

事後評価結果（平成18年度）

担当課：関東地方整備局 道路計画第一課
担当課長名：課長 濱田 禎

事業名	一般国道50号岩舟小山バイパス		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：栃木県下都賀郡岩舟町 静 至：栃木県小山市 萩島				延長	10.3 km			
事業概要	<p>一般国道50号は、群馬県前橋市を起点として、桐生市、足利市、小山市等の主要都市を通過し茨城県水戸市に至る延長約152kmの主要幹線道路である。</p> <p>岩舟小山バイパスは、その一部を形成し、北関東地域の広域幹線道路網を形成するとともに、国道50号の渋滞緩和、現道の通過交通排除を目的として計画された4車線のバイパス事業である。</p> <p>事業の目的・必要性：岩舟小山バイパスは、国道50号バイパスの一部を形成し、前橋市、足利市、小山市、水戸市等北関東の主要都市間の交流を支えるとともに、現道を利用する通過交通の転換を図ることにより、大平町等の市街地の環境保全、交通混雑の解消を図るものである。</p>								
事業概要図									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S 4 9年度	用地着手	S 5 0年度	供用年	(当初) S59/H16	変動	1.0倍
		都市計画決定	S 4 5年度	工事着手	S 5 4年度	(暫定/完成)	(実績) S59/H16		
	事業費	計画時	(名目値) - / 239億円	実績	(名目値) - / 268億円			変動	1.1倍
		暫定/完成	(実質値) - / 億円	(暫定/完成)	(実質値) - / 611億円				
交通量 (当該路線)	計画時			実績				変動	28.8%
	暫定/完成		- / 30,600台/日	(暫定/完成)		S60: 15,512 / H17: 39,424台/日			
旅行速度向上		39.2	45.0	km/h	交通事故減少	99.4	73.9	件/億台・日	
	(供用前現道 当該路線)	(供用直前年次) S58年度	(供用後年次) H17年度		(供用前現道 供用後現道)	(供用直前年次) H16年度	(供用後年次) H17年度		
費用対効果 分析結果 (当初)	B / C			総費用	億円	総便益	億円	基準年	年
				(事業費)	億円	(走行時間短縮便益)	億円		
				(維持管理費)	億円	(走行経費減少便益)	億円		
					億円	(交通事故減少便益)	億円		
費用対効果 分析結果 (事後)	B / C		4.2	総費用	668億円	総便益	2,791億円	基準年	H 18年
				(事業費)	611億円	(走行時間短縮便益)	2,620億円		
				(維持管理費)	57億円	(走行経費減少便益)	123億円		
					億円	(交通事故減少便益)	49億円		
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	該当しない								
客観的評価指標に対応する事後評価項目	<p>新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 小山駅から岩舟町への所要時間が短縮（32分 → 20分） <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 栃木県南部地方拠点都市地域整備基本計画、佐野新都市開発事業 								

他3項目について効果の発現が見られる。

その他評価すべきと判断した項目
特になし

事業による環境変化
環境影響評価に対応する項目
特になし

その他評価すべきと判断した項目
特になし

事業を巡る社会経済情勢等の変化
沿線には、大規模ショッピングセンター、アウトレットモールが進出し、更に道の駅「思川」、「みかも」が次々オープンするなど、地域の活性化に貢献。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性
交通量増大により、平面交差点部周辺において、依然として渋滞及び事故が発生している箇所が存在。当該区間の渋滞及び事故は、連担する信号交差点で交通量増大に伴い発生している状況であることから、引き続き交通状況を把握するとともに、改善に向け、交通管理者等とも調整を進める。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性
適切な維持管理を実施し、状況の変化が見られた場合は、必要に応じた改善措置を講じるなど沿道環境の保全に努める。

特記事項
特になし

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。