

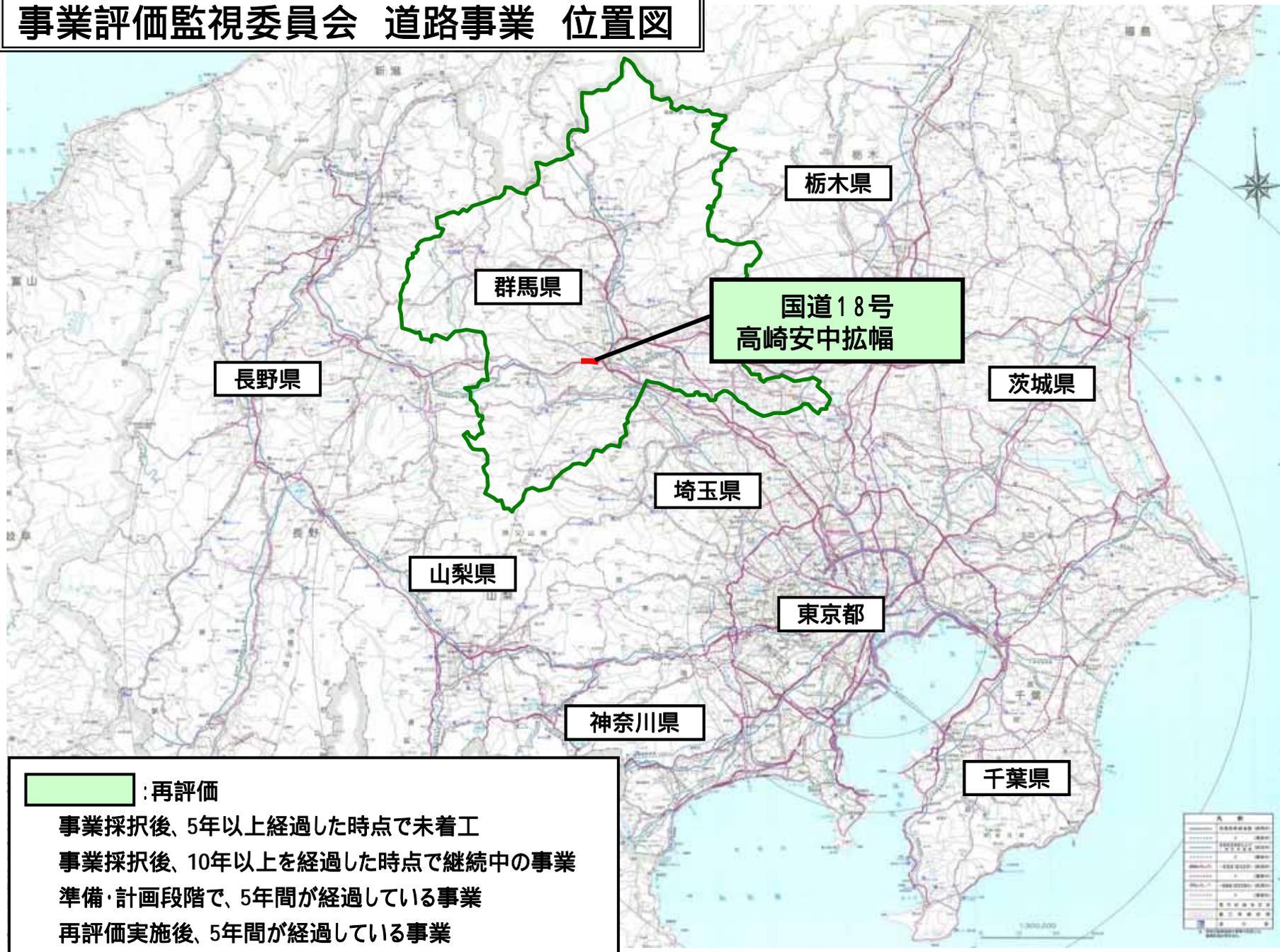
(再評価)

資料 1 - 1 4  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成20年度第4回)

# 国道18号 高崎安中拡幅

平成21年3月18日  
国土交通省 関東地方整備局

# 事業評価監視委員会 道路事業 位置図



# 1. 事業の目的と計画の概要

## (1) 目的

- ・高崎～安中区間における交通混雑の解消
- ・交通安全の確保

## (2) 計画の概要

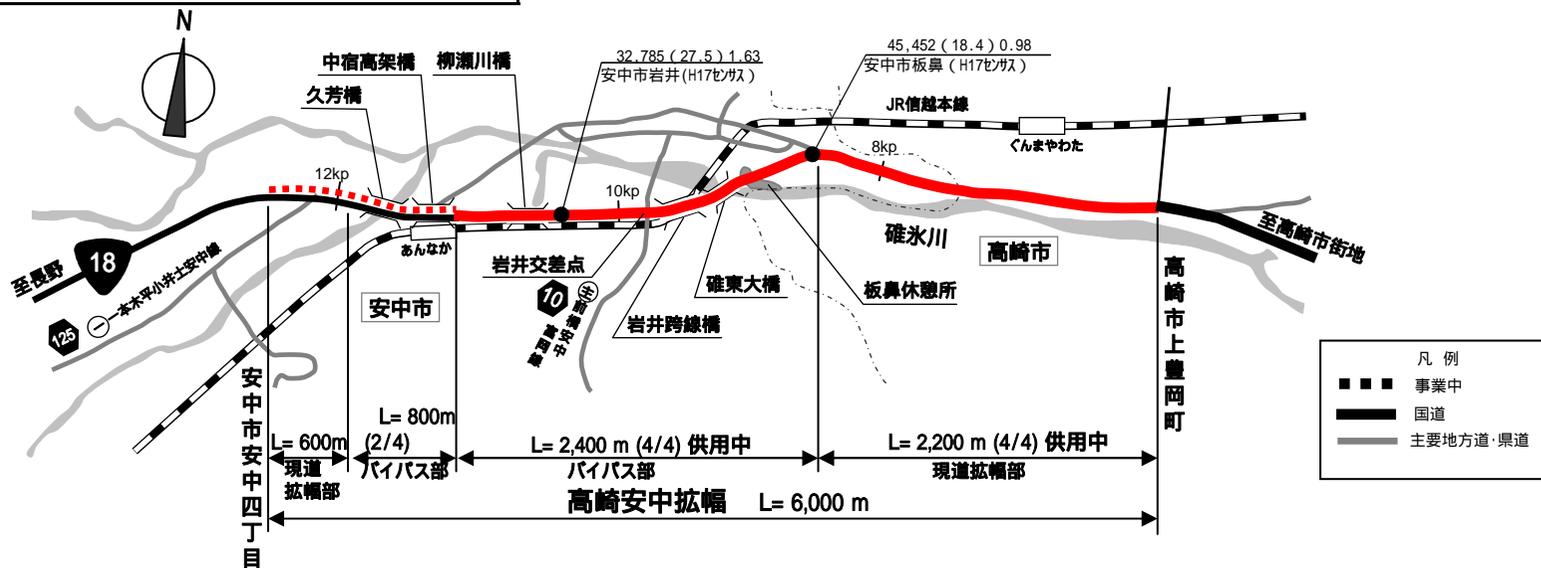
区 間： 自) 群馬県高崎市上豊岡町  
くまけんたかきしがみとよおかまち  
くまけんあんなかしあんなかよんちょうめ  
 至) 群馬県安中市安中四丁目  
 計画延長： L=6.0km  
 幅員： W=25m  
 道路企画： 第3種第1級  
 設計速度： 80km/h  
 車線数： 4車線  
 事業化： 昭和58年度  
 事業費： 約400億円  
 計画交通量： 39,000台/日

標準断面図

バイパス部(完成)

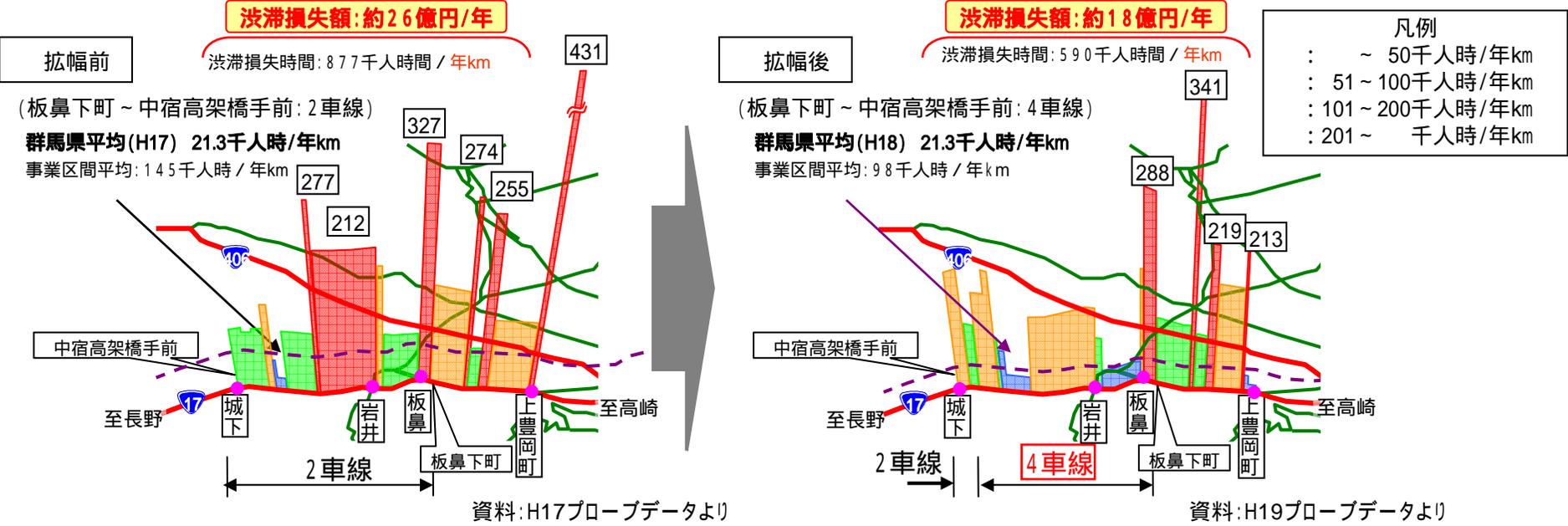


現道拡幅部

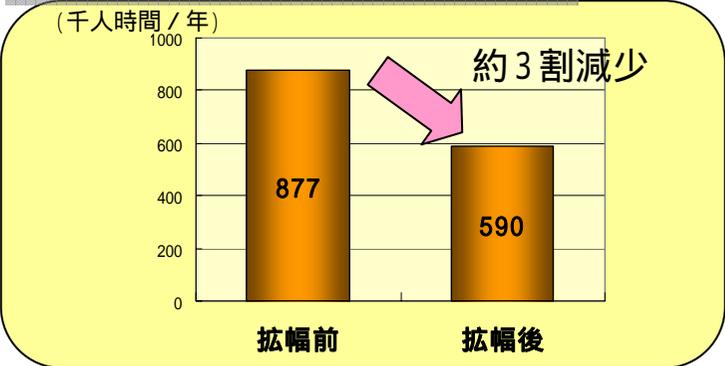


# 2 - 1 . 事業の必要性に関する視点

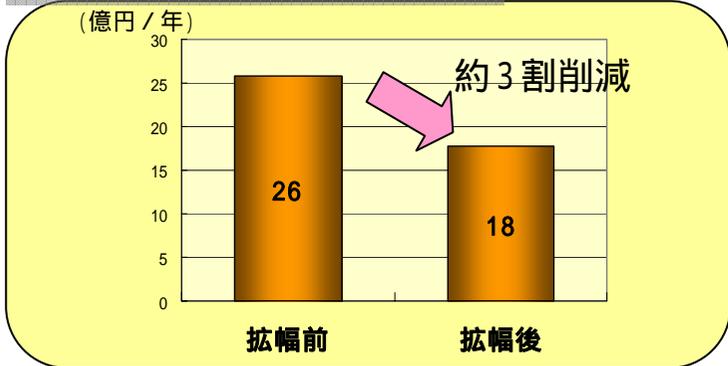
- ・バイパス部(板鼻下町～中宿高架橋手前)の拡幅により、渋滞損失時間は約3割減少。
- ・費用で換算すると約3割(約8億円)の削減。 【バイパス部(2車線 4車線)供用:平成18年度】



**渋滞損失時間が約3割減少!**



**渋滞損失額が約3割削減!**



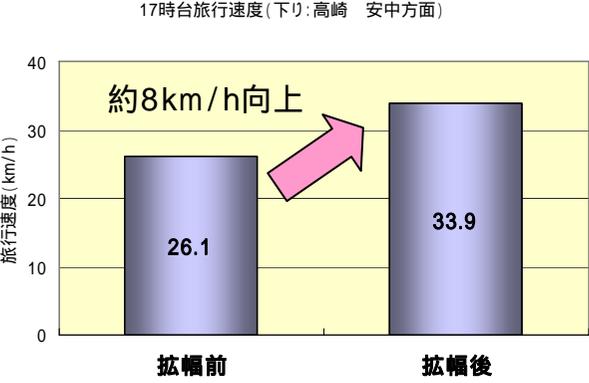
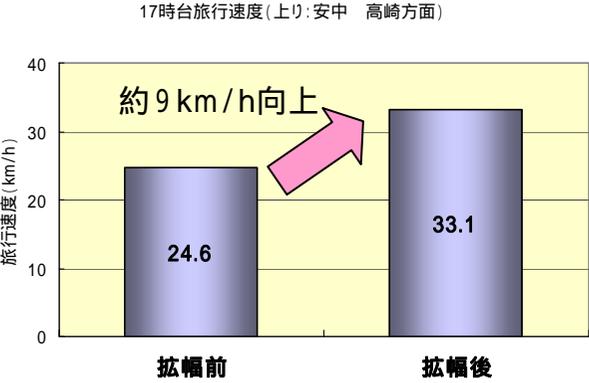
# 2 - 2 . 事業の必要性に関する視点

・バイパス部の拡幅により、岩井交差点の渋滞が緩和され、旅行速度が向上しました。

上り方向(安中 高崎方面)では、17時台の旅行速度が、約9 km/h向上しました。  
下り方向(高崎 安中方面)では、17時台の旅行速度が、約8 km/h向上しました。



拡幅前:板鼻下町～中宿高架橋手前2車線(H17ﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄより)  
拡幅後:板鼻下町～中宿高架橋手前4車線(H19ﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄより)



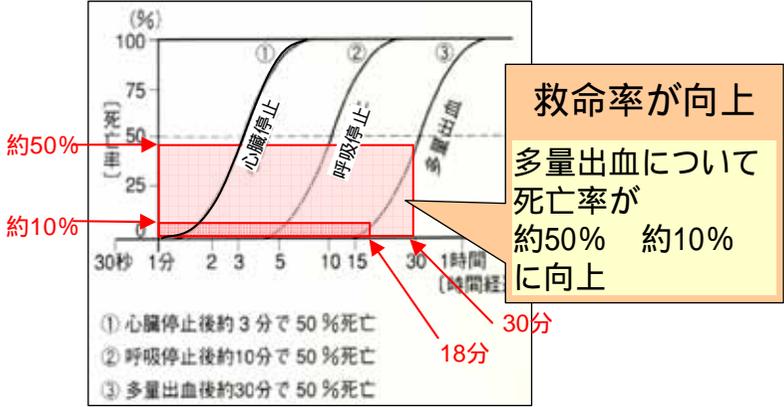
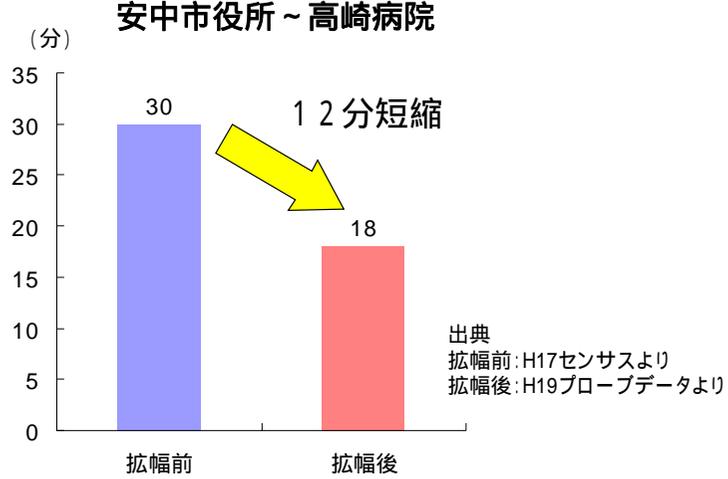
# 2-3. 事業の必要性に関する視点

- ・現道が拡幅されることにより、安中市役所から高崎病院までの所要時間が約12分短縮。
- ・これにより、多量出血患者の死亡率が約50%から約10%となり、延命率が向上。



拡幅前: 板鼻下町 ~ 中宿高架橋手前 2車線  
 拡幅後: 板鼻下町 ~ 中宿高架橋手前 4車線

三次医療機関: 二次救急医療機関(入院治療を必要とする重症救急患者に対応する医療機関)では対応できない重篤の救急患者に対応する。高度な診療機能をもつ24時間体制の救命救急センターである。位置づけは、三次医療機関として認可されるのではなく、高度救命救急センター、救命救急センターが該当。



カーラーの救命曲線  
 出典: 大阪教育大学  
<http://www.bur.osakakyoiku.ac.jp/somu/kyumei/cara.htm> 5

# 2-4. 事業の必要性に関する視点

- ・高崎安中拡幅周辺には多くの商工業施設が立地。
- ・製品の出荷において、約9割が高崎安中拡幅区間を通過。(工場ヒアリング)
- ・安中市の製品出荷額は、増加傾向にあり、経済活性化に貢献している。

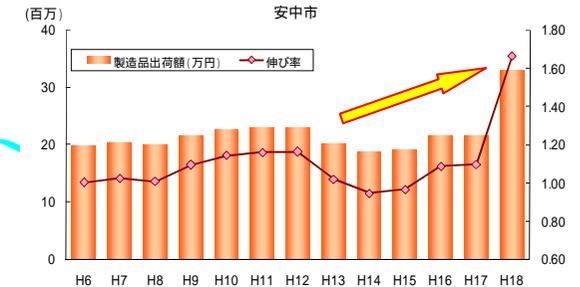
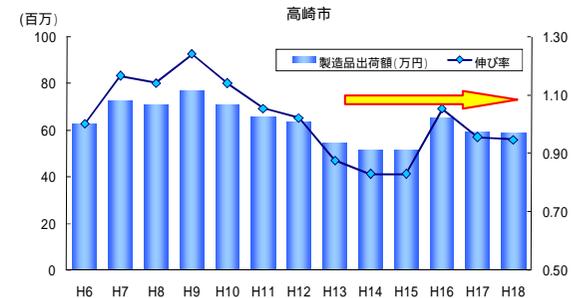
4車線拡幅前



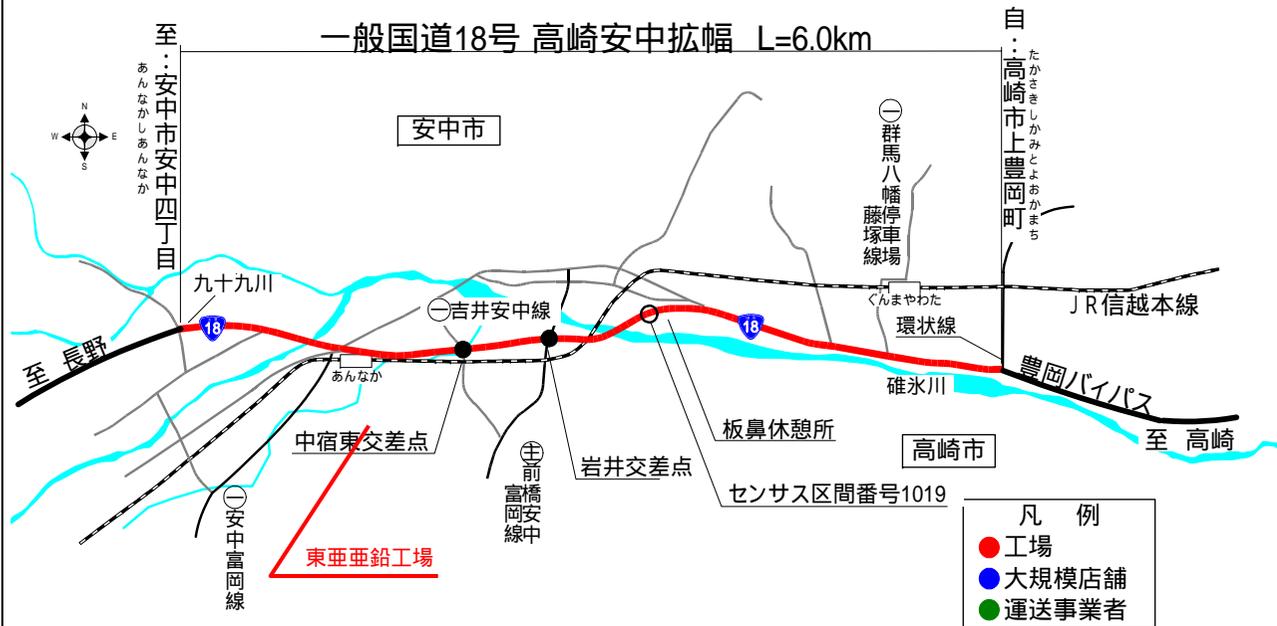
4車線拡幅後



安中市では、近年、製造品出荷額が増加傾向になっている。



出典: 経済産業省 工業統計表



# 3. 費用対効果

## 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)	
	637億円	73億円	0億円	710億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	581億円		13億円	594億円		
						1.2

## 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)	
	151億円	21億円	0億円	172億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	19億円		2億円	21億円		
						8.3

## 既供用区間を除く区間

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)	
	151億円	21億円	0億円	172億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	20億円		2億円	22億円		
						7.9

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

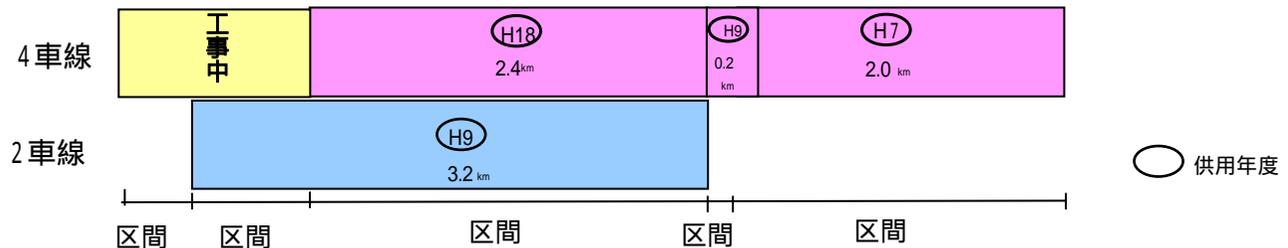
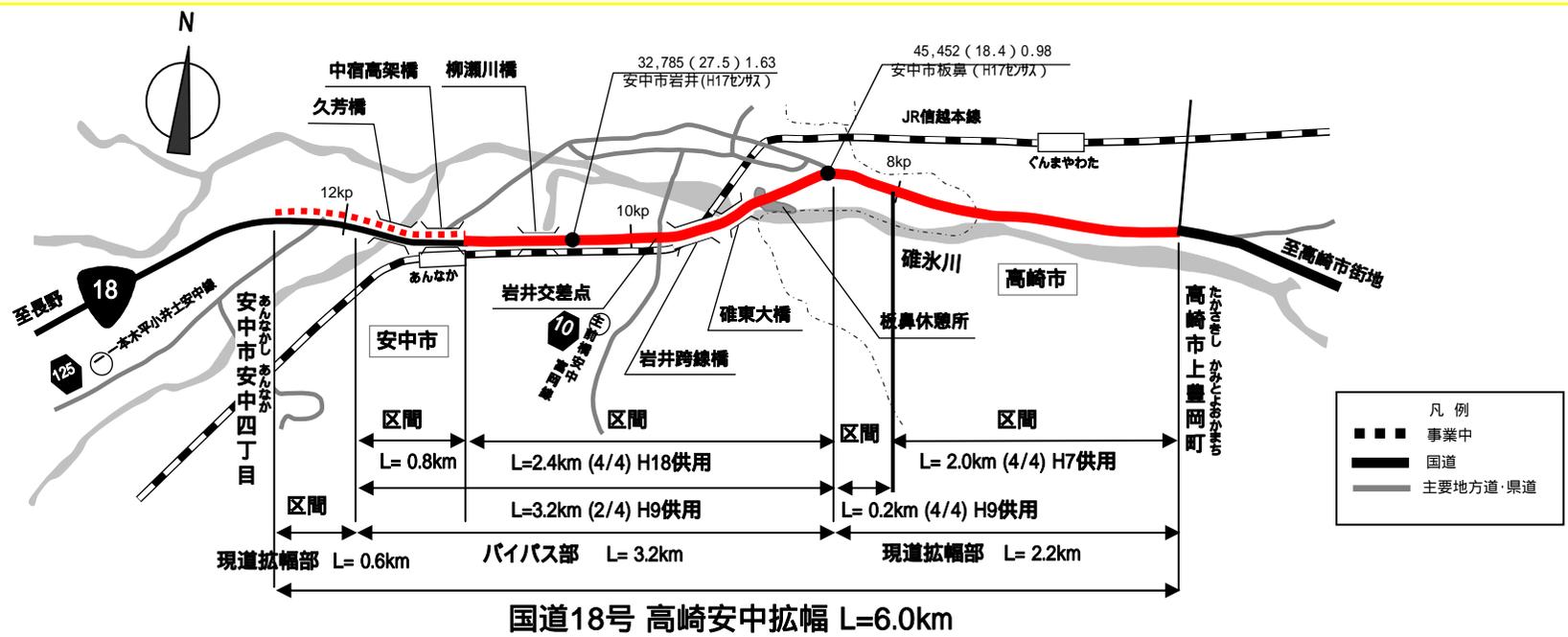
注3) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：平成20年度

# 4-1. 事業進捗の見込みの視点

## ・高崎安中拡幅の経緯

- S58年度 事業化
- S59年度 都市計画決定
- S60年度 用地買収着手
- H元年度 工事着手
- H7年度 現道拡幅部2km区間供用
- H9年度 バイパス部3.2km(暫定) & 現道拡幅部0.2km区間供用
- H18年度 バイパス部2.4km区間供用



# 4 - 2 . 事業進捗の見込みの視点

年度		S58	S59	～用地着手			～工事着手			供用			供用 暫定供用			供用													
		S58	S59	S60	S61	S62	S63	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22～
用地	区間																												
	区間																												
	区間																												
	区間																												
	区間																												
	進捗率% (面積)				1	4	9	27	42	67	75	86	89	92	97	98	99							99					
工事	区間	4車線																											
	区間	4車線																											
	区間	暫定2車線																											
		4車線																											
	区間	暫定2車線																											
		4車線																											
	区間	4車線																											

## 5. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・高崎安中拡幅は、国道18号の高崎市と安中市における混雑解消のために計画された延長6.0kmの現道拡幅およびバイパス事業であり、現在、4.6kmを4車線にて供用。
- ・高崎市・安中市と関係地域を連絡する地域交通や観光地へ向かう交通の増大などから交通渋滞が発生。
- ・費用対効果(B/C)は1.2である。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・高崎市上豊岡町の起点部から、バイパス部終点の安中市安中下野尻交差点までの延長5.4kmまでの区間については、用地取得率100%。
- ・全体延長6kmについても既に用地取得率は約99%。
- ・残事業1.4kmについては、周辺の開発状況や周辺道路の状況、交通量の状況等をみながら順次整備を推進。

### (3) 対応方針(原案)

#### 事業継続

残区間の必要性・重要性は変わらないと考えられる。