



# 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	主要地方道 藤原宇都宮線 <small>かみたわら</small> 上田原工区 宇都宮市 <small>かねだちょう</small> 金田町～ <small>かみたわらちょう</small> 上田原町 L=3, 100m
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

- ・ 県道藤原宇都宮線は、日光市藤原と宇都宮市を結ぶ路線であり、広域的な連携を担うとともに、地域の生活を支える重要な幹線道路である。
- ・ しかしながら、金田町地内から上田原町地内においては、バイパスとして一部区間を暫定2車線で供用している状態であり、朝夕の通勤時間帯を中心に渋滞が発生していることから、道路利用者の安全で円滑な通行の確保が課題となっている。
- ・ このため、金田町地内から上田原町地内を結ぶバイパスを4車線化することで、安全で円滑な通行を確保するものである。

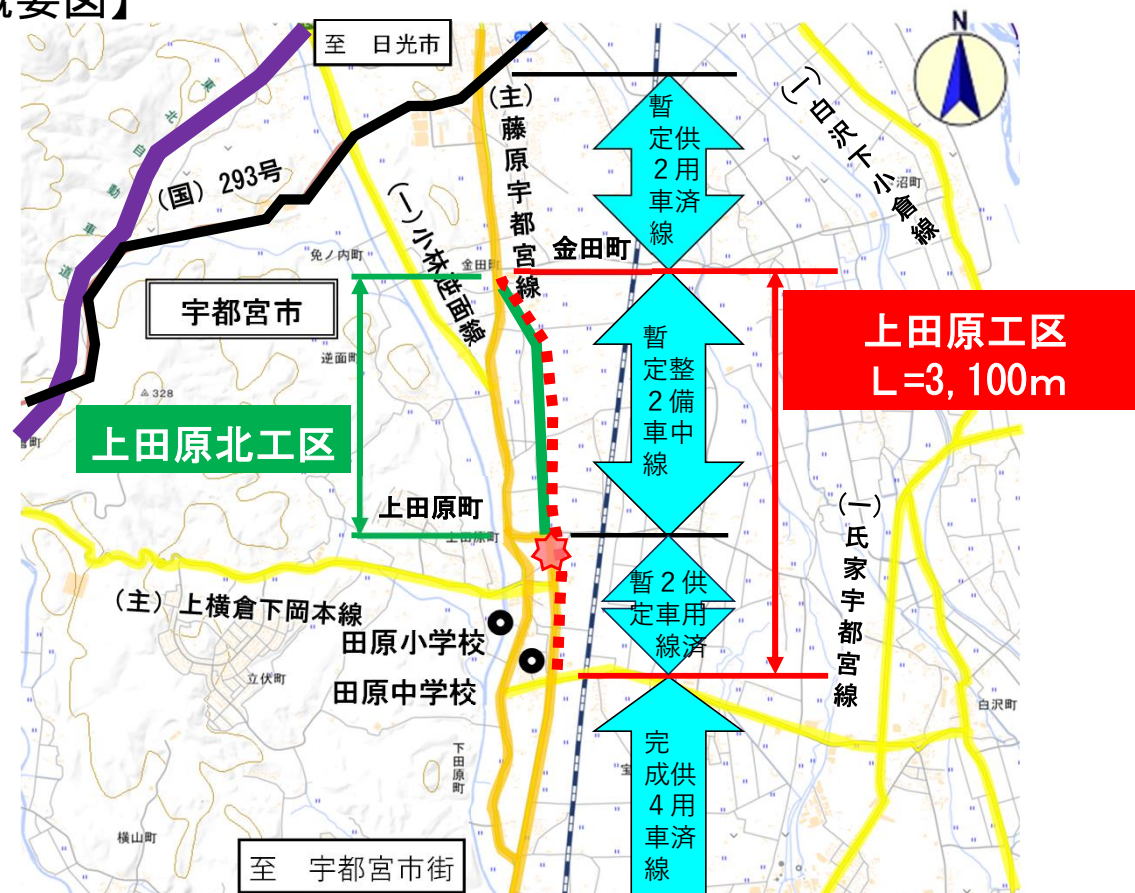
### ○県計画の位置づけ

- ・ とちぎ道づくりプログラム
- ・ とちぎの道路・交通ビジョン2021
- ・ 栃木県国土強靱化地域計画
- ・ 宇都宮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

- ・ 宇都宮市都市計画マスタープラン  
(令和6年10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

事業箇所	■ ■ ■ ■
(主)藤原宇都宮線	——
事業中	——
渋滞発生箇所	★



# 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

- ・バイパスの終点部において、朝夕の通勤時間帯を中心に渋滞が発生していることから、安全で円滑な通行の確保を図る必要がある。
- ・暫定2車線で整備中の上田原北工区の供用後は、更なる交通需要の増加が見込まれることから、渋滞の緩和を図る必要がある。
- ・緊急輸送道路として、災害時における緊急車両の円滑な通行を確保する必要がある。

物井

### 事業により予想される効果及び影響

- ・金田町地内から上田原町地内を結ぶバイパスの4車線化整備により、交通容量が増加することから、終点部の渋滞が緩和され、通過時間の短縮が図られる。
- ・緊急輸送道路として、災害時における緊急車両の円滑な通行が確保される。
- ・道路ネットワークの強化により、両市町間（宇都宮市、塩谷町）のアクセス性が向上することから、両市町の交流・連携の強化が図られる。

### 【未供用区間の状況】



### 【混雑の状況 バイパス終点部】



# I 事業の概要

## 【事業内容】

### 【事業概要】

・金田町地内から上田原町地内を結ぶバイパスを4車線化する計画である。

- ① 総延長 : 3,100m
- ② 計画交通量 : 18,000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 : 24.5m

※車道3.25m×4  
路肩1.5m×2  
歩道3.5m×2

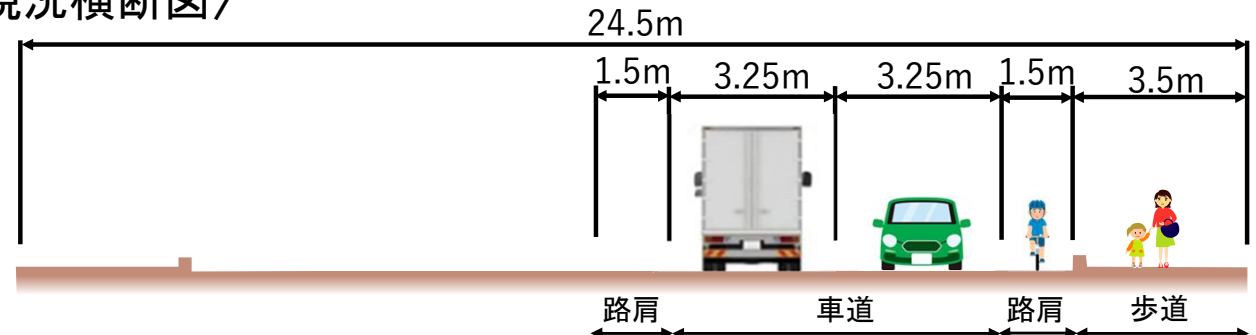
### 【事業見込額】

・総事業費：約20億円

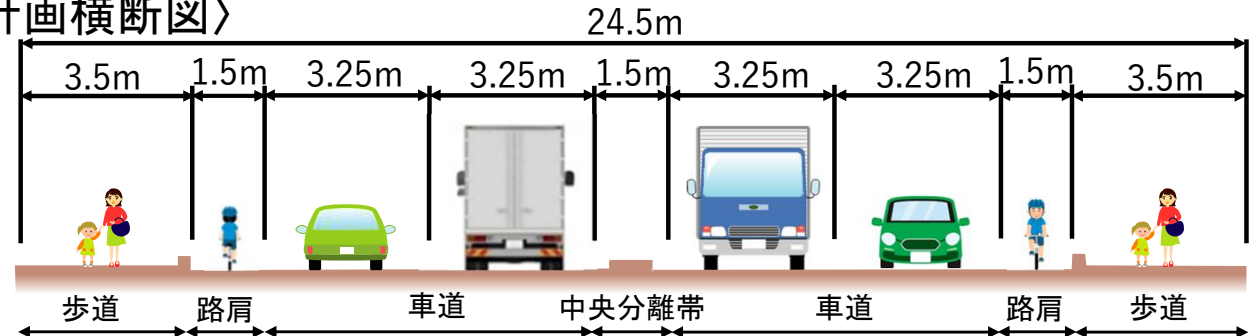
### 【目標事業期間】

・約10年間

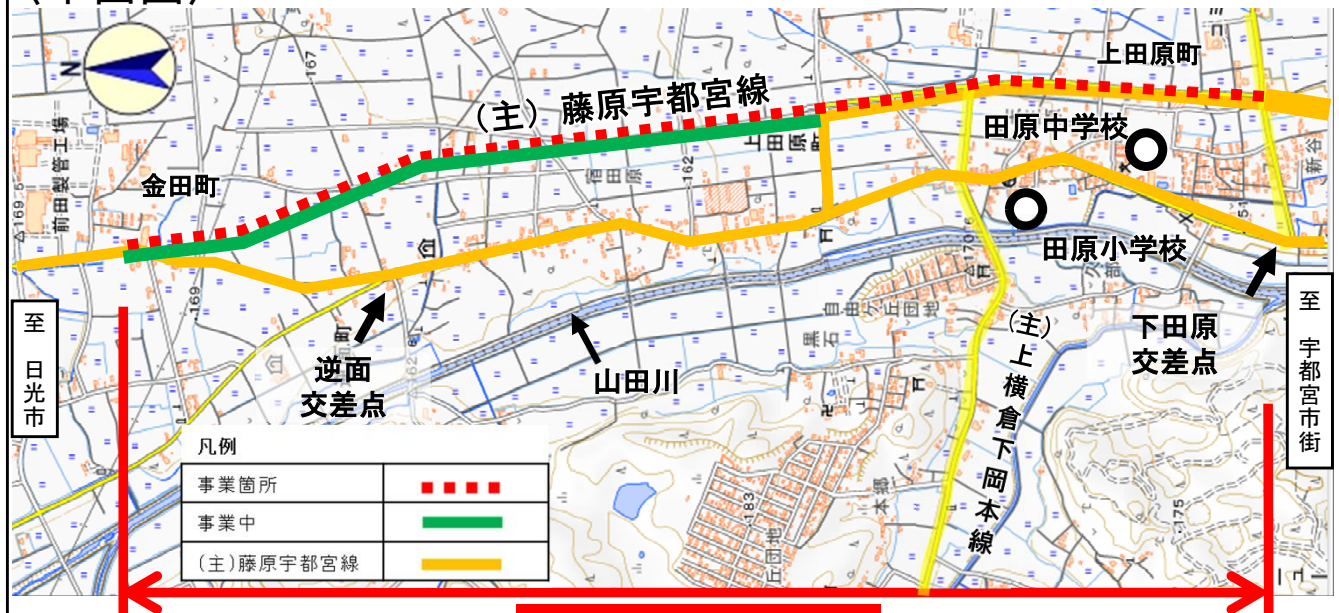
〈現況横断図〉



〈計画横断図〉



〈平面図〉



上田原工区  
L=3,100m



## Ⅱ 事業の評価

### 【評価の視点】

#### 1 事業の適時性

- ・上田原北工区について事業完了の見通しがたったことから、令和8年度から事業に着手する。

#### 2 事業の適地性

- ・4車線化に必要な本線の用地を取得しているため、本計画が最適である。

#### 3 事業手法の適切性 (県が事業主体となる理由等)

- ・主要地方道藤原宇都宮線のバイパスとして4車線化の整備を行うものであり、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

費用便益比 (B/C)	総便益 (B) ※1	総費用 (C) ※2
6.8	102.8億円	15.2億円

注) B/Cの値は表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※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(76.3億円) 走行経費減少(21.3億円)  
交通事故減少(5.2億円)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。