

(再評価)

資料5-3-①

令和3年度第2回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道50号

- ・結城バイパス
- ・下館バイパス
- ・桜川筑西IC関連(延伸)

令和3年9月15日

国土交通省 関東地方整備局

目次

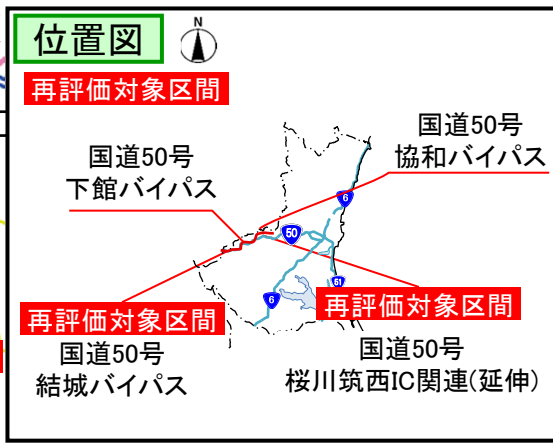
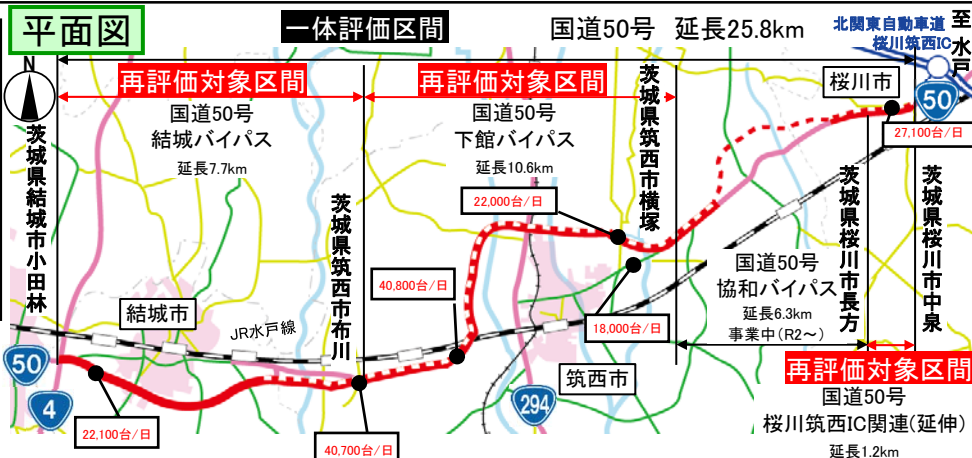
1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況と見込み等	.....	2
3. 事業の投資効果	.....	14
4. 関連自治体等の意見	.....	20
5. 今後の対応方針(原案)	.....	21

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要

- ・国道50号は結城市街、筑西市街、桜川市街を横断し、北関東を結ぶ幹線道路として活用されている。
- ・バイパス周辺には、工業団地が立地しており、北関東自動車道桜川筑西ICへのアクセス機能を担っている。

- ### 目的
- 中心市街地の混雑緩和
 - 高速道路へのアクセス性向上
 - 安全性向上

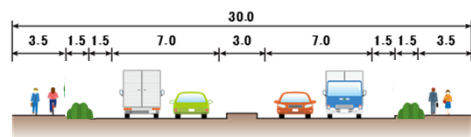


計画概要 ※3事業を一体評価として審議

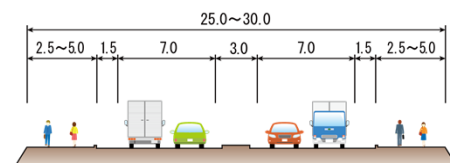
事業区間	結城バイパス: 重点審議(対象)	下館バイパス: 重点審議(対象)	桜川筑西IC関連(延伸): 重点審議(対象)
事業区間	自) 茨城県結城市小田林 ゆうきし おだばやし ちくせいしぬのがわ 至) 茨城県筑西市布川	自) 茨城県筑西市布川 ちくせいしぬのがわ ちくせいしよつか 至) 茨城県筑西市横塚	自) 茨城県桜川市長方 さくらがわしおさかた さくらがわしなかいずみ 至) 茨城県桜川市中泉
計画延長・幅員	: 7.7km・30.0m	: 10.6km・25.0~30.0m	: 1.2km・27.0m
車線数・計画交通量	: 4車線・22,100~40,700台/日	: 4車線・22,000~40,800台/日	: 4車線・27,100台/日
事業化	: 昭和54年度	: 昭和61年度	: 平成21年度
全体事業費	: 約334億円 (前回評価時 約289億円)	: 約465億円 (前回評価時 約387億円)	: 約22億円 (前回評価時 約20億円)

標準横断図

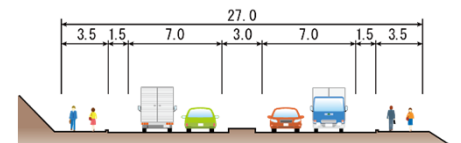
(単位:m)



結城バイパス



下館バイパス



桜川筑西IC関連(延伸)

2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

1) 事業の経緯

■ 結城バイパス

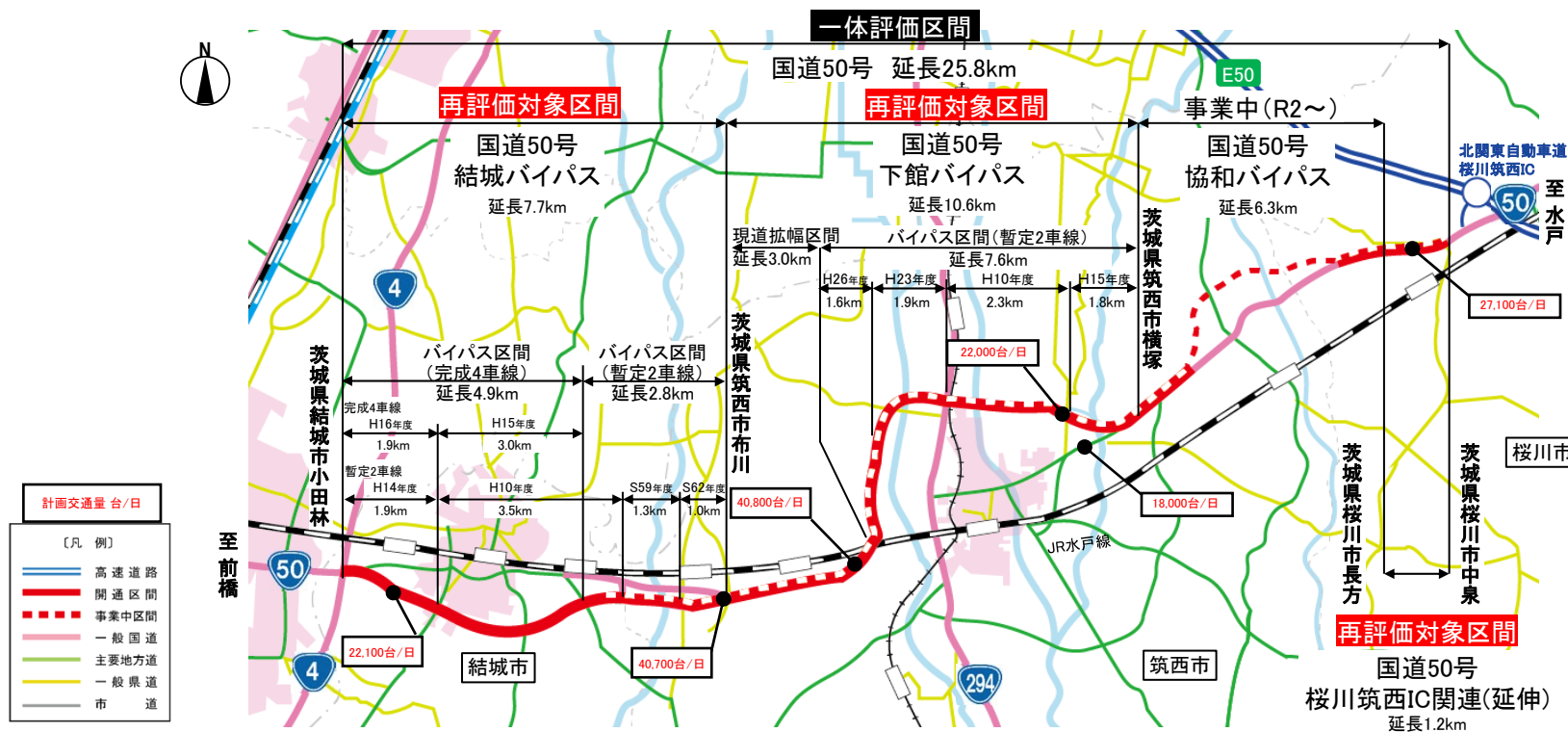
昭和53年度:都市計画決定
 昭和54年度:事業化
 昭和55年度:用地取得着手
 平成14年度:全線2/4車線暫定開通
 平成16年度:4/4車線一部開通(4.9km)

■ 下館バイパス

昭和58年度:都市計画決定
 昭和61年度:事業化
 平成元年度:用地取得着手
 平成10年度:バイパス区間(2.3km)2/4車線開通
 平成15年度:バイパス区間(1.8km)2/4車線開通
 平成22年度:バイパス区間(1.9km)2/4車線開通
 平成26年度:バイパス区間(7.6km)全線2/4車線開通
 平成27年度:現道区間を茨城県・筑西市に移管

■ 桜川筑西IC関連(延伸)

平成17年度:都市計画決定
 平成21年度:事業化
 平成22年度:用地取得着手
 令和元年度:工事着手



2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

2) 前回事業評価以降の主な整備状況

- | | | |
|---|--|--|
| <p>■ 結城バイパス</p> <ul style="list-style-type: none"> 結城バイパス整備区間の用地取得率は100% (平成14年度用地取得完了) 4車線化済み延長は約64% (4.9km/7.7km) 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。 | <p>■ 下館バイパス</p> <ul style="list-style-type: none"> 下館バイパス整備区間の用地取得率は約95% (令和3年3月末時点) 平成26年にバイパス区間が全線2車線開通。 早期開通を目指し、現道拡幅区間の用地取得を推進し、事業の推進を図る。 | <p>■ 桜川筑西IC関連(延伸)</p> <ul style="list-style-type: none"> 桜川筑西IC関連(延伸)整備区間の用地取得率は約81% (令和3年3月末時点) 令和元年度より工事着手。 早期完成を目指し、用地取得、工事を推進中。 |
|---|--|--|



2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化

1) 国道50号の交通状況等

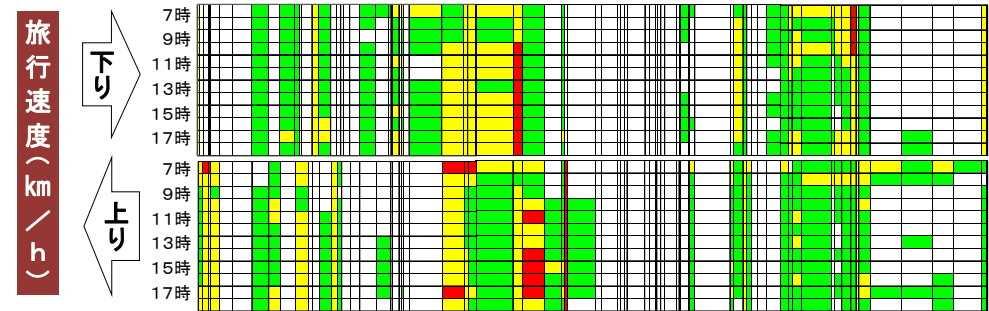
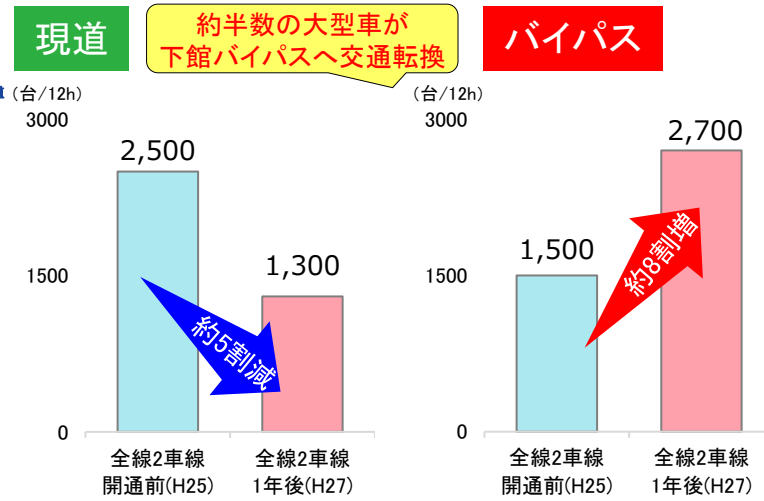
- ・下館バイパスの暫定2車線開通(H26)より、現道から交通が転換し、生活交通と通過交通の棲み分けが進む。
- ・4車線整備の推進により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。
- ・地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。

■旅行速度・所要時間の向上

■一体評価区間

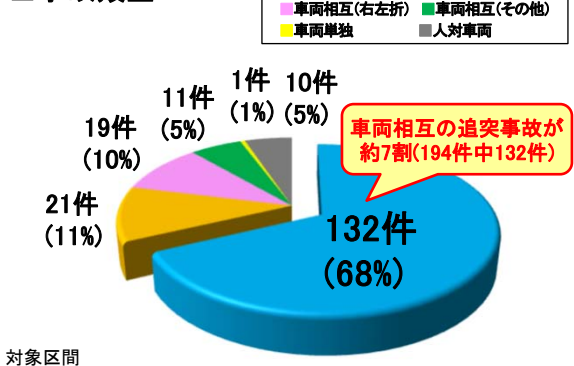
国道50号 延長25.8km

■大型車交通量の変化(A-A'断面)

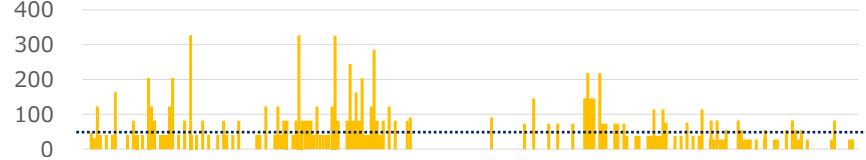


資料:
ETC2.07プローブデータ
(H31.4~R2.3・全日)
0~20km/h
20~30km/h
30~40km/h
40km/h以上

■事故類型



交通事故
死傷事故率
(件/億台km)
【100m毎】



資料:
交通事故データ
(H28~R1)
茨城県(直轄国道)
平均死傷事故率: 49.8件/億台km

対象区間
結城バイパス7.7km・下館バイパス10.6km・桜川筑西IC関連(延伸)1.2km
資料: 交通事故データ(H28~R1)

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

1) 事業費増加の要因

■結城バイパス(約45億円増)	
① 調整池の追加に伴う増加	約35億円増額
② 軟弱地盤対策の変更に伴う増加	約10億円増額
■下館バイパス(約78億円増)	
① 電線共同溝の追加に伴う増加	約36億円増額
② 関係機関協議等に伴う増加	約22億円増額
③ 用水や排水の計画変更に伴う増加	約10億円増額
④ 軟弱地盤対策の追加に伴う増加	約10億円増額
■桜川筑西IC関連(延伸)(約2億円増)	
① 軟弱地盤対策の追加に伴う増加	約2億円増額

事業名	項目	事業費増加の要因	増額
結城バイパス	① 調整池の追加に伴う増加	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。	約35億円
	② 軟弱地盤対策の変更に伴う増加	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。	約10億円
下館バイパス	① 電線共同溝の追加に伴う増加	起点部から神分西交差点区間について、電線共同溝を整備するため。	約36億円
	② 関係機関協議等に伴う増加	関係機関との協議の結果、変更に伴う増額をする必要があった。	約22億円
	③ 用水や排水の計画変更に伴う増加	土地改良区や水路管理者との協議の結果、構造変更が必要となった。	約10億円
	④ 軟弱地盤対策の追加に伴う増加	地質調査の結果、軟弱地盤であることが判明し、地盤改良が必要となった。	約10億円
桜川筑西IC関連(延伸)	① 軟弱地盤対策の追加に伴う増加	地質調査の結果、軟弱地盤であることが判明し、地盤改良が必要となった。	約2億円

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容① (結城バイパス)

調整池の追加に伴う増加.....約 35億円増額
○当初、道路排水は既存の排水路等に直接排水する計画としていたが、近年の局所的な集中豪雨などによる雨水流出抑制の必要性から、道路整備による流出増分を一時貯留させる調整池の追加が必要となった。
○沿線開発が進み新たな用地確保が困難なため、地下貯留タイプを採用した。

位置図



調整池の施工箇所



現況写真(既設排水マス)

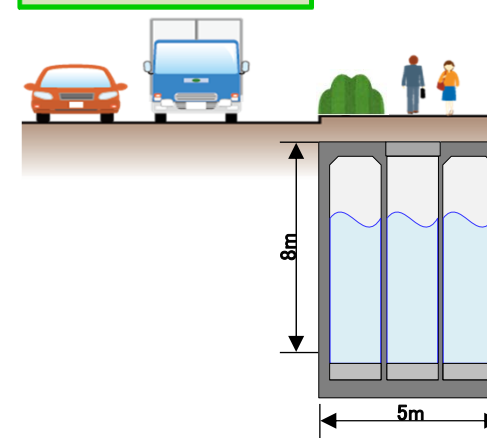


道路冠水状況



※2018年8月31日16時台の道路状況
茨城県下館観測所にて、1時間最大降水量: 34mm(2018年最大値)を観測

地下貯留のイメージ

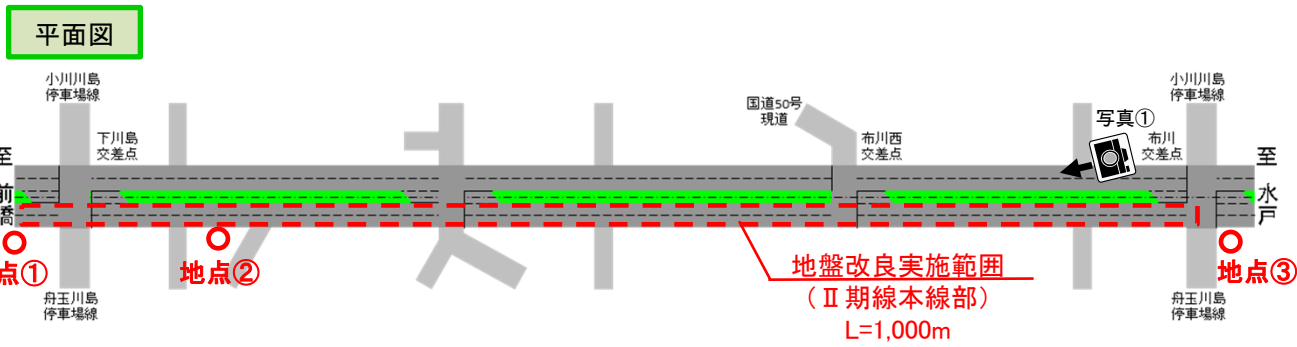
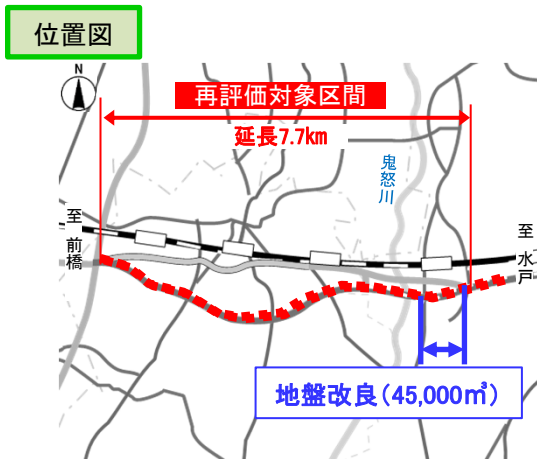


2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容② (結城バイパス)

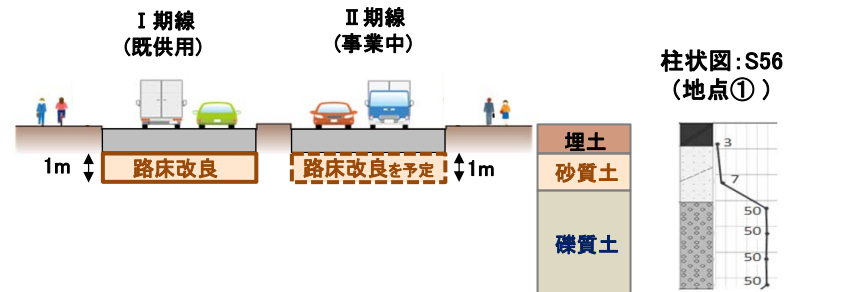
軟弱地盤対策の変更に伴う増加.....約10億円増額
 ○路面状況が悪い箇所に地質調査を実施した結果、軟弱地盤であることが判明し、地盤改良が変更となった。



断面図 (軟弱地盤対策) (Cross-section Diagram (Soft Ground Countermeasure))

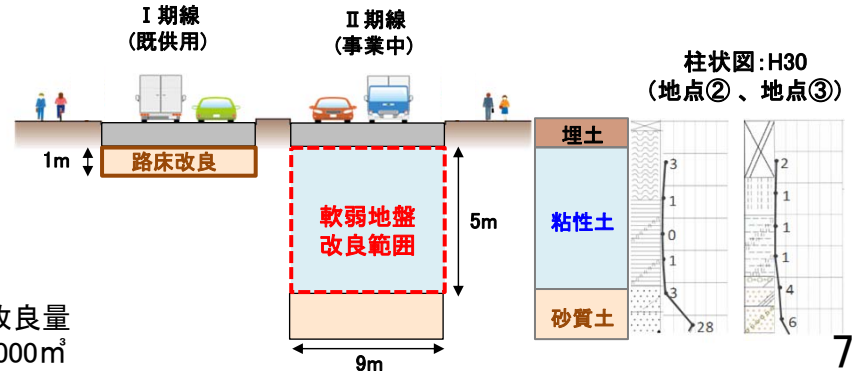
当初 (Initial)

・Ⅰ期線と同様に路床改良(1m)を予定



変更 (Change)

・供用後に路面状況が悪い箇所が確認されたため、近傍(地点②、③)にて地質調査を実施し、軟弱地盤であることが判明
 ・路面状況が悪い箇所が広範囲に渡るため、面的な改良(中層混合処理工法(杭式改良)とした



■地盤改良量

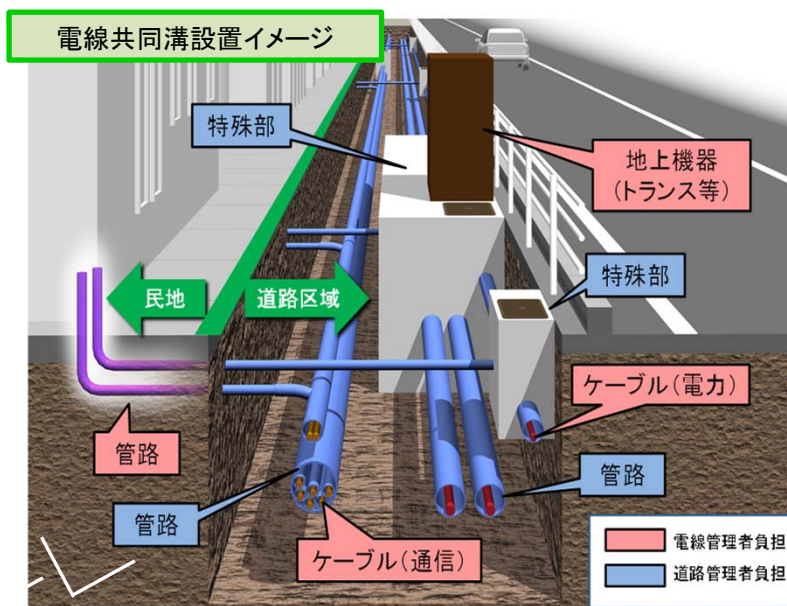
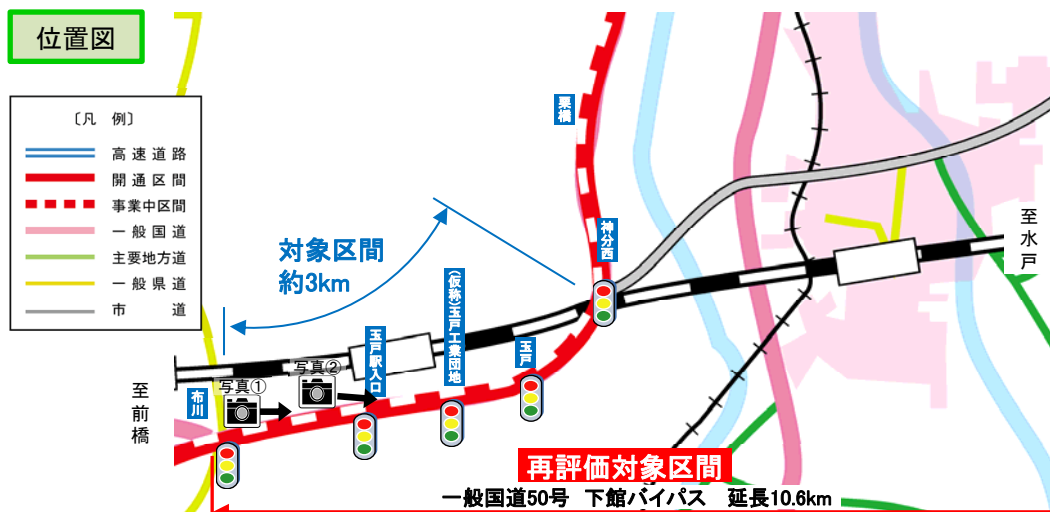
幅×深さ×延長×箇所＝改良量
 $9m \times 5m \times 1,000m \times 1 = 45,000m^3$

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容① (下館バイパス)

電線共同溝の追加に伴う増加..... 約36億円増額
 ○ 平成28年12月に施行された無電柱化の推進に関する法律に基づき、茨城県では令和2年3月に「無電柱化推進計画」を策定。完成4車線化に伴い、起点部から神分西交差点区間について、占用予定企業者との協議を踏まえ、影響範囲の電線共同溝整備を行うこととなり事業費の増加が必要となった。



● 現地架空線状況

📷 ① 布川交差点付近



撮影: 令和3年6月

📷 ② 玉戸駅入口交差点付近



撮影: 令和3年6月

■ 整備延長

延長約3km × 上下線2系統 = 延べ延長約6km

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容② (下館バイパス)

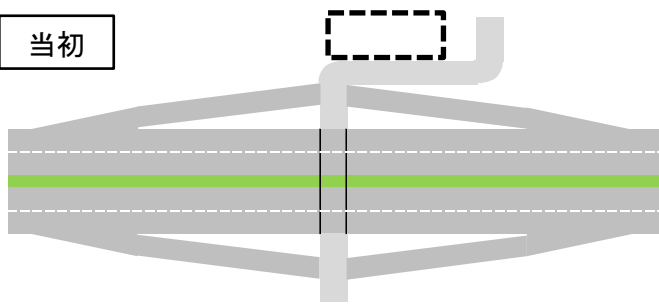
関係機関協議等に伴う増加 約22億円増額

- 茨城県警との協議で、市道385号線との交差形状において安全確保が必要となったため、交差形状を変更した。その結果、用地補償費及び工事費が約6億円増額。
- 茨城県教育委員会との協議の結果、玉戸跨線橋付近において、試掘調査を実施し、遺構が発掘された。文化財保護法に基づき、本掘調査が必要になり、約8億円増額。
- 鉄道との協議の結果、当初、終電(23:24)から始発(5:22)までの5時間を作業時間として計画していたが、貨物列車の通過に伴い、作業時間が3時間であることが判明し、工事費が約8億円増額。

警察協議による道路線形の変更

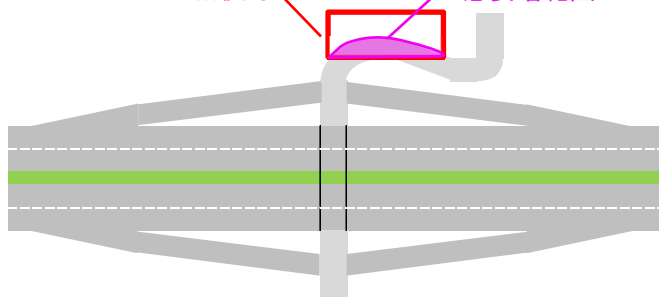
市道385号線との交差点形状について安全確保が必要となり、支障物件に対する用地補償費及び工事費が増額となった。

当初

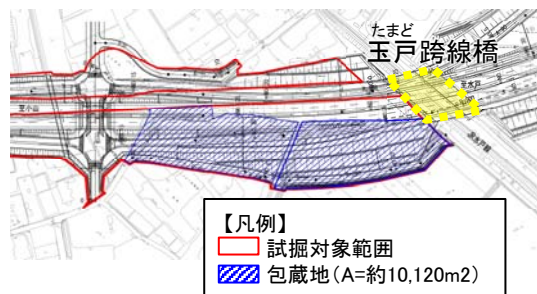


変更

用地補償等
取付道路
必要増範囲



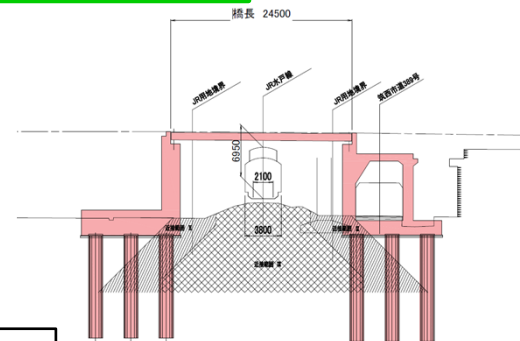
埋文調査による増額



■調査結果写真



跨線橋協議による増額



当初

終電後から始発前までの24:00～5:00の1日5時間を作業時間として、施工日数を200日分(1,000時間)で計画

変更

貨物列車通過のため作業時間が1日3時間に減少したため、施工期間の増加・作業時間短縮に伴い、施工日数が330日分に延伸し、工事費が約8億円増額

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容③ (下館バイパス)

用水や排水の計画変更に伴う増加.....約10億円増額

- 当初計画では用水を切り廻し、函渠にて計画していたが、土地改良区と協議を行った結果、用水は通年使用であり、沿道開発に伴う用地制約があるため、切り回しができないことから、函渠から橋梁に変更し、約5億円増額。
- 土地改良区との協議の結果、現況の流末断面が狭小のため、近年の異常気象に伴い、流量増加でオーバーフローするため、流量増加に対応した断面への改良が必要になり、約5億円増額。

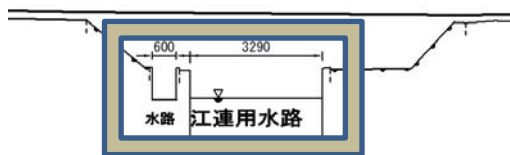


江連用水との構造変更

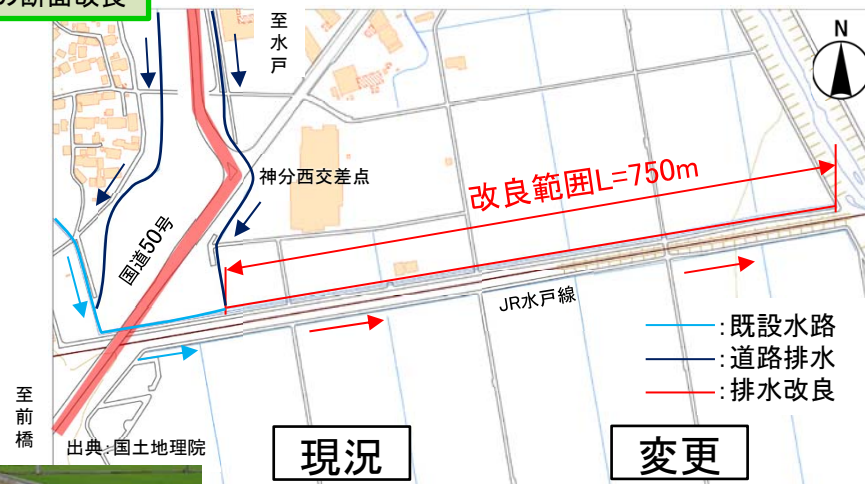
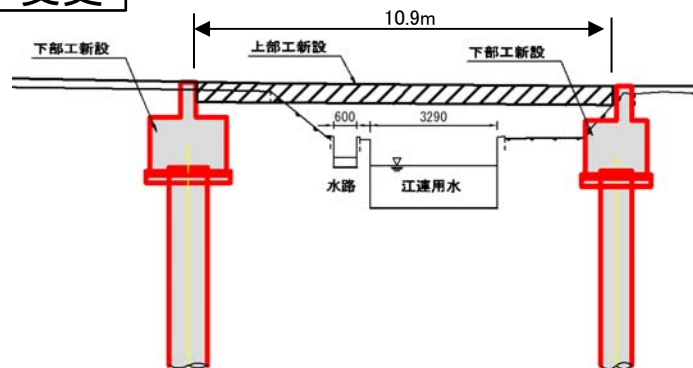
流末排水の断面改良

えづれ
江連用水の通年利用や沿道開発に伴う用地制約から、切り回しができないため、構造を橋梁に変更

当初

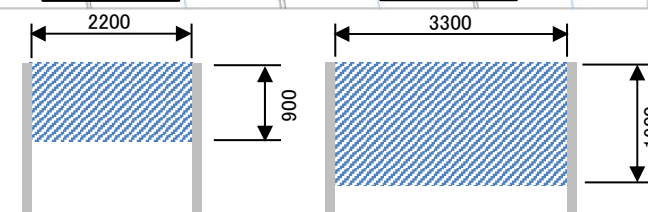


変更



現況

変更



農繁期はほぼ満水状態となり、大雨時に越水の恐れがあった。10

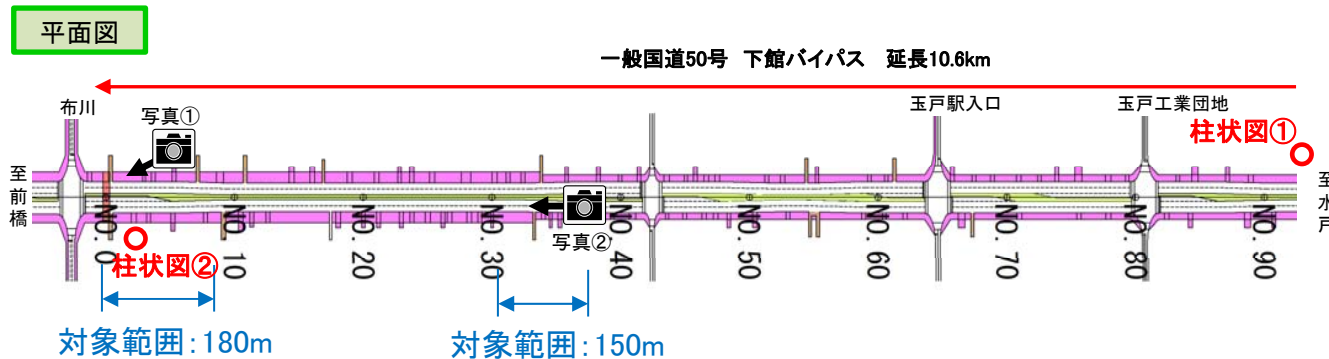
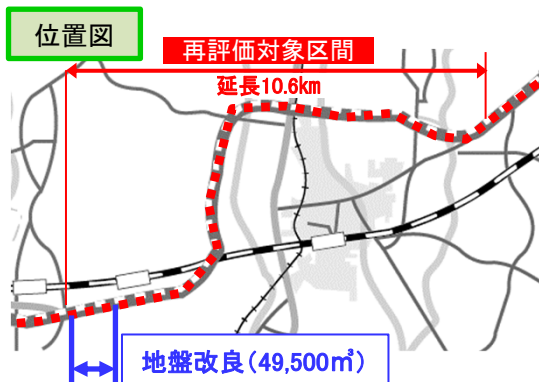
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容④ (下館バイパス)

軟弱地盤対策の追加に伴う増加.....約10億円増額

○ 路面状況が悪い箇所に地質調査を実施した結果、軟弱地盤であることが判明し、地盤改良が必要となった。



現地状況写真

① 現地路面状況



② 現地路面状況

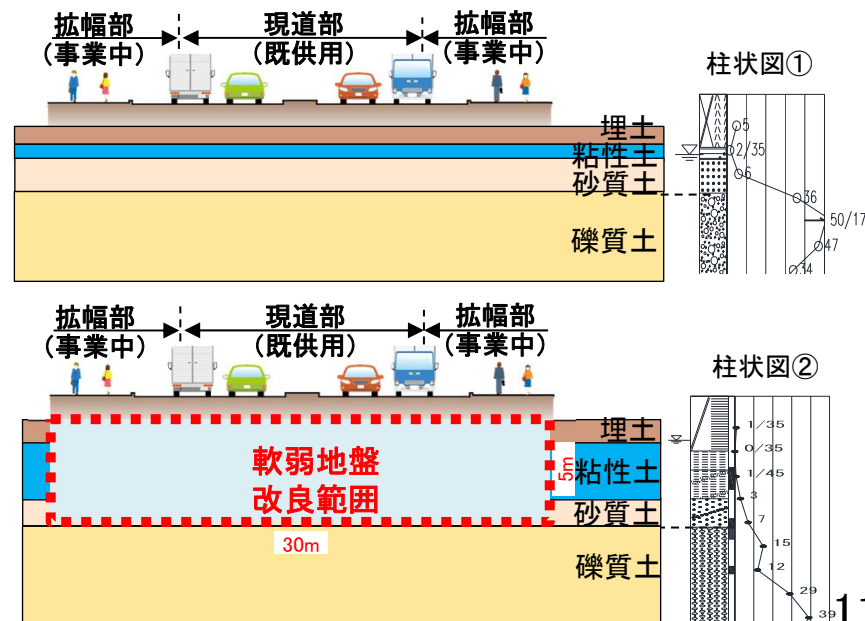


断面図(軟弱地盤対策)

当初
現道部の舗装と同様に地盤改良等を行わない計画

変更
地質調査の結果、軟弱地盤が深さ約5mにわたることが確認されたため、地盤改良が必要となった。
↓
中層混合処理工法(杭式改良)の実施

■ 地盤改良量
幅×深さ×延長＝改良量
30m×5m×330m＝49,500m³

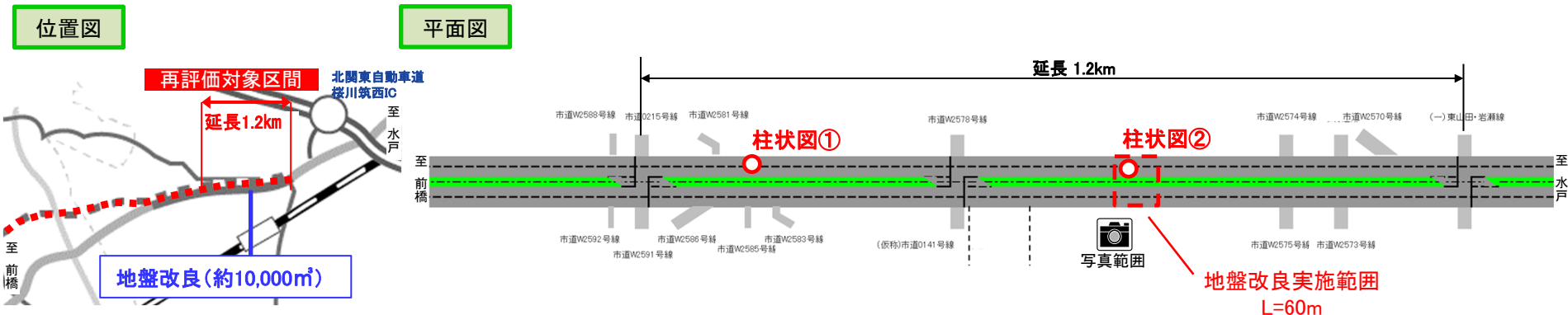


2. 事業の進捗状況と見込み等

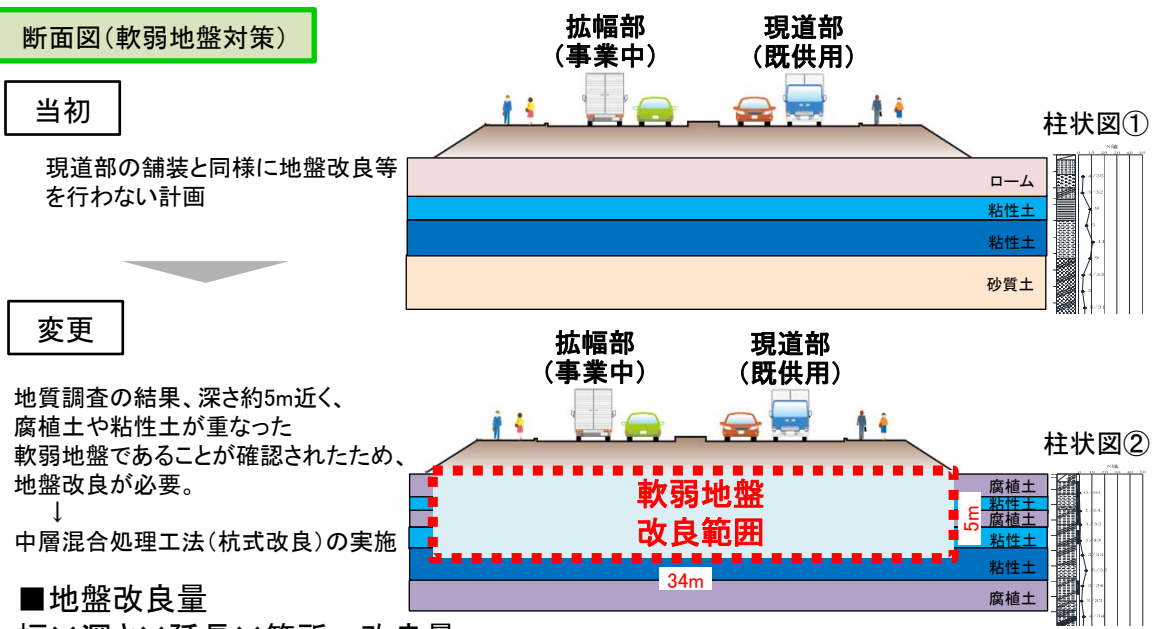
(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容① (桜川筑西IC関連(延伸))

軟弱地盤対策の追加に伴う増加.....約2億円増額
 ○路面状況が悪い箇所に地質調査を実施した結果、軟弱地盤であることが判明し、地盤改良が必要となった。



現地状況写真
 路床・路体からの影響で、広範囲にクラックが発生。
 修繕範囲: 約15,500㎡



地盤改良量
 幅×深さ×延長×箇所=改良量
 $34m \times 5m \times 60m \times 1 = 10,200m^3$

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

3) 事業進捗の見込みの視点

■結城バイパス

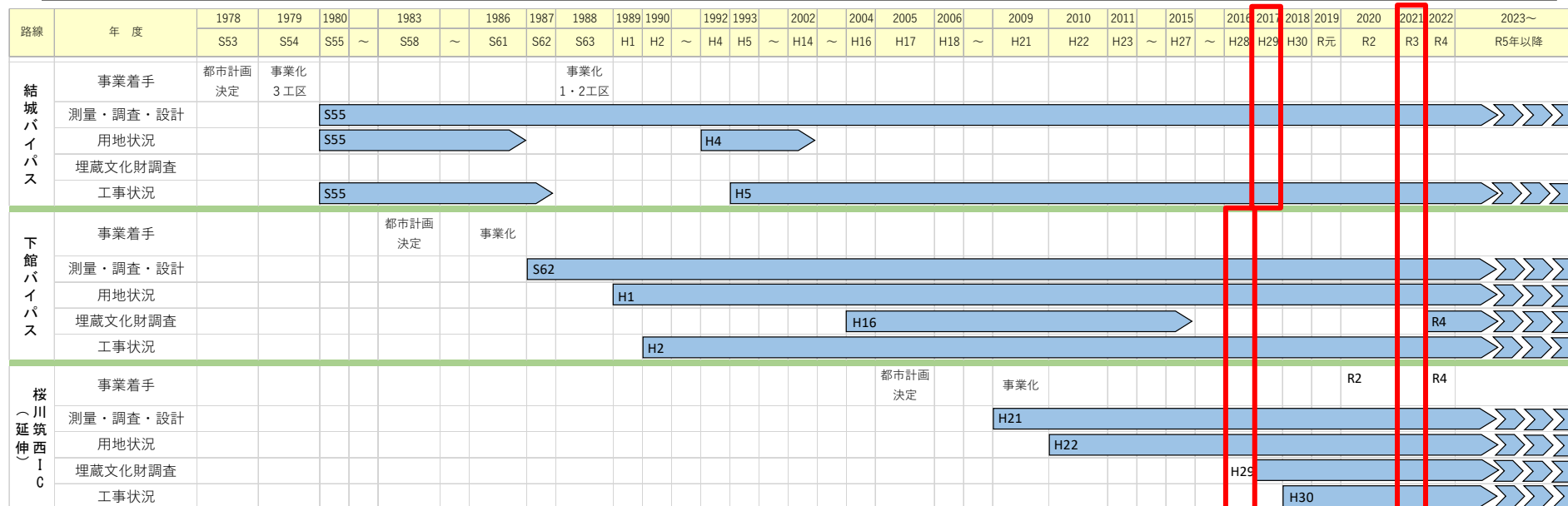
- ・昭和53年度に都市計画決定。昭和54年度に事業化。
- ・用地取得率は、100%(令和3年3月末現在)
- ・令和5年春頃の全線開通を目指して、暫定2車線区間の4車線化工事を推進。
- ・新川島橋の護床工事の関係機関協議に時間を要しており、今回、事業期間を令和5年度から令和8年度に延伸するものであるが、引き続き早期完成を目指し、工事を推進。

■下館バイパス

- ・昭和58年度に都市計画決定。昭和61年度に事業化。
- ・用地取得率は、約95%(令和3年3月末現在)
- ・今回、電線共同溝の追加等により、事業期間を令和8年度から令和12年度に延伸するものであるが、引き続き早期完成を目指し、用地取得、工事を推進。

■桜川筑西IC関連(延伸)

- ・平成17年度に都市計画決定。平成21年度に事業化。
- ・用地取得率は、約81%(令和3年3月末現在)
- ・前回再評価(H28)時には、用地取得完了はR1年度を見込むも、用地交渉難航等により完了は令和5年度となる見込み。(H28:61%⇒R3:81%)
- ・この理由により、今回、事業期間を令和3年度から令和6年度に延伸するものであるが、引き続き早期完成を目指し、用地取得、工事を推進。



前回再評価

現在

3. 事業の投資効果

(1) 地域振興の支援

- ・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。
- ・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。

沿線の工業団地と製造品出荷額

■沿線の工業団地と出荷ルート



■沿線自治体の主な製造品の出荷額

・結城市	輸送用機械 : 6,251千円 (県内第1位)	プラスチック製品 : 4,601千円 (県内第4位)
・筑西市	プラスチック製品 : 15,543千円 (県内第1位)	情報通信機械 : 2,603千円 (県内第1位)
・桜川市	電気機械 : 6,244千円 (県内第4位)	ゴム製品 : 511千円 (県内第8位)

出典:工業統計調査(茨城県HP)

沿線自治体の産業誘致担当者の声

進出した企業の立地理由として、国道50号による関東一円へのアクセスの良さを挙げる企業が多く、幹線道路の整備状況が企業立地状況に大きく影響している。渋滞は当たり前だと思っている企業が多いため、そのイメージを少しでも払拭できるよう整備を進めていただきたい。



沿線自治体へのヒアリング(R3.7)

沿線自治体の農産物出荷額と特産品

■沿線自治体の主要な農産物の出荷額

・結城市	野菜 : 1,050千円 (県内4位)
	豚 : 201千円 (県内4位)
	食用牛 : 114千円 (県内4位)
・筑西市	麦類 : 23千円 (県内1位)
	米 : 646千円 (県内2位)
	果実 : 127千円 (県内3位)
・桜川市	工芸農産物 : 8千円 (県内3位)
	麦類 : 9千円 (県内2位)
	雑穀 : 13千円 (県内2位)

■沿線自治体の特産品



沿線事業者(農業)の声

市の特産品の一つである梨は前橋市や熊谷市の市場へも出荷するため、国道50号のバイパスを利用している。4車線化により、群馬県、東京、埼玉県方面への時間短縮が見込め、品質保持やドライバーの働き方改革にも寄与すると考えられる。



沿線自治体へのヒアリング(R3.7)

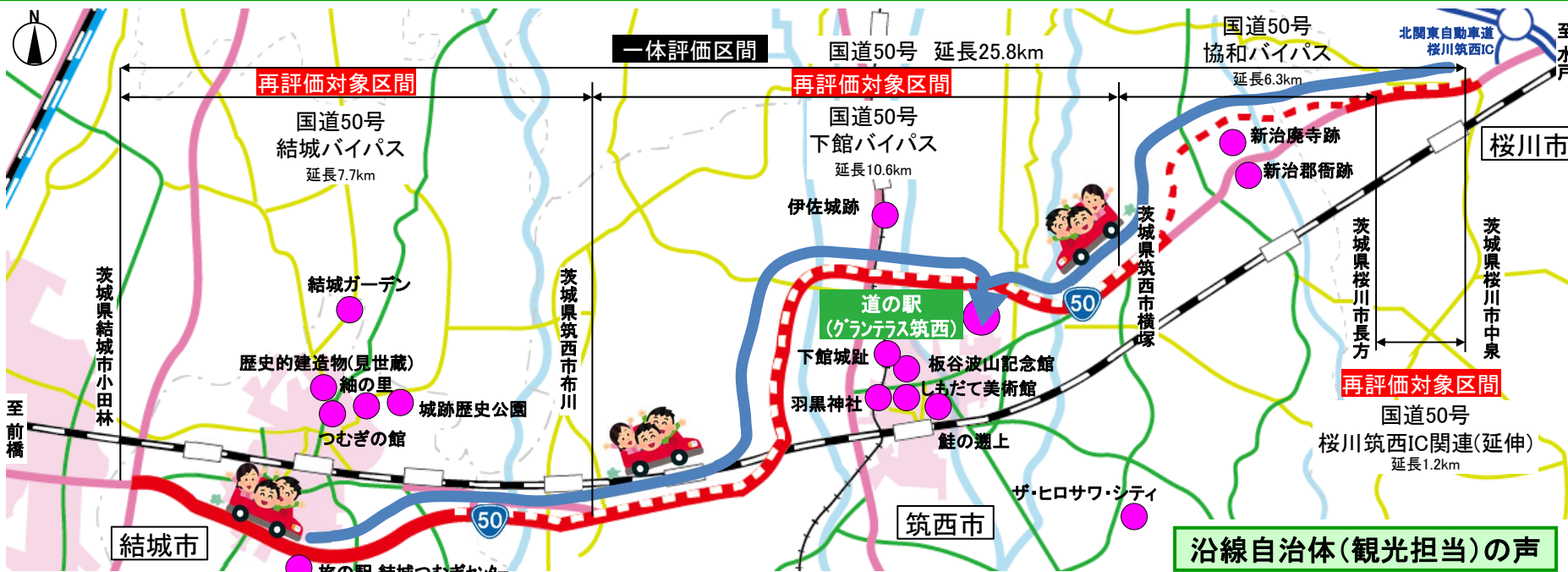
出典:市町村別農業産出額(推計)(農林水産省)

3. 事業の投資効果

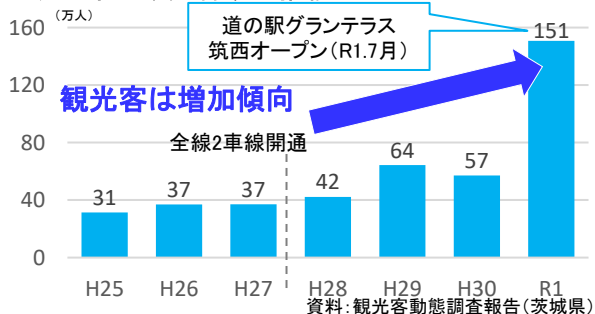
(2) 地域の賑わい創出

- ・江戸時代の結城街道に沿う国道50号沿線には、歴史・文化を味わうことのできるスポットが数多く存在している。
- ・バイパス整備に合わせて道の駅グランテラス筑西が開業し、新たな観光スポットとして人気を集めており、筑西市の観光客入込数が増加し、新たな観光拠点づくり、交流人口の拡大といった地域の活性化、賑わいの創出に貢献。

沿線の観光施設の立地状況



■筑西市の観光客数の推移



■道の駅 グランテラス筑西



撮影:令和3年6月



撮影:令和3年6月

沿線自治体(観光担当)の声

国道50号が渋滞すると、周辺道路を抜け道利用する車両が見られる。

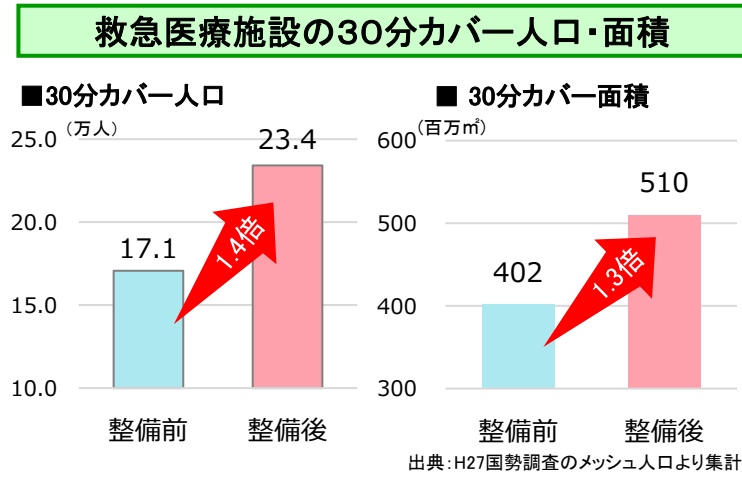
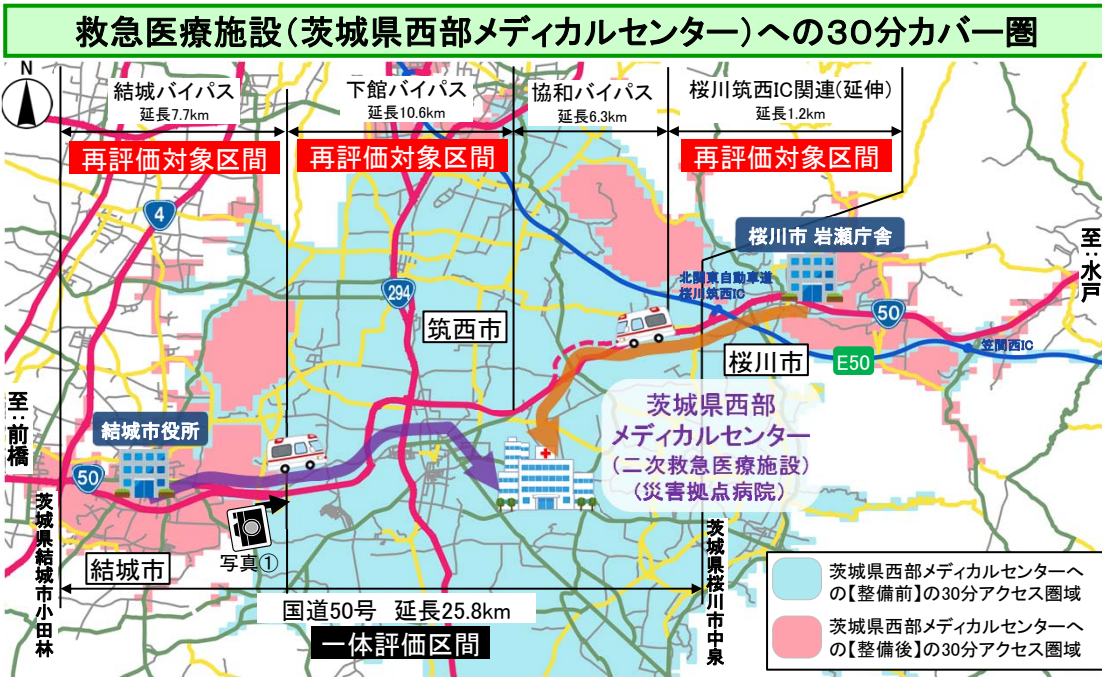
結城・筑西・桜川の3市では観光周遊の取組連携をしており、国道50号のスムーズな往来は観光活性化の重要な基盤となっている。国道50号の4車線化により観光往来する車も増え地域活性化につながると考える。



3. 事業の投資効果

(3) 医療機関へのアクセス性向上

- ・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。
- ・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。
- ・4車線化整備の推進により、スムーズな走行が確保され、地域医療を支援。



救急隊員の声

国道50号は日中、渋滞していることが多いため、緊急通行にはより注意が必要となる。また、東日本大震災の際には、渋滞がひどく全く動かなかった。

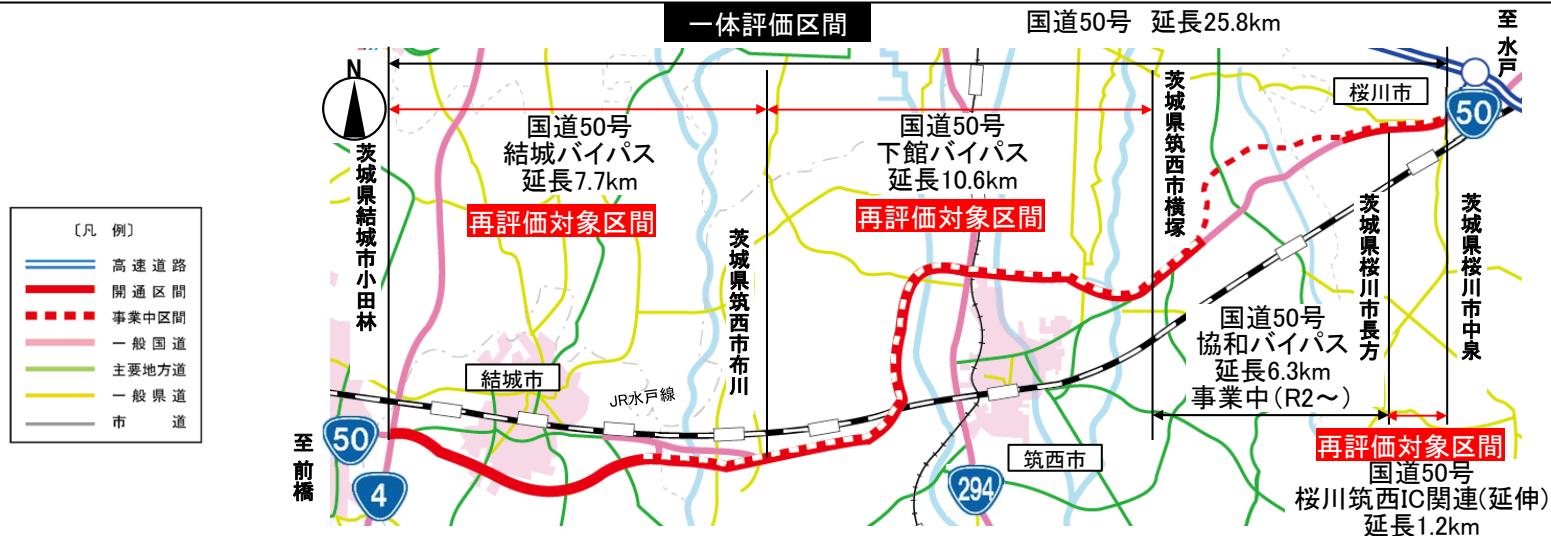
筑西市・結城市・桜川市の消防は広域連携しているため、一日でも早い開通を願います。

※整備前：H27センサス旅行時間 整備後：再評価対象区間(L=25.8km)を60km/hで走行として計算

3. 事業の投資効果

(4) 費用便益分析

■隣接する事業で一体として効果を発揮することから、一体的に評価するものとして便益を算出。
 その際の、便益算定時の道路ネットワーク区間については、下表のとおりとする。



評価区間	結城バイパス	下館バイパス	協和バイパス	桜川筑西IC関連(延伸)
一体評価区間	○	○	○	○
【参考※】 再評価対象区間 結城バイパス	○	※1	※1	※1
【参考※】 再評価対象区間 下館バイパス	※1	○	※1	※1
【参考※】 再評価対象区間 桜川筑西IC関連(延伸)	※1	※1	※1	○

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象
 ※1 B/C等の算出にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含める。

3. 事業の投資効果

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和12(平成42)年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、

「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

1) 計算条件

・基準年次	: 令和3年度 (令和3年度) (令和3年度) (令和3年度)	: ー (平成29年度) (平成25年度) (平成28年度)
・分析対象期間	: 供用後50年間	: 供用後50年間
・基礎データ	: 平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査	: 平成17年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	: 令和12年度(2030年度)	: 平成42年度(2030年度)
・計画交通量	: 22,000~40,800(台/日)	: 12,600~36,300(台/日)
・事業費	: 約1,171億円 (約 334億円) (約 465億円) (約 22億円)	: ー (約 289億円) (約 387億円) (約 20億円)
・総便益(B)	: 約2,682億円 [約7,197億円] (約1,713億円 [約4,101億円]) (約1,095億円 [約3,426億円]) (約 53億円 [約 133億円])	: ー (約1,389億円 [約3,911億円]) (約 752億円 [約2,768億円]) (約 47億円 [約 128億円])
・総費用(C)	: 約1,987億円 [約1,570億円] (約 838億円 [約 461億円]) (約 844億円 [約 663億円]) (約 28億円 [約 34億円])	: ー (約 656億円 [約 357億円]) (約 532億円 [約 507億円]) (約 20億円 [約 27億円])
・費用便益比(B/C):	1.4 (2.0) (1.3) (1.9)	: ー (2.1) (1.4) (2.3)

注1) 上段の値は一般国道50号(茨城県結城市小田林~桜川中泉) 25.8kmの整備区間一体を対象とした場合、
上から2段目()書きの値は“結城バイパス”、
上から3段目()書きの値は“下館バイパス”、
上から4段目()書きの値は“桜川筑西IC関連(延伸)”の
個別事象を対象とした場合の費用便益分析結果。

注2) []書きの値は、基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の投資効果

2) 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	2,346億円 (1,488億円) (963億円) (41億円)	280億円 (197億円) (112億円) (8億円)	57億円 (28億円) (20億円) (4億円)	2,682億円 [7,197億円] (1,713億円 [4,101億円]) (1,095億円 [3,426億円]) (53億円 [133億円])		1.4 (2.0) (1.3) (1.9)
費用(C)	事業費	維持管理費	総費用		
	1,830億円 (783億円) (777億円) (23億円)	156億円 (55億円) (67億円) (5億円)	1,987億円 [1,570億円] (838億円 [461億円]) (844億円 [663億円]) (28億円 [34億円])		

3) 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	1,238億円 (306億円) (653億円) (41億円)	130億円 (48億円) (75億円) (8億円)	36億円 (10億円) (16億円) (4億円)	1,403億円 [4,111億円] (364億円 [876億円]) (744億円 [2,342億円]) (53億円 [133億円])		3.0 (5.6) (6.3) (5.8)
費用(C)	事業費	維持管理費	総費用		
	370億円 (52億円) (67億円) (4億円)	97億円 (12億円) (52億円) (5億円)	467億円 [765億円] (65億円 [88億円]) (118億円 [250億円]) (9億円 [18億円])		

- 注1) 上段の値は一般国道50号(茨城県結城市小田林~桜川中泉)25.8kmの整備区間一体を対象とした場合、上から2段目()書きの値は“結城バイパス”、上から3段目()書きの値は“下館バイパス”、上から4段目()書きの値は“桜川筑西IC関連(延伸)”の個別事象を対象とした場合の費用便益分析結果。
- 注2) 便益・費用については、令和3(2021)年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、[]内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。
- 注3) 費用便益比算定上設定した完成年度は結城バイパスが令和5(2023)年度、下館バイパスが令和12(2030)年度、桜川筑西IC関連(延伸)が令和6(2024)年度である。
- 注4) 費用及び便益額は整数止めとする。
- 注5) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

4. 関連自治体等の意見

(1)茨城県からの意見

■結城バイパス

<茨城県知事からの意見>

- ・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。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。

■下館バイパス

<茨城県知事からの意見>

- ・一般国道50号下館バイパスは、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。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。

■桜川筑西IC関連(延伸)

<茨城県知事からの意見>

- ・一般国道50号桜川筑西IC関連(延伸)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。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。

5. 今後の対応方針(原案)

■結城バイパス

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・結城バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少に寄与。
- ・救命救急医療施設へのアクセス性が向上し、円滑な救急医療活動を支援。
- ・結城バイパスの整備により、今後も地域振興への貢献が期待される。
- ・結城バイパスの整備により、沿線工業団地から高速道路や東西移動の所要時間短縮が図られ、工業振興、雇用創出の増加に期待。
- ・費用便益比(B/C)は1.4(※)である。(※)は一体評価区間25.8kmを対象とした場合。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・昭和53年度に都市計画決定。昭和54年度に事業化。
- ・用地取得率は、延伸区間100%(S55着手)。(平成14年度に用地取得完了)
- ・平成14年度には、全線2/4車線暫定開通、平成16年度には4/4車線で一部開通。
- ・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、今回、事業期間を令和5年度から令和8年度に延伸。
- ・早期完成を目指し、暫定2車線区間の4車線化工事を推進。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・結城バイパスは、交通混雑の緩和、交通事故の減少、救急医療施設へのアクセス性向上、地域振興の支援の観点から、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。

5. 今後の対応方針(原案)

■ 下館バイパス

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・下館バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少に寄与。
- ・救命救急医療施設へのアクセス性が向上し、円滑な救急医療活動を支援。
- ・下館バイパスの整備により、インターチェンジや工業団地へのアクセス性が向上し、周辺企業の物流効率の向上や地域の活性化に貢献。
- ・下館バイパスの整備により、物流網が強化され、即日搬送圏を拡大し、大規模園芸産地の販路拡大に寄与。
- ・費用便益比(B/C)は1.4(※)である。(※)は一体評価区間25.8kmを対象とした場合。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・昭和58年度に都市計画決定。昭和61年度に事業化。
- ・用地取得率は、延伸区間約95%(H1着手)。(令和3年3月末現在)
- ・平成26年度には、バイパス区間(L=7.6km)が2/4車線暫定開通。
- ・今回、電線共同溝が追加等により、事業期間を令和8年度から令和12年度に延伸。
- ・早期完成を目指し、用地取得の促進、工事を推進。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・下館バイパスは、中心市街地の混雑緩和、通過交通の排除に伴う中心市街地へのアクセシビリティ向上、安全性向上の観点から、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。

5. 今後の対応方針(原案)

■桜川筑西IC関連(延伸)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・桜川筑西IC関連(延伸)の整備により、現道の交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少に寄与。
- ・救命救急医療施設へのアクセス性が向上し、円滑な救急医療活動を支援。
- ・桜川筑西IC関連(延伸)の整備により、高速道路への利便性を活かした開発が計画されており、企業の立地が促進されるなど新たな雇用創出に貢献。
- ・費用便益比(B/C)は1.4(※)である。(※)は一体評価区間25.8kmを対象とした場合。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成17年度に都市計画決定。昭和21年度に事業化。
- ・用地取得率は、延伸区間約81%(H22着手)。(令和3年3月末現在)
- ・用地取得が難航、工事着手が遅延したことから、事業期間を令和3年度から令和6年度に3年延伸。
- ・早期完成を目指し、用地取得の促進、工事を推進。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・桜川筑西IC関連(延伸)は、国道50号の混雑緩和、北関東道と連携したネットワークの形成の観点から、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。