

<b>第8号議案</b>	社会資本整備総合交付金事業(道路改築)	<b>着工年度 評価理由</b>	平成23年度 10年継続
	主要地方道 寺尾藤岡線 (山名工区) 高崎市～藤岡市		

## 1. 事業の目的

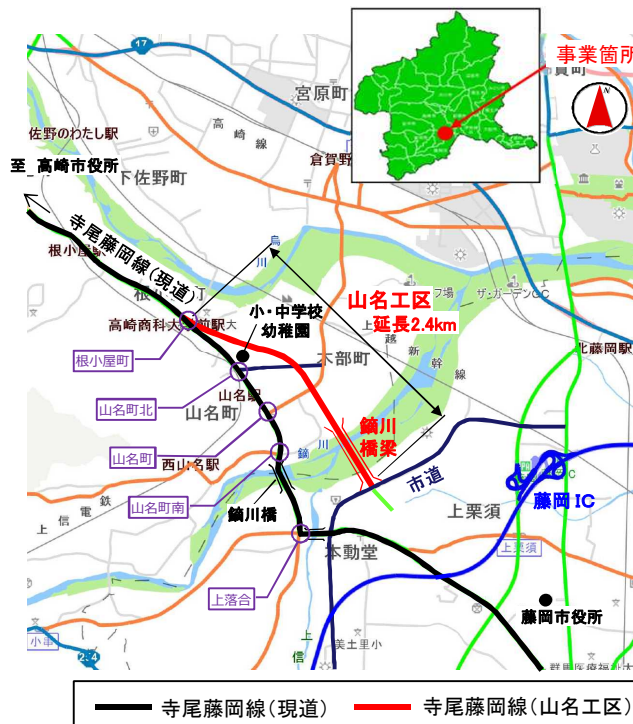
- 県道寺尾藤岡線は、高崎市と藤岡市の都市間を結ぶ主要幹線道路であるとともに、沿線住民の通勤通学にも利用されるなど、重要な役割を担っている路線である。
- 朝夕をピークとした現道部の慢性的な渋滞(渋滞長510m(令和元年))をバイパス整備により解消することで、都市間連携の強化、物流の効率化を図ることを目的として事業実施するものである。



渋滞状況  
(現道: 鍬川橋付近)



自転車通行状況  
(現道: 山名町交差点付近)



## 2. 事業概要と進捗状況

### 事業概要

事業場所	たかさしねごやまち ふじおかししのづか 高崎市根小屋町～藤岡市篠塚	
区分	事業当初(H22)	今回
全体事業費	6,100百万円	7,000百万円
全体事業費増減の理由	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>機能補償工事の追加に伴う増額</li> <li>埋蔵文化財発掘調査の追加に伴う増額</li> </ul>
事業期間	H23～R2	H23～R6
事業内容	道路延長 2,400m 道路幅員 14.5m	道路延長 2,400m 道路幅員 14.5m

### 事業経緯

年 度	主 な 経 緯
H23	事業着手
H24	用地買収着手
H25	橋梁工事(鍬川橋梁)着手
H28	本線改良工事着手

### 進捗状況

	全体計画	前年度までの進捗状況(進捗率)
事業費	7,000百万円	6,500百万円 (92.8%)
用地買収	59,069m <sup>2</sup>	51,948m <sup>2</sup> (87.9%)
計画延長	2,400m	0m (0.0%)





### 3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

- 平成22年に実施した渋滞長調査では、上落合交差点(東方向)で渋滞長L=490m、同交差点(北方向)で渋滞長L=600mであった。令和元年に実施した渋滞長調査では、上落合交差点(東方向)で渋滞長L=510m、山名町南交差点(北方向)で渋滞長 L=250 mを確認しており、朝夕をピークに発生する交通渋滞は依然として解消していない。慢性的な渋滞及び混雑の解消に向けて、バイパス整備により現道からの交通流の転換を図る本事業の必要性に、変化はない。
- 沿線で新規工業団地の造成工事が進捗しており、令和2年度に分譲開始を予定していることから、大型車を含む交通量の更なる増加が見込まれる。このため、本区間の事業実施の必要性はより高まっている。

### 4. 目的を達成するための事業(手段)は適切か？

- 事業化前の段階から将来交通量の見直しを行い、平成23年度に車線数を4車線から2車線へ変更する都市計画の決定(変更)を行った。また、本区間は、住宅地等が密集する地域を回避するルートを選定しているため、地域への影響が最も少なく、目的を達成するための手段として適切である。
- 令和2年度には、鎚川に架かる橋梁を含む一部区間の供用開始を予定しており、現道からバイパスへ早期に交通流を転換することで、事業効果の早期発現を図る計画としている。



現道区間(2車線)  
(慢性的な渋滞発生)



現道区間(2車線)  
(幅員が狭く歩道が無い危険な状況)



現道区間(2車線)  
(幅員が狭く大型車規制区間がある)

### 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 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22年		令和2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	4,486,000	97.4%	7,416,000	98.1%	事業費の増加	
	維 持 管 理 費	120,000	2.6%	145,000	1.9%		
費 用 合 計 ( C )		4,606,000		7,561,000			
便 益 (千円)	走行時間短縮 便 益	9,313,000	79.3%	11,354,000	86.2%	評価対象期間及び原単位の見直し	
	交通事故減少 便 益	827,000	7.0%	570,000	4.3%		
	走行経費減少 便 益	1,612,000	13.7%	1,245,000	9.5%		
便 益 合 計 ( B )		11,752,000		13,169,000			
費用対効果分析(B/C)		2.55		1.74			

## 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】

- ・ 本事業は、地権者が170名以上と多く、地元調整に長期間を要するため、元々が長期計画となっている。平成24年度から用地買収に着手しているが、家屋等の移転先確保や農地等の代替地確保の折り合いが付かず用地交渉が難航している地権者がおり、事業がさらに長期化している。引き続き任意の用地交渉を行うが、事業の完成に向け併行して土地収用法に基づく事業認定申請手続きを進めることで、事業完了に向けた計画的な用地取得を実施する予定である。
- ・ 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、事業完了は、当初計画の令和2年度から令和6年度となる見込みである。

## 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

- ・ 県道寺尾藤岡線は、高崎市と藤岡市の都市間を結ぶ幹線道路であるとともに、沿線住民の通勤通学にも利用されるなど、重要な役割を担っている路線である。
- ・ しかしながら、朝夕をピークに発生する交通渋滞が依然として解消されていない状況が続いている。
- ・ 本区間の整備により、現道からバイパスへ交通流を転換させることで、慢性的な渋滞の解消を図ることができる。また、バイパスの沿線で新規工業団地の造成工事が進んでおり、令和2年度に分譲開始を予定していることから、大型車を含む交通量の更なる増加が見込まれるため、本区間の事業実施の必要性がより高まっている。
- ・ 事業期間が長期化する要因の一部となっている、用地交渉が難航している地権者については、引き続き行う任意の交渉と併行して土地収用法に基づく事業認定申請手続きを進めることで、令和6年度の事業完了に向けた計画的な用地取得を実施する予定である。
- ・ 以上のことから本事業の必要性、重要性は高く、早期に事業効果の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	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 本路線は高崎市・藤岡市の都市間を結ぶ主要幹線道路であり、バイパス整備により渋滞解消や都市間連携の強化、物流の効率化等が期待できる。</li><li>・ 現道は幅員も狭く歩道が設置されていない危険な状況であり、地域交通安全の観点からも事業の早期整備をお願いしたい。</li></ul>
藤岡市	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 本路線は、高崎市と藤岡市を連絡する主要な幹線道路であり、両市の文化・経済交流など市民生活に欠くことのできない極めて重要な路線である。しかしながら、現道は幅員が狭小であり歩道設置区間も少なく、一部では大型車両の通行規制区間もあり、交通安全対策や渋滞解消が大きな課題となっている。</li><li>・ 平成23年度に事業決定をいただき、令和2年度には橋梁を含む一部区間の供用開始が予定されており、今後とも早期の事業完了に向け、事業継続を要望する。</li></ul>

# 全体事業費の変更に伴う説明資料

R2公共事業再評価  
主要地方道 寺尾藤岡線(山名工区)

## 1. 計画の概要及び事業費の変更

事業費の構成比較

【単位：億円】

費目	当初計画	変更計画	増減額	主な理由
本工事費	44.0	50.0	+6.0	橋梁関連工事の追加に伴う増額 本線流末排水工の追加に伴う増額 機能補償道路の追加に伴う増額
用地補償費	16.0	17.5	+1.5	住居等移転補償費等の増額
測量試験費	1.0	2.5	+1.5	埋蔵文化財発掘調査面積の追加に伴う増額
合計	61.0	70.0	+9.0	

## 2. 当初計画ならびに全体事業費を変更する理由

### (1) 本工事費 [+6.0億円]

#### ① 橋梁関連工事の追加 +2.0億円

- 新規の橋梁架設及びバイパス設置に伴い、当初は河川管理用道路とバイパスを平面交差とする計画であったが、河川管理者と協議の結果、横断時の通行の安全確保及び河川管理用道路の連続性を確保するために立体交差とすることとなり、ボックスカルバート工2基の設置及び道路の付替工が増額となった。(ボックスカルバート工 無し→2基：+2.0億円)

#### ② 本線流末排水工の追加 +1.5億円

- 当初、本線の道路排水を近隣の雨水排水路(高崎市管理)に接続する計画であったが、住民説明会において、接続予定先の雨水排水路で頻繁に溢水しているとの指摘があった。高崎市を含めて、排水計画を見直した結果、接続先を容量に余裕のある別系統の雨水排水路に接続する必要が生じたため、流末排水工の追加により増額となった。  
(流末排水延長 0m→720m：+1.5億円)

#### ③ 機能補償道路の追加 +2.5億円

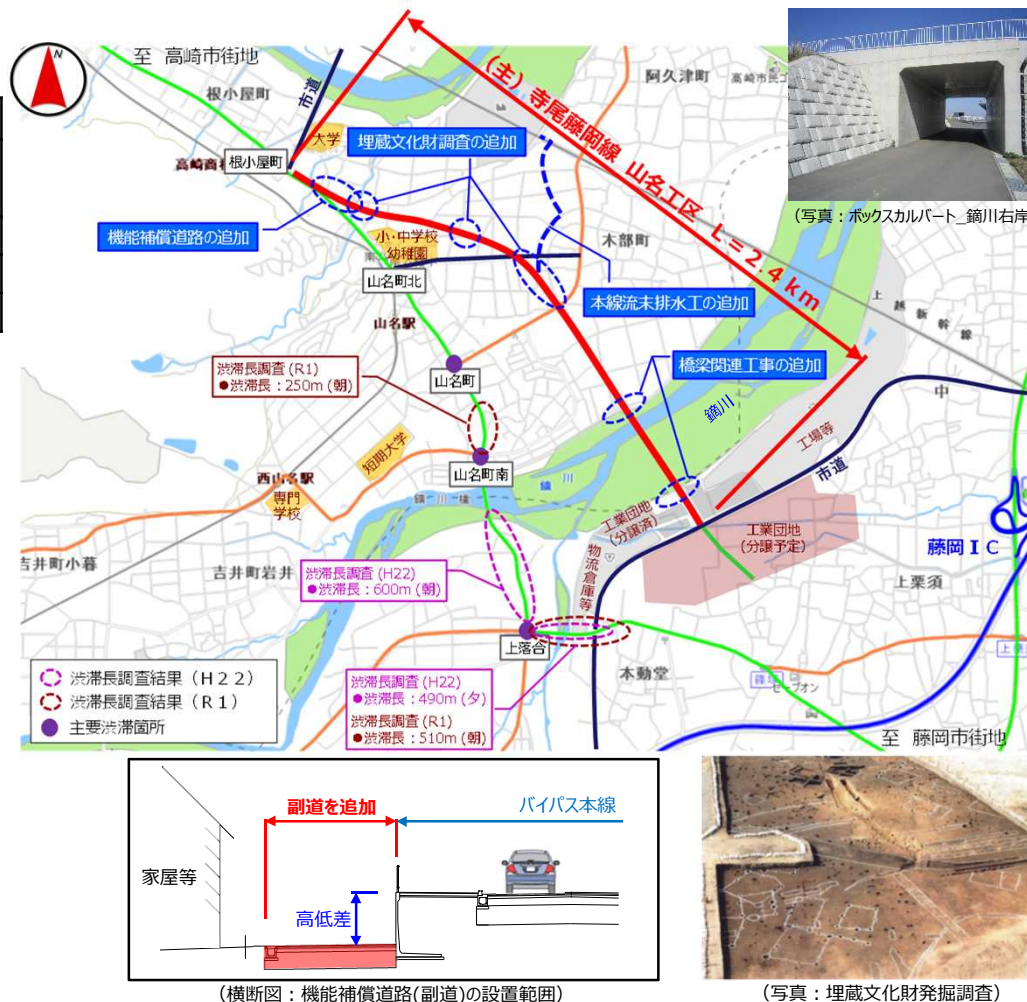
- 現地を詳細に測量した結果、現道とバイパスが分岐する箇所、本線と民地の高低差が想定以上に大きく、民地から本線へ円滑な車両の出入りが困難であることが判明した。住民説明会で地域住民のニーズを聞きつつ道路構造の再検討を行った結果、副道を設置して本線への円滑なアプローチを確保する計画とし、副道設置工に要する費用が増額となった。  
(副道延長 0m→480m：+2.5億円)

### (2) 用地補償費 [+1.5億円]

- 機能補償道路に係る補償物件が追加となったことで、用地費及び移転補償費が増額となった。  
(補償物件の増加 15件→18件：+1.5億円)

### (3) 埋蔵文化財発掘調査費 [+1.5億円]

- 本区間の現地試掘調査の結果、既存資料では把握されていなかった「山名赤沼遺跡」「木部下久保田遺跡」等の存在が判明し、本調査を行う必要が生じたため、埋蔵文化財発掘調査に要する費用が増額となった。  
(調査面積の増加 無し→18,800m<sup>2</sup>：+1.5億円)



## 3. 計画変更の妥当性

### ① 機能補償道路の追加

- 現道とバイパスの分岐部で本線と民地の高低差が大きい箇所について、地域のニーズも踏まえた上で、個別の民地へ乗り入れるための傾斜路の整備や、本線縦断計画の変更等の複数の工法も比較検討した結果、経済性や安全性に最も優れた副道形式を採用した。

## 4. 事業費の縮減に向けた取り組み (▲0.5億円のコスト縮減)

### ① 防草対策工法の見直し

- 歩道外側の法面の防草対策について、当初計画のコンクリートブロックから法面保護マットに変更することで、事業費を削減した。(▲0.5億円)