

(再評価)

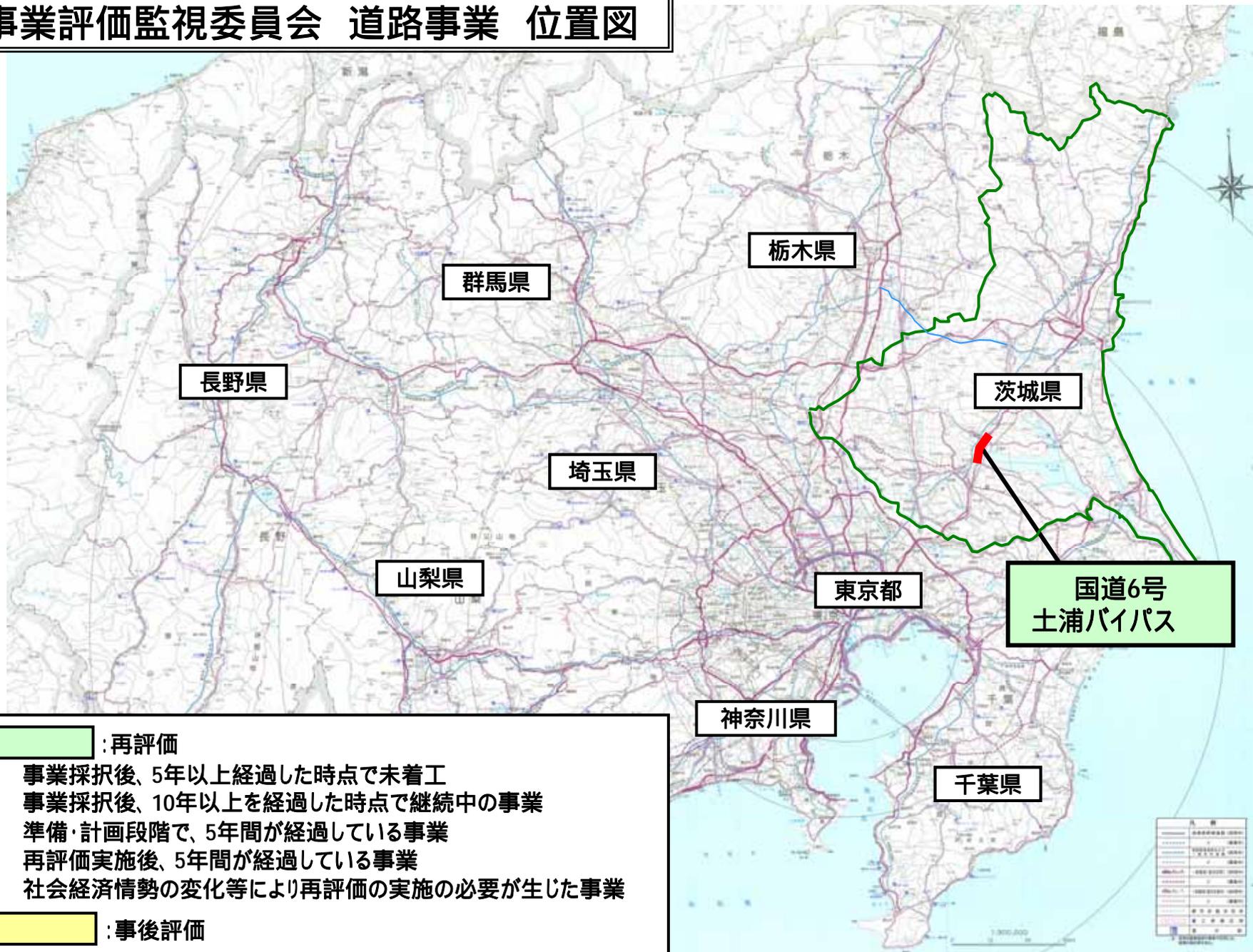
資料 1 - 4  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成21年度第1回)

# 国道6号 土浦バイパス

平成21年6月23日

国土交通省 関東地方整備局

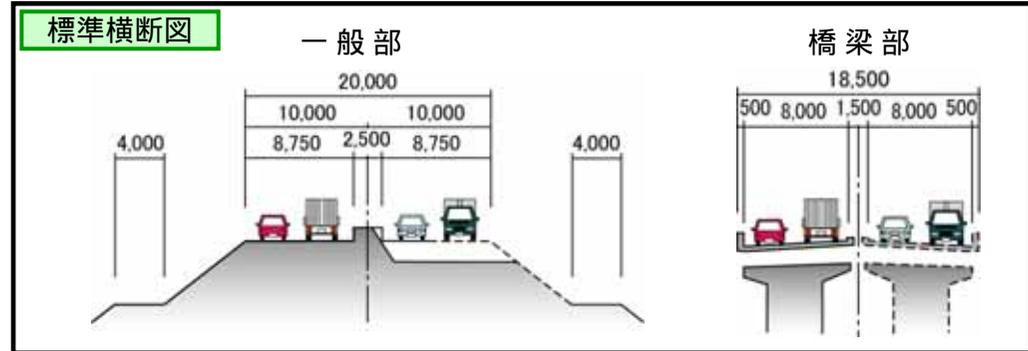
# 事業評価監視委員会 道路事業 位置図



# 1. 事業の目的と計画の概要

## (1) 目的

- ・交通渋滞の緩和および安全性の確保
- ・地域産業の支援



## (2) 計画の概要

区間	: 自) 茨城県土浦市中 至) 茨城県土浦市中貫
計画延長	: 8.8km
幅員	: 一般部 20.0m 橋梁部 18.5m
道路規格	: 第3種第1級
設計速度	: 80km/h
車線数	: 4車線
事業化	: 昭和44年度
事業費	: 約338億円
計画交通量	: 39,600 ~ 48,700台/日



## 2. 事業進捗の状況

### ・事業の経緯

- 昭和41年度：都市計画決定
- 昭和44年度：事業着手
- 昭和47年度：用地買収着手
- 昭和48年度：工事着手
- 昭和53年3月30日：部分供用（土浦市常名～中貫 L=2.4km 2/4）
- 昭和57年3月27日：全線暫定供用（土浦市中～常名 L=6.4km 2/4）
- 平成2年2月6日：4車線供用（土浦市常名～板谷 L=1.4km 4/4）
- 平成2年3月12日：4車線供用（土浦市永国～上高津 L=1.5km 4/4）



	S56年度 6.4km			S52年度 2.4km		
2車線						2車線
4車線	未整備 0.8km	H元年度 1.5km	未整備 4.1km	H元年度 1.4km	H15年度 1.0km	4車線
					未整備 1.0km	
	区間	区間	区間	区間	区間	

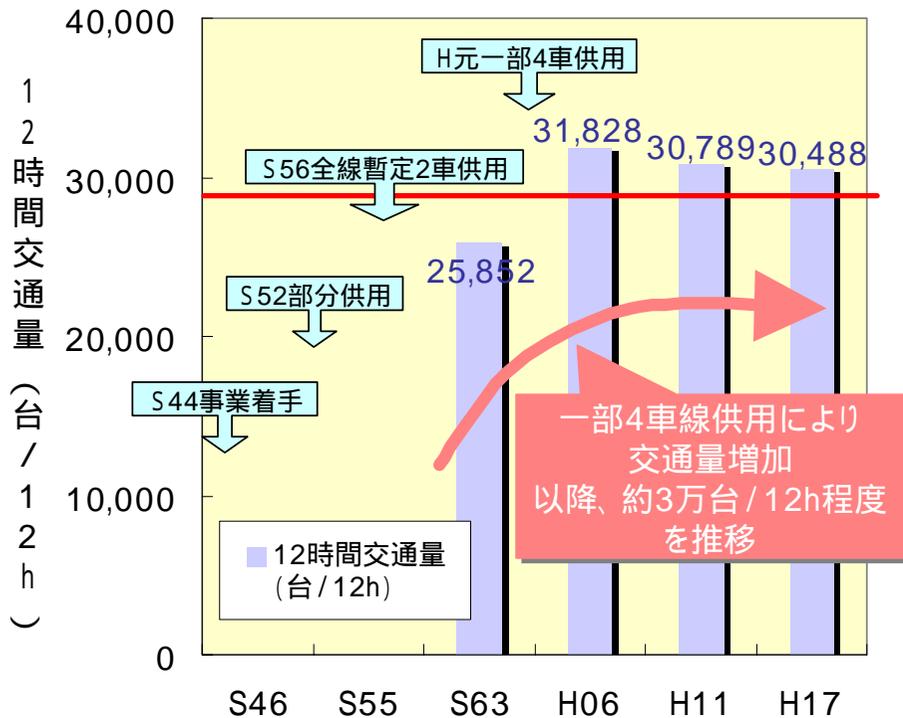
用地取得率: 100%

# 3 - 1 . 社会経済情勢の変化

- ・ S44年度の事業化後、S56年度に全線2車線で暫定供用し、交通状況を踏まえ、一部4車線化を進めてきた。
- ・ 土浦バイパスの交通量は、H元年度の一部4車供用により増加。以降は、3万台/12h程度を推移。旅行速度は年々減少、混雑度は増加傾向。

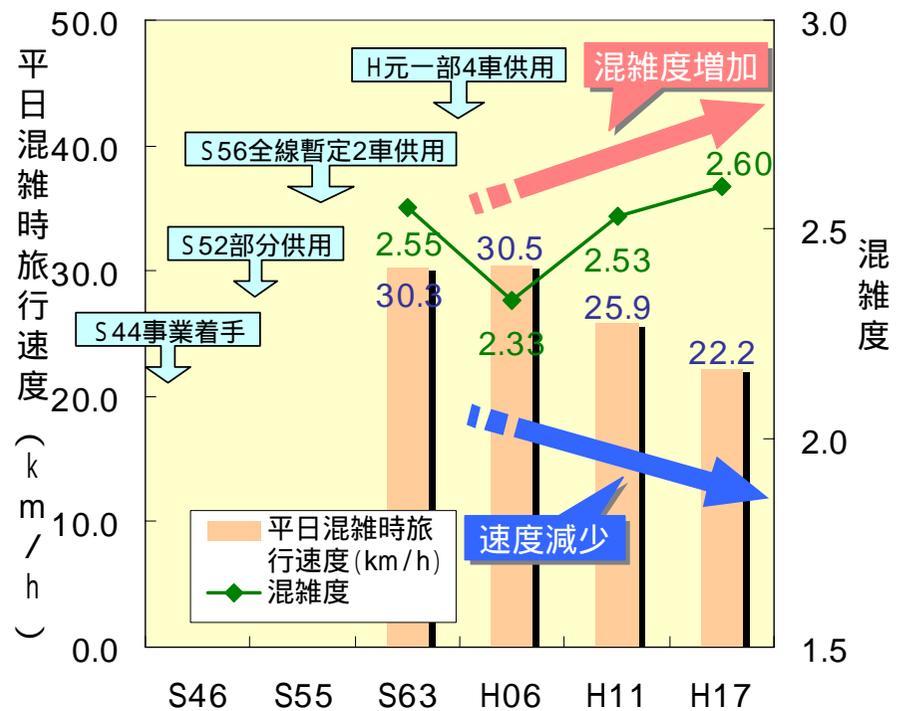
## 交通状況の変化

土浦バイパスの交通量の変化



資料: 道路交通センサス

土浦バイパスの旅行速度・混雑度の変化



資料: 道路交通センサス

# 3 - 2 . 社会経済情勢の変化

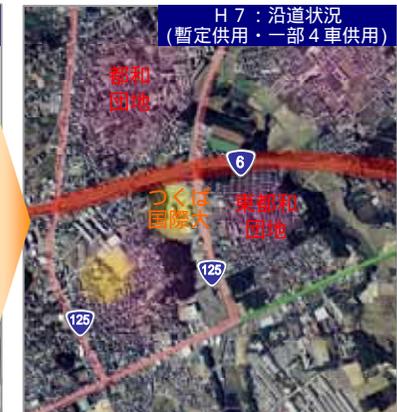
- ・土浦バイパス周辺には、宅地や教育施設、商業施設などの立地が進行。
- ・平成2年度以降、事業進捗を図っていないことから、その間の社会・経済情勢の変化を踏まえ、4車線整備についての事業評価を行う。

## 周辺開発状況の変化

周辺には宅地や教育施設、商業施設などの立地が進行

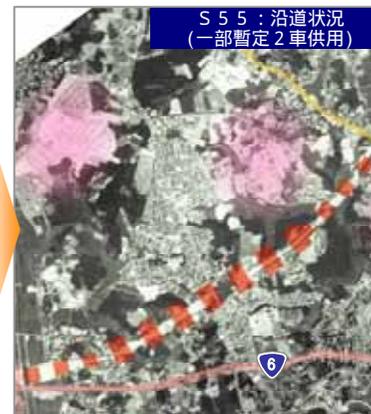


## 都和・板谷地先の沿道状況の変化



## つくば国際大学や宅地が立地

## 上高津・下高津地先の沿道状況の変化



## 桜コータカなどの宅地が立地

# 4 - 1 . 事業の必要性に関する視点

## (1) 土浦バイパス区間の渋滞損失

- ・昭和56年度までに全線暫定2車線で供用し、平成元年度までに約2.9kmが4車線供用。
- ・土浦バイパスにおいて、交通渋滞が発生。多くの区間で県平均(1.1万人時間/年・km:片側車線)を上回り、渋滞損失額は年間約21億円。

### 渋滞損失時間の現状(平成20年度)

渋滞損失額：約21億円/年  
(渋滞損失時間：約64万人時間/年)  
上下線合計

土浦B P 下り(板谷地先)の交通状況

車線の減少による交通混雑  
(片側2車線 1車線)



土浦B P (桜川橋)の交通状況

渡河部における交通混雑



下り方向



上り方向



渋滞損失時間	
■ (Blue)	~ 5万人時間/年・km
■ (Green)	5~10万人時間/年・km
■ (Yellow)	10~20万人時間/年・km
■ (Red)	20~ 万人時間/年・km

★	立体交差点
●	平面交差点

資料：H20プローブ調査結果

渋滞損失時間の茨城県平均：1.1万人時間/年・km  
(片側車線の場合の渋滞損失時間)



# 4 - 2 . 事業の必要性に関する視点

## (2) 地域産業の支援

- ・土浦バイパス周辺には、工業団地や商業施設が立地し、近年では製造品出荷額や商業年間販売額が増加傾向。
- ・土浦バイパスの整備により、アクセス性が向上し、地域産業の振興に期待。

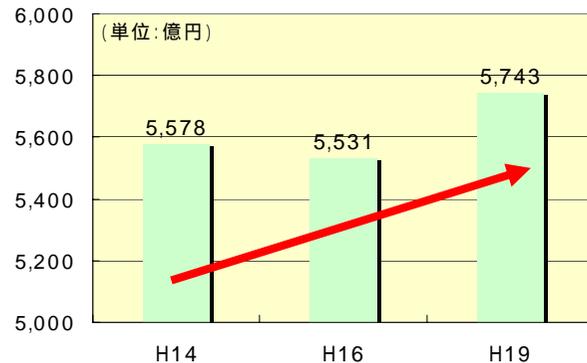
### 地域産業(工業・商業)の支援

土浦市の製造品出荷額等の変化



資料: いばらき統計情報

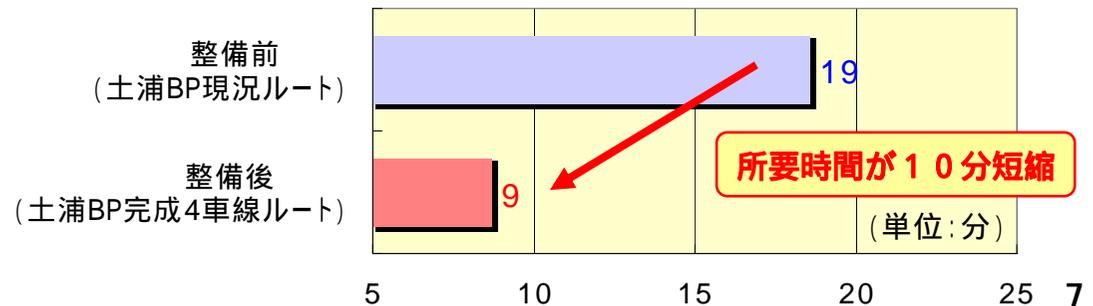
土浦市の商業年間販売額(飲食業を除く)の変化



資料: いばらき統計情報



土浦バイパス起点部～土浦千代田工業団地までの所要時間



## 5. 費用対効果

### 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	1,010億円	218億円	59億円	1,287億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.3
	976億円		31億円	1,007億円	

### 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	329億円	97億円	43億円	469億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	5.8
	71億円		10億円	81億円	

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

B / C算定に用いた費用(C)の事業費は、主な費用の支出が事業着手(S44年度)からH元年度迄の基準年以前であるため、現在価値化により増加。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

基準年:平成21年度

# 6. 事業進捗の見込みの視点

- ・全区間の用地取得は既に完了しており、計画的に工事の推進が可能。
- ・今後は、暫定供用区間の4車線供用を図り、全区間の早期供用を目指す。



		暫定 全区間 供用	4 車 線 化 着 手	工 事 着 線 手 化		
年 度		~ S 5 6	H 2 1	H 2 2	H 2 3	H 2 4 ~
区間	用地	100%				
	測量・設計					
	工事	2車線供用				4車線化
区間	用地	100%				
	測量・設計					
	工事	2車線供用			4車線化	
区間	用地	100%				
	測量・設計					
	工事	2車線供用				4車線化

区間（上り線）については、H15年度より2車線運用を実施。

## 7. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・ 昭和56年度までに全線暫定2車線で供用し、平成元年度までに約2.9 kmが4車線供用済。
- ・ 茨城県の骨格を形成する主要幹線道路である国道6号の土浦バイパスにおいては、交通渋滞が多く発生しており、より一層の交通円滑化、安全性の確保が必要。
- ・ 土浦バイパスの整備により、アクセス性が向上し、地域産業(工業や商業)の振興などを支援。
- ・ 費用対効果(B / C)は1.3である。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・ 全区間の用地取得は既に完了しており、計画的に工事の推進が可能。
- ・ 今後は、暫定供用区間の4車線供用を図り、全区間の早期供用を目指す。

### (3) 対応方針(原案)

#### 事業継続

- ・ 残区間の用地取得は完了しており、早期の効果発現を図ることが適切である。