

再評価結果（平成16年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：中島威夫

| | | | | | | |
|-------------------------------|---|---|--|--------------|-------|------------------|
| 事業名 | 一般国道6号 牛久土浦バイパス | | 事業 | 一般国道 | 事業 | 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 | | | 延長 | 3.9km | |
| 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の主要幹線道路です。牛久土浦バイパスは、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3.9km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200億円 | | 事業進捗率 | 76% | 供用済延長 | 2.3km |
| 計画交通量 | 35,900～43,700台/日 | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 ^(※1) | B/C (事業全体) 3.7 (残事業) 6.0 | 総費用 (残事業)/ (事業全体) 46 / 76億円 (事業費: 32/ 62億円 維持管理費: 14/ 14億円) | 総便益 (残事業)/ (事業全体) 278 / 278 億円 (走行時間短縮便益: 263/ 263億円 走行費用減少便益: 10/ 10億円 交通事故減少便益: 5/ 5億円) | 基準年 平成15年 | | |
| 事業の効果等 | 円滑なモビリティの確保（利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。） 個性ある地域の形成（土浦・つくば・牛久業務核都市を支援する。） <div style="text-align: right;">他6項目に該当</div> | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | 牛久土浦バイパスは、首都圏中央連絡自動車道と連絡し広域幹線道路の機能を発揮するとともに、周辺道路の渋滞解消及び市街地の交通機能回復に寄与することが期待されており、沿道市の首長及び議長で構成される牛久市・つくば市交通体系整備促進連絡協議会（H15.12.19ほか要望）や一般国道6号・都市計画道路牛久土浦線等建設促進期成同盟会（H15.10.22ほか要望）より早期整備の要望を受けている。 | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | 土浦・つくば・牛久市が業務核都市に指定され、また平成10年3月開業したJR常磐線ひたち野うしく駅前の土地区画整理事業などの開発に伴い、一般国道6号の交通量が増加し交通渋滞が深刻化している。 | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | 平成15年3月に部分暫定供用を行い、残る未供用区間（1.6km）についても平成11年度より用地買収に着手している。 | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | 未供用区間の用地取得率が約8割を超え、今年度より工事着手しており、平成19年度には全線暫定供用予定である。 | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | コスト縮減に資する調達方法の採用や新技術の積極的活用など、コスト縮減に努める。 | | | | | |
| 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、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | | |

(※1) 事業全体の費用分析は、既供用区間を除く区間を対象とした費用便益分析を行っている。

※ 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。