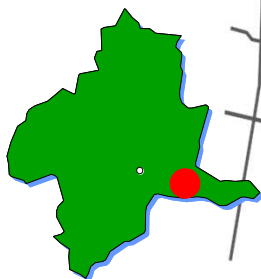
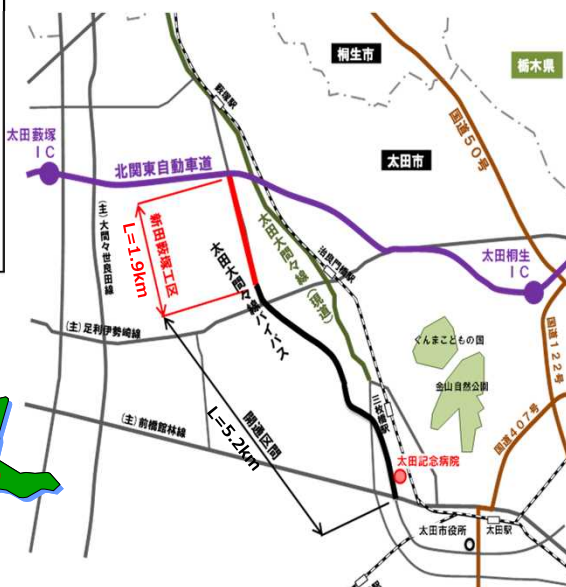


第2号議案	社会資本整備総合交付金事業(道路改築)	着手年度	平成25年度
	おおたおおま につたやぶづか おおたしやまのかみちよう につたこがないちよう (主)太田大間々線(新田藪塚工区) 太田市山之神町～新田小金井町	評価理由	10年継続

1. 事業の概要

**県土整備プランの位置づけ： 政策3:多様な移動手段の確保
施策2:自動車交通網の整備**

- ・本地域は、3次救急医療施設のある太田市街地や北関東自動車道とのアクセス性の向上が求められているが、朝夕をピークに交通渋滞が発生している状況である。
- ・3次救急医療施設の利用地域の拡大、物流の効率化、渋滞緩和を図るため、現道拡幅による4車線化整備を行う。



事業場所	おおたしやまのかみちよう おおたしにつたこがないちよう 太田市山之神町～太田市新田小金井町	
区分	事業採択時	今回
全体事業費	3,000百万円	3,000百万円
全体事業費増減の理由		
事業期間	H25～H31	H25～R5
事業内容	道路延長 1,900m 幅員 25m	道路延長 1,900m 幅員 25m

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)
H25	事業着手			
H26	地元説明会	事業費 3,000百万円	-	2,403百万円 (80.1%)
H26	用地買収着手	31,439m ²	-	30,829m ² (98.1%)
H28	工事着手	計画延長 1,900m	-	1,400m (73.7%)

2. 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？

本事業区間に接続する南側の区間は、鳥山工区として平成24年度までに新規バイパス事業が完了しており、太田市街地から本事業区間までが4車線で開通済みである。

鳥山工区のバイパスが開通したことで、(主)太田大間々線現道から本事業区間に交通の転換が図られており、バイパス整備の効果が確認できる一方で、接続する本事業区間は2車線であることから、道路の旅行速度が40.9km/hから34.7km/hに低下し、朝夕の交通渋滞(340m~350m)も発生している状態であり、4車線化整備の必要性に変化はない。



<(主)太田大間々線 現道と新田藪塚工区の交通量変化>

		新田藪塚工区 (事業区間)	現道
H	2	8,425台/日	13,698台/日
セン	2	旅行速度:40.9km/h	旅行速度:9.8km/h
サ	2		
ス	4	増 ↓	↓ 減
鳥山工区の4車線開通 バイパス整備			
H	2	13,230台/日	9,958台/日
セン	2	旅行速度:34.7km/h	旅行速度:37.4km/h
サ	7		
ス	4		

⇒ 新田藪塚工区の交通量増加により、渋滞が発生しており、対策が必要である。

4. どのような事業効果が見込めるか？

- ・太田市街地方面から、順次4車線化を進めており、本事業区間が完成することで一連の4車線道路となる。これにより、太田市街地と太田藪塚ICのアクセス向上が期待でき、物流の効率化による産業の発展や救急医療エリアの拡大といった効果が見込まれる。



費用便益分析

		事業採択時		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 令和4年2月			
基準年		平成24年		令和4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	2,300,000	95.0%	3,300,000	95.9%	現在価値換算による事業費増	
	維持管理費	120,000	5.0%	140,000	4.1%		
費用合計 (C)		2,420,000		3,440,000			
便益 (千円)	走行時間短縮 便	7,200,000	88.9%	11,700,000	95.4%	・費用便益分析マニュアルの改訂による原単位の変更 ・将来交通量の増加 ・本事業区間整備による、走行経路延長の増加	
	走行経費減少 便	500,000	6.2%	120,000	1.0%		
	交通事故減少 便	400,000	4.9%	450,000	3.6%		
便益合計 (B)		8,100,000		12,270,000			
費用対効果分析 (B/C)		3.35		3.57			

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】

- ・事業費の変更なし。

【今回の変更計画の妥当性】

- ・計画の変更なし。

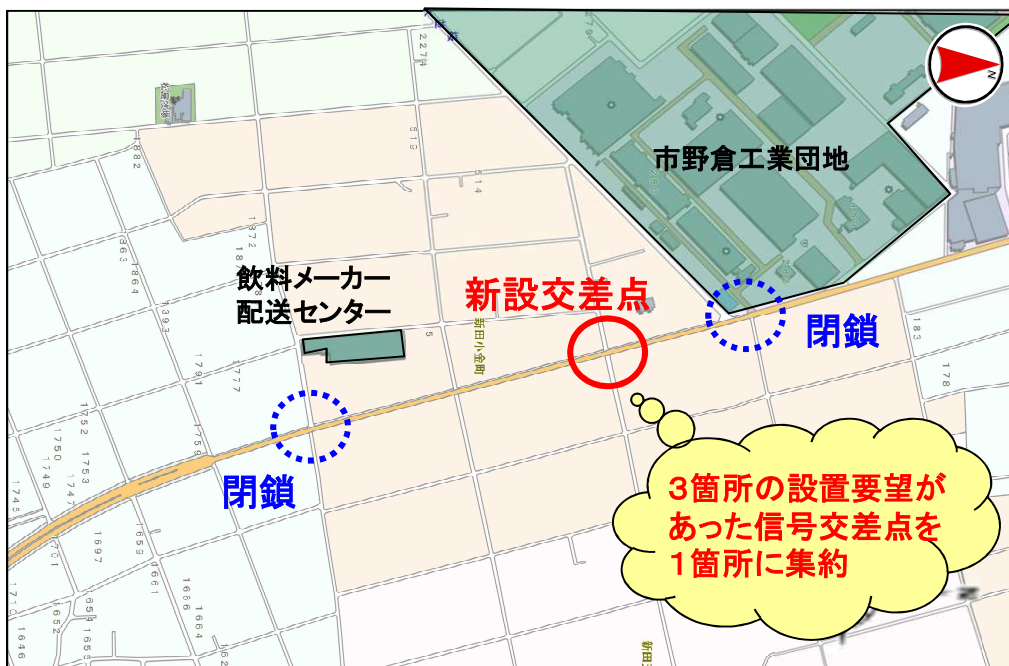
【事業費の縮減に向けた取り組み】

- ・残土の搬出先を調整(運搬距離:13km→8km)することで運搬費を縮減した。
- ・現道部の既設路盤材を地盤改良の置換材料として活用し、材料費及び残土運搬費を縮減した。
- ・交差点を統合(3→1か所)したことで、交差点内の舗装面を強化するための工事費を縮減した。

以上により約0.5億円の事業費縮減を図っている。

6. 事業実施にあたり、配慮した事項はあるか？

沿道には工業団地、飲料メーカー配送拠点といった多くの交通量が見込まれる施設が建ち並んでいる。これら施設を往来する車両の利便性が高まるよう、信号交差点設置の強い要望があったが、通過車両のアクセス性向上や、交差点における交通事故の抑制など、通行の安全性確保の観点から、地域住民や関係者との調整を行い、交差点を必要最小限とした。



7. 事業が長期間要している理由と今後の見通しは？

- ・平成26年度から用地買収に着手しており、120名程度の共有地取得や、工場の移転調整に時間を要してきたが、令和3年度末時点で対象箇所95件のうち93件の買収を完了し、面積ベースで約98%の進捗となっている。
- ・今後は令和5年度の完成に向け、道路改良工事を推進していく。

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

- ・本地域は、3次救急医療施設のある太田市街地や北関東自動車道とのアクセス性の向上が求められているが、朝夕をピークに交通渋滞が発生している状況である。
- ・本事業では、渋滞緩和により太田市やみどり市及び3次救急医療施設のある太田市街地や太田藪塚ICとのアクセス性を向上することで、都市間の連携強化、医療施設の利用地域の拡大、物流の効率化といった効果が期待される。
- ・事業区間において、交通量が増加し、渋滞が発生しており、4車線化の必要性は依然として高い。
- ・太田市街地方面から順次、4車線のバイパスが開通しており、完成間近の新田藪塚工区を整備することで、開通済み区間と一連の4車線道路となり、大きな事業効果を発揮する。
- ・用地買収がおおむね完了したことから、今後は令和5年度の完成に向け、道路改良工事を推進していく。

9. 市町村意見

市町村	再評価における意見
太田市	太田藪塚ICや市北西部地域から中心市街地へのアクセスが良くなり、物流の効率化も見込める道路であるため、早期の整備をお願いしたい。

便益の増減に関する説明資料

様式6-3

1. 費用便益分析について

事前評価	マニュアル		B/C		費用便益分析の便益(百万円)			
	前回	今回	前回	今回	便益項目	前回	今回	理由
H24	H20	R4	3.35	3.57	走行時間短縮便益	7,200	11,700	・最新の道路交通センサスをベースとした交通量推計による交通量の増加
					走行経費減少便益	500	120	・本事業区間を整備することによる、走行経路延長の増加
					交通事故減少便益	400	450	・最新の道路交通センサスをベースとした交通量推計による交通量の増加
					合計	8,100	12,270	

2. 便益の主な増減理由

事前評価時にはH20.11の費用便益分析マニュアルでB/Cを算出していたが、今回の再評価ではR4.2のマニュアルを用いた算出を行っている。

また、前回評価ではH17センサスをベースとした交通量推計（R12）結果だったが、今回は最新のH27センサスをベースとした将来交通量（R22）を用いて便益を算定した。

※将来交通量：(R12)16,200台/日 → (R22)17,200台/日

○走行時間短縮便益

・将来交通量が増加(+6.2%)しており、かつマニュアル改訂により、車種別の時間価値原単位が上昇した（普通貨物車+19.9%）ことで前回評価時と比較し**便益が増加**する。

○走行経費減少便益

・本事業区間が4車線で整備されることで、遠回りでも本事業区間を利用する貨物車が増加する。これにより、整備後の経路延長が増え、走行経費が多くなることとなるため、**便益が減少**する。

○交通事故減少便益

・将来交通量が増加(+6.2%)したことで**便益が増加**する。

