

## 再評価結果（平成17年度事業継続箇所）

担当課：関東地方整備局道路部地域道路課  
担当課長名：吉田 雅文

<b>事業名</b>	主要地方道美浦栄線 <small>みほさかえ</small>	<b>事業区分</b>	地方道	<b>事業主体</b>	茨城県	
<b>起終点</b>	自：茨城県龍ヶ崎市八代 <small>りゅうがさき やしろ</small> 至：茨城県稲敷郡利根町加納新田 <small>いなしき とね かのうしんでん</small>			延長	7.0km	
<b>事業概要</b> 主要地方道美浦栄線は、茨城県美浦村から千葉県印旛郡栄町に至る約27kmの主要な幹線道路であり、宅地開発が進む茨城県南部と千葉県北部を結ぶ重要な路線である。美浦栄線バイパスは、利根川に架かる長豊橋及び栄橋の交通渋滞を緩和し、千葉、茨城を結び地域の活性化を支援することを目的とした。（仮称）第2栄橋を含む延長約7kmの4車線道路である。						
H 7年度事業化	H 年度都市計画決定 (H 年度変更)	H 8年度用地着手	H 11年度工事着手			
<b>全体事業費</b>		約133億円	<b>事業進捗率</b>	62%	<b>供用済延長</b>	0km
<b>計画交通量</b>		30,300台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	B / C (事業全体)	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 54/138億円		<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 358/358億円		
	(残事業)	事業費：49/133億円 維持管理費：5/5億円		基準年：平成16年 (走行時間短縮便益：318/318億円) (走行費用減少便益：40/40億円) (交通事故減少便益：/億円)		
<b>事業の効果等</b> ・国土・地域ネットワークの構築（現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する） ・災害への備え（緊急輸送道路の位置づけあり）						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 美浦栄線は、第2栄橋の上下流に架かる長豊橋及び栄橋の交通渋滞緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、龍ヶ崎市をはじめとする3市3町の首長で構成される第2栄橋（仮称）架橋促進期成同盟会より早期の整備の要望（平成15年7月30日）を受けている。						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 県道千葉竜ヶ崎線の栄橋については交通量が増加しており、県の渋滞対策プログラムにおいても主要渋滞箇所位置付けられていることから、新たな橋梁を含むバイパスの役割は高まっている。平成13年度に早期整備の観点から、有料道路事業を導入した。						
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 一部において用地補償協議が難航しているが、利根川に架かる（仮称）第2栄橋を含む千葉県の国道356号線から茨城県の県道取手東線までの1.7km区間について平成17年度末に供用予定である。						
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 事業費が大きいことから長期間を要しているが、有料道路区間のほか優先区間（取手東線～河内竜ヶ崎線バイパス）を設定し、残る用地を平成18年を目途に完了させ、早期完成を目指して事業の進捗を図る。						
<b>施設の構造や工法の変更等</b> 盛土工事への流用土の活用により約1億8千万円、再生材の活用により約3千5百万円のコスト縮減を図っている。						
<b>対応方針</b>		事業継続				
<b>対応方針決定の理由</b> 以上の状況等を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						
<b>事業概要図</b> 次項のとおり						

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。

事業概要図

