

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道51号潮来バイパス	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：茨城県潮来市小泉 至：茨城県潮来市延方西			延長	1.2km
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127kmの主要幹線道路で、成田国際空港や鹿島臨海工業地帯と茨城県水戸市等とを連絡する社会経済活動を支える重要な路線である。潮来バイパスは、潮来市のまちづくりと一体となり潮来市街地部の交通混雑の緩和を目的に進めている延長1.2kmの4車線のバイパス事業である。				
H17年度事業化		H20年度都市計画決定	H21年度用地着手	工事未着手
全体事業費		約26億円	事業進捗率	58%
計画交通量		14,800台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 9.4/29億円 事業費：5.9/25億円 維持管理費：3.5/3.5億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 35/35億円 走行時間短縮便益：25/25億円 走行費用減少便益：7.1/7.1億円 交通事故減少便益：2.9/2.9億円	基準年 平成22年
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量：B/C= 3.3～4.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 3.4～4.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 3.2～4.2（事業期間±20%）				
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 ・潮来バイパスの並行区間である国道51号現道では、延方交差点周辺で交通渋滞が発生している。（損失時間は約91千人時間/年・km、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約4.5倍） ・潮来市役所から洲崎地先までは、「移動性阻害箇所（茨城県道路移動性委員会）」に指定されている。 ・潮来バイパスの整備に伴う東西方向のボトルネックの解消により、交通混雑の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・潮来バイパスの並行区間である国道51号現道では、延方交差点～小泉交差点間で死傷事故が多く発生している。小泉交差点死傷事故率は、194件/年億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台・km）の約2倍となっている。 ・追突事故といった、渋滞を要因とする事故が約6割を占めている。 ・潮来バイパスの整備に伴う交通分散により、交通事故の減少が見込まれる。 (3) 歩行者・自転車の安全性向上 ・潮来バイパスの並行区間である国道51号現道は、狭小幅員の歩道や歩道未整備箇所が多い。 ・また、国道51号現道の大型車混入率は19.2%となっており、県平均（16.7%）を上回っている。 ・アンケート調査からも歩行者の安全性に問題があるという意見が多くなっている。 ・潮来バイパス整備により、大型車等の交通が転換し、歩行者・自転車通行の安全性が見込まれる。				
関係する地方公共団体等の意見 県知事の意見：一般国道51号潮来バイパスは、潮来市街地を通過する交通を分散することにより、交通渋滞の緩和、安全性の確保が図られるとともに、重点港湾である鹿島港や東関東水戸線潮来ICへのアクセス性が向上し、物流機能の強化や地域産業の振興に大きく寄与することから、より一層のコスト縮減を図りながら、早期整備をお願いします。				
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 東関東自動車道水戸線（潮来～銚田）が整備計画決定（平成21年4月27日 第4回国幹会議） 水郷有料道路が無料開放（平成21年12月30日）し、交通流動に変化。				

事業の進捗状況、残事業の内容等

東関東自動車道水戸線の並行区間であることから、同時に都市計画決定（平成20年10月27日）。引き続き、事業の促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成21年度に用地取得に着手。東関東自動車道水戸線の整備と調整しつつ事業の促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

路面排水構造物に卵型側溝を採用し、事業費を約0.2億縮減。

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、コスト縮減内容、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

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。