

# とちぎの道づくり～21世紀に向けての戦略\*

Strategies of the road building project in Tochigi ----- toward to the 21st century\*

有野 充朗\*\* 熊倉 一臣\*\*\*

By Mitsuo ARINO\*\* Kazuomi KUMAKURA\*\*\*

## 1. 栃木県の道路の状況

### (1) 栃木県は「くるま社会」

関東の北部に位置する栃木県は、首都東京から百キロ圏に位置する距離的優位性、全国有数の観光地と自然を有するなどの恵まれた環境、さらには勤勉な県民性などから、内陸型では日本最大規模の宇都宮清原工業団地をはじめとした多くの企業の立地、平成9年9月には県民人口が2百万人を突破するなど、順調に発展を続けている。

一方、島国日本の中では数少ない「海なし県」のひとつであること、公共交通機関が十分に発達していないことなどから、県民の日常生活や経済社会活動は、自動車交通に支えられた「くるま社会」となっているのが実態である。

表-1 「栃木県はくるま社会」を示すデータ

項目	データ	全国順位	備考(引用文献)
自動車普及率	95.2%	2位	H11 全国消費実態調査
自動車免許保有率	63.2%	2位	H11 交通年間
1世帯当り乗用車保有台数	1.55台	5位	H11 道路のケツブツク
自動車利用通勤・通学率	57.7%	6位	H2 国勢調査

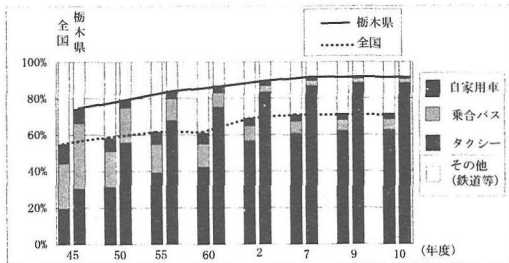


図-1 移動手段の推移 [旅客地域流動調査:運輸省]

### (2) 道路の現況

本県の道路は、改良率については70%弱に達しているものの、道路の混雑状況等も要素として算出した整備率については、その整備量が交通量の伸びに

追いつかないため、未だ50%にも達していない状況である。

表-2 本県道路の整備率、改良率[道路統計年報1999:建設省]

	改良率	全国順位	舗装率	全国順位	整備率	全国順位
国道	89.5%	26位	97.4%	6位	39.9%	42位
県道	44.5%	23位	73.8%	10位	44.5%	26位
本県計	67.6%	24位	79.6%	9位	43.4%	29位
全国平均	69.8%		64.4%		51.2%	

### (3) 県民の要望

本県が、平成11年度に公聴事案として県民から受けた要望について取りまとめたものを図-2に示す。上位7項目の内、4項目が道路に対するものであり、道路整備に対する県民の関心の高さをうかがい知ることができる。

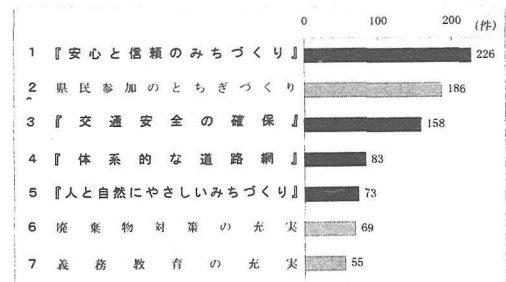


図-2 平成11年度公聴事案における要望 [栃木県資料]

## 2. 次期総合計画の骨子

### (1) 総合計画策定の意義

本県では、現在、平成13年度を初年度とする5ヵ年計画である「とちぎ21世紀プラン」の策定作業を進めている。本計画は、21世紀初頭における郷土「とちぎ」の将来像を描き、その実現に向け、今後5ヵ年間の県の仕事の進め方、それぞれの仕事の相互関係を明らかにする県行政の基本指針として重要な役割を担うものである。

### (2) 県土づくりの基本方向

～「国土交流拠点とちぎ整備構想」

本県は、東京圏から東北・北海道方面に向かう国

\* キーワード：道路計画

\*\* 栃木県土木部道路建設課 課長

\*\*\* 正員 // 企画調査担当 主査

(〒320-8501 栃木県宇都宮市埜田1丁目1番20号、

TEL 028-623-2408、FAX 028-623-2417)

土軸である「北東国土軸」と、太平洋から関東内陸部、日本海方面に向かう「首都圏大環状連携軸」が交差するところに位置する。21世紀においては、本県の文化や自然、産業の集積などの多彩な特色を生かし、成田、福島空港や常陸那珂港などを活用した全国、さらには世界と連携した地域づくりを目指すとともに、その交流の成果を県土の発展、県民生活の向上に結びつけていくこと（「国土交流拠点とちぎ」の形成）を県土づくりの基本方向としている。

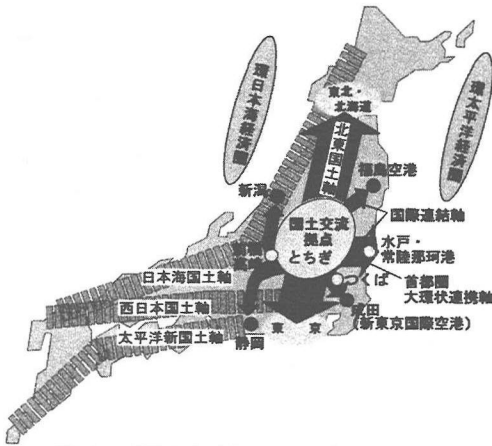


図-3 「国土交流拠点とちぎ」の概念図

さらに、県内の各地域においては、各地域間はもとより、全国、さらには世界に向って、生活・経済・文化などの目的や機能に応じた交流・連携が、図-4に示す「コリドール・ネットワーク」を中心に活発に展開され、県民生活の質的向上を目指すものである。

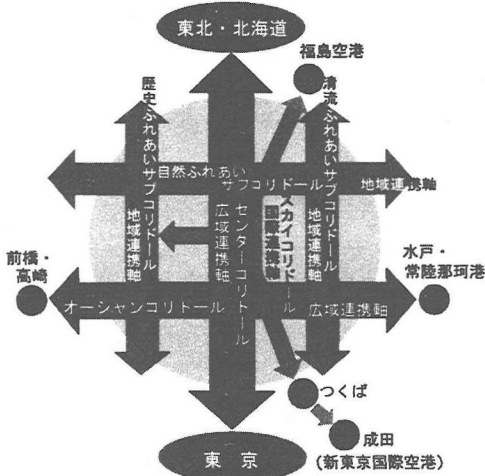


図-4 コリドールネットワーク

### 3. とちぎの道づくり戦略

#### (1) 次期総合計画における道づくりの位置づけ

道づくりは、「国土交流拠点とちぎ整備構想」を実現し、地域の交流・連携を支援する重要な社会基盤であることや、地球温暖化ガス対策をはじめとする環境政策にも直結するなど、ほとんどの行政施策に関わる重要施策である。

なお、図-5に示す政策の体系は、次期総合計画に道づくり戦略の中核をなす政策として位置付けたものであり、「活力ある交流連携の基盤をつくる」を基本政策としている。

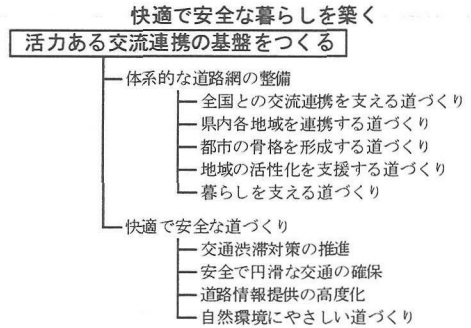


図-5 政策の体系

#### (2) 広域道路網マスタープラン

図-3に示す「国土交流拠点とちぎ整備構想」、及び図-4に示す「コリドール・ネットワーク」を実現するための基盤となる道路整備の具体的なイメージとなるのが、「広域道路網マスタープラン」である。

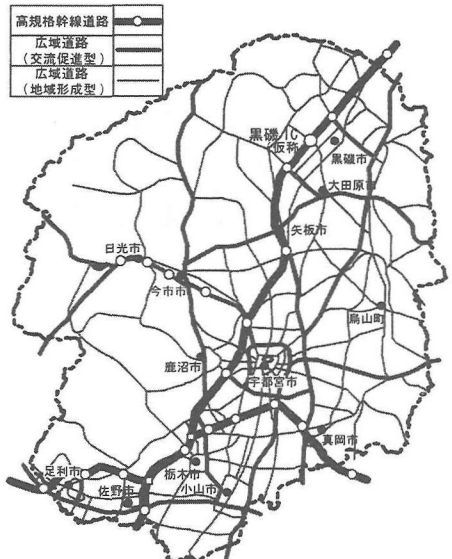


図-6 広域道路網マスタープラン

「広域道路網マスタープラン」は、県内各地域をはじめ、都道府県の区域を越えた広域レベルでの交流、地域の連携を促進するため、東北縦貫自動車道や北関東自動車道の整備とあわせ、地域高規格道路やこれらと一体的に機能する広域的な幹線道路網の整備を計画的に進めるための基本計画であり、現在策定作業を進めている次期総合計画に先立ち、平成10年度の「新・道路整備計画」策定時に公表したものである。

さらには、道路事業の透明性を確保するとともに、計画の内容、整備スケジュール等を明らかにするために、平成10～19年度における10年間の主な整備予定箇所を「道路の整備に関するプログラム」として取りまとめ公表している。

### (3) 構想実現に向けての取組

ここでは、先に示した広域道路マスタープランを基本として、次期総合計画期間において特に重点的な取組が必要と考える以下の3点について、その取組方針、整備目標、効果について詳述する。

#### 1) 県土60分構想

これは、①県内において政治、経済の中心である宇都宮市と各市町村の時間距離を短縮し、県内各市町村の通勤、通学圏などを拡大する、②都市的サービスと、地方の豊かな自然や文化などの両方を享受できる空間を創出する、③高度医療施設を有する病院などの県内拠点施設と各市町村のアクセス性を高める、④各市町村固有の文化や伝統などを共有、又は補完し市町村間の交流・連携を促進する、などを目標とし、以下の2点を具体的指標としている。

- ・県内各地域と県都宇都宮市を60分で結ぶ。
- ・県内の主要都市間を60分で結ぶ。

図-7は、平成13～17年度の次期総合計画内における道路投資を想定し、県内各地域と宇都宮市間の60分圏域の拡大範囲を示したものである。

なお、宇都宮市の基準点は、その位置が中心市街地や駅などの拠点に近接していること、県民からその位置が広く認知されていることから県庁とした。

#### 2) 高速 I C 30分構想

本県は、東北縦貫自動車道（北東国土軸）と、本年7月に一部供用し残る区間も整備が進む北関東自動車道（首都圏大環状連携軸）が南北、東西に交差する恵まれた立地条件にある。

本構想は、この2つの高速道路を機軸として、地域高規格道路や広域道路を計画的に整備し、県内各地域と高速道路 I C を30分で結ぶことを目的としたものである。

図-8に、次期総合計画期間内の道路投資による I C アクセス30分圏域の拡大範囲を示す。

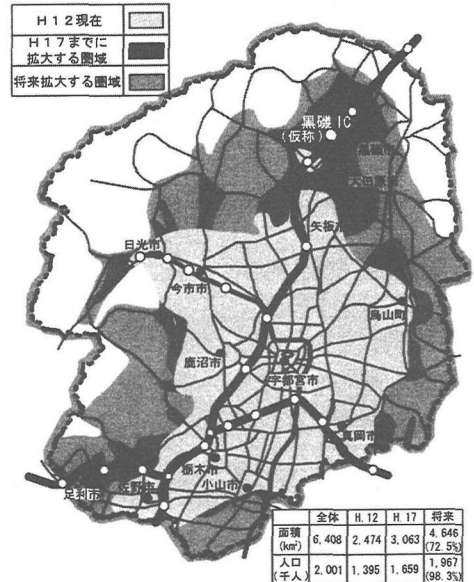


図-7 県土60分構想図

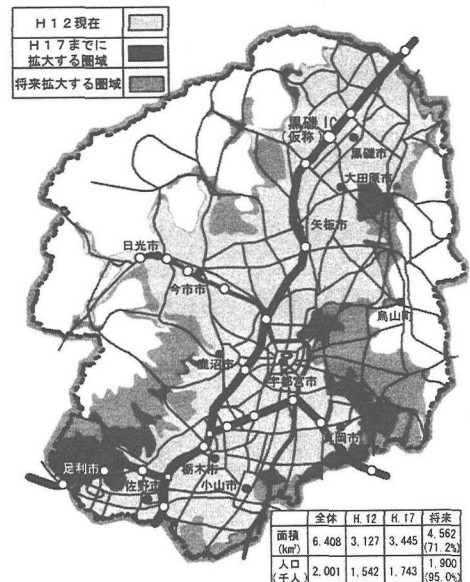


図-8 高速 I C 30分構想図

特に、日本道路公団が整備を進めている北関東自動車道や、本県が地域高規格道路「茨城西部・宇都

宮広域連絡道路」として整備を進めている一般国道119号宇都宮北道路、さらには、今後、本県が整備を進めることとしている東北縦貫自動車道黒磯ICの新設により、その範囲が飛躍的に拡大し、県民の余暇活動や企業の経済活動などが、高速交通網を中心としたコリドールネットワークを介して、県内はもとより、全国各地域や海外に向けて展開されることが期待される。

なお、ここに示す「県土60分構想」、及び「高速IC30分構想」については、道路政策の目的、効果を表す指標として公表するとともに、政策推進の管理指標として、毎年その成果を確認していくこととしている。

### 3) 道路情報提供の高度化

インターネットやカーナビの普及をはじめとした昨今の情報化社会の進展は目覚ましいものがあるが、道づくりにおいても、時代の趨勢を踏まえた新たな機能が求められてきている。

特に、今後増加が見込まれる高齢ドライバーに対する運転支援、渋滞や事故、目的地などの道路情報の提供、有料道路の自動料金収受など、安全・円滑・快適な走行環境を提供するとともに、その効果は、事故の減少、渋滞の緩和、地球温暖化ガス排出量の削減など多岐に渡るものである。

さらには、各地域固有の情報を提供することにより地域間の交流・連携を促進し、例えば新たな周遊観光ルートが確立されるなど、その効果は計り知れないものと考えられる。

本県の取組としては、次期総合計画期間内に、「たまり」の機能を持つ道の駅や高速道路のサービスエリアに「道路情報発信拠点」を整備し、ドライバーに道路情報や地域情報などを提供し、快適な交通環境を整備することとしている。

### 4. おわりに

今後、国や地方公共団体の財政基盤は益々厳しさを増すことが予想されることに加え、既存の社会資本ストックの維持補修や更新に掛かる費用負担が増加することなどから、従来のような右肩上がりの経済成長を前提とした投資規模を想定することは困難と考えられる。

しかしながら、未だ十分とはいえない道路整備の

水準、地域の交流・連携や高度情報化など道路が担う役割の多様化、さらには道路整備に対する県民の要望や期待などを鑑みれば、これまで以上に、重点的に道づくりを推進していくことが本県発展の鍵となることは明らかである。

今後とも、適切な事業評価、自然との共生、建設コストの縮減などについてこれまで以上に意を用いるとともに、情報公開、説明責任を遂行することを念頭に置きながら、「国土交流拠点とちぎ整備構想」の実現に向け、効果的・効率的な道づくりを推進して参る所存である。

### 参考文献

- 1) 建設白書2000 建設省編

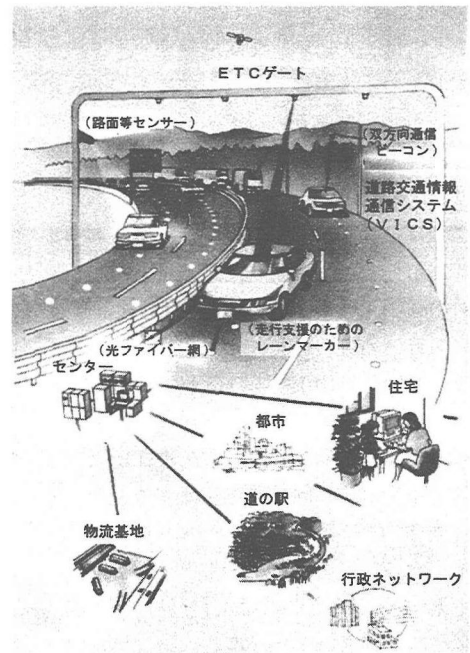


図-9 「道路情報提供」の将来イメージ図

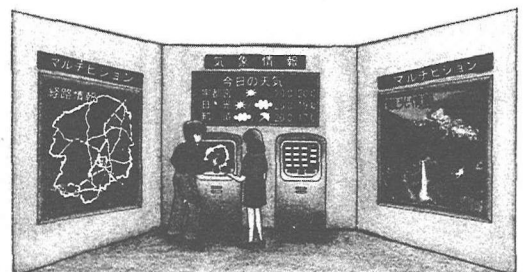


図-10 「道路情報発信拠点」整備イメージ図