

第2号議案

社会資本整備総合交付金事業(道路改築)
 主要地方道 伊勢崎深谷線 境工区 伊勢崎市

着工年度
 評価理由

平成19年度
 社会状況の変化
 (事業計画の変更)

1. 事業の目的

(主)伊勢崎深谷線 境工区は、東毛広域幹線道路の一部であり、周辺道路の慢性的な混雑の解消を図るとともに、物流の効率化や地域間交流の促進のため、バイパスを整備するものである。(H22現道:交通量15,737台 混雑度 1.58)

○当初計画

(暫定2車線整備:全体延長1.4km、事業費30億円)

伊勢崎市との協調により整備を進めており(県施1.4km、市施工1.45km)、平成24年度に2年前倒しで完成となる見込みである。

○4車線化工事の追加

(4車線整備:全体延長2.9km、追加事業費:19億円)

周辺環境の変化(東毛広域幹線道路のH26全線供用、国道17号上武道路の北部延伸及び4車線化、宮郷工業団地計画進行)により、当初想定より交通量が増加することが予想されるため、県施工による4車線化工事追加及び平成29年度までの事業期間延長により、事業を推進する。(H42推計:32,600~39,100台/日)



2. 事業概要と進捗状況

事業概要

事業場所	伊勢崎市境上武士～伊勢崎市境木島	
区分	今回	事業当初(H19)
全体事業費	4,900百万円	3,000百万円
全体事業費増減の理由	4車線化工事を追加	暫定2車線整備まで
事業期間	H19～H29	H19～H26
事業内容	道路延長 2.9km 幅員 25.0m(4車線)	道路延長 1.4km 幅員 13.0m(暫定2車線)

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)
H19	新規事業化			
H21	改良工事着手	事業費 4,900百万円	2,350百万円 (48.0%)	0百万円 (0.0%)
H22	粕川橋梁、東武跨線橋工事着手	用地買収 52,249㎡	51,952㎡ (99.4%)	0㎡ (0.0%)
H24	暫定2車線供用	計画延長 2,850m (4車線)	0m (0.0%)	0m (0.0%)
H25	4車線化着手(予定)		・H23年度末時点 ・H24末に2車線全線供用となる予定	

3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

(1) 現道(主要地方道伊勢崎深谷線)は、慢性的に混雑している状況であり、バイパスの整備による交通分散が必要である。

■交通量

H22センサス
15,737台/24h (混雑度1.58) 旅行速度23km/h

(2) 事業計画時には想定されていなかった以下の事業が進行中であり、今後のさらなる交通量増加に対応するため、2車線の早期供用及び4車線化が必要である。

- ① 東毛広域幹線道路 : 早期全線供用(H26年度 暫定2車線を含む)
- ② 国道17号上武道路 : 北部の延伸((主)前橋大間々桐生線交差点
~(主)前橋赤城線交差点 H24年度供用予定)
国道50号以南4車線化工事(H25年度供用予定)
- ③ 宮郷地区工業団地(仮称) : 都市計画変更手続き中

4. 目的を達成するための事業(手段)は適当か？

(1) 群馬県と伊勢崎市が協調して2工区に同時着手し、集中投資を図ったことにより、平成24年度に計画よりも2年前倒しで暫定2車線整備が完了となる見込みである。

(2) 用地買収は将来4車線化分を含めてほぼ完了しており、交通量の増加に対応するためには4車線化整備が適当である。

費用便益分析

単位:千円

		当初評価時		今回再評価時		【参考】 今回再評価時 (県+市事業費)	
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		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18年		平成24年		平成24年	
区分	項目	現在価値	構成比	現在価値	構成比	現在価値	構成比
費用 (千円)	工事費	2,400,000	96.0%	4,658,000	96.0%	6,877,000	97.2%
	維持管理費	100,000	4.0%	196,000	4.0%	196,000	2.8%
費用合計(C)		2,500,000		4,854,000		7,073,000	
便益 (千円)	走行時間短縮便益	5,800,000	89.2%	26,036,000	94.3%	26,036,000	94.3%
	交通事故減少便益	200,000	3.1%	1,131,000	4.1%	1,131,000	4.1%
	走行経費減少便益	500,000	7.7%	435,000	1.6%	435,000	1.6%
便益合計(B)		6,500,000		27,602,000		27,602,000	
費用対効果分析(B/C)		2.60		5.69		3.90	

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
(4車線化追加)】

・当初計画(暫定2車線整備)は、順調に進捗しており、平成24年度に2年前倒して2車線供用となる見込みである。

・東毛広域幹線道路の全線供用予定が平成27年度から平成26年度へ1年前倒しとなったこと及び国道17号上武道路の50号以南の4車線化整備が平成25年度完成見込みであり周辺道路網の整備進んでいること並びに東毛広域幹線道路の沿線で宮郷地区工業団地の計画が進行中である。今後、境工区の交通量は著しく増加することが予想され、継続して延長2.9kmを4車線化工事に着手する必要があるため、事業計画を変更し、工期を平成29年度まで3年間延長することによる。

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

東毛広域幹線道路は、県内高速交通網の効果を最大限に活かすための「7つの交通軸構想」の東毛の主軸であり、県中央部と東毛の工業地域や高速道路を繋ぎ、地域間交流、経済活動の活性化及び企業誘致の推進に資する重要な路線である。

伊勢崎深谷線 境工区は、上記、東毛広域幹線道路の一部であり、現道の慢性的な混雑の解消を図るとともに広域的な物流の効率化や地域間交流の促進を目的としたバイパス整備事業である。

当初計画(暫定2車線整備)は、伊勢崎市との協調により整備が順調に進捗しており、平成24年度に計画より2年前倒して2車線整備が完了する見込みである。

しかしながら、東毛広域幹線道路の全線供用予定が平成27年度から平成26年度へ1年前倒しとなったこと及び国道17号上武道路の50号以南の4車線化整備が平成25年度完成見込みであり周辺道路網の整備が進んでいること並びに東毛広域幹線道路の沿線で宮郷地区工業団地の計画が進行中であること等の周辺環境の変化から、2車線供用後に交通量が著しく増加することが予想されるため、事業計画に4車線化工事を追加することで、迅速に課題に対応したい。

4車線化に必要な用地はほぼ取得を完了しており、追加工事の推進に支障はないため、事業計画を変更して4車線化を推進したい。