

(事後評価)

資料 1 - 19
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成20年度第4回)

国道6号 日立バイパス

平成20年3月18日

国土交通省 関東地方整備局

事業評価監視委員会 道路事業 位置図

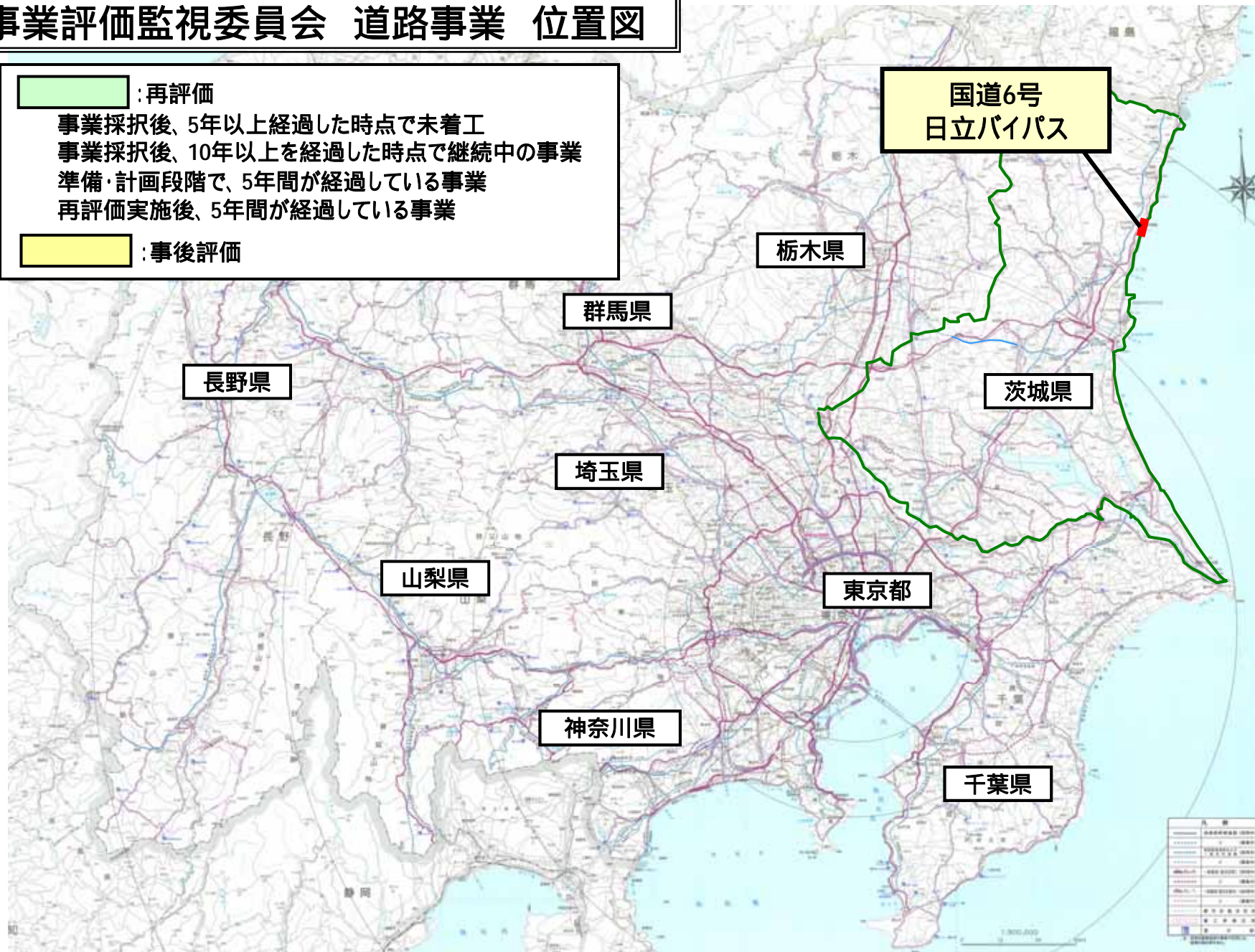


:再評価

事業採択後、5年以上経過した時点で未着工
事業採択後、10年以上を経過した時点で継続中の事業
準備・計画段階で、5年間が経過している事業
再評価実施後、5年間が経過している事業



:事後評価



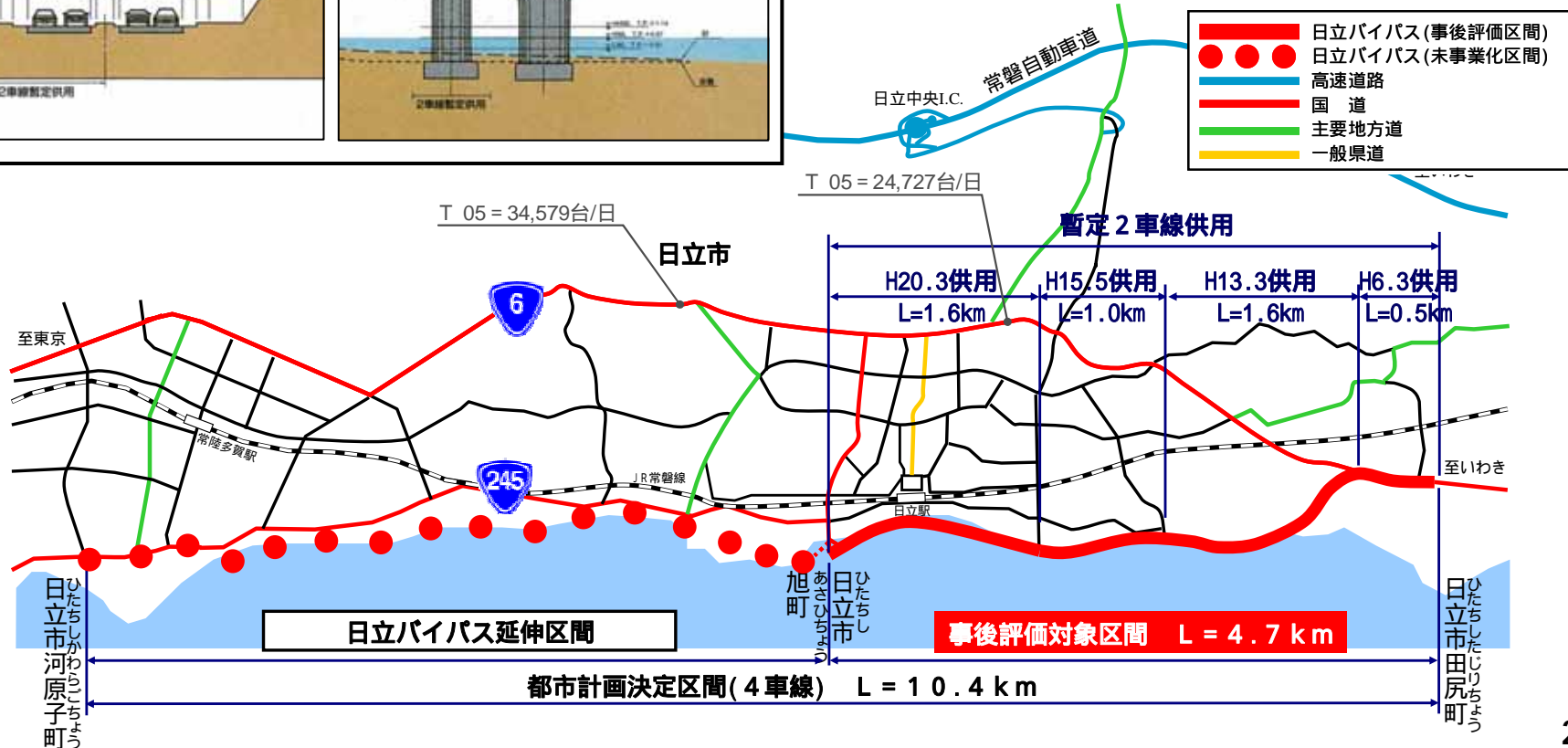
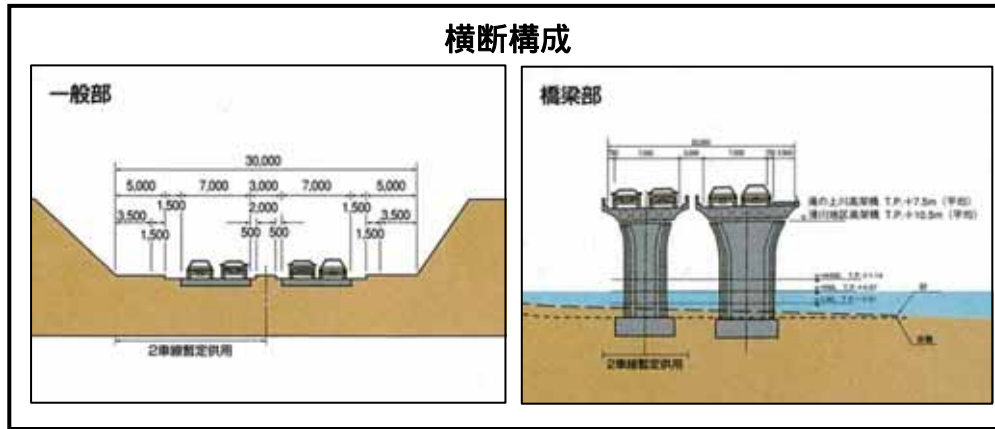
1. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・ 日立市内の国道6号の交通混雑緩和
- ・ 国道6号および周辺生活道路の安全性向上

(2) 計画の概要

区 間 : 自) 茨城県日立市旭町
 至) 茨城県日立市田尻町
 計画延長 : 4.7km
 幅 員 : 22m ~ 30m
 道路規格 : 第3種第1級
 設計速度 : 80km/h
 車線数 : 暫定2車線
 事業化 : 昭和52年度



2. 費用対効果の算定基礎となった要因の変化

(1) 費用対効果分析条件等の比較

- ・現時点では暫定2車線供用であるため、完成4車線を想定した再評価時の予測交通量を下回る利用交通量が観測されている。

| | 再評価時 (H15年度) | 事後評価 | 変化及びその原因等 | 再評価 からの変化 |
|---------------|---------------------------------|--------------------------------------|---|--------------|
| B / C | 2.1 | 1.3 | ・事後評価は暫定2車線供用での評価である。 | -38% |
| 事業費 | 520.0億円 | 411.3億円 | (再評価時は完成型、事後評価は暫定型の値) | - |
| 事業 期間 | 昭和61年度 ～平成24年度 | 昭和61年度 ～平成19年度 | - | - |
| 供用年 | 平成19年度(暫定2車線) 平成25年(完成4車線) | 平成19年度 (平成20年3月29日 暫定2車線開通) | | - |
| 日立BP 利用交通量 | 31,500台/日 (将来交通量 [完成4車線]) | 18,200台/日 (平成20年5月実測値 [暫定2車線]) | ・事後評価区間が暫定2車線供用である。 ・日立BP未事業化区間、日立道路が未整備であり、 バイパス機能が万全ではない。 | -42% |

H20年度事業費を含む

費用対効果【未事業化区間を前提としない条件での評価】

未事業化区間が整備済みと設定した上での
事業化区間の評価



延長4.7kmの事業化区間のみが
存在する場合で評価



B / C = 1.3



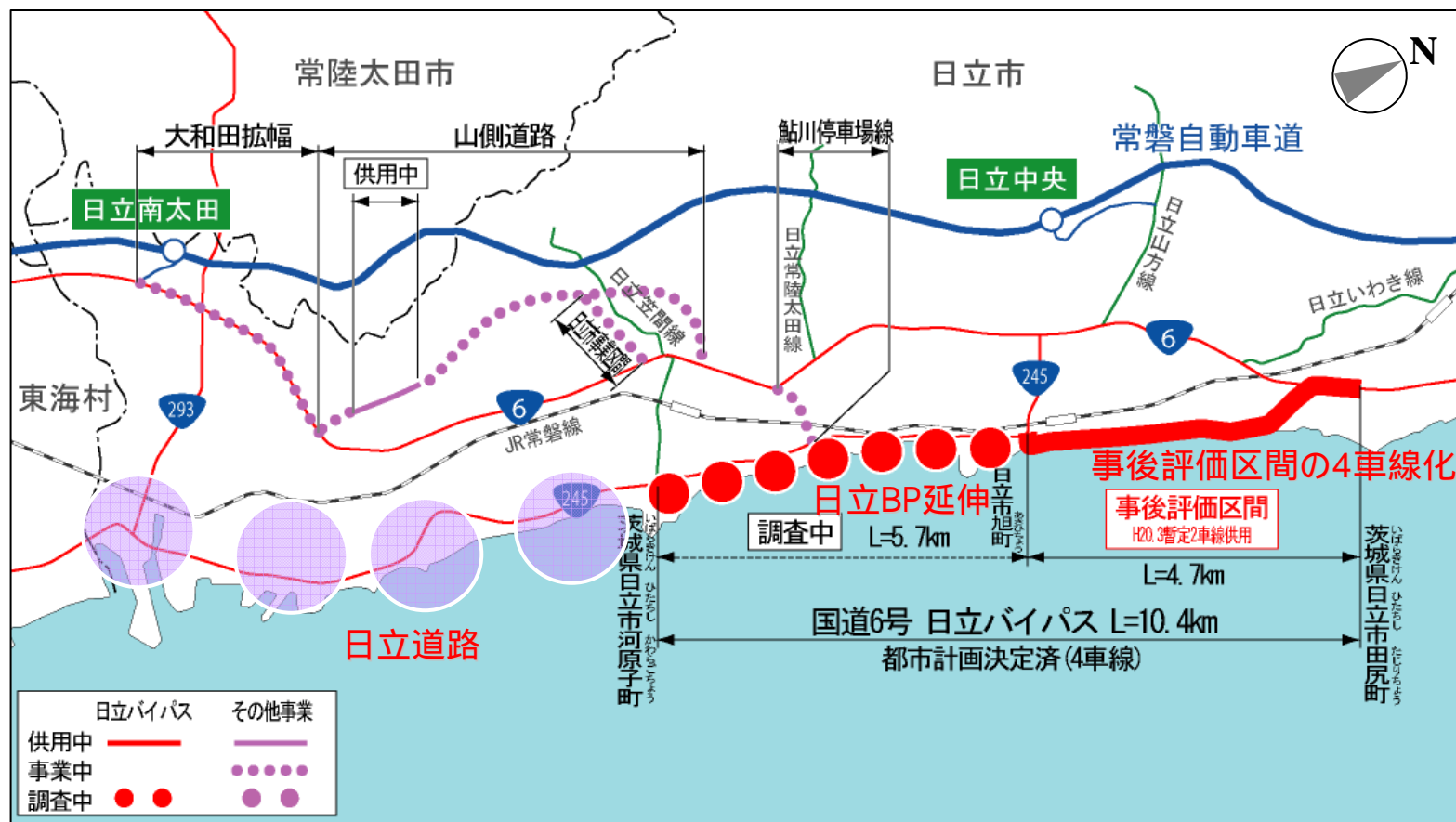
B / C = 1.0

2. 費用対効果の算定基礎となった要因の変化

日立バイパスの交通量に影響を与えると想定される事業

日立バイパス延伸 日立道路 事後評価区間の4車線化
 日立バイパス事後評価区間およびそれ以南の道路が整備され、南北方向のバイパス機能強化
 国道6号の交通から日立バイパスへの転換促進

今後のネットワーク整備の中で、バイパスとしての機能が強化され、交通量の転換が見込まれる

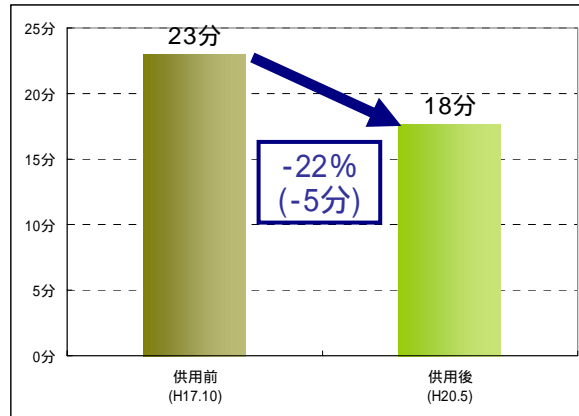


3. 事業の効果の発現状況

(1) 渋滞緩和

- ・日立バイパスの供用により、並行する現国道6号の渋滞緩和が図られている。
- ・「日立市北部主要市街地」～「日立総合病院」の所要時間が5分短縮し、多量出血の死亡率が約20%から約5%となり、救命率の向上が図られる。

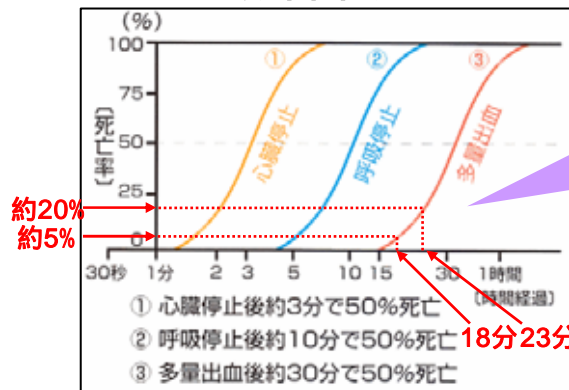
日立市北部～日立総合病院の所要時間の変化
(小木津駅入口交差点～日立総合病院前交差点 [L=6.7km])



供用前：H17道路交通センサス
供用後：H20.5プローブ調査



カーラーの救命曲線



救命率が向上
多量出血について、
死亡率が約20% 約5%
に低減

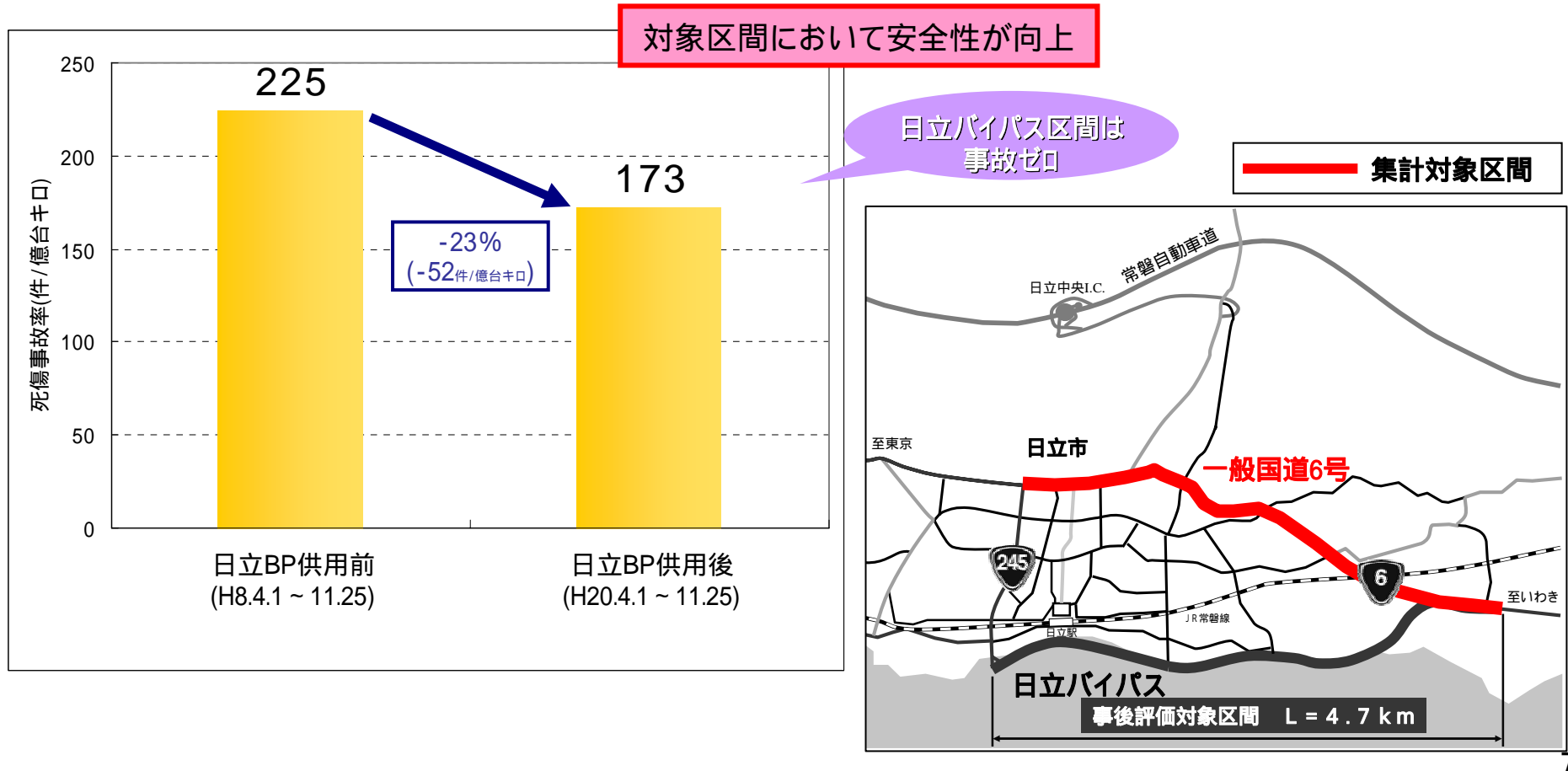


日立市を代表する総合病院
で各種指定を受けている
・茨城県地域周産期
母子医療センター(中核)
・二次救急告示医療機関
・地域小児救急センター 等

3. 事業の効果の発現状況

(2) 交通安全性向上

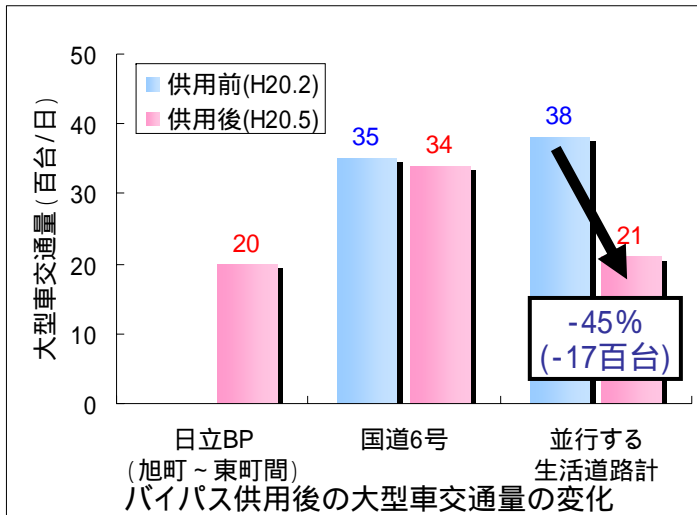
- ・日立バイパス供用後、現国道6号の死傷事故率は173件/億台キロと、供用前の225件/億台キロに比較して52件/億台キロ減少している。



3. 事業の効果の発現状況

(3) 生活道路の沿道環境向上

- ・日立バイパス起点部の大規模工場に関連する大型車が、並行する生活道路からバイパスに転換したため、生活道路の沿道環境が向上。



並行する生活道路: 市民会館通り、けやき通り、日立駅西側市道、日立駅東側市道

供用前(けやき通り)



供用後(けやき通り)

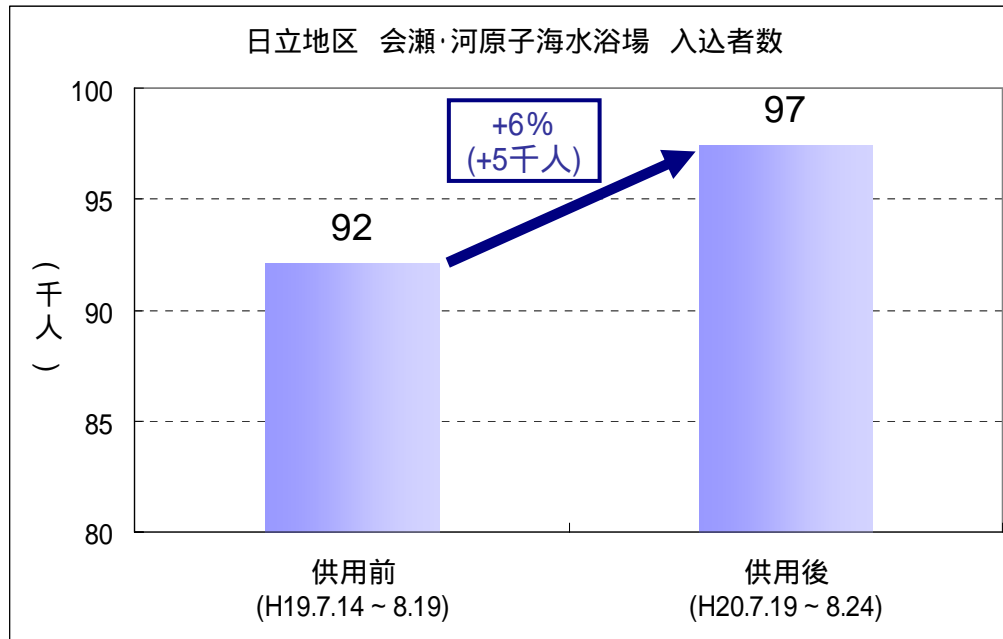


大型車が減少

3. 事業の効果の発現状況

(4) 観光客の増加

・日立バイパスの供用後、日立地区の海水浴場入込者数が増加。



【日立市の気象について】

| | | | | |
|---------------------------|------------|--------|----------|-------|
| H19.7.14 ~ 8.19: 平均気温24.6 | 平均最高気温28.0 | 最高気温30 | 以上14日/25 | 以上12日 |
| H20.7.19 ~ 8.24: 平均気温24.6 | 平均最高気温28.1 | 最高気温30 | 以上8日/25 | 以上22日 |

4. 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

費用対効果の算定基礎となった要因の変化

- ・現時点では暫定2車線供用であるため、完成4車線を想定した再評価時の予測交通量を下回る利用交通量が観測されているが、今後のネットワーク整備により交通量の転換が見込まれる。

事業効果の発現状況

- ・日立バイパスの供用により、現国道6号における「渋滞緩和」、並行する生活道路の交通量減少による「生活道路の沿道環境向上」効果が発現していることを確認。



- ・以上のことから、本事業は、渋滞緩和・安全性向上等の効果が発現されており、さらなる事業評価及び改善措置の必要はないものと考えられる。
今後、周辺の経済・社会情勢の変化に応じて、4車線化の整備も視野に入れ、必要に応じた改善措置を講じていく。