

第3号議案

社会資本整備総合交付金事業(道路改築事業)
まえば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(高崎西工区)
たかさきし 高崎市箕郷町下芝～たかさきし 高崎市下里見町

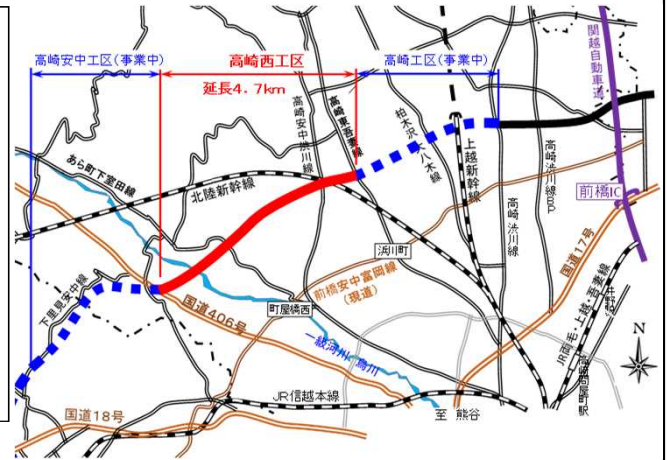
着工年度
評価理由

平成21年度
事業採択後10年経過

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。

高崎西工区は、(主)高崎東吾妻線から国道406号に至る4.7kmのバイパスであり、高崎市北西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。



西毛広域幹線道路
(高崎西工区)



高崎西工区完成予想図
(主)高崎安中波川線交差点～北陸新幹線付近

事業の成果を示す項目	事業実施前	事業実施後
浜川町交差点から国道406号までの移動時間	約23分	約10分(13分短縮)
(現道の渋滞緩和) 町屋橋西交差点の渋滞長	280m	0m(解消)

2. 事業概要と進捗状況

事業概要

事業場所	高崎市箕郷町下芝～高崎市下里見町	
区分	事前評価時(H21)	今回再評価時
全体事業費	9,400百万円	14,000百万円
全体事業費増減の理由		<ul style="list-style-type: none"> ・軟弱地盤対策の追加に伴う増 ・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	H21～H29	H21～H34
事業内容	道路延長 4,700m 幅員 23.25m(4車線) 15.00m(2車線)	道路延長 4,700m 幅員 23.25m(4車線) 15.00m(2車線)

事業経緯

年度	主な経緯
H21	事業着手
H23	用地買収に着手
H26	旧箕郷町で工事に着手
H28	旧榛名町で工事に着手
H31	起点部で部分供用を予定

進捗状況

	全体計画	前年度までの進捗状況(進捗率)
事業費	14,000百万円	8,708百万円 (62.2%)
用地買収	176,726m ²	158,507m ² (89.7%)
計画延長	4,700m	0m (0.0%)

3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

- ・(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、本工区に並行する現道区間は、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に及ぶなど混雑も激しい。全体的に幅員も狭く、歩道の整備率も低いため、常に事故等の発生が危惧されている。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 18,854台/日(混雑度1.88)
渋滞長(H24調査)	浜川町交差点:最大400m 町屋橋西交差点:最大280m
道路幅員	W=6.5m未満の延長(割合) 延長2.7km(全体の8割)



4. 目的を達成するための事業(手段)は適切か？

- ・本路線は平成2年に都市計画決定(平成23年変更)されており、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、手段として適切である。
 - ・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切である。
- ※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(H21)		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21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	7,900,000	96%	13,811,000	98%	事業費の増加	
	維持管理費	300,000	4%	318,000	2%		
費用合計(C)		8,200,000		14,129,000			
便益 (千円)	走行時間短縮便益	17,300,000	73%	15,151,000	85%	マニュアル改訂による時間価値原単位の減額	
	交通事故減少便益	1,670,000	7%	968,000	5%	マニュアル改訂による損失額算定式の変更	
	走行経費減少便益	4,580,000	19%	1,687,000	10%	マニュアル改訂による走行経費原単位の減額	
便益合計(B)		23,550,000		17,806,000			
費用対効果分析(B/C)		2.9		1.3			

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】

- ・本工区は、用地契約者数405名、買収面積176千㎡と事業規模が大きく、鋭意任意交渉による用地取得を進めているが、交渉が難航している地権者もあり、買収に時間を要している。このため解決に向け事業認定及び収用裁決手続を視野に準備を進めている。
- ・地質調査の結果、軟弱地盤対策が必要な地盤が5箇所確認され、新たな地盤改良工事が必要となっている。
- ・試掘調査の結果、埋蔵文化財発掘調査が必要と判断された遺構が8万㎡と当初想定の1.5倍に及んでいる。
- ・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34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

・高崎西工区は(主)高崎東吾妻線から国道406号に至るバイパスであり、途中高崎市北西部において複数の幹線道路を結び、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、歩道の整備率も低いため、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。

・このため、引き続き難航地権者に対して精力的に、粘り強く交渉を行い、早期解決を図るとともに、バイパス沿線の土地利用に配慮しつつ、工事着手区間において部分的な供用を積極的に検討するなど、早期の事業効果発現も考慮しながら事業を進捗させる。

・軟弱地盤対策の追加や埋蔵文化財発掘調査面積の増加、交差点集約による市道や農道の付替えや構造物の追加などによって事業費が増加するが、処分が困難な建設発生残土約9万㎡を高崎市の公共事業などと積極的に調整し有効活用を図っているほか、近年はICT活用施工(土工)による省力化や生産性の向上に取り組むなど、コスト縮減と工期短縮に配慮しながら事業を進めている。

※ICT活用施工・・・起工測量・施工・施工管理・納品に至る全てのプロセスにおいてICT(情報通信技術)を活用する工事

・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。