

## 再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道4号 <small>にしなすの</small> 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： <small>とちぎけん なすしおぼらしきんくちよう</small> 栃木県那須塩原市三区町 至： <small>とちぎけん なすしおぼらしにしとみやま</small> 栃木県那須塩原市西富山	延長	4.6 km																				
<b>事業概要</b> 一般国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。西那須野道路は、一般国道4号の那須塩原市街地の混雑緩和と安全性の向上、地域活性化等を目的とした延長4.6kmの4車線のバイパス及び現道拡幅事業である。																							
H18年度事業化	S42年度都市計画決定 (H-年度変更)	H21年度用地着手	H-年度工事着手																				
全体事業費	約140億円	事業進捗率	43%	供用済延長	0 km																		
計画交通量	13,800~30,400台/日																						
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">(事業全体) 1.2</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td>2.8</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 62/139億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td>50/127億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">維持管理費</td> <td>11/11億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">(事業全体) 1.2</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td>2.8</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.2	(残事業)	2.8	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 62/139億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td>50/127億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">維持管理費</td> <td>11/11億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 62/139億円	(事業費)	50/127億円	維持管理費	11/11億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 170/170億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(走行時間短縮便益)</td> <td>160/160億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(走行費用減少便益)</td> <td>7.0/7.0億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(交通事故減少便益)</td> <td>2.5/2.5億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 170/170億円	(走行時間短縮便益)	160/160億円	(走行費用減少便益)	7.0/7.0億円	(交通事故減少便益)	2.5/2.5億円	基準年 平成25年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">(事業全体) 1.2</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td>2.8</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.2	(残事業)	2.8	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 62/139億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td>50/127億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">維持管理費</td> <td>11/11億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 62/139億円	(事業費)	50/127億円	維持管理費	11/11億円												
B/C	(事業全体) 1.2																						
(残事業)	2.8																						
総費用	(残事業)/(事業全体) 62/139億円																						
(事業費)	50/127億円																						
維持管理費	11/11億円																						
総便益	(残事業)/(事業全体) 170/170億円																						
(走行時間短縮便益)	160/160億円																						
(走行費用減少便益)	7.0/7.0億円																						
(交通事故減少便益)	2.5/2.5億円																						
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.0~1.5（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=2.3~3.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1~1.4（事業費 ±10%） 事業費：B/C=2.6~3.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.0~1.5（事業期間±4年） 事業期間：B/C=2.3~3.2（事業期間±4年）																							
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道4号西那須野道路に並行する国道4号（現道）の損失時間は、122.5千人時間/年・kmで、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約4.7倍。</li> <li>・二区交差点、烏ヶ森公園入口～三島北間、（仮称）西富山南交差点は、道路行政マネジメントを実践する栃木県会議により主要渋滞箇所に特定。</li> <li>・国道4号西那須野道路の整備により、交通の転換が図られ、国道4号の渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> ②安全・安心な通行の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道4号西那須野道路に並行する国道4号（現道）の死傷事故率は、99.1件/億台・kmとなっている。</li> <li>・特に、三島（北）交差点の死傷事故率は、255.2件/億台・kmで全国平均（102.0件/億台・km）の約2.5倍となっている。</li> <li>・事故類型をみると、交通の輻輳を要因とする車両相互の追突や出会い頭の事故が多く、全体の約8割を占める。</li> <li>・国道4号西那須野道路の整備により、現道の交通量が転換し、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> ③地域活性化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道4号西那須野道路の周辺地域は、東北自動車道の西那須野塩原ICへのアクセス性が良く、沿道に多くの工業団地が集積し、国道4号の大型車混入率（32.0%）が高い。</li> <li>・国道4号西那須野道路や国道400号等の整備により、東北自動車道までの利便性が向上し、更なる交通需要の拡大が見込まれる。</li> </ul> ④防災震災対策 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道4号は、東北自動車道とともに、関東～東北を南北に結ぶ多重性ネットワークを形成し、代替性を確保。</li> <li>・国道4号は、「第1次緊急輸送道路」に指定されており、災害時における避難・救助をはじめ、物資の輸送、諸施設の復旧など広域的な応急対策活動を行う道路として位置付け。</li> <li>・東日本大震災では、高速道路が緊急交通路に指定され、その間、国道4号は一般車両の通行を担う道路として機能。</li> </ul>																							

・また、国道4号西那須野道路は、更なるネットワークの多重性を形成。

関係する地方公共団体等の意見

・栃木県知事の意見：

一般国道4号は、本県の発展を支える重要な広域幹線道路であり、これまでも機能強化や渋滞対策を要望してきたところです。

つきましては、西那須野道路の早期完成に向け事業を継続していただけるようお願いいたします。

なお、事業の推進にあたっては、引き続きコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。

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

東北自動車道黒磯板室ICの近辺にアウトレットモールが立地し、休日の周辺地域の交通量が増加が見込まれる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和42年度に都市計画決定し、平成18年度に事業化。平成21年度より用地着手。西那須野道路の用地取得率は、55%(平成25年3月末、面積ベース)。今後、引き続き用地の取得を推進するとともに、早期供用に向け事業促進を図る。

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55%完了(平成25年3月末、面積ベース)。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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。