

新規事業採択時評価結果（平成17年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：鈴木 克宗

事業の概要

事業名	一般国道119号 宇都宮環状北道路	事業区分	一般国道	事業主体	栃木県
起終点	起点：栃木県 宇都宮市 上戸祭町 終点：栃木県 宇都宮市 平出工業団地	延長	6.4 km		
<p>事業概要 茨城西部・宇都宮広域連絡道路は、茨城県猿島郡五霞町から栃木県宇都宮市に至る延長約7.5kmの地域高規格道路である。 宇都宮環状北道路は宇都宮ICと宇都宮東部の工業団地群を結ぶ幹線道路で、主要交差点3箇所を立体化することにより、地域高規格道路として走行性を確保するとともに、環状機能の強化により市街地の渋滞解消を目的とした延長約6.4kmの4車線道路である。</p> <p>事業の目的、必要性 宇都宮環状北道路は、唯一整備区間が未指定な為、整備完了の前後区間の水準に整合した走行性の確保が必要であり、本区間を宇都宮ICへのメインルートとする宇都宮IC/リセナ/関連事業と一体となった整備が必要である。また、本区間は宇都宮環状道路の一部を成し、本区間外の立体交差化が進む中、最も交通量が多い本区間の立体化が遅れ、渋滞解消が急務である。</p>					
全体事業費	108 億円	計画交通量	40,700台/日		
<p>事業概要図</p> <p>宇都宮環状北道路 L=6.4km</p> <p>至日光 宇都宮IC W=29.0m 4車線 至宇都宮 W=25.0m 4車線 至市街地 W=25.0m 4車線 至JR宇都宮駅 W=25.0m 4車線 至市街地 W=18.0m 4車線 至JR宇都宮駅 W=18.0m 4車線 至市街地 W=16.0m 2車線 至市街地 W=23.0m 4車線 至市街地 W=25.0m 4車線 至市街地 W=38.5m 4車線 至東京 W=38.5m 4車線</p> <p>宇都宮市、宇都宮IC、上戸祭町、平出工業団地、河内町、御幸が原小、宮崎白沢街道、奈坪川、新鬼怒川、清原工業団地、豊郷団地、宇都宮美術館、帝京大学、豊郷中央小、一級河川、山田川、一級河川、田川、富士見が丘団地、主要交通ルートの立体化、開通、主要交通ルートの立体化、開通、主要交通ルートの立体化、開通</p> <p>凡例 ● 供用中 ■ 事業中 ■ 新規事業化</p>					

関係する地方公共団体等の意見
・宇都宮市長から、宇都宮環状北道路のH17新規事業化の要望（H17年2月21日）を受けている。

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。
・手続き完了：都市計画決定済

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.2	総費用：94億円 （事業費：89億円 維持管理費：5億円）	総便益：210億円 （走行時間短縮便益：160億円 走行費用減少便益：5億円 交通事故減少便益：45億円）	基準年 平成16年	
事業の影響	評価項目	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（開堀交差点：現況旅行速度16.7km/h、下川俣交差点：現況14.6km/h） 渋滞損失時間の改善 約857万人時/年 約830万人時/年 1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間 約133万人時/年km（現況） 栃木県平均：約1.6万人時/年km（約83倍） 全国平均：約2.0万人時/年km（約67倍） その他の特徴 栃木県の渋滞損失時間の34%は宇都宮周辺で発生			
		事故対策	- 注目すべき影響はない			
		歩行空間	- 注目すべき影響はない			
	社会全体への影響	住民生活	- 注目すべき影響はない			
		地域経済	宇都宮東部の工業団地群から東北縦貫自動車道宇都宮ICへのアクセスが強化され、経済発展に寄与する。（39分 32分）			
		災害	第三次緊急輸送路に位置づけられており、整備により機能強化が図れる。			
環境		CO2排出削減量1,602t/年、NO2排出削減量5.7t/年、SPM排出削減量0.6t/年				
地域社会	日常活動圏である今市市から宇都宮市へのアクセス向上が図れる。（50分 42分）					
事業実施環境	- 特筆すべき事項はない					

採択の理由

費用対便益が2.2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。
また当該箇所の現況渋滞損失時間及び事業実施による改善はともに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。