

道路事業の再評価概要書

()は、前回(H21)再評価時

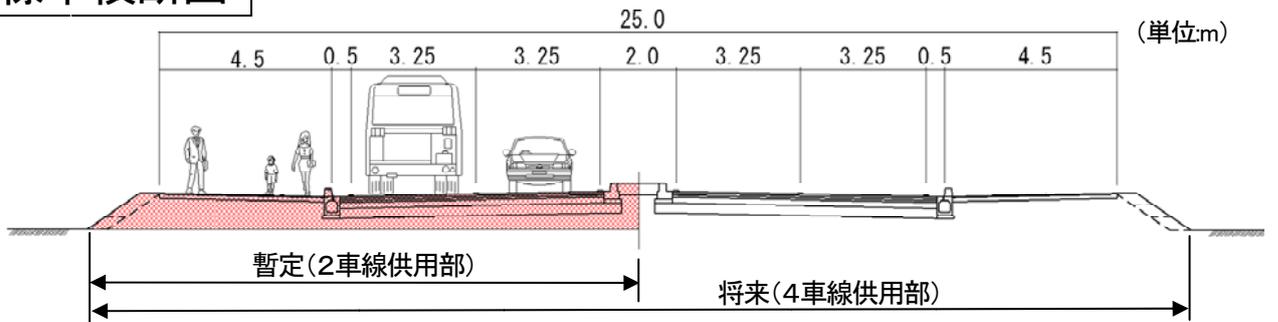
| | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|------------------|---|--|----------|--------------------|------------------|------------------|--------------------|--------|--------|-------------------|--------|-------|
| | | | 番 号 | 3 | | | | | | | | | | |
| | | | 事業主体 | 栃 木 県 | | | | | | | | | | |
| 事業名 | 快適で安全な道づくり事業 | | 事業所管課 | 県土整備部 道路整備課 | | | | | | | | | | |
| 路線・河川名 | 主要地方道 <small>うつのみやかめわ だ とうちぎせん</small> 宇都宮亀和田栃木線 | | 事業箇所名 | <small>とうちぎし</small> 栃木市 <small>かっせんば</small> 合戦場 | | | | | | | | | | |
| 事業区間 | <small>とうちぎし</small> 栃木市 <small>つがまちいえなか</small> 都賀町家中 ～ <small>つがまちひらかわ</small> 都賀町平川 | | 事業延長 | 3,200m | | | | | | | | | | |
| H12年度都市計画決定(変更) | | H12年度事業化 | | H12年度用地着手 | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | (H24) H12年度～H31年度 | | 事業進捗状況 | 基準年次：【平成26年度末時点】 | | | | | | | | | | |
| [うち用地補償費] | [34.0 (35.0)億円] | | | 進捗率 | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 48.0 (45.0)億円 | | | [うち用地補償費] | [33.0億円] | [97%] | | | | | | | | |
| 事業概要 | | | 既投資事業費 | 44.7億円 | 93% | | | | | | | | | |
| <p>主要地方道宇都宮亀和田栃木線は宇都宮市上戸祭町を起点とし栃木市万町に至る延長約31kmの幹線道路であり、本工区は「西部広域幹線（歴史ふれあいサブコリドール）」の一部を形成し、広域的な地域間交流や連携を強化するとともに、地域の産業や観光を支援する重要な道路である。</p> <p>しかし、計画区間の現道では慢性的な交通渋滞が発生しており（橋本北交差点では朝120m渋滞）、また人家や商店等の連たんする市街化地域であるにもかかわらず、歩道が無いもしくは幅員狭小で交通安全上非常に危険な状況にある。</p> <p>このため、広域的なネットワークを形成し、交通の円滑化および安全確保を図るため、栃木市都賀町の市街地東側にバイパス整備を行うものである。</p> | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | <ul style="list-style-type: none"> 平成23年3月に北関東自動車道路が全線開通し、都賀ICに直接接続する本線の重要性がさらに高まった。 | | | | | | | | | | | |
| 事業の投資効果 | | | <table border="0"> <tr> <td>1 費用対効果分析結果</td> <td>【総便益 (B)】</td> <td>【総費用 (C)】</td> </tr> <tr> <td>(1) 事業全体 B/C = 1.0</td> <td>70.3億円</td> <td>67.8億円</td> </tr> <tr> <td>(2) 残事業 B/C = 5.0</td> <td>13.1億円</td> <td>2.6億円</td> </tr> </table> | | | 1 費用対効果分析結果 | 【総便益 (B)】 | 【総費用 (C)】 | (1) 事業全体 B/C = 1.0 | 70.3億円 | 67.8億円 | (2) 残事業 B/C = 5.0 | 13.1億円 | 2.6億円 |
| 1 費用対効果分析結果 | 【総便益 (B)】 | 【総費用 (C)】 | | | | | | | | | | | | |
| (1) 事業全体 B/C = 1.0 | 70.3億円 | 67.8億円 | | | | | | | | | | | | |
| (2) 残事業 B/C = 5.0 | 13.1億円 | 2.6億円 | | | | | | | | | | | | |
| 事業の整備効果等 | | | <ul style="list-style-type: none"> 現道の渋滞緩和による自動車交通の円滑化や自転車及び歩行者の安全性確保 栃木県西部広域幹線道路の形成による沿線都市の地域間連携や物流機能の強化、日常生活の利便性向上 | | | | | | | | | | | |
| 事業の進捗状況等 | | | <p>3 その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成20年3月の第1期工区供用、平成25年3月の第2期工区1.0km区間の暫定供用により、合戦場小学校や家中小学校の通学路として利用されるとともに、沿道の工業団地へのアクセラートとして利用され、現道の渋滞緩和にも寄与している。 | | | | | | | | | | | |
| 事業の進捗状況 | | | <p>1 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 1期工区(1.7km)は、平成19年度に暫定2車線で供用済み。 2期工区(1.5km)は、平成24年度に小山都賀線BPまでの1.0kmを暫定2車線で供用済み。現在、残り0.5kmの用地について地権者と交渉中。 <p>2 今後の事業進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> 用地の取得及び工事を推進し、平成31年度までに暫定2車線で供用を図る。（全線供用） | | | | | | | | | | | |
| コスト縮減等 | | | <p>1 コスト縮減方策</p> <ul style="list-style-type: none"> 再生骨材、再生アスファルト合材の利用や、建設発生土の流用を積極的に活用しコストを縮減 上下水道工事との同時施工による、掘り返し工事の削減 <p>2 代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> ルートについては都市計画決定されたものであり、大部分の用地を既に取得し、供用が図られていることから、本計画が最適である。 | | | | | | | | | | | |
| 事業の対応方針(案) | | | 現計画で事業を継続する。 | | | | | | | | | | | |

事業箇所 (位置図・概要図)

位置図



標準横断図



概要図

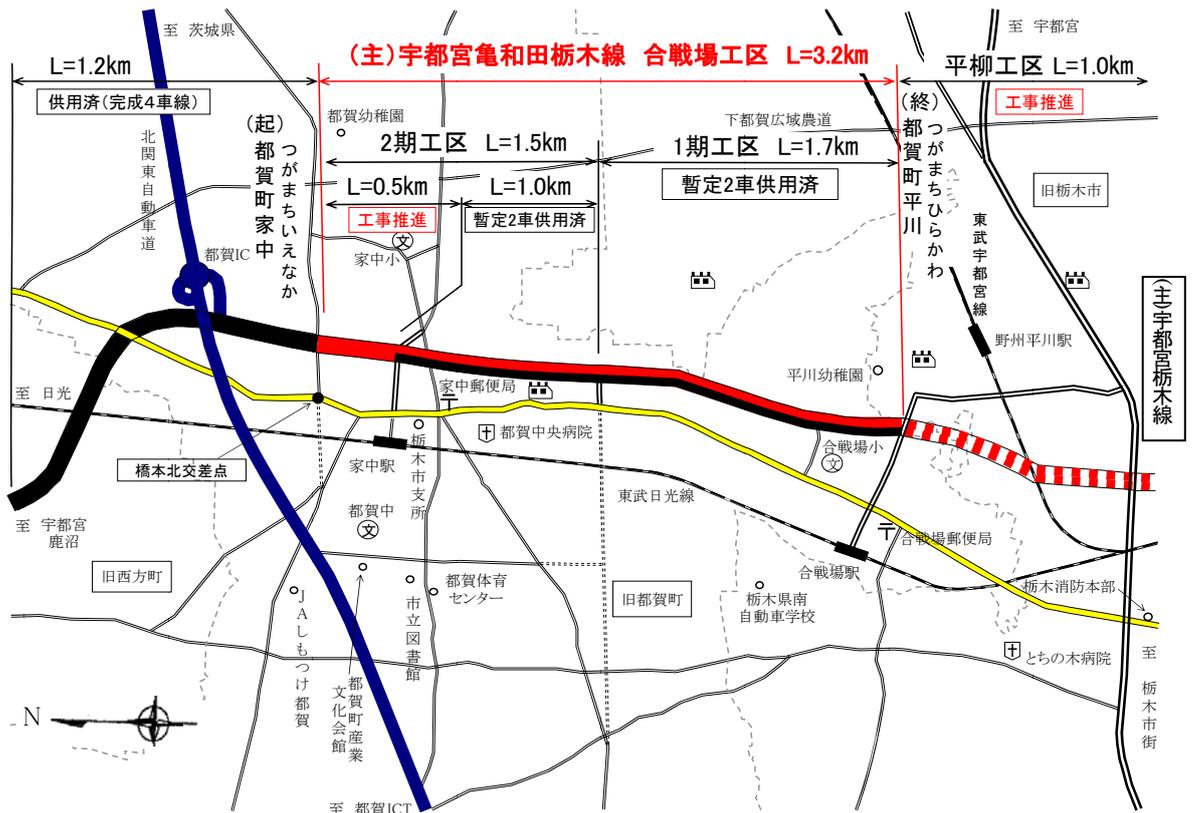




写真 1 : 橋本北交差点からの渋滞状況



写真 2 : 暫定 2 車線供用状況 (1 期工区)



写真 3 : 暫定 2 車線供用状況 (2 期工区)