

第4号議案

社会資本整備総合交付金事業(道路改築事業)
まえはしあんなかとみおか (主)前橋安中富岡線 せいもうこういきかんせんどうろ 西毛広域幹線道路(高崎工区)
たかさき 高崎市棟高町～たかさき みさとまち しもしば 高崎市箕郷町下芝

着工年度
 評価理由

平成26年度
 事業費の増額

1. 事業の目的

西毛広域幹線道路は「7つの交通軸」(西毛軸)の主軸であり、県都前橋を起点とし、高崎市、安中市、富岡市の県西部主要都市を結ぶ延長27.8kmの広域幹線道路である。

高崎工区は、高崎市棟高町の(主)高崎渋川線から高崎市箕郷町下芝の(主)高崎東吾妻線に至る3.17kmのバイパスであり、高崎市北部の幹線道路を結び、現道の渋滞緩和や地域の産業経済の発展、観光の活性化を担うとともに、地域連携の強化、生活圏拡大による県民生活の利便性向上などを目的として実施するものである。



高崎工区完成予想図
 上越新幹線跨線橋～保渡田工業団地付近

事業の成果を示す項目	事業実施前	事業実施後
(西毛広幹道) 富岡市役所から県庁までの移動時間	約62分	約38分(24分短縮)
(現道の渋滞緩和) 浜川町交差点の渋滞長	400m	0m(解消)

2. 事業概要と進捗状況

事業概要

事業場所	高崎市棟高町 ～ 高崎市箕郷町下芝	
区分	事前評価時(H25)	今回再評価時
全体事業費	6,000百万円	10,000百万円
全体事業費増減の理由		・橋梁工事費の増 ・市道等の付替え、構造物追加に伴う増 ・用地補償費、埋蔵文化財調査費の増
事業期間	H26～H34	H26～H38
事業内容	道路延長 3,150m 幅員 25.00m・23.25m(4車線)	道路延長 3,170m 幅員 25.00・23.25m(4車線)

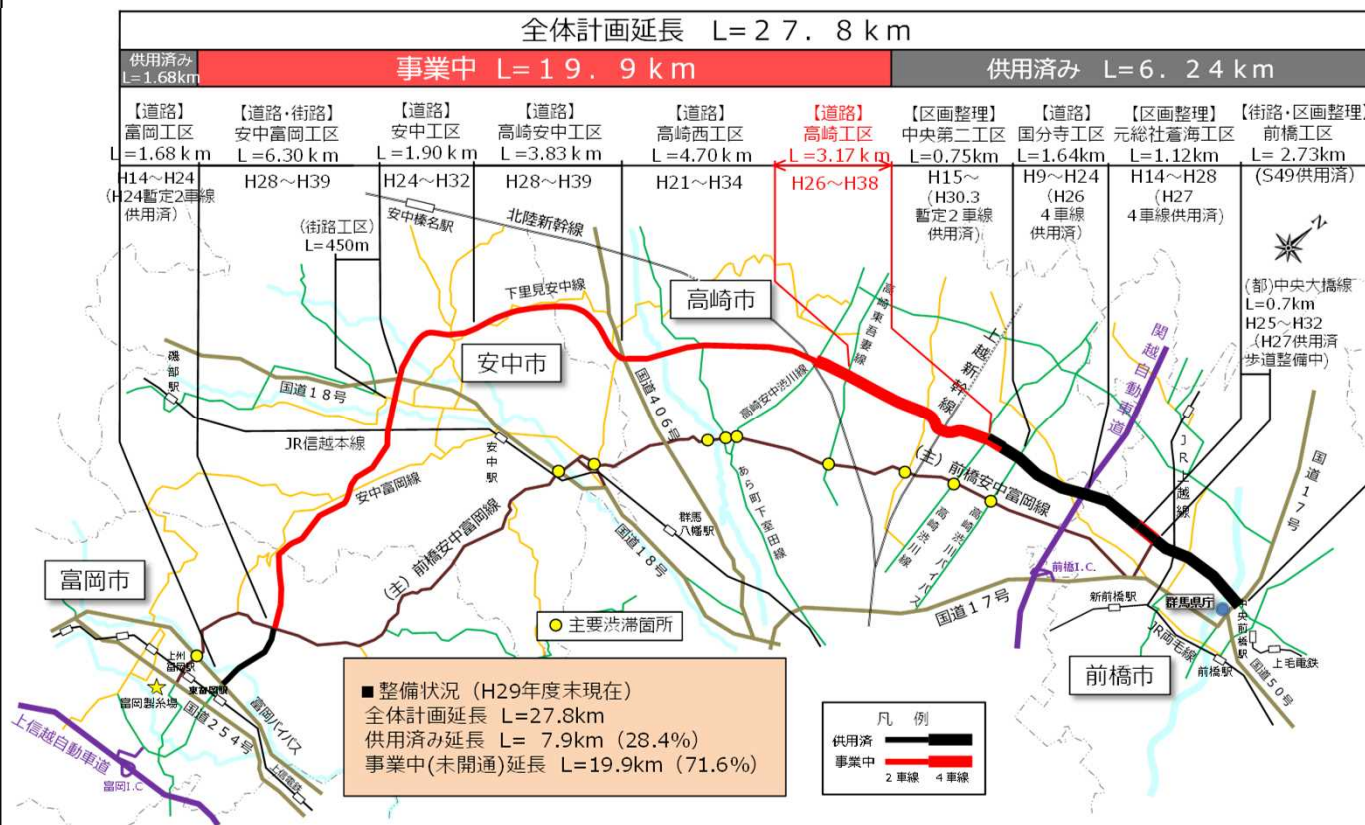
事業経緯

年度	主な経緯
H26	事業着手
H27	道路計画に関する地元協議
H28	路線測量、道路設計に着手
H29	用地買収に着手(起点部交差点)
H30	都市計画変更・事業認可

進捗状況

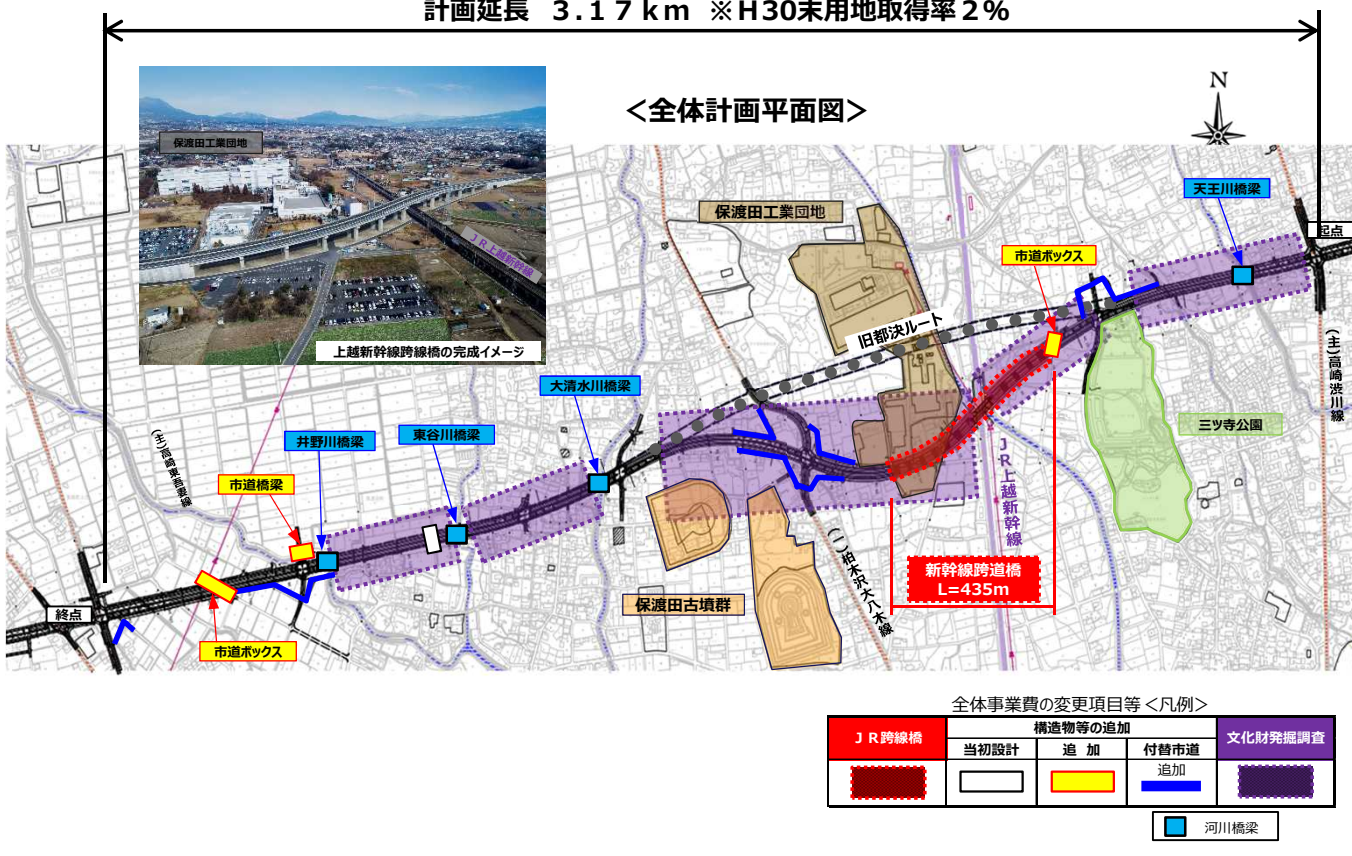
	全体計画	前年度までの進捗状況(進捗率)
事業費	10,000百万円	420百万円 (4.2%)
用地買収	110,000m ²	424m ² (0.4%)
計画延長	3,150m	0m (0.0%)

2. 事業概要と進捗状況(図面・写真等)



高崎工区の状況図

計画延長 3.17 km ※H30末用地取得率2%



3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

・現道の(主)前橋安中富岡線は高崎市中心部を迂回して県西部に向かう最短路線であるため交通量が非常に多く、本工区に並行する区間では、高崎市浜川町交差点で朝の通勤時間帯における渋滞が400mに及ぶなど混雑が激しい。全体的に幅員も狭く幹線道路としての機能を果たしていない。これら現道の課題を解決し、沿線住民の利便性・安全性の向上を図るためにも本工区の整備を進める必要がある。

・西毛広域幹線道路沿線では既存工業団地の拡張や商業施設の出店計画も進んでおり、道路が地域の産業経済に果たす役割は大きい。更には世界遺産富岡製糸場を中心に県西部の主要観光地の周遊性が向上することで、観光面への効果も期待されているほか、災害時の緊急輸送道路としての機能も担っており、事業の必要性に変化はない。



◆現道の主な課題

交通量 混雑度	H27センサス 15,834台/日 (混雑度1.22)
渋滞長 (H24調査)	浜川交差点：最大400m



4. 目的を達成するための事業(手段)は適当か？

・本路線は平成元年に都市計画決定されていたが、今回の事業着手にあたり、地域住民や高崎市と十分な協議を行い、平成30年に都市計画の変更を行っている。現在の整備計画も都市計画決定と基本的内容について整合しているため、手段として適当である。

・現道の渋滞緩和や移動時間短縮による各都市や高速ICへのアクセス向上、産業経済等の活性化など、バイパス整備の効果も認められ、目的を達成するための手段として適当である。

※前橋市～富岡市の移動時間が最大24分短縮



費用便益分析

		事前評価時(H25)		今回再評価時		備考	便益説明
算出根拠マニュアル		費用便益分析マニュアル 国土交通省 道路局、都市・地域整備局 平成20年11月		費用便益分析マニュアル 国土交通省 道路局、都市局 平成30年2月			
基準年		平成25年		平成30年			
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	4,382,000	96%	7,591,000	98%	事業費の増加	
	維持管理費	181,000	4%	193,000	2%		
費用合計(C)		4,563,000		7,785,000			
便益 (千円)	走行時間短縮便益	10,729,000	93%	12,665,000	85%		
	交通事故減少便益	804,000	6%	735,000	5%		
	走行経費減少便益	26,000	1%	497,000	10%		
便益合計(B)		11,559,000		13,898,000			
費用対効果分析(B/C)		2.5		1.8			

5. 事業が長期間要している理由は？

【元々が長期計画

不測の事態により長期化】

【不測の事態により長期化】

- ・事業計画の決定に伴う地元住民や高崎市との協議に時間を要し、現地測量や道路及び橋梁の設計から都市計画変更手続きに至るまで約5年の期間を要した。
- ・決定した道路計画に基づき用地測量調査を進めているが、用地買収対象者が200名を超えており、また買収面積も110.0千㎡程度と想定され、事業規模が大きい。H29年度から一部用地買収に着手したが、本線の用地取得はこれからであり、期間を要する見込みである。
- ・以上の影響により、全体的な工程が長期化し、事業完了は平成38年度となる見込みである。

6. 事業の対応方針は？

事業継続

事業中止

変更なし

事業計画の変更

スケジュールの変更

・高崎工区は(主)高崎渋川線から(主)高崎東吾妻線に至るバイパスであり、高崎市北部地域の幹線道路を結び、前橋市や安中市方面へ向かう地域の新たな交通軸の要として期待されている。

・当該工区に平行する現道の(主)前橋安中富岡線は、交通渋滞が激しいほか、道路幅員も狭く、常に事故等の発生が危惧されている。当該工区が整備されることにより、現道交通量の減少によって沿線地域の安全・安心が確保できるため、本工区の早期完成に向けた取り組みが必要である。

・事業計画の検討に当り、高崎市や地域住民との協議・検討に時間を要していたが、平成30年5月までに開催した各地区の説明会において詳細な計画について合意が得られ、同年11月には、本事業計画に応じた都市計画の変更手続きが完了したところである。

・引き続き関係者や地域住民の協力を得ながら、適切且つ丁寧な説明に努め、用地買収が円滑に進むよう取り組むほか、用地取得が済んだ区間においては順次埋蔵文化財発掘調査に進むよう、教育委員会とも積極的に調整を図っていく。

・工事においても、延長3kmの道路改築や上越新幹線跨道橋など大規模構造物の工事が必要であるため、施工において優先整備区間の設定や部分開通による事業効果の早期発現を視野に、施工計画やコスト縮減に配慮しながら進めていく。

・以上のことから、本事業の必要性、重要性は高く、早期に効果発現を図ることが適切であるため、事業継続が妥当である。