

事後評価結果（平成17年度）

担当課：関東地方整備局道路計画第一課
担当課長名：西川 昌宏

事業名：一般国道51号 鹿嶋バイパス	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局		
起終点 自：茨城県潮来市洲崎地先 至：茨城県鹿嶋市清水地先	延長：8.3 km			
事業概要 一般国道51号は、千葉県千葉市から茨城県水戸市に至る延長約130kmの主要幹線道路である。 鹿嶋バイパスは、潮来市洲崎地先から鹿嶋市清水地先に至る延長約8.3kmのバイパス事業である。				
事業の目的・必要性 鹿嶋市内の一般国道51号は、片側1車線ながら大型車などの通過交通も多く慢性的な混雑が生じており、歩行者への安全性や沿道環境への影響が懸念されていました。 また、鹿嶋市は観客数4万人規模収容の県立カシマサッカースタジアムや鹿島神宮を有しているなど、鹿嶋市およびその周辺地域のスポーツや文化の交流を促進する拠点があります。 鹿嶋バイパスはこうした道路交通環境に関わる課題を解消し、地域の活性化に大きく寄与することを目的とした茨城県潮来市洲崎から鹿嶋市清水に至る延長約8.3kmのバイパス事業です。				
事業概要図 				
事業の 効果等	事業期間 事業化年度：S59年度 都市計画決定：S42年9月(当初) S60年4月(変更)	用地着手：S62年度 工事着手：H4年度	供用年：(当初) H15~19年度 (実績) H14年4月	変動：0.9倍
	事業費 計画時 (名目値) / 350億円 (暫定/完成) (実質値) / 342億円	実績 (名目値) 327 / 億円 (暫定/完成) (実質値) 318 / 億円	変動：倍	
	交通量 計画時 (暫定/完成) / 37,700台/日	実績 (暫定/完成) 13,567 / 台/日	変動：%	
旅行速度向上 (供用前現道 当該路線) 19.4 (供用直前年次) H2年度 → 38.3 (供用後年次) H11年度 km/h		交通事故減少 (供用前現道 供用後現道) 37 (供用直前年次) H11年度 → 18 (供用後年次) H15年度 件/年		
費用対効果分析結果 (当初) B / C : 4.1	総費用：354億円 (事業費：334億円 維持管理費：20億円)	総便益：1,439億円 (走行時間短縮便益：1,297億円 走行経費減少便益：111億円 交通事故減少便益：31億円)	基準年：H12年	
費用対効果分析結果 (事後) B / C : 3.9	総費用：448億円 (事業費：400億円 維持管理費：48億円)	総便益：1,761億円 (走行時間短縮便益：1,666億円 走行経費減少便益：90億円 交通事故減少便益：4億円)	基準年：H17年	
事業遅延によるコスト増	費用増加額： 億円	便益減少額： 億円		
事業遅延の理由				

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目.....</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 ・年間渋滞損失時間 約 356.7千人・時間/年 ・削減年間渋滞損失削減率 約40%削減（セバス区間：1038） 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 ・現道区間（セバス区間：1038）において、19.4km/h(H2セバス) 38.3km/h(H11セバス) 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する ・鹿嶋市循環バス 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり ・鹿嶋神宮駅北部土地区画整理事業との連携 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する ・ワールドカップ（平成14年6月）、Jリーグ（平成5年～） 主要な観光地へのアクセス向上が期待される ・観光地名：鹿嶋神宮・県立カシマサッカースタジアム、観光入込み客数：232万人/年（平成14年度） 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である ・県立カシマサッカースタジアム <p style="text-align: right;">その他10項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目.....</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目.....</p> <p>その他評価すべきと判断した項目.....</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化.....</p> <p>鹿嶋市内への観光入込み客数は、Jリーグやワールドカップの影響もあり、平成4年比の約50%増加した。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性.....</p> <p>鹿嶋バイパスの暫定2車線で供用している区間については、「現道の生活道路としての機能回復」「現道の安全性の向上」「大規模イベント施設へのアクセス性の向上」「沿道環境の改善」について、期待していたような、一定の整備効果が得られました。現在は、事業を一時休止しています。</p> <p>今後は、隣接する潮来バイパスなど、周辺及び前後の道路の進捗に応じた交通流の状況の変化を勘案し、必要に応じた改善措置を講じてまいります。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性.....</p> <p>一般国道51号鹿嶋バイパスは、関係機関と密な調整を図る他、環境保全対策を十分に実施し、地元との理解を得ながら事業を進め、当初の予定通り、平成14年4月に全線暫定供用いたしました。</p> <p>その結果、現道区間の交通渋滞の緩和、交通の円滑化、交通事故の減少等様々な整備効果をもたらしました。</p> <p>今後、同種事業を行うにあたっては、鹿嶋バイパス同様、地域との密な情報交換を図り、理解を得るための一層の努力を図りながら事業推進に努めていくことが重要であると考えます。</p>
	<p>特記事項.....</p>

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。