

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道6号千代田石岡バイパス	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：茨城県かすみがうら市市川 至：茨城県石岡市東大橋		延長 5.8km
事業概要 国道6号は首都圏から太平洋沿岸部を縦貫し、茨城県南地域及び県北地域の都市間の連携を図る幹線道路である。 千代田石岡バイパスは、国道6号の交通混雑の緩和や沿道環境の向上とともに、百里飛行場連絡道路の一部として、民間共用した茨城空港へのアクセス向上に大きく寄与するものである。		
H10年度事業化	H8年度都市計画決定	H15年度用地着手
全体事業費 約392億円		事業進捗率 (平成31年3月末時点) 76%
計画交通量 8,200~21,000台/日		供用済延長 0km
費用対効果分析結果	総費用 (残事業)/事業全体 158/462億円 事業費：127/431億円 維持管理費：31/31億円	総便益 (残事業)/事業全体 534/534億円 走行時間短縮便益：426/426億円 走行経費減少便益：89/89億円 交通事故減少便益：19/19億円
	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.4	基準年 令和元年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1~1.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2 (事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=3.1~3.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=3.1~3.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.1~3.5 (事業期間±20%)		
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 ・ 並行する国道6号現道である恋瀬川北交差点、山王台交差点、旭台一丁目交差点は主要渋滞箇所に特定されており、特に山王台交差点周辺では速度低下が顕著。 ・ 千代田石岡バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・ 事故類型では車両相互の追突事故が多く、全体の約7割を占める。 ・ 千代田石岡バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 (3) 交通拠点のアクセス向上 ・ 千代田石岡バイパスの整備により、常磐自動車道千代田石岡ICから茨城空港へのアクセスが向上し、茨城空港への所要時間短縮による更なる利用者数の増加や、隣接する茨城空港テクノパークの物流機能の強化・企業活動の活性化が期待される。		
関係する地方公共団体等の意見 ・ 茨城県知事の意見： 一般国道6号千代田石岡バイパスは、石岡市内の交通渋滞の緩和、安全性の確保とともに、常磐自動車道千代田石岡ICから茨城空港へのアクセス向上など、物流機能の強化や企業活動の活性化が期待されることなどから、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ます。 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いたします。		
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 2010年3月に茨城空港が開港し、空港を核とした地域産業振興が期待されている。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成8年度に都市計画決定、平成10年度に事業化。 平成15年度より用地着手、平成16年度に工事着手。 用地進捗率は、91%完了。(平成31年3月末時点) 今後、用地取得を推進するとともに、橋梁工事や改良工事を推進し、事業全体の早期完成を目指す。		

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地進捗率は91%（平成31年3月末時点）であり、引き続き、用地の取得を推進するとともに、橋梁工事や改良工事の促進を図り、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・追加ボーリングの結果、橋梁基礎の変更および地盤改良の追加が必要となった。
- ・水路管理者との流末処理協議の結果、排水施設等の追加が必要となった。

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。