

## 事前評価を実施する栃木県県土整備部所管事業の一覧表

No	事業区分	事業主体	路河川名等	箇所名	総事業費 (億円)	事業予定期間	備考
1	道路	栃木県	主要地方道 西那須野那須線	那須塩原市・那須町 黒磯那須バイパス	28	H28～H37	報告
2	道路	栃木県	主要地方道 栃木二宮線	栃木市 大宮	27	H28～H40	報告
3	道路	栃木県	主要地方道 藤原宇都宮線	宇都宮市 上田原北	19	H28～H37	報告
4	河川	栃木県	一級河川思川	鹿沼市 深程	23	H28～H42	報告

事業の概要			
事業名	主要地方道西那須野那須線 黒磯那須バイパス整備事業		事業主体：栃木県
事業箇所	黒磯那須バイパス工区 那須塩原市上黒磯～那須町筒地		
事業の目的、事業発案の経緯・背景 本路線は、那須塩原市旧西那須野町と那須町を結ぶ、国道4号を補完する重要な幹線道路として都市計画道路に位置づけられている。 しかしながら、本工区周辺は市町境を流れる那珂川により分断され、上下流には渡河する橋梁が少ないことから、那須塩原市街地に直結する晩翠橋に交通が集中し、通勤時間や観光シーズンにおいて、渋滞が発生し、沿線住民及び観光客の通行に支障をきたしている。 このため、本事業により橋梁を含むバイパスを新設し、既存の交通を分散させることにより、交通の円滑化と那須高原エリアの観光周遊性の向上を図る。 また、県議会県土整備委員会においても地元那須塩原市及び那須町により早急な整備を要望されている。			
事業内容 【計画の基本スタンス】 那須ICアクセスに配慮したバイパスとし、地形的には那珂川の急峻な河岸段丘であるため、適切な縦断勾配になるよう設定し、併せて歩行者・自転車の利用を考慮した計画とする。 ・総延長：約2,070m ・標準幅員：12.0m(片側歩道部) (車道6.5m、歩道2.5m、自転車専用通行帯1.5×2) 14.5m(両側歩道部) (車道6.5m、歩道2.5m×2、自転車専用通行帯1.5×2) (3種2級) ・車線数：2車線 ・計画交通量：8,400台/日(平成42年) ・主要構造物：橋梁1橋(約240m)			
事業予定期間	平成28年度～H37年度 用地調査：平成28年度 用地取得：平成29年度～33年度 工事実施：平成31年度～37年度	事業見込額及び内訳	総事業費 約28億円 測量設計費：約1億円 用地補償費：約3億円 工事費：約24億円 財源内訳 国費：55% 県費：45%
事業概要図 別紙記載			
県計画への位置付け 本路線は「広域道路網マスタープラン」において、広域道路に位置付けられている。また、「人にやさしい県土60分構想」の基本施策である「広域道路網の充実強化」として、観光地の周遊性向上に寄与する道路づくりに位置づけられる。			
他計画・他事業との関連 那須塩原市と那須町の都市計画マスタープランにおいて都市間連携軸の道路整備として本路線が位置付けられている。			

事業の評価	
1. 事業の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>晩翠橋付近の渋滞を緩和し、円滑な交通を確保する必要がある。最大で渋滞長550m</li> <li>那須高原エリアの観光周遊性を向上させるため、道路ネットワークを強化する必要がある。</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>本路線は那須塩原市と那須町の広域ネットワークを担う路線で、平成21年度に隣接する上厚崎工区や平成24年度に3・4・1本郷通りが開通したことから、本工区について引き続き事業に着手し、バイパスとして整備効果を発現させる必要がある。</li> </ul>
3. 事業の適地性	<ul style="list-style-type: none"> <li>本バイパスのルート設定に当たっては那須塩原市と那須町までの広域ネットワーク形成を担う路線として、那須塩原市街地に直結する3・3・2都市計画道路黒磯那須北線と合致させる計画とする。</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>主要地方道西那須野那須線のバイパスとして整備を行うものであり、道路管理者として、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	<p>○経済効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>費用便益比(B/C) 3.1</li> <li>総便益(B) 66.8億円 ※供用後50年間の効果を金銭に換算し現在価値化したもので、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少効果、観光寄与便益等の合計である。</li> <li>総費用(C) 21.5億円 ※建設費と供用後50年間の維持管理費をそれぞれ現在価値化して加算したもの。『事業の概要』の「事業見込額及び内訳」とは異なる。</li> </ul> <p>○那須高原エリアの観光周遊性向上</p> <p>○那須ICへのアクセス性向上</p> <p>○バイパスへの交通転換による晩翠橋付近の渋滞緩和</p> <p>○災害時等の救援活動や物資輸送に資する道路ネットワーク強化</p>
6. 事業コスト縮減等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>急峻な地形による切土を工区内の盛土区間に流用しコスト縮減を図る。</li> <li>再生材の利用や、盛土における他現場発生土の利用に努め、コストの縮減を図る。</li> </ul>
事業の対応方針(案)	本事業については、平成28年度より着手する。

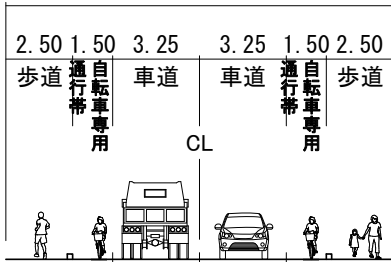
# 事業概要図



## 標準横断面図

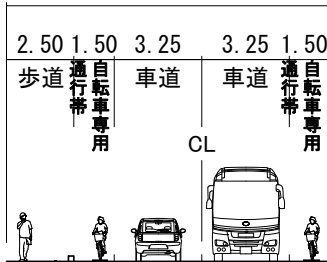
### 両側歩道部(平坦部)

14.50



### 片側歩道部(平坦部以外)

12.00



## 案内図



事業の概要			
事業名	主要地方道 <small>とちぎのみや</small> 栃木二宮線 <small>おおみや</small> 大宮工区整備事業		事業主体：栃木県
事業箇所	<small>おおみや</small> 大宮工区 <small>とちぎ おおみやまち</small> 栃木市大宮町		
事業の目的、事業発案の経緯・背景			
<p>本路線は、栃木市と真岡市を東西に結び、地域間の生産物流及び通勤通学を支え、道路ネットワークを形成する重要な幹線道路である。</p> <p>しかしながら、本事業区間は、大型車を含めた通過交通が非常に多いが、幅員狭小で屈曲し、歩道の未整備区間も多いため、沿線の小・中学校児童生徒が危険にさらされており、安全で円滑な交通に支障をきたしている。</p> <p>このため、本事業によるバイパスを基本とした道路整備により、都市間を結ぶ道路ネットワークの強化と安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>また、県議会県土整備委員会においても地元栃木市より早急な整備が要望されている。</p>			
事業内容			
【計画の基本スタンス】			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道は道路幅員が狭く屈曲し、また沿線に人家が多いため現道拡幅が困難であることから、延長3,600mのバイパスを基本とした整備計画とする。</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・総延長：約3,600m</li> <li>・標準幅員：15.5m(車道6.5m、歩道3.5m×2、路肩1.0m×2)(3種2級)</li> <li>・車線数：2車線</li> <li>・計画交通量：8,800台/日(バイパス：平成42年) 2,900台/日(現道：同上)</li> </ul>			
事業予定期間	平成28年度～平成40年度 用地調査：平成28年度～ 用地取得：平成28年度～平成37年度 工事実施：平成30年度～平成40年度	事業見込額及び内訳	総事業費 約27億円 事業費内訳 測量設計費：約1億円 用地補償費：約10億円 工事費：約16億円 財源内訳 国費：55% 県費：45%
事業概要図			
別紙記載			
県計画への位置付け			
<p>本路線は、「栃木県広域道路網マスタープラン」において、広域道路に位置付けられている。また、「人にやさしい県土60分構想」の基本施策である「広域道路網の充実強化」として、市町の拠点間の連携を強化するとともに、地域の生活を支える道路づくりに位置づけられる。</p>			
他計画・他事業との関連			
<p>栃木市都市交通マスタープラン(平成25年3月)において、市全体の骨格を形成する道路として位置付けられている。</p>			

事業の評価		
評価の視点	1. 事業の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道は屈曲・狭隘で交通に支障があるため、交通の円滑化を図る必要がある。</li> <li>・現道の大型車を含む通過交通を低減させ、自転車歩行者の安全を確保する必要がある。</li> </ul> <p>交通量(実測12時間) 7,756台 うち大型車1,057台(混入率13.6%) 死傷事故発生件数 H10～H24：6件</p>
	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>・現在施工中の大光寺橋工区が平成28年春に供用の見通しであるうえ、周辺にて事業中である都市計画道路3・3・3号小山栃木都賀線(大宮工区)と都市計画道路3・4・203号今泉泉川線(泉川工区)がそれぞれ平成33年度、平成41年に完了予定であり、一体的な整備を行い、整備効果を上げる必要がある。</li> </ul>
	3. 事業の適地性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道が人家連担地区に位置し、拡幅整備が困難かつ多額の費用を要するため、バイパスを基本として整備する。</li> <li>・バイパスルートは土地利用の状況、施工性、経済性等を総合的に勘案し決定したものである。</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>・主要地方道栃木二宮線のバイパスとして整備を行うものであり、道路管理者として、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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○経済効果               <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益比(B/C) 3.2</li> <li>・総便益(B) 67.9億円</li> <li>※供用後50年間の効果を金銭に換算し現在価値化したもので、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少、沿道環境向上効果の合計である。</li> <li>・総費用(C) 21.2億円</li> <li>※建設費と供用後50年間の維持管理費をそれぞれ現在価値化して加算したもの。『事業の概要』の「事業見込額及び内訳」とは異なる。</li> </ul> </li> <li>○大型車等通過交通の低減による、沿線の交通安全の確保</li> <li>○災害時等の救援活動や物資輸送に資する道路ネットワーク強化</li> </ul>
	6. 事業コスト縮減等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再生材の利用や、盛土における公共工事間流用に努め、コスト縮減を図る。</li> </ul>
事業の対応方針(案)		本事業については、平成28年度より着手する。

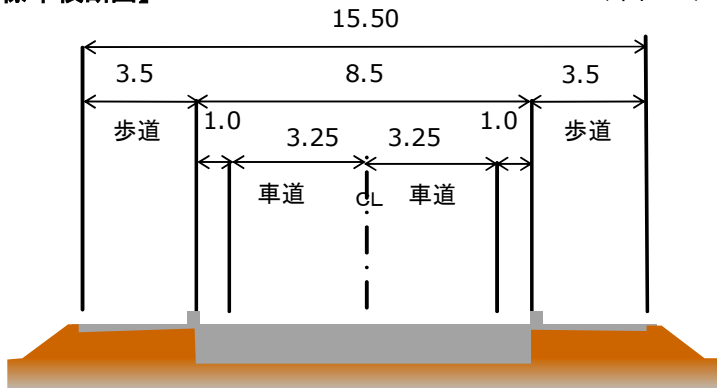
# 事業概要図



## 【現道の状況】



## 【標準横断面図】

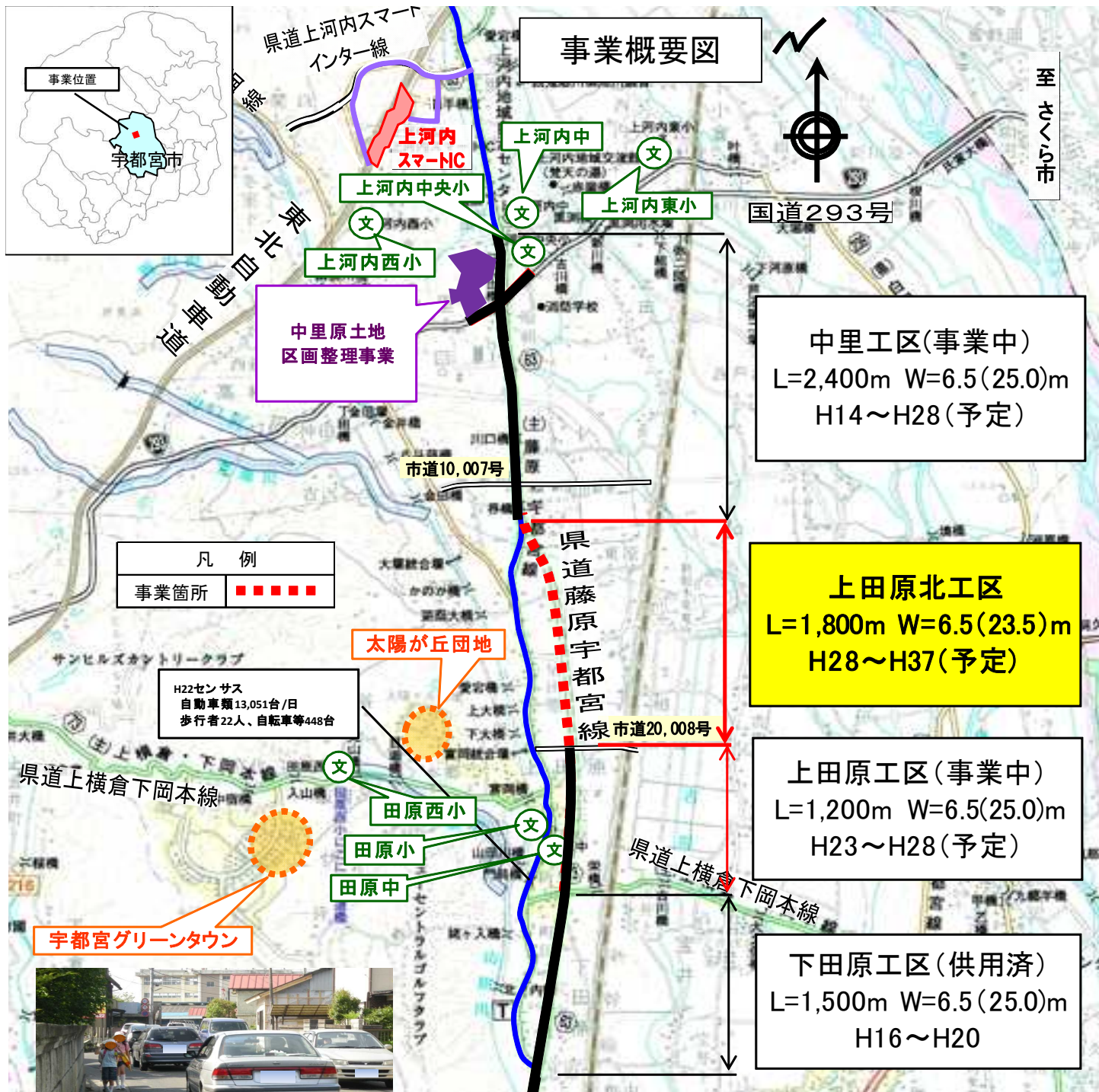


### 事業の概要

事業名	主要地方道藤原宇都宮線 上田原北工区整備事業		事業主体	栃木県
事業箇所	上田原北工区 宇都宮市金田町～相野沢町			
<b>事業の目的、事業発案の経緯・背景</b> 本路線は、日光市藤原を起点とし、宇都宮中心市街地に至る幹線道路であり、地域間交流及び沿線地域の社会経済活動や生活を支える重要な路線である。 しかし、宇都宮市街地から旧上河内町地内までの区間においては、幅員狭小で、大型車のすれ違いにも支障があり、また、田原小学校・田原中学校が沿線にあるにもかかわらず歩道が未整備であることから、通学児童が危険にさらされている。さらに最近では、東北自動車道上河内スマートインターチェンジの整備や中里原土地区画整理事業が進んだ事などにより交通量が増加しているため、整備の必要性が一層高まっている状況である。 このため、平成16年度より宇都宮市街地側からバイパス整備を順次推進してきたところであり、残りの本工区を整備することで円滑な交通が確保され、県北部と宇都宮市街地との連携強化が図られるとともに、現道を利用する通過交通を排除することで、安全な生活道路を確保するものである。 また、宇都宮市と近隣市町で組織する主要地方道藤原宇都宮線整備促進期成同盟会においても早期整備を要望されている。				
<b>事業内容</b> <b>【計画の基本スタンス】</b> ・現道は人家連担地区に位置し、拡幅が困難かつ多額な経費を要するためバイパス形式とし、地域の生活に配慮した計画とする。 ・将来交通量に対応可能な4車線計画とするが、当面は暫定的に2車線を整備することとし、交通量の推移を見ながら適宜4車線化を図る。				
・総延長：約1,800m ・標準幅員：23.5m(車道13.0m、自歩道3.5m×2、路肩1.0m×2、中分1.5m)(3種2級) ・車線数：4車線(暫定2車線) ・計画交通量：9,700台/日(バイパス(暫定2車線)：平成42年) 3,200台/日(現道：同上)				
事業予定期間	平成28年度～平成37年度	事業見込額及び内訳	総事業費 約19億円 事業費内訳 測量設計費：約1億円 用地補償費：約9億円 工事費：約9億円 財源内訳 国費：55% 県費：45%	
<b>事業概要図</b> 別紙記載				
<b>県計画への位置付け</b> 本路線は、「栃木県広域道路網マスタープラン」において、広域道路に位置付けられている。また「人にやさしい県土60分構想」の基本施策である「広域道路網の充実強化」として、地域の生活を支える道路づくりに位置付けられる。				
<b>他計画・他事業との関連</b> ・東北自動車道上河内スマートIC 平成17年5月：下り線降車供用 平成18年3月：上り線乗車供用 平成22年12月：下り線乗車、上り線降車供用 ・中里原土地区画整理事業 平成18年度～平成28年度 施工面積14.4ha、計画人口1000人(299区画)				

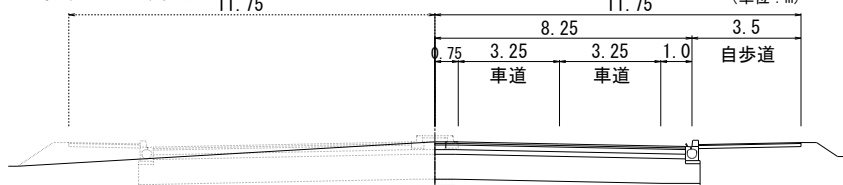
### 事業の評価

評価の視点	1. 事業の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>円滑な交通の確保により、県北地域と宇都宮市との連携強化を図る必要がある。</li> <li>現道を利用する通過交通を排除することにより安全な生活道路を確保する必要がある。</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>本工区は宇都宮市金田町から下田原町までを直結するバイパスの一部であり、バイパスとしての効果を発現させるためには、引き続き本工区を整備する必要がある。</li> <li>現在事業中の上田原工区が平成28年度に完了の見通しがたったことから、本工区について引き続き事業に着手し、バイパスとして整備効果を発現させる必要がある。</li> </ul>
	3. 事業の適地性	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道が人家連担地区に位置し、拡幅整備が困難かつ多額の費用を要するため、バイパス方式を選択したものである。</li> <li>バイパスルートは土地利用の状況、施工性、経済性等を総合的に勘案し決定したものであり、当工区もその一部をなしているものである。</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>主要地方道藤原宇都宮線のバイパスとして整備を行うものであり、道路管理者として、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	○経済効果 ・費用便益比(B/C) 2.5 ・総便益(B) 38.0億円 ※供用後50年間の効果を金銭に換算し現在価値化したもので、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少、沿道環境向上効果の合計である。 ・総費用(C) 15.0億円 ※建設費と供用後50年間の維持管理費をそれぞれ現在価値化して加算したもの。 『事業の概要』の「事業見込額及び内訳」とは異なる。 ○県北地域と宇都宮市との地域間交流活性化 ○上河内 SIC 等広域幹線道路とのアクセス性向上による産業・経済活動への支援 ○バイパス整備での現道の通過交通排除による田原小学校・田原中学校の通学児童をはじめとした生活道路利用者の安全確保
	6. 事業コスト縮減等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>再生材の利用や、建設発生土の近隣他現場へ搬出等に努め、コストの縮減を図る。</li> </ul>
事業の対応方針(案)		本事業については、平成28年度より着手する。



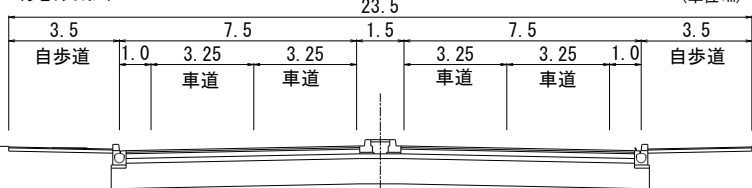
【標準横断面】

(暫定形:今回) 11.75 11.75 (単位:m)



(完成形)

(単位:m)

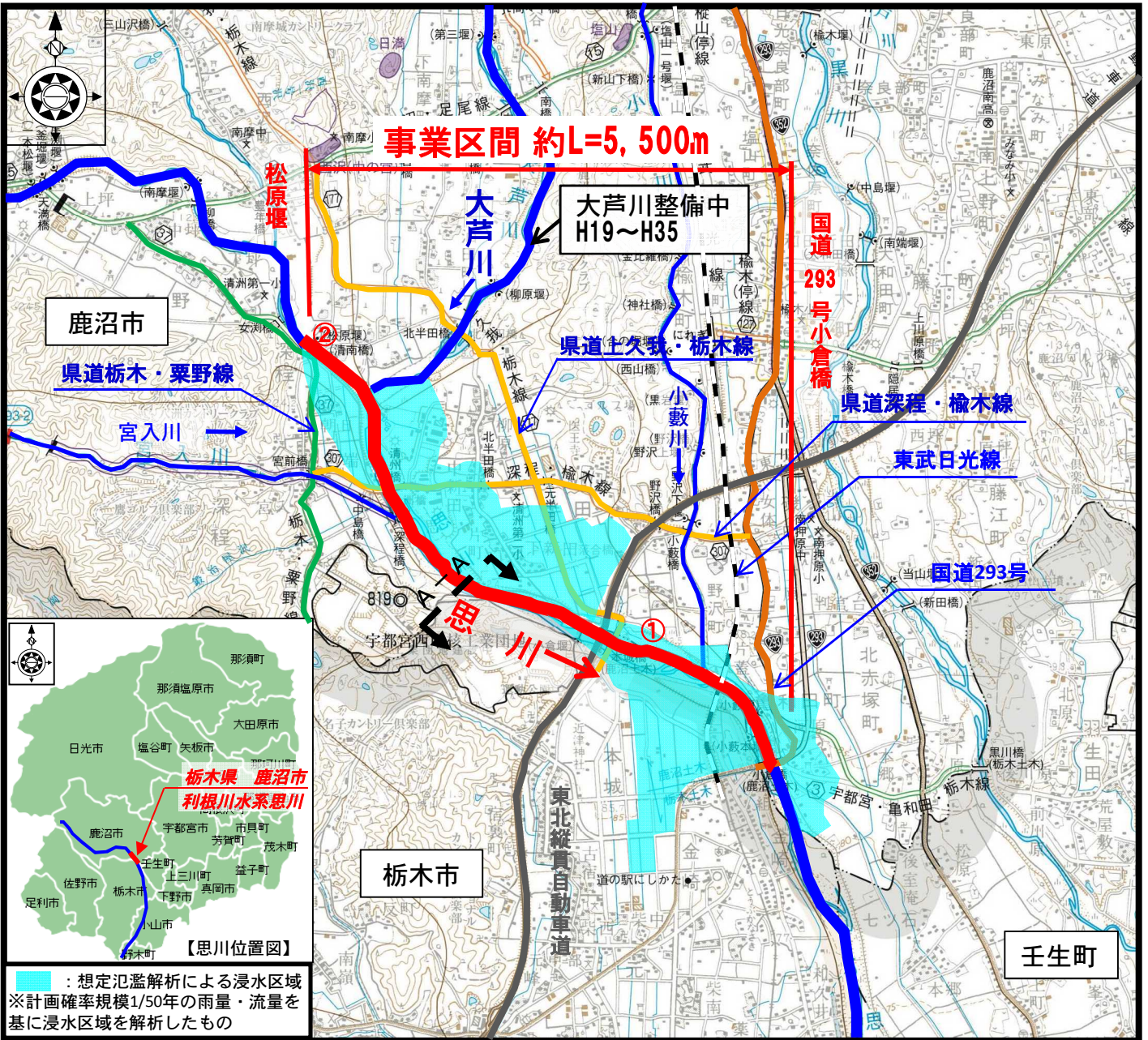


事業の概要				
事業名	一級河川 <sup>おもいがわ</sup> 思川 安全な川づくり事業		事業主体	栃木県
事業箇所	深程 <sup>ふかほど</sup> 工区 一般国道293号小倉橋 <sup>おくらばし</sup> （鹿沼市 <sup>かぬまし</sup> 電和田町）～松原堰 <sup>まつばらげき</sup> （鹿沼市 <sup>かぬまし</sup> 深程町）			
事業の目的、事業発案の経緯・背景				
<p>思川は、その源を足尾山地の地蔵岳（標高1,274m）に発し、鹿沼市、栃木市、小山市を流下し野木町で渡良瀬遊水地に流入する延長77.8kmの一級河川である。</p> <p>思川は、昭和26年から河川改修事業に着手し、現在、国道293号小倉橋まで事業を導入し進めている。</p> <p>本事業区間においても、計画に対し流下能力が不足している状況であることから、河川断面を拡大することにより、氾濫を防止し、浸水被害の軽減を図ることを目的としている。</p>				
事業内容				
【計画の基本スタンス】				
<ul style="list-style-type: none"> <li>計画流量である 1,000m<sup>3</sup>/s～2,100m<sup>3</sup>/sの洪水を安全に流下できるよう河川断面の拡大を図る。</li> <li>河川整備にあたっては、現況の瀬、淵※等を可能な限り保全し、生物の生息・生育環境を確保するとともに現況の植生を保全する。</li> <li>※瀬とは川の水深が浅い部分であり、淵とは川の水深が深い部分のことである。</li> </ul>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>総延長：約5,500m</li> <li>計画流量：2,100m<sup>3</sup>/s（大芦川合流後） 1,000 m<sup>3</sup>/s（合流前）</li> <li>計画確率規模：1/50（概ね50年に一度の割合で発生する洪水流量を目標に整備します）</li> <li>川幅：約70～280m</li> <li>計画河床勾配：1/250</li> <li>工事内容【本工事】 築堤 約117,600m<sup>3</sup> 掘削 約57,200m<sup>3</sup> 護岸 約15,700m<sup>2</sup></li> <li>【附帯工事】 橋脚補強 3橋（道路橋 2橋 鉄道橋 1橋） 樋門樋管 3箇所</li> </ul>				
事業予定期間	平成28年度～平成42年度	事業見込額及び内訳	総事業費 約23億円 測量設計費：約 2億円 用地補償費：約 3億円 工事費：約18億円 財源内訳 国費：50% 県費：50%	
事業概要図				
事業位置図、標準横断図、現況写真（別紙）				
県計画への位置付け				
平成27年3月に策定（変更）した「思川圏域河川整備計画」に基づき河川の整備を行う。				
他計画・他事業との関連				
大芦川広域河川改修事業（事業期間 H19～H35）				

事業の評価		
評価の視点	1. 事業の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画流量2,100m<sup>3</sup>/sに対し、部分的に約半分程度の流下能力しか無い状況であることから、河川断面を拡大することにより、浸水被害の軽減を図る必要がある。</li> <li>また、現在事業実施中の支川大芦川が完了すると、思川に流入する量が増加するが、現況の本事業区間の河川断面では、その増加量に対応する事ができないことから、支川大芦川と合わせた河川改修が必要である。</li> </ul>
	2. 事業の適時性（今事業に着手する理由等）	支川大芦川の河川改修が平成35年度に事業完了予定であり、本事業区間において流入量増加に対応する河川の断面確保が必要であることから、平成28年度に事業着手し、計画的に河川改修を行う。
	3. 事業の適地性	本事業は、既設堤防の嵩上げと現況河川内の掘削などにより、極力新規の用地取得を少なく河川断面の拡大を図り、流下能力を向上させる計画としている。大規模な用地を必要とする調節池や遊水地などの計画よりも、事業費の縮減、周辺環境への影響、土地の利用状況等の観点から現況河川を活かした整備を行う。
	4. 事業手法の適切性（県が事業主体となる理由等）	一級河川思川の河川改修を行うものであり、河川管理者として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	○経済効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>費用便益比（B/C） 11.8</li> <li>総便益（B） 165.1億円 ※施設完成後50年間の効果を金銭に換算し現在価値化したもので、治水事業によって得られる家屋、農作物、公共土木施設などの被害防止便益の合計に、施設の残存価値を加算したものである。</li> <li>総費用（C） 13.9億円 ※建設費と施設完成後50年間の維持管理費をそれぞれ現在価値化して加算したものであり、『事業の概要』の「事業見込額及び内訳」とは異なる。</li> </ul> ○被害軽減効果（想定される主な浸水被害） 浸水面積 約 278ha、浸水家屋 375戸 一般国道293号、県道深程・楡木線、県道上久我・栃木線、県道栃木・栗野線 東武日光線
	6. 事業コスト縮減等の可能性	現況河道を生かした計画とすることで用地補償費を縮減し、また既設の護岸を極力利用することで事業コストの縮減を図る。
事業の対応方針（案）		本事業については、平成28年度より着手する。



# 一級河川思川 事業概要図 S=1:50,000



## 【計画概要】

計画延長(m)	5,500
事業種類	河川改修
計画確率規模	1/50
計画流量 (m <sup>3</sup> /s)	2,100
現況流下能力(m <sup>3</sup> /s)	概ね1,100
総事業費(億円)	約23

## 【出水の状況】

① 本城橋下流付近 (H14.7)



② 清南橋上流付近 (H14.7)



## 【標準断面図A-A】

