

令和 5 年度 第 2 回栃木県公共事業評価委員会資料

快適で安全な道づくり事業

(一般国道 1 1 9 号 上・中鉢石町工区)

・ 自己評価書及び事業概要図	P. 2～5
・ パブリック・コメントの概要	P. 6
・ パブリック・コメントの実施案内	P. 7
・ 提出意見とそれに対する県の考え方	P. 8～14
・ 説明用資料	P. 15～30

事業の概要

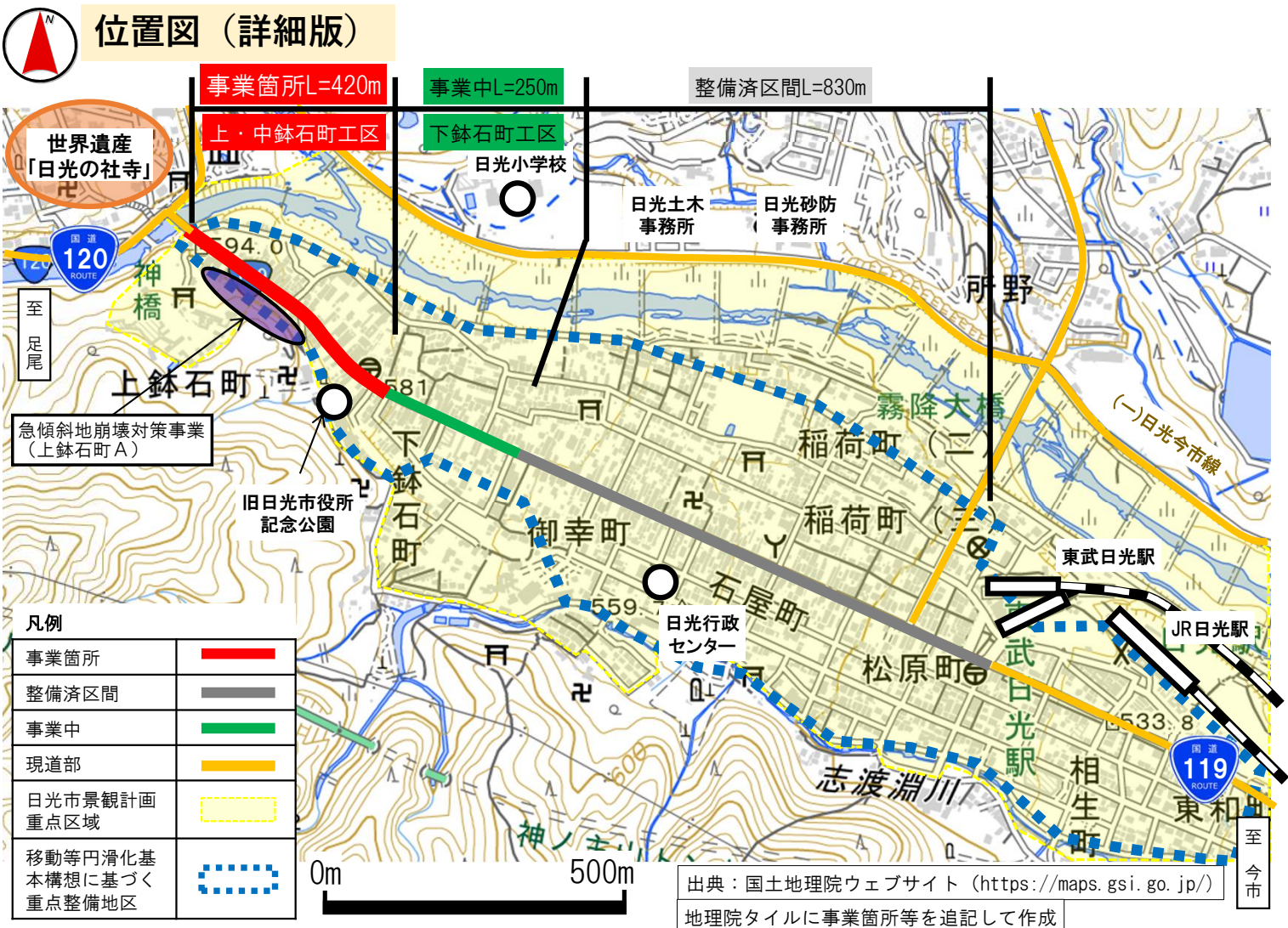
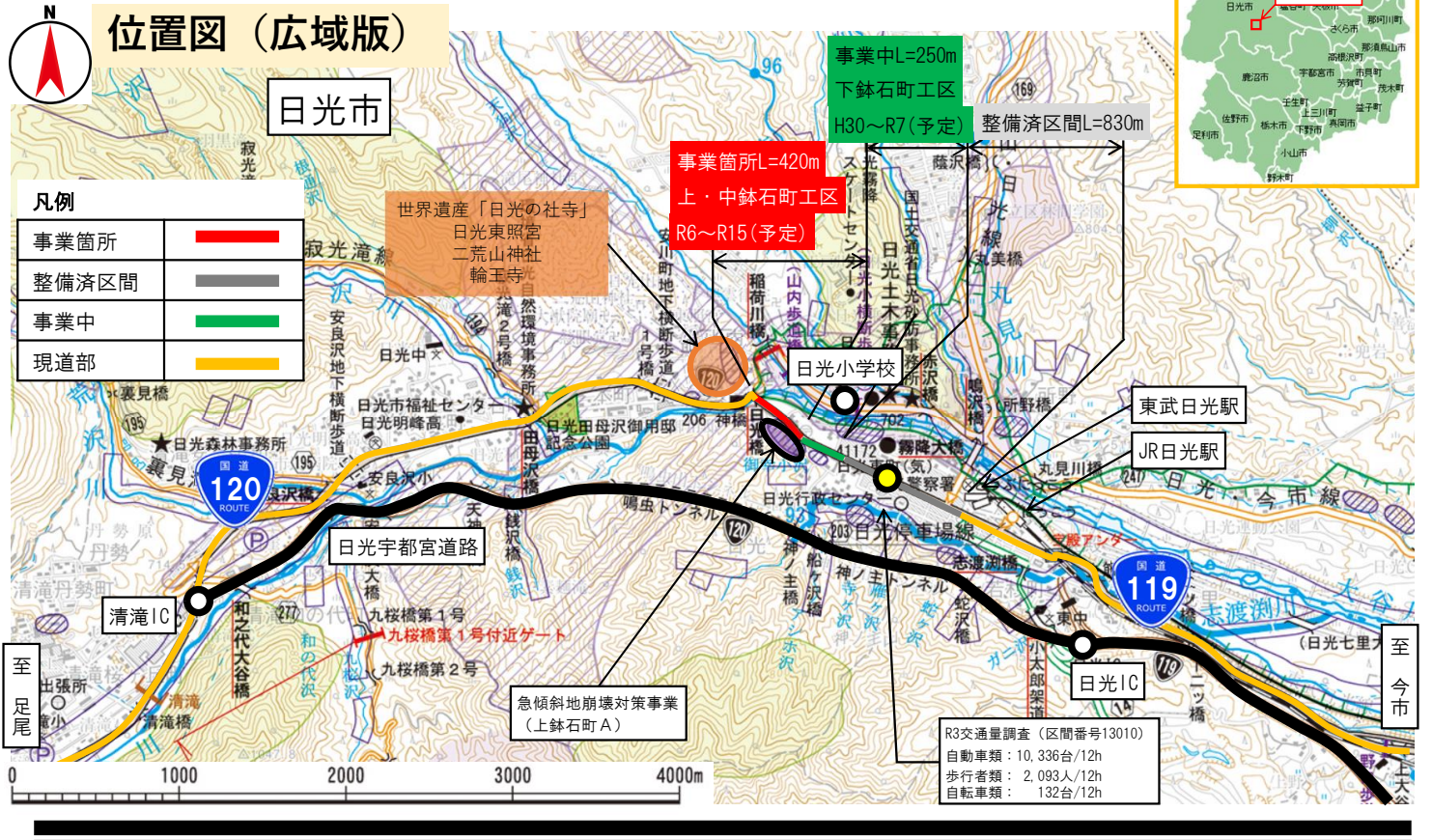
担当課：道路整備課

事業名	快適で安全な道づくり事業		事業主体	栃木県
事業箇所	一般国道119号 ^{かみ なかはついしまち} 上・中鉢石町工区 ^{かみはついしまち なかはついしまち} 日光市上鉢石町～中鉢石町			
事業の目的、事業発案の経緯・背景	一般国道119号は、日光市山内を起点とし宇都宮市街地に至る延長約39kmの広域幹線道路であり、第1次緊急輸送道路にも指定されている路線である。 また、本事業箇所は、世界遺産「日光の社寺」に通じる門前町に位置し、年間約500万人を超える観光客が訪れる地域である。 しかし、現道は歩道幅員が狭く、歩道内の電柱等が支障となり、歩行者同士のすれ違いが困難になるなど、安全な通行の確保や、門前町としての魅力ある街並みの形成が課題となっている。また、電柱の倒壊や急傾斜地の崩壊等により、緊急輸送道路の機能確保が困難となる恐れがある。 このため、本事業では歩道の拡幅や美装化、電線類の地中化等を行うことで、安全・安心で魅力ある道路空間の整備を図るものである。			
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 歩道を両側に1m拡幅するとともに、電線類の地中化やバリアフリー化により、歩行者・自転車の安全で円滑な通行の確保を図る。 電線類の地中化や急傾斜崩壊対策事業と一体となった道路整備により、防災機能の強化を図る。 歩道等の美装化を行うとともに、市や沿線住民が進める景観整備※と連携した道路空間の整備を図る。 ※当該地域は住民自らが、まちづくりの基本となる「日光東町まちづくり規範」を作成し、景観に配慮したファサード整備や民地側はさらに1mの建築物のセットバックを行うこととしている。 			
	<ul style="list-style-type: none"> 総延長：420m 計画交通量：12,000台/日 道路区分：第4種第1級 車線数：2車線 標準幅員：17.0m（車道3.25m×2、路肩1.75m×2、歩道3.5m×2） 			
事業予定期間	令和6年度～令和15年度（予定）	事業見込額	総事業費 約35億円	
事業概要図	別紙記載			
県計画への位置付け	<ul style="list-style-type: none"> 「とちぎ未来創造プラン」：重点戦略4 安全安心戦略「暮らしの安全・安心向上プロジェクト」に位置づけ。 「県土づくりプラン2021」：重点施策「誰もが安全で安心して利用できる道づくり」に位置づけ。 「とちぎ道づくりプログラム」：「地域を支える交通ネットワークの充実・強化」に位置づけ。 「栃木県自転車活用推進計画」：本県の魅力を高めるためのモデルルート「ルートNIKKO(ルート25)」の一部に位置づけ。 			
他計画・他事業との関連	<ul style="list-style-type: none"> 日光市景観計画（日光市策定）：重点区域に指定され、市景観条例や日光東町まちづくり規範に基づき、門前町にふさわしい景観作りが進められている。 移動等円滑化基本構想（日光市作成）：高齢者、障害者等の移動等円滑化が必要な重点整備地区に位置づけ。 急傾斜地崩壊対策事業（上鉢石町A）：土砂災害特別警戒区域に指定されており、砂防事業と一体的な整備が必要。 			

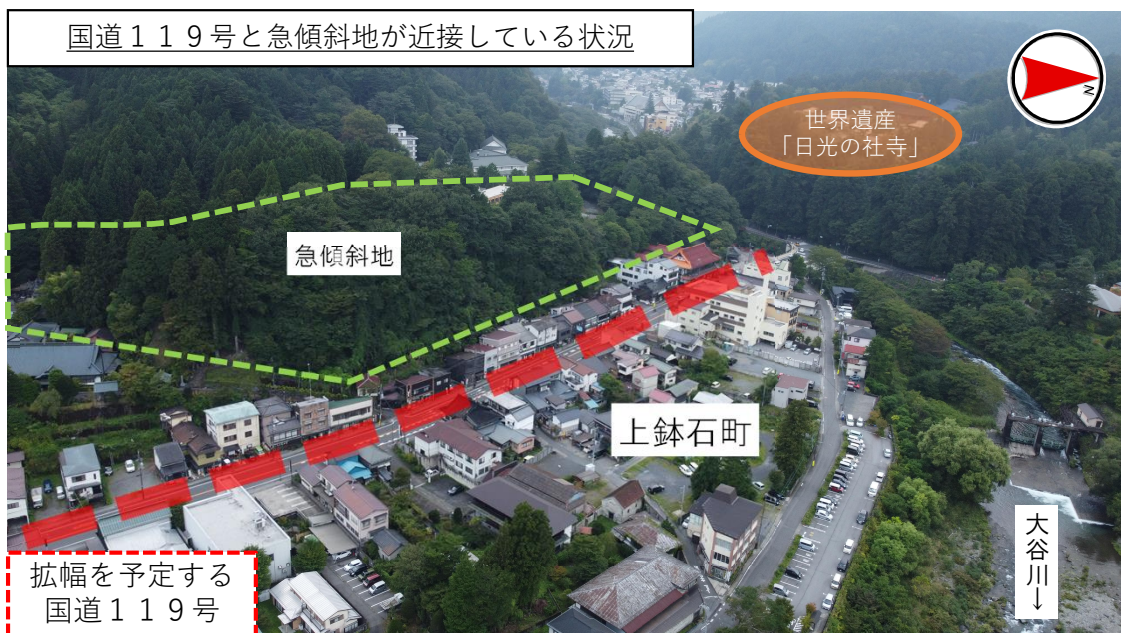
事業の評価

評 価 の 視 点	1 事業の必要性	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者数は、1日約2,000人を超えているが、現在の歩道幅員が2.5mと狭く、歩道内の電柱が通行の支障となっているため、歩行者が歩道をはみ出して通行するなど、安全で円滑な通行に支障をきたしていることから、歩行者・自転車の安全確保が必要である。 本路線は第1次緊急輸送道路であるが、急傾斜地の崩壊や電柱倒壊等による災害時に通行止めなどのおそれがあることから、緊急輸送道路としての防災機能の強化が必要である。 電柱等が林立するとともに、連続性と調和がとれない建物等があるため、良好な景観形成の支障となっていることから、世界遺産「日光の社寺」の門前町としてふさわしい魅力ある街並みの形成が必要である。
	2 事業の適時性 (今事業に着手する理由等)	<ul style="list-style-type: none"> 本工区東側の下鉢石町工区が令和7年度に完成予定であることから、引き続き本工区の整備に着手し、投資効果を高める必要がある。 本工区の南側では、令和4年7月の豪雨によるがけ崩れの発生を受け、令和6年度から実施する急傾斜地崩壊対策事業(上鉢石町A)と一体的に整備を進める必要がある。
	3 事業の適地性	<ul style="list-style-type: none"> 観光客が、東武日光駅やJR日光駅から世界遺産「日光の社寺」へ訪れるための、メインストリートであり、これまでの整備済み区間に引き続き、本工区の一体的な整備が必要である。
	4 事業手法の適切性 (県が事業主体となる理由等)	<ul style="list-style-type: none"> 国道119号であることから、道路管理者として県が事業を実施する。
	5 事業により予想される効果及び影響 (機能的な効果 ・経済的な効果 ・他計画、他事業への波及効果 ・環境への影響など)	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者・自転車の安全確保 歩道の拡幅や段差解消などのバリアフリー化、自転車通行帯の整備を行うことにより、歩行者・自転車の安全で円滑な通行が確保される。 防災機能の強化 電線類の地中化により、災害時の救援活動や物資輸送に資する緊急輸送道路の防災力が強化される。 魅力ある街並みの形成 電線類の地中化や歩道的美装化により、魅力的な街並みが形成され、観光客の回遊性を向上させるとともに、賑わいをもたらし、観光産業の活性化等に寄与する。
	6 事業コスト縮減等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 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。 電線類の地中化の整備手法に際し、低コスト手法を活用することにより、工事期間の短縮やコストの縮減を図る。
事業の対応方針(案)		令和6年度から事業に着手する。

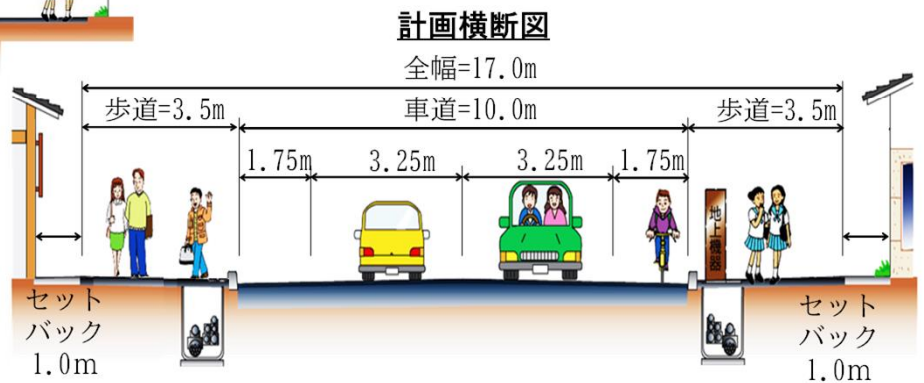
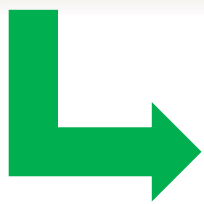
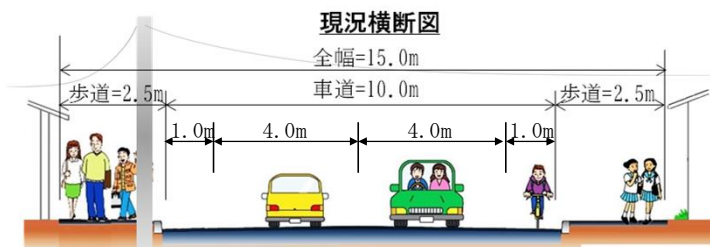
事業概要図



現況写真



横断図



パブリック・コメントの概要

栃木県公共事業評価実施要領第4の2に基づき、公共事業事前評価（自己評価書）に対するパブリック・コメントを実施し、県民からの意見を聴取しました。

1 実施について

- (1) 事業名：快適で安全な道づくり事業（一般国道119号 上・中鉢石町工区）
- (2) 実施機関：栃木県（県土整備部 道路整備課）
- (3) 実施期間：令和5（2023）年9月20日（水）～令和5（2023）年10月20日（金）
- (4) 閲覧資料：自己評価書、事業概要図
- (5) 閲覧方法：

- ① 栃木県ホームページ

https://www.pref.tochigi.lg.jp/h04/kouhou/kaminakahatsuishi_r50920.html

- ② 文書閲覧

- ・ 県民プラザ（栃木県庁舎本館2階）
- ・ 上都賀県民相談室（上都賀庁舎1階）
- ・ 芳賀県民相談室（芳賀庁舎1階）
- ・ 下都賀県民相談室（下都賀庁舎1階）
- ・ 小山県民相談室（小山庁舎1階）
- ・ 塩谷県民相談室（塩谷庁舎1階）
- ・ 那須県民相談室（那須庁舎1階）
- ・ 南那須県民相談室（南那須庁舎1階）
- ・ 安蘇県民相談室（安蘇庁舎1階）
- ・ 足利県民相談室（足利庁舎1階）
- ・ 日光土木事務所（2階）

- (6) その他、記者クラブへの資料提供（令和5（2023）年9月19日）

2 結果について

提出件数：5件（意見者の居住地：宇都宮市、日光市）

提出方法：メール5件（事業推進3名、事業実施に際しての意見1名1団体）

3 結果の公表について

パブリック・コメントの結果は、今回の公共事業評価委員会の審議を経た後、公表します。

快適で安全な道づくり事業（一般国道 119号 上・中鉢石町工区）に対するパブリック・コメント（県民意見の募集）の実施について

栃木県では、道路事業の計画段階において、県民の皆さんから幅広く御意見を聞きながら、事業推進の必要性や妥当性を検討していくこととしています。

今回、新たに着手しようとしている事業について、これまでの県の検討概要を取りまとめた自己評価書及び事業概要図を下記のとおり公表しますので、県民の皆さんの御意見をお寄せください。

1 公表する資料

- (1) 快適で安全な道づくり事業（一般国道 119号 上・中鉢石町工区）の自己評価書及び事業概要書

2 資料の閲覧方法

- (1) ホームページ https://www.pref.tochigi.lg.jp/h04/kouhou/kaminakahatsuishi_r50920.html

(2) 文書閲覧

- | | | |
|-----------|-------------------------|-----------------|
| ・県民プラザ | 宇都宮市塙田1-1-20（栃木県庁舎本館2階） | 電話 028-623-3766 |
| ・上都賀県民相談室 | 鹿沼市今宮町1664-1（上都賀庁舎1階） | 電話 0289-64-9419 |
| ・芳賀県民相談室 | 真岡市荒町116-1（芳賀庁舎1階） | 電話 0285-82-5888 |
| ・下都賀県民相談室 | 栃木市神田町6-6（下都賀庁舎1階） | 電話 0282-24-5665 |
| ・小山県民相談室 | 小山市犬塚3-1-1（小山庁舎1階） | 電話 0285-22-9164 |
| ・塩谷県民相談室 | 矢板市鹿島町20-22（塩谷庁舎1階） | 電話 0287-43-2142 |
| ・那須県民相談室 | 大田原市本町2-2828-4（那須庁舎1階） | 電話 0287-23-1555 |
| ・南那須県民相談室 | 那須烏山市中央1-6-92（南那須庁舎1階） | 電話 0287-83-1555 |
| ・安蘇県民相談室 | 佐野市堀米町607（安蘇庁舎1階） | 電話 0283-24-2603 |
| ・足利県民相談室 | 足利市伊勢町4-19（足利庁舎1階） | 電話 0284-42-9700 |
| ・日光土木事務所 | 日光市萩垣面2390-7（2階） | 電話 0288-53-1211 |

3 意見の募集期間

令和5（2023）年9月20日（水曜日）から令和5（2023）年10月20日（金曜日）必着

4 意見の提出先及び問合せ先、提出方法

- (1) 提出先及び問合せ先 〒320-8501
宇都宮市塙田1-1-20（栃木県庁舎本館13階）
栃木県県土整備部道路整備課整備調査担当
電話 028-623-2413

(2) 提出方法

次のいずれかの方法により日本語で提出してください。様式は任意ですが、住所、氏名、電話番号を記載してください。県外居住の方は、県内の通勤、通学先の所在市町名も併せて記載してください。

- ・郵送 上記4（1）のとおり
- ・ファックス 028-623-2417
- ・電子メール doro-seibi@pref.tochigi.lg.jp

5 意見の取扱い

- (1) お寄せいただいた御意見は、十分に考慮の上、計画に反映するとともに、内容ごとに整理・分類した上で、これに対する県の考え方を公表いたします。
- (2) 住所・氏名などの個人に関する情報及び個人の特定につながる内容は公表しません。また、他の目的で使用することはありません。
- (3) 個々の御意見に直接回答はいたしませんので、御了承願います。

【提出意見とそれに対する栃木県の考え方】

「快適で安全な道づくり事業（一般国道 119号 上・中鉢石町工区）」に対する意見募集を行った結果、4名と1団体の方から御意見を頂きました。貴重な御意見ありがとうございました。

提出された御意見を十分検討の上、それに対する県の考え方を次のとおりまとめました。

項目	意見の内容	意見に対する考え方
事業推進	<p>日光駅から広い歩道があり、歩きやすいとおもっています。神橋まで歩道ができれば歩行者も車も安全に通行できるのではないかと期待しています。</p> <p>ただ、急傾斜地崩壊対策と同時だと、ある程度の期間はお店がない状態になってしまうのかなと思います。それが少し残念です。工事の後もお店や人が戻ってくるようにしてほしいと思います。</p>	<p>急傾斜地崩壊対策事業と調整し、円滑な工事等の実施に努めて参ります。</p>
事業推進	<p>私は県外の出身であり、結婚を機に栃木県に住み始めました。昔から旅行を趣味としており、学生時代に訪れた当時の街並みからは想像できないくらいに美しい景観となり、歩道も広く歩きやすい街となってきた印象を受けます。</p> <p>事業概要書内の他計画・他事業との関連欄に記載のあった日光市の策定する市景観条例や日光東町まちづくり規範について興味があり、日光市のHP等で内容を調べたところ地元の皆さんも協力しており、非常にすばらしい取り組みであると感銘を受けました。</p> <p>今後の整備予定箇所においては、急傾斜地崩壊対策事業が必要な箇所もあり苦労されると思いますが、引き続き日光市や地域の皆さんと連携いただき世界遺産日光の社寺の門前町として整備していただければと思います。</p>	<p>日光市や地元関係者と連携を図りながら、魅力ある街並みの形成に努めて参ります。</p>
事業実施に際しての意見	<p>行政に身を置かせていただいておりますが、東日本大震災や関東・東北豪雨などこれまでに類を見ない災害が多発していることから、防災機能の強化の必要性は理解できます。</p> <p>一方、この地域は、世界遺産「日光の社寺」の門前町としてふさわしい魅力ある街並みは、地域の方々がこれまでに長い年月をかけて取り組んで来た賜物でありますので、可能な限り住民目線を意識した事業展開をお願いします。</p>	<p>日光市や地元関係者と連携を図りながら、魅力ある街並みの形成に努めて参ります。</p>

項目	意見の内容	意見に対する考え方
事業推進	<p>私は小さいころに日光東照宮を修学旅行で訪れて以来、しばらく周辺の土地には出向いていませんでしたが、最近訪れたところ、道路や歩道が広くなり、建物も雰囲気落ち着いた様子で統一されており、とても驚きました。以前のごみごみした様子も賑わいがあるようでよかったです。今のほうがきれいで趣のある風を感じられます。</p> <p>これから神橋付近までさらに工事が進むとのこと、街の方との調整も大変だとは思いますが、魅力的な空間のため頑張っていただけだと思います。</p>	<p>日光市や地元関係者と連携を図りながら、魅力ある街並みの形成に努めて参ります。</p>
事業実施に際しての意見	<p>意見書については、別紙のとおり。</p>	<p>日光市や地元関係者と連絡・調整を行いながら、魅力ある街並みの形成に努めて参ります。</p> <p>また、その他頂いた御意見につきましては、今後の事業実施の参考にさせていただきます。</p> <p>なお、意見書P5付記「文章の再考」については、日光東町まちづくり規範と整合を図ることといたします。</p>

日光の文化・景観を次代に継ぐ重要プロジェクトの「総仕上げ」に向けて

1.はじめに

1-1.なぜ、提言（パブリックコメントを提出）するのか

当法人は、地元住民を主なメンバーとして、17年にわたって市民活動団体として活動してきた。

設立には、本事業（道路拡幅整備）が大きく起因しており、「祭（いのり）のまち」をまちづくりのテーマとし、「まちづくり規範」の具現化や運用をミッションの一つとして、自らのまちの魅力ある良好な空間の創出を目指している。

しかし、「まちなみ・景観づくり」については、街路利用における一定の評価がありつつも、まだまだ課題も多いと様々な活動の中で感じている。

国道119号（大通り）の拡幅事業は約20年（※）に渡り続けられており、自己評価及び事業概要書にある「評価」と「実績」は認められる。

実際に歩道の利便性や快適性、安全性などは上がり、家並み越しに日光連山を望む街路空間は、特別な龍の街路灯の効果も合間って、多くの人の目を楽しませ、多くの旅行者の記憶に残るものになっているであろうことが窺える。

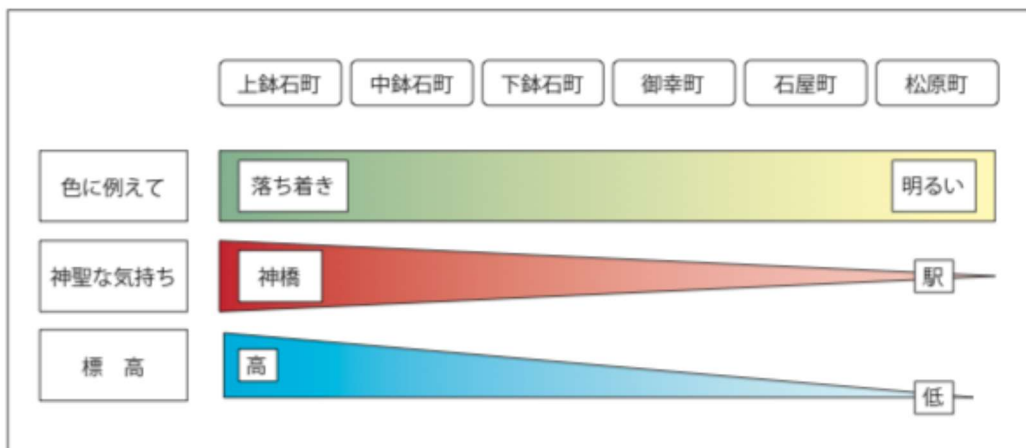
一方で、「連続性」と「調和」の取れたまちなみづくりという目標に対してはまだまだ課題が多い。（※詳しくは3項に記載する）

そんな中、当該区間（上鉢石町・中鉢石町）は世界文化遺産「日光の社寺」に近い、「最終地点」であり、「まちなみ・景観づくり」はこれまでより更に重要なものとなる。日光の中枢を担う一大プロジェクトともいえる本事業の、まさに「総仕上げ」となる区間である。（次の2項に詳しく記載する）

当該区間の空間的重要性は一部が世界文化遺産「日光の社寺」のバッファゾーンに位置付けられていることでも裏付けられる。

「まちづくり規範」においては、区間全体において次のような全体コンセプトとゾーニングが示されている。

▶【まちづくり規範】「神聖な気持ちになるよう演出～」「日光駅から神橋までの1.4kmの道のりを歩いていくにしたがって、気持ちが落ち着き神聖な気持ちになっていくようなまちなかの空間づくりをおこなう」



また一部、文化財も含む、古を今に伝える趣ある建築が立ち並ぶ区域かつての日光の面影をまちなみとして色濃く残す区域でもある。

重ねて、当該区間の一部は土砂災害の警戒区域となっており、これも扱うことで技術的にも事業自体のマネジメント的にも更に難易度が高い整備事業となり、それはまちなみ・景観づくりの観点でも比例するものと考えられる。

このことから、これまでよりさらに良好な空間・景観が求められ、住民を含む関係各所は、より慎重を期することが求められる。

また、公共空間の整備という意味では、これまでより一層注目度の高いもので、今後の情報発出や事業の進捗に合わせて世間一般の興味・関心も高まるものと推測できる。

以上のことを踏まえ、官民連携、関係各所がより一層の連携・連帯を持って望むまちなみ・景観づくりのために、本提言をパブリックコメントして提出するものである。

(※) 工事ベースでは約20年だが、検討・協議からは約30年が経過している。

1-2.地元NPO法人としての立ち位置

前述のように、本事業が団体の設立契機となっておる以上、我々は市民活動団体として引き続きより良好なまちなみ・景観づくりに努める。

ただし、これは一団体のみで負えるものでは、到底無い。

日光東町まちづくり推進委員会や、同ワーキンググループ、日光市との更なる連携を測り、また、地元大学である宇都宮大学地域デザイン科学部のアドバイスや調査・研究とも連動し、引き続き良い形を模索したいと考えている。

これらを踏まえ、事業実施（整備）主体である行政としても引き続き本提言の要旨部分を汲みつつ、「まちなみ・景観づくり」の観点でも大いに留意して進めていただいたいと考えている。

あくまでも、この事業を更に良い形で進めるために提言をする。

2.当該区間の重要性と特殊性

当該区間の重要性を以下に挙げる。

2-1.歴史的空間であること

2-1-1.神橋とその周辺空間の歴史的的重要性

神橋が世界文化遺産に指定されていることは周知の通りだが、その周辺には日光開山やその後の山岳信仰にまつわる小祠等が点在する（星の宮、星の宿、深沙王堂、四本龍寺、本宮神社等）。

歴史の重層区間であり、まさに「日光のはじまり」を今に伝える、最重要地点といえるエリアである。同時に、景観的にも優れた場所である。

2-1-2.世界文化遺産のバッファゾーン

当該区間のうちの一部は、ユネスコによる世界文化遺産「日光の社寺」の指定を受けた区域の中の、バッファゾーン（緩衝地帯）に当たる。

これはコアゾーンの“価値を保護するために”設けられるものである。

2-1-3.切り通し

当該区間の南側に迫る崖は、伊達藩の手掘りによるものと地元には伝わる。

（裏付け等がある文献等（一次資料）の存在は現在のところ確認できないが、日光山志等では伝聞ということで記されている。）

現在の暮らしにおいては、落石等の被害や災害のリスクがあるものと見なされるかもしれないが、他方、日光山へのシンボルロードを開削した「普請」の一部であることは明白で、これもまた歴史を伝える風景とも言える。

2-2. 建築・まちなみ

2-2-1. 金谷ホテルと日光物産商会

当該区間に関係して、「日光金谷ホテル」と「日光物産商会」が文化財として立地しており、いずれも、日光の近代化の面影を今に伝える貴重な建築であることは周知の通りである。多くが社寺をイメージする中で、日光のターニングポイントとして明治以降のこれらの歴史の重要性は更に広く知られるべきである。

2-2-2. 文化財未満だが面影を今に伝える空間の“連続”

当該地区には、文化財には指定・登録はされていないが、時代を経た建築が現在も多く存在し、それらは落ち着いたトーンで立ち並んでいる。

現状で、世界文化遺産へ近づいているアナウンス効果を持った景観を維持しているもの、ともいえる。

2-3. 建築と近い山々の緑

国道119号では、駅前付近よりも神橋付近において、建築と背後の山（緑）が近くなる地形特性がある。これは、まちなみ・景観づくりにプラスになる要素の一つでもある。

3. 課題～主に「まちなみ・景観づくり」の観点から

3-1. 歯抜け状態（不連続）の発生

事業終了区間においては、事業の実施に伴う空地や大幅なセットバックなどの「歯抜け」、連続性の欠如箇所が目立つ。

事業実施予定の当該区間では、現在は空き地や空き店舗は極めて少ない状況であるが、事業実施後に拡幅後の敷地条件等から歯抜けが発生することが無い、とは言い切れないものである。

むしろそのリスクが高まる恐れがある。

3-2. 連続性と調和のとれた良好なまちなみ・景観づくり

引き続き、連続性と調和をもったまちなみ・景観づくりが求められる。

3-3. 「まちづくり規範」の認知・理解の停滞

まちづくり規範は発行当初から比べて、住民、関係団体等の記憶から遠ざかっているように見える場面が増えた。

また、近年では新規出店等で事業者の循環も早まっている中で、まちづくりのテーマである「祭（いのり）のまち」や規範の理解が薄まっている。

3-4. 関係機関の緊密な連携の希薄化

整備事業が開始された頃は、県と当法人や日光市とのコミュニケーションが（少なくとも

も) 現在よりも密であった。

しかし、事業の進行と共にそれが徐々に薄れてきた。

事業説明に必要な当該町内会等との連絡は密なのだろうと思われるが、この状況が果たして「まちづくり」の推進となるだろうか。

まちづくりの中でも、「まちなみ・景観づくり」は実に高度なもので、本来住民や地権者等を含む関係機関のコミュニケーションがより重要なものである。

4.要旨 (提言のポイント)

次に残すための協働が必須のプロジェクトであることを意識しつつ、以下を提言する。

4-1.地域・関係機関との“更なる”コミュニケーションを

4-1-1.事業実施者として市民・関係者とのコミュニケーション・調整を

これまで述べた通り、まちづくりは、整備（ハード）、ソフトなど様々が個別に独善的に進むものではなく、連携・連帯をもって進めるべきものと考ええる。

また、当該区間は様々な障害も抱えている。

各意思決定に関わる最終判断は当該自治体と県よってなされるものであると思うが、それまでのプロセスの重要性をここで指摘したい。

そこで、意思決定におけるプロセスの中で東町まちづくり推進委員会や日光東町ワーキンググループ、当法人、その他の団体等とのコミュニケーションを「最重要事項」として大切に取り扱っていただきたい。

4-1-2.日光市との連絡・調整をより緊密に

本事業において、まちなみ・景観づくりを“主に”担う行政（地方公共団体）である日光市との連絡・調整をより緊密にお願いしたい。

4-2.まちづくり、まちなみ・景観づくりにおける課題認識の共有を

景観づくりは、様々な立場の協働によって成り立つもので、そもそもが、広く議論されるべきものである。

「4-1」に関連して、当該自治会を対象とした説明会以外にも市民とのコミュニケーションをとる機会を設けていただきたい。

これは、一方的な“説明”ではなく、対話をできるものが望ましい。あるいは、情報交換や学び合いの機会でも良いと考える。

まずは、「3」に挙げた課題の共有をはかりたい。

このために、「まちづくり規範」の勉強会等を当法人、日光市、ワーキンググループ等と開催するなど努めて欲しい。

ちなみに、本パブリックコメント資料である自己評価には次のようにある。

「門前町としての魅力ある街並みの形成が課題となっている。」（栃木県公共事業事前評価 自己評価書より）

「市や沿線住民が進める景観整備※と連携した道路空間の整備を図る。」（同）

4-3.整備事業のプロセス内での「まちづくり規範」の周知徹底に協力を

これは、我々NPOや市の責務でもあると承知しているが、当法人が物件の移転や補償など、プロセスや所有者に直接関わることはできない。

県の整備事業のプロセスの中で、まちづくり規範の更なる周知をお願いしたい。

具体的には冊子「まちなみづくりの手引き」（日光東町まちづくり推進委員会発行）

の配布や、土地・建物所有者との調整の際の規範の案内・紹介をお願いしたい。

提言は以上である

●付記

<自己評価及び事業概要書の文章の再考を願いたいもの>

「事業の評価/| 事業の必要性」より

“電柱等が林立するとともに、統一感のない建物等があるため、良好な景観形成の支障となっていることから、世界遺産「日光の社寺」の門前町としてふさわしい魅力ある街並みの形成が必要である。”

→まちづくり規範では、統一感を目指していない。「連続性」と「調和」という言葉で表している。（東町ワーキンググループ初代座長・倉澤實氏）

景観に関する用語として、「統一感」は一般的ではあるが、日光の本プロジェクトでは「連続性」と「調和」を用いていただきたい。



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119号 <small>かみ・なかはついしまち</small> 上・中鉢石町工区 日光市上鉢石町～中鉢石町 L=420m
事業主体	栃木県
事業担当課	県土整備部 道路整備課

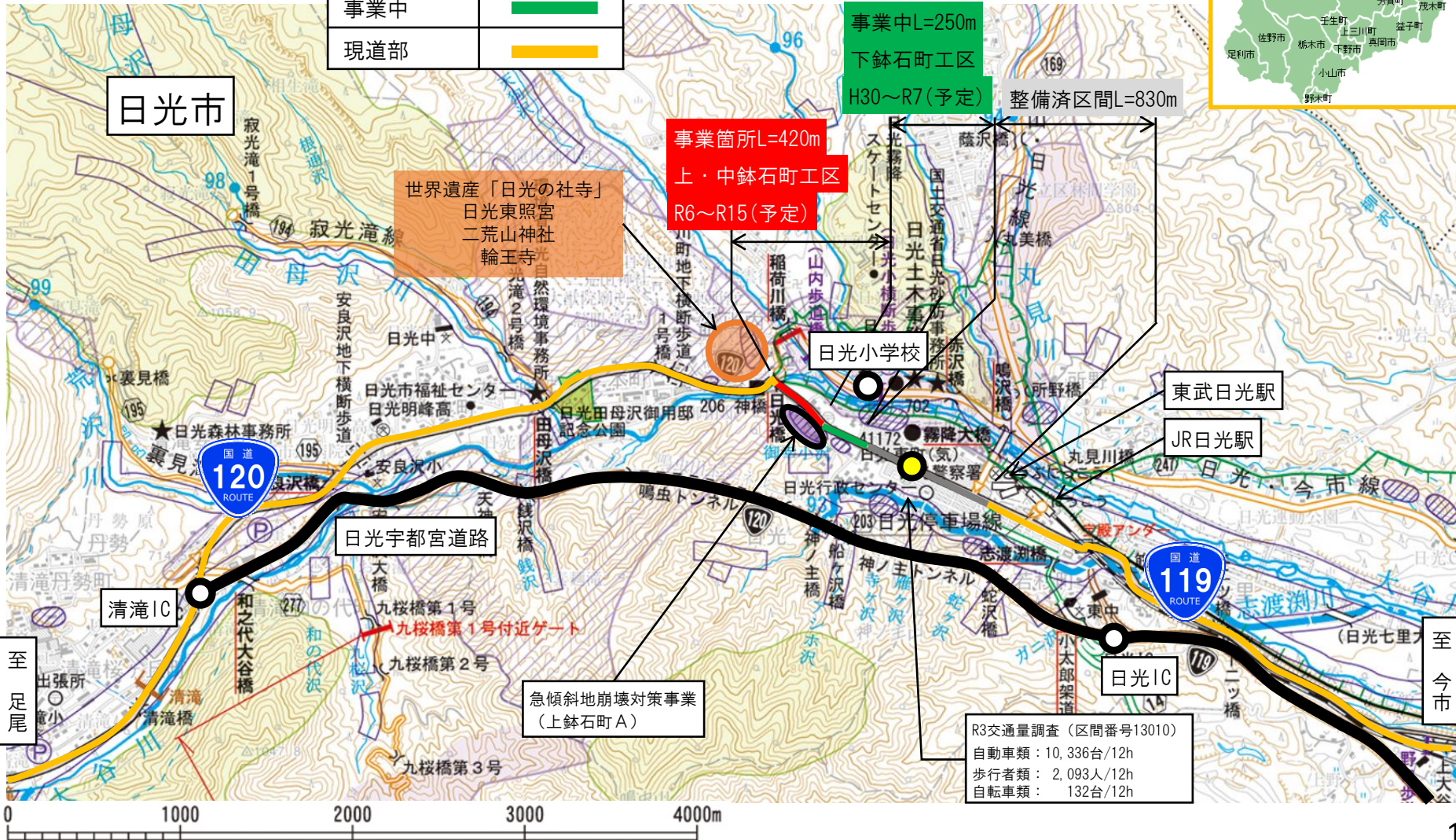
I 事業の概要

【事業箇所概要】

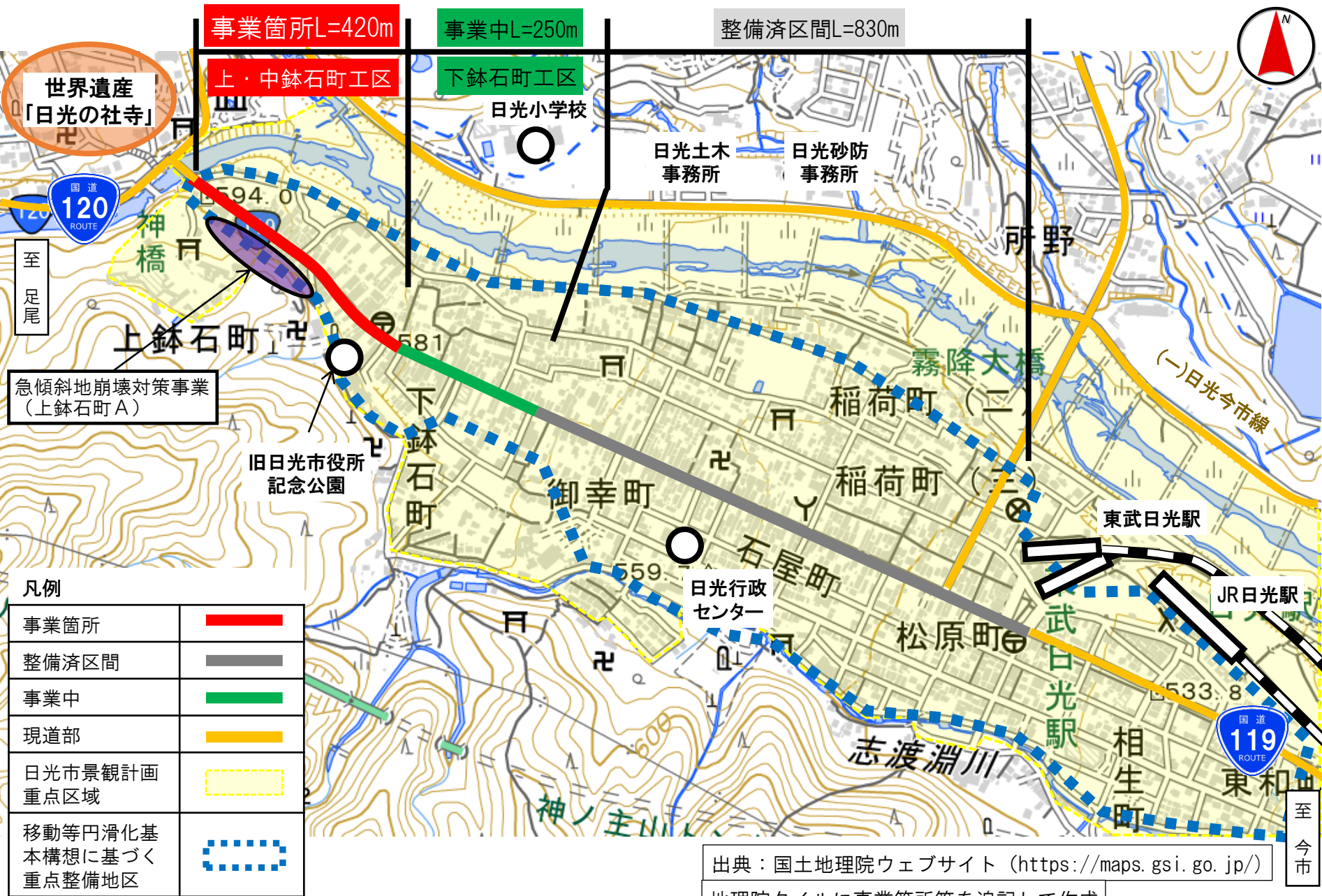


凡例

事業箇所	
整備済区間	
事業中	
現道部	



I 事業の概要



I 事業の概要

【事業の目的、事業発案の経緯・背景】

一般国道119号は、日光市山内を起点とし宇都宮市街地に至る広域幹線道路であり、第1次緊急輸送道路にも指定されている路線である。

また、本事業箇所は、世界遺産「日光の社寺」に通じる門前町に位置し、年間約500万人を超える観光客が訪れる地域である。

しかし、現道は歩道幅員が狭く、歩道内の電柱等が支障となり、歩行者同士のすれ違いが困難になるなど、安全な通行の確保や、門前町としての魅力ある街並みの形成が課題となっている。また、電柱の倒壊や急傾斜地の崩壊等により、緊急輸送道路の機能確保が困難となる恐れがある。

このため、本事業では歩道の拡幅や美装化、電線類の地中化等を行うことで、安全・安心で魅力ある道路空間の整備を図るものである。

現状と課題

中鉢石町

車道に歩行者があふれている状況



整備イメージ

石屋町（完了工区）



バリアフリー化した歩道、
電線類の地中化

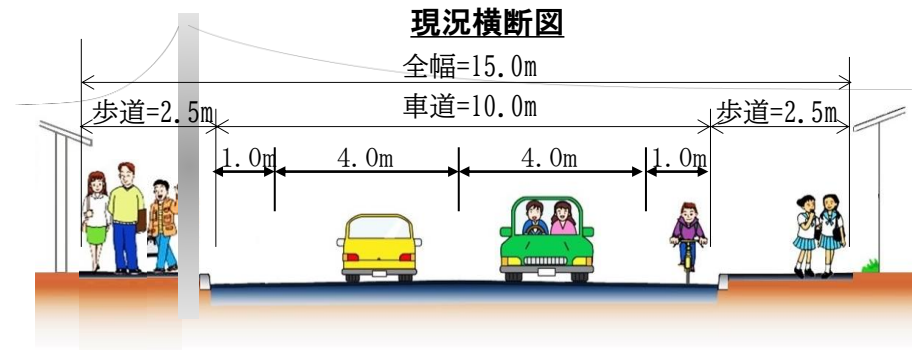
I 事業の概要

【事業内容（事業の必要性）】

1 歩行者・自転車の安全確保

歩行者数は、1日約2,000人を超えているが、現在の歩道幅員が2.5mと狭く、歩道内の電柱が通行の支障となっているため、歩行者が歩道をはみ出して通行するなど、安全で円滑な通行に支障をきたしていることから、歩行者・自転車の安全確保が必要。

整備前



I 事業の概要

【事業内容（事業の必要性）】

2 防災機能の強化

本路線は第1次緊急輸送道路であるが、急傾斜地の崩壊や電柱倒壊等による災害時に通行止めなどのおそれがあり、緊急輸送道路としての防災機能の強化が必要。

災害時の電柱倒壊



出典：無電柱化事業における合意形成の
進め方ガイド（案）国土交通省

国道119号と急傾斜地が近接している状況



I 事業の概要

【事業内容（事業の必要性）】

3 魅力ある街並みの形成

電柱等が林立するとともに、連続性と調和がとれない建物等があるため、良好な景観形成の支障となっており、世界遺産「日光の社寺」の門前町としてふさわしい魅力ある街並みの形成が必要。

整備前



- ・電線類が空間を阻害
- ・連続性と調和の欠如

I 事業の概要

【事業内容】

- 歩道を両側に1 m拡幅するとともに、電線類の地中化やバリアフリー化により、歩行者・自転車の安全で円滑な通行の確保を図る。
- 電線類の地中化や急傾斜崩壊対策事業と一体となった道路整備により、防災機能の強化を図る。
- 歩道等の美装化を行うとともに、市や沿線住民が進める景観整備*と連携した道路空間の整備を図る。

※当該地域は住民自らが、まちづくりの基本となる「日光東町まちづくり規範」を作成し、景観に配慮したファサード整備や民地側はさらに1 mの建築物のセットバックを行うこととしている。

整備前



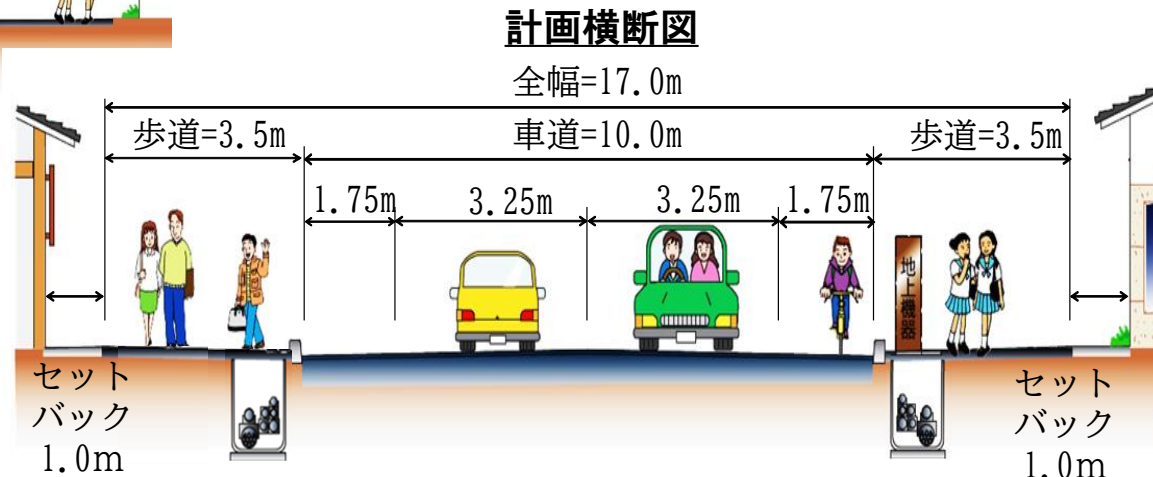
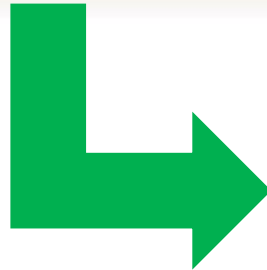
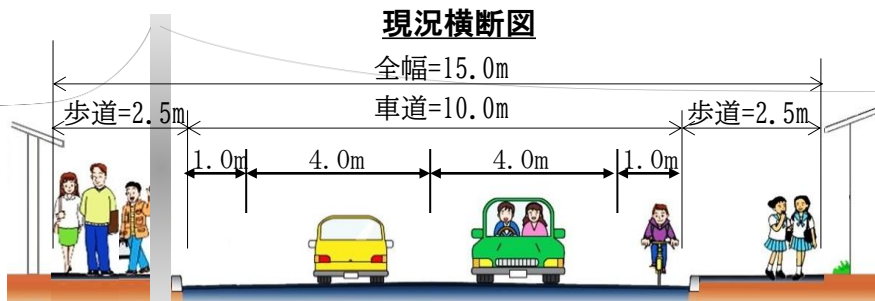
整備後(完了工区)



I 事業の概要

【事業内容】

- 1 総延長 : 4 2 0 m
- 2 標準幅員 : 1 7 . 0 m (※ 「計画横断図」 のとおり)
- 3 道路区分 : 第 4 種 第 1 級
- 4 計画交通量 : 12,000 台/日
- 5 車線数 : 2 車線



I 事業の概要

【事業予定期間】

令和6年度～令和15年度

	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
測量設計	←→										
用地		←→									
工事				←→							

【事業見込額及び内訳】

総事業費：約35億円

測量設計費	約 2 億円
用地補償費	約 2 5 億円
工事費	約 8 億円

【評価の視点】

1 事業により予想される効果及び影響

(1)歩行者・自転車の安全確保

- 歩道の拡幅や段差解消などのバリアフリー化、自転車通行帯の整備を行うことにより、歩行者・自転車の安全で円滑な通行が確保される。

(2)防災機能の強化

- 電線類の地中化により、災害時の救援活動や物資輸送に資する緊急輸送道路としての防災力が強化される。

(3)魅力ある街並みの形成

- 電線類の地中化や歩道の美装化により、魅力的な街並みが形成され、観光客の回遊性を向上させるとともに、賑わいをもたらし、観光産業の活性化等に寄与する。

Ⅱ 事業の評価

【評価の視点】

2 事業の適時性（今事業に着手する理由等）

- 本工区東側の下鉢石町工区が令和7年度に完成予定であることから、引き続き本工区の整備に着手し、投資効果を高める必要がある。
- 本工区の南側では、令和4年7月の豪雨によるがけ崩れの発生をうけ、令和6年度から実施する急傾斜地崩壊対策事業（上鉢石町A）と一体的に整備を進める必要がある。

3 事業の適地性

- 観光客が、東武日光駅やJR日光駅から世界遺産「日光の社寺」へ訪れるための、メインストリートであり、これまでの整備済み区間に引き続き、本工区の一體的な整備が必要である。

4 事業手法の適切性（県が事業主体となる理由等）

- 国道119号であることから、道路管理者として県が事業を実施する。

【評価の視点】

5 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。
- 電線類の地中化の整備手法に際し、低コスト手法を活用することにより、工事期間の短縮やコストの縮減を図る。

低コスト手法の比較（例）

	管路の浅層埋設方式	小型ボックス活用埋設方式 (先斗町方式)	直接埋設方式
概要	 <p>管路の事例(国内)</p>	 <p>小型ボックスの事例</p>	 <p>東一糸通での社会実験</p>
	<p>現行より管路を浅い位置に埋設する整備手法</p>	<p>小型ボックス内にケーブルを埋設する整備手法</p>	<p>ケーブルを地中に直接埋設する整備手法</p>
効果	<p>・掘削土量の削減，支障移設の減少が図れる。</p>	<p>・掘削土量の削減，支障移設の減少が図れる。 ・電力線（低圧）・通信線の同時収容が可能（高圧は不可）。</p>	<p>・掘削土量の削減，支障移設の減少，管路材料の削減が図れる。 ・電力線（高圧）は管路方式となる。</p>

出典：無電柱化事業における合意形成の進め方ガイド（案） 国土交通省

Ⅱ 事業の評価

【県計画への位置付け】

県の計画名	該当する内容
とちぎ未来創造プラン	重点戦略4 安全安心戦略（暮らしの安全・安心向上プロジェクト）
県土づくりプラン2021	誰もが安全で安心して利用できる道づくり
とちぎ道づくりプログラム	地域を支える交通ネットワークの充実・強化 【2024～2028着手】
栃木県自転車活用推進計画	本県の魅力を高めるためのモデルルート“ルートNIKKO(ルート25)”の一部として、自転車走行環境整備を進めている

Ⅱ 事業の評価

【他計画・他事業との関連】

他計画	関連する内容
日光市景観計画 〔日光市策定〕	重点区域に指定され、市景観条例や日光東町まちづくり規範に基づき、門前町にふさわしい景観作りが進められている。
移動等円滑化基本構想 〔日光市策定〕	高齢者、障害者等の移動等円滑化が必要な重点整備地区に位置づけられている。

他事業	関連する内容
急傾斜地崩壊対策事業 (上鉢石町A) 〔栃木県県土整備部〕	土砂災害特別警戒区域に指定されており、砂防事業と一体的な整備が必要。

Ⅱ 事業の評価

【事業の対応方針（案）】

令和6年度から事業に着手する。