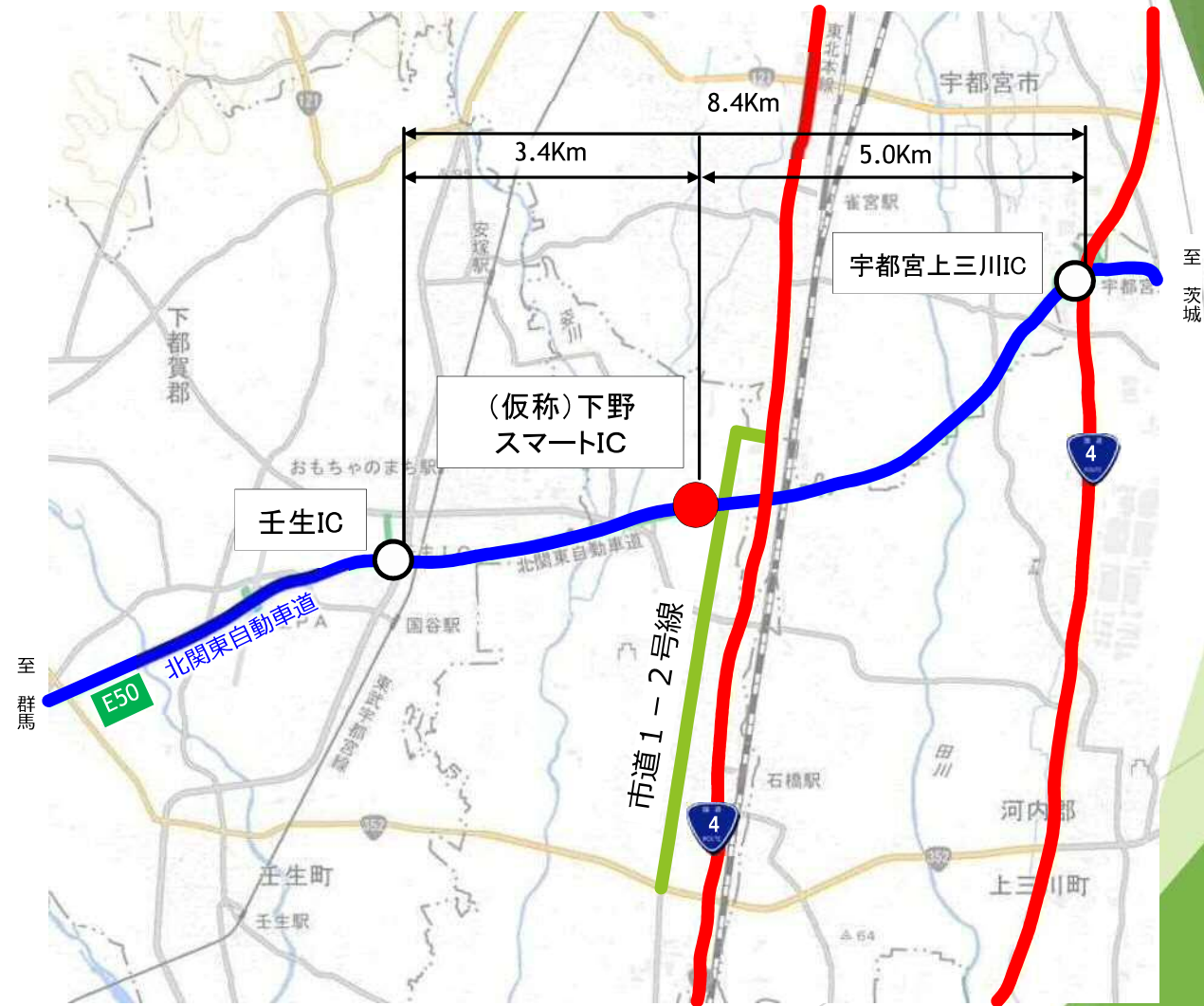


| | | | | | | |
|--------------------|---|--|----------|--|----------------|-----------|
| 事務事業名 | 高速道路スマートIC整備事業 | | 所管部課 | 建設水道部 | 建設課 | |
| 事業目的 | 本市の北部を通過する北関東自動車道が持つ広域的なネットワークを活用し、地域の活性化や産業・物流における本市の優位性を高めるため、スマートインターチェンジの整備を行う。 | | | | | |
| 事業概要 | 【IC形式】本線直結型、フルアクセス形式(上下線)ランプ延長:1,910m 【対象車両】セミトレーラ連結車 【総事業費】約36億円(NEXCO約24.8億円、下野市約11.2億円) 【下野市負担財源内訳】国庫補助金:約6.2億円、起債:約4.5億円、一般財源:約0.5億円 | | | | | |
| 総合計画での位置付け | 5 施策 | 5 快適でうるおいのある環境で新たな人の流れをつくるまちづくり | 重点事業区分 | — | 類型区分 I (積極的推進) | |
| 事業区分 | 新規・継続 | 継続 | 事業の種類 | ハード事業 | 市裁量の有無 裁量あり | |
| 根拠法令等 | — | | | | | |
| 補助団体 | — | | | | | |
| 年度別 | 事業計画 | 平成29年度 | 平成30年度 | 令和元年度 | 令和2年度 | 令和3年度 |
| | 事業費 | | 10,882千円 | 84,000千円 | 189,000千円 | 395,000千円 |
| 事業内容 | 事業費内訳 | 歳出) 用地費 65,000千円 補償費 80,000千円 負担金 29,000千円 委託料 15,000千円 | | 歳入) 国庫補助金及び交付金 95,700千円 負担金 11,000千円(ネクスコ用地取得業務費) | | |
| | 財源 | 国県支出金 | 95,700千円 | 地方債・その他 | 81,400千円 | 一般財源 |
| その他(過年度実績・特筆すべき点等) | >事業期間 平成30年度～令和4年度 >過年度実績 実施計画書作成業務(事業化前平成29年度発注) 市道1-2号線路線測量(平成30年度発注) >他事業との連携 高速道路本線部から料金所までは、ネクスコ東日本で施工 県道羽生田・上蒲生線の改良については県で施工 | | | | | |

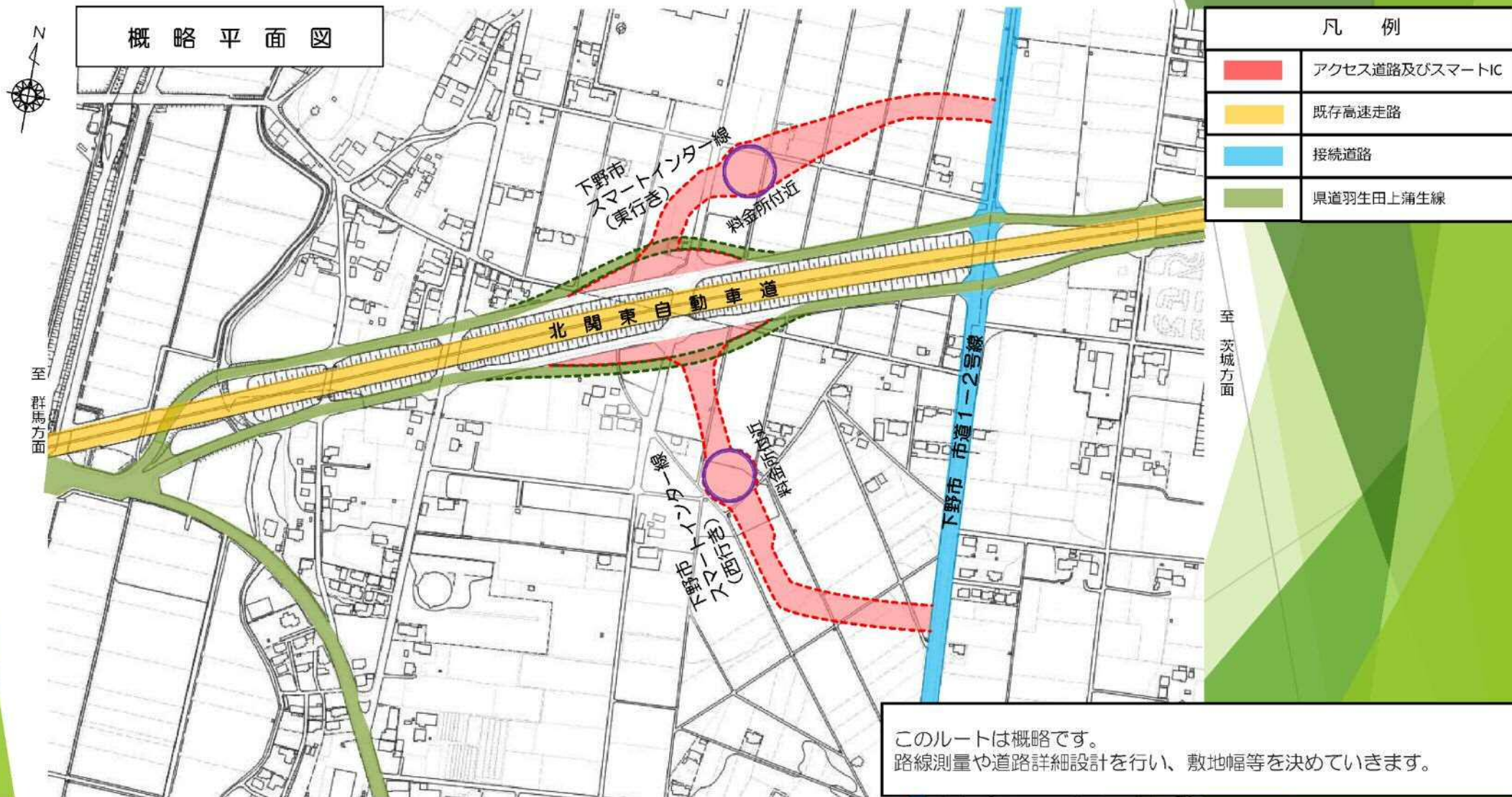
| 事業推進方針判断に際しての3つの視点 | | | | | |
|---|---|---|-----|--|---|
| 必要性 | A | ○ | 全て | 要件(3項目) | |
| | B | | 1以上 | <input checked="" type="checkbox"/> 社会経済情勢の変化や市民ニーズ等に適合する <input checked="" type="checkbox"/> 公共関与の妥当性がある <input checked="" type="checkbox"/> 第二次下野市総合計画の施策体系と事業目的に整合性がある | |
| | C | | なし | 市裁量がない事業(⇒A評価とする) | |
| 現総合計画前期基本計画では、基本施策5-2「人に優しい交通環境づくり」、施策1「道路・橋梁の整備」に明確に位置付けられています。北関東自動車道へのスマートIC設置により、本市とのアクセス強化が図られ、市民の利便性はもとより、広域的な人と物の流れを活発にすることが期待できます。産業や物流など、本市のシティセールスポイントの強みとなるとともに、河川浸水時における地域の孤立化の防止など、緊急時における交通環境整備といった観点からも必要性は高いと考えます。以上のことから、必要性をAとしました。 | | | | | |
| 有効性 | A | ○ | 全て | 要件(3項目) | |
| | B | | 1以上 | <input checked="" type="checkbox"/> 市民サービスの維持・向上に寄与する <input checked="" type="checkbox"/> 持続可能なまちづくりに寄与し、地方創生の推進等につながる <input checked="" type="checkbox"/> 総合計画の上位施策の目標達成に貢献し、意図する結果につながる | |
| | C | | なし | 市裁量がない事業(⇒A評価とする) | |
| 本市の交通網におけるポテンシャルは高く、市内を通る国道4号・新4号国道・国道352号、スマートIC設置予定地近くには栃木県を中心とする北関東の鉄道物流の中心駅である宇都宮貨物ターミナル駅、また、市内3駅を有するJR宇都宮線やバス交通網などが充実しており、東京圏から近いことから、本事業により、本市の産業や物流の拠点としての魅力を強化し、人や企業から選ばれるまちづくりにつながるものと考えます。以上のことから、有効性をAとしました。 | | | | | |
| 効率性 | A | ○ | 3以上 | ソフト事業(要件:6項目) | ハード事業(要件:3項目) |
| | B | | 1以上 | <input checked="" type="checkbox"/> 事業の質を維持しつつ、事業費の削減や取組方法を見直す <input checked="" type="checkbox"/> 同種・同目的事業との統合や簡略化を実施する <input checked="" type="checkbox"/> 民間委託を実施する <input checked="" type="checkbox"/> 受益機会・費用負担割合等が公平公正であり適正である <input checked="" type="checkbox"/> 市民(団体)協働や連携により事業を実施する | <input checked="" type="checkbox"/> 補助金等の積極的な活用で最大の成果となる方法を選択している <input checked="" type="checkbox"/> 事業目的に見合う最適な事業規模である <input checked="" type="checkbox"/> 他事業との重複がない |
| | C | | なし | 管理業務等において、現在の取組手法から、さらに効率性を図ることは困難である | |
| 総事業費においては、スマートICの設置位置や規格・構造等について、国やネクスコとの経費抑制も含めた十分な協議により、最大限の費用対効果を上げるための計画としています。また、市の一般財源の支出においても、国庫補助金を有効活用するなど、市の負担軽減が図られています。なお、設置予定付近には防衛省陸上自衛隊宇都宮駐屯地があり、有事の際の自衛隊車両のアクセスも想定し、対象車両をセミトレーラ連結車までとしています。以上のことから、効率性をAとしました。 | | | | | |

| | |
|------|-------|
| 総合評価 | ↓ |
| ◎ | 継続実施 |
| | 見直し実施 |
| | 廃止 |

1. (仮称)下野スマートインターチェンジの位置



2.整備イメージ



3.整備効果

(1) 地域経済の活性化

- 高速道路へのアクセス時間の短縮による地域産業の活性化、企業進出促進
- 鉄道輸送へのモーダルシフト促進による国内物流機能の向上
- 農産物の新たな販路拡大
- 新たな観光ルートの形成による立寄り客増加・観光振興
- 大規模スポーツイベントの開催促進

(2) 地域生活環境の充実

- 高速道路の利便性増進による住みよい街の形成、定住促進

(3) 安全・安心を支える地域づくり

- 救急医療機関へのアクセス性の向上による救急救命活動の支援
- 河川浸水時における地域の孤立化の防止
- 大規模災害時のエネルギー供給の迅速化

(4) 周辺交通の負荷軽減

- 交通分散による主要幹線道路の混雑緩和

4. スマートIC設置までの流れ

① 説明会

ルートや構造物など
概略について説明



② 現地測量・設計

路線測量
地形測量など



③ 詳細設計説明会

詳細設計の結果を
提示して説明



④ 用地幅杭設置

道路計画の幅杭を
現地に設置



⑤ 境界の立会い

用地の測量
建物等の調査

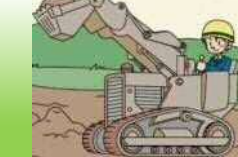


⑥ 移転補償の協議

用地の取得
建物等の移転



⑦ インターチェンジ 及び周辺道路の工事



⑧ スマートIC開通

令和4年度末（2022年度末）を予定

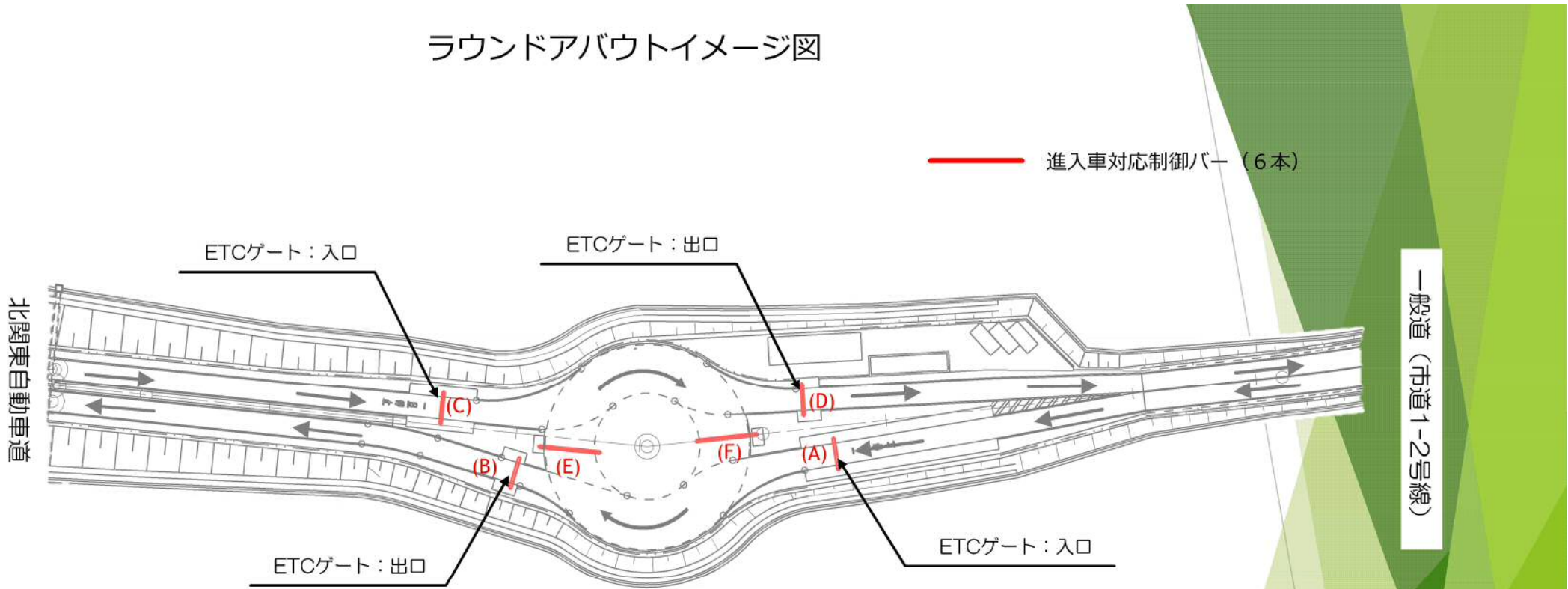


4. スマートIC設置までの流れ

下野スマートIC 概算工程表

| 項目 | 平成30年度 | | | | 平成31年度 | | | | 令和2年度 | | | | 令和3年度 | | | | 令和4年度 | | | |
|---------|--------|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|
| | 1/四 | 2/四 | 3/四 | 4/四 | 1/四 | 2/四 | 3/四 | 4/四 | 1/四 | 2/四 | 3/四 | 4/四 | 1/四 | 2/四 | 3/四 | 4/四 | 1/四 | 2/四 | 3/四 | 4/四 |
| 地区協議会 | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実施計画書提出 | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 連結許可申請 | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 連結許可・協定 | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 測量・設計 | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | |
| 用地測量・買収 | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | |
| 工事 | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 供用 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |

ラウンドアバウトイメージ図



- | | | | |
|--------|---------|--------|---------|
| 一般道から | ETC 搭載車 | A→B→ | 高速道路へ |
| | ETC未搭載車 | A→E→D→ | 一般道へ戻る |
| 高速道路から | ETC 搭載車 | C→D→ | 一般道路へ |
| | ETC未搭載車 | C→F→B→ | 高速道路へ戻る |

※逆走・事故防止対策として

車両がラウンドアバウト内へ進入した場合、その車両が出るまでは次の車両用ゲートは開きません。