



# 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	一般国道461号 黒羽 <sup>くろ ぼね</sup> バイパス 大田原市 <sup>みなみ かね まる</sup> 南金丸 <sup>や しお</sup> ～八塩 L=1,500m（優先整備区間）
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

- ・国道461号は、県北部地域を横断する幹線道路であり、緊急輸送道路にも指定されている重要な道路である。
- ・しかしながら、大田原市黒羽地域においては、道路の幅員が狭く、線形も屈曲していることから、道路利用者の安全で円滑な通行の確保や、緊急輸送道路としての機能強化が課題となっている。
- ・このため、市街地を南側に迂回するバイパスを整備することとし、まずは南金丸地内から県道那須黒羽茂木線までの1.5km区間を優先的に進め、安全で円滑な通行を確保するものである。

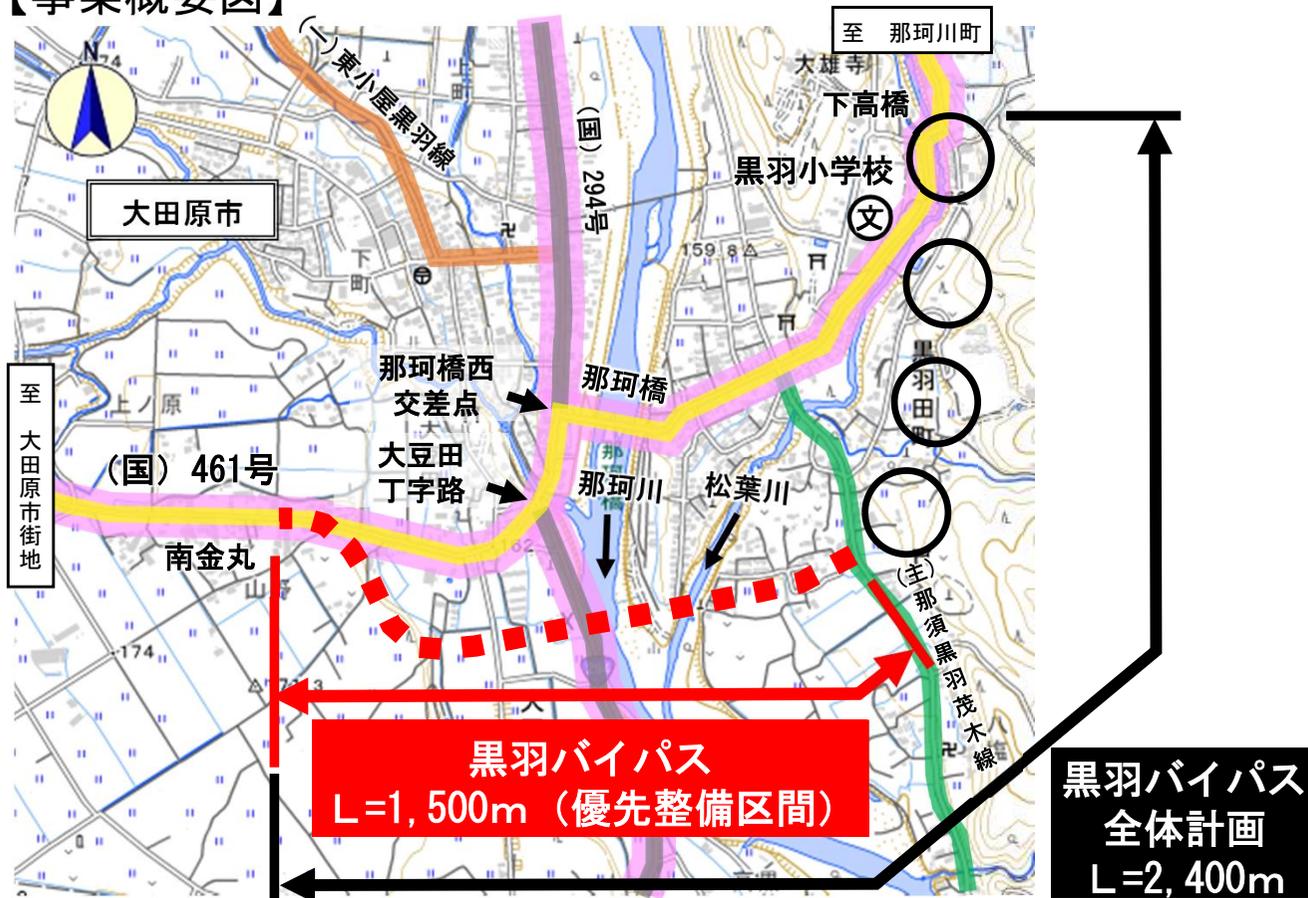
### ○県計画の位置づけ

- ・とちぎ道づくりプログラム
- ・県土づくりプラン2021
- ・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

### ○他計画・他事業との関連

- ・大田原市都市計画マスタープラン（平成22年3月）
- ・大田原市総合計画（おおたわら国造りプラン）（令和4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	■■■■
(国)461号	■■■■
(国)294号	■■■■
(主)那須黒羽茂木線	■■■■
緊急輸送道路	■■■■

# 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

- ・ 黒羽市街地については、道路の幅員が狭く、線形も屈曲していることから、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。
- ・ 那珂橋西交差点において、朝夕の通勤時間帯を中心に交通混雑が発生しており、安全で円滑な通行の確保を図る必要がある。
- ・ 現道の一部区間は、黒羽小学校の通学路となっており、通学児童の安全を確保する必要がある。

### 事業により予想される効果及び影響

- ・ 新たな道路ネットワークの整備や道路の耐震性の向上により、災害直後から発生する避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動がより円滑に行われることから、緊急輸送道路としての機能強化が図られる。
- ・ 黒羽市街地を南側に迂回するバイパスの整備により、現道部の自動車交通がバイパスに転換することから、通過交通が排除され安全で円滑な通行が確保される。

### 【線形の屈曲状況】



### 【混雑の状況】



# I 事業の概要

## 【事業内容】

### 【事業概要】

- ・黒羽市街地を南側に迂回するバイパスを整備する計画である。
- ・歩道は黒羽小学校との位置関係を考慮して、北側に設置する。

- ① 総延長 : 1,500m
- ② 計画交通量 : 5,500台/日
- ③ 道路区分 : 第3種第2級
- ④ 車線数 : 2車線
- ⑤ 標準幅員 : 12.0m

※車道3.25m × 2

路肩1.5m × 2

歩道2.5m × 1

- ⑥ 主要構造物 : (仮称)新那珂橋

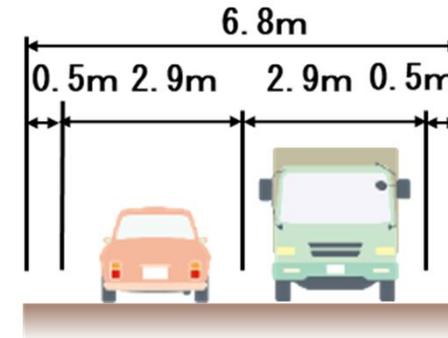
### 【事業見込額】

- ・総事業費 : 約60億円

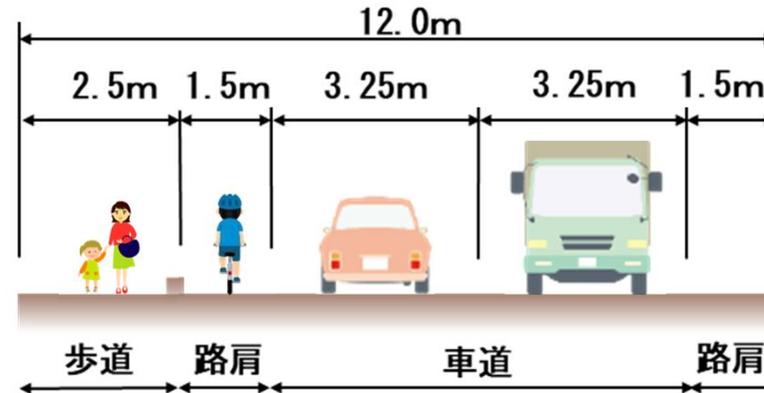
### 【目標事業期間】

- ・約10年間

〈現況横断図〉



〈計画横断図〉



〈平面図〉



## 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

・ルートは、歴史的な城下町の町並みを後世に残すため、黒羽市街地を迂回するバイパスとする。

#### 3 事業手法の適切性 (県が事業主体となる理由等)

・国道461号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

費用便益比 (B/C)	総便益 (B) ※1	総費用 (C) ※2
1.4	58億円	42億円

※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 (56.6億円)  
・ 走行経費減少便益 (1.2億円)  
・ 交通事故減少便益 (0.6億円) 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。