

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

|                                                                                                                                                                              |                          |                  |                   |                   |                        |      |                   |                  |              |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------|-------------------|-------------------|------------------------|------|-------------------|------------------|--------------|-----|
| 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<br>関東地方整備局 |              |     |
| 起終点                                                                                                                                                                          | 自：茨城県筑西市横塚<br>至：茨城県桜川市長方 |                  |                   |                   |                        |      | 延長                | 6.3km            |              |     |
| 事業概要                                                                                                                                                                         |                          |                  |                   |                   |                        |      |                   |                  |              |     |
| 一般国道50号は、群馬県前橋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。<br>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。                                         |                          |                  |                   |                   |                        |      |                   |                  |              |     |
| R2年度事業化                                                                                                                                                                      |                          |                  | H22年度都市計画決定       |                   | R4年度用地着手               |      | 工事未着手             |                  |              |     |
| 全体事業費                                                                                                                                                                        |                          | 約350億円           |                   | 事業進捗率(令和6年3月末時点)  |                        | 約2%  |                   | 供用済延長            |              |     |
| 計画交通量                                                                                                                                                                        |                          | 29,100～35,500台／日 |                   |                   |                        |      |                   |                  |              |     |
| 費用対効果分析                                                                                                                                                                      | B/C                      | EIRR             | 総費用               |                   | (残事業)/(事業全体)           |      | 総便益               |                  | (残事業)/(事業全体) | 基準年 |
|                                                                                                                                                                              | (事業全体)                   | (事業全体)           | 437 / 2,245億円     |                   | 1,066 / 3,093億円        |      |                   |                  |              |     |
|                                                                                                                                                                              | 1.4(1.5)                 | 4.9%             | 事業費：356 / 2,102億円 |                   | 走行時間短縮便益：948 / 2,362億円 |      |                   |                  | 令和6年         |     |
|                                                                                                                                                                              | (参考) 2.0(2.2) [2%]       | (6.7%)           | 維持管理費：72 / 134億円  |                   | 走行経費減少便益：92 / 473億円    |      |                   |                  |              |     |
|                                                                                                                                                                              | 2.5(2.7) [1%]            |                  | 更新費：10 / 10億円     |                   | 交通事故減少便益：26 / 257億円    |      |                   |                  |              |     |
|                                                                                                                                                                              | (残事業)                    | (残事業)            | 感度分析              | (事業全体)            |                        |      | (残事業)             |                  |              |     |
| 2.4(1.5)                                                                                                                                                                     | 11.8%                    | 交通量              |                   | B/C=1.3～1.5(±10%) |                        | 交通量  | B/C=2.3～2.6(±10%) |                  |              |     |
| (参考) 3.3(2.2) [2%]                                                                                                                                                           | (6.9%)                   | 事業費              |                   | B/C=1.3～1.8(±10%) |                        | 事業費  | B/C=2.3～2.7(±10%) |                  |              |     |
| 3.8(2.7) [1%]                                                                                                                                                                |                          |                  | 事業期間              | B/C=1.3～1.5(±20%) |                        | 事業期間 | B/C=2.3～2.7(±20%) |                  |              |     |
| 事業の効果等                                                                                                                                                                       |                          |                  |                   |                   |                        |      |                   |                  |              |     |
| (1) 中心市街地の混雑緩和<br>・協和バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、生活交通と通過交通の棲み分けが進み、交通混雑の緩和に寄与する。<br>・通過交通の排除に伴い、中心市街地へのアクセシビリティが向上する。                                                            |                          |                  |                   |                   |                        |      |                   |                  |              |     |
| (2) 高速道路へのアクセス性向上<br>・4車線化整備の推進により、交通の円滑化が図られ、高速道路へのアクセス性向上が見込まれる。                                                                                                           |                          |                  |                   |                   |                        |      |                   |                  |              |     |
| (3) 安全性向上<br>・協和バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通事故の減少に寄与する。                                                                                                                        |                          |                  |                   |                   |                        |      |                   |                  |              |     |
| (4) 地域振興の支援<br>・沿線地域には、製造品出荷額の県内1位を誇る産業や、県内上位の出荷額を誇る農産品が多く存在する。<br>・バイパスの整備により、製造品や農産物の効率的な出荷を支援し、物流生産性の向上に寄与する。                                                             |                          |                  |                   |                   |                        |      |                   |                  |              |     |
| (5) 医療機関へのアクセス性向上<br>・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)が立地する。<br>・4車線化整備の推進により、救急医療施設への搬送時間が短縮される。                                                                  |                          |                  |                   |                   |                        |      |                   |                  |              |     |
| 関係する地方公共団体等の意見                                                                                                                                                               |                          |                  |                   |                   |                        |      |                   |                  |              |     |
| ・茨城県知事の意見：<br>一般国道50号協和バイパスは、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。<br>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。 |                          |                  |                   |                   |                        |      |                   |                  |              |     |
| 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                                                                                                                                                      |                          |                  |                   |                   |                        |      |                   |                  |              |     |
| ・令和5年度に結城バイパスが全線開通した。                                                                                                                                                        |                          |                  |                   |                   |                        |      |                   |                  |              |     |

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・令和2年4月に事業化。
- ・現在は用地買収を推進中。
- ・用地進捗率は約1%(令和6年3月末時点)。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・引き続き、用地買収を推進し、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

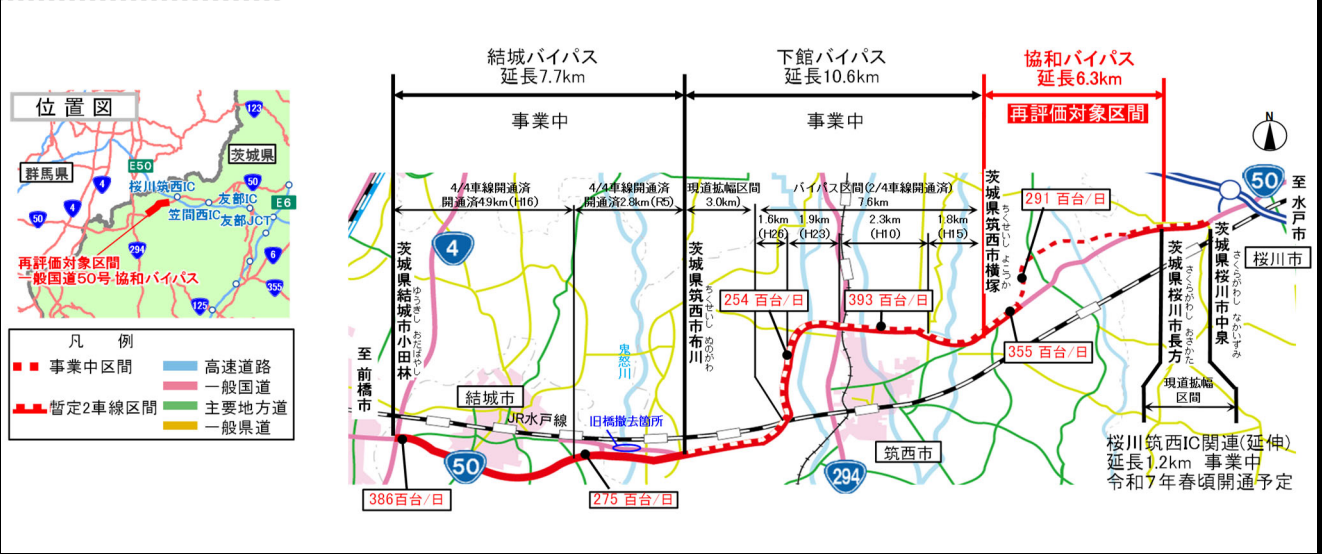
対応方針

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、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、結城バイパス～桜川筑西IC関連(延伸)を対象とした場合、( )書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。