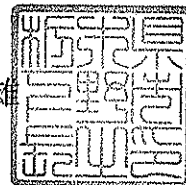


下建第52号  
平成19年5月8日

国土交通省道路局長 様

下野市長 広瀬寿雄



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について

平成19年4月2日付け、国道企第114号において依頼のあった標記の研につきまして、別紙のとおり回答いたしますので、よろしくお取り計らいくださるようお願いいたします。

お問い合わせ先  
下野市経済建設部建設課  
電話 0285-48-2113

## 下野市道路整備に関する要望書

地方自治体を取巻く環境も大きく変化してまいりました。情報化の進展と急速な少子高齢化の進展であります。国から地方への地方分権推進のための三位一体改革や市町村合併、権限委譲、公団・郵政民営化や「官から民」への改革など、これまでに誰もが経験したことがない大きな転換期を迎えております。

また、地方自治体の行政運営の力量が問われる時代を迎え、魅力あるまちを創出するため、独自性を兼ね備えた地域の特性や個性を有効に活用した街づくりを目指さなければなりません。

そのような中、下野市は、平成18年1月10日に旧南河内町・石橋町・国分寺町の3町が合併し誕生しました。本市の新たなまちづくりには、道路の果たす役割は大変重要でありますので、以下の事項について要望いたします。

### 1 道の駅整備事業の推進に関すること

本市の産業は農工商バランスよく展開しておりますが、特に農業を取り巻く環境は大変厳しく、経営のあり方に転換が求められております。また、地域における農産物の直売をはじめ、農業体験などを機に非農家と都市住民との交流を深め、農業について再考を促す必要性が高まっております。

さて、栃木県を縦貫する新4号国道は年々その交通量が増加し、ドライバーが安全に移動するための交通環境の整備が喫緊の問題となっておりますが、その解決策のひとつとして、誰もが安心して利用することのできる、休憩施設等の整備が望まれております。これらを踏まえ、本市では道路の利用者の休憩ニーズと地域の産業振興ニーズとを結びつけた施設として、複合多機能型の「道の駅」の建設計画を進めているところであります。

下野市「道の駅」の建設予定地は、新4号国道沿線の一級河川田川と一般県道笹原・二宮線とのほぼ中央に位置する「実り橋」北側、上り車線側の約3.5haで、現在、整備が進行している県営経営体育成基盤整備事業（圃場整備事業）江川・五千石地区の事業地内にあります。

予定地は、圃場整備事業地内であることから用地の取得が極めて容易なことをはじめ、高架が連なる新4号国道にあって周辺の田と平坦な状況にあり、南東に筑波山、北西に日光連山を見渡すことができ、これらの風景は道路利用者のドライブの疲れを癒す効果が期待できます。

「道の駅」への誘導路は、上り車線につきましては町田のランプで本線から降車させ減速車線から直接駅駐車場へ入場し、退場は加速車線へ出て本線に戻ります。下り車線につきましては薬師寺第二跨道橋で本線を降車し、交差する一般県道笹原・二宮線をとおり400m先で交差する、県営圃場整備事業地内の一般農道を北上して道の駅場内に入場し、本線への戻りについては、入場経路を逆に戻るケースが1つと、一般農道を北上し、市道南112号線を通り町田のランプから戻るケースが考えられます。

しかしながら、県営圃場整備地内の一般農道は農道としての規格により、道路幅員7m、表層舗装厚が4cmと脆弱であり、道の駅利用により見込まれる普通車両をはじめ大型車両の交通量の増大に道路構造上耐え得るものではなく、恒久的に安全に使用できる強堅な整備が求められております。

また、自動車以外での地域からの利用や観光の拠点的な位置づけを考えると車両、歩行者相伴っての安全確保のための歩道の整備も必要となってきております。さらに、農道を北上し本線へ戻る通過点となる町田ランプの新4号国道横断ボックスは、車道幅員6.6mと狭隘で大型車両が容易に交互通行できる環境にありません。

これらのことから、今後整備される下野市「道の駅」が利用者から親しまれ、その事業効果を十二分に発揮するためにも、駅本体の整備と併せて周辺道路環境の整備にも特段のご配慮を強く要望するものであります。

## 2 生活を支える道路整備に関すること

先日、市道橋の長田橋に変状があると地元から通報を受けました。調査しましたところ、橋脚が洗掘され大変危険な状態であることが分かりましたので、急きょ全面通行止めの措置をいたしました。交通量も多く通学路でもありますので、市民の皆様に変な不便とご苦勞を強いることとなり堪えがたい思いでおります。市民の生活を支える道路を、安全に安心して利用していただくため、道路管理者に課された使命と責任は大変大きなものと考えております。

今後の復旧対策を検討いたしますが、橋梁のように大規模で重要な構造物の補修には専門的な知識や技術そして多額の費用がかかりますので、国、県の手厚い支援と地方財政に対する格別の配慮を望むものであります。老朽化した橋は長田橋だけではなく、横断歩道橋もあり、作ったものを適切に維持管理するとともに、しかるべき時期に更新していかなければ、市民の安全・安心は確保できないのであります。

今日、道路特定財源をめぐって一部では道路整備が終わったとも取れる論調を見かけますが、少なくとも本市においては当てはまらない状況であります。道路整備に関する財源の確保と地方自治体への手厚い支援を強く望むものであります。

## 3 直轄国道の整備に関すること

本市の中心部を通る現4号は、新4号バイパスが整備されたことで負荷は軽減されましたが、沿線住民等の生活や事業活動を支える重要な役割を担っていることに変わりはありません。バリアフリー基本構想の特定経路となっている区間もあります。しかしながら、現4号は交差点や歩道に関して必ずしも使い勝手が良いとは言えない部分もあります。局所的であっても十分有効な措置もありますので、個別具体の整備箇所については是非お願いをするものであります。

## 4 道路整備と農道整備の融合に関すること

ここ下野市では郊外の圃場整備が進んでいます。これに伴う幹線農道の整備は、結果とし多くの通過交通を呼び込んでいます。もとより農道には農道としての機能と役割が、道路にはその道路の機能と役割がありますが、利用者には同じ道路であって、目的地に到達するために最も合理的な経路を選択するものであります。

しかし、このことは地域の方々にとっても道路管理者としても問題があります。地域の方々にとっては農耕車の通行や農作業に支障となりますし、道路管理者としては設計に反映しえない想定以上の荷重と量が道路構造に負担を与え、維持管理コストの増大をもたらします。

願わくは、このような実態を踏まえ、「農道」と「道路」の機能を併せ持った道路整備について、農林水産省と国土交通省の両省所管の事業をうまく融合することができないものかと思っております。これは、本市が取り組もうとしている道の駅のアクセス道路についても当てはまります。是非ともご支援ご指導をお願い申し上げます。