

再評価結果（平成21年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名 一般国道50号結城バイパス 起終点 自：茨城県結城市小田林 至：茨城県筑西市布川	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局 延長 7.7km																
事業概要 一般国道50号結城バイパスは、結城市を中心とした周辺地域の都市交通の円滑化と交通安全の確保、開発計画等地域振興の支援を目的に進めている4車線のバイパス事業である。																		
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">S54年度事業化</td> <td style="width: 25%;">S53年度都市計画決定</td> <td style="width: 25%;">S55年度用地着手</td> <td style="width: 25%;">S55年度工事着手</td> </tr> <tr> <td>全体事業費</td> <td>約257億円</td> <td>事業進捗率</td> <td>94%</td> </tr> <tr> <td>計画交通量</td> <td colspan="3">19,200～25,600台/日</td> </tr> <tr> <td>費用対効果分析結果</td> <td>B/C(事業全体) 2.3 B/C(残事業) 5.6</td> <td>総費用(残事業/事業全体) 19/465億円 事業費：13/436億円 維持管理費：5.3/29億円</td> <td>総便益(残事業/事業全体) 104/1,070億円 走行時間短縮便益：102/988億円 走行費用減少便益：1.0/68億円 交通事故減少便益：1.2/15億円</td> </tr> </table>			S54年度事業化	S53年度都市計画決定	S55年度用地着手	S55年度工事着手	全体事業費	約257億円	事業進捗率	94%	計画交通量	19,200～25,600台/日			費用対効果分析結果	B/C(事業全体) 2.3 B/C(残事業) 5.6	総費用(残事業/事業全体) 19/465億円 事業費：13/436億円 維持管理費：5.3/29億円	総便益(残事業/事業全体) 104/1,070億円 走行時間短縮便益：102/988億円 走行費用減少便益：1.0/68億円 交通事故減少便益：1.2/15億円
S54年度事業化	S53年度都市計画決定	S55年度用地着手	S55年度工事着手															
全体事業費	約257億円	事業進捗率	94%															
計画交通量	19,200～25,600台/日																	
費用対効果分析結果	B/C(事業全体) 2.3 B/C(残事業) 5.6	総費用(残事業/事業全体) 19/465億円 事業費：13/436億円 維持管理費：5.3/29億円	総便益(残事業/事業全体) 104/1,070億円 走行時間短縮便益：102/988億円 走行費用減少便益：1.0/68億円 交通事故減少便益：1.2/15億円															
感度分析の結果 事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=2.0～2.5(交通量±10%) 事業費：B/C=2.1～2.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.9～2.7(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=4.8～6.8(交通量±10%) 事業費：B/C=5.2～6.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=5.5～5.8(事業期間±20%)																		
事業の効果等 ・国土・地域ネットワークの構築(日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡。) ・生活環境の改善・保全(周辺の環境が改善される。) 他6項目に該当																		
関係する地方公共団体等の意見 結城バイパスは、交通混雑の緩和、地域交流の促進等に重要な役割を果たすことが期待されており、結城市をはじめとする関係4市の首長で構成される一般国道50号整備促進期成同盟会より4車線化整備の要望を受けている。																		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 バイパス沿道の開発が著しく、現道の混雑緩和および沿道環境は向上しているが、バイパスの交通渋滞が深刻化している。																		
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成14年度までに全線暫定2車線で供用済。そのうち、起点から主要地方道結城下妻線間の約4.9kmを4車線で供用済み。用地取得は100%。																		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 交通状況や沿道状況を勘案しながら早期供用が計れるよう順次4車線化を進める。																		
施設の構造や工法の変更等																		
対応方針 事業継続																		
対応方針決定の理由 残区間の必要性、重要性は変わらないと考えられる。																		
事業概要図																		

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。