

(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

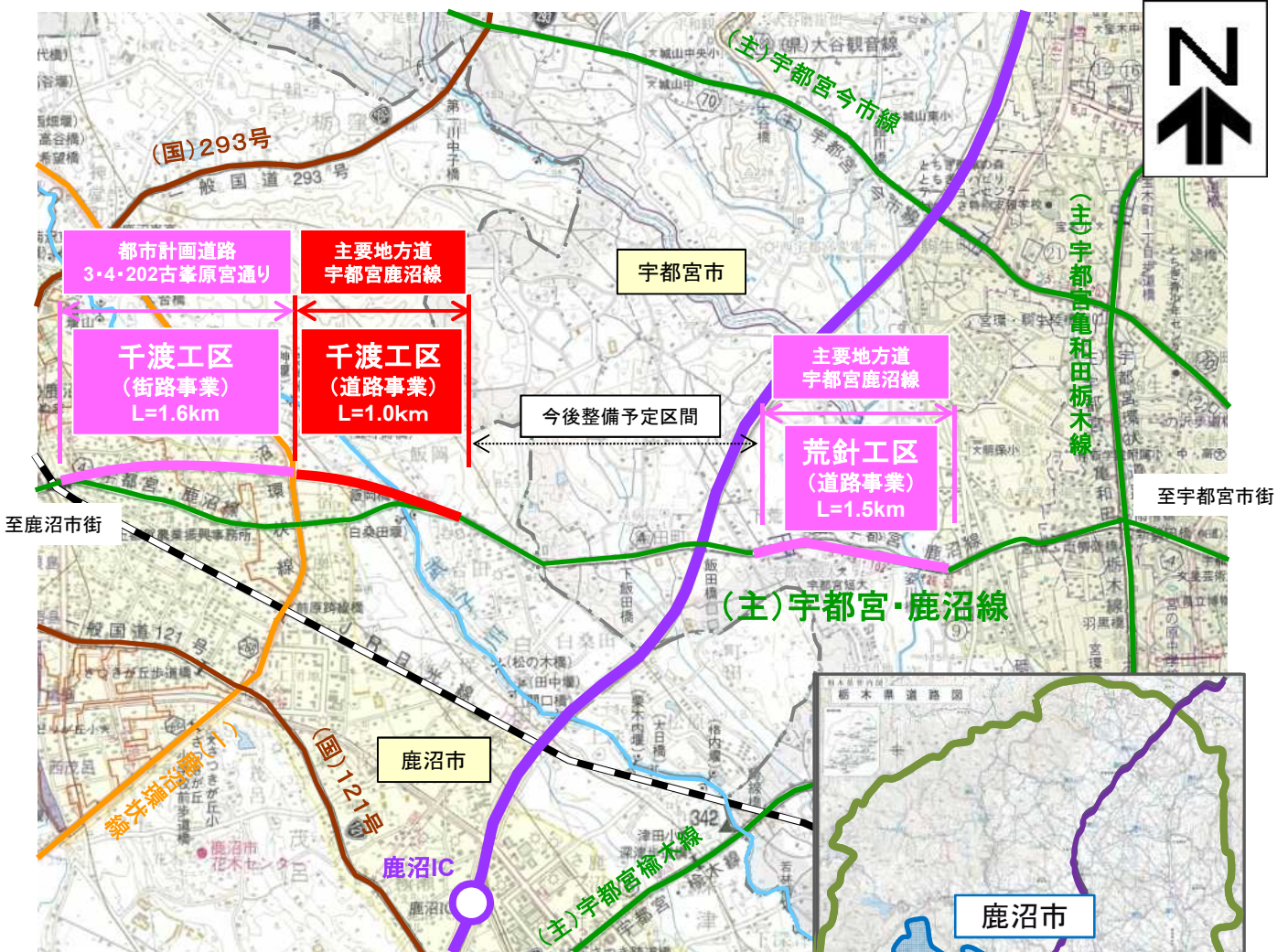
1	事業名	道路事業		
2	事業箇所	主要地方道宇都宮鹿沼線 鹿沼市千渡工区		
3	事業の概要	(1) 事業目的	<p>主要地方道宇都宮鹿沼線は、宇都宮市と鹿沼市の中心部を直結する延長約11kmの幹線道路であり、地域間の物流や通勤等の日常生活を支えるとともに、第三次緊急輸送道路にも指定されている重要な路線である。</p> <p>しかし、自動車類の交通量が1日あたり約1万9千台となっており、特に朝夕の通勤通学時間帯において交通渋滞が発生していると共に、交通事故も多く発生している。</p> <p>そこで、宇都宮市と鹿沼市との道路ネットワークを強化し、両市の連携強化と交流促進を図るため、本工程西側で整備中の街路事業と共に、本工程を整備するものである。</p> <p>千渡工区は以下を事業目的とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市間の連携強化</li> <li>・現道における渋滞緩和</li> <li>・自動車及び自転車歩行者の交通安全確保</li> </ul>	
		(2) 計画概要	<p>【計画の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本工程の西側については、街路事業により主要地方道宇都宮鹿沼線のバイパスとして都市計画道路「3・4・202号古峯原宮通り」を整備していることから、本工程についても同様に、この都市計画道路を整備する。</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体延長：約1,000m</li> <li>・標準幅員：25.0m（車道3.25m×4車線、歩道幅員3.5m） ・車線数：4車線</li> <li>・現況交通量：19,062台/日（H22年） ・計画交通量：19,300台/日（H42年）</li> <li>・設計速度：60km/h</li> </ul>	
	(3) 事業予定期間	期 間	事 業 内 容	
		平成26年度	詳細設計、地元事業説明	
		平成27年度～平成30年度 平成30年度～平成34年度	用地調査、用地取得 工事実施	
(4) 事業費及び内訳	事業費	約29億円		
	事業費内訳	用地補償費：約18億円 工事費：約11億円		
	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"> <li>・現在本路線において、千渡工区（街路事業）と荒針工区（道路事業）を整備中であるが、バイパス区間となる千渡工区（街路事業）と一体的に整備することで、事業効果の更なる発現を目指す。</li> <li>・鹿沼市からの早期整備要望がある。</li> </ul>			
4	県計画への位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、都市間を結ぶとともに、地域の生活を支える安全で快適な道づくりを目指す。</li> </ul>		
5	他計画・他事業との関連	千渡工区（街路事業） H19～H28 予定 荒針工区（道路事業） H11～H26 予定		
	所管部課名	県土整備部道路整備課		

※ 別添図面・・・事業位置図（縮尺S=1/50,000 又は 1/25,000）

## 事業概要調書

事業名	道路事業
1 事業の必要性	<p>本路線は、鹿沼市の東西軸を形成すると共に、宇都宮市と鹿沼市の中心部とを直結する重要な路線であるが、現道の現状は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝夕の通勤通学時に交通渋滞が発生 主要渋滞箇所：(仮称)白桑田バス停、千渡交差点、(仮称)茂呂街道口バス停 千渡交差点：最大渋滞長 650m 混雑度：1.74 (市境～県道鹿沼環状線間) ※H22道路交通センサスより</li> <li>・交通事故が発生 交通事故発生件数 H18～H23：52件 (8.7件/年) 事故危険箇所：鹿沼市千渡地内 (H20指定)</li> </ul>
2 事業の適時性 (今事業に着手する理由等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業効果の更なる発現のため、本工区西側で整備中の街路事業千渡工区と共に、バイパス区間を一体的に整備する必要がある。</li> <li>・同路線の宇都宮市内で整備中の道路事業荒針工区が平成 26 年度に完成する予定である。</li> </ul>
3 事業の適地性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鹿沼市の東西軸を形成する「3・4・202号古峯原宮通り」が都市計画決定されており、本工区の西側は既に本都市計画道路を街路事業で整備を進めていることから、引き続きこの都市計画道路を整備することが妥当と判断した。</li> </ul>
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"> <li>・事業区間は、主要地方道宇都宮鹿沼線のバイパスとして整備するため、道路管理者である県が事業を実施する。</li> </ul>
5 事業により予想される効果及び影響  <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機能的な効果</li> <li>・経済的な効果</li> <li>・他計画、他事業への波及効果</li> <li>・環境への影響など</li> </ul> </div>	<p>○経済効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益比 (B/C) 1.4</li> <li>・総便益 (B) 32.4億円 ※ 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</li> <li>・費用 (C) 22.4億円 ※ 費用は、建設費に供用後50年間の維持管理費を加算した合計を現在価値に換算した値</li> </ul> <p>○都市間 (宇都宮市～鹿沼市間) の連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宇都宮市と鹿沼市の連携が強化され、両市の交流促進が図られることで、地域経済や産業活動の支援となる。</li> </ul> <p>○現道の渋滞緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・4車線化及びバイパスへの転換により、渋滞が緩和される。 現道利用時 約22分 → バイパス利用時 約19分 短縮時間 約3分 ※県庁～鹿沼市役所間</li> </ul> <p>○交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の交通量が減少し、渋滞が緩和されることで、車両相互の交通事故の減少が期待される。</li> <li>・自転車歩行者道の整備により、自転車及び歩行者の安全が確保できる。</li> </ul> <p>○緊急輸送道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・震災時の第3次緊急輸送道路に指定されている本路線の機能が強化され、防災・危機管理体制の充実が図られる。</li> </ul>
6 事業コスト縮減等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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・施工段階において、コスト縮減を検討する。</li> </ul>

# (主)宇都宮鹿沼線 千渡工区 位置図 S=1:50,000



千渡工区(道路事業)【評価箇所】	<span style="color: red;">■</span>
事業中箇所	<span style="color: magenta;">■</span>
高速自動車道	<span style="color: purple;">■</span>
国道	<span style="color: brown;">■</span>
主要地方道	<span style="color: green;">■</span>
一般県道	<span style="color: orange;">■</span>

【標準横断面】

(単位:m)

