

## 再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
 担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b>	地域高規格道路 常総・宇都宮東部連絡道路 一般国道408号 真岡～宇都宮バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	栃木県
<b>起終点</b>	自：栃木県真岡市下籠谷 至：栃木県宇都宮市氷室町	<b>延長</b>	5.2km		
<b>事業概要</b>					
一般国道408号 真岡～宇都宮バイパスは、地域高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」の一部を構成する道路であり、交通渋滞緩和、北関東自動車道真岡ICへのアクセス強化、鬼怒川左岸工業団地群の産業支援などを目的とし、真岡市下籠谷～宇都宮市氷室町までの延長5.2kmを整備するものである。					
H15年度事業化	H3年度都市計画決定	H15年度用地着手	H16年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	約243億円	<b>事業進捗率</b>	約89%	<b>供用済延長</b>	5.2km
<b>計画交通量</b>	40,100台/日				
<b>費用対効果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 2.8 (残事業) 3.9	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 48/344億円 事業費：44/339億円 維持管理費：4.6/4.6億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 187/961億円 走行時間短縮便益：158/841億円 走行経費減少便益：22/87億円 交通事故減少便益：6.3/33億円	<b>基準年</b> 令和4年	
<b>感度分析の結果</b>					
(事業全体) 交通量：B/C=2.5～3.1 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.5～4.2 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.8～2.8 (事業費±10%) 事業費：B/C=3.5～4.2 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.7～2.8 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.7～3.9 (事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b>					
①交通渋滞緩和による交通の円滑化 並行する国道408号の交通が真岡宇都宮バイパスへ転換することで、交通渋滞の緩和や旅行速度の向上が期待される。					
②北関東自動車道真岡ICへのアクセス強化 地域高規格道路として、整備済みの真岡バイパス、真岡北バイパスと一体となり、北関東自動車道真岡ICへのアクセス性向上が図られる。					
③鬼怒川左岸地域の産業支援 鬼怒川左岸地域の工業団地群に直結する真岡宇都宮バイパスを整備することで、安定的な輸送網が確保され、鬼怒川左岸地域の産業支援に寄与する。					
④物流の効率化 鬼怒川左岸地域の工業団地群から北関東自動車道真岡ICまでの所要時間が短縮され、物流の効率化が図られる。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
・宇都宮市、真岡市、高根沢町の2市1町による常総・宇都宮東部連絡道路・鬼怒テクノ通り整備促進期成同盟会から建設促進が要望されている。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b>					
栃木県公共事業評価委員会において審議を経て、事業継続が妥当と判断					
<b>事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等</b>					
・平成25年12月に暫定2車線で全線供用 ・令和元年5月に宇都宮高根沢バイパスの一部区間を除き暫定2車線で供用開始					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b>					
用地進捗率100%、事業進捗率約89%					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b>					
国道123号との交差点の立体交差化を推進し、令和8年度までに立体化完了予定					

**施設の構造や工法の変更等**

- ・ 橋梁の床版に耐久性が高く、維持管理の省力化が図れる合成床版を採用しコスト縮減を図る。
- ・ 交通切り回しに必要な土留工法の比較検討によりコスト縮減を図る。
- ・ 再生骨材、再生アスファルト合材の積極的な活用しコスト縮減を図る。
- ・ 建設発生土の公共工事間流用によりコスト縮減を図る。

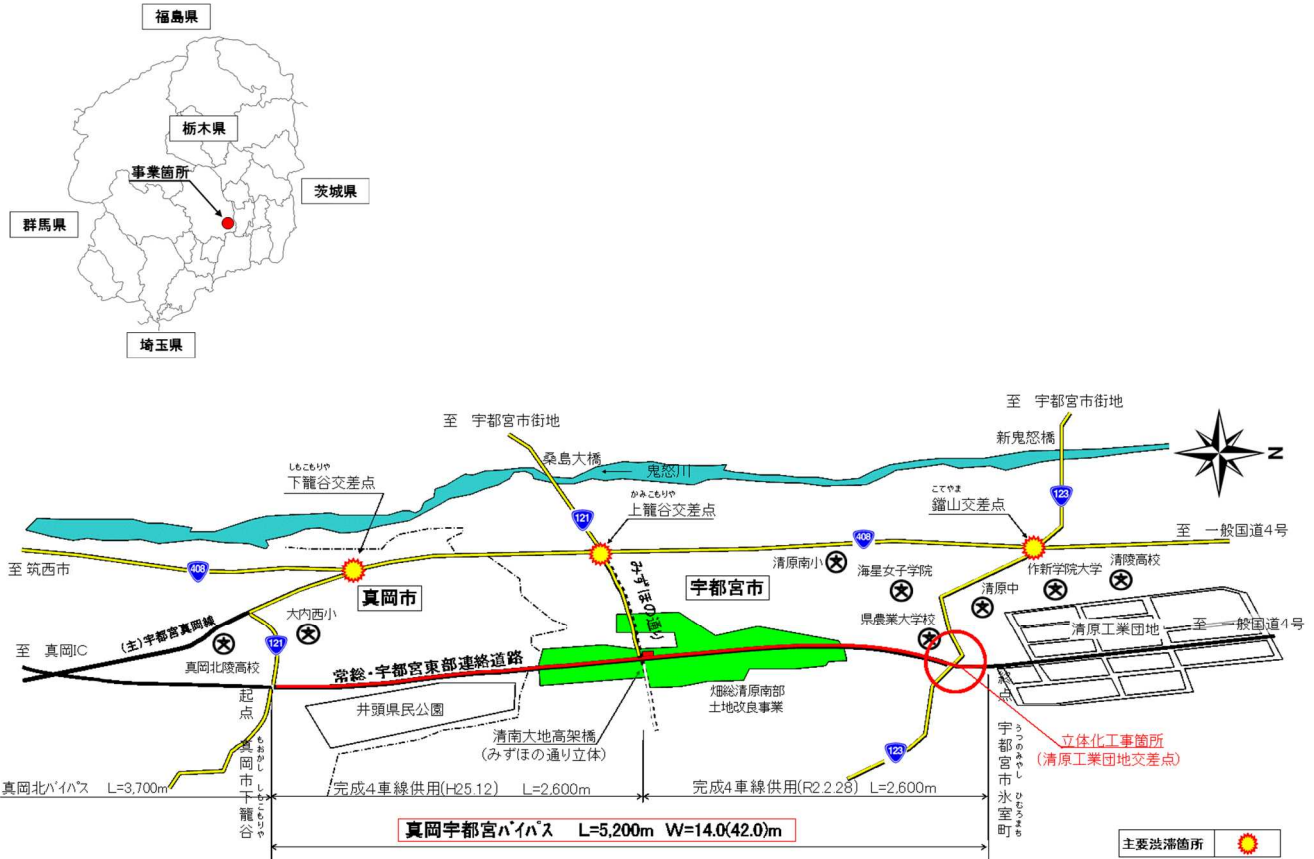
対応方針

事業継続

**対応方針決定の理由**

事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果の投資効果も確保されているため。

**事業概要図**



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