

第3号議案

社会資本整備総合交付金事業(道路改築)
たかきしほかわ
 (主)高崎渋川線バイパス 高崎市金古町～吉岡町上野田

着工年度 平成14年度
 評価理由 事業採択後10年

1. 事業の目的

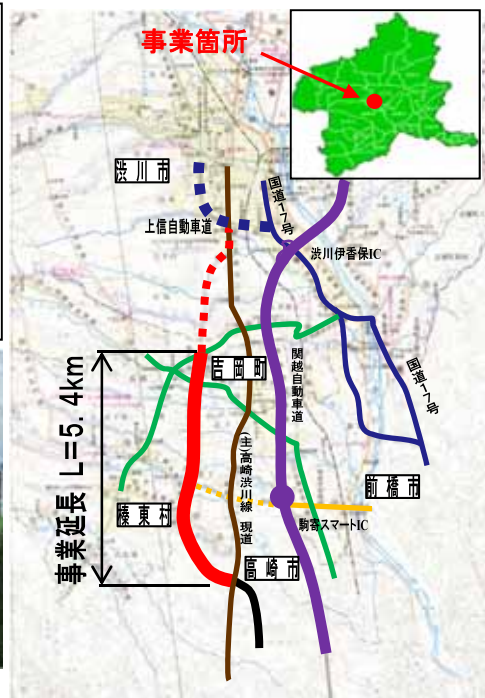
- ・「7つの交通軸構想」の県央軸として地域の活性化を支援する主要幹線道路。
- ・慢性的な交通渋滞を解消するためのバイパス整備。(混雑度:1.38(H17センサス))
- ・主要都市間における安全かつ円滑な交通の確保。(過去5年間の交通事故発生件数:185件)



自転車・歩行者等の通行状況



渋滞状況



2. 事業概要と進捗状況

事業概要

事業場所	高崎市金古町～吉岡町上野田	
区分	今回	事業当初
全体事業費	13,353百万円	11,700百万円
全体事業費増減の理由	交差点の集約による付替道路等の増加 上下水道、用水等の公共補償の増加	
事業期間	H14～H24	H14～H19
事業内容	道路延長 5,400m 幅員 25m	道路延長 5,400m 幅員 25m

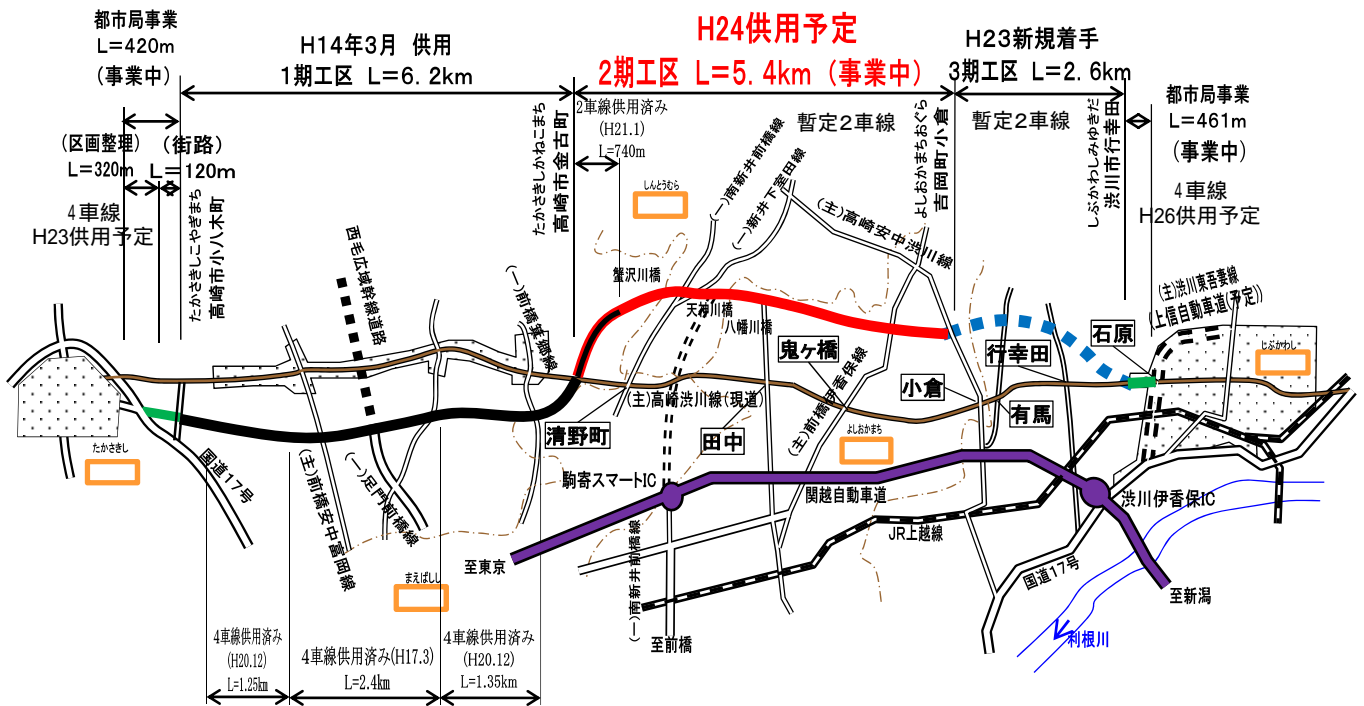
事業経緯

進捗状況

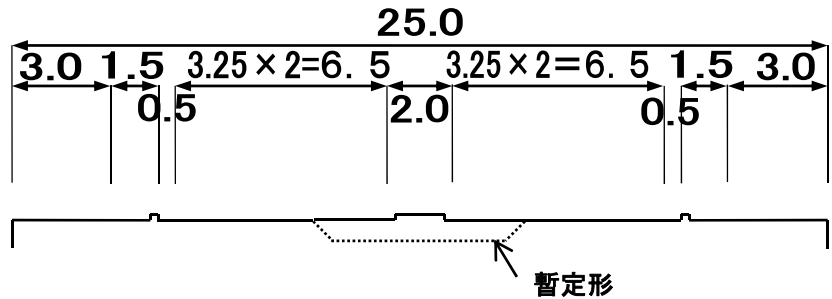
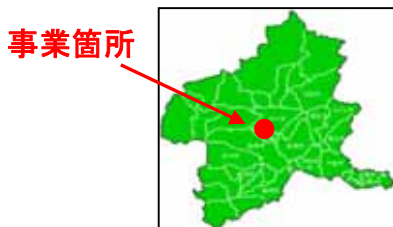
年度	主な経緯		全体計画	現在の進捗状況 (進捗率)	前回評価時の進捗状況 (進捗率)			
H14	用地買収着手	事業費	13,353百万円	11,256百万円 (84.0%)	/			
H16	工事着工							
H19	部分供用 (L=200m)					用地買収	187,469m ²	183,555m ² (97.9%)
H20	部分供用 (L=540m)					計画延長	5,400m	740m (12.8%)
H23	部分供用(予定) (L=4,100m)							

2. 事業概要と進捗状況(図面・写真等)

概要図



標準横断面図



現地状況(吉岡町:施工中)

現地状況(高崎市:供用済み箇所)



3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

現道沿線の旧群馬町、榛東村、吉岡町は、郊外型商業施設や住宅団地等が形成され、交通渋滞が慢性化している。また、歩道が整備されておらず交通事故も多発している。

国道17号と接続する区間(区画整理及び街路事業にて施工中)が平成23年度に供用開始となる予定であり、バイパス全体の事業効果を発現するためには2期工区の完成が必要不可欠である。

さらには、西毛広域幹線道路や上信自動車道など周辺の主要な幹線道路の整備も進んでおり、経済活性化、観光振興、環境負荷の軽減など様々な効果が期待できる。



4. 目的を達成するための事業(手段)は適当か？

用地買収が概ね完了したことから(約98%)、補正予算等も含めて集中的、積極的に予算投入を図っており、平成24年度の完成を予定している。

また、事業効果の早期発現のため暫定2車線で起点側から整備を進めており、起点側(高崎市側)のL=740m区間は供用済みである。さらに平成23年度には(主)前橋伊香保線までのL=4,100mの供用を目指している。

費用便益分析

		計 画 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(案) 建設省 道路局・都市局 平成10年6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14年		平成23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	9,208,000	94.8%	15,314,000	97.4%		
	維 持 管 理 費	506,000	5.2%	403,000	2.6%		
費用合計 (C)		9,714,000		15,717,000			
便 益 (千円)	走行時間短縮便益	35,550,000	100.1%	46,668,000	87.2%		
	交通事故減少便益	148,000	0.4%	4,528,000	8.5%		整備されない場合の交通事故による社会的損失
	走行経費減少便益	-178,000	-0.5%	2,287,000	4.3%		
便益合計 (B)		35,520,000		53,483,000			
費用対効果分析(B/C)		3.66		3.40			

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 】

事業延長5.4km、総事業費約130億円と大規模事業であるが、重要かつ緊急度の高い事業であることから、集中投資を行い早期に完成させるべく予算要望を行ってきた。

しかしながら、道路予算は、事前評価当時(平成13年度)と比較して、現時点で県土整備費で約57%、道路整備費でも63%まで落ち込んでおり、当初計画の6年間で事業を完成させることは厳しい状況であった。

本路線については補正予算も活用し、優先的、集中的に予算配分しており、また、用地買収も概ね順調に進捗しているため、県土整備プランに位置付けられた平成24年度の完成供用は達成できる。また、1期工区が供用となっている高崎市側から順次延伸するように施工しており、部分供用見込み等による整備効果の早期発現に努めている。

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

・補正予算も含めて集中的、積極的に予算投入を図っており、また、用地買収が概ね完了したことから(約98%)、平成22年度末の事業進捗率は84%となっている。

・事業効果の早期発現のため暫定2車線での整備を進めており、起点側のL=740mが部分供用済みである。さらに平成23年度には(主)前橋伊香保線までのL=4,100mの部分供用を予定している。

・現道沿線の旧群馬町、榛東村、吉岡町は郊外型商業施設や住宅団地等が形成され、現道の交通量が多く、現在でも交通渋滞の解消や自転車・歩行者の安全確保が課題となっている。

・本バイパス1期工区と国道17号との接続区間が平成23年度に供用開始となる予定である。渋川市街地へ延伸する3期工区については平成23年度に新規事業化し、バイパス全区間が事業化となり、バイパスの事業効果を早期に発現するためには2期工区の早期完成の必要性は高い。また、西毛広域幹線道路や上信自動車道など周辺の主要な幹線道路の整備も進んでおり、これらの整備と併せた道路ネットワークを形成し、群馬がはばたくための基盤づくりを推進する事業である。