

(再評価)

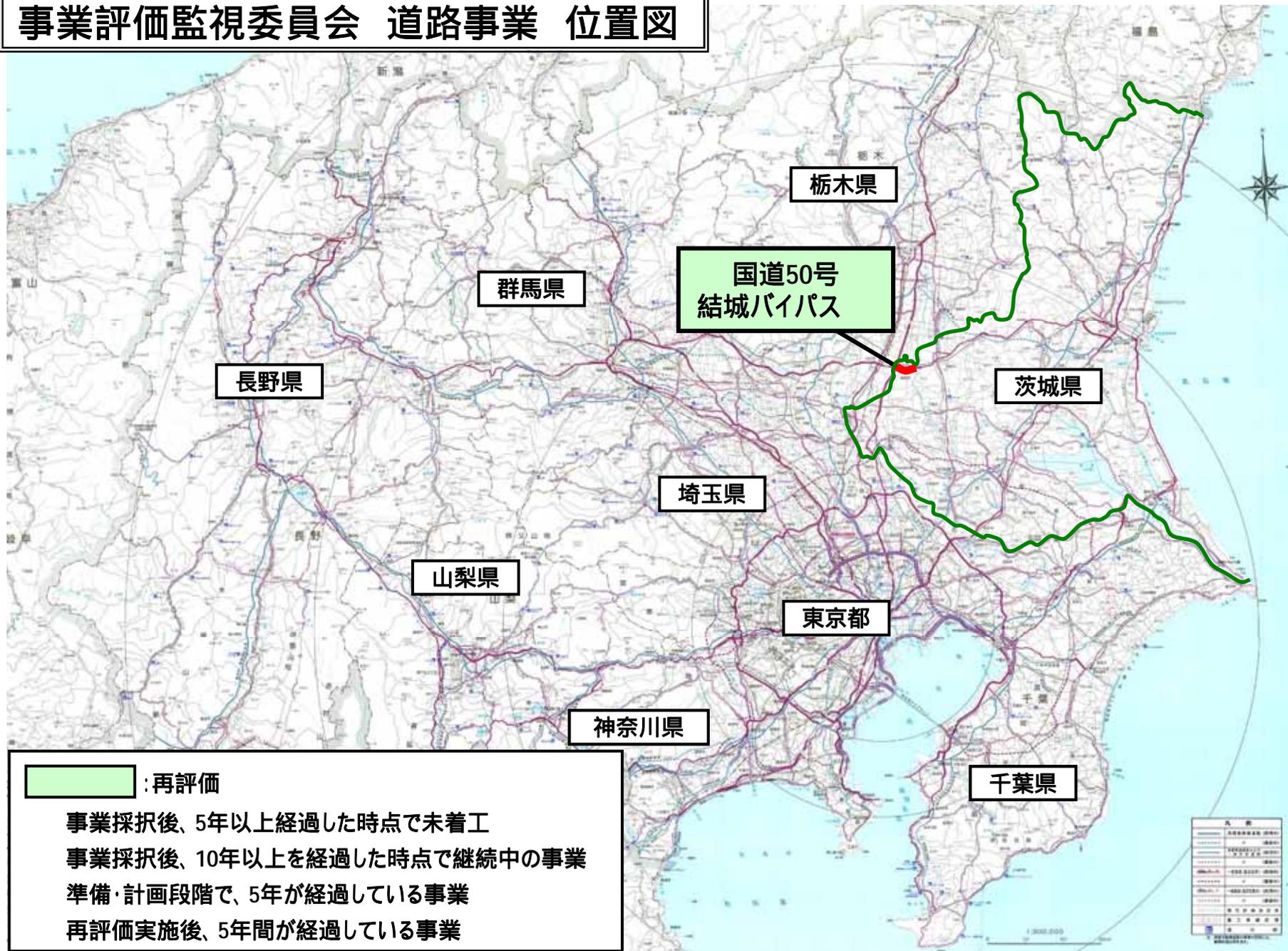
資料 1 - 1 5  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成20年度第4回)

# 国道50号 結城バイパス

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

- ・結城市を中心とした周辺地域の交通円滑化
- ・地域振興への支援
- ・安全性の向上

## (2) 計画の概要

区 間 自) 茨城県結城市小田林  
至) 茨城県筑西市布川

計画延長 7.7km

幅 員 30m

道路規格 第3種第1級

設計速度 80km/h

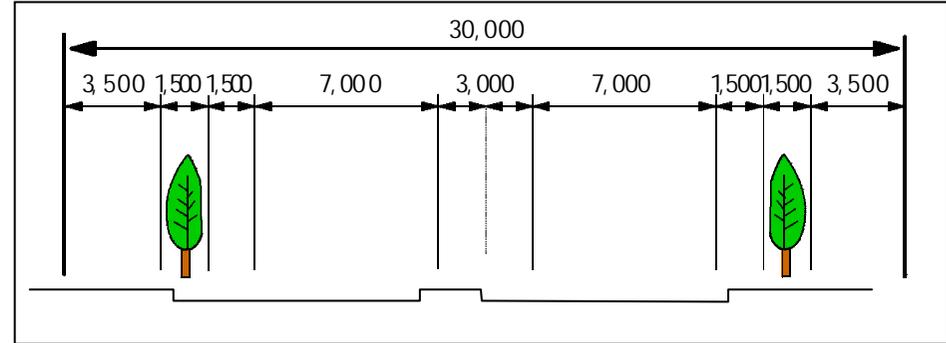
車 線 数 4車線

事業化 昭和54年度

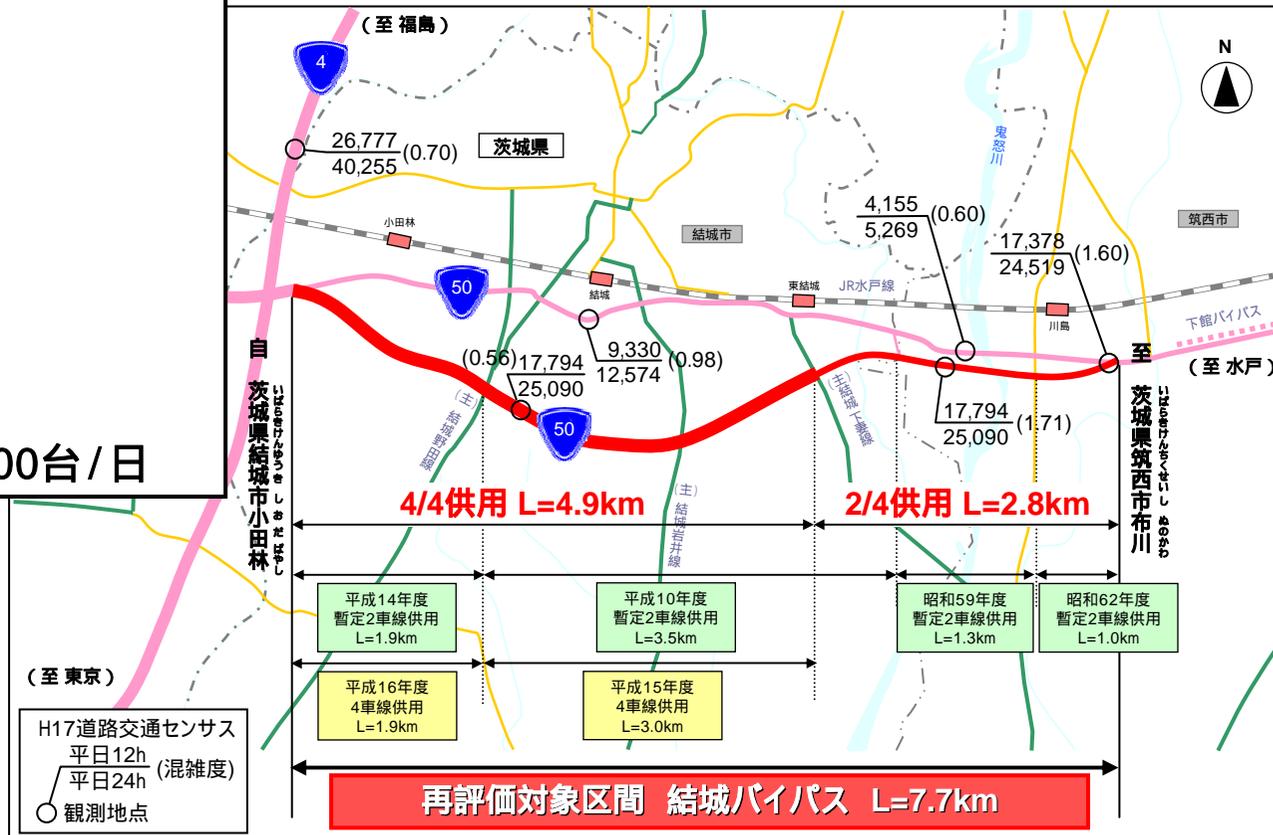
事業費 約257億円

計画交通量 19,200 ~ 25,600台/日

標準横断面図

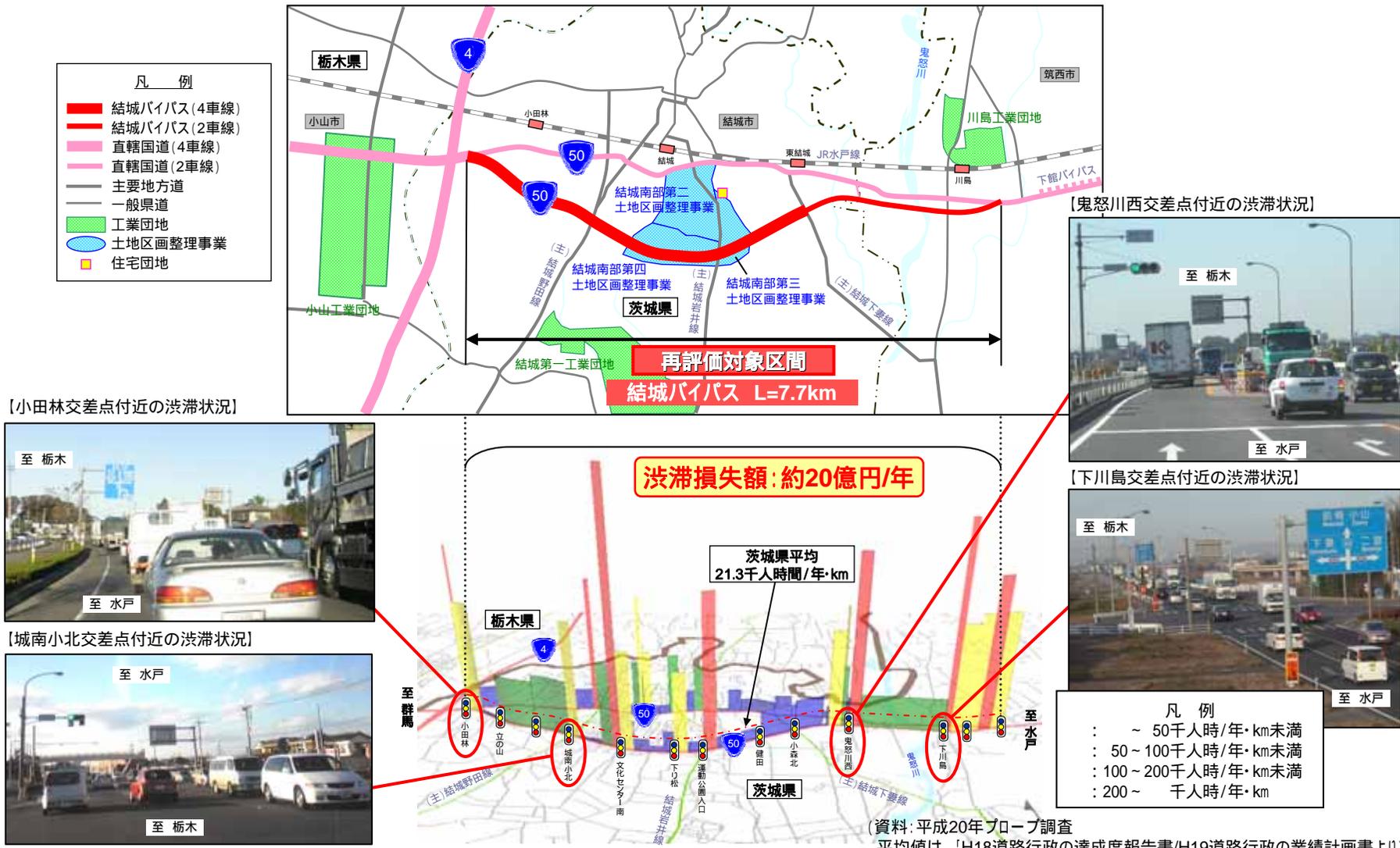


- 凡 例
- 結城バイパス (4車線)
  - 結城バイパス (2車線)
  - 直轄国道 (4車線以上)
  - 直轄国道 (2車線)
  - 主要地方道 (2車線)
  - 一般県道 (2車線以下)



## 2. 事業の必要性に関する視点

- 平成14年度までに全線暫定2車線で供用し、平成16年度までに約4.9kmが4車線で供用。
- 結城市中心部では混雑している区間が多数点在し、渋滞損失額は年間約20億円。



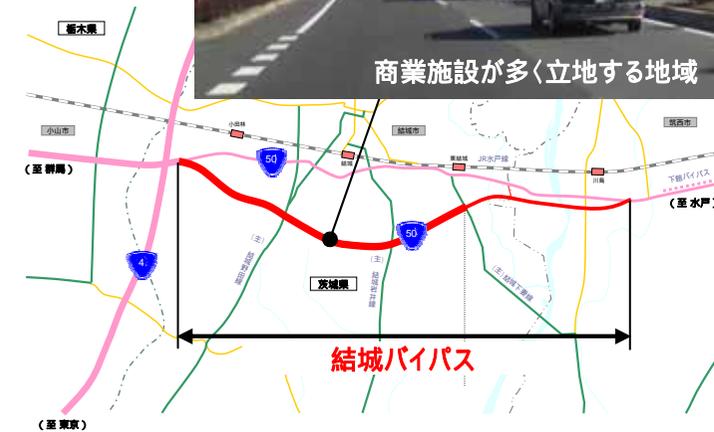
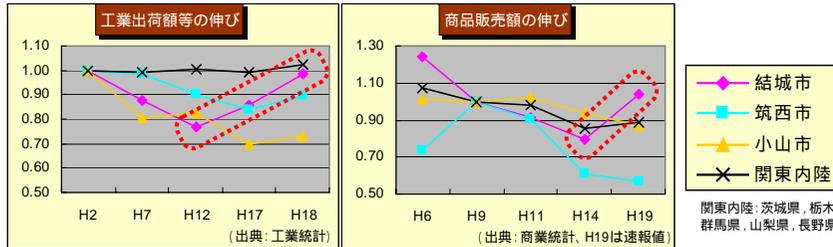
# 2. 事業の必要性に関する視点

## ■ 地域振興への支援

結城バイパス沿道には多くの商業施設が立地し、周辺の都市圏との連携を図り、地域が一体となって新たな生活・文化拠点、産業拠点の形成を目指している。近年では工業出荷額や商品販売額が伸びている。

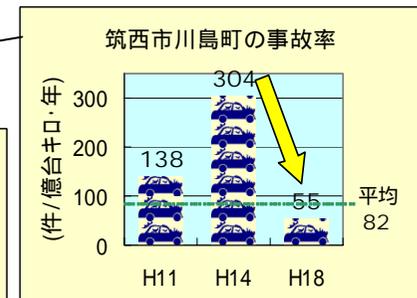
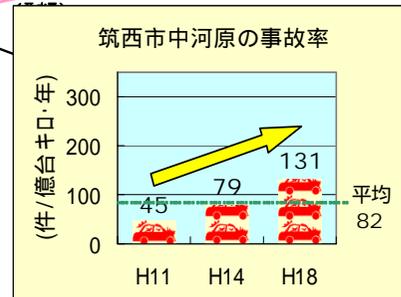
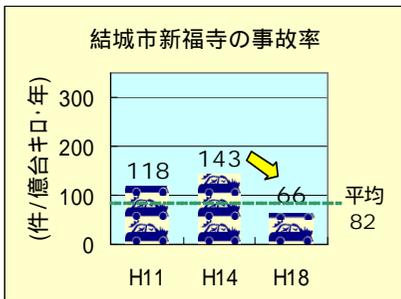


商業施設が多く立地する地域



## ■ 安全性の向上

H14までに結城バイパスが全線開通し、国道50号現道の事故率は大幅に減少。結城バイパスの暫定2車線区間では、事故率が大幅に増加。



平成14年度までに全線2車線整備  
平成16年度までに4.9kmが4車線整備

結城バイパス L=7.7km

4/4供用 L=4.9km

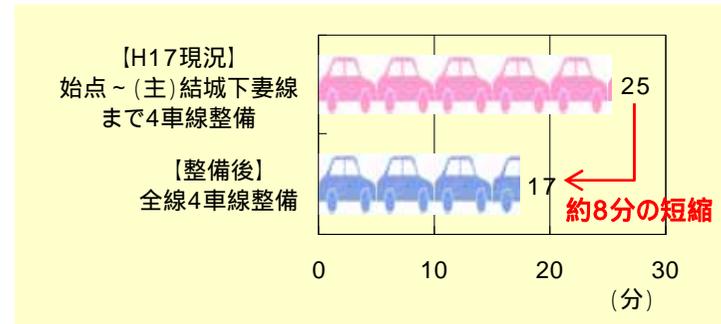
2/4供用 L=2.8km

平均: 茨城県内の一般国道平均値 (H18)

# 2. 事業の必要性に関する視点

## ■アクセス向上

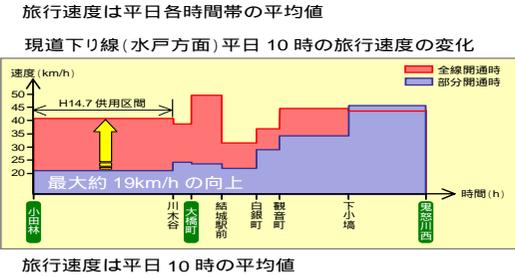
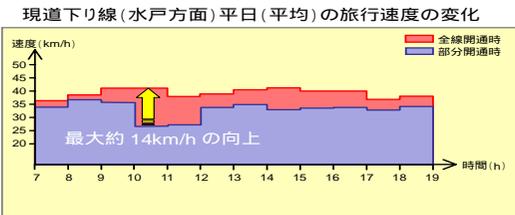
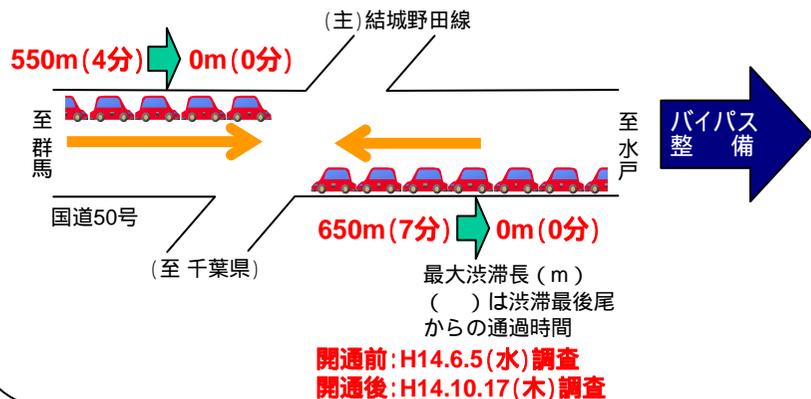
結城バイパスの終点～新幹線停車駅小山駅までの所要時間が短縮される。



## ■現道の渋滞ポイントの解消

国道50号現道の主要渋滞ポイントであった大橋町交差点の渋滞長が平成14年度に全線2車線開通したことにより解消。現道の平均速度も向上。

結城バイパスが全線開通する前の大橋町交差点の渋滞長



# 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)
	988億円	68億円	15億円	1,070億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	436億円		29億円	465億円	
					2.3

## 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)
	102億円	1億円	1億円	104億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	13億円		5億円	19億円	
					5.6

## 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)
	102億円	1億円	1億円	104億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	61億円		5億円	66億円	
					1.6

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

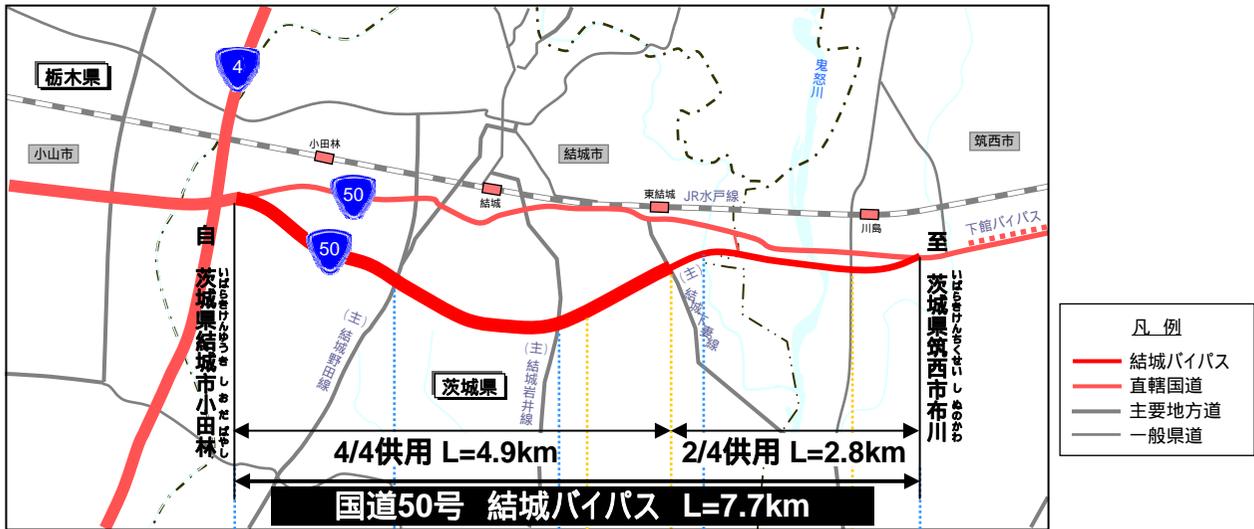
注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

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 . 事業進捗の見込みの視点

- ・結城バイパスの経緯
  - S53年度 都市計画決定
  - S54年度 事業化
  - S55年度 用地買収着手
  - S55年度 工事着手
  - S59年度 ~ H16年度 部分(暫定)供用



2車線	H14 1.9km	H10 2.25km	H10 1.25km	S59 1.3km	S62 1.0km
4車線	H14,16 1.9km	H15 2.25km	H15 0.75km	工事中	
	区間	区間	区間	区間	

用地取得率: 100%  
(事業化区間7.7km  
での面積ベース)

# 4 . 事業進捗の見込みの視点

			全区間 暫定 供用	4区間 車線 供用の 一部	4区間 車線 供用						4区間 車線 供用 予定
年度		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22 ~
用地		用地進捗率：100%									
工事	区間				4車線 供用						
	区間			4車線 供用							
	区間			一部4車線 供用							
	区間										

## 5. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・平成14年度までに全線暫定2車線で供用、平成16年度までに約4.9kmの区間が4車線で供用済。
- ・残る暫定2車線区間はボトルネックとなっており、混雑度や事故率が高い。
- ・今後、周辺地域の道路整備や開発が進むことにより、更なる交通需要の増加が見込まれ、より円滑な交通を図ることが必要。
- ・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

- ・全区間の用地取得は既に完了しており、計画的に工事の推進が可能。
- ・今後は、暫定2車線区間の4車線供用を図り、全区間の早期供用を目指す。

### (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。