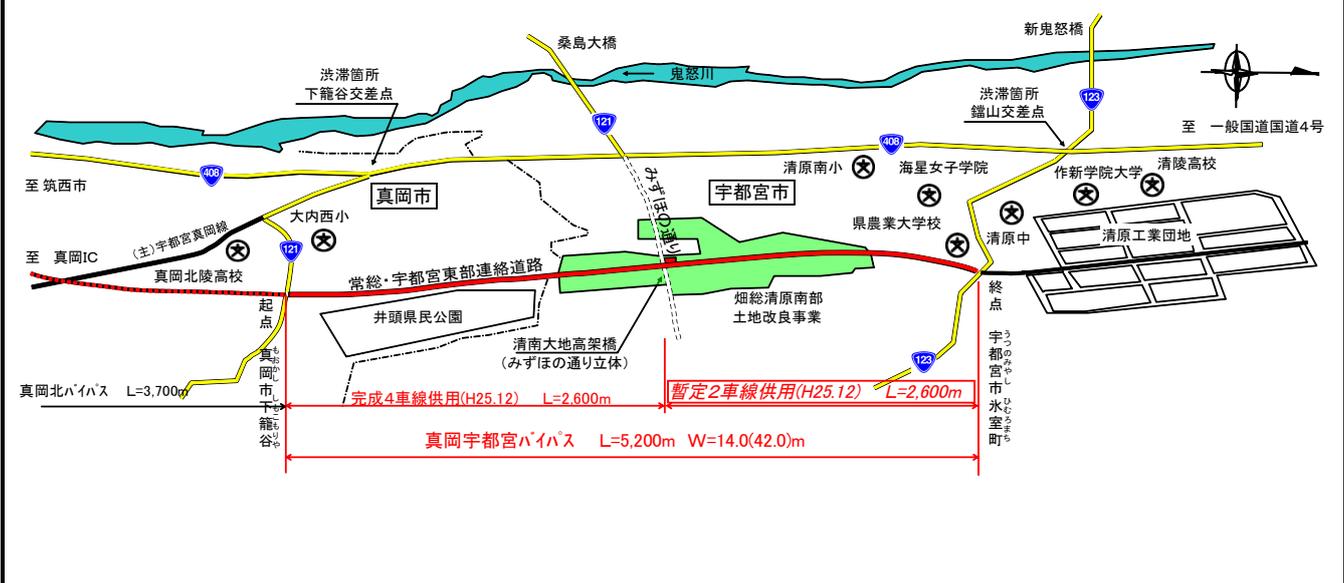


再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業名	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	事業区分	一般国道	事業主体	栃木県
起終点	自：栃木県真岡市下籠谷 至：栃木県宇都宮市氷室町			延長	5.2 km
事業概要					
<p>常総宇都宮東部連絡道路は、茨城県つくばみらい市の常磐道谷和原ICと栃木県矢板市の東北道矢板ICを結び、栃木県央・北部地域集積圏と小山・下館地域及び土浦・鹿島地域集積圏との交流を強化する延長延長約100kmの地域高規格道路である。</p> <p>真岡宇都宮バイパスは、現在整備中の宇都宮高根沢バイパス・真岡南バイパス及び供用中の真岡バイパス・真岡北バイパスと連携し、北関東自動車道真岡ICや一般国道4号などへのアクセス強化、現道の混雑緩和などを目的とした4車線バイパス事業である。</p>					
H15年度事業化	H3年度都市計画決定 (H12年度変更)	H15年度用地着手	H16年度工事着手		
全体事業費	170億円	事業進捗率	約92%	供用済延長	5.2 km
計画交通量	40,300～45,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 4.7 (残事業) 23.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 14/193 億円 (事業費：10/189 億円) 維持管理費：4.3/4.3 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 353/907 億円 (走行時間短縮便益：325/814 億円) 走行経費減少便益：13/50 億円 交通事故減少便益：15/42 億円	基準年	平成26年
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=4.2～5.2(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=21.5～26.3(交通量±10%) 事業費：B/C=4.3～5.2(事業費±10%) 事業費：B/C=22.3～25.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=4.3～5.1(事業期間±20%) 事業期間：B/C=22.4～25.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> 北関東自動車道真岡ICや東北自動車道矢板ICへのアクセス強化による産業活動の支援に寄与 現道における主要渋滞箇所の解消や慢性的な渋滞の緩和 現道交通のバイパスへの転換による交通事故の減少 					
関係する地方公共団体等の意見					
<ul style="list-style-type: none"> 宇都宮市、真岡市並びに芳賀工業団地及び芳賀高根沢工業団地に立地する企業により構成される芳賀町工業団地連絡協議会等から早期整備の要望を受けている。 					
事業評価監視委員会の意見					
<ul style="list-style-type: none"> 県の対応方針通り、事業継続が妥当との意見である。 					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
<ul style="list-style-type: none"> 平成23年3月に北関東自動車道が全線開通となった。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
<ul style="list-style-type: none"> 用地取得完了（H22年度） 平成26年度末既投資事業費：157億円（進捗率約92%）、うち用地費 60億円（進捗率100%） 平成25年度一部暫定2車線で全線開通 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
<ul style="list-style-type: none"> 暫定供用後のさらなる交通の円滑化を図り、宇都宮高根沢バイパスおよび真岡南バイパス等の完成供用後の交通需要の増加に対応するため、引き続き暫定2車線区間の4車線化整備を進める。 					
施設の構造や工法の変更等					
<ul style="list-style-type: none"> 再生骨材、再生アスファルト合材の活用により、コスト縮減を実施。 					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由					
<ul style="list-style-type: none"> 以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 					

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。