

<b>第1号議案</b>	社会資本整備総合交付金事業(道路改築) (主)桐生伊勢崎線(阿左美大原工区) みどり市笠懸町阿左美～太田市大原町	着手年度	平成26年度
		評価理由	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3:多様な移動手段の確保  
施策2:自動車交通網の整備**

・本路線は桐生市から、みどり市、太田市を經由し伊勢崎市を結ぶ幹線道路であり、高速交通網へのアクセス性向上が求められているが、朝夕をピークに交通渋滞が発生している。  
・現道の渋滞緩和や物流の効率化を図るため、現道拡幅による4車線化整備を行う。



阿左美下原交差点付近  
(太田市方面)



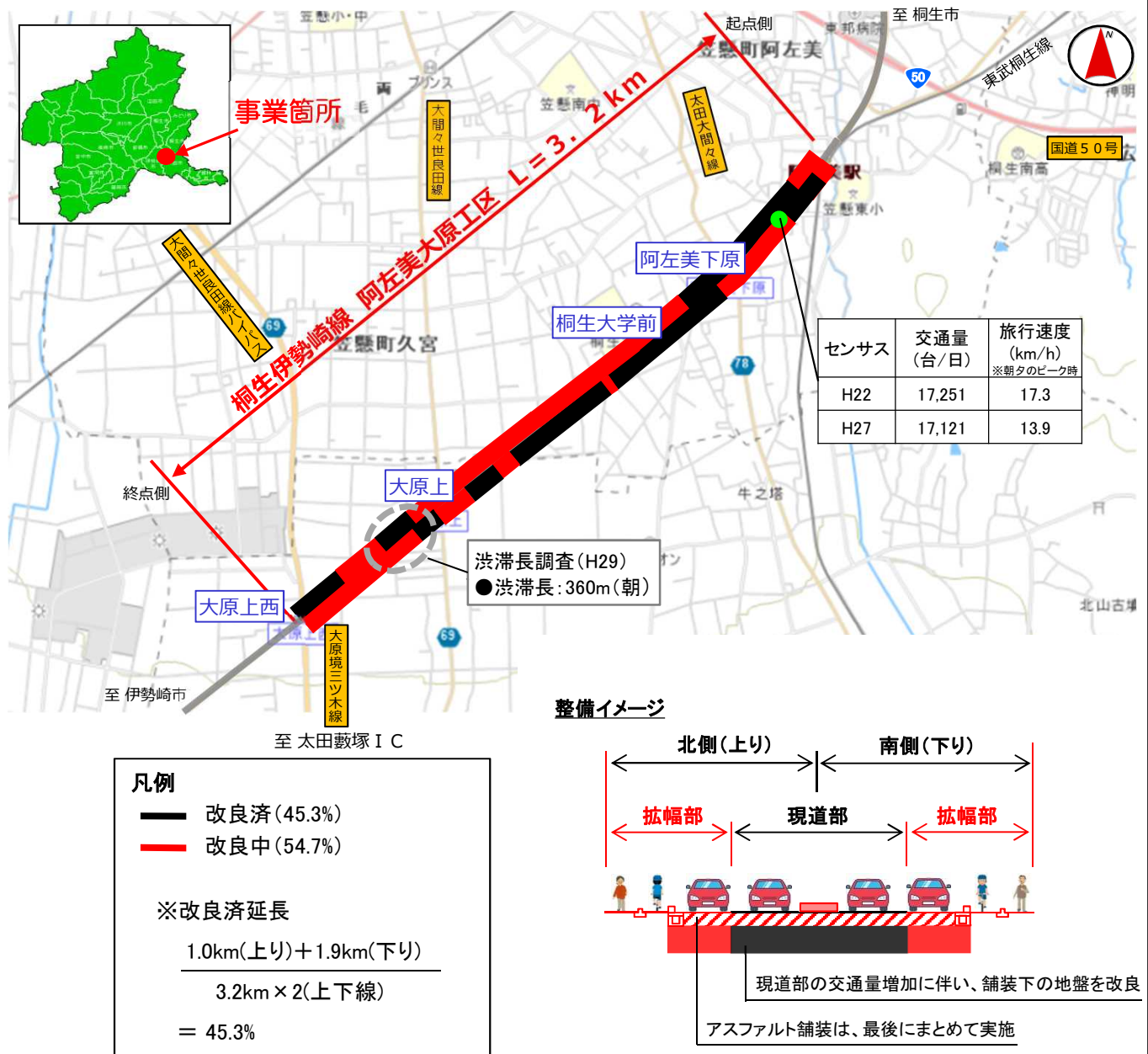
阿左美下原交差点付近  
(桐生市方面)

事業場所	みどり市笠懸町阿左美～太田市大原町	
区 分	事業採択時	今回
全 体 事 業 費	7,000百万円	10,500百万円
全体事業費増減の理由		<ul style="list-style-type: none"> <li>・本工事費の増額</li> <li>・測量試験費の増額</li> <li>・用地補償費の増額</li> </ul>
事業期間	H26～H30	H26～R6
事業内容	道路延長 3,200m 幅員 25.0m	道路延長 3,200m 幅員 25.0m

## 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			
H28	用地買収着手	10,500百万円	-	7,500百万円 (71.4%)
H30	埋蔵文化財発掘調査着手	45,900m <sup>2</sup>	-	41,500m <sup>2</sup> (90.4%)
R1	工事着手	3,200m	-	1,450m (45.3%)

## 2. 進捗状況(図面・写真等)



## 3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

- ・本路線は、桐生市からみどり市、太田市を經由し伊勢崎市を結ぶ幹線道路であり、高速交通網へのアクセス性向上や都市間の連携強化を図る上で重要な路線であるが、交通渋滞が発生しており、その緩和が課題となっている。
- ・現道の旅行速度は、事業着手前の平成22年調査では17.3km/hであったが、事業中の平成27年調査では13.9km/hと低下しており、また、交通渋滞(360m)も発生している状態であり、4車線化による渋滞解消の必要性は変わらない。



阿左美下原交差点の渋滞状況  
(桐生市方面)

#### 4. どのような事業効果が見込めるか？

- ・渋滞を解消するために4車線で整備することで、移動時間の短縮が見込める。
- ・本事業区間が完成することで、桐生市街地と太田藪塚ICとのアクセス性向上が期待でき、物流の効率化などの効果が見込める。



#### 費用便益分析

		事業採択時		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 令和4年2月			
基準年		平成25年		令和4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	5,717,000	96%	10,600,000	98%	・事業費の増加	
	維持管理費	212,000	4%	220,000	2%		
費用合計 (C)		5,929,000		10,820,000			
便益 (千円)	走行時間短縮便益	15,689,000	83%	12,300,000	94%	・費用便益分析マニュアルの改訂による原単位の変更 ・将来交通量の減少	
	走行経費減少便益	1,567,000	8%	91,000	1%		
	交通事故減少便益	1,603,000	9%	630,000	5%		
便益合計 (B)		18,859,000		13,021,000			
費用対効果分析 (B/C)		3.18		1.20			

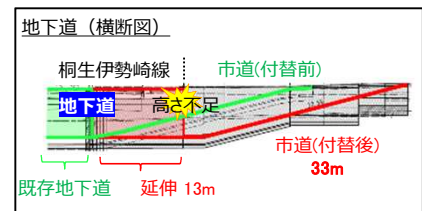
## 5. 事業手法やコストは妥当か？

### 【事業採択時・前回評価時の計画(事業費)を変更する理由】

#### 主な事業費の増額

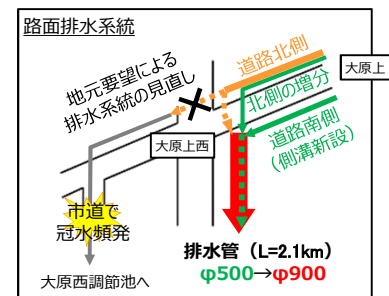
##### 【機能補償工事の追加 +6.0億円】

- ・ 現道及び鉄道下を通る地下道(阿左美駅に隣接する市道)は、駅移転に伴い廃止する計画だったが、地域住民から地元車両の通行機能を確保するよう要望があった。詳細な利用状況の確認及びみどり市との協議の結果、従前の通行機能を確保する必要があると判断し、地下道延伸13mと市道付替33mの事業費が増額となる。



##### 【流末排水工の追加 +4.5億円】

- ・ 大原上～大原上西交差点の道路北側の路面排水は、既設側溝へ接続する計画だったが、住民説明会において、この接続先となる太田市管理の排水路で冠水が頻発していることが指摘された。同市も含めた排水系統の見直しの結果、本排水を直接大原西調節池へ接続する必要性が生じたため、排水管の断面増に伴う事業費が増額となる。



##### 【店舗等移設補償費の増額 +13.5億円】

- ・ 詳細な物件調査(一般家屋や商業施設80件以上)の実施により、補償額を見直した結果、補償費が増額となる。

### 【今回の変更計画の妥当性】

- ・ 機能補償工事の追加については、隣接する鉄道を横断する迂回道路が近隣にないため、新たに跨道橋を設置する場合等と比較し、より経済的な地下道延伸及び市道付替を採用している。
- ・ 大原上～大原上西交差点の路面排水について、新たに流末排水を整備する場合は多額の事業費が必要となるため、当初計画している流末排水工にあわせ、排水管の計画断面を大きくして処理する方法が最も経済的で最適な方法である。

### 【事業費の縮減に向けた取り組み】

- ・ 既存の横断歩道橋2橋について、地元調整を踏まえて1橋に統合することで、約1億円のコスト縮減を図っている。

## 6. 事業実施にあたり、配慮した事項はあるか？

- ・ 横断歩道橋の整備に際して、景観の観点から、歩道橋の色彩が周辺の街並みに調和する色彩となるよう配慮している。



横断歩道橋の色彩(イメージ)

## 7. 事業が長期間要している理由と今後の見通しは？

- 本事業は、平成28年度から用地買収に着手しているが、地権者が300名を超え、用地の取得に長期間を要している。
- また、建物等の移転数が80件を超え、移転先の確保・再築に不測の日数を要し、事業期間が5年間から11年間(令和6年度完成)となる見込みである。

- 現在は用地取得が9割(面積ベース)を超え、工事も事業完成に向けて進捗が図られている。引き続き、用地交渉及び工事の進捗を図り、令和6年度の完成に向けて事業を推進したい。



着手前(H25)(桐生市方面)



事業中(R4.4)(同地点)

## 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

- 本路線は、高速交通網へのアクセス性向上や都市間の連携強化を図る上で重要な路線であるが、朝夕をピークに交通渋滞が発生している。
- 現在、渋滞解消による移動時間の短縮や高速道路網へのアクセス性を向上させるため、4車線化整備を進めており、現在までに1期、2期工区が完成し、最終となる本工区についても早期の完成を目指しているところである。
- 現道の旅行速度は、事業着手前と比べ、13.9km/hと依然と低く、4車線化の必要性は変わらない。
- 用地取得や建物移転先の確保・再築に長期間を要しているが、用地買収の進捗は9割を超え、事業完成の見通しも見えてきており、令和6年度の完成に向けて事業を推進していく。

## 9. 市町村意見

市町村	再評価における意見
太田市	慢性的な交通混乱の解消や歩行者自転車の安全性が期待できる道路であるため、早期の整備をお願いしたい。
みどり市	本路線はみどり市と桐生市、太田市、伊勢崎市を結び、かつ高速交通網へアクセスする重要な路線であり、渋滞解消や物流効率化、防災上重要な幹線道路であるため、早期の整備をお願いしたい。 コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を促進されたい。

# 全体事業費の変更に伴う説明資料

様式6-2

## 1. 計画の概要及び事業費

(1)当初 事業費:7,000百万円 事業期間:H26~H30  
(2)変更 事業費:10,500百万円 事業期間:H26~R6

(3)事業費の構成比較 [単位:億円]

項目	事業費	変更後	増減額	備考
本工事費	27.0	45.0	+18.0	機能補償工事、流末排水工事の増額等
測量試験費	3.0	4.5	+1.5	埋蔵文化財の調査範囲の増加
用地補償	40.0	55.5	+15.5	移設補償費の増額等
合計	70.0	105.0	+35.0	

## 2. 当初計画(事業費)を変更する理由

### (1) 本工事費 [+18.0億円]

#### ①機能補償工事の追加 +6.0億円 (a)

・現道及び鉄道下を通る地下道(阿左美駅に隣接する市道)は、駅移転に伴い廃止する計画だったが、地域住民から地元車両の通行機能を確保するよう要望があった。詳細な利用状況の確認及びみどり市との協議の結果、従前の通行機能を確保する必要があると判断し、地下道延伸13mと市道付替33mの事業費が増額となる。(地下道延伸と市道付替 無し→46m)

#### ②流末排水工事の増額 +4.5億円 (b)

・大原上～大原上西交差点の道路北側の路面排水は、既設側溝へ接続する計画だったが、住民説明会において、この接続先にある太田市の排水路が溢水し道路冠水が頻発していることを指摘された。同市を含め排水系統を見直した結果、道路北側の路面排水も排水管で処理することとし、排水管の断面増に伴う事業費が増額となる。(管径φ500→φ900mm)

#### ③残土運搬費の増額 +2.5億円

・残土を近隣の造成地へ搬出する計画としていたが、造成時期が延期されて残土受入地に変更が生じたため、搬出距離が伸びることにより運搬費が増額となる。(搬出距離 5km→12~22km)

#### ④自転車の通行空間の整備などによる増額 +5.0億円

・自転車ネットワーク路線の指定による自転車通行空間の整備や、排水性舗装における舗装材料の使用基準の変更、近接する鉄道への安全対策工事の追加などにより、事業費が増額となる。

### (2) 測量試験費 [+1.5億円]

#### 埋蔵文化財の調査範囲の増加 +1.5億円 (c)

・現地試掘調査の結果、想定より広い範囲で調査が必要となったため、調査費が増額となる。(調査面積増 4,500m<sup>2</sup>→9,700m<sup>2</sup> : +5,200m<sup>2</sup>)

### (3) 用地補償費 [+15.5億円]

#### ①店舗等移設補償費の増額 +13.5億円 (d)

・詳細な物件調査(一般家屋や商業施設80件以上)の実施により、補償額を見直した結果、補償費が増額となる。

#### ②補償物件の追加 +2.0億円 (e)

・警察との協議により取付道路の形状を変更(2箇所)することとし、これに伴う新たな物件補償や占有物の移設が必要となったため、移設補償費が増額となる。

## 3. 今回の変更計画の妥当性

### 機能補償工事の追加

・市道の機能確保のため対策を検討した結果、隣接する鉄道を横断する迂回道路が近隣に無く、また新たに跨道橋を設置する場合は多額の工事費が必要となることから、より経済的な地下道延伸及び市道付替を採用している。

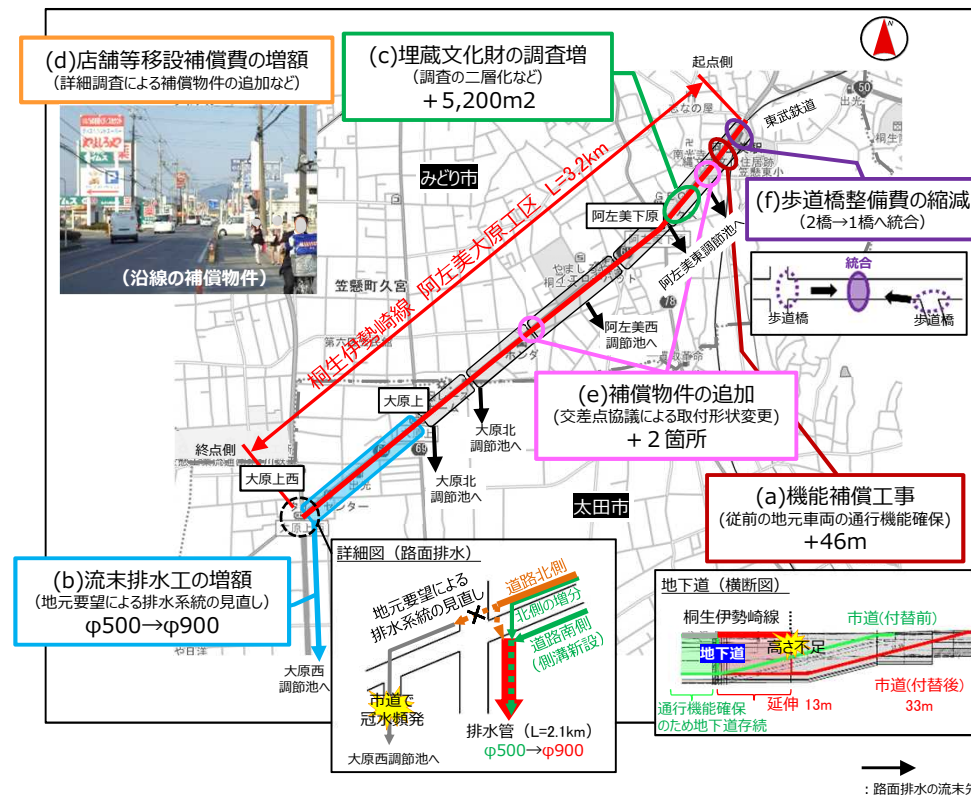
### 流末排水工の増額

・大原上～大原上西交差点の道路北側の路面排水について、新たに流末排水を整備する場合は多額の事業費が必要となるため、当初計画している流末排水工にあわせ、排水管の計画断面を大きくして処理する方法が最も経済的で最適な方法である。

## 4. 事業費の縮減に向けた取組

### 横断歩道橋の統合 [▲1.0億円] (f)

・既存の横断歩道橋2橋を、地元調整を踏まえて1橋に統合することで整備費を縮減する。



→ : 路面排水の流末先

# 便益の増減に関する説明資料

様式6-3

## 1. 費用便益分析について

事前評価	マニュアル		B/C		費用便益分析の便益(百万円)			
	前回	今回	前回	今回	便益項目	前回	今回	理由
H25	H20	R4	3.18	1.20	走行時間短縮便益	15,689	12,300	・最新の道路交通センサスをベースとした交通量推計による交通量の減少
					走行経費減少便益	1,603	91	・最新の道路交通センサスをベースとした交通量推計による交通量の減少
					交通事故減少便益	1,567	630	・最新の道路交通センサスをベースとした交通量推計による交通量の減少
					合計	18,859	13,021	

## 2. 便益の主な増減理由

事前評価時にはH20.11の費用便益分析マニュアルでB/Cを算出していたが、今回の再評価ではR4.2のマニュアルを用いた算出を行っている。

また、前回評価ではH17センサスをベースとした交通量推計（R12）結果だったが、今回は最新のH27センサスをベースとした将来交通量（R22）を用いて便益を算定した。

※将来交通量：(R12)24,800台/日 →(R22)19,600台/日

### ○走行時間短縮便益

・車種別の時間価値原単位が上昇（例.乗用車+2.3%）したが、将来交通量の減少幅が大きい（▲20.9%）ことで**便益が減少**する。

### ○走行経費減少便益

・走行経費原単位が上昇（例.乗用車+3.7%）したが、将来交通量の減少幅が大きいことで**便益が減少**する。

### ○交通事故減少便益

・将来交通量が減少したことで**便益が減少**する。

