

<b>第1号議案</b>	社会資本整備総合交付金事業(道路改築)	<b>着工年度 評価理由</b>	平成5年度 再評価後5年経過 社会状況の変化 (事業計画の変更)
	国道354号 <small>たかさきたまむら</small> 高崎玉村バイパス <small>たかさし たまむらまち</small> 高崎市、玉村町		

## 1. 事業の目的

(国)354号 高崎玉村バイパスは、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のため、バイパスを整備するものである。

○当初計画(暫定2車線整備:全体延長5.3km、事業費190億円)

- ・(主)前橋長瀬線から(主)藤岡大胡線BP間の4.8kmについては、2年前倒して供用(H23年6月)し、周辺道路の渋滞が半減した。  
(ピーク時最大渋滞長(高崎市綿貫町交差点): L=750m ⇒ L=350m)
- ・残りの0.5kmは、隣接工区の玉村伊勢崎BPと合わせ、H26年度供用予定とする。

○4車線化工事の追加(追加事業費:35億円)

- ・周辺環境の変化(H25年度に高崎玉村スマートIC及びH26年度に東毛広域幹線道路全線供用の予定)により、今後さらに交通量が増加することが予想されるため、事業計画に4車線化工事を追加し、事業期間をH29まで延長し、事業を推進する。  
(H23交通量:12,333台/日 ⇒ H42推計 25,700~35,300台/日)



## 2. 事業概要と進捗状況

### 事業概要

事業場所	高崎市綿貫町 ~ 玉村町福島	
区分	今回	前回再評価時(H19)
全体事業費	22,500百万円	19,000百万円
全体事業費増減の理由	4車線化工事を追加	
事業期間	H5~H29	H5~H25
事業内容	道路延長 5.3km(4車線) (高崎工区1.62km、玉村工区3.68km) 幅員 25.0m(4車線)	道路延長 5.3km(暫定2車線) (高崎工区1.62km、玉村工区3.68km) 幅員 13.0(暫定2車線)

### 事業経緯

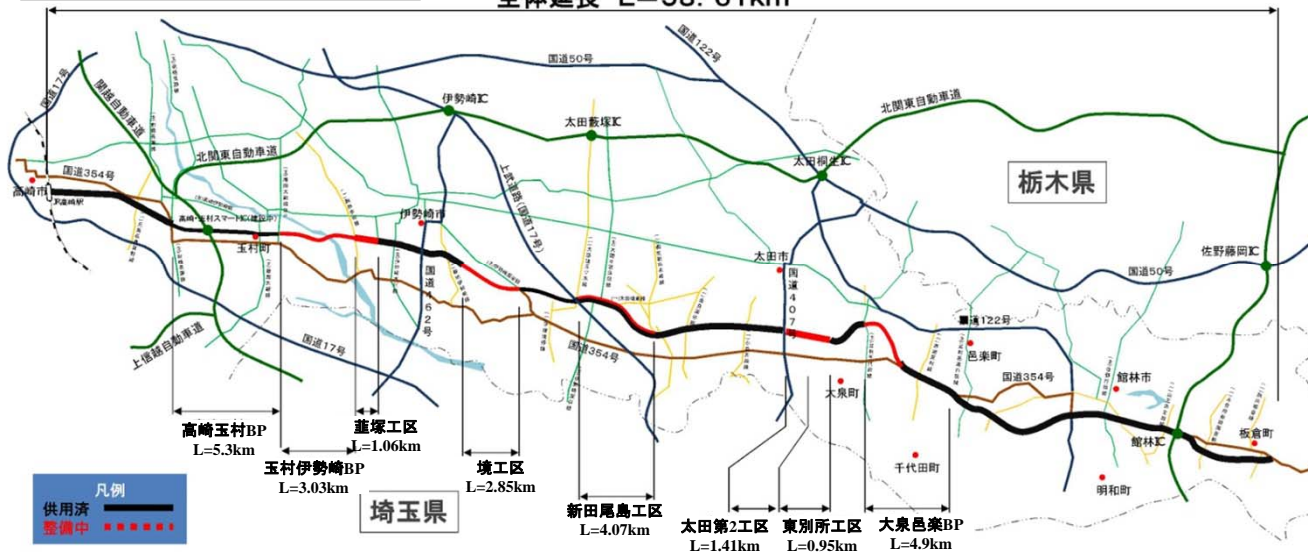
### 進捗状況

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)
	(玉村工区)	(高崎工区)			
H5	新規事業化、測量及び詳細設計				
H6	用地買収着手		事業費	18,170百万円 (80.8%)	12,126百万円 (63.8%)
H10	本工事着手		用地買収	253,400㎡ (100%)	228,800㎡ (90.3%)
H13	部分供用 (L=0.82km)	用地買収着手	計画延長	4,800m (90.6%)	2,020m (38.1%)
H17	部分供用 (L=1.2km)				
H20		本工事着手			
H23	部分供用(L=2.78km)			・H23年度末時点	

## 2. 事業概要と進捗状況(図面・写真等)

東毛広域幹線道路 全体図

全体延長 L=58.61km

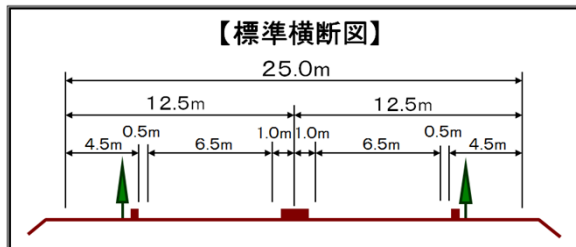


高崎玉村バイパス 全体図



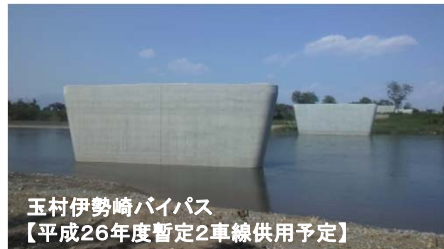
標準横断面図

【標準横断面図】



### 3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

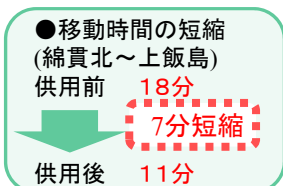
- 平成23年6月の部分供用(延長2.78km)により高崎駅～(主)藤岡大胡線バイパス間(延長10.37km)が開通し、移動時間の短縮と周辺道路の渋滞緩和が図られ、本バイパス区間の交通量は大幅に増加した。今後、平成25年度の高崎玉村スマートIC及び平成26年度の東毛広域幹線道路の全線供用が予定されており、さらなる交通量の増加が予想されることから、継続して4車線化に着手する必要がある。



### 4. 目的を達成するための事業(手段)は適当か？

- (主)前橋長滞線から(主)藤岡大胡線バイパス間を暫定2車線での早期供用(平成23年度)により、移動時間が短縮するとともに、周辺道路の渋滞がほぼ半減しており、事業効果が発現されている。

■H23年6月の供用3箇月後の状況



- 用地買収は4車線化分を含めて完了しており、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

		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19年		平成24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	21,468,000	98.1%	27,329,000	98.3%		
	維持管理費	418,000	1.9%	472,000	1.7%		
費用合計(C)		21,886,000		27,801,000		4車線化のための工事費増額	
便益 (千円)	走行時間短縮便益	84,071,000	97.3%	94,132,000	82.3%		
	交通事故減少便益	460,000	2.2%	9,322,000	8.2%		
	走行経費減少便益	1,866,000	0.5%	10,853,000	9.5%		
便益合計(B)		86,397,000		114,307,000		2車線→4車線への見直しに伴う走行性向上等による便益の増加	
費用対効果分析(B/C)		3.95		4.11			

## 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)】

・元々、事業延長L=5.3km、全体事業費19,000百万円と事業規模が大きく、地域に与える影響も大きいため、各市町村、地域住民との合意形成に十分な時間をかけた上で計画を具体化する必要があった。

・暫定2車線整備は、全体延長5.3kmの内(主)前橋長瀬線から(主)藤岡大胡線BP間の4.8kmを2年前倒しで供用(H23年6月)したが、残り0.5kmは隣接する玉村伊勢崎バイパスへの取付区間であり、平成26年度の同時供用予定となる。

・一方、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年前倒しとなり、また高崎玉村スマートICの供用が平成25年度に予定されていることなどから、今後、高崎玉村バイパスの交通量は短期間で著しく増加することが予想され、継続して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4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」の東毛軸の主軸であり、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。

一般国道354号 高崎玉村バイパスは、「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、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。

暫定2車線整備は、全体延長5.3kmの内、(主)前橋長瀬線から(主)藤岡大胡線BP間の4.8kmについて当初計画より2年前倒しの平成23年6月に供用した結果、高崎駅から(主)藤岡大胡線バイパス間(延長10.37km)が開通となり、高崎市から玉村町間の移動時間の短縮と周辺道路の渋滞緩和が図られ、本バイパス区間の交通量は大幅に増加した。

残り0.5kmは隣接する玉村伊勢崎バイパスへの取付区間であり、平成26年度の同時供用予定とする。

今後、平成25年度の高崎玉村スマートIC及び平成26年度の東毛広域幹線道路の全線供用が予定されており、さらなる交通量の増加が予想されることから、実施中の事業に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取得は完了しており、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。