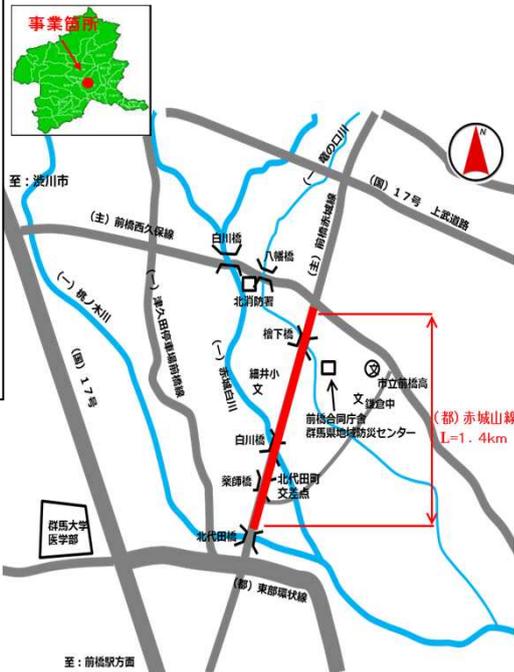


第7号議案	社会資本整備総合交付金事業(街路)	まえばし 前橋市	着工年度	平成29年度
	都市計画道路 <small>あかぎさんせん</small> 赤城山線		評価理由	事業費の増額

1. 事業の目的

前橋赤城線は、前橋市の中心部から国道17号上武道路と交差し赤城山までを結ぶ幹線道路である。本区間は、交差点に右折車線がないため、慢性的な渋滞箇所となるだけでなく、歩道が未整備のため、歩行者や自転車の通行に危険を及ぼしていることから、右折車線の設置に加え、両側に歩道を整備することにより、渋滞の緩和及び歩行者や自転車の安全な通行を確保するとともに、地域間の移動の円滑化を図ることを目的としている。



渋滞状況



歩行者状況

2. 事業概要と進捗状況

事業概要

事業場所	まえばし あおやぎまち まえばし かみほそいまち 前橋市青柳町～前橋市上細井町	
区分	事前評価時(H27)	今回再評価時
全体事業費	2,500百万円	3,692百万円
全体事業費増減の理由		幅員の変更による増額 用地補償費による増額
事業期間	H28～R4	H29～R9
事業内容	道路延長 1,400m 幅員 15.0m	道路延長 1,400m 幅員 17.0m

事業経緯

年度	主 な 経 緯
H29	都市計画変更(幅員変更) 事業着手
H30	詳細設計、用地調査
R1	用地買収着手

進捗状況

	全体計画	前年度までの 進捗状況 (進捗率)
事業費	3,692百万円	1,020百万円 (27.6%)
用地買収	8,029m ²	1,210m ² (15.1%)
計画延長 (本線)	1,400m	0m (0.00%)

2. 事業概要と進捗状況(図面・写真等)



増額理由

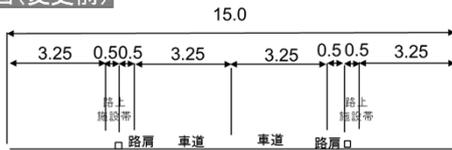
事業用地にかかる詳細な物件補償調査を実施した結果並びに幅員の変更に伴う用地買収面積及び補償物件の増加により、用地補償費9.7億円の増額が生じた。

増額理由

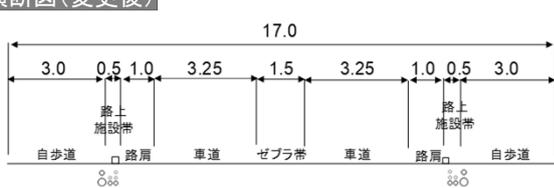
沿道に立地する店舗等への進入に伴う右折待ち車両による渋滞の解消や二次緊急輸送道路である本線の道路混雑時における緊急車両の円滑な通行ができるよう、右折待ちスペース(ゼブラ帯)を確保するため、道路幅員を15mから17mに拡幅したことにより、工事費1.4億円の増額が生じた。

【単位:m】

横断面(変更前)



横断面(変更後)



**R2年度
用地買収を実施**

(主) 前橋西久保線

上武道路

細井小

市立前橋高

群馬県地域防災センター

鎌倉中

(都) 赤城山線
L=1.4km

北代田町

菅宮町四

交差点名	渋滞長 (m)	
	H25	R1末
北代田町	100	250

【凡例】

- 避難所・防災拠点
- 通学路
- 交通人身事故発生箇所
- 渋滞発生箇所

3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

- 平成28年度に国道17号上武道路が開通したことに伴い、現道の渋滞が悪化 [北代田町交差点: 100m(H25)→250m(R1)]していることから、交通渋滞の緩和を目的とした、本事業の必要性に変化はない。
- また、平成30年1月には、本事業区間の起点部において、自転車で通学中の生徒の尊い命が奪われる交通事故が発生しており、歩行者や自転車の安全な通行を確保するため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？

- 本地域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、公園、工場なども点在しているため、地域への影響が最も少ない現道拡幅による整備が目的を達成するためには最適な手段である。
- また、本区間を整備することで、両側に歩道が整備され、歩行者や自転車の安全な通行が確保されるとともに、交差点部における右折車線の設置だけでなく、全線にわたって車道を拡幅することで、平時・災害時を問わず、円滑な通行を確保する計画となっている。

未整備区間



費用便益分析

		事前評価時		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 平成20年11月		費用便益分析マニュアル 平成30年2月			
基準年		H27		R2			
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	2,103,000 (2,103,000)	96.5%	3,123,000	97.7%		
	維持管理費	76,000 (47,000)	3.5%	75,000	2.3%		
費用合計(C)		2,179,000 (2,150,000)		3,198,000			
便益 (千円)	走行時間短縮 便益	3,200,000 (1,880,000)	65.2%	5,431,000	84.7%	・費用便益マニュアルやOD表の 改定に伴い、係数や原単位等 に変化が生じたため。	
	交通事故減少 便益	173,000 (1,000,000)	3.5%	58,000	1.0%		
	走行経費減少 便益	1,539,000 (1,540,000)	31.3%	922,000	14.3%		
便益合計(B)		4,912,000 (4,420,000)		6,411,000			
費用対効果分析(B/C)		2.25 (2.06)		2.00			

※ 今回、再評価にあたり事前評価時の費用便益分析についても再精査した結果、修正を行った。括弧内の数値は事前評価時の数値。

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】

- ・ 用地買収を鋭意進めているが、当初より道路幅員を広げたことから、用地買収面積が増加し、権利者が約150名と多くなったことや、一部の地権者との交渉が難航していることから、当初計画では用地買収完了を令和元年度の完了と見込んでいたが、現在は4年間遅延し、令和5年度の完了が見込まれる。
- ・ また、当初は、工事に約3年を要すると見込んでいたが、幅員の変更により、全体の事業規模が大きくなったため、さらに約1年を要することが見込まれる。
- ・ 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5年度から令和9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

- ・ 本区間は、交差点に右折車線がないため、慢性的な渋滞箇所となるだけでなく、歩道が未整備のため、歩行者や自転車の通行に危険を及ぼしていることから、右折車線の設置に加え、両側に歩道を整備することにより、渋滞の緩和及び歩行者や自転車の安全な通行を確保するとともに、地域間の移動の円滑化を図ることを目的としている。
- ・ 本区間を整備することで、両側に歩道が整備され、歩行者や自転車の安全な通行が確保されるとともに、交差点部における右折車線の設置だけでなく、全線にわたって車道を拡幅することで、平時・災害時を問わず、円滑な通行を確保する計画となっている。
- ・ 幅員の変更に伴い事業費が増額しているが、低コスト手法の電線共同溝の実施及び残土を近隣工区で有効活用することにより事業費の縮減にも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
前橋市	<ul style="list-style-type: none">・ 本区間は主要地方道前橋西久保線と東部環状線を結ぶものであり、渋滞解消や歩行者及び自転車の安全確保にあたり非常に重要な事業であるため、早期に整備をお願いしたい。

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	8.3	9.7	+1.4
用地補償費	15.2	24.9	+9.7
測量試験費	1.5	2.3	+0.8
合計	25.0	36.9	+11.9

事業期間
: H29～R9

2. 当初計画(事業費)を変更する理由

(1) 本工事費【+1.4億円】

① 幅員の変更に伴う工事費の増額(+1.4億円)

- 沿道に立地する店舗等への進入に伴う右折待ち車両による渋滞の解消や、第二次緊急輸送道路である本線の道路混雑時における緊急車両の円滑な通行ができるよう、右折待ちスペース(ゼブラ帯)を確保するため、車道の拡幅に伴う工事費が増額となった。
(幅員 W=15.0m→W=17.0m)

(2) 用地補償費【+9.7億円】

① 幅員の変更に伴う用地補償費の増額(+7.5億円)

- 本区間の渋滞の解消及び道路混雑時における緊急車両の円滑な通行の確保のための車道の拡幅に伴い必要な用地補償費及び建物等移転補償費が増額となった。
(買収面積 A=6千m²→A=8千m²)
(補償物件 N=27件→N=40件)

② 建物等移転補償費の増額(+2.2億円)

- 詳細な補償調査実施による建物等移転補償費の増額

(3) 測量試験費【+0.8億円】

- 本区間の渋滞の解消及び道路混雑時における緊急車両の円滑な通行の確保のための車道の拡幅に伴い必要な測量・設計費が増額となった。



3. 今回の変更計画の妥当性

(1) 車道の拡幅

- 沿道に立地する店舗等への進入に伴う右折待ち車両による一般部における交通渋滞を緩和させるためには、一般部における右折待ちスペース(ゼブラ帯)の確保や中央分離帯の整備などが考えられるが、道路混雑時における緊急車両の円滑な通行や沿道店舗への進入のしやすさを確保するためには、一般部における右折待ちスペース(ゼブラ帯)の確保及び路肩の拡幅による車道の拡幅は妥当である。

4. 事業費の縮減に向けた取組

(1) 電線共同溝の低コスト手法による工事費の縮減【▲0.2億円】

- 電線共同溝を浅層埋設工法に変更し、工事費を削減

(2) 残土の近隣工区の活用による工事費の縮減【▲0.2億円】

- 残土を近隣工区で有効活用することにより、工事費(運搬費)を削減
(運搬距離L=6.0km → 2.0km)