

新規事業採択時評価結果（平成21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：深澤 淳志

事業の概要

事業名	一般国道50号 桜川筑西IC関連（延伸）	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	延長	1.2 km		
事業概要	<p>一般国道50号は、北関東3県を結び首都圏の北部環状を形成するとともに、北関東内陸部と常陸那珂港等を連絡する主要な幹線道路である。</p> <p>これまでに、北関東自動車道桜川筑西ICと接続する延長1.0 kmについては、桜川筑西IC関連として平成19年度に供用したところである。</p> <p>桜川筑西IC関連（延伸）は、茨城県桜川市長方から茨城県桜川市中泉までの延長1.2 kmの現道拡幅事業である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>一般国道50号と北関東自動車道桜川筑西ICとの連携及び一般国道50号の幹線道路としての機能を強化し、広域的な幹線道路の円滑な交通の確保を目的としている。</p>				
全体事業費	20億円	計画交通量	31,900台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
「国道50号建設促進期成同盟会」が設立され、平成15年から毎年、国土交通省をはじめ関係機関に当該区間の整備促進の要望活動を行っている。

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。
手続きの完了：都市計画決定済み（H17.11）

事業評価結果

費用対便益	B/C	3.1	総費用：16億円 （事業費：14億円 維持管理費：1.9億円）	総便益：50億円 （走行時間短縮便益：47億円 走行費用減少便益：3.7億円 交通事故減少便益：-0.41億円）	基準年 平成20年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=3.4（交通量+10%）	B/C=2.8（交通量-10%）	
		事業費変動	B/C=2.9（事業費+10%）	B/C=3.4（事業費-10%）	
	事業期間変動	B/C=2.9（事業期間+20%）	B/C=3.3（事業期間-20%）		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策		<p>県内における渋滞損失時間が高い区間（上位3割）の渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>【渋滞損失時間の改善】約1.8万人時/年 解消 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】約4.2万人時/年km （全国平均：約2.0万人時/年km（約2.1倍） 茨城県平均：約2.4万人時/年km（約1.8倍） 県内順位：茨城県内センサス区間の上位3割に含まれる（162/730 センサス番号1025））</p>	
	事故対策		<p>県内における死傷事故率が高い区間（上位2割）の事故の減少が見込まれる。</p> <p>【死傷事故率】約112件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比）1.4（現況）） （全国平均：約98.9件/億台キロ（約1.1倍） 茨城県平均：約78.5件/億台キロ（約1.4倍） 県内順位：茨城県内の上位2割相当に含まれる（3,983 / 19,281 ITARDA区間））</p>		
	歩行空間		幅の広い歩道が整備され、良好な歩行空間が確保される。		
	社会全体への影響	住民生活		北関東自動車道桜川筑西ICへのアクセス向上。	
		地域経済		長方商業施設開発予定地の開発を支援し、地域活性化を図る。	
災害		-	注目すべき影響はない。		
環境		走行速度向上による、CO ₂ 、NO _x 、SPM排出量の削減が見込まれる。			
地域社会	-	注目すべき影響はない。			
事業実施環境			桜川筑西IC関連（延伸）は、一般国道50号の交通混雑の緩和、事故の減少、沿線地域の開発と地域活性化を支援する道路として、地元より強く望まれている道路であるため、円滑に事業を推進できる。		

採択の理由

費用対便益比が3.1と便益が費用を上回っているとともに、都市計画が完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該事業箇所の現道における渋滞損失時間の改善及び死傷事故率の減少が見込まれるなど、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。