

3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

現道の交通量は増加傾向にあり、本工区の現道拡幅部(4車線)の供用後も混雑は継続している。本工区のバイパス部工事を早期に完了し、渋滞解消を図る必要がある。

また、北関東自動車道 太田・桐生ICへのアクセスを強化する事業として、平成21年度から国道122号八重笠道路を整備中であり、接続先となる大泉邑楽バイパスの整備は必要不可欠である。



渋滞する国道354号(現道)



渋滞する国道354号(現道)

混雑率の変化

調査年度	乗用車換算交通量 (台/12h)	混雑率
H11	16,352	1.45
H17	17,552	1.63

測定場所: 邑楽町大字篠塚2785

4. 目的を達成するための事業(手段)は適当か？

・全体事業費精査の結果、当初事業費から約20億円の減額となっている。(用地・補償費約12億円減、工事費約8億円減)

・優先区間を設定し、順次供用を図ることで事業効果の早期発現に努めており、平成17年度には現道拡幅部を供用済である。また、平成23年度までにバイパス部の区間の工事を完了する予定である。



現道拡幅部(4車線化済み)



現道拡幅部(4車線化済み)

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		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15年8月		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			
基準年		平成17年		平成21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	8,612,000	96.2%	9,073,000	95.0%	時間経過により、過去支出の現在価値換算額が増加	
	維持管理費	340,000	3.8%	477,000	5.0%		
費用合計(C)		8,952,000		9,550,000			
便益 (千円)	走行時間短縮便益	29,087,000	93.4%	55,146,000	87.1%	東毛広幹道の将来計画を「2車線区間あり」から「全線4車線」に変更。これにより将来交通量増加。	
	交通事故減少便益	1,585,000	5.1%	2,062,000	3.3%		
	走行経費減少便益	476,000	1.5%	6,108,000	9.6%		
便益合計(B)		31,148,000		63,316,000			
費用対効果分析(B/C)		3.48		6.63			