

新規事業採択時評価結果（平成17年度新規着工準備箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：鈴木 克宗

事業の概要

事業名	一般国道353号 金井バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	群馬県
起終点	自：群馬県渋川市金井 至：群馬県渋川市金井	延長	1 km		
<p>事業概要</p> <p>上信自動車道は、群馬県渋川市の関越自動車道・渋川伊香保ICと長野県東御市の上信越自動車道・東部湯の丸ICを連絡し、吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連絡強化を図るとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。</p> <p>金井バイパスは、渋川市内の慢性的な交通渋滞を解消し、安全で安心な県民生活を確保するために欠くことのできない重要な道路であり、直轄事業である「渋川西バイパス」と協調して整備に取り組むことが求められている。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>上信自動車道の一部を構成する金井バイパスの整備は、関越自動車道へのアクセス機能の向上をもたらし、本県の「幹線交通乗り入れ30分構想」を実現させるとともに、幹線道路ネットワークを形成する上でも重要性が高く、吾妻地域の観光客誘致支援をはじめとする地域活性化に大きく寄与するものである。</p> <p>慢性的な渋川市の渋滞を図るためには、平成16年度から直轄事業として実施している「渋川西バイパス」と当該バイパスの延伸部に位置する「金井バイパス」が一体となって機能することが必要不可欠であり、緊密な計画調整が求められている。</p>					
全体事業費	40 億円	計画交通量	12,100台/日		
<p>事業概要図</p>					

事業評価結果

費用対便益	B / C	1.6	総費用	31億円	総便益	49億円	基準年	平成16年	
			事業費	30億円	維持管理費	1億円	走行時間短縮便益		40億円
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠					
		渋滞対策		事業実施により当該区間の渋滞を解消する 渋滞損失時間の改善 渋滞損失時間：約66万人時/年（現況値） 渋滞損失削減率：約6割削減 1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間 約51万人時/年km 群馬県平均：約2万人時/年km（約2.6倍） 全国平均：約2万人時/年km（約2.6倍）					
	事故対策		死傷事故率の高い区間の事故の減少が見込まれる 死傷事故率（死傷事故率比（県内平均比）1.23） 約139.8件億台キロ 群馬県平均：113.4件/億台キロ 全国平均：68.3件/億台キロ その他の特徴 人身事故が多発している箇所での対策事業である。（人身事故 8件/年）						
	歩行空間	-	注目すべき影響はない						
	住民生活	-	注目すべき影響はない						
	社会全体への影響	地域経済		・現道の(主)渋川吾妻線における大型車のすれ違い困難区間(幅員5.5m未満 渋川市金井地内)を解消する。 ・ハッ場バイパス事業(～H24)、渋川西バイパス(H16～)との一体的整備。					
		災害		・国道353号及び(主)渋川吾妻線はそれぞれ、緊急輸送道路ネットワーク計画の第1次、第2次緊急輸送道路に位置付けられていることから、当該事業箇所の整備によりネットワークの更なる強化が図られる。					
環境			・CO2排出量の削減。276t/年						
地域社会	-	注目すべき影響はない							
事業実施環境	-	特筆すべき事項はない							

関係する地方公共団体等の意見

- ・渋川市等、通過予定沿線の3市6町6村で構成される「上信自動車道建設期成同盟会」より、1～2回/年、早期整備要望あり。
- ・群馬県及び沿線1市5町6村の首長により「上信自動車道整備連絡協議会」が発足（平成15年11月）し、「渋川市～吾妻郡東村間」を優先整備区間に位置付けた。

事業採択の前提条件

- ・便益が費用を上回っている。
- ・円滑な事業執行の環境が整っている。

採択の理由

費用便益比が1.6と、便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。また、当該事業箇所の現況渋滞損失時間及び事業実施による改善はともに大きく、渋滞対策の必要性・効果は高いと判断できる。以上より、本事業を採択した。

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。