

(再評価)

資料3-3-②-1

平成29年度第3回  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会

# 一般国道6号 牛久土浦バイパス

平成29年11月27日  
国土交通省 関東地方整備局

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

平成26年度評価時点

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道6号 牛久土浦バイパス		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：茨城県つくば市西大井 至：茨城県土浦市中村西根		自：茨城県牛久市遠山町 至：茨城県牛久市城中町		延長	5.2km
事業概要 一般国道6号は、東京都中央区から柏市、土浦市、水戸市などを通過し、仙台市に至る延長約375kmの主要幹線道路である。牛久土浦バイパスは、一般国道6号（現道）の渋滞解消や圏央道へのアクセス道路としても機能する延長5.2kmのバイパス事業である。						
H4年度事業化		H6年度都市計画決定		H10年度用地着手		H11年度工事着手
全体事業費	約294億円		事業進捗率	75%	供用済延長	3.9km
計画交通量	12,800～38,900台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.4  (残事業) 6.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 62/363億円 事業費：50/347億円 維持管理費：11/16億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 390/862億円 走行時間短縮便益：315/706億円 走行費用減少便益：54/117億円 交通事故減少便益：21/39億円	基準年 平成26年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=2.2～2.5（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=5.6～7.1（交通量±10%） 事業費：B/C=2.3～2.4（事業費±10%）事業費：B/C=5.9～6.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.6（事業期間±2年）事業期間：B/C=5.9～6.7（事業期間±2年）						
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・一般国道6号の損失時間は104.1千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約4倍。 ・特に、学園東大通り入口交差点、学園都市南入口交差点及び田宮交差点付近で激しい渋滞が発生している。 ・牛久市遠山町～牛久市城中町間については、牛久土浦バイパスと（都）城中田宮線と接続し、通過交通及びつくば方面への交通を転換することによって、現道の交通の円滑化を図る。 ②安全安心な通行の確保 ・一般国道6号（牛久沼東交差点～土浦バイパス入口交差点付近）の死傷事故率は約137.5件/億台・kmであり、全国平均（約102.0件/億台・km）の約1.3倍である。 ・牛久土浦バイパス整備により、現道の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③地域活性化の支援 ・牛久土浦バイパスの整備により、周辺地域から常磐道・圏央道ICへのアクセス性の向上が図られる。 ・牛久土浦バイパス周辺では、大規模商業施設が開業。現道では鉄道駅周辺開発が進行中である。 ・鉄道駅周辺開発に合せて、現道沿線における良好な住居環境の形成が期待される。						
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号牛久土浦バイパスは、国道408号、学園西大通り、学園東大通り等の主要な幹線道路と交差するとともに、圏央道つくば牛久つくば牛久ICと接続し、常磐道・圏央道へのアクセス性が向上し、地域活性化に大きな効果があると期待している。 また、城中田宮線と接続し、通過交通を転換することで牛久市から土浦市間の激しい交通渋滞の緩和に大きく寄与するなど事業の必要性が高く、継続は妥当と考える。 このため、より一層コスト縮減を図りながら、早期完成に向け事業を推進されたい。						
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 牛久土浦バイパス周辺では、大規模商業施設が開業。						
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成4年度に事業化、用地進捗率91%、事業進捗率75%（平成26年3月末時点） 平成14年度：つくば市西大井～つくば市稲岡間 延長2.3km（2/4）部分開通 平成23年度：つくば市稲岡～土浦市中村西根間 延長1.6km（2/4）部分開通 （都）城中田宮線の整備にあわせ、牛久市遠山町～牛久市城中町の整備を行うことで、国道6号現道のバイパスとしての機能を発揮するため、引き続き城中田宮線との事業連携を図り事業を進めていく。						

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

(都)城中田宮線(平成28年度供用予定)の整備を踏まえ、牛久市遠山町~牛久市城中町の整備を行うことで、国道6号現道のバイパスとしての機能を発揮するため、引き続き城中田宮線との事業連携を図り事業を進めていく。

今後、交通状況や社会経済状況の変化、未事業化区間の整備を踏まえ、4車線化整備の時期を検討する。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

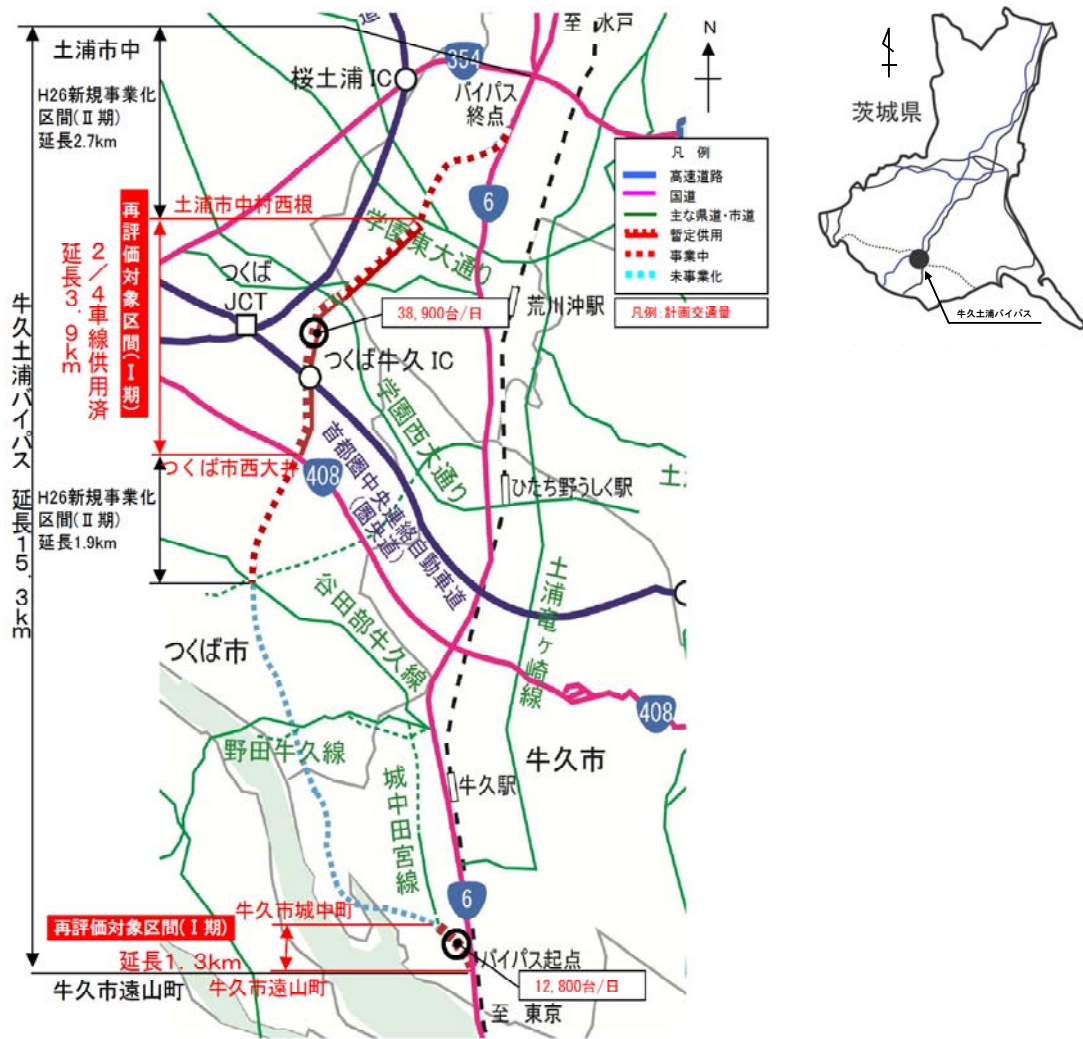
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。

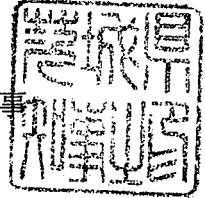
※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。



監 第 687 号  
平成29年11月22日

国土交通省 関東地方整備局長 殿

茨城県知事



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

平成29年11月8日付け国関整企画第135号により依頼のありましたこのことにつきまして、別紙のとおり回答いたします。





【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	茨城県知事の意見
一般国道6号 牛久土浦バイパス	継続	一般国道6号牛久土浦バイパスは、国道408号、学園西大通り、学園東大通り等の主要な幹線道路と交差するとともに、圏央道つくば牛久ICと接続し、常磐道・圏央道へのアクセス性が向上し、地域の活性化に大きな効果があると期待しています。
一般国道6号 牛久土浦バイパス(Ⅱ期)	継続	また、本バイパスの整備により、現道からの交通の転換が図られ、渋滞緩和及び交通事故の減少が見込まれることから、事業の必要性が高く、継続は妥当と考えます。 今後の事業推進に当たっては、徹底したコスト削減を図るよう、お願いします。



※貴職の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。