

平成 25 年度 第 4 回栃木県公共事業評価委員会

日 時：平成 25 年 11 月 8 日（金）13：30～

場 所：本館 6 階 大会議室 2

次 第

1 開 会

≪議 事≫

2 栃木県県土整備部所管事業の事前評価について（報告案件）・・・【資料 1】

（1）道路事業（県事業）

① 一般国道 119 号 御幸町工区 日光市・・・・・・・・【資料 2-①】

② 一般県道下野壬生線 小金井工区 下野市・・・・・・・・【資料 2-②】

③ 一般県道小山下野線 喜沢工区 小山市・・・・・・・・【資料 2-③】

④ 主要地方道宇都宮那須烏山線 田野倉工区 那須烏山市・・・・・・・・【資料 2-④】

⑤ 一般県道柏倉葛生線 築地工区 佐野市・・・・・・・・【資料 2-⑤】

3 閉 会

事前評価を実施する国土交通省所管事業の一覧表(平成25年度 第4回)

No	事業区分	事業主体	路河川名	箇所名	総事業費 (億円)	事業予定期間
1	道路	栃木県	一般国道119号	御幸町工区	25	H26～H31
2	道路	栃木県	一般県道下野壬生線	小金井工区	20	H26～H33
3	道路	栃木県	一般県道小山下野線	喜沢工区	15	H26～H32
4	道路	栃木県	主要地方道宇都宮那須烏山線	田野倉工区	16	H26～H31
5	道路	栃木県	一般県道柏倉葛生線	築地工区	24	H26～H33

(様式-1)

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]

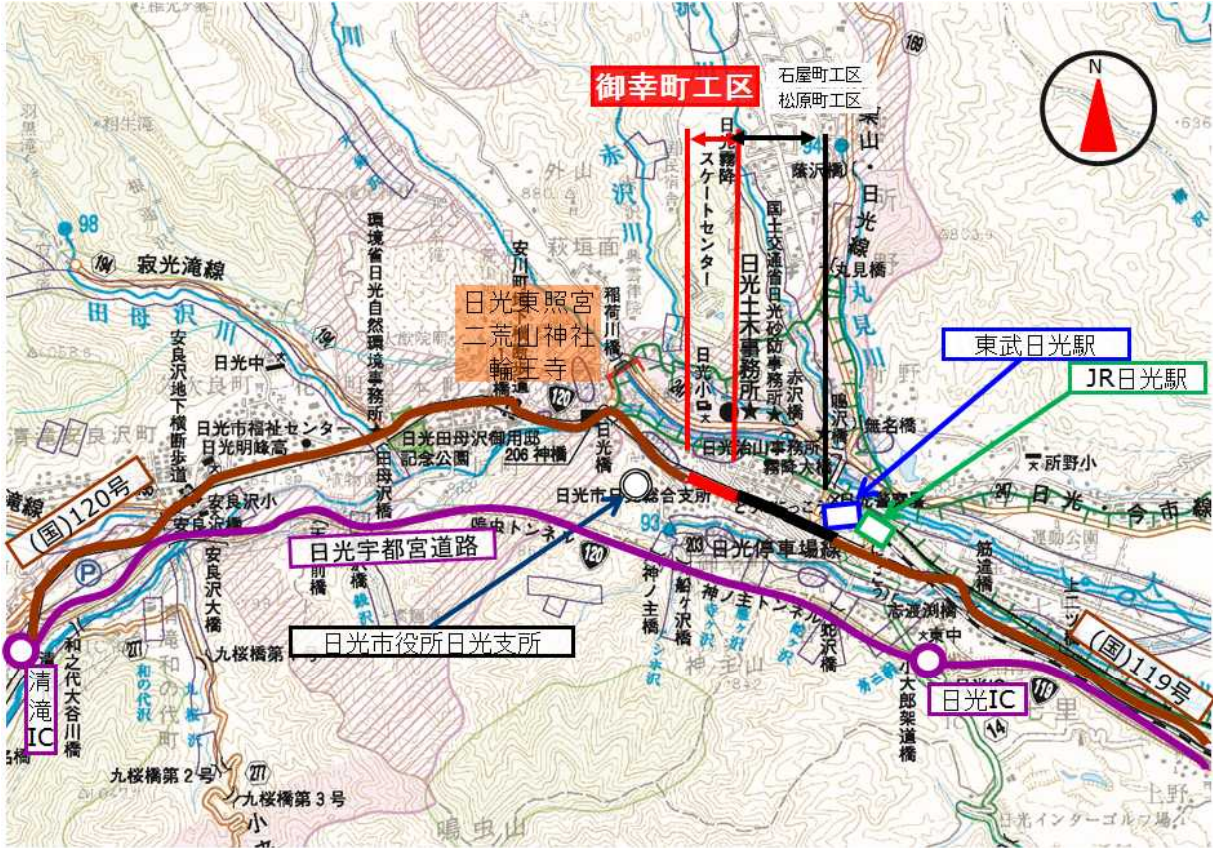
1/2

事業概要調書												
1. 事業名	道路事業											
2. 事業箇所	一般国道119号 日光市御幸町工区											
3. 事業の概要	(1) 事業目的 <p>一般国道119号は、日光市山内(神橋)を起点とし、宇都宮市内の国道4号に至る延長約39kmの幹線道路であり、国際観光都市日光へのアクセス道路として重要な役割を担っている。</p> <p>当該工区を含む、東武日光駅から神橋までの日光市東町周辺は、世界遺産『日光の社寺』の玄関口に位置し、観光客の往来が非常に多い。</p> <p>しかし、現道は、電柱や電線類により景観が雑然としており、門前町としてふさわしい“魅力ある街並み”が損なわれている。また、現況歩道幅員も狭く“歩行者の安全な通行”が阻害されていることに加え、震災時に電柱が倒壊し、本路線の緊急輸送道路としての機能が発揮されない恐れがある。</p> <p>このため、“電線地中化”、“歩道拡幅”及び“バリアフリー化”を行うものである。御幸町工区は以下を目的とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・魅力ある街並みの形成 ・歩行者・自転車の交通安全確保 ・都市防災機能の強化 											
	(2) 事業内容	<p>【計画の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現況歩道は、歩行者交通量が多いにもかかわらず幅員が狭いため、両側1mずつ拡幅するとともに、電線類の地中化や段差解消等により、良好な街並みを形成するもの。 <table border="1"> <tr> <td>全体延長 : 333m</td> <td>自動車交通量(H22) : 16,684台/日</td> </tr> <tr> <td>道路幅員 : 6.5(17.0)m</td> <td>歩行者交通量(H22) : 1,521人/12h</td> </tr> <tr> <td> 車道 3.25×2=6.5m</td> <td>自転車交通量(H22) : 18台/12h</td> </tr> <tr> <td> 歩道 3.5×2=7.0m</td> <td></td> </tr> <tr> <td>道路区分 : 4種1級</td> <td></td> </tr> </table>	全体延長 : 333m	自動車交通量(H22) : 16,684台/日	道路幅員 : 6.5(17.0)m	歩行者交通量(H22) : 1,521人/12h	車道 3.25×2=6.5m	自転車交通量(H22) : 18台/12h	歩道 3.5×2=7.0m		道路区分 : 4種1級	
	全体延長 : 333m	自動車交通量(H22) : 16,684台/日										
	道路幅員 : 6.5(17.0)m	歩行者交通量(H22) : 1,521人/12h										
	車道 3.25×2=6.5m	自転車交通量(H22) : 18台/12h										
歩道 3.5×2=7.0m												
道路区分 : 4種1級												
(3) 事業予定期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>期 間</th> <th>事 業 内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成26年度～平成29年度</td> <td rowspan="2">用地調査、用地取得 工事実施</td> </tr> <tr> <td>平成29年度～平成31年度</td> </tr> </tbody> </table>	期 間	事 業 内 容	平成26年度～平成29年度	用地調査、用地取得 工事実施	平成29年度～平成31年度						
期 間	事 業 内 容											
平成26年度～平成29年度	用地調査、用地取得 工事実施											
平成29年度～平成31年度												
(4) 事業費及び内訳	<table border="1"> <tr> <td>事業費</td> <td>約25億円</td> </tr> <tr> <td>事業費内訳</td> <td> 工事費 : 約5.0億円 用地補償費 : 約19.0億円 測量設計費 : 約1.0億円 </td> </tr> <tr> <td>財源内訳</td> <td>国費 : 55%、県費 : 45%</td> </tr> </table>	事業費	約25億円	事業費内訳	工事費 : 約5.0億円 用地補償費 : 約19.0億円 測量設計費 : 約1.0億円	財源内訳	国費 : 55%、県費 : 45%					
事業費	約25億円											
事業費内訳	工事費 : 約5.0億円 用地補償費 : 約19.0億円 測量設計費 : 約1.0億円											
財源内訳	国費 : 55%、県費 : 45%											
(5) 事業発案の経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> ・これまで、東武日光駅から日光の社寺に向かい、平成15年度から継続的に、歩道の拡幅及び電線地中化工事を推進しており、平成25年度に石屋町工区が完了。 ・日光市からの早期整備要望。 											
4. 県計画への位置付け	<ul style="list-style-type: none"> ・栃木県重点戦略『新とちぎ元気プラン』における「個性輝くとちぎの地域づくり」に資する路線。 ・栃木県の道路・交通分野の将来構想である『人にやさしい県土60分構想』に基づき、「地域の生活を支える安全で快適な道路づくり」を目指す。 											
5. 他計画・他事業との関連	<ul style="list-style-type: none"> ・日光市景観計画における重点地域に指定され、市景観条例や日光東町まちづくり規範(※)に基づき、門前町にふさわしい景観づくりが進められている。 ※壮厳で落ち着いた建築様式とすることや、道路境界からセットバックさせ、歩行者に開放的なスペースを提供することなどが明記されている。 ・東武日光駅前から日光支所までの区間は、バリアフリー法に基づく特定道路に指定されている。 											
所轄部課名	県土整備部 道路整備課											

別添図面・・・事業位置図

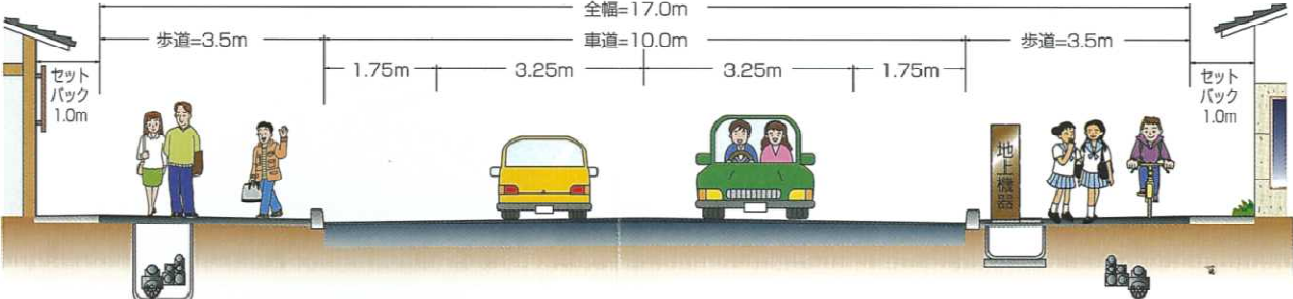
事業評価調書	
事業名	道路事業
1. 事業の必要性	<p>日光市東町地区(日光駅～神橋)の現状は、世界遺産“日光の社寺”への玄関口でありながら、現状については、以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電柱や電線類および老朽化した側溝により道路空間が雑然としているため、電線地中化及び歩道の美装化により、門前町としてふさわしい“魅力ある街並みの形成”が必要である。 ・市景観条例や日光東町まちづくり規範に基づき、官民一体となって景観に配慮した街づくりを推進しており、インフラ整備による観光支援という点でも、当該事業の必要性は高い。 ・歩行者数は1,500人以上を誇り、なおかつ日光小学校の通学路であるにもかかわらず、歩道幅員が2.5mと狭く、側溝も段差があることから、歩道の拡幅やバリアフリー化により、観光客をはじめとした“歩行者の安全確保”が必要である。 ・本路線は、第一次緊急輸送道路であることから、震災時の応急対策人員や円滑な物資の輸送が確保されるよう、電線地中化により“都市防災機能の強化”が必要である。 <p><H22センサス> 自転車18台/12h、歩行者 1,521人/12h</p>
2. 事業の適時性	<ul style="list-style-type: none"> ・本工区東側の石屋町工区の整備が平成25年度に完了することから、更なる整備効果を図るため、引き続き事業着手する必要がある。
3. 事業の適地性	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客が、東武日光駅から日光の社寺へ訪れるための、日光市のメインストリートであり、これまで整備を進めてきた松原町・石屋町工区に引き続き、本工区の一体的な整備が必要である。
4. 事業手法の適切性(県が事業主体となる理由等)	<ul style="list-style-type: none"> ・国道119号の道路管理者である県が事業を実施する。
5. 事業により予想される効果及び影響	<ul style="list-style-type: none"> ○電線地中化による魅力ある街並みの形成 電線地中化や歩道の美装化により、魅力ある開放的な歩行空間が形成され、観光客の回遊性を向上させるとともに、まちに賑わいもたらし、観光産業の活性化に寄与する。 ○歩行者・自転車の安全確保 歩道の拡幅や段差解消等を行うことにより、観光客をはじめとする歩行者の安全な通行が確保される。 ○防災機能の強化に寄与 無電柱化により、本路線の緊急輸送道路としての機能の強化に寄与する。
6. 事業コスト縮減等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・公共工事コスト縮減行動計画2010(平成22年7月栃木県)に基づき、設計・施工各段階においてコスト縮減を検討する。

(国)119号 日光市御幸町工区 位置図



【標準横断図】

(単位:m)



(様式-1)

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]

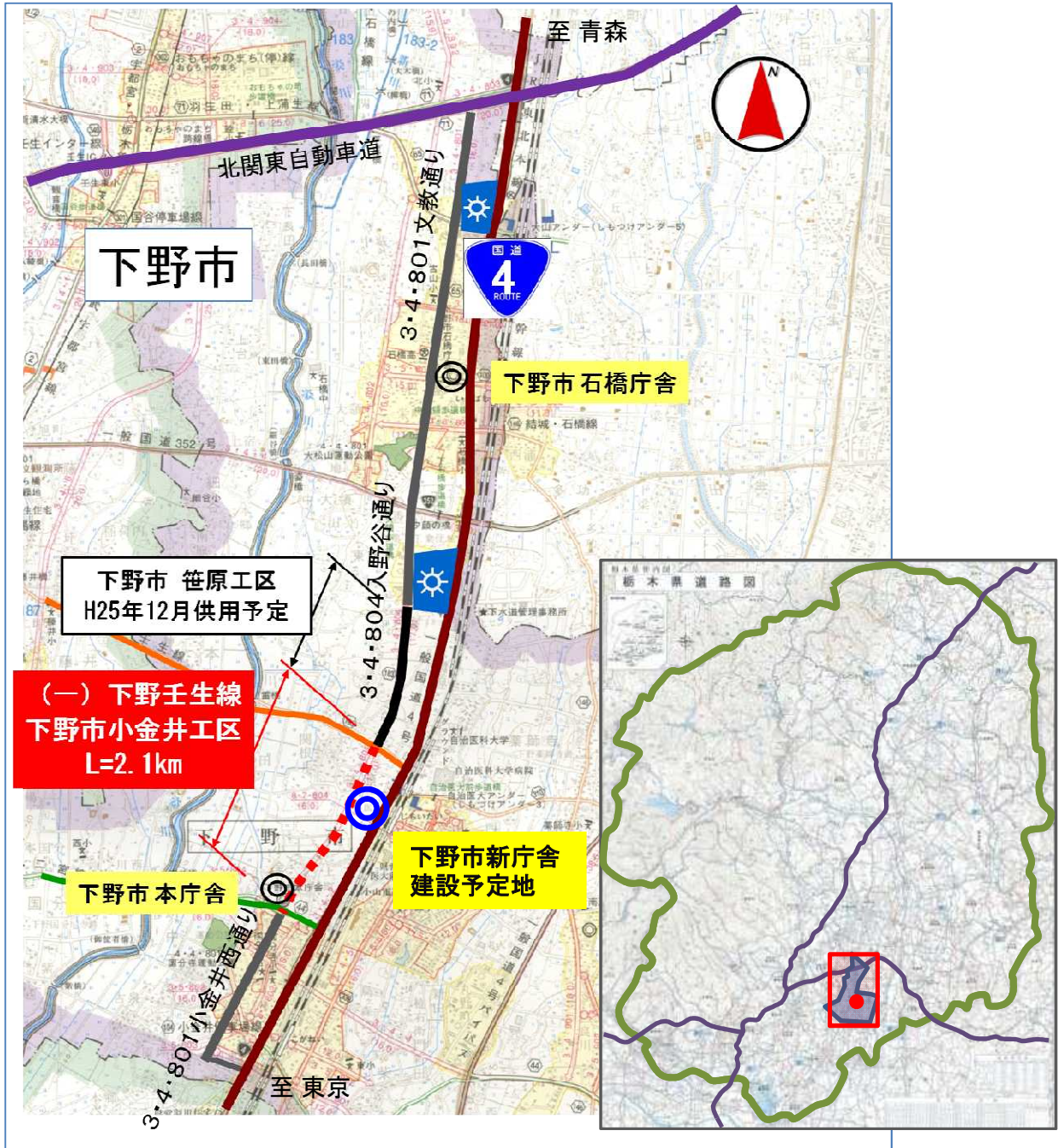
1/2

事業概要調書												
1 事業名	道路事業											
2 事業箇所	一般県道 ^{しもつけみぶ} 下野壬生線 下野市 ^{しもつけし} 小金井 ^{こがねい} 工区											
3 事業の概要	(1) 事業目的 <p>一般県道下野壬生線は、下野市^{ささばら}笹原を起点とし、下都賀郡^{しもつがぐん}壬生町^{ちゅうおうちょう}中央町に至る延長約7.0kmの幹線道路であり、本路線を含む都市計画道路（文教^{ぶんきょう}通り、入野谷^{いりのや}通り、小金井^{こがねいにし}西通り）は、旧石橋^{いしばしまち}町と旧国分寺^{こくぶんじまち}町の市街地を結び、下野市の南北を連絡する地域の生活を支える主要な道路であり、国道4号を補完する道路でもある。また、本地域に立地する石橋第2、第3工業団地は、慢性的に渋滞する国道4号を利用するため、地域の産業活動に支障を来している。</p> <p>小金井工区は、この都市計画道路（小金井西通り）の一部を担う延長2,100mの2車線道路であり、本工区の整備により、今年度供用予定の笹原工区と併せ、下野市を南北に縦貫する道路ネットワークの強化を図るものである。</p> <p>小金井工区は以下を事業目的とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道4号の渋滞緩和 ・都市拠点間の連携強化 											
	(2) 事業内容	<p>【計画の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南北の交通が国道4号に集中していることから、新たな南北の道路ネットワークとして延長2,100mのバイパス道路を整備する。 <table border="1"> <tr> <td>全体延長 : 約2,100m</td> <td>現況交通量(H22年) : ー台/日</td> </tr> <tr> <td>道路幅員 : 17.0m</td> <td>参考(国道4号) : 19,900台/日</td> </tr> <tr> <td>車線数 : 2車線</td> <td>計画交通量(H42年) : 8,600台/日(BP)</td> </tr> <tr> <td>道路区分 : 3種2級</td> <td>設計速度 : 60km/h</td> </tr> <tr> <td></td> <td>構造物等 : ー</td> </tr> </table>	全体延長 : 約2,100m	現況交通量(H22年) : ー台/日	道路幅員 : 17.0m	参考(国道4号) : 19,900台/日	車線数 : 2車線	計画交通量(H42年) : 8,600台/日(BP)	道路区分 : 3種2級	設計速度 : 60km/h		構造物等 : ー
	全体延長 : 約2,100m	現況交通量(H22年) : ー台/日										
	道路幅員 : 17.0m	参考(国道4号) : 19,900台/日										
	車線数 : 2車線	計画交通量(H42年) : 8,600台/日(BP)										
道路区分 : 3種2級	設計速度 : 60km/h											
	構造物等 : ー											
(3) 事業予定期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>事業内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成26年度～平成29年度 平成30年度～平成33年度</td> <td>用地調査、用地取得 工事実施</td> </tr> </tbody> </table>	期間	事業内容	平成26年度～平成29年度 平成30年度～平成33年度	用地調査、用地取得 工事実施							
期間	事業内容											
平成26年度～平成29年度 平成30年度～平成33年度	用地調査、用地取得 工事実施											
(4) 事業費及び内訳	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業費</th> <th>約20億円</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費内訳</td> <td>工事費 : 約7.0億円 用地補償費 : 約12.0億円 測量設計費 : 約1.0億円</td> </tr> <tr> <td>財源内訳</td> <td>国費 : 55%、県費 : 45%</td> </tr> </tbody> </table>	事業費	約20億円	事業費内訳	工事費 : 約7.0億円 用地補償費 : 約12.0億円 測量設計費 : 約1.0億円	財源内訳	国費 : 55%、県費 : 45%					
事業費	約20億円											
事業費内訳	工事費 : 約7.0億円 用地補償費 : 約12.0億円 測量設計費 : 約1.0億円											
財源内訳	国費 : 55%、県費 : 45%											
(5) 事業発案の経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> ・本工区北側に接続する笹原工区が平成25年度に完成供用予定 ・下野市からの早期整備要望 											
4 県計画への位置付け	栃木県の道路・交通分野の将来構想である「人にやさしい県土60分構想」に基づき、都市内における拠点を結ぶとともに地域の生活を支える安全で快適な道路づくりを目指す。											
5 他計画・他事業との関連	<table border="1"> <tr> <td>笹原工区（道路事業）</td> <td>H18～H25</td> </tr> <tr> <td>下野市新庁舎建設</td> <td>H28年4月開庁予定</td> </tr> </table>	笹原工区（道路事業）	H18～H25	下野市新庁舎建設	H28年4月開庁予定							
笹原工区（道路事業）	H18～H25											
下野市新庁舎建設	H28年4月開庁予定											
所轄部課名	県土整備部 道路整備課											

別添図面・・・事業位置図

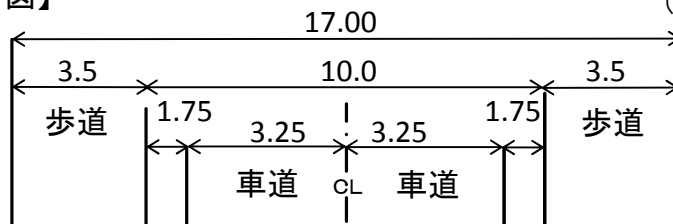
事業評価調書	
事業名	道路事業
1 事業の必要性	<p>下野市の南北交通は主に国道4号に集中し、慢性的な渋滞が発生していることから、新たな南北の道路ネットワークを構築する必要がある。本路線を構築することにより、下野市の主な地域（旧石橋、旧国分寺の市街地）を結ぶ新市合併支援道路として、日常生活を支える重要な路線となる。また、沿線の工業団地は、渋滞する国道4号を利用するため渋滞対策を必要としている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道4号に交通が集中し、慢性的な渋滞が発生 笹原交差点（主要渋滞箇所）：最大渋滞長 300m 小金井北交差点（主要渋滞箇所）：最大渋滞長 100m
2 事業の適時性	<ul style="list-style-type: none"> ・本工区北側に接続する笹原工区が平成25年度に完了することから、更なる整備効果を図るため、引き続き事業着手する必要がある。 ・下野市の新庁舎が平成28年4月に開庁予定であり、アクセス道路として周辺の道路整備が必要である。
3 事業の適地性	<ul style="list-style-type: none"> ・下野市を南北に縦貫する幹線道路として「3・4・801小金井西通り」が都市計画決定されており、この都市計画道路を県道下野壬生線として整備していることから、この小金井工区についても同様に、この都市計画道路を整備することが妥当。
4 事業手法の適切性（県が事業主体となる理由等）	<ul style="list-style-type: none"> ・一般県道下野壬生線の道路管理者である県が事業を実施する。
5 事業により予想される効果及び影響	<p>○経済効果（完成2車線）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益比(B/C) 4.7 ・総便益(B) 76.8億円 ※ 総便益は、供用後50年間の効果を金銭に換算したもので、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少効果等の合計である。 ・費用(C) 16.5億円 ※ 費用は、建設費に供用後50年間の維持管理費を加算している。 <p>○国道4号の渋滞緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道4号に集中していた交通が転換し、慢性的な渋滞が緩和される。 (19,900台/日 → 13,900台/日 約30%減) <p>○都市拠点間の連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧石橋市街地と旧国分寺市街地を新たな道路ネットワークで結ぶことにより、新市として、より一体化を促進する市町合併支援道路として地域連携の強化を図る。 (旧石橋町から旧国分寺町間の所要時間が約3分短縮) ・石橋第2、第3工業団地へのアクセス向上により、地域の経済・産業を支援する。
6 事業コスト縮減等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・公共工事コスト縮減行動計画2010(平成22年7月栃木県)に基づき、設計・施工各段階においてコスト縮減を検討する。

(一) 下野壬生線 小金井工区 位置図



【標準横断面図】

(単位:m)



(様式-1)

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]

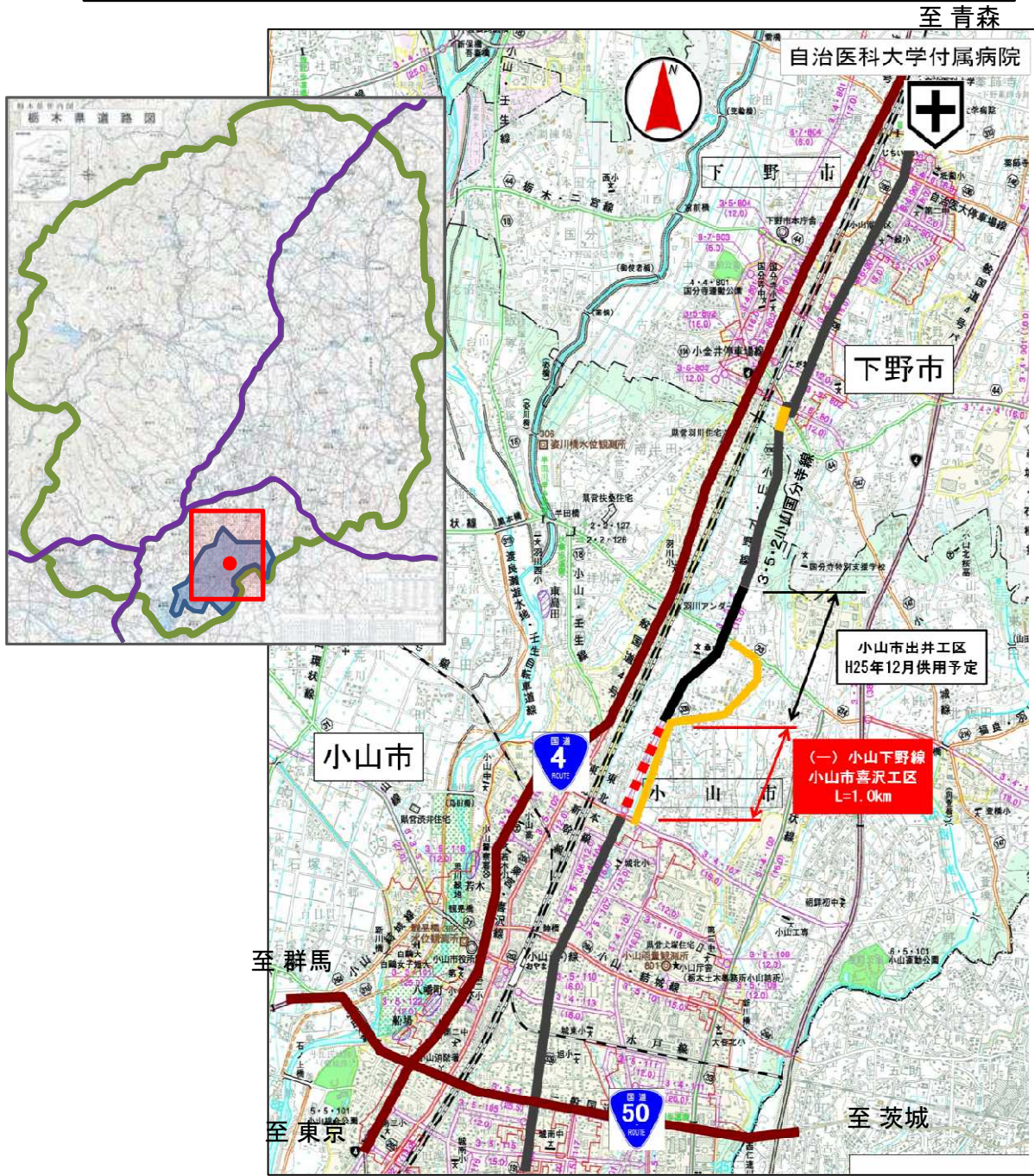
1/2

事業概要調書											
1 事業名	道路事業										
2 事業箇所	一般県道 <small>おやましもつけ</small> 小山下野線 <small>おやましきざわ</small> 小山市喜沢工区										
3 事業の概要	(1) 事業目的 <p>一般県道小山下野線は、<small>えきみなみちよう</small>小山市駅南町を起点とし、<small>しもつけしぎおん</small>下野市祇園に至る延長約12kmの幹線道路であり、小山市と下野市を南北に結ぶ地域の通勤通学等の日常生活を支える主要な道路である。</p> <p>しかしながら、現道が狭隘で屈曲しているため、西側に並行する一般国道4号に交通が集中することから、国道4号が慢性的な渋滞が発生している。</p> <p>喜沢工区は延長1,000mの2車線道路であり、本工区の整備により、今年度供用予定の出井工区と併せ、小山市と下野市を結ぶ道路ネットワークの強化を図るものである。</p> <p>喜沢工区は以下を事業目的とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道4号の渋滞緩和 ・都市間の連携強化 ・自動車・歩行者自転車の交通安全確保 										
	(2) 事業内容 <p>【計画の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道は道路幅員が狭隘で屈曲しており、沿線に人家が多いことから、延長1,000mのバイパス道路を整備する。 <table border="1"> <tr> <td>全体延長 : 約1,000m</td> <td>現況交通量 (H22年) : 8,900台/日</td> </tr> <tr> <td>道路幅員 : 15.0m</td> <td>参考(国道4号) : 17,635台/日</td> </tr> <tr> <td>車線数 : 2車線</td> <td>計画交通量 (H42年) : 11,500台/日</td> </tr> <tr> <td>道路区分 : 3種2級</td> <td>設計速度 : 60km/h</td> </tr> <tr> <td></td> <td>構造物等 : -</td> </tr> </table>	全体延長 : 約1,000m	現況交通量 (H22年) : 8,900台/日	道路幅員 : 15.0m	参考(国道4号) : 17,635台/日	車線数 : 2車線	計画交通量 (H42年) : 11,500台/日	道路区分 : 3種2級	設計速度 : 60km/h		構造物等 : -
	全体延長 : 約1,000m	現況交通量 (H22年) : 8,900台/日									
	道路幅員 : 15.0m	参考(国道4号) : 17,635台/日									
	車線数 : 2車線	計画交通量 (H42年) : 11,500台/日									
	道路区分 : 3種2級	設計速度 : 60km/h									
	構造物等 : -										
(3) 事業予定期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>期 間</th> <th>事 業 内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成26年度～平成29年度</td> <td rowspan="2">用地調査、用地取得 工事実施</td> </tr> <tr> <td>平成30年度～平成32年度</td> </tr> </tbody> </table>	期 間	事 業 内 容	平成26年度～平成29年度	用地調査、用地取得 工事実施	平成30年度～平成32年度					
期 間	事 業 内 容										
平成26年度～平成29年度	用地調査、用地取得 工事実施										
平成30年度～平成32年度											
(4) 事業費及び内訳	<table border="1"> <tr> <td>事業費</td> <td>約15億円</td> </tr> <tr> <td>事業費内訳</td> <td> 工事費 : 約4.0億円 用地補償費 : 約10.0億円 測量設計費 : 約1.0億円 </td> </tr> <tr> <td>財源内訳</td> <td>国費 : 55%、県費 : 45%</td> </tr> </table>	事業費	約15億円	事業費内訳	工事費 : 約4.0億円 用地補償費 : 約10.0億円 測量設計費 : 約1.0億円	財源内訳	国費 : 55%、県費 : 45%				
事業費	約15億円										
事業費内訳	工事費 : 約4.0億円 用地補償費 : 約10.0億円 測量設計費 : 約1.0億円										
財源内訳	国費 : 55%、県費 : 45%										
(5) 事業発案の経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> ・本工区北側に接続する出井工区が平成25年度に完成供用予定 ・小山市からの早期整備要望 										
4 県計画への位置付け	栃木県の道路・交通分野の将来構想である「人にやさしい県土60分構想」に基づき、都市内における拠点を結ぶとともに地域の生活を支える安全で快適な道路づくりを目指す。										
5 他計画・他事業との関連	出井工区(道路事業) H17～H25										
所轄部課名	県土整備部 道路整備課										

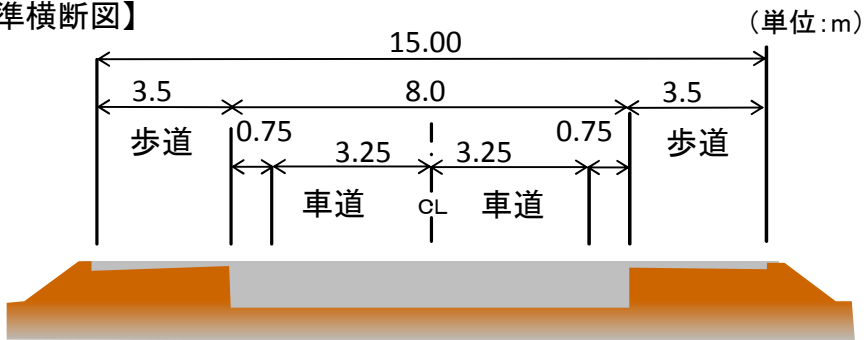
別添図面・・・事業位置図

事業評価調書	
事業名	道路事業
1 事業の必要性	<p>本路線は、小山市の中心市街地と下野市の中心市街地の結び、地域の日常生活を支える重要な路線であるにもかかわらず、出井・喜沢地区の現状は、以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道は狭小で屈曲している 最小幅員 4.0m(8.0m) ※()内は道路構造令の設計速度60km/hの時の望ましい値 ・交通が国道4号に集中し、慢性的な交通渋滞が発生 羽川交差点(主要渋滞箇所) : 最大渋滞長 100m 小山遊園地入り口交差点(主要渋滞箇所) : 最大渋滞長 300m ・小山城北小学校及び桑中学校の通学路に指定
2 事業の適時性	<ul style="list-style-type: none"> ・本工区北側に接続する出井工区が平成25年度に完了することから、更なる整備効果を図るため、引き続き事業着手する必要がある。
3 事業の適地性	<ul style="list-style-type: none"> ・小山市と下野市を結ぶ幹線道路として「3・5・2小山国分寺線」が都市計画決定されており、この都市計画道路を県道小山下野線として整備していることから、この喜沢工区についても同様に、この都市計画道路を整備することが妥当。
4 事業手法の適切性(県が事業主体となる理由等)	<ul style="list-style-type: none"> ・一般県道小山下野線の道路管理者である県が事業を実施する。
5 事業により予想される効果及び影響	<ul style="list-style-type: none"> ○経済効果 (完成2車線) <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益比(B/C) 3.6 ・総便益(B) 43.4億円 ※ 総便益は、供用後50年間の効果を金銭に換算したもので、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少効果等の合計である。 ・費用(C) 12.1億円 ※ 費用は、建設費に供用後50年間の維持管理費を加算している。 ○国道4号の渋滞緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・国道4号に集中していた交通が転換されることにより、慢性的な渋滞が緩和される。 (17,600台/日 → 15,400台/日 約13%減) ○都市間の連携強化 <ul style="list-style-type: none"> ・小山市街地と下野市街地を結ぶ道路ネットワークを強化することにより、県南部の地域連携強化を図る。 (小山市街地と下野市街地間の所要時間が約2分短縮) ○自動車・歩行者自転車の交通安全確保 <ul style="list-style-type: none"> ・道路線形の改善が図られる。 ・幅員狭小及び屈曲区間の解消により走行性が向上する。また、歩道を整備することにより小山城北小学校・桑中学校の生徒児童等の歩行者自転車の交通の安全が確保できる。
6 事業コスト縮減等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・公共工事コスト縮減行動計画2010(平成22年7月栃木県)に基づき、設計・施工各段階においてコスト縮減を検討する。

(一) 小山下野線 喜沢工区 位置図



【標準横断面図】



(様式-1)

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]

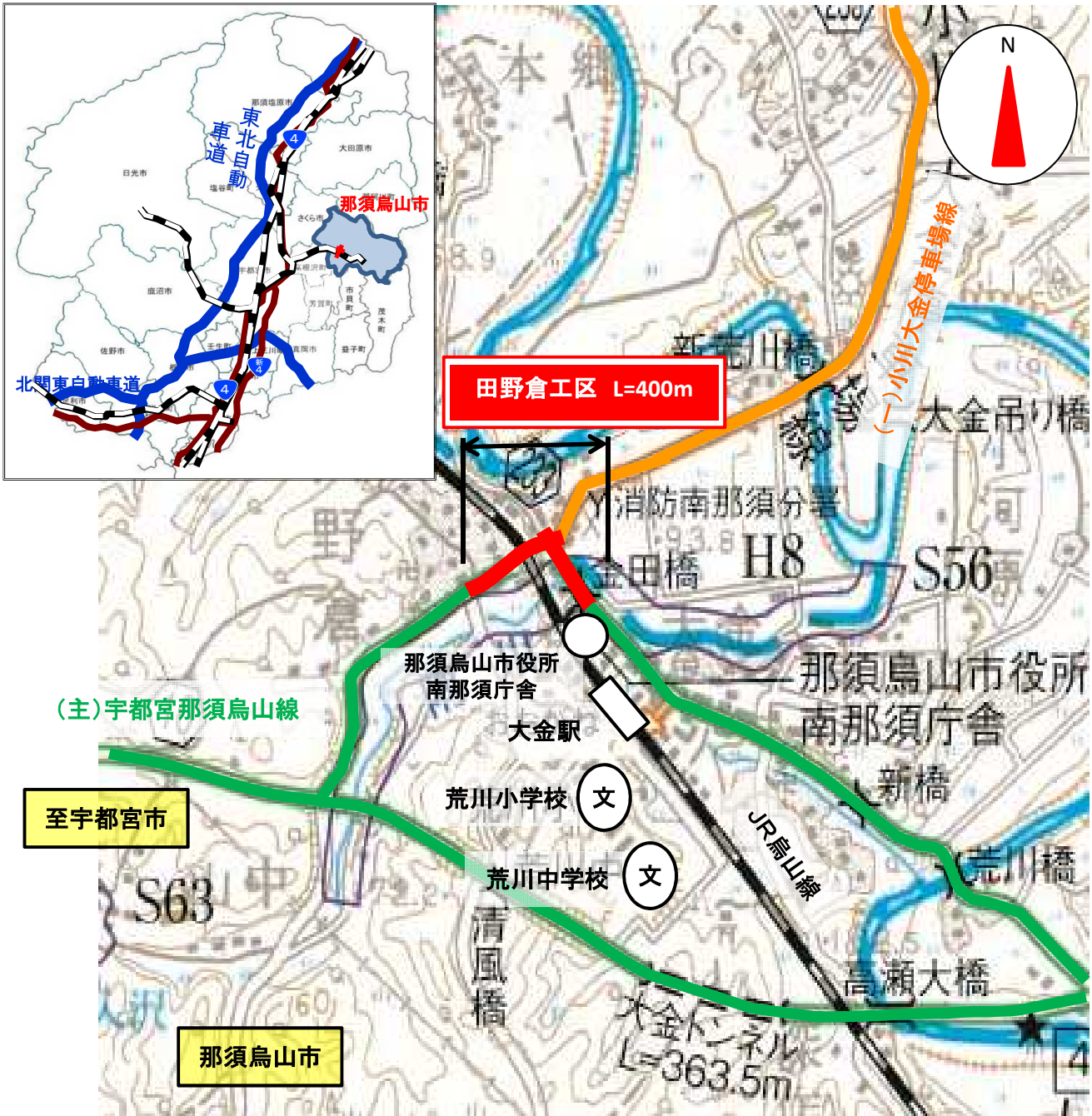
1/2

事業概要調書																	
1 事業名	道路事業																
2 事業箇所	主要地方道宇都宮那須烏山線 那須烏山市 田野倉工区																
3 事業の概要	(1) 事業目的 <p>主要地方道宇都宮那須烏山線は、宇都宮市から那須烏山市に至る延長約 29 km の幹線道路であるが、本路線は、旧南那須町市街地内の旧道部であり、JR 烏山線大金駅にアクセスしているなど、地域の通勤通学等、日常生活を支える重要な路線である。</p> <p>本路線の JR 烏山線と交差するアンダー部は、幅員が狭く、歩道が未整備なため、円滑な通行に支障をきたしている。また、県道小川大金停車場線との田野倉交差点は、右折レーンが無いことから、朝夕に交通渋滞を引き起こしている。</p> <p>このため、JR 烏山線の交差部の幅員を確保するとともに、歩道を設置し、さらに田野倉交差点の改良を行うことにより、安全で円滑な通行を確保するものである。</p> <p>田野倉工区は以下を事業目的とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全で円滑な通行の確保 ・現道の渋滞緩和 ・歩行者・自転車の交通安全確保 																
	(2) 事業内容 <p>【計画の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR 烏山線とのアンダー部拡幅工事については、現道交通を確保しながらの拡幅は困難なことから、北側に新たにアンダー部を設置することとする。 <table border="1"> <tr> <td>全体延長</td> <td>： 約 400m</td> <td>現況交通量 (H22 年)</td> <td>： 5,553 台/日</td> </tr> <tr> <td>道路幅員</td> <td>： 10.0m</td> <td>計画交通量 (H42 年)</td> <td>： 6,000 台/日</td> </tr> <tr> <td>車線数</td> <td>： 2 車線</td> <td>設計速度</td> <td>： 40km/h</td> </tr> <tr> <td>道路区分</td> <td>： 3 種 3 級</td> <td>構造物等</td> <td>： BOX カルバート 1 基</td> </tr> </table>	全体延長	： 約 400m	現況交通量 (H22 年)	： 5,553 台/日	道路幅員	： 10.0m	計画交通量 (H42 年)	： 6,000 台/日	車線数	： 2 車線	設計速度	： 40km/h	道路区分	： 3 種 3 級	構造物等	： BOX カルバート 1 基
	全体延長	： 約 400m	現況交通量 (H22 年)	： 5,553 台/日													
	道路幅員	： 10.0m	計画交通量 (H42 年)	： 6,000 台/日													
	車線数	： 2 車線	設計速度	： 40km/h													
道路区分	： 3 種 3 級	構造物等	： BOX カルバート 1 基														
(3) 事業予定期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>期 間</th> <th>事 業 内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 26 年度～平成 28 年度</td> <td rowspan="2">用地調査、用地取得 工事実施</td> </tr> <tr> <td>平成 27 年度～平成 31 年度</td> </tr> </tbody> </table>	期 間	事 業 内 容	平成 26 年度～平成 28 年度	用地調査、用地取得 工事実施	平成 27 年度～平成 31 年度											
期 間	事 業 内 容																
平成 26 年度～平成 28 年度	用地調査、用地取得 工事実施																
平成 27 年度～平成 31 年度																	
(4) 事業費及び内訳	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業費</th> <th>約 16 億円</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費内訳</td> <td> 工事費：約 10.0 億円 用地補償費：約 5.0 億円 測量設計費：約 1.0 億円 </td> </tr> <tr> <td>財源内訳</td> <td>国費：55%、県費：45%</td> </tr> </tbody> </table>	事業費	約 16 億円	事業費内訳	工事費：約 10.0 億円 用地補償費：約 5.0 億円 測量設計費：約 1.0 億円	財源内訳	国費：55%、県費：45%										
事業費	約 16 億円																
事業費内訳	工事費：約 10.0 億円 用地補償費：約 5.0 億円 測量設計費：約 1.0 億円																
財源内訳	国費：55%、県費：45%																
(5) 事業発案の経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> ・本工区は、JR アンダー部が幅員狭小であり、田野倉交差点に右折レーンが無いことから、車両の円滑な通行と自転車・歩行者の安全に支障をきたしている。 ・那須烏山市からの早期整備要望 																
4 県計画への位置付け	栃木県の道路・交通分野の将来構想である「人にやさしい県土 60 分構想」に基づき、都市内における拠点を結ぶとともに地域の生活を支える安全で快適な道路づくりを目指す。																
5 他計画・他事業との関連	特になし																
所轄部課名	県土整備部 道路整備課																

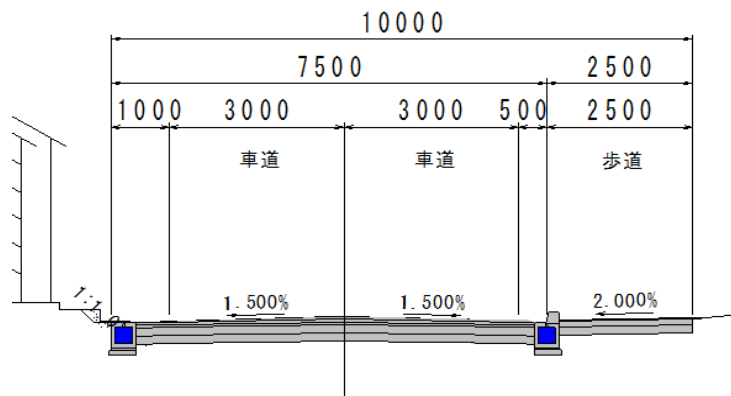
別添図面・・・事業位置図

事業評価調書	
事業名	道路事業
1 事業の必要性	<p>本路線は、那須烏山市の日常の生活を支える重要な路線であるにもかかわらず、田野倉地区の現状は、以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR烏山線交差部は、幅員5.0mと狭く、大型車とのすれ違いが困難なことに加え、県道小川大金停車場線との交差点は右折レーンがなく、朝夕を中心に渋滞が発生している。さらに当該工区内は、荒川小学校の通学路に指定されているにもかかわらず、歩道が未整備である。
2 事業の適時性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 昨年度実施した小学校通学路の緊急合同点検において、田野倉交差点が要対策箇所と位置付けられたため、早急な整備が必要である。
3 事業の適地性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現道は、JR烏山線とのアンダー一部を含む区間であり、現道交通を確保しながらの拡幅は困難なことから、北側に新たな道路を整備することとした。
4 事業手法の適切性(県が事業主体となる理由等)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要地方道宇都宮那須烏山線の道路管理者である県が事業を実施する。
5 事業により予想される効果及び影響	<p>○経済効果 (完成2車線)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 費用便益比(B/C) 1.3 ・ 総便益(B) 17.3億円 <ul style="list-style-type: none"> ※ 総便益は、供用後50年間の効果を金銭に換算したもので、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少効果等の合計である。 ・ 費用(C) 13.5億円 <ul style="list-style-type: none"> ※ 費用は、建設費に供用後50年間の維持管理費を加算している。 <ol style="list-style-type: none"> 1. 安全で円滑な通行の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路幅員をW5.0mからW10.0mへ拡幅し、JRのアンダー一部でのすれ違い困難が解消されることから、安全で円滑な通行が確保できる。 計画値：最小幅員 10.0m、最小曲線半径 100m 2. 現道の渋滞緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・ 交差点を整備することで右折レーンが設置されるとともに、三現示であった信号が二現示になることから渋滞緩和が図られる。また、高根沢方面～那珂川町(旧小川町)方面への所要時間が現況に比べて約2.4分短縮される。 3. 歩行者・自転車の交通安全確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道を設置することで、荒川小中学校の通学児童等の歩行者・自転車の交通の安全が確保できる。
6 事業コスト縮減等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共工事コスト縮減行動計画 2010(平成22年7月栃木県)に基づき、設計・施工各段階においてコスト縮減を検討する。

(主)宇都宮那須烏山線 田野倉 位置図



【標準横断面図】



(単位:mm)

(様式-1)

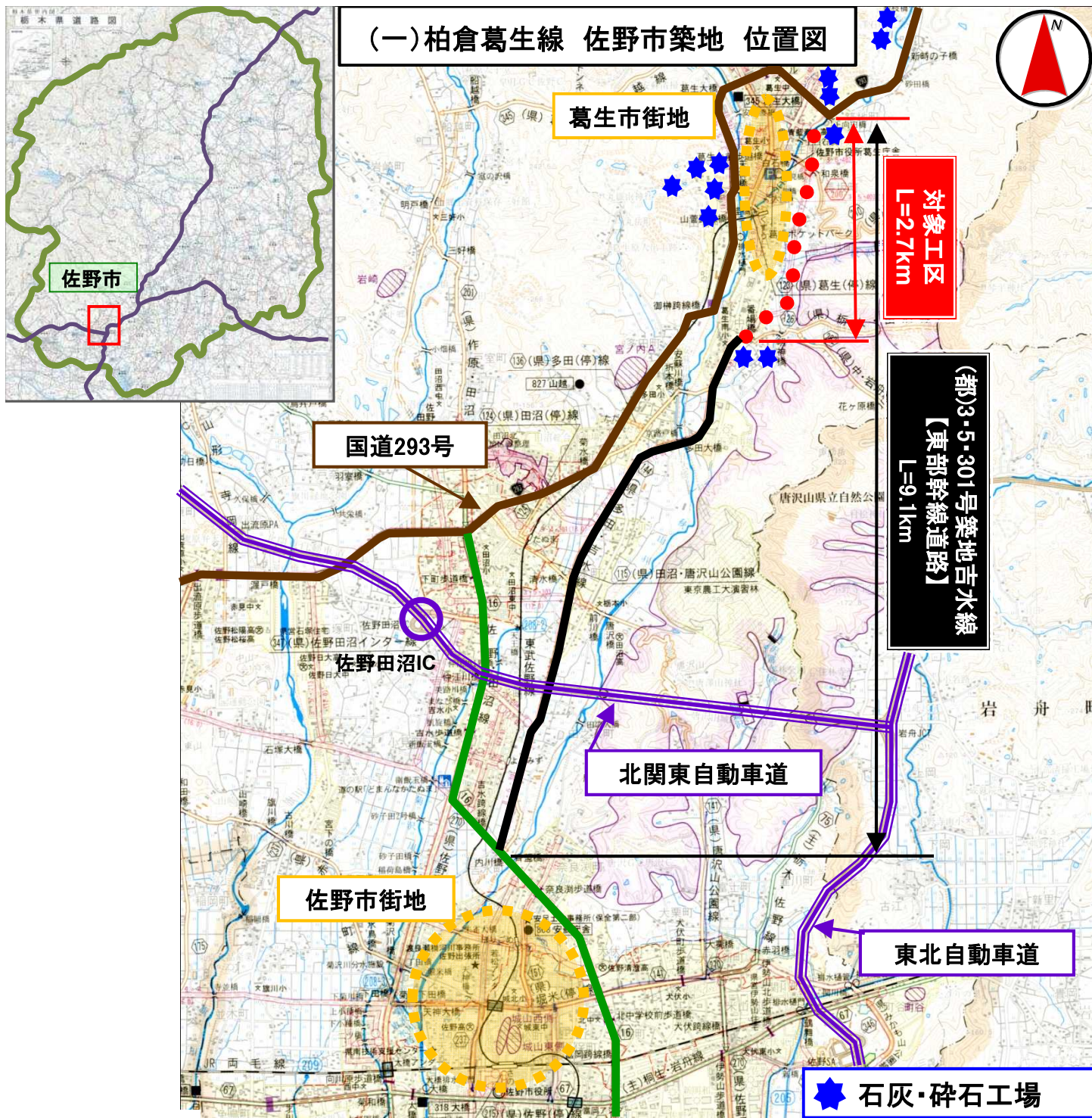
栃木県公共事業事前評価・自己評価書 [県土整備部 道路事業]

1/2

事業概要調書	
1 事業名	道路事業
2 事業箇所	一般県道 ^{かしわぐらくずう} 柏倉葛生線 佐野市 ^{ついでじ} 築地工区 ((都) 3・5・301 号築地吉水線【東部幹線道路】)
3 事業の概要	(1) 事業目的
	(2) 事業内容
	(3) 事業予定期間
	(4) 事業費及び内訳
	(5) 事業発案の経緯・背景
4 県計画への位置付け	栃木県の道路・交通分野の将来構想である「人にやさしい県土60分構想」に基づき、都市内における拠点を結ぶとともに地域の生活を支える安全で快適な道路づくりを目指す。
5 他計画・他事業との関連	・ 佐野市都市計画マスタープランにおける「東部幹線道路」(佐野市) ・ 県道栃木田沼線中工区 (道路事業 H25～H28)
所轄部課名	県土整備部 道路整備課

別添図面・・・事業位置図

事業評価調書	
事業名	道路事業
1 事業の必要性	<p>一般県道葛生停車場線及び市道本町枯木線は、葛生地区の日常生活を支える重要な路線であるにもかかわらず、現状は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺の石灰・砕石工場からの大型車が葛生市街地へ流入 大型車交通量1,592台/日 大型車混入率19.4%(H22道路交通センサス) ・幅員が狭く、線形が悪い。また、東武鉄道と平面交差している。 ・近隣に小学校、中学校、高校があり、自転車歩行者数が多い。 自転車数 296台/12h 歩行者数690台/12h(H22道路交通センサス) ・葛生小学校、葛生南小学校の通学路に指定されているが、一部区間においては歩道が整備されていない。 ・交通事故が発生 交通事故発生件数 H18～H23 : 23件(3.8件/年)
2 事業の適時性	<ul style="list-style-type: none"> ・本工区北側に接続する国道293号の佐野市・栃木市境において、平成24年度に会沢トンネルが開通した。
3 事業の適地性	<ul style="list-style-type: none"> ・佐野市の南北幹線道路として、「3・5・301号築地吉水線」が都市計画決定されていることから、この都市計画道路を整備することが妥当である。
4 事業手法の適切性(県が事業主体となる理由等)	<ul style="list-style-type: none"> ・一般県道柏倉葛生線の道路管理者である県が事業を実施する。
5 事業により予想される効果及び影響	<p>○経済効果 (完成2車線)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益比(B/C) 1.7 ・総便益(B) 32億円 ※ 総便益は、供用後50年間の効果を金銭に換算したもので、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少効果等の合計である。 ・費用(C) 19億円 ※ 費用は、建設費に供用後50年間の維持管理費を加算している。 <p>○南北拠点間の連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパスを整備することにより、葛生市街地～佐野市街地の所要時間が約4分短縮される。 <p>○葛生市街地の環境改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型車交通がバイパスに転換することにより、葛生市街地への大型車交通の流入が抑制され、葛生市街地の環境が改善される。 <p>○安全で円滑な交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路幅員及び道路線形の改善が図られる。また、通過交通がバイパスに転換することにより、現道の交通量が減少し、現道の交通事故の減少が図られる。
6 事業コスト縮減等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・公共工事コスト縮減行動計画2010(平成22年7月栃木県)に基づき、設計・施工各段階においてコスト縮減を検討する。



【標準横断面図】

