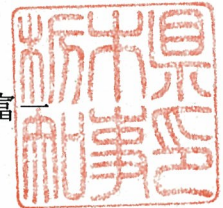




交政第132号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

栃木県知事 福田 富



今後の道路行政についての意見・提案について（回答）

平成20年9月19日付国道企第37号により依頼のありましたこのこと
について、別紙のとおり提出します。

今後の道路行政についての意見・提案

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

1. 道路財源の確保・充実

①道路整備費の財源確保

②地方税財源の充実

(理 由)

道路は県民生活や経済活動を支える最も基礎的な社会基盤であり、「元気なとちぎ」を創っていくうえでは、道路の整備や維持管理が不可欠である。しかしながら本県の道路整備水準はいまだ低く、現時点においても道路特定財源に加え多額の一般財源を投入して道路整備を行っている状況にある。

このため、道路特定財源が一般財源化された場合でも、今後の道路整備や維持管理等に支障が生じないよう、必要な道路のための財源を確保するよう要望する。

また、地方においては道路財源が不足していることに鑑み、地方税財源の充実を図るよう併せて要望する。

2. 制度の改善

①地方の自由度を拡大するような補助・交付制度

②地方道路整備臨時貸付金制度の継続・充実

(理 由)

道路特定財源が一般財源化された場合でも、暫定税率分も含め地方税(譲与税を含む)を確保することはもちろんのこと、地方に必要な道路に影響を及ぼさないよう、国庫補助金等の配分総額を地方枠として確保し、地方の自由度を拡大するような補助・交付制度とするよう要望する。

また、本年度創設された「地方道路整備臨時貸付金」については、今後とも継続・充実するよう要望する。

③直轄事業負担金の原則廃止

(理 由)

直轄国道の整備の必要性が高いことにも配慮する必要があるが、国と地方の役割分担の明確化の観点からも、直轄事業負担金については、廃止も含め、そのあり方を抜本的に見直すよう要望する。

3. 地方分権改革の推進

①直轄国道の権限及び財源等の移譲

(理 由)

本県の直轄国道には国道4号と国道50号があるが、住民の利便性の向上という観点から、住民に身近なところで政策決定を行うため、国は全国的な交通ネットワークの管理に限定することとし、バイパスが整備された現道区間については、地方に権限及び財源等をセットで移譲するよう要望する。なお、移譲にともない必要となる管理や整備(将来計画を含む)に必要な財源は、現行の国負担分を将来に渡り確実に措置するよう要望する。

4. 個別施策

①新規スマートインターチェンジの実現に向けた支援

(理 由)

本県の東北縦貫自動車道は、インターチェンジ間隔が約16kmと極めて長い。そのため、県民が利用しにくいものとなっている。既存の高速道路の有効活用により、地域の活性化や一般道路の課題解決を図るためにはインターチェンジの増設が有効であり、本県においてもスマートインターチェンジの設置などに取り組んでいるところである。このため、スマートインターチェンジの設置にあたっての連結許可の円滑化やアクセス道路の整備に対する財政支援等を充実するよう要望する。

②道路公社有料道路の有効活用に向けた支援

(理 由)

本県は、「観光立県」を政策目標に掲げ、観光振興による地域の活性化に取り組んでおり、観光地へのアクセス道路として、道路公社が経営する有料道路が重要な役割を果たしている。しかしながら、これら有料道路は、高度成長期やバブル期に計画されたものが多く、建設当初に交通量の大幅な増加を前提とした投資が行われており、債務の返済に苦慮しているのが現状である。一方では、観光客や地元関係者などから、「通行料金が高すぎる」「利用者が少なく、地域活性化への効果が小さい」との声が常々寄せられている。このため、有料道路の有効活用や観光活性化の観点から償還や料金引き下げに対する支援制度の創設を要望する。

今後の道路行政についての意見・提案
②-1 地域の現状と抱える課題

○現状

栃木県は全国でも有数の「クルマ社会」であり、自動車交通は県民の不可欠な生活手段であるが、県内の道路整備水準はまだ不十分である。

〔参考〕

□栃木県の自動車普及率は全国第2位（※H16年現在）

□栃木県内の国・県道の整備率は約49%（全国第28位）

改良率は約73%（全国第22位）※H18.4.1現在

◇歩道の整備状況

今年1月、那須烏山市内で通学路であるにもかかわらず歩道が未整備の県道において、女子中学生の痛ましい死亡事故が発生した。

栃木県には、歩道が整備されていない通学路がいまだ数多く残されており、子供たちの安全・安心を守る道路の整備など、交通安全対策に対する県民の関心が非常に高まっている。

また、市街地部においても、安全な通行が確保されない狭小な歩道が存在し、自転車と歩行者が錯綜するなど、その対策が急務である。

〔参考〕

□歩行中や自転車走行中の交通事故が多く、歩行者事故のうち、子供や高齢者が約53%、また、子供の事故のうち、歩行者や自転車者が約44%も占めている。

（※H18年時点）

□県民意識調査の結果、約7割の県民が安全に通行できる歩道や自転車道の整備を望んでいる。（※H19年度実施）

○課題

栃木県では、地域住民が対策を望む道路がたくさん残されている。そこで、本県が抱える課題を整理すると、次に掲げる項目が挙げられる。

1 安全で安心な暮らしを支える県土づくり

(1) 交通安全対策

① 歩行者（特に子供）や自転車の安全確保

② 交通事故の削減

(2) 災害に強い県土づくり

③ 自然災害の対策

④ 計画的な道路管理

2 活力ある暮らしの基礎づくり

(3) 交通ネットワークの整備

⑤ 渋滞の対策

⑥ 日常生活を支える道路の整備

⑦ 県内外の交流連携を支える道路の整備

(4) 魅力ある生活空間の形成

⑧ まちづくりを支える道路の整備

3 環境にやさしい「エコとちぎ」づくり

⑨ 環境負荷の低減

課題①

“歩行者（特に子供）や自転車の安全確保”

【取り組み方針】

・栃木県では、通学児童の集中する小学校を中心とした半径1km圏内の通学路を優先的に整備する。

〔参考〕

□通学路となっている県管理道路約1,630kmのうち、全体の約3割を超える約530kmが未整備（※H19年度末時点）

◇交通事故の発生状況 栃木県は交通事故死者数が非常に多く、安全対策が必要な交差点などの事故危険箇所が多数残されているが、H19年度末現在、その半数以上で抜本的な対策が講じられていない状況にある。 【参考】 □人口10万人当たりの交通事故死者数が全国ワースト5位である。(※H19年時点) □高齢者の交通事故はH9年と比較し、約2倍に増加している。 ◇災害対策の状況 昨年9月、台風9号による土砂崩れなどで道路が寸断され、日光地域の住民や宿泊客約1,600人が一時孤立するなどの被害が発生した。 栃木県では、災害時でも地域が孤立することがないよう、対策を進めることが急務となっている。	課題② “交通事故の削減” 【取組み方針】 ・栃木県では、特に交通事故の発生割合が高い「事故危険箇所」の対策を優先的に実施する。 【参考】 □現在、事故が多発する「事故危険箇所」に指定されている箇所は約60箇所 課題③ “自然災害の対策” 【取組み方針】 ・栃木県では、事前通行規制区間の解除が求められる箇所や緊急輸送道路上の耐震化が必要な橋梁の対策を優先的に実施する。 【参考】 □防災対策が必要な箇所は約490箇所、緊急輸送道路に架かる耐震化が必要な橋梁は約100橋(※H19年度末時点)
◇既存道路ストックの状況 昨年度実施した橋梁点検において、那珂川町の新那珂橋で橋の連結部に損傷が認められ、今年1月から側道橋を除き全面通行止めとし、現在もなお通行規制中である。 今後、老朽化により疲労や劣化等の損傷が懸念される県内の橋梁は急速に増加し、建設後50年以上を経過する橋梁は、30年後には全体の約67%(H20年と比較して約9.9倍)を占めることになる。 また、舗装修繕が必要な道路も多数存在し、今後の維持管理費用は急速に増大することになる。 ◇渋滞の状況 栃木県では、都市部やその近郊、工業団地周辺や観光地など、朝夕の通勤時間帯を中心に激しい渋滞が発生している。 また、渋滞による時間的損失(H19年度末時点で約5,700万時間/年)のほか、環境負荷・交通事故の発生といった社会的損失も発生している。	課題④ “計画的な道路管理” 【取組み方針】 ・栃木県では、既存道路ストックの定期的な点検を実施し、計画的かつ効率的な予防保全対策に取り組む。 課題⑤ “渋滞の対策” 【取組み方針】 ・栃木県では、主要渋滞ポイントの対策を重点的に実施するとともに、既存道路ストックを有効活用し、渋滞緩和に効果的な交差点改良等に取り組む。 【参考】 □対策が完了していない主要渋滞ポイントは約50箇所(※H19年度末時点)

◇生活道路の状況

栃木県の道路の整備状況は脆弱であり、県民からは身近な道路の改善が強く求められている。特に、山岳部等ではすれ違い困難な箇所が多数あり、救急車や消防車等が家の近くまで来られない道路も多く存在している。また、医師不足などにより各地域の中核病院の機能が低下しており、大学病院などへの搬送が必要となっているが、県内の地方部における道路の整備状況が不十分であるため、地域間格差の拡大等が懸念される。

◇県内の産業や観光の状況

栃木県は、首都圏から東北・北海道へ向かう「北東国土軸」と茨城から栃木・群馬を経て新潟へ向かう「地域連携軸」が交差する位置にあり、この二つの軸は、県内各地域間や県外との交流を担い、本県の生活や経済を支える基軸となっている。

一方で、栃木県の経済は、これまで誘致企業を核とした製造業によって支えられており、これまで低調であった企業立地については、H19年下半期の工場立地件数が全国第6位となるなど、産業の集積が進みつつある。また、日光、鬼怒川、那須等、全国有数の観光地を抱え、「観光立県」を政策目標に掲げているが、県北部を中心とした観光地は深刻な経済状況にある。

◇電線類地中化やバリアフリーの整備状況

栃木県においても少子高齢化が進行しており、高齢化社会において、誰もが安全で快適に生活できる生活空間の創造が求められている。

また、中心市街地や観光地等、活気あふれるまちづくりには欠かせない道路の整備も求められている。

しかし、H19年度末時点で、主要鉄道駅周辺や商業地域において、約60%の県管理道路で電柱や電線が支障となっており、バリアフリー重点整備地区においても、約40%がいまだバリアフリー化されていない。

◇環境問題

栃木県では、温室効果ガス排出量が基準年に比較して増加し、特に運輸部門の増加が顕著であるなど、環境問題に直面している。

また、環境問題が深刻化するなか、環境にやさしい公共交通の維持・充実等を図る必要があるが、公共交通の利用者数が総じて減少傾向にあり、H17年度時点の交通機関別輸送分担率では約9割を超える人が自家用車を利用している。

課題⑥

“日常生活を支える道路の整備”

【取組み方針】

・栃木県では、地域間連携の強化を図るとともに、医療機関や地域生活拠点等、日常生活において重要な拠点へのアクセスを確保する道路整備を推進する。

【参考】

□県都庁都宮へ60分で到達できる県民の割合は約76%、2次医療機関へ15分で到達できる県民の割合は約39%（※H19年度末時点）

課題⑦

“県内外の交流連携を支える道路の整備”

【取組み方針】

・栃木県では、県域を越えた交流・連携の基軸となる高規格幹線道路や直轄国道が抱える課題の解決に向け取り組むとともに、物流の効率化や観光の支援のため、産業団地や観光地等へのアクセス性を向上させる地域高規格道路等の広域道路や観光拠点間の道路整備を推進する。

【参考】

□直轄国道の整備率は約20%、さくら市以北では、いまだ4車線化されていない国道4号の区間は約48km（※H19年度末時点）
□高速度道路ICまで30分で到達できる県民の割合は約76%、地域高規格道路の整備率は約30%（※H19年度末時点）

課題⑧

“まちづくりを支える道路の整備”

【取組み方針】

・栃木県では、商業地域や近隣商業地域における電線類地中化や「バリアフリー重点整備地区」における特定経路のバリアフリー化を優先的に実施する。

課題⑨

“環境負荷の低減”

【取組み方針】

・栃木県では、自動車交通によるCO2やNOx排出量の削減に努めるとともに、環境負荷の低減などの観点から、公共交通ネットワークの維持・充実・連携を図り、道路網の整備と合わせた交通網の整備に取り組む。

○栃木県の目指すべき将来像

少子高齢化による人口構成の大きな変化をはじめ、地球規模での環境問題や経済等のグローバル化、高度情報化の進展など、社会は今、時代の変革期にあり、人々の意識や地域コミュニティのあり方も大きく変化している。
このようなかで、栃木県総合計画「とちぎ元気プラン」では、希望と誇りの持てる自立した地域として発展させていくため、これまで築き上げてきた郷土の魅力と可能性を最大限に活かし、郷土の将来像を「活力と美しさに満ちた郷土“とちぎ”」として掲げ、その実現のため、3つの基本姿勢と5つの基本目標を設定している。

【3つの基本姿勢】

(1) 地域が自立する“とちぎ” (2) 県民が協働する“とちぎ” (3) 県民一人ひとりが主役の“とちぎ”

【5つの基本目標】

(1) 知恵にあふれ心豊かな人づくり (2) いのちをやさしく見守る社会づくり (3) 確かな技術と創造性に富む産業づくり
(4) 快適でにぎわいのある交流地域づくり (5) 安心のくらしを支える環境づくり

○県土づくりの基本方向

栃木県は、首都圏から東北・北海道へ向かう「北東国土軸」と茨城から栃木・群馬を経て新潟へ向かう「地域連携軸」が交差する位置にあり、この二つの軸は、県内各地域間や県外との交流を担い、本県の生活や経済を支える基軸となっている。

このうち、南北軸には東北縦貫自動車道と国道4号が、東西軸には北関東自動車道と国道50号が位置づけられており、特に北関東自動車道の全線開通により、北関東・磐越地域の広域圏が形成される。これらの軸を強化し、積極的に活用することにより、多様な主体の交流・連携がより活発化され、空港や港湾などを介し、“とちぎ”の人・物・情報の交流を全国、世界に広げることが可能となる。

そのため、栃木県では、地域間の交流・連携の基盤を強化し、国内はもとより世界を視野に入れた「国土交流拠点“とちぎ”」を目指すこととする。

○将来像の実現に向けた道路政策の取組み

栃木県は、「活力と美しさに満ちた郷土“とちぎ”」の実現に向け、次に掲げる道路政策に取り組むこととしている。

1. 「新たな県土60分構想」を推進する。

◇ 「新たな県土60分構想」とは、“誰もが、どこから、どこへでも、安全・スムーズに移動できる交通網の整備”を基本的な考え方に、限られた資源を効率的に配分し、効果的な施策展開を図るための基本的な方向を示したものであり、交通ネットワークの整備を進めるにあたり、体系的な道路網の整備に加え、公共交通ネットワークの充実・連携を図ることに取り組むこととしている。

◇ 体系的な道路網の整備については、通勤通学や医療など、日常の暮らしにおける安全な移動を確保する生活道路の整備、県内外との交流・連携の拡大、物流の効率化や産業の振興・観光周遊の促進などの支援、さらには、渋滞の解消や環境負荷の低減を図ることとしている。

◇ また、活気あふれるまちづくりを推進するため、無電柱化による街並みの形成や都市基盤の整備を進めることとしている。

2. 交通安全対策や防災基盤の整備を推進する。

◇ 交通安全対策については、通学路をはじめとした歩道整備を進めるとともに、道路利用者が常に安全な通行ができるよう、橋梁やトンネル等の道路施設を適切かつ計画的に管理することとしている。

◇ 防災基盤の整備については、自然災害から県民の生命を守るため、災害の未然防止対策を進めるとともに、災害直後から応急活動等を円滑に行うため、緊急輸送道路の整備や橋梁耐震化を推進することとしている。

○「とちぎの道づくりの基本方針」の展開

「とちぎの道づくりの基本方針」は、栃木県における今後の道づくりの基本的な方向を示す指針であり、県総合計画「とちぎ元気プラン」の部門計画となっている。今後新たな基本方針を策定し、施策を展開する予定であるが、「選択と集中」の考え方に基づき、地域のニーズや整備効果を十分に検討しながら、優先度の高い箇所から戦略的に進めることが必要であると考ええる。

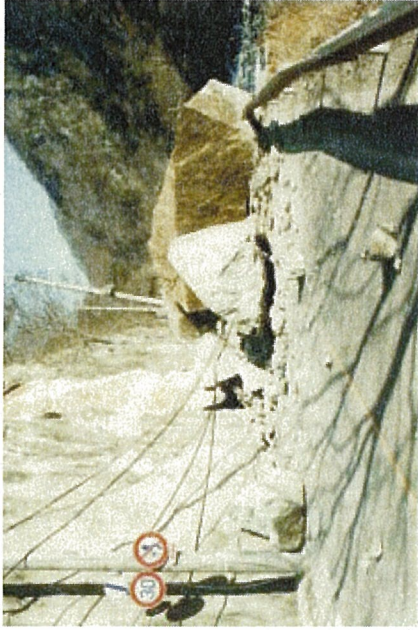
今後の道路行政についての意見・提案
③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式 ④
栃木県

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
① 歩行者や自転車の安全確保	■事業概要 ・路線名：県道熊田喜連川線 ・箇所名：那須烏山市藤田 ・延長：約1.3km ■現状と課題 ・本路線は、江川小学校及び下江川中学校の通学路であるとともに、地域住民の生活道路にもなっている。 ・現状は歩道がなく、通学児童が毎日危険にさらされており、今年1月には死亡事故も発生している。 ・さらに、車がやっとすれ違える程度の幅員しかなく、地域住民の生活環境は劣悪な状況である。  (那須烏山市藤田地内) 【地域の声】 ※H20.1.30に発生した女子中学生死亡事故の新聞報道の抜粋 『私も中学生の時、車が通るとき本当に怖かった。もし歩道があれば・・・』 『歩道があれば・・・もう犠牲は出さないで』 『早く歩道を整備して・・・子供たちが毎日利用している』 (女子中学生の家族等より)	○期待する効果や評価等 歩道が整備されれば・・・ ●地域住民(特に子供)の安全が確保される。 ・未来を担う児童が安全に通学できる。 (江川小学校の児童数：190人)※H20.4.1現在 ・多くの地域住民が安全に通学できる。 (自転車歩行者交通量：47人台/日) ・交通事故の発生を防ぐことができる。 道路が拡張されれば・・・ ●地域住民の生活環境が改善される。 ・多くのドライバーが安心して道路を利用できる。 (自動車交通量：3,586台/日) ★地域住民が望む期待の大きさ ・H17.7.28に地元3自治会を中心に「道路整備期成同盟会」を結成する。 H17.8.1に地元地権者を含めた1132名の署名により要望書を提出する。 H18.6.2に県道熊田喜連川線道路整備促進期成同盟会長、関係自治会長連名の要望書を提出する。	○その他 ・平成20年1月30日、道路脇で友達と立ち話をしていた下校途中の女子中学生がマイクロバスにねられ死亡するという痛ましい事故が発生している。

今後の道路行政についての意見・提案
③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
③自然災害の対策	■事業概要 ・路線名:国道400号 ・箇所名:那須塩原市関谷～那須塩原市塩原 ・延長:4.6km ■現状と課題 ・本路線は、本県有数の観光地である塩原温泉郷へアクセスする唯一の道路であり、当地域の生命線となっている。 ・現状は幅員狭小で急カーブが多く、大型車のすれ違いも困難なため、非常に危険な状況である。 ・さらに、土砂崩れや異常気象時の連続雨量200mm超過で全面通行止めとなり、これまでに住民や観光客は多大な痛みを受けている。	防災危険箇所を迂回する道路ができれば・・・ ●災害の対策が強化される。 ・現道の防災危険箇所が大幅に解消される。(道路防災危険箇所が24箇所存在) ・トンネル構造により通行規制区間が解消され、緊急時のライフラインが確保される。(事前通行規制区間:4km) ※H10年以降の通行規制実績 落石斜面崩壊等:6回(28日) 連続雨量200mm超過:2回(12h) ●地域住民や観光客の不満が解消される。 ・多くのドライバーが劣悪な現道から迂回できる。(現道には8箇所の急カーブが存在) ・地域住民が安心して生活できる。(大田原赤十字病院(3次医療施設)までが30分圏内) ・行楽シーズンや週末の渋滞が緩和される。(自動車交通量:10,407台/日 混雑度:1.05) ●地域の活性化が期待される。 ・東北縦貫自動車道や東北新幹線など、高速交通機関とのアクセス性が向上する。 (西那須野塩原ICから塩原温泉間まで約5分短縮) ・茨城・栃木・福島間の交流が拡大する。 ★地域住民が望む期待の大きさ ・H19.11に国道400号B/P建設促進期成同盟会から要望書を提出する。 ・H20.6.30に開催された塩原地区における市政懇談会において、自治会長を始めとする地域住民36名が参集し、強い要望を相次いで出す。	○その他 ・当区間(下塩原バイパス)と隣接区間(中塩原バイパス)が一体となつて塩原温泉街から通過交通を排除することにより、さらなる効果が期待される。



(那須塩原市福渡付近の落石事故)

【地域の声】

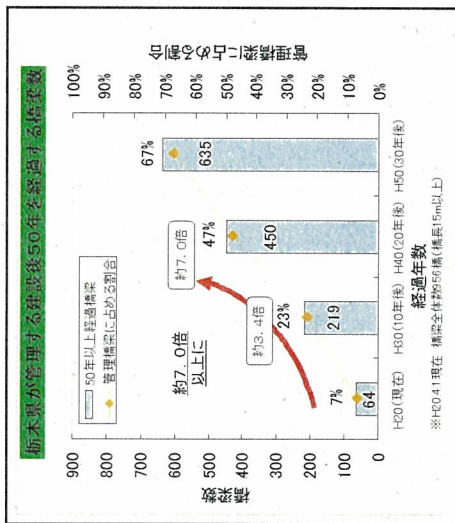
※第1トンネル起工式へのコメントから抜粋

『10年前の那須地区水害の折、当塩原温泉街も、関谷、大網間で土砂崩れにより通行止、国道400号田島方面、日塩道路、八方道路も通行止と、三日間に渡り孤立状態に陥り、非常に不便を来したことが思い起こされました。』(古町1・2丁目自治会長より)

『トンネルは、山間部において道路の交通の円滑化や、落石などの危険箇所の回避、見通しの悪いカーブの解消、自然災害に対する安全の確保などメリットが多く、整備効果は大きいものと思います。』(京町地区自治会長より)

今後の道路行政についての意見・提案
③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項 ④計画的な道路管理	○代表事例 ■事業概要 ・路線名:国道120号 ・箇所名:日光市湯元(白根橋) ・延長:52.5m(橋長) ■現状と課題 ・本路線は、緊急輸送道路に指定されており、震災等の災害発生時には欠かせない重要な路線である。 ・現状は毎年冬期閉鎖となり、積雪等による凍害が生じる環境にある。 ・さらに、本路線に架かる白根橋は、架設から42年が経過する老朽橋であり、床版上面にはうきや剥離、下面にはひびわれや鉄筋露出が見られる状態である。 橋梁上面 (床版陥没) 橋梁下面 (鉄筋露出)
○期待する効果や評価等 適切に維持管理されれば・・・ ●多くの道路利用者の安全が確保される。 (自動車交通量:1,888台/日) ●災害発生時の道路ネットワークが確保される。 ●社会的損失や経済的損失が軽減できる。 ・道路橋の架替えによる通行規制が回避できる。 ・既存ストックの長寿命化が図られる。 ・LCC(ライフサイクルコスト)の縮減や平準化が図られる。	○その他 ・適切な維持管理(橋梁補修)とあわせ、耐震補強を実施することにより、震災等の災害発生時でも、より確実な道路ネットワークが確保される。

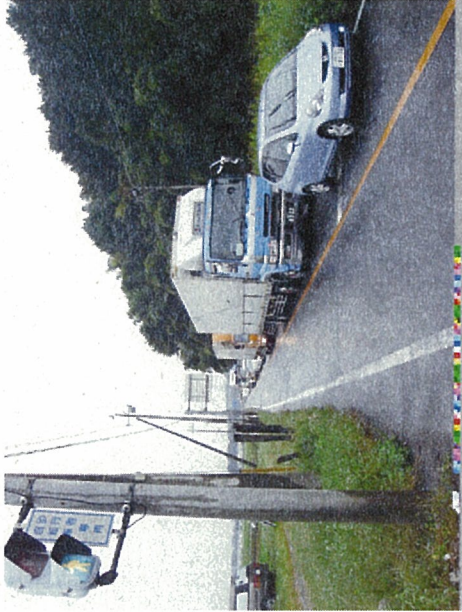


※管理橋梁が急激に高齢化し、適時適切な修繕を行わなければ、維持管理コストが膨大となる恐れがある。

今後の道路行政についての意見・提案
③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例(渋滞対策の推進)	○期待する効果や評価等	○その他
⑤渋滞の対策	■事業概要 ・路線名:国道4号 ・箇所名:矢板市土屋～大田原市下石上～那須塩原市三区町 ・延長:約10km ■現状と課題 ・本路線は、首都圏から東北方面へ向かう広域軸を担っており、本県の生活や経済を支える重要な路線である。 ・現状は激しい渋滞が発生しており、沿線における生活環境は、振動、騒音等により劣悪な状況である。 ・さらに、歩道が狭い上、幅員狭小で急カーブが多く、大型車が沿線住宅へ飛び込む等の事故が頻繁に発生しており、地域住民は恐怖を感じる毎日を過ごしている。  (渋滞の状況) 【地域の声】 ※「栃木県の各市町から見た道路の課題」からの抜粋 (道路整備促進期成同盟会栃木県協議会作成) 『住宅から国道4号への出入りは困難を極め、徒歩横断など命がけで、近隣の交流も希薄になり、自治会活動も滞る状態であり、小中学校への通学路としても幅員のない歩道を利用しているが、大型車両の風圧だけでも恐怖を感じ、無事の到着を祈り送り出す毎日であります』(野崎自治会より)	■渋滞が解消されれば・・・ ●多くの道路利用者のイライラが改善される。 ●慢性的に発生する激しい渋滞が緩和される。 (現道の混雑度が1.85) ●土屋交差点(主要渋滞P)の渋滞緩和が期待) (渋滞損失時間約178.4千人時間/年kmの低減が期待) ●地域住民の安全で安心な生活が確保される。 ●大型車を含めた通過交通が排除される。 (交通量:34,524台/日 大型車混入率:23.8%) ●交通事故の大幅な減少が期待できる。 ●通学児童が安全に通行できる。 ●本線で分断された地区の往来が容易となる。 ●地域の活性化が期待される。 ●大田原市最大の野崎工業団地への輸送時間が短縮され、物流コストが削減される。 ●沿道環境が改善される。 ●CO2やNoxの排出量削減が期待できる。 ●騒音レベルが削減される。 ★地域住民が望む期待の大きさ ・H19.7.25に下石上自治会が要望を行う。 ・H19.10.22に大田原市・矢板市・那須塩原市三市により要望活動をする。 ・H20.7.14に下石上・上石上自治会から要望を行う。 ・H20.8.26に野崎工業団地、野崎第二工業団地連絡協議会、大田原商工会議所が要望書を提出する。	○その他 ・現在事業化されている氏家矢板バイパスと西那須野道路の整備が進むことにより、当該区間がさらにボトルネックになることが予想される。

今後の道路行政についての意見・提案
③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
⑦ 県内外の交通連携を支える道路の整備	■事業概要 ・路線名:国道408号 ・箇所名:宇都宮市野高谷町～高根沢町宝積寺 ・延長:約6.6km ■現状と課題 ・本路線は、常磐自動車道谷和原ICと東北縦貫自動車道矢板ICとを結ぶ地域高規格道路の一部である。 ・沿線には県内屈指の工業団地が数多く立地しているが、慢性的な渋滞が発生している。 ・また、隣接区間の完成により北関東自動車道真岡ICから当区間までが直結され、渋滞の悪化とともに、企業活動にも悪影響が生じてしまう恐れがある。  【地域の声】 (宇都宮市道場宿交差点付近) ※「栃木県の各市町から見た道路の課題」から抜粋 (道路整備促進期成同盟会栃木県協議会作成) 『現道は、夜間も大型車の交通量が非常に多く、騒音・振動がひどい状況にあります。また、一部鬼怒川の堤防上を重用している区間については、特に幅員狭小で屈曲しており、大型車の横転等の交通事故が多発しています。そのため、バイパス整備の早期完成を要望します。』(満美穴町在住の住民より)	○期待する効果や評価等 地域高規格道路の主要区間が完成すれば... ●県内産業の活性化が期待される。 ●広域的なネットワークの主要な部分が形成され、物流コストが削減される。 (地域高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」の真岡IC～矢板ICが完成) (清原工業団地と東北縦貫自動車道矢板ICとの所要時間が18分短縮) ●多くの道路利用者のイライラが改善される。 ●慢性的に発生する激しい渋滞が緩和される。 ●(道場宿交差点(主要渋滞P)の渋滞緩和が期待) ●(渋滞損失時間約190.2千人時間/年kmの低減が期待) ●沿線住民の安全で安心な生活が確保される。 ●工業団地群の産業集積から発生する交通がバイパスに転換される。 (交通量:6,727台/日 混雑度:1.27) ・多発する交通事故の発生が抑制される。 (死傷事故率:約1,191件/億台キロ)  県内最大規模の清原工業団地	○その他 ・整備中の隣接工区(真岡宇都宮バイパス)が開通することにより、当該区間がさらにボトルネックになることが予想される。

今後の道路行政についての意見・提案
③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
⑧ まちづくりを支える道路の整備	■事業概要 ・路線名：国道119号 ・箇所名：日光市石屋町～日光市上鉢石（東町地区） ・延長：約1.2km ■現状と課題 ・本路線は、世界遺産「日光の社寺」への参道として、日光地域への来訪者や市民に広く利用されている。 ・現状は歩道が狭く、電柱等の支障物も多く、歩きづらいという意見が多数寄せられている。 ・さらに、観光シーズンには多くの来客者が歩道からはいみ出しており、「日光の表玄関」としては見えない状態である。  (狭くて電柱が林立する歩道の状況) 【地域の声】 ※「栃木県の各市町から見た道路の課題」からの抜粋 (道路整備促進期成同盟会栃木県協議会作成) 『国道119号の歩道は、段差やデコボコがひどく生活道路としても観光道路としても不具合であるので歩道を直してほしい』(上鉢石自治会長より) 『門前町、「日光の表玄関」としてふさわしい道づくりの早期実現を要望します。』(中鉢石町在の住民より)	■歩行空間が確保されれば・・・ ●観光地の活性化が期待される。 ・世界遺産を抱える日光にふさわしい美しい景観が創出される。 (電線類を地中化し、街並みから電柱を排除) (歩道を美装化し、門前町らしい街並みを創出) ●観光客等、多くの人が歩きやすくなる。 (歩行者交通量：1,048人/12h) (歩道を拡幅し、十分な歩道幅員を確保) (バリアフリー化し、段差を解消)  【イメージパース】 ★地域住民が望む期待の大きさ ・H17.8に地元自治会が中心となった「日光東町まちづくり推進委員会」を設立する。 ・「祭(いのり)のまち」をテーマに掲げ、東町地区の持つ歴史や文化、さらに生活環境や地区の特性との調和を目指し、世界の日光の門前町としてふさわしいまちづくりを進めている。	

今後の道路行政についての意見・提案
③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
⑧ まちづくりを支える道路の整備	■ 事業概要 ・路線名: 国道400号((都)西那須野線) ・箇所名: 大田原市新富町～大田原市住吉町 ・延長: 840m ・幅員: 16m(車道9m、歩道3.5m) ■ 現状と課題 ・本路線は、大田原市街地を縦断する路線である。 ・現状は中心市街地が衰退し、活気が失われている。 ・さらに、中心市街地でありながら歩道が狭く、電柱等が林立し、買い物客や児童が大変危険な状態である。 ・また、商業地なのに停車帯もなく、クランク形状や付加車線のない交差点があり、朝夕は渋滞も発生している。	市街地にふさわしい道路が整備されれば・・・ ● 中心市街地の活性化が期待される。 ● 観光客や買い物客の回遊性が向上する。 ● 大田原市は駐車場や散策路をあわせて整備 ● 街並み景観が向上する。 ● 大田原市と地元商店会が取り組むファサード整備と電線類地中化が一体的に整備 ● 街の賑わいや魅力が創出される。 ● 大田原市と地元商店会が協働で取り組む中心市街地活性化施策を支援 ● 歩行者や自転車の安全が確保される。 ● 多くの地域住民が安全に通行できる。 ● (自転車歩行者交通量: 330台人/12h)	○その他 ・本地区は大田原市が中心市街地活性化基本計画を策定しH20.11に認定を受けたところであり、中心市街地の活性化に向け再開発事業を始め各種事業に取り組むこととしている。
【地域の声】 ※「パブリックコメント」からの抜粋 『小中学生や高校生の通学路となっているが、狭くて側溝に蓋をしただけの歩道は危険きまわらない。しかも電柱が歩道にあり、歩行者自転車そして自動車が錯綜する状態で大変危険で敬遠しなくなるが利用せざるを得ない』 『安全で快適な街路整備は人や車の往来を多く商業の活性化だけでなく生活に便利な住宅地としての活性化にも繋がります』 『美しい街並みを形成するとともに住民や来訪者がやさしさを感じられる街づくりを協力を誓いたい』	 (大田原市山の手1丁目地内)	★ 地域住民が望む期待の大きさ ・H18.7に中央Cブロック市街地再開発準備組合、NPO法人、㈱大田原まちづくりカンパニー、中心市街地活性化協議会を設立する。 ・H19.6に地元で組織するまちづくり委員会による協議会が開催され、地権者59名に対しヒアリングを実施する。 ・H20.11に中心市街地活性化基本計画の認定を受ける。	