

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：奥村 康博

事業の概要

事業名	一般国道50号 協和バイパス	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：茨城県筑西市横塚 至：茨城県桜川市長方	延長	6.3km		
事業概要	一般国道50号協和バイパスは、筑西市及び桜川市内の交通混雑緩和と交通安全の確保及び物流生産性向上を目的とした茨城県筑西市横塚から茨城県桜川市長方までの延長6.3kmのバイパス事業である。				
事業の目的、必要性	当該区間整備により交通容量を確保し、幹線道路の速達性向上、渋滞ボトルネックの解消により、著しい速度低下に起因する交通事故の減少、県内有数の農作物生産から首都圏各所への速達性確保により物流生産性の向上に寄与することを目的とする。				
全体事業費	約350億円	計画交通量	約25,800~35,200台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

【茨城県知事】

- ・予算化について同意する。
- ・当該区間の整備により、交通渋滞の緩和や物流ルートへのアクセス性が向上し、産業振興や地域の活性化が図れるなど、大きな整備効果が期待される。
- ・事業の実施にあたっては、コスト削減を図りながら、早期完成に向けて特段のご配慮をお願いする。

学識経験者等の第三者委員会の意見

- ・新規事業化については妥当である。

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：都市計画決定手続き完了（H22.7）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3	総費用：263億円 （事業費：244億円 維持管理費：19億円）	総便益：352億円 （走行時間短縮便益：344億円 走行経費減少便益：0.57億円 交通事故減少便益：7.5億円）	基準年 令和元年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.3（交通量 -10%）	B/C=1.4（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.2（事業費 +10%）	B/C=1.5（事業費 -10%）	
		事業期間変	B/C=1.2（事業期間 +20%）	B/C=1.4（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	◎	・交通容量の確保により、国道50号の速達性向上に寄与。 【混雑度の改善】 混雑度 現況：1.84 → 整備後：0.61（約7割減少） 【旅行速度の向上】 旅行速度 現況：29km/h → 整備後：59km/h（約30km/h向上） 【所要時間の短縮：横塚交差点→桜川市長方】 現況：約14分 → 整備後：約7分（約7分短縮）	
		事故対策	◎	・渋滞ボトルネックの解消により、速度低下に起因する交通事故の減少に寄与。 【追突事故件数の減少】 死傷事故率 現況：55件/4年 → 整備後：45件/4年（約2割減少）	
		歩行空間	—	・注目すべき影響はない。	
	社会全体への影響	住民生活	—	・注目すべき影響はない。	
		地域経済	○	・国道50号の隣接区間や筑西幹線道路との連携強化により、物流生産性の向上に寄与。	
		災害	—	・注目すべき影響はない。	
環境		—	・注目すべき影響はない。		
	地域社会	—	・注目すべき影響はない。		
事業実施環境	○	・都市計画決定手続き完了（H22.7） ・茨城県知事、協和地区懇談会、茨城県トラック協会説明会により一般国道50号協和バイパスの早期事業化を要望。			

採択の理由

費用便益比が1.3と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、当該区間の渋滞緩和や地域経済等への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。  
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。