

(再評価)

資料 2－6－①

平成28年度第3回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道50号 桜川筑西IC関連(延伸)

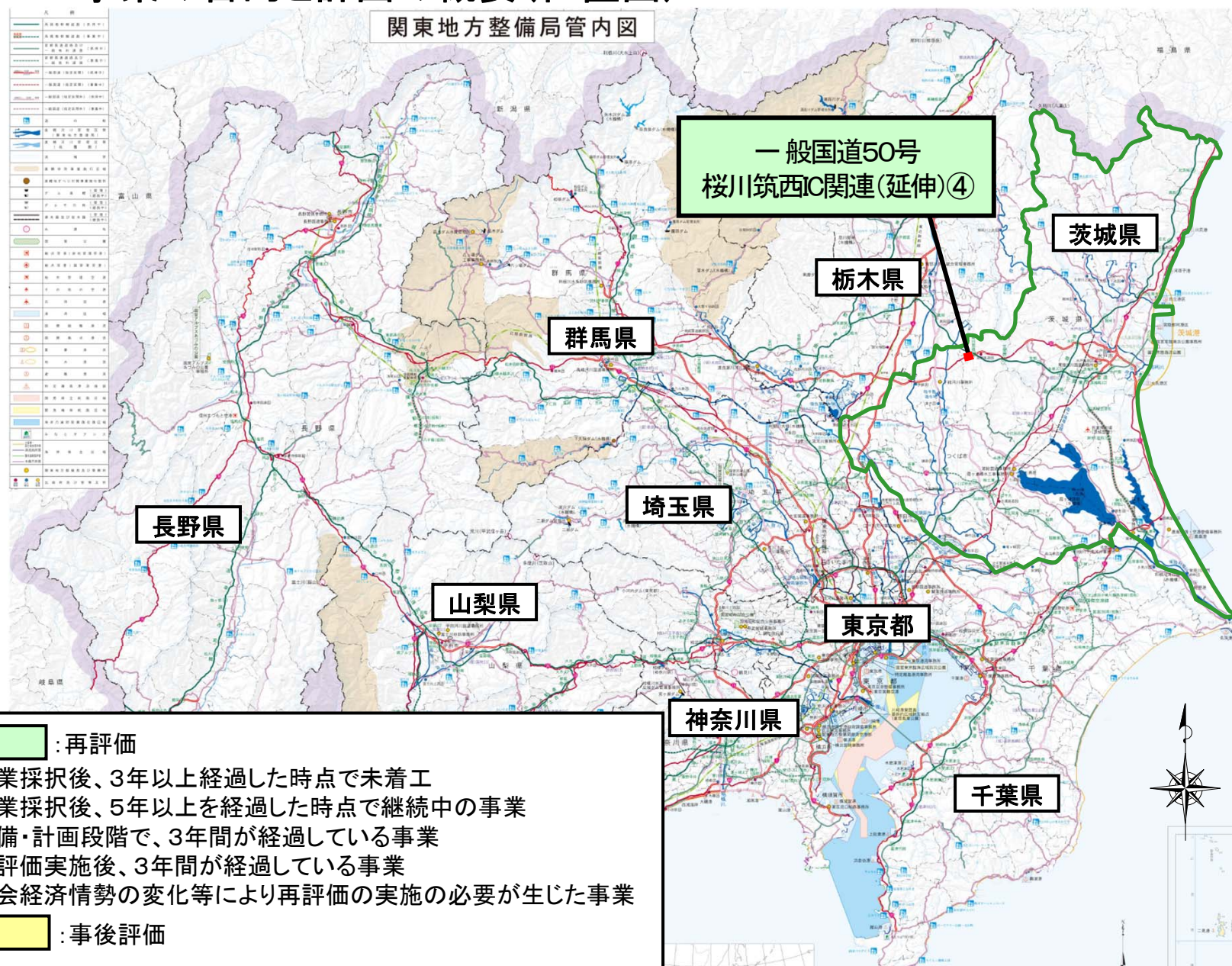
平成28年8月12日
国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要		1
2. 事業の進捗状況		8
3. 事業の評価		10
4. 事業の見込み等		12
5. 関連自治体等の意見		13
6. 今後の対応方針(原案)		14

1. 事業の概要

(1)－1 事業の目的と計画の概要(位置図)



1. 事業の概要

(1)－2 事業の目的と計画の概要

目的

- 交通渋滞緩和及び安全性向上
- 高速道路への利便性向上

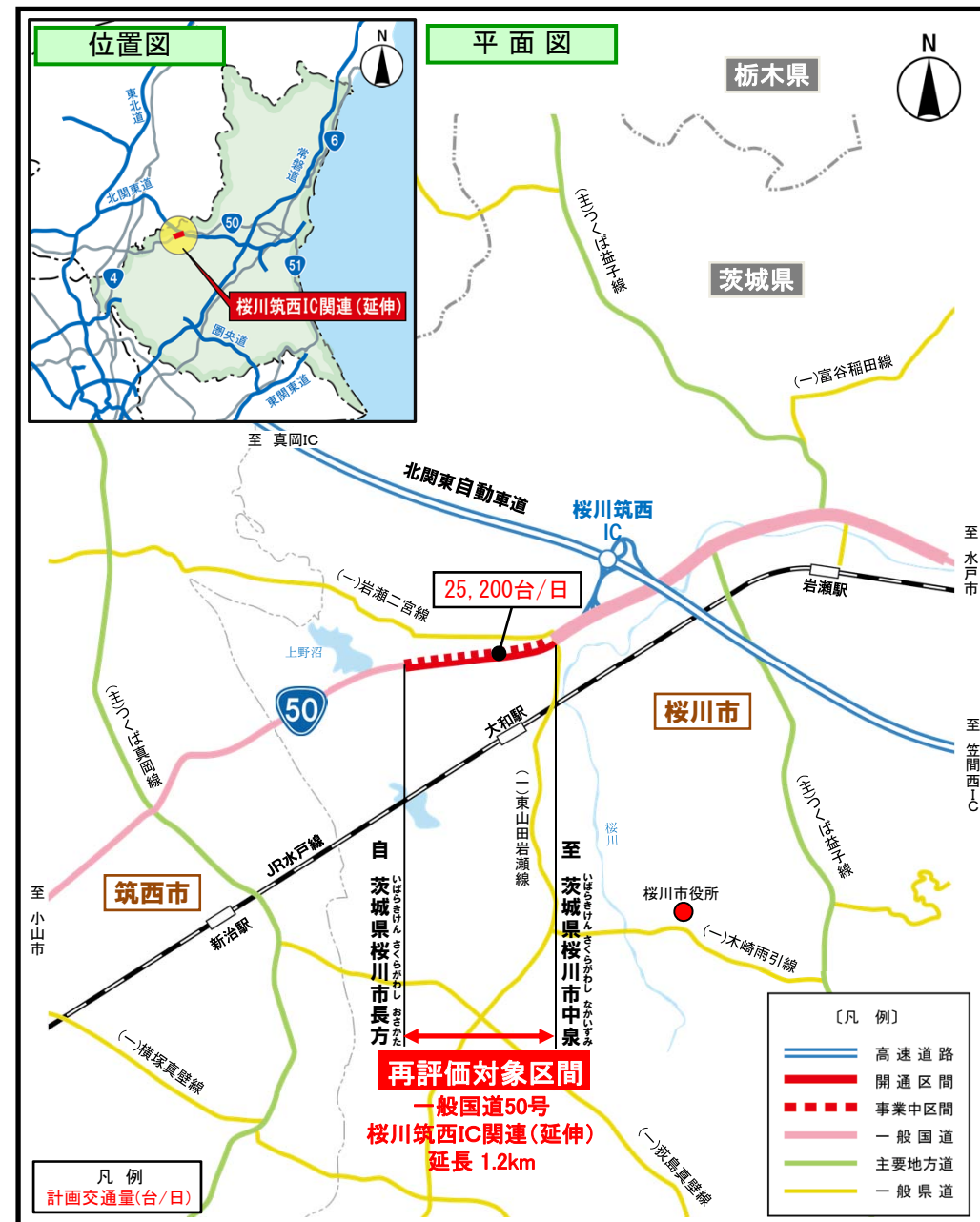
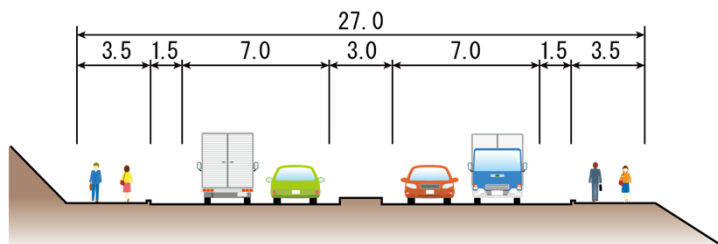
計画概要

区 間 : 自) 茨城県桜川市長方
いばらきけんさくらがわしおさかた
至) 茨城県桜川市中泉
いばらきけんさくらがわしなかいずみ

計画延長 : 1.2km
幅 員 : 一般部 27.0m
道路規格 : 第3種第1級
設計速度 : 80km/h
車線数 : 4車線
計画交通量 : 25,200台/日
事業化 : 平成21年度
事業費 : 約20億円

標準横断面

(単位:m)



1. 事業の概要

(1)－3 事業の目的と計画の概要(桜川筑西IC関連(延伸)の周辺の状況)

- ・桜川筑西IC関連(延伸)周辺は、北関東自動車道と連結する桜川筑西ICやJR水戸線が並行する中山間地域である。
- ・桜川筑西IC関連(延伸)沿道には、桜川市の開発計画予定や^{おさかた}長方工業団地や^{だいやまたかもり}台山高森工業団地など、地域拠点施設が立地している。

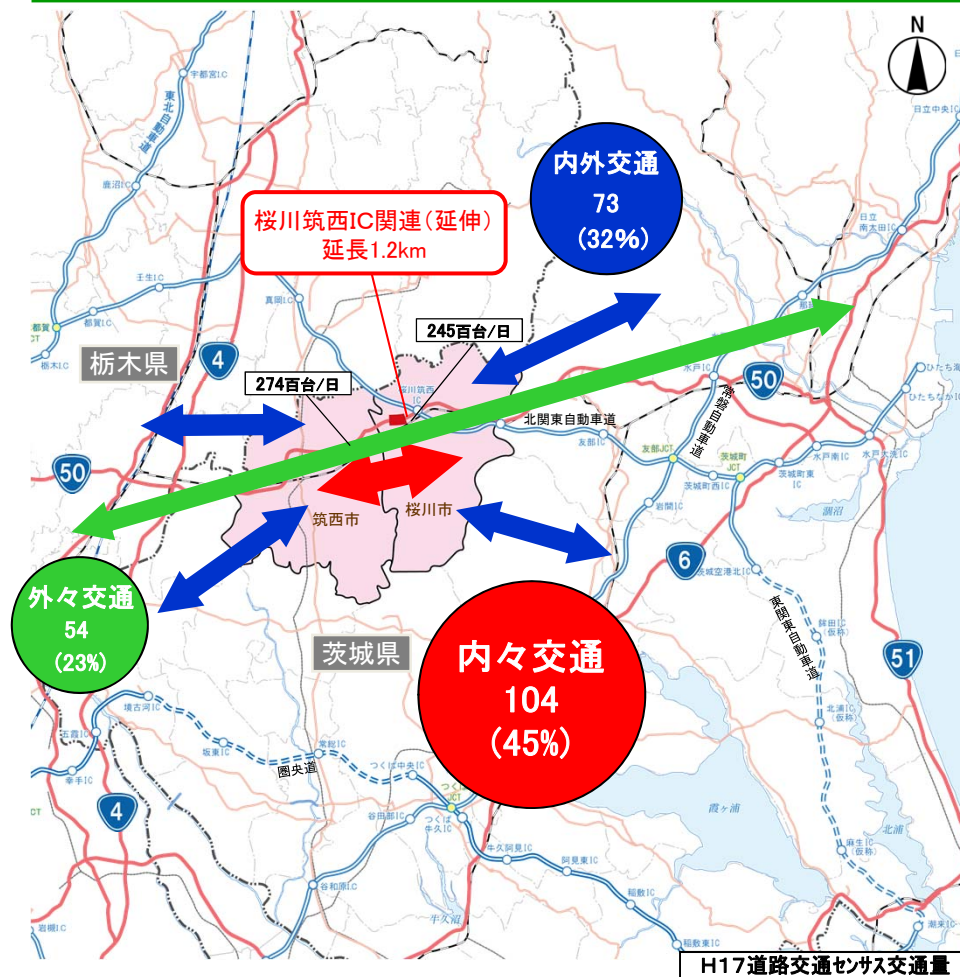


1. 事業の概要

(1)－4 事業の目的と計画の概要(国道50号の交通特性)

- ・国道50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45%
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が32%、周辺地域を通過する外々交通が23%。

国道50号の主な交通特性



国道50号 OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	104	45%
周辺地域とその他地域(内外)	73	32%
周辺地域 ⇄ 茨城県	63	27%
周辺地域 ⇄ その他県	10	4%
通過交通(外々)	54	23%
合計	231	100%

※周辺地域とは、桜川市、筑西市
※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

(単位: 百台/日)

凡 例	
周辺地域	
内々交通	
内外交通	
外々交通	

内々交通が45%

内外交通が32%

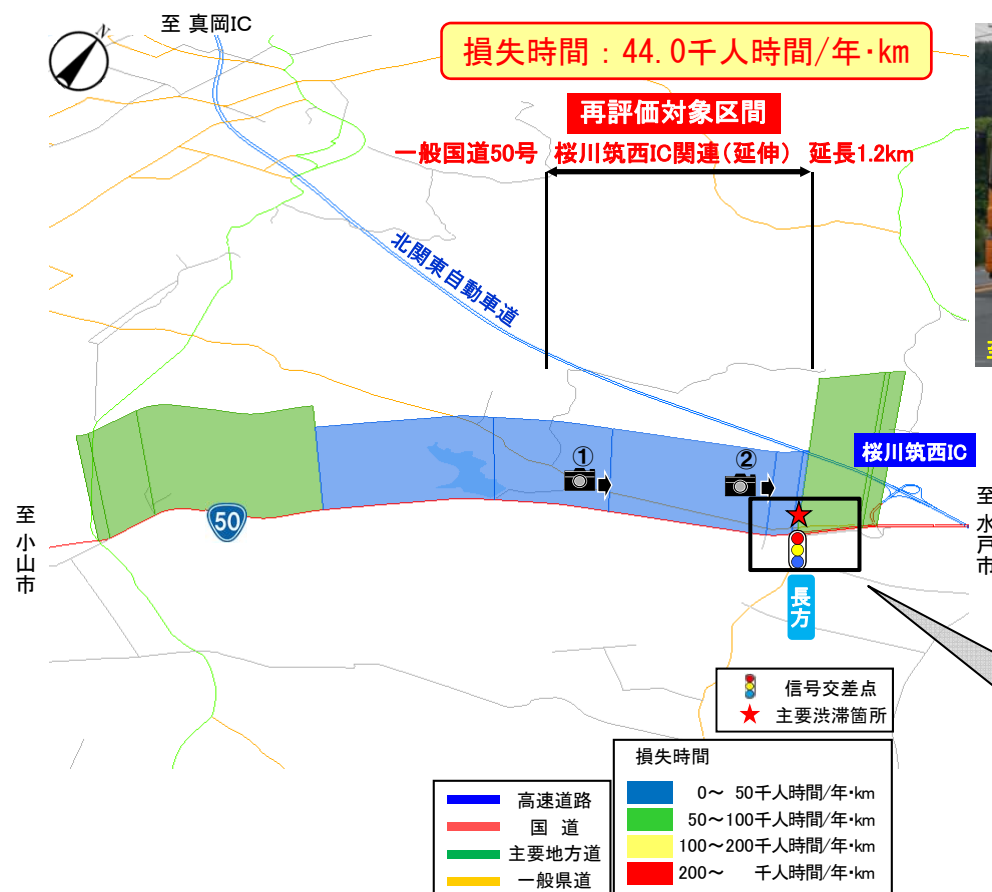
外々交通が23%

1. 事業の概要

(2)－1 事業の必要性(国道50号の渋滞状況)

- ・当該区間の損失時間は44.0千人時間/年・km。
- ・長方交差点は、「茨城県移動性・安全性向上委員会」により主要渋滞箇所にて特定されている。
- ・桜川筑西IC関連(延伸)の4車線化により、桜川筑西IC周辺の交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。

桜川筑西IC関連(延伸)の渋滞発生状況



写真①

長方地先の交通状況

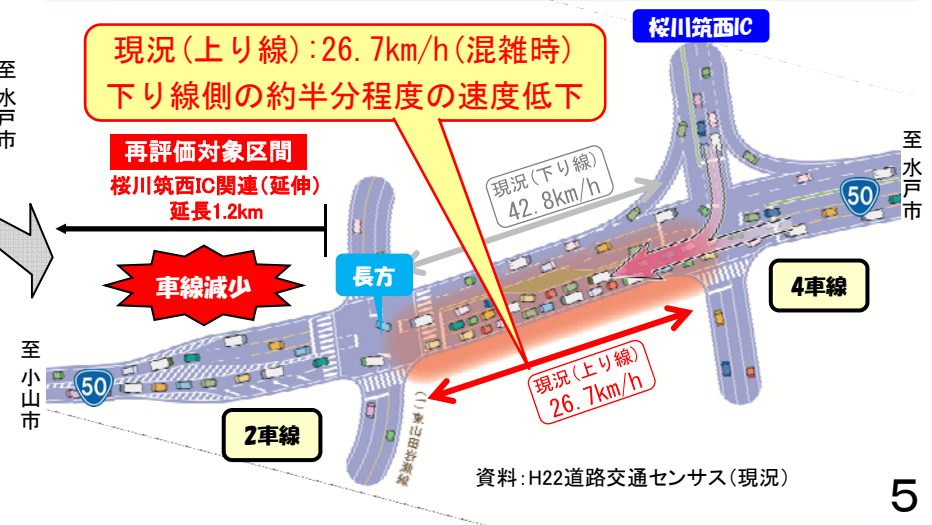


写真②

長方交差点の交通状況



隣接区間の混雑時平均旅行速度

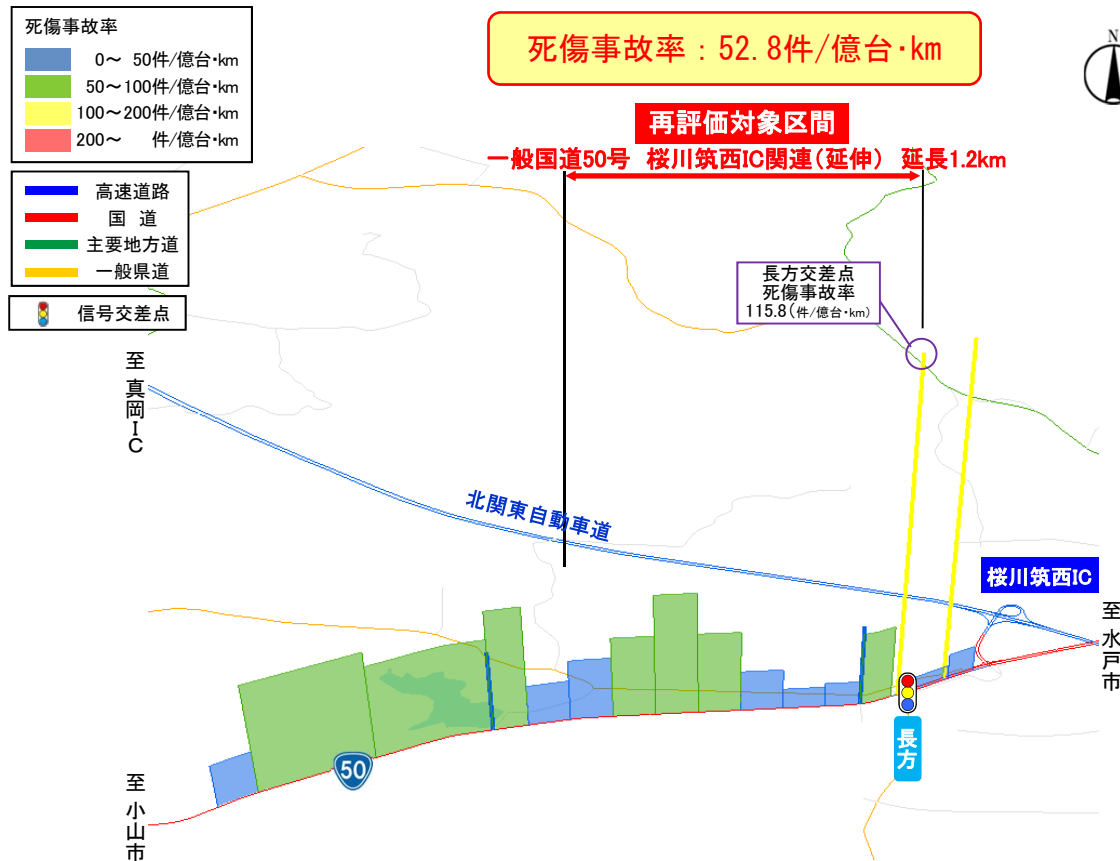


1. 事業の概要

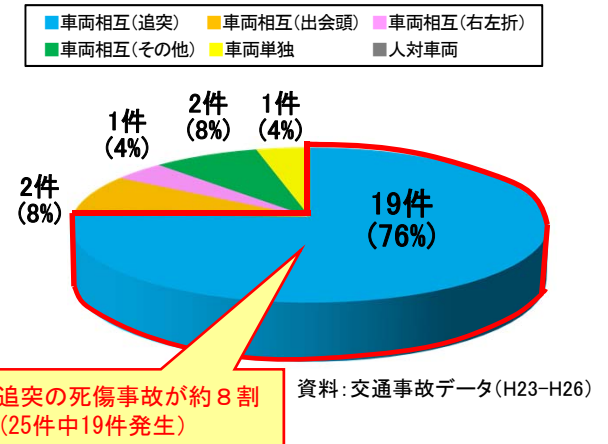
(2)－2 事業の必要性(国道50号の死傷事故状況)

- ・国道50号の死傷事故率は52.8件/億台・km
- ・長方交差点では死傷事故率が115.8件/億台・kmとなっている。
- ・国道50号の事故類型は追突による事故が多く、全体の8割を占める。
- ・桜川筑西IC関連(延伸)の4車線化により、主要渋滞箇所の解消が図られ、交通事故の減少が見込まれる。

桜川筑西IC関連(延伸)の死傷事故の発生状況



事故類型



歩道等が未設置であり、歩行者および自転車通行の安全性に問題

資料: 交通事故データ(H23-H26)

1. 事業の概要

(2)－3 事業の必要性(高速道路への利便性向上)

- ・桜川筑西IC関連(延伸)沿道は、高速道路への利便性を活かした桜川市による開発計画が進行しており、工業団地や商業施設が立地。
- ・筑西・桜川地域の医療を支えるさくらがわ地域医療センターの建設が決定。
- ・桜川筑西IC関連(延伸)の整備により、企業の立地が促進するなど、新たな雇用創出の貢献や地域医療の支援が期待されている。

沿道の開発状況



①商業施設(平成25年9月開店)



病院建設場所決定(平成28年3月)

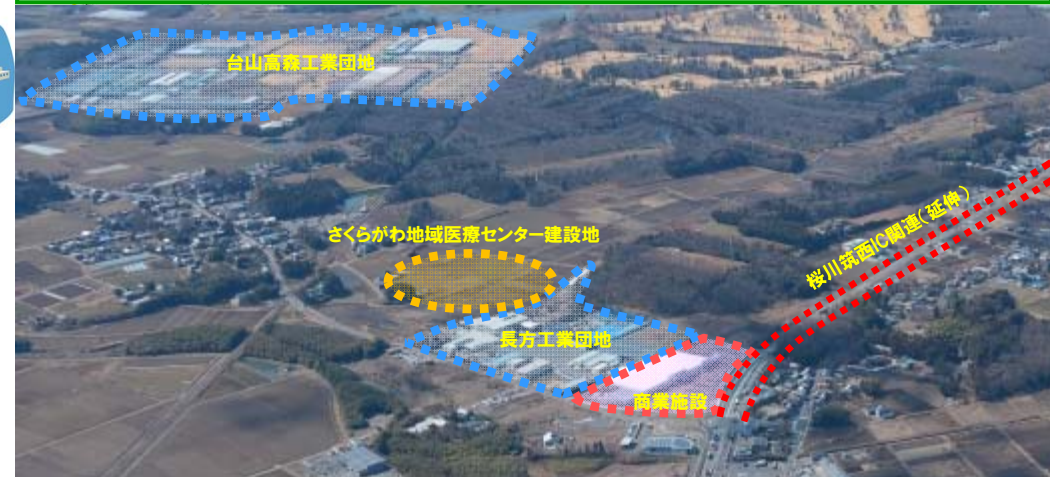
- さくらがわ地域医療センター
高度医療機関の後方支援の役割を担い、回復・維持時期を中心とした医療提供



平成28年4月 名称『さくらがわ地域医療センター』に決定
128床(一般病床80床 療養病床40床)

資料: 桜川市広報資料

②長方工業団地・台山高森工業団地



2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

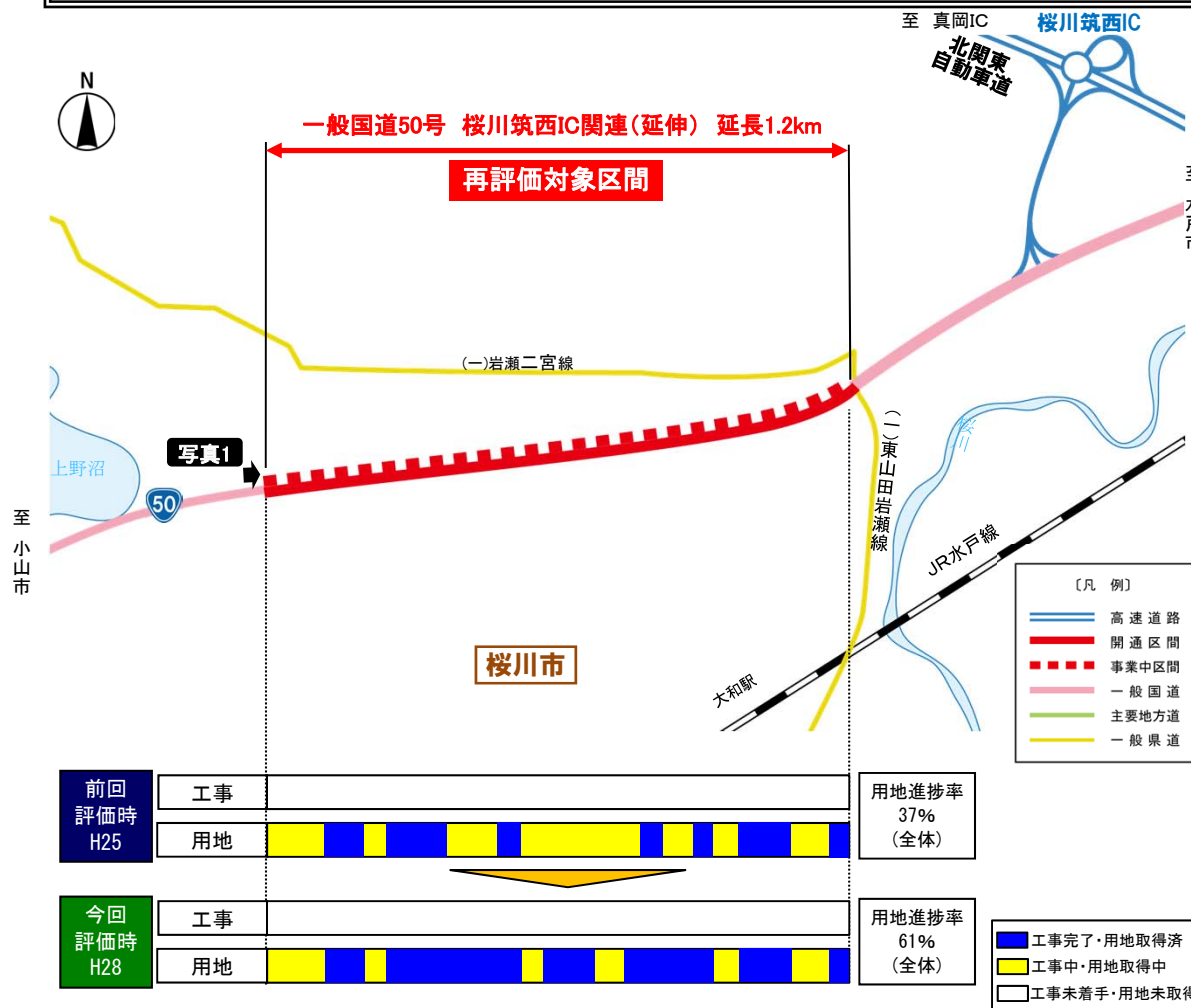
- 平成17年度：都市計画決定（桜川市長方 L=1.0km）
- 平成21年度：桜川筑西IC関連（延伸）事業化（L=1.2km）
- 平成23年度：用地取得着手



2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- ・桜川筑西IC関連(延伸)整備区間の用地取得率は約61%(平成28年3月末時点)
- ・平成23年度より用地取得を着手。
- ・一部の地権者からの同意を得られず用地取得が難航、工事着手が遅延。
- ・現在、用地取得を推進中。



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。

1) 計算条件

〔参考: 前回評価(H25)〕

・基準年次	: 平成28年度	平成25年度
・開通開始年次	: 平成34年度	平成31年度
・分析対象期間	: 開通後50年間	開通後50年間
・基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	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	: 25,200〔台/日〕	25,200〔台/日〕
・事業費	: 約20億円	約20億円
・総便益	: 約47億円(約128億円※)	約47億円(約130億円※)
・総費用	: 約20億円(約27億円※)	約21億円(約29億円※)
・費用便益比	: 2.3	2.3

※基準年次における現在価値化前を示す。 10

3. 事業の評価

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)
	44億円	2.1億円	0.57億円	47億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	18億円		2.8億円	20億円	

2. 3

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)
	44億円	2.1億円	0.57億円	47億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	12億円		2.8億円	15億円	

3. 1

注1) 便益・費用については、平成28年度を基準年とし、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。

注4) 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。

基準年：平成28年度

4. 事業の見込み等

(1)事業進捗の見込みの視点

- ・平成17年度に都市計画決定し、平成21年度に事業化。
- ・平成23年度から用地着手し、用地進捗率は61%(平成28年3月末時点)。
- ・一部の地権者からの同意を得られず用地取得が難航、工事着手が遅延。
- ・以上のことを踏まえ、全体の事業期間を平成30年度から平成33年度に変更する。

(2)事業の計画から完成までの流れ(桜川筑西IC関連(延伸))

年度	H17	～	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
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・設計													
設計・用地説明					設計用地												
埋蔵文化財調査																	
工事													工事着手	改良	改良	舗装	
用地						用地着手	37%	48%	57%	61%							

開
通
開
始
年
次

前回再評価

今回再評価

※開通開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である

5. 関連自治体等の意見

(1)茨城県からの意見

〈茨城県知事からの意見〉

一般国道50号桜川筑西IC関連(延伸)は、現道拡幅により交通渋滞の緩和、安全性の確保及び北関東自動車道桜川筑西ICへのアクセス向上が図れるとともに、工業・商業施設の立地及び医療施設の建設などが進む沿線開発のさらなる活性化に大きく寄与するものと期待されることから、事業を継続し、より一層のコスト縮減を図りながら早期完成に向けて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

- ・当該区間の損失時間は、44.0千人時間/年・km。
- ・当該区間の死傷事故率は52.8件/億台・km。
- ・長方交差点では115.8件/億台・kmとなっている。
- ・拡幅整備することにより、混雑緩和および事故減少が見込まれる。
- ・沿道には、高速道路への利便性を活かした桜川市による開発計画が進行中、桜川筑西IC関連(延伸)の整備により、企業の立地が促進するなど新たな雇用創出の貢献や地域医療の支援が期待される。
- ・費用対効果(B/C)は、2.3である。

(2)事業進捗の見込みの視点

- ・平成21年度に事業化し、平成23年度から用地着手。
- ・桜川筑西IC関連(延伸)の用地進捗率は61%(平成28年3月末時点)。
- ・桜川筑西IC関連(延伸)整備については、平成30年度の事業完了を目指すため、平成26年度から工事着手を予定していた。
- ・しかし、一部の地権者の理解が得られず用地取得が難航、事業延長1.2kmの短区間に、用地取得難航箇所が点在しているため、工事着手が遅延。
- ・以上により、事業期間を平成30年度から平成33年度に変更する。

(3)対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、交通渋滞緩和および安全性向上、高速道路への利便性向上の観点から、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適切である。