



# 栃木県公共事業事前評価 自己評価書

## 【県土整備部 道路事業】

事業名	快適で安全な道づくり事業
事業箇所	一般県道 関谷上石上線 よんくちょう 四区町工区 よんくちょう 那須塩原市四区町～大田原市上石上 かみいしがみ $L=4,200m$
事業主体	栃木県
事業担当課	県土整備部 道路整備課

# I 事業の概要

## 【概要・目的】

### ○目的

- ・本路線は、野崎工業団地から国道4号を越え東北自動車道西那須野塩原ICを結び、沿線には四区工業団地等が立地するなど、県北部地域の産業振興への効果が期待される道路である。
- ・しかしながら、那須塩原市四区町地内から大田原市上石上地内においては、前後が完成4車線で供用しているにも関わらず、未供用区間となっているため、工業団地間の連携強化等が課題となっている。
- ・このため、那須塩原市四区町地内から大田原市上石上地内を結ぶバイパスを整備することにより、地域間の交流・連携の強化や産業活動の支援等を図るものである。

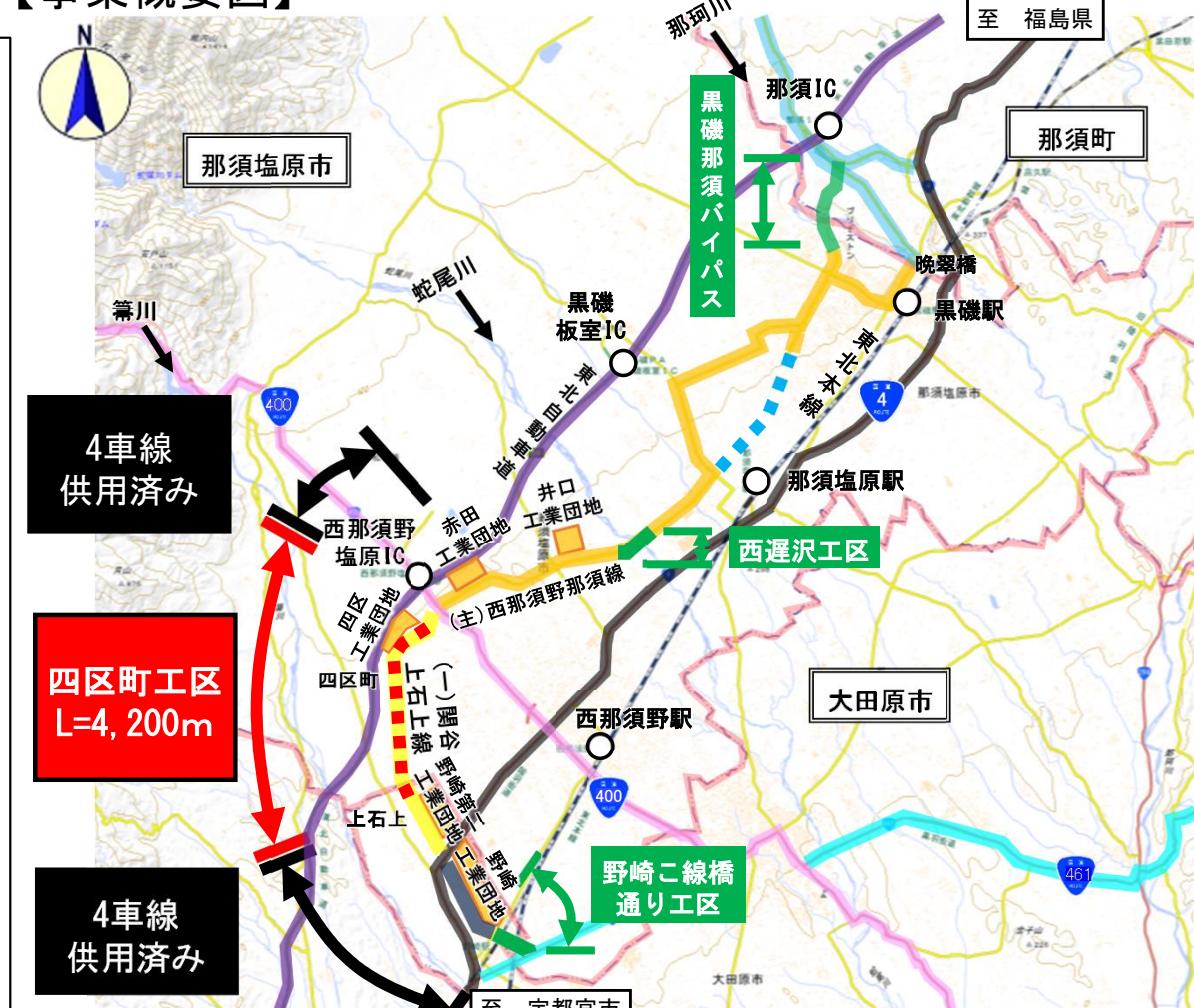
### ○県計画の位置づけ

- ・とちぎ道づくりプログラム
- ・栃木県国土強靭化地域計画
- ・那須塩原都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
- ・大田原都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

### ○他計画・他事業との関連

- ・那須塩原市都市計画マスタープラン（令和7年3月）
- ・大田原市都市計画マスタープラン（平成22年3月）

## 【事業概要図】



## 【位置図】



出典：国土地理院ウェブサイト (<https://maps.gsi.go.jp/>)

地理院タイルに事業箇所等を追記して作成

凡例

公共事業事前評価対象区間	■ ■ ■ ■
(一)関谷上石上線	■■■■■
(主)西那須野那須線	■■■■■
(国)4号	■■■■■
(国)400号	■■■■■
(国)461号	■■■■■
事業中	■■■■■

# I 事業の概要

## 【事業の必要性と効果及び影響】

### 事業の必要性

- ・本路線の沿線には四区工業団地や野崎工業団地等が立地しているにも関わらず、未供用区間となっていることから、工業団地間の連携強化を図る必要がある。
- ・野崎工業団地等から東北自動車道西那須野塩原ICへのアクセスには、国道4号及び国道400号を経由しなければならないことから、アクセス性の向上を図る必要がある。
- ・都市の骨格を形成する道路として、都市計画決定された道路である。

### 事業により予想される効果及び影響

- ・本路線の整備により、未供用区間が解消され、工業団地間の連携が強化されることから、物流効率が向上し、経済活動の活性化が図られる。
- ・新たな道路ネットワークの整備により、東北自動車道西那須野塩原ICから四区工業団地や野崎工業団地等へのアクセス性が向上することから、地域間の交流・連携の強化や産業活動の支援等が図られる。

## 【未供用区間の状況】



## 【渋滞の状況】



# I 事業の概要

## 【事業内容】

### 【事業概要】

・那須塩原市四区町地内から大田原市上石上地内を結ぶバイパスを整備する計画である。

- ① 総延長 : 4,200m
- ② 計画交通量 : 18,200台／日
- ③ 道路区分 : 第3種第2級
- ④ 車線数 : 4車線
- ⑤ 標準幅員 : 22.75m  
※車道3.25m×4  
路肩1.5m×2  
歩道2.5m×2  
中央分離帯1.75m

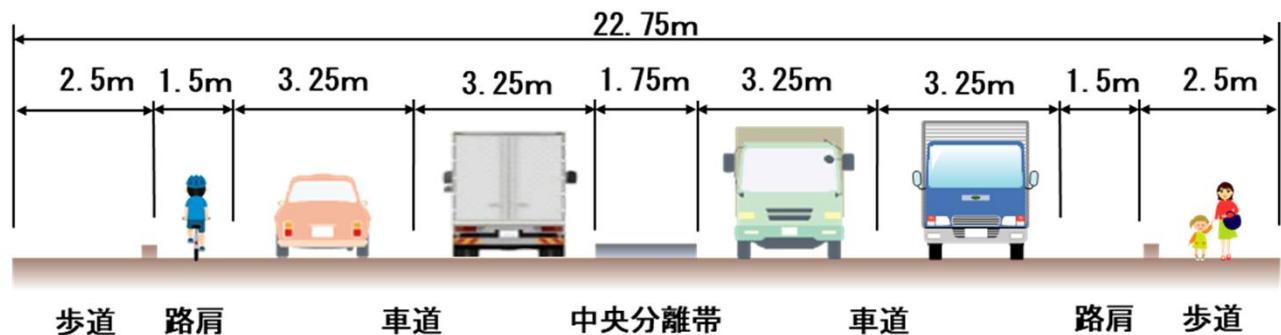
### 【事業見込額】

- ・総事業費 : 約28億円

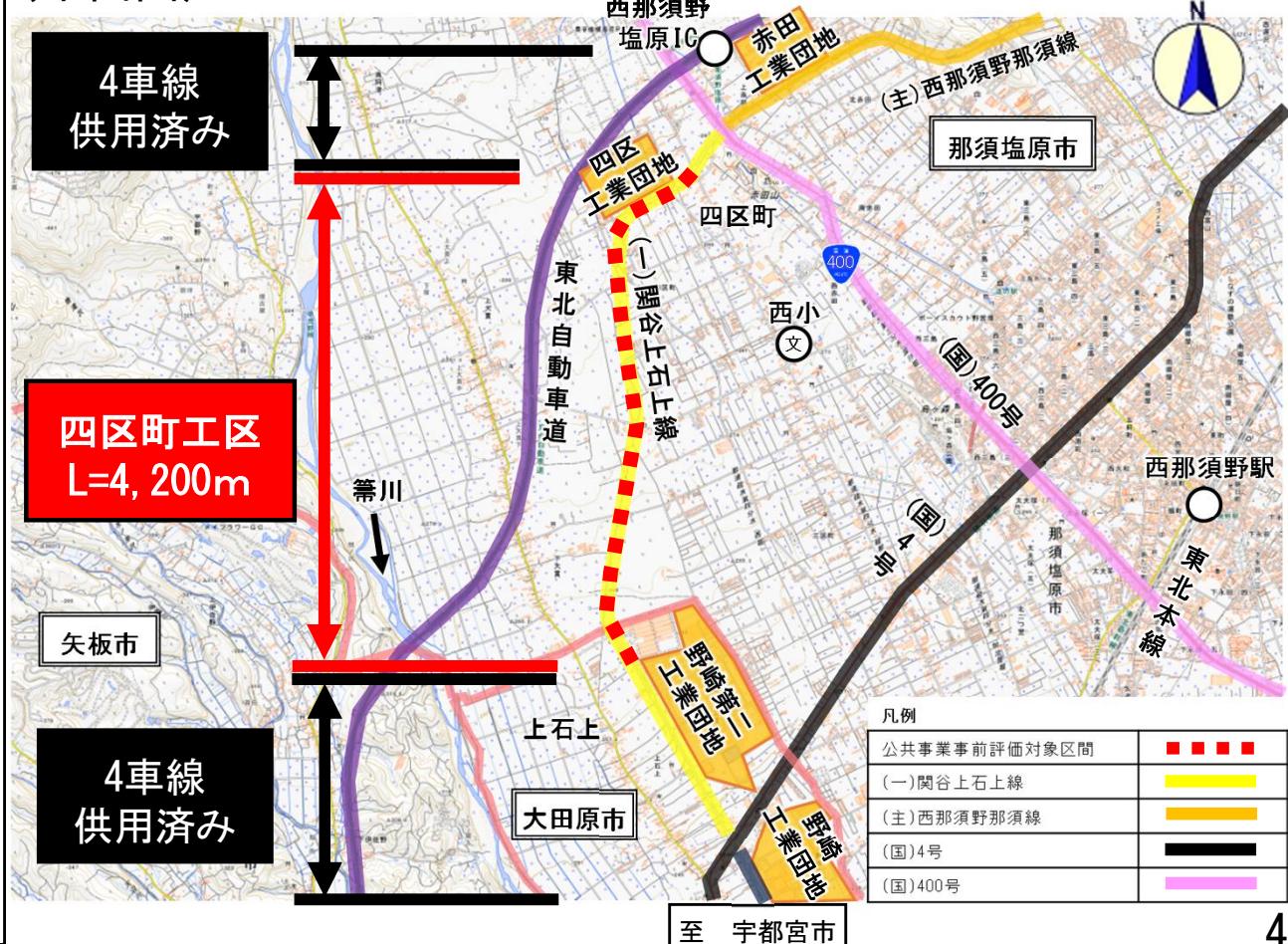
### 【目標事業期間】

- ・約10年間

## 〈計画横断図〉



## 〈平面図〉



## Ⅱ 事業の評価

### 【評価の視点】

#### 1 事業の適時性

- ・地元との合意や関係機関等との協議が整うなど、事業熟度が高まったことから、令和8年度から事業に着手する。

#### 2 事業の適地性

- ・那須塩原都市計画道路、大田原都市計画道路として決定された道路である。

#### 3 事業手法の適切性

(県が事業主体となる理由等)

- ・県道関谷上石上線のバイパスを整備するものであり、道路管理者として、県が事業を実施する。

#### 4 事業コスト縮減等の可能性

- ・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。

### 【事業の投資効果】

#### 1 費用対効果分析結果

費用便益費 (B/C)	総便益 (B) ※1	総費用 (C) ※2
8.0	180億円	22.6億円

※1 総便益 (B) : 供用後50年間の効果を金銭に換算したもの

- ・走行時間短縮便益 (136億円)

- ・走行経費減少便益 (32億円)

- ・交通事故減少便益 (12億円) の合計

※2 総費用 (C) : 建設費と供用後50年間の維持管理費を含む

※1,2はいずれも、各年次の社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したものであり、費用便益分析マニュアル（国土交通省 道路局 都市局）に基づき算出

### 【事業の対応方針（案）】

- ・本事業については、令和8年度より着手する。