

## 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

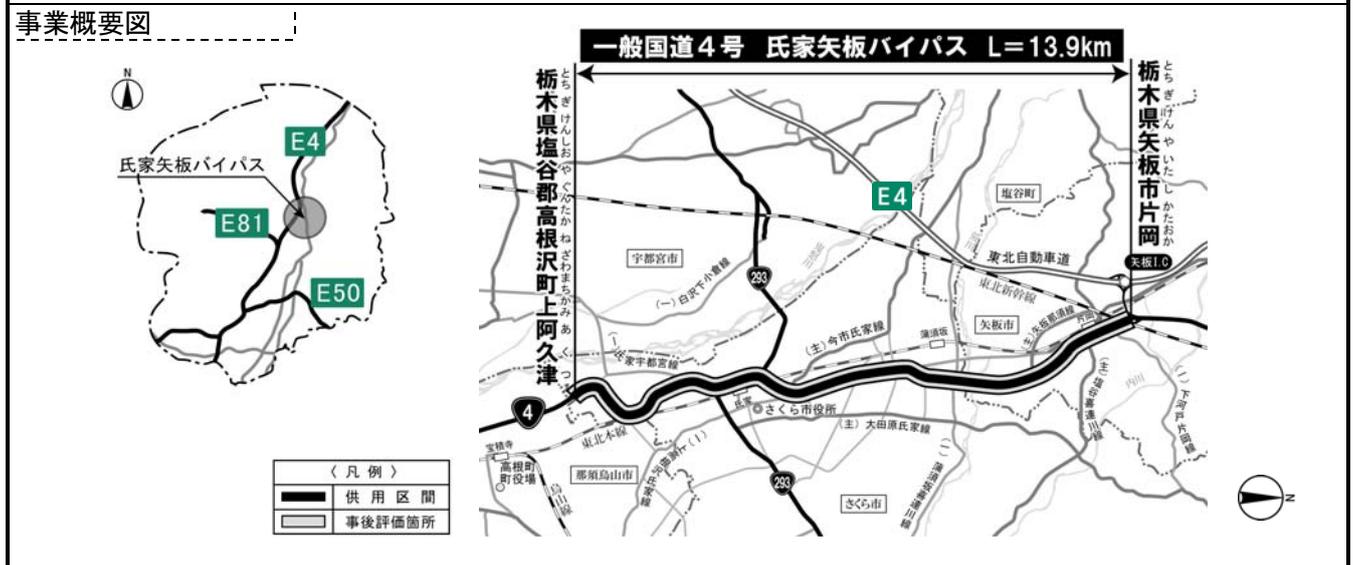
<b>事業名</b> 一般国道4号氏家矢板バイパス <small>うじいえやいた</small>	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 関東地方整備局
<b>起終点</b> 自：栃木県塩谷郡高根沢町上阿久津 <small>とちぎけんしおやぐんたかねざわまちかみあくつ</small> 至：栃木県矢板市片岡 <small>とちぎけんやいたしのかたおか</small>	<b>延長</b> 13.9km	

**事業概要**

国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る延長約850kmの主要幹線道路である。さくら市・矢板市周辺の国道4号は、市街地中心部を通り、交通量の増加等により、慢性的な渋滞が生じている。氏家矢板バイパスは、広域幹線道路網の強化、県北地域への交通基盤の強化、開発計画等地域振興の支援を目的とした延長13.9kmの現道拡幅及びバイパス事業ある。

**事業の目的・必要性**

氏家矢板バイパスは、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域振興の支援を目的としている。



<b>事業の効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度: S58年度 都市計画決定: S58年度	用地着手: S60年度 工事着手: H元年度	供用年 (暫定/完成): (当初/実績) / H21年度 / H24年度	変動: 1.11	
	<b>事業費</b>	計画時 (暫定/完成): (名目値) - / 360億円 (実質値) - / 336億円	実績 (暫定/完成): (名目値) - / 439億円 (実質値) - / 415億円		変動: 1.24	
	<b>交通量 (当該路線)</b>	計画時 (暫定/完成): (H19再評価時) - / 41,000台/日	実績 (暫定/完成): (H29.10.24) - / 36,927台/日			変動: 0.90
	<b>旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)</b>	29.0 → 43.5 km/h (供用直前年次) S60年度 (供用後年次) H27年度	<b>交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)</b>	36 → 4件 (供用直前年次) H15年度 (供用後年次) H27年度		
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>当初</b>	B/C: 2.7	総費用: 513億円 (事業費: 447億円, 維持管理費: 65億円)	総便益: 1,398億円 (走行時間短縮便益: 1,360億円, 走行経費減少便益: 12億円, 交通事故減少便益: 26億円)	基準年: 平成19年度	
	<b>事後</b>	B/C: 2.1	総費用: 788億円 (事業費: 715億円, 維持管理費: 78億円)	総便益: 1,668億円 (走行時間短縮便益: 1,382億円, 走行経費減少便益: 151億円, 交通事故減少便益: 135億円)	基準年: 平成29年度	
<b>事業遅延によるコスト増</b>		<b>費用増加額:</b> 51億円		<b>便益減少額:</b> 522億円		
<b>事業遅延の理由</b> 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号旧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          氏家駅西部土地区画整理事業との連携し、良好な市街地が形成。</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常総・宇都宮東部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8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>
事業による環境変化	<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>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>・沿線市町（矢板市、さくら市、高根沢町）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2割増加（S60：9.4万人→H27：10.8万人）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、整備前の昭和51年に比べて、約3倍に増加。</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>・本事業の実施により、事業目的である交通渋滞の緩和、交通安全の確保、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>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>・当該事業では、土地区画整理事業との連携により、概ね円滑な用地取得がなされていることから、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、効率的に事業を推進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出する必要がある。</p>
特記事項	<p style="text-align: center;">—</p>

※ 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。