

(再評価)

資料 2 - 4 - ①

平成 28 年度 第 5 回
関 東 地 方 整 備 局
事 業 評 価 監 視 委 員 会

一般国道17号 綾戸バイパス

平成28年10月7日

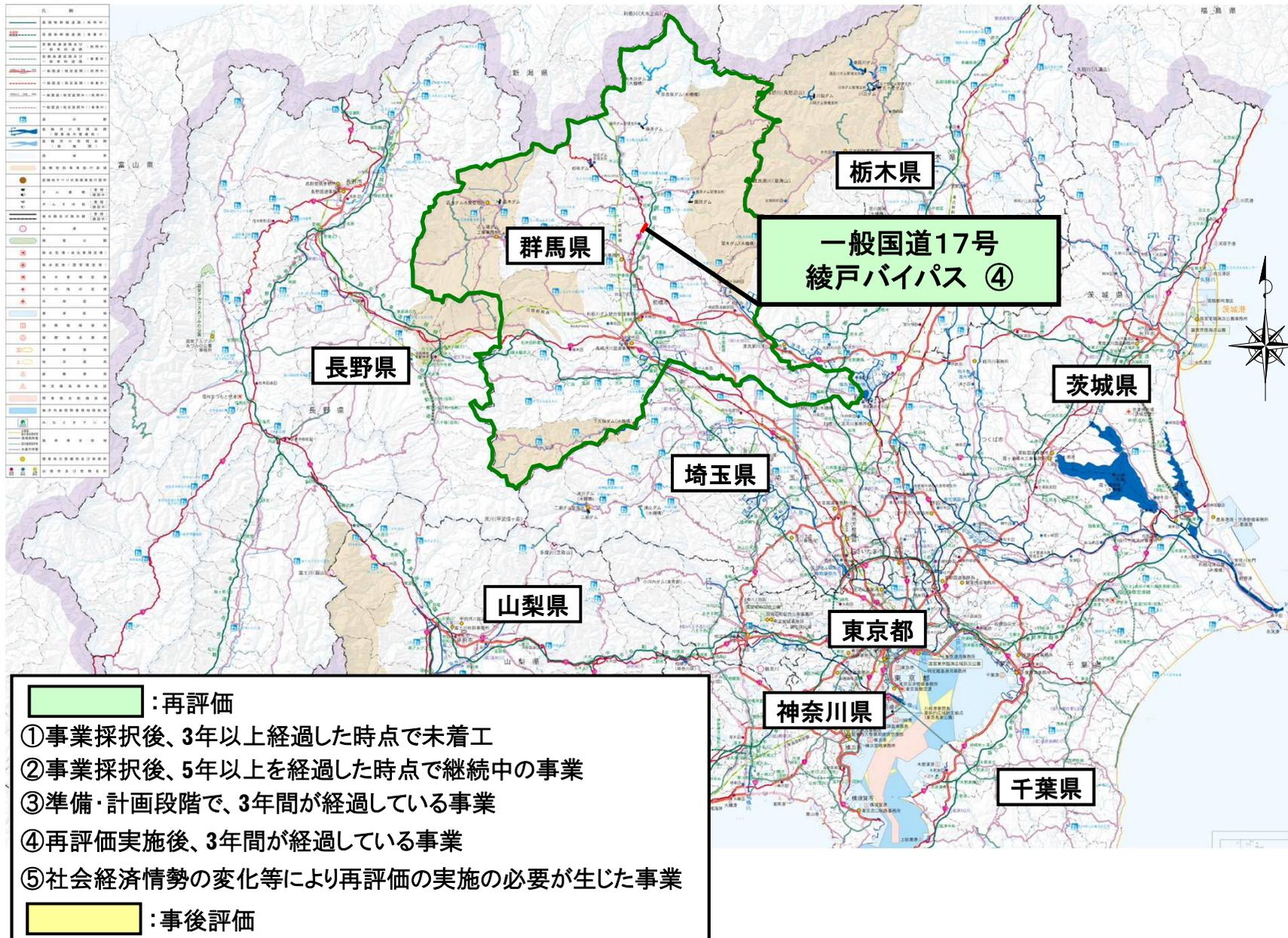
国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	19
3. 事業の見込み等	.....	21
4. 関連自治体等の意見	.....	22
5. 今後の対応方針(原案)	.....	23

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

- ・災害に強い道路整備
- ・関越自動車道等周辺道路における交通規制時の代替路としての機能確保

計画の概要

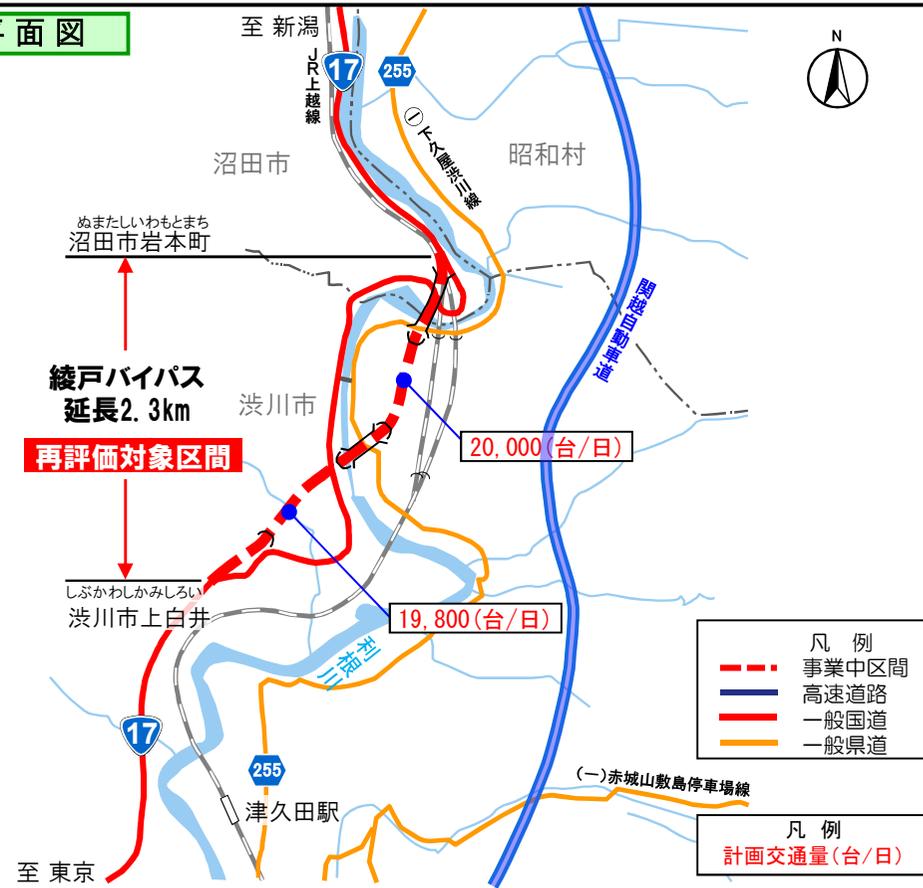
区 間：自)群馬県渋川市上白井
ぐんまけん しぶかわし かみしろい
ぐんまけん ぬまたし いわもとまち
 至)群馬県沼田市岩本町

計画延長：2.3km
 幅員：18.75m
 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4年度
 事業費：約157億円
 計画交通量：19,800～20,000台/日

位置図



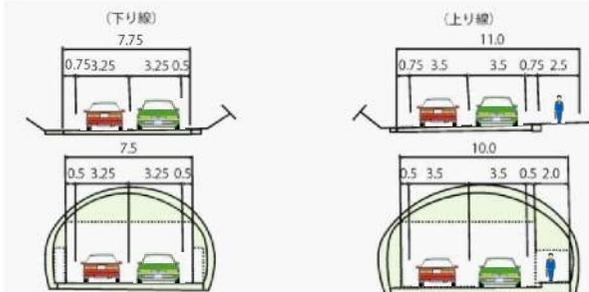
平面図



標準横断面図

一般部

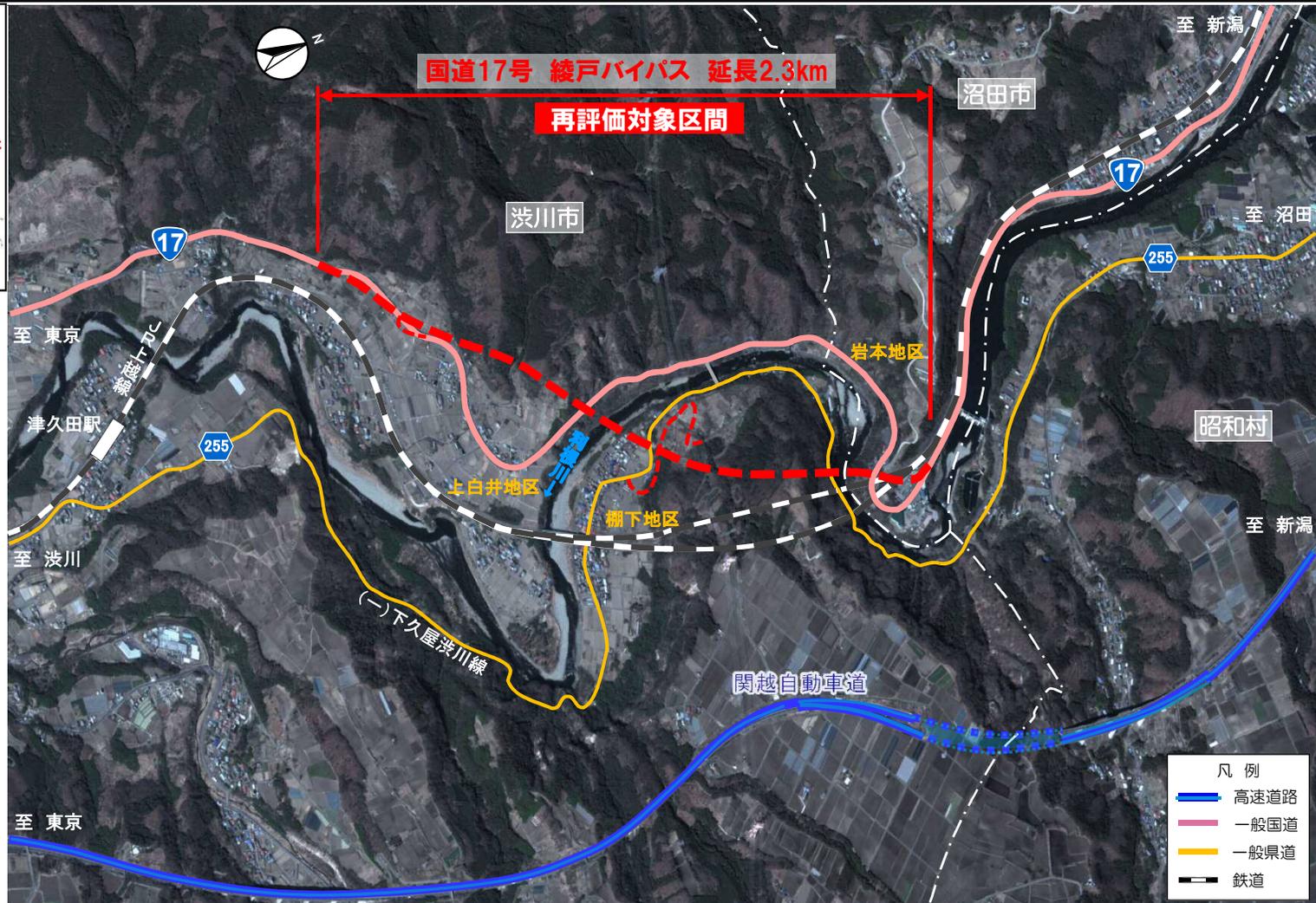
トンネル部



1. 事業の概要

(1) - 3 事業の目的と計画の概要(周辺の状況)

- ・国道17号は、東京と新潟を結ぶ主要幹線道路で、当該区間は群馬県の県央と北毛地域を連結する。
- ・利根川に沿った急峻な地形を通過している。
- ・利根川の対岸には関越自動車道、県道、JR上越線が通過している。



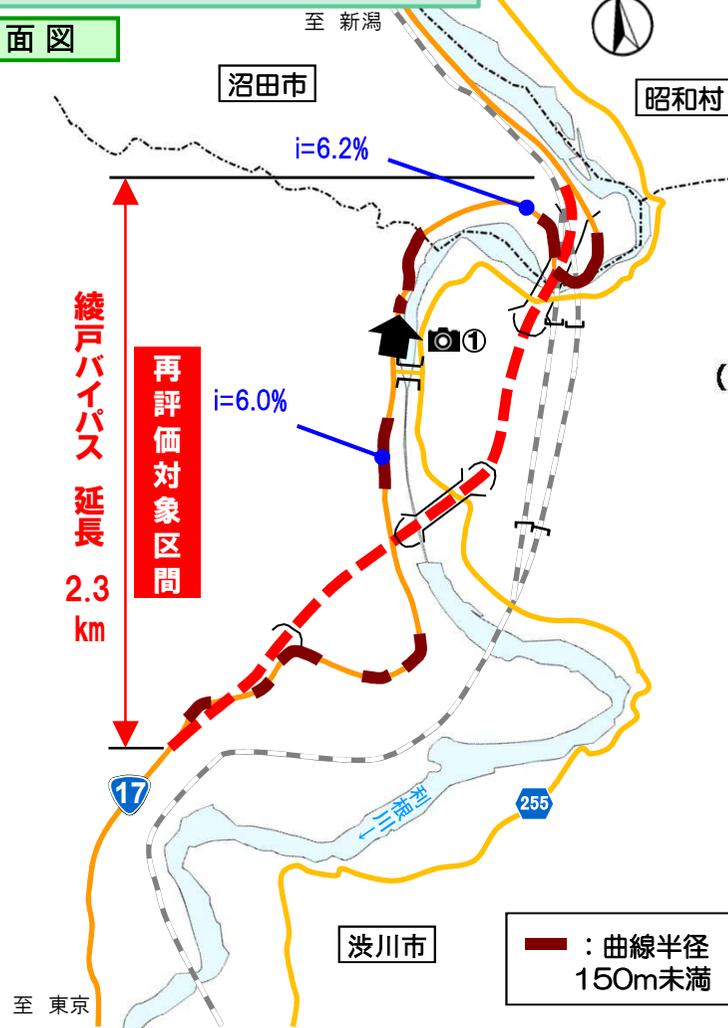
1. 事業の概要

(2) - 1 事業の必要性(線形不良箇所の回避、急勾配区間の回避)

- ・当該区間は、線形不良箇所が連続し、事故が多発している。
- ・綾戸バイパスの整備により、線形不良箇所が解消され、安全性、円滑性が確保される。

■現道の線形不良箇所

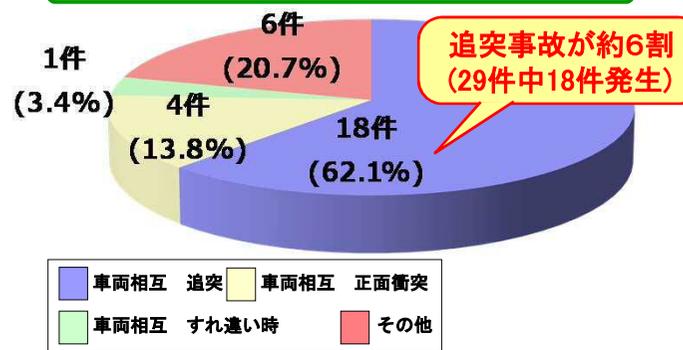
平面図



■事故の発生状況(平成23~26年)

- ・当該区間においては、過去4年間で29件の交通事故が発生。
- ・綾戸バイパスの整備により線形不良箇所など安全性が確保され、交通事故の減少が期待される。

事故類型



カメラ① 線形不良箇所の状況



平面図



資料：交通事故データ (H23-H26)

1. 事業の概要

(2) - 2 事業の必要性(通行止め時の代替路)

・関越自動車道は霧や雪等により通行止めとなる。また、隣接する県道下久屋渋川線は狭隘な道路であるため、綾戸バイパスは代替路の役割を果たす重要な路線である。

＜関越自動車道の通行止めの状況＞

・綾戸バイパスに並行する関越自動車道(赤城IC～昭和IC)は、濃霧・積雪・雨量による通行止めが発生

平面図



国道17号へ迂回

綾戸バイパス
延長 2.3km
再評価対象区間

■濃霧・積雪・雨量による通行止め時間

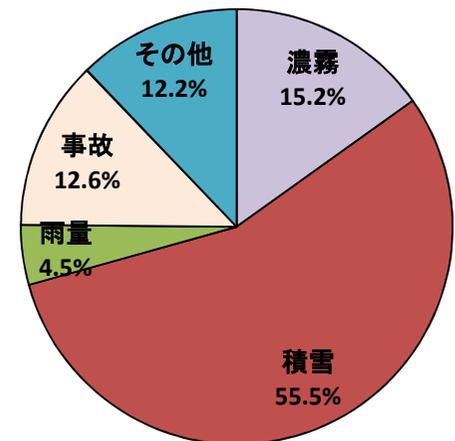
・濃霧・積雪・雨量による通行止めは、年間約35時間

(関越自動車道 赤城IC～昭和IC間の通行止め時間 平成18～27年の平均値)



平成19年3月5日の霧通行止めの状況

通行止めの約7.5割が、
濃霧・積雪・雨量によるもの
(赤城IC～昭和IC間)



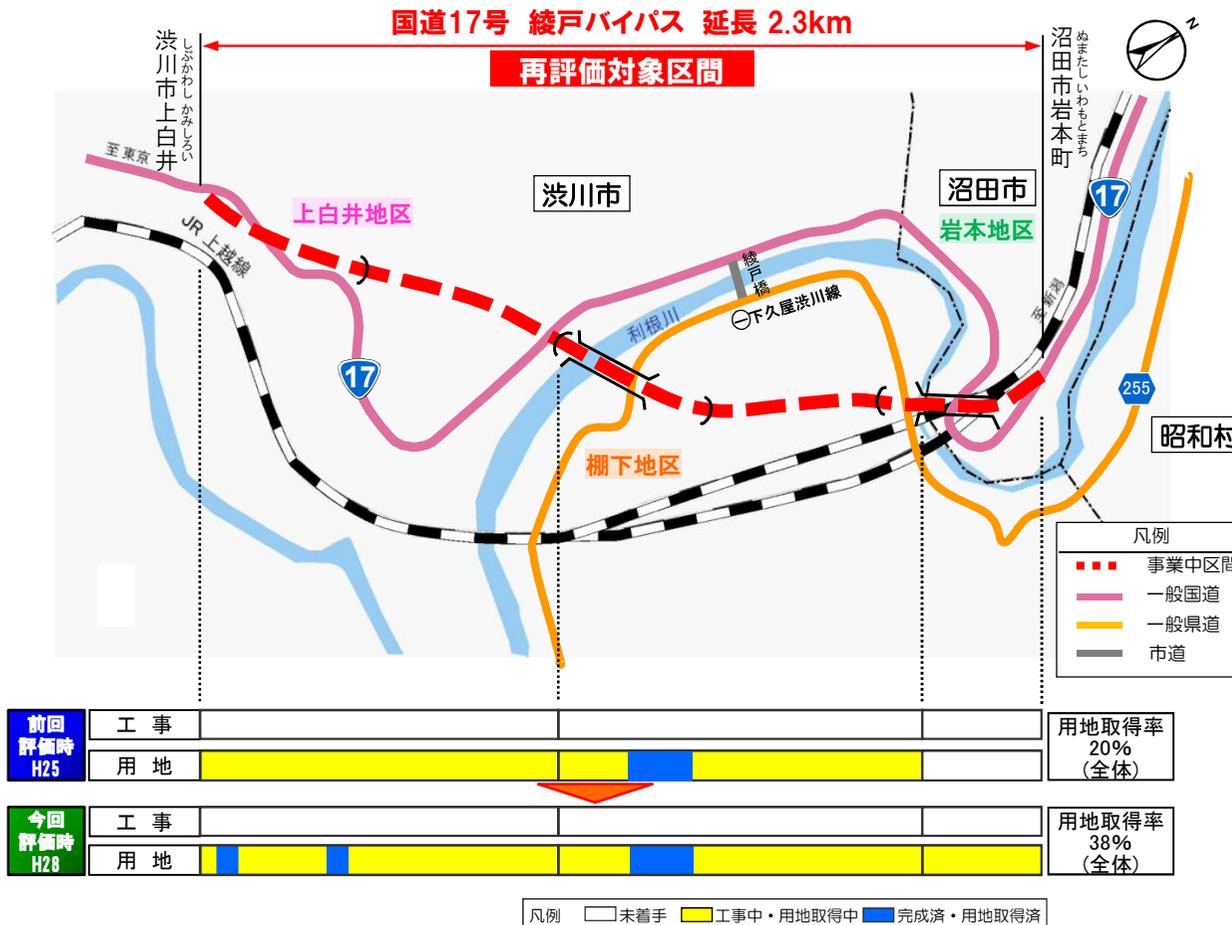
※その他は、逆走車・地震等

資料：平成18～27年通行止め記録
(NEXCO東日本)

2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

・平成22年度から渋川市工区の用地取得に着手し、これまで用地説明会、用地交渉を鋭意実施し、用地買収を推進してきたところ。現在、全工区において用地交渉を行っており、全面的な用地買収に向けて事業を推進する予定。
 ・なお、綾戸バイパスの用地取得率は38%(平成28年3月末時点、面積ベース)。



■ 地元説明会の開催状況

- ・渋川市工区
 - 設計説明会 平成23年5月
 - 用地説明会 平成23年12月
 - 用地説明会 平成24年8月
- ・沼田市工区
 - 設計説明会 平成23年8月
 - 設計・用地説明会 平成26年5月



3. 事業の見込み等

- ・平成4年度に事業化。
- ・豊浜トンネル事故を受け、平成8～14年度に現道の緊急防災対策を実施。
- ・現道の緊急防災対策が平成14年度に概成したことから、バイパス事業を本格的に着手。
- ・平成22年度から用地買収に着手。
- ・綾戸バイパスの用地取得率は38%(平成28年3月末時点、面積ベース)。
- ・引き続き、用地取得の促進、早期開通を目指し、事業の推進を図る。

■ 事業の計画から完成までの流れ

年度	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	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42				
参考：現道緊急防災対策工事					防災工事	防災工事	防災工事	防災工事	防災工事	防災工事	完了																																
事業化	事業化																																										
測量・調査・設計	測量	調査設計	調査設計	調査設計							測量設計	調査	調査	調査設計	設計	調査設計	測量調査設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計																	
設計・用地説明	測量地質																設計		設計用地	設計用地	用地		設計用地																				
用地																			用地着手				20%		38%																		
埋蔵文化財調査																																											
工事(暫定)																													改良橋梁	改良橋梁	橋梁トンネル	橋梁トンネル	改良トンネル舗装										
工事(完成)																																											改良橋梁舗装

前回再評価 今回再評価

4. 関連自治体等の意見

■ 都道府県・政令市からの意見

(群馬県知事の意見)

- ・綾戸地区の国道17号現道は、急峻な地形を通過しており、落石・法面崩壊の危険性や線形不良等による交通安全上の問題がある。これらを回避し、関越自動車道等の代替路としての安全性の向上のためにも本事業は必要であり、事業を継続し、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。

5. 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、線形不良箇所が連続し、事故が多発している。
- ・関越自動車道は霧や雪等により通行止めとなる。また、隣接する県道下久屋渋川線は狭隘な道路であるため、綾戸バイパスは代替路の役割を果たす重要な路線である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成4年度に事業化。
- ・豊浜トンネル事故を受け、平成8～14年度に現道の緊急防災対策を実施。
- ・現道の緊急防災対策が平成14年度に概成したことから、バイパス事業を本格的に着手。
- ・平成22年度から用地買収に着手。
- ・綾戸バイパスの用地取得率は38%(平成28年3月末時点、面積ベース)。
- ・引き続き、用地取得の促進、早期開通を目指し、事業の推進を図る。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、災害に強い道路整備、関越自動車道等周辺道路における交通規制時の代替路としての機能確保の観点から、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。

【参考】費用と3便益

■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。

注: 費用対効果分析に係る項目は平成25年度評価時点

■計算条件 [参考: 前回評価(平成25年度)]

- ・基準年次 : 平成25年度
- ・供用開始年次 : 平成42年度(暫定H35年度)
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 19,800~20,000(台/日)
- ・事業費 : 約157億円
- ・総便益(B) : 約126億円(約416億円※)
- ・総費用(C) : 約118億円(約173億円※)

※基準年次における現在価値化前を示す。

【参考】費用と3便益

注：費用対効果分析に係る項目は平成25年度評価時点

■事業全体

便 益	時間短縮	経費減少	事故減少	総便益
	109億円	7.6億円	9.6億円	126億円
費 用	事業費		維持管理費	総費用
	111億円		6.5億円	118億円

■残事業

便 益	時間短縮	経費減少	事故減少	総便益
	109億円	7.6億円	9.6億円	126億円
費 用	事業費		維持管理費	総費用
	94億円		6.5億円	101億円

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。

【参考】事業の評価

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成28年度

事業名：国道17号 綾戸バイパス

担当課：高崎河川国道事務所 計画課

担当課長名：関根 孝之

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない 判断根拠例[事業目的に変更がない]	事業目的に変更が無い	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	地元情勢等の変化が無い	■
内的要因<費用便益分析関係> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	B/Cの算定方法に変更が無い	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%※以内]	需要量の変化は無い	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	事業費の増加は無い	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	前回評価時より事業期間の延長はない	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用は6.3%であり、1%以上である。	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		