

事後評価結果（令和4年度）

担当課：栃木県 道路整備課
担当課長名：横尾 元央

事業名	地高ICアクセス 主要地方道 宇都宮向田線 大塚	事業区分	地方道	事業主体	栃木県
起終点	自：栃木県芳賀郡芳賀町下高根沢 至：栃木県芳賀郡芳賀町上高根沢	延長	1.6km		

事業概要

宇都宮向田線は、宇都宮市を起点とし、県東部地域を結ぶ延長約35kmの幹線道路であり、鬼怒川左岸地域では、工業団地群を連絡し産業活動を支える上で重要な路線である。

大塚工区は、隣接する平出板戸工区や整備中の地域高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」の一部を構成する国道408号バイパスと一体となって、鬼怒川左岸地域の新たなネットワークを構築し、交通の円滑化を図るためのバイパス道路として整備するものである。

事業の目的・必要性

現道は交通容量の不足により、朝夕の通勤時間帯には渋滞が発生し、通勤通学などの日常生活や産業活動に大きな支障をきたしているとともに、車道は屈曲し急勾配なため交通事故も多いことから、交通渋滞の緩和や安全・安心な通行の確保が望まれていた。

事業概要図



事業の効果等	事業期間	事業化年度	H18年度	用地着手	H19年度	供用年	(再評価)R2	変動	0.8倍			
		都市計画決定	-	工事着手	H22年度	(暫定/完成)	(実績)H30					
	事業費	再評価時	(名目値) 32億円	実績	(名目値) 32億円	(暫定/完成)	(実績) H30	変動	1.0倍			
		(暫定/完成)	(実質値) -	(暫定/完成)	(実質値) -億円							
交通量 (当該路線)	再評価時	13,900台/日			実績	10,317台/日			変動	74%		
	(暫定/完成)				(暫定/完成)							
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	15.4 → 25.8 km/h (供用直前年次) H27年度 (供用後年次) H4年度			交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	2.5 → 1.0 件/年 (供用直前年次) H27-H30年度 (供用後年次) R1-R4年度							
費用対効果分析結果 (再評価)	B/C	1.2			総費用	33億円			総便益	39億円	基準年	平成27年
					事業費： 32億円	維持管理費： 1.1億円			走行時間短縮便益： 32億円	走行経費減少便益： 3.5億円	交通事故減少便益： 3.3億円	

費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用	総便益	基準年
	—	—	—	—
事業遅延によるコスト増		費用増加額	便益減少額	
		—	—	
事業遅延の理由				
—				
交通量変動の理由				
再評価時の交通量は周辺道路ネットワーク完成後の推計交通量であるが、事後評価時の実績交通量は周辺道路の一部が事業中（暫定2車線供用）であり、道路ネットワークが未完であるため。				
客観的評価指標に対応する事後評価項目				
① 交通渋滞の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要交差点における最大渋滞長が約4割減少 ・ 交通量が約12%増加 ・ 東進車線の混雑時旅行速度が10.4km/h向上 ② 安全・安心な通行の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 構造令を満足していない走行危険箇所が解消 ・ 整備後4年間の平均交通事故発生件数が整備前4年間と比べて約1.5件/年減少 ③ 鬼怒川左岸地域の産業支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ 通過時間が約4割短縮 ・ 鬼怒川左岸地域の2つの工業団地（芳賀工業団地、芳賀・高根沢工業団地）の製品出荷額が約2倍に増加 				
その他評価すべきと判断した項目				
特になし。				
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目			
	特になし。			
その他評価すべきと判断した項目				
特になし。				
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
令和元年5月に地域高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」国道408号宇都宮高根沢バイパスが暫定2車線で供用開始				
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性				
投資効果が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性がないと判断される。				
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性				
特になし。				
特記事項				
特になし。				

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価値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。