

(再評価)

資料 3 - 2 -
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成22年度第2回)

国道50号 下館バイパス

平成22年8月3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	3
4 . 事業の必要性に関する視点	4
5 . 費用対効果	7
6 . 事業進捗の見込みの視点	10
7 . 今後の対応方針(原案)	11

1. 位置図



2. 事業の目的と計画の概要

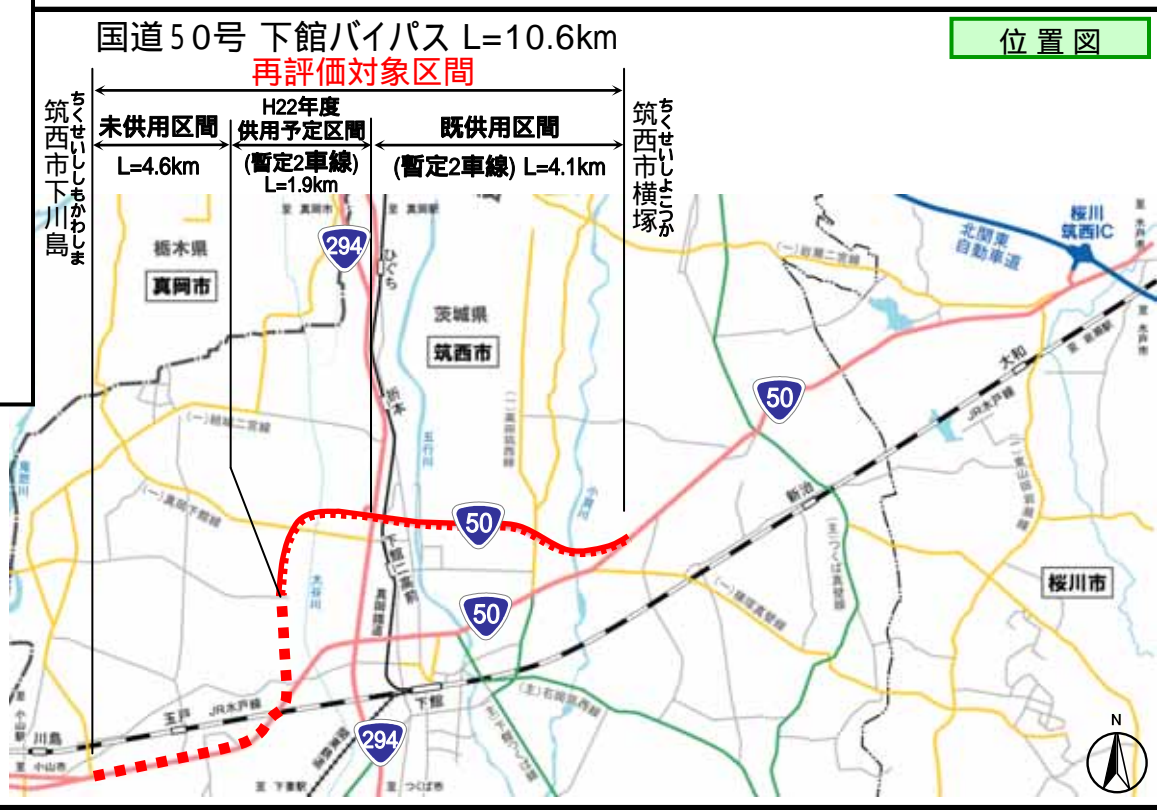
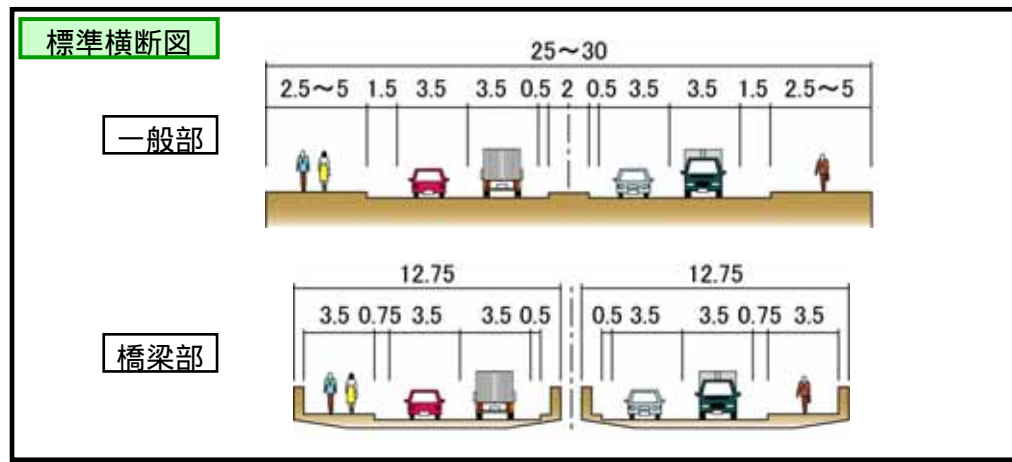
(1) 目的

- ・中心市街地の混雑緩和
- ・通過交通の排除に伴う中心市街地へのアクセシビリティ向上
- ・安全性向上

(2) 計画の概要

区間 : 自) 茨城県筑西市下川島
いばらきけん ちくせいし しもかわしま
 至) 茨城県筑西市横塚
いばらきけん ちくせいし よこつか
 計画延長 : 10.6km
 幅員 : 25.0 ~ 30.0m
 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61年度
 事業費 : 約387億円
 計画交通量 : 23,900 ~ 37,600台/日

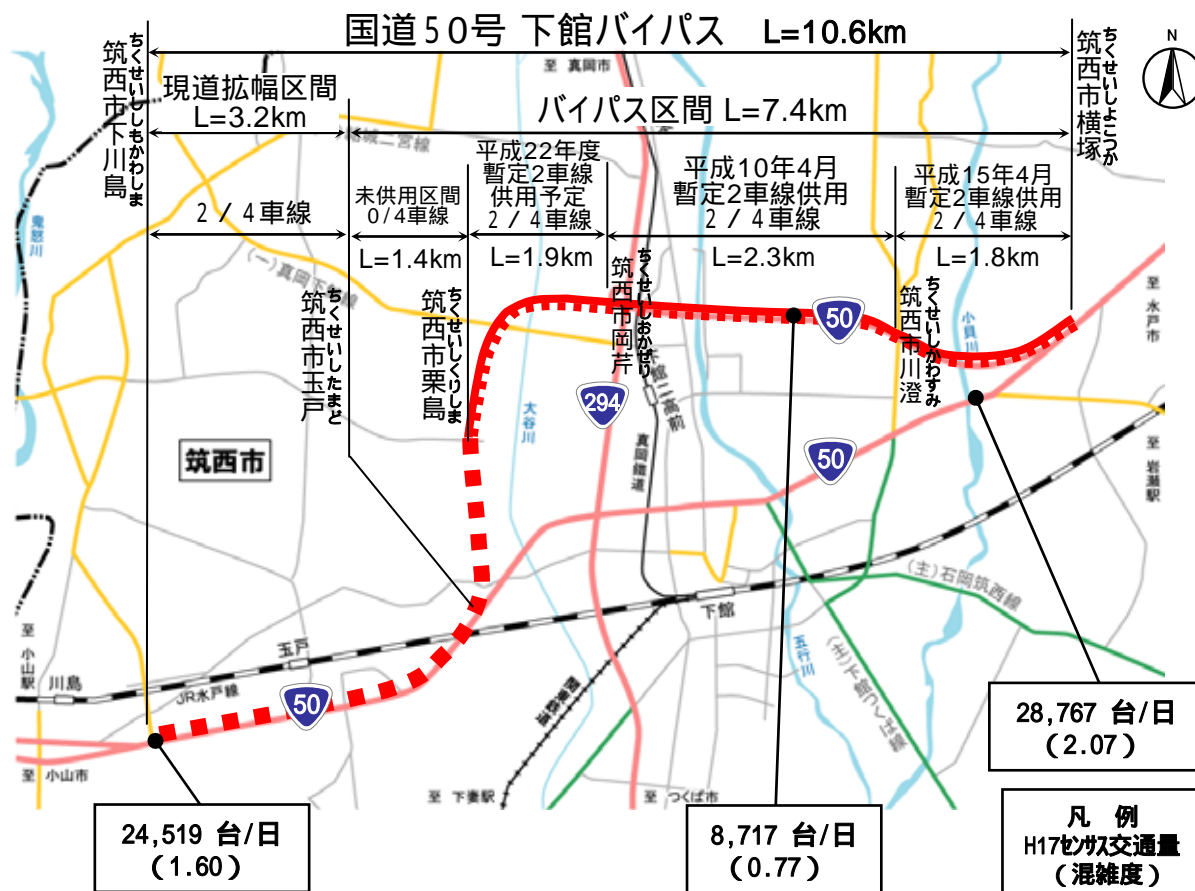
- 事業中
- 2車線供用
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道



3. 事業進捗の状況

・事業の経緯

- 昭和58年4月：都市計画決定 [筑西市下川島地先(起点) ~ 横塚地先(終点) : L=10.6km]
- 昭和61年度：事業着手
- 平成10年4月：バイパス区間 部分供用開始 [筑西市岡芹地先 ~ 川澄地先 : L=2.3km]
- 平成15年4月：バイパス区間 部分供用開始 [筑西市川澄地先 ~ 横塚地先 : L=1.8km]
- 平成22年度：バイパス区間 部分供用予定 [筑西市栗島地先 ~ 岡芹地先 : L=1.9km]



下館バイパスの状況



下館バイパス (既供用区間) の状況

4. 事業の必要性に関する視点

(1) 国道50号の渋滞状況

- ・下館バイパスの並行区間である国道50号現道では、主要渋滞ポイントである市民病院入口交差点や横島交差点を中心に交通混雑が発生している。
- ・当該区間の渋滞損失時間は約10.9万人時間/年・kmであり、県平均(2.13万人時間/年・km)の約5倍となっている。
- ・下館バイパスの整備により、渋滞の緩和が見込まれる。

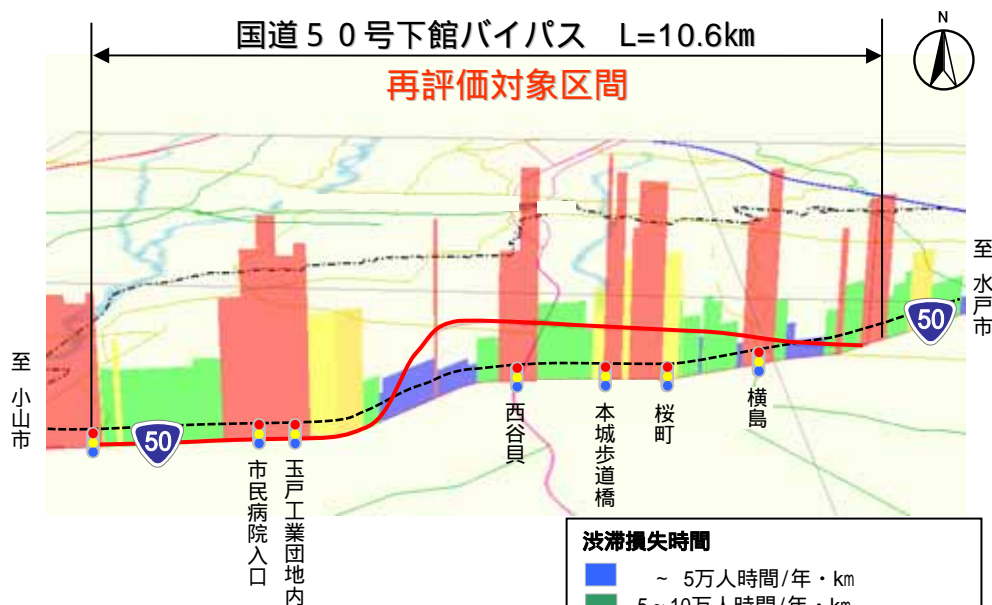
・渋滞損失時間：約10.9万人時間/年・km
 (茨城県平均：約2.13万人時間/年・km)

全線開通になれば、各方面に行く車両がバイパスを利用すると思うので、R50は事故・渋滞が減少すると思う。



H22.5 ヒアリング結果より

(玉戸工業団地 A社)



渋滞損失時間

- ~ 5万人時間/年・km
- 5~10万人時間/年・km
- 10~15万人時間/年・km
- 15~万人時間/年・km
- 茨城県平均(2.13万人時間/年・km)

● 平面交差点

資料:H20プローブ調査結果



市民病院入口交差点の交通状況



玉戸工業団地内交差点の交通状況



西谷貝交差点の交通状況



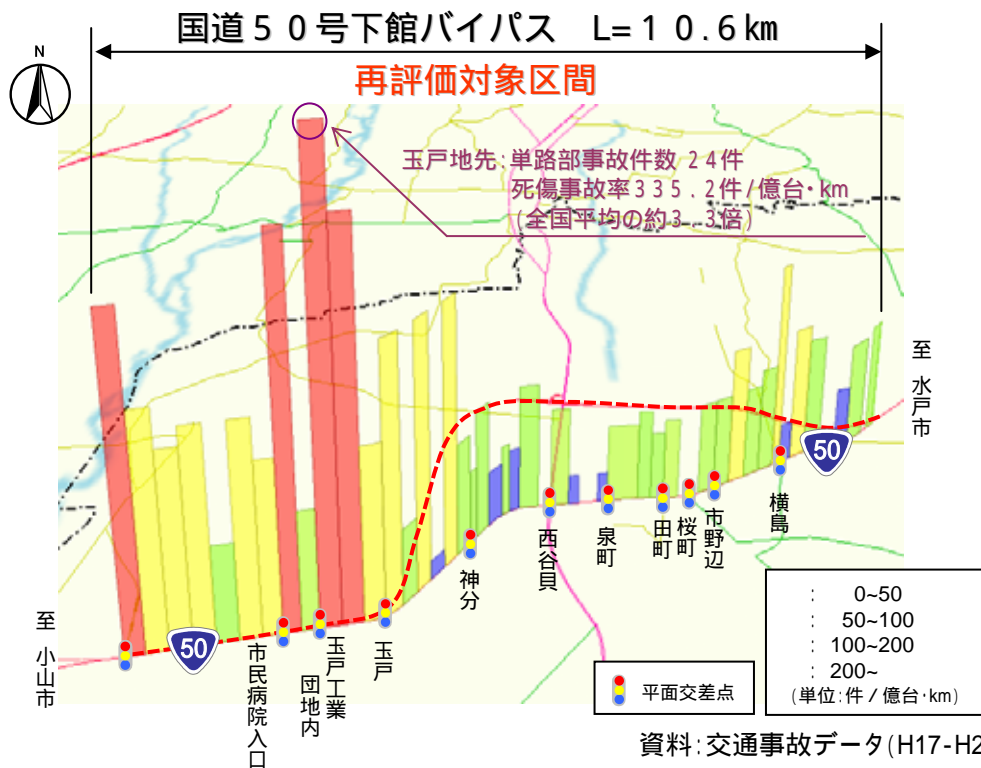
本城歩道橋交差点の交通状況

4. 事業の必要性に関する視点

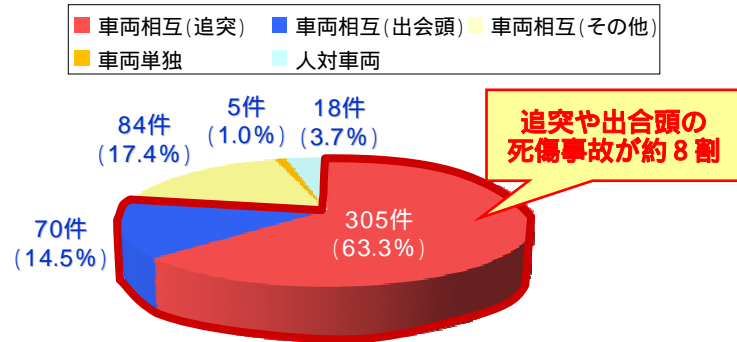
(2) 国道50号の交通事故状況

- ・国道50号現道では、下館ニュータウンと連絡する玉戸工業団地内交差点付近で死傷事故が多く発生している。
- ・玉戸工業団地内交差点の死傷事故率は、335件/億台・kmであり、全国平均(102.6件/億台・km)の約3.3倍となっている。
- ・追突事故や出合頭の事故といった、渋滞や沿道利用を要因とする事故が約8割発生している。
- ・通過交通の転換による安全性の向上及び渋滞緩和による交通事故の減少が期待される。

・死傷事故率：約335.2件/億台・km
 (全国平均値：約102.6件/億台・km)



国道50号の事故類型 (H17-H20合計)



歩道が未設置の通学路を通過する大型車両



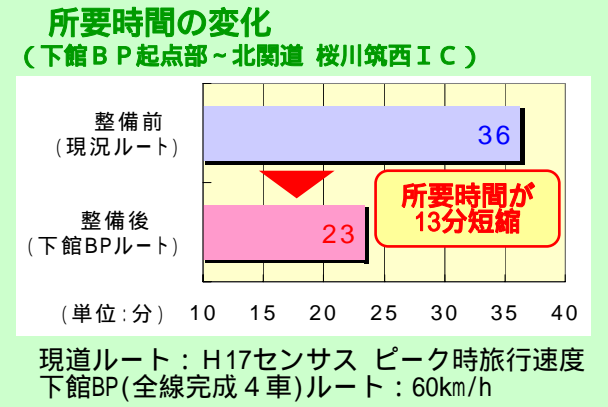
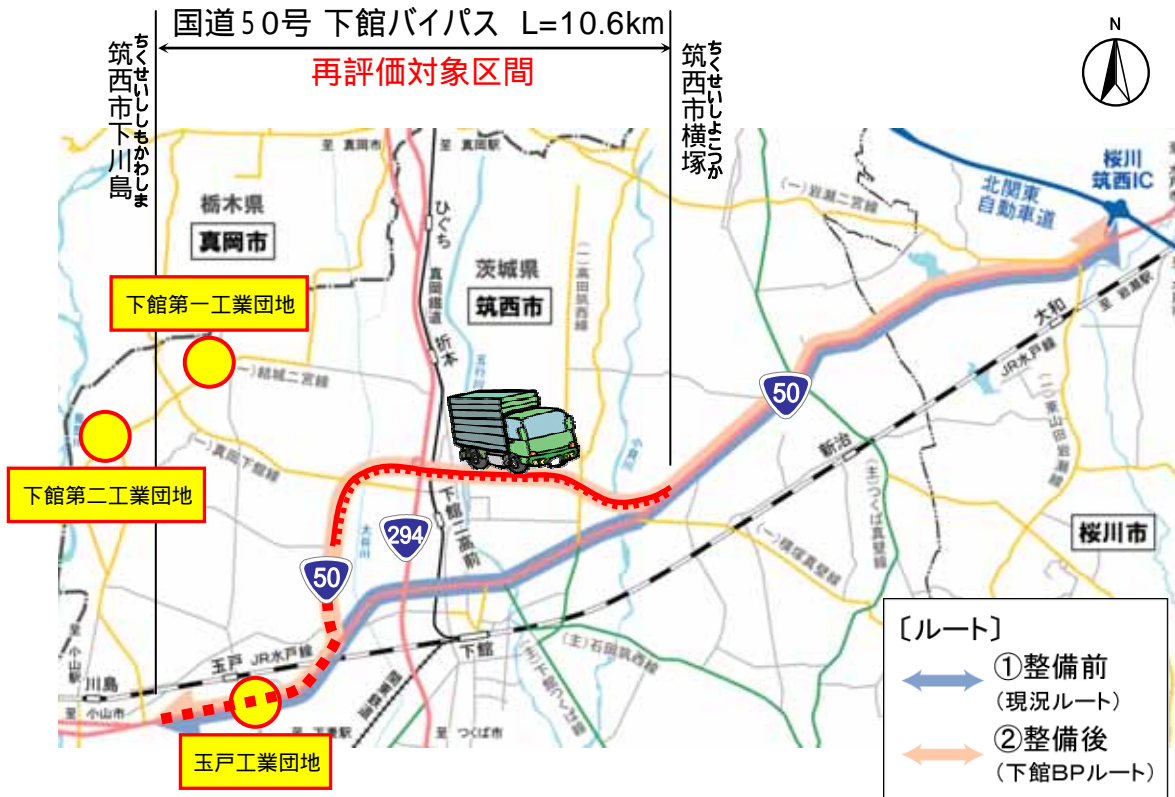
沿道店舗への流入交通と通過交通の輻輳

4. 事業の必要性に関する視点

(3) 物流効率化の支援

- ・国道50号下館バイパス周辺には、玉戸工業団地や下館第一・第二工業団地が立地している。
- ・下館バイパスの整備により、北関東自動車道 桜川筑西ICまでのアクセス性が向上し、物流機能の強化・企業活動の活性化が見込まれる。

北関東自動車道 桜川筑西ICまでのアクセス性が向上



(玉戸工業団地 B社)

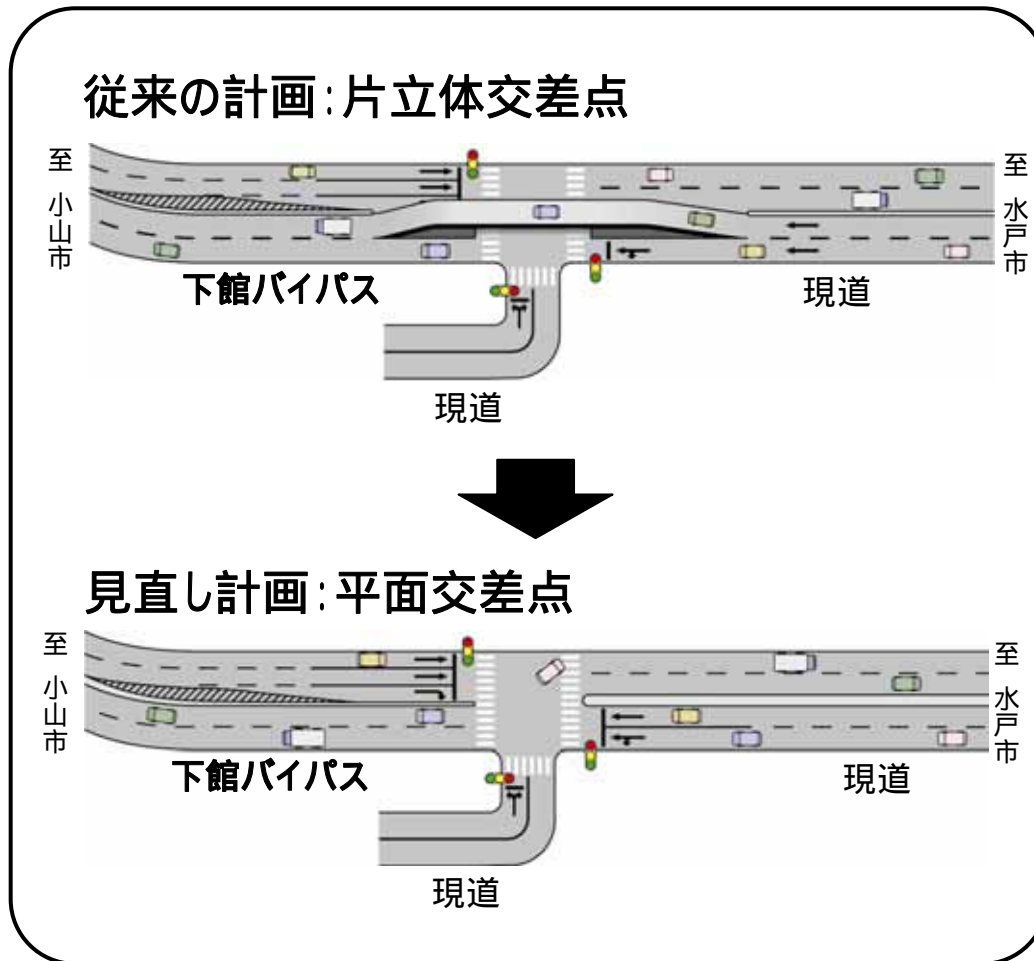
H22.5 ヒアリング結果より

物流企業としては、R50号・294号は物流の幹線道路であり、一日も早い全線整備を願います。

5. 費用対効果(事業費変更)

【コスト縮減の取り組み】

終点部交差点において、片立体による交差点形状を平面交差点形状に見直し、コスト縮減を図る。
(コスト縮減額:約3億円)



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

・ 基準年次	: 平成22年度	(参考: 前回評価(H17))
・ 供用開始年次	: 平成32年度	平成17年度
・ 分析対象期間	: 供用後50年間	平成28年度
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサ	供用後40年間
・ 交通量の推計時点	: 平成42年度	平成11年度道路交通センサ
・ 計画交通量	: 23,900 ~ 37,600 [台/日]	平成42年度
・ 事業費	: 約387億円	30,800 [台/日]
		約390億円

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)
	709億円	90億円	45億円	844億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	472億円		24億円	496億円	
					1.7

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)
	575億円	70億円	37億円	682億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	77億円		16億円	93億円	
					7.4

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22年度

6. 事業進捗の見込みの視点

- ・下館バイパスの用地取得率は前回再評価時80% (H17)から91% (H22.6)に増加。
- ・平成22年度には、筑西市栗島～岡芹間(バイパス区間・暫定2/4車線:1.9km)が部分供用予定。
〔供用済延長:前回再評価時 4.1km(2/4) H22年度 6.0km(2/4)〕
- ・整備効果の早期発現のため、バイパス区間の2/4車線を先行整備する。引き続き、全線4車線完成に向けた事業促進を図る。

工程表

		事業化		バイパス区間 部分供用 (L=2.3km)		バイパス区間 部分供用 (L=1.8km)		バイパス区間 部分供用 (L=1.9km)			
年度		S61	...	H10	...	H15		H17	...	H22	H23～
バイパス区間	用地							用地取得率 92%		用地取得率 100% (H21末完了)	
	工事							供用済延長 2/4車線 4.1km		供用済延長 2/4車線 6.0km	
現道拡幅区間	用地							用地取得率 0%		用地取得率 32%	
	工事										

7. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・下館バイパスの並行区間である国道50号現道を中心に、県平均の約5倍の渋滞が発生している。
- ・国道50号現道では、玉戸工業団地内交差点付近で全国平均の約3.3倍の死傷事故が発生している。
- ・下館バイパス周辺には工業団地が立地しており、当該路線の整備により、北関東自動車道 桜川筑西ICまでのアクセス性が向上し、物流機能の強化・企業活動の活性化が見込まれる。
- ・費用対効果(B / C)は1.7。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は91%(平成22年6月現在)であり、計画的な工事の推進が可能
- ・平成22年度には、筑西市岡芹～栗島間(1.9km)が暫定2車線供用予定

(3) 都道府県・政令市からの意見

- ・茨城県知事の見解：一般国道50号下館バイパスは、筑西市内に混入する通過交通を分散し渋滞を緩和するとともに、安全確保が図られるばかりでなく、北関東自動車道桜川筑西ICまでのアクセス性が向上し、物流機能の強化や地域産業の活性化に寄与することから、早期整備をお願いします。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・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。