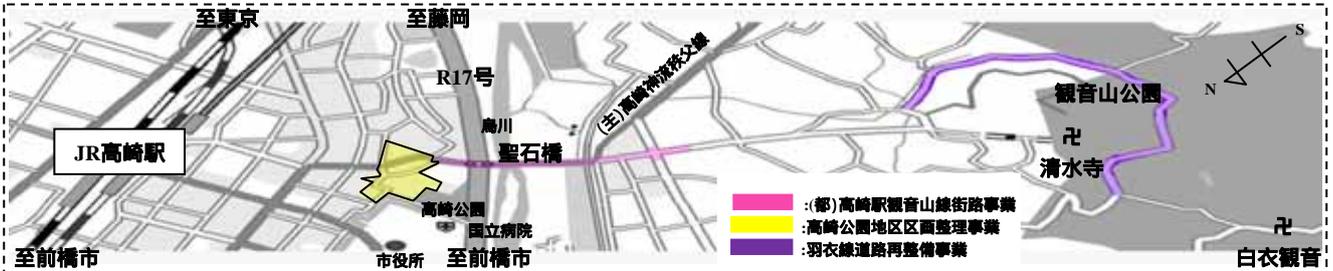


3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

本路線は交通量が多いにも拘わらず道路幅員が狭く十分な右折帯もないことで、特に朝夕のラッシュ時には慢性的な渋滞が発生しているほか、通勤通学の歩行者や自転車の安全な通行にも支障をきたしている。特に高崎高校、農大二校、片岡小学校などへの通学路となっており、安全で安心して通行できる自転車歩行者道の整備が現在においても急務となっている。

また、高崎市は、右岸側の先線(羽衣線)についての整備計画をもっている他、本路線左岸側先線は区画整理事業(高崎公園周辺地区区画整理事業)による整備予定区間であり、本路線が一連の観音山への参道の一部区間であることから早期完成が望まれている。



4. 目的を達成するための事業(手段)は適切か？

高崎駅観音山線は、高崎駅と高崎市のシンボルである観音山のある一級河川烏川右岸の市街を結ぶ重要路線であり、渋滞解消、及び歩行者・自転車の利便性を向上させることが地域の発展に果たす役割は極めて大きい。R17号の交差点について平成19年度の橋梁完成とともに、国道17号交差点部の歩道拡幅・路面標示の改良などの交通安全対策を実施した結果、事故率が75%減少し、一定の成果が現れた。

また、段差が少なく(マウントアップ セミフラット)、幅の広い歩道(2.5m 4.0m)とすることや、電線共同溝を整備することにより、身障者や高齢化社会に対応した歩きやすい安全・安心な道が確保され、福祉の街づくりの観点からも寄与できる。



完成区間
状況



費用便益分析

		計画・前回再評価時		今回再評価時		備考	便益説明
算出根拠マニュアル		街路事業における費用便益分析マニュアル		費用便益分析マニュアル			
基準年		H15		H21			
区分	項目	現在価値	構成比	現在価値	構成比		
費用 (千円)	工事費	5,864,370	99.7%	6,940,000	99.2%		
	維持管理費	15,329	0.3%	57,000	0.8%		
費用合計(C)		5,879,699		6,997,000			
便益 (千円)	走行時間短縮便益	6,831,719	94.2%	7,679,000	85.1%		
	交通事故減少便益	309,987	4.3%	1,012,000	11.2%		
	走行経費減少便益	113,388	1.5%	333,000	3.7%		
便益合計(B)		7,255,094		9,024,000			
費用対効果分析(B/C)		1.23		1.29			