

事後評価結果（平成29年度）

担当課：関東地方整備局道路部道路計画第一課

担当課長名：松實 崇博

事業名 一般国道4号石橋宇都宮バイパス	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：栃木県河内郡上三川町下蒲生 至：栃木県宇都宮市平出工業団地		延長 18.7km

事業概要

新4号国道は、埼玉、茨城西部、栃木の主要都市を縦貫する延長約80kmの幹線道路であり、北関東地域の広域幹線道路網を形成するものである。石橋宇都宮バイパスは、新4号国道の一部を形成するものであり、北関東地域の交通基盤の強化と宇都宮市中心市街地の通過交通排除による都市交通円滑化、開発計画等地域振興の支援を図る6車線のバイパス事業である。

事業の目的・必要性

石橋宇都宮バイパスは、広域幹線道路網の形成、交通渋滞・交通事故の緩和、地域振興の支援を目的としている。

事業概要図



事業の効果等	事業期間	事業化年度：S45年度 都市計画決定：S44年度	用地着手：S45年度 工事着手：S47年度	供用年：(当初) / H23年度 (暫定/完成) (実績) / H25年度	変動：1.05
	事業費	計画時※1 (名目値)：—/90億円 (暫定/完成) (実質値)：—/96億円	実績 (名目値)：—/600億円 (暫定/完成) (実質値)：—/615億円		変動：—
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)：—/73,400台/日	(H16再評価時) 実績 (暫定/完成)：—/75,956台/日		
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	19.7 → 36.9 km/h (供用直前年次) S58年度 (供用後年次) H27年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	413 → 73件 (供用直前年次) H15年度 (供用後年次) H27年度	
	費用対効果分析結果 (当初) ※2	B/C：3.5	総費用：212億円 (事業費：137億円 維持管理費：75億円)	総便益：752億円 (走行時間短縮便益：600億円 走行経費減少便益：124億円 交通事故減少便益：27億円)	基準年：平成16年度
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C：4.9	総費用：2,081億円 (事業費：1,919億円 維持管理費：163億円)	総便益：10,217億円 (走行時間短縮便益：7,393億円 走行経費減少便益：1,872億円 交通事故減少便益：952億円)	基準年：平成29年度
	事業遅延によるコスト増	費用増加額：—億円	便益減少額：—億円		
	事業遅延の理由 軟弱地盤対策に時間を要したため				

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保 並行する国道4号現道の交通量が減少し損失時間の削減が図れた。</p> <p>②都市の再生 ・宇都宮環状道路の一部を形成し、市街地への流入する通過交通を削減。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 地域高規格道路である茨城西部・宇都宮広域連絡道路の一部を構築。</p> <p>④安全で安心できる暮らしを確保 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑤安全な生活環境の確保 国道4号現道の交通量が減少し、安全な生活環境を確保。</p> <p>⑥災害への備え 並行する東北自動車道の代替路線として機能。</p> <p style="text-align: right;">その他9項目に該当</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p style="text-align: center;">—</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p style="text-align: center;">—</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>・沿線市町（宇都宮市、上三川町）の人口は、東北道、東北新幹線等の整備もあり、バイパス整備前後で約3割増加（S55：43万人→H27：55万人）しており、県全体を上回る伸び率。</p> <p>・平成26年時点における沿線市町の建物用地比率は、全線暫定2車線開通前の昭和51年に比べて、約3倍に増加。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>・本事業の実施により、事業目的である広域幹線道路網の形成、交通渋滞および交通事故の緩和、地域振興の支援について、様々な整備効果が発現しており、今後の事業評価および改善措置の必要性はない。</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</p> <p>・当該事業の都市計画決定を契機に、宇都宮市が複数の路線からなる環状道路を計画し、連携して事業を推進することで、バイパス機能だけでなく、環状道路機能を早期に発現しているように、同種事業の計画・調査にあたっては、他事業との連携により、更なる効果を発現する工夫を図ることが必要である。</p> <p>・また、事業化後に実施した地質調査から軟弱地盤対策を追加していることから、事業化段階においても、地形の判読、文献だけではなく、近年では自治体等における地質調査結果のデータベース化が進んでいることから、これらも活用し、設計精度を上げて当初事業費を算定する必要がある。</p>
	<p>特記事項</p> <p style="text-align: center;">—</p>

※1既供用区間を除いた事業費全体

※2当初の費用対効果結果は、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。