

第7号議案

社会資本整備総合交付金事業(街路)
まえはしながとろせん たかさし
 (都)前橋長瀬線 高崎市

着手年度
 評価理由

平成26年度
 再評価後5年経過
 事業費の増額

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

- ・県道前橋長瀬線は、前橋市と高崎市、藤岡市を接続し、県南部を南北に連絡する主要幹線道路である。
- ・本工区は、高崎市綿貫町～高崎市岩鼻町間の2.1kmのうち、北側の道路改築事業0.6km区間と一体となって、街路事業として1.5km区間の現況2車線道路を4車線へ拡幅する事業である。
- ・本事業により、現道の慢性的な渋滞の解消による都市間連携の強化、産業の発展と観光振興を図るとともに、歩道未整備箇所が多く危険な状況であるため、歩行者・自転車通行空間の整備を行い、歩行者、自転車の安全な通行を確保することを目的として実施するものである。



渋滞状況(綿貫町交差点)



歩道未整備箇所

事業場所	たかさしわたぬきまち たかさし いわはなまち 高崎市綿貫町～高崎市岩鼻町	
区分	従前の計画公表値	今回
全体事業費	4,870百万円	7,030百万円
全体事業費増減の理由	-	<ul style="list-style-type: none"> ・資材価格や労務単価高騰による増額 ・橋梁の架替え・仮橋・迂回路による増額 ・軟弱地盤対策の追加による増額 ・埋蔵文化財調査規模増加による増額
事業期間	H26～R8	H26～R11
事業内容	道路延長 1,500m 道路幅員 24.5～27.5m	道路延長 1,500m 道路幅員 24.5～27.5m

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)
H26	事業着手			
H27	用地買収着手	事業費 7,030百万円	2,383百万円 (33.9%)	5,687百万円 (80.9%)
R1	前回再評価工事着手	用地買収 23,777m ²	16,479m ² (69.3%)	23,777m ² (100%)
R4	部分供用(4車線)	計画延長 1,500m	0m (0.00%)	600m (40.0%)
R5	用地買収完了			

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？

- 本路線は前橋市と高崎市、藤岡市を接続し、県南部を南北に連絡する主要幹線道路であるとともに、国道17号及び東毛広域幹線道路を南北に結ぶネットワーク機能も有し、都市間連携の強化や産業の発展、観光振興を図る上で重要な路線であるが、慢性的な渋滞が支障となっており、その解消が課題である。
- 現道の交通量、混雑度については、事業着手前の平成22年調査では13,961台/日(混雑度1.27)、平成27年調査では15,218台/日(混雑度1.28)。令和3年度調査では13,526台/日(混雑度1.19)となっているが、コロナ渦における影響を考慮しても高い数値を示しており、現在でも岩鼻町交差点(主要渋滞箇所)にて最大600mの渋滞が継続していることから、慢性的な渋滞解消に向けて4車線化による交通容量の拡大を図る本事業の必要性に変化はない。

※道路工区含む2.1km区間において、5交差点が主要渋滞箇所に特定(R5)されている。(道路工区1、街路工区4交差点)



4. どのような事業効果が見込めるか？

- ・令和5年度末までに道路工区(0.6km)及び街路北側工区(0.6km)の合計1.2kmで4車線供用を開始したことにより、綿貫交差点では渋滞長減少(最大550m)、通過時間短縮(最大13分)の効果が見られた。
- ・しかし、未整備区間がボトルネックとなっており、未だ岩鼻町交差点にて最大600mの渋滞が残っていることから、残区間も含めた一連区間を4車線整備することにより、工区全体での移動時間の短縮が見込まれる。
- ・また、歩行者及び自転車の通行空間を整備することにより、交通安全性の向上が図られる。



費用便益分析

	事業全体		残事業	備考
	前回評価時	今回再評価時		
費用合計 (C)	5,773,000千円	9,363,000千円	1,135,000千円	・工事費 ・維持管理費
便益合計 (B)	10,268,000千円	10,940,000千円	10,940,000千円	・走行時間の短縮 ・走行経費の減少
費用対効果分析 (B/C)	1.78	1.17	9.63	

5. 事業手法やコストは妥当か？

【前回評価時の計画(事業費)を変更する理由】

[主な事業費の増額]

1. 労務単価、資機材価格上昇に伴う増額(+7.0億円)

・令和元年度から6年度において、労務費単価が約1.2倍、鉄筋コンクリート材料費が約1.3~1.5倍になるなど、近年の資材・労務単価高騰の影響を強く受け、工事費が増額となる。

2. 道路改良工事費の増額(+3.5億円)

・施工中の混雑回避、沿道店舗等への円滑な出入りの確保、通勤通学の歩行者・自転車の安全性確保のため、交通規制が最小限となるよう段階を細かく区切った施工を行う必要が生じたことから、迂回の仮設備や交通誘導員の増により工事費が増額となる。

・試掘調査の結果、既設路盤下に劣化した安定処理層が確認されたため、この撤去処分費用が増額となる。

・残土処分について、近隣新規工業団地への搬出を行っていたが、R3に受入終了(完成)したことから、高崎市外への搬出処分が必要となり、処分費用が増額となる。

3. 橋梁工事費の増額(+5.5億円)

・当初、片側交互通行による粕川橋橋梁の架替えを想定していたが、近隣に県立公園や大規模工業団地が連単していることから、地元住民より、近隣小学校の通学路安全確保に加え、片側通行規制が生じないような施工方法とするよう強い要望があり、大型車のすれ違い通行が可能となる仮橋を設置する必要が生じたため、仮設費用が増加となる。

・また、詳細調査の結果、河川内地盤の礫径が当初想定より大(φ300)であり、橋梁下部工の杭基礎工法を鋼管杭(中掘工法)から場所打杭(オールケーシング)工法に変更する必要が生じたことから、施工費用が増額となる。

4. 埋蔵文化財調査費の増額(+1.5億円)

・試掘により、包蔵地周辺も含めた調査範囲が増加しているほか、発掘調査を進めたところ、想定よりも多くの遺構が出土したことから、調査費用が増額となる。

5. 軟弱地盤対策に伴う増額(+3.5億円)

・補強土壁工を伴う盛土部の支持地盤において、詳細な調査で軟弱地盤が確認されたことから、良質土への置換による路床改良費用が増額となる。

・また、上記に伴い、路床改良範囲内の既設占用物件の移設が新たに必要となったことから、移設補償費が増額となる。

【今回の変更計画の妥当性】

・本施工区間は、人口集中地区内の人家、店舗、県立公園、工業団地が集中する地区であり、また、近隣小学校の通学路になっているほか、施工範囲内5交差点が主要渋滞箇所(R5)となっていることから、施工にあたり、地域の住民生活への影響(渋滞等)軽減や、道路利用者の安全性確保のため、細かな段取り替えを行うことによる仮設・施工費用の増加は妥当である。

・橋梁の杭基礎工法の変更、軟弱地盤対策の追加等は、詳細な調査や試掘によって必要と判明したものであり、経済性等も考慮して対策工法を選定しているため、妥当である。

【事業費の縮減に向けた取り組み】

・低コスト手法による電線共同溝の実施(浅層埋設の採用)。

・歩車道境界に防草機能を有する製品を採用。防草テープ、防草シートを設置(維持管理費の縮減)。

6. 事業実施にあたり、配慮した事項はあるか？

・景観の観点から、転落防止柵、道路照明、道路標識の色彩が周辺の街並みに調和する色彩となるよう配慮している。



転落防止柵



道路照明



道路標識

7. 事業が長期間要している理由と今後の見通しは？

- ・当該地域が人口集中地区内の住宅地となっているため、地権者との用地交渉や物件移転に係る調整、電線共同溝工事における電線管理者と地権者との調整（引込管の施工方法や時期等）に不測の期間を要したことから、約3年間の遅延が生じており、事業完了が令和8年度から約3年間延長となり、令和11年度の完成が見込まれている。
- ・現在、道路工区（0.6km）及び街路北側工区（0.6km）の合計1.2kmで4車線供用しており、今後全線での早期4車線化供用に向け、鋭意事業を推進している。

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

- ・本路線は、前橋市と高崎市、藤岡市の都市間を結ぶ主要幹線道路であり、4車線で整備を進めているが、本事業区間は2車線でボトルネックとなっているため、慢性的な渋滞が発生し、都市間の連携強化や産業の発展と観光振興を図る上で支障となっている。
- ・このため、4車線道路に拡幅を行うことにより交通容量を増大させ、現道の慢性的な渋滞の解消を図るとともに、国道17号と東毛広域幹線道路、高崎玉村スマートICを結ぶ重要なネットワークの構築と都市間連携の強化を図り、産業の発展と観光振興を促進させることを目的として、鋭意事業を進めている。
- ・また、本区間は、歩道未整備箇所が多くあり、交通安全上危険な状況であるため、歩行者・自転車の通行空間の整備も行い、歩行者等の安全確保を図るものである。
- ・用地交渉や電線共同溝事業に伴う関係者との調整により長期間を要しているが、道路工区及び街路工区の一部区間の4車線化供用開始により、一部効果が発現しており、令和5年度に用地買収が完了したことから、未整備区間も事業完成の見通しがある。
- ・以上のことから、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り、事業継続が妥当である。

9. 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">・本路線は、前橋と高崎、藤岡を結ぶ主要幹線道路であり、渋滞解消や周辺幹線道路とのネットワーク構築のために重要な道路であるため、事業期間の延長については理解するが、早期の整備をお願いしたい。・事業費の増額はやむを得ないので、引き続きコスト削減を徹底し、効率的かつ効果的に事業を促進されたい。