

第6号議案

社会資本総合整備交付金事業

(主) 桐生伊勢崎線 阿左美工区 みどり市笠懸町阿左美

着工年度 平成17年度
評価理由 事業着手後10年

1. 事業の目的

主要地方道桐生伊勢崎線阿左美工区は「群馬がはばたくための7つの交通軸構想」の渡良瀬軸として、地域や産業の発展に資するため、市街地の渋滞解消と高速交通網を補完する道路の整備を行うものである。

北関東自動車道太田藪塚ICへのアクセス道路整備としては、阿左美大原工区を平成26年度に事業着手し、本事業と合わせ、計画的に整備を進めているところである。

慢性的な交通渋滞を解消するためのバイパス整備

混雑度：1.38

(新桐生駅南踏切付近/H22センサス)



自転車・歩行者等の通行状況



渋滞状況(広沢町1丁目)



2. 事業概要と進捗状況

事業概要

事業場所	みどり市笠懸町阿左美	
区分	今回	変更前
全体事業費	4,365百万円	4,100百万円
全体事業費増減の理由	・商業施設・店舗の移転補償費の増	
事業期間	H17～H28	H17～H26
事業内容	道路延長 1,500m 幅員 24.0m	道路延長 1,500m 幅員 24.0m

事業経緯

年度	主な経緯
H17	事業着手
H18	用地買収着手
H20	工事着手
H24	部分供用(1期) L=1,000m

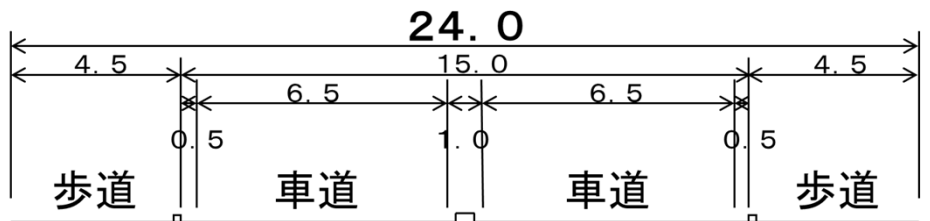
進捗状況

	全体計画	現在の進捗状況 (進捗率)	前回評価時の進捗状況 (進捗率)
事業費	4,365百万円	3,965百万円 (90.8%)	
用地買収	36,964㎡	34,081㎡ (92.2%)	
計画延長	1,500m	1,000m (66.7%)	

2. 事業概要と進捗状況(図面・写真等)



標準横断図



事業箇所



大型補償物件の状況

現地状況(国道50号以北: H25.3.30供用)



3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

- ・錦桜橋を含む桐生伊勢崎線の現道は、桐生市街地を貫く幹線道路であり、沿線に商業施設が立地し、また東武桐生線の駅が近接していることから交通量が多く、交差点や踏切等において、慢性的な交通渋滞が発生している。当工区の完成により、錦桜橋を迂回するバイパスが完成するため、市街地の大幅な渋滞緩和が見込まれる。
 - ・また、平成23年3月に全線開通した北関東自動車道太田藪塚ICへのアクセス道路として、桐生市およびみどり市から早期整備を要望されている。
(平成26年度より隣接工区である阿左美大原工区についても事業着手している)
 - ・過去5年間の交通事故は、102件と多く、現在でも事業の緊急性は高い。
(事故のうち、1件は死亡事故)
- 以上から、事業の目的・必要性に変化はなく、現在においても必要性の高い事業であると言える。

現道の利用状況



桐生大橋線



交通事故状況(国道122号～阿左美駅)

事故形態	年度					計
	20	21	22	23	24	
自動車×自動車	12	10	16	13	11	62
自動車×自動二輪	3	2			2	7
自動車×自転車	3	2	5	6	4	20
自動車×歩行者	3		1	1		5
自動二輪×自転車	1					1
その他	2	1	2	1	1	7
計	24	15	24	21	18	102

内、死亡者1名

4. 目的を達成するための事業(手段)は適切か？

市街地の慢性的な渋滞を解消するには市街地を迂回するバイパスの整備が有効である。本事業は約9割進捗しており、既に供用している桐生大橋線および国道50号以北の1期工区において、部分的に交通の転換が図られ、効果を上げていることから、本事業によりバイパス全体が完成することにより大きな効果が見込まれる。
よって、本事業は目的達成のために適切であると考えている。

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(案) 建設省 道路局・都市局 平成10年6月		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		
基準年		平成16年		平成26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	3,617,000	96.4%	4,735,000	98.1%	社会的割引率を考慮した 現在価値化による
	維持管理費	134,000	3.6%	94,000	1.9%	マニュアルの標準値から 実績値の採用に変更
費用合計(C)		3,751,000		4,829,000		
便 益 (千円)	走行時間短縮 便 益	9,332,000	97.1%	8,298,000	94.9%	
	交通事故減少 便 益	163,000	1.7%	46,000	0.5%	
	走行経費減少 便 益	114,000	1.2%	401,000	4.6%	
便 益 合 計 (B)		9,609,000		8,745,000		
費用対効果分析(B/C)		2.56		1.81		

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

【元々が長期計画】

全体事業費が40億円を超える大規模な事業で、地権者数も120名以上と多く、地元調整、用地取得、工事完成までに長期間を要する計画である。

【不測の事態により長期化】

用地取得において、補償物件に自動車ディーラーやパチンコ店等の大型補償物件があり、移転時期等の合意を得るのに期間を要したため、約2年遅延している。

事業を実施するにあたり、早期に事業効果の発現を図るため、国道50号以北を1期工区として、優先的に事業執行を図った(H25.3.30完成)。

用地交渉で時間はかかったが、現在では、国道50号以南の2期工区の今後の用地取得についてはほぼ問題ないと考えており、平成28年度には全線完成予定である。

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

- ・事業完了が近いことから、全体事業費を見直した(事業計画の変更)。
- ・用地交渉に時間を要したこと等により完成時期を平成28年度とした(スケジュールの変更)。

本路線は「群馬がはばたくための7つの交通軸構想」において、渡良瀬軸に位置付けられており、地域や産業の発展に資するため、市街地の渋滞解消と高速交通網を補完する道路の整備を行うものである。

太田藪塚ICへ向かう阿左美大原工区(現道拡幅)についても、平成26年度に事業着手しており、本事業の必要性は高い。

1期工区は平成24年度(H25.3.30)に開通し、現在は2期工区について、集中的に予算投入しており、平成28年度には完成供用となる見込みであることから、本事業については、事業継続としたい。