

<b>第4号議案</b>	社会資本整備総合交付金事業(道路改築) <small>（主）前橋長瀬線(綿貫工区) 高崎市</small>	着工年度	平成26年度
		評価理由	事業費の増額

## 1. 事業の目的

- ・ 県道前橋長瀬線は、前橋市と高崎市、藤岡市を接続し、県南部を南北に連絡する主要幹線道路であり、本工区はその一部である。
- ・ 本工区は、高崎市綿貫町～高崎市岩鼻町間の2.1kmのうち、南側の街路事業1.5km区間と一体となって、道路改築事業として0.6km区間の現況2車線道路を4車線へ拡幅する事業である。
- ・ 本事業により、現道の慢性的な渋滞(混雑度1.27(H22))の解消による都市間連携の強化、産業の発展と観光振興を図るとともに、歩道未整備箇所が多く危険な状況であるため、歩行者・自転車通行空間の整備を行い、歩行者、自転車の安全な通行を確保することを目的として実施するものである。



渋滞状況(綿貫町交差点)



歩道未整備箇所



## 2. 事業概要と進捗状況

### 事業概要

事業場所	高崎市綿貫町	
区分	事前評価時(H25)	今回再評価時
全体事業費	800百万円	1,250百万円
全体事業費増減の理由		自転車と歩行者の分離、埋蔵文化財調査、用地補償費による増額
事業期間	H26～R1	H26～R6
事業内容	道路延長 600m 幅員 24.0m	道路延長 600m 幅員 24.5～27.5m

### 事業経緯

年 度	主 な 経 緯
H26	事業着手 都市計画変更(幅員変更)
H27	用地買収に着手
H30	工事着手

### 進捗状況

	全体計画	前年度までの進捗状況(進捗率)
事業費	1,250百万円	604百万円 (48.3%)
用地買収	8,260m <sup>2</sup>	6,652m <sup>2</sup> (80.5%)
計画延長	600m	0m (0.0%)

## 2. 事業概要と進捗状況(図面・写真等)



事業箇所



	自動車交通量 (台/日)	混雑度
H22	13,961	1.27
H27	15,218	1.28

【凡例】

- 自転車ネットワーク路線
- ■ ■ ■ ■ 埋蔵文化財調査箇所 (予定含む)

増額理由

・本区間の東側は、県立公園の入口に面していることや、自転車ネットワーク路線であること。また、地元アンケート調査においても歩行者と自転車の安全確保の要望があったことから、公園側の自転車と歩行者を植樹帯により分離する。このことにより、道路幅員が3.5m増加したことにより、用地買収費・工事費の増額が生じた。

増額理由

① 埋蔵文化財の試掘調査の結果、起業地内において、埋蔵文化財発掘調査が必要となったため、調査費用の増額が生じた。



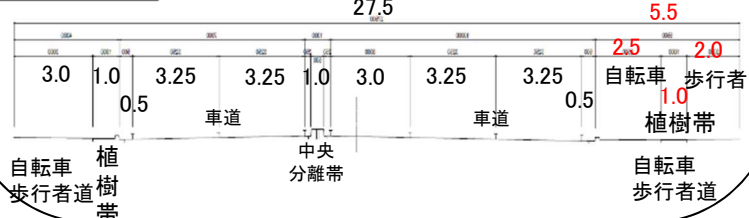
横断面(変更前) ※交差点部

【単位:m】



群馬の森側

横断面(変更後)



群馬の森側

### 3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

- 本路線は前橋市と高崎市、藤岡市を接続し、県南部を南北に連絡する主要幹線道路であるとともに、「7つの交通軸」の主軸である国道17号及び東毛広域幹線道路を南北に結ぶネットワーク機能も有しており、都市間連携強化や産業の発展と観光振興を図る上で、慢性的な渋滞が支障となっている。
- 現道の交通量、混雑度については、事業着手前の平成22年調査では13,961台/日(混雑度1.27)であったものが、平成27年の調査では15,218台/日(混雑度1.28)と増大しており、慢性的な渋滞解消に向けて4車線化による交通容量の拡大を図る本事業の必要性に変化はない。

### 4. 目的を達成するための事業(手段)は適切か？

- 本区間は、4車線で整備を進めている前橋長瀬線の全体計画の一部であり、前後の4車線整備済み区間と一体となって、都市間連携の強化を図る上で最適なルートとして、計画されている。
- また、本区間の周辺は市街化区域であり、小学校・住宅などの建物も密集しているほか、群馬の森や古墳、工場なども点在している。このため、前後の整備済み区間と接続し、地域への影響が最も少ない現道拡幅による4車線化整備が目的を達成するためには最適な手段である。



当事業区間(2車線)  
(慢性的な渋滞が発生)



4車線整備済み区間  
(走行性が高く、渋滞がない)

#### 費用便益分析

		事前評価時 (H25)		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 平成30年2月			
基準年		平成25年		令和元年			
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	1,744,000	92.5%	5,650,000	97.9%	事業費の増額	
	維持管理費	141,000	7.5%	123,000	2.1%		
費用合計 (C)		1,885,000		5,773,000			
便益 (千円)	走行時間短縮便	10,459,000	96.2%	9,657,000	94.0%		
	交通事故減少便	26,000	0.2%	154,000	1.5%		
	走行経費減少便	392,000	3.6%	457,000	4.5%		
便益合計 (B)		10,877,000		10,268,000			
費用対効果分析 (B/C)		5.77		1.78			

## 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】

- ・ 令和元年度までに全ての用地取得の見込みが立ったが、3名の権利者(営業経営)による移転先の確保が遅れたことから、平成26年度の事業着手から6年(3年延期)を要しており、事業が長期化している。
- ・ また、埋蔵文化財の試掘調査の結果、当初、予定していなかった発掘調査(0.9万㎡)が必要となり、約2年間の不測の日数を要している。
- ・ 以上の影響により、全体的な工程が長期化していることから、事業完了が令和元年度から5年間延長となり、令和6年度(県土整備プランの完成年度)になる見込みである。

## 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

- ・ 本路線は、前橋市と高崎市、藤岡市の都市間を結ぶ主要幹線道路であり、4車線で整備を進めているが、本事業区間は2車線でボトルネックとなっているため、慢性的な渋滞が発生し、都市間の連携強化や産業の発展と観光振興を図る上で支障となっている。
- ・ このため、4車線道路に拡幅を行うことにより交通容量を増大させ、現道の慢性的な渋滞の解消と都市間連携の強化を図り、産業の発展と観光振興を促進させることを目的として、鋭意事業を進めている。
- ・ また、本区間は、歩道未整備箇所が多くあり、交通安全上危険な状況であるため、歩行者・自転車の通行空間の整備も行い、歩行者等の安全確保を図るものである。
- ・ さらに、本路線は「7つの交通軸」の主軸である国道17号及び東毛広域幹線道路を結ぶ重要なネットワーク機能を有しており、都市間連携強化や産業の発展と観光振興の観点からも事業の必要性は高く、早期の事業効果の発現が求められている。
- ・ 平成30年度末時点の進捗状況は、用地買収81%(面積ベース)、事業進捗率が約48%(事業費ベース)であり、用地が一定区間確保できたことから、平成30年度に工事着手したところである。
- ・ 現道の渋滞は依然として発生していることから、渋滞が発生している交差点部の拡幅工事を優先して行うことで、事業効果の早期発現に努めるとともに、歩車道境界ブロックに防草機能を有する製品を採用するなど、維持管理費を含めたライフサイクルコスト縮減を図るよう努めているところである。
- ・ 以上のことから本事業の必要性、重要性は高く、早期の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。

## 7. 市町村意見

市町村	再評価における意見
高崎市	本路線は、東毛広域幹線道路から一般県道綿貫篠塚線付近までの重要な路線であり、渋滞解消や防災上重要な道路であるため、早期の整備をお願いしたい。

# 全体事業費の変更に伴う説明資料

様式6-2

前橋長瀬線(綿貫工区)

## 1. 計画の概要及び事業費

### (1) 事業費の構成

【億円】

項目	当初計画	変更後	増減額
本工事費	3.5	4.2	+0.7
用地補償費	4.0	6.4	+2.4
測量試験費	0.5	1.9	+1.4
合計	8.0	12.5	+4.5

事業期間  
: H26~R6

## 2. 当初計画(事業費)を変更する理由

### (1) 本工事費 [+0.7億円]

#### ① 自転車と歩行者の分離 +0.7億円

- ・利用者の安全を確保のため、自転車と歩行者を分離することによる改良費の増額となる。  
(自歩道幅員W=3.0m → 自転車2.0m + 歩行者2.5m)

#### ② 用地補償費 [+2.4億円]

##### ① 用地買収費の増額 +0.5億円

- ・幅員の拡幅や土地価格評価による買収単価の見直しにより費用が増額となる。  
買収面積の増 1,200m<sup>2</sup>: 0.3億円 買収価格の増: 0.2億円

##### ② 住宅等移転補償費の増額 +1.7億円

- ・詳細な補償物件調査の実施により、補償費用が増額となる。  
建物や工作物など補償物件の増: 1.7億円

##### ③ 埋設物移設補償費の増額 (+0.2億円)

- ・詳細な埋設調査の実施により、埋設物移設費用が増額となる。  
埋設物移設費用の増: 0.2億円

### (2) 測量試験費 [+1.4億円]

- ・現地試掘調査の結果により、埋蔵文化財発掘調査に要する費用が増額となる。  
調査面積の増 9,300m<sup>2</sup>: 1.4億円

## 3. 今回の変更計画の妥当性

### (1) 自転車と歩行者の分離

- ・本区間は公園に近く、周辺が自転車ネットワーク路線に接続しており、地元アンケート調査においても歩行者と自転車の安全確保の要望があり、安全性確保の観点からも、自転車と歩行者を分離することは妥当である。

### (2) 埋蔵文化財調査の追加

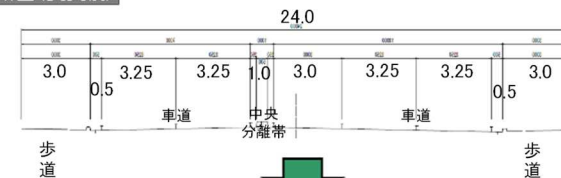
- ・試掘調査の結果、起業地内において、埋蔵文化財発掘調査が必要となったため、本調査を行い事業を進めることは妥当である。

### 増額理由

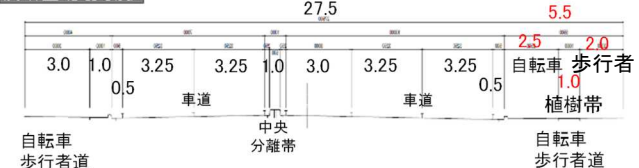
- (1) 自転車と歩行者の分離  
(本線東側)

横断面(変更前) ※交差点部

【単位:m】



横断面(変更後)



## 4. 事業費の縮減に向けた取組

### (1) 歩車道境界に防草機能を有する製品を採用(維持管理費の縮減)

- ・歩車道境界に防草機能を有する製品を採用することにより、維持管理費の縮減を図る。