

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：東川 直正

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					
<p>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図る一般国道51号バイパス事業である。</p>					
H17年度事業化	H20年度都市計画決定	H21年度用地着手	H23年度工事着手		
全体事業費	約31億円	事業進捗率（平成30年3月末時点）	約96%	供用済延長	0km
計画交通量	18,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4  (残事業) 6.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 9.5/43億円 〔事業費：4.6/38億円 維持管理費：4.9/4.9億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 58/58億円 〔走行時間短縮便益：45/45億円 走行経費減少便益：8.4/8.4億円 交通事故減少便益：4.6/4.6億円〕	基準年 平成30年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.3~1.4（交通量±10%）【残事業費】交通量：B/C=5.9~6.2（交通量±10%）                  事業費：B/C=1.3~1.4（事業費±10%）事業費：B/C=5.8~6.4（事業費±10%）                  事業期間：B/C=1.3~1.4（事業期間±20%）事業期間：B/C=5.9~6.1（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等					
<p>(1) 交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・信号交差点が連続する延方交差点周辺で交通渋滞が発生。</li> <li>・潮来バイパスの整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、交通渋滞の緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>(2) 安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事故類型では車両相互の追突事故が多く、全体の約7割を占める。</li> <li>・潮来バイパスの整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>(3) 地域産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重点港湾鹿島港周辺の鹿島臨海工業地帯には複数の工業団地が立地しており、神栖市の製造品出荷額等は県内1位、鹿嶋市は6位と上位。</li> <li>・東西方向を連続的に結ぶ国道51号は、地域産業の重要な幹線道路。</li> <li>・潮来バイパスは、鹿島臨海工業地帯や鹿島港へのアクセス向上など、地域産業に関連する物流効率の向上を支援。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>・茨城県知事の意見：</p> <p>一般国道51号潮来バイパスは、潮来市内に交通渋滞の緩和、安全性の確保とともに重点港湾である鹿島港や東関東水戸線潮来ICへのアクセス向上による物流機能の強化及び地域産業の発展に大きく寄与することなどから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。</p> <p>なお、早期完成に向けて、事業を推進するとともに、徹底したコスト削減を図るようお願いしたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を了承する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化は見られない。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成17年度に事業化、平成20年度に都市計画決定。  
平成21年度より用地着手、平成23年度に工事着手。  
用地進捗率91%完了。(平成30年3月末)  
今後、用地取得、改良・舗装工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地盤改良の対策工変更に伴う事業費の増加。  
早期開通を目指して、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

・用地所得後、追加ボーリングを実施した結果、軟弱層が当初より厚いことが判明したことから、軟弱地盤解析を実施した結果、盛土荷重により円弧すべりが懸念されるため、深層混合処理工法による対策工に変更。  
・分断される市道の機能確保について、横断箇所を集約し、横断ボックス3箇所から、跨道橋1箇所に見直し。

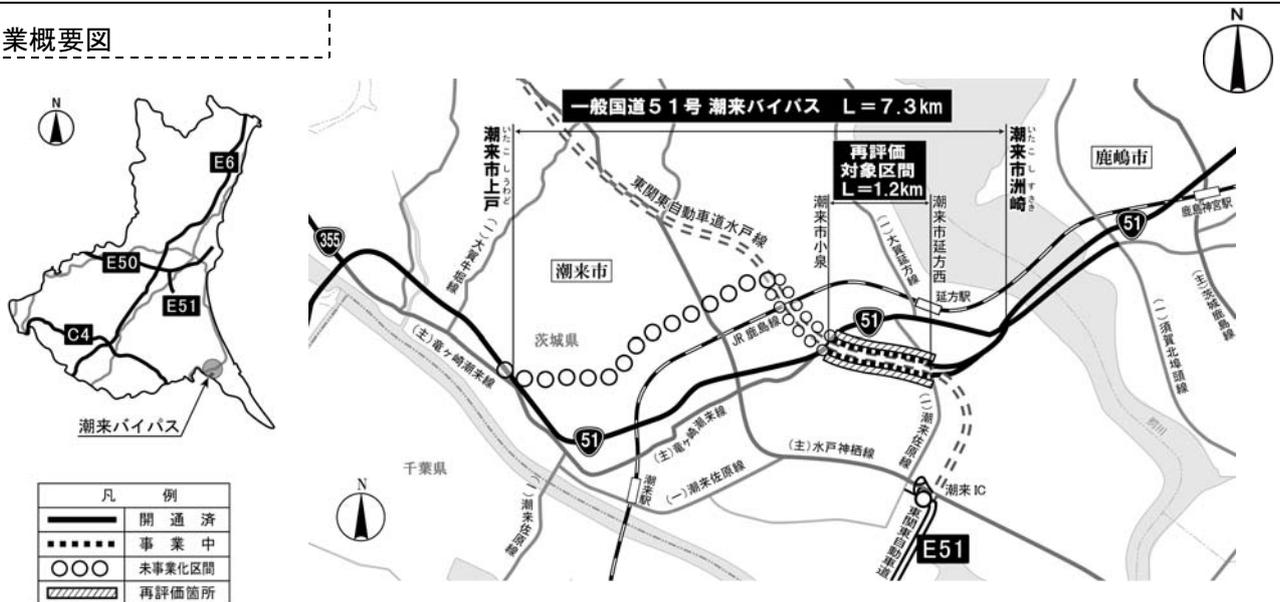
対応方針

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、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。