

事後評価結果（平成17年度）

担 当 課：道路局国道防災課
 担当課長名：鈴木克宗

事業名	一般国道4号 <small>きたうつのみや</small> 北宇都宮拡幅	事業区分	一般国道
起終点	自： <small>うつのみやしひらいでこうぎょうだんち</small> 栃木県宇都宮市平出工業団地 至： <small>しおやくんたかねざわまちかみあくつ</small> 栃木県塩谷郡高根沢町上阿久津	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
		延長	9.0 km

事業概要

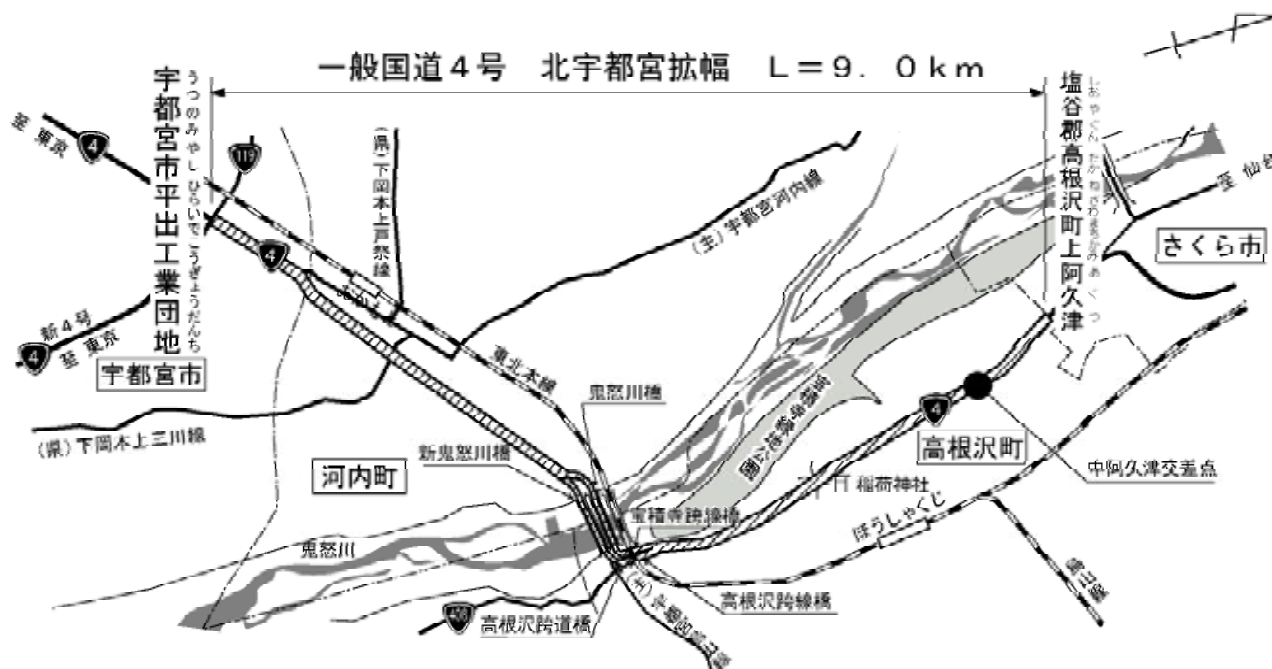
一般国道4号は、首都圏から栃木県の中心部を通り、宇都宮市、矢板市、黒磯市を経て、東北地方を結ぶ重要な路線で、周辺地域の開発が著しく、交通量も増加している。

北宇都宮拡幅は、栃木県宇都宮市から栃木県塩谷郡高根沢町までの現道2車線を4車線に拡幅する事業である。

事業の目的・必要性

北宇都宮拡幅は、慢性的な交通渋滞が生じている一般国道4号の交通渋滞の解消や広域幹線道路網の形成、県北地域のアクセス強化を図るものである。

事業概要図



業 の 効 果 等	事業期間	事業化年度：S47年度 都市計画決定：S57年度	用地着手：S57年度 工事着手：S47年度	供用年：(当初) - /H15 (暫定/完成) (実績) - /H15	変動：1.0倍	
	事業費	計画時：(名目値) - /136億円 暫定/完成 (実績値) - /256億円	実績：(名目値) - /145億円 暫定/完成 (実績値) - /261億円		変動：1.02倍	
	交通量 (当該路線)	計画時： 暫定/完成	実績： 暫定/完成	/40,000(台/日)	/32,759台/日	変動：-18%
	旅行速度向上	21	37	km/h	(供用前現道 当該路線) (供用直前年次) H15年度 (供用後年次) H16年度	交通事故減少 12 9件/億台キロ (供用前現道 供用後現道) (供用直前年次) 13~15年度平均 (供用後年次) 16年度
費用対効果 分析結果 (事後)	B / C : 3.2	総費用：328億円 (事業費：278億円 維持管理費：49億円)	総便益：1047億円 (走行時間短縮便益：1020億円 走行経費減少便益：6億円 交通事故減少便益：20億円)	基準年：H17年		
事業遅延によるコスト増	費用増加額：0億円	便益減少額：0億円				
事業遅延の理由						

	なし
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる ・さくら市から日常生活圏中心都市宇都宮市への所要時間が短縮（37分 33分） 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する ・宇都宮テクノポリス開発計画、情報の森とちぎ開発計画の支援
	その他評価すべきと判断した項目 なし
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 なし
	その他評価すべきと判断した項目 なし
事業を巡る社会経済情勢等の変化 H10 上阿久津バイパス暫定2車線供用 H12 北関東自動車道【栃木都賀JCT～宇都宮上三川IC間供用】 H12 石橋宇都宮バイパス全線4車線供用 H17 小山石橋バイパス全線4車線供用	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 今後は、引き続き交通状況並びに沿道環境等の状況把握に努め、適切な維持管理を実施するとともに、状況の変化が見られた場合は必要に応じた改善措置を講じる。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 一般国道4号北宇都宮拡幅は、広域幹線道路網の形成、交通混雑の緩和、県北地域へのアクセス強化など、さまざまな整備効果をもたらした。 当事業は、9.0kmと長い区間の現道拡幅であり、整備効果を早期に発現するため、順次4車線化を進めてきた。 まずは、交通需要が高く渋滞の著しい宇都宮市側及び鬼怒川渡河断面部の交通容量を確保するため順次4車線化を進め、平成3年度までに鬼怒川渡河以南の5.1kmを4車線で供用した。 その後、鬼怒川以北の4車線化を進め、一部共有地（稲荷神社）において調整に時間を要したが、平成15年度に予定通り全線完成した。 今後、事業を行うに当たっては計画的に事業を進めるとともに、早期の整備効果発現、及び供用目標の達成ができるよう、事業推進に努めていくことが重要である。	
特記事項	

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の。