

栃木市道路整備基本計画 (改訂版)



令和6年3月

栃 木 市

— 目 次 —

第1章 計画の概要	
1. 計画策定の背景・目的	1 頁
2. 計画の位置付け	1 頁
3. 関連する SDGs	4 頁
4. 計画対象路線	4 頁
5. 計画の期間	4 頁
6. 計画の構成	5 頁
7. 前計画の検証	6 頁
第2章 現況と課題	
1. 道路網の現況	7 頁
2. 市道の改良率と舗装率	8 頁
3. 都市計画道路の整備状況	8 頁
4. 市道における歩道の整備状況	9 頁
5. 自動車交通の現況	11 頁
6. 将来都市像の実現に向けた道路整備の課題	14 頁
第3章 道路整備の基本方針	
1. 基本方針の考え方	17 頁
2. 基本方針	18 頁
第4章 道路整備の基準	
1. 道路の区分	19 頁
2. 幹線道路の道路構造基準	21 頁
3. 生活道路の道路構造基準	25 頁
第5章 道路事業費の検証	
1. 財政フレームの考え方	26 頁
2. 事業費の予測	26 頁
第6章 道路整備評価基準	
1. 整備路線の評価	29 頁
2. 道路整備評価基準	30 頁
第7章 重要整備路線	
1. 幹線道路の整備	32 頁
2. 通学路の交通安全対策	32 頁
3. 幹線道路の評価	33 頁
4. 重要整備路線（幹線道路）	35 頁
5. 重要整備路線（通学路の交通安全対策）	36 頁
6. 重要整備路線以外の路線の取扱い	36 頁
第8章 計画の実現化方策	
1. 広域幹線道路及び主要幹線道路の整備	42 頁
2. 幹線道路の整備	42 頁
3. 通学路の交通安全対策	42 頁
4. 生活道路の整備	42 頁
5. 栃木市道路整備路線評価委員会の設置	42 頁
6. 継続路線の取扱い	43 頁
7. 市民ニーズの的確な把握	43 頁
8. 整備路線の予算化	43 頁
9. 整備・維持・管理の一体的な推進	43 頁
10. 長期的な課題への取組み	44 頁

第1章 計画の概要

1. 計画策定の背景・目的

栃木市は、将来都市像を「豊かな自然と共生し 優しさと強さが調和した活力あふれる 栃木市」と掲げ、将来都市像の実現と本市の均衡ある発展を目指しています。そのためには、都市内の各拠点の連携や、他都市との広域的な交流を促進する幹線道路の整備を図る必要があります。

また、市民生活に密着した生活道路について、市民から整備を求める声が多く寄せられておりますが、限られた財源のなか、整備が追いつかないのが現状です。

さらに、少子高齢社会の進展に伴い、高齢者をはじめ誰もが安全に安心して利用できる道路の整備が求められています。特に、近年通学路における痛ましい事故が後を絶たず、通学路の安全対策が急務となっています。

そこで、これら道路整備のニーズに的確に対応し、道路整備を計画的かつ効率的に進めていくため平成29年9月に「栃木市道路整備基本計画」（改定版）（令和4年3月一部改訂）を策定しました。

今回、前計画が令和5年度までのものであることから、改めて令和6年度から5年間の計画として改訂するものです。

2. 計画の位置付け

この道路整備基本計画は、栃木市総合計画に位置づけられている市道等の整備について、基本方針を定めるものです。

改訂にあたっては、上位計画にあたる第2次栃木市総合計画及び栃木市都市計画マスタープラン（改訂版）との整合を図ります。

また、前計画により位置付けられていた道路整備の計画を尊重し、新たな道路整備の計画を策定するものとします。

さらに、本市の通学路における交通安全対策の基本方針となる栃木市通学路交通安全プログラムにおいて、対策が必要とされた路線について積極的に事業を推進します。

図 1-1 計画の位置付け

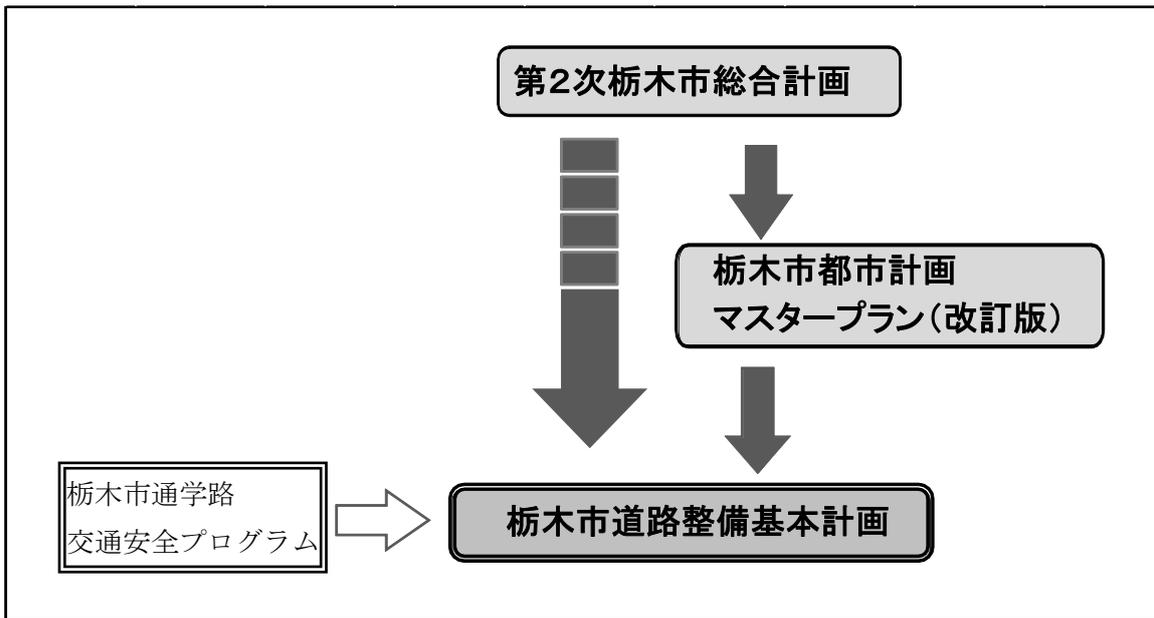


図 1-2 第2次栃木市総合計画の施策の大綱

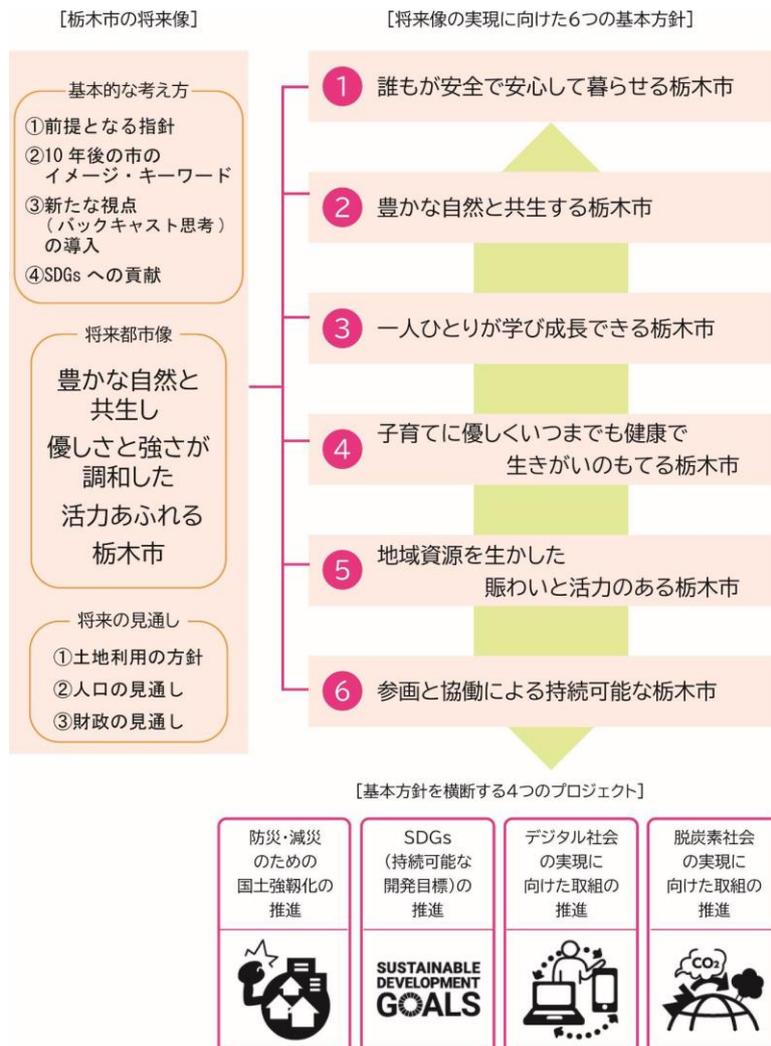
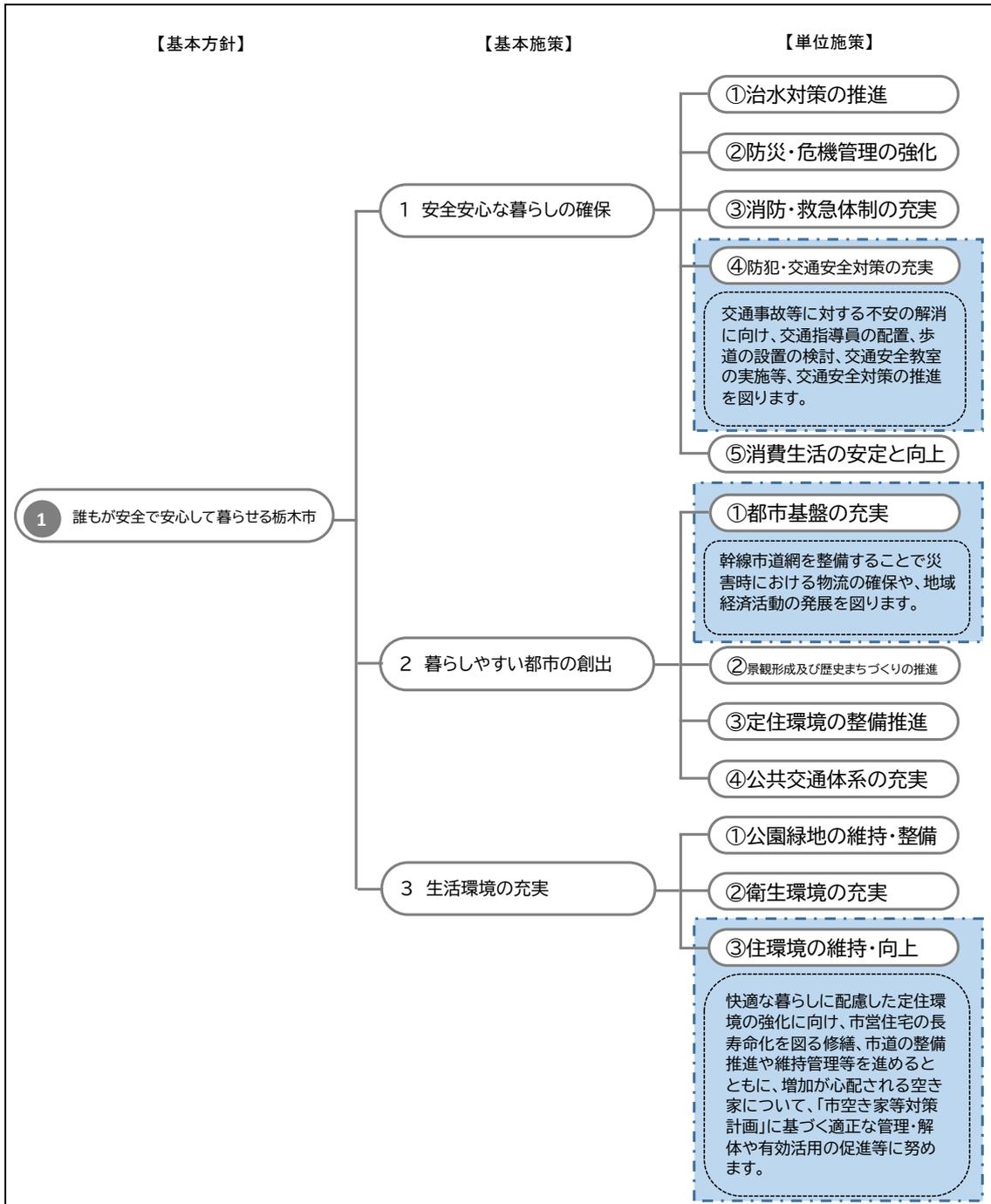


図 1-3 第2次栃木市総合計画の施策の体系(「基本方針1」抜粋)



3. 関連する SDG s

この計画は、すべての市民の生活の質の向上や市民をはじめとした幅広い利害関係者との連携、誰一人取り残さない社会の構築、持続可能な開発など、SDGs の理念を取り入れて推進します。

	目標9(インノベーション) 強靱なインフラを整備し、持続可能な産業を推進するとともに、インノベーションの拡大を図る。		目標11(都市) 都市を包括的、安全、強靱かつ持続可能にする。
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------

4. 計画対象路線

この計画の整備対象路線は、栃木市域内の市道及び市が施行する都市計画道路とします。

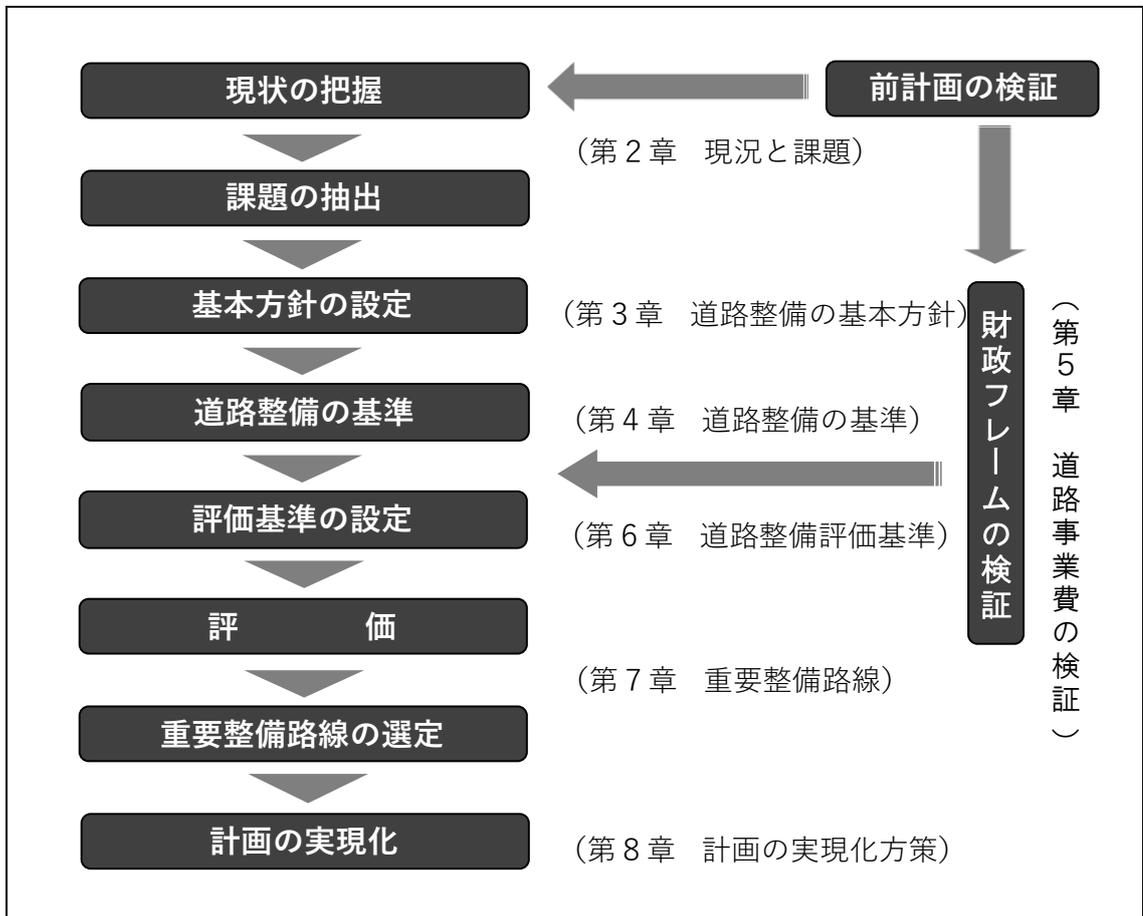
5. 計画の期間

この計画の計画期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

6. 計画の構成

この計画は、図 1-4 のフローのとおり構成します。

図 1-4 計画の構成



7. 前計画の検証

(1) 本市の課題及び整備基本方針について

前計画策定後、シビックコア地区における施設の整備、リノベーション事業における市民交流センターや文学館・美術館の開館により人や車の流れが変化しており、また新たな産業団地の形成が見込まれ物流の変化も予想されます。各地域において現状の変化に対応するため、市内における課題を検証し必要に応じて道路整備の基本方針を見直すこととします。

(2) 幹線道路重要整備路線の選定及び整備スケジュールについて

前計画で掲げた重要整備路線については、計画期間内（H30～R5）に完了予定としていた6路線のうち、実際に完了したのは2路線（市道 11156 号線、1024 号線）のみでありました。

同様に計画期間内に事業着手する予定であった5路線のうち、実際に着手出来たのは2路線（市道 1073 号線、市道 1055 号線）であり、前計画での整備スケジュールに大きな遅れが生じております。

この要因としては、基本計画と直接関連のない道路事業（スマートIC・斎場整備関連・生活道路整備等）の割合が増え幹線道路の整備に注力できなかったことのほか、原材料費や人件費の高騰による工事費の上昇、コロナ禍による用地交渉の遅れや各事業に対する市民の理解と協力を得ることに時間を要し事業の進捗が遅れたことなど様々な原因が考えられます。

今回の改訂により、現在の事業の進捗状況を踏まえ将来の財政フレームの見通しに合わせた事業量へ見直しすることにより、改めて重要整備路線の選定とスケジュールの見直しを行う必要があります。

第2章 現況と課題

1. 道路網の現況

本市の道路網を見ると、本市を南北に縦断する東北縦貫自動車道と東西軸の北関東自動車道が市北部において接続し、国道50号が市南部を、国道293号が市北部を東西に横断しています。

また、栃木地域の中心市街地から放射状に伸びる県道を軸に形成されており、南北に長い市域を持つ本市においては、南北の軸である（主）宇都宮亀和田栃木線、（主）栃木藤岡線と（一）栃木環状線が骨格を成し、これに接続する（一）蛭沼川連線、（一）南小林栃木線、（主）藤岡乙女線、（主）栃木栗野線、（主）桐生岩舟線等によりネットワークが形成されています。

また、（都）3・3・3号小山栃木都賀線及び（主）栃木二宮線バイパスの整備が進められており、本市と近隣市町を結ぶ新たな交通の軸として期待されています。

そして、これらの幹線道路を補完する形で市道が接続し、道路網が形成されています。

※（主）は主要地方道の略、（一）は一般県道の略。以下同じ。

表 2-1 道路の現況(令和4年4月1日現在)

種別	路線数	延長(m)
高速自動車国道	2	29,838
一般国道	2	24,584
主要地方道	14	118,606
一般県道	22	86,198
合計	40	259,226

※一般県道の内自転車道除く(出典:栃木県県土整備部 道路現況調査)

表 2-2 市道路線数及び延長(令和4年4月1日現在)

種別	路線数	総延長(m)	実延長(m)
1級市道	77	242,357	230,201
2級市道	151	216,974	214,268
その他の市道	4,771	1,582,961	1,551,758
合計	4,999	2,042,292	1,996,227

※その他の市道には自歩道を含む。

(自歩道とは自転車歩行者専用道路であり、車道に併設されるものを除く。)

※実延長＝総延長－重用延長－未供用延長

(重用延長とは、上級の路線に重複している区間の延長をいう。)

2. 市道の改良率と舗装率

市道の実延長に対する改良率は66.2%、舗装率は87.1%であり、改良率は栃木県平均（70.5%）を下回っています。

表 2-3 市道改良率及び舗装率(令和4年4月1日現在)

	実延長(m)	改良済延長(m)	改良率(%)	舗装道延長(m)	舗装率(%)
栃木地域	668,816	459,863	68.8	518,938	77.6
大平地域	309,611	230,952	74.6	305,134	98.6
藤岡地域	344,403	176,940	51.4	263,664	76.6
都賀地域	274,470	177,001	64.5	265,783	96.8
西方地域	148,291	112,214	75.7	144,000	97.1
岩舟地域	250,636	164,223	65.5	240,969	96.1
計	1,996,227	1,321,193	66.2	1,738,488	87.1

表 2-4 全国及び栃木県の市町村道の改良率、舗装率(令和4年4月1日現在)

	改良率(%)	舗装率(%)
全国	62.5	82.5
栃木県	70.5	86.4

(出典:栃木県県土整備部 道路現況調査)

【改良率】 実延長のうち、道路構造令（昭和45年10月29日 政令第三百二十号）の規定に適合するように改築された道路延長の率。

【舗装率】 実延長のうち、コンクリート舗装、アスファルト舗装された道路延長の率。路面の防塵処理は舗装率に含まない。

【路面の防塵処理】 いわゆる「防塵舗装」と称されるもの。砕石を敷き均し転圧した上にアスファルト乳剤を散布し、細かい砂利を敷き均したもの。防塵舗装は、通常のアスファルト舗装に比べ安価であるが、耐久性が劣る。道路構造令、簡易舗装要綱によらないため、未舗装とみなされる。

3. 都市計画道路の整備状況

都市計画道路の改良率は62.9%と、県平均（68.5%）を下回っています。

表 2-5 都市計画道路の整備状況(令和4年3月31日現在)

	計画延長(km)	改良済延長(km)	改良率(%)	概成済延長(km)
栃木県	1,625.39	1,113.94	68.5	153.09
栃木市	131.35	82.65	62.9	13.46

【概成済延長】 改良済以外の区間のうち、都市計画道路と同程度の機能を果たし得る現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を有する道路）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長。
(出典:令和4年都市計画現況調査)

※都市計画道路の計画決定延長と、市道の実延長とは一致しません。

4. 市道における歩道の整備状況

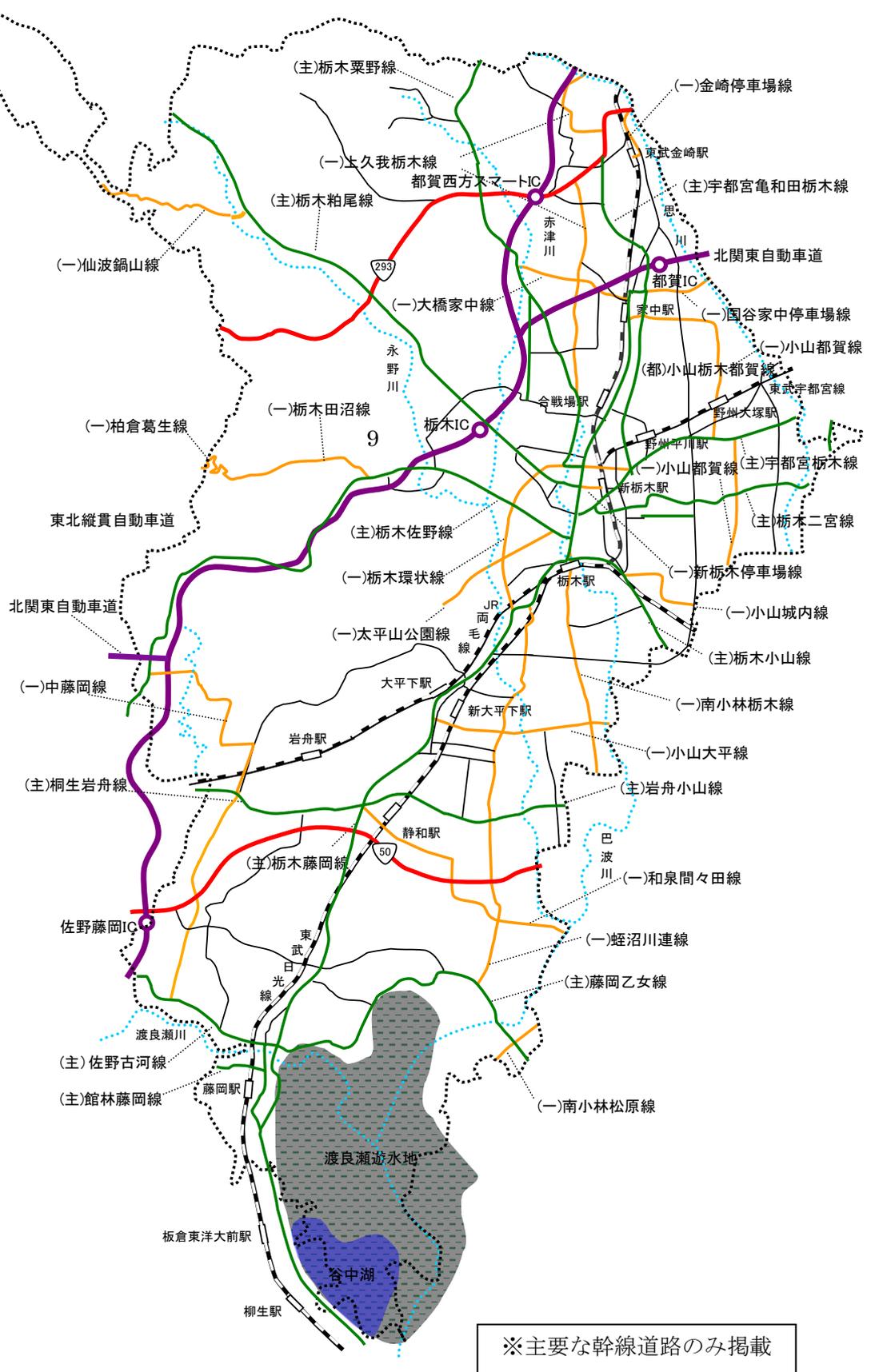
表 2-6 歩道の整備状況(令和4年4月1日現在)

	延長(m)	歩道延長(m)	整備率(%)
市道	1,996,227	144,756	7.3
うち通学路	92,900	20,560	22.1

※通学路に関する数値は、令和5年4月1日現在のもの

※ここでの通学路は、法指定通学路(児童等が40人/日以上通る区間もしくは学校指定通学路のうち学校から1km圏内)を指す。

図 2-1 道路網現況図



5. 自動車交通の現況

(1) 自動車交通量

市内の主要な幹線道路のうち特に交通量が多い路線は、国道50号、(一) 栃木環状線であり、平日12時間交通量が2万台を超えています。

これに次いで交通量が多いのは、栃木地域の中心市街地から放射状に伸びる(主) 栃木粕尾線をはじめとする県道6路線であり、平日12時間交通量が1万台を超えています。

(2) 混雑度

混雑度が高い路線は、(主) 栃木藤岡線、(一) 栃木環状線等であり、平日混雑度が1.25を超えており、混雑や渋滞が発生しています。

【混雑度の目安】

- 1.00以下 道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
- 1.00-1.25 道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい。
- 1.25-1.75 ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
- 1.75-2.00 慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約50%に達する。
- 2.00以上 慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約70%に達する。

表 2-7 自動車交通量及び混雑度(令和3年度道路交通調査)

路線名	観測地点	平日12時間交通量			平日混雑度		
		H27	R3	前回比	H27	R3	前回比
東北縦貫自動車道	栃木IC~栃木都賀JCT	53,307	45,875	0.86	0.76	0.62	0.82
北関東自動車道	栃木都賀JCT~都賀IC	22,861	19,775	0.87	0.50	0.44	0.88
一般国道50号	小山市上泉772	20,448	23,041	1.13	0.66	0.77	1.17
一般国道293号	西方町元369-1	13,985	10,150	0.73	1.68	1.38	0.82
(主) 栃木藤岡線	栃木市室町11-2	13,174	14,003	1.06	1.33	1.36	1.02
(主) 栃木小山線	樋ノ口町43	12,131	11,199	0.92	1.16	1.25	1.08
(主) 栃木粕尾線	野中町445	19,504	18,900	0.97	1.03	1.16	1.13
(主) 栃木二宮線	大宮町1579-1	5,763	6,254	1.09	1.00	1.10	1.10
(主) 栃木佐野線	泉川町329	8,033	7,746	0.96	2.27	0.27	0.12
(一) 栃木環状線	片柳町4-15	23,668	23,737	1.00	1.76	1.73	0.98
(主) 栃木藤岡線		14,128	13,943	0.99	0.68	0.67	0.99
(主) 岩舟小山線	大平町榎本363	5,214	5,240	1.00	0.35	0.48	1.37
(一) 蛭沼川連線	大平町西野田120-1	9,729	9,167	0.94	0.91	0.99	1.09
(主) 佐野古河線	藤岡町都賀1228	6,927	6,966	1.01	0.94	0.79	0.84
(主) 栃木藤岡線		7,187	7,023	0.98	0.41	0.40	0.98
(主) 藤岡乙女線	藤岡町新波411-2	1,818	1,816	1.00	0.29	0.32	1.10
(主) 宇都宮亀和田栃木線	都賀町合戦場748-1	11,190	10,973	0.98	0.97	0.87	0.90
(主) 栃木粟野線		4,310	4,173	0.97	0.71	0.69	0.97
(一) 大橋家中線	都賀町家中5744	2,299	3,976	1.73	0.34	0.57	1.68
(主) 宇都宮亀和田栃木線		6,671	6,506	0.98	0.39	0.38	0.97
(一) 上久我都賀栃木線		1,765	1,679	0.95	0.28	0.26	0.93
(主) 桐生岩舟線	佐野市町谷町78	11,065	12,588	1.14	1.42	1.37	0.96
(一) 和泉間々田線		1,542	1,472	0.95	0.29	0.28	0.97
(一) 中藤岡線	岩舟町三谷386	3,318	3,469	1.05	0.49	0.58	1.18

※この表は、主な路線の代表的な観測地点における「平日12時間交通量」及び「平日混雑度」について、掲載したものです。

図 2-2 平日12時間交通量(令和3年度 道路交通調査)

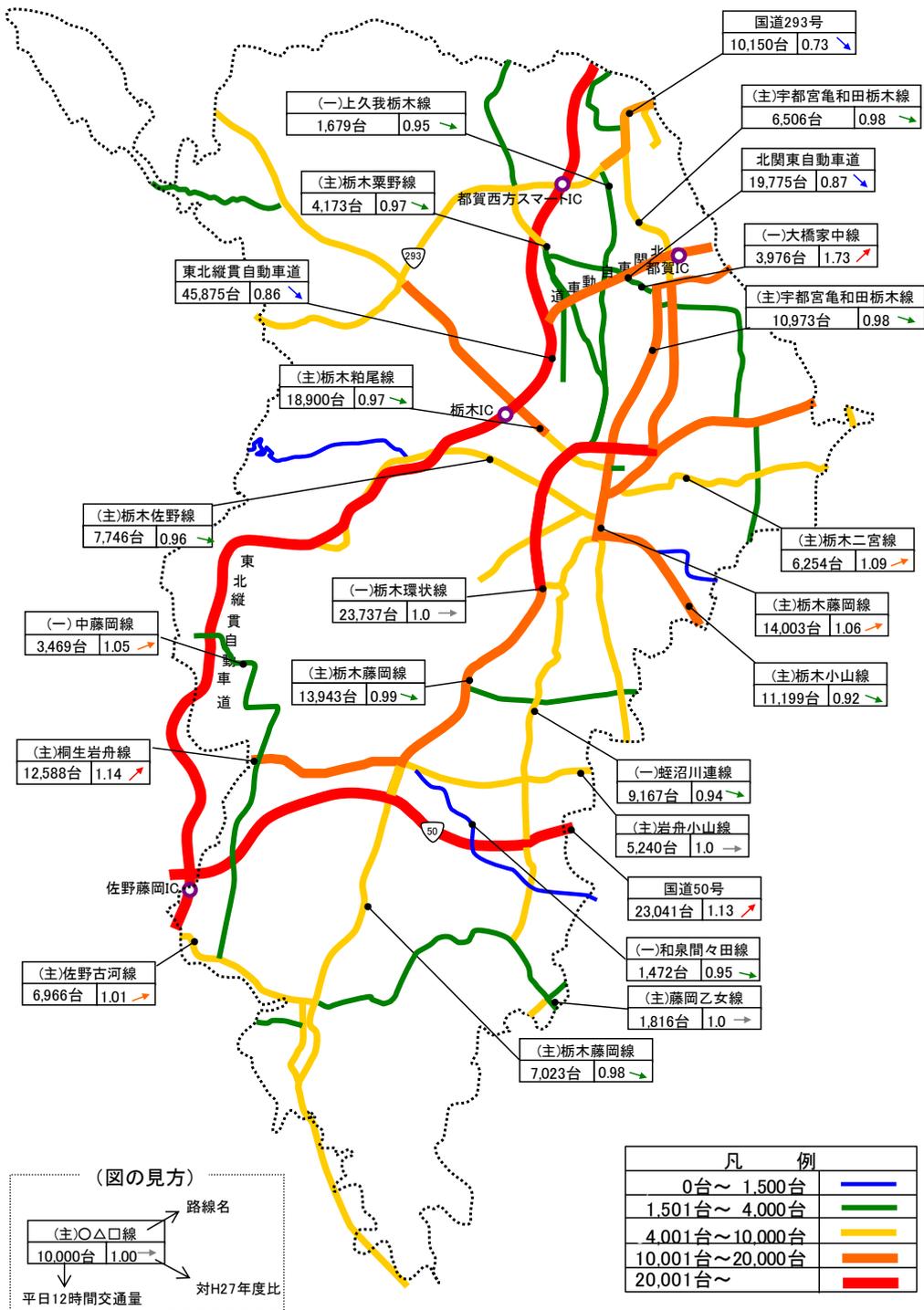
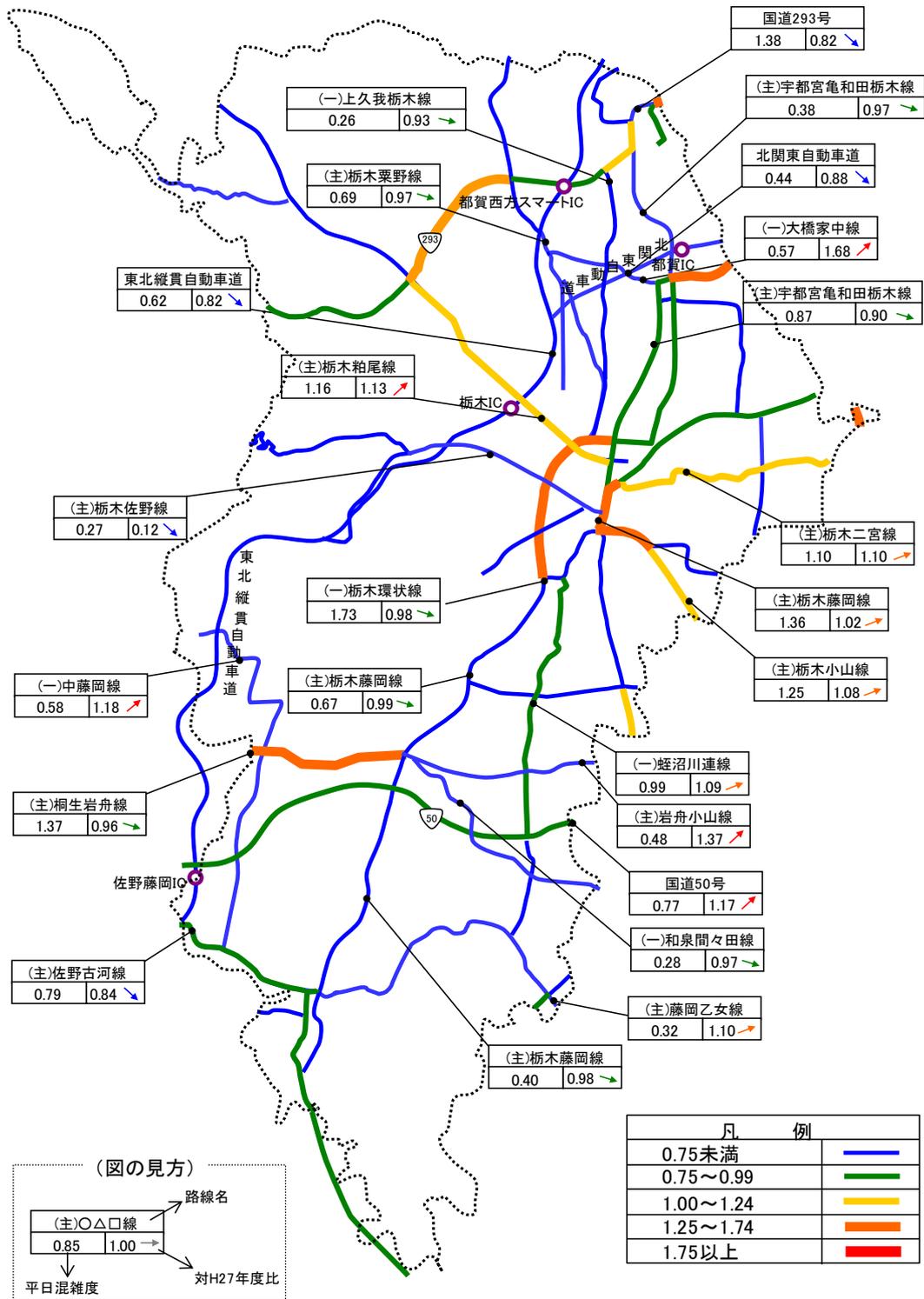


図 2-3 平日混雑度(令和3年度 道路交通調査)



6. 将来都市像の実現に向けた道路整備の課題

第2次栃木市総合計画に掲げる将来都市像「豊かな自然と共生し 優しさと強さが調和した 活力あふれる栃木市」の実現を図り、かつ地域の特色を活かしたまちづくりを推進するための道路整備の課題について、次のとおり整理します。

○幹線道路

(1) 道路ネットワークの構築

本市の各地域を結ぶ幹線道路は県道に依存しており、地域の連携を高め一体化を図るため、県道を補完するまたは県道をつなぐ市道の整備が必要です。また、本市の均衡ある発展を図るためには、市域内の拠点（都市拠点、観光拠点、産業拠点等）を結ぶ道路ネットワークの構築が必要です。

さらに、中心市街地に流入する車両による混雑を解消するための環状道路の整備が必要です。

(2) 広域交流を促進する道路の整備

本市の北西部は三峰山、大倉山をはじめとした山々が連なり、東は思川、中央に巴波川が流れ、南は渡良瀬川、渡良瀬遊水地が広がり、行政境となっていることから、近隣市町との道路ネットワークは十分とはいえない状況です。本市が、地方都市として自立し発展していくためには、近隣自治体との交流、連携を図る道路整備が必要です。

(3) 観光・産業交流を促進する道路の整備

本市は、豊かな自然環境に恵まれ、蔵の街、県営みかも山公園、太平山、渡良瀬遊水地、つがの里、金崎の桜堤などの観光資源を有しており、これらを有効に活用し観光交流人口の増加を図るためには、観光拠点を有機的に結び、地域の魅力を引き出す道路の整備が必要です。

また、本市には千塚産業団地をはじめとする複数の産業団地が立地しており、物流ネットワークの充実が求められています。さらに今後新たな産業団地の整備も計画されており、立地する各企業の事業活動を円滑にする道路の整備が必要です。

(4) 駅周辺の道路の整備

本市は、東武日光線、東武宇都宮線、JR両毛線が通り、13箇所の鉄道駅を有しています。しかし、駅周辺の道路は整備が不十分な箇所もあり、公共交通の利便性を高めるため、駅周辺の計画的な道路整備が必要です。

(5) バリアフリー化の推進

だれもが安全に安心して利用できる「ユニバーサルデザイン」の考え方を重視した人にやさしい道路の整備が求められており、特に駅の周辺や高齢者や障がい者等が比較的多く利用する施設の周辺において、歩道の段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、面的、一体的なバリアフリー化の推進が必要です。

本市バリアフリー基本構想に基づく、栃木駅・新栃木駅周辺地区で計画した各分野におけるバリアフリー対策については、概ね完了となっていますが、今後におきましても他地域を含め道路整備においては人にやさしい道路施設とすることを念頭に整備を進める必要があります。

【ユニバーサルデザイン】 老若男女といった差異や障がい、能力の如何を問わず、誰もが制約なく利用できる施設の設計（デザイン）のこと。

(6) 橋梁の老朽化対策

本市には巴波川や永野川をはじめとする一級河川から小河川まで多くの河川が流れており、それらに架かる市管理の橋梁には建設後50年を経過するものも多く、老朽化が懸念されます。

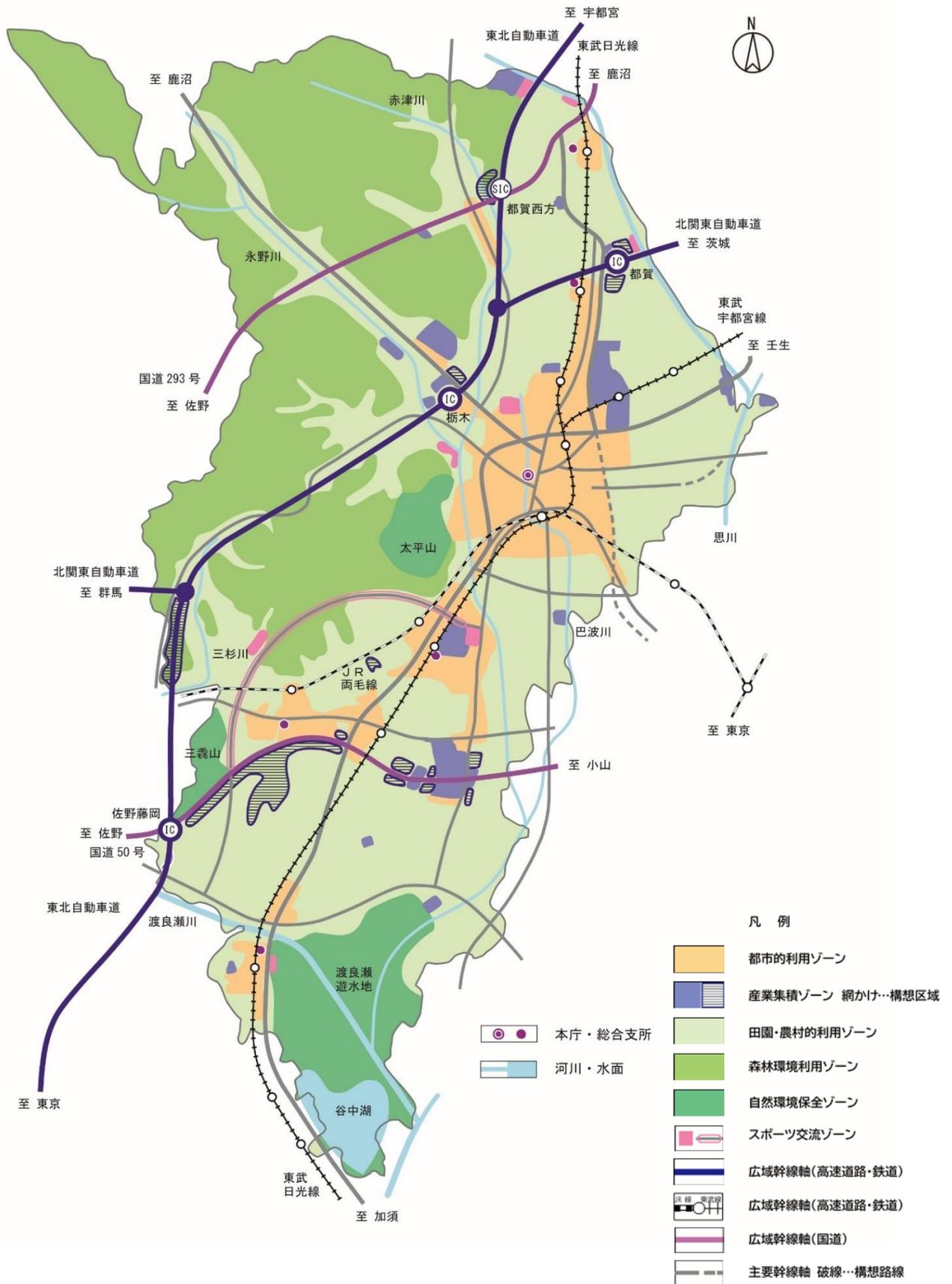
そのため、市民の安全・安心な通行を確保するため橋梁長寿命化修繕計画に基づく対策が必要です。

○通学路の交通安全対策

全国的に登下校中の児童・生徒が事故に巻き込まれるケースが後を絶ちません。本市でも児童・生徒が関係する事故が発生しており、対策が急務となっています。本市の歩道の整備状況はまだ不十分であり、歩行者等が安全、安心して道路を通行できるようにするため、通学路を中心とした歩道の整備が必要です。

また、自転車による事故の増加に伴い自転車通行の規制が強化されるなか、自転車等の通行の安全を確保するため、自転車レーン等の設置についても検討が必要です。

図 2-4 土地利用構想図(「第2次栃木市総合計画」より抜粋)

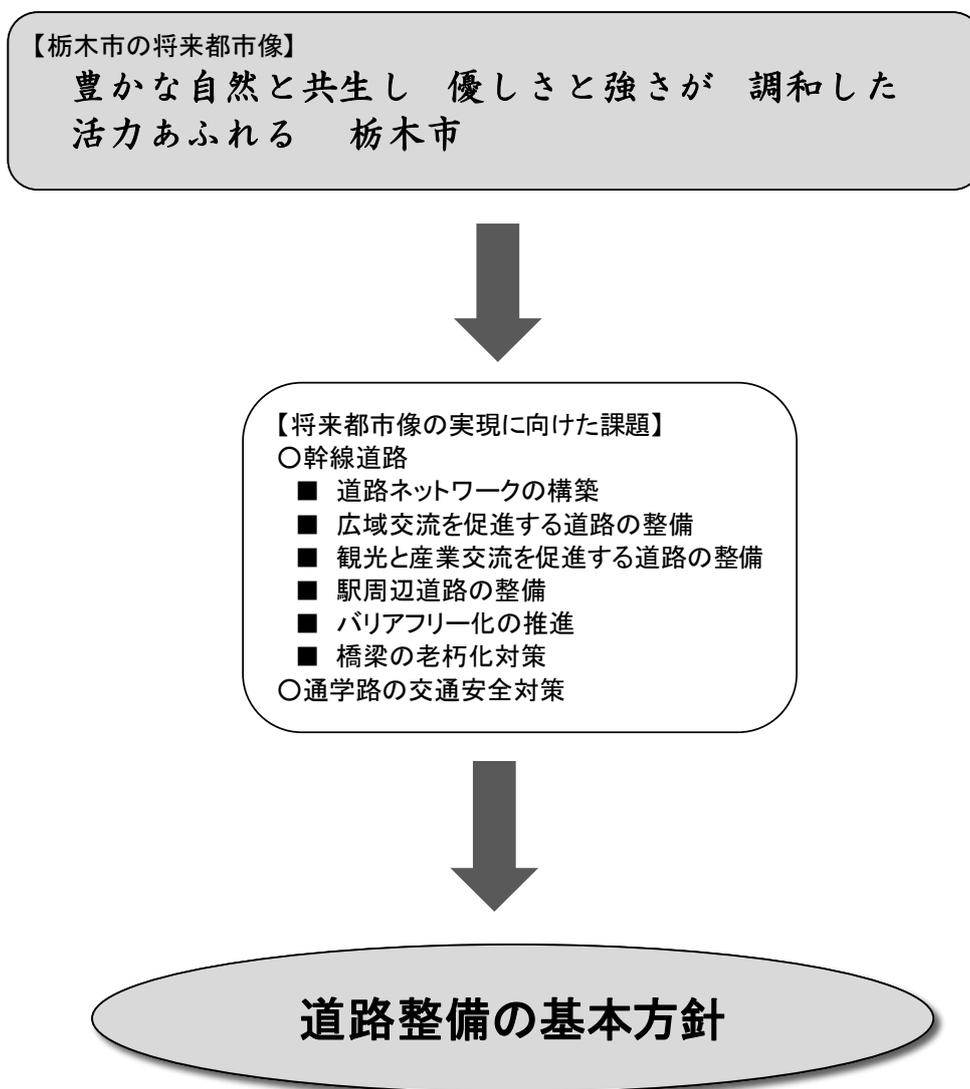


第3章 道路整備の基本方針

1. 基本方針の考え方

道路整備の推進にあたっては、本市の将来都市像である「豊かな自然と共生し 優しさと強さが調和した 活力あふれる栃木市」の実現を図るための課題に取り組むとともに、第2章で整理した本市の現況と課題を踏まえ、基本方針を設定するものとします。

図 3-1 基本方針の考え方



2. 基本方針

本市の道路整備の基本方針を次のように定め、道路整備の推進を図ります。

なお、この計画における道路整備とは、道路の拡幅、改良を伴うものとし、現況の道路敷地内における側溝の敷設や舗装修繕等は含まないものとします。

また本市の課題である橋梁の老朽化対策については、この計画の対象とはせず「栃木市橋梁長寿命化修繕計画」で対応していくものとします。

I 秩序ある都市を築く道づくり

- 市内の拠点と拠点を結ぶ道路を整備します。
- 本市と近隣都市を結ぶ道路を整備します。
- 公共公益施設や公共交通機関とのアクセス向上を図る道路を整備します。
- 都市の骨格を形成し、土地利用を支援する道路を整備します。

II 安全で快適な暮らしを支える道づくり

- 交通事故を防止する道路を整備します。
- 交通渋滞の解消、緩和のための道路を整備します。
- 自転車や歩行者が安全に通行できる道路を整備します。
- 安全な通学路を整備します。
- 災害時に避難、救援活動を支える道路を整備します。
- バリアフリーによる人に優しい道路を整備します。

III 地域の魅力を高める道づくり

- 地域の顔となる道路を整備します。
- 観光拠点を結ぶネットワークを築く道路を整備します。
- 街並みや周辺景観と調和した道路を整備します。
- 地域住民のコミュニティを支援する道路を整備します。
- 地域産業の活性化に寄与する道路を整備します。

第4章 道路整備の基準

1. 道路の区分

(1) 道路構造令における道路区分

道路構造令（昭和45年政令第320号）において、道路の種類及び道路の存する地域により表4-1のとおり道路が区分されています。市道については、地方部が第3種、都市部が第4種に区分され、それぞれ計画交通量や地形の状況により表4-2のとおり細かく分類されています。

表4-1 道路の区分

道路の種類	道路の存する地域	
	地方部	都市部
高速自動車国道 及び自動車専用道路	第1種	第2種
その他の道路 (一般国道、都道府県道、市町村道)	第3種	第4種

※都市部 … 市街地を形成している地域または市街地を形成する見込みの多い地域。

地方部 … 都市部以外の地域。

表4-2 市道の種級区分

地域	種別	級別	計画交通量(台/日)					
			20,000以上	20,000～ 10,000	10,000～ 4,000	4,000～1,500	1,500～500	500未満
地方部	第3種	第2級	市道(平地)					
		第3級	市道(山地)			市道(平地)		
		第4級				市道(山地)	市道 (平地・山地)	
		第5級						市道 (平地・山地)
都市部	第4種	第1級	市道					
		第2級			市道			
		第3級				市道		
		第4級						市道

(2) 道路の機能分担による道路区分

それぞれの道路が担う機能分担により、道路を表 4-3 のとおり分類するものとします。

表 4-3 道路の機能分担による道路区分

道路区分	機能分担	該当する道路
広域幹線道路	<ul style="list-style-type: none">・広域的に都市と都市を結ぶ道路・交通量が多く、通過交通を処理する道路・高水準の規格を備えた道路	国道 50 号、 国道 293 号
主要幹線道路	<ul style="list-style-type: none">・都市と都市を結ぶ道路・都市の骨格を形成する道路・高水準の規格を備えた道路	主要地方道、 一般県道等
幹線道路	<ul style="list-style-type: none">・主要幹線道路を補完する道路・集落と集落を結ぶ道路・比較的高水準な規格を備えた道路・都市全体に網目状に配置される道路	主要な市道等
生活道路	<ul style="list-style-type: none">・集落内の道路・個々の宅地から幹線道路等に至るまでの道路・地域住民の生活に密着した道路	その他の市道
その他の道路	<ul style="list-style-type: none">・上記に区分されない狭小道路等	認定外道路、 農道、林道 私道等

この計画において、栃木市道路構造条例（平成 24 年栃木市条例第 46 号。以下「道路構造条例」という。）で定める道路の区分ごとの基準を基本に、表 4-3 の幹線道路及び生活道路に係る具体的な道路構造の基準を定めるものとします。

2. 幹線道路の道路構造基準

(1) 道路の幅員

道路構造条例で定める車線数、車線の幅員、路肩により道路幅員を整理すると、表 4-4 のとおりとなります。

本市の幹線道路の整備にあたっては、道路構造条例で定める最小道路幅員 7メートルに排水等構造物を含めた道路幅員 8メートル以上を基本とします。

表 4-4 道路構造条例による道路の幅員 (単位:m)

道路の区分		車線数	車線幅員	車道幅員	路肩(片側)	道路幅員
第3種 (地方部)	第2級	2車線	3.25	6.50	0.75	8.0
	第3級	2車線	3.00	6.00	0.75	7.5
	第4級	2車線	2.75	5.50	0.75	7.0
第4種 (都市部)	第1級	2車線	3.25	6.50	0.50	7.5
	第2級	2車線	3.00	6.00	0.50	7.0
	第3級	2車線	3.00	6.00	0.50	7.0

※第4種であっても、市街地で用地確保の問題等により普通道路での整備が困難なときは、小型道路で整備するものとし、この場合車線幅員は 2.75mとする。(普通道路:小型自動車、普通自動車、セミレーラ連結車の通行の用に供する道路。小型道路:小型自動車等のみの通行の用に供する道路。)

(2) 歩道の設置

歩道については、その道路の存する地域の特性や歩行者数を勘案し、必要に応じて設置するものとします。

道路構造条例において、歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては 3.5メートル以上、その他の道路にあっては 2メートル以上と定めています。

本市の歩道の設置にあたっては、歩道と車道を区別する縁石を設けた場合に 2メートルの有効幅員を確保するため、歩道幅員 2.5メートル以上を基本とします。

なお、歩道を設置した場合、路肩は 0.5メートルに縮小することができるとされており、歩道を設置した場合の道路幅員は表 4-5 のとおり整理されます。

また、幹線道路の道路幅員及び横断面構成は表 4-6 のとおり整理されます。

表 4-5 歩道を設置した場合の道路幅員

道路の区分	車道幅員	歩道	路肩(片側)		道路幅員	
			歩道側		両側歩道	片側歩道
第3種 (地方部)	5.5m以上	2.5m以上	0.75m	0.5m	11.5m以上	9.25m以上
第4種 (都市部)	6.0m以上	2.5m以上	0.5m	0.5m	12.0m以上	9.5m以上

表 4-6 幹線道路構造基準(道路幅員及び横断面構成)

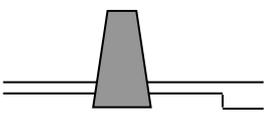
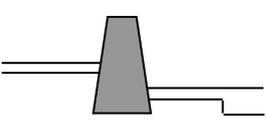
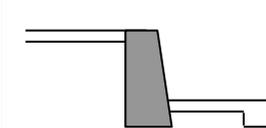
		道路幅員及び横断面構成
歩道あり	第3種	<p>・道路幅員 11.5m 以上 (道路幅員 9.25m 片側歩道の場合)</p> <p>11.5 以上</p>
	第4種	<p>・道路幅員 12.0m 以上 (道路幅員 9.5m 片側歩道の場合)</p> <p>12.0 以上</p>
歩道なし	第3種	<p>・道路幅員 8.0m 以上 歩道なし</p> <p>8.0 以上</p>
	第4種	<p>・道路幅員 8.0m 以上 歩道なし</p> <p>8.0 以上</p>

(3) 歩道の構造

歩道の構造は、フラット、セミフラット、マウントアップ形式があり、その特徴は表 4-7 のとおり整理され、総合的に見るとセミフラット形式が最も高く評価されます。

本市における歩道の設置にあたっては、バリアフリーの観点及び歩行者、自転車等の通行量や地形等を考慮し、その構造形式を選択するものとします。

表 4-7 歩道の各形式の特徴

		フラット	セミフラット	マウントアップ
略 図		(歩道部) (車道部) 	(歩道部) (車道部) 	(歩道部) (車道部) 
波打ち		○ 発生しない	○ 発生しない	△ 発生する可能性がある
車両乗入れ部	視覚障害者	× 歩車道境界の確認がしづらい	○	○
	車いす使用者	○	○	△ すりつけこう配が発生するため、通行性が劣る
	高齢者	○	○	△ 同上
	対策	・縁石の構造による工夫が必要である		・有効幅員外に車両乗入れ部を設ける
横断歩道接続部等	視覚障害者	△ 歩車道境界を確認がしづらい	△ 縁石の構造によっては認識しづらい場合がある	△ 縁石の構造によっては認識しづらい場合がある
	車いす使用者	○	△ フラットと比較すると通行性が劣る(段差)	△ 段差とこう配により通行性が劣る
	高齢者	○	△ 段差によりつまずく可能性がある	△ 同上
	対策	・横断歩道接続部等に視覚障がい者誘導用ブロックを適切に設置する ・縁石線により適切に区分する ・縁石の構造による工夫が必要である	・横断歩道接続部等に視覚障がい者誘導用ブロックを適切に設置する ・縁石の構造による工夫が必要である	・横断歩道接続部等に視覚障がい者誘導用ブロックを適切に設置する ・縁石の構造による工夫が必要である ・こう配の緩和や波打ち歩道としない工夫が必要である
排水処理		△ 雨水が車道側から流入する可能性がある	○	○
	対策	・雨水ます等の設置が必要である		
総合評価		△	○	△

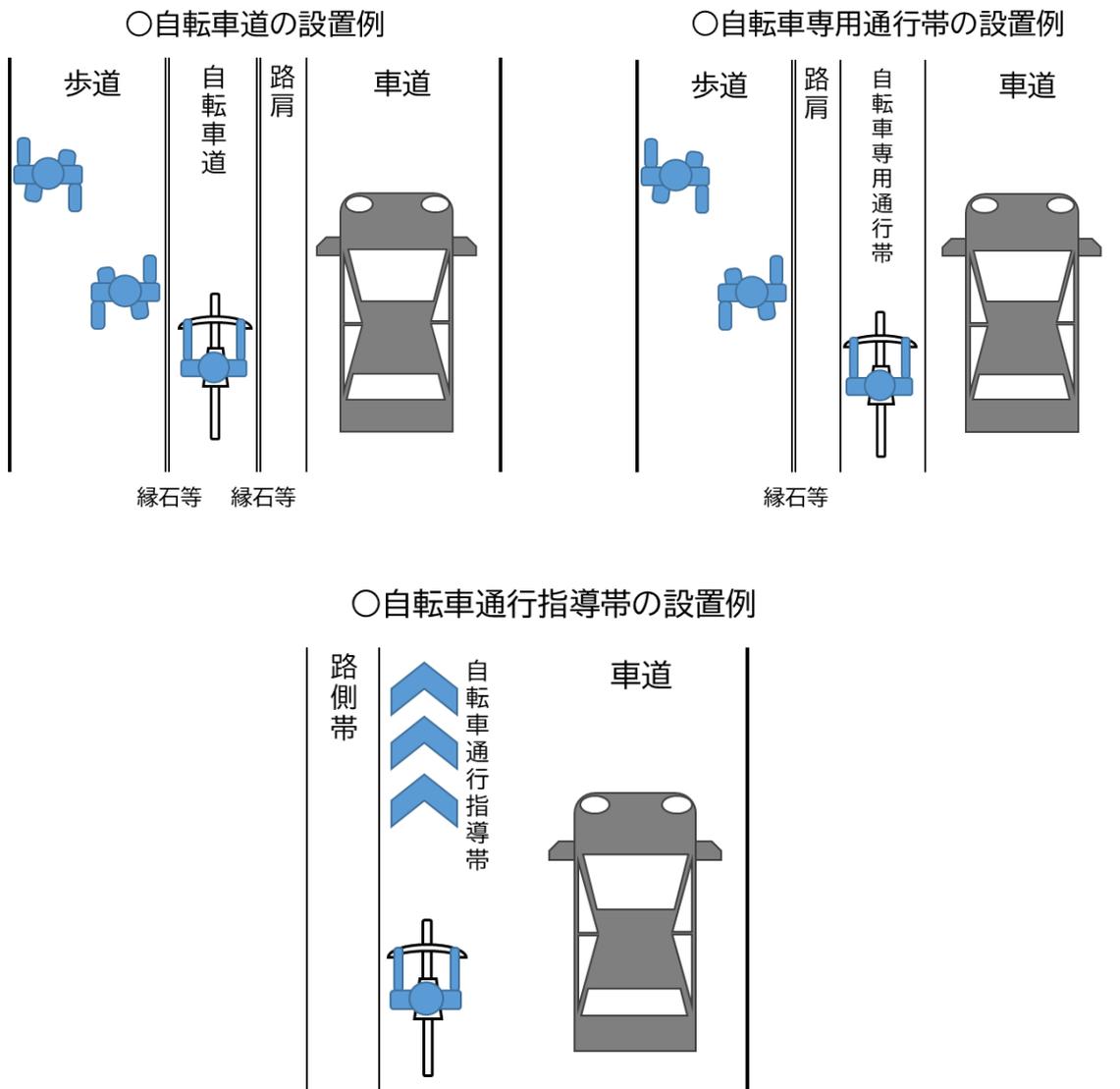
(出典:道路の移動円滑化整備ガイドライン)

(4) 自転車レーン等

自転車の通行空間については、その道路の存する地域の特性や自転車の通行量等を勘案し、必要に応じて設置するものとします。

自転車の通行空間を確保するため、自転車の通行を目的とした縁石等の工作物で区画した自転車道、自転車が通行しなければならない車両通行帯を明示した自転車専用通行帯や自動車と自転車が混在する道路で自転車が通行すべき車道の左側端を矢羽根等の路面標示により明示した自転車通行指導帯等を道路構造等により使い分けるものとします。

図 4-1 自転車レーン等



3. 生活道路の道路構造基準

(1) 道路の幅員

生活道路は、道路構造条例において主として3種5級及び4種4級に区分されます。3種5級及び4種4級の道路には車線がなく、車道のみで構成される道路であり、停車、乗用車相互のすれ違い、消防活動等を考慮し、車道の幅員は4メートルとされています。最小道路幅員は、車道幅員（4メートル）に、路肩の最低幅員（片側0.5メートル）を加え、5メートルになります。

本市の生活道路の新設または改良においては、道路構造条例の考え方に基づき、道路幅員5メートル以上を基本とします。

図 4-2 生活道路の道路幅員

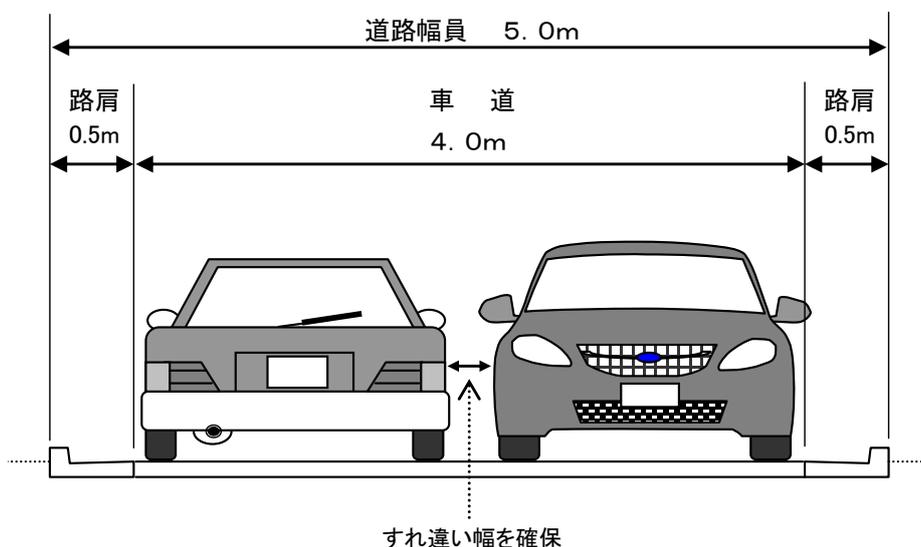


表 4-8 市道の道路幅員の基準【再掲】

種 別	幅 員
幹線道路	8.0m 以上
生活道路	5.0m 以上

(2) 歩道の設置

歩道の設置については、幹線道路に準ずるものとします。

第5章 道路事業費の検証

1. 財政フレームの考え方

道路整備を計画的に進めていくためには、本市の財政の課題を踏まえた道路整備事業費の財政フレーム（予算枠）を把握する必要があります。

そこで、この計画の計画期間である令和6年度から令和10年度までの道路整備事業費（新設改良費）の財政フレームを、過去の決算額及び将来の財政の見通しから予測するものとし、平成26年度から令和5年度までの一般会計決算額及び予算額から令和6年度以降の一般会計の歳入、普通建設事業費を推計し、さらに道路事業費、新設改良費を過去の実績から予測します。

【普通建設事業費】
地方財政の経費分類における投資的経費の内、災害復旧事業、失業対策事業を除いた事業費をまとめたもので、具体的には道路や下水道、学校、保育所など公共施設の改良、新設のための事業費
【道路事業費】
普通建設事業費内の新設改良費と維持費を合算した事業費
【新設改良費】
市の予算科目の内、道路及び橋りょう新設改良費と街路事業費を合算した事業費
【維持費】
市の予算科目の内、道路及び橋りょう維持費を合算した事業費

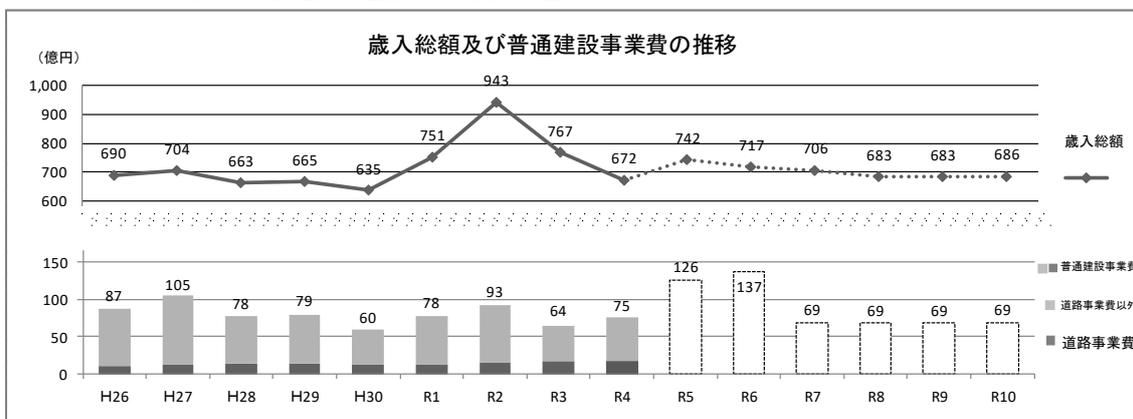
2. 事業費の予測

(1) 歳入及び普通建設事業費の予測

歳入総額は、第2次栃木市総合計画における財政見通しによると令和2年度をピークに減少傾向となる見通しです。

これに対する普通建設事業費は、令和5・6年度に新規の大型事業が複数見込まれることから一時的に増加するものの、それ以降は70億円前後で安定的に推移するものと予測されます。

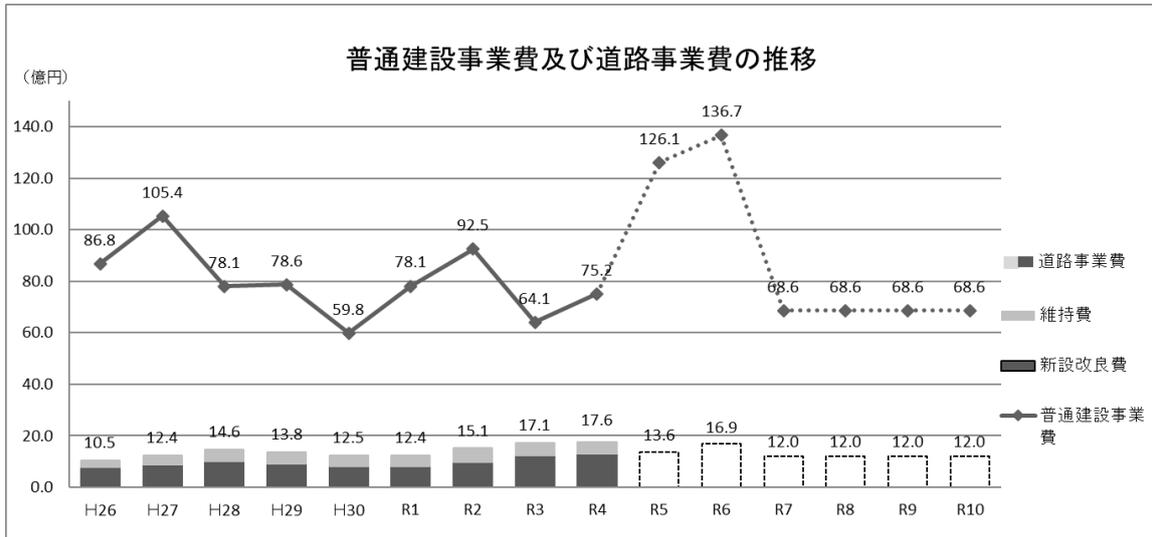
図5-1 歳入総額及び普通建設事業費の推移



(2) 道路事業費の予測

道路事業費は過去の実績等から、普通建設事業費の概ね17.5%として、年12億円程度と見込みます。

図 5-2 普通建設事業費及び道路事業費の推移

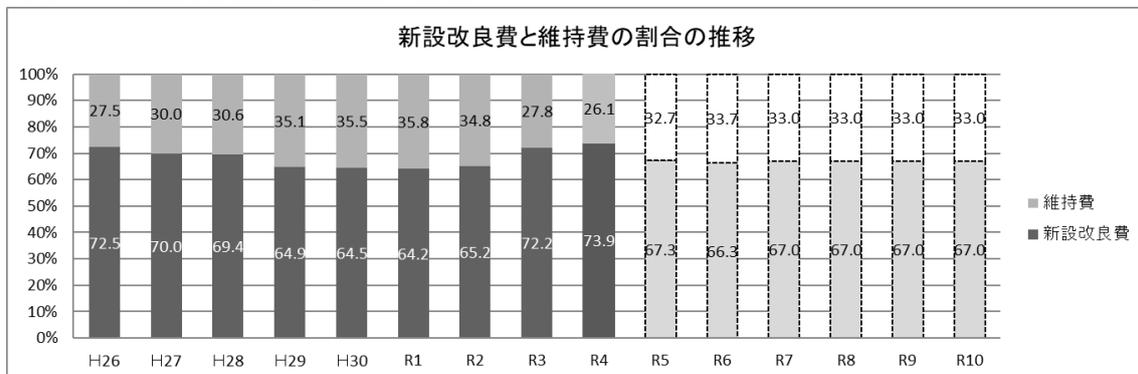


(3) 新設改良費の予測

道路事業費のうち新設改良費と維持費の割合は、令和3・4年度において維持費の割合が低くなっていますが、維持費自体の変動は小さく、新設改良費の増額（スマートIC・新斎場関連整備等）により新設改良費の割合が高くなっています。

過去の実績等から、計画期間における新設改良費の割合は67%程度に留まるものと予測され、計画期間以降はさらに維持費の割合は高まっていくものと見込みます。

図 5-3 新設改良費と維持費の割合

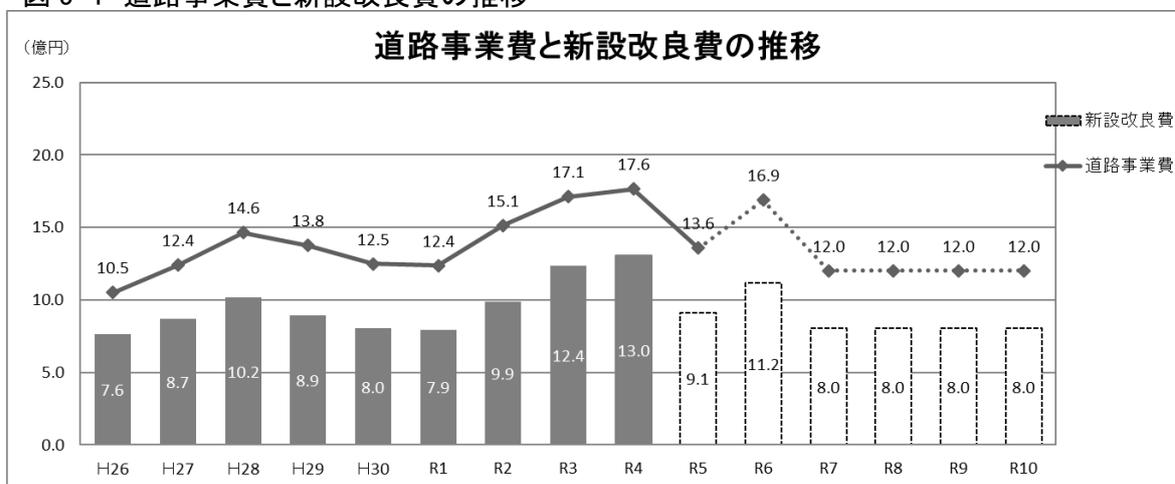


(4) 今後の見通し

以上の推計から、令和6年度から10年度までの5カ年間の道路事業費を年平均12億円、新設改良費を年平均8億円と設定し、さらに重要整備路線に要する事業費を、近年の実績から年平均6億円程度を見込み、後述の第7章 重要整備路線において、整備スケジュールを検討します。

なお、この事業費については、計画期間における重要整備路線の整備スケジュールを計画する上での事業費の目安を予測したものであり、予算額を示すものではありません。

図 5-4 道路事業費と新設改良費の推移



第6章 道路整備評価基準

1. 整備路線の評価

まちづくりを進めていく上で、道路整備が必要な幹線道路は数多くありますが、道路整備に充てられる財源は限られており、全ての路線を早期に事業化することは極めて困難です。

また、生活道路については、幅員が狭く、自動車の対面通行が困難であり、路面排水も不十分な道路がまだまだ多く存在し、地元住民から多くの整備要望が出されています。市では、要望のあった路線について、緊急性、公共性、投資効果等を勘案し、順次整備を進めていますが、厳しい財政状況の中、整備が追いつかないのが現状であり、事業化まで長い期間を要する場合があります。

今後についても、第5章で示した財政フレーム(推計)のとおり、道路の新設改良費は現状と同規模であると見込まれますが、将来的には道路や橋りょう等の維持・改修に係る費用が現在以上に増えることも予想され、今まで以上に厳しい状況が続くものと予測されます。

限られた財源の中、より事業効果の高い道路整備を進めていくためには、整備すべき路線の緊急性や必要性を十分に考慮し、より優先度の高い路線から効率的に整備を進めていく必要があります。

また、多くの要望が出されているなか、事業採択にあたっては、公平性、透明性を確保する必要があります。

そこで、幹線道路については、第3章で掲げた道路整備の基本方針を踏まえ、本市の将来都市像の実現に寄与する路線かどうかという観点から30頁の評価基準により評価し、優先順位をつけるものとします。

また、本市の重要な課題である通学路を中心とした交通安全対策については、上記による評価は行わず本市通学路交通安全プログラムにおいて対策(歩道整備)が必要とされた路線について、優先的に整備を進めるものとします。

さらに、生活道路については、道路の現況、交通の状況、周辺の状況等を勘案し、緊急性、必要性が高い路線かどうかという観点から31頁の評価基準により評価し、優先順位をつけるものとします。

2. 道路整備評価基準

(1) 幹線道路

幹線道路の評価基準について、次のとおり設定します。

《評価項目及び評点》

項目	評価内容	評点
秩序ある都市を築く道づくり	1 市内の拠点または近隣市町へアクセスする道路(※1)	8
	2 公共公益施設へアクセスする道路	5
	3 鉄道駅へアクセスする道路または周辺道路	5
	4 国・県道へアクセスする道路	5
	5 土地利用を促進する道路(※2)	5
安全で快適な暮らしを支える道づくり	6 危険箇所を解消する道路(※3)	8
	7 狭隘道路の解消を図る道路(※4)	8
	8 交通渋滞を解消するまたは緩和する道路	8
	9 歩車道を分離し、歩行者等の安全を確保する道路	8
	10 避難路の安全を確保する道路(※5)	5
地域の魅力を高める道づくり	11 地域の顔となる道路(※6)	5
	12 観光客を誘導する道路	5
	13 特色ある景観を創出する道路(※7)	3
	14 地域のコミュニティを促進する道路(※8)	5
	15 地域産業の活性化に寄与する道路	5
その他	16 上位計画に位置付けられた道路	3
	17 他の公共事業等との関連道路	3
	18 市民等から整備要望のある道路	3
	19 通学路に指定されている道路	3
合計		100

※1 拠点とは「第2次栃木市総合計画」で定める拠点またはエリア。拠点内の道路を含む。

※2 宅地開発や店舗の立地など沿道の土地利用促進が見込まれるもの。

※3 急カーブや交差点の改良等交通事故防止のほか、崩落危険箇所の改善等を含む。

※4 狭隘道路とは幅員4m未満の道路をいう。またボトルネックの解消を含むものとする。

※5 指定避難場所周辺の道路

※6 シンボルロードなど地域の顔として活性化に寄与する道路。

※7 石畳の歩道やカラー舗装など、周辺景観に配慮し、特色ある景観の創出に寄与する道路。

※8 地域の祭りやイベント会場としての利用を考慮した空間を有する道路など。

(2) 生活道路

生活道路の評価基準について、次のとおり設定します。

なお、優先順位については、この評価基準を基本に地域間のバランスを考慮し、栃木市道路整備路線評価委員会において決定します。

《評価項目及び評点》

項 目	評価内容	評点
道路の現況	1 幅員が狭隘であり、車両のすれ違いが困難である(※1)	7
	2 未舗装または路面が著しく損傷している(※2)	7
	3 排水施設が不十分であり、雨天時の通行に支障がある	7
	4 急カーブや見通しが悪い箇所等があり、通行に危険がある	7
交通の状況	5 通過交通があり、車両の通行が多い(※3)	7
	6 歩行者、自転車の利用が多い(※4)	7
	7 地域の主要な生活道路として利用されている	7
周辺の状況	8 市内の拠点へアクセスする道路または拠点内の道路(※5)	3
	9 公共公益施設へアクセスする道路または周辺道路	3
	10 鉄道駅へアクセスする道路または周辺道路	3
	11 指定避難場所周辺の道路	3
その他	12 幅員 5m以上の道路に接続している	3
	13 地権者の同意を得ている	7
	14 用地を寄付により提供いただける	3
	15 整備後に他の道路の機能を代替する	3
	16 他の公共事業等との関連道路	3
経過年数による加算	17 道路整備の要望が出されたものの事業化に至っていない路線について、要望のあった年度から1年度を経過するごとに2点を加算し、最大で20点まで加算する	2~20
合 計		100

(注) 評点が「7」の項目については、その評点の範囲内で整数により採点するものとする。

※1 狭隘とは4m未満の道路とする。

※2 防塵処理は未舗装として取り扱う。

※3 通行量の基準はないが、通過交通があることを条件とする。

※4 通学路に指定されている、近くに店舗があるなど要因が明らかなこと。

※5 「第2次栃木市総合計画」で定める拠点またはエリアとする。

第7章 重要整備路線

1. 幹線道路の整備

本市の将来都市像の実現を図り、第2章で整理した課題の解決を図るため、次の幹線道路の整備を推進するものとします。

表 7-1 課題解決を図る幹線道路の整備

課 題		路 線 名
将来都市像の実現に向けた課題	(1) 道路ネットワークの構築	[都]沼和田川原田線(柳橋町～箱森町) [都]沼和田合戦場線(沼和田町～城内町2丁目) [都]平柳城内線(平柳町1丁目～城内町1丁目) [都]牛久川連線(大平町牛久～川連) [都]日ノ出錦町線(万町～箱森町)、[都]城内町通り(城内町2丁目) [都]境町菌部線(境町～菌部町2丁目) 市道1039号線(今泉町1・2丁目)、市道1033号線(大宮町) 市道2065号線(平井町) 市道1001号線(大平町川連～土与) [都]城山通り(藤岡町藤岡)、[都]藤岡西通り(藤岡町藤岡) [都]家中原宿東西線(都賀町家中～升塚) 市道2002号線(西方町真名子) 市道1068号線(岩舟町静戸)
	(2) 広域交流を促進する道路の整備	[都]今泉川線(今泉町1丁目～日ノ出町) [都]今泉川線(日ノ出町～万町)
	(3) 観光・産業交流を促進する道路の整備	市道11065号線(嘉右衛門町)(無電柱化) 市道1073号線(藤岡町赤麻) 市道1024号線(皆川城内町) 市道2089号線(大平町富田) 市道1066号線(藤岡町富吉～蛭沼)
	(4) 駅周辺の道路の整備	[都]富士見町線(境町～富士見町) [都]新栃木駅東口線(平柳町2丁目～今泉町1丁目) [都]野州平川駅前線(大宮町)、[都]大平下駅前線(大平町富田) [都]藤岡駅前通り(藤岡町藤岡)(駅前広場) [都]合戦場駅前通り(都賀町合戦場) [都]家中駅西通り線(都賀町家中)、[都]駅西通り(西方町金崎) 市道1006号線(西方町金崎) 市道1055号線(岩舟町静)

※ [都] … 都市計画道路の略

2. 通学路の交通安全対策

本市通学路交通安全プログラムにおいて、危険箇所として挙げられており、かつ多くの児童が利用している学校周辺の対策(歩道整備)が必要な次の路線については評価基準による評価は行わず優先的に整備を推進します。

表 7-2 交通安全施設整備(歩道整備)

課 題		路 線 名
通学路交通安全	交通安全施設の整備(歩道整備)	市道1031号線(箱森町)【栃木中央小学校】 市道1033号線(大宮町)【大宮北小学校】 市道1033号線(平柳町3丁目～大宮町)【大宮北小学校】 市道14238号線(皆川城内町)【皆川城東小学校】 市道1040号線(大平町土与～蔵井)【大平東小学校】 市道1047号線(大平町富田)(踏切拡幅)【大平西小学校】 市道1073号線(藤岡町赤麻)【再掲】【赤麻小学校】 市道2147号線(藤岡町藤岡)【藤岡小学校・赤麻小学校】 市道2033号線(都賀町合戦場～平川)【合戦場小学校】 市道1068号線(岩舟町静戸)【静和小学校】

3. 幹線道路の評価

前項に掲げた幹線道路について、第6章で設定した評価基準に基づき、次のとおり評価します。

表 7-3 幹線道路評価表

道路整備評価表(幹線道路)																					
路線名	町名	秩序ある都市を築く道づくり					安全で快適な暮らしを支える道づくり					地域の魅力を高める道づくり				その他			合計		
		拠点又は近隣市町にアクセス	公共施設へアクセス	鉄道駅へアクセス又は周辺道路	国県道へアクセス	土地利用の促進	危険箇所の解消	狭隘道路の解消	交通渋滞の解消、緩和	歩車道分離、歩行者の安全確保	避難路の安全確保	地域の顔となる道路	観光客を誘導	特色ある景観の創出	地域のコミュニティを促進	地域産業の活性化に寄与する道路	上位計画の位置付けあり	他の公共事業との関連あり		整備要望あり	通学路に指定
(評点)		8	5	5	5	5	8	8	8	8	5	5	5	3	5	5	3	3	3	3	100
[都]沼和田川原田線	柳橋町～箱森町	○	○		○	○			○	○	○						○	○			50
[都]今泉川線	今泉町1丁目～日ノ出町	○	○		○	○			○	○	○						○	○			50
[都]今泉川線	日ノ出町～万町	○	○		○	○			○	○	○						○	○			50
[都]沼和田合戦場線	沼和田町～城内町2丁目	○	○		○	○			○	○	○						○				47
[都]平柳城内線	平柳町1丁目～城内町1丁目	○	○	○	○				○	○							○			○	42
[都]富士見町線	境町～富士見町	○		○	○		○		○								○		○	○	43
[都]新栃木駅東口線	平柳町2丁目～今泉町1丁目	○		○	○	○			○		○						○	○			42
[都]日ノ出錦町線	万町～箱森町	○			○				○								○		○	○	30
[都]野州平川駅前線	大宮町			○	○	○			○		○						○				31
[都]城内町通り	城内町2丁目	○			○	○			○								○				29
[都]境町菌部線	境町～菌部町2丁目	○	○		○	○			○	○							○				39
市道1039号線	今泉町1・2丁目	○	○		○		○		○	○							○			○	45
市道1024号線	皆川城内町	○	○		○	○		○	○						○		○		○		55
市道11065号線	嘉右衛門町	○	○		○						○	○	○	○	○		○				44
市道2065号線	平井町		○		○		○		○								○		○	○	35
[都]大平下駅前線	大平町富田	○		○	○	○			○		○						○				39
[都]牛久川連線	大平町牛久～川連				○			○	○								○				24
市道1001号線	大平町土与	○	○		○	○		○	○					○			○				47
市道2089号線	大平町富田		○		○	○	○	○	○						○			○	○		55

路線名	町名	秩序ある都市を築く道づくり				安全で快適な暮らしを支える道づくり				地域の魅力を高める道づくり				その他				合計				
		拠点又は近隣市町にアクセス	公共施設へアクセス	鉄道駅へアクセス又は周辺道路	国県道へアクセス	土地利用の促進	危険箇所の解消	狭隘道路の解消	交通渋滞の解消、緩和	歩車道分離、歩行者の安全確保	避難路の安全確保	地域の顔となる道路	観光客を誘導	特色ある景観の創出	地域のコミュニティを促進	地域産業の活性化に寄与する道路	上位計画の位置付けあり		他の公共事業との関連あり	整備要望あり	通学路に指定	
		(評点)	8	5	5	5	5	8	8	8	8	5	5	5	3	5	5	3	3	3	3	100
[都]藤岡駅前通り(駅前広場)	藤岡町藤岡	○	○	○	○	○				○		○	○				○		○			52
[都]城山通り	藤岡町藤岡	○			○					○							○				○	27
[都]藤岡西通り	藤岡町藤岡	○			○	○				○							○					29
市道1066号線	藤岡町富吉～蛭沼	○	○		○	○			○	○		○					○	○				50
[都]合戦場駅前通り	都賀町合戦場			○	○	○				○		○					○				○	34
[都]家中原宿東西線	都賀町家中～升塚	○			○	○		○		○							○					37
[都]家中駅西通り線	都賀町家中	○	○	○		○			○	○	○						○					44
[都]駅西通り	西方町金崎	○	○	○	○	○				○	○						○				○	47
市道1006号線	西方町金崎	○	○		○	○	○			○	○						○	○				50
市道2002号線	西方町真名子		○			○		○		○							○		○	○		35
市道1055号線	岩舟町静	○		○	○		○	○		○		○	○								○	55

※網掛けの路線は評価が高いことから、重要路線に選定されたもの。

4. 重要整備路線（幹線道路）

幹線道路のうち、道路整備評価基準による評価の高かった10路線程度を目安に抽出し、第5章で推計した財政フレームを考慮した上で、次の9路線を重要整備路線と位置付け、その早期完成を目指します。

表 7-4 重要整備路線

No.	路線名	整備箇所	～R5	R6～10 (本計画期間)	R11～
①	[都]沼和田川原田線	柳橋町～箱森町			←■■■■■
②	[都]今泉泉川線	今泉町1丁目～日ノ出町	←————→		
③	【新規】 [都]今泉泉川線	日ノ出町～万町			←■■■■■
④	【新規】 市道1024号線	皆川城内町		←■■■■■	■■■■■
⑤	【新規】 市道2089号線	大平町富田	←————→		
⑥	[都]藤岡駅前通り (駅前広場)	藤岡町藤岡	←————→		
⑦	市道1066号線	藤岡町富吉～蛭沼	←————→		
⑧	市道1006号線	西方町金崎		←————→	
⑨	市道1055号線	岩舟町静			←————→

(注)地域順に掲載しています。優先順位ではありません。

凡 例
事業化済路線 ←————→
未事業化路線 ←■■■■■

図7-2 都市計画道路(栃木地域)

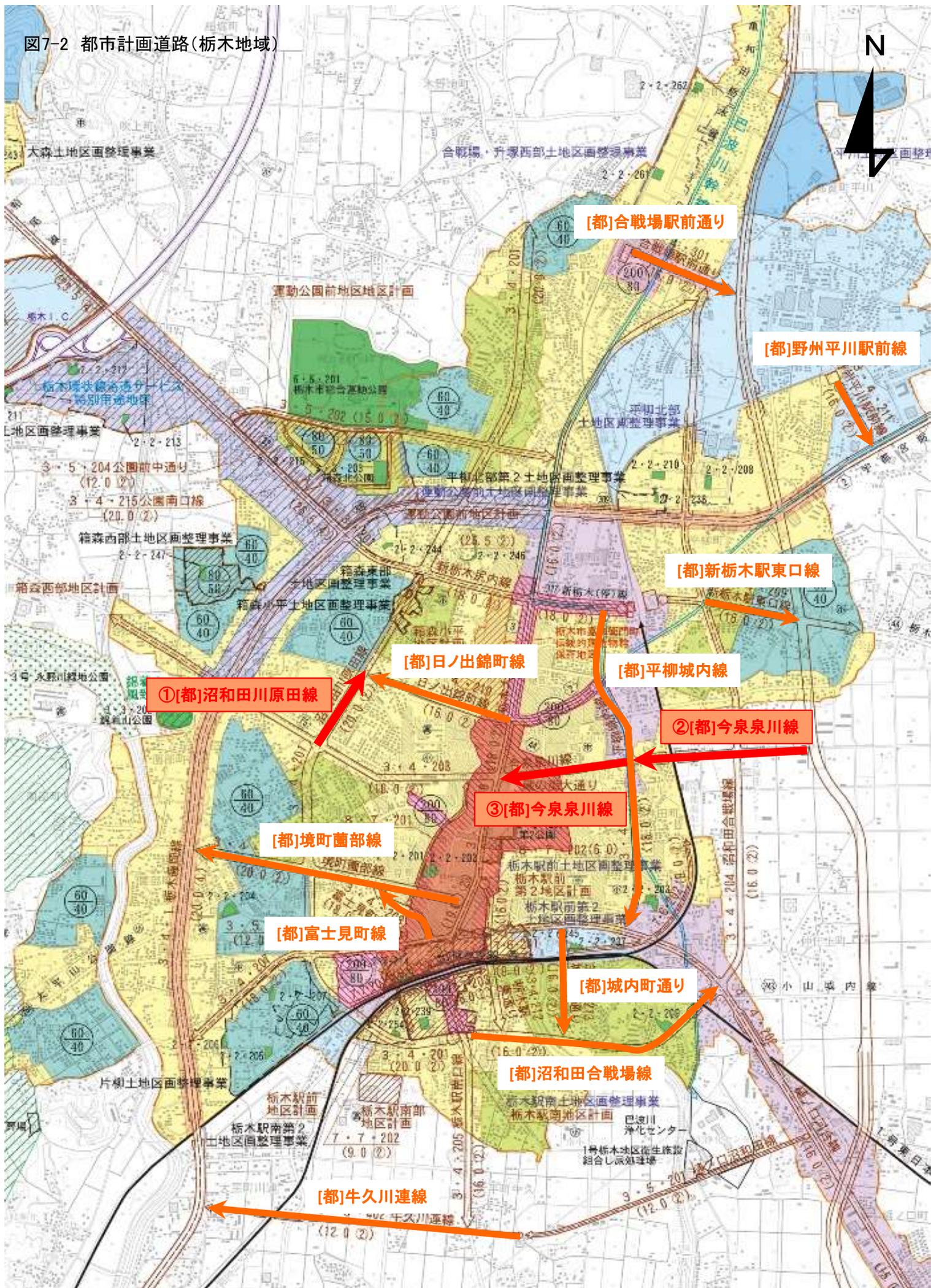


図7-3 都市計画道路(大平地域)

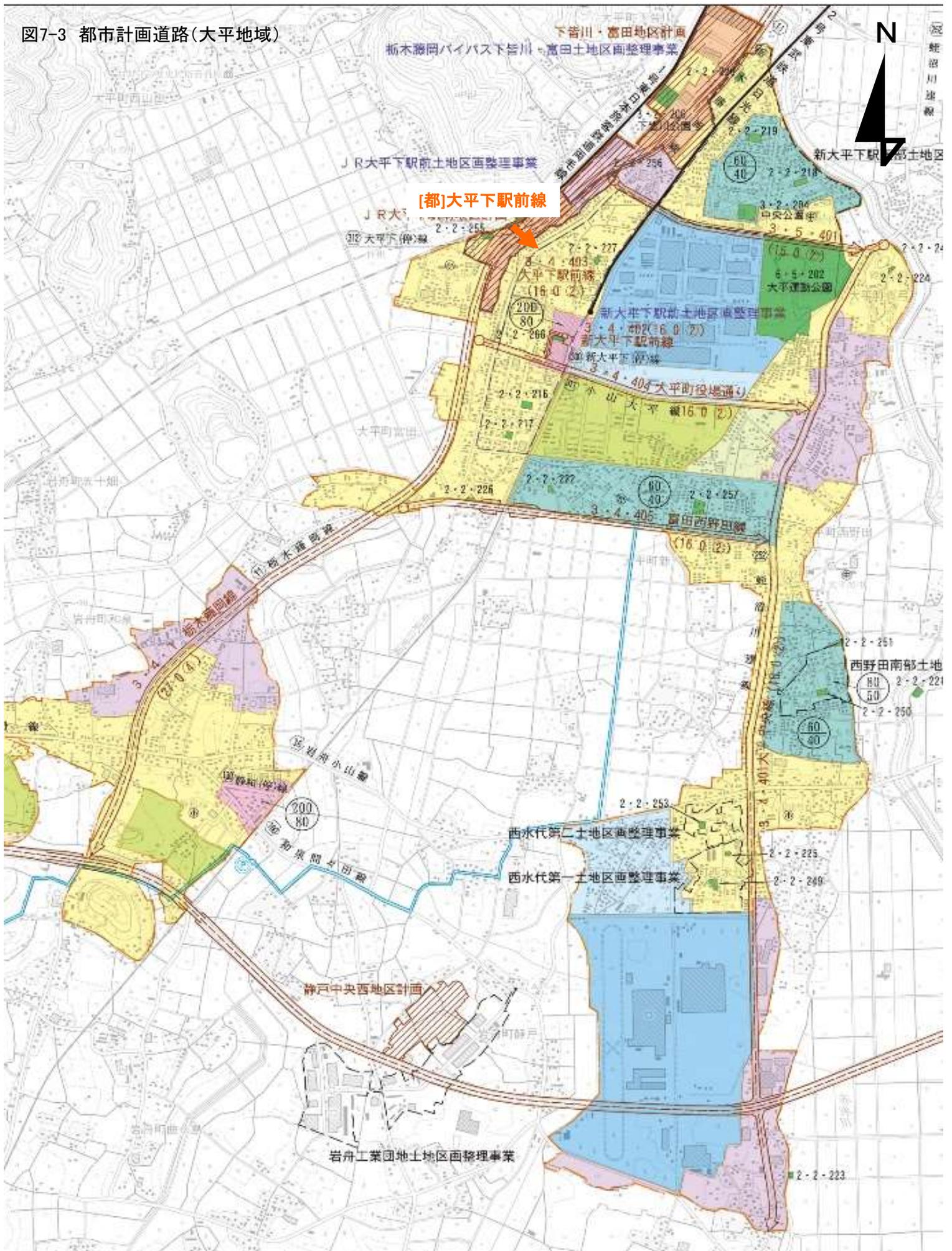


図7-4 都市計画道路(藤岡地域)

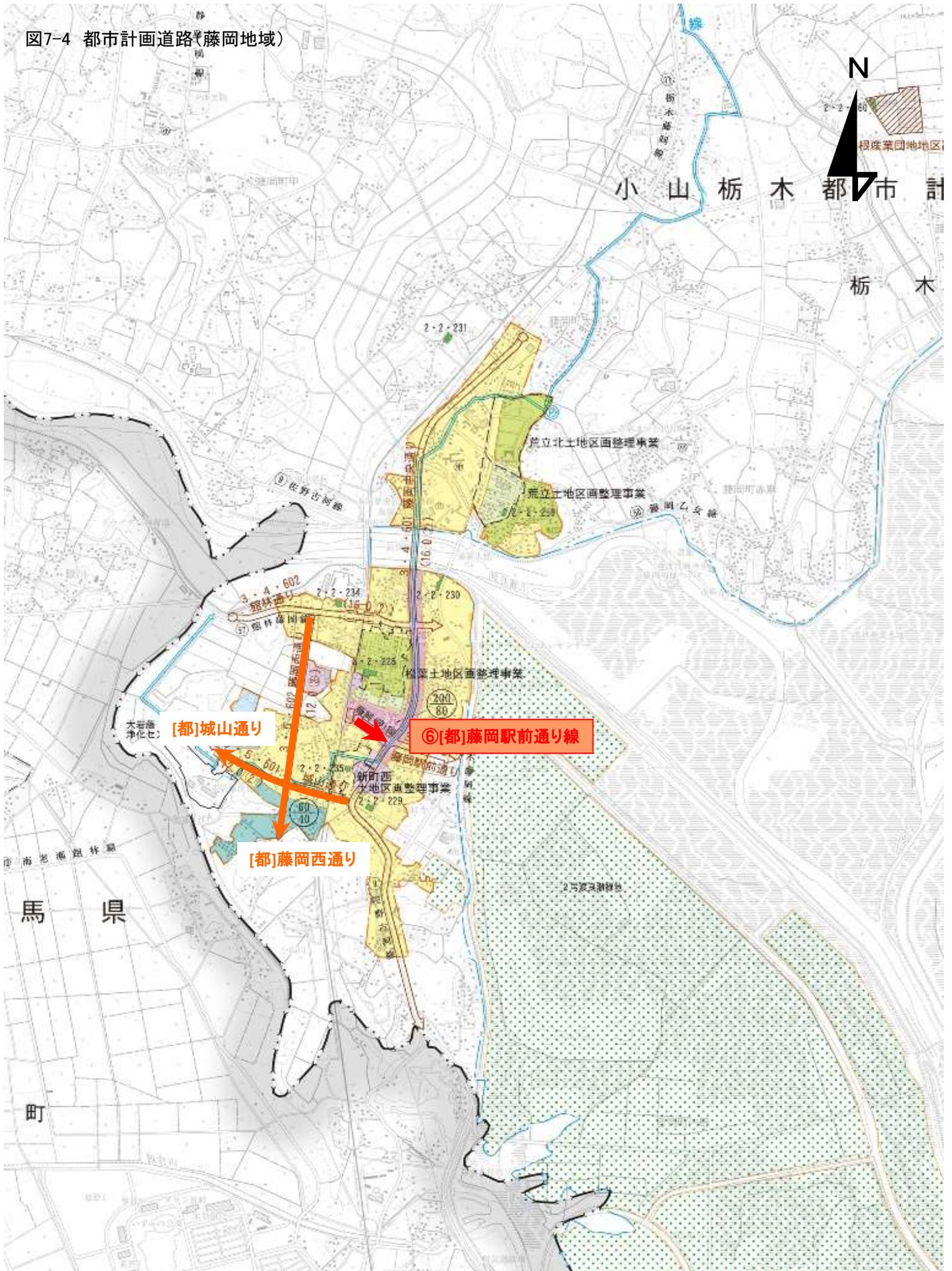
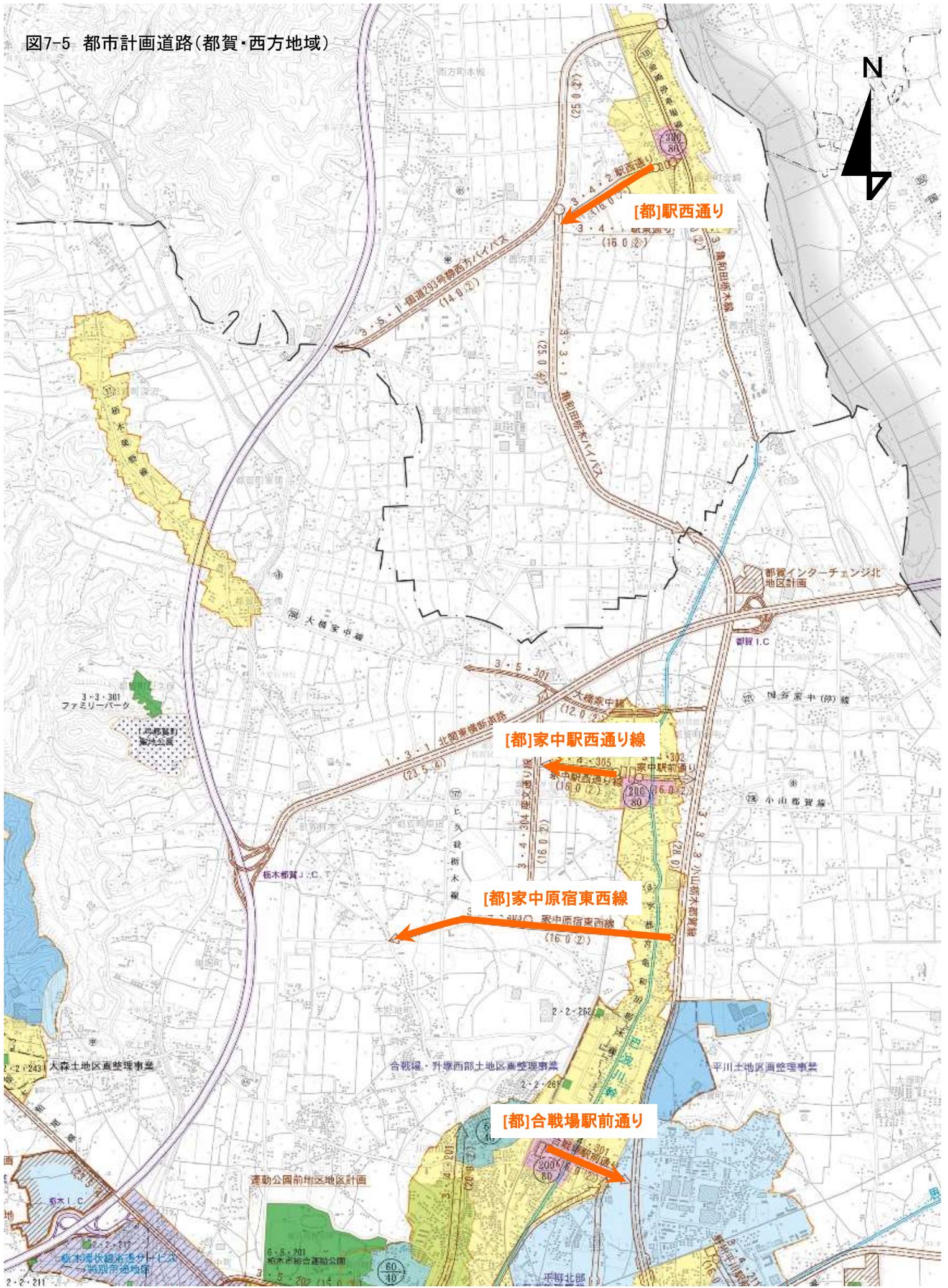


図7-5 都市計画道路(都賀・西方地域)



第8章 計画の実現化方策

1. 広域幹線道路及び主要幹線道路の整備

本市における広域幹線道路や主要幹線道路は、主に国道、県道が担っておりますが、本市の道路ネットワークの充実を図るため、国道、県道の整備促進について、県をはじめ関係機関に働き掛けるとともに、整備にあたっては、事業が円滑に進むよう地元要望などの調整を積極的に行うものとします。

2. 幹線道路の整備

幹線道路については、主要幹線道路を補完する道路として、地域間を連絡する路線や主要拠点にアクセスする路線など、この計画で定める重要整備路線のスケジュールに基づき、本市の各種まちづくり施策と整合を図りながら、事業化を図るものとします。

3. 通学路の交通安全対策

本市における通学路の交通安全対策については、教育委員会が進める通学路交通安全プログラムに基づき、関係機関それぞれがソフト・ハードの両面から対策を講ずる必要があります。道路整備に関しては、道路幅を伴う歩道整備が必要な箇所があり、この計画で定める重要整備路線（交通安全対策）のスケジュールに基づき計画的に事業を進めることとします。

ただし、社会情勢等により緊急的に対策が必要となった路線については、他路線の進捗等を踏まえ早急な対策を講ずることとします。

4. 生活道路の整備

生活道路の整備については、要望書の提出やまちづくり懇談会ふれあいトークの場、議員からの提言と様々な形で多くの要望が出されておりますが、いまだ事業化されていない路線が多数あります。これらの要望路線については、この計画の評価基準により評価し、事業化する路線の優先順位を決定して、優先順位の高い路線から順次事業化を図るものとします。

なお、優先順位については、地域間のバランスを考慮し決定するものとして、いることから、地域毎に優先順位を決定するものとします。

また、要望書については、生活道路要望に関する手引きに基づいて、自治会長から提出していただけるよう周知に努めることとします。

5. 栃木市道路整備路線評価委員会の設置

幹線道路及び生活道路の事業化にあたっての路線の優先順位の決定については、関係部課長により構成する栃木市道路整備路線評価委員会において、この計画の評価基準に基づく評価を行い、公平性、透明性を確保するものとします。

6. 継続路線の取扱い

既に事業に着手している継続路線については、この計画に基づいて優先順位を決定した路線とは別に、優先的に整備を進めるものとします。

なお、これら継続路線については、事業効果の早期発現を図るため、事業期間の短縮に努めるものとします。

休止している路線については、地元と調整の上、別の事業手法（待避所等）を検討するものとします。

7. 市民ニーズの的確な把握

既に要望のあった路線の中には、地元調整が不十分なものや時間の経過により要望内容に変化が生じたもの、県事業や面的整備により問題が解決したものなどもあることから、現在の市民ニーズを的確に把握する必要があります。今後、個別路線の整備計画案の作成にあたっては、地元調整を十分に行い、住民の意向の的確な把握に努めるものとします。

8. 整備路線の予算化

この計画に位置づけされた路線及びこの計画に基づいて優先順位を決定した路線を計画的に整備するためには、路線の適正な予算化が不可欠です。

しかし、本計画期間における財政見通しを考慮すると、大型建設事業も控えておりその影響も懸念されます。整備路線の予算化にあたっては、事業内容や事業費を十分精査したうえで、総合計画や実施計画など関連計画等に適正に計上し、財政部門と十分な調整を図りながら、計画的に進めていくものとします。

9. 整備・維持・管理の一体的な推進

この計画は、「整備」の観点から策定したのですが、今後、計画的な整備が進んでいけば、維持・管理の比重がより高まってきます。限られた財源の中、快適で利便性の高い市民生活の実現を図るためには、必要な整備を進めるとともに、維持・管理についてもバランスよく進めていく必要があります。本市の道路事業の推進にあたっては、関係部署と充分調整を図り、整備・維持・管理の適正なバランスを保ち、一体的に進めるものとします。

なお、市内の橋りょうの内、4割が建設後50年以上経過し、これから架け替えのピークを迎えることから、栃木市橋梁長寿命化修繕計画に基づき、適切な維持管理に努めながら、架替え計画等を検討していくものとします。

また、市道の維持管理については、この計画とは別に、幹線道路については、栃木市舗装長寿命化修繕計画に基づいて努めるとともに、生活道路については、道路舗装補修事業により計画的に進めていくものとします。

10. 長期的な課題への取組み

地域間を結ぶ道路や近隣市町との連携を図る道路などの長期的な課題については、この計画の計画期間である令和10年度までに、必要な道路の整備を全て行うことは困難です。しかし、本市の将来都市像の実現を図るためには、これらの道路整備は不可欠ですので、引き続き課題の解決に向けた道路の整備について検討を行い、次回の計画の見直しにあたっては、この計画の事業検証を踏まえ、次期計画に反映させていくものとします。

栃木市道路整備基本計画（改訂版）

令和6年3月

◇ 編集発行 ◇

栃 木 市

〒328-8686 栃木県栃木市万町9番25号
都市建設部道路河川整備課

TEL 0282-21-2401

FAX 0282-21-2684

MAIL douro@city.tochigi.lg.jp