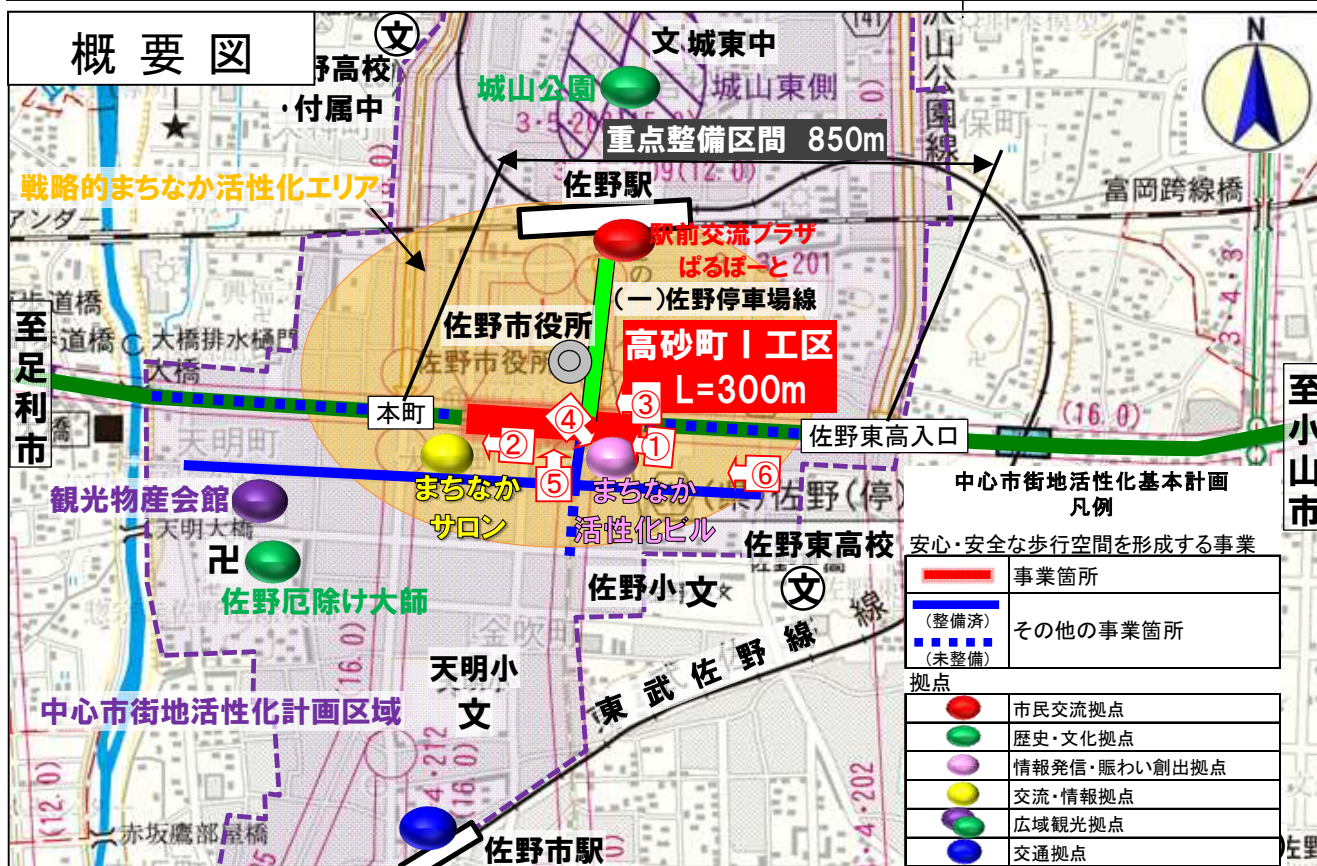
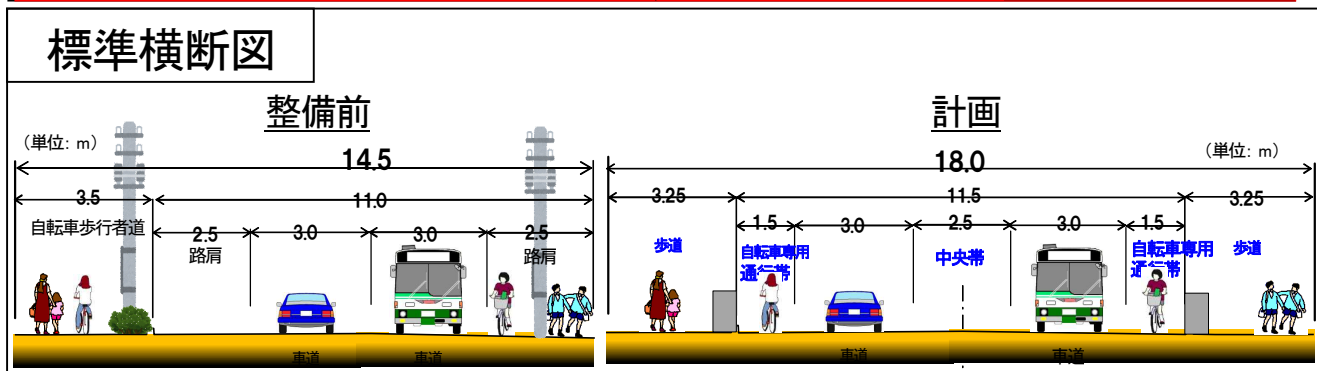
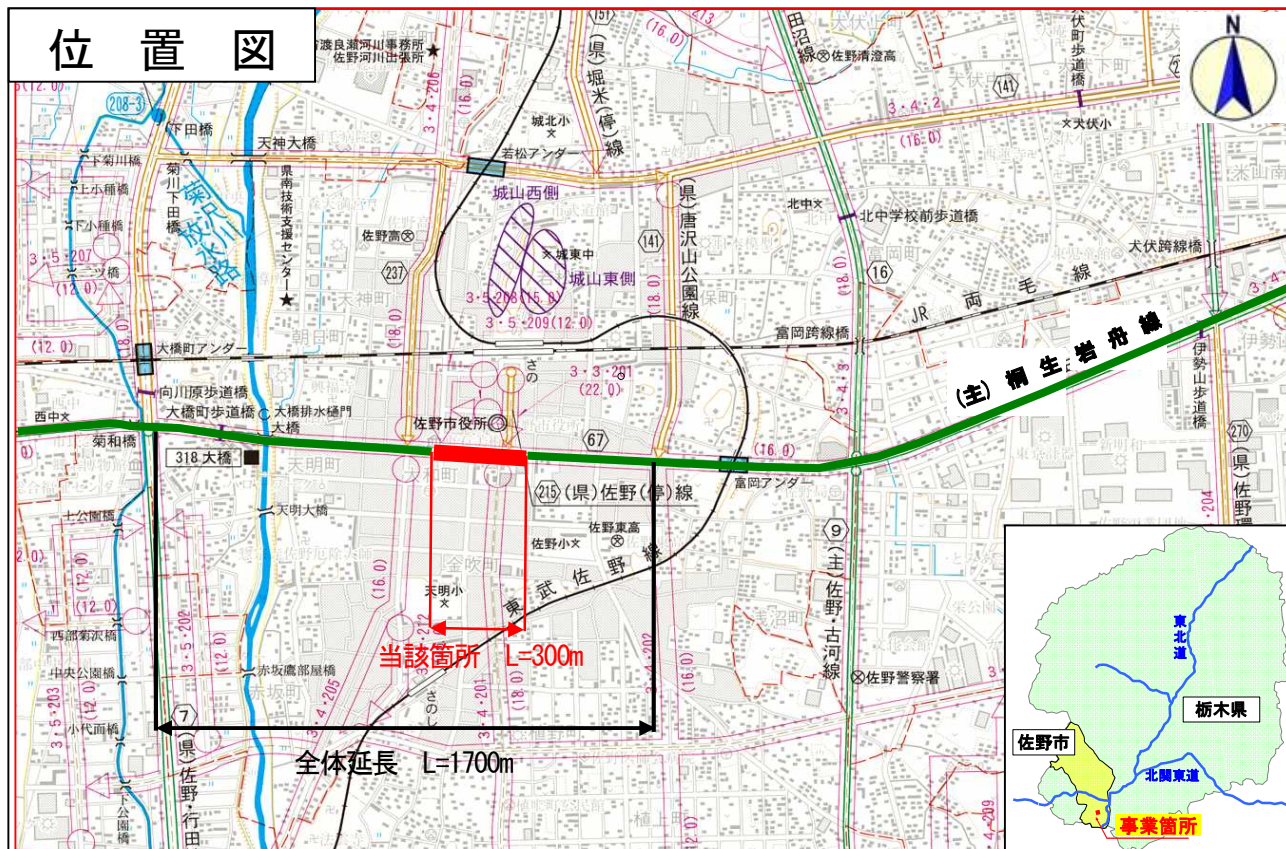


街路事業の再評価概要書

() は、前回計画時

街路事業の再評価概要書			番 号	3
			事業主体	栃 木 県
() は、前回計画時				
事業名	街路づくり事業		事業所管課	県土整備部 都市整備課
路線・河川名	足利佐野都市計画道路 3・4・1号前橋水戸線		事業箇所名	高砂町Ⅰ 工区
事業区間	佐野市 高砂町地内		事業延長	300m
H27年度事業化		S32年度都市計画決定	H27年度用地着手	H28年度工事着手
事業期間	(R1年度) H27年度～R4年度	事業 進 捗 状 況	基準年次：【令和元年度末時点】	
[うち用地補償費]	[6.5(5.6)億円]		進 捗 率	
全体事業費	11.6(9.8)億円		[うち用地補償費] [4.9億円] [75%] 既投資事業費 8.2億円 70%	
事業概要				
本都市計画道路は、佐野市関川町を起点とし、足利市小俣町を終点とする延長約25.7kmの東西の都市間・都市内連携軸である。本事業区間は、主要地方道桐生岩舟線に認定し栃木県が管理しており、「佐野駅中心市街地活性化基本計画」の「東西シンボル軸」として、また「佐野市バリアフリー基本構想」では「特定事業」として位置づけられているため、佐野市中心市街地のまちづくりを進める上でも重要な路線である。また、本事業区間は、県が計画する当該路線の全体延長1.7kmの内、市庁舎建設(平成27年開庁)に合わせ先行して着手したモデル工区である。 本事業区間は市役所、JR 佐野駅及び商業施設が建ち並ぶ商業地域であり、佐野厄除け大師等の観光施設も立地することから、市役所来訪者や鉄道利用者、買い物客、観光客など多くの来訪者に利用されている。また、佐野小学校や佐野高等学校、佐野東高等学校への通学や、佐野工業団地等への通勤など、日常的にも利用されており、歩行者や自転車及び自動車の交通量が非常に多い道路である。 しかし、道路南側は歩道が無い上、路肩の中央に電柱があり、多くの歩行者・自転車と自動車が交錯して危険な状況にある。また、道路北側は自歩道に電柱があり、これら道路両側の電柱や電線類は、中心市街地のシンボルとしての景観を阻害しているほか、災害発生時には、災害対策の拠点となる市庁舎へのアクセスに支障をきたす恐れがある。 このため、現道を拡幅することにより両側に歩道と自転車通行帯を確保し安全で快適な道路環境を形成するとともに、無電柱化することにより、街並み景観の創出と都市防災機能の強化を図るものである。				
事業を巡る社会経済情勢の変化、技術革新、事業計画の大幅な変更 等				
用地取得の状況を踏まえ、事業期間を見直すとともに、用地補償費等の精査の結果、全体事業費を見直した。				
事業の投資効果				
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= 1.2		13.8億円	11.4億円	
2) 残事業 B/C= 4.4		13.8億円	3.2億円	
② 事業の整備効果等				
・歩行者と自転車の安全で快適な道路環境の形成		・都市内交通の円滑化		
・街並み景観の創出		・都市防災機能の強化		
事業の進捗状況等				
① 事業の進捗状況		・北側の歩道整備が概成し、南側は用地取得を進めると共に用地を取得した区間から順次工事を推進している。		
② 今後の事業進捗の見込み		・残る区間の用地取得、及び工事を推進し、令和4年度を目標に事業完了を図る。		
コスト削減等				
① コスト削減方策		・電線類の地中化整備において、既存ストック活用方式を採用し、電線共同溝設備費用を削減。		
② 代替案立案等の可能性		・市が進めるバリアフリー事業(特定事業のモデル区間に指定)や景観形成重点エリアにおけるまちづくりと一体的な整備を実施していることから、代替案立案は困難である。なお、既に7割強の用地を取得している。		
事業の対応方針(案)		本計画で事業を継続する。		

事業箇所（位置図・概要図）





写真①：渋滞状況



写真②：自転車・歩行者・車の交錯状況



写真③：整備済区間(北側)の状況



写真④：市事業（まちなか活性化ビル）



写真⑤：市事業（市道 1 級 1 号線）



写真⑥：市事業（市道 53 号線）