

事後評価結果（平成18年度）

担当課：関東地方整備局道路計画第一課
担当課長名：課長 濱田 禎

事業名：一般国道6号 藤代バイパス	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：茨城県取手市（旧北相馬郡藤代町）酒詰 至：茨城県龍ケ崎市庄兵衛新田町		延長：6.14km

事業概要

一般国道6号は東京都中央区日本橋から宮城県仙台市に至る延長約370kmの主要幹線道路です。藤代バイパスは、茨城県取手市（旧北相馬郡藤代町）酒詰から龍ケ崎市庄兵衛新田町までの延長約6.14km（現道拡幅を含む）のバイパス事業です。

事業の目的・必要性

一般国道6号が通過する取手市及び龍ケ崎市は、都心から50km圏内に位置し、東京への通勤圏として開発が進み、それに伴い交通量が増加しています。特に取手市（旧藤代町）付近では交通渋滞が慢性化し、沿道環境の悪化が進んでいたため、早期改善が期待されていました。

藤代バイパスは、一般国道6号の茨城県取手市酒詰から龍ケ崎市庄兵衛新田町までの延長約6.14km（現道拡幅を含む）の道路であり、交通渋滞の緩和、沿道環境の改善及び地域社会の産業振興に寄与することを目的に計画され、昭和55年度から事業を開始しました。

事業概要図



事業の効果等	事業期間	事業化年度：S55年度 都市計画決定：S55年度	用地着手：S56年度 工事着手：S61年度	供用年：(当初) H16年度/H27年度 (暫定/完成) (実績) H16年度/-年度	変動：-倍
	事業費	計画時 (名目値) / 445億円 暫定/完成 (実質値) / 546億円	実績 (名目値) / 402億円 暫定/完成 (実質値) / 648億円		変動：-倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) - / 40,838台/日	実績 (暫定/完成) 38,276 / - 台/日		変動：-%
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線) / (供用直前年次) H12年度	4.5 / 46.1km/h (供用後年次) H17年度	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道+BP) / (供用直前年次) H12年	202.3 / 113.0件/橋台キ口 (供用後年次) H16年	
	費用対効果分析結果 (当初) B/C: 2.2	総費用: 560億円 (事業費: 546億円, 維持管理費: 14億円)	総便益: 1,223億円 (走行時間短縮便益: 1,346億円, 走行経費減少便益: -98億円, 交通事故減少便益: -25億円)	基準年: H12年	
	費用対効果分析結果 (事後) B/C: 2.1	総費用: 681億円 (事業費: 648億円, 維持管理費: 33億円)	総便益: 1,439億円 (走行時間短縮便益: 1,357億円, 走行経費減少便益: 72億円, 交通事故減少便益: 10億円)	基準年: H18年	
	事業遅延によるコスト増	費用増加額: 0億円	便益減少額: 0億円		

	<p>事業遅延の理由 なし</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 ・年間渋滞損失時間：98万人・時間 26万人・時間 ・年間渋滞損失時間削減率：約70%削減（酒詰交差点～牛久市境） 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ・現道区間（牛久市境～竜ヶ崎立体間）において、4.5km/h(H13.2調査) 46.1km/h(H18.1調査) 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる ・竜ヶ崎ニュータウン入口（龍ヶ崎市） 取手駅の所要時間：69分(H13.2調査) 15分(H18.1調査) その他8項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 なし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目 なし</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 なし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化 H 7～H12 龍ヶ崎市佐貫地区土地区画整理事業(21.5ha) S52～H12 竜ヶ崎ニュータウン特定土地区画整理事業(竜ヶ岡地区：334.8ha) H10 県道守谷藤代線バイパス開通</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・藤代バイパスの暫定2車線で開通したことにより、「現道の生活道路としての機能回復」「現道の沿道環境の改善」について一定の整備効果が得られました。現在は、事業を一時休止しています。 ・小浮気交差点周辺において朝のピーク時間帯に交通混雑が発生しています。 ・小浮気交差点周辺の混雑は、上り方向の直線車線が1車線となっているため発生していることから、直線車線を追加すべく、現在、関係機関との調整を進めています。 ・適切な維持管理を実施し、状況の変化が見られた場合は必要に応じた改善措置を講じるなど、沿道環境の保全に努めます。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・国道6号藤代バイパスは、関係機関と密な調整を図る他、環境保全対策を十分に実施し、地元の理解を得ながら事業を進め、平成17年3月に全線暫定2車線供用いたしました。 ・その結果、現道区間の交通渋滞の解消、交通の円滑化、沿道環境の改善等様々な整備効果をもたらしました。 ・今後、同種事業を行うにあたっては、藤代バイパス同様、地域との密な情報交換を図り、理解を得るための一層の努力を図りながら事業推進に努めていくことが重要であると考えます。</p>
特記事項	なし

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の。