

(再評価)

資料 2 - 2 - ①
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成22年度第4回)

国道4号 西那須野道路

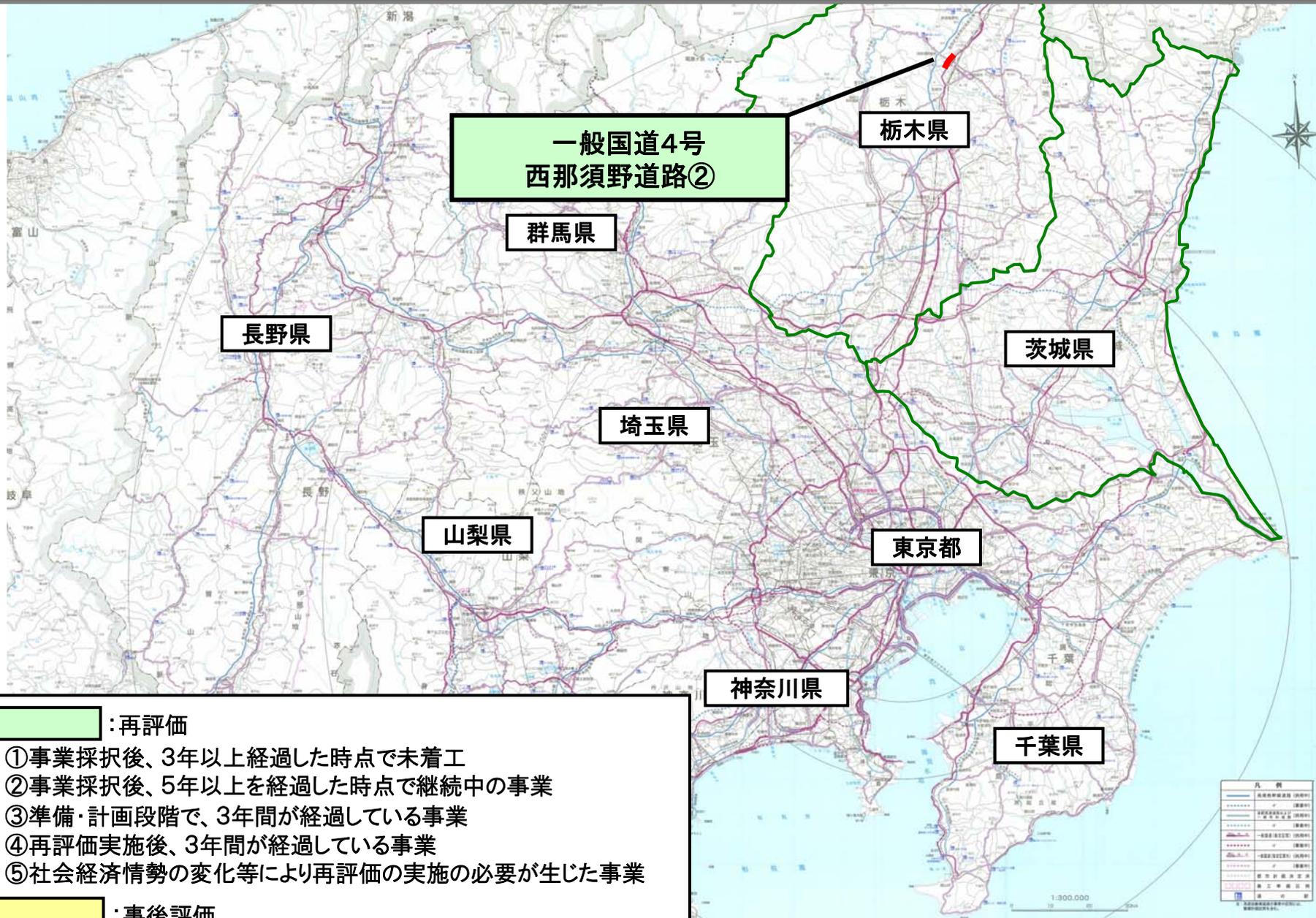
平成22年10月21日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	3
4. 事業の必要性に関する視点	5
5. 費用対効果	8
6. 事業進捗の見込みの視点	11
7. 今後の対応方針(原案)	12

1. 位置図



2. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・交通渋滞の緩和
- ・交通安全の確保
- ・地域開発の活性化

(2) 計画の概要

区 間 : 自) 栃木県那須塩原市三区町

至) 栃木県那須塩原市西富山

計画延長 : 4.6km

幅 員 : 24.0m

道路規格 : 第3種第1級

設計速度 : 80km/h

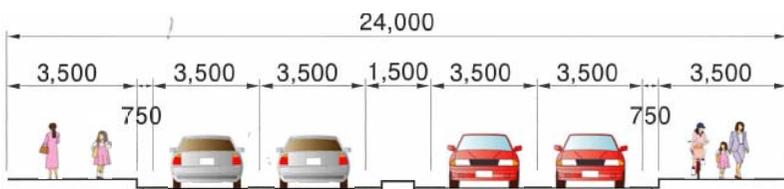
車 線 数 : 4車線

事業化 : 平成18年度

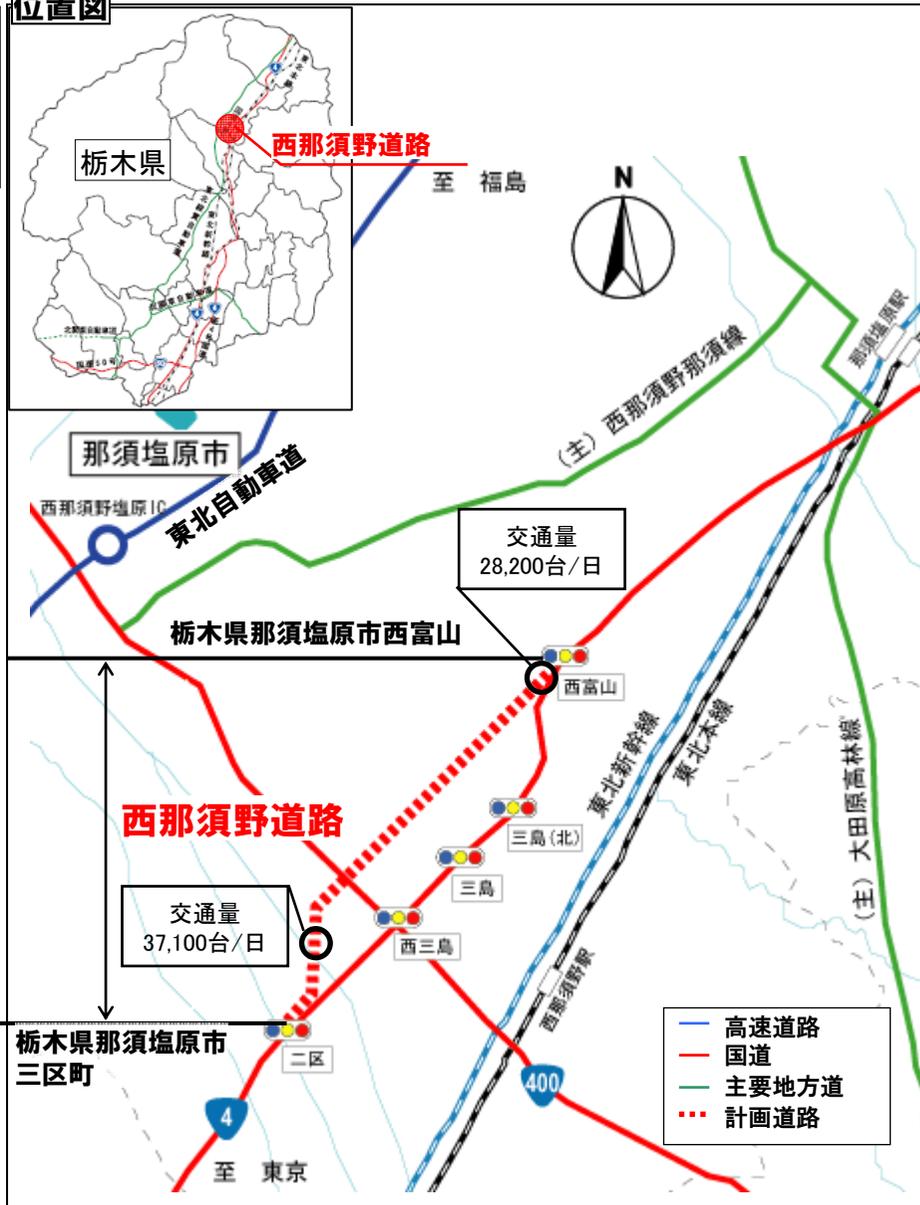
事業費 : 約140億円

計画交通量 : 28,200~37,100台/日

標準横断面



位置図



3. 事業進捗の状況

(1) 「西那須野道路」の事業経緯

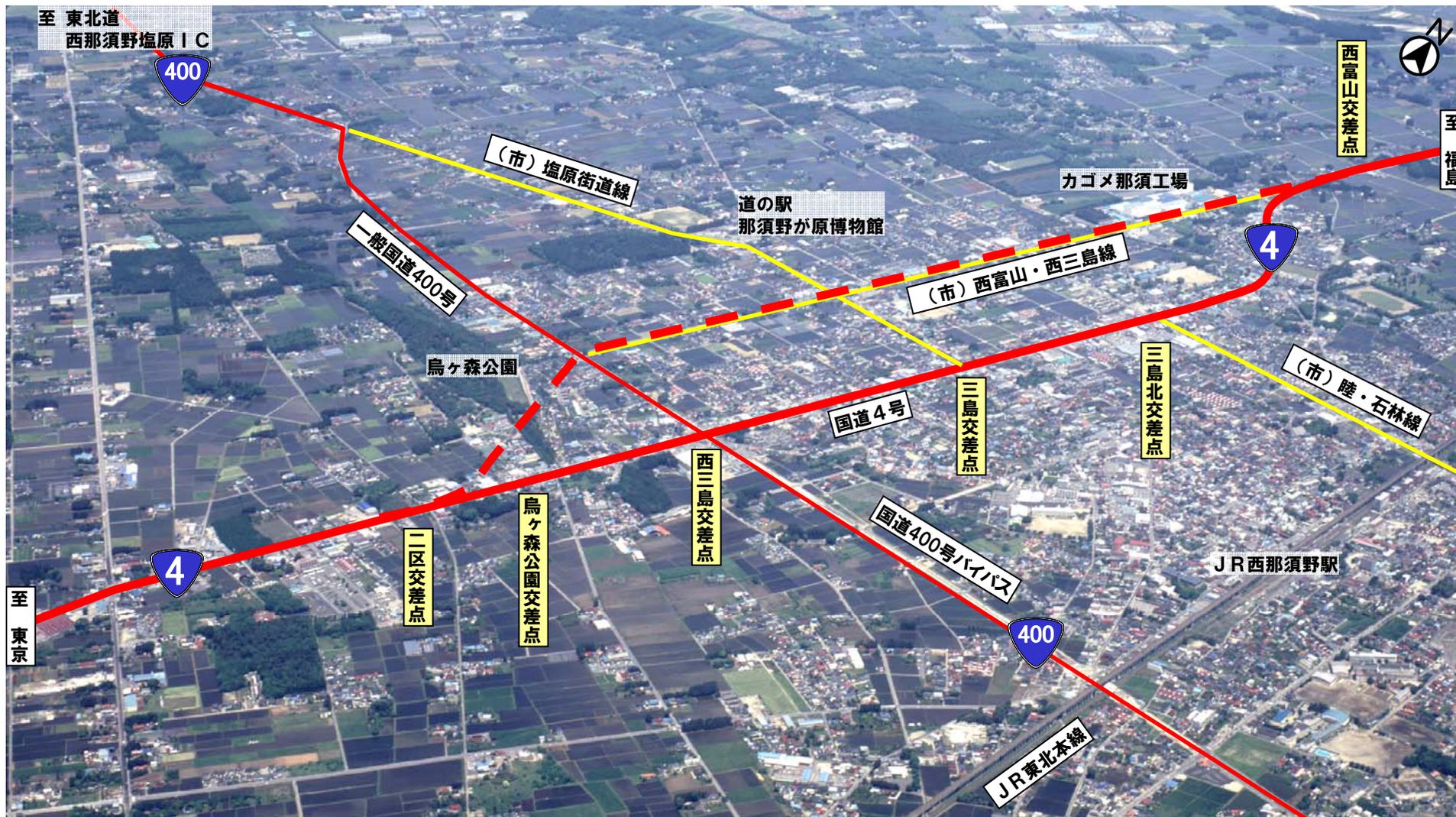
昭和42年度	都市計画決定	平成18年度	事業着手
平成21年度	用地買収着手	平成22年度	工事着手予定



3. 事業進捗の状況

(2) 「西那須野道路」の周辺状況

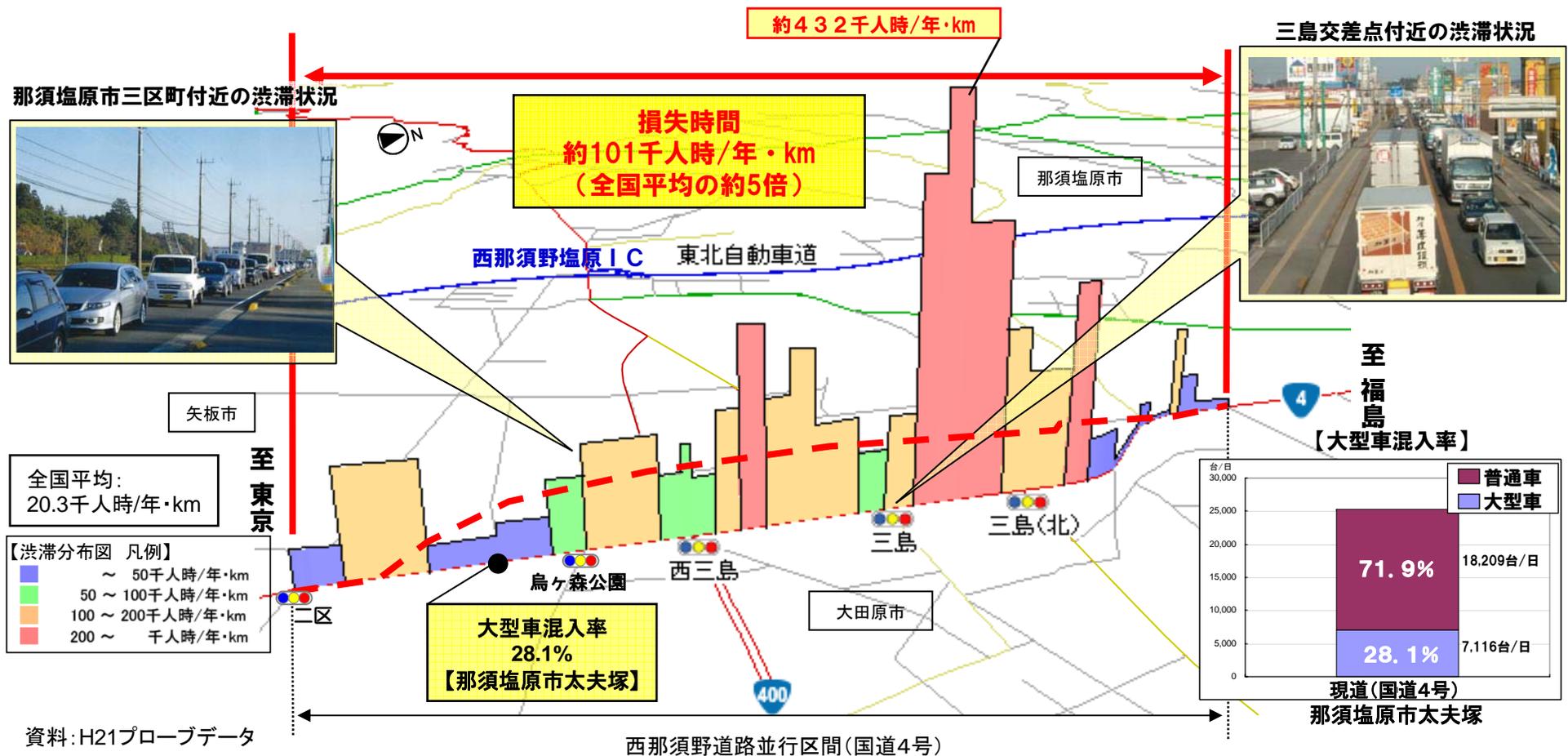
- ・ 烏ヶ森公園周辺は、主に住居地域。
- ・ 三島地区周辺は、ごぼんの目拠点地区として整備されており、住宅及び工場が立地している。



3. 事業の必要性に関する視点

(1) 国道4号の渋滞状況

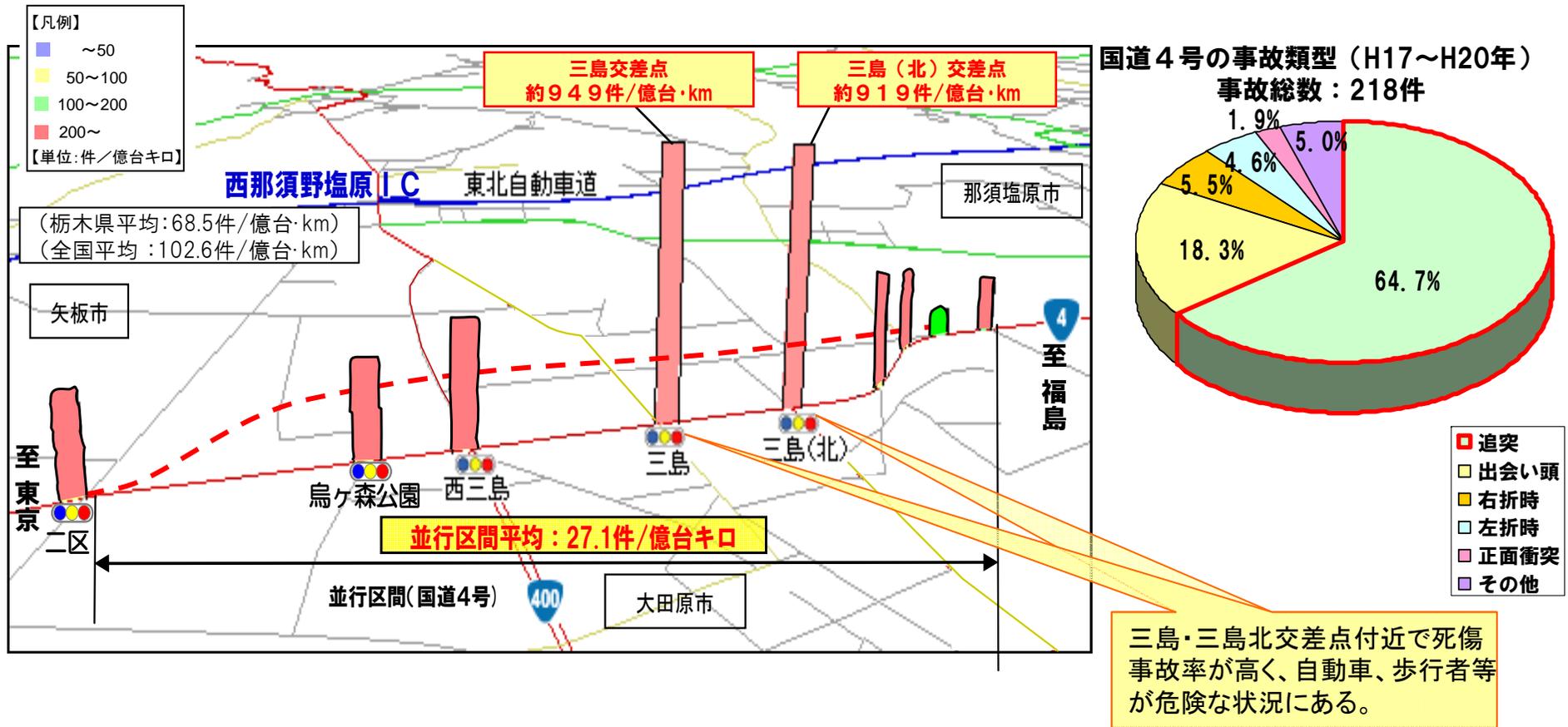
- ・ 西那須野道路と並行する国道4号は、多くの区間で交通渋滞が発生している。
- ・ 当該区間の損失時間は約101千人時/年・kmであり、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約5倍となっている。大型車混入率も28.1%（全国平均：17.0%）と高くなっている。
- ・ 西那須野道路の整備により、並行する国道4号の渋滞緩和が見込まれる



3. 事業の必要性に関する視点

(2) 国道4号の事故発生状況

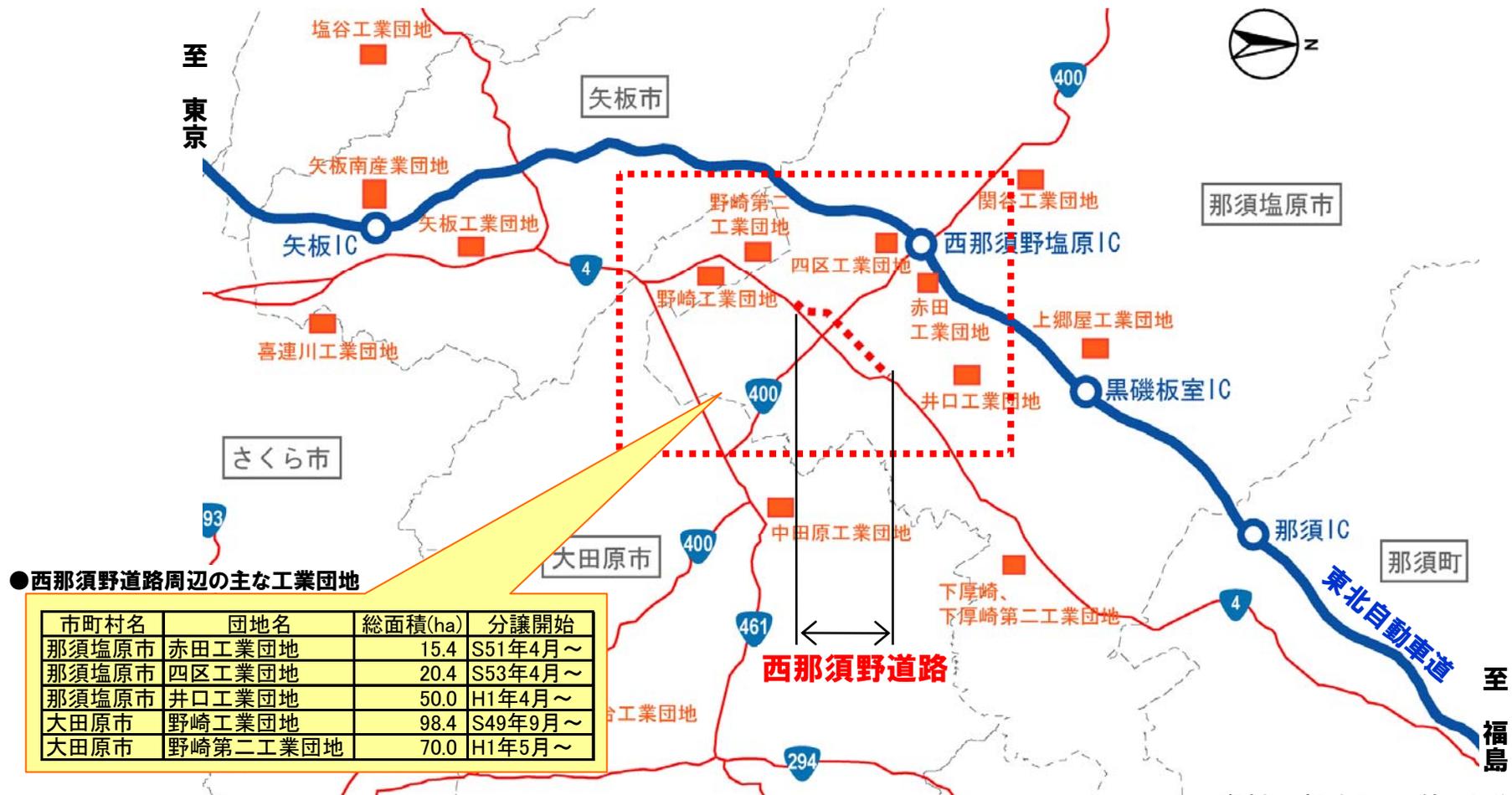
- ・ 西那須野道路と並行する国道4号では、主要な交差点付近で死傷事故率が高い状況にある。
- ・ 三島交差点付近の死傷事故率は、約949件/億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台・km）の約9倍である。
- ・ 死傷事故件数は4年間で218件（H17～H20）発生。追突事故が全体の6割以上を占める。
- ・ 西那須野道路の整備により、事故の減少が見込まれる。



3. 事業の必要性に関する視点

(3) 周辺の開発状況

- ・ 西那須野道路の周辺地域は、東北自動車道の西那須野塩原ICへのアクセスが良く、沿道に多数の工業団地が集積しています。
- ・ 西那須野道路や周辺道路（国道400号）などの整備により、東北自動車道までの利便性が向上し更なる交通需要の増大が見込まれる。



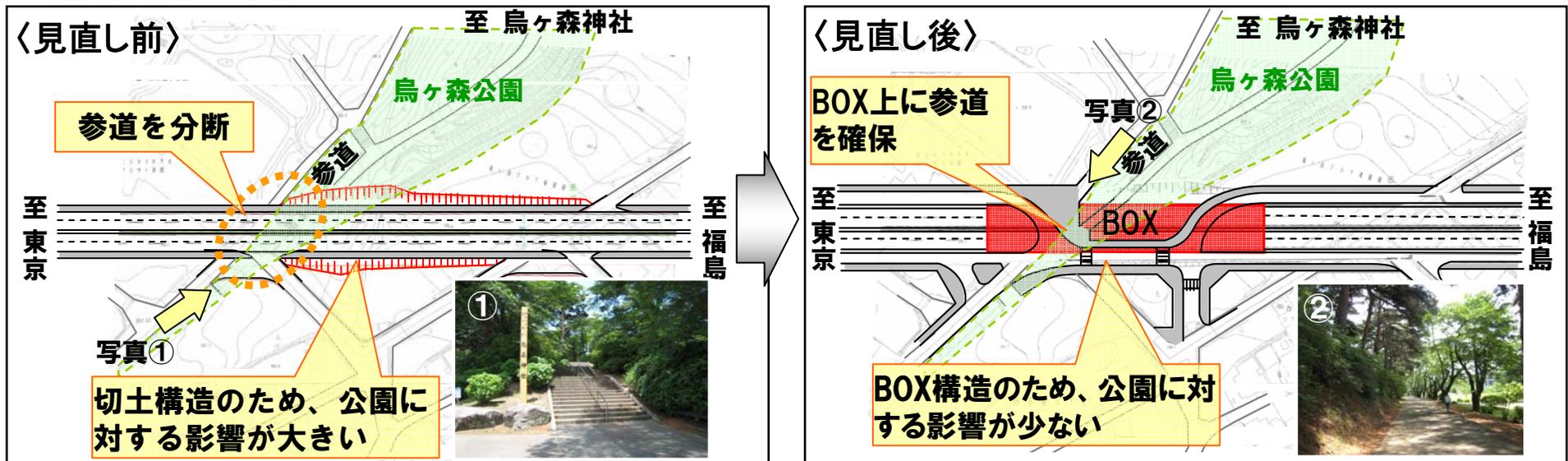
4. 費用対効果(事業費変更)

【コスト増の理由】

- ・ 「烏ヶ森公園」への影響を極力避けるための道路構造の見直し（切土→BOX構造）
- ・ 地域分断対策のための地下横断施設の追加

など（約54億円増）

■道路構造の見直し



■横断施設の追加



西那須野道路については、一部既存の市道を拡幅する計画であり、当該地区は、「ごぼんの目状の街路地区」として整備されている。地元要望により地域分断対策のための横断施設を追加。

4. 費用対効果(計算条件)

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

■計算条件

・ 基準年次	: 平成22年度	【参考：前回評価(H18)】 平成17年度
・ 供用開始年次	: 平成29年度	平成27年度
・ 分析対象期間	: 供用後50年間	供用後40年間
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサ	平成11年度道路交通センサ
・ 交通量の推計時点	: 平成42年度	平成42年度
・ 計画交通量	: 28,200~37,100 (台/日)	31,400~48,800 (台/日)
・ 事業費	: 140億円	86億円
・ 費用便益比	: 1.9	3.8

4. 費用対効果

■事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	200億円	21億円	38億円	259億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	121億円		14億円	135億円	
					1.9

■残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	200億円	21億円	38億円	259億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	91億円		14億円	105億円	
					2.5

注1)費用及び便益額は、整数止めとする。

注2)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注3)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：平成22年度

5. 事業進捗の見込みの視点

- ・西那須野道路の用地取得率は前回評価時0%(H18)から12%(H22.8)に増加
- ・今年度から、一部工事に着手予定
- ・今後も、用地買収・工事を実施し、早期の全線完成供用を目指す。

■事業の計画から完成までの流れ(西那須野道路)

年度	S48	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H28
都市計画決定									
事業化		事業着手							
事業計画説明会									
測量・調査・設計		路線測量 地質調査							
設計・用地説明会									
用地交渉				用地幅杭 設置	用地着手	12%			
工事説明									
工事						工事着手 予定			完成 (供用)

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・ 西那須野道路と並行する現道4号については、渋滞や事故が発生している。
- ・ また、当該道路周辺では、多くの工業団地や流通拠点が開発されている。
- ・ 費用対効果(B/C)は1.9である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・ 用地取得率は12%（平成22年8月現在）であり、今年度（H22）に工事着手を予定
- ・ 今後も、用地買収・工事を実施し、早期の全線完成供用を目指す

(3) 都道府県・政令市からの意見

- ・ 栃木県知事の意見：一般国道4号は本県の発展を支える広域幹線道路として重要な路線であり、これまでも栃木県から機能強化や渋滞対策を要望してきたところがあります。特に西那須野道路付近の国道4号は渋滞状況が激しく早急な対策が必要です。
つきましては早期完成に向け事業を継続していただけるようお願いいたします。なお、事業の推進にあたっては、引き続きコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。

(4) 対応方針(原案)

- ・ 事業継続
- ・ 事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。