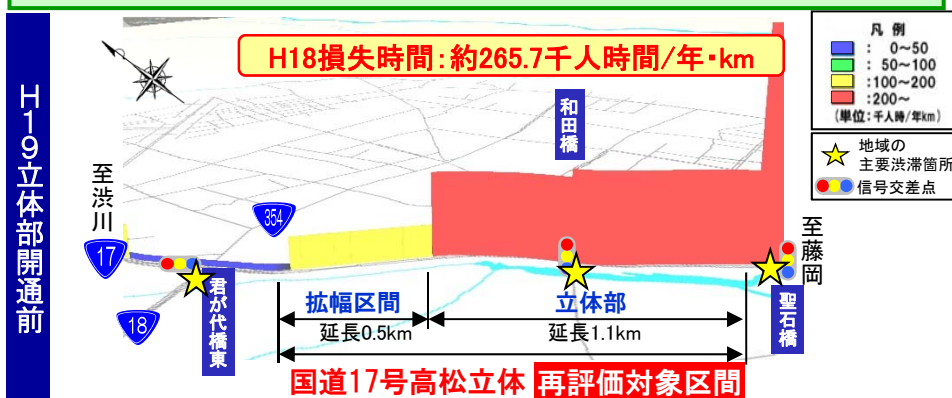
※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

1. 事業の概要

(2) - 1 事業の必要性(国道17号の渋滞状況)

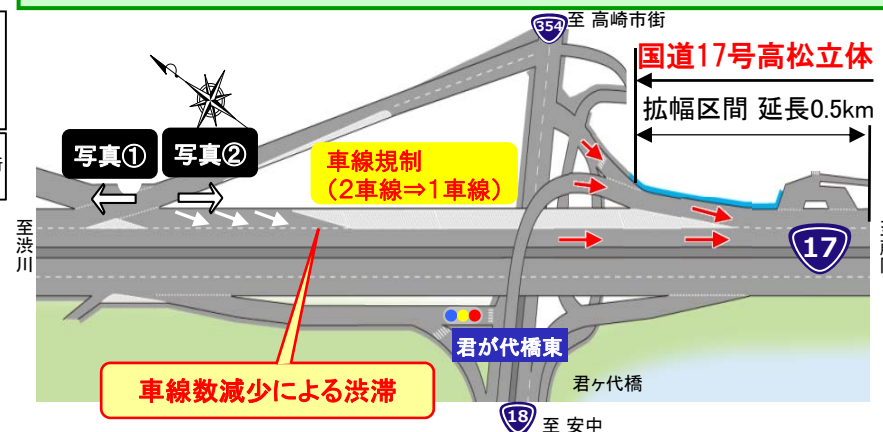
- ・当該区間の渋滞損失時間は、123.2千人時間/年・km。
- ・和田橋交差点が主要渋滞箇所にて特定されている状況。
- ・当該区間渋川側において、国道18号と354号高崎方面からの合流があるため、国道17号の君が代橋東付近で1車線規制を行っており、朝夕の通勤時間帯に車線数減少箇所にて渋滞が発生。
- ・今後、拡幅区間の整備及び1車線規制が解除されることにより、国道17号の渋滞緩和が見込まれる。

高松立体区間の渋滞損失時間

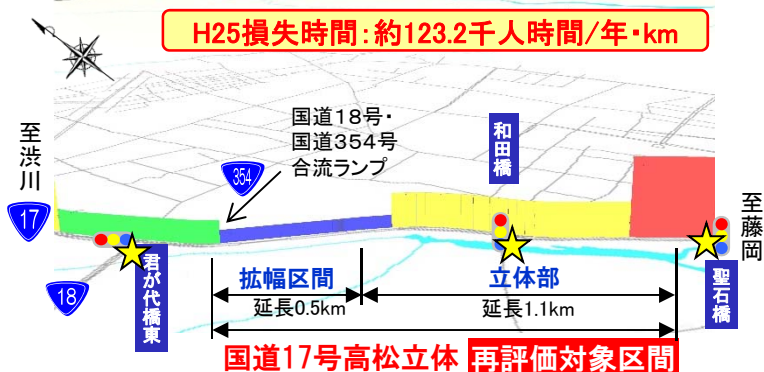


資料: H18プロープデータ

高松立体渋川側(君が代橋東付近)の渋滞発生状況



今回H27再評価



資料: H25民間プロープデータ

写真① 車線数減少による交通の輻輳



写真② 車線数減少による渋滞状況



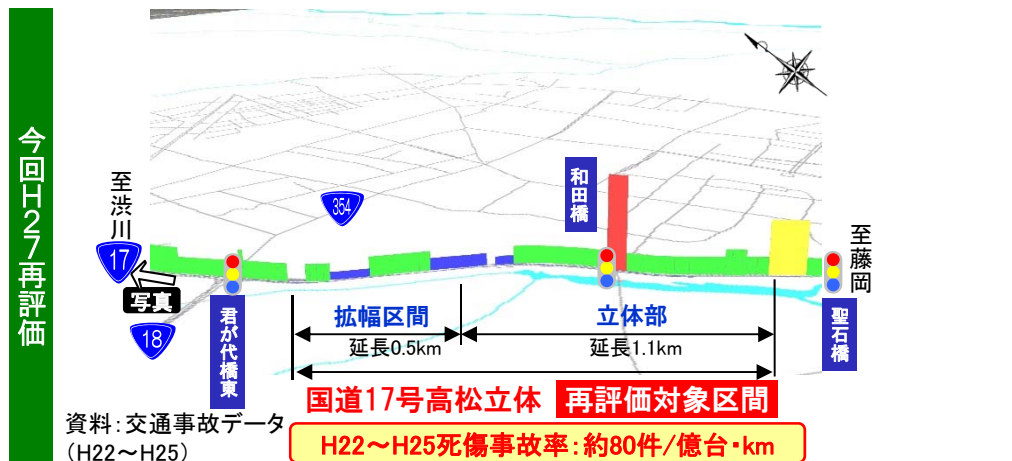
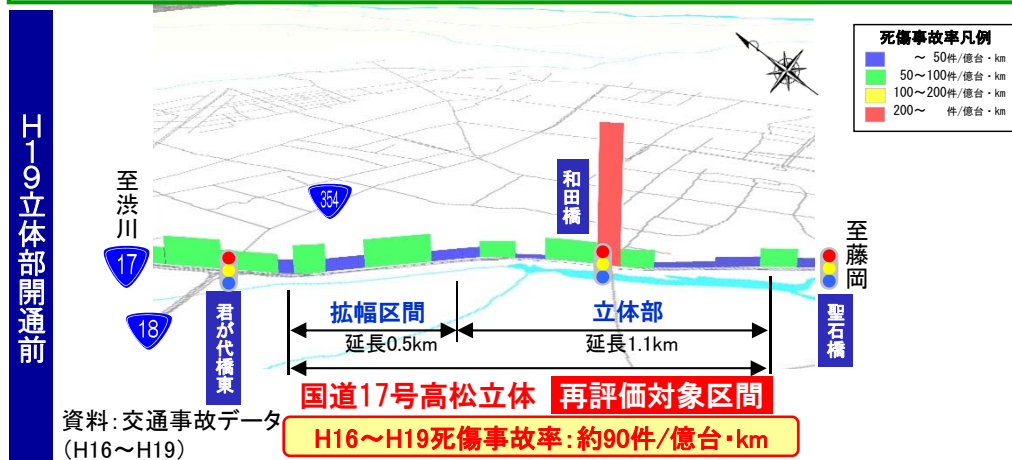
撮影: H27.6

1. 事業の概要

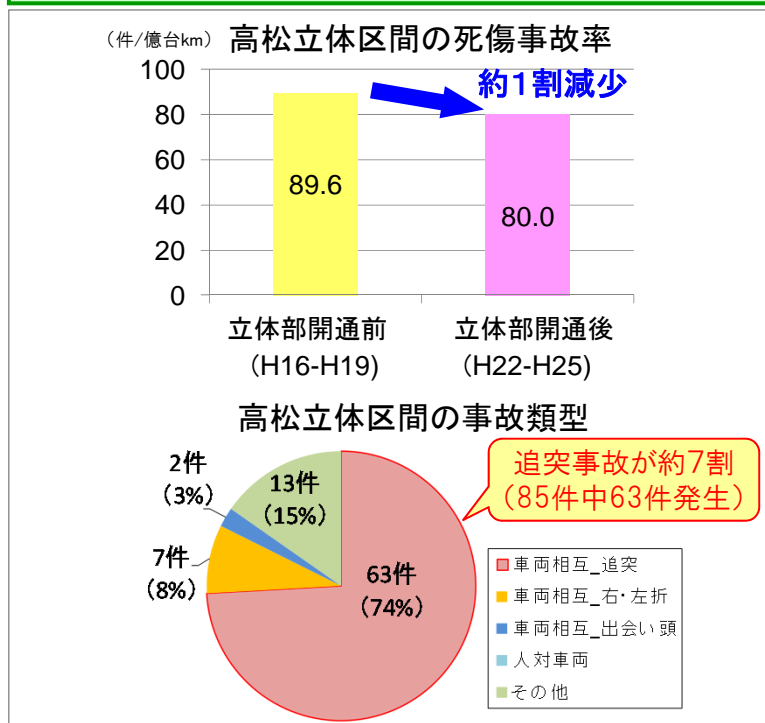
(2) - 2 事業の必要性(国道17号の死傷事故状況)

- ・国道17号の当該区間の死傷事故率は80件/億台・km。
- ・事故類型別では、交通渋滞に起因した追突事故が区間全体で約7割発生している。
- ・立体区間では、開通前後で死傷事故率は約1割減少している。
- ・拡幅区間の整備により、車線規制が解除され、交通輻輳や渋滞が緩和し、追突事故の減少が期待される。

高松立体区間の死傷事故率



高松立体区間の事故発生状況

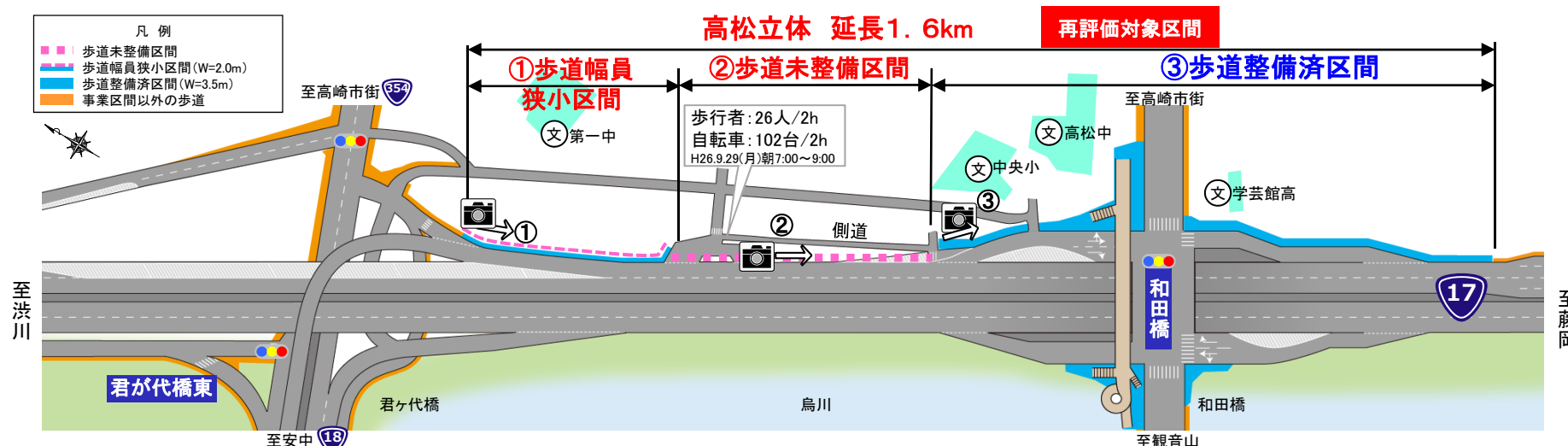


1. 事業の概要

(2) - 3 事業の必要性(歩行者や自転車の利便性・安全性向上)

- 歩道が未整備の区間は、歩行者は側道へ迂回し、自転車は側道または本線の路肩を通行している。また、幅員が狭小な区間では、利用者のすれ違い時に余裕がなく、安全性の確保が不十分であることから早期整備が必要。
- 整備により歩道の連続性並びに幅員が確保され、歩行者や自転車の利便性・安全性が向上する。

国道17号の歩道整備状況



2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

- 平成11年度 立体部事業化
- 平成12年度 立体部都市計画決定、工事・用地取得着手
- 平成16年度 拡幅区間都市計画決定
- 平成19年度 立体部開通(延長1.1km)
- 平成22年度 和田橋交差点 歩道橋架替完成

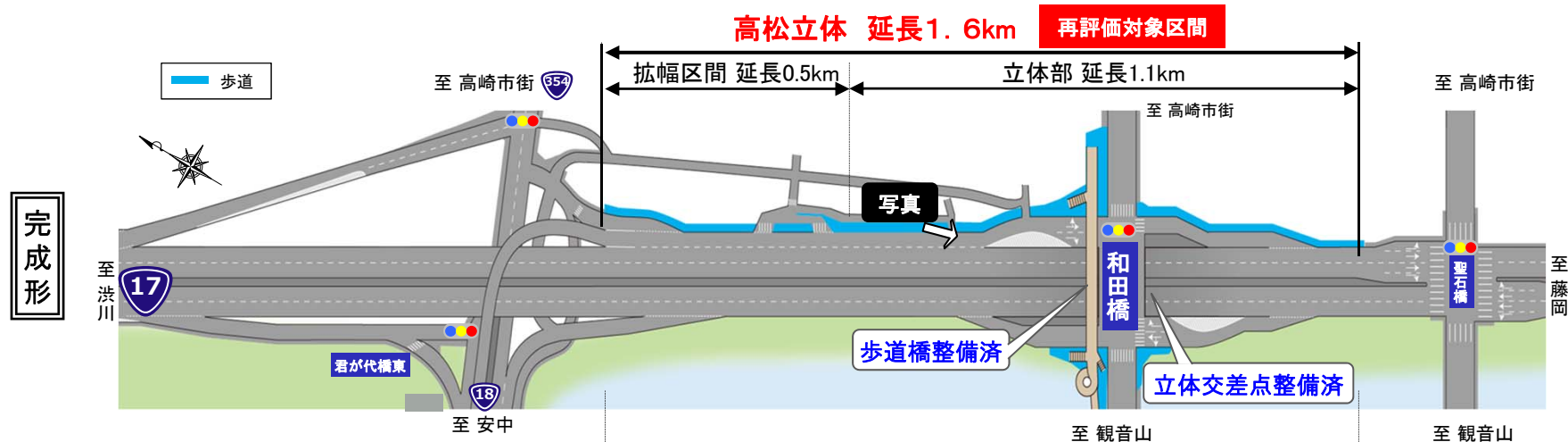
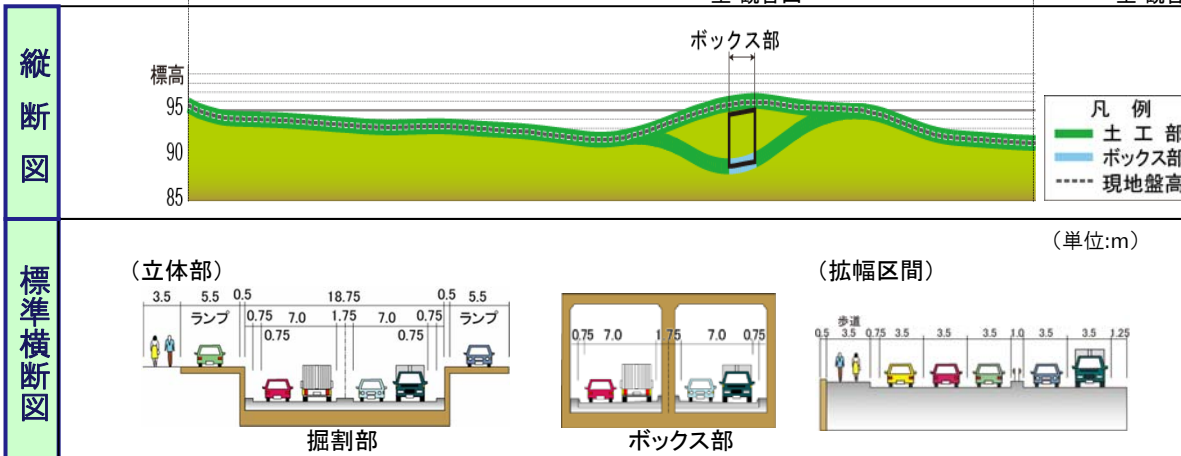


写真 立体部完成区間(和田橋交差点付近)



撮影:H27.6



2. 事業の進捗状況

(3) 先行整備の概要

- ・国道17号渋川側では、国道18号と354号高崎方面からの合流があるため、1車線規制を行っており渋滞が発生している。
- ・拡幅区間では、地権者の合意が得られず用地交渉が難航していることに加えて、拡幅部の構造についても再検討が必要となった。
- ・合流ランプ部を先行して整備することで車線規制の解除が可能となることから、早期の交通渋滞の緩和に向け、現在、施工計画、施工方法等の設計を行うとともに、関係機関協議を実施している。
- ・先行整備の設計・協議を実施中であること、完成に向けた用地交渉に時間を要することから、全体の事業期間を平成28年度から平成32年度に変更する。

写真1 車線規制による渋滞状況



撮影：H27.6

至 渋川

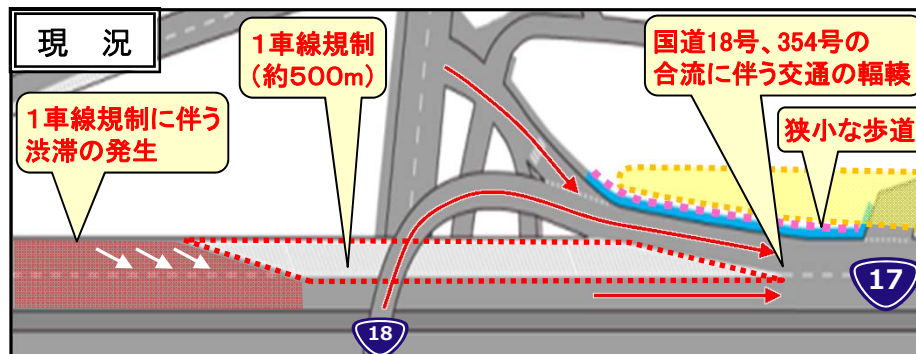


写真2 沿道の状況



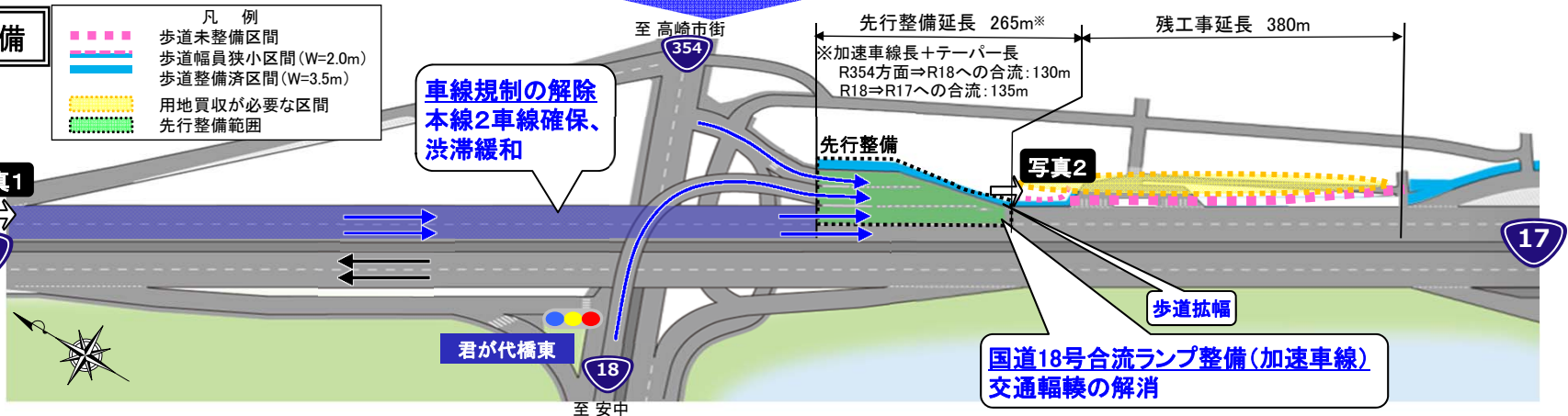
撮影：H27.12

先行整備

凡 例	
	歩道未整備区間
	歩道幅員狭小区間 (W=2.0m)
	歩道整備済区間 (W=3.5m)
	用地買収が必要な区間
	先行整備範囲

写真1

至 渋川



3. 事業の評価

■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。

1) 計算条件

[参考: 前回評価(H24)]

・基準年次	: 平成27年度	平成24年度
・開通年次	: 平成33年度	平成29年度
・分析対象期間	: 開通後50年間	開通後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	: 41,200~56,000(台/日)	37,000~52,500(台/日)
・事業費	: 約120億円	約120億円
・総便益(B)	: 約280億円(約727億円※)	約255億円(約658億円※)
・総費用(C)	: 約160億円(約131億円※)	約148億円(約131億円※)
・費用便益比	: 1.7	1.7

※基準年次における現在価値化前を示す

3. 事業の評価

2) 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)
	242億円	30億円	8億円	280億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.7	5.9%
	155億円		6億円	160億円		

3) 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)
	98億円	16億円	2億円	116億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	15.5	45.1%
	6億円		1億円	8億円		

基準年：平成27年度

注1) 便益・費用については、平成27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。

4. 事業の見込み等

- ・平成11年度に事業着手。平成12年度に立体部を都市計画決定(延長1.1km)、工事・用地取得着手。
- ・立体部は、平成19年度に開通済み(延長1.1km)。また、平成22年度には、歩道橋架替が完成。
- ・平成16年度に拡幅区間を都市計画決定(延長0.5km)。
- ・地権者から同意を得られず用地交渉の長期化が予想されたため、早期効果発現のための設計見直しを実施し、現在は関係機関協議を実施中。
- ・今後、合流ランプ部の先行整備を進めるとともに、引き続き用地交渉を実施する。
- ・以上のことを踏まえ、全体の事業期間を平成28年度から平成32年度に変更する。

■事業の計画から完成までの流れ

年度	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33		
都市計画決定		立体部 都市計画決定				拡幅 区間 都市計画決定																			
事業化	立体部 事業化					拡幅 区間 事業化																			
測量・調査・設計	測量 調査 設計	測量 調査 設計	測量 調査 設計	測量 調査 設計	測量 調査 設計	測量 調査 設計	測量 調査 設計	測量 調査 設計	測量 調査 設計	測量 調査 設計	測量 調査 設計	測量 調査 設計	測量 調査 設計	測量 調査 設計	調査 設計	調査 設計	調査 設計	調査 設計	調査 設計						
用地		14%	47%	81%	81%	立体部 完了 82%						82%	82%									拡幅 区間 完了			
工事		改良	改良	改良	改良	改良	立体部	立体部	立体部 供用	改良	改良	歩道橋 完成										暫定 改良	暫定 改良	改良	完成

開通予定年次

前回再評価 今回再評価

※開通年度は、費用便益費算定上設定した年次である 13

5. 関連自治体等の意見

(1) 群馬県の意見

＜群馬県知事からの意見＞

- 国道18号や国道354号との合流部の渋滞解消や交通事故対策、歩行者・自転車の利便性・安全確保のためには、本事業が必要なことから、一日も早い事業完成を目指していただきたい。
- 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。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・当該区間渋川側において、国道18号と354号高崎方面からの合流があるため、国道17号の君が代橋東付近で1車線規制を行っており、朝夕通勤時間帯に車線数減少地点で渋滞が発生。今後、拡幅区間の整備及び1車線規制が解除されることにより、国道17号の渋滞緩和が見込まれる。
- ・事故類型別では、交通渋滞に起因した追突事故が区間全体で約7割発生している。立体区間では、開通前後で死傷事故率は約1割減少している。拡幅区間の整備により、車線規制が解除され、交通輻輳や渋滞が緩和し、追突事故の減少が期待される。
- ・歩道が未整備の区間は、歩行者は側道へ迂回し、自転車は側道または本線の路肩を通行している。また、幅員が狭小な区間では、利用者のすれ違い時に余裕がなく、安全性の確保が不十分であることから早期整備が必要。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成11年度に事業着手。平成12年度に立体部を都市計画決定(延長1.1km)、工事・用地取得着手。
- ・立体部は、平成19年度に開通済み(延長1.1km)。また、平成22年度には、歩道橋架替が完成。
- ・平成16年度に拡幅区間を都市計画決定(延長0.5km)。
- ・地権者から同意を得られず用地交渉の長期化が予想されたため、早期効果発現のための設計見直しを実施し、現在は関係機関協議を実施中。
- ・今後、合流ランプ部の先行整備を進めるとともに、引き続き用地交渉を実施する。
- ・以上のことを踏まえ、全体の事業期間を平成28年度から平成32年度に変更する。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・高松立体は、一般国道17号の高崎市中心市街地付近の混雑緩和および歩道整備による利便性・安全性の向上の観点から、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。