

第2編

道

路

第1章 総論

第1節 概要

1. 自然災害と道路

平成9年以降の国内における道路を取り巻く状況を見てみると、第一に自然災害との闘いともいえるべき観点が挙げられる。

平成7年の阪神淡路大震災は震度7の内陸直下型であり、死者6,434名、被害総額10兆円規模の被害をもたらしたばかりでなく、現代の都市が災害を被るとどうなるかを突きつけ、被災地のみならず社会全体に大きな衝撃を与えた。社会資本の整備保全に関わる者には、橋脚が折れ連続高架の高速道路が横転するという光景は忘れがたいものとなり、この教訓を活かすべく「耐震」という概念は改めて刷り込まれた。平成8年の道路橋示方書には、この地震動のデータが反映され、地震時保有水平耐力法（保耐法）と動的解析が本格的に導入、落橋防止システムが明確化された。保耐法は、橋梁が「巨大地震があつて、壊れても破滅的にならない」という考え方を導入するものであり、従来の震度法による「中規模地震に対し壊れない」との考え方を大きく拡張するものである。平成14年の示方書では、「重要な橋は、大規模地震を受けても少しの補修で元に戻せる。それ以外の橋は、補修に手間がかかっても止む無し」「全ての橋は、中規模地震では健全なままである」というように、橋に要求する性能の使い分けが明記された。

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は日本周辺の観測史上最大の地震であり、福島原発事故被害と併せ、未だ復興に至っていない大災害である。東北太平洋岸各県は震度7の地震動と津波により死者15,894人、行方不明者2,561人、建物全半壊400,326戸、建物、施設等の被害額約16.9兆円に上り、世界銀行は自然災害における「史上最大の被害額」と報告している。県内では震度6強

を観測し、地震による被害は死者4人、建物全半壊2,379戸、建物、施設等の被害額約6,609億円となった。東京電力福島第一原子力発電所からの放射性物質の拡散被害は、福島県の避難地域が12市町村に及び、地震、津波、原発事故による避難生活者は平成24年5月で164,865人、平成28年3月で97,333人となっている。県内で除染を実施している市町は7市町となり、福島県から当県への避難者は2,948人となっている。この災害発生直後は、道路の寸断により東北各県の被災地へのアクセスが困難となり、救援、復旧を滞らせたことから、その教訓として、「防災」に加え「減災」という考え方が広まった。減災とは災害発生時にもその被害を小さく留め、救援、復旧が迅速に行えるようにするための施策であり、当県では、この震災以降、高速道路IC等と市町役場等の防災拠点を結ぶ道路強化や、孤立化を防ぐための避難所周辺道路強化を進めている。また、この震災では道路の啓開を始めとしたインフラの復旧にいち早く対応できる地元建設業の役割が改めて評価され、常時のみならず緊急時の地元貢献が期待できる建設業の存続が課題となっている。

平安時代の866年富士山貞観大噴火、869年貞観三陸地震（東日本大震災に相当）、887年仁和地震（南海地震などに相当）が連動するかのよう発生した歴史がある。中央防災会議では「いつ起きてもおかしくない」東海地震（マグニチュード8クラス）とともに、30年以内に東南海・南海地震（M8.6）は発生確率60～70%、首都直下地震（M7）は70%としている。平成23年8月、東日本大震災を契機に「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が設置され、津波や長周期地震動についての予測が進められている。

平成26年に国土強靱化基本計画が閣議決定され、レジリエント（回復力のある、強靱な意。想定

第2編 道路

を超えた災害に対しても早期に復旧できる)な国土づくりのためのハード、ソフト対策を進めることとしたが、道路においては災害発生時にも救援、復旧の経路が確保され、物流等産業活動の中断を最小化するネットワーク構築が挙げられ、県内ではその代表格として、主要な産業団地群と東京圏、成田空港、ひたちなか港方面を繋ぎ、国管理の新4号国道とのリダンダンシー(余剰、多重性の意。被災時にも交通途絶とならないように道路ネットワークを多重化する)機能も持つ地域高規格道路国道408号バイパスの早期完成を目指している。

平成28年4月の熊本地震では震度7により損傷を受けた家屋や橋梁が、一日以上経過した後、再び震度7の地震動に襲われ、家屋の倒壊や道路橋の落橋等の甚大な被害に結びついた。橋梁で目立つのは、阿蘇大橋が基礎もろとも土砂崩れで渓谷に崩落したらしいこと、九州自動車道を跨ぐ跨道橋が3柱式橋脚の破壊により落橋したこと、熊本駅前通りの白川橋の鋼製支承が破損し段差通行止めとなったことなどがあり、この震災に対する分析は今後となるが、「大規模地震動が一回であれば、重要な橋は少しの補修で元に戻せる」という想定から外れ、地震動の第一撃の後、補修のいとまもなく第二撃に見舞われるという状況を今後どう考慮していくか等が課題である。

台風、豪雨災害は、県内では昭和61年台風10号の茂木豪雨、平成10年台風4号の那須豪雨が大きなものであったが、平成27年9月台風17号、18号に起因する関東・東北豪雨もまた甚大な被害をもたらした。道路関係では、山間部の道路崩落、県南地域の広範囲の冠水のほか、黒川での市道橋桁流失、思川での橋桁に触れる水位上昇、鬼怒川での橋脚洗掘等が発生した。

平成26年2月豪雪では、南岸低気圧型の湿雪が関東地方南部にも大雪をもたらしたが、県内では最深積雪を更新する大雪となり、那須88cm、土呂部129cm、宇都宮32cm等が記録された。県北地域では、幹線道路の渋滞や通行止めが発生したが、その後の数日間も市町道の除雪が追いつかず、生活

道路を通行できないため、水や食料を高齢者等の各戸に徒歩で届ける状況が発生した。

このように、我々の生活は繰り返し訪れる自然災害を乗り越えて改善されていくが、我々の生活の根本を支える道路は、災害を乗り越えるに当たって最も期待を寄せられる分野である。

2. 経済状況と道路

第二は経済状況の観点である。平成9年は阪神淡路大震災から復興への道半ばであるが、1990年(平成3年)代当初のバブル崩壊と呼ばれる景気後退の影響がゼネコン、証券、金融等の大手企業の倒産として顕在化した年であった。バブル崩壊以降の1990年代は経済活動が急速に萎み、加えてバブルの不良債権処理等が経済における大きな足かせとなっていた。2000(平成12)年代に入ると、平成18年にイザナギ景気を抜いて景気拡大が数値上は戦後最長となったものの、その実感が湧かないと報じられ、翌平成19年に米国サブプライムローン問題に端を発する世界金融危機、平成20年の米国大手投資銀行の史上最大の倒産リーマン・ショックが生じると世界的な株価暴落となり、国内の経済状況はまたも停滞の局面に入る。この90年代から00年代は、経済的観点から「失われた20年」と呼ばれ、この間、GDPは横這い(名目GDPで約500兆円)、失業率が平成14年にピーク(完全失業率5.4%)、大学生就職内定率が平成12年と平成23年に最低(共に約91%)、企業倒産件数は平成13年に最大(負債総額は平成12年が最大で24兆円)となった。特に、平成12年の建設業の倒産件数は6千件を超え、全業種のうち最大となった。国は公共事業費を平成9年に当初予算ベースで過去最大の9.7兆円とし、平成5、7、10年には大型の公共事業費補正予算が組まれた。平成9年以降、国の当初予算の行政投資のうち道路事業の占める割合は25~30%程度で推移し、2番手以降の文教施設費や国土保全費の10%前後を大きく引き離し、最大でありつづけている。

道路事業は、昭和29年の揮発油税や昭和46年の

自動車重量税など、道路利用者に負担を求めこれを特定財源としてきたが、平成17年の行政改革推進法に基づく閣議決定「骨太の方針2006」において一般財源化の検討が始まり、道路事業のコスト縮減、ムダの排除、達成される効果（アウトカム指標）の設定、地方の道路整備の財源確保（地域活力基盤創造交付金、のちに社会資本整備総合交付金）の措置を講ずることと併せて、平成21年度から一般財源とした。

3. 国際競争と道路

第三は国際競争の激化の観点である。冷戦終了や多国籍企業の成長に加え、情報化の世界的な広まりは、グローバル化（社会経済活動が地球規模で生じる現象）の急速な進展を引き起こしている。平成11年欧州連合(EU)統一通貨ユーロが誕生したのは、EU圏内における出入国管理撤廃や関税撤廃と並ぶ象徴的出来事として、国際的な社会経済競争がまた一歩進行したことを感じさせるものであった。国内外を問わず、人、物、金、情報の移動に円滑さを欠けば、競争に取り残されることを誰もが危惧するようになり、円滑さを実現する社会資本の整備にはこれまで以上に多くの期待が寄せられるようになってきている。例えば、1978(昭和53)年の改革開放路線と1992(平成4)年の改革開放推進以降、経済発展が急激となり、平成22年に我が国を抜きGDP世界2位となった中国は、社会資本整備の面だけを見るなら、都市部の高層ビル群や高速道路の整備の急速さには目を見張るものがあり、中国国内の平成19(2007)年の高速道路建設距離は8,300kmとされ、これは我が国の平成26年時点の整備済み高速道路の総延長8,428kmに匹敵、平成21(2009)年の北京市の五重の環状道路433kmは供用率100%である。

我が国の企業が海外に製造拠点を持つ理由は、国内市場の縮小と海外市場の拡大状況に対応するため、生産コスト縮減を打ち消す円高を回避するため、新興国の人件費が安価なため、などが主なものとなるが、平成24年をピークに円／ドルレ

率は円安に転じ、新興国人件費も上昇が見え始めたこと、円安により国際競争力が高まったこと、などから、これらの企業のうち国内回帰の動きのある割合は14%、国内事業の維持、強化動きのある割合は9割となっている。これまでも研究施設やマザー工場を国内に置く企業は多く、企業の拠点統廃合に際しその拠点が生き残るか否かには様々な要因が働くが、少なくとも社会資本の不備がこれを決することになることは避けねばならない。今後、国内回帰により、生産拠点が国内に戻るにあたっては、その誘致競争が顕著になると予想され、社会資本の整備は競争のスタートラインに立つ最低条件となる。

二つの世界大戦とその後の冷戦、イデオロギーの対峙、平成元(1989)年のベルリンの壁崩壊後の冷戦体制の終焉、民族紛争の多発という「戦争の世紀」であった20世紀が、世紀末とミレニアムという時節を経て、叡智と科学技術の進展が、地球規模の人口、資源、環境、格差、貧困、病苦、民族、宗教、性差といった課題を解決できる「希望の世紀」に移り変わったのではないかという仄かな光明を感じ始めた刹那、21世紀の初年、平成13(2001)年に米国同時多発テロが発生した。我が国は平成7年に地下鉄サリン事件というテロを経験したが、今、世界の報道においてテロの語られない日は無く、海外で働く邦人にも犠牲者が出ている。世界に吹き荒れるテロの嵐に我々の日常や地方行政がどのような対応をすることになるのか、想定は難しい。

4. 人口減少、少子高齢社会と道路

第四は人口減少、少子高齢社会の到来の観点である。世界の解決すべき重要課題として外すことのできないものに人口問題があるが、昭和62(1987)年に世界人口が50億人となった後、わずか24年後の平成23(2011)年に1.4倍の70億人に到達した。一方、我が国では平成17年に総人口が1億2,776万人をピークに減少、高齢者(65歳以上)人口割合は平成12年に20%に達し、平成13年には介護保

第2編 道路

険制度が開始された。平成26年には、総人口1億2,708万人、うち65歳以上は3,300万人、20歳から64歳の層2.2人が65歳以上のひとりを支えている。県内人口は平成17年201.8万人がピークで、平成72年に趨勢としては120万人、施策による改善を行った場合に150万人と予測している。平成28年の国の歳出予算のうち社会保障費は33%と最大であり、公共事業費6.2%の約5倍となっている。社会保障費のうち医療費が36.1%、11.5兆円と最大、続いて年金が35.8%、11.4兆円であり、いずれも公共事業費6.0兆円の約2倍である。出生率の低下は、景気の状態つまり若い世代が明るい見通しを持っていくかに大きく関係すると言われ、非正規雇用の割合が増加し、子どもを養育する費用が親の収入を上回れないという現実的な理由が立ちだかつており、さらに、女性の働き方の変化等を支援する子育て環境の整備が重要となる。出生率低下が招く労働人口の減少は、産業分野での労働力不足と、その結果として社会保障制度上も高齢層の大きな人口ピラミッドを支えきれないという、社会経済的な損失として返ってくる。道路の渋滞を労働時間の損失という視点で捉えると、その損失は膨大なものであり、渋滞を解消したり、走行速度の高い道路を整備し目的地までの移動時間を短縮したりすることは、不足する労働人口を取り戻すに等しい行為として有効であり、今後もその重要度は増すと考えられる。

道路のうち、日常的に居住地域と職場や買い物、病院などをきめ細かく結んでいる生活道路の割合が大きい市町村道路の現況は102万kmであり、国内道路121万kmの84%を占めている。鉄道を網の目のように整備でき、バス路線を十分な密度で張り巡らすことのできる大都市はごく少数に過ぎず、自家用車が唯一の移動手段であるというのが地方部ではほぼ均しく見られる光景であり、自家用車保有台数は全国平均0.47台/人、1.07台/世帯、当県は0.65台/人、1.63台/世帯である。特に、北関東三県は群馬、栃木、茨城の順で一人当たりの保有台数が全国トップ3となっており、自家用車への

依存が高い。

昭和45年のピーク時1万6,765人に比べ、交通事故による死者数は、平成27年は全国4,117人と4分の1以下となったが、高齢者の占める割合は55%と高く、うち48%が歩行中、28%が自動車乗車中の事故である。高齢者の自動車運転中の事故は、ハンドルやブレーキ操作の誤りや、止まれると思ったポイントで停車できない、一つの事象にとらわれ、ほかの情報を見逃すなど「意識と行動のミスマッチ」が原因とされる。また、重大事故に繋がる高速道路の逆走は7割が高齢者となっている。平成10年から高齢者に運転免許自主返納制度が開始され、平成24年に運転免許証に替わる本人確認書類としての運転経歴証明書の期限が無期限になったことを契機に、平成23年の証明書発行数2.9万件は、平成24年8.2万件、平成26年16.9万件へと伸びている。

運転免許返納は、高齢者自身が、自家用車の運転を危いと感じる現れでもあり、高齢者の移動の代替手段が必要となってきた。コミュニティバス（市町村や自治会から委託を受けて運行される）は全国で平成18年の887市町村から平成23年には1,165市町村へと増加し、デマンド交通（利用者の需要によって運行、乗降場所が決まる）も全国で導入が進んでいる。どのような移動手段を採るにしても、道路の存在は移動の大前提であり、道路がないところに人は暮らせない。中山間地の限界集落を維持するのに最も要望されるのは、移動の手段であり、その基盤となる道路である。

人口は減少に転じた一方で、世帯数はピークを平成31年5,307万世帯とし、平成22年5,184万世帯から平成31年まで2.4%増加の予測となっているが、これは、宅地の増加を示唆しており、住宅戸数は平成20年の5,759万戸から平成25年の6,063万戸へと5.3%増加し、人口減少時代になってもすぐさま国土開発がなくなる訳ではないということになる。平成9年から平成26年にかけて、市町村道以外の道路（高速道、国道、県道）現況が伸び0.6万km、伸び率3.3%であるのに対し、生活道路

としての市町村道の現況は伸び6.0万km、伸び率6.3%と上回っていることが、その現れかもしれない。

人口減少していながら世帯数は増加することの別の結果として、何世代かの家族がともに暮らすといった従来の居住形態が失われ、高齢者のひとり暮らしは平成22年の498万世帯、総世帯数5,184万世帯の9%、平成27年には601万世帯、総世帯数5,290万世帯の11%の予想、平成47年には762万世帯、総世帯数4,956万世帯の15%の予想となっている。都市部、中山間地ともひとり暮らしの高齢者の家を引き継ぐ者がいないという状況が珍しくなくなり、平成25年の総住宅数6,063万戸に対する空き家戸数820万戸、空き家率は13.5%と過去最高となり、平成26年には空き家等の防災、衛生、景観等への対応と空き家等の活用促進を謳う空家対策法が制定された。山間部や空洞化した市街地で限界集落（人口減少や高齢化により社会経済的に共同体としての存続が危うい集落）の懸念が大きくなる中、これが原因で都市や集落が森に沈んだという話は幸いまだ聞かれない。

都市部では、空き家に加え、経営不振や廃業などの経済的要因や陳腐化、老朽化により、街なかのビルなどが使われなくなり、廃屋、廃墟が目につくようになってきている。建物が撤去された場合、とりあえず有料の平面駐車場が造られるケースが近年は多く、街なかにしばし見通しの効く光景が出現する。郊外部の大規模集客施設は無料の大駐車場を初めから完備することで、郊外部や中山間部の住民を受け入れ、街なかまで出かけずとも買い物や娯楽を提供しているのに対し、街なかに活気を取り戻す取り組みには、その来訪手段として公共交通の利用を促すことに併せて自家用車対応のための駐車場確保も必要となるが、経済的な契機が訪れ次のビルが建つまで中継ぎ的土地利用として今のところ存続する街なかの駐車場は、街の奥深くまで自家用車を受け入れてこれに応じている。

平成27年に27%に達した高齢者が、寝たきりにならず、日常生活を介助なしで送れるという意味

での生涯現役、自立を維持するために、移動の手段や環境を整えることが不可欠となり、平成18年の移動円滑化法（バリアフリー法）が登場した。道路、公共交通、建物等での高齢者、障がい者の自立した生活を可能とするため、ユニバーサルデザイン（だれもが利用できるような造り方）を念頭に、障壁、段差の解消を進め、これは、都市部、中山間部を問わず標準仕様として新たな整備には用いられているが、特に利用者の多い街なかにおいては重点整備地区を指定して早期の改善を進めている。

自転車は、中高生の通学や子育て世代の移動に多く利用されてきたが、ロードレース自転車競技の人気に引かれ、ママさん自転車とは桁違いの行動半径を容易に実現する多段変速付き高性能自転車が普及しだしたことに加え、健康志向、車利用につきまとう渋滞忌避、温室効果ガス低減による環境配慮といった動機付けが重なり、社会人の通勤の手段として、また、スポーツ、観光の目的として利用が急増し、平成15年の自転車総販売台数182台/店、うちスポーツ車17.5台/店、構成比8.2%から、平成25年の総販売台数264台/店、うちスポーツ車48.8台/店、構成比18.5%に増加した。交通事故死亡事故に占める自転車乗車中の死亡事故は、平成17年の12%から平成27年の14%と横這いであり、また、平成27年の自転車乗車中の死亡事故に占める60歳以上の割合は75%である。警察庁は昭和45年に車との事故の多さから歩道の走行を認めてきた自転車について、平成20年の道路交通法改正により、自転車を車道に戻す方針に転換、平成27年改正では、危険な運転をする自転車に対し安全講習義務を課すこととした。県は自転車が車道を安全に走れる空間を設けるため、路肩にブルー舗装や、路肩が狭い場合はブルーの矢羽根の路面標示を設けて視覚的に訴え、また拡幅する道路では広い路肩を確保し、拡幅しない場合には車線を狭めて路肩を広くする道路空間の再配分などの手法に取り組み出している。自転車利用は、高齢者の自立を維持する手段としても有効であり、

第2編 道路

これを実現するためには、電動アシスト自転車などの普及と、安全に走れる環境づくりとしての道路整備がここでも重要となる。渡り鳥は気流の助けと羽だけで、魚やイルカは浮力の助けとヒレだけで、何千キロもの距離を移動し、そのエネルギー効率は動物の移動の中で最高とされるが、自転車は車輪と人の筋肉だけで移動することができ、その効率は渡り鳥やイルカに匹敵するという研究がある。

5. 維持管理と道路

第五は維持管理の時代の到来という観点である。古代ローマの建築物には古代コンクリートが用いられ、ローマ水道橋やパンテオンとして現在も残るが、これらは成分が現代のポルトランドセメントとは異なり、また鉄筋を内包していなかった。現代の鉄筋コンクリート構造物は「永久構造物」という呼び方が残っているように、かつて寿命に限りがないように思われたものの、所得税法上の法定耐用年数は鉄筋コンクリート製の橋梁60年、トンネル75年、建物50年とされ、適切な修理（補修、修繕）を施しながら延命しても100年、条件に恵まれれば200年くらいが寿命であるとの認識が一般的である。1955年から73年の高度経済成長期に整備された大量の社会資本の耐用年数が来ようとしており、国内の橋長15m以上の道路橋は14万橋を超える。その耐用年数は材料の良否や設計基準の違いから幅があり、1920年代から40年代に新設の橋梁は耐用年数が30から40年間、50年代から70年代では60から70年間、それ以降の年代では100年間との推定がある。現状では、新設の橋梁等にあっては、RC床版や耐候性鋼材は100年、合成床版は200年など、部分的な耐用年数は百年単位を実現しているとされる。平成18年には国内の建設投資額のうち25%が維持・修繕工事となったが、この割合は平成19年において英国43%、独国53%、東欧平均30%と比較してまだ低い割合に留まっている。1984(昭和59)年放送のNHK特集「コンクリート・クライシス」で塩害とアルカリ骨材反応によ

る建築物や山陽新幹線高架橋のコンクリート劣化の状況が紹介されると、その社会的な反響は大きく、劣化対策のきっかけとなったが、現在は中性化、凍害、それらの結果としての鉄筋の腐食膨張といった化学的要因と、超過荷重、衝撃、クリープ破壊、疲労破壊等の物理的要因、平成19年の木曾川大橋での床版コンクリート内部にあつて見えないトラス鋼材の腐食破断、平成24年の中央自動車道笹子トンネルでの鉛直方向への削孔による取り付けボルトの抜け落ちによる天井板崩落事故等に見られる構造的要因とさまざまなものが挙げられ、社会資本の点検法定化の嚆矢として平成26年から橋梁、トンネル、標識等の定期点検が始まった。戦略的に維持管理を行うことで社会資本を延命させ、更新時期を後送りにし、全体としての建設費（維持管理費と更新費の合計）を低減すること、建設費の平準化により無理のない財政負担の元で社会資本を存続するマネジメントが求められている。

6. 地球温暖化と道路

第六は地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出削減への取り組みである。平成9年12月に締約国192カ国に及ぶ京都議定書が締結され、先進国はこれに従い1990(平成2)年時点の排出量の5%以上の削減をすることとなった。それにも関わらず平成20年にNASAが公表した「夜の地球」という衛星写真は、地球の夜の側を一枚の世界全図に合成することで文明の隆盛を「灯り」によって描き出したが、これは同時にエネルギー資源消費と温暖化の進行を暗示する衝撃的なものであった。夜の側で、日本列島は光塊と化している。

地球温暖化は、米国内での意識調査で多かった「ニューヨークがマイアミの陽気になるのなら別に構わない」という類の回答にあるような、単に「暖くなる」話ではない。気候では、極端現象、エルニーニョ、猛暑、台風の凶暴化、爆弾低気圧、ゲリラ豪雨、「降れば土砂降り」、「50年に一度の」という語彙が加わり、天気予報は熱中症の警告を

行うようになった。平均気温の上昇とは最高気温がさらに大きな幅で上昇することを意味し、熱中症被害者が急増、その多くは高齢者である。

温帯に属する本州が亜熱帯に近づけば、クールビズのような衣服の変化は序の口で、生態系、食料生産、疫病などに重大な変化が訪れる。国連の「気候変動に関する政府間パネル(IPCC)」は「気候システムに対する人為的影響は明らか」「気候システムの温暖化は疑う余地がなく」「大気と海洋は温暖化し、雪氷の量は減少し、海面水位は上昇」「極端な高温の増加」「多くの地域における強い降水現象の増加」といった報告を行っている。気象庁は日本の気候について「1898年(明治31年)以降では100年あたりおよそ1.1°Cの割合で上昇」「1990年代以降、高温となる年が頻繁にあらわれて」いる、「気温の上昇にともなって、熱帯夜(夜間の最低気温が25°C以上の夜)や猛暑日(1日の最高気温が35°C以上の日)は増え、冬日(1日の最低気温が0°C未満の日)は少なくなって」いる、「1日に降る雨の量が100ミリ以上というような大雨の日数は、長期的に増える傾向にあ」と説明しており、異常気象(ある場所、地域で30年に一回程度発生する現象)という言葉はもはや遣い方が誤りなのではないかと思えるほど、異常気象と表現されない方が珍しくなった感がある。

エルニーニョ現象、ラニーニャ現象は世界的に異常気象を起こすとされ、米国のハリケーンや竜巻、欧州の洪水、各地での豪雪はこれまで聞いたことのない規模であり、日本も暖冬冷夏、寒波猛暑に襲われる。日本など北半球中緯度では、北極震動によるジェット気流の蛇行が、冬季の寒波や豪雪をもたらすとされ、冬季以外でも大陸の寒気と太平洋の暖気的位置関係が落ち着かず、暑さと寒さが一日で入れ替わることがあり、湿った南からの暖気に北からの寒気が入り込むと、雷雨、降雹が頻発するが、北極振動は季節予報すら困難とされている。県内の自然災害は第一の観点に挙げたほかに、平成24年5月の県南東部での竜巻被害、平成27年8月に日光市の例幣使街道並木杉が倒木

したダウンバースト又はガスフロントによる突風被害が記憶に新しい。ゲリラ豪雨に至っては枚挙に暇が無く、例えば平成20年に東小来川観測所で120mm/hの豪雨となり、土砂流出により県道通行止めとなった際は「最近は、昔無かった沢が山肌に刻まれ、降雨時には土砂流出が見られる」といった地元住民の話も聞かれる。

平成17年の国内の温室効果ガス排出量のうち運輸部門の占める割合は21%、うち自動車排出量の占める割合は旅客部門で83%、貨物部門で90%であり、自動車の動向は排出量全体に大きな影響を与える。化石燃料は過去に「あと30年で枯渇する」と言われたことが間々あり、これは新たな原油埋蔵箇所の発見によって先延ばしにされたものの、資源枯渇の観点から自動車のような個別輸送手段の行く末は案じられてきたが、現在はその観点到、温室効果ガス抑制の観点が加わっている。自家用車の相乗りといった効率的な使用や公共機関へのシフト、低燃費エンジン開発やアイドリング・ストップなどの対策のほか、自動車のガス排出量が最小となる速度60km/hr程度を可能とする道路整備や特に交通渋滞の解消は有効な対策として捉えられている。

自動車のドア・ツウ・ドアという利便性、機動性はもはや捨てがたく、一国の基幹産業である自動車製造を維持し続ける必要性は高い。そこで、資源問題、温暖化対策において、蓄電時は太陽光発電、発電時は水分のみを発生といった燃料電池車に代表されるような、次世代車両の普及が待たれる。運転が危うい高齢者等へ対応は自動運転技術の開発が、既存道路の交通容量への対応はミニカーなどの車体小型化により相対的に容量を増加させるブロードバンド化などが考えられ、いずれも自動車のような個別輸送手段の存続、むしろ進化の道が付けられている。いずれもその前提となるのは、道路が整備されているということである。

かつて30°Cを超える日とは実に夏の盛りであって、何と暑い日であるかと感じたものだが、現在は季節を問わず突然暑さに覆われるようになり、

第2編 道路

しかも、関東内陸の当県は体温に匹敵する36、37℃に達することが珍しくなくなった。当県には雷都と呼ばれる街もあるとおりに、必ず夕立と雷が訪れ、日中の暑さの見返りに夕涼みをさせてくれるのが夏の日の定番だったが、今はひたすら蒸し暑くて夕立は訪れず、降ってもそれは雨粒の大きさや降りの強さがまるでスコールの様相である。県庁舎13階から平らに開けた東の空のやや遠くに、黒々として低く頭のつかえそうな天井の如き雲から、所々「おや」と思う、あるところだけ縄暖簾が垂れたように煙るところはまるでアフリカの草原の通り雨のようで、もはや夕立と言いがたく、かつての夏の日は今もう戻らないのかもしれない。

7. 格差社会と道路

第七は社会経済的な格差の観点である。戦後から高度経済成長域へと移り、昭和30から40年代に「一億総中流」と言われ、国内では貧困というもの存在の実感が薄れたが、バブル崩壊やリーマン・ショックといった経済危機の後、企業リストラ、非正規雇用形態、ワーキング・プア、ホームレスなどの状況が広がって格差が実感されるようになり、「勝ち組、負け組」のような言葉には、一度そうなればもう変わらないとの思いすら感じられる。何となくそのように感じてはいたけれど、いざ突きつけられ衝撃を受けたのは、平成3(1991)年に生物学の分野での「遺伝子は他者よりも自らを残そうとする利己的な存在である」とする見解、平成26(2014)年に経済学の分野での「富は再分配される速度よりも、資産に集約する速度の方が大きい」とする見解である。前者は個人の振る舞いが遺伝子に操られてエゴイスティックになっているという意味では決してないし、後者は膨大なデータの扱いに誤りがあるのではないかと指摘もあるが、このような見解に接して考えるのは、行政の役割というものである。

行政の重要な役割のひとつは、福祉や医療、介護などの社会保障制度と租税制度等によって、個人にかかる負担を社会全体で分け合うことにより、

だれもが等しく暮らせる社会をつくることである。社会資本の整備の目的のひとつもそこにあり、直接的なものとして、整備事業にかかる費用によって雇用が生まれ所得が増加する。また、本質的なものとして、整備されたものの効用が発揮され、例えば道路においては、まず、広域的な幹線道路や街なかの道路は、不特定の、多数の人々に対してわけ隔てなく利用され、その生活や仕事を支え、効率や安定性を上げている。一方、地域の生活道路、特に中山間地の道路は、地域の生活や仕事ばかりでなく、地域の存続そのものを左右する役割を担う。一部の大都市を除いて、鉄道やバス等による移動範囲の網羅には限界があり、これは大都市と地方の格差とも見なせる。その格差を埋めるものが、車の利用であり、道路の整備であると言える。

さらに、道路とは、電柱などの障害物が無く広い歩道への改修や点字ブロックの設置、路面の勾配を緩くしたり段差を無くす工夫などにより、障がい者、高齢者などのハンディを負った人々に思い付く限りの配慮を行うことのできる空間でもある。直接これらにサポートされる人に留まらず、これらを目にする多くの人に、そうした配慮のある社会を実現しなければいけないのだという意識を芽生えさせている。

8. 安全安心と道路

第八は安全安心の観点である。平成23年4月18日鹿沼市縦山町においてクレーン車暴走事故が発生し、登校中の小学生6名が亡くなった。平成24年4月には京都府亀岡市で登校中の小学生と保護者10名がはねられ3名が亡くなった。全国でこの時期、登下校中の児童が死傷する事故が相次いだ。平成24年4月には京都市で昼時の歩行者に軽ワゴン車が暴走して8名が亡くなる事故が発生した。平成20年8月鹿沼市茂呂の東北道アンダーにおいて自動車が水没し、1名が亡くなった。平成17年12月日光市大沢において下校途中の小学生女児が連れ去られ殺害された。県内で起きた事件事故は、

県民に衝撃を与えた。決して忘れてはならないことである。安全安心の社会をつくるという動きは、こうした悲惨な事件事故から大切な人たちを守りたいという人々の思いが生み出したものである。

様々な分野において、この努力は進められており、道路整備においては、歩行者と車の物理的分離による交通安全の観点と、人目のある道路を歩行者が利用することによる防犯の観点から、交通量のある道路への歩道整備は安心安全な社会づくりに大きな効果があると考えている。県は通学路の歩道整備に特に力を入れ、平成28年から始まる県の5カ年の総合計画において、暮らしの安心実現プロジェクトの重点的取組としてこれを掲げ、交付金の通学路整備のための重点整備枠を利用しながら、予算の相当部分を歩道整備に投入している。優先的に整備すべき小学校の通学路を1,417kmとし、これまでに8割強が整備されているが、街なかの未整備箇所は整備費用がかかる場合が多く、その進捗は年間に概ね1%となっている。

全国的には、前述の平成24年の京都府の事故の後に、教育、警察、土木の関係者が危険な現場に立ち会って共通認識を持ち、対策を考える合同点検が始まり、その結果は全市町村で通学路安全プログラムとしてとりまとめることとなった。県内では平成26年に全25市町でプログラムを作成済みであり、こうした点検結果に基づく効果的な整備を進めているが、必要に応じて随時、現場での再点検を行い、再点検結果を基にプログラム改訂を行うなど、子どもたちの安全のために常に現場に注意を払う意識を保ち続けることは重要である。

9. 結び

いくつかの観点に分け、道路との関わりを見てきたが、これらの観点は相互に関わりがあり、自然災害と地球温暖化は、経済状況、国際競争と社会経済的な格差は、容易に関係性を想像できる。

そして、これらの観点に掲げる問題が将来に向け収束していくとは考えにくい。例えば、自然災害と維持管理は社会的にも経済的にも引き続き大

きな負担となり続けることが予想される。

そのような予想の中で、道路はどうあるべきか、どのような役割を担えるのか、先人の努力をどう未来に繋ぐのか。確かなことは、道路が多く課題に立ち向かうに際し、その基本、礎となるものだということである。人間は、鳥ならぬ身、容易に空を渡ることは叶わず、魚ならぬ身、地に暮らさねばならない。必ず脚で歩を刻み、車輪で地を走ることで、先に進める。道路が必要なのである。道はどこかに繋がっている。道は未来に、希望に繋がると信じたい。

第2節 栃木県の道路状況

1. 社会経済の状況

県の公共事業費のなかで道路分野の占める割合は最大であり、通信手段がかつて想像したこともないような利便性を獲得し、生活や仕事のやり方が様変わりしている近年であっても、人や物の移動への要求が低くなることはない。

県内の主な社会経済状況として、平成8年に県内市町村で抜きん出て人口及び財政規模の大きい宇都宮市が中核市に移行した。平成11年には「日光の社寺」が世界遺産登録を受け、世界的観光地の一層の知名度アップと、鬼怒川温泉等の観光客数落ち込みに対する巻き返しの気運が高まった。平成12年には全国都市緑化フェア開催され、宇都宮市、壬生町等をメイン会場としたイベントとともに、道路、公園等の社会資本の整備が図られた。県内の中心市街地の商店街がシャッター通り化していくなか、平成12年の上野百貨店閉店、平成13年の宇都宮信用金庫破綻、平成14年の西武百貨店宇都宮店閉店と経済状況の停滞が目に見えて現れるようになり、平成15年には足利銀行国有化（会社更生法適用申請）という形で県民に衝撃を与えた。

同じ平成15年にはサザンクロス佐野地区に佐野プレミアム・アウトレット及びイオン佐野新都市ショッピングセンター開店、宇都宮インターパー

第2編 道路

ク南地区にFKDが開店し、以後、郊外型の大規模集客商業施設が県内各地に建設され、その影響として中心市街地の入れ込み客落ち込みと活性化の取り組みが始まる。

平成17年からは、債務が累積し税収は伸びないという厳しい地方の財政状況に対して、スケールメリットによる財政支出軽減と行政効率化を目標に「平成の市町村合併」が始まり、那須塩原市、佐野市、さくら市、大田原市、那須烏山市、那珂川町が、平成18年に鹿沼市、下野市、日光市が、平成19年に宇都宮市が、平成22年に真岡市が、平成19、23、26年に栃木市が合併した。

県内の景気は、平成22年を100とする景気動向指数では、平成6年から8年頃を底値の50として、以後徐々に上昇し、平成21年頃に一旦140程度となるが、平成21年に80程度に落ち込む。その後、平成25年に足利銀行再上場されるなど、県内の経済状況の回復の形も取れ、指数は120程度に回復するが、それ以降は現在に至るまで横這いと見られる。県内における企業拠点の話題としては、平成11年の日産工場存続（上三川町）、平成13年のパナソニック工場閉鎖（宇都宮市）、平成21年のコマツ工場閉鎖（真岡市）、平成22年のキンビール工場閉鎖（高根沢町）、平成26年の本田技術研究所テストコース新設（さくら市）、平成27年のシャープ工場存続（矢板市）、平成28年のファナック工場操業（壬生町）等がある。

平成21年から24年にかけて、県は大きく積もった県債、交付税縮小及び高齢化に伴う医療福祉等の増大に対応するため、財政健全化プログラムを実施し、道路整備においては新規の大規模な道路改築やバイパス整備等を控えた。

2. 安全安心の取り組みと道路

一方で、平成17年日光市において発生した下校途中の小学生女児殺害事件の後、安全安心の意識が高まった当県では、いち早く通学路の整備に力を入れていたことから、プログラム期間中も通学路への取り組みは継続された。平成23年鹿沼市に

おいて発生したクレーン車により小学生6名が亡くなった事故を受け、通学路の一層の重点的な整備の取り組みが現在も続いている。

3. 広域的な道路整備状況

古くからの市街地は交通の要衝であるが、街道筋の流れを汲む放射道路のみが整備されているため、通過するだけであっても市街地に入り込まなければならない。宇都宮市においてはこの状況が顕著で、車への依存度の大きい当県では同市内の渋滞が著しく、通過の効率が悪かった。これを軽減するため、宇都宮環状道路「宮環」は企画された。昭和43年の一部区間の都市計画決定、昭和45年の新4号工事着手、昭和46年の西川田工区着手、昭和47年の全線都市計画決定などを経て、部分的な開通を進めてきたが、平成8年4月10日に全線開通に至った。鉄道交差部はすべて部分開通時に立体化し、放射道路の交差点は平面交差であつてもまず部分開通させることを優先した。部分開通後、渋滞の著しい交差点から追いかけて立体化を進め、18箇所が完了、現在も立体化は継続中である。（図2-1-1参照）

高速道路を補完し、広域的な交流を図る地域高規格道路は、国道294号から408号、4号と繋がるルート「常総・宇都宮東部連絡道路」は、平成10年に計画路線に指定された。このうち、平成10年に真岡バイパス、平成12年に真岡北バイパス、平成15年に真岡宇都宮バイパス、平成21年に宇都宮高根沢バイパスがそれぞれ整備開始となり、平成25年までに北関東の真岡ICと清原工業団地間が一部2車線ながら開通に至った。現在、同団地から宇都宮テクノポリス地区を通り国道4号に至る区間の開通や4車線化を進めている。

新4号国道（国土交通大臣管理（直轄））から国道119号にかけての地域高規格道路のルート「茨城西部・宇都宮広域連絡道路」は、平成6年に計画路線に指定された。このうち、新4号国道は平成8年に整備が開始し、平成25年に県内の6車線

化が完了した。宇都宮市街地と東北道宇都宮IC(インターチェンジ)を直結する国道119号宇都宮北道路は、高架橋及び高盛土構造を有し、平成15年に開通、平成17年には有料道路以外の道路としては全国で始めて制限速度が80km/hに引き上げられた。宮環北辺を指す国道119号宇都宮環状北道路は、平成17年に渋滞著しい3交差点の立体化を開始、現在3つ目の宇都宮北道路入り口の交差点を整備中である。

平成23年には、長く待たれた北関東横断道路が全線開通となった。なお、直前に発生した東日本大震災の救援活動に利用するため、開通式典は行わず、開通時刻は前倒しで行われた。

平成18年から、高速道路の有効利用を図るため、県市町の要望を受けたNEXCO東日本によるスマートICの設置が進められ、平成22年、上河内SAスマートIC、那須高原SAスマートICが、平成23年、佐野SAスマートICが供用となり、今後、(仮称)大谷スマートIC、(仮称)都賀西方スマートIC、(仮称)矢板北スマートIC、(仮称)出流原PAスマートICの整備が進む予定である。これらのスマートICには、併せて県市町によるアクセス道路整備を行っている。

4. 緊急防災・減災道路の整備

平成23年の東日本大震災の際、県内では孤立集落の発生はなかったものの、道路には横断構造物前後の段差発生などによる通行止めが多く発生した。東北地方の被災各県では、太平洋沿岸の被災地に対するアクセス道路復旧に時間を要し、初期の救急救命、その後の被災者避難支援、施設復旧が迅速に進まない状況が発生した。

このような状況に対応するため、平成24年度から、一部交付金を活用しながら、県単独費に緊急防災・減災対策道路事業を新設し、取り組んでいるところである。

(1) 緊急輸送道路の整備

災害対応の生命線となる緊急輸送道路の信頼性向上のため、橋梁補強や法面对策等の実施。

(2) 減災ネットワーク道路の整備

災害発生時にも支援人員移動や物資輸送に支障を来さないようにするため、高速道路IC、国道4号、50号と市町役場、病院等の防災拠点とを連携する減災ネットワーク道路の狭隘箇所(建物の倒壊があってもすり抜け可能か)、狭隘交差点(大型トレーラの転回可能か)等の改善。

(3) 避難所周辺道路の整備

中山間地域の避難所の孤立化を防ぐため、すれ違い困難箇所等の解消。

5. 道路行政マネジメントを実践する会議

平成14年度より「行政機関の行う政策の評価に関する法律」が施行され、道路政策においても、従来の「事業量」に重点をおいた道路整備から、「達成される成果」を目指す道路行政への転換を図るため「道路行政マネジメントシステム」が導入され、本県においても平成15年度より「業績計画書」および「達成度報告書」を作成・公表することにより効率性や透明性の向上を図ってきた。

平成17年度には、交通渋滞や交通事故対策について、住民や学識経験者をはじめ様々な分野の方々から意見を伺い、道路施策に反映することを目的とした「道路行政マネジメントを実践する栃木県会議」を設立し、平成18年度には、様々なデータから課題や解決策を「見える化」した「道路見える化計画」を策定・公表したところである。

平成27年度末までに、計18回会議を開催し、主要渋滞箇所や事故危険箇所の選定や対策後の検証を行い、成果重視の道路行政を実践している。

6. 年次別の道路整備状況

このような状況のもと、全県的に取り組んでいる通学路の整備を別として、道路整備の主な動きは別頁年表にあるとおりである

(2016年)

「この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の5万分1地形図を使用した。(承認番号 平25開地認 第32号)」

平成二十八年四月

不許複製



図 2-1-1 栃木県の道路状況

地図調製：(株)中央シマテックス

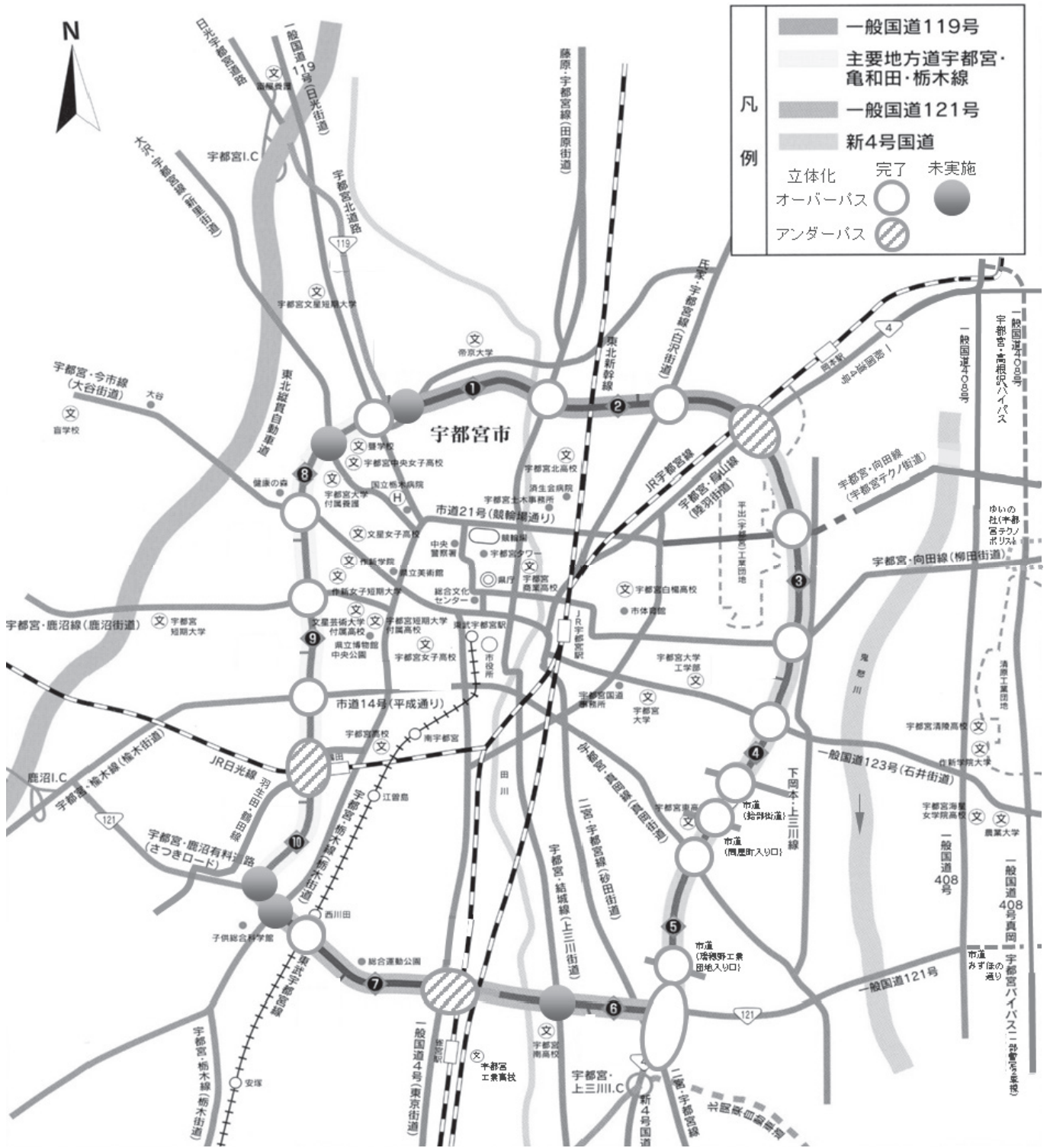


図2-1-2 宮環の整備状況

第2章 道路整備の現状と推移

第1節 道路財源

1. 道路整備の財源に関する法律

これまで、当たり前のように充実が図られてきた道路特定財源制度は、平成21年度から廃止され、使途に制約がない一般財源化された。これは、昭和29年の創設以来半世紀にわたる道路特定財源制度の歴史に終止符を打つものである。

道路特定財源制度は、第2次世界大戦後の復興が進み、自動車の台数や輸送実績が急激に増加する中で、道路整備が遅れていることを背景に、昭和29年度を初年度とする道路整備五箇年計画を策定することと、揮発油税の税収相当額を同年度から5年間、道路整備財源に充てることを定めた「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」（昭和28年法律第73号。）に基づき創設され、その後も道路需要の伸びに対応し、五箇年計画の更新とともに、新税や税率の引き上げが繰り返されてきた。

そうした中、平成18年に極めて厳しい国の財政状況から、国民負担の最小化のため、歳出削減を徹底し、ゼロベースで見直すことが閣議決定され、道路特定財源の一般財源化等について、①道路事業等の執行に対する様々な指摘を踏まえ、平成21年度予算において、徹底したコスト縮減、ムダの排除に取り組む。②平成21年度予算において道路特定財源制度を廃止するとともに、制度を前提としていた地方道路整備臨時交付金（県予算：緊急地方道路整備事業）を廃止する。③新たな中期計画は、事業費ありきの計画を改め、計画内容を「事業費」から「達成される成果（アウトカム目標）」へと転換し、他の社会資本整備との連携を図り、社会資本整備重点計画と一体化すること。今後の道路整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推移結果をもとに見直した評価手法を用いて厳格な評価を行うこと。④地方からの要望を踏

まえ、地方の道路整備や財政の状況に配慮し、地方道路整備臨時交付金に変わるものとして、道路を中心に関連する他のインフラ整備や関連するソフト事業も含め、地方の実情に応じて使用できる「地方活力基盤想像交付金（仮称）」を平成21年度予算において創設する。などについて、平成20年12月に政府・与党合意され、この合意を踏まえ、平成21年度より、道路特定財源がすべて一般財源化されたのである。

平成21年度予算の執行については、平成20年12月の政府・与党合意の③のとおり、最新のデータに基づく交通需要推移結果をもとに厳格な評価を行うこととされたことから、この評価が確認できるまで保留された。

2. 地方道路事業に係る補助金等の変遷（道路局）

地方道路整備事業は、県内の主要な都市間を連絡する幹線道路から、地域の生活を支える生活道路まで、その道路の機能分類と地域の課題に応じた整備を進めている。

高度経済成長期にあった昭和40年代から昭和50年代にかけて急速に進んでいた道路整備だが、昭和58年度より発足した第9次道路整備五カ年計画において昭和59年度末時点で進捗が遅れており、特に一般道路事業の進捗率が、有料道路事業・地方単独事業に比べて低くなっていた。このような状況の中で、比較的採択の遅れがちな地方生活道路の整備を促進し、昭和60年度の予算編成に並行して、道路整備緊急措置法及び道路整備特別会計法の一部を改正することにより、地方道路整備臨時交付金を創設し、緊急地方道路整備事業を実施することとなった。

その後、平成10年には国民生活の向上と国民経済の健全な発展を図るため、国の経済及び国土総合開発に関する長期計画に即して、日常生活の基

盤としての市町村道から国土構造の骨格を形成する高規格幹線道路に至る道路網を、適正な道路空間の確保を図りつつ、計画的に整備することにより、道路交通の安全の確保とその円滑化及び生活環境の改善を図るとともに、参加と連携による国土づくり・地域づくり、輸送の合理化に寄与し、もって均衡ある国土の発展と活力ある経済・安心できるくらしの実現に資することを今後の道路整備の基本的な方針とする道路整備五箇年計画が策定された。本計画に照らし緊急に整備の必要が認められる事業の中で、公共公益施設の整備等に関連して、または地域の自然的若しくは社会的特性に即して地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上又は快適な生活環境の確保を図るため、整備を推進してきた。

また平成15年度には、「道路整備緊急措置法」が「道路整備費の財源等の特例に関する法律」に改正されるとともに、道路整備五箇年計画は社会資本整備重点計画に統合され、緊急地方道路整備事業が見直され、平成16年度に「地方道路交付金事業（地方道路整備臨時交付金）」に名称が改められ、その制度の内容は、「地方にとってより使い勝手がよく、かつ高い成果があげられる制度に改善するため、要素事業の内容の事前審査から対象事業（パッケージ）の目標達成度に対する事業評価へ転換するとともに、要素事業への配分を地方の自由裁量に委ねる」さらなる制度改革であった。

また平成17年度には、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2004」（平成16年6月4日閣議決定）を受けて、「やる気のある地方公共団体等との協力の下に自主性と創意工夫を活かしながら、地域の再生を実現する」等の地域再生の方向性にに基づき、意欲ある自治体に対する直接要望・内示手続きを導入するなどの運用改善が行われた。

その後、自動車利用者が道路の維持・整備費を負担する、受益者負担の原則に基づく、目的税（特定財源）が平成21年4月30日に「改正道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」が成立したことにより平成20年度限りで廃止され、

一般財源化された。これに伴い、地方からの要望も踏まえ、特定財源制度を前提とした地方道路整備臨時交付金に代わるものとして、地域の活力の基盤の創造に資するよう、道路を中心に関連する他のインフラ整備やソフト事業も対象とした新たな交付金制度として、「地域活力基盤創造交付金事業」が創設された。

3. 社会資本総合整備事業

活力創出、水の安全・安心、市街地整備、地域住宅支援といった政策目的を実現するため、地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、目標実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備やソフト事業を総合的・一体的に支援することを目的に、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として、平成22年度に創設された。

主な特徴としては、これまで事業別にバラバラで行ってきた関係事務を一本化・統一化するとともに、計画に位置付けられた事業の範囲内で、地方公共団体が国費を自由に充当が可能となり、また基幹となる社会資本整備事業の効果を一層高めるソフト事業についても併せて推進を図るものである。

また、本事業の対象としては、以下の3つの事業に該当するものとなる。

(1) 基幹事業

地方公共団体が作成する社会資本総合整備計画の目標を実現するため、基幹的な事業として実施する次の政策分野ごとの事業

（政策分野）

- ① 活力創出基盤整備
- ② 水の安全・安心基盤整備
- ③ 市街地整備
- ④ 地域住宅支援住宅

(2) 関連社会資本整備事業

第2編 道路

基幹事業と一体的に実施することが必要な各種の社会資本整備事業

(3) 効果促進事業

交付金事業者の運営に必要な人件費、賃借料その他の経常的な経費への充当を目的とする事業等を除く、基幹事業と一体となってその効果を一層高めるために必要な事務・事業

4. 地方道路事業に係る補助金等の変遷（内閣府）

平成17年度に地域再生を支援するため、農林業等の振興や都市・物流拠点等との交流促進を目的として、地方公共団体が策定する地方道・農道・林道をパッケージ化した計画に対して、関係府省が連携して助成する制度として道整備交付金事業が創設された。

本事業は地域再生を総合的かつ効果的に推進するため、内閣総理大臣の認定を受けた地域再生計画に基づき、地域における経済基盤の強化又は生活環境の整備のため、特に、地域における交通の円滑化及び産業の振興を図ることを目的とした地域において関連性を有する市町村道、広域農道又は林道の効率的な整備が可能となった。

また平成23年度には地方公共団体が対象事業から自主的に事業を選択して作成した地域自主戦略交付金の事業実施計画に基づく事業について、地域の実情に即した事業の的確かつ効率的な実施を図ることを目的として創設された。

これにより、「地域主権戦略大綱」（平成22年6月閣議決定）等に基づき、各府省所管の都道府県向け投資関係補助金等の一部を内閣府予算として計上することで、地域の自主裁量が拡大した予算となった。

5. その他の事業（県単事業）

平成23年に発生した東日本大震災や近年多発する局地的豪雨を受け、災害が発生した際においても各防災拠点へ向かうための道路機能の確保や中山間地域等の避難所の孤立を防ぐことにより、救助・救援活動や緊急物資の輸送などを円滑に行う

ための基盤を早期に整備する必要があることから、交付金導入が困難な局所的・緊急的な箇所について対応するために平成26年度から緊急防災・減災対策事業が創設された。これにより、本県における減災ネットワーク道路や避難所周辺道路等の整備により、災害に強い社会基盤整備が推進された。

第2節 交通量調査

1. 道路交通センサス

センサスcensusとは、一般的に国勢調査のように大規模な調査や全数調査を指し、「道路交通センサス（以下「センサスという」）も概ね5年毎の秋季のある期間に全国で一斉に行われる自動車交通状況の調査のことである。調査は大きく二つあり、自動車の出発地と到着地を尋ねる「OD調査（起終点調査 Origin and Destination Survey）」と、道路状況、交通量、旅行速度などを実地で計測記録する「交通量調査」からなり、これを組み合わせることにより、発生集中交通量（どれくらいの交通量が、どこを出発してどこに到着するか）、配分交通量（その際どのルートを通って行くのか）を把握する。県内の主な調査地点の交通量は別表のとおりである。

センサスは昭和3年に初めて実施され、近年では昭和37、40、43、46、49、52、55、60、平成2、6、11、17、22、27の各年に実施、最近では総務省の実施する国勢調査の年に合わせている。また、S58、63、H9は中間年の補完調査として交通量調査のみを実施した。近年のセンサスの特徴は次のとおり。

①平成17年センサス

全国統一日調査を止め、調査は従来どおり秋季とするが期間に幅を持たせた。休日交通量の実測は、休日が平日より卓越する区間を選択して実施した。交通量の少ない地点は路上OD調査を行わなかった。

公表されているOD調査は平成17年センサ

スのものが最新であり、現時点でもこれをH25.6月に補正して使用しているため、将来推計に際して用いる現況交通量は平成17年センサス交通量を使用している。

②平成22年センサス

実地計測箇所を少なくし、推計箇所を増やした。車種が小型車（乗用車と小型貨物車の計）、大型車（バス、普通貨物車の計）のみになる。

③平成27年センサス

OD調査は国土交通省が無作為抽出した人に郵送にて依頼。交通量調査は県内約520箇所を実施。

2. 将来推計

道路事業の計画策定や事業妥当性の評価には将来交通量の推計が不可欠である。推計には、将来道路網における交通状況の予測と、将来交通量の伸び率が必要となる。

将来道路網における交通状況の予測は、センサスによって把握した現時点の交通状況を基に行う。予測方法の例として、先ず、現時点の道路網をモデル化し、道路の区間毎の交通容量と走行速度に応じて、どのルートにどれくらいの交通量が流れるかシミュレーションを行い、センサスの交通量をうまく再現するかを確認する。次に、そのモデルに将来整備される道路を追加した将来道路網モデルをつくり、同様にシミュレーションして、将来の交通状況を把握する。

将来交通量の伸び率は、人口、経済活動状況等から交通量の総量を推計し、これを地域別に調整したものを用いる。従前は、旅客、物資流通の交通量の総量を、陸運、海運、空運の各分野でそれぞれ推計していたが、一本化して推計する改善が平成22年に行われた。関東内陸地域の全車種（乗用車と貨物車の計）での伸び率の平成23年時点の予測値は、

$$H42/H17=0.91$$

であり、人口減少の将来状況に変わらず交通量も減少する。

3. 費用対効果

道路事業実施の妥当性は、費用対効果、則ち「費用」に対して「効果」が上回っていることで判断するのが一般的であり、その「効果」を金額に換算したものを便益とも言う。国土交通省が算出方法を明示している便益は3つあり、走行時間短縮便益（道路が良くなることによって自動車で移動する時間が短縮され生産活動に充てる時間が増えること）、走行経費減少便益（経済的な速度で走れることで自動車にかかる経費が少なくなること）、事故減少便益（自動車事故が少なくなることで人的物的損失が減少すること）である。具体的には、原単位（一台当たりに見込める便益の金額）と、当該道路が整備された将来道路網における交通量の積として算出する。

このため、交通量の多い場合や整備区間が長い場合には前述の既存3便益だけでも「効果」が確認できるが、交通量の少ない中山間部や区間が短い市街地の整備は「効果」が確認されないことになる。現実的には、中山間部の集落の孤立化を防いだり、観光への効果が高まったり、市街地の活性化や移動の円滑化を高めるなど、さまざまな「効果」が考えられることから、当県では既存3便益以外の「効果」を金額に換算する手法を庁内ワーキンググループ内で整理し、平成27年に運用開始した。

自動車交通量 (全車種、平日、上り下りの2方向の合計) (台/日)

Table with columns for route type (e.g., 一般国道, 一般県道), route name (e.g., 352号, 352号), station names (e.g., 王生町, 石橋町), and traffic volume data (S37 to H22).

※1 路線名が変更になった場合に記載。 ※2 調査箇所が変更になった場合、近隣に調査箇所がある場合に記載。

第3章 道路計画

第1節 社会資本整備重点計画

社会資本整備重点計画は、社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画である。平成27年9月18日、第4次社会資本整備重点計画（平成27年度から平成32年度まで）が閣議決定された。

1. 計画の対象

道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地及び海岸並びにこれら事業と一体となってその効果を増大させるため実施される事務又は事業

2. 主な計画事項

- ・計画期間における社会資本整備事業の実施に関する重点目標
- ・重点目標の達成のため、計画期間において効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要
- ・社会資本整備事業を効果的かつ効率的に実施するための措置等

3. 見直しのポイント

(1) 厳しい財政制約の下、社会資本のストック効果が最大限に発揮されるよう、集約・再編を含めた戦略的メンテナンス、既存施設の有効活用（賢く使う取組）に重点的に取り組むとともに、社会資本整備の目的・役割に応じて、「安全安心インフラ」、「生活インフラ」、「成長インフラ」について、選択と集中の徹底

そのため、4つの重点目標と13の政策パッケージを設定し、計画期間に実施する重点施策とその進捗を示す指標を明示

(2) 社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成、現場の生産性向上などに向けた具体的な方策を明記

(3) 社会資本整備を計画的かつ着実に実施し、担い手を安定的に確保・育成するため、安定的・持続的な

公共投資の見通しの必要性を明確化

第2節 コリドールネットワーク

「とちぎ新時代創造計画」（昭和61年2月）において、地域整備戦略として策定された「北関東クロスコリドール構想」を継承・発展させる形で「とちぎ元気プラン」（平成18年2月）における県土づくりの基本方向として「コリドールネットワーク」を基本とした、地域の特色を活かした県土づくりと広域的な交流促進によるとちぎづくりが掲げられた。

さらには、今後見込まれる圏央道（首都圏中央連絡自動車道）の全線開通やリニア中央新幹線等の開業など、時代の潮流と本県を取り巻く環境の変化を踏まえ、「とちぎ元気発信プラン」（平成28年2月）において、これまでに「コリドールネットワーク」に、「新たな連なり」を追加した。

コリドールネットワークとは、交通基盤等を軸とした、人、物、情報、技術、産業、文化などが活発に交流し、これらを通して有機的な連携が図られる地域の連なりを“コリドール”と呼び、そのネットワークの形成を進めてきている。

このコリドールネットワークは、3つのコリドールと3つのサブコリドール、今回追加した新たな連なりから構成され、これらのコリドールが県内で縦横にネットワークを形成することにより、県内の各地域の交流・連携が図られ、さらに全国との結びつきの基盤となる。

【3つのコリドール】

～全国や世界とのつながり～

○センターコリドール：東京圏から東北・北海道地域を結ぶ広域圏を形成する国土の主要な連なりであり、情報・文化・人材の交流を展開

○オーシャンコリドール：本県を太平洋と日本海に結びつける広域圏を形成する連なりであり、国際貿

第3節 とちぎの道路・交通ビジョン

易港を通じて世界につながる産業や文化の交流を展開

○スカイコリドール：成田国際空港・つくば及び福島空港を介して産業、文化、観光、科学技術などの国境を越えた多彩な交流を展開

【3つのサブコリドール】

～県内の個性ある地域の連なり～

○自然ふれあいサブコリドール：本県北部を中心に茨城県北部と群馬県北部を結ぶ連なりであり、豊かな自然、歴史、文化とのふれあいを通じた交流を展開

○歴史ふれあいサブコリドール：本県西部を中心に東京圏から会津を結ぶ連なりであり、歴史、伝統、芸術などを活かした交流を展開

○清流ふれあいサブコリドール：本県東部を中心に福島県、茨城県の県際地域を結ぶ連なりであり、那珂川沿川地域の自然、歴史、文化を活かした交流を展開

【新たな連なり】

○本県と関西・中部圏を結びつける新たな交流・連携をもたらすとともに、成田国際空港を通じて世界につながる連なりであり、更なる情報・文化・人材の交流を展開



図2-3-2 とちぎの道路・交通ビジョン

「とちぎの道路・交通ビジョン～県土60分構想2016～」とは、「とちぎ元気発信プラン」に掲げる将来像の実現に向けた「道路・交通分野」における施策の方向性を示したものである。

本ビジョンの元となる「県土60分構想」は、体系的な道路網の整備に向け、平成12年度に策定した。

以降、平成17年度に、公共交通と自動車の連携と役割分担による総合的な交通体系の構築に向け「新たな県土60分構想」として見直し、さらに平成22年度には、「人」の移動の重要性に着目した「人の移動の安全性・快適性・定時性の向上」に向け「人にやさしい県土60分構想」として見直し、これまで5年ごとに、時代の潮流と本県を取り巻く環境の変化を踏まえ、それぞれの構想の基本的考えを継承しつつ、新たな視点を加え、改訂を行ってきた。

今般、人口減少・超高齢社会の到来や大規模災害の頻発など社会情勢の変化する中、首都圏3環状道路の整備が進み、さらには東京オリンピック・パラリンピック開催や本県での国体の開催が予定されるなど、これらに対応した交通ネットワークの整備が求めら

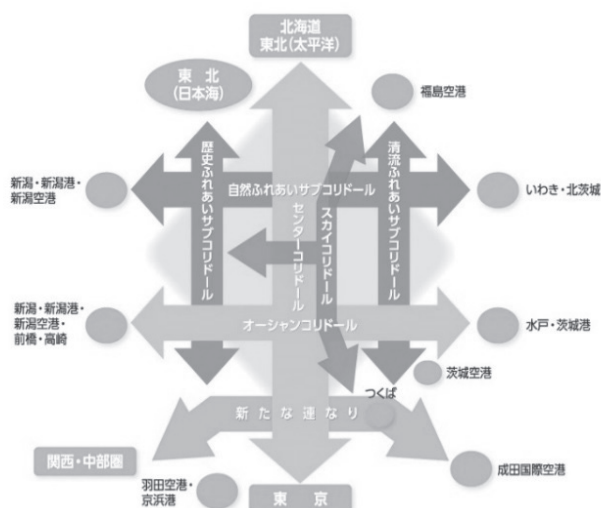


図2-3-1 コリドールネットワーク

第2編 道路

れていることから、新たに改訂を行い、平成28年6月に「とちぎの道路交通ビジョン～県土60分構想2016～」を策定した。

本ビジョンは、上記の課題を踏まえ、前構想において着目した人の移動に加え、新たに3つの基本施策を掲げ、「すべての人にとって安全・安心・快適な移動手段の確保」を目指し「暮らしや産業・観光を支え、災害に強い交通ネットワークの構築」に取り組む。

【3つの基本施策と施策の方向性】

- (1) 地域を支える交通ネットワークの充実強化
 - ・中山間地域等の集落を支え、安全安心な暮らしを確保する交通ネットワークの形成に向け、歩道整備や自転車走行空間の確保、生活拠点とその周辺を結ぶ道路網の充実、生活交通の運航の維持・充実を図る。
 - ・災害に強いネットワークの形成に向け、落石等の危険箇所解消や、道路や橋梁の耐震化・長寿命化を推進する。
- (2) 県内各拠点を結ぶ交通ネットワークの充実・強化
 - ・暮らしや産業・観光における拠点間の連携・交流の基盤となる交通ネットワークの形成に向け、バイパス整備や観光周遊ルートを構築する幹線道路整備の推進、拠点間を結ぶ公共交通のバリアフリー化や乗換機能の充実等を図る。
 - ・災害時防災拠点や地域拠点間を結ぶ交通ネットワークの形成に向け、緊急輸送道路等の維持・強化、道の駅の機能強化を図る。
- (3) 全国・海外と連携する交通ネットワークの充実・強化
 - ・県内外を結ぶ広域幹線道路網の維持・充実に向け、高速道路のアクセス性の向上や鉄道網の利便性向上を図る。
 - ・全国のみならず海外からの来訪者にもやさしい交通環境づくりに向け、案内標示の多言語表記や観光地への交通手段の確保を図る。
 - ・災害時にも県外とつながる広域ネットワークが機能するよう、緊急輸送道路等の防災・減災昨日の強化充実や代替道路網の整備を推進する。

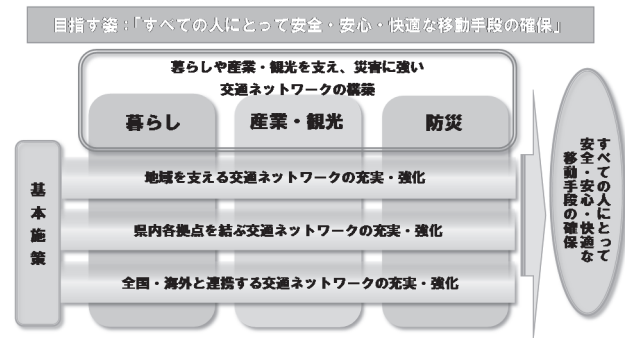


図2-3-3 とちぎの道路・交通ビジョンの目指す姿と基本的な考え方

第4節 とちぎみちづくり構想



図2-3-4 とちぎみちづくり構想

「とちぎみちづくり構想」とは、「とちぎ元気発信プラン」に掲げる将来像の実現に向け、国土全体、地域全体という広域レベルから、都市と農山村レベルに至るまで、活発な交流連携を促進していく上で、その基盤となる高規格幹線道路や地域高規格道路、及びこれらと一体に機能する広域的な幹線道路網のあり方を定めたものである。

関連する交通機関、交通拠点（空港、港湾、高速鉄

道駅等)や都市拠点、振興拠点等の地域拠点をはじめ、国土利用、土地利用等との整合のとれた幹線道路網計画である。

この計画は、「広域道路整備の基本方針」と「広域道路網マスタープラン」から構成され、本県における21世紀中頃を見据えた県土づくり・地域づくりに整合した広域道路のネットワークの考え方を整理したものであり、今後、さらに詳細な道路計画を策定する際の基礎となるものである。

本構想は、「とちぎの広域道路整備基本計画」として平成6年度に策定、平成10年度に一部見直しが行われ、今後見込まれる圏央道(首都圏中央連絡自動車道)の全線開通やリニア中央新幹線等の開業など、時代の潮流と本県を取り巻く環境の変化を踏まえ、平成28年6月に「とちぎみちづくり構想」として改訂を行った。

(1) 広域道路整備の基本方針

「とちぎ元気発信プラン」において示した21世紀の中頃を展望した「とちぎ地域づくりビジョン」を実現するため、以下の四つの基本目標を掲げ、この目標を達成するために必要な中長期的なネットワーク計画の考え方を整理した。

【広域道路整備の基本方針】

① 国際交流拠点や全国とのネットワーク強化

- ・国際交流拠点である空港・港湾等へのアクセシビリティの向上を図るため、新たなスマートIC設置等による高速道路の機能強化を促進するとともに高速ICへのアクセス道路の整備を推進する。
- ・県域を越えた交流連携の強化を図るため、地域高規格道路等の広域幹線道路の整備を推進する。

② 災害に強い県土・地域づくり

- ・災害に強い県土を構築するため、幹線道路はもとより、幹線道路と防災拠点を結ぶ防災・減災ネットワーク道路の確保及び強化計画的に推進する。
- ・橋梁・トンネル等の道路構造物について、計画的な修繕・更新を推進する。

③ 持続可能な地域社会づくり

- ・広域的な連携・交流による地域社会の活性化のため、拠点間を結ぶ幹線道路網の整備や、広域的な

道路のミッシングリンクの解消を推進する。

(4) 魅力ある都市・地域づくり

- ・本県全域に集積する観光資源や産業基盤等、地域の魅力を磨き、連携させることで都市から農山村に至るまで活力を波及させ、地域コミュニティの維持・活性化を図る。
- ・道の駅等の地域拠点について、利便性や周遊性の向上に向けた取組を推進する。

(2) 広域道路網マスタープラン

基本方針に対応するため、本県の広域道路網整備の将来像を図示したものであり、本県の骨格を形成する高規格幹線道路を中心として、特に重要である格子状(グリッド型)の広域幹線道路網の重点的な整備を推進することで、県全体に生効果を波及させていく。

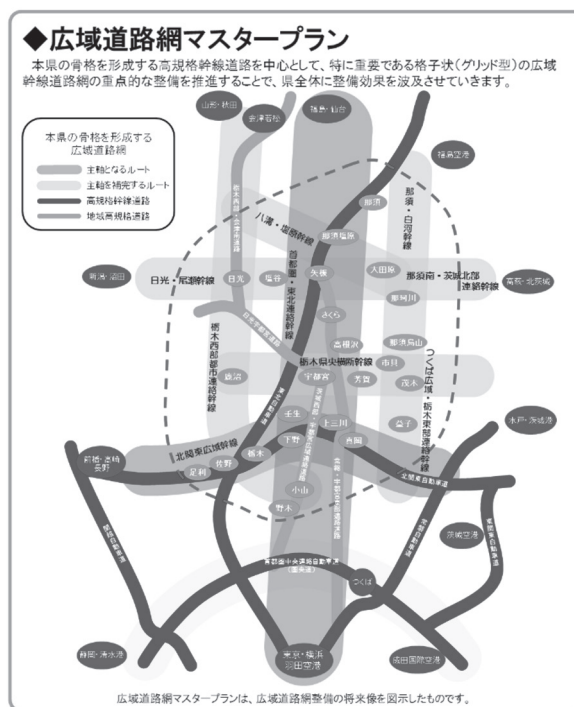


図2-3-5 広域道路網マスタープラン

第4章 国道事業

第1節 国道事業の概要

一般国道は、高速自動車国道等高規格幹線道路と一体となって全国的な幹線道路網を形成し、交流ネットワークの形成、安全で円滑なモビリティの確保、地域連携の強化及び地域振興支援等の機能を有し、我が国の社会活動を支える根幹的交通施設として重要な役割を担っている。

そのため、交通不能区間及び幅員狭隘区間の解消、冬期交通の確保による地域交流の拡大、地域開発の促進等を図るための一次改築事業や、市街地部の交通混雑の緩和、インターチェンジ・主要駅等の交通拠点へのアクセス強化及び地域振興プロジェクトの支援等のためのバイパスや環状道路整備等の二次改築事業を推進するなど、栃木県内はもとより、全国的な幹線道路網の構築に努めてきたところである。

しかし、高規格幹線道路と一般国道のサービスレベルには大きな格差があるため、平成4年6月の道路審議会建議「今後の道路整備のあり方」において、高速道路と一体になって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾などの広域交流拠点との連結等に資する地域高規格道路が必要とされ、現在栃木県内においては、一般国道119号や408号の整備を進めているところである。

なお、一般国道の整備については、主に国土交通省道路局所管の補助金等を活用してきたが、平成22年度に地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に一括した社会資本整備総合交付金が創設され、現在は本交付金を活用している。

今後とも、活力ある地域づくり、都市づくりを推進するため、少子高齢化、情報化、環境、エネルギー等、時代の要請に的確に対応しながら、幹線道路網の構築に必要な道路整備を進めることと

している。

表2-4-1 国管理国道

国道	起点	終点	延長
			km
4号	東京都中央区	青森県青森市	158.6
50号	群馬県前橋市	茨城県水戸市	199.6

表2-4-2 県管理国道

国道	起点	終点	実延長
			km
119号	栃木県日光市	栃木県宇都宮市	67.2
120号	栃木県日光市	群馬県沼田市	35.7
121号	山形県米沢市	栃木県益子町	140.8
122号	栃木県日光市	東京都豊島区	22.9
123号	栃木県宇都宮市	茨城県水戸市	39.1
293号	茨城県日立市	栃木県足利市	113.0
294号	千葉県柏市	福島県会津若松市	86.1
352号	新潟県柏崎市	栃木県上三川町	19.3
400号	茨城県水戸市	福島県西会津町	51.5
407号	栃木県足利市	埼玉県入間市	0.1
408号	千葉県成田市	栃木県高根沢町	34.8
461号	栃木県日光市	茨城県高萩市	70.9
合計			681.4

・道路現況調書（平成27年4月1日現在）

第2節 地域高規格道路事業

1. 地域高規格道路とは

(1) 概要

地域高規格道路は、高速道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾などの広域交流拠点との連結等に資する道路である。

(2) 構造要件

従来の地域高規格道路は、4車線以上の確保かつ時速60～80km以上の高速サービスの提供など、高規格幹線道路またはこれと同等の高い規格を有す道路として整備されてきた。しかしながら、地域特性を考慮したローカルルールを導入や、公共事業の更なるコスト縮減が求められる昨今の状況に鑑み、平成15年に地域高規格道路の構造要件が緩和された。これにより、地域高規格道路は高規格幹線道路を補完する道路として位置づけられ、「路線全体のサービス速度が概ね時速60km以上」や「2車線以上の確保」、「現道の活用」等、地域の実情に応じた道路規格の整備が可能となり、限られた財源の中で効率的かつ効果的な事業の実施に取り組んでいる。

(3) 道路機能と路線要件

地域高規格道路は、「連携機能」「交流機能」「連結機能」の3つの機能のいずれかを有する道路である。また、調査の熟度等によって、路線及び区間の指定を行って整備を進めている。

表 2-4-3 地域高規格道路の機能

1	連携機能	地方の核となる都市と農山村地域との広域的な連携を図る環状道路や放射道路
2	交流機能	高速道路を補完し、物流の流通、人の交流の活発化を促し、広域的な交流を図る道路
3	連結機能	空港・港湾等の広域交流拠点や地域開発拠点等との連絡道路

・とちぎの地域高規格道路 2009 栃木県作成パンフレット



図 2-4-1 地域高規格道路の機能イメージ

表 2-4-4 路線及び区間の指定

候補路線	地域高規格道路として整備を進めることの妥当性・緊急性等について検討を進める路線
計画路線	地域高規格道路として整備を進めていくため、基礎データの収集、路線全体の整備計画の検討等を進める路線
調査区間	計画路線のうち、ルート選定、整備手法、都市計画、環境影響評価等の調査を進める区間
整備区間	計画路線のうち、事業着手に向けて、都市計画手続き、環境影響評価手続き、予備設計等を進める区間

・とちぎの地域高規格道路 2009 栃木県作成パンフレット

2. 栃木県の地域高規格道路事業

栃木県の地域高規格道路は4路線あり、道路の機能と路線指定の状況は以下のとおりである。

① 茨城西部・宇都宮広域連絡道路

- ・交流機能
- ・計画路線 平成6年12月指定

② 常総・宇都宮東部連絡道路

- ・交流機能
- ・計画路線 平成10年6月指定

③ 日光・宇都宮道路

- ・連結機能
- ・計画路線 平成10年12月指定

④ 栃木西部・会津南道路

- ・交流機能
- ・候補路線 平成10年6月指定

第2編 道路

表 2-4-5 栃木県内の地域高規格道路の状況

	候補路線	計画路線	調査区間	整備区間	供用区間
茨城西部・宇都宮広域連絡道路	—	約52km	—	約52km	約5km
常総・宇都宮東部連絡道路	—	約50km	約4km	約18km	約6km
日光宇都宮道路	—	約31km	—	約31km	約31km
栃木西部・会津南道路	約50km	—	—	—	—
合計 計画路線3路線・候補路線1路線	約50km	約133km	約4km	約101km	約42km

現在、本県で事業中の地域高規格道路事業は、

- ① 茨城西部・宇都宮広域連絡道路
- ② 常総・宇都宮東部連絡道路

である。

(1) 茨城西部・宇都宮広域連絡道路

起点：首都圏中央連絡自動車道 五霞IC

(茨城県猿島郡五霞町)

終点：東北縦貫自動車道 宇都宮IC (宇都宮市)

延長：75km (栃木県内延長52km)

ア 国道119号 宇都宮北道路

延長L=5km：供用中

宇都宮市の産業経済を支える交通の核となる宇都宮環状道路(宮環)と東北道宇都宮ICを直結し、人口約52万人を擁する北関東最大都市にふさわしい高速利便性、定時性を確保した。宮環と宇都宮IC間の走行時間は1/2から1/3に短縮された。



図 2-4-2 宇都宮北道路 供用状況



図 2-4-3 宇都宮北道路 供用状況

イ 国道119号 宇都宮環状北道路

延長L=6km：整備中

宇都宮北道路と連携し、東北道宇都宮ICへの広域交通のアクセス強化のほか、宮環の交通の円滑化を図り、県内各地域との交流、連携を強化するため、渋滞の著しい3交差点を立体化しサービス水準の高い道路へと整備を進めている。



図 2-4-4 宮環・関堀陸橋 供用状況



図 2-4-5 宮環・下川俣陸橋 供用状況

ウ 国道4号 新4号バイパス

栃木県内延長L=41km：供用中

県内の産業の中心である宇都宮地区と小山地区を協力を連携するとともに、圏央道へのアクセス強化による観光及び産業活動を支援するものである。

(2)常総・宇都宮東部連絡道路

起点：常総自動車道 谷和原IC

(茨城県つくばみらい市)

終点：東北縦貫自動車道 矢板IC (矢板市)

延長：100km (栃木県内延長50km)

ア 国道408号 宇都宮高根沢バイパス

延長L=7km：整備中

市道 清原通り 延長L=4km：供用中

内陸最大級の産業団地である清原工業団地や芳賀・高根沢、芳賀の各工業団地、宇都宮テクノポリスセンター地区といった沿線産業団地群の原材料、製品輸送の利便性を向上させるとともに、宇都宮地区と芳賀地区の高度技術産業拠点の連携を強化し、栃木県の産業活動を支援している。



図 2-4-6 高度技術産業の集積を目指す宇都宮テクノポリスセンター地区 (面積A=177ha)

イ 国道408号

真岡宇都宮バイパス 延長L=5km：供用中
(暫定2車線)

真岡北バイパス 延長L=4km：供用中

真岡バイパス 延長L=2km：供用中

真岡南バイパス 延長L=3km：整備中

沿線に連担する真岡第一、第二、第三、第四、第五の産業団地群や清原工業団地と北関道真岡ICへのアクセスを強化し、物資輸送の利便性向上を図っている。



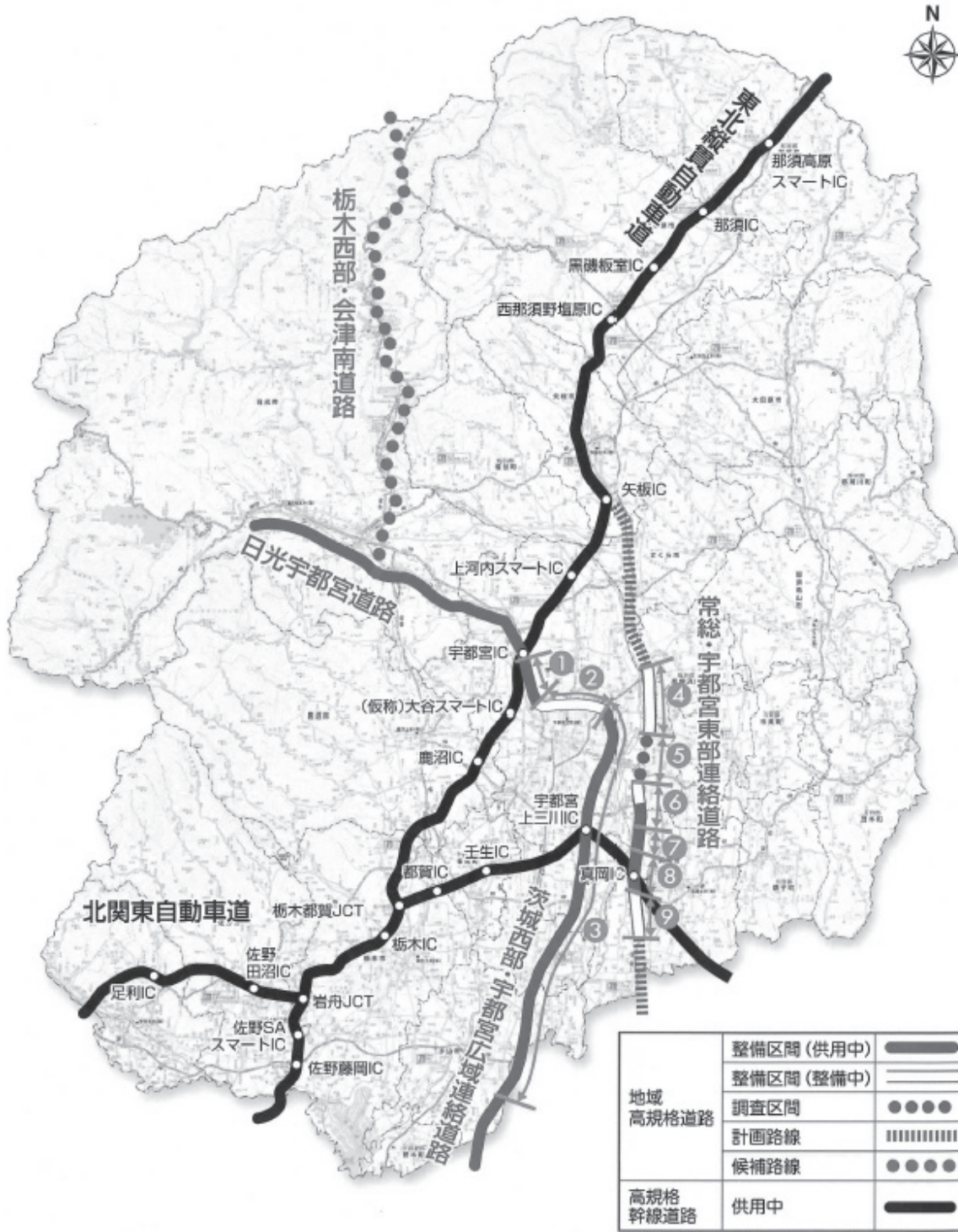
図 2-4-7 内陸最大級の清原工業団地



図2-4-8 真岡～真岡北～真岡宇都宮バイパス



図 2-4-9 真岡IC周辺の開発状況



茨城西部・宇都宮広域連絡道路		常総・宇都宮東部連絡道路	
① 国道119号	宇都宮北道路 (L=5km: 供用中)	④ 国道408号	宇都宮高根沢バイパス (L=7km: 整備区間)
② 国道119号	宇都宮環状北道路 (L=6km: 整備区間)	⑤ (都)3・3・7	清原通り (L=4km: 調査区間)
③ 国道4号	新4号バイパス (L=41km(栃木県内): 供用中)	⑥ 国道408号	宇都宮宇都宮バイパス (L=5km: 整備区間)
		⑦ 国道408号	真岡北バイパス (L=4km: 供用中)
		⑧ 国道408号	真岡バイパス (L=2km: 供用中)
		⑨ 国道408号	真岡南バイパス (L=3km: 整備区間)

図 2-4-10 栃木県の地域高規格道路

第3節 整備状況

1. 一般国道119号

(1) 概要

一般国道119号は、日光市を起点とし、今市地区を經由して県都宇都宮を終点とする、延長約91.9km、内県管理延長約67.2kmの幹線道路である。通称「日光街道」、また沿道の日光市松原町から日光市山口の間に有名な杉並木があることから「日光杉並木街道」と呼ばれる。

昭和28年に国道119号として指定され、日本道路公団が有料道路として整備した「日光宇都宮道路」を除き、県の管理下にある。

(2) 道路の整備状況

上述したとおり、国道119号の一部区間である日光市山口地内から世界遺産である日光の社寺までは、国の特別史跡、特別天然記念物の二重指定を受けている日光杉並木街道となっている。しかし、当区間内の交差点ではたびたび渋滞が発生しており、通行車両による排ガスや振動により杉並木に悪影響を与えているとされている。そこで、平成8年度から一般県道大桑大沢線を延伸し、国道を迂回するバイパスの整備(L=1.45km)を進めた(一般県道大桑大沢線はのちに119号となる)。本バイパスの開通により、交差点における円滑な通行や歩行者の安全が確保され、地域間の連携強化が図られるとともに、杉並木街道内の通過交通を本バイパスに迂回させることで杉並木の育成環境を守ることに寄与した。現在、大沢バイパスの延伸工区として水無バイパスの整備を進めている。

平成元年に策定した「栃木県広域道路網マスタープラン」の中で、宇都宮市内における本路線を、県土づくりの基本戦略である「北関東クロスコリドル構想」の骨格をなすものとして位置づけた。さらに、平成6年に計画路線となった、「地域高規格道路・茨城西部宇都宮広域連絡道路」の一役を担うことから、119号現道に並行のバイパス

計画を立て、整備を進めた通称「宇都宮北道路」は宮環と東北縦貫自動車道・日光宇都宮道路宇都宮ICを直結する道路として延長4.9kmの4車線を整備し、平成15年3月に供用を開始した。

また宇都宮北道路接続点から、国道4号までの約6.4km区間(「宇都宮環状北道路」)は、宇都宮市の市街地外縁部を一周する宇都宮環状道路の北部区間の役割を果たす道路であるが、宇都宮環状道路の供用後、さまざまな問題を抱えるようになった。沿道への店舗の立地など周辺開発の影響による一日4万台を超えるほどの交通量の増大、また、県道及び市道と交差する平面交差点が多数存在することから、各交差点を先頭に著しい渋滞が発生し円滑な車両交通が確保できない状況になった。

そこで特に渋滞の激しい宇都宮北道路との交差点、県道藤原宇都宮線との交差点及び県道氏家宇都宮線との交差点の立体化を平成17年度から着手し、平成20年に「関堀陸橋2008」、平成26年に「下川俣陸橋」を供用した。現在は上戸祭工区(L=1.2km)の整備を進めている。



図2-4-11 宇都宮北道路



図2-4-12 大沢バイパス 開通式

第2編 道路

2. 一般国道 120 号

(1) 概要

一般国道120号は、日光市山内を起点に、奥日光の金精トンネルを抜け、群馬県沼田市に至る、総延長約94.2km、内県内延長41.7km、県管理延長約35.7kmの幹線道路である。

本路線は日光市山内の神橋付近で国道119号に接続し、日光国立公園の特別地域を貫く観光道路で、沿線は明智平、中禅寺湖、竜頭の滝、戦場ヶ原、湯滝、湯元温泉、金精峠、また日本三大名瀑の一つの華厳の滝と、奥日光の変化に富む自然と、四季折々の景観を楽しむことが出来る。

馬返と明智平の高低差約400m、平均勾配約6%を駆け上がる「いろは坂」は、奥日光へ上る「第二いろは」と日光市内へ下る「第一いろは」に分かれ、いろは四十八文字の名称のついた急カーブがあり、紅葉の名所であるとともに、自動車交通の難所としても有名である。

なお、県境の金精トンネル付近は、標高1,800m余りの高所を通る山岳道路のため、冬季は積雪により12月から閉鎖され、4月下旬ゴールデンウィーク前に開通となる。

3. 一般国道 121 号

(1) 概要

一般国道121号は、山形県米沢市を起点とし、福島県会津若松市を經由して、日光市藤原町、日光市今市地区、鹿沼市、宇都宮市、真岡市を経て、益子町に至る延長約257.4km、県内延長144.1km、県管理延長約141.3kmの幹線道路であり、県管理延長としては最長の一般国道である。

このうち、会津若松市から日光市今市までは「会津西街道」、日光市今市から鹿沼市までは「日光例

幣使街道」と呼ばれており、国道119号日光街道と同じく日光杉並木として国の特別史跡・特別天然記念物の二重指定を受けている。

(2) 道路の整備状況

平成9年度から防災危険箇所の解消と湯西川ダム関連道路整備当の目的として、日光市五十里から日光市西川に至る延長2.4kmを「五十里バイパス」工区として、トンネル及び橋梁工事を進め、平成16年1月に供用を開始した。

また、日光市今市から鹿沼への区間は国道293号、国道352号と重用している区間であるが、日光杉並木街道を通ることから、平成3年度から杉並木の保護等を目的として、日光市森友から同市板橋に至る延長4.8kmを「板橋バイパス」工区として整備を進めた。なお、板橋バイパスの一部である「土沢大橋」(延長306m)を平成20年度から平成24年度において整備した。土沢大橋は日光宇都宮道路とJR日光線及び一級河川田川を跨ぐ橋梁であるが、施工時には日光宇都宮道路及びJR日光線を一気に跨ぐ必要があったことから、PCTラーメン張出架設工法とし、上部工形式は2径間連続PCTラーメン箱桁となった。また、橋脚の設置が可能であった区間については経済的な5径間連続鋼板橋であり、耐候性鋼板を採用することでライフサイクルコストの低減も図っている。

このほか、宇都宮市の新4号国道以東については、昭和54年には本県で最も長い桑島大橋(橋長794.6m)を鬼怒川に架橋し、平成3年度から新4号国道から桑島大橋に至るまでの延長2.72kmについて、「瑞穂野バイパス」工区として宇都宮の江川放水路と一体で整備を進め、平成12年7月に供用を開始した。



図2-4-13 板橋バイパス
(土沢大橋)



図2-4-14 瑞穂野バイパス

4. 一般国道 122 号

(1) 概要

一般国道122号は、日光市山内を起点に、日光市足尾町から群馬、埼玉両県を経て東京に至る、延長151.2km、県内延長22.9kmの幹線道路である。足尾銅山の粗銅を運輸する運搬路としての役割を果たし、江戸期には渡良瀬川の溪谷沿いに、群馬県大間々市を経て、利根川の河岸に至る、あかがね街道として利用された。

(2) 道路の整備状況

昭和56年度から防災危険箇所を解消を目的に、日光市足尾町遠下から唐風呂に至る延長3.4kmを「切幹拡幅」工区として2車線道路を整備し、平成14年3月に供用を開始した。さらに、日光市細尾交差点の解消を目的に、平成9年度から日光市清滝から同市細尾に至る約0.4kmを「大谷川橋」工区として整備を進め、平成14年7月に供用を開始した。

5. 一般国道 123 号

(1) 概要

一般国道123号は、栃木県宇都宮市を起点に、宇都宮市石井町、芳賀郡益子町、同郡茂木町を経て、茨城県に入り茨城県水戸市に至る延長68.7km、県内延長39.1kmの幹線道路であり、宇都宮市と水戸市を結ぶ国道である。

本路線は県内では、部分的に石井街道、茂木街

道、全体を通しては水戸北街道などと呼ばれ、国道50号、293号などとともに八溝横断道路の一つとして、両県の経済関係だけでなく、文化交流上も重要な役割を果たしてきた路線である。

(2) 道路の整備状況

鬼怒川左岸側の鑑山については、昭和59年度から交通混雑の解消と清原団地と東北縦貫自動車道宇都宮ICへのアクセス強化等を目的として、宇都宮鑑山から同市氷室町に至る延長2.7kmを「清原拡幅」工区として、4車線道路の整備を進め平成14年4月に工区全区間供用に至った。

また、交通渋滞の解消及び交通事故対策として、芳賀町西水沼から同町与能に至る2.3kmを「水橋拡幅」工区として整備を進めており、一部区間の1.3kmを平成24年3月に供用開始した。残る西側の1.0kmについては、「水橋西工区」として現在整備を進めている。

さらに茂木町十石から同町増井に至る延長3.7kmについては、「茂木バイパス」工区として真岡鐵道との平面交差、現道の線形不良、交差道路の信号により発生していた渋滞解消のため整備を進め、平成22年3月に暫定2車線道路として供用を開始した。



図2-4-15 清原拡幅



図2-4-16 水橋拡幅 開通式



図2-4-17 茂木バイパス

6. 一般国道 293 号

(1) 概要

一般国道293号は、茨城県日立市を起点に、常陸大宮市から八溝山地を横断し、本県的那珂川町富山に入り、さくら市喜連川、同市氏家、宇都宮北西部を経て、鹿沼市、栃木市、佐野市を経由し足利市に至る延長168.2km、県内延長113.0kmの幹線道路である。

本路線は本県と茨城県の臨海地方を結ぶ産業道路であるとともに、県東部の八溝地方では幹線道路として、県央地域では、環状道路の一部を構成し、東北縦貫自動車道宇都宮IC関連道路として、また宇都宮・鹿沼・佐野・足利など主要都市を結ぶ地域間道路として重要な路線である。

(2) 道路の整備状況

平成元年から、茨城県境的那珂川町矢又地内において、幅員が狭く縦断は急勾配で、山岳地形に

よる法面崩落や落石等の危険があったことから、延長約3.8kmを「矢又」工区として、2車線道路の整備を進め、平成11年11月に供用を開始した。本工区最大の難所である「伴睦峠」の縦断線形解消のために、「伴睦峠高架橋」（延長280m）を手延式送出し工法により架設した。

平成8年度からは、北関東自動車道足利ICとのアクセス強化と地域振興の支援を目的として、足利市蒲崎町から同市大月町に至る延長2.1kmを「大月拡幅」工区として、4車線道路の整備を進め、平成23年3月に供用を開始した。平成9年度からは小倉橋交差点の渋滞解消及び北関東自動車道都賀ICとのアクセス強化を目的として、鹿沼市奈佐原から西方町金崎に至る延長6.6kmを「鹿沼南バイパス」工区として、4車線道路の整備を進め、鹿沼市亀和田から栃木市西方町金崎までの延長1.1kmを平成12年度に、鹿沼市亀和田から鹿沼市楡木までの延長2.9kmを平成27年11月に暫定2車線で供用を開始した。

平成11年度からは、事故多発地点の解消と栃木茨城両県の連絡強化等を目的として、那珂川町馬頭から同町北向田に至る延長3.8kmを「馬頭バイパス」工区として整備を進め、那珂川町矢又から那珂川町馬頭（三枚畑交差点）までの区間は平成20年7月に、残る那珂川町北向田（都橋）までの区間を平成26年3月に供用を開始した。

また、那珂川町東戸田から那須烏山市志鳥までの約1.8kmについては、幅員狭小で屈曲部が多く歩道もない広域交通のボトルネックとなっていたことから、安全で円滑な交通の確保、歩行者・自転車利用者の安全確保を目的に平成13年度から「志鳥バイパス」工区として整備を進め、平成21年1月に供用を開始した。

平成18年度からは、那須烏山氏上川井からさくら市鹿子畑までの約0.9kmについて、「鹿子畑バイパス」工区として整備を進め、平成22年12月に供用を開始した。

このほか、栃木市と佐野市の境にある会沢トンネルは、車道幅員が狭く大型車のすれ違いが困難

であり、歩道未整備であったことから危険な状況にあったため、栃木市尻内から佐野市会沢町までの0.9km（内トンネル部392m）を「会沢トンネル」工区として平成18年度から既設トンネル南側に車道1車線と片側自歩道付きのトンネルを新設し、2車線で供用していた既設トンネルを1車線とする上下線セパレート方式により平成24年8月に供用を開始した。



図2-4-18 矢又工区



図2-4-21 馬頭バイパス プレ開通イベント



図2-4-22 志鳥バイパス



図2-4-19 鹿沼南バイパス（小倉橋）



図2-4-23 新会沢トンネル 開通式



図2-4-20 鹿沼南バイパス

7. 一般国道 294 号

(1) 概要

一般国道294号は、千葉県柏市を起点に、茨城県の取手・下館市を経て、本県の二宮町・真岡市から県東部の芳賀郡益子町、同郡茂木町、那須烏山市、那珂川町小川、大田原市湯津上、同市黒羽を通り那須郡那須町明神峠を超えて福島県に入り、白河市から会津若松市に至る、延長211.4km、県内延長86.1kmの幹線道路である。

本路線は、古くは旧小川町梅曾付近から那須町伊王野付近にかけての「東山道」、那須町伊王野付

第2編 道路

近から白河の関に向かう「奥州街道」、また江戸期における奥州と江戸を結ぶ脇街道として白河から真岡に至る「関街道」が本街道の原型と言える。

現在は県東部の幹線道路の一つとして、各市町を結ぶ生活道路として重要な役割を果たしている。

(2)道路の整備状況

昭和63年度からは真岡市寺内から同市八木岡に至る延長4.3kmについて、渋滞解消及び屈曲部解消を目的に「八木岡バイパス」工区として4車線道路の整備を進め、平成15年2月に供用を開始した。



図2-4-24 八木岡バイパス

次いで平成2年度からは大田原市寒井から那須町稲沢に至る延長5.2kmについて、屈曲部が多く、幅員狭小で歩道がなかったことから、安全で円滑な交通の確保を目的に「稲沢拡幅」工区として2車線道路の整備を進め、平成19年3月に供用を開始した。

平成7年度からは、那須烏山市向田地内の延長1.8kmについて、歩道がなく幅員狭小で屈曲が著かったことから、「川南拡幅」工区として2車線道路の整備を進め、平成18年12月に供用を開始した。

このほか、平成12年度からは那珂川町小川から大田原市佐良土に至る延長3.4kmについて、現道の屈曲部及び老朽橋等の交通隘路の解消を図るため、「小川湯津上バイパス」工区として2車線道路の整備を進め、平成29年3月に供用を開始する予定である。

また、平成20年度から那珂川町小川の人家連担地区を迂回するバイパス道路として「小川南バイ

パス」工区として整備を進め、平成25年9月に供用を開始した。

8. 一般国道 352 号

(1)概要

一般国道352号は、新潟県柏崎市を起点に、福島県を經由し、国道121号、119号、293号を重用して上三川町に至る、延長241.0km、県内延長19.3kmの幹線道路である。

このうち、日光市今市の日光街道の分岐から鹿沼市を経て壬生町に至る区間は、「日光西街道（日光道中壬生通）」と呼ばれている。この日光西街道が、街道として重要視されるようになったのは、江戸幕府の駅制の整備があつてからで、徳川家康靈廟が日光に鎮座し、以来日光例幣使等の定例通行や、日光御法会等の節の諸家方の往来も多くなり、街道、宿場も整備された。

9. 一般国道 400 号

(1)概要

一般国道400号は、茨城県水戸市を起点に、本県的那珂川町馬頭、同町小川、大田原市湯津上、大田原市内、那須塩原市内、日光市上三依に通じ山王峠を経て福島県西会津町を終点とする約延長115.4km、県内延長約51.5kmの幹線道路である。

(2)道路の整備状況

平成元年度より、大田原市美原町から西那須野市太夫塚に至る延長5.0kmを「大田原西那須野バイパス」工区としてバイパス整備に着手し、平成12年3月に西那須野駅より東側の約3.2kmを暫定供用させ、平成11年度から残り区間の整備を進めたのち平成21年3月に全区間4車線道路の供用を開始した。本工区は鉄道と立体交差（JR宇都宮線を跨ぎ東北新幹線をくぐる）で整備する難工事であったが、周辺の東西交通が踏切利用から転換された。

また平成6年度からは那須塩原市下田野から同市関谷に至る延長1.6kmを「関谷バイパス」工区として2車線道路の整備を進め、平成12年2月に供

用を開始した。

その北西側では、開湯千二百年を数える塩原温泉郷に至るが、途中、急峻な箒川溪谷に沿うため道路幅員の狭小区間や屈曲部が多く、観光シーズンには慢性的な交通渋滞が発生し、また、歩道整備も十分でなく、自動車、歩行者とも危険な状態にある。また、台風や豪雨時には土砂流出や斜面崩落が発生し、本区間の大部分が連続雨量200mmで全面通行止めとなる異常気象時通行規制区間に指定されている。そのため、トンネルと橋梁を主体としたバイパスを整備し、安全で安定的な交通の確保を図るとともに、異常気象時の防災機能の向上を図ることとした。平成16年度より那須塩原市関谷から同市塩原に至る延長4.6kmを「下塩原バイパス」工区として2車線道路の整備を進め、がま石トンネルを含む1期工区を平成23年9月に供用開始した。引き続き、第二橋梁、第二トンネル、第一橋梁の順で、2期工区の整備を進めている。

その西側では、平成11年度より那須塩原市中塩原から同市上塩原町に至る延長1.58kmを「中塩原バイパス」工区として2車線道路の整備を進め、平成23年9月に供用を開始した。



図2-4-25 下塩原バイパス（がま石トンネル）

10. 一般国道 407 号

(1) 概要

一般国道407号は、足利市南大町を起点に、埼玉県入間市に至る延長約55.7km、県内延長0.1kmの幹線道路であり、県管理延長としては最短の一般国道である。

11. 一般国道 408 号

(1) 概要

一般国道408号は、千葉県成田市を起点に、茨城県つくば市を經由して、本県の二宮町、真岡市、宇都宮市を経て高根沢町に至る、延長約95.4km、県内延長約34.8kmの幹線道路である。

本路線は、県中央部にある鬼怒川の東側を南北に縦断し、宇都宮テクノポリス地域の宇都宮市、真岡市、高根沢町の3市町を經由して、新東京国際空港や北関東自動車道のアクセス道路としての機能を担っており、本県の産業、経済はもとより県内外との連携、交流には欠くことができない幹線道路である。

本路線は、宇都宮東部地区が宇都宮テクノポリス地域として位置づけられ、また、昭和45年度から井頭県営公園の整備が進められたことから一部区間道路改良工事が行われた。

しかしながら、モータリゼーションの進展、宇都宮テクノポリス計画の着実な推進などにより、本路線の交通量は増加を続け、円滑な交通機能を確保するため、大規模なバイパスの整備が急務となった。

また、平成元年3月、「栃木県広域道路網マスタープラン」が策定され、その中で本道路を県土づくりの基本戦略である「北関東クロスコリドル構想」の骨格をなすスカイコリドル（宇都宮～筑波～成田）と位置づけられ、平成5年4月に一般国道408号に指定された。加えて、平成10年に計画路線となった地域高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」として位置づけられた。

(2) 道路の整備状況

平成8年度から北関東自動車道のアクセス道路として真岡市長田から同市亀山に至る延長2.1kmを「真岡バイパス」工区として整備を進め、平成17年11月に供用を開始した。

続いて、真岡市亀山から真岡市下籠谷までの延長3.7kmを「真岡北バイパス」工区として整備を進め、平成20年2月に県道宇都宮真岡線までの区間

第2編 道路

を、平成21年11月に真岡市下籠谷までの区間の供用を開始した。

平成15年度から着手した真岡市下籠谷から宇都宮市氷室までの延長5.2kmは「真岡宇都宮バイパス」工区として整備を進め、平成25年12月に「清南大地高架橋」以南を4車線道路、以北を暫定2車線道路として供用を開始した。

さらに、宇都宮市野高谷町から国道4号までの延長6.6kmを「宇都宮高根沢バイパス」工区として、平成21年度から整備に着手するとともに、平成26年度から真岡市寺内から同市長田までの延長3.1kmを「真岡南バイパス」工区として整備に着手し、現在整備を進めている。



図2-4-26 真岡バイパス（真岡もめん大橋南）

12. 一般国道461号

(1) 概要

一般国道461号は、日光市今市を起点に、塩谷郡塩谷町、矢板市、大田原市、那珂川町馬頭を経て、茨城県高萩市に至る延長130.7km、内県内延長70.9kmの幹線道路である。

県土づくりにおいて「北関東クロスコリドール構想」に基づいて整備が進められ、その一環として、茨城県北部と本県的那須地方、日光・今市地区を結ぶ地域連携軸としての機能を持つ道路として、一般国道461号に指定されたものである。

また、本路線沿線には、那須高原や日光などの豊かな自然、温泉、そして国際的観光地を有していることから、その整備が必要とされた。

(2) 道路の整備状況

国道461号は本県北部において地域の産業・経

済活動を支える重要な路線であるが、塩谷町船生地区においては、車道幅員の狭小区間や屈曲部が多く、県道宇都宮船生高德線との交差点付近の一部区間で交通事故が多発し事故危険箇所にも指定され、さらに自動車の走行性も悪く広域交通のボトルネックとなっていた。そこで平成10年度から船場から同町天頂に至る延長5.4kmを「船生バイパス」工区として整備を進め、平成17年3月に県道宇都宮船生高德線より東側約2.5kmを供用し、さらに残りの区間を平成21年3月に供用を開始した。また、大田原市上奥沢から同市南金丸までの区間においては、沿道に国際医療福祉大学や道の駅「那須与一の郷」などが立地しているが、現道は道路線形・縦断勾配が不良であり自動車の走行性も悪かったため広域交通のボトルネックとなっていた。そこで平成8年度より当区間の延長3.0kmを「奥沢バイパス」工区として暫定2車線道路で整備を進め、平成21年3月に供用を開始した。



図2-4-27 船生バイパス



図2-4-28 奥沢バイパス

第5章 地方道事業

第1節 地方道路整備の現況

地方道（県道及び市町村道）は、高速自動車国道や一般国道を補完する地域の幹線道路網の一部を構成する必要な社会基盤である。また、本県においては、国際観光都市日光をはじめとする観光・リゾート地域や鉄道・新幹線駅の交通拠点等へアクセスし、地域振興・活性化に資するとともに、通勤・通学、日常生活など地域の社会経済活動に欠くことのできない重要な役割を担っている。

地方道の整備水準を比較すると、平成9年4月時点では、

表 2-5-1 地方道の整備率（平成9年4月）

	改良率 %	舗装率 %
国 道	85.7	96.4
主要地方道	66.7	81.8
一 般 県 道	51.2	63.7

であったが、平成26年4月現在では、

表 2-5-2 地方道の整備率（平成26年4月）

	改良率 %	舗装率 %
国 道	92.3	98.6
主要地方道	77.5	89.0
一 般 県 道	63.5	74.4

改良率：幅員5.5以上

舗装率：簡易舗装含まず

となっており、徐々に整備が進んでいるものの、国道と比較すると、まだまだ低い状況に変わりはなく、早急な整備が必要な箇所は、まだまだ数多く残っているのが現状である。

これまでも、道路整備は、着実に推進してきたが、更なる産業活動の活性化や県民の安全安心を確保するための道路整備が望まれており、現に県民の地方道の整備に関する要望・陳情等は、一向に減ることはなく、平成26年全国消費実態調査では、自動車保有率も全国第7位と常に上位である栃木県として、今後も、集中的、効率的に道路整備を推進する必要がある。

第2節 整備状況

地方道路整備事業は、県内の主要な都市間を連絡する幹線道路から、地域の生活を支える生活道路まで、その道路の機能分類と地域の課題に応じた整備を進めている。

ここでは、これまでに整備してきた主要地方道及び一般県道の主な事業を紹介する。

1. 主要地方道の主な工区

- (1) 主要地方道 宇都宮茂木線 芳賀・市貝バイパス（芳賀町・市貝町）

整備延長 L=10.3m

総事業費 約139億円

事業期間 平成8年度～平成25年度

幅 員 W=12.5m（暫定2車線）

実施内容 バイパス工事

[事業目的]

本事業区間の現道は、芳賀町・市貝町市街地の狭隘箇所が原因となり、渋滞が発生しているほか、宅地開発等により、更なる交通量の増加が見込まれた。また沿線地域には宇都宮テクノポリスセンター地区や清原工業団地など「ものづくり県」である本県の成長を牽引する鬼怒川左岸地域の工業団地群があり、これらのアクセス道路の需要が高まった。

第2編 道路

このため「安全で円滑な交通の確保」「広域的な地域間の連携強化」を目的に本路線の整備を行った。



図 2-5-1 芳賀・市貝バイパス工区

- (2) 主要地方道宇都宮鹿沼線 鶴田工区(宇都宮市)
整備延長 L=1,100m
総事業費 約 30 億円
事業期間 平成 11 年度～平成 20 年度
幅員 W=26.5m
実施内容 現道拡幅工事

[事業目的]

沿線の市街化により、自動車交通量が増大による朝夕の慢性的な渋滞が発生し、日常生活に大きな影響を及ぼしていた。また、沿線周辺には、学校施設が多数立地し自転車通学者が多いにもかかわらず、歩道幅員が狭く、歩行者・自転車利用者が危険にさらされていた。

このため、「安全で円滑な交通確保」「宇都宮市・鹿沼市間の交流促進」「歩行者・自転車の安全確保」を目的に本路線の整備を行った。



図 2-5-2 鶴田工区

- (3) 主要地方道 宇都宮鹿沼線 上野町工区(鹿沼市) 整備延長 L=813m
総事業費 約 24 億円
事業期間 平成 15 年度～平成 20 年度
幅員 W=20.0m
実施内容 バイパス工事

[事業目的]

本事業区間の現道は、鹿沼市街地においてクラック形状になっていることや、市街地内に東西に結ぶ道路が少ないため、JR 鹿沼駅、鹿沼市役所前の交差点に交通が集中することから朝夕の通勤通学時間帯を中心に渋滞が発生し、都市活動の弊害となっていた。

このため、鹿沼市の中心部に新たな都市内道路を整備し、「渋滞解消による円滑な交通の確保」「宇都宮市・鹿沼市街地間の交流の促進」「歩行者・自転車利用者の安全確保」を目的に、本路線の整備を行った。



図 2-5-3 上野町工区

- (4) 主要地方道 宇都宮栃木線 惣社今井バイパス(栃木市・壬生町)
整備延長 L=6,143m
総事業費 約 140 億円
事業期間 昭和 55 年度～平成 12 年度
幅員 W=25.0m
実施内容 バイパス工事(4車線)

[事業目的]

幅員が狭く家屋が連続する大塚宿、惣社地区などを迂回する4車線のバイパスを整備することで、増大する交通需要に対応するとともに、宇都宮・栃木間の所要時間を短縮することを目的に、本路線の整備を行った。



図 2-5-4 惣社今井バイパス工区

(5) 主要地方道 栃木藤岡線 静和工区(旧岩舟町)

整備延長 L=2,700m

総事業費 約 53 億円

幅員 W=27.0m

実施内容 4車線化

[事業目的]

本区間は主要渋滞ポイントである和泉交差点を中心とする慢性的な渋滞が発生しており、また交通量の増大から、自動車の円滑な走行や歩行者等の安全確保が急務となっていた。このため、「交通渋滞を円滑に処理」「広域的な地域間の連携」を目的に本路線の整備を行った。



図 2-5-5 静和工区

(6) 主要地方道 宇都宮那須烏山線 仁井田鴻野山

バイパス工区(高根沢町・那須烏山市)

整備延長 L=4,700m

総事業費 約 70 億円

事業期間 平成 5 年度～平成 15 年度

幅員 W=12.0m

実施内容 バイパス工事

[事業目的]

本路線は、宇都宮市を起点として、高根沢町を經由し那須烏山市に至る重要な幹線道路である。しかし、JR 仁井田駅周辺は、市街地にもかかわらず、幅員が狭く、歩道もないため、朝夕の通勤通学時を中心に渋滞が発生し、交通の隘路となっていた。

このため、「安全で円滑な交通を確保」「通勤圏域の拡大による沿線地域への住宅団地立地の促進」「地域間の交流連携」を目的に、本路線の整備を行った。



図 2-5-6 仁井田鴻野山バイパス工区

(7) 主要地方道 栃木佐野線小野寺工区(旧岩舟町)

整備延長 L=2,860m

総事業費 約 21 億円

事業期間 平成 11 年度～平成 21 年度

幅員 W=11.0m

実施内容 バイパス工事・現道拡幅工事

[事業目的]

本事業区間は、栃木市と佐野市の都市間を結ぶ重要な幹線道路であり、また沿線地域は県内

第2編 道路

有数の砕石産地であることから、大型車の混入率が非常に高い路線である。

しかし、栃木市岩舟町小野寺地区の現道は幅員が狭く、大型車同士のすれ違いが困難であり、歩道も無いことから、歩行者や自転車の安全性確保も課題となっていた。

このため、「安全で円滑な交通の確保」「歩行者・自転車利用者の安全確保」を目的に、本路線の整備を行った。



図 2-5-7 小野寺工区

- (8) 主要地方道 栃木粕尾線 大久保工区(栃木市)
整備延長 L=7,300m
総事業費 約 52 億円
事業期間 平成 6 年度～平成 16 年度
幅員 W=18.0m
実施内容 バイパス工事

[事業目的]

主要地方道栃木粕尾線は栃木市万町を起点とし、国道 293 号等を交差し栗野町下粕尾を結ぶ地域の重要な生活道路であり、また、重要な産業道路である。本事業区間は重要な産業道路であるにもかかわらず、幅員が狭小で歩道もなく騒音・振動・粉塵・渋滞等に長年深刻に悩まされ、更に児童・生徒の通学路でもあり、交通安全の面からも一日も早いバイパスの整備が望まれていた。そこで「交通の円滑化」「市街地へのアクセス性の向上」を目的に、本路線の整備を行った。



図 2-5-8 大久保工区

- (9) 主要地方道大沢宇都宮線 宝木工区(宇都宮市)
整備延長 L=1,200m
総事業費 約 25 億円
事業期間 平成 11 年度～平成 16 年度
幅員 W=16.0m
実施内容 バイパス工事

[事業目的]

本事業区間は道路幅員が狭くカーブが多いため、通行車両の接触事故の危険性が高く、また歩道は片側に設置されていたが幅員は十分とはいえ、通学する児童生徒には危険な道路だった。このため、「安全で快適な交通の確保」「宇都宮市新里地区や旧今市市とのアクセス性の向上」を目的に、本路線の整備を行った。



図 2-5-9 宝木工区

2. 一般県道の主な工区

- (1) 一般県道 佐野太田線 村上工区(佐野市)
整備延長 L=1,620m

総事業費 約 22 億円
 事業期間 平成 14 年度～平成 20 年度
 幅員 W=12.0m
 実施内容 バイパス工事

[事業目的]

足利市と佐野市を結ぶ東西軸は、国道 50 号と県道桐生岩舟線の 2 路線であり、佐野市街地において慢性的な渋滞が発生し、佐野プレミアムアウトレット開業などの佐野新都心の開発による更なる交通量の増大が見込まれ、佐野市の都市活動の弊害となっていた。

このため、佐野市と足利市を結ぶ新たな東西軸を整備し、「佐野市・足利市間の交流の促進」「生活環境の改善」「歩行者・自転車利用者の安全確保」を目的に、本路線の整備を行った。



図 2-5-10 村上工区

(2) 一般県道 黒磯板室インター線(那須塩原市)
 整備延長 L=2,069m (各ランプ延長)
 総事業費 約 39 億円
 事業期間 平成 13 年度～平成 20 年度
 幅員 W=14.5m
 実施内容 平面 Y 型インターチェンジの整備

[事業目的]

那須高原地域は年間約 500 万人の観光客が訪れる全国有数の行楽地であるが、行楽期には出入口である那須 IC を中心に交通が集中し、東北自動車道本線まで最大 10km 近く渋滞の列が伸びるなど渋滞が発生していたことから、「那須地域の活性化」「行楽シーズンにおける交通

の分散化による交通渋滞の緩和」を目的に本路線の整備を行った。



図 2-5-11 黒磯板室 IC

(3) 一般県道 飛駒足利線 名草下工区(足利市)
 整備延長 L=2,040m
 総事業費 約 15 億円
 事業期間 平成 13 年度～平成 19 年度
 幅員 W=17.0m (一部 15.0m)
 実施内容 バイパス工事

[事業目的]

沿線地域においては、北関東自動車道足利インターチェンジ直近という地理的優位性を生かした産業団地「足利インタービジネスパーク」の開発が平成14年度から進められ、新たな流通、産業の拠点づくりが進められた。

このため、「新たな開発地への企業立地の促進」「地域産業の振興・活性化支援」を目的に、本路線の整備を行った。

第2編 道路



図 2-5-12 名草下工区

- (4) 一般県道 佐野田沼インター線 田沼インター工区(佐野市)

整備延長 L=430m

総事業費 約 18 億円

事業期間 平成 13 年度～平成 22 年度

幅員 W=14.5m

実施内容 道路新設

[事業目的]

一般県道佐野田沼インター線は、県道佐野田沼線から佐野田沼インターチェンジ（以下、佐野田沼IC）を結ぶ、北関東自動車道へのアクセス道路である。

「佐野田沼IC 周辺の地域開発の促進」「観光産業の活性化」「交通渋滞の緩和」を目的に、本路線の整備を行った。



図 2-5-13 田沼インター工区

- (5) 一般県道 日光今市線 瀬尾工区(日光市)

整備延長 L=1,330m

総事業費 約 13 億円

事業期間 平成 9 年度～平成 15 年度

幅員 W=16.0m

実施内容 バイパス工事

[事業目的]

当該区間は地域住民の重要な生活道路であるとともに、観光シーズンの渋滞時における国道 119 号を補完する道路であるが、現道の幅員が狭小で屈曲が甚だしく、観光バス等の大型車両の往来が多いため、車両のすれ違いが非常に危険な状況にあった。

このため、「安全で円滑な交通の確保」「鬼怒川と日光両地域を連絡する観光道路の整備」を目的に本路線の整備を行った。



図 2-5-14 瀬尾工区

第3節 塩那道路建設事業

1. 事業概要

塩那道路（塩那スカイライン）は、一般県道中塩原板室那須線の一部で、那須塩原市中塩原地内の国道400号分岐から百村地内一般県道黒磯田島線までの51km区間を指す。

路線名：一般県道中塩原板室那須線

路線延長：62.7km

（うち塩那道路としては、51km）

この道路は、本県の代表的な観光地である日光から鬼怒川・川治温泉、塩原温泉、板室温泉を經由して那須に至る観光周遊道路として、昭和30年代に構想が発表された道路の一部として整備が進められてきたが、今日社会情勢の変化から、その整備方針の見直しを行った。

2. 事業の推移

- ・平成13年、旧塩原町側の一部（7.0km）を施工
- ・平成15年、「塩那道路自然環境アドバイザー会議」を設置し、中間部36kmの植生回復手法を検討
- ・平成16年、会議からの知事への「植生回復に関する提言書」の提出を受けて、「塩那道路に係る基本方針」を決定
- ・平成17年、「塩那道路植生回復計画検討委員会」を設置し、基本方針に基づき、国有林への返地に向けた具体的植生回復の実施計画を策定
- ・平成22年、第1回塩那道路植生回復検討委員会を開催
- ・平成23年、植生回復に関する経過観察を実施以後、毎年経過観察を実施
- ・平成27年、第2回塩那道路植生回復検討委員会を開催

○「塩那道路に係る基本方針」

① 中間部（約36km）については建設を中止する。

② 旧黒磯市側の深山園地予定地までの未整備区間（2.1km）については、延長を縮小するなどコスト削減を図りながら整備を推進する。（H24完了）



図 2-5-15 中間部(36km)区間

（鹿又岳 No. 6 付近）



図 2-5-16 中間部(36km)区間(旧塩原町側)



図 2-5-17 中間部(36km)区間(旧塩原町側)



図 2-5-18 塩那道路の位置図 (平成 24 年の板室側ゲートから深山園地までの供用開始時点)