

(再評価)

資料 3 - 4 - ①
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成23年度第4回)

一般国道18号 高崎安中拡幅

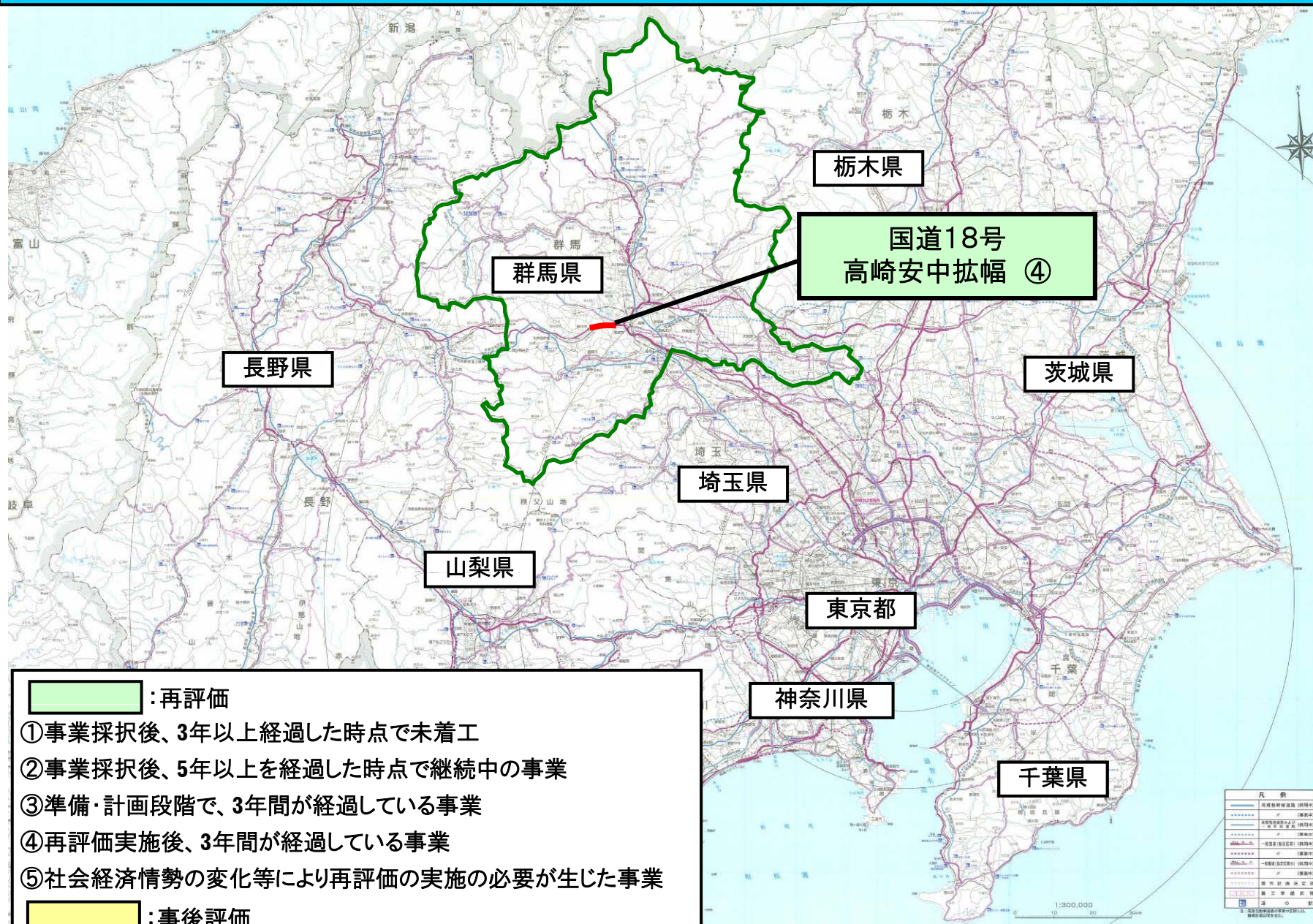
平成23年10月31日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	4
4. 事業の必要性に関する視点	6
5. 費用対効果	9
6. 事業進捗の見込みの視点	11
7. 今後の対応方針(原案)	12

1. 位置図



2. 事業の目的と計画の概要

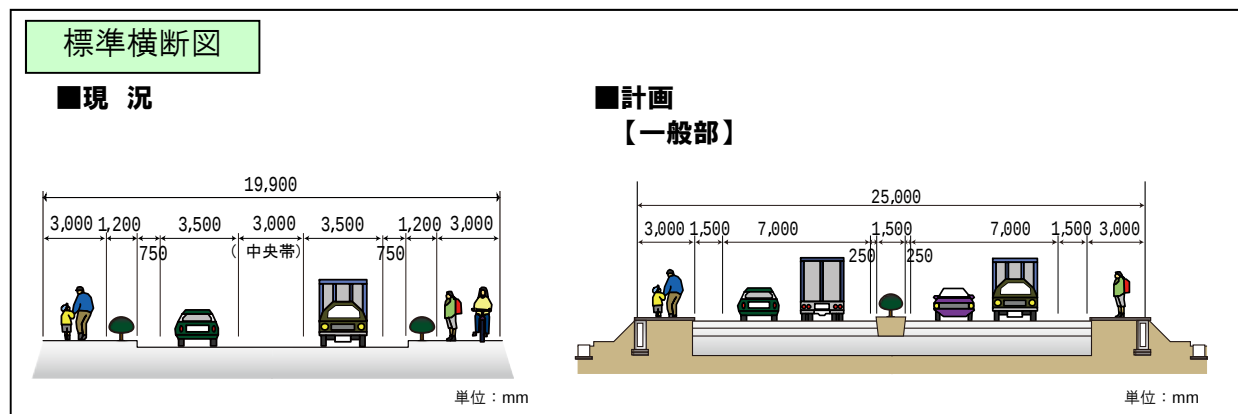
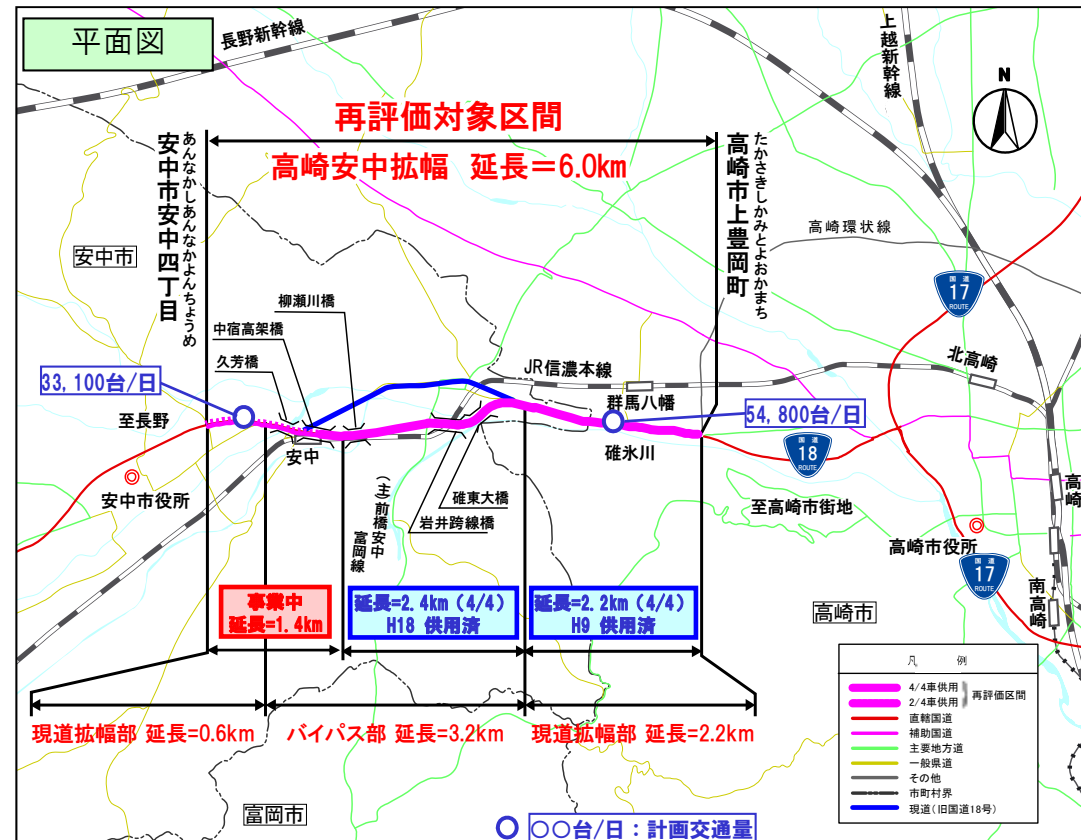
(1) 目的

- ・高崎市～安中市における交通混雑の解消
- ・高崎市～安中市における交通安全の確保

(2) 計画の概要

区 間：自) 群馬県高崎市上豊岡町
至) 群馬県安中市安中四丁目

計画延長：L=6.0km
幅員：W=25m
道路規格：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：33,100～54,800台/日



2. 事業の目的と計画の概要

(3) 国道18号の交通特性

- ・国道18号当該事業区間の交通特性は、周辺地域内に起終点のある内々交通が69%。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が17%、周辺地域を通過する外々交通が14%となっている。

■ 国道18号の主な利用OD（国道18号を利用する交通の結びつき）

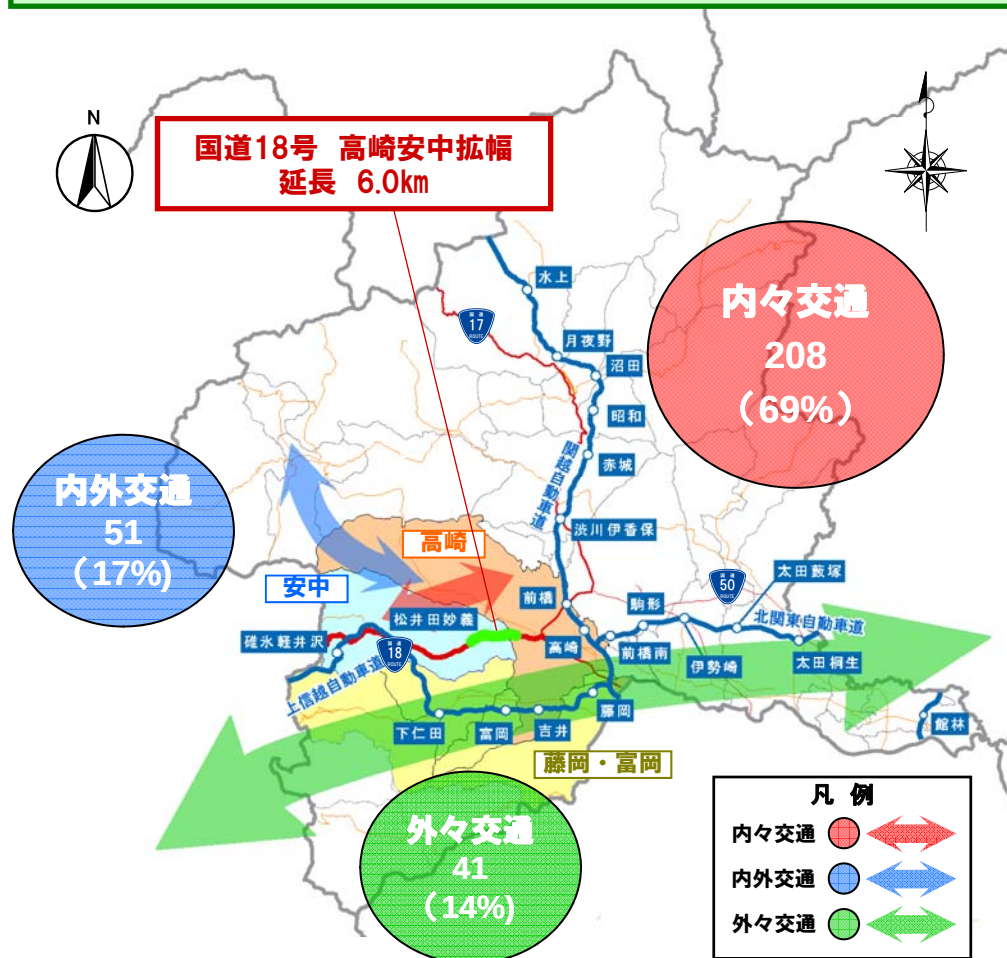


表 国道18号の交通特性

国道18号のOD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	208	69%
周辺地域⇄高崎	60	20%
周辺地域⇄安中	128	42%
周辺地域⇄藤岡・富岡	20	7%
周辺地域とその他の地域(内外)	51	17%
周辺地域⇄群馬県	23	8%
周辺地域⇄その他県	28	9%
通過交通(外々)	41	14%
合計	300	100%

内々交通が69%

内外交通が17%

外々交通が14%

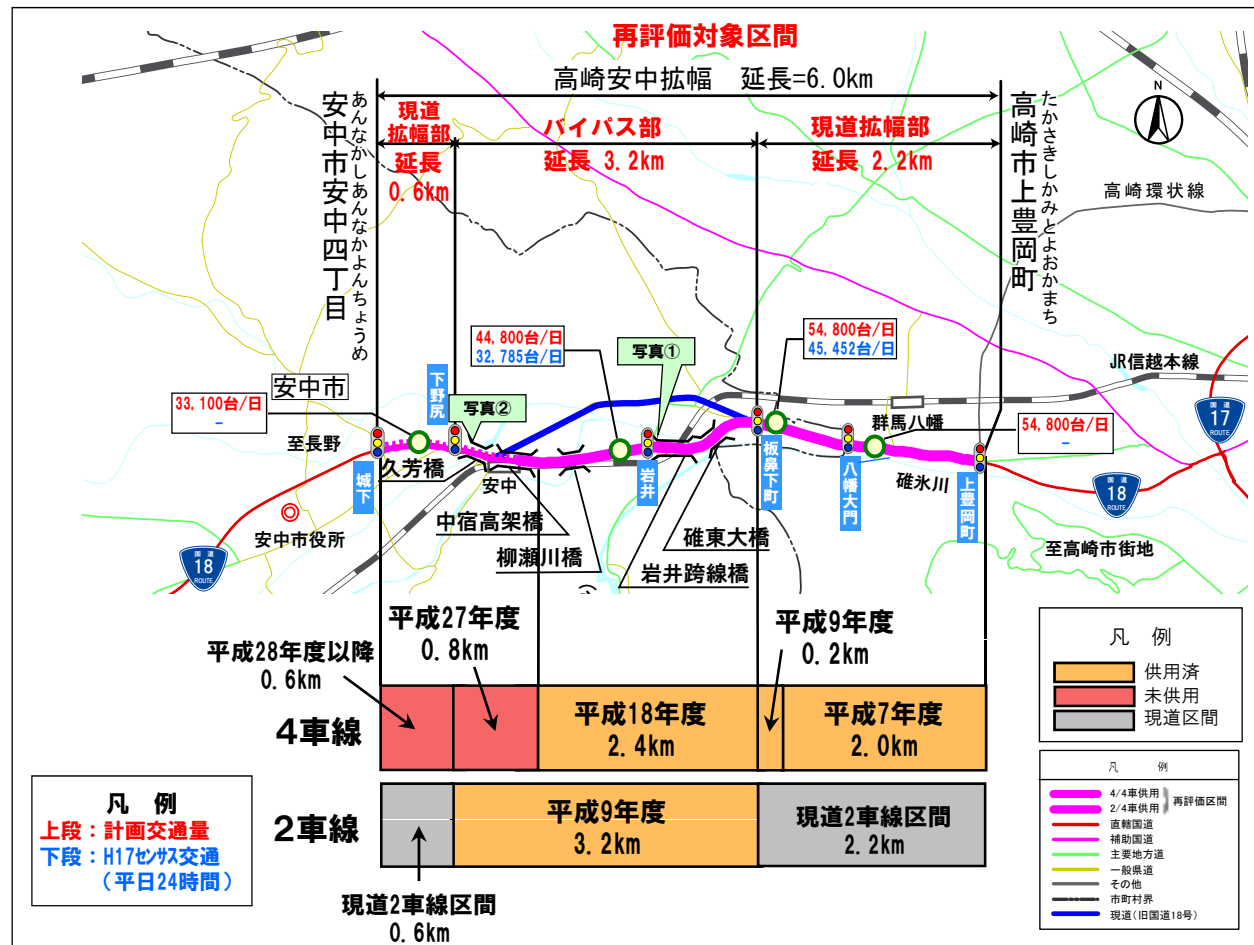
※周辺地域とは当該事業が通過する地域(高崎市、安中市)及び隣接する地域の藤岡・富岡地域(藤岡市、富岡市、甘楽町)

※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

3. 事業進捗の状況

(1) 事業の経緯

昭和58年度	事業化	平成7年度	現道拡幅部2.0km区間	(4/4車線) 供用
昭和59年度	都市計画決定	平成9年度	バイパス部3.2km区間	(2/4車線暫定) 供用
昭和60年度	用地買収着手		現道拡幅部0.2km区間	(4/4車線) 供用
平成元年度	工事着手	平成18年度	バイパス部2.4km区間	(4/4車線) 供用



写真① 岩井交差点付近
(4/4車線供用区間)



撮影日：H23.10

写真② 久芳橋付近
(2/4車線供用区間)

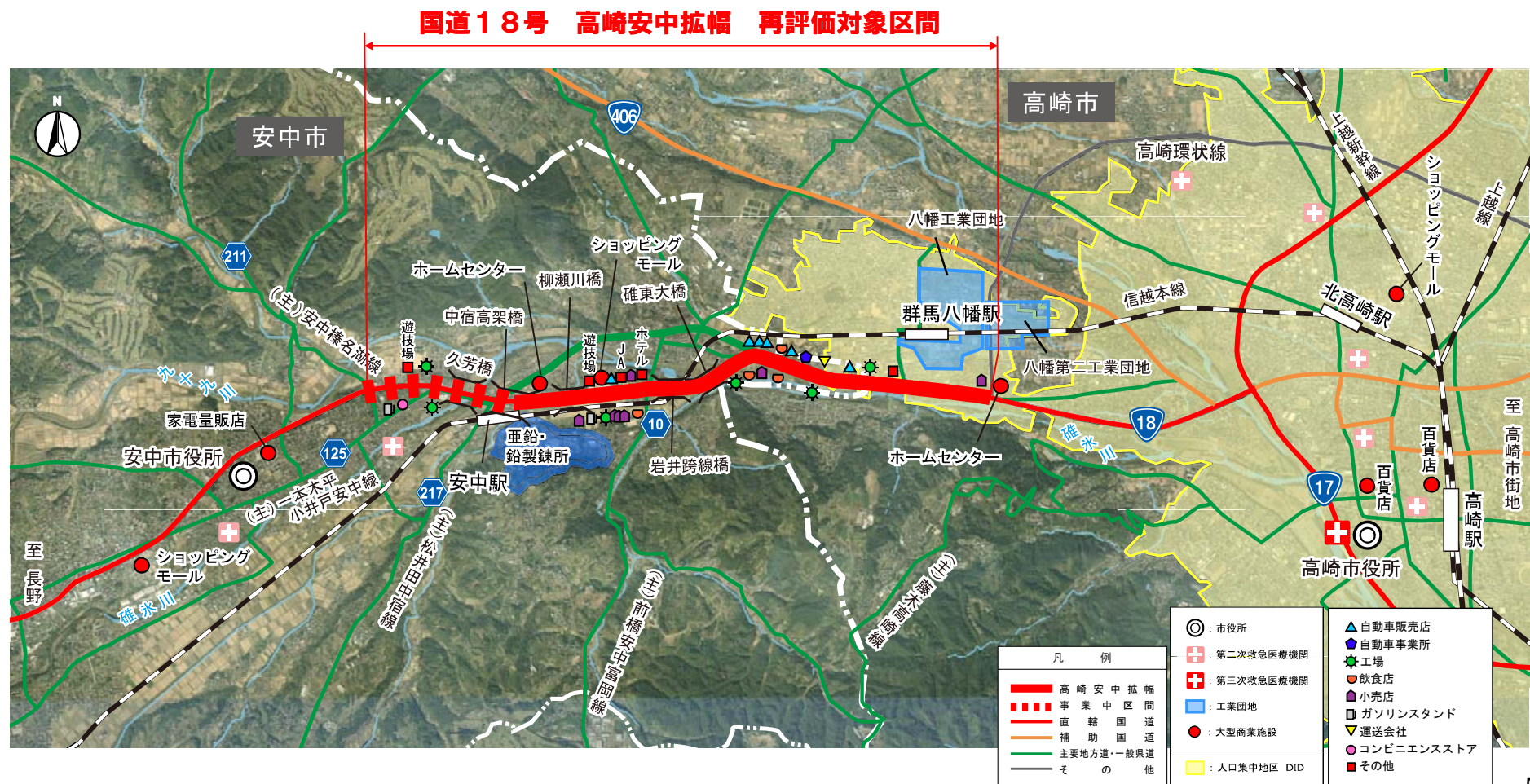


撮影日：H23.10

3. 事業進捗の状況

(2) 周辺状況

- ・高崎安中拡幅は、高崎市と安中市を結ぶ幹線道路であり、山間にJR信越本線や河川と並行して計画されている。
- ・沿道には工業団地、大型商業施設や亜鉛・鉛製錬所が立地している。

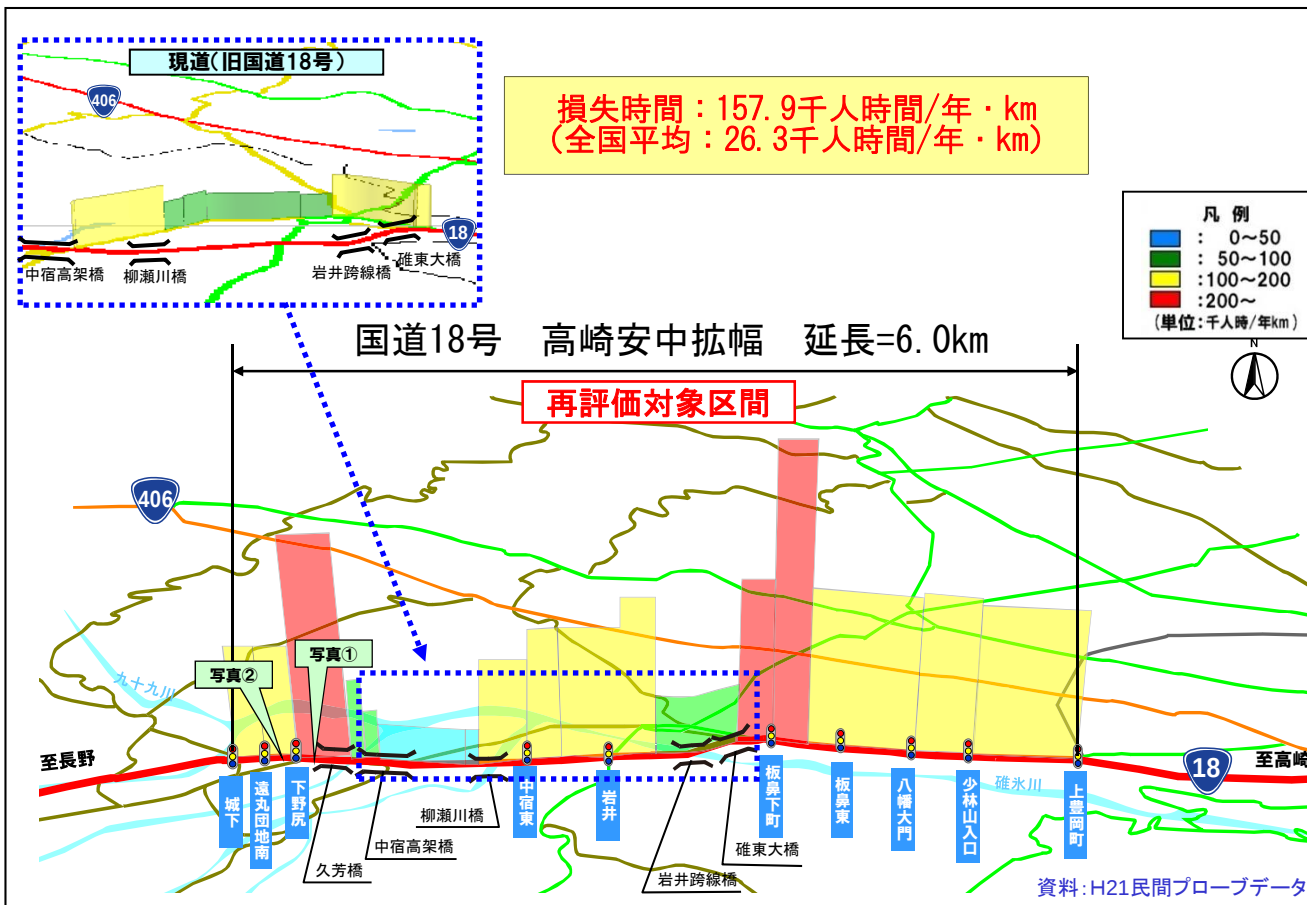


4. 事業の必要性に関する視点

(1) 国道18号の渋滞状況

- ・当該区間の損失時間は157.9千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約6倍。
- ・高崎安中拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。

■ 損失時間の発生状況



渋滞状況 写真①
(下野尻交差点 下り方向)



撮影日：H23. 10

渋滞状況 写真②
(下野尻交差点 上り方向)



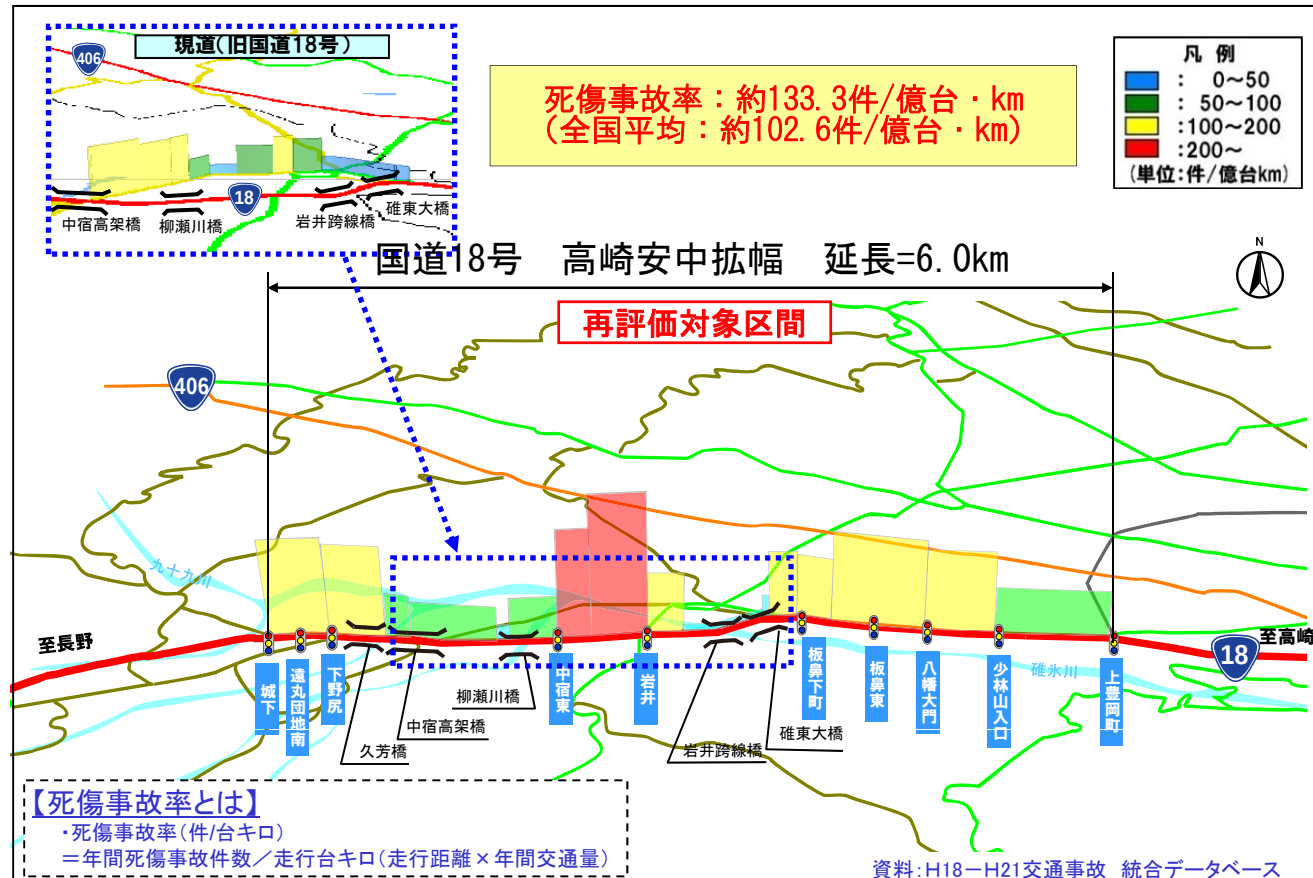
撮影日：H23. 9

4. 事業の必要性に関する視点

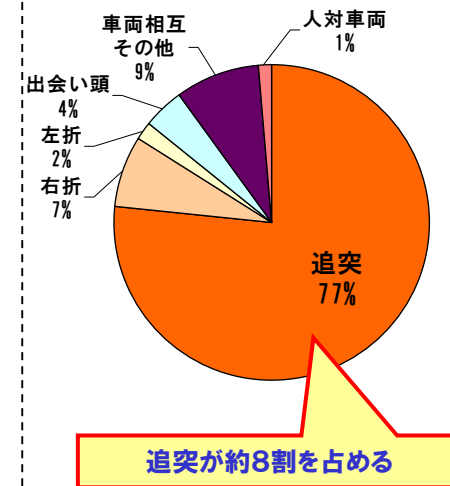
(2) 国道18号の交通事故状況

- ・当該区間の平均死傷事故率は133.3件/億台・kmであり、全国平均(102.6件/億台・km)の約1.3倍。
- ・高崎安中拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。

死傷事故の発生状況



【事故類型別の死傷事故件数割合】

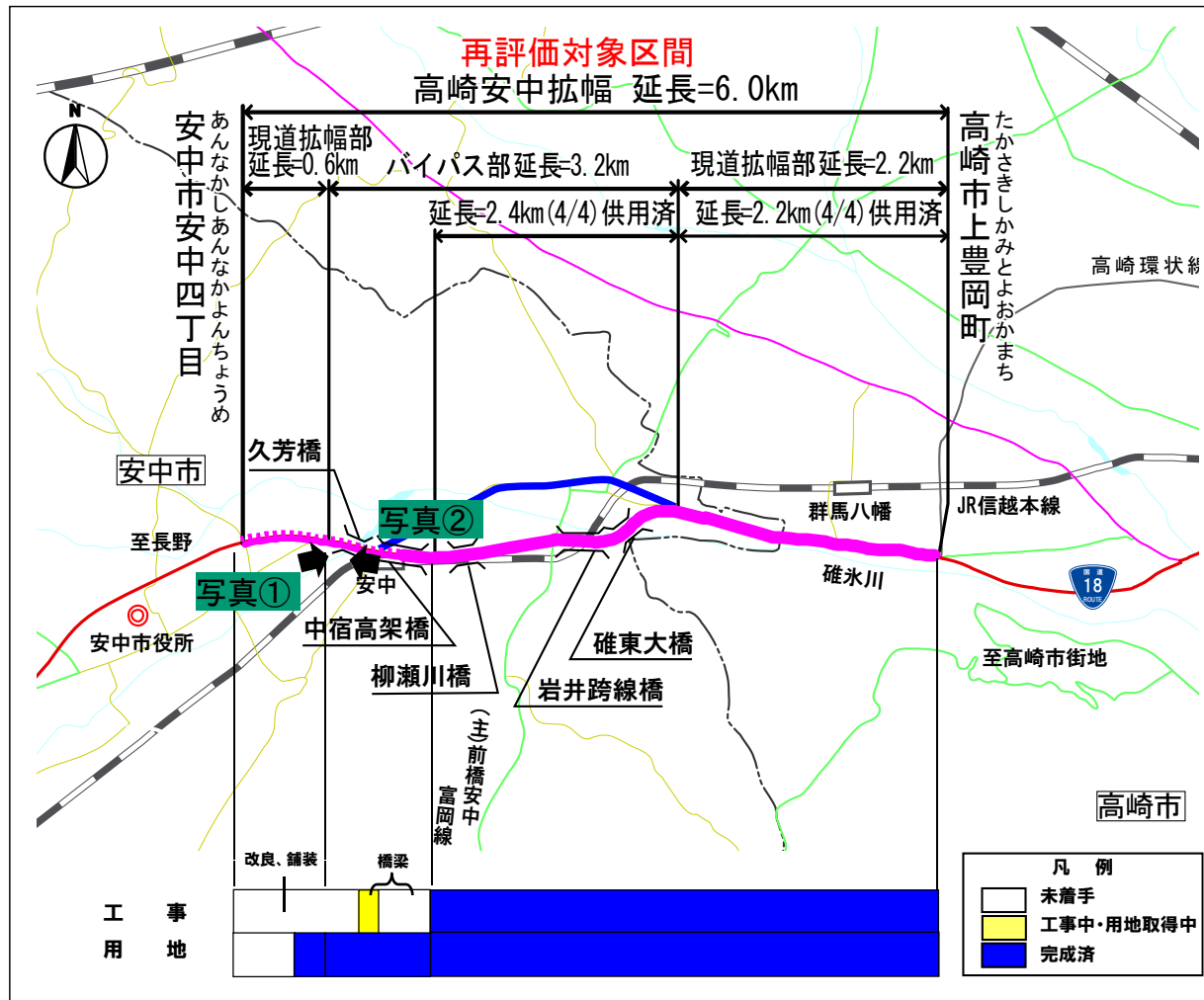


資料：H18～H21交通事故 統合データベース

4. 事業の必要性に関する視点

(3) 残工事の概要

- ・バイパス部(延長3.2km)は、用地取得が完了しており、現在4車線化に向け、橋梁工事を推進中。
- ・現道拡幅部(延長0.6km)は、4車線化に向け、用地取得、改良、舗装が残っている。



写真① 橋梁区間の施工状況



撮影日：H22. 1

写真② 橋梁区間の施工状況



撮影日：H21. 12

5. 費用対効果(計算条件)

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

■計算条件

[参考：前回評価(H20)]

・基準年次	: 平成23年度	: 平成20年度
・供用開始年次	: 平成33年度	: 平成33年度
・分析対象期間	: 供用後50年間	: 供用後50年間
・基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	: 平成17年度道路交通センサス
・交通量の推計時点	: 平成42年度	: 平成42年度
・計画交通量	: 33,100~54,800 (台/日)	: 33,500~49,800 (台/日)
・事業費	: 約400億円	: 約400億円
・費用便益比	: 1.3	: 1.2

5. 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)
	860億円	33億円	1.5億円	894億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	646億円		22億円	668億円	

■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)
	179億円	0.63億円	0.09億円	180億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	20億円		4.9億円	25億円	

注1) 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。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 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。

基準年：平成23年度

6. 事業進捗の見込みの視点

- ・現道拡幅部については、昭和60年度より用地買収に着手、平成元年度から工事に着手し、平成9年度までに2.8kmのうち、2.2kmの4/4車線供用を図った。残る0.6km区間は、今後の交通状況、社会経済状況の変化等を踏まえ、現在整備中のバイパス部を供用後に着手する予定。
- ・バイパス部は、昭和61年度より用地買収に着手、平成2年度から工事に着手し、平成18年度までに3.2kmのうち2.4kmの4/4車線供用を図り、現在残る区間(0.8km)の4車線化に向け橋梁工事を推進している。

年 度		S58	S59	S60	S61	S62	S63	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
都市計画決定			都市計画決定																																				
事業化		事業化																																					
測量・調査・設計		測量	測量設計	測量設計 地質設計	地質設計	測量設計	設計	設計	設計	地質設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計				設計					設計	設計						設計	設計					
設計・用地説明			設計	設計 用地																														設計 用地					
埋蔵文化財調査													埋文	埋文	埋文																								
現道拡幅部 (2.2km)	用地			1%	18%	34%	42%	58%	77%	76%	88%	90%	92%	98%	99%	完了																							
	工事							40%	43%	50%	61%	69%	86%	99% 4/4供用 (2km)	99%	100% 4/4供用 (0.2km)																							
バイパス部 (3.2km)	用地			0.2%	2%	22%	38%	65%	76%	86%	89%	92%	98%	99%	完了																								
	工事							10%	19%	27%	34%	41%	48%	58%	64% 2/4供用 (3.2km)	66%	69%	71%	76%	83%	88%	90%	91.4%	92.7% 4/4供用 (2.4km)	92.8%	93.1%	93.8%	94.0%	94.6%					完成					
現道拡幅部 (0.6km)	用地																																						
	工事																																					完成	
工事進捗率					3%	3%	8%	12%	16%	24%	33%	40%	49%	57%	64%	69%	71%	73%	75%	78%	84%	88%	90%	91%	92.1%	92.2%	92.4%	93.1%	93.3%	93.8%									

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である。

(前回再評価)

(今回再評価)

7. 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、交通混雑の解消及び交通安全の確保を目的に整備を進めている。
- ・当該区間は全国平均の約6倍の渋滞が発生している。
- ・当該区間は全国平均の約1.3倍の死傷事故が発生している。
- ・費用対効果(B/C)は1.3である。

(2)事業進捗の見込みの視点

- ・現道拡幅部については、昭和60年度より用地買収に着手、平成元年度から工事に着手し、平成9年度までに2.8kmのうち、2.2kmの4/4車線供用を図った。残る0.6km区間は、今後の交通状況、社会経済状況の変化等を踏まえ、現在整備中のバイパス部を供用後に着手する予定。
- ・バイパス部は、昭和61年度より用地買収に着手、平成2年度から工事に着手し、平成18年度までに3.2kmのうち2.4kmの4/4車線供用を図り、現在残る区間(0.8km)の4車線化に向け橋梁工事を推進している。

(3)都道府県、政令市からの意見

(群馬県知事の意見)

高崎～安中間の渋滞解消や交通安全確保のために、1日も早い事業完成を目指していただきたい。

特に、現在施工中のバイパス区間について、早期に4車線化を図られたい。

また、2車線区間となっている安中市街地においても慢性的な渋滞が発生しているため、事業区間の延伸を検討されたい。

(4)対応方針(原案)

・事業継続

高崎安中拡幅の整備は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保の観点から、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る。