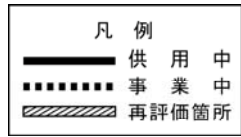


再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道6号土浦バイパス	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	白：茨城県土浦市中 至：茨城県土浦市中貫	延長	8.8km			
事業概要 一般国道6号土浦バイパスは、交通渋滞の緩和、安全性の確保及び地域産業の支援を目的とした延長8.8kmの4車線のバイパス事業である。						
S44年度事業化		S47年度用地着手		S48年度工事着手		
全体事業費	約338億円	事業進捗率	77%	供用済延長	8.8km	
計画交通量	31,600~46,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.2	総費用 (事業全体)	80/1,017億円	総便益 (事業全体)	726/1,258億円
	(残事業)	9.1	事業費：66/995億円 維持管理費：14/22億円	走行時間短縮便益：608/1,033億円 走行経費減少便益：67/139億円 交通事故減少便益：52/86億円	基準年 平成24年	
感度分析の結果 事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2~1.3（事業期間 ±1年） 【残事業】交通量：B/C=8.3~10.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=8.4~9.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=8.7~9.2（事業期間 ±1年）						
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和 ・当該区間の損失時間は122.2千人時間/年・kmであり、全国平均の約5倍である。 ・土浦バイパスの4車線化により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。 ・また、国道125号および354号(旧国道6号)区間の損失時間は、113.5千人時間/年・km(全国平均の4倍)であり、バイパスの4車線化による更なる通過交通の転換により、現道区間の渋滞緩和も見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は50.3件/億台・kmであり、全国平均の約0.5倍であるが、暫定2車線区間では200件/億台・kmを超える区間が存在。 ・並行する国道125号および354号(旧国道6号)区間の平均死傷事故率は145.3件/億台・kmと高く、バイパスの4車線化による更なる通過交通の転換により、現道区間も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 ・土浦バイパスの事業化(昭和44年)以降は、バイパス方向に居住広がりが、また大規模施設の立地も進行している。 ・土浦バイパスの整備により、アクセス性が向上し、物流機能の強化や地域活性化に寄与する。						
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号土浦バイパスは、土浦市内の渋滞緩和や安全性の確保が図られるとともに、大規模災害時における緊急輸送道路のネットワークの強化に寄与することから、より一層のコスト縮減を図り、完成に向け事業の推進をお願いします。						
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 土浦バイパスの整備に伴い、沿道には宅地や教育施設、商業施設等などが立地している。						
事業の進捗状況、残事業の内容等 昭和56年度までに全線暫定2車線で供用し、平成元年度までに約2.9kmが4車線供用済みである。用地取得済みであるため、暫定区間の工事に着手し、引き続き、全線4車線完成に向けて事業を進める。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 用地の取得は100%完了。引き続き全線4車線完成に向けた事業促進を図る。						
施設の構造や工法の変更等 -						
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。						

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。