

事業の概要

担当課：都市整備課

事業名	街路づくり事業			事業主体	栃木県	
事業箇所	足利佐野都市計画道路3・4・1号前橋水戸線 ^{まえばし み とせん} 大橋工区 ^{おおはし} 佐野市大町 ^{さの だいちょう} ～佐野市大橋町 ^{さの おおはしちょう}					
事業の目的、事業発案の経緯・背景						
本都市計画道路は、足利市と佐野市を東西に結ぶ都市間連携軸であるとともに、佐野市中心市街地の東西シンボル軸として都市の骨格を形成する重要な幹線道路である。 また、防災拠点となる2次医療機関「佐野厚生病院」へのアクセス道路となる第2次緊急輸送道路に指定されているなど、防災上重要な路線である。 本事業区間は、朝夕を中心に交通渋滞が発生しているとともに、佐野西中学校の通学路として利用されているにもかかわらず、歩道が未整備なうえ、一級河川秋山川に架かる大橋（S2架設）が老朽化していることから、道路利用者の安全確保が求められている。 また、令和元年東日本台風により、一級河川秋山川の大橋を含む上下流区間において、2箇所の破堤による甚大な浸水被害が発生し、河川事業による河川改良復旧を実施することから、引堤に伴い大橋の架替を実施する必要がある。 このため、本事業は現道を拡幅し、歩道及び路肩、交差点には右折車線を整備し、併せて大橋を架替することで、安全で円滑な通行を確保するとともに、電線類を地中化して防災機能を高め、緊急輸送道路として平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保し、良好な街なみ景観の創出を図るものである。						
事業内容						
・ルート等は、都市計画道路3・4・1号前橋水戸線と整合した計画とする。						
・総延長：192m ・計画交通量：12,000台／日（令和12年度） ・道路区分：第4種第2級 ・車線数：2車線 ・標準幅員：18.0m（車道3.0m×2、右折車線3.0m、歩道3.0m×2、路肩1.5m×2） ・主要構造物：橋梁（一級河川秋山川）1橋（橋長L=54m）						
事業予定期間	令和2年度～令和9年度		事業見込額及び内訳	総事業費	約17億円	
	用地調査：令和2年度～ 用地取得：令和3年度～令和5年度 工事実施：令和4年度～令和9年度			事業費内訳	測量設計費：約1億円 用地補償費：約5億円 工事費：約11億円	
				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						
「栃木県無電柱化推進計画」：安全かつ円滑な交通確保のために必要な道路として位置づけられている。 「栃木県地域防災計画」：第2次緊急輸送道路に指定されている。 「栃木県国土強靱化地域計画」：緊急輸送道路や重要物流道路に指定されている路線等の計画的な整備箇所として位置づけられている。 「足利佐野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間連携軸に位置づけられている。						
他計画・他事業との関連						
「第2次佐野市都市計画マスタープラン（平成31年3月）」：広域都市軸及び賑わいのあるシンボル軸に位置づけられている。 「河川激甚災害対策特別緊急事業（一級河川秋山川）」：大橋の上下流において、河川改良復旧を実施中。 「街路づくり事業 都市計画道路3・4・1号前橋水戸線（高砂町Ⅰ工区）」：同都計路線の東側近接区間において、現道拡幅事業を実施中。						

事業の評価

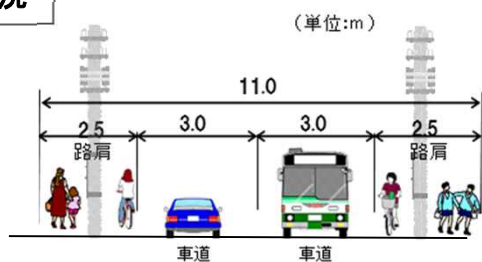
評価の視点	1. 事業の必要性	- 佐野市の中心市街地において交通渋滞が発生していることから、主要交差点への右折車線の設置等により、円滑な交通を確保する必要があること。 - 歩行者自転車の安全を確保するため、歩道及び路肩の整備が必要であること。 - 第2次緊急輸送道路として防災機能強化（無電柱化）を図る必要があること。 - 橋梁が老朽化していることから、大橋の架替が必要であること。
	2. 事業の適時性 (今事業に着手する理由等)	- 一級河川秋山川の河川改良復旧に併せ大橋の架替が必要である。 - 通学路交通安全プログラムによって公表された危険箇所となっており、早急に通学する生徒の安全を確保する必要がある。
	3. 事業の適地性	ルート等は、都市計画道路3・4・1号前橋水戸線と整合した計画である。
	4. 事業手法の適切性 (県が事業主体となる理由等)	主要地方道桐生岩舟線の現道を拡幅するものであり、道路管理者として、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 - 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	○主要交差点に右折車線を設置することで、佐野市の中心市街地の円滑な交通が確保される。 ○歩道及び路肩の整備により、歩行者自転車の安全な通行が確保される。 ○道路の拡幅や無電柱化及び橋梁架替により、平常時、災害時を問わない安定的な輸送が確保されるため、緊急輸送道路としての機能が強化される。
	6. 事業コスト縮減等の可能性	- 無電柱化の低コスト手法（浅層埋設、小型ボックス）の活用によりコスト縮減を図る。 - 河川改修事業との一体的な整備により、事業の効率化を図る。 - 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（第3四半期）より着手する。

事業概要図

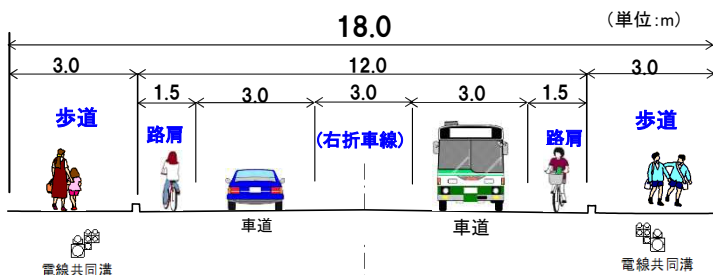


【標準横断図】

現況



計画一般図



①大橋工区（歩道および自転車通行空間が未整備）



②高砂町Ⅰ工区（北側整備済区間）



③大橋（昭和2年架設）

