再評価結果(平成28年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道·防災課 担当課長名:川崎 茂信

事業名 一般国道17号 高松立体 事業 |一般国道 事業 国土交通省 区分 主体 関東地方整備局 起終点 自:群馬県高崎市宮元町 延長 至:群馬県高崎市並榎町 1.6km

国道17号は東京都中央区を起点として、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に主要幹線道路である。高松立体は、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・安全性の向上を目的とした延長1.6kmの現道拡幅事業である。

H11年度事業化 H12年度都市計画決定 H12年度用地着手 H12年度工事着手 H16年度都市計画変更 全体事業費 約120億円 事業進捗率 93% 供用済延長 1.1km

計画交通量 41,200~56,000台/日

B/C ¦ 総費用 ! (残事業)/(事業全体) 総便益 : (残事業)/(事業全体) 基準年 費用対効果 (事業全体) 1.7 7.5/160億円 平成27年 分析結果 116/280億円 事業費: 6.4/155億円 走行時間短縮便益: 98 /242億円 (残事業) 15.5 維持管理費: 1.2/5.6億円 走行費用減少便益: 16 / 30億円 . 交通事故減少便益: 2.0/7.6億円

感度分析の結果

【事業全体】交通量 : B/C= 1.4~2.1 (交通量 ±10%)【残事業】交通量 : B/C=13.0~16.8 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 1.7~1.8 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=14.3~16.9 (事業費 ±10%)

事業期間: B/C= 1.7~1.8 (事業期間 ±1年) 事業期間: B/C=14.8~16.1 (事業期間 ±1年)

事業の効果等

①交通混雑の緩和

・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。

②安全安心な通行の確保

- ・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。
- ③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。

関係する地方公共団体等の意見

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。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国立病院機構高崎総合医療センターは、平成21年度に新病棟が完成し、平成23年度に災害拠点病院の指 定を受けた。

平成25年度に関越自動車道 高崎玉村スマートICが新規設置、平成26年度に国道354号東毛広域幹線道路 が全線開通するなど道路網が変化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成11年度に立体部を事業化、平成16年度に拡幅区間を事業化

用地進捗率82%、事業進捗率93%(平成27年3月末時点)

平成19年度:立体部 延長1.1km(4/4)部分開通

平成22年度:和田橋交差点歩道橋掛替 今後、拡幅区間の整備を進めていく。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

対応方針

¦ 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



[※]総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。