

# 再 評 価 調 査 書

別紙 2

整理番号 1

担当部局 土木部道路建設課 県道担当

## 1 事業概要

(1)事業名	地方道路整備事業 筑西幹線道路整備事業	(2)名称	主要地方道 筑西三和線バイパス
(3)事業主体	茨城県・結城市・八千代町	(4)箇所名	結城市山王～八千代町成田
(5)採択年度	平成24年度	(6)完成予定年度	平成34年度
(7)事業目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道区間の交通混雑の緩和を図る。</li> <li>・県西地域の交流・連携を支える交通体系の構築を図る。</li> <li>・北関東自動車道などの整備効果を活かした物流網を形成し、県西地域への企業誘致等の推進を図る。</li> </ul>		
(8)事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業延長 L=6,000m (県事業5.2km、結城市事業0.4km、八千代町事業0.4km)</li> <li>・計画幅員W=23.5m (暫定2車線)</li> <li>・用地買収、道路改良工事、舗装工事、橋梁工事</li> </ul>		

## 2 再評価の理由

(1)再評価の理由	再評価	(2)当初完成予定	平成27年度
(3)未着工・事業が長期間要している理由	道路の構造について、理解が得られないことや、代替地の要望に折り合いがつかない等により、用地買収が難航したことから事業が長期化している。		
(4)前回指摘事項に対する対応状況(再々評価の場合)	委員会の意見	対応状況	

## 3 事業計画の変更

(1)完成年度の変更	平成27年度 → 平成34年度 7年延長
(2)事業内容の変更	<p>【理由】</p> <p>道路の構造について、理解が得られないことや、代替地の要望に折り合いがつかない等により、用地買収が難航したことから事業が長期化している。</p> <p>当初は、終点(八千代町側)を広域農道までとしていたが、将来の円滑なネットワークの確保のため、国道125号までに変更したことから事業延長が5.4kmから6.0kmへ変更となった。</p>
(3)事業費の変更	<p>3,500百万円 → 6,700百万円 3,200百万円増</p> <p>【理由】</p> <p>道路延長を延伸したことによる用地費、工事費の追加や地盤調査の結果、地盤改良工事費が増加したことなどによる。</p>

## 4 進捗状況と今後の見通し

(1)事業進捗状況	全体	前年(H27)度	H27年度まで	進捗率
事業量(m)	6,000	0	0	0%
事業費	工事費	4,336	1,333	30.7%
	用地買収補償費	2,364	1,889	79.9%
	計(百万円)	6,700	3,222	48.1%
(2)関連事業の進捗状況	結城市(0.4km) 進捗率54%(用地取得率100%) 八千代町(0.4km) 進捗率28%(用地取得率86%)			
(3)今後の見通し	工事	用地等		
	起点(結城市側)から結城坂東線までを優先的に進めながら、早期全線供用を目指す。	難航している用地取得に努める。		

## 5 評価内容

(1)事業の必要性	当路線は、筑西地域の主要な幹線道路であり、北関東自動車道と一体となって、県西地域と県央地域を結び、広域交通拠点のネットワーク(筑西幹線道路)を構成する路線の一部である。 本バイパスの整備により、現道の朝夕の交通混雑緩和が図られ円滑な交通流動が確保されるとともに、筑西市・八千代町・古河市の連携強化による地域産業の活性化が図られ、企業誘致等の推進が期待できることから事業の必要性は高い。					
	社会情勢等の変化に関する指標1	計画時の状況	現時点での状況	社会情勢等の変化に関する指標2	計画時の状況	現時点での状況
	筑西三和線 24時間交通量 (結城市山王)	10,576台 /24時間 (H17センサス)	9,838台 /24時間 (H22センサス)	—	—	—
(2)事業の有効性	本事業の実施により、下表のとおり通過時間が約5分短縮されるとともに現道の交通量が約33%減少することから、県西地域の交通利便性の向上に有効である。					
	効果予測に関する指標1	事業なし	事業あり	効果予測に関する指標2	事業なし	事業あり
	全線の通過時間	12分	7分			
	効果算定要因に関する指標1	事業なし	事業あり	効果算定要因に関する指標2	事業なし	事業あり
	計画道路将来交通量(H42)	—	11,000台/24時間	現道将来交通量(H42)	9,800台/24時間	6,600台/24時間
(3)事業の効率性	<b>ア) 主な効果(B)</b> ①当該路線の整備により結城市山王～八千代町菅谷までの6.0km区間において、走行時間の短縮により7.8億円の縮減効果が見込まれる。 ②①と同区間において走行経費の短縮により1.2億円の縮減効果が見込まれる。 ③古河から筑西区間の混雑緩和が期待できるとともに地域の活性化に大きく寄与する。					
	<b>イ) 主な費用(C)</b> ①事業費 6.5億円 ②維持管理費 4億円 計 6.9億円  主な効果のうち貨幣化が可能なア①、②及びイ①、②について事業の効率性を分析した結果は以下のとおりである。 参考となる指標 B/C = 1.3					
(4)地元の意向	筑西幹線道路整備促進期成同盟会(会長:筑西市長、関係市町:古河市、桜川市、結城市、八千代町)から早期整備の要望を受けている。					
(5)コスト縮減や代替案立案の可能性	・建設発生土の有効活用により約4.97百万円のコスト縮減を図る。					

## 6 対応方針

現道の交通量の緩和を図り円滑な交通流動を確保するとともに、地域間の連携強化による産業の活性化及び企業誘致等の推進が期待できることから事業を継続したい。

## 7 再評価委員会の意見

継続することが妥当である。なお、公共事業の事業費については、当初計画と比べ事業費増となる傾向が見受けられることから、その要因について整理し、今後の取り組みに活かすこと。

## 8 委員会の意見を踏まえた対応

当初計画時の事業費の算出については、今回の増額要因なども検証し、大幅な事業費増加とならないよう取り組んで行く。