

一般国道6号 牛久土浦バイパス(Ⅲ期)に係る新規事業採択時評価

- ・円滑な物流の確保により、輸送の効率化やドライバーの負担が軽減される等、生産性が向上
- ・交通渋滞緩和による交通事故の減少など、沿線地域の安全で安心な暮らしに寄与

1. 事業概要

- ・起終点：茨城県牛久市城中町～茨城県つくば市高崎
- ・延長等：5.5km
(第3種1級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費：約380億円
- ・計画交通量：約20,500～約25,200台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約15,400台/日 ～約18,100台/日	約1,700台/日 ～約2,000台/日	約3,400台/日 ～約5,100台/日

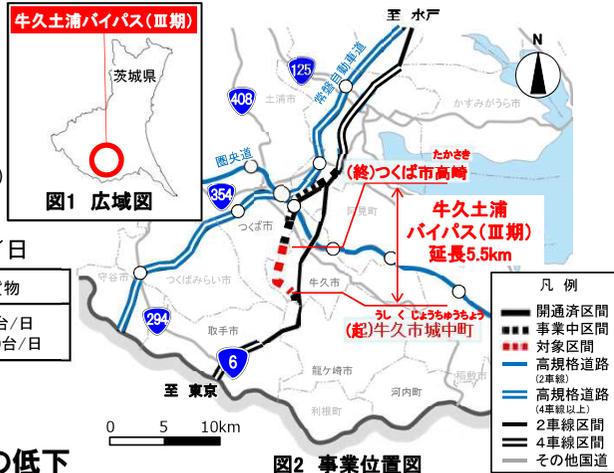
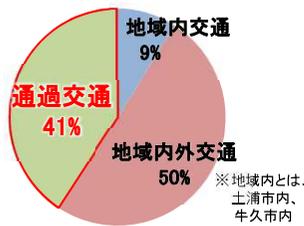
※全体事業費：事業化区間を対象として記載

2. 課題

①交通混雑による物流出荷能力の低下

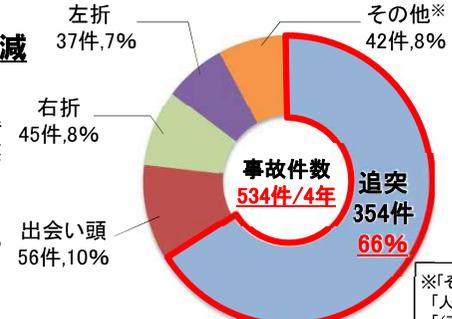
- ・沿線市町村では、人口が増加し、更なる交通需要の拡大による、交通混雑の悪化が懸念。 出典：住民基本台帳 H7-H29
- ・当該区間は圏央道内側の都心を起点とする直轄国道で唯一の2車線区間であり、バイパス整備のミッシングリンク区間。(図3)
- ・当該地域は、南北方向の幹線道路の不足により、国道6号現道では地域内外交通と通過交通が輻輳しており、バイパス道路の整備による機能分担が必要。(図4)
- ・国道6号(牛久土浦バイパス並行区間)では、幹線道路との交差点を中心に全体で約1.6kmに渡り、終日混雑が発生。(図5)

当該地域に立地している食品関連企業の工場等の物流活動に支障。
出典：食品工場企業ヒアリング



②交通混雑による交通事故の削減

- ・茨城県の国道6号現道(2車線区間)における区間別・死傷事故率ワースト5のうち3区間が当該事業の並行部に存在。
出典：交通事故統計データベース H24-H27
- ・著しい速度低下が原因と考えられる追突事故の割合が約7割。(図6)



3. 整備効果

効果1 物流の円滑化による生産性の向上 [◎]

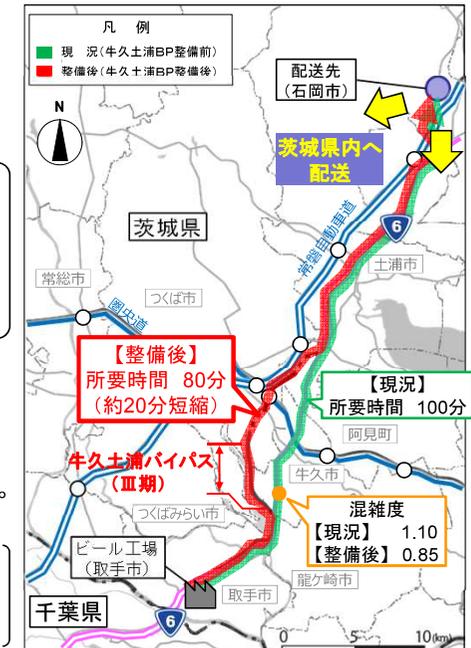
- ・国道6号の混雑緩和による、トラック輸送の効率化やドライバーの負担軽減により、企業の実生産性が向上。(図7)

- ビール工場(取手市)⇒ 配送先(石岡市)の所要時間
【現況】100分 → 【整備後】80分 (約20分短縮)
- 混雑度(国道6号 牛久区間)
【現況】1.10 → 【整備後】0.85 (約2割減少)
出典：平成27年度 一般交通量調査

効果2 地域住民の安全性の向上 [◎]

- ・当該区間の整備により、バイパスと現道の利用用途が明確化。渋滞が緩和され、追突事故が減少。
- ・沿道地域の生活環境が改善。

- 追突事故件数
(牛久市遠山町～学園都市南入口交差点)
【現況】37件/年 → 【整備後】29件/年 (約2割減少)
出典：交通事故統計データベースH24-H27
- 【牛久市都市計画マスタープラン(H23.10) つくば市都市計画マスタープラン(H28.2)に位置付け】



■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

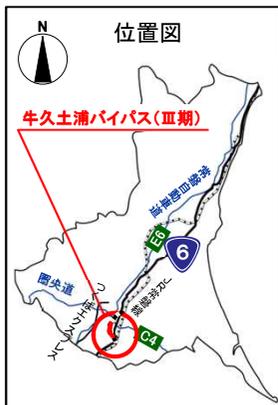
B/C	EIRR※1	総費用	総便益
2.6 (1.4)	11.5% (5.7%)	461億円※2 (281億円※2)	1,213億円※2 (387億円※2)

注) 上段の値は牛久土浦バイパス15.3km(牛久市遠山町～土浦市中)を対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果

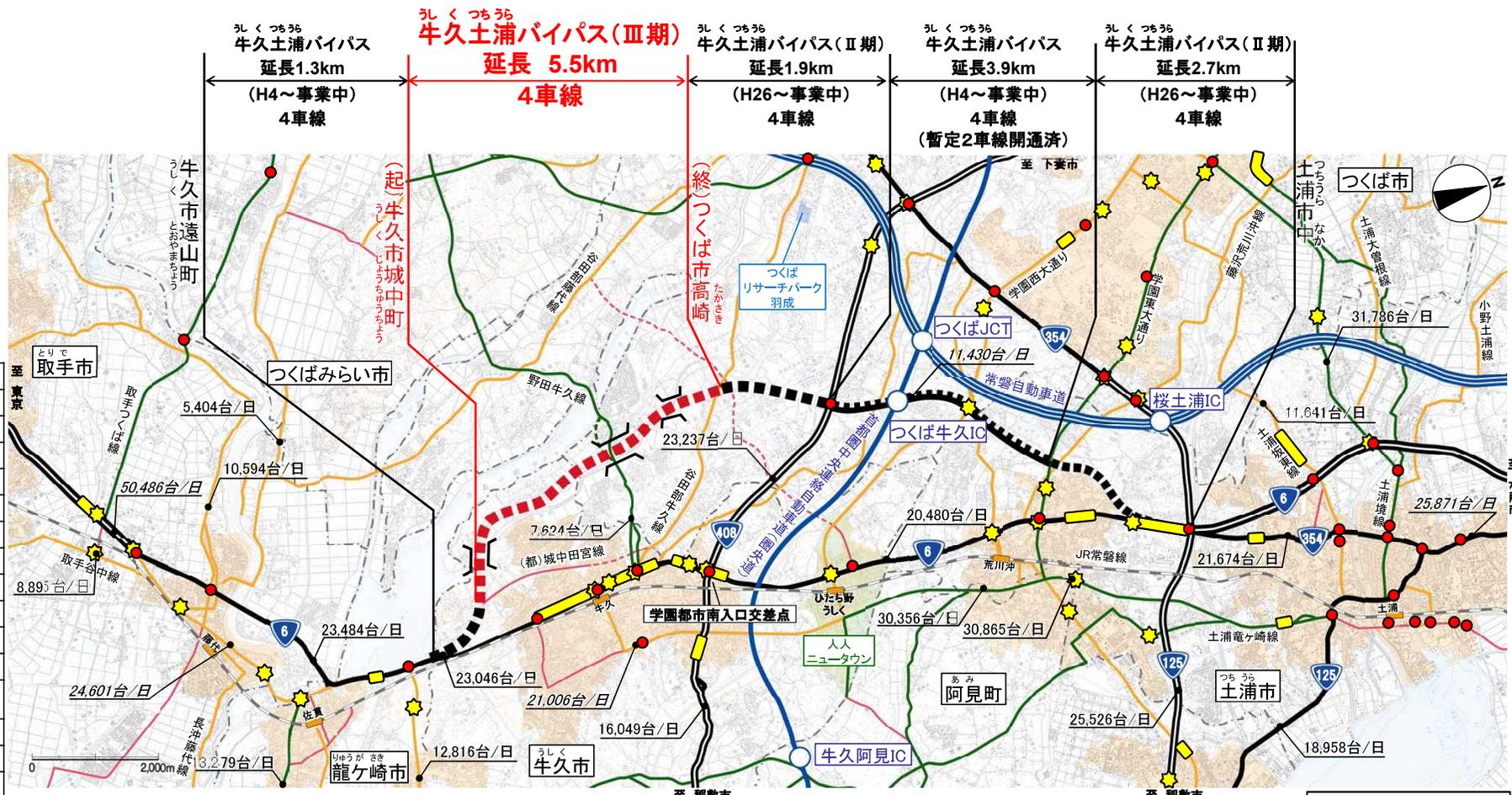
※1: EIRR: 経済的內部収益率

※2: 基準年(H29年)における現在価値記入(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

一般国道6号 牛久土浦バイパス(Ⅲ期)に係る新規事業採択時評価



凡例	
	対象区間
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般都道府県道
	その他道路
	車線数(2/4/6車線)
	橋梁構造
	主要渋滞箇所
	事故危険区間(交差点)
	事故危険区間(単路)
	交通量(台/日)
	市街地(人口集中地区)
	工業団地
	区画整理事業



全体延長 5.5km
 土工延長 4.8km (88%)
 橋梁延長 0.7km (12%)

