

再評価結果（令和5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6号 牛久土浦バイパス（Ⅱ期）		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：茨城県つくば市高崎 至：茨城県土浦市西大井	自：茨城県土浦市中村西根 至：茨城県土浦市中	延長	4.6km		
事業概要	<p>一般国道6号は、東京都中央区から仙台市に至る延長約375kmの主要幹線道路である。牛久土浦バイパスは、国道408号、学園西大通り、学園東大通りといった幹線道路と交差し、田園地帯の平野部を通過する道路であり、一般国道6号（現道）の渋滞緩和や地域活性化の支援、圏央道へのアクセス強化を目的とした延長4.6kmのバイパス事業である。</p>					
H26年度事業化	H6年度都市計画決定	H28年度用地買収着手	H30年度工事着手			
全体事業費	約220億円	事業進捗率	68%	供用済延長	—	
	（令和4年3月末現在）					
計画交通量	25,200～42,900台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	令和4年		
	1.3	466/1,172億円	1,054/1,573億円			
	(2.7)	事業費：384/1,078億円	走行時間短縮便益：988/1,415億円			
	(残事業)	維持管理費：82/95億円	走行費用減少便益：42/127億円			
	2.3		交通事故減少便益：23/31億円			
	(7.0)					
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.5（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=2.3～2.6（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.4（事業費±10%） 事業費：B/C=2.1～2.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間±20%） 事業期間：B/C=2.1～2.4（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和 ・牛久土浦バイパスの前後区間は、藤代バイパス、土浦バイパスが整備されており、国道6号の現道がボトルネックとなっていることから、交通が集中し、渋滞が発生。 ・事故類型別事故発生状況では、車両相互の追突事故が区間全体で約6割発生。 ・牛久土浦バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>②地域製造業に寄与 ・茨城県内の製造業企業の多くが、牛久土浦バイパスやつくば牛久IC周辺に立地。牛久土浦バイパスの整備により、つくば牛久ICの利用圏域が拡大し、地域の産業活性化に寄与。 ・牛久土浦バイパス周辺に立地する企業は、バイパスの整備による円滑な製品の出荷、現道の渋滞緩和に期待。</p> <p>③救急医療活動の支援 ・牛久土浦バイパスの整備により、龍ヶ崎市駅から筑波メディカルセンター病院（第3次救急医療）の所要時間が約9分短縮し、救急搬送の速達性が向上。 ・信号連担（現道区間の信号交差点箇所は1.9箇所/km）による速度低下や緊急走行時の追い越しによる横揺れなどが改善され、患者への負担が軽減。</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>茨城県知事の意見： ・一般国道6号牛久土浦バイパス（Ⅱ期）は、牛久市、つくば市、土浦市内の交通渋滞の緩和、交通事故の減少とともに、首都圏中央連絡自動車道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。</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	<p>・令和4年3月 牛久土浦バイパスⅠ期（牛久市遠山町～牛久市城中町） 暫定2車線開通 ・令和4年3月 都市計画道路 城中・田宮線 全線開通</p>					
事業の進捗状況、残事業の内容等						

用地取得率は94%（令和4年3月末、面積ベース）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成30年度より工事着手し、橋梁下部工事や改良工事を実施中。
- ・用地の取得に難航している箇所があるため、今後の用地取得とその後の橋梁や土工工事の一般的な工事に要する期間等を考慮して、今回事業期間を延伸するものだが、引き続き早期開通を目指し、用地取得、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

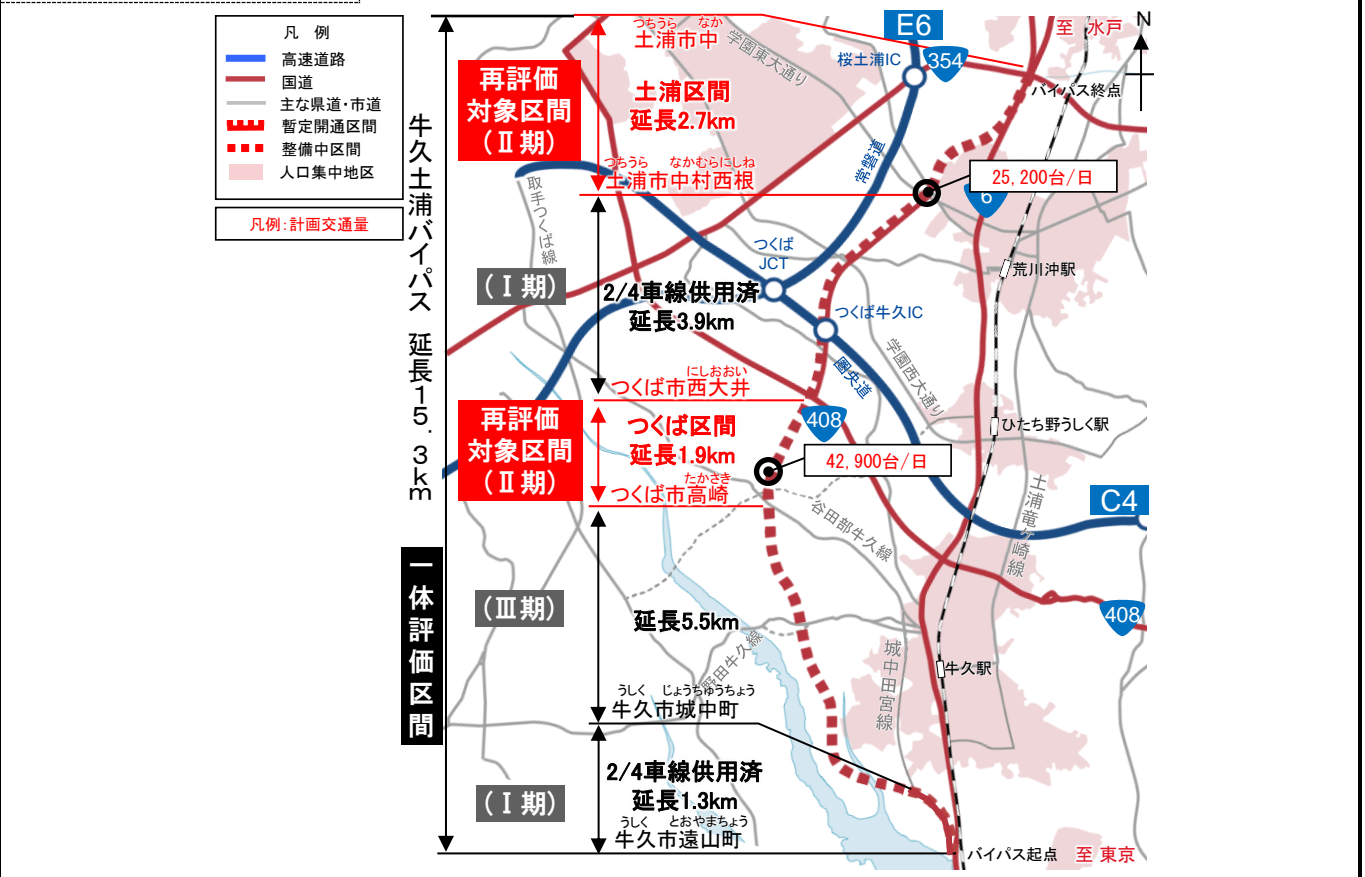
- ・盛土材は、当初、牛久土浦バイパスから約10kmの仮置場に搬出された土砂を運搬することとしていたが、関係者間で調整した結果、当該仮置場の使用が困難となったため、県内各地に仮置きされた土砂を運搬（平均運搬距離：約30km）する必要が生じた。
- ・遮音壁は、事業が進展したことにより、最新の交通量予測及び沿道土地利用状況を踏まえ設計を行った結果、追加となった。
- ・関係機関との協議の結果、バイパスの安全性及び円滑性を考慮し、機能補償道路により既設市道を集約してバイパスに接続することとなり、機能補償道路及び機能補償道路用地が必要となった。
- ・西根南高架橋の形式検討において、直橋（L=29.5m）から斜橋（L=23.5m）にすることで橋長短縮となり、桁輸送の効率化や材料費の省力化を図り、引き続き新たなコスト縮減に努める。

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。