

担当課：都市整備課

事業の概要

事業名	街路づくり事業		事業主体	栃木県	
事業箇所	大田原都市計画道路3・3・3号野崎こ線橋通り外1路線 野崎工区 那須塩原市一区町～大田原市野崎二丁目				
事業の目的、事業発案の経緯・背景					
<p>本都市計画道路は、那須塩原市一区町を起点として主要幹線道路である国道4号と交差し、大田原市石上へと至る大田原市野崎地区の骨格を形成する幹線道路であり、県内有数の出荷高の野崎工業団地へのアクセス道路として、県北地域の産業・経済活動を支える重要な幹線道路である。</p> <p>本事業区間は工業団地への通勤や、通勤、通学のための駅利用者によって、JR東北本線を横断する第一大田原街道踏切を先頭に慢性的な交通渋滞が発生しており、アクセス機能の強化や渋滞対策が求められている。また、本事業区間は、薄葉小学校及び野崎中学校の通学路として、多くの通学児童・生徒が本路線を利用しているにもかかわらず、現道は幅員が狭く、歩道が未整備であるため、通学路交通安全プログラムにより公表された危険箇所となっており、通学児童・生徒の安全の確保が求められている。</p> <p>このため、本事業区間の整備により、渋滞の緩和を図り、自動車の安全で円滑な交通を確保するとともに、自動車と歩行者・自転車の分離を行い、歩行者・自転車の安全確保を図る。</p>					
事業内容					
<ul style="list-style-type: none"> ルート等は、都市計画道路3・3・3号野崎こ線橋通りと整合した計画とする。 					
<ul style="list-style-type: none"> 総延長：1,213m 計画交通量：6,700台/日（令和12年度） 道路区分：第4種第1級 車線数：2車線 標準幅員 <ul style="list-style-type: none"> 一般部：15.0m（車道6.5m、歩道2.5m×2、自転車通行帯1.75m×2） JR立体部：26.2m（車道6.5m、歩道2.5m×2、自転車通行帯1.75m×2、施設帯0.6×2副道5m×2） 					
事業予定期間	令和2年度～令和10年度	事業見込額及び内訳	総事業費	約25億円	
	用地調査：令和2年度～ 用地取得：令和2年度～令和6年度 工事実施：令和3年度～令和10年度		事業費内訳	測量設計費：約1億円	用地補償費：約6億円
			財源内訳	工事費：約18億円	
				国費：55%	県費：45%
事業概要図					
別紙記載					
県計画への位置付け					
<ul style="list-style-type: none"> 「とちぎ道づくりプログラム」：県内各拠点を結ぶ交通ネットワークの充実・強化【前期5年着手】に位置づけられている。 「大田原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」：拠点地区間や周辺地域との移動や連携の促進を図る都市内連携軸に位置づけられている。 					
他計画・他事業との関連					
<ul style="list-style-type: none"> 「大田原市都市計画マスタープラン（平成22年3月）」：広域交通体系の充実を目的として、優先的かつ計画的な整備を推進すべき路線に位置づけられている。 					

事業の評価

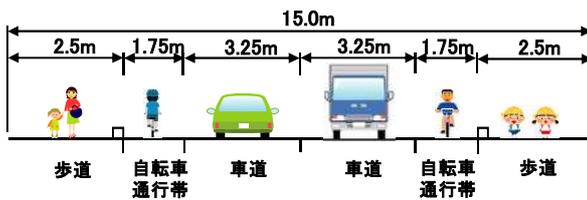
評 価 の 視 点	1. 事業の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・那須塩原市から国道4号を經由し、大田原市の産業拠点である野崎工業団地へアクセスする主要幹線道路であることから、交通の連携強化を図る必要がある。 ・本事業区間で、JR東北本線を横断する第一大田原街道踏切を先頭に慢性的な渋滞が発生しており、交通混雑の緩和を図る必要がある。 ・薄葉小学校及び野崎中学校の通学路として利用されているが、現道は狭隘で歩道が未整備であるため、通学児童・生徒の安全の確保が求められている。
	2. 事業の適時性 (今事業に着手する理由等)	<ul style="list-style-type: none"> ・現道の第一大田原街道踏切が踏切改良促進法に基づく改良を実施すべき踏切道に指定されており、早急な対策が必要である。 ・通学路交通安全プログラムによって公表された危険箇所となっており早急に通学児童・生徒の安全を確保する必要がある。
	3. 事業の適地性	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート等は、都市計画道路3・3・3号野崎こ線橋通りと整合した計画とする。
	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"> ・本事業区間は一般県道西那須野薄葉線及び国道461号に認定されており、その道路管理者である県が事業を実施する。
	5. 事業により予想される効果及び影響 (機能的な効果 ・経済的な効果 ・他計画、他事業への波及効果 ・環境への影響など)	<ul style="list-style-type: none"> ○投資効果 <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益比 (B/C) 1.1 ・総便益 (B) 21.0億円 ※供用後50年間の効果を金銭換算したもの 走行時間短縮(17.5)、走行経費減少(2.9)、交通事故減少(0.6) ・総費用 (C) 19.6億円 ※建設費と供用後50年間の維持管理費を含む ○バイパス整備を行うことで、交通渋滞の緩和が図られる。 ○那須塩原市から大田原市の産業拠点である野崎工業団地へアクセス向上が図られる。 ○歩道設置や自転車走行空間を創出することにより、歩行者・自転車の安全確保が図られる。
	6. 事業コスト縮減等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・JR立体交差の橋梁上部工形式において、コンクリート構造を採用することにより、凍結対策等の維持管理コスト縮減を図る。 ・側溝を無蓋化することにより、蓋版補修等の維持管理コスト縮減を図る。 ・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。
事業の対応方針(案)	本事業については、令和2年度より着手する。	

事業概要図



【標準横断面図】

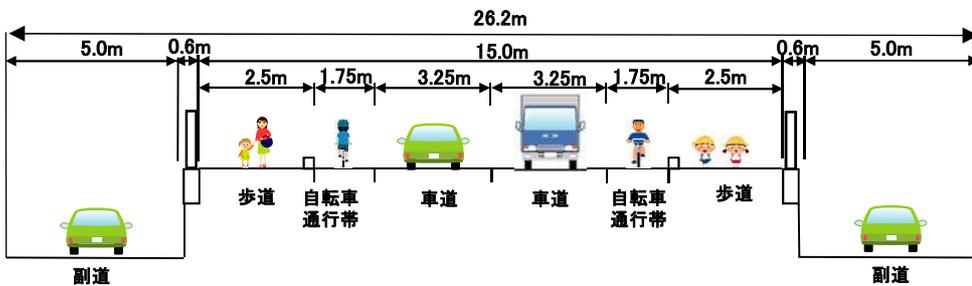
一般部



現況



立体部



① 踏切を先頭に慢性的な渋滞が発生



② 歩道、自転車通行帯が未整備

