

(再評価)

資料 3 - 8 - ①

平成 29 年度 第 2 回
関 東 地 方 整 備 局
事 業 評 価 監 視 委 員 会

一般国道18号 高崎安中拡幅

平成29年10月20日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	4
3. 事業の評価	.....	6
4. 事業の見込み等	.....	9
5. 関連自治体等の意見	.....	10
6. 今後の対応方針(原案)	.....	11

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要

- ・高崎安中拡幅は、高崎市と安中市を結ぶ幹線道路であり、JR信越本線や碓氷川と並行して計画されている事業。
- ・沿道には、工業団地や大型商業施設が立地。

目的

- ・交通混雑の解消
- ・交通安全の確保

計画概要

事業区間 : 自)群馬県高崎市上豊岡町 かみとよおかまち
 至)群馬県安中市安中四丁目

計画延長・幅員 : 6.0km・25.0m

車線数 : 4車線

計画交通量 : 35,400~54,300台/日

事業化 : 昭和58年度

全体事業費 : 約412億円

位置図

一般国道18号
高崎安中拡幅

平面図

至長野

至前橋

至高崎

群馬県安中市安中四丁目

群馬県高崎市上豊岡町

再評価対象区間

国道18号 高崎安中拡幅 延長6.0km

凡例

- 開通区間
- 暫定開通区間
- 一般国道
- 県道・市道
- ⋯⋯ 国道(事業中)
- 市役所
- 人口集中地区(H22)

標準的横断面図

(単位: m)

現況

19.9

3.0 1.2 0.75 3.5 3.0 3.5 0.75 1.2 3.0

計画【一般部】

25.0

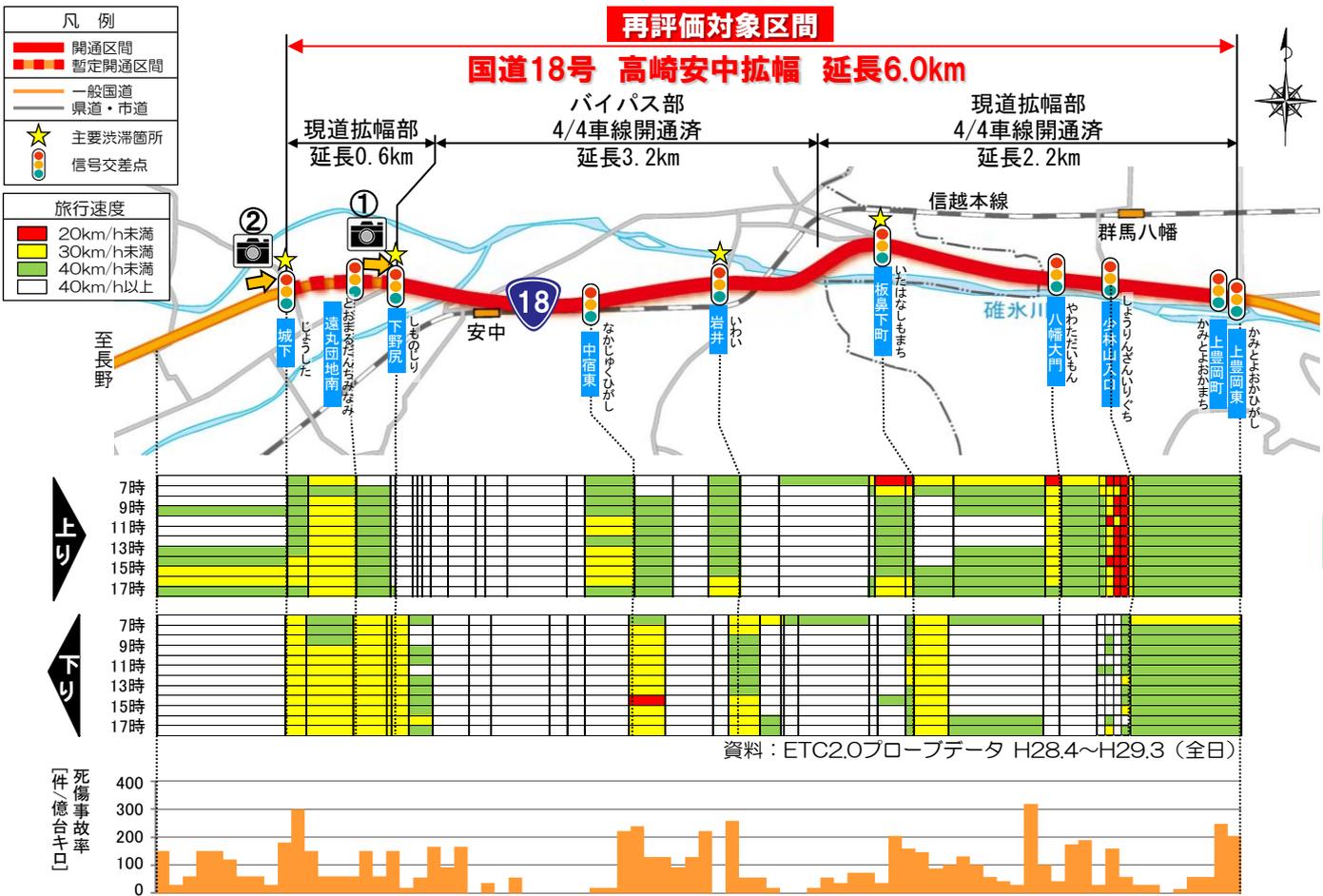
3.0 1.5 7.0 0.25 1.5 0.25 7.0 1.5 3.0

1. 事業の概要

(2) - 1 事業の必要性(交通の状況)

- ・^{しものじり}下野尻交差点～^{じょうした}城下交差点の2車線区間で速度低下が発生。
- ・高崎安中拡幅の整備(全線4車線化)により、交通混雑の緩和が期待される。

国道18号の混雑・事故状況



① ^{しものじり}下野尻交差点の交通状況

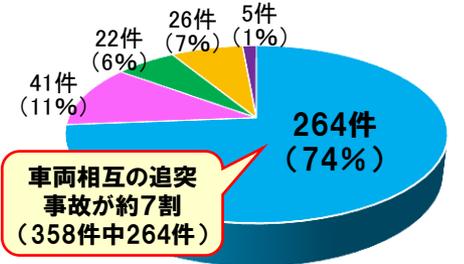


② ^{じょうした}城下交差点の交通状況



交通事故類型

- 車両相互(追突)
- 車両相互(右左折)
- 車両相互(出会い頭)
- 車両相互(その他)
- 人対車両



資料：交通事故データ (H24～H27)

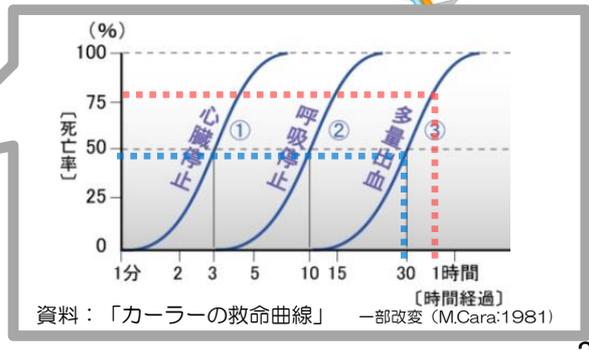
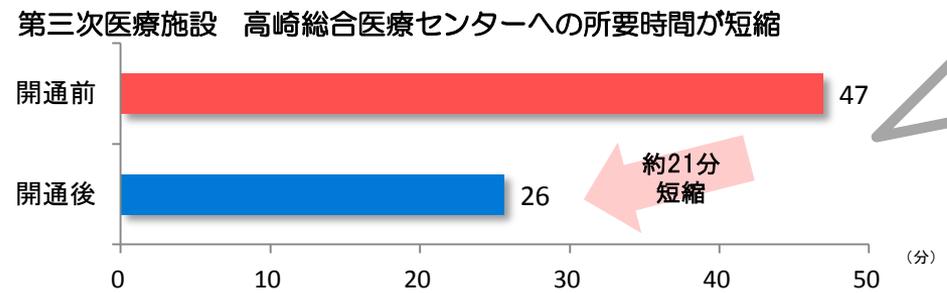
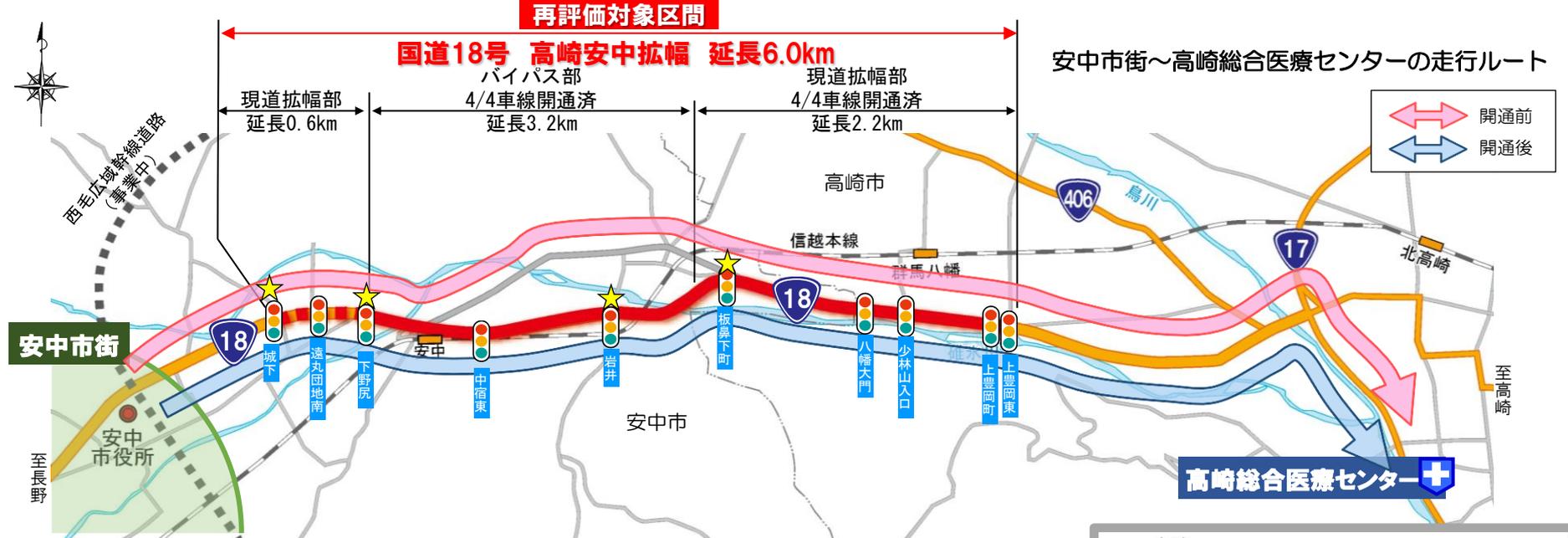
資料：交通事故データ (H24～H27)

1. 事業の概要

(2) - 2 事業の必要性(救急医療の支援)

- ・高崎安中拡幅は、平成7年度より順次開通。安中市街から高崎総合医療センターへの所要時間が約21分と大幅に短縮。
- ・平成27年度にバイパス部が完成4車線で開通し、救急医療支援へのさらなる寄与が期待される。

安中市街から高崎総合医療センターへの所要時間の短縮



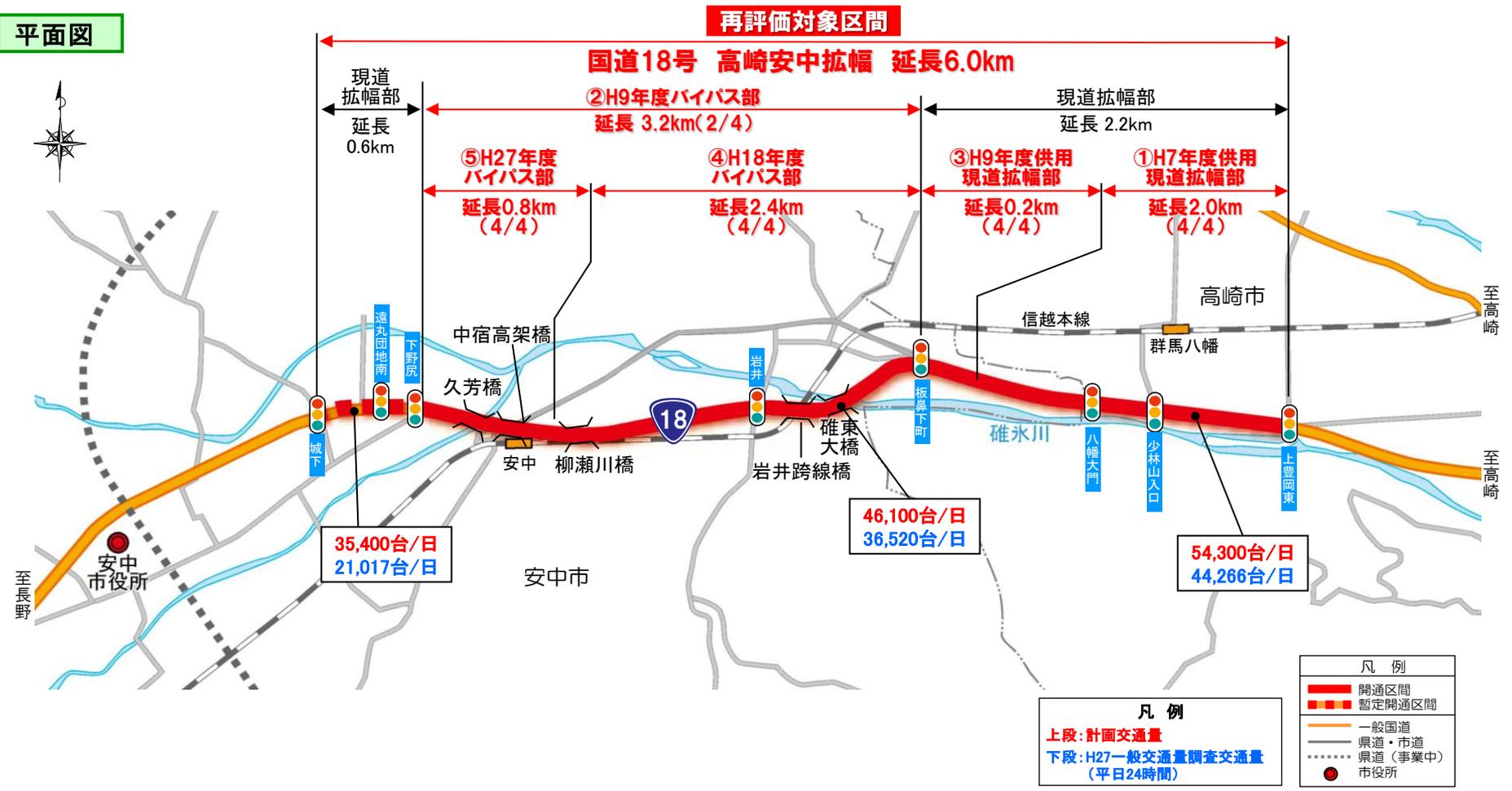
資料：開通前 H6一般交通量調査旅行速度を使用 開通後 H27一般交通量調査旅行速度を使用

2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

昭和58年度	事業化	平成元年度	工事着手
昭和59年度	都市計画決定	平成7年度～	順次開通
昭和60年度	用地着手		

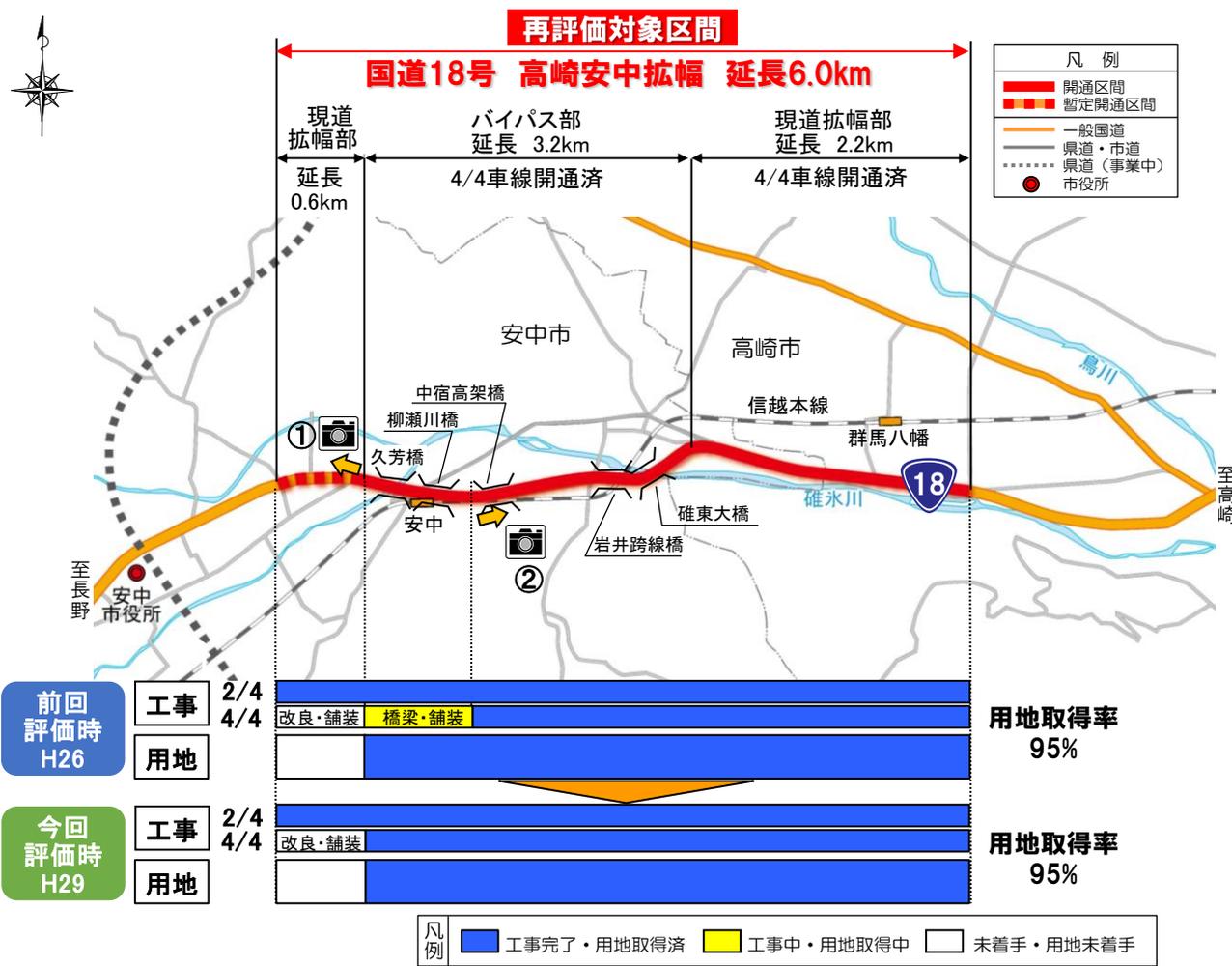
平面図



2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- ・当該事業の用地取得率は約95%(平成29年3月末・面積ベース)。
- ・平成27年度に久芳橋・中宿高架橋が完成し、バイパス部全区間(延長3.2km)が4/4車線開通。
- ・現道拡幅部(延長0.6km)は、現在、4車線化工事のための用地買収に向け、地元、関係機関等と調整中。



📷 ① 現道拡幅部



📷 ② 中宿高架橋



3. 事業の評価

■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。

注: 費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

1) 計算条件

- ・基準年次 : 平成26年度
- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計年次 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 35,400～54,300(台/日)
- ・事業費 : 約412億円
- ・総便益(B) : 約1,008億円(約2,758億円)
- ・総事業費(C) : 約718億円(約452億円)
- ・費用便益比(B/C) : 1.4

3. 事業の評価

注：費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

2) 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)
	937億円	61億円	9.3億円	1,008億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	700億円		18億円	718億円	

3) 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)
	228億円	22億円	11億円	261億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	16億円		3.9億円	20億円	

注1) 便益・費用については、平成26年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2) 費用便益費算定上設定した完成年度は平成32年度である。

注3) 費用及び便益額は整数止めとする。

注4) 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5) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

3. 事業の評価

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度： 平成29年度

事業名： 一般国道18号 高崎安中拡幅

担当課： 計画課

担当課長名： 洲永 美秋

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定													
	判断根拠	チェック欄												
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合														
事業目的														
・事業目的に変更がない	事業目的に変更が無い	■												
外的要因														
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	地元情勢等の変化が無い	■												
内的要因<費用便益分析関係> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。														
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	B/Cの算定方法に変更が無い	■												
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%※以内]	需要量の変更は無い	■												
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	事業費の増加はない。	■												
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	前回評価時より事業期間の延長は無い	■												
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合														
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3力年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時における下位ケース値が基準値(B/C=1.0)を上回っている H26年度実施の下位値 [事業全体] <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: top; margin-left: 20px;"> <tr> <td>・交通量(-10%)</td> <td>B/C=1.1</td> <td>・交通量(-10%)</td> <td>B/C=10.7</td> </tr> <tr> <td>・事業費(+10%)</td> <td>B/C=1.3</td> <td>・事業費(+10%)</td> <td>B/C=11.8</td> </tr> <tr> <td>・事業期間(+20%)</td> <td>B/C=1.3</td> <td>・事業期間(+20%)</td> <td>B/C=12.1</td> </tr> </table> [残事業]	・交通量(-10%)	B/C=1.1	・交通量(-10%)	B/C=10.7	・事業費(+10%)	B/C=1.3	・事業費(+10%)	B/C=11.8	・事業期間(+20%)	B/C=1.3	・事業期間(+20%)	B/C=12.1	■
・交通量(-10%)	B/C=1.1	・交通量(-10%)	B/C=10.7											
・事業費(+10%)	B/C=1.3	・事業費(+10%)	B/C=11.8											
・事業期間(+20%)	B/C=1.3	・事業期間(+20%)	B/C=12.1											
前回評価で費用対効果分析を実施している		■												
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。														

4. 事業の見込み等

(1) 事業進捗の見込みの視点

- ・当該事業の用地取得率は約95%(平成29年3月末・面積ベース)。
- ・平成27年度に久芳橋・中宿高架橋が完成し、バイパス部全区間(延長3.2km)が4/4車線開通。
- ・現道拡幅部(延長0.6km)は、現在、4車線化工事のための用地買収に向け、地元、関係機関等と調整中。



▽ 現在

		S58	S59	S60 ~ S63	H元 ~ H28	H29	H30年代以降
事業着手		事業化	都市計画決定				
調査・設計		S58					
現道拡幅区間 (延長2.2km)	用地			S60	H9		
	工事				H1 H9		
バイパス区間 (延長3.2km)	用地			S61	H9		
	工事				H2 H27		
現道拡幅区間 (延長0.6km)	用地						
	工事						

5. 関連自治体等の意見

■都道府県・政令市からの意見

群馬県知事からの意見：

- ・高崎安中拡幅は、国道18号の渋滞解消、交通安全確保のための重要な事業であるため、現道拡幅部(延長0.6km)の早期4車線化を図られたい。
- ・計画区間西側の2車線区間となっている安中市街地は、主要渋滞対策箇所に特定されており、慢性的な渋滞が発生しているとともに、交通需要の増大が見込まれる県事業の西毛広域幹線道路の整備を進めていることから、西毛広域幹線道路との交差部まで事業区間延伸の検討をお願いしたい。
- ・また、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。

6. 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推進。
- ・費用対効果(B/C)は1.4である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・高崎安中拡幅は、昭和58年度に事業化後、昭和59年度に都市計画決定。用地取得率は約95%。
- ・バイパス部は、平成27年度に久芳橋・中宿高架橋が完成し、全区間が4/4車線開通。
- ・現道拡幅部西側0.6kmは、現在、4車線化工事の早期着手に向け、地元、関係機関等と調整を図りながら、用地買収を推進中。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・高崎安中拡幅の整備は、交通混雑の解消、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。