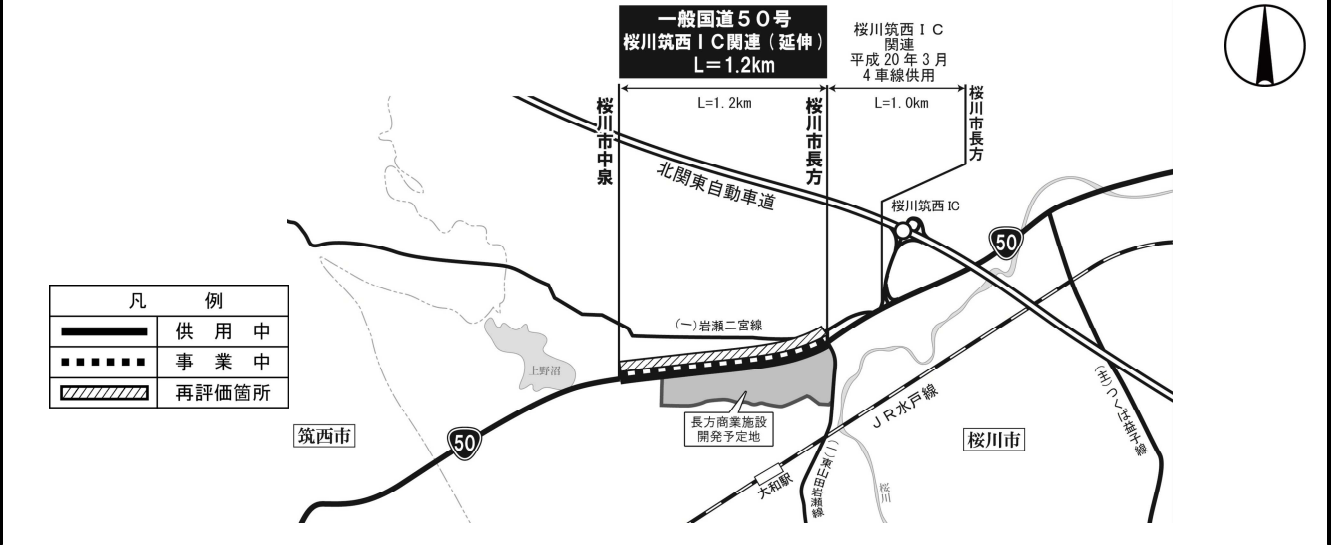


## 再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道50号 桜川筑西IC関連（延伸） <small>さくらがわちくせい かんれん</small>	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：茨城県桜川市長方 至：茨城県桜川市中泉 <small>いばらきけんさくらがわしおさかた いばらきけんさくらがわしなかいずみ</small>			延長	1.2km
事業概要					
一般国道50号は、群馬県高崎市から茨城県水戸市に至る延長約150kmの首都圏北部の主要幹線道路である。桜川筑西IC関連（延伸）は、交通渋滞の緩和、安全性の向上及び高速道路への利便性向上を目的とした延長1.2kmの現道拡幅事業である。					
H21年度事業化	H17年度都市計画決定 (H一年度変更)	H23年度用地着手	H一年度工事着手		
全体事業費	約20億円	事業進捗率	18%	供用済延長	0km
計画交通量	25,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.3 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 17/21億円 事業費：14/17億円 維持管理費：3.5/3.5億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 47/47億円 走行時間短縮便益：45/45億円 走行費用減少便益：2.1/2.1億円 交通事故減少便益：0.59/0.59億円	基準年	平成25年
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=2.0~2.6 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=2.4~3.1 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.1~2.4 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.5~3.0 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.2~2.3 (事業期間 ±1年) 事業期間：B/C=2.7~2.8 (事業期間 ±1年)					
事業の効果等					
①交通混雑の緩和 ・当該区間の損失時間は48.7千人時間/年・kmであり、全国平均の約2倍である。 ・桜川筑西IC関連（延伸）の4車線化により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。					
②安全安全な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は54.0件/億台・kmであり、全国平均を下まわっているものの、長方交差点では231.7件/億台・kmであり、全国平均の約2倍である。 ・桜川筑西IC関連（延伸）の4車線化により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。					
③高速道路への利便性向上 ・桜川筑西IC関連（延伸）沿道には、開発計画の予定されており、今後、北関東自動車道へのアクセス強化が期待されている。 ・桜川筑西IC関連（延伸）の整備により、高速道路への利便性が向上し、周辺地域の活性化を支援する。					
関係する地方公共団体等の意見					
・茨城県知事の意見： 一般国道50号桜川筑西IC関連（延伸）は、現道を拡幅することにより、北関東道桜川筑西ICから筑西市に向かう交通渋滞の緩和や安全性の確保、桜川筑西ICまでのアクセス性向上、周辺地域の活性化に大きく寄与するなど事業の必要性が高く、継続は妥当と考える。このため、より一層のコスト縮減を図りながら、早期完成に向け事業を推進されたい。					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
平成23年3月に北関東自動車道が全線開通。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
平成23年度から用地買収に着手し、平成26年度から工事着手予定である。引き続き、全線4車線完成に向けて事業を進める。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
用地の取得は37%であり、引き続き工事促進を図る。					
施設の構造や工法の変更等					
新技術の積極的な活用により、コスト縮減に取り組む。					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由					
以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、交通渋滞緩和および安全性向上、高速道路への利便性向上の観点から、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。					

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。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。