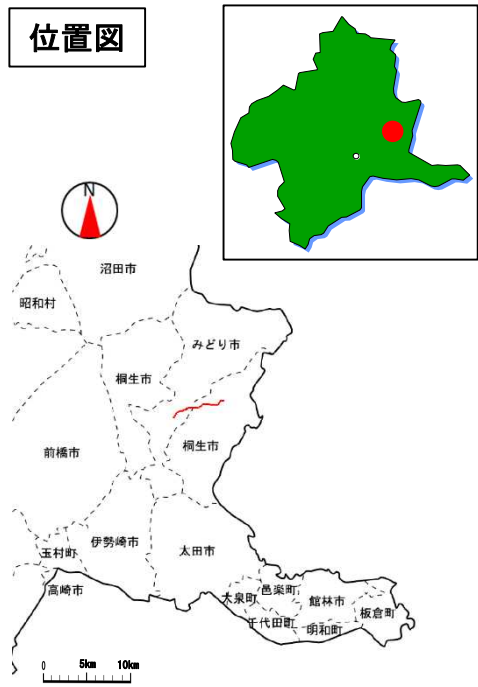


<b>第8号議案</b>	<b>農山漁村地域整備交付金事業ほか</b>	<b>着手年度 評価理由</b>	平成元年度 再評価後5年経過
	うめだおだいらせん きりゆうし みどりし 梅田小平線 桐生市・みどり市		

## 1. 事業の概要

- ・桐生市梅田町からみどり市大間々町にかけては県内屈指の優良林業地帯であり、森林経営の基盤となる林道整備を行い、森林整備の推進を図る。(利用区域:1,971ha、人工林率67%)
- ・既設の県道・市道・林道、集落間を横断的に連絡し、生活基盤の充実と林業・山村の振興を図る。



<b>事業場所</b>	きりゆうしうめだちょうよんちようめ ~ みどりしおおままちおだいら 桐生市梅田町四丁目～みどり市大間々町小平		
<b>区分</b>	従前の計画公表値	今回	
<b>全体事業費</b>	7,269百万円	7,780百万円	
<b>全体事業費増減の理由</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法面保護工の工法変更による増額</li> <li>・資材単価や労務単価高騰による増額</li> </ul>	
<b>事業期間</b>	H元～R8	H元～R11	
<b>事業内容</b>	道路延長 15,700m 幅員 4.6m～5.0m	道路延長 15,700m 幅員 4.6m～5.0m	

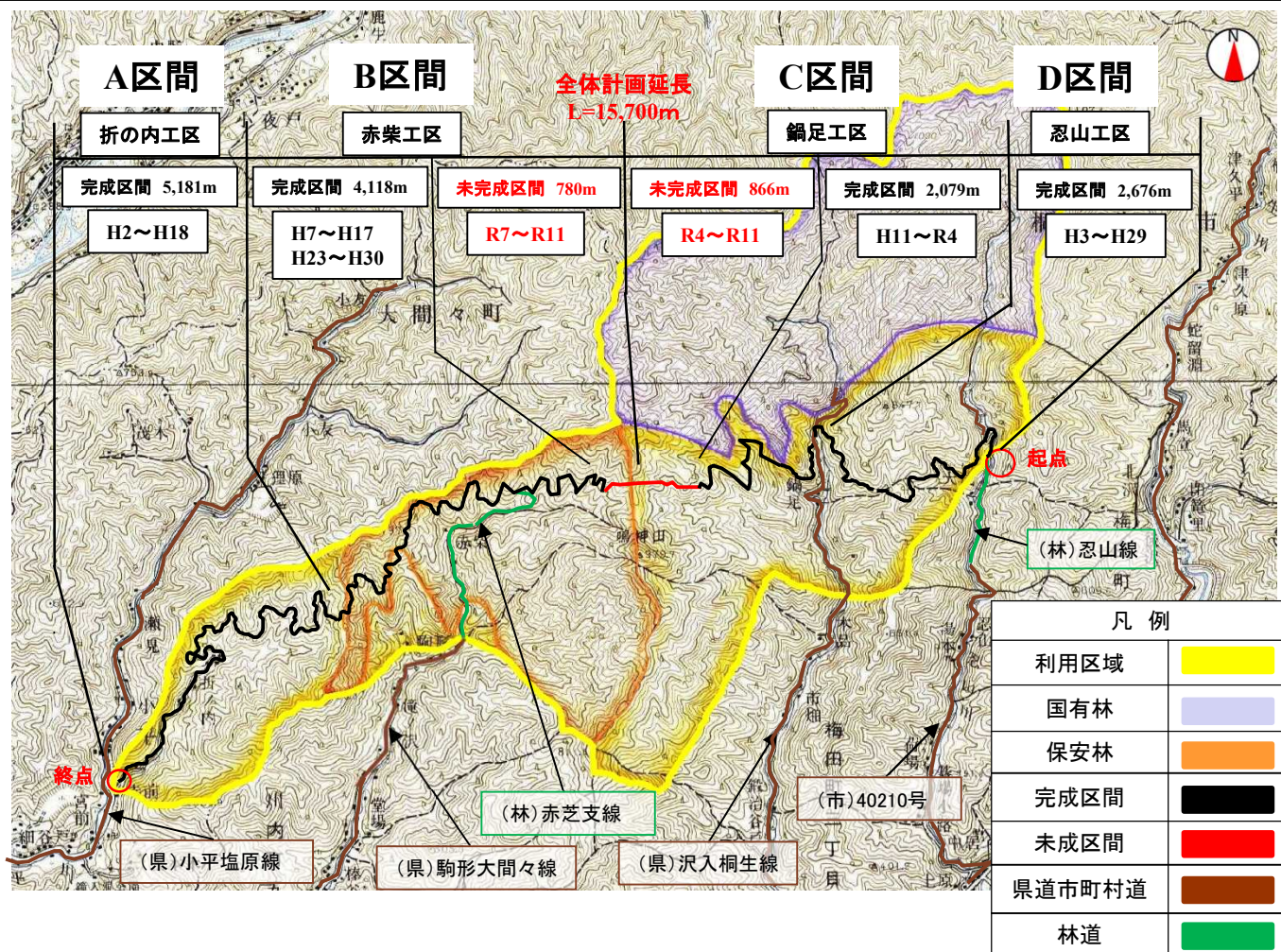
## 2. 進捗状況

### 事業経緯

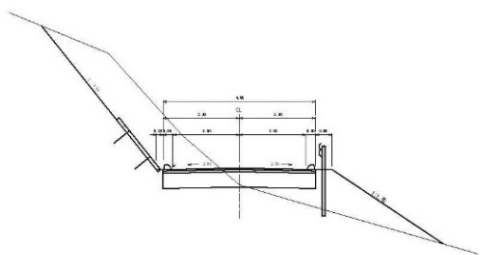
### 進捗状況

年度	主な経緯	全体計画	前回評価時の進捗状況 (進捗率)	前年度までの進捗状況 (進捗率)
H元	全体計画調査			
H2	工事着手			
H13	計画変更(延長)			
H14	計画変更(事業費)			
H21	計画変更 (事業期間・延長・事業費)			
H25	計画変更(延長・事業費)			
R1	前回再評価 計画変更(事業期間)			
		7,780百万円	6,045百万円 (77.8%)	6,554百万円 (84.2%)
		15,700m	13,920m (88.7%)	14,054m (89.5%)

## 2. 進捗状況(図面・写真等)



標準横断面図



B 区間開設状況



C 区間開設状況



## 3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

- 梅田小平線は森林整備の促進や低コストな木材生産体制を構築するための基盤となる施設であり、目的・必要性は当初計画のとおりである。
- みどり市のA区間や桐生市のD区間は既に全線が開通し、木材生産や森林管理の効率化が図られている。未整備区間のB・C区間(桐生市)においても、開通区間と同様の利用が期待されている。
- 近年、豪雨等が頻発している状況から、森林の持つ公益的機能が高度に発揮されることが期待されており、事業の必要性に変化はない。

#### 4. どのような事業効果が見込めるか？

- 梅田小平線は、縦(南北)に延びる4路線の県道及び既設林道を横(東西)方向に連絡することで、大型トラックによる木材の効率的な輸送を可能し、低コストな木材生産体制を構築する。
- 木材生産体制の低コスト化を図ることで森林整備を促進し、地域の林業・木材産業が活性化することが期待される。また、このことにより健全な森林が造成・維持されるため、森林の持つ公益的機能が高度に発揮される。
- 集落間を連絡する線形とすることで、地域住民の生活道路としての利用や、災害によって周辺の道路が被災した際の代替路として利用されることが期待される。



#### 費用便益分析

	事業全体		備考
	前回評価時	今回再評価時	
費用合計 (C)	15,803,813千円	16,229,932千円	・工事費 ・維持管理費
便益合計 (B)	22,646,881千円	22,745,787千円	・木材生産等便益 ・森林の公益的機能便益
費用対効果分析 (B/C)	1.43	1.40	

## 5. 事業手法やコストは妥当か？

### 【事業採択時・前回評価時の計画(事業費)を変更する理由】

#### 1. 法面保護工の工法変更・掘削勾配変更による増額(+0.3億円)

- ・C区間において切土法面に風化度の高い岩盤が多く露出したため、掘削勾配を見直したり、法面保護工の工法をコンクリート吹付工を主体とする方針に変更したりする必要が生じた。

#### 2. 資材価格や労務単価高騰による増額(+4.8億円)

- ・平成26年度から令和6年度で労務単価が1.3倍になるなど、資材単価や労務単価高騰の影響を受け、事業費が増加している。

### 【今回の変更計画の妥当性】

- ・工法検討の際には、近年の施工実績に基づくだけでなく、法面保護工の選定フローを活用し、必要最低限のコストによる計画としている。

### 【事業費の縮減に向けた取り組み】

- ・路面水処理において、アスファルトカーブ等簡易な構造物の採用を検討し、側溝経費と切土経費の縮減を図っている。
- ・路側擁壁施工箇所において、L型プレキャスト擁壁の採用を検討し、構造物のコスト縮減を図っている。
- ・路線内近場の貯木場や作業ヤードの確保に努め、土砂運搬経費の縮減を図っている。



## 6. 事業実施にあたり、配慮した事項はあるか？

- ・現在開設中のC区間においては、鳴神山登山道と並行に工事を進めているため、落石防護柵を設置し、登山者の安全を確保している。
- ・希少な野生動植物の生息・生育への影響を抑えられるよう、地元自然保護団体と情報共有しながら工事を進めている。



## 7. 事業が長期間要している理由と今後の見通しは？

- 全体計画延長が15.7kmと長大であり、元々が長期計画であったことに加え、急峻な地形により施工条件が悪く、年間工事量に限界があることから、事業が長期間を要している。
- 未完成区間のうち、鳴神山を通過する箇所においては、トンネル(422m)を計画している。B区間はトンネル抗口までの開設工事が完了しているため、今後は、C区間におけるトンネル抗口までの開設工事を進めていく。
- C区間における残計画を精査したところ、事業計画を3年間延長し、令和11年度の完成に向けて工事を進めていきたい。



## 8. 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

- A区間、D区間及びB区間の一部については、県道及び林道に接続したことから、山村地域の基幹路網として活用されている。未開通のB・C区間についても、完成した部分から供用を開始し、大型トラックや高性能林業機械等を活用した森林施業が行われている。
- 平成21年度に全体計画延長を見直した際に、D区間から東へ延伸する計画を廃止。さらに、C・D区間に位置する鳴神山周辺は、絶滅危惧種に指定されているカッコソウの生息区域のため、平成25年度に全体計画を見直し、全体計画延長を15.7kmに変更した。
- 残工事はB・C区間の約1.6kmであり、そのうちの0.4kmはトンネル工事を計画している。B区間は、トンネル抗口までの開設工事が完了しているため、今後は、C区間におけるトンネル抗口までの開設工事を進めていく。1工区体制となることに加え、地形が急峻であり年間工事量の大幅な増加は期待できないことから、事業計画を3年間延長し、令和11年度の全線開通を目指す。
- 長期間の事業となっているが、梅田小平線は森林整備はもとより、山村地域の生活道など地域のインフラ整備の観点からも必要な骨格的な路線であることから、事業継続は妥当である。

## 9. 市町村意見

市町村	再評価における意見
桐生市	桐生市とみどり市の既設道を繋ぎ集落間を横断的に連絡し、生活基盤の充実と林業・山村振興の要となる大変重要な林道なため、事業継続をお願いします。
みどり市	本路線の全線開通後は、桐生・みどり両市を横断する山村地域のインフラとして果たす役割、そして地域からの期待はとて大きく、残区間事業の早期完了を望みます。