

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 前橋安中富岡線

西毛広域幹線道路(高崎工区)

高崎市

着手年度
評価理由平成26年度
事業費の増額

1. 事業の概要

県土整備プランの位置づけ 政策1:災害レジリエンスNo.1の実現
施策3:防災インフラの整備(中長期レジリエンス戦略)

- 西毛広域幹線道路は、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。このうち、本工区は、高崎市棟高町から高崎市箕郷町下芝に至る延長約3.2kmのバイパスである。
- 前橋市と県西部地域を結ぶ幹線道路である現道の県道前橋安中富岡線は、高崎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多く、交差点では著しい渋滞が発生しており、円滑な交通の確保に課題が生じている。また、沿線には住宅地が多く、災害時の通行確保が必要な第一次緊急輸送道路としての機能に、支障をきたすおそれがある。
- 本事業により、災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するとともに、周辺道路の渋滞緩和、物流の効率化や観光振興などによる地域経済の活性化が図られる。



渋滞する県道前橋安中富岡線(現道)



事業場所	たかさきむなかまち たかさきしみさとまちしもしば 高崎市棟高町～高崎市箕郷町下芝	
区分	従前の計画公表値	今回
全体事業費	15,000百万円	24,900百万円
全体事業費増減の理由	—	・資材価格や労務単価高騰による増額 ・埋蔵文化財調査規模増加による増額 等
事業期間	H26～R11	H26～R13
事業内容	道路延長 3,170m 幅員 25.00・23.25m(4車線)	道路延長 3,170m 幅員 25.00・23.25m(4車線)

2. 進捗状況

事業経緯

進捗状況

年度	主な経緯		全体計画	前回評価時の 進捗状況 (進捗率)	前年度までの 進捗状況 (進捗率)
H26	事業着手				
H29	用地買収着手	事業費	24,900百万円	1,330百万円 (5.3%)	8,303百万円 (33.3%)
H30	都市計画変更	用地買収	104,859m ²	23,443m ² (22.4%)	99,616m ² (95.0%)
R2	前回再評価				
R3	工事着手	計画延長	3,170m	0m (0.0%)	0m (0.0%)



	事業全体		事業	備考
	前回評価時	今回再評価時	今回再評価時	
費用合計（C）	－	121,930,000千円	28,084,000千円	・工事費 ・維持管理費
便益合計（B）	－	124,799,000千円	78,410,000千円	・走行時間の短縮 ・走行経費の減少
費用対効果分析(B/C)	－	1.02	2.79	

5. 事業手法やコストは妥当か？

【前回評価時の計画(事業費)を変更する理由】

1. 資材・労務単価の高騰及び諸経費の増加(+71.7億円)

- ・鋼材単価が令和2年から令和6年で1.8倍、また普通作業員単価が1.2倍になるなど、近年の資材・労務単価の高騰の影響を強く受け、工事費が増額となる。

2. 新幹線跨線橋及び軟弱地盤対策工事費の増加(+18.3億円)

- ・上越新幹線跨線橋部の橋梁工事について、鉄道事業者と設計・施工計画に係る協議を進めてきたところ、橋梁架設工事中における新幹線の安全な運行を確実にするため、架設設備への耐震装置の設置や基礎杭の追加などが必要となり、大地震に対応した規模の橋梁工事費が増額となる。
- ・盛土区間について基礎地盤を調査したところ、想定より地盤が軟弱であることが判明したため、地盤改良工事にかかる工事費が増額となる。

3. 埋蔵文化財調査費の増加(+9.0億円)

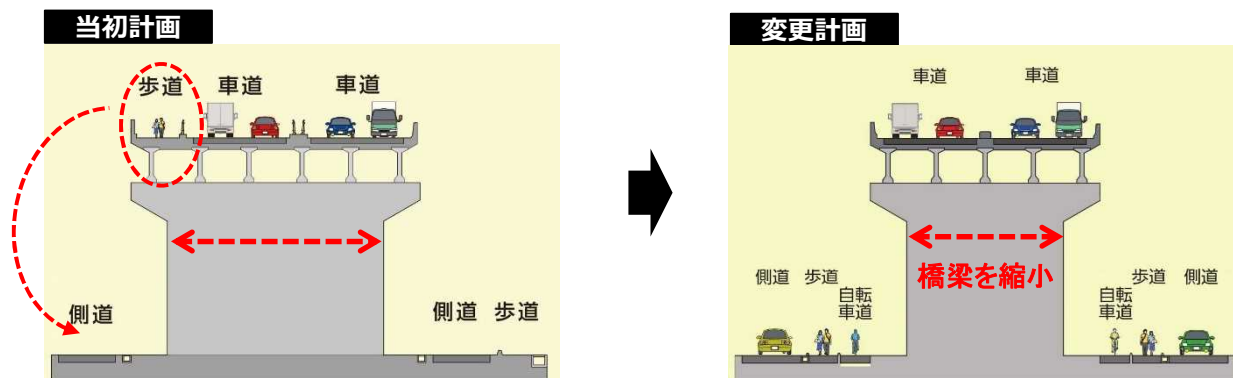
- ・用地買収が完了した箇所から埋蔵文化財調査を実施しているが、試掘により包蔵地以外の地域でも遺構が確認され、調査面積が増加している。また発掘調査を進めたところ、想定よりも遺構の密度が高いことから、面積当たりにかかる費用が増加するなど、埋蔵文化財調査費が増額となる。

【今回の変更計画の妥当性】

- ・橋梁の架設工法については、現場状況や新幹線を跨ぐ特殊性などを踏まえた上で鉄道事業者とともに複数案を比較検討し、最も経済的な工法を採用していることから、変更計画は妥当である。

【事業費の縮減に向けた取り組み】

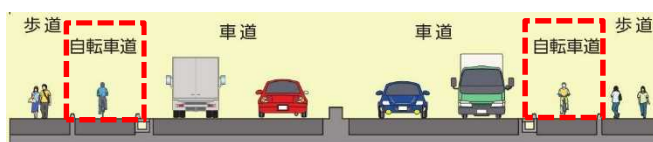
- ・上越新幹線跨線橋の「自転車歩行者道」を橋上から地上に変更することで、自転車や歩行者の利便性と安全性の向上に配慮するとともに、橋梁の規模を縮小したことで、工事費を縮減した。



6. 事業実施にあたり、配慮した事項はあるか？

- ・本工区の周辺には、高校や都市公園、ショッピングセンターなどが立地しており、自転車の交通量が比較的多く見込まれることから、「群馬県自転車活用推進計画」の考え方に基づき、自転車道を設ける計画としている。
- ・これにより、日常の通学や買い物時の自転車利用の利便性向上や、歩行者との接触事故防止など、交通安全にも配慮した計画としている。

■歩道と分離した自転車道を整備



7. 事業が長期間要している理由と今後の見通しは？

- ・事業延長L=3.2kmと事業規模が大きく、地元調整、用地取得、埋蔵文化財調査及び橋梁等の大型構造物の施工により、事業完了までに長期間を要する計画となっている。
- ・新幹線跨線橋計画地付近において埋蔵文化財発掘調査を実施したところ、複数年代にわたる層からの遺構が確認されたことや、遺構の密度が高いことから、発掘期間が長期化している。また、新幹線跨線橋工事について、鉄道事業者との施工協議を実施し、施工工程を精査したところ、当初の工程よりも期間を要することが判明し、これらの対応に約2年の期間を要する見通しであり、事業完了は、令和11年度から令和13年度となる見込みである。

■大型構造物(上越新幹線跨線橋)の完成予想図



■埋蔵文化財調査の様子(保渡田町地内)



8. 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

・本事業は、道路ネットワークの多重化による災害時にも機能する強靱な道路ネットワークの構築とともに、地域の産業や観光振興に寄与するほか、地域間連携の強化、生活圏拡大による県民生活の利便性の向上が期待されており、本工区を含め早期の全線開通が求められている。

・本工区に平行する県道前橋安中富岡線の現道は、交通量が多く、浜川交差点で400mの激しい交通渋滞が発生しているほか、幅員狭小や歩道がない区間があるなど、常に交通事故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、現道の交通量がバイパスに転換され、沿線地域の生活環境が改善することから、本工区を整備する必要性は高い。

・一方で、資材価格や労務単価の高騰、軟弱地盤対策費用の増加等によって事業費が増額となるほか、新幹線跨線橋の工事や埋蔵文化財調査の規模が増加したことから、完成年度の延期が見込まれるが、自転車歩行者道の見直しによる橋梁工事費のコスト縮減などに努めながら、令和13年度の完成に向け事業を進捗させている。

・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。

9. 市町村意見

市町村	再評価における意見
前橋市	全線開通することで地域の利便性が向上し、西毛地域との交流・連携が促進されるため、西毛広域幹線道路の一日も早い全線開通に向けて、特段の配慮をお願いしたい。
高崎市	本工区は、県道前橋安中富岡線の渋滞緩和や災害時の強靱なネットワーク構築、地域産業や観光振興などの利便性向上に欠かすことのできない工区である。事業期間の延長については理解するが、効率的に整備を進め、早期完成をお願いしたい。なお、暫定開通する際には、既設路線に負担が少ない迂回ルートの検討をお願いしたい。
安中市	本路線は、前橋市、高崎市、安中市、富岡市を結び、周辺地域の渋滞緩和や物流の効率化、観光振興に寄与すると共に、災害時にも機能する強靱な道路ネットワークに位置づけられている重要な路線であるため、本工区のほか全線の早期整備をお願いしたい。
富岡市	当該工区を含む西毛広域幹線道路は、県央地域と西毛地域をつなぐ重要な路線であり、周辺道路の渋滞緩和や発災時の道路ネットワーク確保、周辺地域の観光振興を図る上で必要な道路であるので、早期の整備をお願いしたい。 なお、当該工区のみ完成時期が令和13年になることから、当該工区内の完成済み箇所を先行して供用開始することや、振替路線を調整すること等の検討もあわせてお願いしたい。