

(再評価)

一般国道51号 潮来バイパス

令和8年9月11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		10
4. 事業手法や事業計画・コスト縮減等の視点		15
5. 関連自治体等の意見		16
6. 今後の対応方針(原案)		17

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要

- ・潮来市を通る国道51号は、水戸市と千葉市を結ぶ幹線道路であり、潮来市域における東西方向を連続的に結ぶ重要路線であるため地域内移動交通や通過交通が多く利用。

目的

- ・ 交通渋滞の緩和
- ・ 安全性の確保
- ・ 地域産業の支援

計画概要

事業区間：自) 茨城県潮来市小泉
至) 茨城県潮来市延方西

計画延長・幅員：延長1.2km 幅員60m

車線数：4車線

計画交通量：19,600台/日

事業化：平成17年度(2005年度)

全体事業費：約40億円(前回:約31億円)

完成年度：令和12年度※1(前回令和9年度)

※1 B/C算定上の完成年度

本事業の開通時期は事業進捗の見込みが立った時点で公表

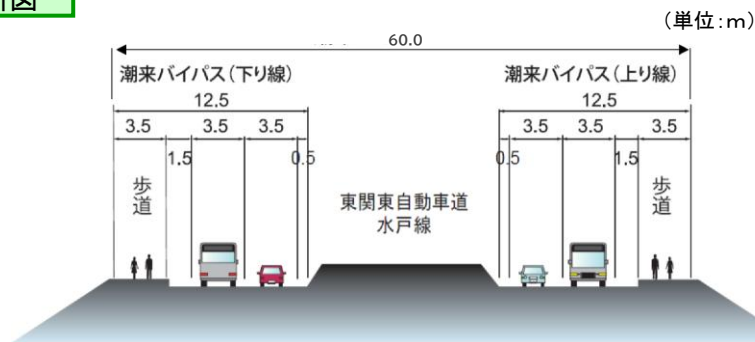
位置図



平面図



標準横断面図

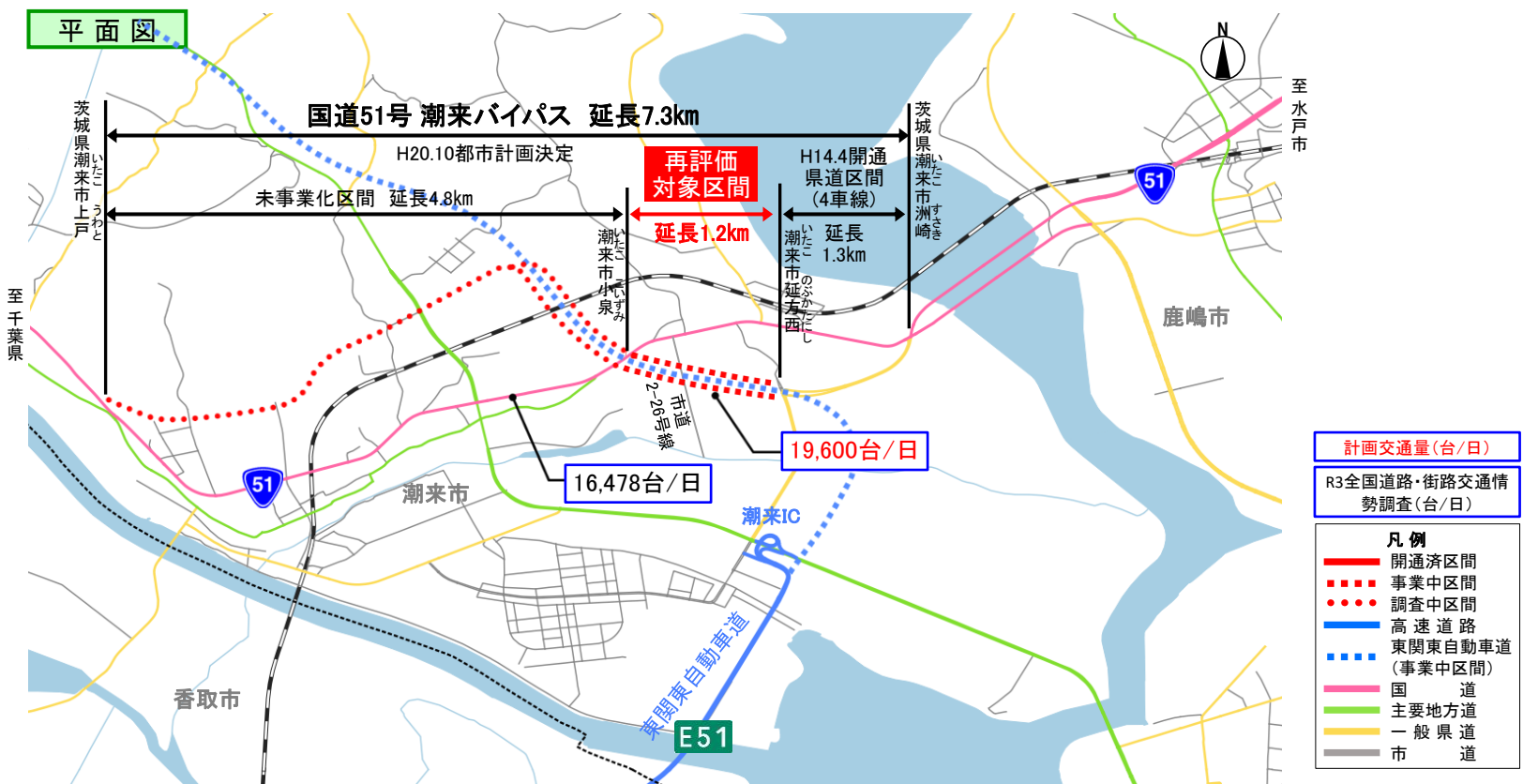


2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

1) 事業の経緯

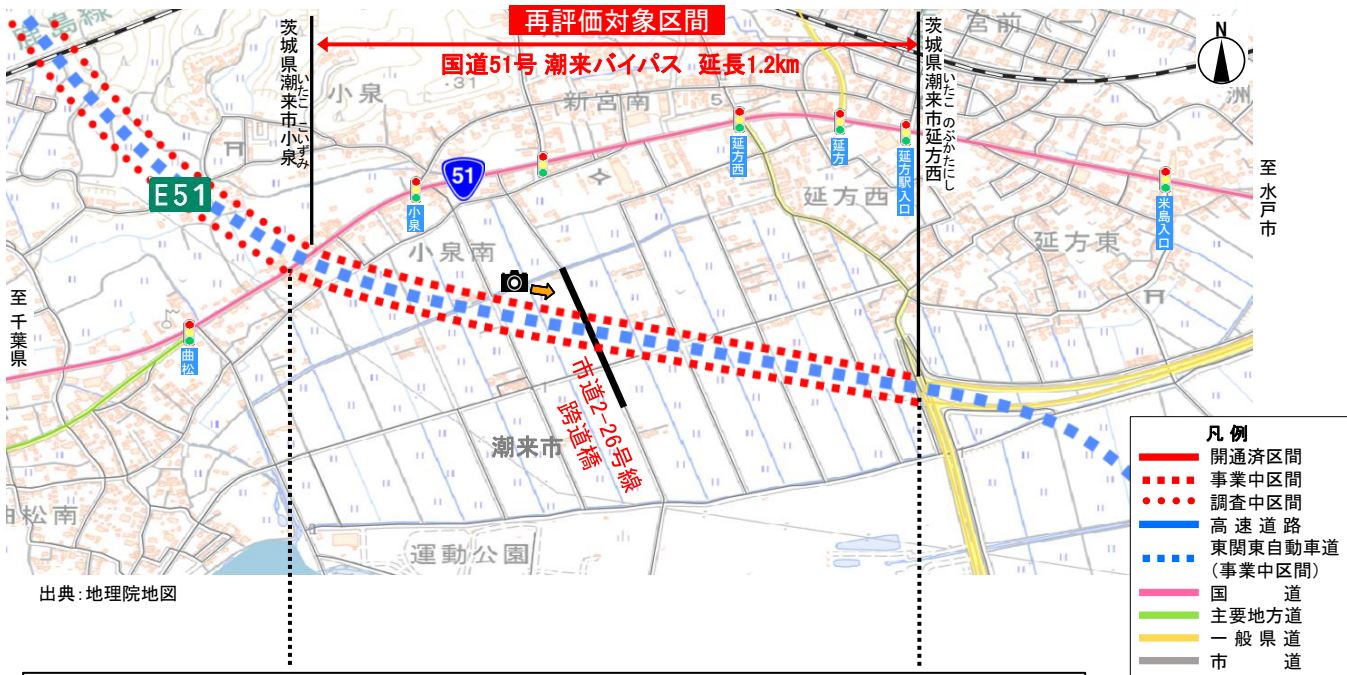
- 平成17年度(2005年度) : 事業化
 - 平成20年度(2008年度) : 都市計画決定
 - 平成21年度(2009年度) : 用地着手
 - 平成23年度(2011年度) : 工事着手
 - 令和元年度(2019年度) : 土地収用法に基づく事業認定告示
 - 令和7年度(2025年度) : 市道2-26号線跨道橋開通
- ・その他関連事業
 - 平成14年度(2002年度) :
一般県道潮来佐原線4車線開通(延方西～洲崎)



2. 事業の進捗状況と見込み等

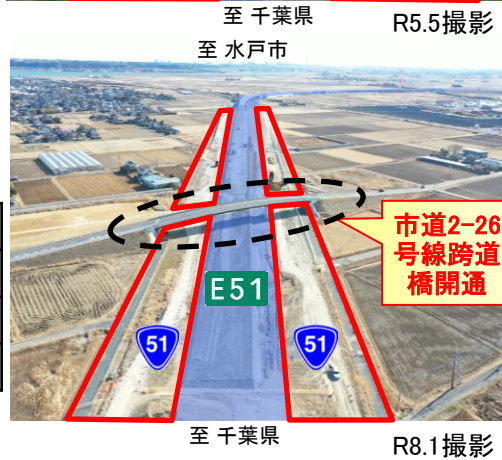
(1) 事業の進捗状況 2) 前回事業評価以降の主な整備状況

- ・国道51号潮来バイパスの用地進捗率は約99%(令和8年3月末時点)。
- ・平成21年度より用地買収、平成23年度に工事着手し、事業区間全体で工事を推進。
- ・令和7年度に市道2-26号線跨道橋が開通。



前回 評価時 R5年度	工	事		用地進捗率 約99%(全体)	凡例	
	用	地				
今回 評価時 R8年度	工	事		用地進捗率 約99%(全体)		工事完了・用地取得済み
	用	地				工事中・用地取得中
						工事未着手・用地未取得

工事の状況



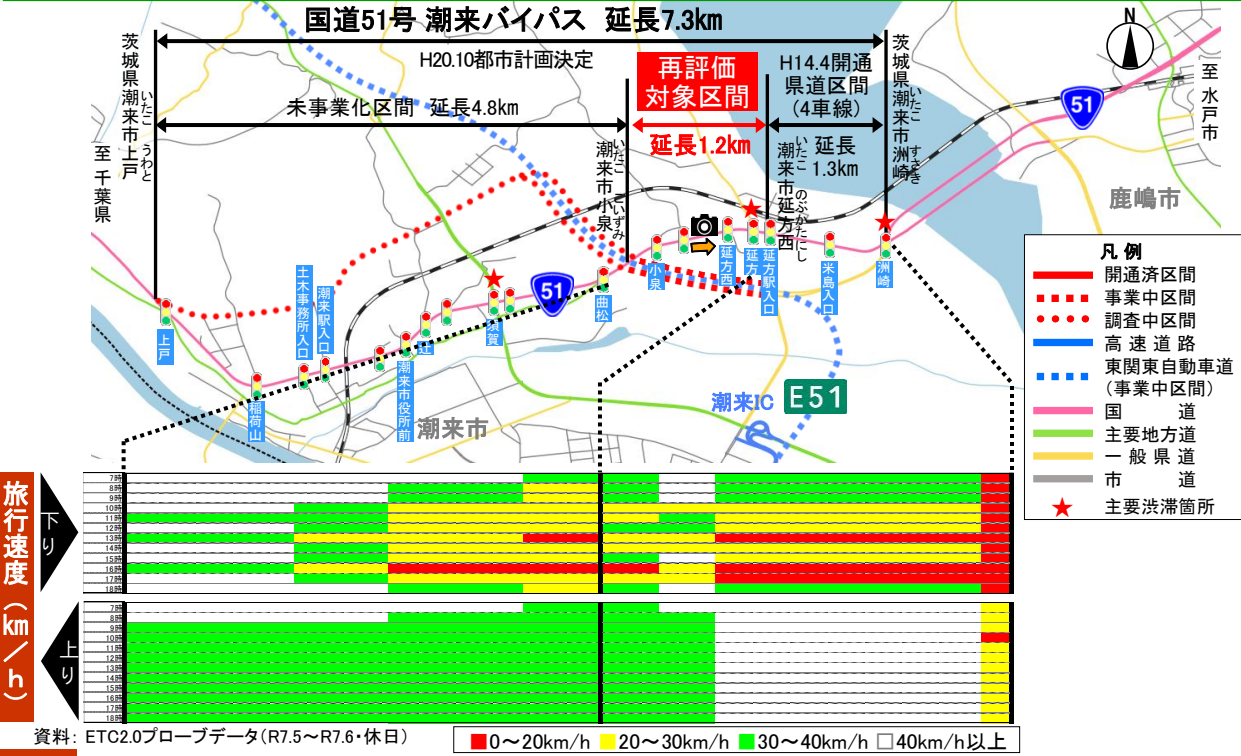
2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化

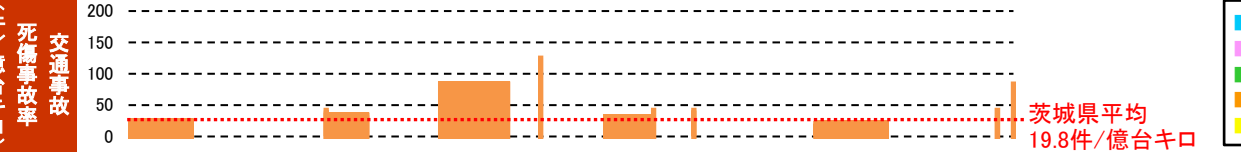
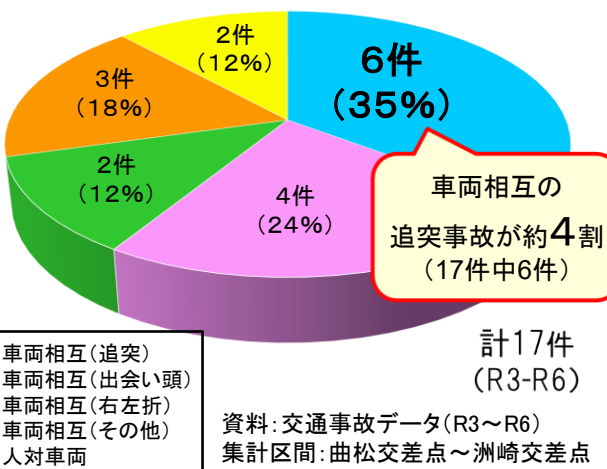
1) 国道51号現道の交通状況等

- ・信号交差点が連続する延方交差点周辺で速度低下が発生。
- ・事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約4割を占める。
- ・潮来バイパスの整備により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。
- ・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。

国道51号現道の交通状況、道路状況



交通事故類型



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

①仮設工の追加に伴う増加	約5億円 増額
②情報BOXの設置に伴う増加	約3億円 増額
③材料単価・労務費の上昇等	約1億円 増額
合計9億円 増額	

項 目		事業費増加の要因	増 額
①	仮設工の追加に伴う増加	・排水構造物の施工にあたり湧水量の増加が確認されたため、土留及び地下水位低下工法による対策が必要となった。	約5億円
②	情報BOXの設置に伴う増加	・事業区間終点部の周辺道路において近年の大雨により滞水が確認されていることから、CCTV及び情報BOXの設置が必要となった。	約3億円
③	材料単価・労務費の上昇等	・原材料費の高騰等に伴い、令和5年度に比べて材料単価・労務費が上昇。 ・今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。	約1億円
合計			約9億円

2. 事業の進捗状況と見込み等

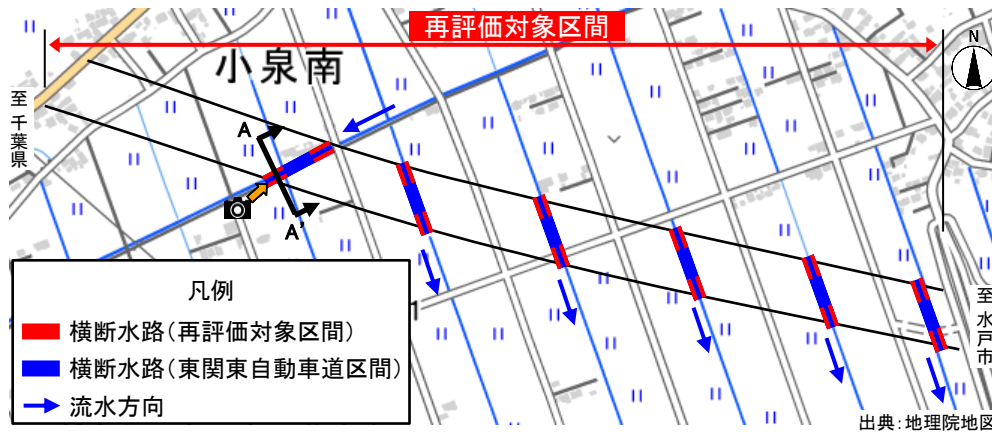
(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容①

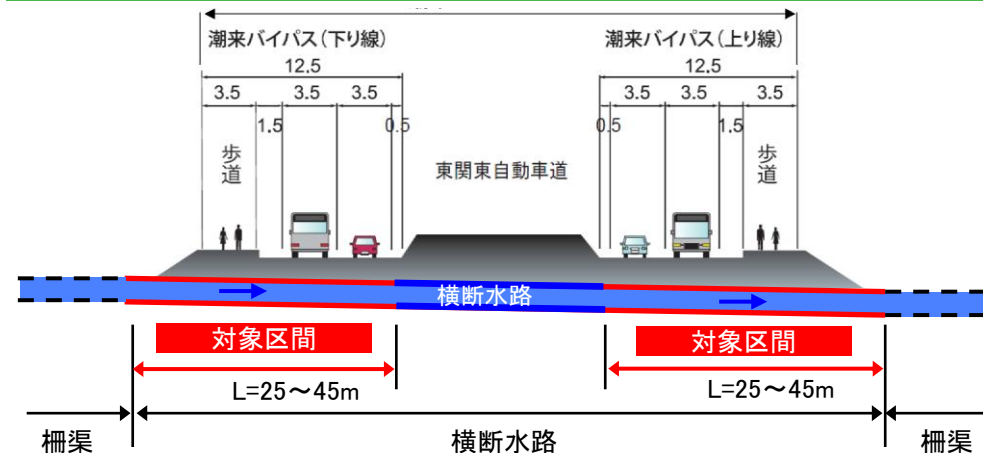
仮設工の追加に伴う増加.....約5億円増額

- ・排水構造物の施工にあたり当初はオープン掘削及び水替工による施工を想定していた。
- ・工事着手後、掘削時に湧水量の増加が確認され、オープン掘削では安全性が確保できないことから、土留及び地下水位低下工法の対策が必要となった。

横断水路 位置図

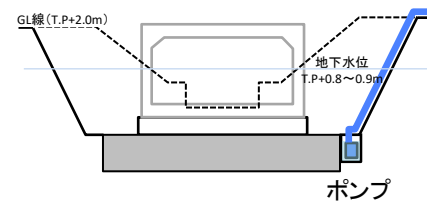


横断水路 横断図(イメージ)



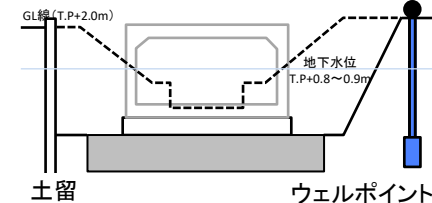
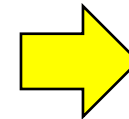
当初計画

A~A'断面
オープン掘削+
水替工(ポンプ排水)



変更計画

A~A'断面
土留+
地下水位低下工法



土留+地下水位低下工法の状況



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

情報BOXの設置に伴う増加.....約3億円増額

- ・事業区間終点部の周辺道路において、近年の大雨により滞水が確認されていることから、CCTV及びCCTVの画像情報を転送するための情報BOXの設置が必要となった。
- ・なお、事業区間周辺は洪水浸水想定区域に指定されており、河川氾濫時の状況確認にも活用する予定。

情報BOXの設置



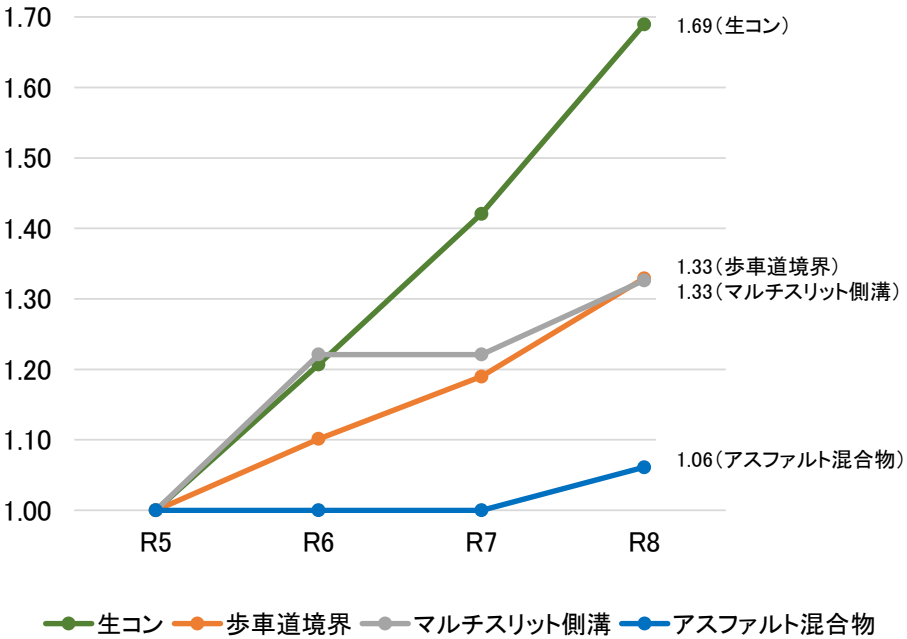
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等 2) 事業費変更の内容③

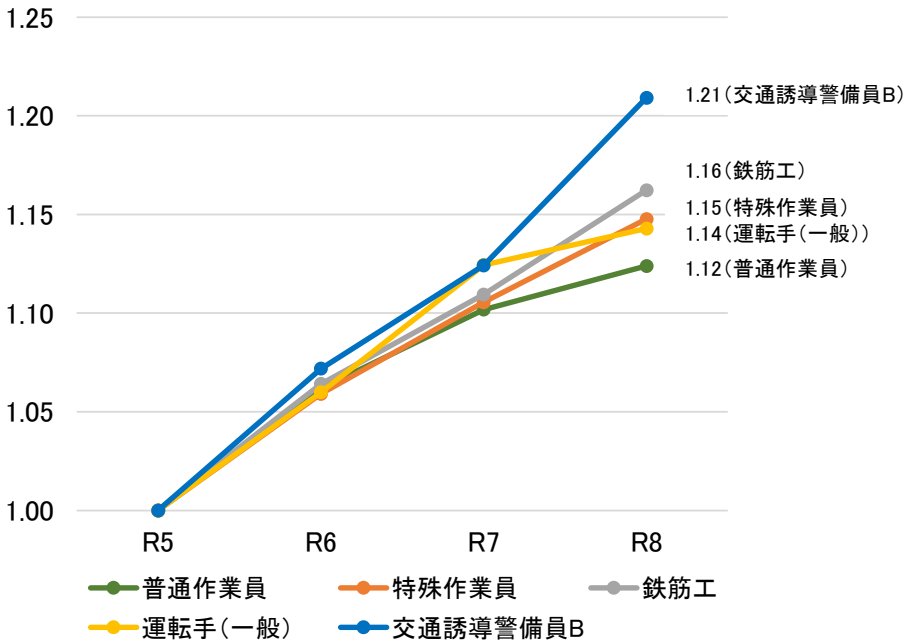
材料単価・労務費の上昇等.....約1億円増額
・原材料費の高騰等により、令和5年度に比べて材料単価・労務費が上昇。
・今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。

単 価 上 昇

■建設資機材単価の伸び率(R5.4を基準に算出)



■労務単価の伸び率(R5.4を基準に算出)



出典：(一財)建設物価調査会および(一財)経済調査会による材料費の平均上昇率※
※適用：茨城県

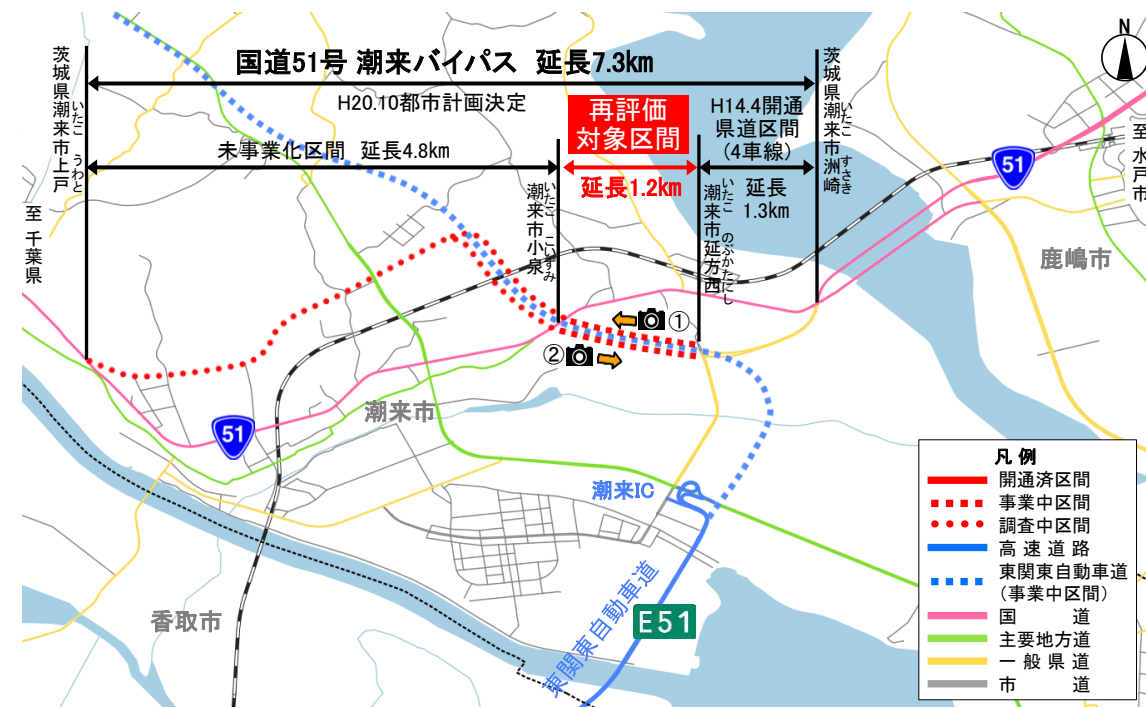
出典：公共工事設計労務費単価

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

- ・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。
- ・用地進捗率は、約99%(令和8年3月末時点)。
- ・仮設工、情報BOXの追加整備のため、施工に時間を要しているが、引き続き、早期供用を目指し用地取得・工事を推進。



① 事業進捗状況



② 事業進捗状況



3. 事業の投資効果

(1) 地域産業の支援

- ・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・鹿嶋市の製造品出荷額等は、茨城県内の市町村別で上位6位以内。
- ・潮来市域における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であるが、主要渋滞箇所が存在。
- ・潮来バイパスは、主要渋滞箇所(延方交差点)を回避し、千葉県方面から鹿島臨海工業地帯や鹿島港へのアクセス性を向上させ、地域産業に関連する物流効率化に寄与。

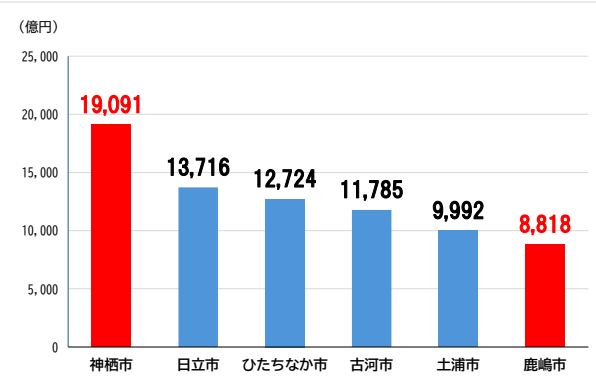
鹿島臨海工業地帯や鹿島港へのアクセスルートの形成



現道の交通状況



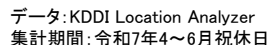
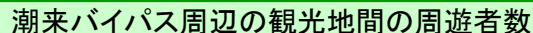
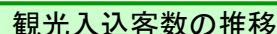
茨城県内の製造品出荷額等(県内上位6市町村)



出典：2025年、経済構造実態調査(製造業事業所調査)

(2) 観光地へのアクセス性向上

- 事業区間周辺の観光地



12

3. 事業の投資効果

(3) 費用便益分析

■ 総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22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

【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

1) 計算条件

〔今回〕

- ・基準年次 : 令和8年度
- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・算出マニュアル : 令和7年8月
- ・基礎データ : 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
- ・交通量の推計年次 : 令和22(2040)年度
- ・計画交通量 : 19,600台/日
- ・事業費 : 約40億円
- ・総便益(B) : 約89億円(約213億円)
- ・総費用(C) : 約73億円(約58億円)
- ・費用便益比(B/C) : 1.2

〔前回〕

- ・基準年次 : 令和5年度
- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・算出マニュアル : 令和4年2月
- ・基礎データ : 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
- ・交通量の推計年次 : 令和22(2040)年度
- ・計画交通量 : 19,900台/日
- ・事業費 : 約31億円
- ・総便益(B) : 約70億円(約183億円)
- ・総費用(C) : 約54億円(約51億円)
- ・費用便益比(B/C) : 1.3

【参考】

- 費用便益比(B/C) : 1.8(社会的割引率2%)
- 費用便益比(B/C) : 2.3(社会的割引率1%)

注1) 便益・費用について、()内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)	感度分析 (B／C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
	81億円	6.2億円	1.1億円	89億円 [約213億円]		交通量	1.1	1.3
費用 (C)	事業費	維持管理費		総費用	1.2	事業費	1.2	1.2
	65億円	8.1億円		73億円 [約58億円]		事業期間	(1.2)	(1.2)

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)	感度分析 (B／C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
	81億円	6.2億円	1.1億円	89億円 [約213億円]		交通量	5.0	6.0
費用 (C)	事業費	維持管理費		総費用	5.5	事業費	5.8	5.2
	8.0億円	8.1億円		16億円 [約29億円]		事業期間	(5.5)	(5.4)

注1) 便益・費用については、令和8(2026)年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、[]内の値は基準年における現在価値化前を示す値である。
注2) 費用便益比算定上設定した完成年度は令和12(2030)年度(前回: 令和9(2027)年度)である。本事業の開通時期は事業進捗の見込みが立った時点で公表する。
注3) 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。
注4) 感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

3. 事業の投資効果

(4) 事業の投資効果のまとめ

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	65億円	8.0億円
	維持管理費	8.1億円	8.1億円
	総費用(C)	73億円	16億円
便益	走行時間短縮便益	81億円	81億円
	走行経費減少便益	6.2億円	6.2億円
	交通事故減少便益	1.1億円	1.1億円
	総便益(B)	89億円	89億円
B/C		1.2	5.5

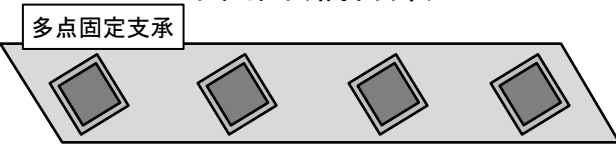
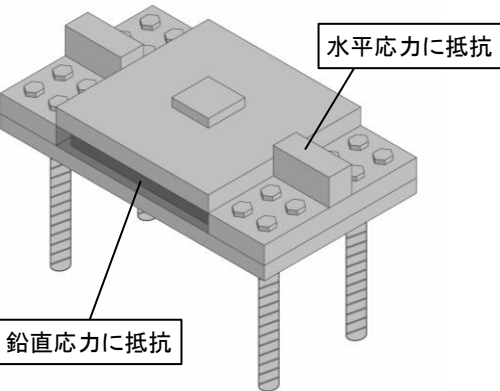
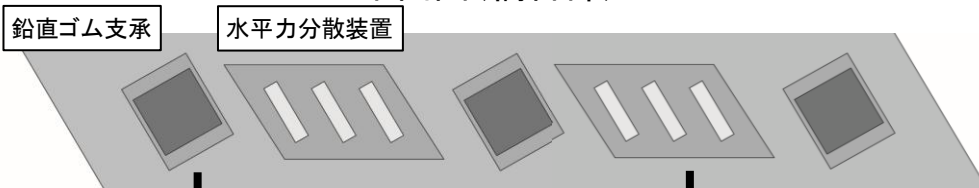
主な その他の効果	時間信頼性向上便益	走行時間のばらつきが縮小(12億円)
	CO2排出量削減便益	走行速度が改善し、CO2排出量が削減(0.39億円)
	NOx排出量削減便益	走行速度が改善し、NOx排出量が削減(0.28億円)
	騒音低減便益	周辺地区の騒音が低減(0.10億円)
	地域産業の支援	地域産業に関連する物流効率化に寄与
	観光地へのアクセス向上	観光地へのアクセスが向上し地域活性化に寄与

コスト縮減	跨道橋の支承形式の見直しにより約0.1億円縮減
-------	-------------------------

4. 事業手法や事業計画・コスト縮減等の視点

(1)コスト縮減の取り組み

跨道橋の支承形式の見直し.....約0.1億円縮減
・市道2-26号線跨道橋では、支承形式を機能一体型(多点固定支承)から、構造を簡略化した機能分離型(鉛直ゴム支承・水平力分散装置)とすることで、約0.1億円のコスト縮減。

当初【機能一体型】	変更【機能分散型】
<平面図(橋台部)>  多点固定支承 < 多点固定支承 >  抵抗 鉛直応力 抵抗 水平応力	<平面図(橋台部)>  鉛直ゴム支承 水平力分散装置 <鉛直ゴム支承>  <水平力分散装置> 

5. 関連自治体等の意見

(1) 茨城県からの意見

〈茨城県知事からの意見〉

- ・一般国道51号潮来バイパスは、潮来市内の交通渋滞の緩和とともに重点港湾である鹿島港や東関東道潮来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。
- ・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。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・潮来バイパスの整備により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。
- ・潮来バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、地域産業に関連する物流効率化や観光地へのアクセス向上に寄与。
- ・費用便益比(B/C)は1.2である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成17年度に事業化し、平成21年度から用地着手。平成23年度から工事着手。
- ・潮来バイパスの用地進捗率は約99%(令和8年3月末時点)。
- ・引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期開通を目指す。

(3) コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点

- ・跨道橋の支承形式の見直しにより約0.1億円のコスト縮減を実施。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、交通渋滞の緩和、安全性の確保、地域産業の支援の観点から、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妥当と考える。