

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道4号 小山石橋バイパス
事業主体	関東地方整備局

事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	便益が費用を上回っている	費用便益比 (B / C) = 7.4 (経済的純現在価値 (B - C) = 839億円、経済的内部収益率 (E I R R) = 31%)
	事業実施環境	ルート確定済	都市計画決定：昭和44年4月～5月
		円滑な事業執行の環境が整っている	第二4号国道茨城県期成同盟会 全線6車線化要望 第二4号国道古河・宇都宮間建設促進期成同盟会 早期の交差点立体化ならびに4車線化要望

事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは を に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 43,851千人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 1,237千人・時間/年 (71,168千人・時間/年 - 69,931千人・時間/年) 区間b (当該区間 / 平行区間) について : (小山石橋バイパス : 茨城県結城市小田林 - 栃木県上三川町下蒲生) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 558千人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 約3割削減
		現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	対象区間 (地区)、改善見込み (旅行速度 km/h km/h) 等
		現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	現道又は並行区間等における踏切交通遮断量 (台時/日 台時/日)、改善の要因 (踏切道の除却等)
		現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	利便性向上が見込まれるバス路線 : 小山駅 (車庫) - 扶桑団地間
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	対象駅 = 小山駅、対象自治体名 : 上三川町、改善見込み (小山駅 上三川町 38分 36分)
		第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	対象空港、対象自治体名、改善見込み (市 - 空港、分 分 等) 拠点的な空港へ自動車専用道路のICへの到達時間 (あらたに10分以内での到達が見込まれる場合) : 分 分
	物流効率化の支援	特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	対象港湾、対象自治体名、改善見込み (市 - 港、分 分 等) 拠点的な港湾へ自動車専用道路のICへの到達時間 (あらたに10分以内での到達が見込まれる場合) : 分 分
		農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	農林水産業を主体とする地域名、主な出荷先等
		現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	総重量25tの車両の規制またはISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行規制の別、対象区間名 (路線 (地区)) 等

1. 活力	都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である	都市再生プロジェクトとしての指定、都市再生プロジェクトとの関係（支援に関する効果）等	
		広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	計画名、計画策定主体、計画における位置づけ等	
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	連携のある市街地再開発、区画整理等	
		中心市街地内で行う事業である	市街地の状況、道路整備による効果等	
		幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	幹線都市計画道路網密度の変化（ km/km2 km/km2 ）	
		DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	都市計画道路網密度の変化（ km/km2 km/km2 ）	
		対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	対象となる住宅地開発の規模、アクセス道路の状況等	
	国土・地域ネットワークの構築	高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	並行する高速道路路線	
		地域高規格道路の位置づけあり	茨城西部・宇都宮広域連絡道路	
		当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	小山市～宇都宮市（地方生活圏中心都市）改善見込み（69分 66分）	
		現道等における交通不能区間を解消する	現道等における交通不能区間	
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	現道等における大型車のすれ違い困難区間	
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	上三川町から小山市への所要時間が短縮（36分 34分）	
		個性ある地域の形成	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	一体的発展が阻害されている地区名（ 地区と 地区）、阻害の要因（河川・踏切等）
	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		インターパーク宇都宮南、テクノパークかみのかわ、小山東部工業団地	
	主要な観光地へのアクセス向上が期待される		アクセス向上が期待される観光地名、年間観光客入り込み数	
	特別立法に基づく事業である		法律名、道路の位置づけ・役割等	
	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		新規整備の公共公益施設名	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	対象区間の自転車交通量、自動車交通量、歩行者交通量
			交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	交通バリアフリー法に基づく特定旅客施設名称、当該施設の利用客数、特定経路延長、バリアフリー化延長等
		無電柱化による美しい町並みの形成	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	計画名、計画における位置づけ等
市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する			都市計画法における市街化区域又は法律に基づき国が指定している歴史的風土保存区域及び重要伝統的建造物保存地区における無電柱化の延長（条例等で定める景観地区等の場合はその旨を記載）	
安全で安心できるくらしの確保	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	小山市～自治医大病院（33分 32分）		

3. 安全	安全な生活環境の確保	現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	事業実施前後における現道等における死傷事故率、500件/億台キロ以上である区間・箇所（死傷事故率）、見込まれる交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等
		当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	対象区間の自動車交通量、歩行者交通量、通学路としての役割、歩道の無い区間又は狭小な区間の延長等
	災害への備え	近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	対象となる近隣市、事業前のルート 新たに隣接する日常活動圏中心都市が防・震災対策が完了している道路で連結される場合、対象となる日常活動圏中心都市
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	栃木県緊急輸送道路ネットワーク計画（緊急輸送路一次指定路線）
		緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	代替する緊急輸送道路路線名、代替する区間（～）
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	並行する高速道路路線
		現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	現道等における防災点検又は震災点検要対策箇所、架替の必要のある老朽橋梁名、通行規制等の状況
		現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	現道・平行区間における事前通行規制区間又は特殊通行規制区間、解消する区間
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	対象地区名等
		幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	対象地区名等
4. 環境	地球環境の保全	対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：6.2千t/年
	生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：（費用便益分析対象路線） 排出削減量：43.6t/年、排出削減率：0.3%削減
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：（費用便益分析対象路線） 排出削減量：4.1t/年、排出削減率：0.3%削減
		現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	事業実施前の平行区間・現道等における夜間要請限度超過の状況（騒音レベル、箇所数・延長）、改善の見込（新たに要請限度を達成することとなる延長）、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定の状況
		その他、環境や景観上の効果が期待される	（環境や景観上の効果）
5. その他	他のプロジェクトとの関係	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	北関東自動車道（宇都宮上三川IC～真岡IC（仮称））：H19供用予定）
		他機関との連携プログラムに位置づけられている	（連携プログラム名、関連性）
		道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムの策定主体、策定期間、プログラムにおける当該事業の位置づけ等
		その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	（対象地域や事業に固有の効果等）