

(再評価)

資料 3

令和5年度第2回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道6号 日立バイパス(Ⅱ期)

令和5年9月20日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
2. 事業の進捗状況と見込み等	2
3. 事業の投資効果	6
4. 関連自治体等の意見	10
5. 今後の対応方針(原案)	11

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要

・日立市は、山と海に挟まれた地形であり、南北方向の幹線道路は国道6号と国道245号に限られ、幹線道路沿道には、住宅地や工場が多く立地し、地域内移動交通や通過交通が多く利用。

目的

- 交通渋滞の緩和
- 交通安全の確保

計画概要

事業区間：自) 茨城県日立市国分町 ひたち し くにぶちょう
 至) 茨城県日立市旭町 ひたち し あさひちょう

計画延長・幅員：3.0km・21.75m

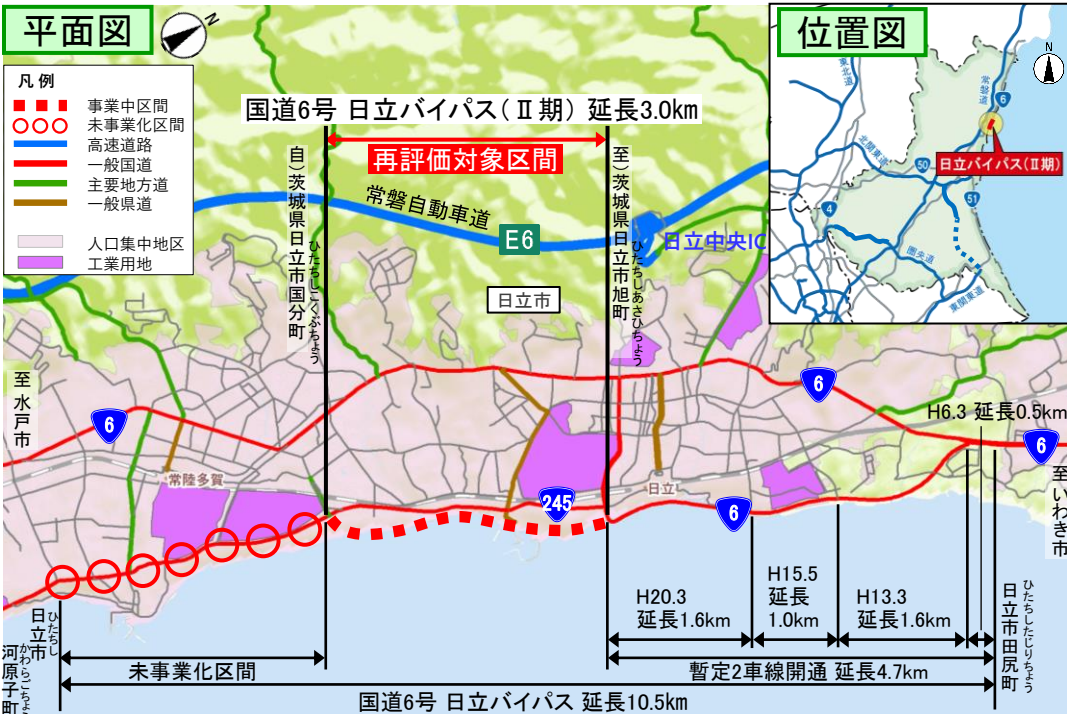
車線数：2車線(完成4車線)

計画交通量：15,900～17,300台/日

事業化：平成24年度(2012年)

全体事業費：約239億円

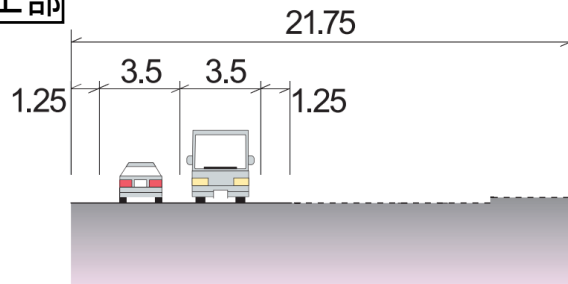
(前回：約239億円)



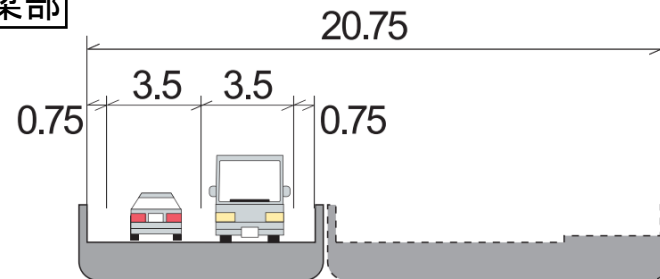
標準的横断面

〈単位:m〉

土工部



橋梁部



2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

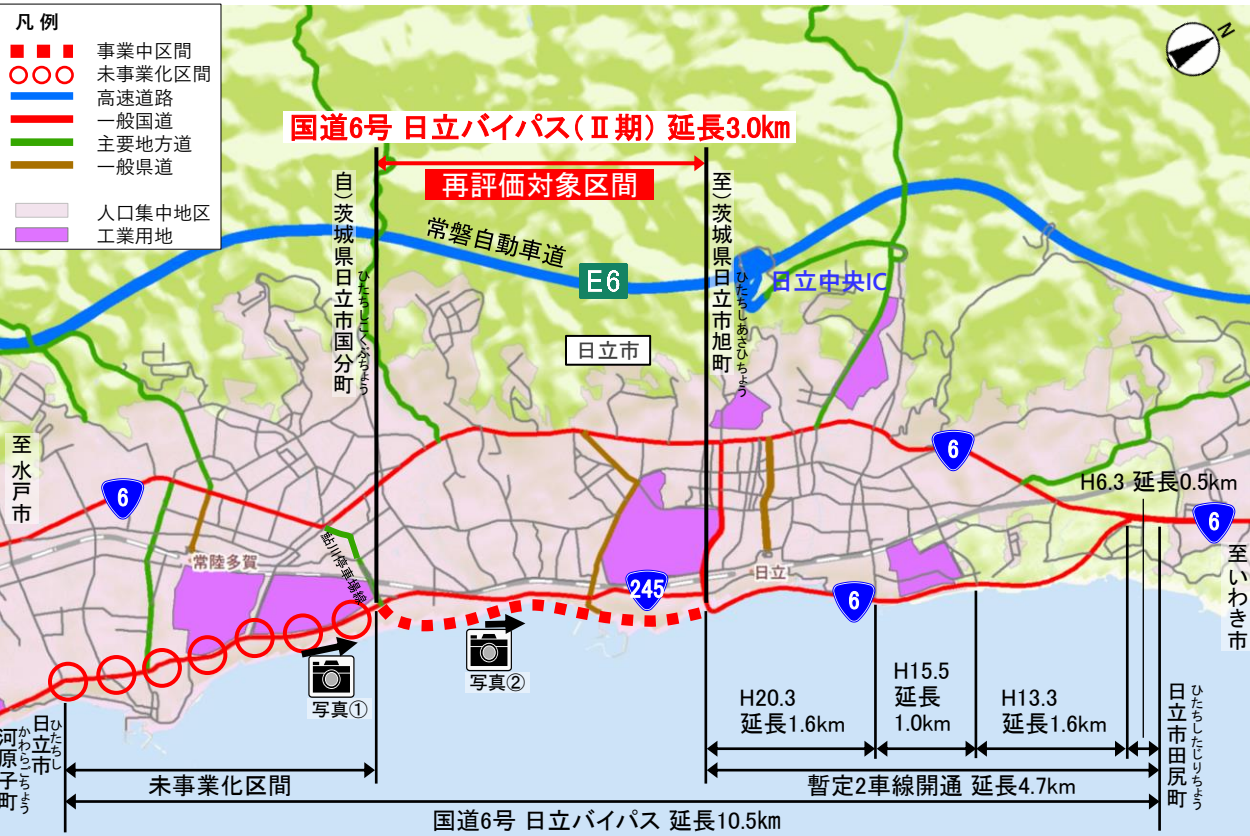
1) 事業の経緯

昭和59年度(1984年) 都市計画決定
ひたちし かわらごちょう ひたちし たじりちょう
 [日立市河原子町～日立市田尻町 L=10.4km]

平成24年度(2012年) 事業化
ひたちし くにぶちょう ひたちし あさひちょう
 [日立市国分町～日立市旭町 L=3.0km]

平成23年度(2011年) 都市計画変更決定
ひたちし かわらごちょう ひたちし たじりちょう
 [日立市河原子町～日立市田尻町 L=10.5km]

平成27年度(2015年) 用地買収着手



写真① 日立市国分町付近



写真② 日立市会瀬町付近



2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

2) 前回事業評価以降の主な整備状況

- ・国道6号日立バイパス(Ⅱ期)の用地取得率は58%(令和5年3月末時点、面積ベース)
- ・用地調査の結果、未相続の土地が多く相続人の捜索等で用地交渉に時間を要している。
- ・引き続き用地取得を推進し、盛土区間の早期工事着手を目指す



<写真① 日立バイパスⅠ期の状況>



<写真② 鮎川停車場線の暫定2車線開通状況 (R5.5.24開通)>



前回 評価時 R3	工事		用地進捗率 53% (全体)
	用地		
今回 評価時 R5	工事		用地進捗率 58% (全体)
	用地		

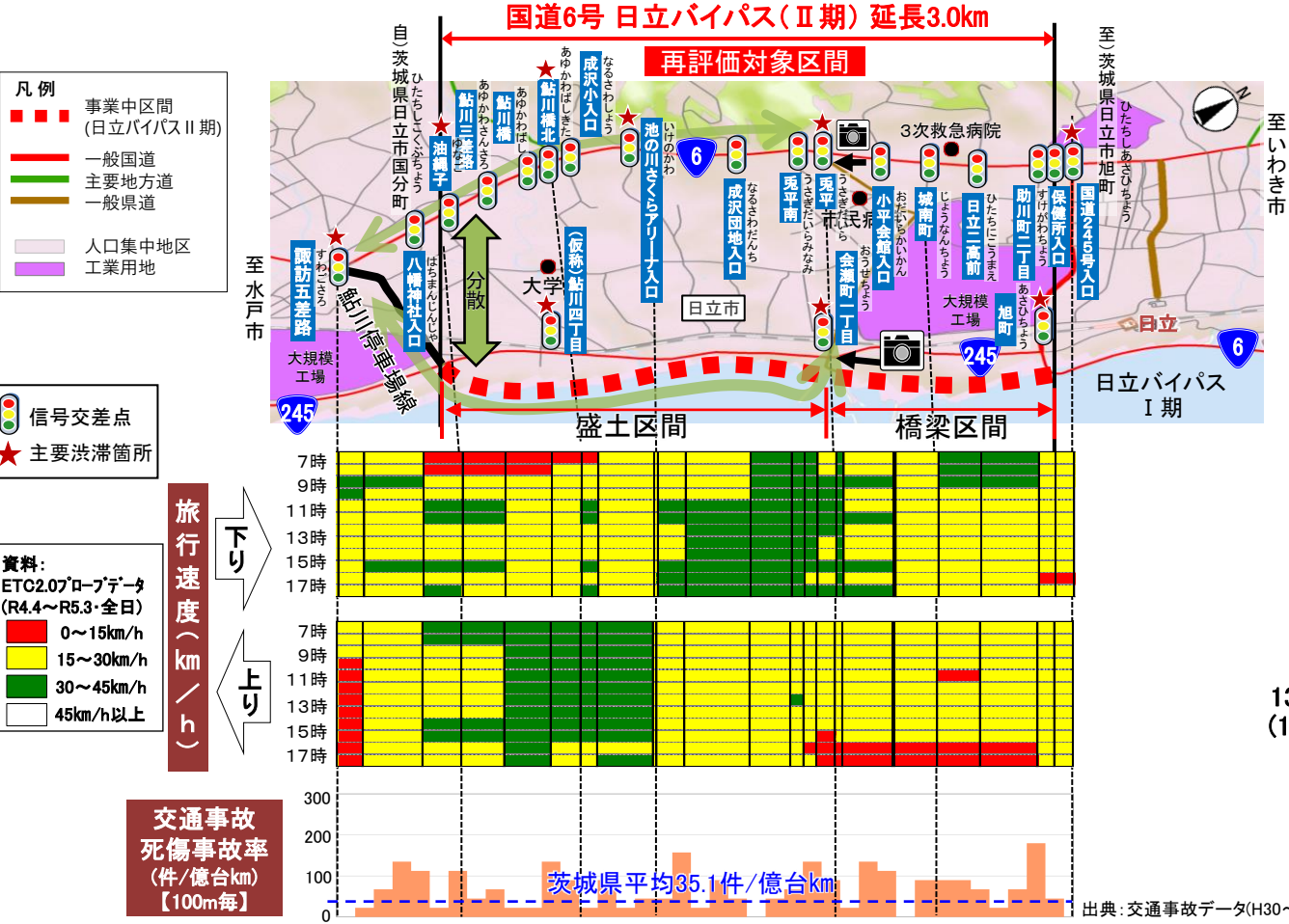
工事完了・用地取得済
 工事中・用地取得中
 工事未着手・用地取得不要(海上部)
 工事未着手・用地未着手

2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化

1) 国道6号の交通状況等

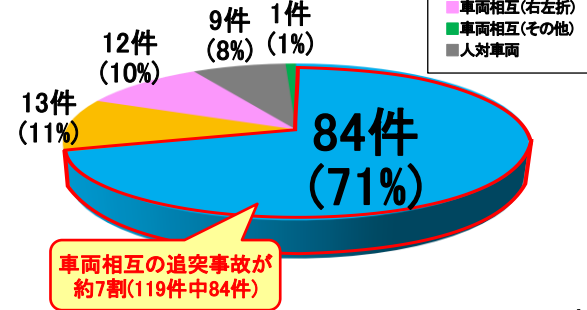
- ・日立バイパスⅡ期に並行する国道6号(現道)は、信号交差点が連坦しているほか、上り勾配、右折車両の影響等による交通渋滞が発生。
- ・事故類型では車両相互の追突事故が7割と最も多く、次いで、車両相互の右左折事故が約1割を占める。
- ・日立バイパスⅡ期の整備により、交通分散が図られ、国道6号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれるとともに、大学や救急病院へのアクセス性が向上する。



■ 渋滞状況(会瀬一丁目交差点付近)



■ 事故類型



出典：交通事故データ(H30~R3)

出典：交通事故データ(H30~R3)

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

1) 事業進捗の見込みの視点

- ・事業区間起点部の国道6号と国道245号を接続する、(都)鮎川停車場線が令和5年5月に暫定2車線で開通済み。
- ・主要渋滞箇所は、国道6号に6箇所、並行する国道245号に3箇所存在し、うち、盛土区間並行部に7箇所が集中していることから、盛土区間を先行して整備する必要がある。
- ・盛土区間の先行整備により、並行する国道6号、国道245号の通過交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少が見込まれる。



写真 鮎川停車場線の暫定2車線開通状況 (R5.5.24開通)



R5.7撮影

前回再評価 現在

	S59 (1984)	S60~H17	H23 (2011)	H24 (2012)	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31 /R1	R2	R3	R4	R5 (2023)	R6以降 (2024)	
事業着手	都市計画決定		都市計画変更決定	事業化													
測量・調査・設計					H25												
設計・用地説明							H27		H29								
埋蔵文化財調査								H28									
用地							H27										
工事																	

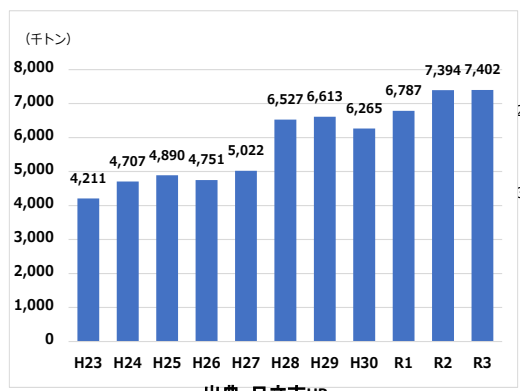
3. 事業の投資効果

(1) 日立港区アクセスの向上による産業活性化

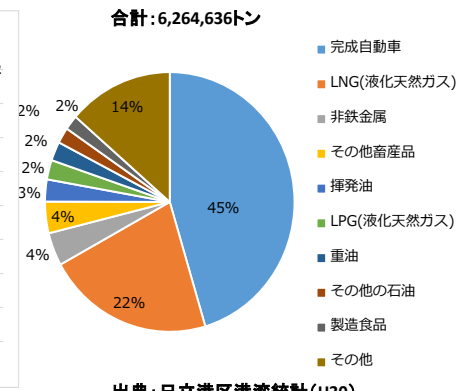
- ・茨城港日立港区は、重要港湾に指定されており、取扱貨物量が年々増加している状況。
- ・日立港から完成自動車等の貨物製品を全国に展開している状況。
- ・日立バイパス(Ⅱ期)や大和田拡幅の整備により、港湾アクセスの向上による産業の活性化に期待。

日立港取扱貨物の流動

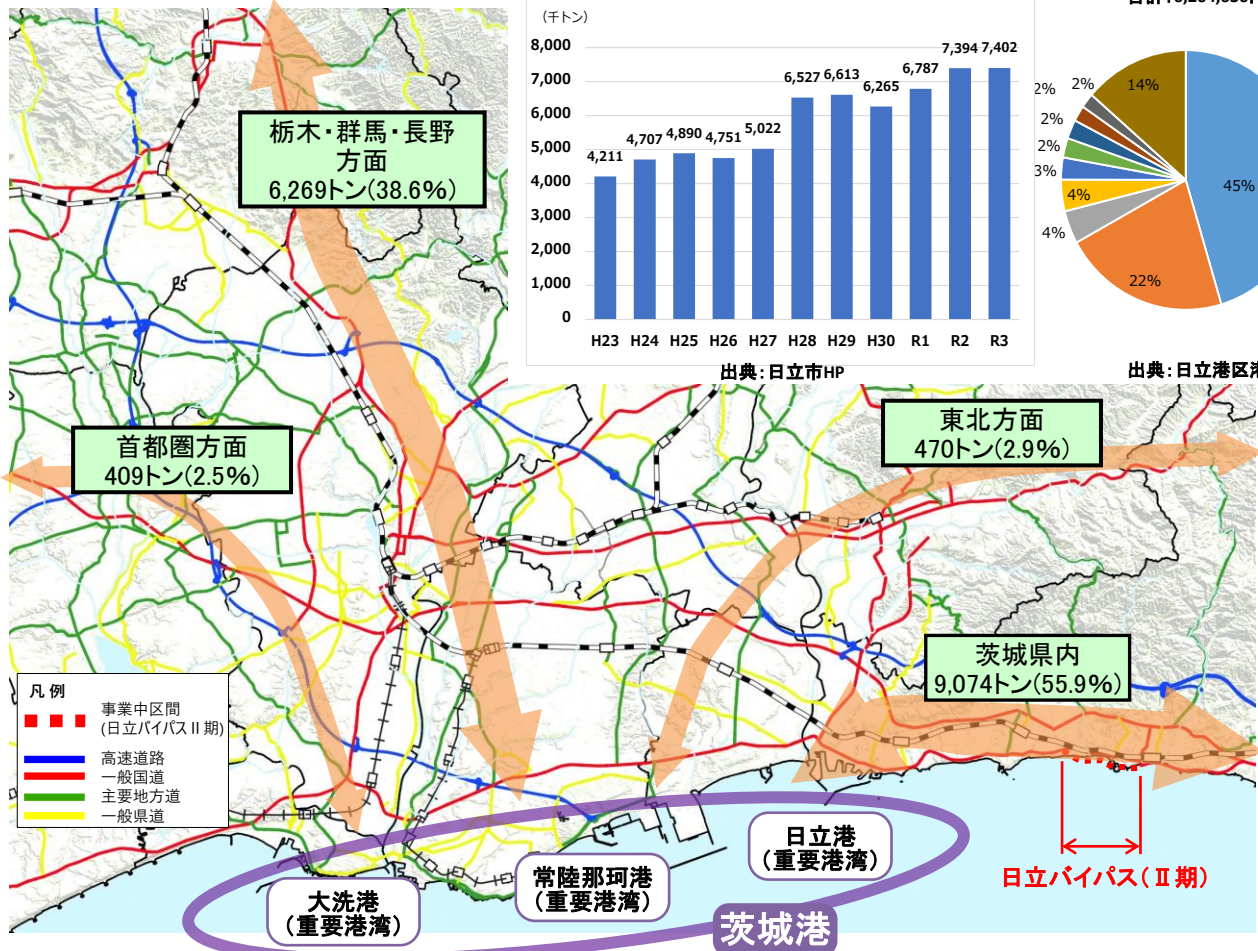
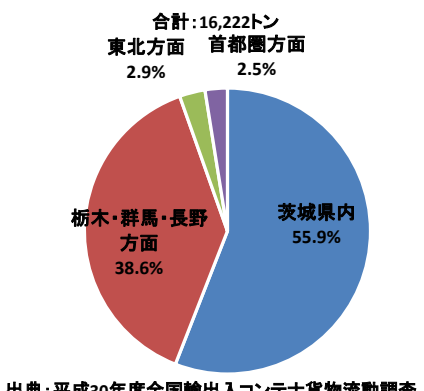
日立港取扱貨物量の推移



日立港の取扱貨物割合



茨城港のコンテナ貨物割合(方面別)



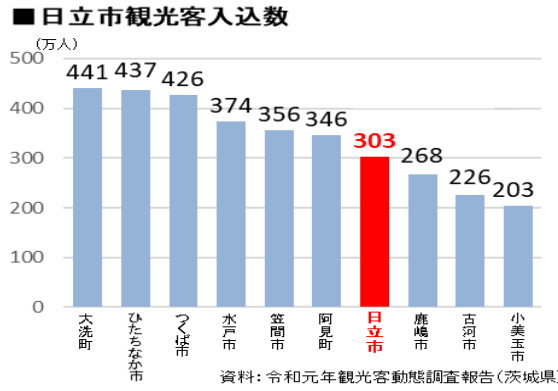
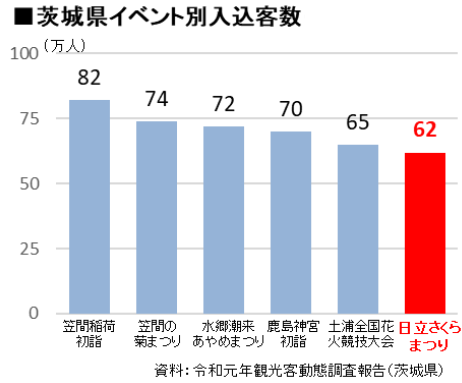
出典: 茨城県HP

3. 事業の投資効果

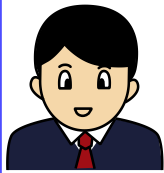
(2) 観光交流機能の強化

○日立バイパス(Ⅱ期)周辺には観光名所が点在している。
 ○道路整備により南北方向を結ぶアクセス性が向上し、観光交流機能の強化が期待される。
 ○また、開通済みの日立バイパスⅠ期区間は、日立桜ロードレースのコースになるなど、地域活性化にも貢献。
 日立バイパスⅡ期の開通でさらなる活性化が期待される。

日立バイパス周辺の観光名所と入込客数



<日立市スポーツ協会の声>



日立さくらロードレースでは、日立バイパス(Ⅰ期)を走る「海上ルート」が好評です。今後Ⅱ期区間が整備されることで、国道245号を經由していたルートを海側とすることもできるため、開通に期待しています。

<参加者の声>



普段は車専用でランナーが走ることができない道路がコースとなっており、バイパス区間は最高のひとときです。

出典: 国土交通省ヒアリング(R5. 8実施)



日立さくらロードレースの様子(日立バイパスⅠ期)

出典: 第23回日立さくらロードレースHP

3. 事業の投資効果

(3) 費用便益分析

■ 総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3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】

■ 総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

1) 計算条件

【参考：前回再評価(R3)】

・基準年次	: 令和5年度(2023年度)	: 令和3年度(2021年度)
・分析対象期間	: 供用後50年間	: 供用後50年間
・基礎データ	: 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査	: 平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	: 令和22年度(2040年度)	: 令和12年度(2030年度)
・計画交通量	: 15,900~17,300(台/日)	: 16,100~17,800(台/日)
・事業費	: 約239億円	: 約239億円
・総便益(B)	: 約312億円(約910億円※)	: 約351億円(約867億円※)
・総費用(C)	: 約210億円(約252億円※)	: 約218億円(約257億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.5	: 1.6

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の投資効果

2)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)	感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
	284億円	22億円	5.7億円	312億円 (910億円)		交通量	1.3	1.6
費用 (C)	事業費	維持管理費		総費用		事業費	1.6	1.4
	199億円	11億円		210億円 (252億円)		事業期間	1.6	1.4

3)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)	感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
	284億円	22億円	5.7億円	312億円 (910億円)		交通量	1.7	2.1
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用		事業費	2.1	1.7
	153億円		11億円	164億円 (212億円)		事業期間	2.0	1.7

注1) 便益・費用については、令和5年度を基準年次とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、()内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。

注2) 費用便益比算定上設定した完成年度は令和12(2030)年度である。

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。

注4) 感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

4. 関連自治体等の意見

(1) 茨城県からの意見

〈茨城県知事からの意見〉

一般国道6号日立バイパス(Ⅱ期)は、国道6号現道の交通混雑の緩和や周辺地域の物流の効率性向上、さらには、道路整備による南北方向を結ぶアクセス性の向上により、地域資源を活かした観光・交流の発展などに大きく寄与するものと期待されることから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。

なお、早期完成に向けて、速やかに工事に着手するなど、事業を推進するとともに、徹底したコスト縮減を図るようお願いしたい。

5. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・日立バイパス(Ⅱ期)の整備により交通の転換が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。
- ・港湾アクセスの向上による産業の活性化、観光交流機能の強化・地域活性化が期待される。
- ・費用便益比(B/C)は1.5である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成24年度に事業化し、平成27年度から用地着手。
- ・日立バイパス(Ⅱ期)整備区間の用地取得率は58%(令和5年3月末時点)。
- ・引き続き、用地取得を推進し、盛土区間の先行整備にむけて、早期工事着手を図る。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・日立バイパス(Ⅱ期)の整備は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが妥当と考える。