

## 2. 評価結果の総括表

### 新規事業採択時評価結果（平成18年度新規事業化箇所）

#### 事業の概要

事業名	一般国道4号 西那須野道路	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：栃木県那須塩原市三区町 至：栃木県那須塩原市西富山	延長	4.6km		
事業概要	一般国道4号は、東京都から青森県に至る延長約860kmの主要幹線道路であり、栃木県内を南北に縦貫し、県都宇都宮市と那須塩原市や小山市等の主要都市を結び県内の社会経済活動を支える重要な路線である。西那須野道路は、那須塩原市内における延長約4.6kmの一般国道4号のバイパス事業である。				
事業の目的、必要性	那須塩原市街地の交通渋滞の緩和、事故の減少、騒音や大気汚染等の環境改善を図るとともに、東北自動車道の西那須野塩原ICや東北新幹線那須塩原駅へのアクセス向上を目的とする。また、当該地域で推進されているまちづくりと一体的に整備することにより効率的なまちづくりに貢献でき、地域間交流及び地域経済の活性化に大きく寄与するものである。				
全体事業費	86億円	計画交通量	31,400～48,800台/日		
事業概要図					

**関係する地方公共団体等の意見**  
 那須塩原市を含む地元市町による期成同盟会（国道4号栃木県北部地域整備促進期成同盟会）を結成し、平成11年より毎年要望活動を実施しており、当該地域の道路整備を強く期待している。

**事業採択の前提条件**  
 費用対便益：便益が費用を上回っている  
 手続きの完了：都市計画決定済（S42.9）

#### 事業評価結果

担当課：国道防災課

担当課長名：鈴木 克宗

費用対便益	B/C	3.8	総費用：80億円 （事業費：64億円 維持管理費：16億円）	総便益：304億円 （走行時間短縮便益：287億円 走行費用減少便益：6億円 交通事故減少便益：12億円）	基準年：平成17年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=4.2（交通量 +10%）	B/C=3.4（交通量 -10%）		
		事業費変動	B/C=3.5（事業費 +10%）	B/C=4.1（事業費 -10%）		
	事業期間変動	B/C=3.6（事業期間 +20%）	B/C=4.0（事業期間 -20%）			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策		渋滞交差点を解消する（二区交差点：旅行速度11.8km/h、三島交差点：旅行速度9.7km/h） 【渋滞損失時間の改善】約1035万人時/年 約1006万人時/年 【1kmあたり渋滞損失時間】約10.4万人時/年km、 （栃木県平均：約1.6万人時/年km（約6.5倍） 全国平均：約2.0万人時/年km（約5.2倍）） 【渋滞度曲線】栃木県内センサス区間の上位2割に含まれる（131/694 センサス番号1014）		
		事故対策	○	県内における死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】約241.8件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比）2.7（現況）） （栃木県平均：約88.0件/億台キロ（約2.7倍） 全国平均：約120.0件/億台キロ（約2.0倍）） 【事故率曲線】栃木県内区間の上位1割に含まれる（232/9173 ITARDA区間） 【その他の特徴】栃木県内国道4号中の上位1割に含まれる。		
	歩行空間		幅の広い歩道が整備されるとともに段差・勾配等が改善され、良好な歩行空間が確保される。			
	社会全体への影響	住民生活		東北自動車道西那須野塩原ICや東北新幹線那須塩原駅へのアクセスの向上が見込まれる。		
		地域経済		交差道路や公園、西那須野駅前前の都市再生整備と一体的に整備することにより、当該地域のまちづくりに貢献できる。		
災害		-	注目すべき影響はない。			
環境			通過交通がバイパスへ転換することにより現道の騒音が要請限度以下に抑制されると見込まれる。			
	地域社会	-	注目すべき影響はない。			
事業実施環境			国道4号バイパス（西那須野道路）は、西那須野市街の街づくり・市街地活性化のための道路として位置づけられており、地元の受け入れ態勢は整っている。			

#### 採択の理由

費用対便益比が3.8と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。  
 また、当該事業箇所の現況渋滞損失時間について事業実施による改善は大きく、渋滞対策の必要性・効果は高いと判断できる。  
 以上より、本事業を採択した。

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