

新規事業採択時評価結果（平成17年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：鈴木 克宗

事業の概要

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：茨城県潮来市洲崎	延長	2.5km		
事業概要	<p>一般国道51号は、千葉県千葉市～茨城県水戸市を結ぶ延長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を連絡する社会経済活動を支える重要な路線である。</p> <p>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図る延長2.5kmの国道51号バイパス事業である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>潮来バイパスは、市街地部の交通渋滞の緩和を図るとともに、地域連携や安全性の確保、地域の健全な発展と将来のまちづくりに大きく寄与する道路である。</p>				
全体事業費	21億円	計画交通量	26,000台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
当該区間は、潮来市の都市計画マスタープランに一般国道51号のバイパスが位置付けられており、平成3年度から「一般国道51号鹿嶋・潮来バイパス建設促進期成同盟会」より地域産業の発展、沿道環境改善及び安全性確保を目的としたバイパス早期整備についての要望（平成16年12月3日）を計26回受けている。また、潮来市長より特に交通渋滞の著しい新神宮橋から県道水戸神栖線までの緊急整備について要望（平成16年11月4日）を受けている。

事業採択の前提条件
費用対便益：便益が費用を上回っている

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.1	総費用：30億円 （事業費：18億円 維持管理費：11億円）	総便益：61億円 （走行時間短縮便益：53億円 走行費用減少便益：8億円 交通事故減少便益：1億円）	基準年 平成16年
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策		<p>国道51号中、第3位の渋滞損失時間である区間の渋滞を解消する。</p> <p>渋滞損失時間の改善 約92万人時/年 約85万人時/年 1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間 約8.6万人時/年キロ（現況） 茨城県平均：約2.1万人時/年キロ（約4倍） 全国平均：約2.0万人時/年キロ（約4倍） その他の特徴 茨城県内国道51号中第3位の渋滞損失時間</p>	
		事故対策		<p>死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる。</p> <p>死傷事故率 約115.4件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比）1.23） 茨城県平均：約94.2件/億台キロ（約1倍） 全国平均：約119.9件/億台キロ（約1倍） 事故率曲線 茨城県のセンサス区間中上位2割に含まれる その他の特徴 茨城県内国道51号中第4位の死傷事故率</p>	
	社会全体への影響	歩行空間		<p>歩行者・自転車の安全性向上 （エリア内（歩道が狭い（2.5m未満））の歩行者の安全性が向上）</p>	
		住民生活	-	<p>注目すべき影響はない</p>	
		地域経済	-	<p>注目すべき影響はない</p>	
		災害	-	<p>注目すべき影響はない</p>	
社会全体への影響	環境		<p>C02排出削減量：1,707t/年 Nox排出削減量：9.4t/年 0.6%削減 SPM排出削減量：0.8t/年 0.5%削減</p>		
	地域社会		<p>観光施設として県内第4位の年間観光入込客数（234万人）を誇る「前川あやめ園」へのアクセス性向上。</p>		
事業実施環境		<p>潮来市民を対象としたアンケートでは、バィパス整備の望む意見が多く（約7割）、また、小泉から洲崎の区間においては、特に課題が多い区間として挙げられている（約6割）</p>			

採択の理由

費用対便益が2.1と、便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。また、県内でも上位に位置する渋滞損失の改善が見込まれるなど、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業を採択した。

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。