

新規事業採択時評価結果（平成21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：深沢 淳志

事業の概要

事業名	一般国道408号 宇都宮高根沢バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	栃木県
起終点	自：栃木県宇都宮市野高谷町 至：栃木県塩谷郡高根沢町宝積寺	延長	L=6.6km		

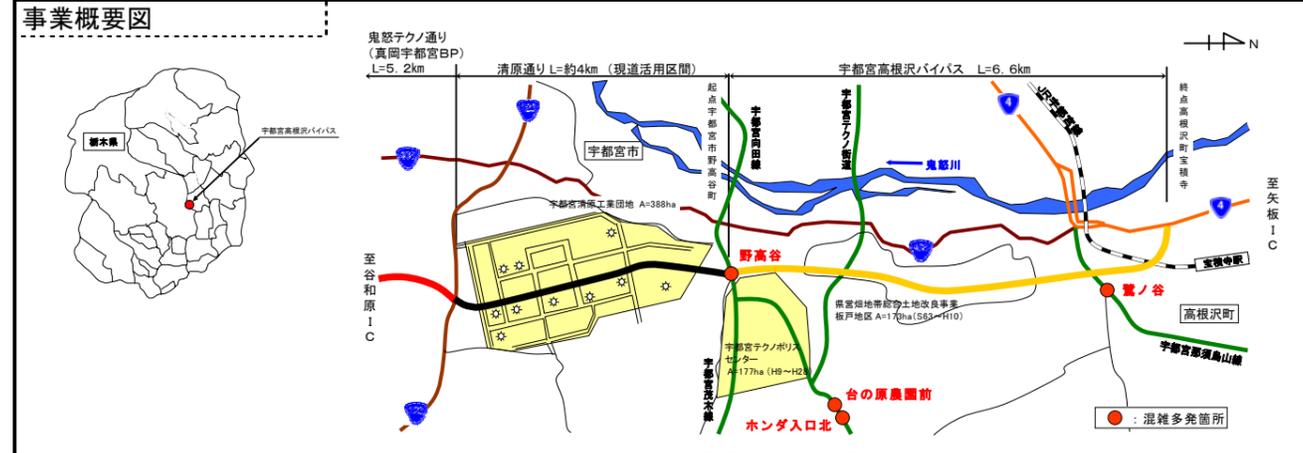
事業概要
 常総・宇都宮東部連絡道路は、首都圏中央連絡自動車道、北関東自動車道、東北縦貫自動車道などの高規格道路を補完し、茨城県の土浦・鹿島地域集積圏と小山・下館地域集積圏及び栃木県央・北部地域集積圏との広域交流を促進する延長約100kmの地域高規格道路。
 宇都宮高根沢バイパスは、常総・宇都宮東部連絡道路の一部を構成する、延長6.6kmの4車線道路。

事業の目的、必要性
 宇都宮高根沢バイパスは、

- ・ 現国道408号及び周辺生活道路の混雑緩和。
- ・ 現国道408号の交通死傷事故の低減。
- ・ 第1次緊急輸送道路の代替機能確保。

等を目的とする。

全体事業費 130 億円 計画交通量 29,700台/日



関係する地方公共団体等の意見
 H11.8真岡市、宇都宮市、の2市による常総・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設立。
 H13高根沢町が加入し2市1町となる。

事業採択の前提条件
 便益が費用を上回っている。
 円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	3.5	総費用：105億円 （事業費：100億円 維持管理費：5.2億円）	総便益：365億円 （走行時間短縮便益：356億円 走行費用減少便益：1.3億円 交通事故減少便益：7.4億円）	基準年 平成20年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=3.1 (交通量 -10%)	B/C=3.8 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=3.8 (事業費 -10%)	B/C=3.2 (事業費 +10%)	
	事業期間変動	B/C=3.6 (事業期間 -1年)	B/C=3.5 (事業期間 +1年)		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	交通集中による現道区間の混雑を緩和する（現道区間平均の平日混雑度：1.27） 【渋滞損失時間の改善】約102万人時間/年の改善（費用便益分析対象：H42将来推計） 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】約19.02万人時間/年・km（現況） 県平均：約1.6万人時間/年・km（約11.9倍）、全国平均：2.0万人時間/年・km（約9.5倍） 【渋滞度曲線】・・県内センサス区間中15位（586区間中）：上位2割以内 【その他の特徴】当該区間の国道408号は、幅員狭小（7m）及び線型不良（最低R=40m）のため、交通容量が少ないことから、工業団地群への通勤交通が生活道路に入り込んでいるため、混雑多発箇所が4箇所存在し、日常的に混雑が発生している。	
		事故対策	◎	バイパス整備により死傷事故率の高い現道から交通を転換させる 【死傷事故率】約114.4件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比）1.5） 栃木県平均：約76件億台キロ（約1.5倍）、全国平均：約100件億台キロ（約1.1倍） 【その他の特徴】 事故に伴う全面通行止めが過去10年で11回（延べ26時間、最長9時間39分）発生。	
	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	○	集落内の通過交通がバイパス側へ移り、生活道路との分離が図られる。	
		地域経済	○	当該区間（野高谷交差点～国道4号）の旅行時間が24分短縮され、地域連携強化が図られる。 北関東自動車道真岡IC～東北縦貫自動車道矢板IC間の55分が20分（36%）短縮され、広域ネットワークにおいて、高速性、定時制が確保される。	
災害		○	第1次緊急輸送道路である現道の国道408号代替路線を形成し、緊急輸送路の強化が図られる。		
環境		○	CO2排出削減量2,913 (t-CO2/年)、NOx排出削減量136 (t-NOx/年)		
	地域社会	-			
事業実施環境		-			

採択の理由

事業主体である栃木県が実施した評価結果に基づけば、費用便益が3.5と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認でき、また、当該事業の実施により、交通集中による現道区間の混雑の緩和が図られ、バイパス整備により死傷事故率の高い現道からの交通転換も図られる。また、緊急輸送道路の代替路線を形成し機能強化が図られる。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の。