

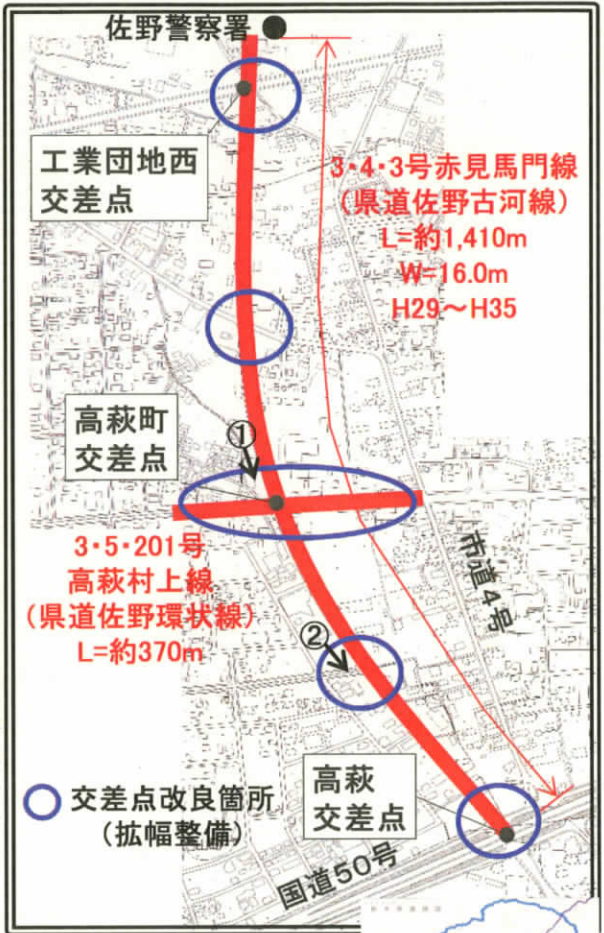
## 事業の概要

事業名	街路事業 足利佐野都市計画道路3・4・3号赤見馬門線ほか1路線 高萩町工区		事業主体	栃木県
事業箇所	高萩町工区 佐野市浅沼町～馬門街			
事業の目的、事業発案の経緯・背景	<p>本路線は、佐野市を南北に縦断し、佐野市街地から佐野新都市地区や国道50号、東北自動車道佐野藤岡ICへアクセスする、地域の経済産業活動及び通勤通学を支える重要な幹線道路である。</p> <p>沿道には商業施設や住宅が建ち並び、交通量も多い区間であるが、本事業区間は2車線、本事業区間の以北が4車線で整備されており、朝夕の通勤車両や休日の近隣商業施設への来訪者の車両が集中することにより渋滞が発生している。特に南進方向では渋滞状況が顕著であり、安全で円滑な交通の確保が求められている。</p> <p>このため、高萩交差点における国道50号への左折車両による渋滞や、車線数が減少する工業団地西交差点での車両の錯綜などを早期に解消するため、南進方向の2車線化や国道50号に向かう左折車線の設置などにより、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佐野市より早急な整備が要望されている。</p>			
事業内容	<p>【計画の基本スタンス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>南進方向の渋滞状況が顕著であることや沿道に商業施設や人家が建ち並んでいることから、事業効果の早期発現のため、現道幅員を活用した車線構成の見直しによる南進方向の2車線化及び拡幅整備による交差点改良を基本とした整備計画とする。</li> <li>総延長：約1,780m</li> <li>【3・4・3号赤見馬門線】</li> <li>標準幅員（一般部）：16.0m（車道9.0m、歩道2.5m×2、自転車通行帯1.0m×2） （交差点部）：19.0m（車道9.0m+右折車線、歩道2.5m×2、自転車通行帯1.0m×2）</li> <li>車線数：3車線（南進2車線、北進1車線）（第4種第2級）</li> <li>計画交通量：18,600台/日（平成42年）</li> <li>【3・5・201号高萩村上線】</li> <li>標準幅員（交差点部）：16.0m（車道6.0m+右折車線、歩道2.5m×2、自転車通行帯1.0m×2）</li> <li>車線数：2車線（第4種第2級）</li> </ul>			
事業予定期間	平成29年度～平成35年度 用地調査：平成29年度～ 用地取得：平成29年度～平成34年度 工事実施：平成31年度～平成35年度	事業見込額及び内訳	総事業費 約21億円	
			事業費内訳 測量設計費：約1億円 用地補償費：約12億円 工事費：約8億円	
			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	「足利佐野都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成28年3月）」において、広域拠点地区の形成を支援するとともに、周辺都市との移動や連携の促進を図る都市間連携軸として位置づけられている。			
他計画・他事業との関連	「佐野市都市計画マスタープラン（平成21年3月）」において、都市活力軸及び内環状道路を構成する路線として位置づけられている。また、「佐野市総合交通マスタープラン（平成21年3月）」において、広域幹線道路を補完し、都市拠点間を結ぶ都市間連絡道路として位置づけられている。			

## 事業の評価

評価の視点	1. 事業の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>佐野市を南北に縦断し都市の骨格を形成する幹線道路として、交通渋滞の緩和を図り、安全で円滑な交通の確保を図る必要がある。</li> <li>自転車と歩行者が歩道内で錯綜している状況であることから、自転車・歩行者の安全な通行を確保する必要がある。</li> </ul> <p>交通量（H22センサス）16,689台/日 主要渋滞箇所（区間）への位置づけあり（高萩町交差点、工業団地西交差点）</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>高萩町交差点及び工業団地西交差点が「主要渋滞箇所」に指定されており、早急な渋滞対策が必要である。</li> <li>佐野市街地と佐野新都市地区や東北自動車道佐野藤岡ICを結ぶルートであり、新防災拠点として平成27年11月に新庁舎が開庁した佐野市役所へのアクセス強化のため、早急な整備が必要である。</li> </ul>
	3. 事業の適地性	<ul style="list-style-type: none"> <li>本事業区間は、足利佐野都市計画道路として決定された路線であり、足利佐野都市圏の都市内連携軸を形成する路線であること、現道幅員を活かした道路整備であることから、事業適地であると判断した。</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>本事業区間は主要地方道佐野古河線及び一般県道佐野環状線に認定されており、その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	<p>○経済効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>費用便益比（B/C） 1.7</li> <li>総便益（B） 29.6億円</li> <li>※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（28.1）、走行経費減少（0.07）、交通事故減少（0.03）、休日観光増（0.6）、移動快適性向上（0.4）、温室効果ガス等削減効果（0.4）の合計である。</li> <li>総費用（C） 17.5億円</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で、『事業の概要』の「事業見込額及び内訳」とは異なる。</li> </ul> <p>○渋滞の緩和</p> <p>○佐野市街地から国道50号や東北自動車道佐野藤岡ICへのアクセス向上による、産業・経済活動や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> <p>○自転車・歩行者の安全で円滑な通行の確保</p>
	6. 事業コスト削減等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>再生材の利用や、掘削残土の公共工事間流用に努め、コスト削減を図る。</li> <li>一般部については、現道幅員内での車線構成の見直しによる整備により、コスト削減を図る。</li> </ul>
事業の対応方針（案）	本事業については、平成29年度より着手する。	

# 事業概要図



【現道の状況】



【標準横断面図】

