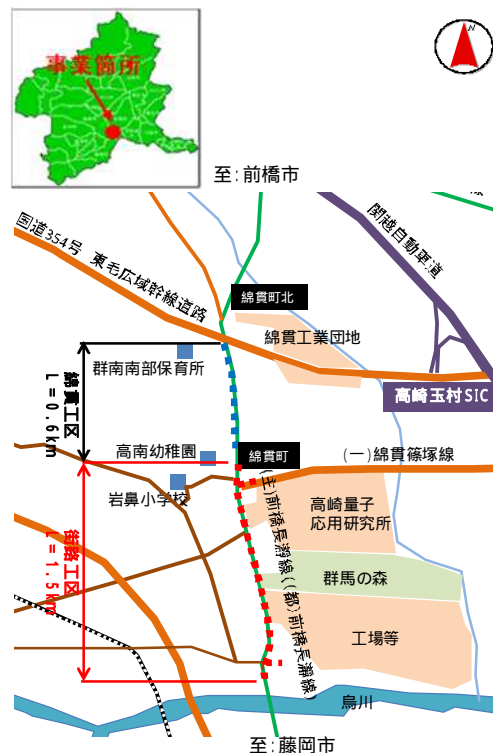


第5号議案	社会資本整備総合交付金事業(街路)	着工年度 評価理由	平成26年度 事業費の増額
	まえばしながとろせん たかさきし (都)前橋長瀬線 高崎市		

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、北側の道路改築事業0.6km区間と一体となって、街路事業として1.5km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	たかさきし わたぬきまち たかさきし いわはなまち 高崎市綿貫町～高崎市岩鼻町	
区分	事前評価時(H25)	今回再評価時
全体事業費	1,500百万円	4,870百万円
全体事業費増減の理由		付替道路整備、付加車線整備、自転車と歩行者の分離、埋蔵文化財調査、用地補償費等による増額
事業期間	H26～R1	H26～R8
事業内容	道路延長 1,500m 幅員 24.0m	道路延長 1,500m 幅員 24.5～27.5m

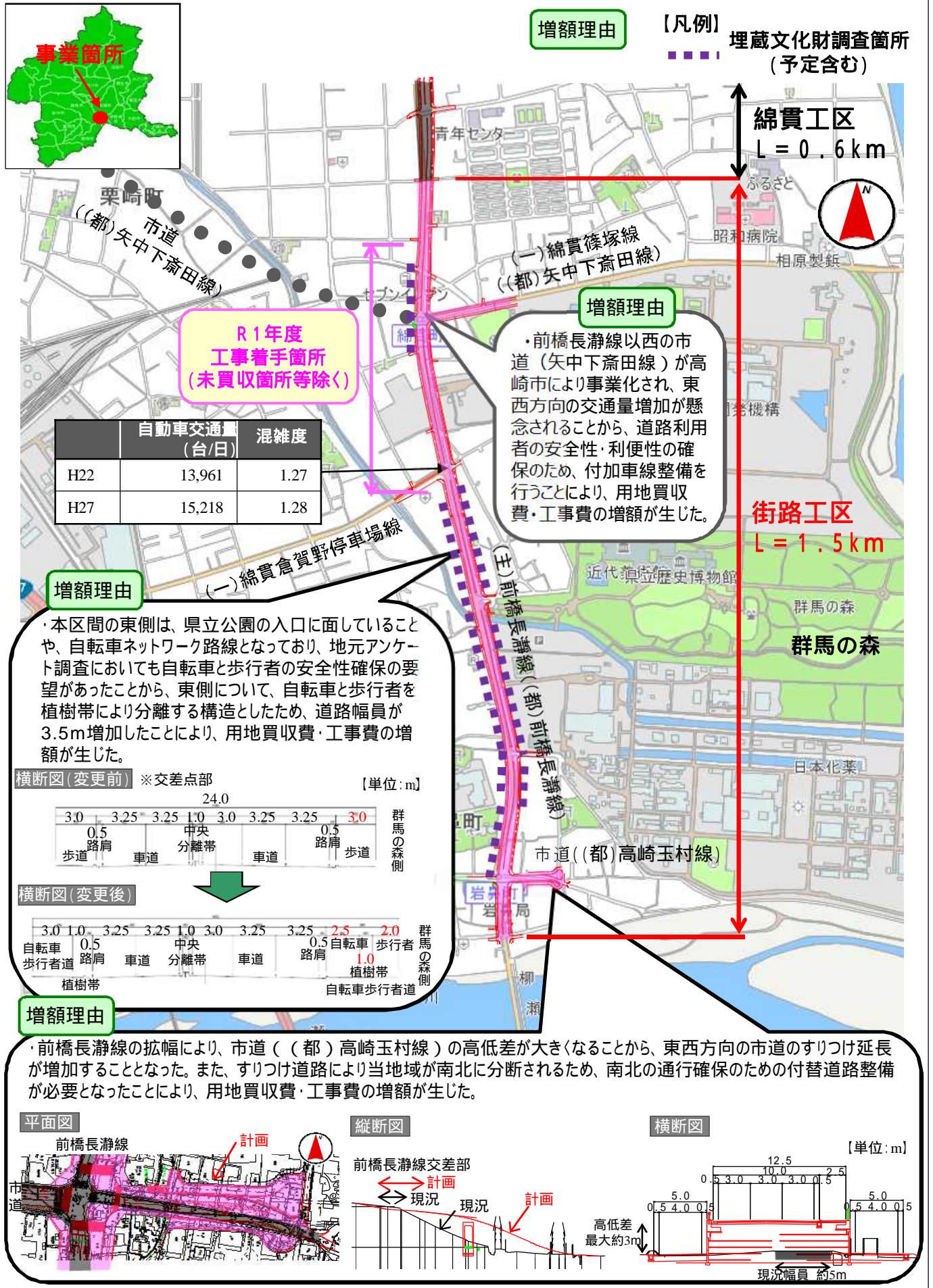
事業経緯

年度	主 な 経 緯
H26	事業着手 都市計画変更(幅員変更)
H27	都市計画変更((都)高崎玉村線変更) 用地買収着手
R1	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	4,870百万円	2,383百万円 (48.9%)
用地買収	23,777m ²	16,479m ² (69.3%)
計画延長(本線)	1,500m	0m (0.00%)

2. 事業概要と進捗状況 (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

		計画・前回再評価時		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 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 便益	10,459,000	96.2%	9,657,000	94.0%		
	交通事故減少 便益	26,000	0.2%	154,000	1.5%		
	走行経費減少 便益	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〕

- 現在、用地買収を鋭意進めているが、市道((都)高崎玉村線)の付替道路整備等も必要となったため、権利者が200名以上と多く、一部の地権者との交渉が難航している。
- このため、当初計画では用地買収完了を平成28年度完了と見込んでいたが、現在は5年間遅延し、令和3年度と見込まれる。
- また、当初計画では、前橋長瀬線本線の工事に約4年間を要すると見込んでいたが、市道((都)高崎玉村線)の付替道路整備や、(一)綿貫篠塚線の付加車線整備等の追加となった工事に、さらに約2年間を要すると見込まれる。
- 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7年間延長となり、令和8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69%(面積ベース)、事業進捗率が約49%(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、令和元年度より工事着手している。
- 全体事業費については、付替道路整備や付加車線整備等により増額となるが、低コスト手法の電線共同溝の実施(-0.2億円)や、残土の運搬先をより近隣に変更する(-0.3億円)ことにより事業費の縮減を図るとともに、歩車道境界ブロックに防草機能を有する製品を採用し、維持管理費を含めたライフサイクルコストの縮減にも努めているところである。
- 現道の渋滞は依然として発生しており、引き続き、地元高崎市と協力して用地買収を精力的に進めるとともに、渋滞が発生している交差点部の改良を優先して整備する施工計画とすることで、事業効果の早期発現を図ることとしている。
- 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、一般県道綿貫篠塚線から柳瀬橋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。 市では、本路線の事業に併せて、本路線に接続する市道(都)矢中下斎田線を事業化している。

全体事業費の変更に伴う説明資料

様式6-2

(都)前橋長瀬線

1. 計画の概要及び事業費

(1) 事業費の構成

項目	当初計画	変更後	増減額
本工事費	7.50	17.40	+9.90
用地補償費	6.70	27.80	+21.10
測量試験費	0.80	3.50	+2.70
合計	15.00	48.70	+33.70

事業期間
: H26 ~ R8

2. 当初計画(事業費)を変更する理由

(1) 本工事費 [+9.9億円]

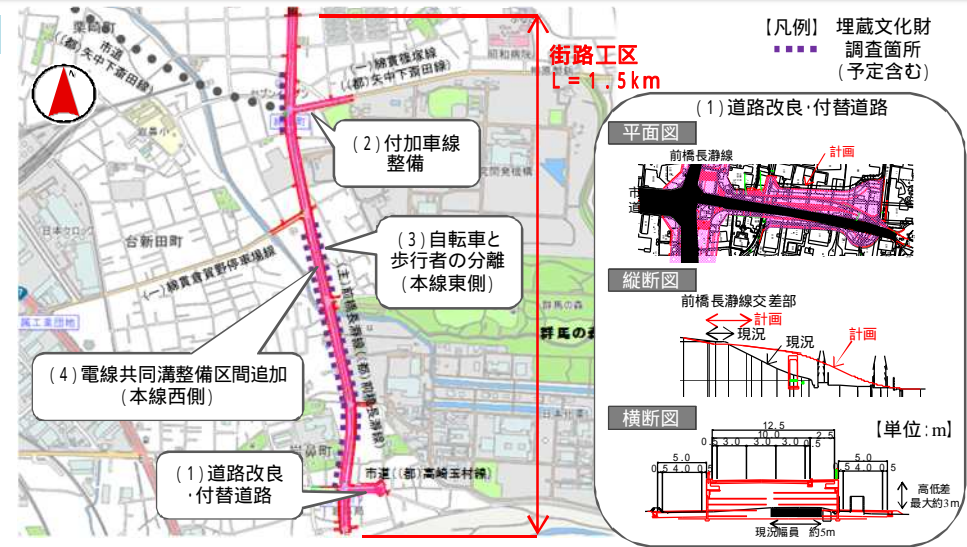
- 市道((都)高崎玉村線)の道路改良・付替道路(+2.5億円)
 - ・住民の安全性・利便性の確保のため、付替道路整備に伴う改良費の増額
 - 市道((都)高崎玉村線)L=100m
- (一)綿貫篠塚線((都)矢中下斎田線)の付加車線整備(+0.5億円)
 - ・高崎市による市道((都)矢中下斎田線)整備による交通量増加のため、付加車線整備の増額
 - (一)綿貫篠塚線L=110m
- 自転車と歩行者の分離(+1.0億円)
 - ・利用者の安全確保のため、自転車と歩行者を分離することによる改良費の増額
 - 自歩道幅員W=3.0m → 自転車2.5m + 歩行者2.0m
- 電線共同溝整備区間の追加(+2.6億円)
 - ・西側区間は裏配線が困難になり電線共同溝整備を実施 電線共同溝追加区間L=1,300m
- 仮設道路工の増額(+2.0億円)
 - ・工事進捗のために仮設工(切り直し道路等)が必要になった(工事費+2.0億円)
- 労務費の高騰・消費税増税(+1.3億円)
 - ・H31年度に工事で着手したため、現時点の工事費見直しによる増額

(2) 用地補償費 [+21.1億円]

- 用地買収費の増額(+2.6億円)
 - ・市道((都)高崎玉村線)整備等に伴う用地買収面積の増加(+2.2億円)
 - ・土地価格評価実施による単価の見直しによる増額(+0.4億円)
- 建物等移転補償費の増額(+16.5億円)
 - ・市道((都)高崎玉村線)整備等に伴い支障となる建物補償等(+12.2億円)
 - ・詳細な補償調査実施による建物補償等の増額(+4.3億円)
- 埋設物移設補償費の増額(+2.0億円)

(3) 測量試験費 [+2.7億円]

- ・市道((都)高崎玉村線)整備等に伴う調査・設計費増(+0.5億円)
- ・電線共同溝区間追加に伴う設計費増(+0.2億円)
- ・埋蔵文化財調査の実施(+2.0億円) 調査面積+10,000m²



3. 今回の変更計画の妥当性

(1) 市道((都)高崎玉村線)の道路改良・付替道路

- ・前橋長瀬線の拡幅により、市道((都)高崎玉村線)の高低差が大きくなることから、東西方向の市道のすりつけ延長の増加とともに、すりつけ道路により当地域が南北に分断されることから、南北の通行確保のための付替道路整備を行う必要があり、現況の機能補償の観点からも妥当である。

(2) (一)綿貫篠塚線((都)矢中下斎田線)の付加車線整備

- ・高崎市により前橋長瀬線以西の市道((都)矢中下斎田線)が事業化され、東西方向の交通量の増加が想定されることから、付加車線が必要となり、道路利用者の安全性・利便性の確保の面からも付加車線整備は妥当である。

(3) 自転車と歩行者の分離

- ・本区間は公園に近く、自転車ネットワーク路線にも位置づけられ、地元アンケート調査においても自転車と歩行者の安全性確保の要望があったことから、自転車と歩行者を植樹帯により分離することは妥当である。

(4) 電線共同溝整備区間の追加

- ・本路線は第一次緊急輸送道路に位置づけられており、災害時における緊急輸送を担う路線であるため、無電柱化の実施は必須である。
- ・当初計画では、本線西側区間はコスト縮減の観点から裏配線で無電柱化実施予定で電線管理者と調整したが、裏配線での無電柱化は困難となったため、電線共同溝以外の方法では、無電柱化実施は不可能であり、電線共同溝区間の追加は妥当である。

4. 事業費の縮減に向けた取組

(1) 低コスト手法による電線共同溝の実施 [-0.2億円]

- ・浅層埋設による電線共同溝に変更し、工事費を削減。

(2) 残土の運搬先を近隣に変更 [-0.3億円]

- ・残土の運搬先を近隣に変更し、工事費(運搬費)を削減。運搬距離L=5.5km → 2.0km

(3) 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)