

第1号議案

社会資本整備総合交付金事業(道路改築)
国道354号 玉村伊勢崎バイパス 伊勢崎市、玉村町

着工年度
評価理由

平成20年度
社会状況の変化
(事業計画の変更)

1. 事業の目的

国道354号玉村伊勢崎バイパスは、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、沿線の産業立地、物流の効率化及び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19,308台 混雑度 1.60)

○当初計画

(暫定2車線整備:全体延長3.03km、事業費90億円)

設計段階から地域住民の意見を取り入れたため、用地買収等が順調に進み、平成26年度に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3.03km、追加事業費:26億円)

周辺環境の変化(東毛広域幹線道路の早期全線供用、高崎玉村スマートIC供用及び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、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:31,300台/日)



2. 事業概要と進捗状況

事業概要

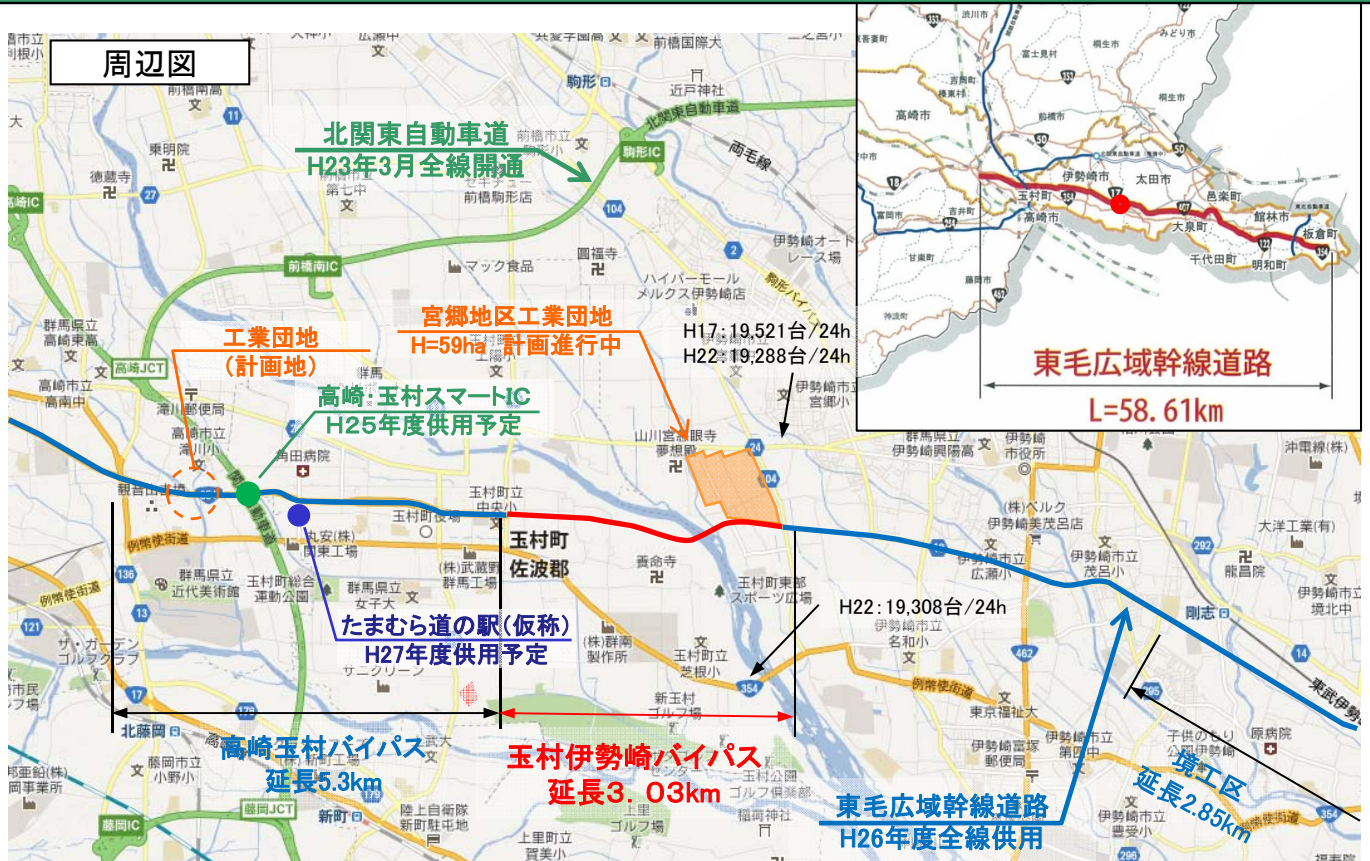
事業場所	玉村町福島～伊勢崎市田中町	
区分	今回	事業当初(H19)
全体事業費	11,600百万円	9,000百万円
全体事業費増減の理由	4車線化工事を追加	暫定2車線整備まで
事業期間	H20～H29	H20～H26
事業内容	道路延長 3,030m 幅員 26.0m(4車線)	道路延長 3,030m 幅員 13.0m(暫定2車線)

事業経緯

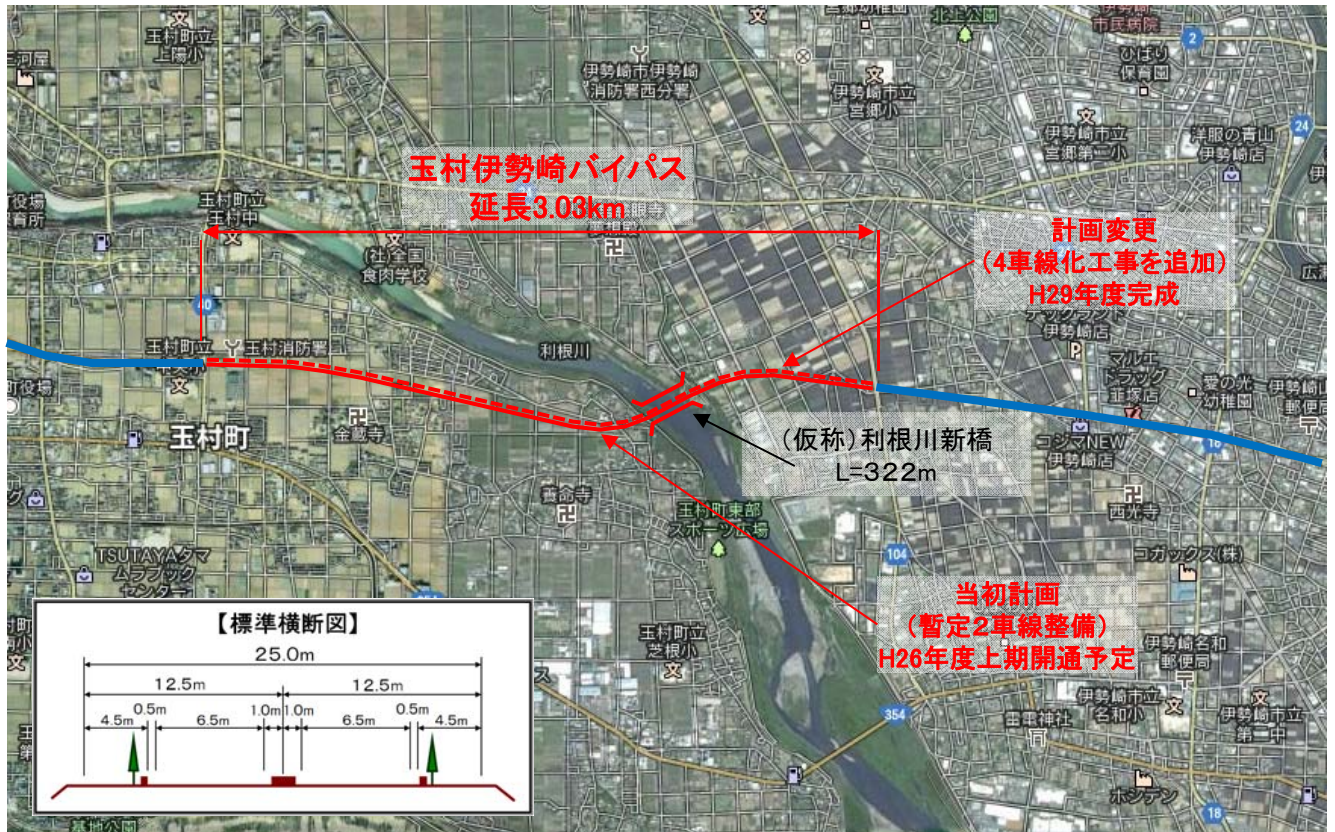
進捗状況

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)
H20	新規事業化			
H21	利根川新橋下部工着手	事業費 11,600百万	8,818百万円 (76.0%)	
H22	埋蔵文化財調査着手	用地買収 109,867㎡	109,867㎡ (100.0%)	
H23	利根川新橋上部工着手	計画延長 3,030m (4車線)	0m (0.0%)	
H26	暫定2車線供用		・H24年度末時点 ・H26年度に2車線全線供用となる予定	

2. 事業概要と進捗状況(図面・写真等)



平面図



3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

現道(国道354号)は、慢性的に混雑している状況であり、バイパス整備による交通分散が必要である。

■交通量

H22センサス
19,308台/24h (混雑度1.60) 旅行速度24.1km/h

事業計画時には想定されていなかった以下の事業が実施中であり、今後のさらなる交通量増加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。

■実施中の事業

- ① 東毛広域幹線道路 (H26年度全線供用(1年前倒し、暫定2車線を含む))
- ② 高崎玉村スマートIC (H25年度末供用)
- ③ 伊勢崎宮郷工業団地 (H25年度市街化区域編入予定) 及び高崎玉村スマートIC周辺地区工業団地 (計画中)

4. 目的を達成するための事業(手段)は適当か？

暫定2車線整備は、平成26年度上期に開通予定であり、周辺道路の混雑緩和、移動時間の短縮及び現道からバイパスへの交通量転換による歩行者等の安全性向上等の効果が見込まれる。



平成26年度上期開通に向けて工事推進中
(平成25年2月利根川新橋施工状況)

用地買収は将来4車線化分を含めて完了しており、今後の交通量の増加に対応するためには、すみやかに4車線化整備を行うことが適切である。

費用便益分析

単位:千円

		当初評価時		今回再評価時		
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25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	7,002,000	96.9%	11,490,000	97.2%	
	維持管理費	223,000	3.1%	333,000	2.8%	
費用合計 (C)		7,225,000		11,823,000		
便益 (千円)	走行時間短縮便益	23,405,000	95.4%	56,081,000	87.2%	
	交通事故減少便益	14,000	0.1%	7,185,000	11.2%	
	走行経費減少便益	1,122,000	4.5%	1,056,000	1.6%	
便益合計 (B)		24,541,000		64,322,000		
費用対効果分析 (B/C)		3.40		5.44		

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)】

高崎玉村スマートICが平成25年度末に供用となること、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東毛広域幹線道路の沿線で宮郷地区工業団地の造成予定であることにより、今後、玉村伊勢崎バイパスの交通量は著しく増加することが予想される。

このため、継続して延長3.03km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。



高崎玉村スマートIC進捗状況
(平成25年度末供用予定)



東毛広域幹線道路進捗状況
(平成25年3月境工区開通)

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。

国道354号玉村伊勢崎バイパスは、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、道路計画段階から地域住民の意見を取り入れたことから、用地買収が順調に進み、平成26年度に予定どおり暫定2車線整備が完了する見込みである。

現在においても周辺道路は混雑し、日常生活、産業活動に支障をきたしており、さらに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、高崎玉村スマートICが平成25年度末に供用となること及び東毛広域幹線道路の沿線で宮郷地区工業団地が造成予定であること等の周辺環境の変化から、暫定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。

玉村伊勢崎バイパスは、混雑解消はもとより沿線の産業立地、物流の効率化及び地域間交流の促進等の効果が期待されるため、事業の必要性、重要度は高く、今後の交通量増加に対応するための4車線化工事の追加し、事業を継続することが妥当である。