

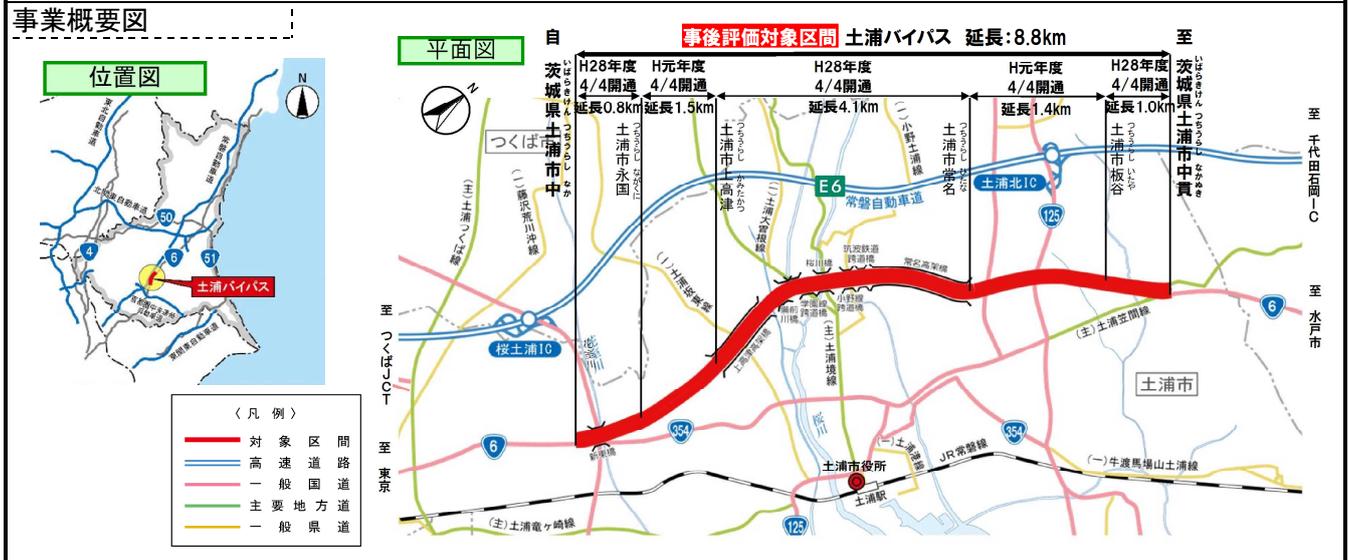
事後評価結果（令和3年度）

担当課：関東地方整備局 道路部 道路計画第一課
 担当課長名：大胡 賢一

事業名	一般国道6号 土浦バイパス	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：茨城県土浦市中 至：茨城県土浦市中貫	延長	8.8km		

事業概要
 一般国道6号は、東京都中央区日本橋から宮城県仙台市に至る延長約352kmの主要幹線道路である。土浦バイパスは、土浦市内の交通渋滞緩和を図るとともに、常磐自動車道のICとの連携強化、筑波研究学園都市をはじめとした周辺開発に伴う新たな交通需要に対応を目的とした延長8.8kmの4車線のバイパス事業である。

事業の目的・必要性
 土浦バイパスは、交通渋滞の緩和、安全性の確保及び地域産業の支援を目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S44年度 都市計画決定：S-年度	用地着手：S47年度 工事着手：S48年度	供用年 (暫定/完成)	：(当初) -/H28年度 ：(実績) -/H28年度	変動	1.0倍
	事業費	計画時注1 (暫定/完成)	(名目値) - /338億円 (実績値) - /407億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) - /338億円 (実績値) - /356億円	変動	1.0倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H42) - /42,300台/日	実績 (暫定/完成)	(H30.2) - /49,514台/日	変動	117%
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	18.0 → 53.0 km/h (供用前)S55年度 (供用後)R1年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	72 → 27件 (供用前)H21年度 (供用後)R1年度				
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C 1.3	総費用 1,007億円 (事業費：976億円 維持管理費：31億円)	総便益 1,287億円 (走行時間短縮便益：1,010億円 走行経費減少便益：218億円 交通事故減少便益：59億円)	基準年 平成21年度			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 1.4	総費用 1,509億円 (事業費：1,478億円 維持管理費：31億円)	総便益 2,172億円 (走行時間短縮便益：1,790億円 走行経費減少便益：351億円 交通事故減少便益：31億円)	基準年 令和3年度			
事業遅延によるコスト増	費用増加額	-1億円		便益減少額	-1億円		
事業遅延の理由	・なし。						

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保 並行する国道125号、345号、県道64号の交通量が減少し、損失時間の削減が図られた。</p> <p>②都市の再生 市街地環状道路の一部を形成し、市街地への流入する通過交通を削減。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 日常活動圏中心都市間の一部を構築。</p> <p>④安全で安心できる暮らしを確保 三次医療施設へのアクセスの向上。</p> <p>⑤安全な生活環境の確保 国道125号、345号、県道64号の交通量が減少し、安全な生活環境を確保。</p> <p>⑥災害への備え 緊急輸送道路が通行止めになった場合、代替路線として機能。</p> <p style="text-align: right;">その他17項目に該当</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>・特になし。</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>・特になし。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>・特になし。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>・土浦バイパスの整備に伴い、沿道には宅地や教育施設、商業施設等が立地している。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>・本事業の実施により、事業目的である交通渋滞の緩和、安全性の確保、地域産業の支援について、様々な整備効果が発現しており、今後の事後評価および改善措置の必要性はないものとする。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>・当該事業は、関係自治体、関係機関との調整を経て、沿道地域の交通渋滞の緩和、安全性の確保に寄与した。今後も、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する必要があると考える。</p> <p>・当該事業は、バイパス機能が早期発現できるよう全線2車線暫定整備や一部4車線化など段階整備を図ることで、企業立地が促進し、地域発展に寄与した。今後の事業実施にあたっては、周辺地域の開発や交通状況を把握しつつ、事業の全体スケジュール等を考慮し、整備計画を立案し事業を進める必要がある。</p>
	<p>特記事項</p> <p>・特になし。</p>

※ 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。

注1 平成21年度再評価時における値