

(再評価)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道6号 酒門町交差点立体
事業区分	一般国道（二次改築）
事業主体	関東地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比（B/C）＝1.1（経済的純現在価値（B-C）＝9.3億円、経済的内部収益率（EIRR）＝4.8%） 残事業：費用便益比（B/C）＝1.3（経済的純現在価値（B-C）＝15億円、経済的内部収益率（EIRR）＝5.4%）

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	
	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a（費用便益分析対象区間）について 渋滞損失時間（現況）：39,607千人・時間/年 渋滞損失削減時間：164千人・時間/年（39,607千人・時間/年⇒39,443千人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について：（一般国道6号 酒門町交差点立体部・側道部） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減時間：133千人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：約8割削減
	■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	一般国道6号～中石崎水戸線（交通調査基本区間番号：08300060550）、下り、改善見込み：旅行速度16.7km/h⇒24.7km/h
	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上 の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	関東鉄道が運行（けやき台団地～水戸駅南口：平日21本/日、休日20本/日） 茨城交通・関東鉄道が運行（水戸駅～茨城空港（高速道路経由）：毎日15本/日）
	□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
	■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	ひたちなか市～茨城空港、59分⇒57分
	物流効率化の支援	
	□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	
	□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上が見込まれる	
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	

2. 暮らし	都市の再生		
	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である		
	<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する		
	<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		
	<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である		
	<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である		
	<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		
	<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		
	国土・地域ネットワークの構築		
	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり		
	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり		
	<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）		
	<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する		
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する		
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
	<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる		茨城町役場～水戸市役所：34分⇒32分
	個性ある地域の形成		
	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する		
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される		茨城町東IC～弘道館：27分⇒25分
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である			
歩行者・自転車のための生活空間の形成			
<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる			
<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置づけがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
無電柱化による美しい町並みの形成			
<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり			
<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する			
安全で安心できる暮らしの確保			
<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる			

3. 安全		
	安全な生活環境の確保	
	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
	<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	
	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
	<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	「茨城県地域防災計画」における第一次緊急輸送道路に指定
	<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	
	<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
	<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
	<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
4. 環境		
	地球環境の保全	
	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：325t-CO2/年（費用便益算定範囲）
	生活環境の改善・保全	
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定なし NO2について環境基準を達成している測定局数の実績：全箇所で達成 （推計結果） 評価対象区間：（一般国道6号 酒門町交差点立体部・側道部） 排出削減量：1.6t/年、排出削減率：26.8%削減
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定なし SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績：全箇所で達成 （推計結果） 評価対象区間：（一般国道6号 酒門町交差点立体部・側道部） 排出削減量：0.1t/年、排出削減率：30.4%削減
	<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
	5. その他	
	他のプロジェクトとの関係	
	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
	<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

(再評価)

様式－２

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰ・その他の別
一般国道６号	酒門町 交差点立体	1.1km	二次改築	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
26,300	4	関東地方整備局

### ①費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和7年度			
単純合計	74億円	7.3億円		81億円
うち残事業分	68億円	7.3億円		75億円
基準年における 現在価値（Ｃ）	65億円	2.6億円		68億円
うち残事業分	59億円	2.6億円		61億円

### ②便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和7年度			
供用年	令和13年度			
単年便益 (初年便益)	4.2億円	0.39億円	0.06億円	4.6億円
基準年における 現在価値（Ｂ）	69億円	6.5億円	0.91億円	77億円
うち残事業分	69億円	6.5億円	0.91億円	77億円

### ③結果

#### 【事業全体】

費用便益比（B／C）	1.1 〔4%〕	[参考] 1.7 〔2%〕	[参考] 2.0 〔1%〕
経済的純現在価値（B－C）	9.3億円 〔4%〕	[参考] 48億円 〔2%〕	[参考] 80億円 〔1%〕
経済的内部収益率（EIRR）	4.8%		

※ 〔 〕 内は社会的割引率

#### 【残事業】

費用便益比（B／C）	1.3 〔4%〕	[参考] 1.8 〔2%〕	[参考] 2.2 〔1%〕
経済的純現在価値（B－C）	15億円 〔4%〕	[参考] 54億円 〔2%〕	[参考] 86億円 〔1%〕
経済的内部収益率（EIRR）	5.4%		

※ 〔 〕 内は社会的割引率

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

### ④感度分析

#### 【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B／C）
交通量	26,300 (台/日)	±10%	1.01 ～ 1.3
事業費	74億円	±10%	1.05 ～ 1.2
事業期間	10年	±20%	1.1 ～ 1.2

#### 【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B／C）
交通量	26,300 (台/日)	±10%	1.1 ～ 1.4
事業費	68億円	±10%	1.1 ～ 1.4
事業期間	5年	±20%	1.2 ～ 1.3

## 交通状況の変化

様式－３①

事業名：酒門町交差点立体（事業全体・残事業）

（推計時点 R22年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 [酒門町交差点立体] ：1.1km		交通量※1	[台/日]	－	26,300
		走行時間※2	[分]	－	1
		走行時間費用※3	[億円/年]	－	4.13
②主な周辺道路※4	国道6号 (現道) ：1.1km	交通量	[台/日]	33,600	10,400
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	10.66	2.67
③その他道路合計 ：766.0km		走行時間費用	[億円/年]	2,856.35	2,856.05

			走行時間費用 整備なし (A)	走行時間費用 整備あり (B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：768.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,867.01	2,862.85	4.16

※１： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

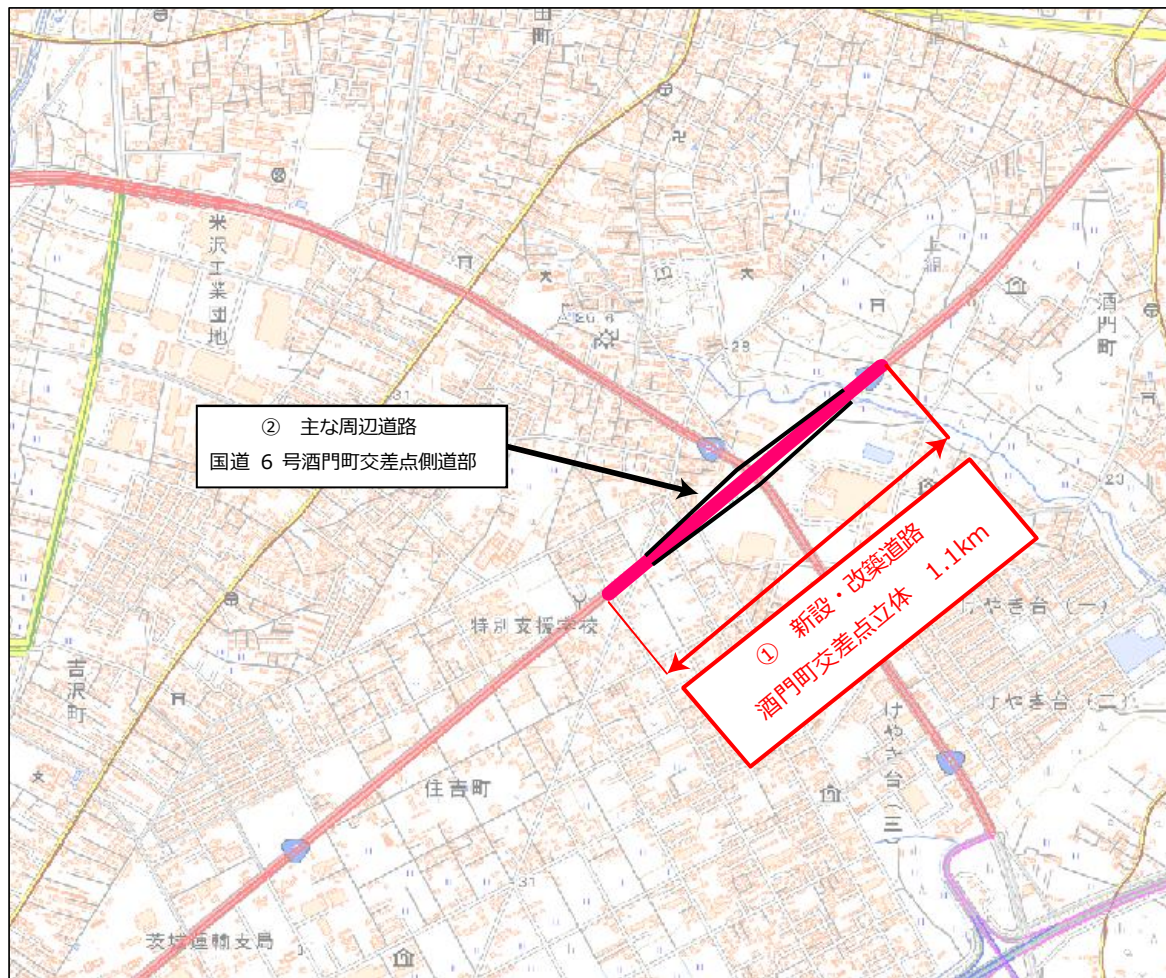
※２： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※３： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※４： 当該事業により大きな変化が生じる道路について３～５路線程度以内で記載する。

※５： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



## 費用便益分析の条件

事業名：酒門町交差点立体

(2)

項目		チェック欄		
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他	<input type="checkbox"/>		
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間		
	社会的割引率	4%		
	比較のために参考とすべき値	2%、1%		
	基準年次	令和7年		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/> ( )	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
		いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H27センサス)	
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
		その他( )	<input type="checkbox"/>	
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
		有	<input type="checkbox"/>	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ( )台トリップ/日 考慮した理由を記載	
	配分交通量の推計手法	Q－V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
		転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
		Q－V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
		簡易手法	<input type="checkbox"/>	
		簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
			山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
			その他( )	
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax～Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線などが混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。			
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>		
	採用理由を記載			
	その他( )	<input type="checkbox"/>		

(3)

項目			チェック欄	
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	■	
		考慮する	□	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	□
			対象路線のみ考慮	□
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	(    ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	■	
		考慮する	□	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	(    ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	□
	冬期交通の影響	考慮しない	■	
		考慮する	□	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	(    ) 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	■	
		その他 (		

事業名:酒門町交差点立体

(4)

[illegible]

















