

新規事業採択時評価結果（平成24年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道6号 日立バイパス(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：茨城県日立市国分町 至：茨城県日立市旭町	延長	3.0km		
事業概要	<p>国道6号は東京都中央区を起点として、水戸、日立等の主要都市を通過し仙台市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。このうち日立市における国道6号は、地形的な制約もあり、通過交通のみならず生活道路としての機能も担っている。日立バイパス(Ⅱ期)は、市外との交通と通過交通を担う役割を果たす道路として海岸部に計画された延長3.0kmのバイパス事業である。</p> <p>なお、日立バイパス(Ⅰ期)は、平成19年度までに暫定2車線供用済み(4.7km)である。</p>				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、日立市内の幹線道路の交通渋滞緩和等が図られる。				
全体事業費	約240億円	計画交通量	16,100台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
【茨城県知事】・予算化に同意
・早期完成に向けて、特段のご配慮をお願いしたい

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
■費用対便益：便益が費用を上回っている。
■手続きの完了：都市計画変更手続き完了(平成24年1月)

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.4	総費用 177億円 (事業費：167億円 維持管理費：9.1億円)	総便益 239億円 (走行時間短縮便益：208億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：3.8億円)	基準年 平成23年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2 (交通量 -10%)	B/C=1.5 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.5 (事業費 -10%)	B/C=1.2 (事業費 +10%)		
	事業期間変動	B/C=1.3 (事業期間 -20%)	B/C=1.2 (事業期間 +20%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	・日立市内の交通渋滞緩和が見込まれる。 【混雑度(交通量)】 国道6号(現道)日立市西成沢地先 [現況] 2.18 (37,481台/日) ⇒ [整備後] 1.13 (19,500台/日)		
		事故対策	◎	・南北交通を分散することにより、事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】 約282.6件/億台キロ(交差点部〔H18~H21〕) (茨城県平均：約74.8件/億台キロ(約3.8倍) 全国平均：約102.6件/億台キロ(約2.8倍))		
	社会全体への影響	歩行空間	○	・バイパスへの自動車交通の転換により、現道の歩行者の安全性が向上する。		
		住民生活	○	・市街地の交通渋滞の緩和により、地域住民の円滑な移動が確保される。		
		地域経済	○	・日立駅周辺の工場と日立港間のアクセス性向上により、物流交通が円滑になり日立市の産業に寄与する。		
		災害	○	・国道6号は第1次緊急輸送道路に指定されており、多重性が確保される。		
環境		○	・CO ₂ 、NO _x 、SPM排出量の削減が見込まれる。 (CO ₂ 削減量：約2,129t/年、NO _x 削減量：約1.8t/年、SPM削減量：約0.1t/年)			
地域社会	-	・注目すべき影響はない				
事業実施環境	◎	・平成19~22年度に市民参加型の道路計画(P1)を実施。 ・平成24年1月16日付け、都市計画変更済み ・地元から早期事業化の積極的な要望があり、期待は大きい。				

採択の理由

費用便益比が1.4と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該事業箇所の現道における渋滞損失時間の改善及び死傷事故率の減少が見込まれるなど、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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の。