

新規事業採択時評価結果（平成26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：茅野 牧夫

事業の概要

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	つくば区間 自：茨城県つくば市高崎 至：茨城県つくば市西大井 土浦区間 自：茨城県土浦市中村西根 至：茨城県土浦市中	延長	4.6km (つくば区間：1.9km、 土浦区間：2.7km)		
事業概要	牛久土浦バイパスは、国道6号の牛久駅～荒川沖駅周辺の市街地で慢性的におきている渋滞を解消し、道路交通機能を回復させることを目的に計画された路線である。				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、事業中区間と一体となり、圏央道つくば牛久ICへのアクセス路が形成され、一般国道6号の渋滞緩和、事故減少を図るとともに、アクセス向上による茨城県内の企業活動の活性化に寄与するものである。				
全体事業費	約175億円	計画交通量	つくば区間：約21,700台/日 土浦区間：約29,600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】
一般国道6号牛久土浦バイパス（Ⅱ期）の平成26年度予算化については、異議ありません。
また、本バイパスは、一般国道6号の交通渋滞の緩和に寄与するとともに、首都圏中央連絡自動車道への主要なアクセス道路でありますことから、事業実施にあたりましては、より一層のコスト縮減を図りながら、早期完成に向けて特段のご配慮をお願いいたします。

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：都市計画決定手続き完了（H6.4.21）

事業評価結果

費用対便益	B/C	3.6	総費用：145億円 （事業費：128億円 維持管理費：17億円）	総便益：519億円 （走行時間短縮便益：433億円 走行経費減少便益：58億円 交通事故減少便益：27億円）	基準年 平成25年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=3.2（交通量 -10%）	B/C=3.9（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=3.3（事業費変動 -10%）	B/C=3.9（事業費変動 +10%）		
	事業期間変動	B/C=3.2（事業期間変動 -20%）	B/C=3.8（事業期間変動 +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	◎	城中田宮線及び谷田部牛久線を介した国道6号のバイパス機能が発揮され、学園東大通り入口交差点の交通量が約5割減少することで、渋滞が緩和。 [交通量の減少（一般国道6号 学園東大通り交差点）] 現況 271百台/日 ⇒ 整備後 147百台/日 [約5割減少] [平均旅行速度の向上（一般国道6号 土浦市中付近（上り））] 現況 18.3km/h ⇒ 整備後 25.9km/h [約4割向上]		
		事故対策	◎	学園東大通り入口交差点の交通量が約5割減少する。渋滞緩和によって追突事故も減少し、走行の安全性が向上。 [追突事故件数（一般国道6号 田宮町交差点～中村陸橋下交差点間）] 現況 272件/4年 ⇒ 整備後 167件/4年 [約4割減少]		
		歩行空間	—	注目すべき影響はない		
	社会全体への影響	住民生活	—	注目すべき影響はない		
		地域経済	◎	土浦バイパスと一体となることで、土浦市等の工業団地等から圏央道へのアクセス性が向上する等、さらなる茨城県内の企業活動の活性化が期待。 [所要時間の変化（例 神立工業団地⇒圏央道・つくば牛久IC：約14km）] 現況 30分 ⇒ 整備後 20分 [約10分短縮]		
		災害	—	注目すべき影響はない		
環境		—	注目すべき影響はない			
	地域社会	—	注目すべき影響はない			
事業実施環境	○	・都市計画決定手続き完了（H6.4.21） ・土浦市長、牛久市長、つくば市長、つくばみらい市長より牛久土浦バイパスの早期事業着手の要望有り。				

採択の理由

費用便益比が3.6と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の渋滞緩和や事故削減ならびに地域経済等への効果が期待でき、事業の必要性・効果が高いと判断できる。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。