

(再評価)

一般国道18号 高崎安中拡幅

令和7年9月16日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
2. 事業の進捗状況と見込み等	2
3. 事業の投資効果	9
4. コスト縮減等	15
5. 関連自治体等の意見	16
6. 今後の対応方針(原案)	17

1. 事業の概要

(1)事業の目的と計画の概要

- ・国道18号高崎安中拡幅は、高崎市から安中市間の交通混雑の緩和と交通安全の向上を目的とした延長6.0kmのバイパス及び現道拡幅事業。

目的

- ・交通混雑の緩和
- ・交通安全の向上

計画概要

事業区間：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・幅員 : 6.0km・25.0m

車線数:4車線

計 画 交 通 量 : 30.300 ~ 47.300 台 / 日

事業化：昭和58年度（1983年度）

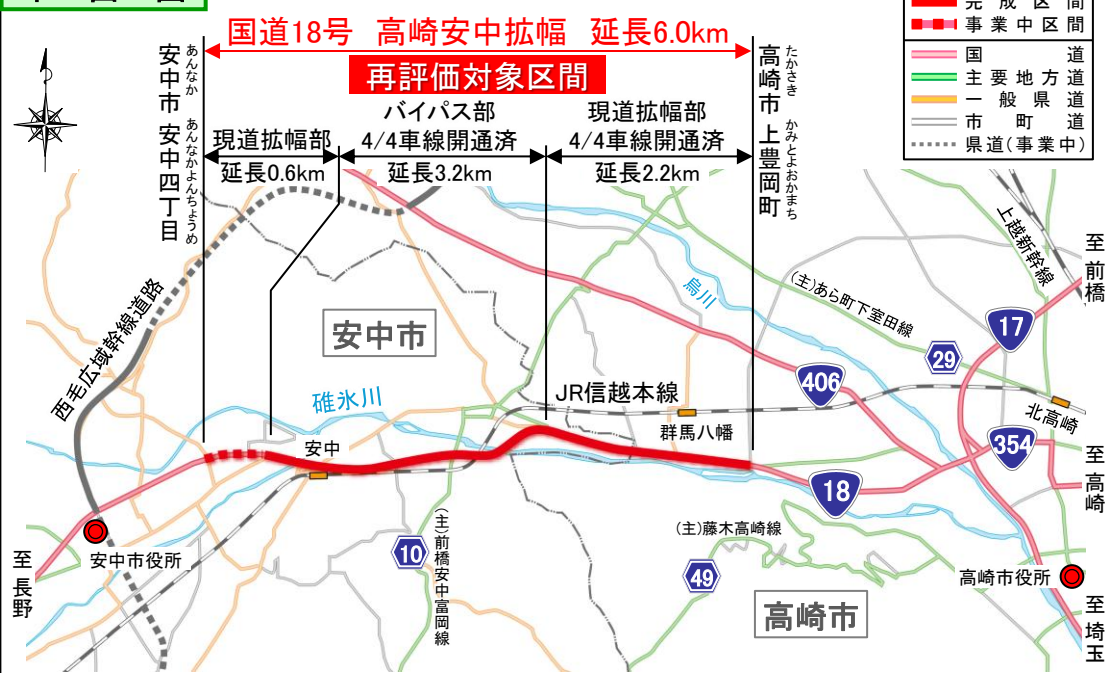
全体事業費：約427億円※（前回評価：約422億円）

※電線共同溝を除いた全体事業費は約415億円

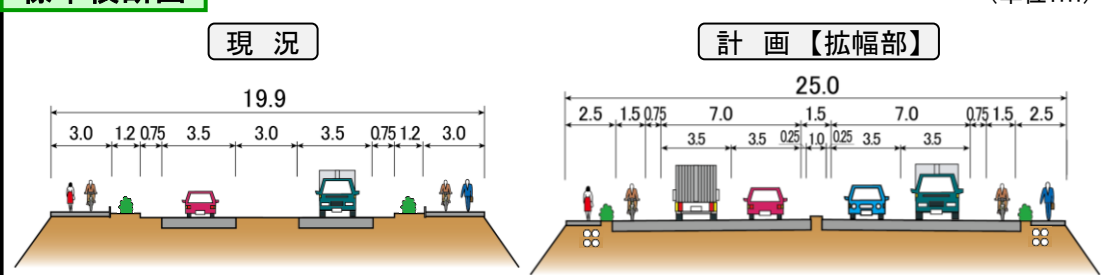
位置図



平面图



標準横断面



2) 前回再評価以降の主な整備状況

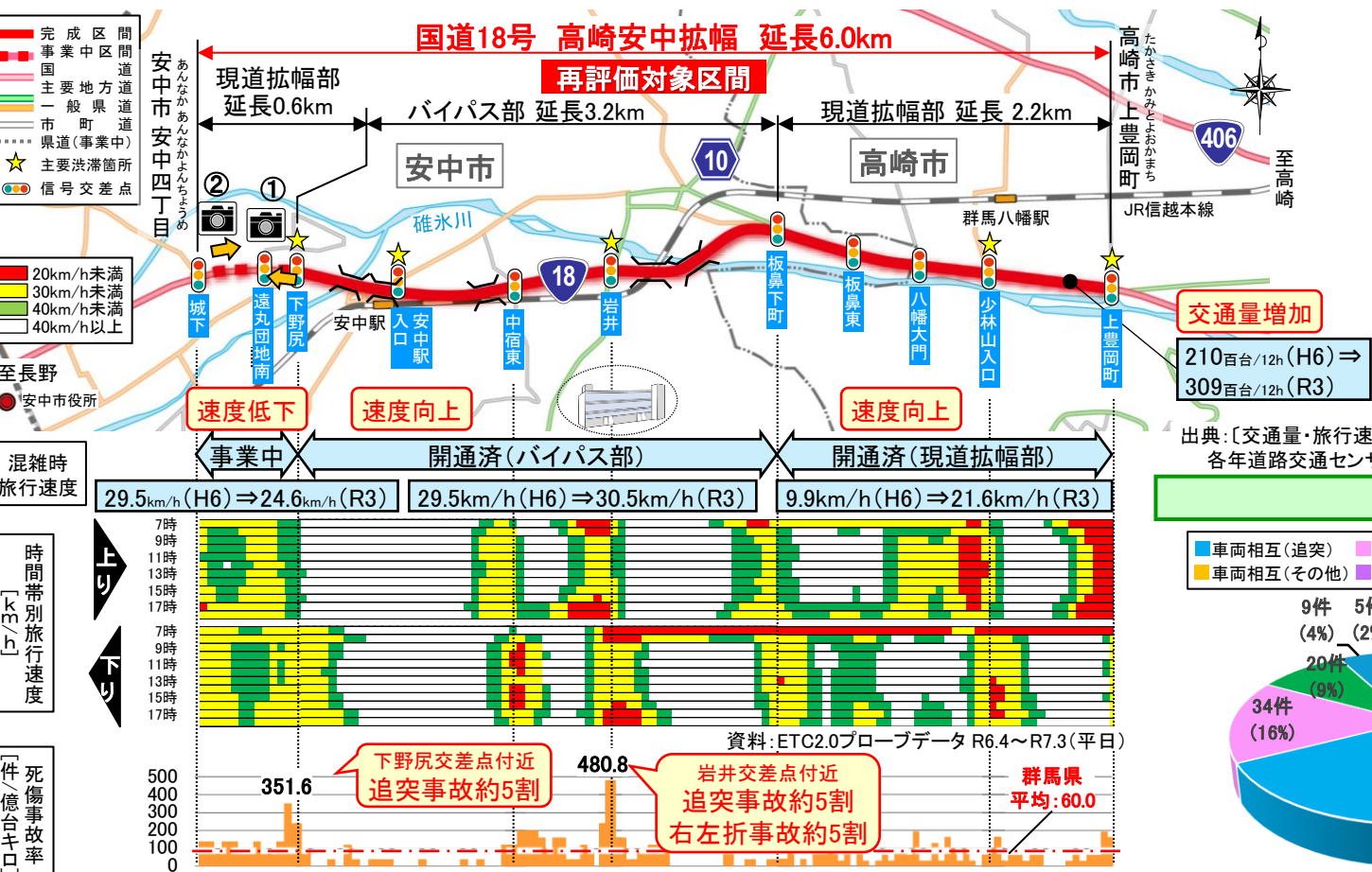
2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢の変化

1) 国道18号の交通状況

- ・開通済みの現道拡幅部では、交通量が約5割増加するとともに、混雑時旅行速度は約2.2倍に向上。
- ・一方、事業中区間では、混雑時旅行速度は低下しており、死傷事故率は下野尻交差点付近で高い状況。
- ・事業の効果や必要性に大きな変化は見られない。

国道18号の交通状況



①下野尻交差点の交通状況

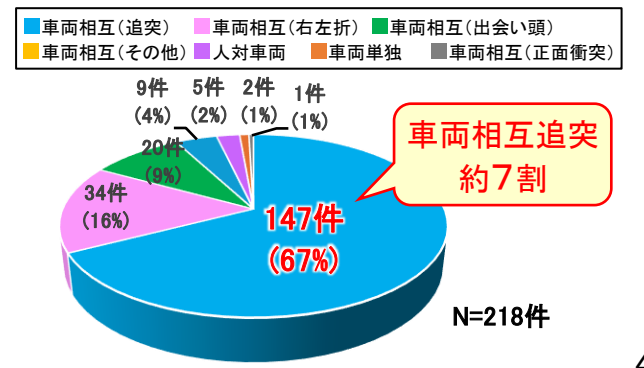


②城下交差点の交通状況



交通量増加
210百台/12h (H6) → 309百台/12h (R3)
出典: [交通量・旅行速度] 各年道路交通センサス

交通事故類型



2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢の変化

2) 主な周辺環境の変化

- ・平成21年度、国立病院機構高崎総合医療センターの新病棟が完成。
- ・平成26年度、精密機器工場が竣工。
- ・令和2年度、西毛広域幹線道路 安中工区(県道下里見安中線から国道18号までの延長約1.9キロメートル)が開通。
- ・令和4年度以降、横野平工業団地の拡張とともに、化学製品製造工場が増設中。



①国立病院機構高崎総合医療センター



②西毛広域幹線道路(安中工区)



2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

1) 事業費増加の要因

①材料単価・労務費の上昇	(約 5億円増額)
合計 約5億円増額	

要因	内容	増額理由	増額
単価上昇	①材料単価・労務費の上昇	• 原材料費の高騰やエネルギーコストの上昇等に伴い、令和2年度に比べて材料単価・労務費が上昇。今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性はある。	約5億円
合計			約5億円

2. 事業の進捗状況と見込み等

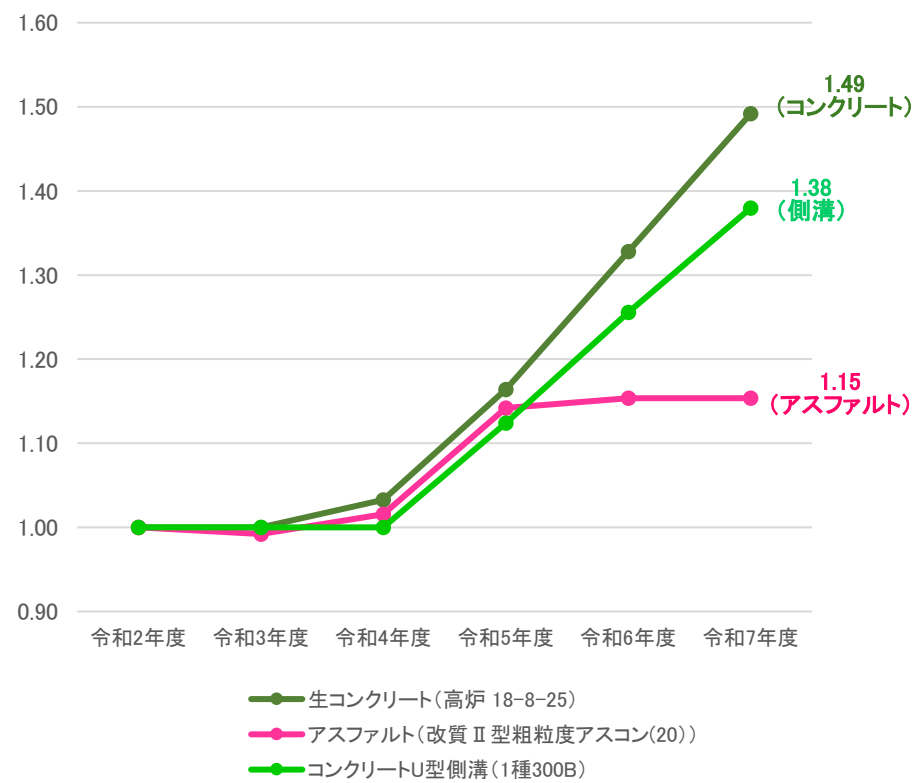
(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容②

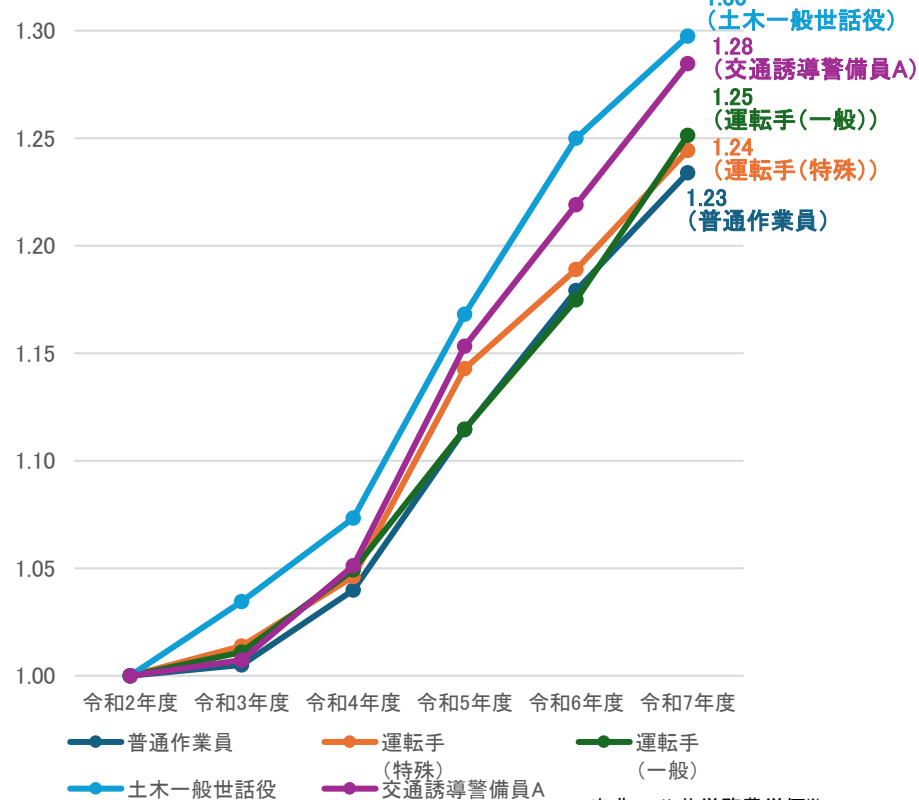
①材料単価・労務費の上昇……………（約5億円増額）
・原材料費やエネルギーコストの高騰等に伴い、令和2年度に比べて材料単価・労務費が上昇。今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。

単価上昇

■建設資材単価の伸び率(R2. 4を基準に算出)



■労務単価の伸び率(R2. 4を基準に算出)



出典：(一財)建設物価調査会および(一財)経済調査会による材料費の平均上昇率※
※適用：群馬県

出典：公共労務費単価※
※適用：群馬県

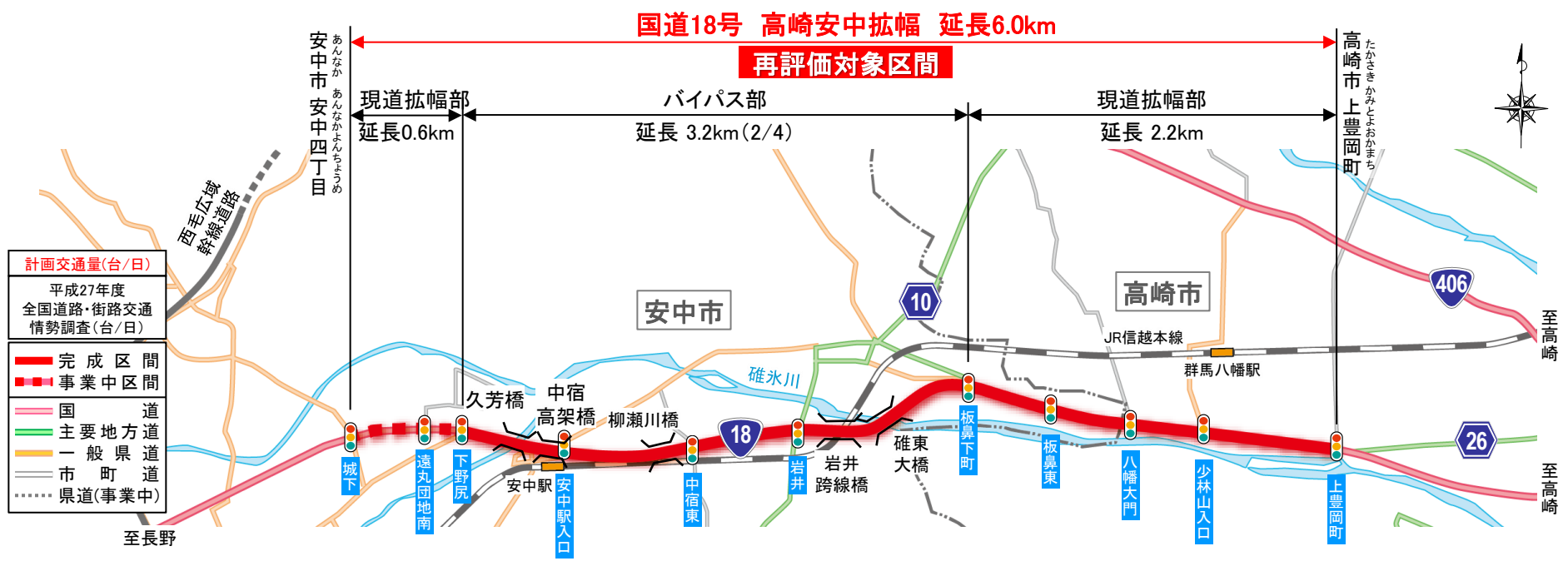
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

3) 事業進捗の見込みの視点

- ・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車線で開通。
- ・現道拡幅部(延長0.6km)の一部において、用地買収に時間を要しているが、早期開通に向けて引き続き、地元や関係機関等と調整し、調査設計、用地買収、工事を実施し、早期開通を目指す。

平面図

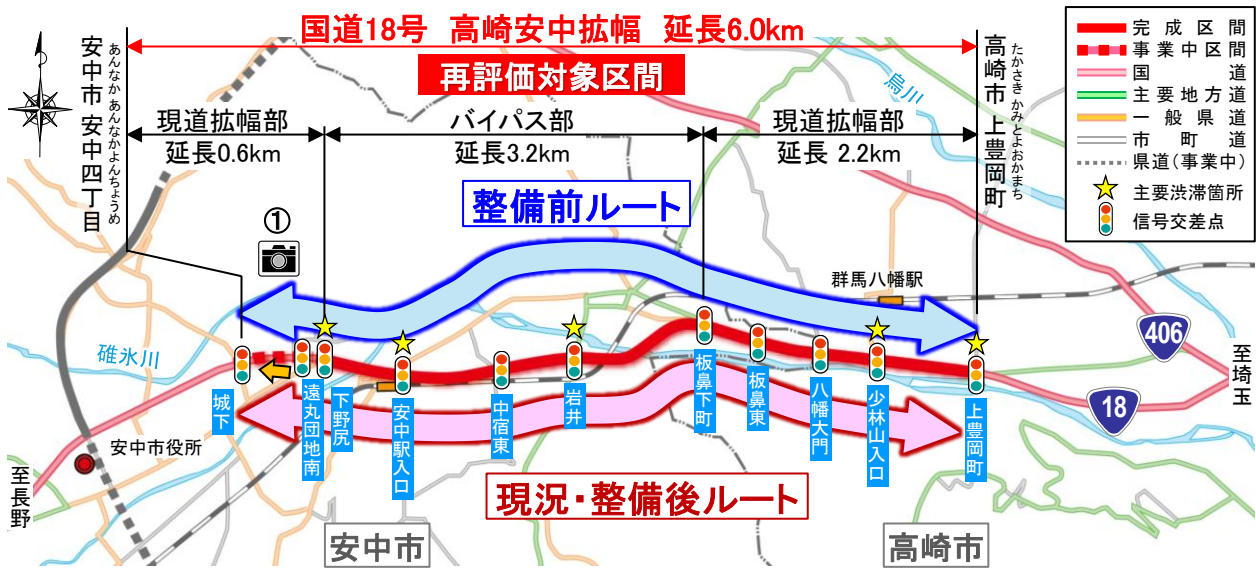


3. 事業の投資効果

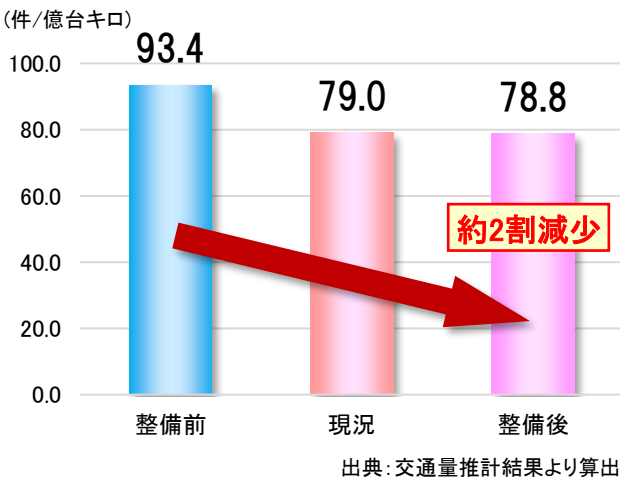
(1) 交通混雑の緩和、交通安全の確保

- ・安中～高崎間を通行する交通の利用が多く、混雑や追突事故等の交通事故による交通課題が発生していた。
- ・これまでの整備により、交通混雑の緩和や交通安全の向上が図られてきたが、残る区間の整備により更なる改善が期待される。

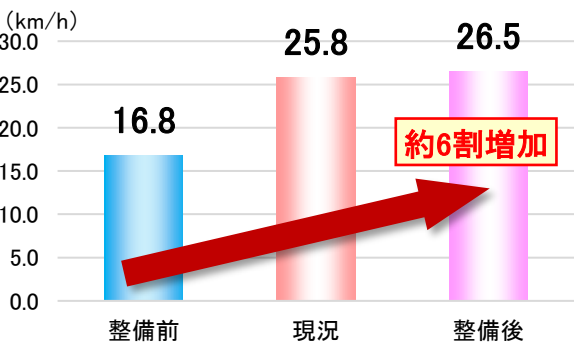
高崎安中拡幅区間の旅行速度・所要時間の変化



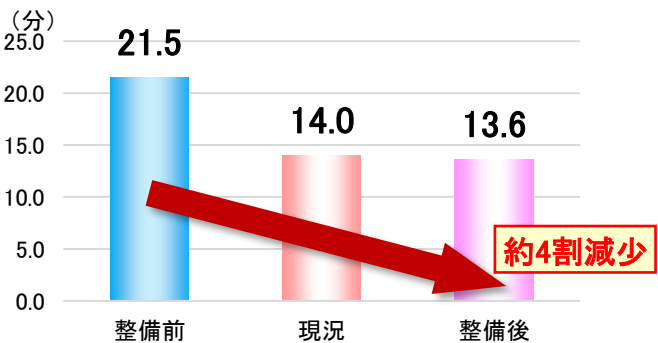
死傷事故率の変化



■上豊岡町～城下交差点の混雑時旅行速度



■上豊岡町～城下交差点の所要時間



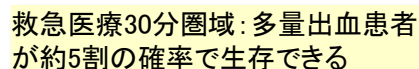
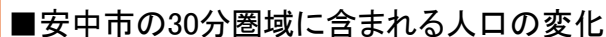
①事業中区間の交通状況



出典: [旅行速度](整備前)H6道路交通センサス、(現況)R3道路交通センサス、(整備後)R3道路交通センサスを交通量推計結果より補正

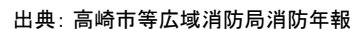
(2) 救急医療の支援

- 高崎総合医療センター(三次医療施設)への30分圏域

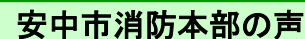


高崎・安中医療圏の救急状況

■安中市の救急搬送件数推移



■高崎総合医療センター(第三次)



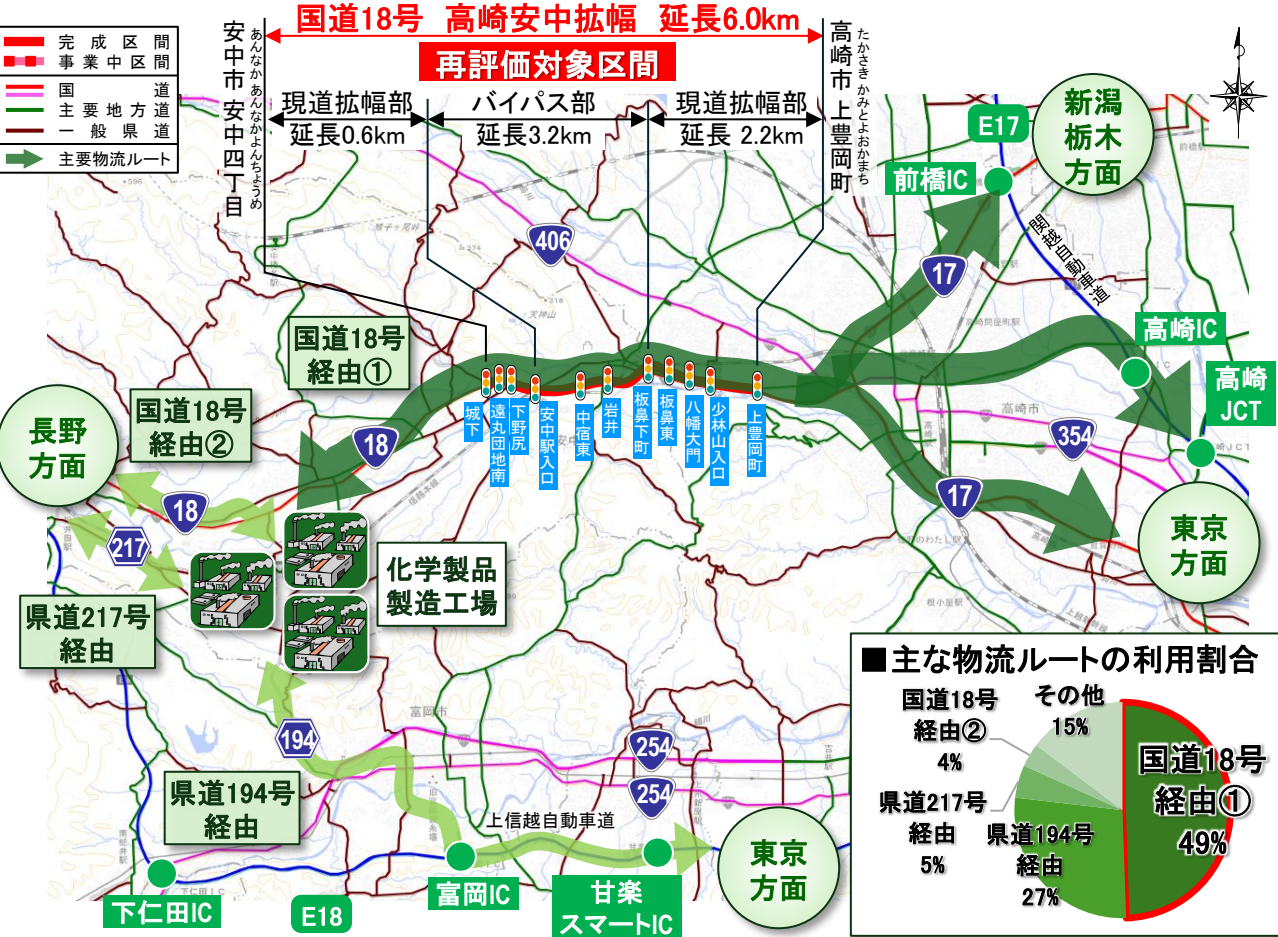
出典:ヒアリング結果(R7.7)

3. 事業の投資効果

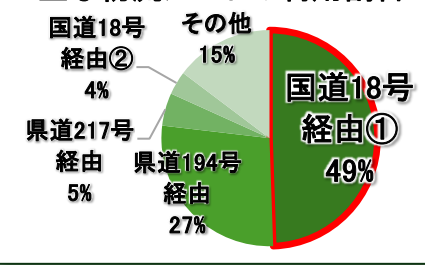
(3) 経済活性化の支援

- ・安中市の主要な製造品は、シリコン製品等の化学製品であり、製造品出荷額は増加傾向にある。
- ・化学製品を製造する工場等では、高崎安中拡幅区間を利用した輸送が全体の約5割。
- ・高崎安中拡幅の整備により、更なる物流の効率化が図られ地域産業への支援が期待される。

安中市を発着する物流量、沿線の土地利用状況



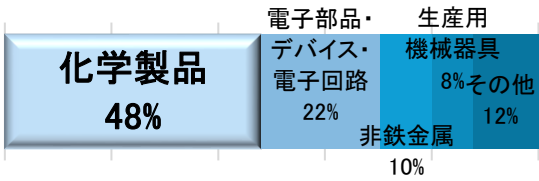
■主な物流ルートの利用割合



出典：「物流ルート」ETC2.0データ(R6.4～R7.3)

安中市の製造業の状況

■安中市の品目別製造品出荷割合



出典：経済産業省「工業統計調査」

■安中市の製造品出荷額の推移



出典：経済産業省「工業統計調査」、「経済センサス・活動調査」

製造品工場従事者の声



高崎方面からの原材料搬入には国道18号を利用するが、渋滞を避けるため早朝に現着するようにしている。城下までの拡幅に期待する。

出典：ヒアリング結果(R7.7)

3. 事業の投資効果

(4) 費用便益分析

■ 総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22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

【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

改築事業と併せて施工される電線共同溝の工事費は含まない

1) 計算条件

〔今回〕

- ・基準年 : 令和7年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・算出マニュアル : 令和7年8月
- ・基礎データ : 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
- ・交通量の推計年次 : 令和22(2040)年度
- ・計画交通量 : 30,300～ 47,300台/日
- ・事業費 : 約427億円
- ・総便益(B) : 約1,397億円[約3,905億円]
- ・総費用(C) : 約1,256億円[約484億円](電線共同溝を除く)
- ・費用便益比(B/C) : 1.1

【参考】

- 費用便益比(B/C) : 2.2(社会的割引率2%)
- 費用便益比(B/C) : 2.5(社会的割引率1%)

〔前回〕

- ・基準年 : 令和2年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・算出マニュアル : 平成30年2月
- ・基礎データ : 平成22年度全国道路・街路交通情勢調査
- ・交通量の推計年次 : 令和12(2030)年度
- ・計画交通量 : 30,000～ 46,400台/日
- ・事業費 : 約422億円
- ・総便益(B) : 約1,032億円[約2,775億円]
- ・総費用(C) : 約974億円[約490億円]
- ・費用便益比(B/C) : 1.1

注1) 便益・費用について、〔 〕内の値は基準年次における現在価値化前を示す。
注2) 費用便益分析(B/C)等による評価を実施しない電線共同溝事業(無電柱化推進のために改築事業と併せて施工されるもの)の工事費(約12億円)については、費用便益分析の費用に含めない。

3. 事業の投資効果

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) 1.1	感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)	
	1,191億円	182億円	24億円	1,397億円 [3,905億円]		交通量	1.1	1.2	
費用 (C)	事業費		維持管理費			総費用	事業費	1.1	1.1
	1,228億円		28億円			1,256億円 [484億円]	事業期間	(1.2)	(1.02)

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)	感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
	86億円	15億円	1.7億円	103億円 [288億円]		交通量	14.6	16.3
費用 (C)	事業費		維持管理費		15.3	事業費	16.4	14.3
	4.6億円		2.2億円			事業期間	(15.8)	(14.3)

注1) 便益・費用については、令和7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、[]内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。
注2) 費用便益比算定上設定した完成年度は令和13(2031)年度(前回:令和7(2025)年度)である。
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。
注4) 感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

3. 事業の投資効果

(5) 事業の投資効果のまとめ

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	1,228億円	4.6億円
	維持管理費	28億円	2.2億円
	総費用(C)	1,256億円	6.8億円
便益	走行時間短縮便益	1,191億円	86億円
	走行経費減少便益	182億円	15億円
	交通事故減少便益	24億円	1.7億円
	総便益(B)	1,397億円	103億円
B/C		1.1	15.3

主な その他の効果	時間信頼性向上便益	走行時間のばらつきが縮小(192.3億円)
	CO2排出量削減便益	走行速度が改善し、CO2排出量が削減(4.2億円)
	NOx排出量削減便益	走行速度が改善し、NOx排出量が削減(1.5億円)
	騒音低減便益	周辺地区の騒音が低減(11.5億円)
	交通混雑の緩和、 交通安全の向上	朝夕ピーク時等の渋滞の緩和、追突事故等の交通事故の減少
	救急医療の支援	第三次医療施設へのアクセス性向上による救急医療の支援
	経済活性化の支援	物流効率化による地域産業への支援

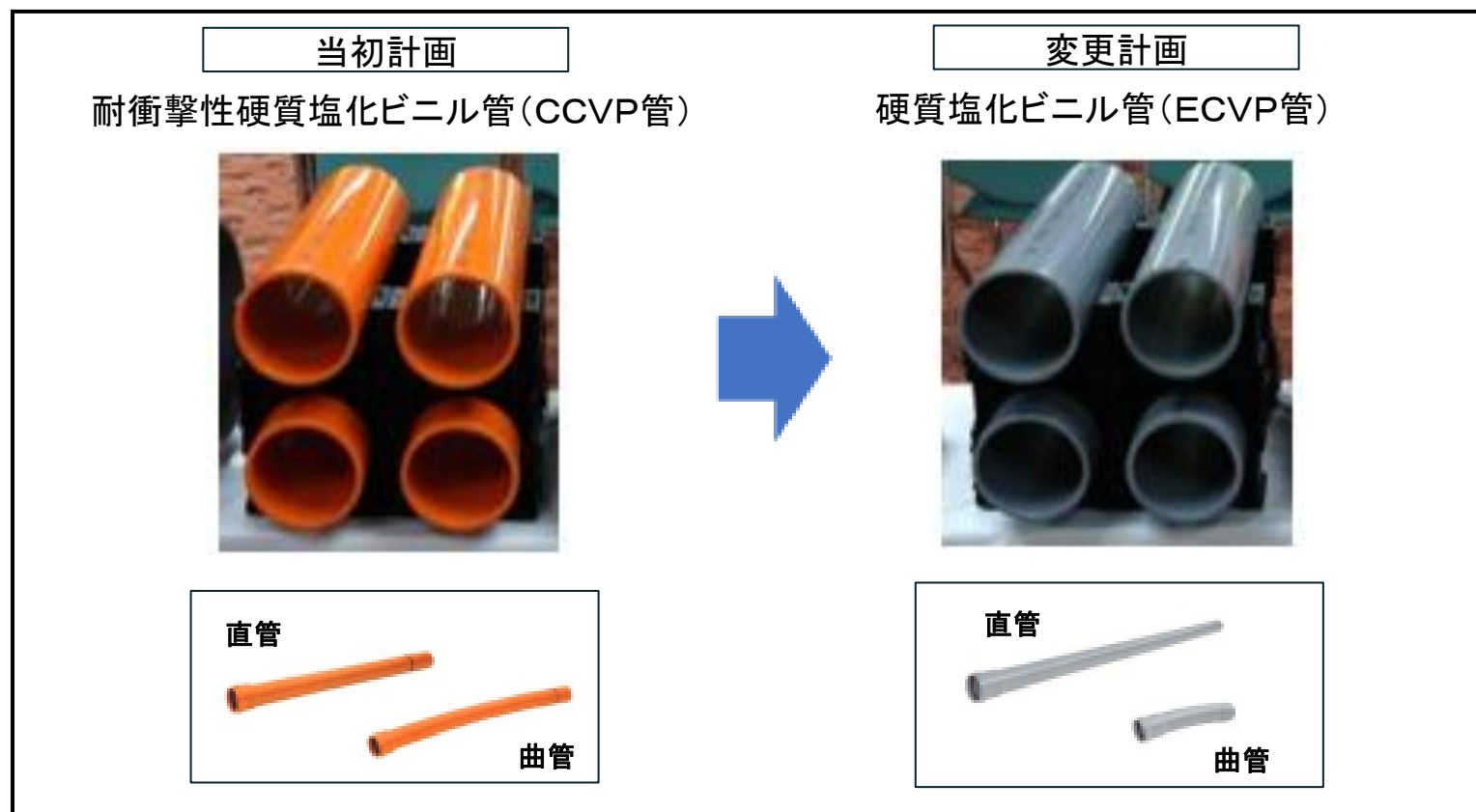
コスト縮減	電線共同溝の管路材の見直しにより約0.4億円縮減
-------	--------------------------

4. コスト縮減等

(1) コスト縮減の取り組み

電線共同溝の管路材の見直し・・・・・・・・・・・・・・約0.4億円縮減
・現道拡幅部(延長0.6km)において、管路材の見直しにより約0.4億円のコストを縮減。
・ECVP管は、これまで使用されてきた管路材(CCVP管)と同様の施工性を確保し、経済性に配慮して開発された管路材である。

■低コスト管路材の採用



出典: 無電柱化コスト縮減の手引き(令和6年3月国土交通省道路局)

5. 関連自治体等の意見

■群馬県からの意見

群馬県知事からの意見：

- ・高崎安中拡幅は、国道18号の交通渋滞の解消と交通安全確保に資する重要な事業であるため、一刻も早い事業の完成をお願いしたい。
- ・事業中区间より西側では主要渋滞箇所が点在し、慢性的な渋滞が発生している状況であることから、事業区間の延伸等について検討をお願いしたい。
- ・事業の実施にあたっては、効率的かつ効果的な事業執行を通じたコスト縮減にもご配慮いただきたい。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・高崎安中拡幅の整備により、国道18号の高崎市と安中市における交通混雑の緩和や交通安全の向上が図られることが期待される。
- ・高崎安中拡幅の整備により、安中市街から高崎総合医療センターへの短縮が図られ、救急医療への支援が期待される。
- ・高崎安中拡幅の整備により、安中市を発着する物流量の増加に対する安定輸送が図れ、地域産業の活性化が期待される。
- ・費用対効果(B/C)は1.1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99%。
- ・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車線で開通。
- ・現道拡幅部(延長0.6km)は、現在、早期の4車線化に向け、地元や関係機関等と調整を図りながら、用地買収、改良工事を推進中。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・電線共同溝の管路材の見直しにより約0.4億円のコスト縮減を実施。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、交通混雑の緩和、交通安全の向上の観点から、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妥当と考える。