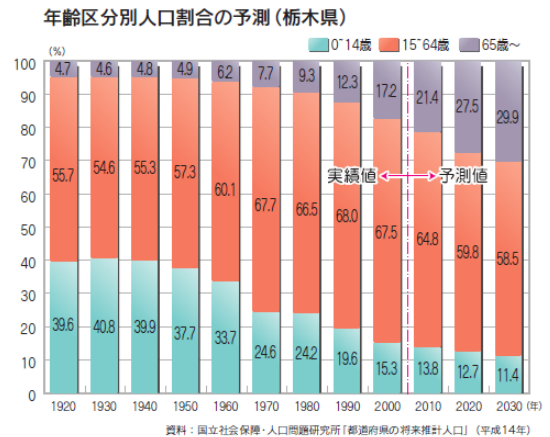
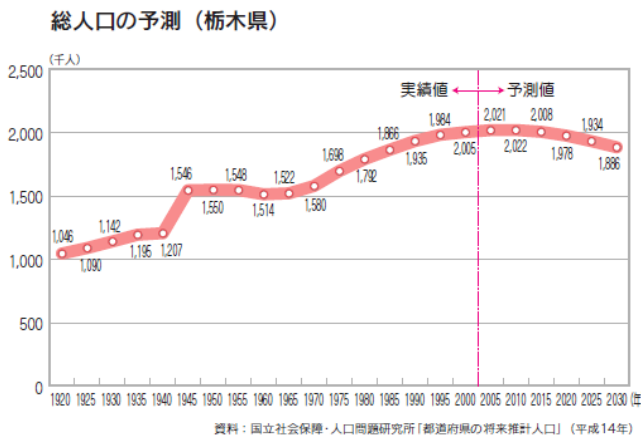


3. 道路整備を取り巻く環境変化の整理

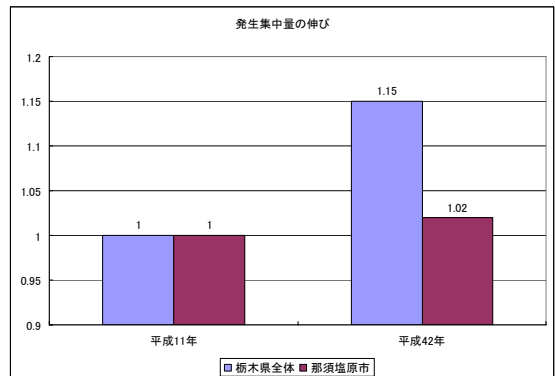
(1) 栃木県における人口フレーム等の整理

- ・県の資料によると、栃木県の人口は2010年の202万2千人をピークに減少に転じ、25年後の2030年には188万6千人になると予測されている。
- ・年齢別構成比では、年少人口と生産年齢人口の割合が一貫して減少する一方で、高齢化率は大きく増加し、2030年には10人のうち3人が65歳以上の高齢者になる事が予測されている。



(2) 将来交通需要の見通し

- ・道路交通センサスにおける平成42年将来推計値によると、栃木県全体では、現況（平成11年）の1.15倍の伸びが予測されているが、那須塩原市においては、現況とほとんど変わらない1.02倍の伸びが予測されている。
- ・また、市内の交通需要は、黒磯地域では将来交通需要が減少傾向であるが、西那須野及び塩原地域では、やや増加傾向である。
- ・このように将来に向けて大きな交通需要の増大は期待できないため、現在の都市計画道路の整備を着実に進めるとともに、新市の発展に貢献できるバランスの取れた質の高い道路整備が期待されている。



対象地区センサスOD 現況・将来集約OD表 [上段:H11、中段:H42、下段:H42]

D	1栃木県 黒磯1	2栃木県 黒磯3	3栃木県 黒磯2	4栃木県 西那須野	5栃木県 塩原1	6栃木県 塩原2
1 栃木県	36134	3515	2740	3617	516	41
黒磯1	33837	3817	1919	3260	461	38
	0.94	1.09	0.7	0.9	0.89	0.93
2 栃木県	3925	5614	885	2282	112	119
黒磯3	3821	5137	851	1866	93	101
	0.97	0.92	0.96	0.82	0.83	0.85
3 栃木県	2657	1029	4369	501	99	41
黒磯2	1921	850	4220	462	73	42
	0.72	0.83	0.97	0.92	0.74	1.02
4 栃木県	3940	2353	493	37453	1825	282
西那須野	3263	1865	461	46332	2045	342
	0.83	0.79	0.94	1.24	1.12	1.21
5 栃木県	376	332	99	2009	3913	711
塩原1	460	93	74	2040	4513	749
	1.22	0.28	0.75	1.02	1.15	1.05
6 栃木県	41	118	41	308	816	3116
塩原2	38	101	42	342	752	3724
	0.93	0.86	1.02	1.11	0.92	1.2

(3) 道路整備に際して考慮すべき事項

①少子高齢化の進展

- ・那須塩原市の人口は115,195人(平成18年3月1日現在)であり増加傾向であるが、将来的には増加速度は減速するものの自然増や新たな市街地整備による社会増により平成27年には123,000人になるものと見込まれている。
- ・一方、少子高齢化も一貫して進んでいるが、高齢人口(65歳以上の高齢者数)は、平成27年には27,400人となり、市民の約4.5人に1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あたって、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が不可欠であり、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。

②自動車依存の高さ

- ・那須塩原市の自家用乗用車(軽自動車を含む)の普及台数は、平成17年3月現在で1世帯当たり1.31台/世帯であり、県内では6番目に多くなっている。
- ・今後、高齢化が進展しても、このような自動車依存の傾向は継続するものと考えられる。

③交通渋滞と環境問題への対応

- ・塩原温泉や那須高原等の観光拠点を抱える那須塩原市においては、広域的な通過交通が周辺地域から一般国道4号やインターチェンジ周辺の主要幹線道路等に集中し、主要な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。
- ・このような交通渋滞は、自動車燃料の過剰消費や汚染物質の増加等、環境への悪影響の一因にもなっている。
- ・今後の道路整備においては、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、環境にやさしい鉄道などの公共交通の利用促進を図るため、交通結節点の改善が必要である。

④住民意識の多様化及び活動領域の多様化

- ・人々の価値観及び活動領域が多様化しており、これらの多様なニーズに応える地域づくりが求められている。また、豊かな自然環境を保全しながら医療・福祉施設の充実とともに道路等の都市基盤の整備を優先すべきという意見も多くなっている。
- ・今後の道路整備は、自動車交通処理だけでなく、多様なニーズに対応して、快適性・ゆとり等の機能がより重要となっている。例えばゆったりとした歩行者空間の整備、自転車道の整備、那須連山の雄大な景観を生かした道路空間の整備等、質の高い道路を確保・整備していく必要がある。

⑤産業構造の変化

- ・全国的には第1次・第2次産業の割合が低下する一方で第3次産業は大きく上昇し、社会経済のソフト化・サービス化が進展する中で、那須塩原市においても第3次産業の割合が高くなっている。
- ・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）を始め、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。

⑥都市構造の変化

●交通基盤の進展

- ・近年、全国の都市において、自家用車の普及や道路基盤整備の進展により、経済圏・生活圏の拡大と都市構造の郊外化が進んでいる。とくに那須塩原市は自動車保有率が1.31台/世帯と高く、周辺地域への郊外幹線道路沿道型の大型小売店の立地が目立って多くなっており、都市の郊外化とそれに伴う中心市街地の空洞化の一因となっている。

●市町村合併

- ・1市2町の合併に伴い、生活圏と行政区域が大きく拡大されたが、那須野ヶ原に広がる元々一体感のある地域であり、地域のそれぞれの個性あふれる資源を有効に活用し、一体となったまちづくりや道路整備に取り組み、新しい那須塩原市をつくりあげることが求められる。

- 郊外立地店舗への交通流動への対応や中心市街地の活性化への貢献とともに地域の一体的連携が道路施策にも求められる。

⑦ 厳しい財政状況と広域的視点の重視

- ・我が国は、現在 760 兆円を超える長期債務残高を抱え、また、少子高齢化の進展による生産年齢人口の減少や社会保障関係費の増大等を勘案すれば、今後、道路をはじめとする社会資本整備に対する財政制約は大きい。
- ・本市においても厳しい財政状況の中で、高度化に対応した効率的な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おり、市域や都市計画区域を超えて、課題に対応して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なっている。
- ・このように地域間の連携を図る上で、道路は重要な役割を担っており、効率的、効果的に整備を推進する必要がある。