栃木県公共事業事前評価　自己評価書

【県土整備部　道路事業】

事業名	快適で安全な道づくり事業
事業箇所	主要地方道　桐生岩舟線 鹿島町西工区（かしまちょうにし）　足利市大前町（おおまえちょう）～鹿島町（かしまちょう） L＝1,900ｍ
事業主体	栃木県
事業担当課	県土整備部　道路整備課

Ⅰ　事業の概要

【概要・目的】

○目的

・県道桐生岩舟線は、群馬県桐生市から足利市中心部を経由して栃木市に至る幹線道路であるとともに、沿線には商業施設や住宅等が立地するなど、地域の生活や経済を支える重要な路線となっている。

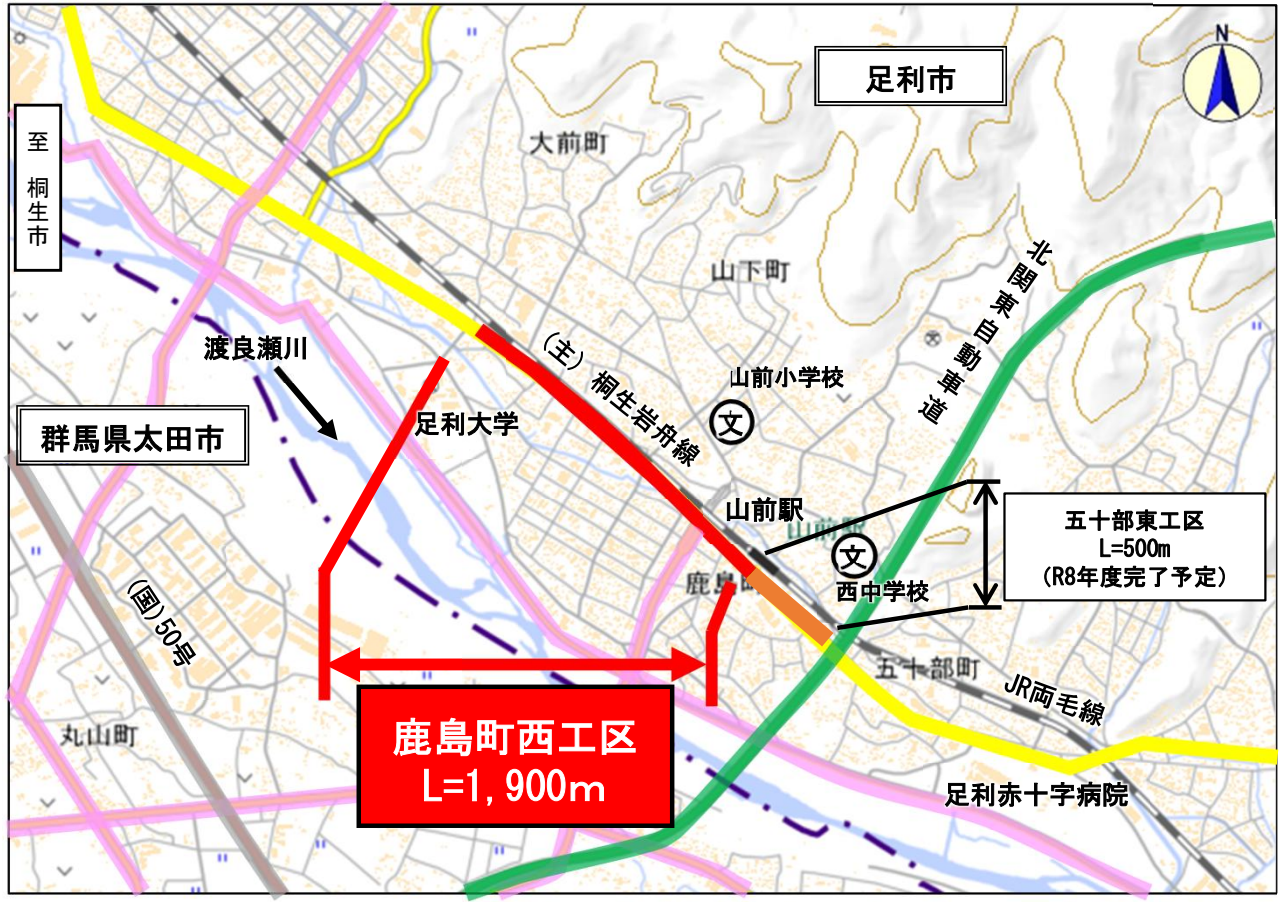
・しかしながら、大前町から鹿島町地内においては、歩道の幅員が狭隘でかつ、自転車通行空間が未整備であることに加え、主要な交差点の右折車線がないことに起因した交通渋滞の発生など、安全で円滑な交通の確保が課題となっている。

・このため、足利大入口交差点付近から山前駅入口東側付近までの歩道整備を含めた現道拡幅や交差点等の改良を行うことにより、道路利用者の安全性向上や渋滞の緩和を図るものである。

○県計画の位置づけ

・県土づくりプラン（2026-2030）
・とちぎの道路・交通ビジョン3.0
・とちぎ道づくりプログラム
・栃木県国土強靱化地域計画

【事業概要図】



出典：国土地理院ウェブサイト(https://maps.gsi.go.jp/)
地理院タイルに事業箇所等を追記して作成

【位置図】



凡例

公共事業事前評価対象区間	
(主)桐生岩舟線	
(国)50号	
上記以外の県道	
北関東自動車道	

Ⅰ　事業の概要

【事業の必要性と効果及び影響】

事業の必要性

・本路線は、山前小学校の通学路となっているにもかかわらず、歩道の幅員が狭隘であり、また自転車通行空間も未整備であることから、歩行者や自転車等の安全確保が課題となっている。

・また、交差点部に右折車線がないことから、朝夕の通勤時間帯を中心に交通渋滞が発生している。

・加えて、本路線は第１次緊急輸送道路に指定されており、災害時における緊急車両の円滑な通行を確保する必要がある。

事業により予想される効果及び影響

・交差点の改良や歩行空間の整備を含めた現道の拡幅を行うことにより、渋滞の緩和や安全で円滑な通行が確保される。
⇒過去10年間において22件の交通事故が発生
【内訳】人×車　　１件⇒歩道の整備により改善
　　車×車　　21件⇒道路拡幅等により改善

・道路拡幅により、災害発生時において緊急車両の円滑な通行が確保される。



【児童の通行状況】



【交差点状況】



Ⅰ　事業の概要

【事業内容】

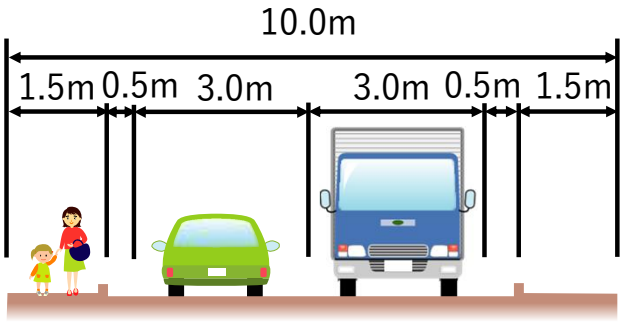
【事業概要】
・県道桐生岩舟線の交差点改良や歩行空間の整備を含めた道路の拡幅を行う計画である。

① 総延長　　：1,900m
② 計画交通量：17,940台／日
③ 道路区分　：第４種第１級
④ 車線数　　：２車線
⑤ 標準幅員　：14.50m
　※車道３．２５ｍ×２
　　路肩１．５ｍ　×２
　　歩道２．５ｍ　×２

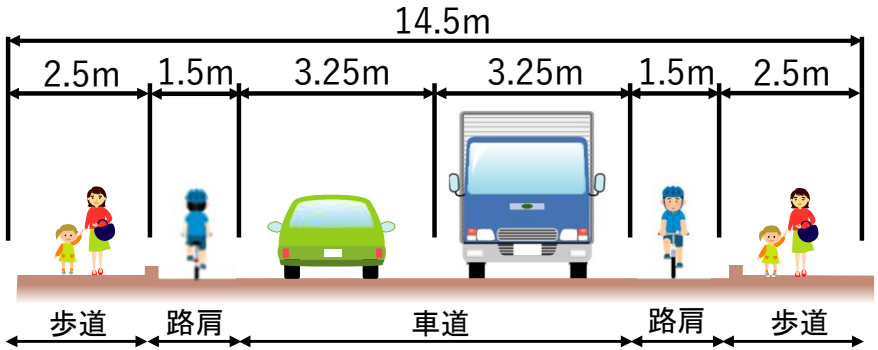
【事業見込額】
・総事業費：約28億円

【目標事業期間】
・約10年間

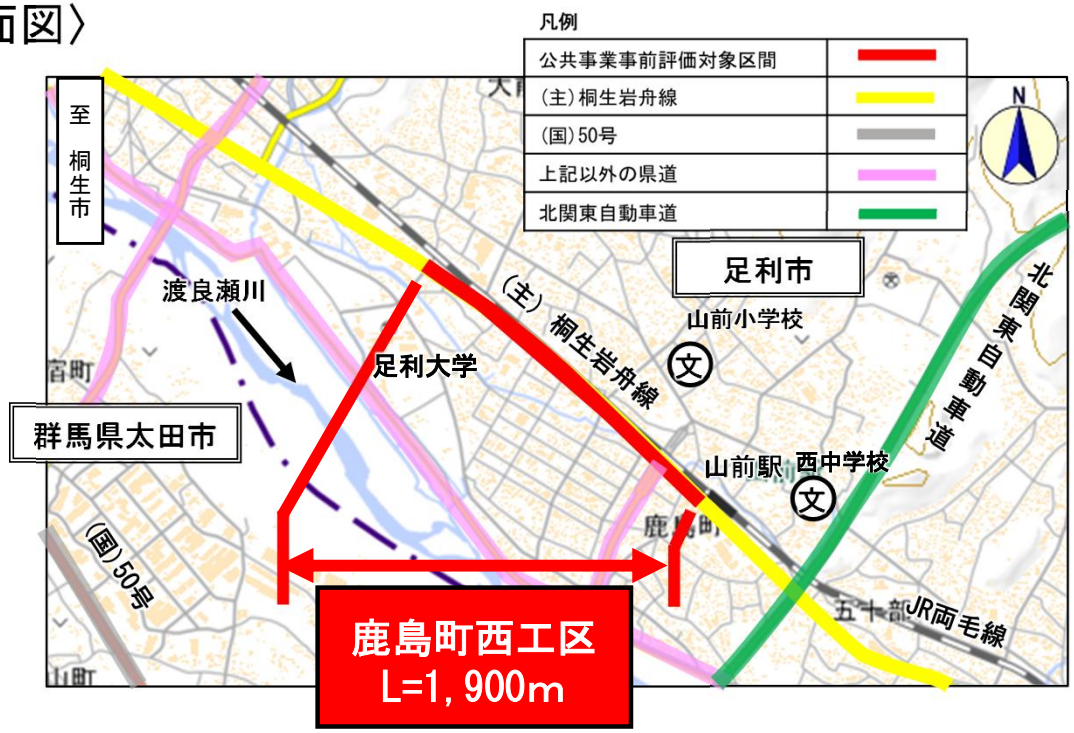
〈現況横断図〉



〈計画横断図〉



〈平面図〉



Ⅱ　事業の評価

【評価の視点】

１　事業の適時性

・令和８年度中に隣接する五十部東工区が完成する見込みであることから、歩道等の連続性を確保するため、引き続き本工区の事業に着手する。

２　事業の適地性

・ルートは、五十部東工区から足利大入口交差点までの現道拡幅とする。

３　事業手法の適切性（県が事業主体となる理由等）

・主要地方道桐生岩舟線の車道拡幅及び歩道等を設置するものであり、道路管理者として、県が事業を実施する。

４　事業コスト縮減等の可能性

・再生材の利用や、建設発生土の公共工事間流用に努め、コスト縮減を図る。

・ライフサイクルコストの観点から、防草対策を行うことで、維持管理費用の縮減を図る。

【事業の投資効果】

１　費用対効果分析結果

費用便益比（B/C）	総便益（B）※1	総費用（C）※2
交安事業のため対象外		

※1 総便益(B)：供用後50年間の効果を金銭に換算したもの
※2 総費用(C)：建設費と供用後50年間の維持管理費を含む
※1,2はいずれも、各年次の社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したものであり、費用便益分析マニュアル（国土交通省 道路局 都市局）に基づき算出

【事業の対応方針（案）】

・本事業については、令和９年度より着手する。