

第1号議案

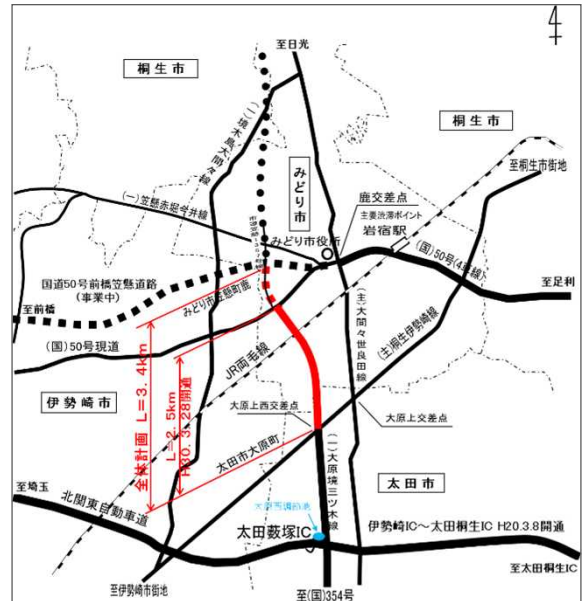
社会資本整備総合交付金事業(道路改築事業)
おおまませらだ かさがけやぶつか
 (主)大間々世良田線 (笠懸藪塚工区)
しか おおぼらちよう
 みどり市笠懸町鹿～太田市大原町

着工年度
 評価理由

平成21年度
 事業採択後10年経過

1. 事業の目的

・主要地方道大間々世良田線バイパスは、群馬がはばたくための7つの交通軸構想における「渡良瀬軸」の主軸に位置づけられており、太田藪塚ICへのアクセス性を向上させ、高速道路網を活用した物流の効率化による産業立地の促進や観光振興などを図るとともに、現道の渋滞緩和、沿線地域住民の利便性や安全性の向上を図ることを目的とする。



2. 事業概要と進捗状況

事業概要

事業場所	みどり市笠懸町鹿 <small>しか</small> ～太田市大原町 <small>おおぼらちよう</small>	
区分	事前評価時(H20)	今回再評価時
全体事業費	6,500百万円	8,500百万円
全体事業費増減の理由		流末処理工の増工、労務費の増額等
事業期間	H21～H29	H21～H35
事業内容	道路延長 3,400m 幅員 22.75m	道路延長 3,400m 幅員 22.75m

事業経緯

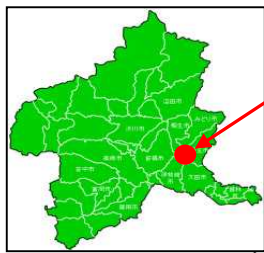
年度	主な経緯
H21	事業着手
H22	用地買収着手
H26	本線改良工事着手
H29	2.5km区間開通

進捗状況

	全体計画	前年度までの進捗状況(進捗率)
事業費	8,500百万円	7,400百万円 (87.0%)
用地買収	114,000m ²	105,000m ² (92.1%)
計画延長	3,400m	2,500m (73.5%)

2. 事業概要と進捗状況(図面・写真等)

4



事業箇所

桐生市

増額理由

【副道設置工、函渠工】
JR 跨線橋前後の補強土壁工に伴って生じる市道分断を解消するため、副道及びボックスカルバートを設置。



増額理由



【(JR南) 流末管整備工】
道路排水は、既設用水路や市管理の調整池及び側溝へ排水する計画だったが、用水管理者の了解が得られなかったため、道路側溝とは別系統となる流末管を布設し、群馬県河川管理者が管理を行っている大原西調整池に接続する計画に変更した。

【(JR北) 流末管整備工、調整池工】
道路排水は、既設用水路や市管理の調整池及び側溝へ排水する計画だったが、用水管理者の了解が得られなかったため、道路側溝とは別系統となる流末管を布設し、新たに設置する調整池に接続する計画に変更した。



3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

- ・高速道路インターチェンジがないみどり市にとって、太田藪塚ICへアクセスするバイパス道路を早期に全線開通をさせることで、高速道路網へのアクセス性の向上による物流の効率化や産業立地の促進が図られるとともに、交流人口の拡大による観光振興など地域の活性化に大きく貢献することが期待されており、事業の必要性に変化はない。
- ・平成30年3月末に国道50号から桐生伊勢崎線までのL=2.5km区間が開通したが、現道の大間々世良田線と国道50号が交差する鹿交差点では、依然として渋滞が発生しており、現道の渋滞緩和や沿線地域住民の利便性・安全性の向上を図る上でも、整備を継続する必要がある。

④



BP開通後の渋滞状況(現道:鹿交差点北)

⑤



BP開通後の渋滞状況(国道50号現道)

⑥



現道部の歩行者の危険な状況

4. 目的を達成するための事業(手段)は適切か？

- ・高速交通網の活用による物流の効率化や産業立地の促進、交流人口の拡大による観光振興を図るためには、バイパス整備による高速交通網へのアクセス性の向上が最適な手段である。

⑦



BP整備後の状況

費用便益分析

		計 画 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、都市局 平成30年2月			
基 準 年		平成20年		平成30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	4,942,000	96%	8,885,000	97%		
	維 持 管 理 費	193,000	4%	274,000	3%		
費 用 合 計 (C)		5,135,000		9,159,000			
便 益 (千円)	走 行 時 間 短 縮 益	21,278,000	98%	12,502,000	84%		時間価値原単位の減額
	交 通 事 故 減 少 益	421,000	2%	1,325,000	9%		評価対象期間の見直し
	走 行 経 費 減 少 益	70,000	0%	983,000	7%		走行経費原単位の変更 評価対象期間の見直し
便 益 合 計 (B)		21,769,000		14,809,000			
費用対効果分析(B/C)		4.2		1.6			

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 】

【不測の事態により長期化】

地権者が300名以上と多く、地元調整に長期間を要している。また、一部の地権者との交渉が難航しており、全体的な工程が遅延しているため、事業期間を延長するものである。

このため、事業実施にあたっては、国道50号以南を優先的に事業執行を図ることで、早期の事業効果の発現を図ったところである。(H30.3.28完成)。

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

・主要地方道大間々世良田線バイパスは、群馬がはばたくための7つの交通軸構想における「渡良瀬軸」の主軸に位置づけられており、高速道路インターチェンジがないみどり市にとって、本事業により、太田藪塚ICへ直結するバイパス道路が整備され、沿線地域住民の利便性が向上するとともに、高速道路網を活用した物流の効率化や交流人口の拡大による観光振興など、地域の活性化に大きく貢献することが期待されており、早期の全線開通に向けた取り組みが必要である。

・このためには、引き続き用地買収を精力的に進め、特に、用地難航地権者に対しては、これまで以上に、みどり市を含めた関係者と協力して、粘り強く交渉を行い、早期解決に努める。

以上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。