

(事後評価)

資料 3 - 2 - ①

令和 3 年 度 第 5 回
関 東 地 方 整 備 局
事 業 評 価 監 視 委 員 会

一般国道6号 土浦バイパス

令和4年1月14日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の目的・概要		1
2. 事業の経緯と周辺状況		2
3. 事業目的の達成状況		3
4. 今後の事業へ活かすレッスン		8
5. まとめ		9

1. 事業の目的・概要

(1) 事業の目的と計画の概要

- ・土浦バイパスは、土浦中心市街地の外縁に計画された道路であるが、バイパス暫定供用後、沿道周辺には宅地、教育施設などが立地している。
- ・また、常磐自動車道のインターチェンジが2箇所隣接し、常磐自動車道へのアクセス機能を担っている。

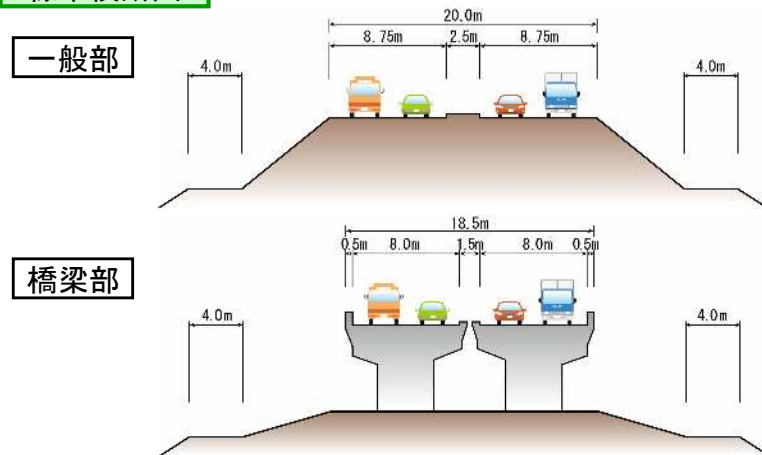
目的

- ・ 交通渋滞の緩和及び安全性の確保
- ・ 地域産業の支援

計画概要

区 間 : 自) 茨城県土浦市中
いばらきけん つちうらし なかぬき
至) 茨城県土浦市中貫
計画延長・幅員 : 8.8km・18.5m~20.0m
車 線 数 : 4車線
計画交通量 : 34,400~53,400台/日
事業期間 : 昭和44年度~平成28年度
事業費 : 約338億円

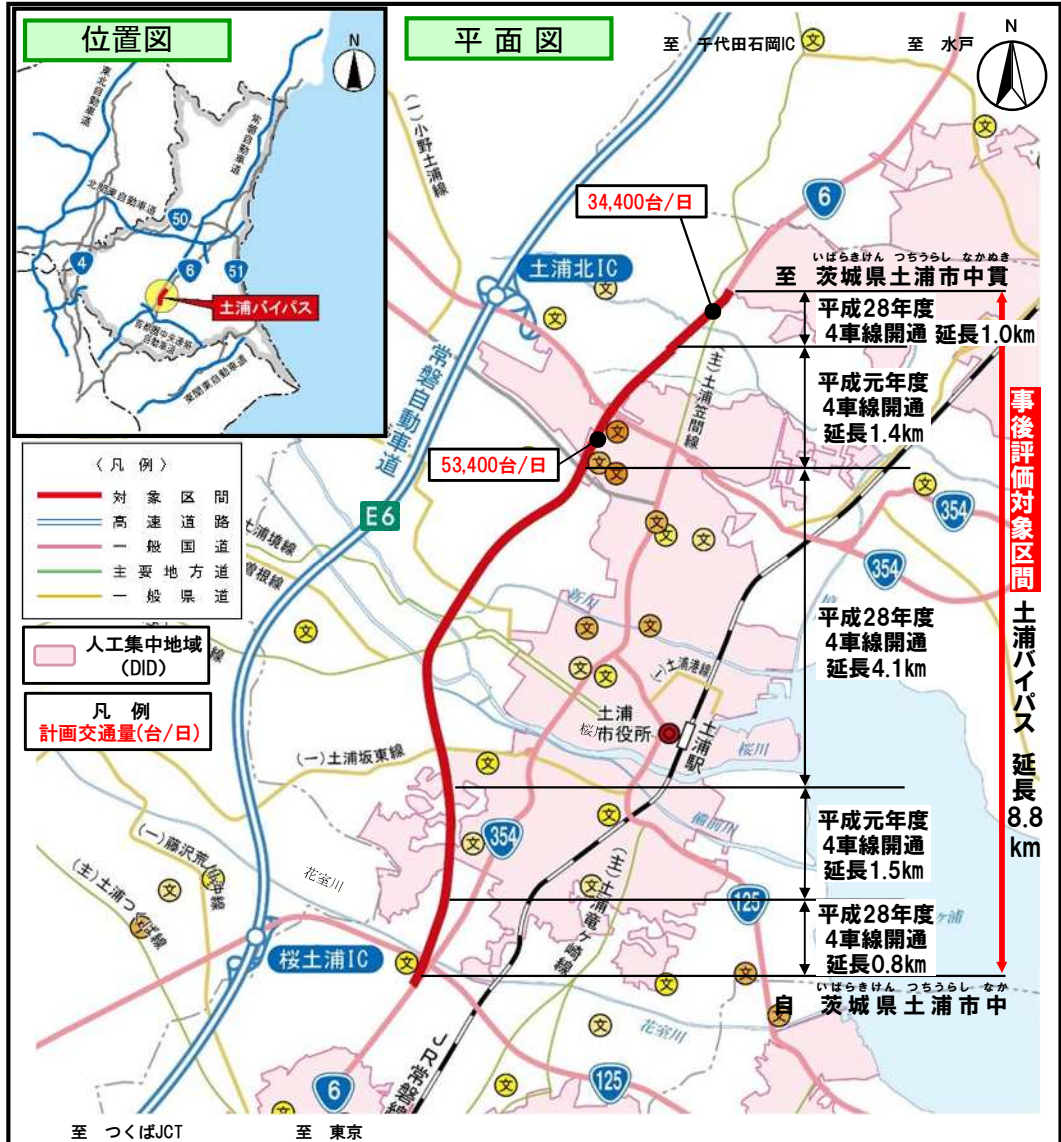
標準横断面図



位置図



平面図



2. 事業の経緯と周辺状況

(1) 事業の経緯

- | | | |
|----------------|-------------------------|--------------|
| ○昭和44年度：事業着手 | ○昭和52年度：部分開通（土浦市常名～中貫） | 延長：2.4km 2/4 |
| ○昭和47年度：用地買収着手 | ○昭和56年度：全線暫定開通（土浦市中～常名） | 延長：6.4km 2/4 |
| ○昭和48年度：工事着手 | ○平成元年度：4車線開通（土浦市常名～板谷） | 延長：1.4km 4/4 |
| | ○平成元年度：4車線開通（土浦市永国～上高津） | 延長：1.5km 4/4 |
| | ○平成15年度：3車線開通（土浦市板谷～中貫） | 延長：1.0km 3/4 |
| | ○平成28年度：全線4車線開通 | |



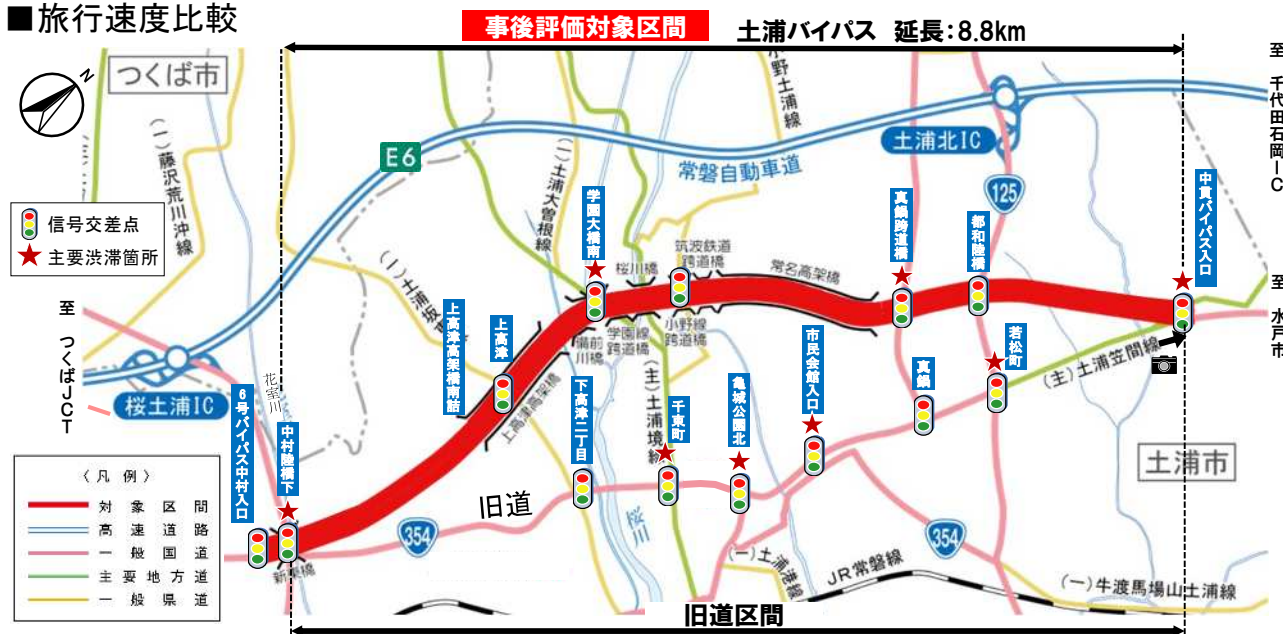
3. 事業目的の達成状況

(1)-2 交通渋滞の緩和【旅行速度の向上】

- ・土浦バイパスの全線4車線化により、車線減少区間の渋滞が解消され、上下線で6号バイパス中貫入口交差点から上高津交差点間の旅行速度が向上。一方、中村陸橋下交差点付近は、2車線から1車線に車線減少するため、上り線では、交通の集中により旅行速度が低下。
- ・並行する旧道(国道354号)は、平均旅行速度が向上しており、土浦バイパスへの転換がみられる。

土浦バイパスと周辺道路の開通前後の交通状況

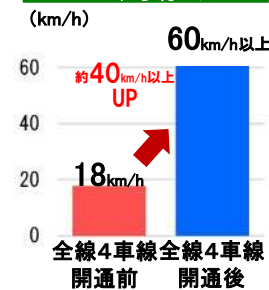
■旅行速度比較



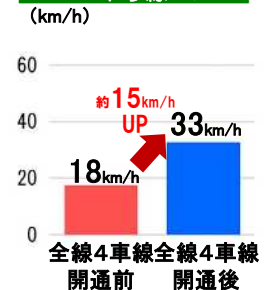
■土浦バイパス

主要渋滞箇所における旅行速度変化
(7時台)

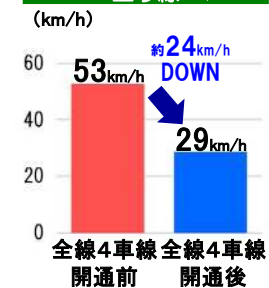
上高津～
学園大橋南交差点付近
下り線



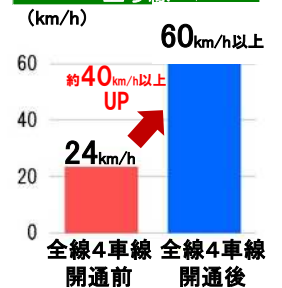
中貫バイパス入口
交差点付近
下り線



中村陸橋下
交差点付近
上り線



真鍋跨道橋
交差点付近
上り線



■開通前後の交通状況

中貫バイパス入口交差点付近(下り線)

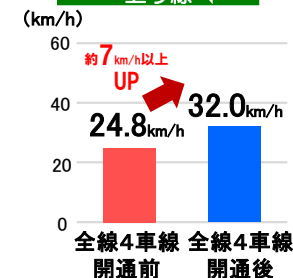


■旧道区間の平均旅行速度変化(7時台)

旧道
下り線



旧道
上り線



(出典) 全線4車線開通前
:H28.4月平日ETC2.0データ
全線4車線開通後
:H29.4月平日ETC2.0データ

3. 事業目的の達成状況

(1)-3 安全性の確保

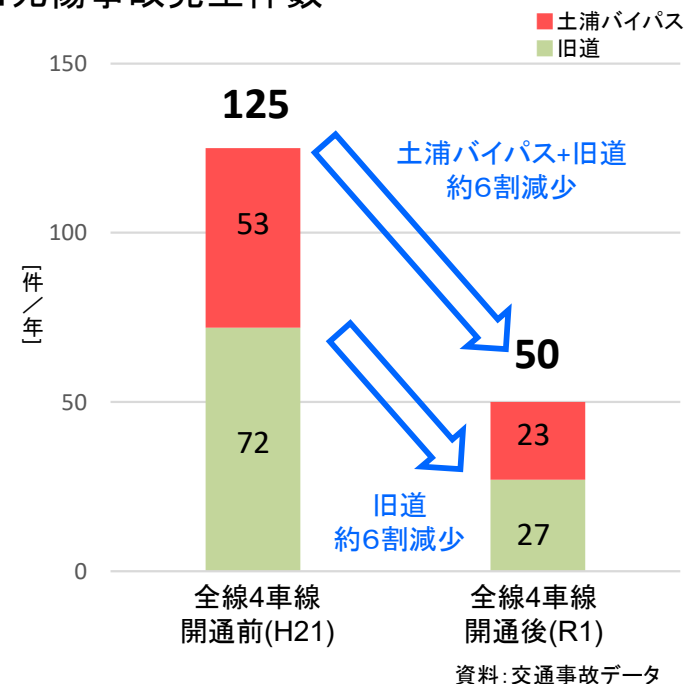
- ・土浦バイパス全線4車線開通後では、事故発生件数(土浦バイパス+旧道)が約6割減少。
- ・旧道で事故発生件数が約6割減少しており、安全性の向上がみられる。

土浦バイパスと周辺道路の交通事故発生状況

■土浦バイパス



■死傷事故発生件数



■開通前後の交通状況

中村陸橋下
交差点付近
(上り線) 撮影



■土浦市学務課の声

・整備以前は125号線や旧6号の交通量が多く、安全な登校が難しかった。バイパスが整備されたことにより交通量が減り、児童が安心して通学できるようになった。また、保護者やボランティアからも通学路の安全性が向上したと喜びの声が上がっている。



3. 事業目的の達成状況

(1)-4 地域産業の支援

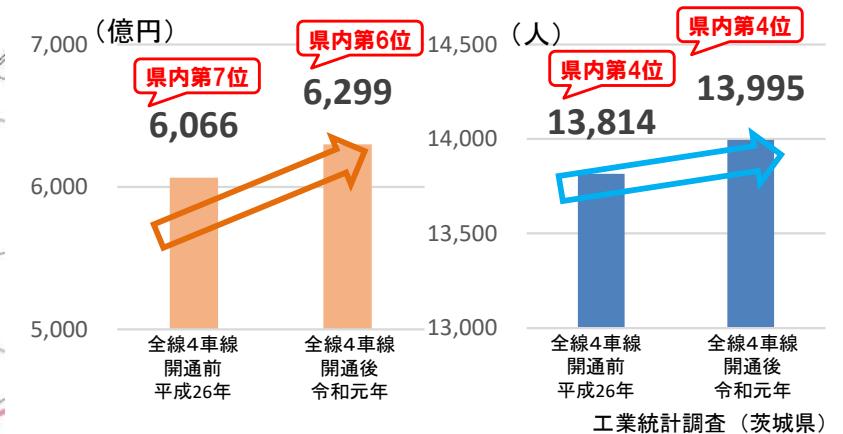
- ・土浦市は、製造品出荷額が県内第6位の工業都市。
- ・土浦バイパス周辺では、工業団地が多数立地している。
- ・土浦バイパスの全線4車線化により、インターチェンジや工業団地へのアクセス性が向上し、沿線企業の物流効率の向上や地域の活性化に寄与。

土浦バイパス沿線における工業団地の立地状況等

■土浦バイパス周辺の工業団地立地状況



■土浦市の製造品出荷額 ■土浦市の従業者数



○工業団地



3. 事業目的の達成状況

(2) 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

	再評価時 (平成21年度)	事後評価時 (令和3年度)	変化の要因
事業費	約338億円	約338億円	・変更なし
計画交通量	39,600～48,700台/日※1	34,400～53,400台/日※2	・将来需要交通量、推計ネットワーク等の見直し
事業期間	昭和44年度～平成28年度 (48箇年)	昭和44年度～平成28年度 (48箇年)	・変更なし
道路構造	4車線	4車線	・変更なし

※1 平成17年度全国道路・街路交通情勢調査に基づくH42推計交通量

※2 平成22年度全国道路・街路交通情勢調査に基づくR12推計交通量

〔再評価時(平成21年度)〕

- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・総便益(B) : 約1,287億円(約3,758億円※3,4)
- ・総費用(C) : 約1,007億円(約428億円※3,4)
- ・費用便益比 : 1.3

※3 基準年次における現在価値化前を示す。

※4 評価基準年次以降に生じる便益および費用により算出。

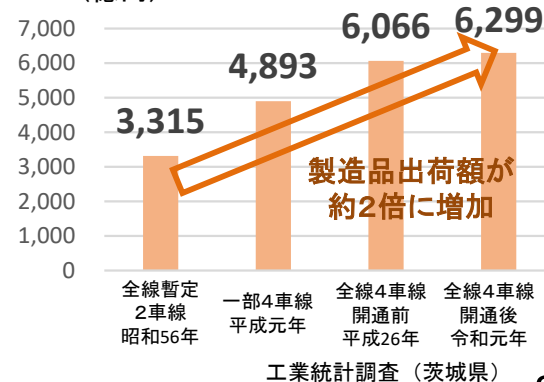
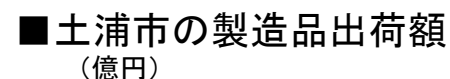
参考) 令和3年度時点における費用便益比算定

- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・総便益(B) : 約2,172億円(約3,905億円※5)
- ・総費用(C) : 約1,509億円(約392億円※5)
- ・費用便益比 : 1.4

※5 基準年次における現在価値化前を示す。

(1)段階整備による沿線施設の立地促進

- ## ■土浦バイパス周辺の工業団地の立地経緯



5. まとめ

■対応方針(案)

(1)今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性

- ・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考えられます。

(2)同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・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。
- ・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。