

(案)

第 2 次那須塩原市道路整備基本計画 (改定版)

【安全安心で持続可能な地域社会の形成を支える道づくり】



令和 5年 3月

那須塩原市

目 次

1 目的と概況	1
2 道路整備を取り巻く変化	4
3 第2次那須塩原市道路整備基本計画 前期の検証	7
4 第2次那須塩原市道路整備基本計画 後期の基本方針	16
5 基本方針・整備テーマ別の整備対象路線と整備内容	18
6 第2次那須塩原市道路整備基本計画 後期対象路線区間図	23
《参考資料》	
1 那須塩原市の概況	28
2 交通現況と問題点	36
3 道路整備を取り巻く変化	52
4 道路に関する上位計画・関連計画	62

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



4 質の高い教育を
みんなに



9 産業と技術革新の
基盤をつくろう



11 住み続けられる
まちづくりを

持続可能な開発目標 SDGs

2015年の国際サミットで採択。

「だれ一人残さない」持続可能で多様性と包括性のある社会の実現に向けた、2030年年限とする17の国際目標。

道路事業では、下記の目標達成に向けて施策を実施します。

「4. 質の高い教育をみんなに」

「9. 産業と技術革新の基盤をつくろう」

「11. 住み続けられるまちづくりを」

1 目的と概況

(1) 目的

平成18年10月に「第1次那須塩原市道路整備基本計画」を策定した以降、自動車交通需要、社会経済の変化から新たに解決しなければならない課題に対応するため、平成29年3月に「第2次那須塩原市道路整備基本計画」（以下、「本計画」という）を策定した。本計画の策定から5年が経過し、人口減少・少子高齢化社会の進行、大規模自然災害等の市民意識の変化、市民ニーズの多様化、また、道路整備を取り巻く環境も厳しさを増していることから見直しの必要である。

今回の見直しでは、前期実施期間（平成29年度～令和4年度）での達成状況や社会情勢の変化、新型コロナウイルス感染症の影響による交通状況、道路整備を取り巻く変化や道路利用者のニーズを踏まえ、上位・関連計画と整合を図りながら「第2次那須塩原市道路整備基本計画（改定版）」を策定し実行性を高めるものとする。

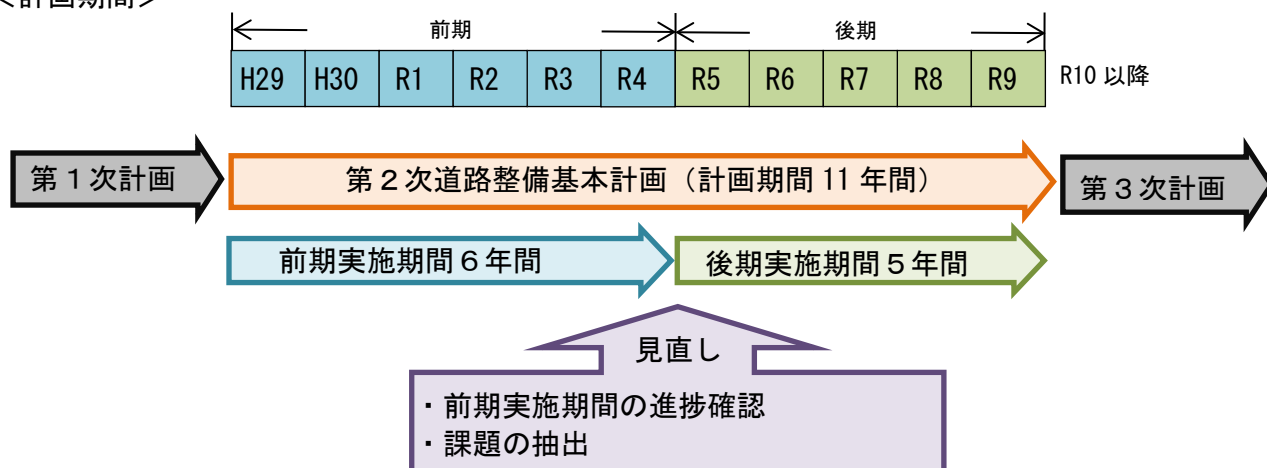
(2) 対象地域

那須塩原市全域（592.74 km²）を対象とする。

(3) 計画の期間

上位計画である「第2次那須塩原市総合計画」と整合を図るため、計画期間を1年延伸しており、現計画は平成29年度から令和9年度までの11年間となっている。

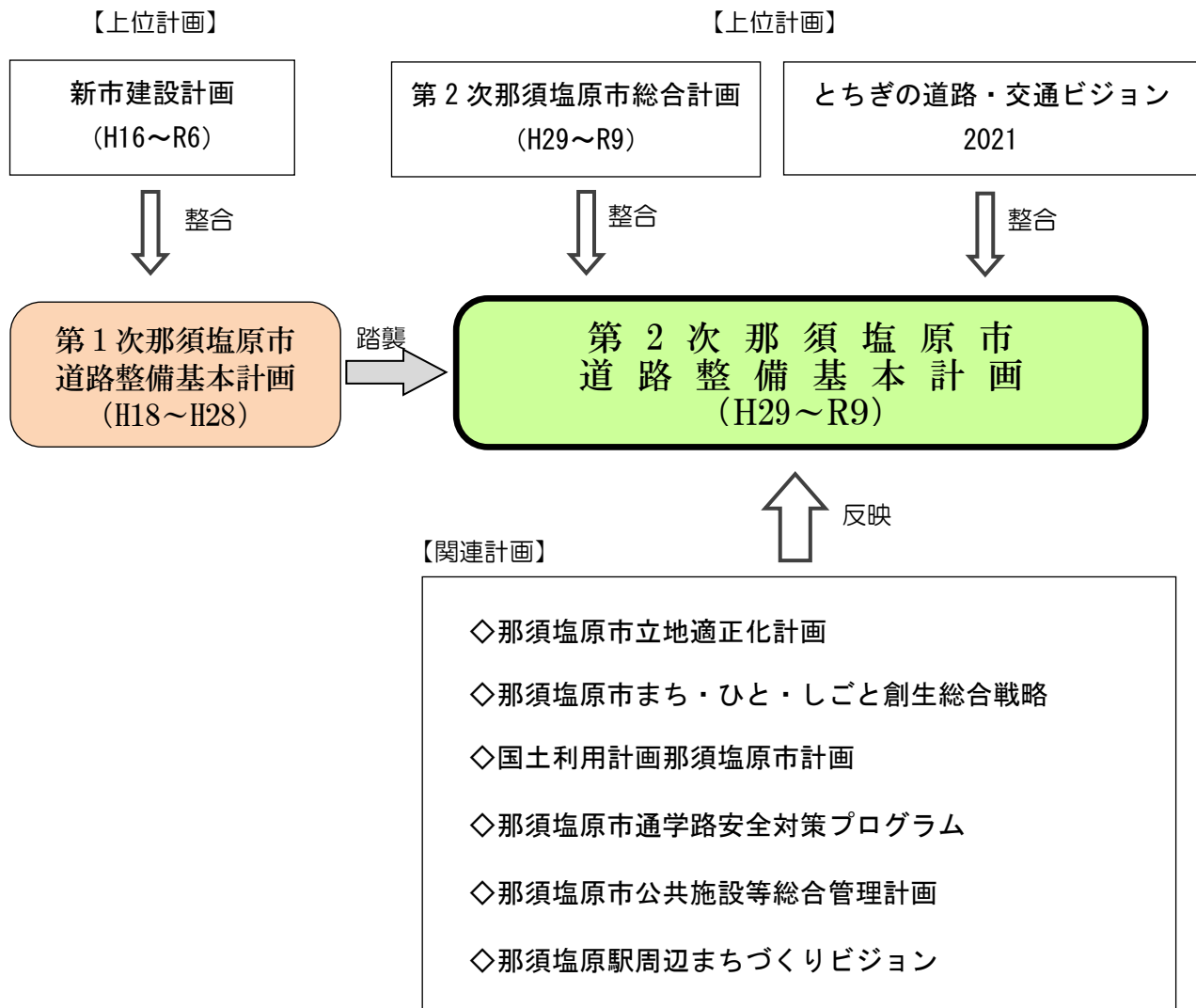
<計画期間>



(4) 計画の位置づけ

本計画は、第1次計画を踏襲するものであり、那須塩原市（以下、「本市」という）の上位計画である「第2次那須塩原市総合計画」や栃木県全体の道路・交通施策の指針である「とちぎの道路・交通ビジョン」との整合を図るとともに、「那須塩原市立地適正化計画」などの関連計画に加え、後期実施期間からは新たに「那須塩原駅周辺まちづくりビジョン」を関連計画として追加し、広域圏における道路網の強化を図る。

<第2次那須塩原市道路整備基本計画の位置づけ>



(5) 広域的位置づけの整理

本市は栃木県の北部、首都東京から 150 km圏、県都宇都宮市から約 50 kmの距離にあり、広大な那須野が原の北西一帯を占めている。市域は 592.74 km²と広範で山岳部が約半分を占め、北側には那珂川(なかがわ)、南側には箒川(ほうきがわ)が南東方向に流れている。

市域の南西から北東にかけて、JR東北新幹線とJR東北本線が縦貫しており、JR西那須野駅、JR那須塩原駅、JR黒磯駅の3つの駅がある。

また、東北自動車道及び国道4号が縦貫しており、西那須野塩原インターチェンジ、黒磯板室インターチェンジがあり、一般国道400号下塩原バイパスが開通したほか、西三島地区一般国道400号、一般国道4号西那須野道路が整備中となっている。



図 1-1 那須塩原市の位置

2 道路整備を取り巻く変化

(1) 那須塩原市における道路整備を取り巻く変化のまとめ

①自動車依存の高さ

本市の自動車保有総数は人口の伸びを上回る増加傾向で推移していたが、平成 30 年度から令和元年度にかけては横ばいとなっており、今後、少子高齢化が進展するなか自動車交通需要の動向がどのように変化するか注視していく必要がある。(参考資料 P31)

②交通渋滞と環境への対応

塩原温泉や那須高原等、県内屈指の観光拠点を抱える本市においては、広域的な周遊交通が集中し、一般国道 4 号やインターチェンジ周辺の主要幹線道路等の交差点において交通渋滞が発生している。また、鉄道により東西交通が分断しており、朝夕のピーク時間帯では踏切での交通混雑も生じている。

今後の道路整備においては、連続したネットワークの確保により交通渋滞の緩和等を図り、円滑な交通処理によって環境負荷の軽減を図っていくことが求められている。また、鉄道などの公共交通の利用促進を図るため、交通結節点へのアクセス改善が必要である。

(参考資料 P36～39)

③少子高齢化の進展

本市の人口は 115,210 人(令和 2 年 10 月 1 日現在)であり、平成 27 年度の 117,146 人に対し 1.7%減少しており、今後更なる減少が危惧されている。

また、少子高齢化も進んでおり、高齢人口(65 歳以上の高齢者数)は、令和 22 年には 37,359 人となり、市民 10 人のうち 4 人が高齢者になると予想されている。このような高齢社会を迎えるに当たって、地域社会の活力を維持・発展させるためには、高齢者等の社会参加の促進とそれを支えるモビリティの確保が必要不可欠であり、道路整備においてもそれらに寄与することが求められる。(参考資料 P28・53)

④産業構造の変化

全国的に第 1 次・第 2 次産業の割合が低下する一方で第 3 次産業は上昇し、社会経済のソフト化・サービス化が進展するなか、本市においても第 3 次産業の割合は依然高くなっている。特に豊かな自然や伝統文化などの多くの観光資源を生かした交流産業(観光)をはじめ、健康産業、環境産業など新たな社会ニーズに対応した産業の推進に資する道路整備が重要になっている。(参考資料 P53)

⑤自動車交通量の減少

平成 22 年度・平成 27 年度の道路交通センサス交通量調査結果を比較すると、平成 27 年度にかけ、交通量が減少している路線が多く見られる。

このような状況下において、自動車交通量調査などの結果を注視し、道路整備における重要路線を把握し、地域を支えるネットワークを確保していく必要がある。(参考資料 P45～51)

⑥厳しい財政状況と広域的視点の重視

全国的な状況と同様に、本市においても厳しい財政状況のなか、高度化に対応した自治体DX（デジタル・トランスフォーメーション）推進計画の活用等、行財政運営や多様な住民ニーズに対応することが求められている。

このような課題に対応するため、広域的な連携を行い、競争力のある都市の形成、公共・公益施設の整備に際しての投資の重点化・効率化、貴重な自然環境の保全・活用等を図っていくことが必要とされ、地域間の連携を図る上で、道路整備は重要な役割を担っている。

（参考資料P55）

⑦栃木県のみちづくりとの整合

栃木県全体のみちづくりの基本方針（とちぎの道路・交通ビジョン）を踏まえて、本市が対応すべき道路整備を推進する必要がある。

⇒全国・海外と連携するネットワークの整備

- ◇広域道路ネットワークの強化
- ◇広域周遊を実現する公共交通の利便性向上
- ◇災害時における代替道路網の整備など

⇒県内各拠点をつなぐ交通ネットワーク

- ◇拠点間の連携・交流を支える道路ネットワークの強化
- ◇拠点間の移動を支える公共交通ネットワークの確保・充実
- ◇防災拠点間を相互に連絡する道路ネットワークの維持・強化など

⇒地域を支える交通ネットワークの整備

- ◇暮らしの安全を確保する道路網の整備
- ◇公共交通サービスの確保・充実
- ◇避難所周辺道路における防災対策など

（参考資料P56～58）

⑧社会資本整備の推進

国全体の施策として閣議決定されている社会資本整備重点計画や社会資本整備審議会道路分科会の提言等を踏まえ、本市の道路に該当または関連する整備については「持続可能な地域社会の形成に努める」をテーマに沿って推進していく必要がある。

（参考資料P59）

⑨各種上位・各種関連計画との整合

本市では、道路整備に関連する上位計画・関連計画が各種策定されており、これらの計画における戦略や政策との整合を図り、一体的な各種計画の推進に寄与することが必要である。

（次頁、表2-1参照）

表 2-1 上位・関連計画（抜粋）

上位・関連計画	年次	方針
新市建設計画	平成26年12月	1市2町の速やかな一体性の確立及び地域の役割分担の明確化と均衡ある発展を図るとともに、 <u>住民サービス・福祉の維持・向上を図る</u> ために、新市の建設の方針及び建設計画を策定
第2次那須塩原市総合計画	令和3年6月	土地利用構想における各種拠点（広域拠点、地域拠点、生活拠点）それぞれへの移動を円滑にするため、 <u>幹線道路の整備や公共交通ネットワークの充実を図り、拠点間における機能の連携軸を形成</u>
とちぎの道路・交通ビジョン ～構想2021～	令和3年6月	21世紀中頃の栃木県の姿を展望しながら、県政の基本指針である栃木県重点戦略「 <u>とちぎ未来創造プラン</u> 」に掲げるめざす将来像「 <u>人が育ち、地域が活きる 未来に誇れる元氣な“とちぎ”</u> 」の実現に向けて施策の方向性を示す道路・交通分野の基本計画
那須塩原市立地適正化計画	平成30年3月	少子高齢化社会の進展に備え、拡散型の都市構造から、 <u>集約型の都市構造（コンパクトシティ）への転換</u> を図り、効率的で持続可能な都市づくりを推進するため、都市計画マスタープランの高度版として策定
那須塩原市まち・ひと・しごと創生総合戦略	令和3年9月	7つの重点施策として、「雇用：市内への企業立地促進・雇用の創出」、「暮らし： <u>快適な生活への支援</u> 」などを提示
国土利用計画那須塩原市計画	令和3年9月	健康で文化的な生活環境の確保と市土の均等ある発展を基本理念として、 <u>市民生活及び生産活動の根幹的施設となる道路整備を推進</u>
那須塩原市通学路安全対策プログラム	令和4年3月	<u>継続的に通学路の安全を確保</u> するため、登下校児童の死傷事故が全国的に多発したことを受けて実施された緊急合同点検後においても合同点検を継続し、対策実施後の効果把握も行うことにより、P D C Aサイクルとして繰り返し、交通安全対策を改善・充実
那須塩原市公共施設等総合管理計画	令和4年3月	財政状況の悪化が続く中、少子高齢化の進展などにより公共施設等の利用需要が変化していくことが予想されることを踏まえ、 <u>公共施設等の全体の状況を把握し、長期的な視点を持って、更新・統廃合・長寿命化などを計画的に実施</u>
那須塩原駅周辺まちづくりビジョン	令和3年3月	「 <u>住む人・来る人が共に拓き、育む栃木県北の拠点</u> 」を基本コンセプトとし、このコンセプトの実現に向け7つのビジョンプロジェクトを掲げ、それぞれ施策の方向を提示

(参考資料P62～83)

3 第2次那須塩原市道路整備基本計画 前期の検証

ここでは平成29年度から令和4年度までの前期実施期間6年間における事業の進捗状況及び達成状況を整理し、基本方針毎に検証・評価を行うものとする。なお、令和4年度の数値は実績の見込値を使用するものとする。

(1) 第2次那須塩原市道路整備基本計画の基本方針・整備テーマ

【基本方針1】都市力成長を支える骨格的な道づくり

- 拠点間の連携を強化する骨格道路の整備
- 拠点連絡ラインを補完する道路の整備

【基本方針2】安全で便利なまちづくりを支える道づくり

- 地域内の主要な道路の整備（補助幹線の整備）
- 地域内の利便性を高める道路の整備（生活道路の整備）
- 安心して通行できる歩行空間の整備

【基本方針3】コンパクトなまちづくりを推進する道づくり

- 各種都市機能や居住機能を誘導するための道路整備

【基本方針4】安全安心な通行を確保するための道路保全

- 傷んだ舗装等の修繕整備

(2) 整備状況の概要

本計画に示された基本方針毎の整備状況（令和4年度末時点）は、下表に示したとおりである。

整備対象路線 51 路線のうち、事業が完了しているのは 23 路線、事業継続中であるのは 13 路線となっており整備済延長に対する進捗率は 53.5%となっている。

本計画の前期実施期間において未着手となっている 15 路線については、基本方針毎の検証結果を踏まえ、後期実施期間において検討する。

表 3-1 道路整備計画前期実施期間に係る道路整備路線数（令和4年度末時点）

基本方針	対象 路線数 (路線)	内 訳			備考
		全体完了	継続中	未着手	
【1】都市力成長を支える骨格的な道づくり	5	1	2	2	
【2】安全で便利なまちづくりを支える道づくり	22	9	6	7	
【3】コンパクトなまちづくりを推進する道づくり	10	5	-	5	
【4】安全安心な通行を確保するための道路保全	14	8	5	1	
整備計画路線計	51 (56,316m)	23 (19,926m)	13 (10,179.4m)	15	

(3) 基本方針毎における検証

【基本方針1】 都市力成長を支える骨格的な道づくり（事業進捗率 23.2%）

■拠点間の連携を強化する骨格道路の整備（事業進捗率 40.7%）

事業延長 6,300m に対して整備済延長は 2,561m となっており、事業進捗率は 40.7%となる。1. 新南・下中野線①（2,100m）が事業継続中となっているなか、35.（仮称）下中野・三本木線は、同路線の延伸区間となるため、供用開始後の交通流動の変化により再度整備方針を検討することとし、未着手となっている。

■拠点連絡ラインを補完する道路の整備（事業進捗率 0.0%）

現在の事業進捗率は 0%であるが、34. 都市計画道路 3・3・4 号東那須野東通り（1,330m）については、予備設計や関係機関との協議が行われており、事業継続中とする。36.（仮称）洞島・横林線については、前期実施期間で未着手となっており、後期実施期間において事業継続とするか、検討が必要となる。

表 3-2 【基本方針1】 都市力成長を支える骨格的な道づくりにおける進捗率状況

図面番号	路線名	事業延長 (m)	整備済延長 (m)	事業進捗率 (%) ※1	事業進捗状況
【基本方針1】 都市力成長を支える骨格的な道づくり					
■拠点間の連携を強化する骨格道路の整備					
1	新南・下中野線①	2,100	861.2	41.0%	継続中
2	新南・下中野線②	1,700	1,700	100.0%	完了
35	（仮称）下中野・三本木線	2,500	0	0.0%	未着手
合計		6,300	2,561	40.7%	-
■拠点連絡ラインを補完する道路の整備					
36	（仮称）洞島・横林線	3,400	0	0.0%	未着手
34	都市計画道路 3・3・4 号東那須野東通り	1,330	0	0.0%	継続中
合計		4,730	0	-	-
基本方針 合計		11,030	2,561	23.2%	-

※1 事業進捗率は事業延長に対する整備済延長より算出（以下省略）

「都市力成長を支える骨格的な道づくり」では、総事業延長 11,030m に対し整備済延長は 2,561m となっており、進捗率は 23.2%と低い状況となっている。拠点間の連携を強化する骨格的な道づくりを実現するため、新南・下中野線の全線供用開始は不可欠であり、後期実施期間においても重要路線として進めていく。

また、都市計画道路 3・3・4 号東那須野東通りは那須塩原駅を南北に繋ぐネットワークを形成するため、事業を継続していく必要がある。

【基本方針2】 安全で便利なまちづくりを支える道づくり（事業進捗率 40.6%）

■地域内の主要な道路の整備（補助幹線の整備）（事業進捗率 74.2%）

事業延長 6,821m に対して整備済延長は 5,061m となっており、進捗率は 74.2% である。
未完了である 3. 湯街道 2 号線 (2,200m)、4. 埼玉・鳥野目線 (1,320m) の 2 路線 (3,520m) についても事業継続中であり、概ね順調な進捗となっている。

■地域内の利便性を高める道路の整備（生活道路の整備）（事業進捗率 53.3%）

事業延長 3,215m に対して整備済延長は 1,715m となっており、進捗率は 53.3% となる。
未完了の 2 路線のうち、10. 井口 9 6 6 号線 (710m) については、一部工事及び用地取得等が進めている状況であり、後期実施期間での供用開始が見込まれている。また、13. 加治屋堀線 (1,000m) についても継続して事業を進めており、概ね順調な進捗状況と言える。

■安心して通行できる歩行空間の整備（事業進捗率 5.5%）

事業延長 7,705m に対して整備済延長は 423m となっており、進捗率は 5.5% と低く、整備が停滞している。これは、国庫補助事業における内示状況や事業費配分の結果により、38, 40, 18, 45, 46, 48, 19 の 7 路線 (5,082m) が未着手となっていることによる。

表 3-3 【基本方針2】 安全で便利なまちづくりを支える道づくりにおける進捗率

図面番号	路線名	事業延長(m)	整備済延長(m)	事業進捗率(%) ※1	事業進捗状況
【基本方針2】 安全で便利なまちづくりを支える道づくり					
■地域内の主要な道路の整備（補助幹線の整備）					
3	湯街道 2 号線	2,200	640	29.1%	継続中
4	埼玉・鳥野目線	1,320	1,120	84.8%	継続中
5	二区町・緑線①	1,026	1,026	100.0%	完了
6	島方芝中線	380	380	100.0%	完了
8	石林・二つ室線	895	895	100.0%	完了
11	黒磯西岩崎線①	1,000	1,000	100.0%	完了
合計		6,821	5,061	74.2%	-
■地域内の利便性を高める道路の整備（生活道路の整備）					
37	高柳・関根線	550	550	100.0%	完了
7	下永田 2 7 4 号線	735	735	100.0%	完了
10	井口 9 6 6 号線	710	0	0.0%	継続中
12	大夫塚 2 2 8 号線	180	180	100.0%	完了
13	加治屋堀線	1,000	210.2	21.0%	継続中
33	渡辺野間線	40	40	100.0%	完了
合計		3,215	1,715	53.3%	-
■安心して通行できる歩行空間の整備					
38	下永田 2 7 0、2 7 3 号線、緑・下永田 2 7 1 号線	1,140	0	0.0%	未着手
40	大夫塚 2 2 4 号線	240	0	0.0%	未着手
14	豊浦佐野線	75	75	100.0%	完了
17	石林・東赤田線	2,100	0	0.0%	継続中
18	下豊浦一分水線	752	0	0.0%	未着手
51	共墾社一分水線	448	348	77.7%	継続中
45	黒磯西岩崎線②	850	0	0.0%	未着手
46	東那須野高林線	900	0	0.0%	未着手
48	鍋掛横 3 号線	300	0	0.0%	未着手
19	埼玉縦 2 号線	900	0	0.0%	未着手
合計		7,705	423	5.5%	-
基本方針 合計		17,741	7,199	40.6%	-

「安全で便利なまちづくりを支える道づくり」では総事業延長 17,741m に対し整備済延長は 7,199m となっており、進捗率は 40.6%とやや低い状況となっている。

全体の進捗が遅れている原因としては、「安心して通行できる歩行空間の整備」の進捗率が 5.5%と低いことが挙げられ、安全で便利なまちづくりを支える道づくりを実現するために、後期実施期間においても継続的に取り組んでいく必要がある。

【基本方針3】 コンパクトなまちづくりを推進する道づくり（事業進捗率 54.1%）

■各種都市機能や居住機能を誘導するための道路整備

事業延長 5,075m に対し整備済延長は 2,745m となっており進捗率は 54.1%となる。

前期実施期間においては、対象路線 10 路線のうち、5 路線が整備完了しており、残り 41, 42, 43, 44, 50 の 5 路線については未着手となっている。

表 3-4 【基本方針3】 コンパクトなまちづくりを推進する道づくりにおける進捗率状況

図面番号	路線名	事業延長(m)	整備済延長(m)	事業進捗率(%)※1	事業進捗状況
【基本方針3】 コンパクトなまちづくりを推進する道づくり					
■各種都市機能や居住機能を誘導するための道路整備					
9	松浦町稲村線①	540	540	100.0%	完了
50	松浦町稲村線②	560	0	0.0%	未着手
39	豊浦新堀線	600	600	100.0%	完了
41	大夫塚225号線	350	0	0.0%	未着手
42	東三島514号線	270	0	0.0%	未着手
43	三島・三区町線	650	0	0.0%	未着手
44	島方団地上中野線	500	0	0.0%	未着手
15	大夫塚220号線	170	170	100.0%	完了
16	島方横2号線（無名橋）	135	135	100.0%	完了
47	大田原街道線	1,300	1,300	100.0%	完了
合計		5,075	2,745	54.1%	-

「コンパクトなまちづくりを推進する道づくり」では総事業延長 5,075m に対し整備済延長は 2,745m となっており、進捗率は 54.1%と概ね予定どおりである。

市街地における生活道路の整備やカラー舗装による歩行空間の整備を実施し、地域内の利便性と歩行者の安全性が向上した。

後期実施期間においても引き続き、コンパクトなまちづくり実現に向けて、地域特性や多様なライフスタイルを反映した道路整備を継続していく必要がある。

【基本方針4】 安全安心な通行を確保するための道路保全（事業進捗率 78.3%）

■ 傷んだ舗装等の修繕整備

事業延長 22,470m に対し整備済延長は 17,600m となっており、進捗率は 78.3%となる。
 前期期間においては、他事業との調整により 24. 東原一分水線（2,500m）が未着手となっているものの、概ね順調な進捗状況である。

表 3-5 【基本方針4】 安全安心な通行を確保するための道路保全における進捗率状況

図面 番号	路線名	事業 延長(m)	整備済 延長(m)	事業進捗率 (%) ※1	事業進捗 状況
【基本方針4】 安全安心な通行を確保するための道路保全					
■ 傷んだ舗装等の修繕整備					
20	二区町・緑線②	750	750	100.0%	完了
21	石丸鍋掛線	2,600	1,350	51.9%	継続中
22	島方芝中線	2,600	2,600	100.0%	完了
23	ときわが丘通り線	3,160	2,960	93.7%	継続中
24	東原一分水線	2,500	0	0.0%	未着手
25	黒磯唐杉線	2,400	2,400	100.0%	完了
26	上大貫西那須野線	1,300	1,300	100.0%	完了
27	穴沢戸田線	2,600	2,200	84.6%	継続中
28	太夫塚372号線	680	680	100.0%	完了
29	東三島横線	800	800	100.0%	完了
30	穴沢油井線	1,570	1,570	100.0%	完了
31	板室油井線	500	500	100.0%	完了
32	宇都野野崎北線	1,010	490	48.5%	継続中
49	幹線道路舗装修繕	市内	市内	0.0%	継続中
合計		22,470	17,600	78.3%	-

「安全安心な通行を確保するための道路保全」では、総事業延長 22,470m に対し整備済延長は 17,600m となっており、進捗率は 78.3%と概ね良好である。

道路の路面状況は日々変化しており、安全安心な道路の通行を確保するため、修繕に関しては、整備が必要となる路線の把握に努め、継続して事業を進めていく必要がある。

(4) 各路線における事業進捗状況

【継続路線】

継続中の路線は 12 路線となっており、事業効果発現のため、後期実施期間において継続し整備を行っていく必要がある。

なお、105. 石林・東赤田線 (2,100m) については、設計業務や用地買収のみのため、事業進捗率が 0%となっているが、後期実施期間内での工事着手を予定している。

表 3-6 事業進捗状況【継続路線】

図面 番号	路線名	事業 延長(m)	整備済 延長(m)	事業進捗率 (%)
【基本方針1】 都市力成長を支える骨格的な道づくり				
■ 拠点間の連携を強化する骨格道路の整備				
1	新南・下中野線①	2,100	861.2	41.0%
■ 拠点連絡ラインを補完する道路の整備				
34	都市計画道路 3・3・4 東那須野東通り	1,330	0	0.0%
【基本方針2】 安全で便利なまちづくりを支える道づくり				
■ 地域内の主要な道路の整備（補助幹線の整備）				
3	湯街道 2 号線	2,200	640	29.1%
4	埼玉・鳥野目線	1,320	1,120	84.8%
■ 地域内の利便性を高める道路の整備（生活道路の整備）				
10	井口 9 6 6 号線	710	0	0.0%
13	加治屋堀線	1,000	210.2	21.0%
■ 安心して通行できる歩行空間の整備				
17	石林・東赤田線	2,100	0	0.0%
51	共墾社一分水線	448	348	77.7%
【基本方針4】 安全安心な通行を確保するための道路保全				
■ 傷んだ舗装等の修繕整備				
21	石丸鍋掛線	2,600	1,350	51.9%
23	ときわが丘通り線	3,160	2,960	93.7%
27	穴沢戸田線	2,600	2,200	84.6%
32	宇都野野崎北線	1,010	490	48.5%

【未着手路線】

前期実施期間における未着手路線は 15 路線となっており、道路現況が計画当初における整備目的に合致しなくなったもの、事業用地や財政的な制約により事業着手ができなかったものとなっている。

表 3-7 事業進捗状況【未着手路線】

図面 番号	路線名	事業 延長(m)
【基本方針1】 都市力成長を支える骨格的な道づくり		
■ 拠点間の連携を強化する骨格道路の整備		
35	(仮称) 下中野・三本木線	2,500
■ 拠点連絡ラインを補完する道路の整備		
36	(仮称) 洞島・横林線	3,400
【基本方針2】 安全で便利なまちづくりを支える道づくり		
■ 安心して通行できる歩行空間の整備		
18	下豊浦一分水線	752
38	下永田270、273号線、緑・下永田271号線	1,140
40	太夫塚224号線	240
45	黒磯西岩崎線②	850
46	東那須野高林線	900
48	鍋掛横3号線	300
19	埼玉縦2号線	900
【基本方針3】 コンパクトなまちづくりを推進する道づくり		
■ 各種都市機能や居住機能を誘導するための道路整備		
41	太夫塚225号線	350
42	東三島514号線	270
43	三島・三区町線	650
44	島方団地上中野線	500
50	松浦町稲村線②	560
【基本方針4】 安全安心な通行を確保するための道路保全		
■ 傷んだ舗装等の修繕整備		
24	東原一分水線	2,500

(5) 整備状況に基づく達成状況からの検証結果のまとめ

- ・本計画の前期実施期間における整備状況については、事業延長ベースで 53.5%（令和4年度末）の進捗となっており、概ね計画どおりと言える。なお、基本方針毎の整備済延長、進捗率については、下表 3-9 のとおりとなる。

表 3-9 各方針による事業延長ベースの進捗率

方針名	事業延長 (m)	整備済延長 (m)	事業進捗率 (%)
全基本方針	56,316	30,105	53.5%
【基本方針1】都市力成長を支える骨格的な道づくり	11,030	2,561	23.2%
■拠点間の連携を強化する骨格道路の整備	6,300	2,561	40.7%
■拠点連絡ラインを補完する道路の整備	4,730	0	0.0%
【基本方針2】安全で便利なまちづくりを支える道づくり	17,741	7,199	40.6%
■地域内の主要な道路の整備（補助幹線の整備）	6,821	5,061	74.2%
■地域内の利便性を高める道路の整備（生活道路の整備）	3,215	1,715	53.3%
■安心して通行できる歩行空間の整備	7,705	423	5.5%
【基本方針3】コンパクトなまちづくりを推進する道づくり	5,075	2,745	54.1%
■各種都市機能や居住機能を誘導するための道路整備	5,075	2,745	54.1%
【基本方針4】安全安心な通行を確保するための道路保全	22,470	17,600	78.3%
■傷んだ舗装等の修繕整備	22,470	17,600	78.3%

なお、基本方針毎に検証を行った結果、後期実施期間の課題としては以下のような項目が挙げられる。

- ・拠点間の連携を強化する骨格的な道づくりを実現するため、新南・下中野線の供用開始は不可欠であり、後期実施期間においても重要路線として進めていく必要がある。
- ・未着手路線が多くある「安心して通行できる歩行空間の整備」の進捗率が 5.5%と低いことから、「安全で便利なまちづくりを支える道づくり」を実現するために、後期実施期間においても継続的に取組んでいく必要がある。
- ・「コンパクトなまちづくりを推進する道づくり」では、後期実施期間においても引き続き実現に向けて、地区特性や多様なライフスタイルを反映した道路整備を促進する。
- ・「安全安心な通行を確保するための道路保全」では、安全安心な道路の通行を確保するため、整備必要路線の把握に努め、継続して事業を進めていく必要がある。

これらの検証結果、課題をもとに、4章以降において後期実施期間における基本方針の決定、整備対象路線の選定を行っていくものとする。

4 第2次那須塩原市道路整備基本計画 後期実施期間の基本方針

(1) 道路整備の基本方針

基本方針については、“まちの安全安心”や“持続可能なまちづくり”などの考え方を引き続き取り入れて道路整備を進めていくことから、基本テーマは前期からの継続とし、『安全安心で持続可能な地域社会の形成を支える道づくり』とする。また、基本方針・整備テーマも継続とする。

【第2次那須塩原市道路整備基本計画 後期実施期間の基本テーマ】

安全安心で持続可能な地域社会の形成を支える道づくり

＜第2次那須塩原市道路整備基本計画 後期実施期間の基本方針・整備テーマ＞

①都市力成長を支える骨格的な道づくり

広域拠点・地域拠点・生活拠点など分散した各拠点との連携及び交流を促進し、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に貢献する道路ネットワークを確立するための道路整備を促進する。

■拠点間の連携を強化する骨格道路の整備

⇒市街地連携環状道路のバイパス整備など

■拠点連絡ラインを補完する道路の整備

⇒広域環状道路、主要幹線道路のバイパス整備など

②安全で便利なまちづくりを支える道づくり

安全かつ円滑な都市交通を確保するため、ゆとりのある道路空間を創出するとともに、利用する人の視点に立った人にやさしい道路整備を推進する。

また、住民の暮らしの場として、使う側の立場に立った利便性を高める道路整備を推進する。

■地域内の主要な道路の整備（補助幹線の整備）

⇒補助幹線道路の現道拡幅など

■地域内の利便性を高める道路の整備（生活道路の整備）

⇒生活道路の現道拡幅など

■安心して通行できる歩行空間の整備

⇒歩道整備など

③コンパクトなまちづくりを推進する道づくり

集約型都市構造の実現に向けて、多極ネットワーク型コンパクトシティの推進を図るとともに、地区特性や多様なライフスタイルを反映した道路整備を推進する。

■各種都市機能や居住機能を誘導するための道路整備

⇒用途地域内の現道拡幅・歩道整備など

④安全安心な通行を確保するための道路保全

限られた道路整備財源の中で効率的かつ効果的な投資により安全安心な道路を確保するため、既存道路の維持修繕を推進する。

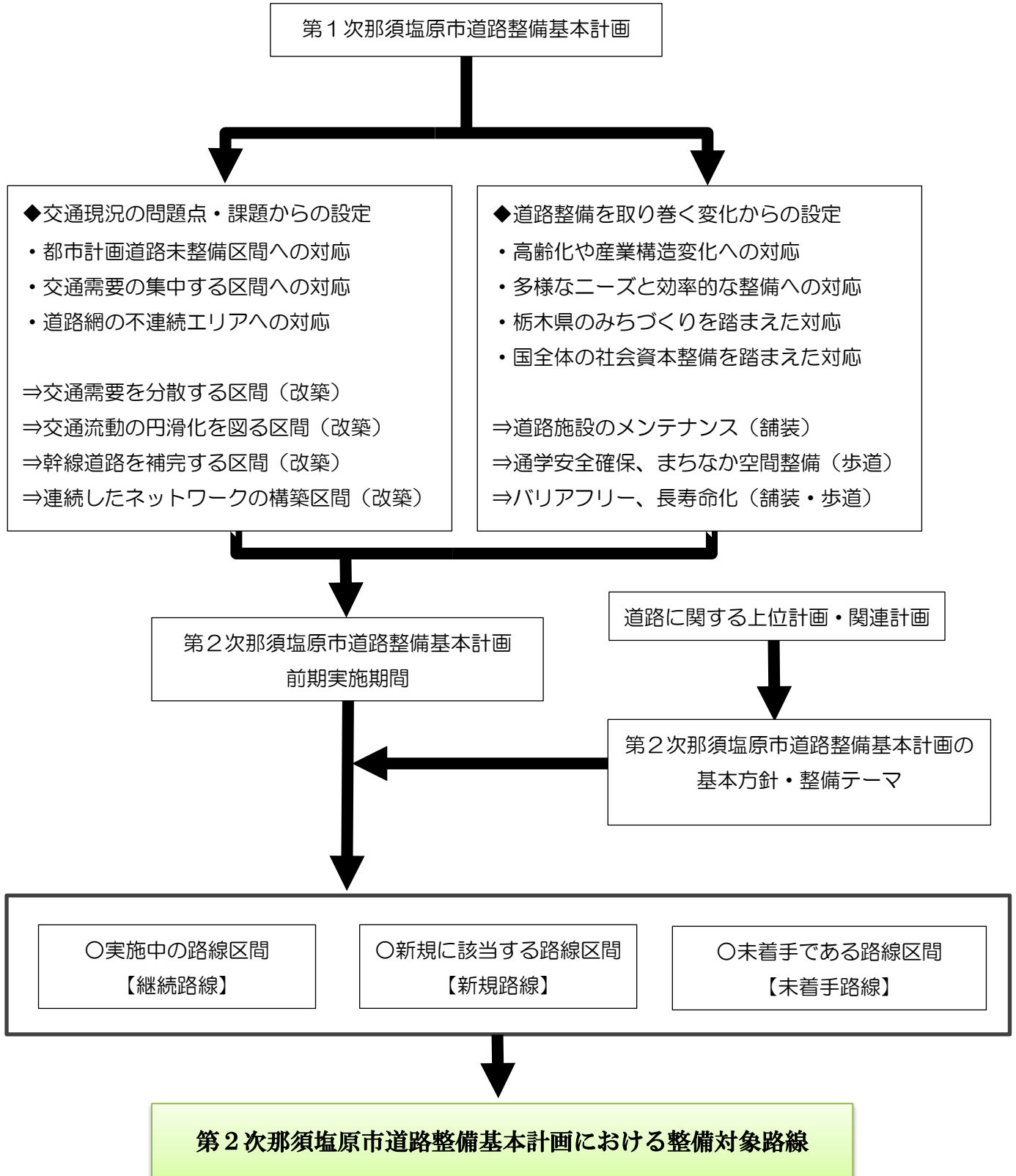
■傷んだ舗装等の修繕整備

⇒舗装修繕など

(2) 第2次那須塩原市道路整備基本計画で対象とする事業の考え方

後期実施期間における対象事業は、第1次計画及び第2次前期実施期間からの継続事業のほか、次の状況や考え方を踏まえて対象事業を設定する。

<対象事業設定の考え方>



5 基本方針・整備テーマ別の整備対象路線と整備内容

(1) 後期実施期間の整備対象路線

前期実施期間の検証結果や前段で整理した対象とする事業の考え方を踏まえ、後期実施期間における整備対象路線について基本方針・整備テーマ別に選定を行う。

また、前期実施期間において発生した新たな課題を解消するため、整備が必要となった路線について、新規路線として追加計上し整備対象路線とする。

※新規路線は新たに図面番号を設定

【基本方針1】 都市力成長を支える骨格的な道づくり

本市の骨格となる幹線道路や拠点間を結ぶ連絡道路等の重要路線の整備を促進する。

■拠点間の連携を強化する骨格道路の整備

- ・ 1. 新南・下中野線①は、拠点間の連携を強化する骨格的な道路として重要な路線であり、事業継続する。
- ・ 35. (仮称) 下中野・三本木線は、新南・下中野線の供用開始後における交通流動の変化により整備方針を決めることから後期実施期間での着手を見送る。
- ・ 116. 新幹線側道西3号線は、JR 東日本による新幹線車両基地の増床計画に併せて整備を行うことで、効率の高い路線整備が見込まれることから新規路線として追加する。

■拠点連絡ラインを補完する道路の整備

- ・ 34. 都市計画道路3・3・4号東那須野東通りは、那須塩原駅を南北に繋ぐネットワーク形成路線として事業継続する。
- ・ 36. (仮称) 洞島・横林線は、ネットワーク形成路線として将来的には必要となるものの、全体的な事業バランス等を考慮して、後期実施期間における着手を見送る。
- ・ 115. 都市計画道路3・4・9号西那須野中央通りに接続する南郷屋・睦420号線は、一部狭隘な区間があり安全な通行を確保する必要があることから新規路線として追加する。

表 5-1 後期実施期間における整備対象路線

【基本方針1】 都市力成長を支える骨格的な道づくり		
■拠点間の連携を強化する骨格道路の整備		
1	新南・下中野線①	継続中 市街地連携環状道路の整備
35	(仮称) 下中野・三本木線	未着手 市街地連携環状道路の整備
116	新幹線側道西3号線	新規 国県等関連整備
■拠点連絡ラインを補完する道路の整備		
34	都市計画道路3・3・4東那須野東通り	継続中 広域環状道路の整備
36	(仮称) 洞島・横林線	未着手 広域環状道路の整備
115	都市計画道路3・4・9西那須野中央通り	新規 地域課題整備

【基本方針2】 安全で便利なまちづくりを支える道づくり

幹線道路を補完する補助幹線道路、沿道の居住環境の向上に資する生活道路の拡幅・歩行空間整備等について、重点的に取り組む。

■地域内の主要な道路の整備（補助幹線の整備）

- ・3. 湯街道2号線、4. 埼玉・鳥野目線の2路線については、補助幹線道路の現道拡幅路線として、事業効果の早期発現を目指し、継続とする。
- ・118. 田島通り線は、一般国道4号矢板大田原バイパス事業の着手に伴い、国道接続部分の交差点改良が必要となることから、新規路線として追加する。

■地域内の利便性を高める道路の整備（生活道路の整備）

- ・10. 井口966号線、13 加治屋堀線の2路線について、生活道路の現道拡幅路線として事業効果の早期発現を目指し、継続とする。
- ・117. 三区町1522号線は、国道400号の4車線化による供用開始に伴い、地域内道路の利便性を確保する必要があることから、新規路線として追加する。
- ・119 塩釜裏道線は、狭隘な路線であり緊急車両の進入が困難であるなど問題が生じていることから、新規路線として追加する。

■安心して通行できる歩行空間の整備

- ・17. 石林・東赤田線、51 共壘社一分水線の2路線については、安心して通行できる歩行空間の整備として、事業効果の早期発現を目指し、継続とする。
- ・その他7路線については、歩行空間の整備が必要であるものの、全体的な事業バランス等を考慮して、後期実施期間における着手を見送る。

表 5-2 後期実施期間における整備対象路線

【基本方針2】 安全で便利なまちづくりを支える道づくり			
■地域内の主要な道路の整備（補助幹線の整備）			
3	湯街道2号線	継続中	補助幹線道路の現道拡幅
4	埼玉・鳥野目線	継続中	補助幹線道路の現道拡幅
118	田島通り線	新規	国県等関連整備
■地域内の利便性を高める道路の整備（生活道路の整備）			
10	井口966号線	継続中	生活道路の現道拡幅
13	加治屋堀線	継続中	生活道路の現道拡幅
117	三区町1522号線	新規	国県等関連整備
119	塩釜裏道線	新規	地域課題整備
■安心して通行できる歩行空間の整備			
17	石林・東赤田線	継続中	歩道整備
51	共壘社一分水線	継続中	歩道整備
38	下永田270、273号線、緑・下永田271号線	未着手	歩道整備
40	太夫塚224号線	未着手	歩道整備
18	下豊浦一分水線	未着手	歩道整備
45	黒磯西岩崎線②	未着手	歩道整備
46	東那須野高林線	未着手	歩道整備
48	鍋掛横3号線	未着手	歩道整備
19	埼玉縦2号線	未着手	歩道整備

■各種都市機能や居住機能を誘導するための道路整備

・計画対象路線 10 路線のうち、前期実施期間において 5 路線の整備が完了し、ある程度の事業効果が得られていること、全体的な事業バランス等を考慮する必要があることから後期実施期間における着手を見送る。

表 5-3 後期実施期間における整備対象路線

【基本方針3】コンパクトなまちづくりを推進する道づくり			
■各種都市機能や居住機能を誘導するための道路整備			
50	松浦町稲村線②	未着手	居住機能を誘導するための道路整備
41	太夫塚 2 2 5 号線	未着手	居住機能を誘導するための道路整備
42	東三島 5 1 4 号線	未着手	居住機能を誘導するための道路整備
43	三島・三区町線	未着手	居住機能を誘導するための道路整備
44	島方団地上中野線	未着手	居住機能を誘導するための道路整備

【基本方針4】 安全安心な通行を確保するための道路保全

道路舗装の補修、バリアフリー対応、既存道路空間の有効活用等について、限られた財源に配慮し、安全安心な歩行空間整備を効果的に実施する。

■ 傷んだ舗装等の修繕整備

・安全安心な通行を確保するため、前期実施期間からの継続路線はもとより、路面の損傷が進んでいる 32 路線を追加し、道路保全に努める。

表 5-4 後期実施期間における整備対象路線

【基本方針4】 安全安心な通行を確保するための道路保全			
■ 傷んだ舗装等の修繕整備			
120	波立芝中線	新規	舗装修繕整備
21	石丸鍋掛線(継続)	継続実施	舗装修繕
121	三本木石丸線	新規	舗装修繕整備
122	高林青木線	新規	舗装修繕整備
123	青木三区横3号線	新規	舗装修繕整備
124	青木四区横2号線	新規	舗装修繕整備
27	穴沢戸田線(継続)	継続実施	舗装修繕
125	越堀赤坂線	新規	舗装修繕整備
126	鍋掛横3号線(継続)	新規	舗装修繕整備
127	芋久保線	新規	舗装修繕整備
128	波立島方線	新規	舗装修繕整備
129	環状線	新規	舗装修繕整備
130	黒磯唐杉線	新規	舗装修繕整備
131	大原間東小屋線	新規	舗装修繕整備
132	槻沢通り線	新規	舗装修繕整備
133	なんじゃもんじゃ通り線	新規	舗装修繕整備
134	三区町126号線	新規	舗装修繕整備
135	疏水通り線	新規	舗装修繕整備
136	南赤田・四区町線	新規	舗装修繕整備
23	ときわが丘通り線	継続中	舗装修繕整備
137	若葉通り線	新規	舗装修繕整備
32	宇都野野崎北線	継続中	舗装修繕整備
138	関谷湯宮線	新規	舗装修繕整備
139	接骨木大貫1号線	新規	舗装修繕整備
140	埼玉・鳥野目線	新規	舗装修繕整備
141	鍋掛団地南線	新規	舗装修繕整備
142	島方275号線	新規	舗装修繕整備
143	戸田縦1号線	新規	舗装修繕整備
144	埼玉外周西線	新規	舗装修繕整備
145	上中野横1号線	新規	舗装修繕整備
146	埼玉縦2号線	新規	舗装修繕整備
147	上中野方京線	新規	舗装修繕整備
148	島方芝中線(継続)	新規	舗装修繕整備
149	塩原街道線	新規	舗装修繕整備
150	睦・西遅沢線	新規	舗装修繕整備
151	下豊浦横2号線	新規	舗装修繕整備
24	東原一分水線	未着手	舗装修繕整備
49	幹線道路舗装修繕	継続中	舗装修繕整備

(2) 後期実施期間の整備内容

後期実施期間における整備路線数は表 5-5 のとおりとなり、前期実施期間からの継続路線 13 路線に新規路線 37 路線を加えた 50 路線が対象となる。

なお、新規路線 37 路線のうち、3 路線が国県等の関連整備となるもの、2 路線が地域課題に対応するもの、残り 32 路線が舗装修繕整備となっている。

表 5-5 第 2 次那須塩原市道路整備基本計画後期実施期間に係る道路整備路線数
(令和 4 年度末時点)

基本方針	対象 路線数 (路線)	内 訳			備考
		継続路線	未着手路線	新規路線	
【1】都市力成長を支える骨格的な道づくり	6	2	2	2	
【2】安全で便利なまちづくりを支える道づくり	16	6	7	3	
【3】コンパクトなまちづくりを推進する道づくり	5	-	5	-	
【4】安全安心な通行を確保するための道路保全	38	5	1	32	
整備計画路線計	65	13	15	37	

6 第2次那須塩原市道路整備基本計画 対象路線区間図

<添付資料>

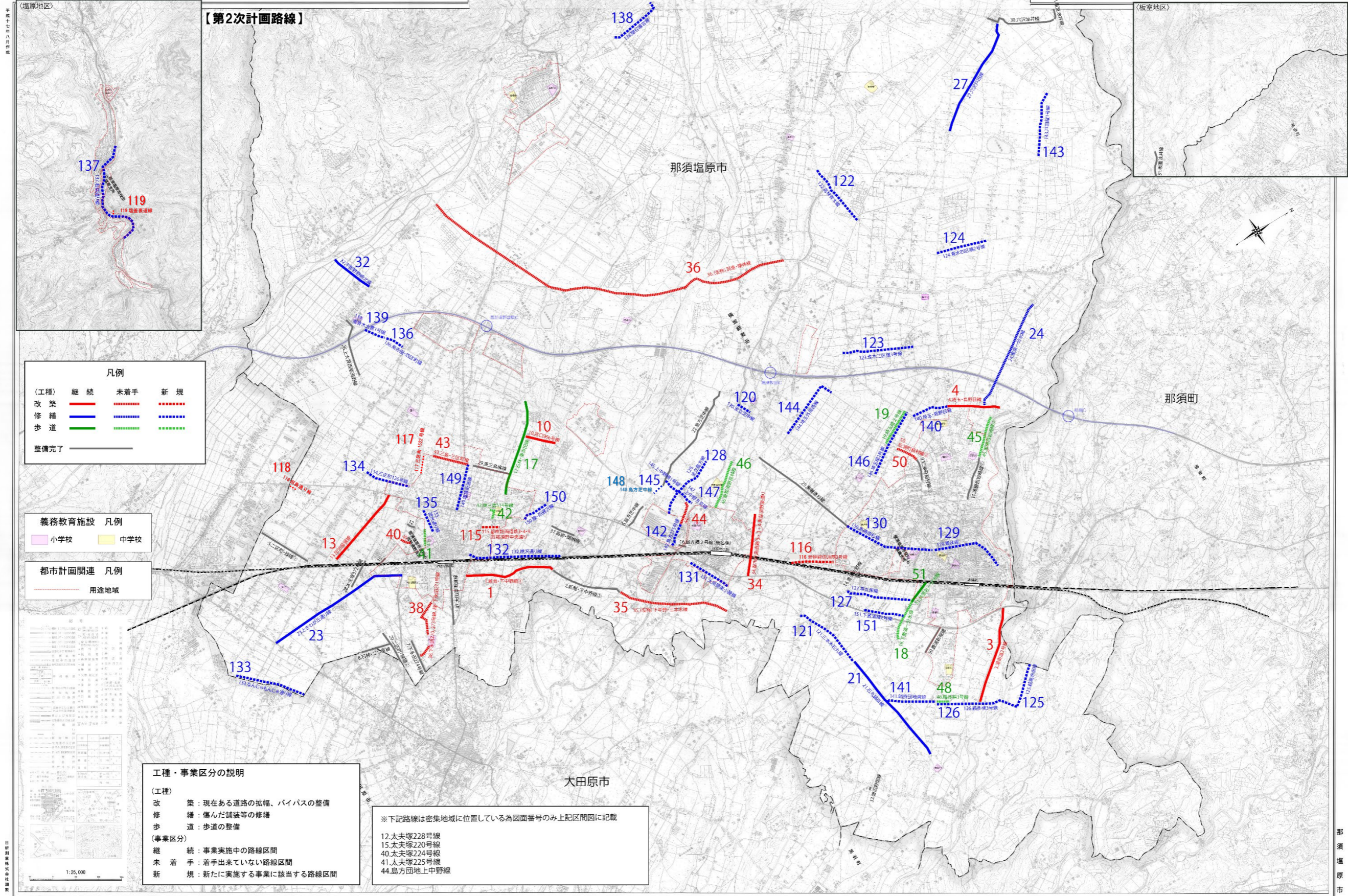
【図面番号表】

図面番号	路線名	事業延長(m)	整備済延長(m)	事業進捗率(%)	事業進捗状況
【基本方針1】 都市力成長を支える骨格的な道づくり					
■ 拠点間の連携を強化する骨格道路の整備					
1	新南・下中野線①	2,100	861.2	41.0%	継続中
2	新南・下中野線②	1,700	1,700	100.0%	完了
35	(仮称) 下中野・三本木線	2,500	0	0.0%	未着手
116	新幹線側道西3号線			-	新規
■ 拠点連絡ラインを補完する道路の整備					
34	都市計画道路3・3・4 東那須野東通り	1,330	0	0.0%	継続中
36	(仮称) 洞島・横林線	3,400	0	0.0%	未着手
115	都市計画道路3・4・9 西那須野中央通り			-	新規
【基本方針2】 安全で便利なまちづくりを支える道づくり					
■ 地域内の主要な道路の整備（補助幹線の整備）					
3	湯街道2号線	2,200	640	29.1%	継続中
4	埼玉・鳥野目線	1,320	0	0.0%	継続中
5	二区町・緑線①	1,026	1,026	100.0%	完了
6	島方芝中線	380	380	100.0%	完了
8	石林・二つ室線	895	895	100.0%	完了
11	黒磯西岩崎線①	1,000	1,000	100.0%	完了
118	田島通り線			-	新規
■ 地域内の利便性を高める道路の整備（生活道路の整備）					
37	高柳・関根線	550	0	100.0%	完了
7	下永田274号線	735	735	100.0%	完了
10	井口966号線	710	0	0.0%	継続中
12	太夫塚228号線	180	180	100.0%	完了
13	加治屋堀線	1,000	210.2	21.0%	継続中
33	渡辺野間線	40	40	100.0%	完了
117	三区町1522号線			-	新規
119	塩釜裏道線			-	新規
■ 安心して通行できる歩行空間の整備					
17	石林・東赤田線	2,100	0	0.0%	継続中
51	共墾社一分水線	448	348	77.7%	継続中
38	下永田270、273号線、緑・下永田271号線	1,140	0	0.0%	未着手
40	太夫塚224号線	240	0	0.0%	未着手
14	豊浦佐野線	75	75	100.0%	完了
18	下豊浦一分水線	752	0	0.0%	未着手
45	黒磯西岩崎線②	850	0	0.0%	未着手
46	東那須野高林線	900	0	0.0%	未着手
48	鍋掛横3号線	300	0	0.0%	未着手
19	埼玉縦2号線	900	0	0.0%	未着手

図面 番号	路線名	事業 延長(m)	整備済 延長(m)	事業進捗率 (%)	事業進捗 状況
【基本方針3】 コンパクトなまちづくりを推進する道づくり					
■各種都市機能や居住機能を誘導するための道路整備					
9	松浦町稲村線①	540	540	100.0%	完了
50	松浦町稲村線②	560	0	0.0%	未着手
39	豊浦新堀線	600	600	100.0%	完了
41	太夫塚225号線	350	0	0.0%	未着手
42	東三島514号線	270	0	0.0%	未着手
43	三島・三区町線	650	0	0.0%	未着手
44	島方団地上中野線	500	0	0.0%	未着手
15	太夫塚220号線	170	170	100.0%	完了
16	島方横2号線（無名橋）	135	135	100.0%	完了
47	大田原街道線	1,300	1,300	100.0%	完了

図面 番号	路線名	事業 延長(m)	整備済 延長(m)	事業進捗率 (%)	事業進捗 状況
【基本方針4】安全安心な通行を確保するための道路保全					
■ 傷んだ舗装等の修繕整備					
20	二区町・緑線②	750	750	100.0%	完了
21	石丸鍋掛線	2,600	1,350	51.9%	継続中
22	島方芝中線	2,600	2,600	100.0%	完了
23	ときわが丘通り線	3,160	2,960	93.7%	継続中
24	東原一分水線	2,500	0	0.0%	未着手
25	黒磯唐杉線	2,400	2,400	100.0%	完了
26	上大貫西那須野線	1,300	1,300	100.0%	完了
27	穴沢戸田線	2,600	2,200	84.6%	継続中
28	太夫塚372号線	680	680	100.0%	完了
29	東三島横線	800	800	100.0%	完了
30	穴沢油井線	1,570	1,570	100.0%	完了
31	板室油井線	500	500	100.0%	完了
32	宇都野野崎北線	1,010	490	48.5%	継続中
49	幹線道路舗装修繕	市内	市内	0.0%	継続中
120	波立芝中線			-	新規
121	三本木石丸線			-	新規
122	高林青木線			-	新規
123	青木三区横3号線			-	新規
124	青木四区横2号線			-	新規
125	越堀赤坂線			-	新規
126	鍋掛横3号線(継続)			-	新規
127	芋久保線			-	新規
128	波立島方線			-	新規
129	環状線			-	新規
130	黒磯唐杉線			-	新規
131	大原間東小屋線			-	新規
132	槻沢通り線			-	新規
133	なんじゃもんじゃ通り線			-	新規
134	三区町126号線			-	新規
135	疏水通り線			-	新規
136	南赤田・四区町線			-	新規
137	若葉通り線			-	新規
138	関谷湯宮線			-	新規
139	接骨木大貫1号線			-	新規
140	埼玉・鳥野目線			-	新規
141	鍋掛団地南線			-	新規
142	島方275号線			-	新規
143	戸田縦1号線			-	新規
144	埼玉外周西線			-	新規
145	上中野横1号線			-	新規
146	埼玉縦2号線			-	新規
147	上中野方京線			-	新規
148	島方芝中線(継続)			-	新規
149	塩原街道線			-	新規
150	睦・西遅沢線			-	新規
151	下豊浦横2号線			-	新規

第2次那須塩原市道路整備基本計画対象路線区間図



【第2次計画路線】

凡例

(工種)	継続	未着手	新規
改善	赤線	赤点線	赤点線
修繕	青線	青点線	青点線
歩道	緑線	緑点線	緑点線
整備完了	黒線		

義務教育施設 凡例

小学校	中学校
ピンク	黄色

都市計画関連 凡例

用途地域
黒点線

工種・事業区分の説明

(工種)	
改善	現在ある道路の拡幅、バイパスの整備
修繕	傷んだ舗装等の修繕
歩道	歩道の整備
(事業区分)	
継続	事業実施中の路線区間
未着手	着手出来ていない路線区間
新規	新たに実施する事業に該当する路線区間

※下記路線は密集地域に位置している為図面番号のみ上記区間図に記載

- 12. 太夫塚228号線
- 15. 太夫塚220号線
- 40. 太夫塚224号線
- 41. 太夫塚225号線
- 44. 島方団地上中野線

平成十七年八月作成

国土院 国土院 国土院

那須塩原市

《参考資料》

1 那須塩原市の概況	28
2 交通現況と問題点	36
3 道路整備を取り巻く変化	52
4 道路に関する上位計画・関連計画	62

1 那須塩原市の概況

(1) 人口動向の整理

①人口の推移

本市の総人口は、令和2年10月1日時点で115,210人となっており、平成27年度の117,146人に比較すると1.7%減少している。栃木県全体の人口の伸びと比較すると栃木県は2.1%減少しており、県全体に比べ、減少幅は縮小しているが今後更なる減少が危惧されている。

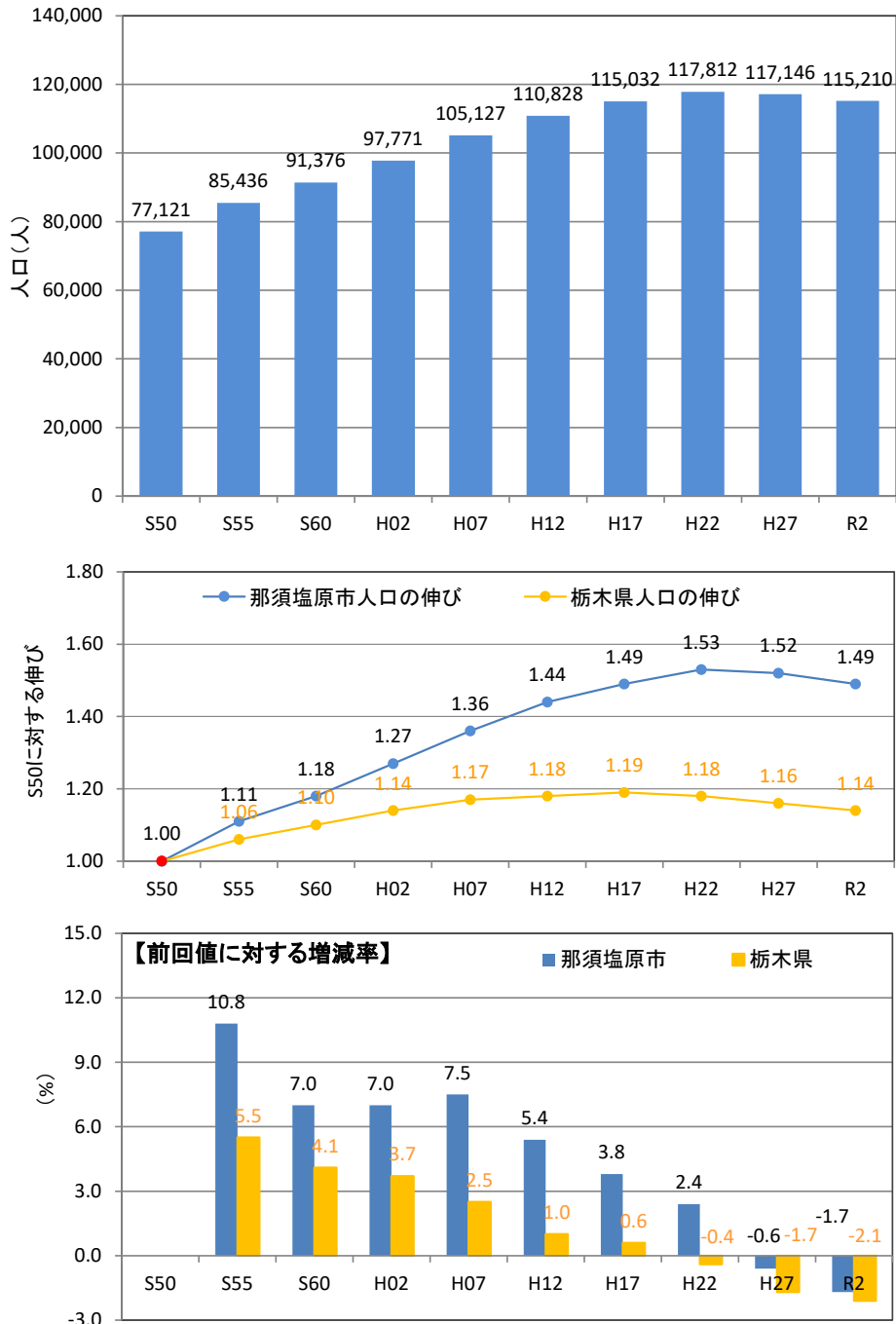


図1-1 那須塩原市の人口の推移 (国勢調査人口：各年10月1日現在)

出典：R2国勢調査

②地域別人口動向

地区別に人口動向を見ると、人口規模は黒磯地区が最も多く約 61,000 人となり、平成 27 年度から減少した。次いで西那須野地区では約 49,000 人となり、増加傾向にある。

人口規模が小さい塩原地区では約 7,000 人となり、平成元年度から年々人口減少が進んでいる。

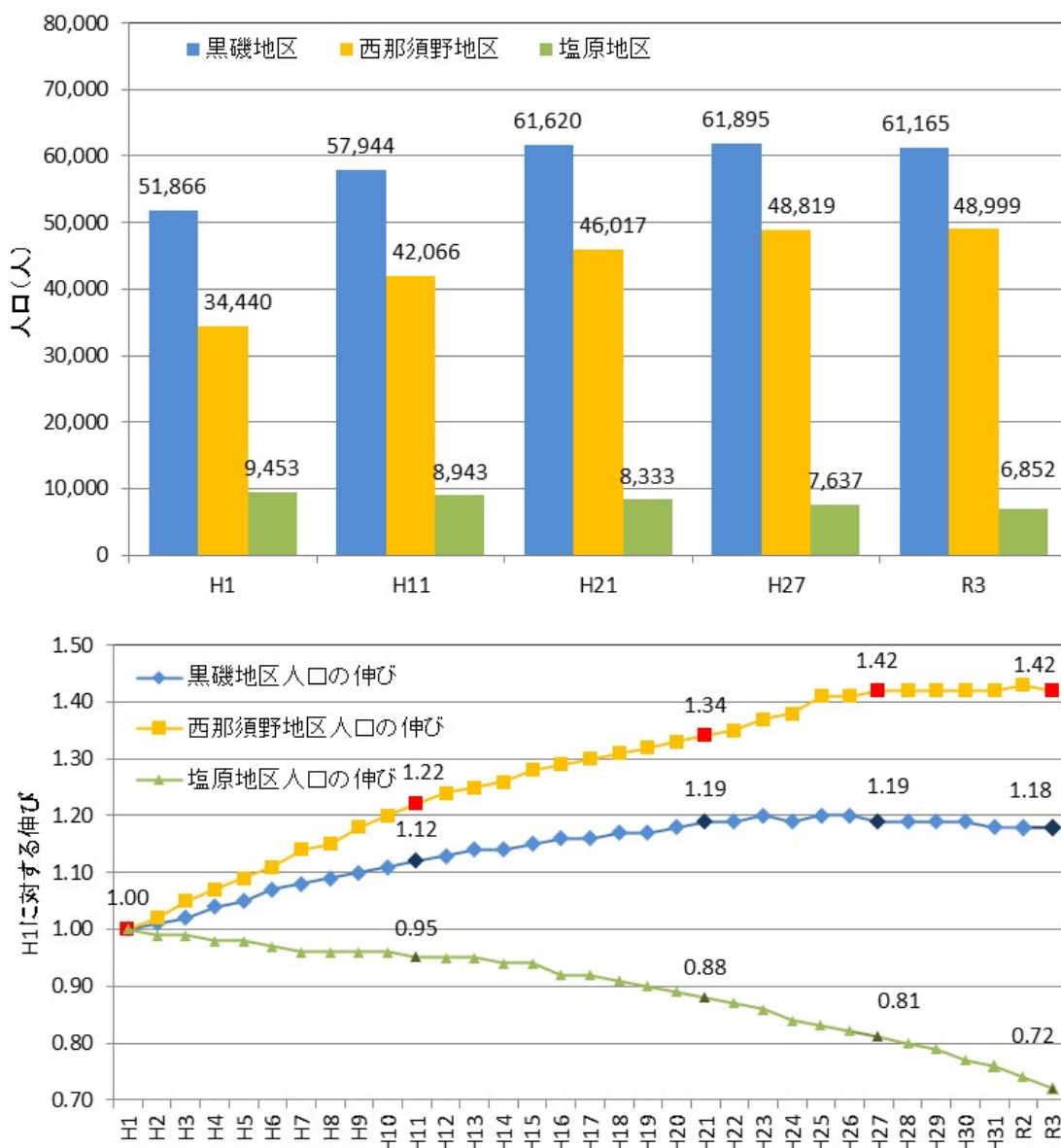
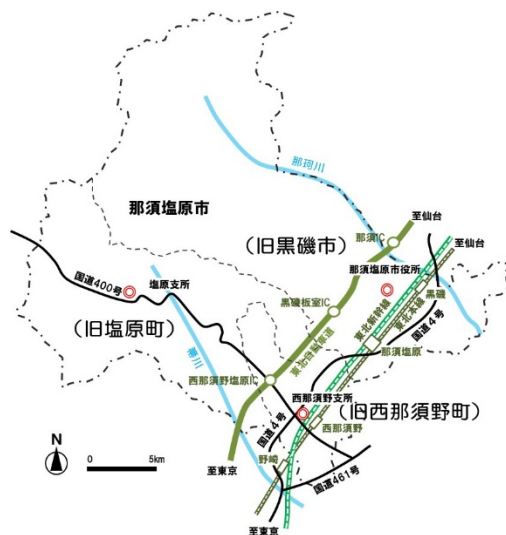


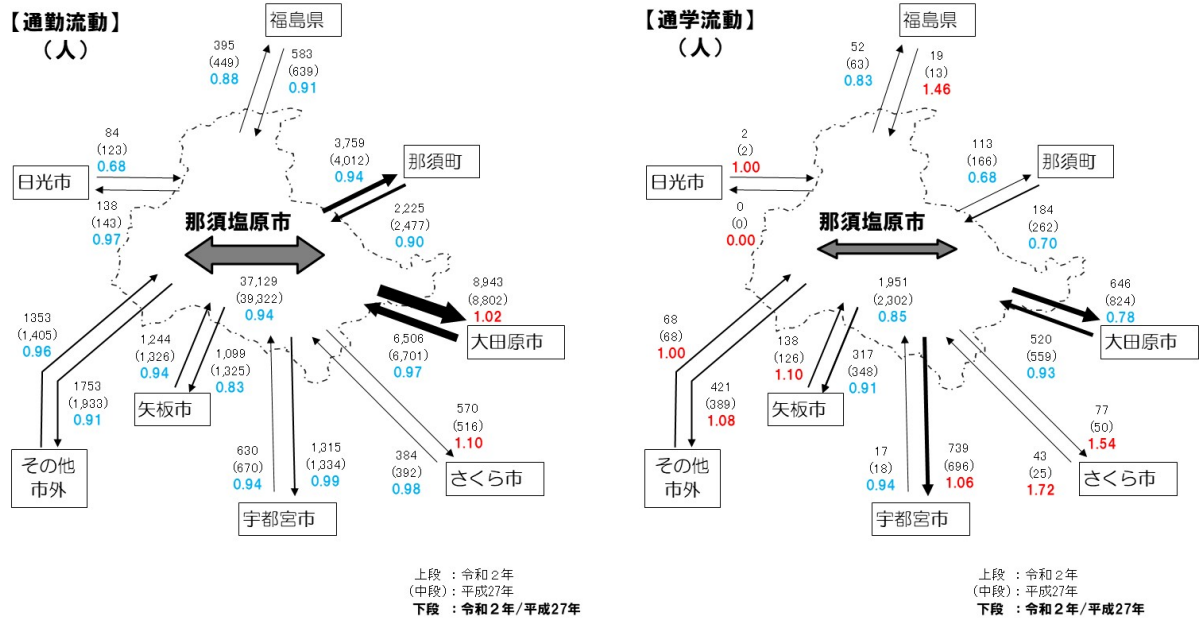
図 1-2 那須塩原市地区別人口の推移 (住民基本台帳：各年 4 月 1 日現在)

出典：R3 那須塩原市統計書

(2) 就業者・通学者の流動

本市の就業者は令和2年の国勢調査で約69,800人となっており、平成27年に比べて0.95倍と減少している。市外への通勤者は市街地が近接する大田原市が最も多く約8,900人、次いで観光エリアが隣接する那須町が約3,800人となっている。大田原市と那須町から本市への通勤者も多い。

通学者は令和2年で約5,500人となっており、平成27年に比べて0.92倍と減少している。通学者の市外への行先は、通勤者と同様に大田原市が最も多く、次いで宇都宮市となっている。



◆通勤者

		平成27年	令和2年	令和2年/平成27年
常住者	市内で	39,322	37,129	0.94
	市外へ	20,319	19,707	0.97
	計	59,641	56,836	0.95
市外からの通勤者		13,733	12,989	0.95
通勤者合計		73,374	69,825	0.95

◆通学者

		平成27年	令和2年	令和2年/平成27年
常住者	市内で	2,302	1,951	0.85
	市外へ	2,679	2,624	0.98
	計	4,981	4,575	0.92
市外からの通学者		1,073	991	0.92
通学者合計		6,054	5,566	0.92

図1-3 那須塩原市の通勤通学流動の変化（平成27年・令和2年）

出典：R2 国勢調査

(3) JR線利用者数

市内3駅合計の年間乗車人員は、令和2年度で296万人となっており、駅別では新幹線に接続する那須塩原駅が116万人と最も多い。

令和2年に発生した新型コロナウイルス感染症の影響により那須塩原駅で約80万人、西那須野駅で約30万人、黒磯駅で約15万人、前年と比較し減少した。市内3駅合計で比較すると約120万人の減少した。

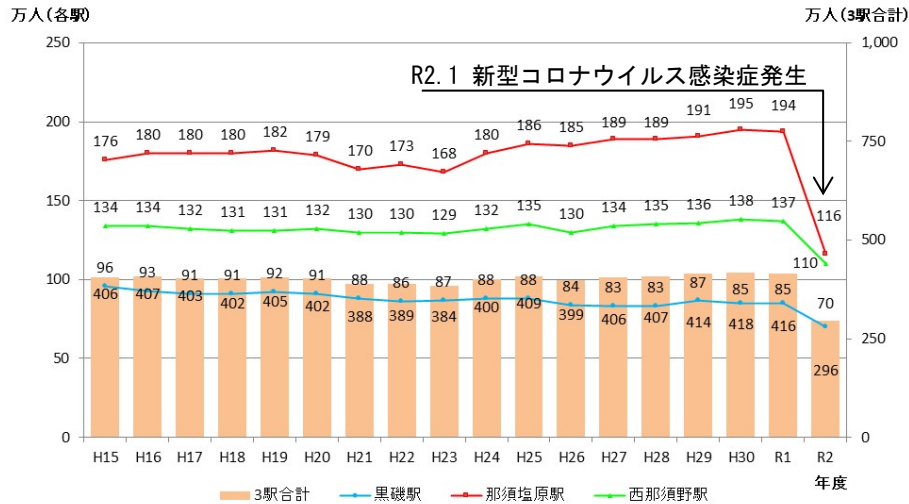


図1-4 JR駅の乗車人員の推移

資料：R3 栃木県統計年鑑

(4) 自動車保有状況

本市の自動車保有総数は、令和2年で約108,000台となっており、平成16年以降、人口の伸びを上回る増加傾向で推移している。

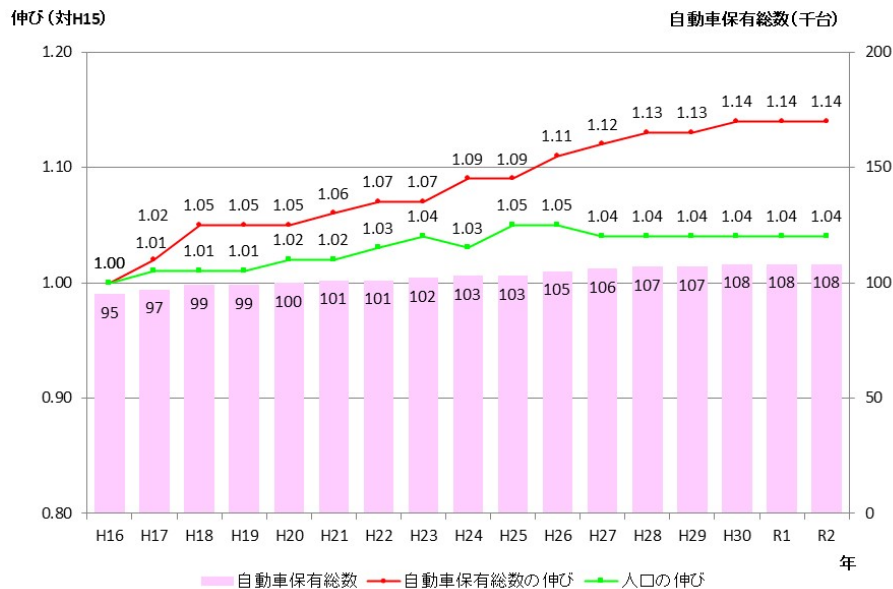


図1-5 自動車保有状況の推移

資料：R3 那須塩原市統計書

(5) 主要施設分布状況

市内の主要施設は黒磯駅周辺、西那須野駅周辺、関谷地区及び塩原温泉周辺を中心に、分散しているが塩原温泉周辺には観光施設が集中している。

教育施設では、関谷小学校、大貫小学校、横林小学校、箒根中学校が統合して令和5年4月より新たな教育施設「箒根学園」が開校となる。

表 1-1 那須塩原市の主要施設一覧

種類	名称	種類	名称	種類	名称
市役所	市役所(本庁)	公民館	黒磯公民館	文化会館	那須野が原ハーモニーホール
	支所		厚崎公民館		大正堂くろいそみるふいホール
	支所		稲村公民館		GUNEI三島ホール
出張所	帯根出張所		とよらち公民館	郷土館	黒磯郷土館
			鍋掛公民館	図書館	西那須野図書館
保健施設	黒磯保健センター		東那須野公民館		那須塩原市図書館
	西那須野保健センター		高林公民館		塩原図書館
教育施設	宇都宮共和大学		西那須野公民館	観光施設	板室健康のゆグリーングリーン
	黒磯南高校		狩野公民館		板室自然遊学センター
	黒磯高校		西公民館		塩原温泉家族旅行村
	那須清峰高校		三島公民館		塩原もの語り館
	那須拓陽高校		大山公民館		塩原温泉湯っ歩の里
	那須特別支援学校		南公民館		塩原温泉ビジターセンター
	高林中学校		塩原公民館		塩原温泉天皇の間記念公園
	黒磯北中学校		ハロープラザ		もみじ谷大吊橋
	黒磯中学校		箒根公民館		鳥野目河川公園
	日新中学校	文化施設	那須野が原博物館		
	厚崎中学校	博物館	田園空間博物館		
	東那須野中学校		産業施設		まちなか交流センター
	三島中学校		健康長寿センター		
	西那須野中学校		道の駅		道の駅「湯の香しおぼら」
	高林小学校				道の駅「明治の森・黒磯」
	青木小学校				道の駅「那須野が原博物館」
	東原小学校		警察署	那須塩原警察署	
	黒磯小学校		消防署	黒磯消防署	
	稲村小学校			黒磯消防署板室分署	
	共英小学校			西那須野消防署	
	豊浦小学校			西那須野消防署塩原分署	
	鍋掛小学校		総合病院	国際医療福祉大学病院	
	埼玉小学校			菅間記念病院	
	波立小学校		鉄道駅	黒磯駅	
	大原間小学校			那須塩原駅	
	槻沢小学校			西那須野駅	
	三島小学校		高速道路IC	西那須野塩原IC	
	西小学校			黒磯板室IC	
	東小学校				
	大山小学校				
	南小学校				
	箒根学園				
	塩原小中学校				

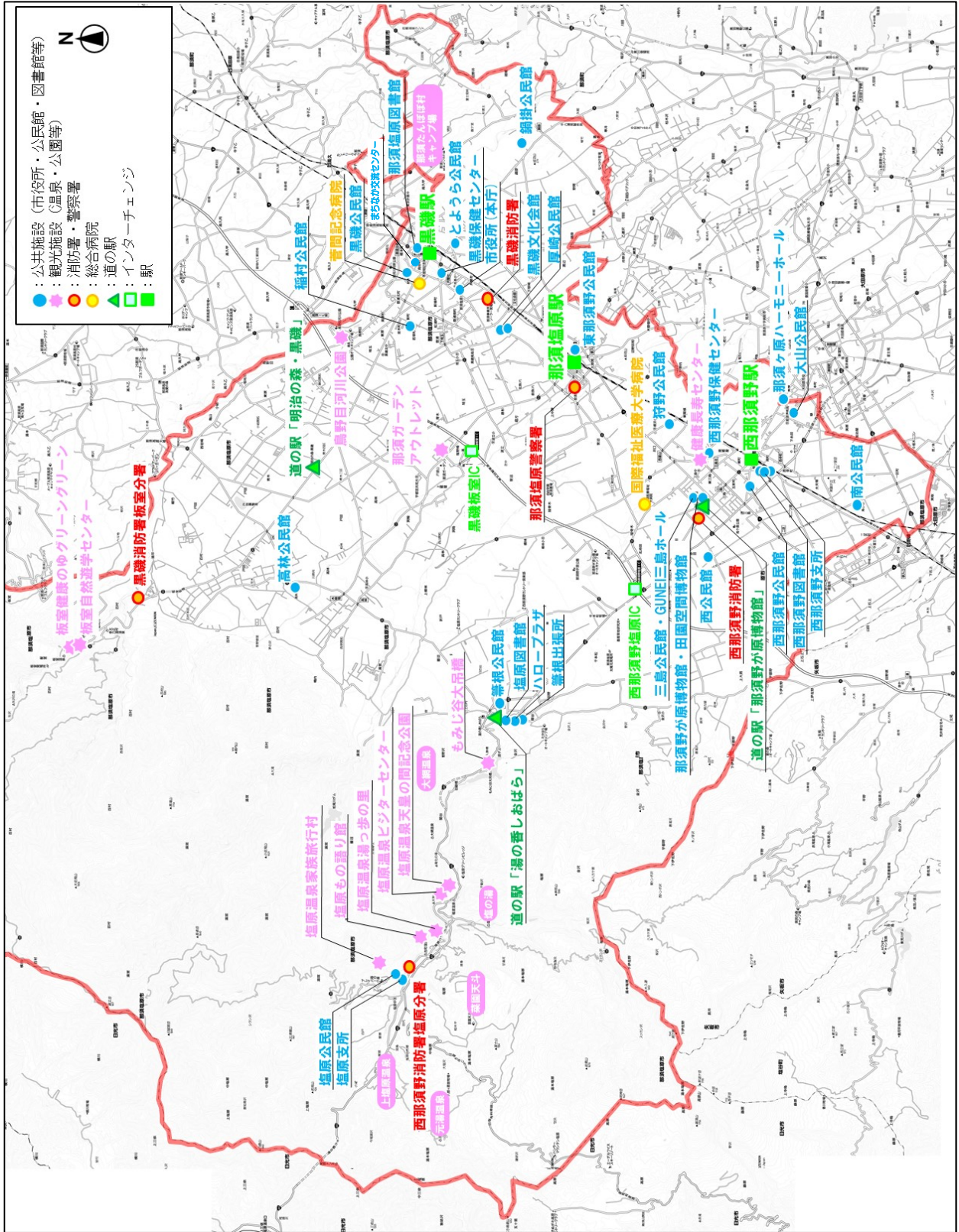


図 1-6 那須塩原市内の主要施設分布状況

(6) 観光動向

塩原温泉、板室温泉の2大温泉地をはじめ、自然景観を含む多くの観光資源を有する本市の観光客入込数は平成23年の東日本大震災発生後、一時は減少したが平成27年まで再び増加している。

しかし、平成27年から令和元年にかけ、再び減少傾向にあり、令和2年には新型コロナウイルス感染症により約200万人以上減少した。

平成15年からの推移を見ると、1.01倍と微増している。

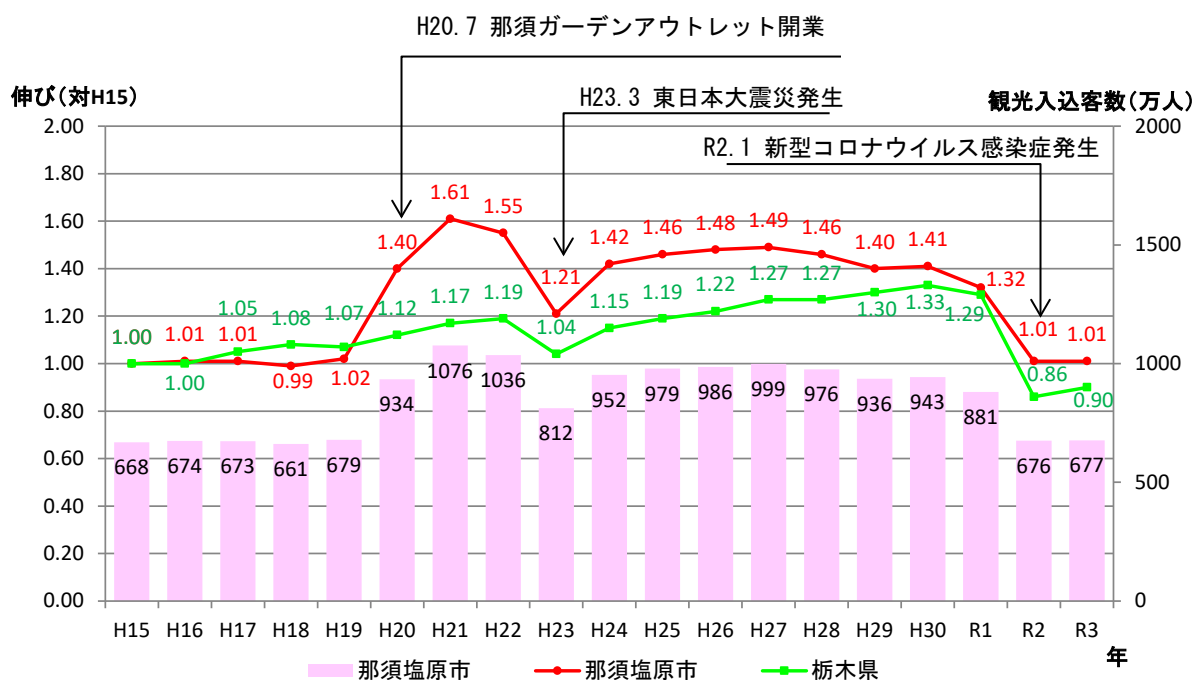


図 1-8 那須塩原市の観光客入込数の伸び率の推移

資料：栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果

表 1-2 那須塩原市観光客入込数の推移

年	観光客入込数(人)		伸び(対H15)		対県シェア (%)
	那須塩原市	栃木県	那須塩原市	栃木県	
H15	6,682,694	71,535,160	1.00	1.00	9.3
H16	6,741,649	71,582,445	1.01	1.00	9.4
H17	6,726,207	74,904,095	1.01	1.05	9.0
H18	6,612,081	77,055,455	0.99	1.08	8.6
H19	6,792,995	76,740,800	1.02	1.07	8.9
H20	9,338,703	80,411,836	1.40	1.12	11.6
H21	10,764,633	83,416,862	1.61	1.17	12.9
H22	10,359,246	85,221,923	1.55	1.19	12.2
H23	8,118,334	74,301,140	1.21	1.04	10.9
H24	9,518,292	82,342,744	1.42	1.15	11.6
H25	9,789,918	85,425,043	1.46	1.19	11.5
H26	9,864,578	87,114,858	1.48	1.22	11.3
H27	9,989,935	90,525,360	1.49	1.27	11.0
H28	9,757,318	90,922,577	1.46	1.27	10.7
H29	9,355,910	92,767,524	1.40	1.30	10.1
H30	9,425,301	95,436,254	1.41	1.33	9.9
R1	8,811,708	92,282,001	1.32	1.29	9.5
R2	6,758,270	61,167,639	1.01	0.86	11.0
R3	6,772,087	64,137,748	1.01	0.90	10.6

資料：栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果

2 交通現況と問題点

(1) 交通施設の現況

① 都市計画道路の整備状況

本市の平成 28 年 3 月現在の都市計画道路整備率は 53.44%となっている。

第 1 次計画及び第 2 次前期実施期間（H18 年度～R4 年度）における整備路線のうち、都市計画道路は 5 路線が対象事業であり、本郷通りは改良済となっているが、他 4 路線は一部未改良となっている。

表 2-1 都市計画道路の整備状況

時点	区域	計画延長 (km)	改良済延長 (km)	改良率 (%)
H28.3月現在	那須塩原市	104.11	55.64	53.44
H27.3.31現在	栃木県	1,611.17	1,145.18	71.08

*改良率=改良済延長/計画延長*100

出典:那須塩原市都市計画課

表 2-2 道路整備基本計画（H18～R4）における都市計画道路整備状況

番号	名称	計画延長 (km)	改良済延長 (km)	改良率 (%)
3・3・9	産業通り線	9.33	4.22	45.23
3・4・1	本郷通り	2.73	2.73	100.00
3・4・9	中央通り	2.13	1.37	64.32
3・6・4	大扇通り	0.62	0.56	90.32
3・3・4	東那須野東通り線	1.33	0.43	32.33

*改良率=改良済延長/計画延長*100

出典:那須塩原市都市計画課

② 駅前広場の整備状況

市内の 3 駅では、東口と西口に駅前広場が都市計画決定されており、現在黒磯駅東口、西口、西那須野駅東口、西口が整備済みで那須塩原駅では今後再整備を予定している。

表 2-3 駅前広場の整備状況

駅名		計画 決定日	計画面積 (㎡)	備考
黒磯駅	東口	S33.1.10	3,600	整備済み
	西口	S33.1.10	5,500	整備済み
那須塩原駅	東口	S33.1.10	1,700	再整備予定
	西口	S48.3.31	10,080	再整備予定
西那須野駅	東口	S33.1.10	5,000	整備済み
	西口	S33.1.10	5,000	整備済み

出典:那須塩原市都市計画図(R4)、那須塩原市資料

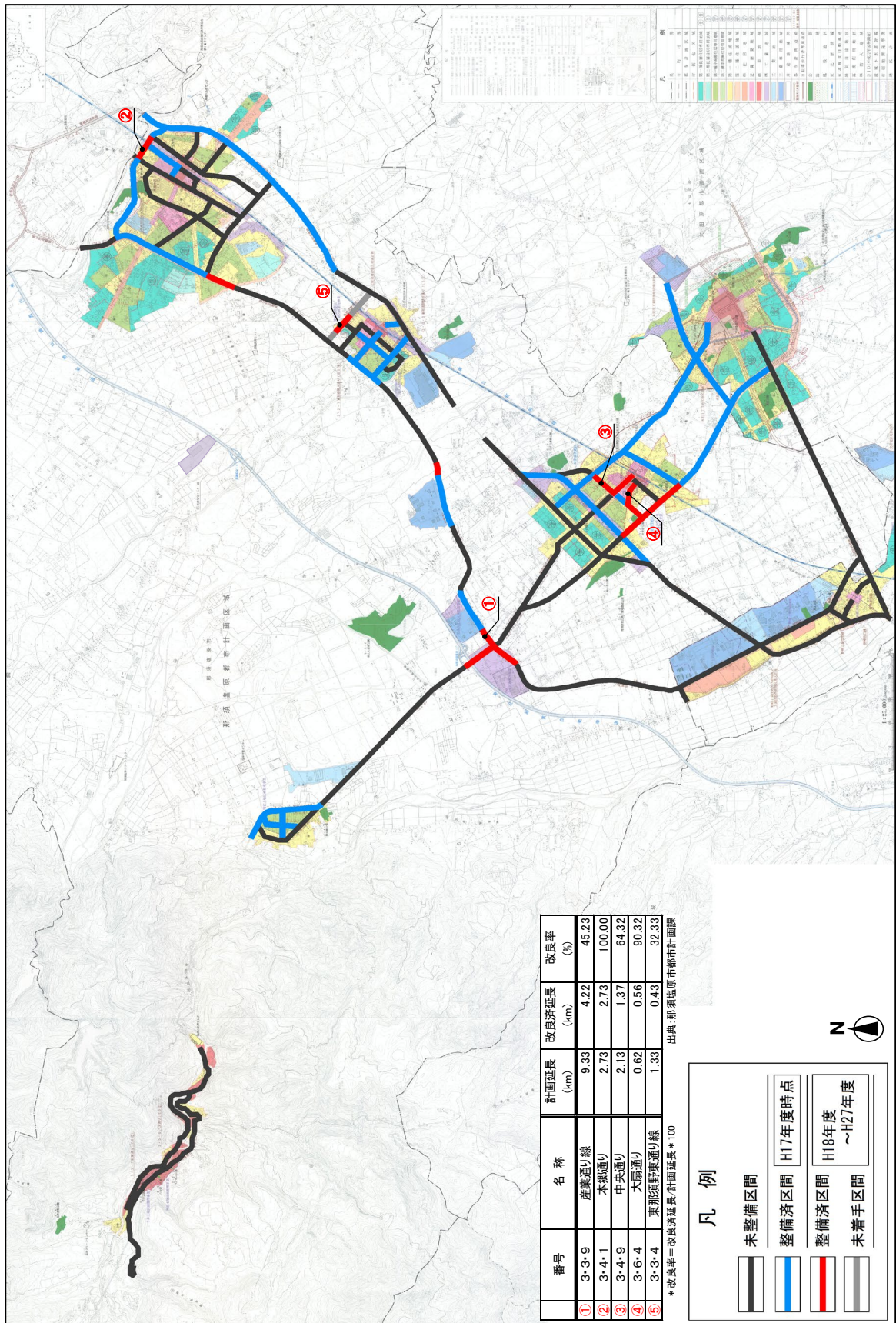


図 2-1 都市計画道路整備状況図 (H17⇒H27)

③東北自動車道インターチェンジ利用台数

本市を縦貫する東北自動車道は、平成 21 年 3 月 29 日に黒磯板室インターチェンジが供用開始され、西那須野塩原インターチェンジと合わせて市内のインターチェンジは 2 箇所となった。

西那須野塩原インターチェンジの利用台数は増加傾向となっていたが、黒磯板室インターチェンジの供用により東北自動車道から市内へのアクセス交通が分散し、一時的に増減を繰り返したが、平成 25 年以降は減少している。黒磯板室インターチェンジは、供用初年から平成 25 年にかけて増加した。平成 26 年以降は横ばいである。

西那須野塩原インターチェンジと黒磯板室インターチェンジの合計利用台数は 1 万台/日を超えており、黒磯板室インターチェンジの供用により高速道路利用による本市への来訪者の誘発効果が認められる。

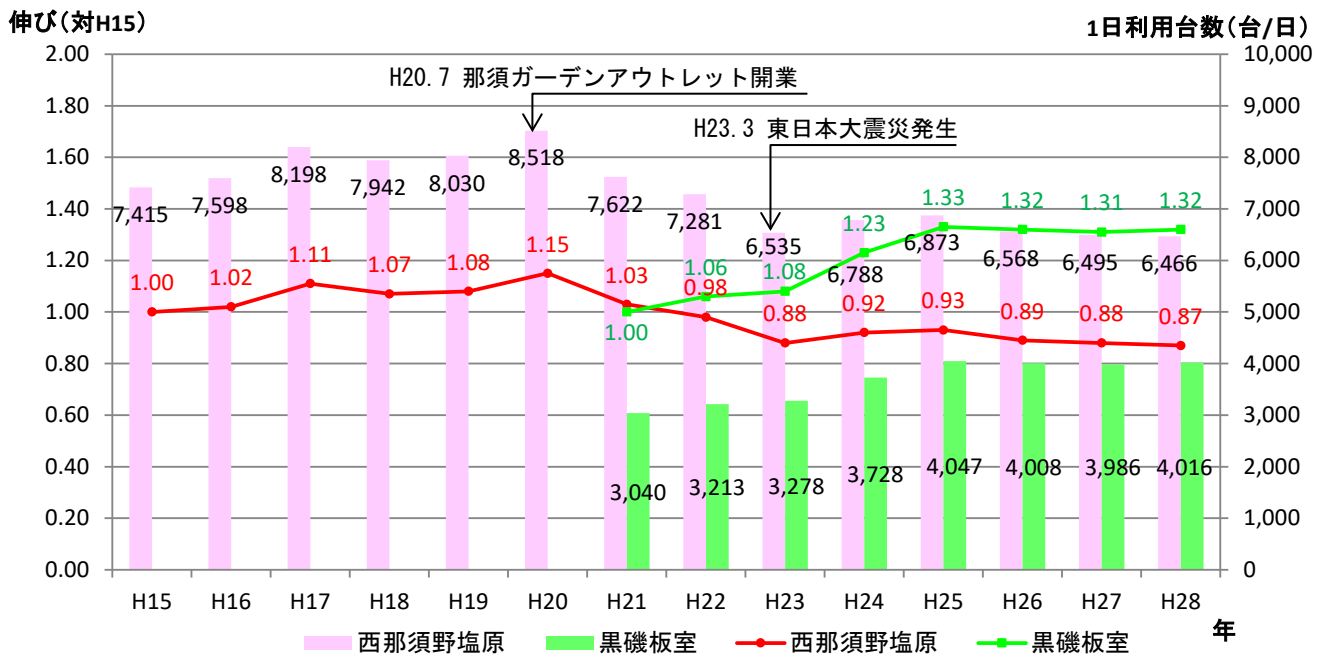


図 2-2 那須塩原市内東北自動車道インターチェンジ利用台数の推移

資料：那須塩原市統計書

表 2-4 東北自動車道インターチェンジ利用台数の推移

年	年間利用台数(台/年)			1日利用台数(台/日)			伸び(対H15)	
	西那須野塩原	黒磯板室	合計	西那須野塩原	黒磯板室	合計	西那須野塩原	黒磯板室
H15	2,706,366	-	2,706,366	7,415	-	7,415	1.00	-
H16	2,773,289	-	2,773,289	7,598	-	7,598	1.02	-
H17	2,992,439	-	2,992,439	8,198	-	8,198	1.11	-
H18	2,898,900	-	2,898,900	7,942	-	7,942	1.07	-
H19	2,931,071	-	2,931,071	8,030	-	8,030	1.08	-
H20	3,109,058	-	3,109,058	8,518	-	8,518	1.15	-
H21	2,781,997	845,019	3,627,016	7,622	3,040	10,662	1.03	1.00
H22	2,657,497	1,172,673	3,830,170	7,281	3,213	10,494	0.98	1.06
H23	2,385,311	1,196,369	3,581,680	6,535	3,278	9,813	0.88	1.08
H24	2,477,694	1,360,588	3,838,282	6,788	3,728	10,516	0.92	1.23
H25	2,508,700	1,477,000	3,985,700	6,873	4,047	10,920	0.93	1.33
H26	2,397,387	1,462,741	3,860,128	6,568	4,008	10,576	0.89	1.32
H27	2,370,825	1,454,771	3,825,596	6,495	3,986	10,481	0.88	1.31
H28	2,359,918	1,465,821	3,825,739	6,466	4,016	10,482	0.87	1.32

資料：那須塩原市統計書

* 黒磯板室ICはH21.3.29供用開始

(2) 市道の整備状況

本市の市道は、実延長が1,285km（おおむね那須塩原市から熊本市までの距離）となっており、そのうちの規格改良済延長は993kmで実延長に対する改良率は79.1%となっている。一方、歩道設置延長の割合は13.9%にとどまっている。

また、市道の通学路指定状況を見ると、指定延長74.9kmのうち歩道の整備率が32.7%となっており、通学児童生徒の安全確保は十分とは言えない。

表2-5 那須塩原市道整備状況（令和3年度）

	延長(km)	割合(%)
a.総延長	1,284.5	-
b.未供用延長	16.0	-
c.重用延長	14.4	-
d.実延長(=a-b-c)	1,254.1	100.0
規格改良済延長	992.5	79.1
未改良延長	261.5	20.9
e.歩道設置道路延長(e/d)	173.7	13.9

	数量
路線数	2,910路線
鉄道との交差箇所	37箇所

出典：令和3年度市政報告書

表2-6 那須塩原市内通学路指定状況（R4.9 那須塩原市資料）

	指定通学路区分 延長(km)				通学路合計(1号～4号合計) 延長(km)				
	1号	2号	3号	4号		歩道等 整備済	簡易 整備済	未整備	整備率 (%)
国管理道路	3.0	0.0	0.0	0.0	3.0	1.8	1.2	0.0	100.0
県管理道路	12.4	0.0	45.9	0.0	58.3	50.1	0.0	8.2	85.9
市道	68.0	0.0	73.1	0.0	74.9	15.5	9.0	50.4	32.7
那須塩原市合計	83.4	0.0	119.0	0.0	136.2	67.4	10.2	58.6	57.0

・1号指定(区間指定)【現に事故が多い区間】

・2号指定(エリア指定)【現に事故が多い区間】

・3号指定(区間指定)【事故発生のリスクが大きい区間】

・4号指定(エリア指定)【事故防止のため、交通の円滑化が必要な区間】

(3) 那須塩原市地域バス路線の概況

本市では、旧黒磯市営バスと旧塩原町営バスの路線を那須塩原市営バスとして運行していたが、平成19年10月から路線バス事業者との運行協定を締結した地域バス「ゆーバス」の運行を開始した。平成25年10月からはデマンド交通「予約ワゴンバス」の運行が開始され、平成30年10月には名称を「ゆータク」とし、運行する車両や路線の見直しを行った。主に高齢者や通学者などのいわゆる交通弱者の交通の足として、市内の鉄道駅やバスターミナルと病院、学校、商業施設等を結んでいる。

表2-7 那須塩原市地域バス「ゆーバス」の運行状況

路線名	路線経路	運行本数（本）	
		平日	休日
塩原・上三依線	塩原温泉バスターミナル～医師会塩原温泉病院～上三依塩原温泉口駅	13	13
西那須野外循環線	西那須野駅西口～国際医療福祉大学病院～西那須野駅東口	6	6
西那須野内循環線	西那須野駅西口～健康長寿センター～西那須野駅東口	4	4
西那須野線	西那須野駅西口～那須塩原駅～黒磯駅	25	22
黒磯線	那須塩原駅～黒磯南高校	3	0
	黒磯駅西口～ビバモール～那須脳神経外科病院	17	17
	黒磯駅西口～黒磯南高校	8	6
*令和4年4月1日現在（1本=片道）		76	68

表2-8 「ゆータク」（電話予約制）の運行状況

路線名	路線経路	運行本数（本）	
		平日	休日
新湯線	新湯公民館～医師会塩原温泉病院	8	8
	上の原集会施設～医師会塩原温泉病院	4	4
宇都野線	アグリパル塩原～西那須野駅西口	12	12
	ハロープラザ～下大貫境	2	2
下大貫線	アグリパル塩原～西那須野駅西口	12	12
接骨木線	アグリパル塩原～塩原リゾートタウン～西那須野駅西口	11	11
	アグリパル塩原～折戸公民館前～西那須野駅西口	3	3
湯宮線	湯宮～那須塩原駅西口	6	6
	湯宮～黒磯駅西口	6	6
高林・青木線	西岩崎集落センター～あじさい苑入口～黒磯駅西口	8	8
	西岩崎集落センター～鳥野目河川公園入口～黒磯駅西口	4	4
寺子線	豊岡～那須脳神経外科病院～黒磯駅西口	8	8
	豊岡～イオンタウン那須～黒磯駅西口	6	6
*令和4年4月1日現在（1本=片道）		90	90

ゆーバス 運行経路図

バスを乗る前に必ずお読みください
 運行経路図は、バスが運行しているルートを示しています。バスが運行しているルートは、色で表示されています。バスが運行しているルートは、色で表示されています。

路線番号の説明
 那須地区を走る自立市内の路線バスには、併設の路線番号を付与しています。併設の路線番号を付与しています。併設の路線番号を付与しています。



LED方向指示器
 併設の路線番号を付与したバスは、LED方向指示器を装備しています。LED方向指示器を装備しています。

ゆーバス 路線の凡例
 上三枚線 那須駅西口～那須駅東口
 西部須野内循環線 那須駅西口～那須駅東口
 黒磯線 那須駅西口～那須駅東口
 ゆーバス専用道路 那須駅西口～那須駅東口

ゆーバスは、ゆーバス専用道路を走行し、那須地区を走る自立市内の路線バスにて運行します。
 1日乗車券は、ゆーバス専用道路を走行し、那須地区を走る自立市内の路線バスにて運行します。
 2日乗車券は、ゆーバス専用道路を走行し、那須地区を走る自立市内の路線バスにて運行します。
 3日乗車券は、ゆーバス専用道路を走行し、那須地区を走る自立市内の路線バスにて運行します。



ゆーバス専用道路
 那須地区を走る自立市内の路線バスにて運行します。ゆーバス専用道路を走行し、那須地区を走る自立市内の路線バスにて運行します。

フリー乗換区間について
 併設の路線バス以外でも、安全な乗降ができ、自由に乗降できる区間です。併設の路線バス以外でも、安全な乗降ができ、自由に乗降できる区間です。

区分	乗車料	定額乗車料	乗車料	乗車料
大人	200円	5,800円	16,700円	31,700円
小学生	100円	2,500円	7,150円	13,800円
幼児	50円	1,250円	3,575円	6,900円
高齢者	100円	2,500円	7,150円	13,800円
障がい者	100円	2,500円	7,150円	13,800円
回数乗車券	100円	3,500円	10,500円	19,500円
回数乗車券	100円	1,750円	5,250円	9,500円

ゆーバス専用道路
 那須地区を走る自立市内の路線バスにて運行します。ゆーバス専用道路を走行し、那須地区を走る自立市内の路線バスにて運行します。

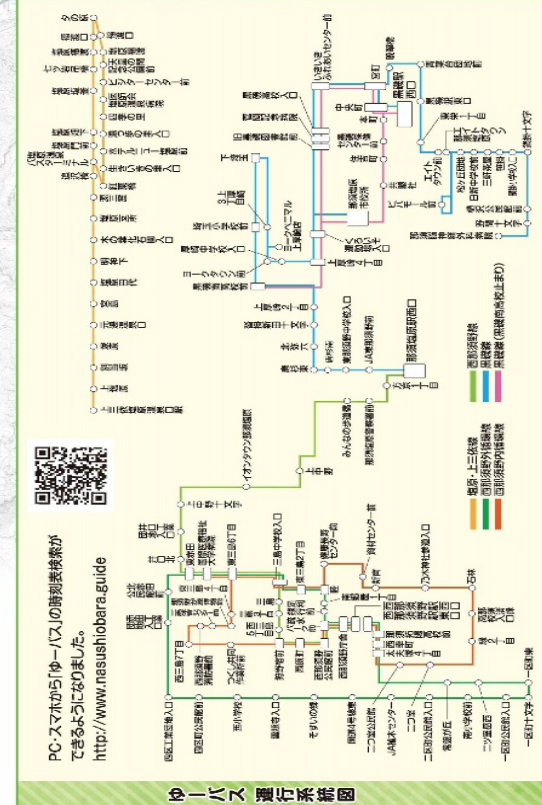
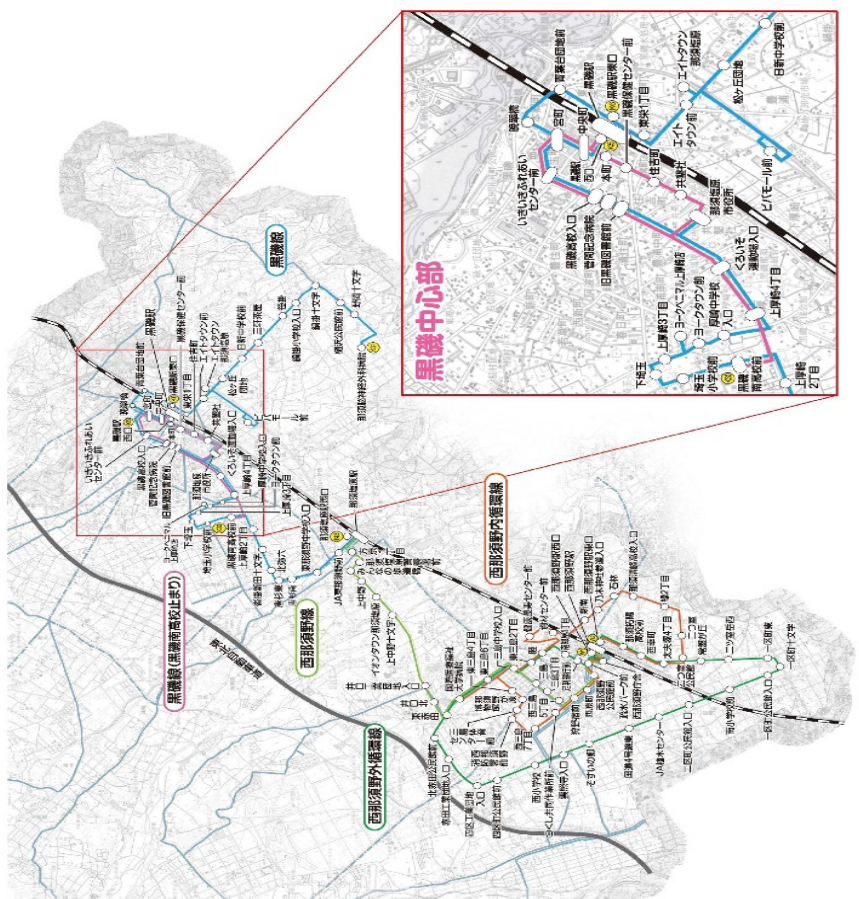


図 2-3 ゆーバス路線図

運行経路図

1. 利用予約について

①利用予約は、お乗りになる日の1週間前かつ当日出発の前日18時までに、(新着線は2週間前までに)各路線の運行業者にお電話ください。
 ②お電話の際にお名前(利用人数)、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ※緊急時に連絡する場合は「ゆーたく」の緊急ダイヤルにお電話ください。
 ※万一「ゆーたく」が利用できない場合は、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ※お乗組の氏名(利用)とお乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ※お乗組の氏名(利用)とお乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ※お乗組の氏名(利用)とお乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。

2. ご乗車について

①利用予約をした後、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ②乗車料は、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ③乗車料は、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ④乗車料は、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。

ゆーたく乗車料

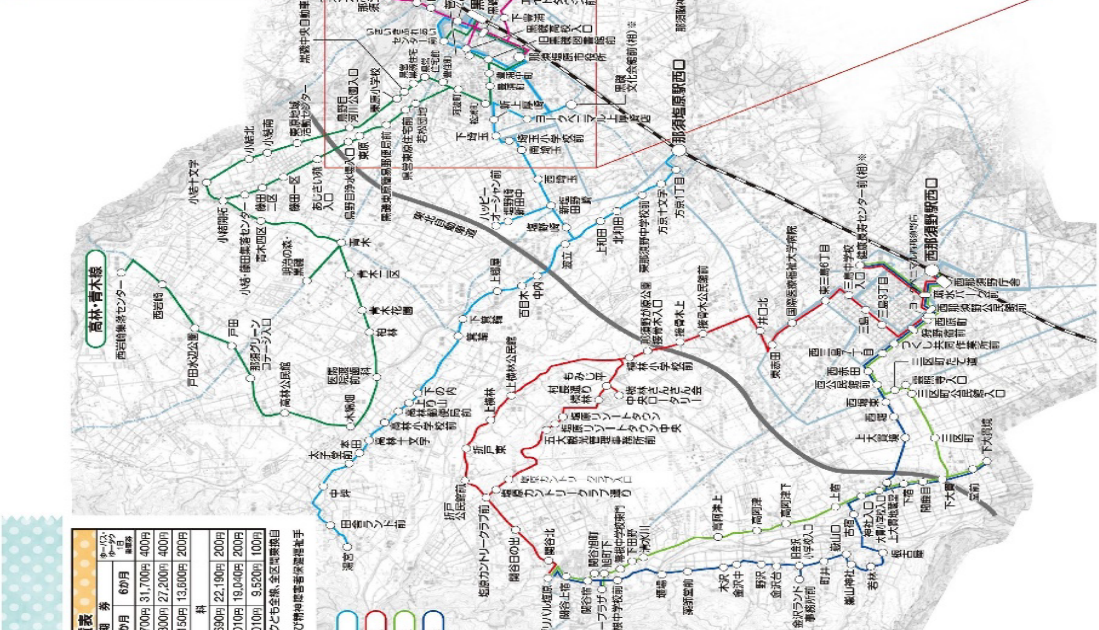
区分	乗車料			乗車料
	1月	3月	6月	
大人	200円	5,600円	16,700円	31,700円(400円)
小・中学生	200円	5,000円	14,300円	27,200円(400円)
小学生	100円	2,900円	7,150円	13,600円(200円)
幼児				
幼児(大人)	100円	4,000円	11,650円	22,180円(200円)
幼児(小学生)	100円	3,900円	10,000円	19,000円(200円)
乗車料(小学生)	100円	1,750円	5,010円	9,950円(100円)

※乗車料、日帰り乗車料、ゆーたく、ゆーたくとも全区域乗車料
 ※乗車料は、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ※乗車料は、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。

ゆーたく運行事業者

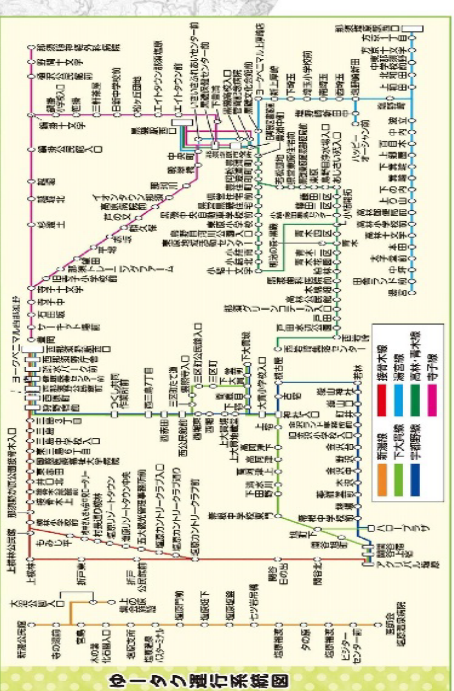
路線名	事業者名	事業所住所	電話番号
新着線	黒鷲光タクシー 株式会社	那須塩原市本町5-7	TEL 0287-62-1526
宇都野線	山和タクシー 有株式会社	大田原市野路2-1-4	TEL 0287-29-3838
下大貫線	山和タクシー 有株式会社	大田原市野路2-1-4	TEL 0287-29-3838
猿倉木線	黒鷲光タクシー 株式会社	那須塩原市本町5-7	TEL 0287-62-1526
湯宮線	鹿文通 株式会社	那須塩原市本町2-21	TEL 0287-63-0444
高林青木線	黒鷲光タクシー 株式会社	那須塩原市本町5-7	TEL 0287-62-1526
寺子線	有株式会社 京橋	那須塩原市本町11-4	TEL 0287-63-1515

*ご利用の際は、事業者にお名前をお伝えください。



ゆーたく路線の凡例

路線名	運行業者
新着線	黒鷲光タクシー(ユークス)・山和タクシー(サンワ)
下大貫線	山和タクシー(サンワ)
宇都野線	山和タクシー(サンワ)
猿倉木線	黒鷲光タクシー(ユークス)
湯宮線	鹿文通(カクミツ)
高林青木線	黒鷲光タクシー(ユークス)
寺子線	有(アリス)
YUKIバス	有(アリス)



新着線

①利用予約をした後、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ②乗車料は、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ③乗車料は、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ④乗車料は、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。

ゆーたくの利用方法

①利用予約をした後、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ②乗車料は、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ③乗車料は、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ④乗車料は、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。

ゆーたく運行系統図

①利用予約をした後、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ②乗車料は、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ③乗車料は、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。
 ④乗車料は、お乗組の氏名、お乗組の住所、お乗組の電話番号、お乗組の連絡先、お乗組のメールアドレスをお伝えください。

図2-4 ゆーたく路線図

(4) 那須塩原市地域バス以外の民間バス路線の概況

市内の市営バス以外の路線バスは、関東自動車と JR バス関東が運行しており、黒磯駅、那須塩原駅、西那須野駅を起終点とする経路を中心に、市内の病院や高校、観光施設など各地を結んでいる。

表 2-9 関東自動車の運行状況

路線名	路線経路	運行本数 (本)	
		平日	休日
馬西線 (関東自動車)	西那須野駅東口～トコトコ大田原～馬頭車庫	14	9
黒羽線 (関東自動車)	西那須野駅東口～黒羽高校～五峰の湯	11	11
	西那須野駅東口～トコトコ大田原～国際医療福祉大学	13	4
	西那須野駅東口～トコトコ大田原～黒羽郵便局	10	9
那須線 (関東自動車)	那須塩原駅西口～那須湯本温泉～那須ロープウェイ	22	22
	那須塩原駅西口～共和大学～那須ロープウェイ	0	2
	那須塩原駅西口～那須湯本温泉	14	14
板室線 (関東自動車)	那須塩原駅西口～板室温泉～那須ハイランドパーク	2	4
	那須塩原駅西口～黒磯駅西口～板室温泉	8	4
大田原中学校線 (関東自動車)	西那須野駅東口～大田原中学校前	7	2
那須赤十字病院線 (関東自動車)	西那須野駅東口～那須赤十字病院	12	8
塩原本線 (JR バス関東(株))	那須塩原駅～西那須野～塩原温泉バスターミナル	8	8
	西那須野～塩原温泉バスターミナル	22	20
高速バス那須塩原線	西那須野駅～王子駅～バスタ新宿	8	8
那須塩原線(関東自動車(株)・JR バス関東)	那須温泉～王子駅～バスタ新宿	2	2
	塩原温泉バスターミナル～王子駅～バスタ新宿	2	2
追分～黒磯駅線 (那須町民バス)	追分～黒磯駅	8	8
		163	137

※関東自動車、JR バスは令和 4 年 4 月 1 日現在。那須町民バスは令和 3 年 4 月 1 日現在(1 本=片道)

※関東自動車は、旧東野交通。 ※土曜と日祝の運行本数が違うときは運行本数の多いほうを選択した。

◆ 関東自動車



◆ JR バス 関東

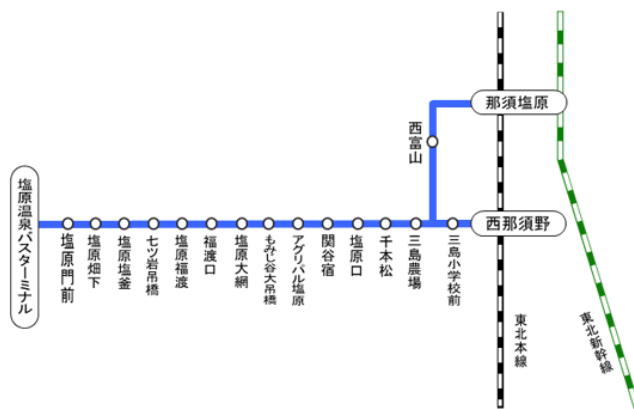


図 2-5 那須塩原市内路線バス路線図 (関東自動車・JR バス 関東)

(5) 自動車交通量による実態

①平成 22 年度道路交通センサス交通量調査結果における現況

<交通量>

本市の道路状況を見ると、西那須野駅周辺の一般国道 400 号は本市と大田原市を結ぶ主要な幹線道路であるため、15,568 台/12H の交通量と市内で最も多い路線区間となっている。次いで、一般国道 4 号は本市と矢板市を結ぶ主要な幹線道路であるため、13,631 台/12H と交通量が多い。

市内北西部では 2,000 台/12H～8,000 台/12H と西那須野駅や那須塩原駅など駅周辺交通量に比べ少ない。

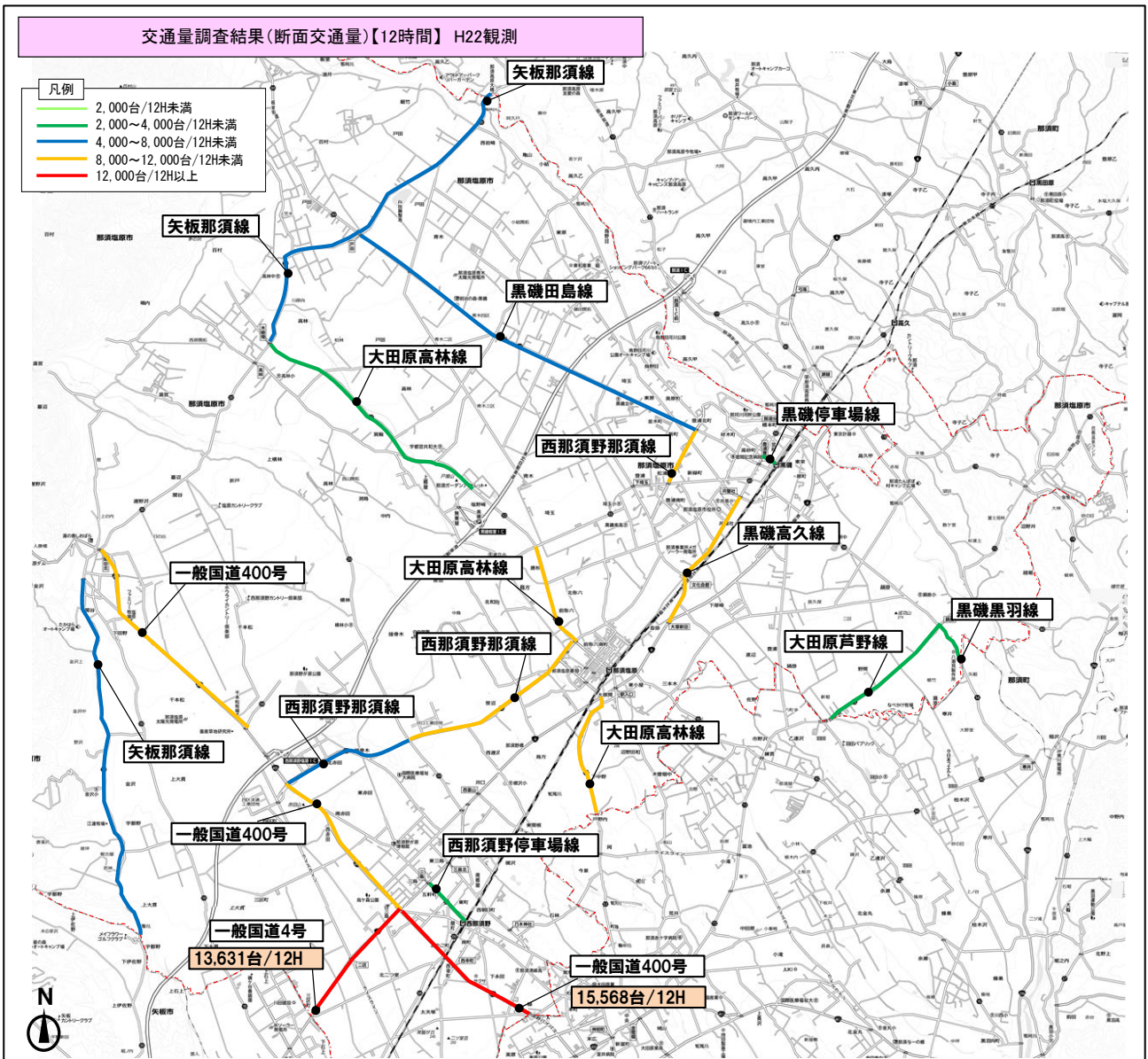


図 2-6 平成 22 年度道路交通センサス交通量状況 (那須塩原市周辺)

<大型車混入率>

本市の大型車混入率を見ると、一般国道4号、主要地方道矢板・那須線の矢板市を結ぶ路線は大型車混入率15.0%以上と高くなっている。

また、那須塩原駅周辺では大型車混入率5.0%~9.9%、黒磯駅周辺では0.0%~9.9%となっている。

西那須野駅周辺の一般国道400号では市内で最も多い交通量となっているものの大型車混入率は4.6%と低くなっている。

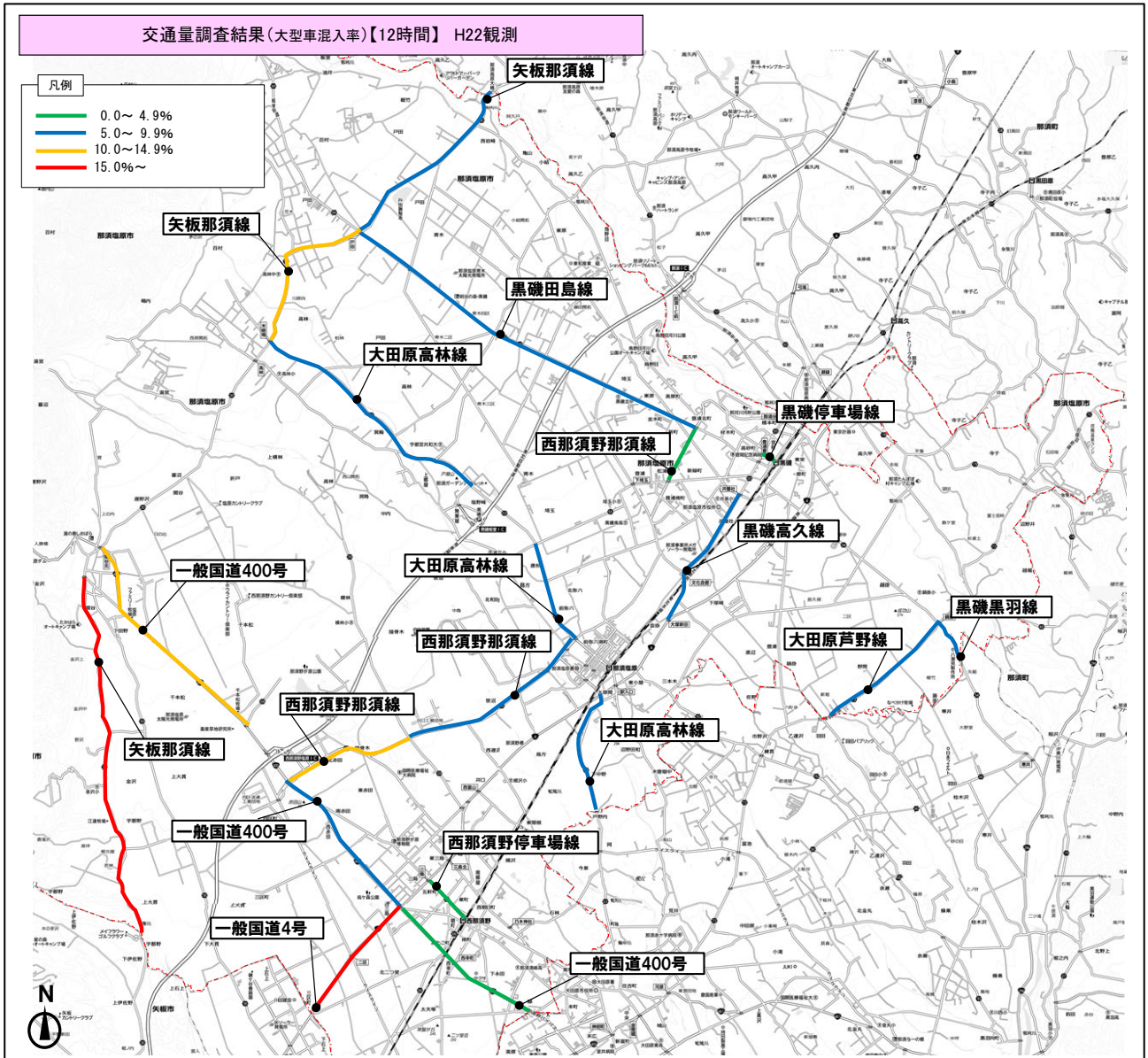


図2-7 平成22年度道路交通センサス大型車混入率状況(那須塩原市周辺)

②平成 27 年度道路交通センサス交通量調査結果における現況

<交通量>

平成 27 年度の道路交通センサスの結果を見ると、西那須野駅周辺は 17,444 台/12H の交通量で最も多く、次いで、那須塩原駅周辺の主要地方道西那須野・那須線が 14,234 台/12H の交通量となっている。

市内北西部では平成 22 年度と同様の結果となっている。

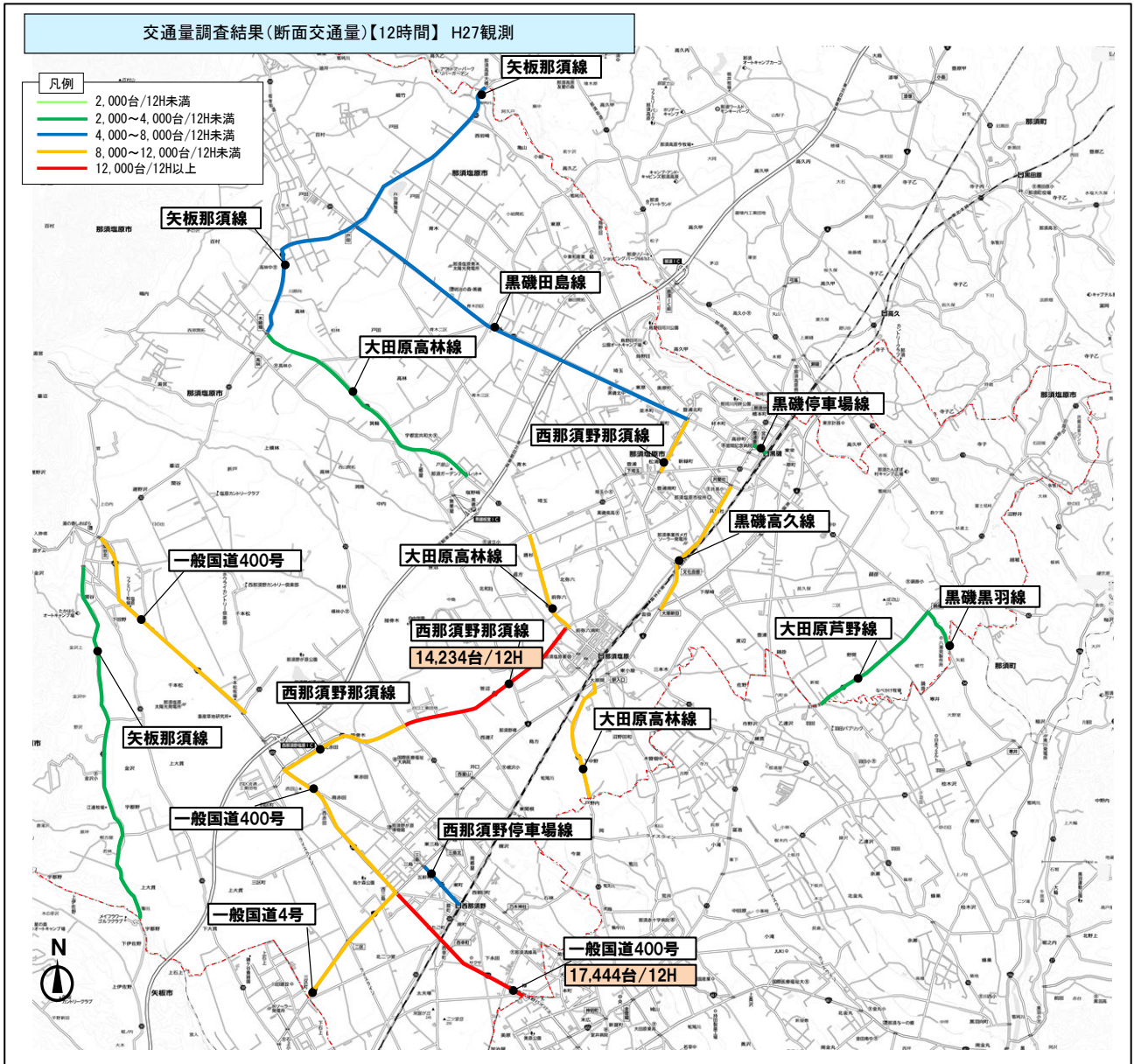


図 2-8 平成 27 年度道路交通センサス交通量状況 (那須塩原市周辺)

<大型車混入率>

平成 27 年度の道路交通センサスの結果を見ると、一般国道 4 号、主要地方道矢板・那須線の矢板市を結ぶ路線は大型車混入率 15.0%以上となっており、大型車混入率の水準は平成 22 年度と同様である。

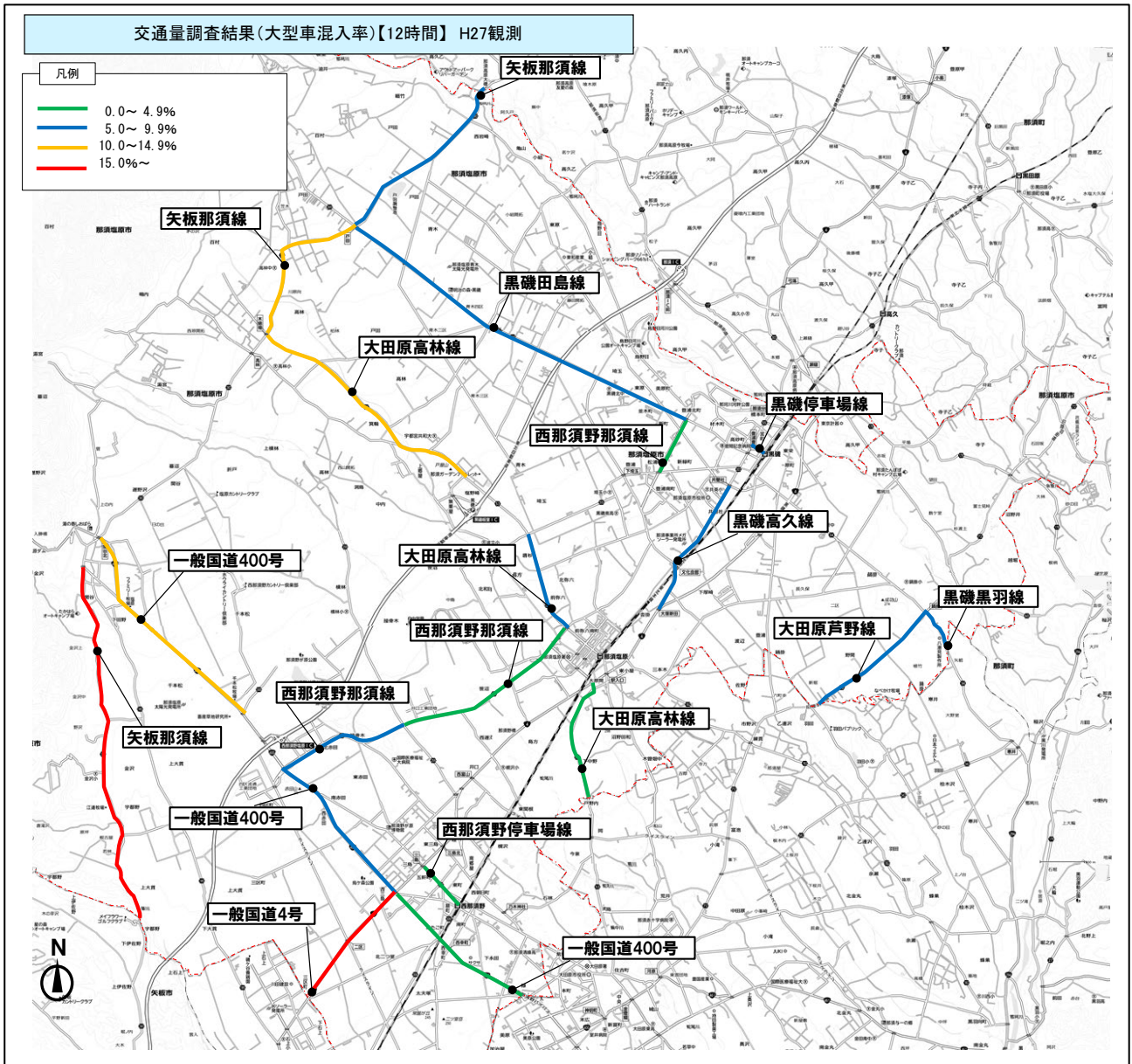


図 2-9 平成 27 年度道路交通センサス大型車混入率状況 (那須塩原市周辺)

③平成 22 年度・平成 27 年度道路交通センサス交通量調査結果における比較

平成 22 年度及び平成 27 年度の伸び率を比較すると、1.00 を下回り、交通量が減少している路線が多くなっている。

しかし、主要地方道西那須野・那須線は平成 22 年度 10,482 台/12H から平成 27 年度 14,234 台/12H と 1.36 倍増加している。これは遅沢橋が整備されたことで交通容量が拡大したと考えられる。また、一般県道西那須野停車場線では平成 22 年度は 2,266 台/12H から平成 27 年度 7,449 台/12H と 3.29 倍増加している。自動車、歩行者ともに安全で安心な通行空間が確保されたことが要因に挙げられる。

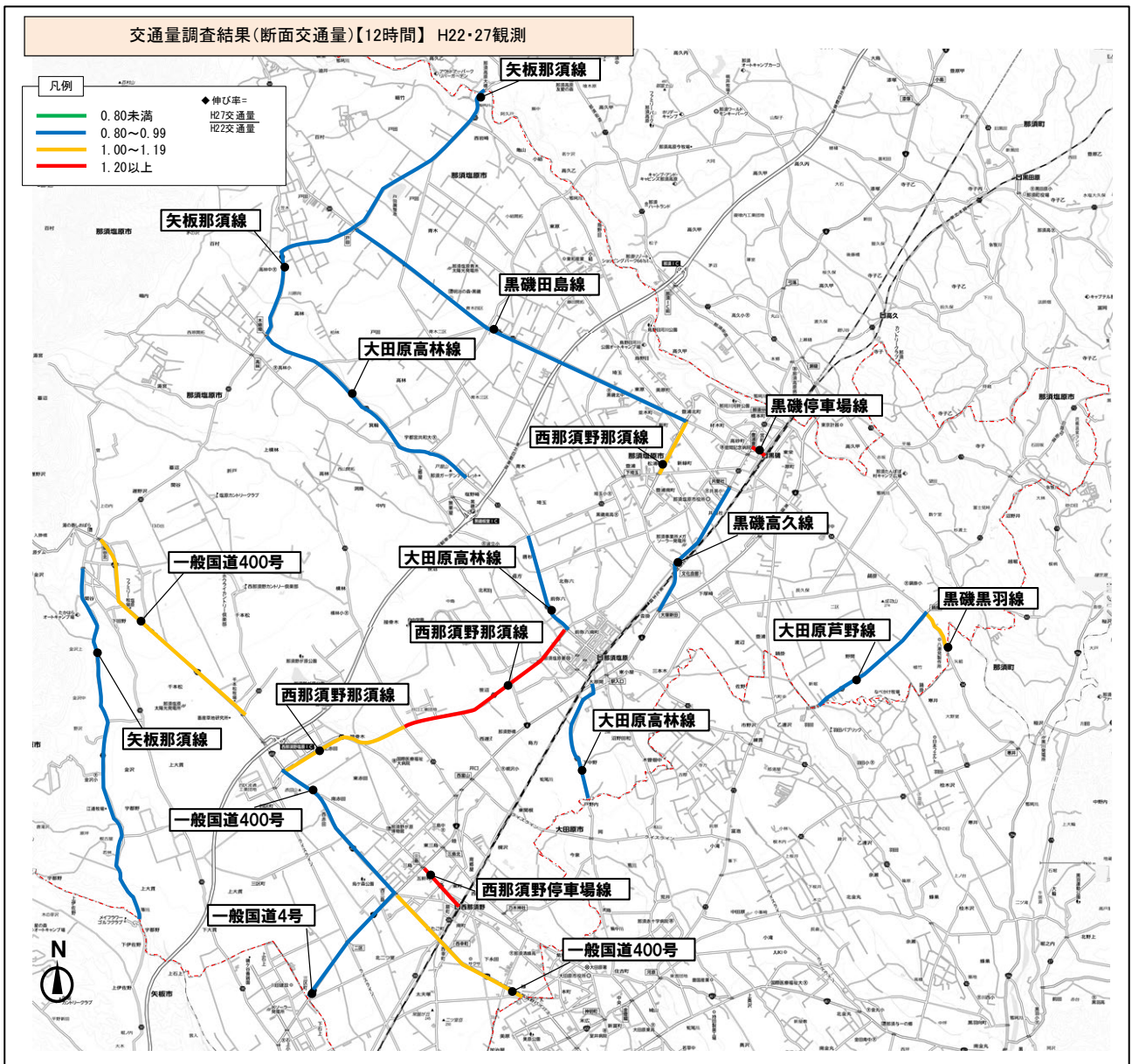


図 2-10 平成 22 年度・平成 27 年度道路交通センサス伸び率状況

表 2-10 平成 22 年度・平成 27 年度道路交通センサス交通量状況（那須塩原市周辺）

平成 22 年度	交通調査 基本区間 番号	路線名	区間 延長 (km)	交通量観測地点地名 市区町村	昼間12時間 自動車類交通量（上下合計）			大型車 混入率 (%)	車線数	伸び率 (H27/H22)
					小型車	大型車	合計			
					(台)	(台)	(台)			
	9300040590	一般国道4号	2.9	栃木県那須塩原市三区町528	9,266	4,365	13,631	32.0	2	0.87
	9304000090	一般国道400号	3.6	那須塩原市緑2丁目1153-1	14,857	711	15,568	4.6	4	1.12
	9304000100	一般国道400号	3.6	那須塩原市南赤田320-1	8,403	605	9,008	6.7	2	0.98
	9304000130	一般国道400号	5.0	那須塩原市下田野531-37 地先	8,247	1,063	9,310	11.4	2	1.15
	9400300110	矢板那須線	7.8	那須塩原市金沢4500-3	3,391	821	4,212	19.5	2	0.90
	9400300150	矢板那須線	3.6	那須塩原市箭坪347-1	5,276	901	6,177	14.6	2	0.92
	9400300160	矢板那須線	4.2	那須塩原市西岩崎105-1	5,953	516	6,469	8.0	2	0.95
	9400340030	黒磯黒羽線	1.0	那須塩原市鍋掛1595-43	3,184	286	3,470	8.2	2	1.03
	9400530020	大田原高林線	2.7	那須塩原市下中野52	10,307	610	10,917	5.6	2	0.93
	9400530040	大田原高林線	2.1	那須塩原市前弥六224-7	10,252	833	11,085	7.5	4	0.96
	9400530060	大田原高林線	5.3	那須塩原市高林1160-2	2,608	217	2,825	7.7	2	0.88
	9400550010	西那須野那須線	2.9	那須塩原市北赤田316-55 地先	5,912	998	6,910	14.4	4	1.16
	9400550020	西那須野那須線	4.2	那須塩原市上中野74-4	9,832	650	10,482	6.2	4	1.36
	9400550050	西那須野那須線	1.3	那須塩原市松浦町118-395	9,459	415	9,874	4.2	2	1.01
	9400720040	大田原芦野線	2.9	那須塩原市野間74-1	2,891	277	3,168	8.7	2	1.06
	9602350010	黒磯停車場線	0.3	那須塩原市本町6-33 地先	2,230	36	2,266	1.6	2	1.08
	9603030010	黒磯高久線	3.0	那須塩原市下厚崎200-68	10,812	782	11,594	6.7	2	0.97
	9603170010	西那須野停車場線	1.1	那須塩原市五軒町5-2	2,230	36	2,266	1.6	2	3.29
	9603690010	黒磯田島線	8.1	那須塩原市青木13-18	6,661	605	7,266	8.3	2	0.92
	合計			合計	131,771	14,727	146,498	10.1	-	1.06
平成 27 年度	交通調査 基本区間 番号	路線名	区間 延長 (km)	交通量観測地点地名 市区町村	昼間12時間 自動車類交通量（上下合計）			大型車 混入率 (%)	車線数	
					小型車	大型車	合計			
					(台)	(台)	(台)			
	9300040590	一般国道4号	2.9	栃木県那須塩原市三区町528	8,494	3,381	11,875	28.5	2	
	9304000090	一般国道400号	3.6	那須塩原市緑2丁目1153-1	16,908	536	17,444	3.1	4	
	9304000100	一般国道400号	3.6	那須塩原市南赤田320-1	8,163	632	8,795	7.2	4	
	9304000130	一般国道400号	5.0	那須塩原市下田野531-37 地先	9,642	1,082	10,724	10.1	2	
	9400300110	矢板那須線	7.8	那須塩原市金沢4500-3	3,122	681	3,803	17.9	2	
	9400300150	矢板那須線	3.6	那須塩原市箭坪347-1	4,898	810	5,708	14.2	2	
	9400300160	矢板那須線	4.2	那須塩原市西岩崎105-1	5,674	444	6,118	7.3	2	
	9400340030	黒磯黒羽線	1.0	那須塩原市鍋掛1595-43	3,341	216	3,557	6.1	2	
	9400530020	大田原高林線	2.7	那須塩原市下中野52	9,705	421	10,126	4.2	2	
	9400530040	大田原高林線	2.1	那須塩原市前弥六224-7	9,853	835	10,688	7.8	4	
	9400530060	大田原高林線	5.3	那須塩原市高林1160-2	2,157	328	2,485	13.2	2	
	9400550010	西那須野那須線	2.9	那須塩原市北赤田316-55 地先	7,367	672	8,039	8.4	4	
	9400550020	西那須野那須線	4.2	那須塩原市上中野74-4	13,593	641	14,234	4.5	4	
	9400550050	西那須野那須線	1.3	那須塩原市松浦町118-395	9,698	283	9,981	2.8	2	
	9400720040	大田原芦野線	2.9	那須塩原市野間74-1	3,124	236	3,360	7.0	2	
	9602350010	黒磯停車場線	0.3	那須塩原市本町6-33 地先	2,211	243	2,454	9.9	2	
	9603030010	黒磯高久線	3.0	那須塩原市下厚崎200-68	10,532	710	11,242	6.3	2	
	9603170010	西那須野停車場線	1.1	那須塩原市五軒町5-2	7,140	309	7,449	4.1	2	
	9603690010	黒磯田島線	8.1	那須塩原市青木13-18	6,222	450	6,672	6.7	2	
	合計			合計	141,844	12,910	154,754	8.3	-	

(6) 交通現況における問題点と課題

① 幹線道路ネットワーク整備状況における問題点と課題

本市の幹線道路網の骨格を形成する4車線計画の都市計画道路の整備状況を見ると、黒磯～那須塩原～西那須野の市街地を結ぶ南北軸（黒磯那須北線・黒磯那須南線、烏ヶ森線、産業通り）や、関谷地区～西那須野～大田原市街地を結ぶ東西軸（インターチェンジ通り、関谷バイパス）のいずれにおいても、2/4車線暫定供用や未整備（現道なし）区間が存在しており、市内の各拠点を連絡する骨格軸が未形成で幹線道路ネットワークが脆弱である。

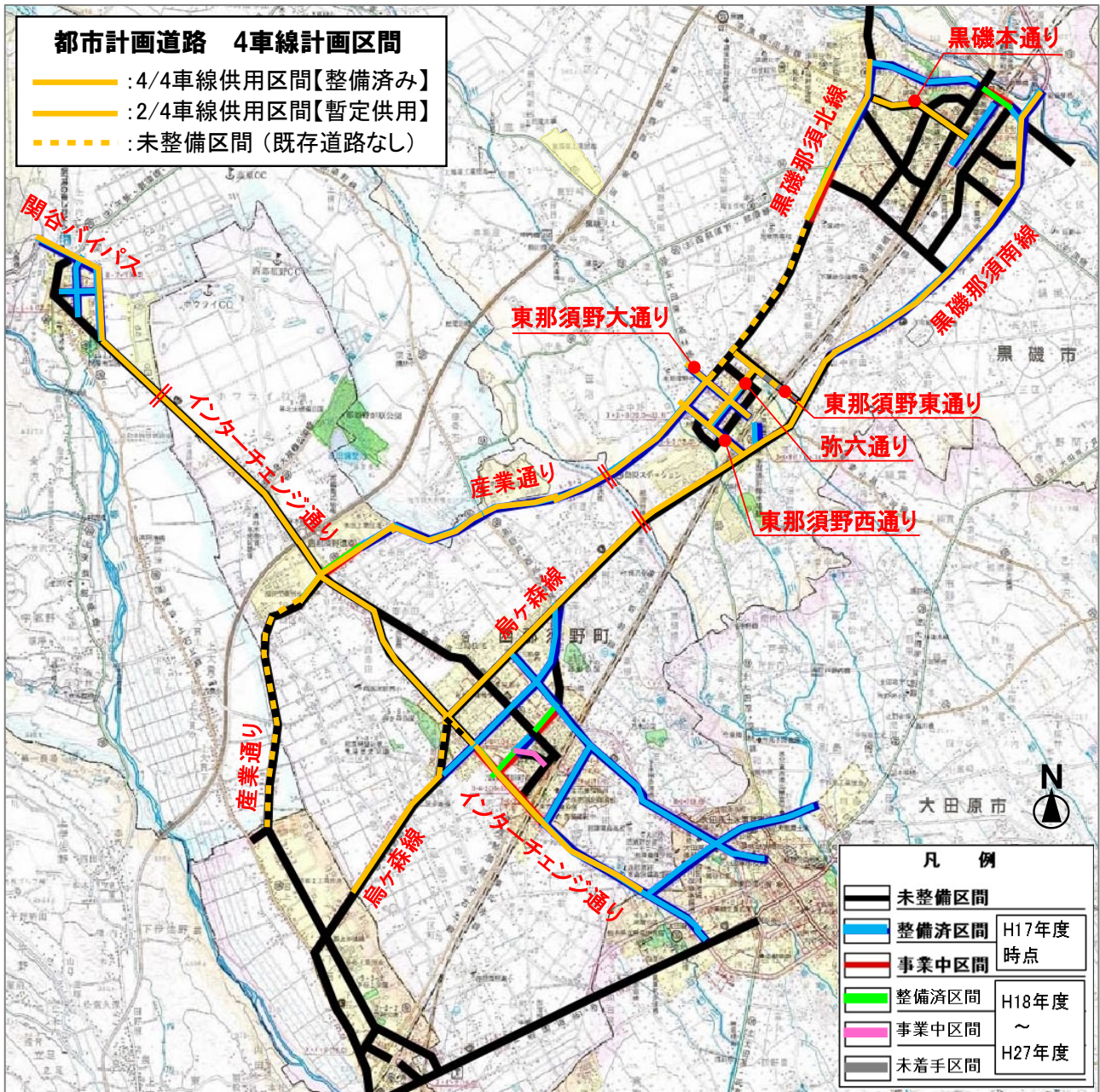


図2-11 那須塩原市内都市計画道路の4車線計画路線区間整備状況

3 道路整備を取り巻く変化

(1) 那須塩原市における現状の変化

①人口フレーム

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本市の人口は平成22年に約118,000人をピークに減少に転じ、令和22年では約106,000人と見込まれている。

年齢別構成比では、年少人口と生産年齢人口の割合が減少する一方で、高齢化率は大きく増加し、令和22年には10人のうち4人が65歳以上の高齢者になるものと予測されている。

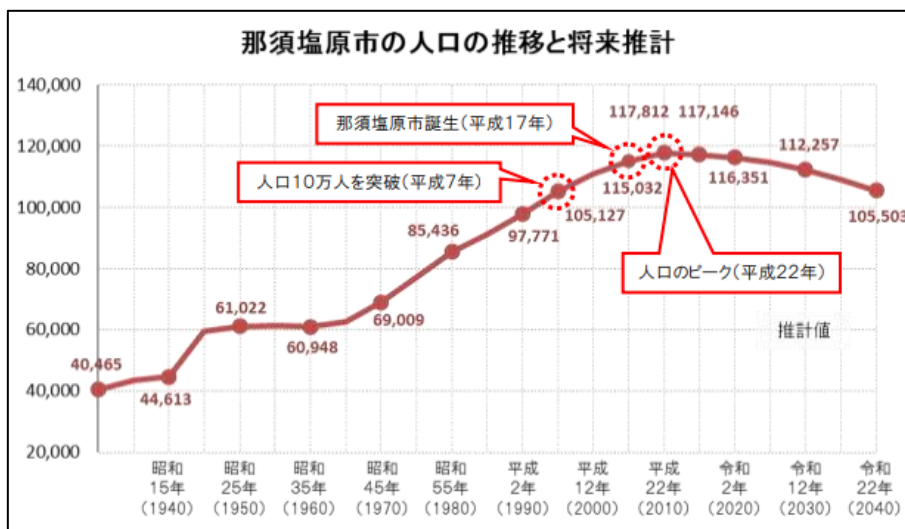


図3-1 那須塩原市の人口の推移と将来推計

資料：H27 那須塩原市まち・ひと・しごと創生総合戦略

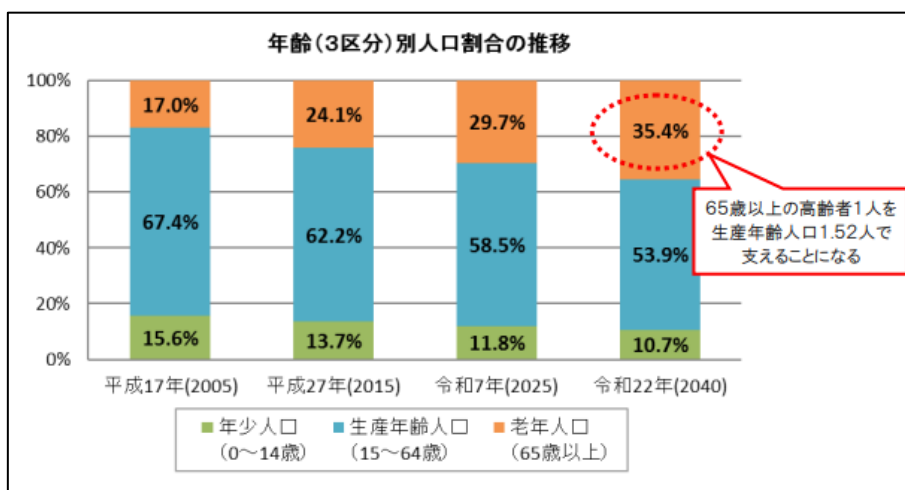


図3-2 那須塩原市の年齢3区分別人口の推移と人口構成

資料：H27 那須塩原市まち・ひと・しごと創生総合戦略

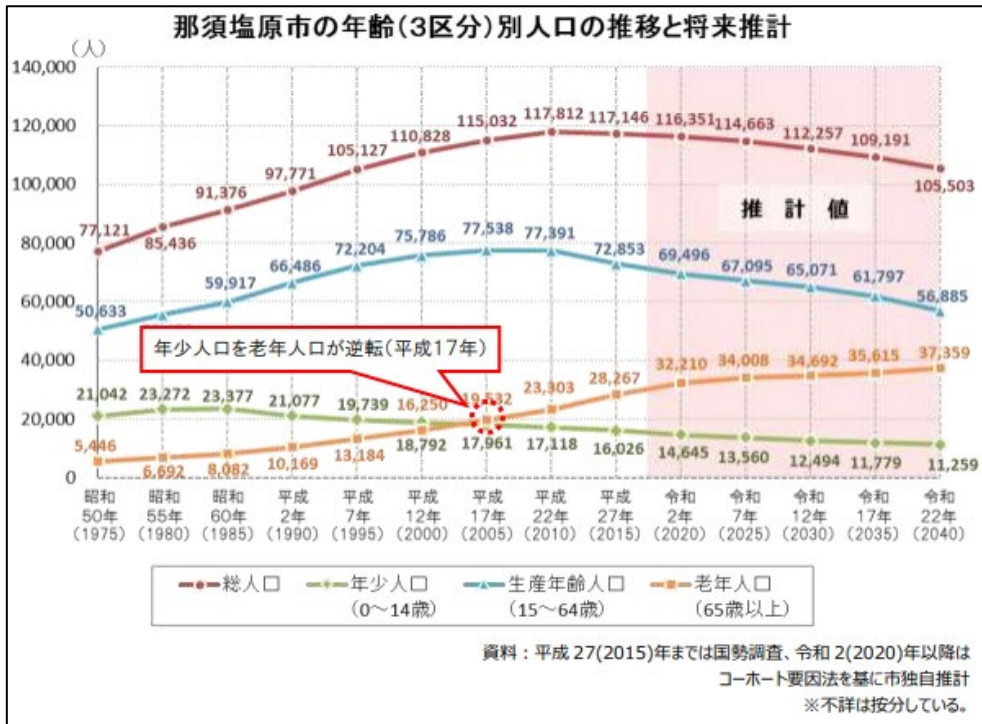


図 3-3 那須塩原市の年齢 3 区分別人口の推移と人口構成

資料：H27 那須塩原市まち・ひと・しごと創生総合戦略

②産業別就業人口構成の変化

本市の産業別就業人口構成は、近年第 1 次・第 2 次産業の割合が減少し、第 3 次産業の割合が増加している。平成 27 年では第 1 次・第 3 次産業が増加し、第 2 次産業は平成 12 年から減少が続いている。

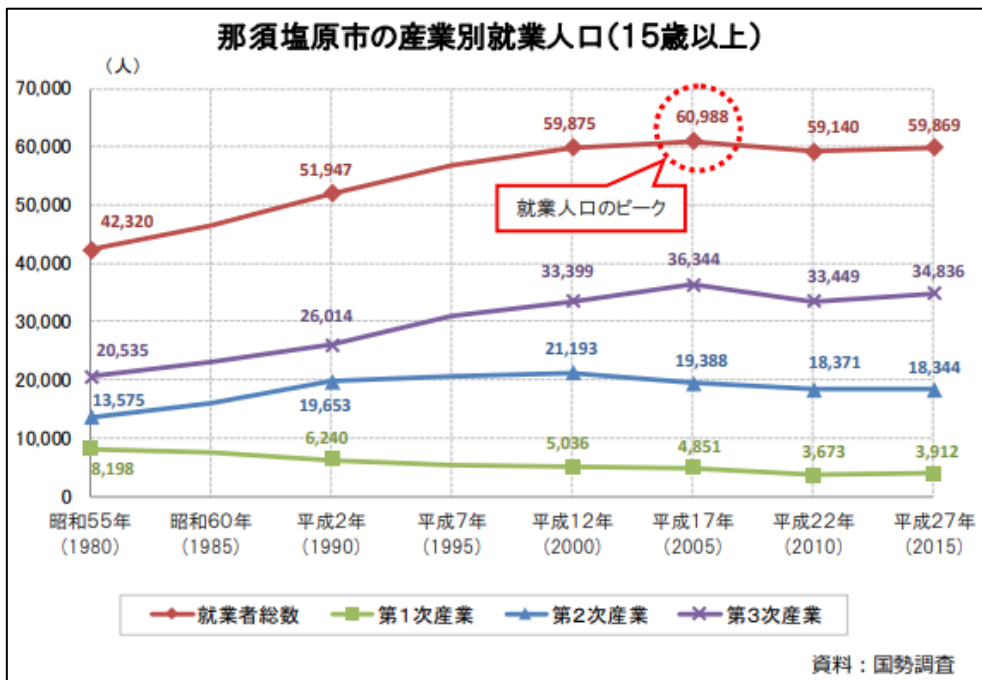


図 3-4 那須塩原市の産業別人口構成の変化

資料：H27 那須塩原市まち・ひと・しごと創生総合戦略

③ 駅乗車人数の変化

黒磯駅は平成 29 年度から減少傾向が続いている。乗車人員が多い那須塩原駅、西那須野駅は平成 28 年度から増加していたが、令和 2 年 1 月に発生した新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年度は大幅に減少した。

表 3-1 駅乗車人数の変化

年度	黒磯駅			那須塩原駅			西那須野駅		
	乗車人員			乗車人員			乗車人員		
	普通	定期	総数	普通	定期	総数	普通	定期	総数
平成 27 年度	238	594	832	1, 042	848	1, 890	339	1, 002	1, 341
平成 28 年度	234	597	831	1, 046	848	1, 894	330	1, 016	1, 346
平成 29 年度	231	637	868	1, 063	845	1, 908	335	1, 027	1, 362
平成 30 年度	220	633	853	1, 096	850	1, 946	341	1, 038	1, 379
令和元年度	214	633	847	1, 061	876	1, 937	333	1, 036	1, 369
令和 2 年度	128	576	704	476	680	1, 156	185	919	1, 104

資料：R2 栃木県統計年鑑

④ 観光客入込者数の変化

本市の観光客入込者数は、平成 27 年度から令和元年度まで増減を繰り返していたが、令和 2 年に発生した新型コロナウイルス感染症の影響により、緊急事態宣言が発令されるなど、他県への移動が困難となり、観光客入込者数が大幅に減少した。

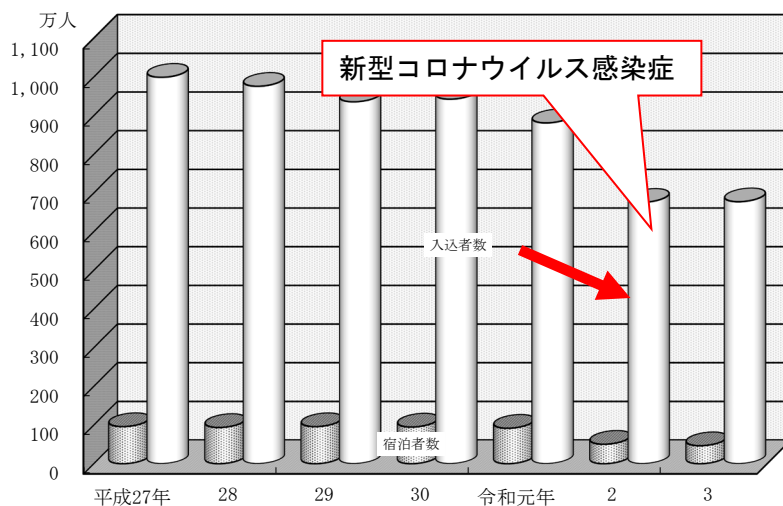


図 3-5 那須塩原市の観光客入込者数の推移

資料：R3 那須塩原市統計書

⑤財政状況

本市の財政状況を見ると、財政力の強弱を示す財政力指数は平成 28 年度以降増減を繰り返して、依然として財政力が弱まっていることが示されている。

このことは、道路整備財源の確保にも影響があると危惧される。

表 3-2 那須塩原市の財務関係指標

年度	基準財政 需要額 (千円)	基準財政 収入額 (千円)	標準財政 規模 (千円)	財政力 指数	経常収支 比率 (%)
平成 28 年度	20,219,765	16,233,495	27,386,549	0.816	96.7
平成 29 年度	20,234,815	16,246,393	27,403,079	0.806	93.7
平成 30 年度	20,447,684	16,768,469	27,414,501	0.809	97.5
令和元年度	20,794,660	16,793,900	27,390,745	0.810	99.0
令和 2 年度	21,323,708	17,404,563	27,722,005	0.815	94.0

資料：R3 那須塩原市統計書

【用語の説明】

○基準財政需要額

普通交付税の算定基礎となるもので、標準的な行政活動を合理的水準で行うために必要と想定される経費。

○基準財政収入額

普通交付税の算定基礎となるもので、標準的に収入される税収入（譲与税、交付金を含む）の一定割合の額。

【参考】普通交付税＝基準財政需要額－基準財政収入額

○標準財政規模

一般財源の標準的な大きさを示すもので、基本的な財政指標や財政健全化指標の分母となる。

標準財政規模＝標準財政収入額＋地方譲与税等＋普通交付税額＋臨時財政対策債発行可能額

○財政力指数

標準的な行政活動を行うために必要な財源をどの程度自力で調達できるかの割合。

財政力指数 ＝ 基準財政収入額 ÷ 基準財政需要額

○経常収支比率

人件費や扶助費、公債費等の経常的な経費に、地方税や地方交付税等の一般財源がどの程度充てられたのを見るもので、財政構造の弾力性を判断する指標。

経常収支比率 ＝ 経常経費充当一般財源 ÷ 経常一般財源総額 × 100

(2) 栃木県の県土づくりの方針

① 県土づくりプラン 2021 策定

◆ 「新たな国土形成計画」の策定

わが国がこれからも経済成長を続け活力ある豊かな国として発展できるか否かの重要な岐路にさしかかっているという認識のもと、今後の国土づくりの方向性を定める全国計画（2025年までの10年間を計画期間）が決定された。

この計画では、国土の基本構想として、多様な個性を持つ様々な地域間でのヒト・モノ・カネ・情報の活発な対流により地域の活力と新たな価値の創出を図る「対流促進型国土」の形成を目指している。

その実現に向け、生活に必要な各種機能を一定の地域にコンパクトに集約し、各地域をネットワークで結ぶ「コンパクト+ネットワーク」の地域構造を目指し、これにより、生活サービス機能、高次都市機能等の維持・提供、災害に対しても強くしなやかな国土構造の実現、産業等の集積・ネットワークでのイノベーション創出を図ることとしている。

◆ 栃木県重点戦略「とちぎ未来創造プラン」の策定

栃木県においても、中長期的な展望のもと、とちぎの目指すべき将来像を描き、その実現に向けた基本的な考え方や目標を明らかにするとともに、今後5年間に県が取り組む施策の進め方等を示す県政の基本指針として、令和3年2月に「とちぎ未来創造プラン」が策定された。

○ 目指すべきとちぎの将来像

「人が育ち、地域が活きる 未来に誇れる元気な“とちぎ”」

○ その実現のための重点戦略

- ・ 次代を担う人がたくましく育ち、あらゆる場で活躍する「とちぎ」の実現に向けた「人材育成戦略」
- ・ 魅力ある多彩な産業が活力にあふれ、豊かさに満ちる「とちぎ」の実現に向けた「産業成長戦略」
- ・ いつまでも健康で、誰もがいきいきと暮らせる「とちぎ」の実現に向けた「健康長寿・共生戦略」
- ・ 強くしなやかで、安全・安心を実感できる「とちぎ」の実現に向けた「安全・安心戦略」
- ・ 誇れる地域・豊かな自然を未来につなぐ「とちぎ」の実現に向けた「地域・環境戦略」

◆ 「県土づくりプラン 2021」の策定

以上のような国土づくりや県政全体の戦略的取組を着実に推進し、栃木県における安全・安心な暮らしの確保や、持続的な地域経済の成長、さらには多くの人と企業に選ばれる魅力ある地域形成を実現していくためには、それらの礎となる社会資本の的確な整備と保全が必要不可欠である。

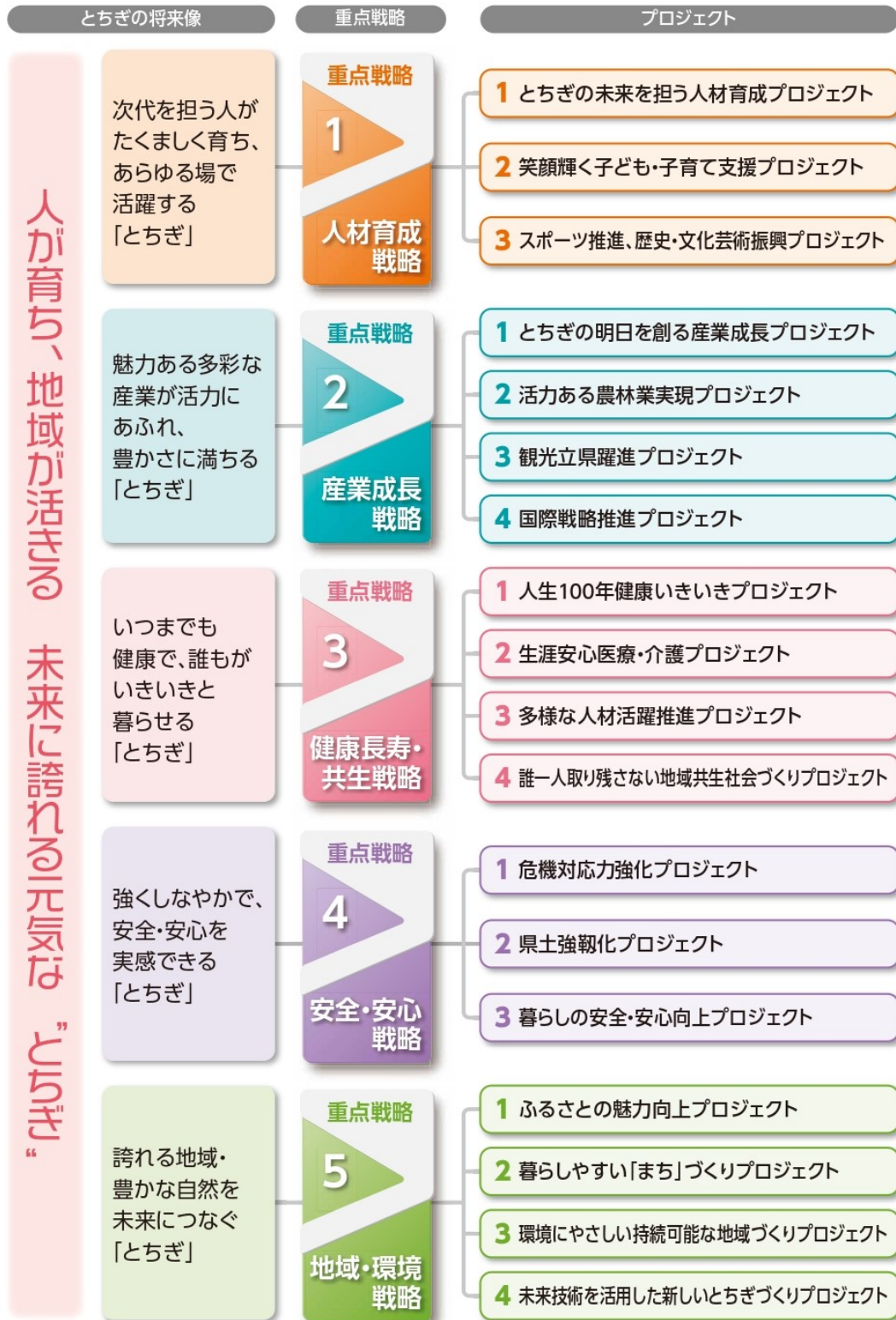
こうした状況を踏まえ、今後の社会経済情勢の変化に対応しつつ、的確な基盤整備等の推進を図るため、それらの総合的な取組の指針として

～とちぎの未来を築く～「県土づくりプラン 2021」

がまとめられた。

◆県土づくりプラン 2021 の将来像の実現に向けたとちぎづくり

この県土づくりプランでは、経済や暮らし、まちづくりなど、すべての活動の原動力は「人」であることから、人材育成戦略を第1の柱とし、県民や市町等と連携・協働のもと、オール栃木体制で社会経済情勢や新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う事態の変化に柔軟に対応しながら、5つの重点戦略に位置づけたプロジェクトを着実に推進していくとされる。



人が育ち、地域が活きる
未来に誇れる元気な“とちぎ”

出典：とちぎ未来創造プラン

②栃木県のみちづくりの考え方（とちぎの道路・交通ビジョン）

◆とちぎの道路・交通ビジョンとは

「とちぎの道路・交通ビジョン」は、新しい栃木県重点戦略である「とちぎ未来創造プラン」の実現に向けた「道路・交通分野」の将来構想である。

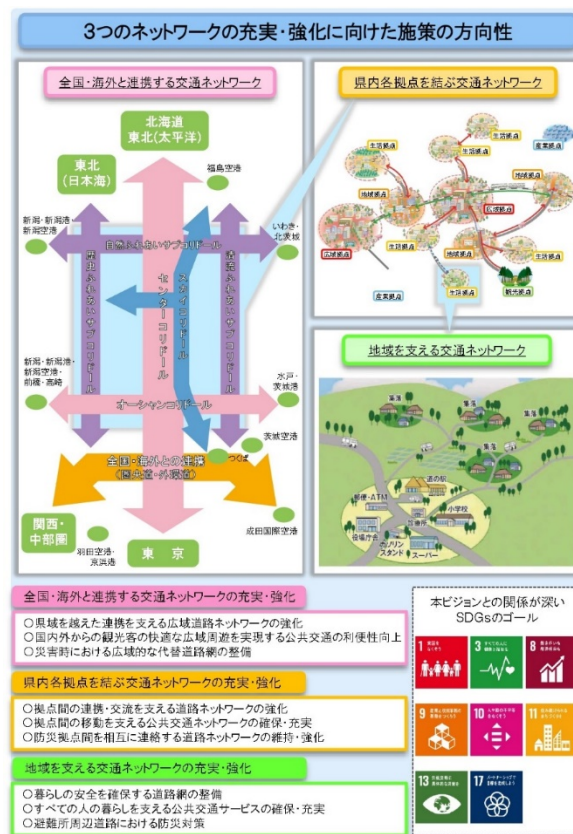
「とちぎ未来創造プラン」とは、とちぎの目指すべき将来像を描き、その実現に向け、基本的な考え方や目標を明らかにするとともに、今後5年間に県が行う仕事の進め方を示した県政の基本方針であり、次の5つの重点戦略が示されている。

<5つの重点戦略>

- 「人材育成戦略」「産業成長戦略」「健康長寿・共生戦略」
- 「安全・安心戦略」「地域・環境戦略」

◆とちぎの道路・交通ビジョンにおいて目指す姿と基本的な考え方

道路・交通ネットワークの構築を進めるに当たっては、「誰もが、いつでも・どこでも、安全・安心・快適に移動できる持続可能な社会」にするため、広域道路ネットワークのミッシングリンクや空白地帯の解消、公共交通の利便性向上など各種施策を推進する。



出典：とちぎの道路・交通ビジョン 2021

★導かれる道路整備基本計画の整備テーマ

⇒広域道路ネットワークのミッシングリンクや空白地帯の解消、公共交通の利便性向上など各種施策を推進

■県内各拠点を結ぶ道路ネットワーク整備

(2) 全国の社会資本に対する重点整備の推進

① 第5次社会資本整備重点計画の策定

1. 社会資本整備重点計画とは

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

2. 第5次社会資本整備重点計画の概要

令和3年5月28日、第5次社会資本整備重点計画が閣議決定

(1) 期間

令和3年度から令和7年度まで

(2) 見直しのポイント

- ①第5次計画では、従前の4つの目標(※)に加え、昨今の社会情勢の変化を踏まえて、インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーションと脱炭素化に関する2つの目標を新たに追加しました。
- ②厳しい財政制約や人口減少の下、社会資本整備のストック効果を最大化させるため、[1]・3つの総力（主体の総力、手段の総力、時間軸の総力）を挙げた社会資本整備の深化、[2]・『インフラ経営』により、インフラの潜在力を引き出すとともに、新たな価値を創造の視点を追加しました。
- ③加速化するインフラの老朽化に対応するため、持続可能なインフラメンテナンスに向けた施策の1つとして、「集約・再編等によるインフラストックの適正化」を位置付けました。

出典：国土交通省

<6つの重点施策>

重点目標1 防災・減災が主流となる社会の実現

- 1-1 気候変動の影響等を踏まえた「流域治水」等の推進
- 1-2 切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減
- 1-3 災害時における交通機能の確保
- 1-4 災害リスクを前提とした危機管理対策の強化

重点目標2 持続可能なインフラメンテナンス

- 2-1 計画的なインフラメンテナンスの推進
- 2-2 新技術の活用等によるインフラメンテナンスの高度化・効率化
- 2-3 集約・再編等によるインフラストックの適正化

重点目標3 持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

- 3-1 魅力的なコンパクトシティの形成
- 3-2 新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備
- 3-3 安全な移動・生活空間の整備
- 3-4 バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備

- 4-1 サプライチェーン全体の強靱化・最適化
- 4-2 地域経済を支える観光活性化等に向けた基盤整備
- 4-3 民間投資の誘発による都市の国際競争力の強化
- 4-4 我が国の「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開

重点目標5 インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション (DX)

5-1 社会資本整備のデジタル化・スマート化による働き方改革・生産性向上

5-2 新技術の社会実装によるインフラの新価値の創造

重点目標6 インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上

6-1 グリーン社会の実現

6-2 人を中心に据えたインフラ空間の見直し

②道路の老朽化対策に対する気運の高まり

近年においては、社会資本整備審議会道路分科会により「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」（平成 26 年 4 月 14 日付）が建議された。

2. 国土交通省の取組と目指すべき方向性

(1) メンテナンス元年の取組み

笹子トンネル天井板落下事故を踏まえ、国土交通省においては、平成 25 年を「メンテナンス元年」と位置付け、道路分野においても、急遽、緊急点検・集中点検を実施し、第三者被害防止の観点から最低限の安全性を確認したところである。

さらに、「社会資本整備審議会・交通政策審議会 技術分科会 技術部会 社会資本メンテナンス戦略小委員会」や「社会資本整備審議会 道路分科会 道路メンテナンス技術小委員会」での議論も踏まえ、本格的にメンテナンスサイクルを回すため以下の取組みに着手している。

- ・平成 25 年の道路法改正により、点検基準の法定化や国による修繕等代行制度の創設等を実施。
- ・平成 25 年 3 月に「社会資本の老朽化対策会議」において「当面講ずべき措置」の工程表をとりまとめ。
- ・同年 11 月には「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において「インフラ長寿命化基本計画（行動計画）」を策定予定

(2) 目指すべき方向性

道路の老朽化対策の本格実施に向けて、特に地方公共団体における取組みの促進のため、以下の二本柱で本格的なメンテナンスサイクルを始動すべきである。

①メンテナンスサイクルを確定（道路管理者の義務の明確化）

- ・国民が安心して使い続けられるよう、道路管理者がすべきこと（ルール・基準）を明確化するため、道路法に基づく点検や診断の基準を規定。

②メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築

- ・予算、体制、技術を組み合わせ、各道路管理者におけるメンテナンスサイクルを持続的に回す仕組みを構築。

あわせて、道路の老朽化や取組みの現状、さらに各道路管理者が維持管理・更新に責任を有すること、必要な予算規模等について国民・利用者の理解と支持が得られるよう努めるべきである。

以上により、持続可能なインフラの長寿命社会をつくり、道路利用者が安心して使い続けられる道路を実現することを目指す必要がある。

出典：「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」平成 26 年 4 月 14 日 社会資本整備審議会 道路分科会 より抜粋

4 道路に関する上位計画・関連計画

(1) 第2次那須塩原市総合計画

<計画の構成と期間>

①基本構想

本市のまちづくりに対する根本的な考え方、目指すべき将来像、将来像を実現するために必要な政策の大綱を定め、その実現に向けた総合的な指針が示されたもの

<計画期間>

平成29年度（2017年度）～令和9年度（2027年度）（11年間）

②基本計画

基本構想に定めた政策の大綱に基づき、本市の目指す将来像を着実に実現するために必要な施策を体系的に示すもの

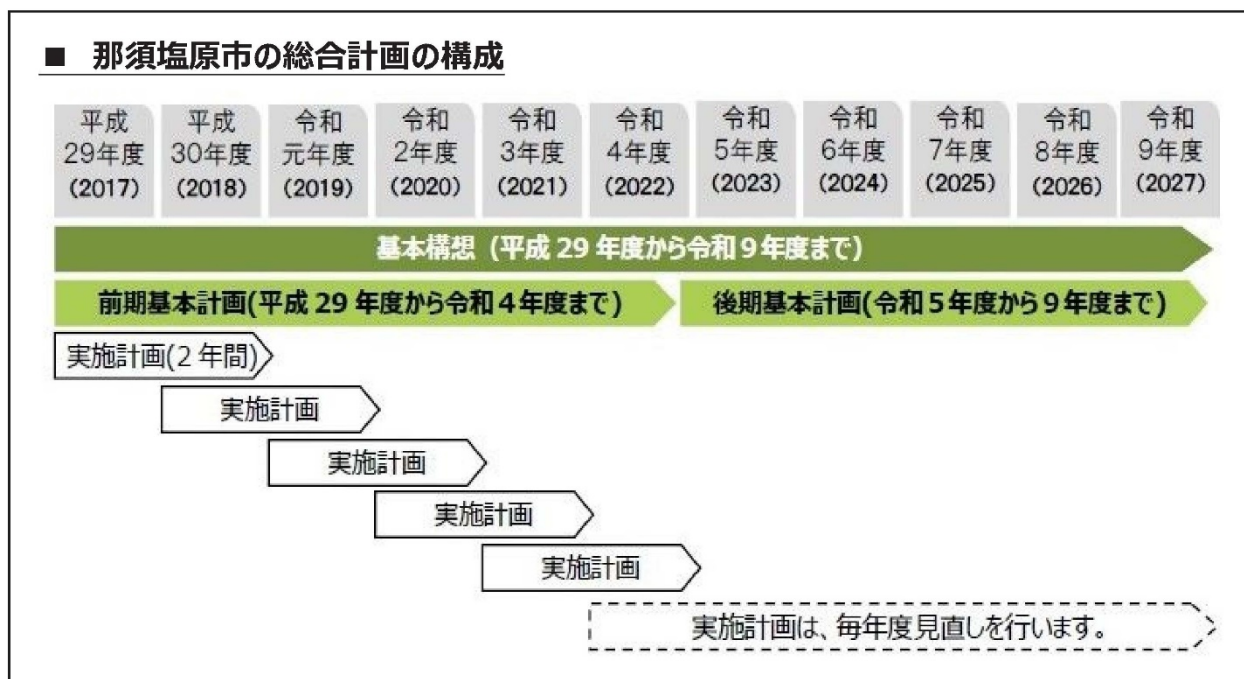
<計画期間>

前期：平成29年度（2017年度）～令和4年度（2022年度）（6年間）

後期：令和5年度（2023年度）～令和9年度（2027年度）（5年間）

③実施計画

基本計画に示した施策を、計画的かつ効率的に実行するための事務事業について、具体的な内容やスケジュールを定め、毎年度の予算編成や事業実施の指針を示すもの
計画期間は2年間とし、社会情勢や財政状況を踏まえて毎年度見直し



<第1次那須塩原市総合計画の総括>

◆取組成果と課題

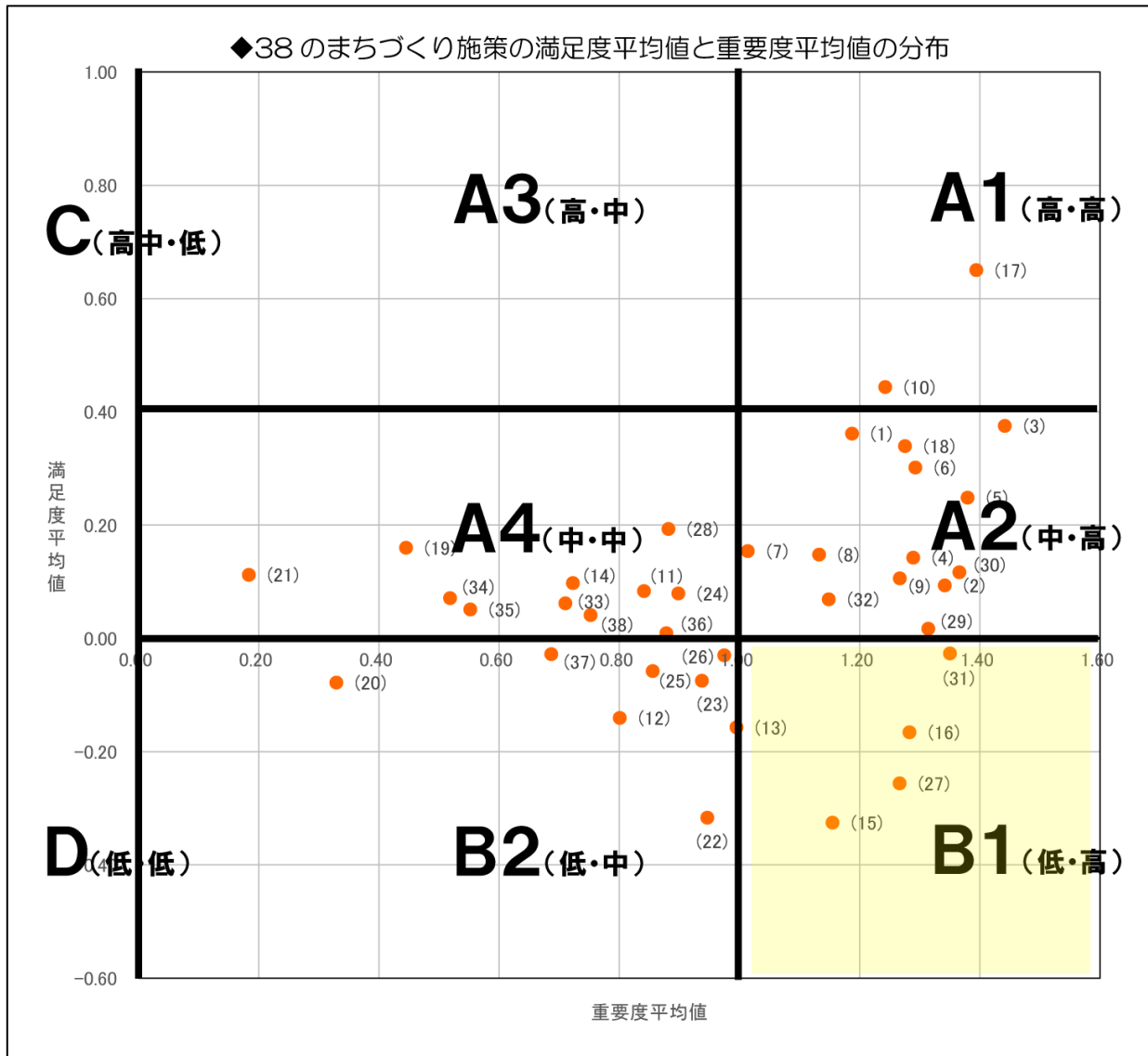
第1次那須塩原市総合計画の基本政策のうち、道路整備に係る主な取組とその成果、並びに第1次総合計画後期基本計画に関する市民満足度などの調査や目標指標の達成状況及び主要事業の進捗状況点検などの結果を踏まえた現状と課題は次のとおりである。

【4 安全で便利なまちづくり（都市基盤整備、道路、下水道）】

<p>取組と成果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 集約型都市構造への転換を図るため立地適正化計画の策定に着手 ・ 公園長寿命化計画に基づく修繕及び更新による適切な施設管理 ・ 都市計画法に基づく開発行為許可制度・市土地開発指導要綱の適正な運用による良好な住宅地・居住環境の形成 ・ 民間住宅耐震化への支援及び市有建築物の耐震改修への支援 ・ 道路整備基本計画に基づく各種整備による安全性・利便性の向上 ・ 雨水排水準幹線の整備率の向上 ・ 生活排水処理人口普及率の向上
<p>現状と課題</p>	<p>都市基盤・道路整備においては、高度経済成長期に建築した多くの公共施設が、老朽化や更新時期を迎えており、<u>施設の長寿命化や耐震化</u>など将来を見据えた整備が今後も求められている。</p> <p>一方、今後の人口減少や高齢化社会に対応した全ての世代にとって安心できる快適な生活環境を実現するためには、<u>持続可能な都市運営</u>を図ることが重要である。</p> <p>そのため、都市機能がまとまって立地し、市民が公共交通等でアクセスすることにより、多様なサービスを楽しむことができる「<u>コンパクトシティ・クラス・ネットワーク</u>」型の都市構造への転換が必要である。</p> <p>下水道事業においては、人口減少社会の到来に伴う使用料収益の減少が見込まれる一方で、施設の老朽化対策及び生活排水処理基本構想に基づき事業費用は増大が見込まれる。</p> <p>今後、安定した下水道事業を継続するため、施設の長寿命化や更なる経営努力が必要であるとともに、災害時にも汚水処理を継続するため施設の耐震化が必要である。</p>

◆市民アンケート調査による施策に対する満足度・重要度

第2次那須塩原市総合計画の前期基本計画の基本施策における満足度・重要度調査を行い、分析した結果、重要度は高いが満足度の低い施策として、「(16) 道路の利便性を高める」、「(31) 学校教育を充実させる」、「(27) 雇用環境を整備する」、「(15) 公共交通の利便性を高める」の4つの施策が抽出される。



<基本政策>

第2次那須塩原市総合計画では、将来像の実現を目指すための基本政策が、次のように定められている。

◆基本政策1 豊かな自然とともに生きるために

- ◇豊かな自然環境を次代に引き継ぐため、環境保全を推進
- ◇低炭素社会の実現のため、再生可能エネルギーの利用やごみの資源化を推進

◆基本政策2 まちの安全安心を守るために

- ◇災害の発生に備えた強靱な地域づくりのため、「自助・共助・公助」の連携による地域防災の向上を推進
- ◇日常生活における様々な不安を解消し、暮らしの安心感を高めるため、地域や関係機関との連携を強化

◆基本政策3 誰もが生き生きと暮らすために

- ◇誰もが生き生きと安心して暮らせる地域づくりのため、お互いの存在を認め合い、尊重し、思いやることのできる社会を構築
- ◇健康寿命の延伸のため、若い世代から高齢者まで切れ目のない健康づくりを推進

◆基本政策4 快適で便利な生活を支えるために

- ◇持続可能なまちづくりのため、集約型都市構造への転換を図る
- ◇市民の生活を支える道路やライフラインなどの基盤を計画的・効果的に整備・維持
- ◇公共交通の利便性の向上のため、地域の実情に即した公共交通体系の構築を推進
- ◇市民の心と体の安らぎのため、地域特性を生かした憩いの空間を提供する。

◆基本政策5 地域の力と交流を生み出すために

- ◇人と人との支え合いによる地域力を高めるため、市民との協働によるまちづくりと交流を推進
- ◇にぎわいのあるまちづくりの創出を推進するため、駅前周辺の整備を進め活性化を図る。

◆基本政策6 まちの活力を高めるために

- ◇活力・魅力にあふれた産業づくりのため、意欲ある事業者への支援と地域資源の活用を推進
- ◇創業支援や企業誘致等により、稼げる場づくりや雇用の確保に努め、産業の活性化を推進

◆基本政策7 未来を拓く心と体を育むために

- ◇次世代を担う子供たちの健やかな成長のため、子育て環境の充実、学校教育の質の向上と教育環境の整備を推進
- ◇生涯学習・生涯スポーツ社会の実現のため、市民が生涯にわたり主体的・創造的に学習やスポーツを続けていくことができる環境づくりを推進

◆基本政策8 まちの持続的発展のために

- ◇安定した公共サービス提供のため、計画的な行政経営と持続可能な財政基盤の構築を推進
- ◇市民のまちへの興味・愛着を高めるため、まちの持つ魅力の共有化や情報発信を推進

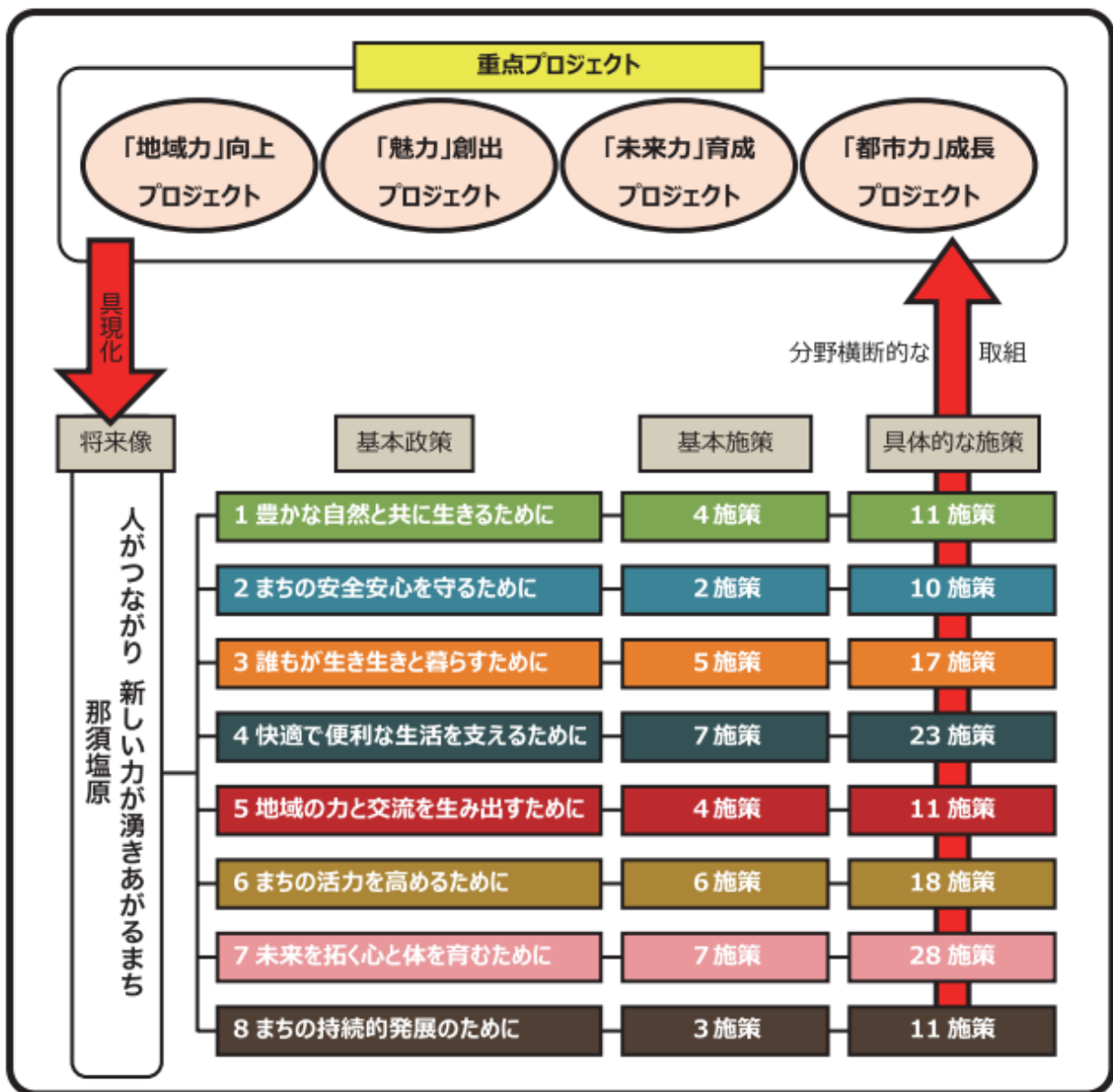
<第2次那須塩原市総合計画前期基本計画における重点プロジェクト>

①プロジェクトの考え方

基本構想で定めた市の将来像「人がつながり 新しい力が湧きあがるまち 那須塩原」の具現化、及び本市が県北地域の中心都市となるためのステップとして、6年間で特に力を入れて推進する取組である。

単独の「具体的な施策」の推進だけでは解決することが難しい課題に対し、個々の「具体的な施策」を政策や施策の分野にとらわれずに抽出し、それぞれの施策を連携させながら、全庁を挙げて分野横断的に取り組んでいくことにより、相乗的な効果の創出を目指すもので、4つのプロジェクトから構成される。

■ 施策と重点プロジェクトの関係図



②道路整備に密接に関連する重点プロジェクト

前期基本計画で示される4つの重点プロジェクトのうち、道路整備に密接に関連するプロジェクトは「都市力」成長プロジェクトであり、次のとおり示されている。

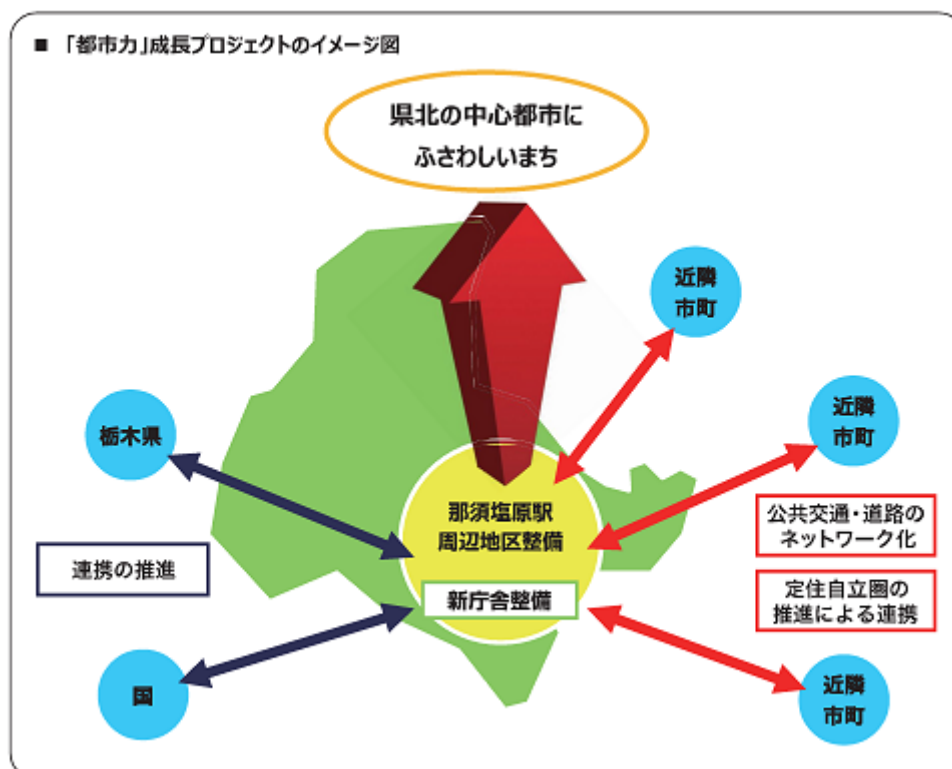
なお、ここでの「都市力」とは、「那須塩原駅周辺を拠点としたまちの求心力」とされており、人口減少が進む今後において自立した地域を構成するため、本市が県北地域の中心となり、近隣市町をはじめ国、県と連携したまちづくりを進める必要があるとしている。

◆プロジェクトが目指すまちの姿

「県北の中心都市にふさわしいまち」

◆プロジェクトを推進するための方向性

施策No.	具体的な施策	主な取組内容	重点事業
5-4-③	那須塩原駅周辺地区を整備する	・那須塩原駅前広場の整備を中心とした那須塩原駅周辺地区都市再生整備計画事業の実施	・那須塩原駅周辺地区都市再生整備計画事業
4-5-①	体系的な道路網を整備する	・主要幹線道路の整備	・市道新南・下中野線道路改良事業
8-2-①	新庁舎の整備を推進する	・新庁舎建設に伴う計画及び設計 ・新庁舎建設に伴う用地の取得	・新庁舎建設準備事業
4-4-②	広域的かつ総合的な公共交通ネットワークを構築する	・他市町や交通事業者との連携、協議及び検討	・広域公共交通推進事業
8-3-③	広域的な連携を推進する	・定住自立圏共生ビジョンの推進 ・政府機関移転・首都機能バックアップに関する調査研究	・那須地域定住自立圏共生ビジョン推進事業 ・国・県・関係機関との連携



<総合計画の基本政策や重点プロジェクトを反映する道路整備基本計画の整備テーマ>

当該計画の基本政策や重点プロジェクトを道路整備基本計画に反映するためには、持続可能なまちづくりや広域的な連携によるまちづくりへ寄与する整備テーマ、計画的かつ効果的な整備や維持管理に向けた整備テーマの設定が必要である。

総合計画 基本構想

◆基本政策4 快適で便利な生活を支えるために

- ◇持続可能なまちづくりのため、集約型都市構造へ転換
- ◇市民の生活を支える道路やライフラインなどの基盤を計画的・効果的に整備・維持
- ◇公共交通の利便性の向上のため、地域の実情に則した公共交通体系の構築を推進
- ◇市民の心と体の安らぎのため、地域特性を生かした憩いの空間を提供します。

総合計画 前期基本計画

◆重点プロジェクト 「都市力」成長プロジェクト

- ◇那須塩原駅周辺地区を整備する。
- ◇体系的な道路網を整備する。
- ◇新庁舎を整備する。
- ◇広域的かつ総合的な公共交通ネットワークを構築する。
- ◇広域的な連携を推進する。



★導かれる道路整備基本計画の整備テーマ

⇒都市力を高め、快適で安心な市民生活を支えるための道路を計画的・効果的に整備・維持管理



- 快適で便利な生活を支える道路の整備
- 快適で安全安心な通行を確保する道路の維持管理

(2) 国土利用計画那須塩原市計画

<基本理念>

市土は、現在及び将来における市民のための限られた貴重な資源であるとともに、市民生活を営む上で不可欠な基盤である。

このため、市土の利用については、公共の福祉を優先させ、自然環境の保全を図りつつ、地域の自然的、社会的、経済的及び文化的条件に配慮して、健康で文化的な生活環境の確保と市土の均衡ある発展を図ることを基本理念とする。

<基本方針>

①効率的な土地利用の推進

3つの鉄道駅を中心に人口や都市機能を集約した「集約型都市構造」を実現

②環境に配慮した土地利用の推進

豊かな自然環境や田園景観の積極的な保全と創造

③安全・安心に暮らせる土地利用の推進

災害リスクが高い市土の適正な防災対策の推進

<道路の市土利用の基本方向>

◆主要幹線道路（国道・県道等）

市土の有効利用や生活・生産基盤の整備を進めるため、早期整備について関係機関との調整を図る。

◆幹線市道

利便性・歩行者の安全性の向上と、交通需要に応じた整備、市街地間を結ぶ道路網の整備を進めるため、必要な用地を確保し、整備を推進する。

◆生活道路

住宅地の立地状況や地域コミュニティの中心部等を優先して道路改良を進め、安全で円滑な道路網の整備に努める。

◆農道・林道

農業・林業の生産性の向上、農地・森林の適正な管理及び地域の生活環境の向上に必要な用地を確保し、計画的な整備を進める。

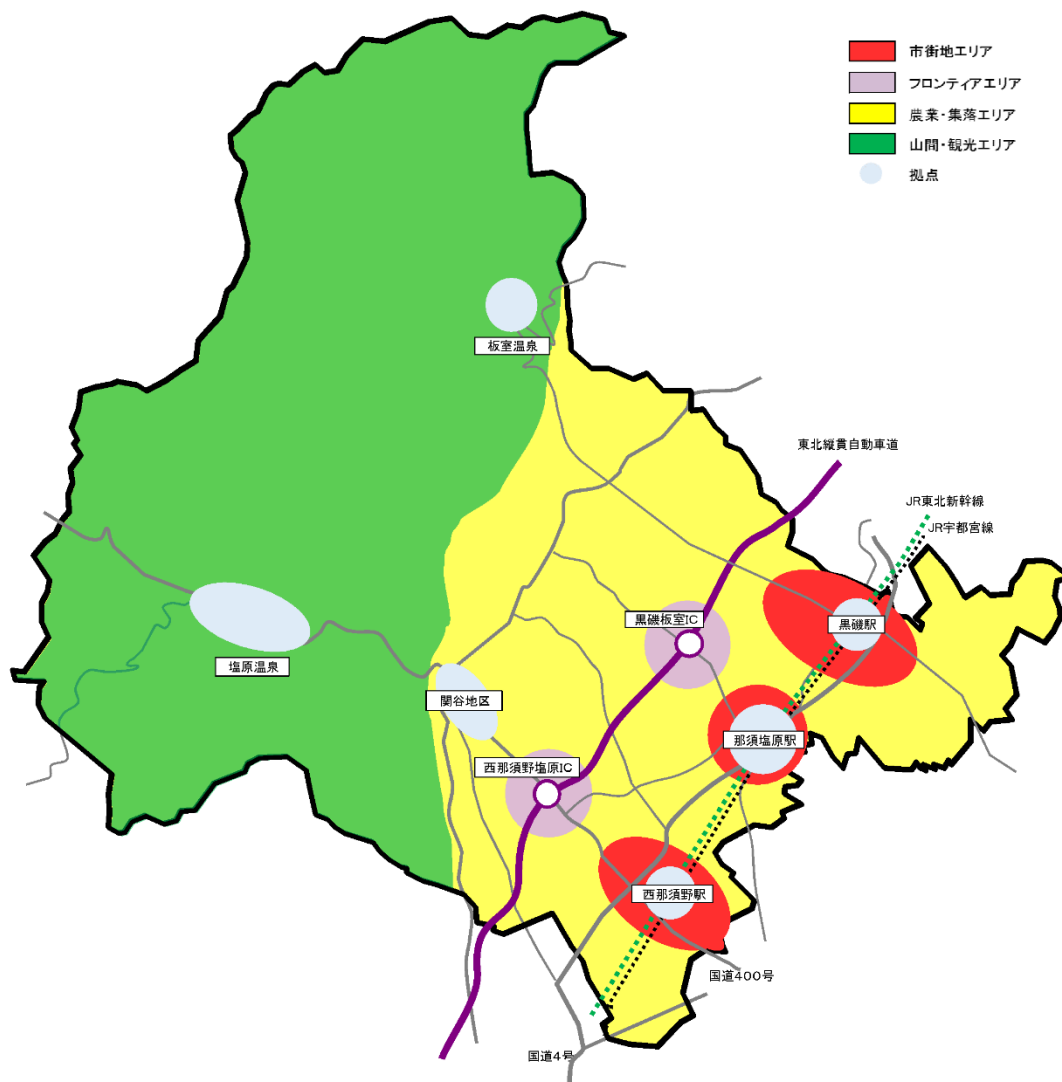
<基準年次及び目標年次>

本計画の基準年次は平成26年（2014年）とし、目標年次は令和9年（2027年）とする。

<目標年次における人口>

目標年次における人口は115,700人と想定する。

<土地利用構想図>



<市土地利用の基本方向を反映する道路整備基本計画の整備テーマ>

当該計画の基本方向を道路整備基本計画に反映するためには、道路種別毎に示された方針を踏まえた道路整備テーマの設定が必要である。

◆道路の市土地利用の基本方向

利便性・歩行者の安全性の向上と、交通需要に応じた整備、市街地間を結ぶ道路網の整備、道路改良を進め安全で円滑な道路網の整備など



★導かれる道路整備基本計画の整備テーマ

⇒交通需要に対応し拠点間を結ぶ道路ネットワークの確保と既往道路の改良による利便で安全な道路の整備



■拠点間連絡を強化する道路ネットワークの整備と安全安心を確保する道路改良

(3) 那須塩原市まち・ひと・しごと創生総合戦略

<総合戦略の位置づけ>

那須塩原市まち・ひと・しごと創生総合戦略は、「第1章 人口ビジョン」と「第2章 総合戦略」の2章構成となっている。

「第2章 総合戦略」は、喫緊の課題である人口減少問題に対応し、地方創生を成し遂げていくため、「第1章 人口ビジョン」に掲げられた、本市の未来に向けた4つの基本方針「子供たちの健やかな成長」「地域産業の活性化」「人々の活発な交流」「災害対応力の強化」に基づき、各種の個別計画との整合を図りながら、分野横断的に取り組む「戦略ビジョン」として位置づけまとめたものである。

また、社会経済情勢や市民ニーズへの的確かつ柔軟な対応ができるよう、「第2次那須塩原市総合計画」の策定に合わせ、必要に応じて見直しを行うものとしている。

<計画期間>

平成27年度から令和4年度までの8か年計画

<目標>

人口減少問題についての危機感と問題意識を市民とともに共有し、総合戦略における各種施策を推進していくため、「第1章 人口ビジョン」で示す短期的目標、中期的目標を目指し、官民一体となった取組を行っていく。

本市の定住促進計画において、当初設定した定住促進の指針である将来的な目標値を総合戦略の計画期間に継承する。

1. 短期的目標：総合戦略期間内（平成27年度～令和4年度）

- ・市への転入者が転出者を上回ること。

2. 中期的目標：10年後を見据えて（～令和6年度）

- ・目標人口115,800人を維持すること。
- ・生産年齢人口比率60%を維持すること。
- ・本市に愛着を感じている人の割合が80%以上であること。

3. 目標の実現に向けて

- ・本市の地域ブランドメッセージ

「エールなすしおばら ～夢が動き出すまち～」

夢に向かって頑張る人を応援するまちとして、本市の魅力や地域性を市民と共有し、一体となって情報発信を行っていくとともに、「転出の抑制」と「転入の促進」とを両軸にした定住促進施策を推進していくことで、目標の実現を目指していく。

＜総合戦略の基本目標＞

国の「総合戦略」における基本目標との関連も踏まえ、本市が優先的に取り組んでいる4つの基本方針を本市の「総合戦略」の基本目標としている。

【基本目標①】

未来を拓く子どもたちの健やかな成長のために

⇒＜国の基本目標③＞結婚・出産・子育ての希望をかなえる。

【基本目標②】

未来を創る地域産業の活性化のために

⇒＜国の基本目標①＞稼ぐ地域をつくとともに、安心して働けるようにする。

⇒＜国の基本目標②＞地方とのつながりを築き、地方への新しいひとの流れをつくる。

【基本目標③】

未来に集う人々の活発な交流のために

⇒＜国の基本目標②＞地方とのつながりを築き、地方への新しいひとの流れをつくる。

⇒＜国の基本目標④＞ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる。

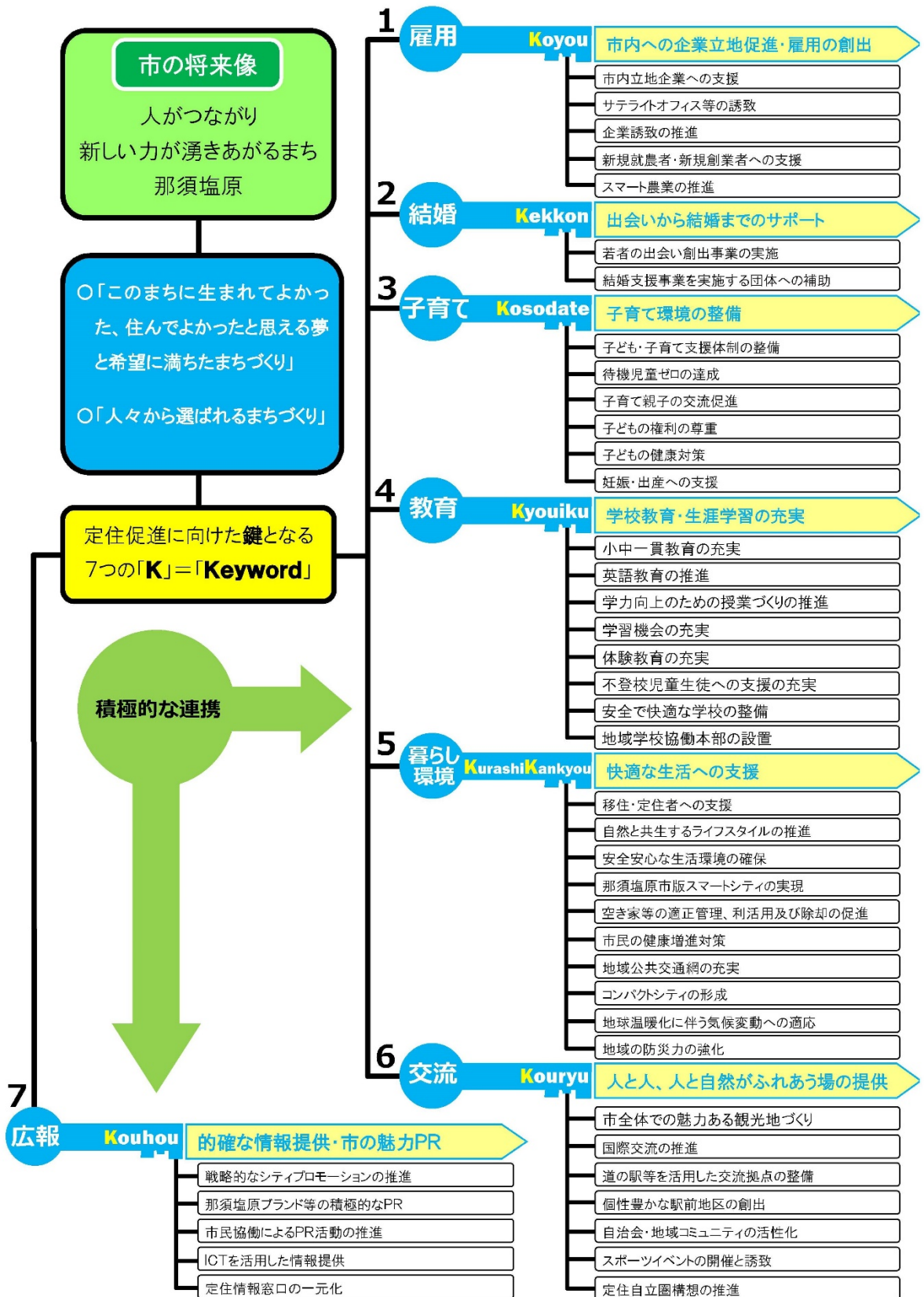
【基本目標④】

未来を守る災害対応力の強化のために

⇒＜国の基本目標④＞ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる

<重点施策>

市総合戦略における4つの基本目標達成に向け、各種施策の実施を着実に推進していくため、定住促進に向けた鍵となる言葉(Keyword)として7つの「K」、「Koyou(雇用)」「Kekkon(結婚)」「Kosodate(子育て)」「Kyouiku(教育)」「Kurashi(暮らし)」「Kouryu(交流)」「Kouhou(広報)」を軸として、定住促進施策を展開する。



＜市総合戦略の重点施策を反映する道路整備基本計画の整備テーマ＞

当該計画の重点施策を道路整備基本計画に反映するためには、人と人との交流を支援する整備テーマの設定が必要である。

◆6. Kouryu（交流）【人と人、人と自然がふれあう場の提供】

【基本目標②】未来を創る地域産業の活性化のために

【基本目標③】未来に集う人々の活発な交流のために

【基本目標④】未来を守る災害対応力の強化のために

- ◇市全体での魅力ある観光地づくり
- ◇国際交流の推進
- ◇道の駅等を活用した交流拠点の整備
- ◇個性豊かな駅前地区の創出
- ◇自治会・地域コミュニティの活性化
- ◇スポーツイベントの開催と誘致
- ◇定住自立圏構想の推進



★導かれる道路整備基本計画の整備テーマ

⇒JR 各駅それぞれの現状を踏まえ駅前周辺の整備を推進



■交流を支援する道路の整備

(4) 那須塩原市立地適正化計画

<立地適正化計画の基本方針>

◆計画の位置づけ

- 立地適正化計画は、「第2次那須塩原市総合計画」に則するものとし、「那須塩原都市計画区域マスタープラン」及び「那須塩原市都市計画マスタープラン」に掲げられている集約型都市構造の実現に向けて、多極ネットワーク型コンパクトシティの都市構造の形成に資する具体的な区域や施策を定める計画としての役割を有する。
- これまで都市計画ではあまり意識されてこなかった商業・医療・福祉・健康・子育て・教育・交流・コミュニティなどの幅広い分野の政策とも連携し、「那須塩原市まち・ひと・しごと創生総合戦略」とも連携を図る。

◆目指すべき都市構造

- 「那須塩原都市計画区域マスタープラン」及び「那須塩原市都市計画マスタープラン」に掲げる「集約型都市構造の実現」を目指すことにより、本市らしい「多極ネットワーク型コンパクトシティの推進」を図る。またそれにより、各地区の特性や多様なライフスタイルを反映した都市の実現を目指す。

<立地適正化計画の基本的な方向性>

本計画では将来都市構造である集約型都市構造の実現に向けて、居住機能や生活利便機能の適切な配置を誘導するために、用途地域内に都市機能誘導区域及び居住誘導区域を定める。

◆都市機能誘導区域

- 上位関連計画に定められた拠点の位置づけを踏まえて都市機能誘導区域の設定
- 都市機能立地の現状を踏まえるとともに、誘導施設の設定や届出制度の運用に配慮した都市機能誘導区域の設定

◆居住誘導区域

- 居住誘導区域は、上記の都市機能誘導区域を含む区域であることから、都市機能誘導区域の方針と整合した区域の設定
- 生活サービス水準を維持・充実しながら人口密度を確保していく区域の設定
- 届出制度の運用についても配慮した居住誘導区域の設定

◆公共交通

- 市内全域を網羅しているバス路線やデマンド交通、タクシーの生活交通等により持続可能な公共交通の確保
- 「那須塩原市地域公共交通網形成計画」と連携して、将来にわたり誰もが安全でスムーズに移動できる公共交通ネットワークの構築の推進

<立地適正化計画の基本方針を反映する道路整備基本計画の整備テーマ>

当該計画の基本方針を道路整備基本計画に反映するためには、目指すべき都市構造に掲げられる「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に必要な各種都市機能や居住機能の誘導に寄与する整備テーマの設定が必要である。

◆目指すべき都市構造

○那須塩原市都市計画マスタープランに掲げる集約型都市構造の実現及び国の掲げる多極ネットワーク型コンパクトシティの推進を図るとともに、各地区の特性や多様なライフスタイルを反映した都市の実現を目指すこととする。



★導かれる道路整備基本計画の整備テーマ

⇒集約型都市構造の実現及び多極ネットワーク型コンパクトシティの推進を図るとともに、各地区の特性や多様なライフスタイルを反映した都市の実現



■コンパクトなまちづくりを推進するため、各種都市機能や居住機能の誘導に寄与する道路整備

(5) 那須塩原市公共施設等総合管理計画

<計画の目的>

公共施設等総合管理計画は、厳しい財政状況が続く中で、今後、人口減少などにより公共施設等の利用需要が変化していくことが予想されることを踏まえ、公共施設等の全体の状況を把握し、長期的な視点をもって、更新・統廃合・長寿命化などを計画的に行うことを目的とする。

<計画の位置づけ・役割>

本計画は、那須塩原市総合計画及びインフラ長寿命化基本計画に基づいた取組であり、今後、各施設の所管において長寿命化や統廃合を含めた施設の在り方について検討し、各施設類型の個別計画を定めるなど、公共施設等の総合的なマネジメントを進めるものである。

<計画期間>

平成 29 年度（2017 年度）から令和 28 年度（2046 年度）までの 30 年間とする。

<対象とする公共施設等>

市で所有する全ての公共建築物及びインフラ（庁舎、小中学校、文化施設、スポーツ施設、市営住宅、道路、橋りょう、上下水道など）とし、車両や機械装置などは対象外とする。

<基本方針>

①施設保有量の最適化

- ア 単独施設の新規整備は原則として行わない。
- イ 新設が必要な場合は、総量規制の範囲内で、費用対効果を十分考慮して行う。
- ウ 施設の更新（建替え）は複合施設を基本とする。

②公共施設・インフラの長寿命化

- ア 事後保全から予防保全に転換し、長寿命化を図る。
- イ インフラ施設は、長寿命化計画等に基づき的確に対応する。

③コストの削減

- ア 民間活力を活用し、施設のライフサイクルコストを縮減する。
- イ 公共施設マネジメントを活用し、ライフサイクルコストの削減を図る。
- ウ 廃止した施設で売却・貸付け等が見込めない場合は、除却を基本とする。
- エ 施設更新は、私有地への整備を基本とする。

④財源の確保

- ア 施設の複合化等により開いた土地建物等は、活用・処分する。
- イ 受益者負担の適正化を図る。
- ウ 広域的な連携を進める。

＜施設類型ごとの管理に関する基本的な方針（道路）＞

①現状や課題に関する基本認識

道路は、地域の生活を支える重要なインフラである。道路の老朽化が交通事故発生の原因となる可能性もあり、定期的な点検・診断等により安全性を確保していく必要がある。

今後も積極的に活用を図り、広域幹線道路はさらに整備を進める必要がある。ただし限られた財源を効率的に活用するため、計画的な整備が重要となる。生活道路についても計画的な維持・管理・改良が必要であるとともに、住宅立地等の後追いな整備に対し、効率的な財源の活用から、見直す必要がある。

②管理に関する基本的な考え方

新規の道路建設は、財政状況を踏まえ、必要性を十分精査の上行っていく。既存の道路については、ライフサイクルコストの低減及び長寿命化を図るため、予防保全型の維持管理を行っていく。また、本市の国土利用計画に即した集約型都市づくりに寄与する道路網を優先して整備し、将来にわたって持続可能な交通体系の構築を目指す。

＜公共施設等総合管理計画の基本的な方針を反映する道路整備基本計画の整備テーマ＞

当該計画の道路管理に関する基本的な考え方を道路整備基本計画に反映するためには、新規整備に対する必要性の十分な精査と既存道路に対する予防型維持管理を推進する整備テーマの設定、さらに集約型都市づくりに寄与する整備テーマの設定が必要である。

◆道路管理に関する基本的な考え方

○新設道路の必要性精査、既存道路の予防保全型の維持管理の実施、本市の国土利用計画に即した集約型都市づくりに寄与する道路網の優先整備



★導かれる道路整備基本計画の整備テーマ

⇒限られた道路財源のなかで、新設道路の必要性精査、既存道路の予防保全型の維持管理を推進することにより、効率的で効果的な投資による必要な道路の確保と安全安心な道路を確保するとともに、集約型都市づくりに寄与する道路網を優先して整備



■安全安心を確保するための既存道路の維持管理

■コンパクトなまちづくりを推進する道路整備

(6) 那須塩原市通学路安全対策プログラム【H26年7月】

～通学路の安全確保に関する取組みの方針～

① 那須塩原市通学路安全対策プログラムの作成の目的

国土交通省、警察庁および文部科学省の3省庁は、平成24年4月以降、全国で登下校の児童が死傷する事故が相次いで発生したことから、通学路における交通安全対策の一層の確保を目的とした関係機関合同による緊急合同点検を全国自治体に要請した。

これを受けて本市では、平成24年8月に各小学校の通学路において緊急合同点検を実施し、児童の登下校の安全を確保するための必要な安全対策が講じられてきた。

引き続き通学路の安全確保に向けた取組を行うため、平成26年7月に「那須塩原市通学路安全対策プログラム」が策定された。

プログラムの策定後、平成30年5月には、新潟県新潟市で下校中の児童が被害者となる痛ましい事件が発生し、それを受けて『登下校防犯プラン』が関係閣僚会議において取りまとめられ、防犯等の観点による通学路の緊急合同点検を実施した。また、令和3年6月には、千葉県八街市で下校中の児童の列にトラックが衝突し5名が死傷する痛ましい事故が発生し、それを受けて、国土交通省、警察庁及び文部科学省の3省庁が連携し、通学路の緊急合同点検を実施する。

② 通学路交通安全推進会議の設置

各関係機関の連携を図るため、平成24年度に実施した緊急合同点検時のメンバーを委員とした「通学路安全推進会議」が設置された。

- | | |
|-----------------|----------------------|
| ・ 市小中学校校長会 | ・ 那須塩原市建設部道路課 |
| ・ 市PTA連絡協議会 | ・ 那須塩原市市民生活部生活課 |
| ・ 国土交通省宇都宮国道事務所 | ・ 那須塩原市西那須野支所産業観光建設課 |
| ・ 栃木県大田原土木事務所 | ・ 那須塩原市塩原支所産業観光建設課 |
| ・ 那須塩原警察署 | ・ 那須塩原市教育委員会学校教育課 |

③ 取組方針の基本的な考え方

継続的に通学路の安全を確保するために、今後、通学路の調査、危険箇所の調査、合同点検、等を実施するとともに、対策実施後の効果把握も行き、対策の改善・充実を図る。

＜那須塩原市通学路安全対策プログラムを反映する道路整備基本計画の整備テーマ＞

当該プログラムを道路整備計画に反映するためには、児童の登下校の安全確保をハード対策で支える整備テーマの設定が必要である。

◆対策の検討

合同点検結果による対策必要箇所について、防護柵や路面標示などのハード対策、交通規制や交通安全教育などのソフト対策など、具体的な実施メニューを検討



★導かれる道路整備基本計画の整備テーマ

⇒児童の登下校の安全を確保するために必要な道路整備



■児童が安心して通行できる歩行空間の整備

(7) 那須塩原駅周辺まちづくりビジョン

<計画>

那須塩原駅周辺まちづくりビジョンは、『第2次那須塩原市総合計画』を最上位計画としており、その中では二つの項目が掲げられている。

一つ目が「駅周辺が活気あるまちなみとなることが、中心市街地の活性化を図り新たな賑わいの創出につながる。」とし、『那須塩原駅周辺の整備』が掲げられ、二つ目が「今後も那須塩原市として在り続けるためには、市民に親しまれる市政運営、多様化する市民ニーズに対応するための行政サービスの利便性の向上が求められる。」とし、具体的な取組として、那須塩原駅周辺整備の核となる『新庁舎建設事業の推進』が掲げられている。

<ビジョンの基本コンセプトと7つのビジョンプロジェクト>

「住む人・来る人が共に拓き、育む栃木県北の拠点」を基本コンセプトとし、このコンセプトの実現に向け、7つのビジョンを掲げ、それぞれ施策の方向を示す。

①市民が愛し誇れるまち

- ア 都市環境の充実
- イ 移住・定住施策の強化
- ウ 那須塩原市・栃木県北の玄関口としてのブランド化

②歴史・文化を感じるまち

- ア 歴史や文化の継承
- イ 歴史・文化の共有に向けた教育、イベントの開催
- ウ 文化財の積極的な活用

③個性を感じるまち

- ア 那須塩原市の魅力や再確認と付加価値
- イ 景観の維持・保全及び積極的な活用
- ウ 二次交通網の充実・強化

④自然とテクノロジーが調和するまち

- ア デジタル環境の整備・充実
- イ サテライトオフィス・ワーケーションに係る施策の充実
- ウ 観光施策との連携

⑤新たな行政の在り方を示すまち

- ア 新庁舎及び駅前空間の整備
- イ 新庁舎周辺の道路網・インフラ環境の整備
- ウ 民間活力の導入

⑥時代に選ばれるまち

- ア 首都機能の地方分散等に向けた機運の醸成及び受け皿となる魅力の創出
- イ 広域圏における道路網の整備等、自治体間の連携強化
- ウ 持続可能性の追求、環境政策等を通じた地域課題の解決

⑦人と共に成長するまち

- ア 市民参画プロセスへの理解の深化と機運の醸成
- イ 市民参画プロセスの仕組みづくりや担い手づくり
- ウ 市民、自治会、NPO法人、事業者等多様な担い手との連携強化

<那須塩原駅周辺まちづくりビジョンを反映する道路整備基本計画の整備テーマ>

当該ビジョンを道路整備基本計画に反映するためには首都機能の地方分散、国のバックアップ機能の受け皿の一候補地など、より大局的な見地から、栃木県北地域など広域的な拠点を創る必要がある。

◆プロジェクトの施策の方向

広域圏における道路網の整備等、自治体間の連携強化を目指す



★導かれる道路整備基本計画の整備テーマ

⇒圏域内のヒトやモノの交流・流通がより活発に行われるようになり、広域圏内における更なる一体感が創出



■広域圏における道路網の整備

上位関連計画における道路整備の考え方と第2次道路整備基本計画の基本方針との対応

