

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道50号 結城バイパス	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：茨城県結城市小田林 至：茨城県筑西市布川	延長	7.7km																												
事業概要																															
<p>一般国道50号は、群馬県高崎市から茨城県水戸市に至る首都圏北部の主要幹線道路である。 結城バイパスは、中心市街地の混雑緩和、高速道路へのアクセス向上、安全性向上を目的に計画され、茨城県結城市小田林～茨城県筑西市布川までの延長7.7km、4車線のバイパス事業である。</p>																															
S54年度事業化	S53年度都市計画決定	S55年度用地着手	S55年度工事着手																												
全体事業費	約334億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約95%	供用済延長	7.7km																										
計画交通量	22,100～40,700台/日																														
費用対効果 分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C</td> <td style="width: 50%;">(事業全体) 1.4</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(2.0)</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(5.6)</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.4		(2.0)	(残事業)	3.0		(5.6)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>467/1,987億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>370/1,830億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>97/156億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	467/1,987億円		事業費	370/1,830億円	維持管理費	97/156億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>総便益</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>1,403/2,682億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td>1,238/2,346億円</td> </tr> <tr> <td>走行費用減少便益</td> <td>130/280億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>36/57億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	1,403/2,682億円		走行時間短縮便益	1,238/2,346億円	走行費用減少便益	130/280億円	交通事故減少便益	36/57億円	基準年	令和3年
B/C	(事業全体) 1.4																														
	(2.0)																														
(残事業)	3.0																														
	(5.6)																														
総費用	(残事業)/(事業全体)																														
467/1,987億円																															
事業費	370/1,830億円																														
維持管理費	97/156億円																														
総便益	(残事業)/(事業全体)																														
1,403/2,682億円																															
走行時間短縮便益	1,238/2,346億円																														
走行費用減少便益	130/280億円																														
交通事故減少便益	36/57億円																														
感度分析の結果																															
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.5（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=2.7～3.3（交通量 ±10%）                  事業費：B/C=1.2～1.5（事業費 ±10%） 事業費：B/C=2.8～3.3（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=2.9～3.1（事業期間±20%）</p>																															
事業の効果等																															
<p>①暫定整備区間の混雑緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>結城バイパスの暫定2車線整備区間は朝夕に速度低下がみられるため、4車線化整備により、交通混雑の緩和に寄与する。</li> </ul> <p>②安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>結城バイパスの整備により、現道の交通転換が図られ、交通事故の減少に寄与する。</li> </ul> <p>③地域振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域には、製造品出荷額の県内1位を誇る産業や、県内上位の農産出荷額を誇る農産品が多く存在するため、結城バイパスの整備により、高速道路や東西移動の所要時間短縮が図られ、工業振興、雇用創出の増加が期待される。</li> </ul> <p>④医療機関へのアクセス性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道50号沿線には、地域医療の中核を担う茨城県西部メディカルセンター（災害拠点病院）が立地しており、結城バイパス等の整備により、救急医療施設への搬送時間が短縮され、沿線地域の30分カバー人口が4割増加し、救急医療活動を支援する。</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50号結城バイパスは、交通混雑の緩和、交通事故の減少、緊急医療施設へのアクセス向上や北関東道と連携したネットワーク形成による地域振興の支援などの観点から、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、徹底したコスト縮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																															
<ul style="list-style-type: none"> <li>北関東自動車道が全線開通（平成23年3月）し、平成30年10月に茨城県西部メディカルセンター（災害拠点病院）が開院した。</li> <li>令和2年度に協和バイパス新規事業化された。</li> </ul>																															

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和54年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率95%（令和3年3月末時点）。
- ・平成14年度までに全線暫定2車線（延長7.7km）で開通、4車線化済み延長は約64%（4.9km/7.7km）。
- ・今後、引き続き全線4車線開通を目指し、暫定2車線区間の4車線化工事の推進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・新川島橋の護床工事の関係機関協議に時間を要しており、事業期間を3年延伸（R5年度⇒R8年度）。
- ・引き続き全線4車線開通を目指し、暫定2車線区間の4車線化工事の推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・排水路等の管理者との放流協議の結果、調整池の追加が必要となったことによる事業費増。
- ・地質調査の結果、軟弱地盤であることが判明し地盤改良が変更となったことによる事業費増。
- ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

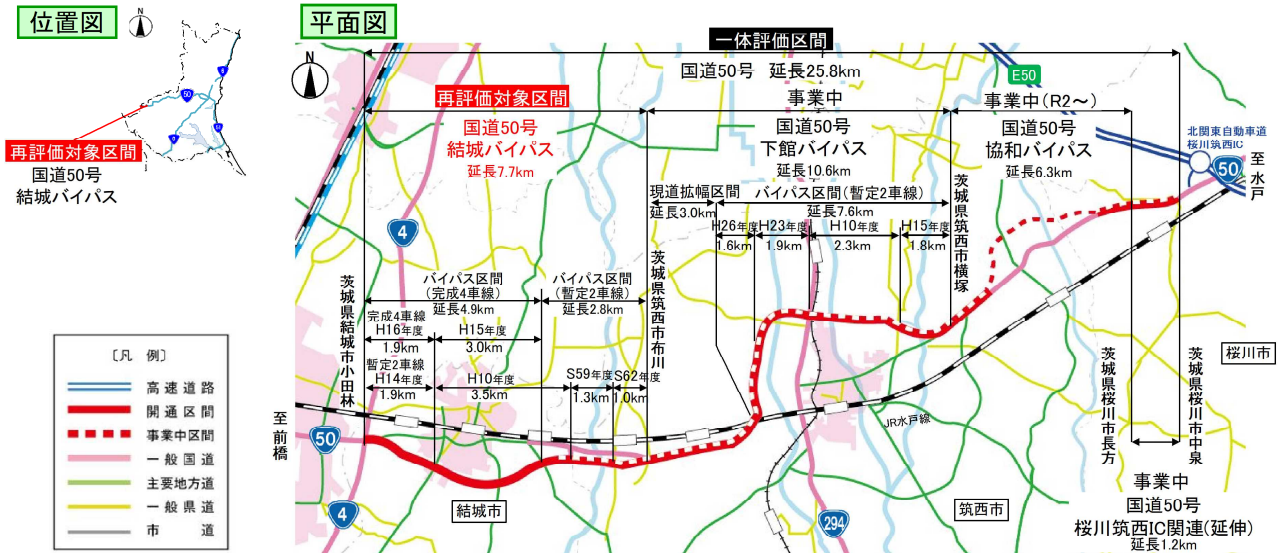
対応方針

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、中心市街地の混雑緩和、高速道路へのアクセス向上、安全性向上等の観点から、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

事業概要図



※ 費用対効果分析結果の（ ）は、個別評価結果を示したもの。

※ 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。

※ 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。