

参考資料

1. 対象路線の概要

1 - 1 . 国道4号の概要

(1) 路線概要

奥州街道・陸羽街道とも呼ばれる。東京都中央区日本橋を起点に、埼玉、茨城、栃木、福島、宮城、岩手の各県を縦貫し、青森県青森市に至る。わが国最長の幹線道路で、その総延長は743.6km。

● 国道4号の変遷

古代の東山道・江戸期の奥州街道など、東北地方に至る国道を引き継ぐ路線で、栃木県内における現在の道路は、宇都宮までは江戸期の日光街道と重複する。宇都宮以北については、明治17年県令三島通庸(みちつね)の道路近代化政策の中で整備され、宇都宮～白河間77kmを結ぶ今日の道路となった。

明治18年新政府により国道6号に指定され、大正9年国道4号と改称されて現在に至る。第2次大戦前は道幅も狭く、特に原街道をそのまま改修しただけの高久～白河間は「陸の玄界灘」といわれる程の難所であった。東北本線の全線開通(明治24年)までは脚光を浴びたが、鉄道開通後は幹線道路としての利用度は低くなり衰退した。

戦後は本格的な自動車交通時代を迎え再び重要性を回復し、各都市の市街地を迂回するバイパスも建設されるなど、わが国の代表的な幹線道路として改修されている。また、並行して走る東北自動車道の開通を見るに至り、両者は併存する形となっている。

● 栃木県総合計画(とちぎ21世紀プラン)における国道4号の位置づけ

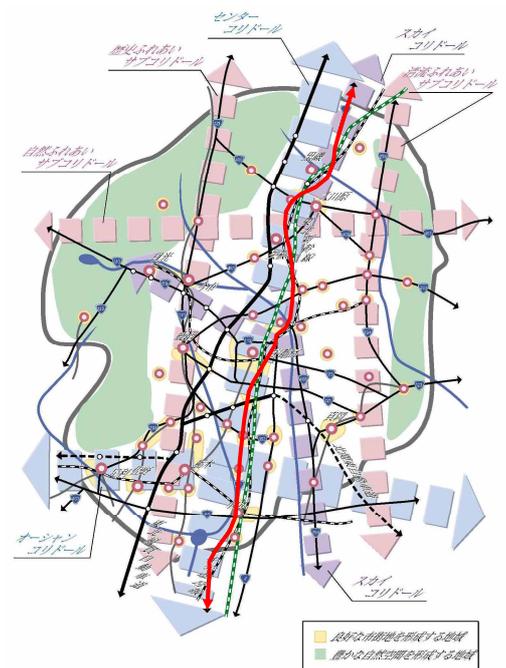
- 国道4号はセンターコリドール(広域連携軸)及びスカイコリドール(国際連結軸)を形成
- 新4号国道とともに、県内総生産の約45%を占める宇都宮・小山両地区を強力に連携すると同時に、宇都宮テクノポリス東谷中島地区開発等の地域開発プロジェクトを支援する。

センターコリドール(広域連絡軸)

東京圏から東北地域に連なる広域圏を形成する国土の主要な軸として、情報・文化・人材の交流が活発に展開

スカイコリドール(国際連結軸)

成田(新東京国際空港)つくば及び福島空港を介して、本県と世界各国との産業、文化、観光、科学技術など多彩な交流が展開



(出典:とちぎ21世紀プラン)

(2)沿道市町村の現況特性

国道4号沿道市町村の現況特性：15市町村

市町村名	市町村の概要	沿道の特性
埼玉県 栗橋町	日光街道の関所があった。都心から50kmという交通利便性から首都圏のベッドタウンとして発展。	町域の東部を通過しており、沿道には 権現道川および田畑が広がる 。
茨城県 古河市	日光街道の宿場町。茨城県西部の交通・経済・文化の中心地として、歴史や文化、スポーツを楽しめる。平成17年9月、総和町、三和町の2町と合併。	利根川を挟んで、市域の西部を通過しており、沿道は 住宅地が連たん 。
栃木県 野木町	米・麦・果樹・施設園芸等の農業が盛んである。最近では住宅地が増えベッドタウン化が進行。	町域の西部を東北本線と並行しており、沿道には 田畑が広がる 。
栃木県 小山市	日光街道の宿場町。道路網や鉄道網が交差する交通要衝都市、栃木県南部の拠点都市を形成している。	市域の中央部を通過しており、小山市街地を抜ける。沿道には 史跡が点在し、国道50号と交差 。
栃木県 下野市	日光街道の宿場町。町の面積の約半分が田畑であり、首都圏型農業が盛んな地域である。平成18年1月、南河内町、石橋町、国分寺町の3町が合併し下野市となる。	市域のほぼ中央を通過しており、東北本線と並行する。沿道には、 住宅地が連たんし、市北部では工業団地が立地 。
栃木県 上三川町	地形はほぼ平坦で、広々とした田園地帯を形成している。昭和40年代に日産自動車を誘致、人口が急増。	町域の西部を一部通過しており、東北本線と並行する。沿道には 住宅地が連たん 。
栃木県 宇都宮市	栃木県の政治・経済・文化の中心地であると同時に、首都圏北部の拠点都市として発展。	市街地の東部を通過しており、沿道には 商業施設や住宅が連たん 。
栃木県 河内町	奥州への第1宿の白沢宿。宇都宮市北に隣接し人口増加が著しい地域である。中央部は田園風景が広がる。	町域の南東部を通過しており、東北本線と並行する。沿道には 田畑が広がる 。
栃木県 高根沢町	鬼怒川の清流と田園風景に囲まれた地域であり、町域の約6割を水田が占めている。	町域の西部を通過しており、沿道には 田畑が広がる 。
栃木県 さくら市	江戸時代は物流拠点として賑わった。現在は首都圏農業を確立し、施設園芸作物や畜産等も盛んな地域。平成17年3月、氏家町と喜連川町の2町が合併しさくら市となる。	市域の南西部を通過しており、東北本線と並行する。沿道には 住宅地と田畑が混在 。
栃木県 矢板市	日光国立公園の一角をなす緑豊かな地域であるとともに、国土交流拠点の一角を形成する地域。	市域の中央部を通過しており、沿道には 住宅地と田畑が混在、シャープ栃木工場も隣接 。
栃木県 大田原市	農業・商業・工業の調和した田園工業都市を形成、栃木県北部の中心的な地域である。平成17年10月、湯津上村、羽黒町と合併。	市域の西部を一部通過しており、沿道には 野崎工業団地が隣接 。
栃木県 那須塩原市	本州第1位を誇る酪農と商工業の調和のとれた、栃木県内の中核都市を形成。平成17年1月黒磯市、西那須野町、塩原町の1市2町が合併し那須塩原市となる。	市域の南東部を通過しており、沿道には 商業施設および住宅地が連たん 。また、ブリジストン工場のほか田畑が広がる。
栃木県 那須町	奥州街道の宿場町。那須高原に代表する観光産業が活発な地域。山麓地帯に別荘地やテーマパークがある。	町域の中央部を通過しており、沿道は 田畑が一部見えるほか、山間部を抜ける 。
福島県 西郷村	かつては寒村のイメージであったが、新幹線駅や高速ICの整備により発展を遂げている。	村域の南部を通過しており、沿道には ガソリンスタンドおよび住宅地が連たん 。

市町村名は平成18年1月時点

1 - 2 . 新4号の概要

(1)路線概要

埼玉県越谷市から宇都宮市に至る。総延長 80.5km。国道 4 号とともに、県内総生産の約 45% を占める宇都宮・小山両地区を強力に連携すると同時に、宇都宮テクノポリス東谷中島地区開発等の地域開発プロジェクトを支援する。

国道 4 号の慢性的な交通混雑を解消するため計画されたバイパスで、埼玉県越谷市から宇都宮市に至る総延長 80.5km 区間。昭和 45 年度より事業に着手し、平成 4 年度にその全区間が開通した。

● 新 4 号の変遷

国道 4 号の慢性的な交通混雑を解消するため計画されたバイパスで、昭和 45 年度より事業に着手し、平成 4 年度までに暫定 2 車線で全線供用後、主要道路との交差点の立体化、4 車線化の整備を促進している。

● 栃木県総合計画（とちぎ 21 世紀プラン）における新 4 号の位置づけ

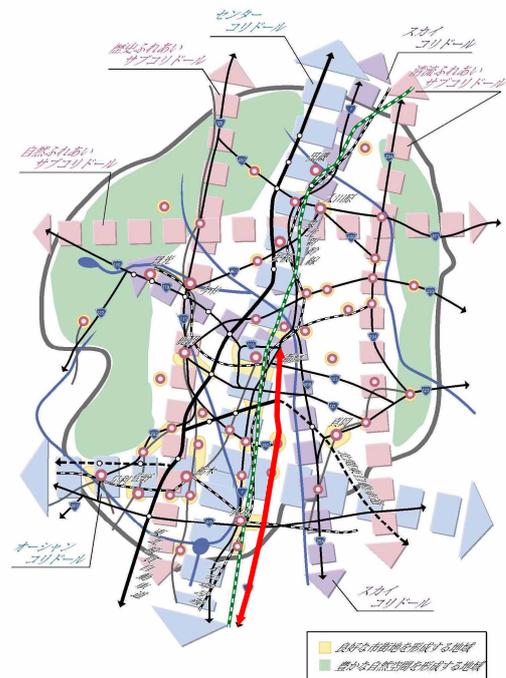
- 新 4 号国道はセンターコリドール（広域連携軸）とスカイコリドール（国際連結軸）との間に位置する。

センターコリドール（広域連絡軸）

東京圏から東北地域に連なる広域圏を形成する国土の主要な軸として、情報・文化・人材の交流が活発に展開

スカイコリドール（国際連結軸）

成田（新東京国際空港）つくば及び福島空港を介して、本県と世界各国との産業、文化、観光、科学技術など多彩な交流が展開



（出典：とちぎ 21 世紀プラン）

(2)沿道市町村の現況特性

新4号沿道市町村の現況特性：9市町

市町村名		市町村の概要	沿道の特性
埼玉県	幸手市	古くは日光街道の宿場町として発展し、農業が盛んな地域。近年では、工業団地・宅地造成が進む。	市域の東部を通過しており、江戸川に並行する。沿道には 田畑が広がる 。
茨城県	五霞町	四方を河川で囲まれた町、町内の中央部を新4号国道が縦断し、首都圏中央連絡自動車道IC設置が決定しており、茨城県南西部地域の発展に寄与することが期待されている。	町域の中央部を通過しており、沿道には 田畑が広がる 。
茨城県	古河市	国道や鉄道の便に恵まれた立地特性を活かし、農工両全のまちとして著しい発展を続けている。平成17年9月、総和町、三和町と合併。	市域の中央部を通過している。沿道には一部 北利根工業団地が隣接するほか、田畑が広がる 。
茨城県	境町	首都圏機能を果たすべく交通網の整備や商工業の拡大、農業基盤の充実等の課題に取り組んでいる。	町域の西部を総和町を挟んで一部通過する。沿道には 北利根工業団地が隣接する 。
栃木県	小山市	日光街道の宿場町。道路網や鉄道網が交差する交通要衝都市、栃木県南部の拠点都市を形成している。	市域の東部を通過しており、沿道には 住宅地および田畑が混在 。
茨城県	結城市	市北部の市街地に中世城下町の名残をとどめており、南部は首都圏型農業が盛んに行われている。市の北西部で新4号国道および国道50号が交差する。	市域の北西部の一部を通過しており、沿道には 田畑が広がる。国道50号と交差する 。
栃木県	下野市	古墳や史跡、農村地帯を背景とした、歴史・文化遺産が点在する地域である。自治医科大学が立地。平成18年1月、南河内町、石橋町、国分寺町の3町が合併し下野市となる。	町域の中央部を通過しており、沿道には 史跡、柴工業団地が隣接するほか、田畑が広がる 。
栃木県	上三川町	地形はほぼ平坦で、広々とした田園地帯を形成している。昭和40年代に日産自動車を誘致、人口が急増。	町域の中央部を通過しており、沿道には 日産自動車工場が隣接しているほか、田畑が広がる 。
栃木県	宇都宮市	栃木県の政治・経済・文化の中心地であると同時に、首都圏北部の拠点都市として発展。	市域の東部を通過しており、沿道には 住宅地と田畑が混在 。

市町村名は平成18年1月時点

1 - 3 . 50号の概要

(1)路線概要

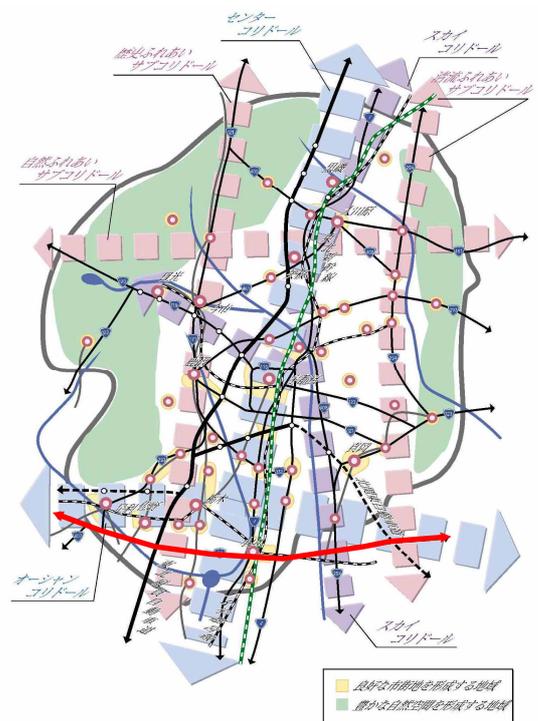
群馬県前橋市を起点として茨城県水戸市に至る。首都圏から 100km 圏にある北関東の主要都市を連絡するとともに、太平洋岸と北関東の内陸部とを結ぶ重要な路線。総延長 152.0km。

● 50号の変遷

北関東の主要都市を結び首都圏の北部環状を形成し、太平洋岸へ通じる主要幹線道路である。昭和 28 年国道 50 号に指定された。北関東の内陸地帯と太平洋を結ぶ道路であるが、県内では古代の東山道、江戸期の例幣使街道の一部をなすものであった。現在、首都圏 100km 圏内に位置する沿線諸都市の工業化の進展は著しく、それに伴い交通量も増加したため、群馬県桐生市～小山市間にバイパスを計画し、平成 16 年度に開通している。

● 栃木県総合計画（とちぎ 21 世紀プラン）における 50 号の位置づけ

- オーシャンコリドール（広域連携軸）を形成する。
- 首都圏から 100km 圏にある北関東の主要都市を連絡するとともに、太平洋岸と北関東の内陸部とを結ぶ重要な路線である。



オーシャンコリドール（広域連絡軸）

太平洋と日本海とに連なる広域圏を形成する軸として、国際貿易港を通じて世界に広がる産業や文化の交流が展開

（出典：とちぎ 21 世紀プラン）

(2)沿道市町村の現況特性

50号沿道市町村の現況特性：9市町

市町村名	市町村の概要	沿道の特性
群馬県 太田市	群馬県東部、東毛地域の中核都市として、産業・教育・文化・福祉等が充実しており、両毛地域の拠点都市として発展を続けている。平成17年3月、尾島町、新田町、藪塚本町と合併。	市域の北部を一部通過しており、沿道には 工業団地 が隣接。
栃木県 足利市	由緒ある神社・仏閣や名所・旧跡が多い。繊維産業やプラスチック、金属加工産業等の首都圏を支える産業が発展し、北関東と信越を結ぶ重要な交通拠点として物流産業等の発展も著しい。	市域の南部を通過しており、沿道には 西側は商業施設および住宅地が連たん、東側は田畑 が広がる。
栃木県 佐野市	足尾山系から山地丘陵地が広がり、台地間の平野部には中小河川が流れ、渡良瀬川に合流している。平野部には、主に水田が広がっている。平成17年2月、田沼町、葛生町と合併。	市域の南部を通過しており、沿道には 田畑 が広がる。
栃木県 藤岡町	関東平野の北部に位置し、町の中央部を貫流する渡良瀬川をはじめ、小河川が渡良瀬遊水地へ注いでいる。	町域の北西部を通過しており、沿道には みかも山をかすめるほか、田畑 が広がる。
栃木県 岩舟町	町西部を南北に東北自動車道、中央部を国道50号が走っており、鉄道駅が2箇所立地している。町の振興計画では、地域振興施設と一体化した「道の駅」の設置促進を目指している。	町域の南部を通過しており、沿道には コンビニ・ガソリンスタンド が点在しているほか、 田畑 が広がる。
栃木県 大平町	町の北西部は山々が連なり、東部・中央部には河川が流れ、町域の52%を農地が占めている自然と緑に恵まれた田園都市を形成している。近年産業の空洞化により人口の伸びも鈍化傾向にある。	町域の南部を通過しており、沿道には いすゞ自動車工場のほか、田畑 が広がる。
栃木県 小山市	日光街道の宿場町。道路網や鉄道網が交差する交通要衝都市、栃木県南部の拠点都市を形成している。	市域の中央部を通過しており、沿道には 思川を挟んで西側には田畑が広がり、東側には市街地および小山第一工業団地が隣接している。国道4号と交差する。
茨城県 結城市	市北部の市街地に中世城下町の原形をとどめており、南部は首都圏型農業が盛んに行われている。市の北西部で新4号国道および国道50号が交差する。	市域の北部を通過しており、沿道には 商業施設および住宅地が連たん 。
茨城県 筑西市	鉄道・道路網が交わる交通の要衝であり、商業都市として発展してきた。工業団地立地による産業集積が進み、茨城県西部の中核都市として地域経済の中心的役割を果たしている。平成17年3月、下館市、関城町、明野町、協和町の1市3町が合併し筑西市となる。	市域の中央部を通過しており、沿道には 玉戸工業団地が隣接するほか、商業施設や住宅地が連たん 。

市町村名は平成18年1月時点

2. 運用に関する補足事項

ここでは、本マスタープランを実際の管理・運営において活用する際に必要と思われる補足事項をまとめている。

2-1. 道路附属物等の色彩について

(1) 景観エリアの境界について

現地の景観状況を踏まえた景観エリアの境界を示す。

[景観エリア / 区間 一覧表]

路線	景観エリア	k p	交差点・施設名称 (交):交差点
国道4号	郊外地	55.3 ~ 75.1	宇都宮国道管轄(起点) ~ 粟宮(交):小山市
	市街地	75.1 ~ 80.5	粟宮(交):小山市 ~ 小山遊園地(交):小山市
	郊外地	80.5 ~ 104.6	小山遊園地(交):小山市 ~ 西原(交):宇都宮市
	市街地	104.6 ~ 111.0	西原(交):宇都宮市 ~ 御幸本町(交):宇都宮市
	工業地	111.0 ~ 113.3	御幸町(交):宇都宮市 ~ 上野(交):宇都宮市
	田園地	113.3 ~ 137.4	上野(交):宇都宮市 ~ 早川町付近(交):矢板市
	郊外地	137.4 ~ 155.1	早川町付近(交):矢板市 ~ 熊川橋右岸:那須塩原市
	田園地	155.1 ~ 157.6	熊川橋右岸:那須塩原市 ~ 大塚新田(交):那須塩原市
	山間地	157.6 ~ 180.3	大塚新田(交):那須塩原市 ~ 宇都宮国道管轄(終点)
新4号	田園地	46.7 ~ 92.1	宇都宮国道管轄(起点) ~ 上蒲生(交):上三川町
	工業地	92.1 ~ 95.7	上蒲生(交):上三川町 ~ 磯岡(交):上三川町
	田園地	95.7 ~ 106.5	磯岡(交):上三川町 ~ 寺内(交):宇都宮市
	工業地	106.5 ~ 108.6	寺内(交):宇都宮市 ~ 新4号国道(終点)
50号	郊外地	35.8 ~ 41.8	宇都宮国道管轄(起点) ~ 本郷歩道橋(下渋垂町):足利市
	田園地	41.8 ~ 52.0	本郷歩道橋(下渋垂町):足利市 ~ 植下町(交):佐野市
	郊外地	52.0 ~ 61.2	植下町(交):佐野市 ~ 静(交):岩舟町
	田園地	61.2 ~ 71.3	静(交):岩舟町 ~ 大行寺(交):小山市
	市街地	71.3 ~ 75.6	大行寺(交):小山市 ~ 土塔(交):小山市
	郊外地	75.6 ~ 85.3	土塔(交):小山市 ~ 宇都宮国道管轄(終点)

交差点・施設名称は、景観エリア設定の位置目標として示している。
 起点側を景観エリア内に含むことを基本とする。

(2) 色彩選定に対する補足説明

景観エリア毎に定められた基調色による色彩を基本とするが、マスタープランで記載しなかった道路附属物等について示す。

道路情報板

情報板裏面の色彩は景観エリアで示す基調色にて塗装する。支柱については、亜鉛メッキとする。

その他（距離標など）

従来からの内規や全国的な統一事項により色彩が決定している対象物については、従来の色彩を尊重する。

2 - 2 . 道路附属物等のデザイン計画について

(1) 防護柵について

車両用防護柵

- ・原則として車両用防護柵については、景観を配慮しガードパイプを標準とする。
- ・外部景観として視覚的效果がない区間（例：遮音壁設置区間等）においては適用外とする。

横断・転落防止柵

- ・原則として安全（転落防止）のため縦柵を基本とする。しかしながら、支道取付部等でドライバーからの見通しがきかない場合は端部から2~3スパン（6~9m）のみ横柵を使用する。
- ・沿道に良好な景観を眺望できる区間では、安全性も踏まえたうえで、横柵式の採用も考慮する。



(2) 照明柱について

直線ポールの形状

- ・原則として直線ポールとする。ただしテーパポールが連続して設置されている箇所では景観上直線ポールに更新することが望ましくないと判断された場合はテーパポールの採用も考える。



2 - 3 . サイン計画について

このサイン計画は、本マスタープランで選定している「道路景観重要区域」を道路利用者に広く紹介し、宇都宮国道管内の路線を楽しく、快適に走行してもらうことを目指している。したがって、道路標識設置基準に準じて設置される標識類はその対象としていない。

サインシステムの確立には、宇都宮国道事務所内部での検討ではなく、「栃木県標識適正化委員会」等関係する各機関との調整をすすめるとともに、地元の意向もふまえながら整備を進める必要がある。

3. 管理・運用に関するヒアリング調査結果

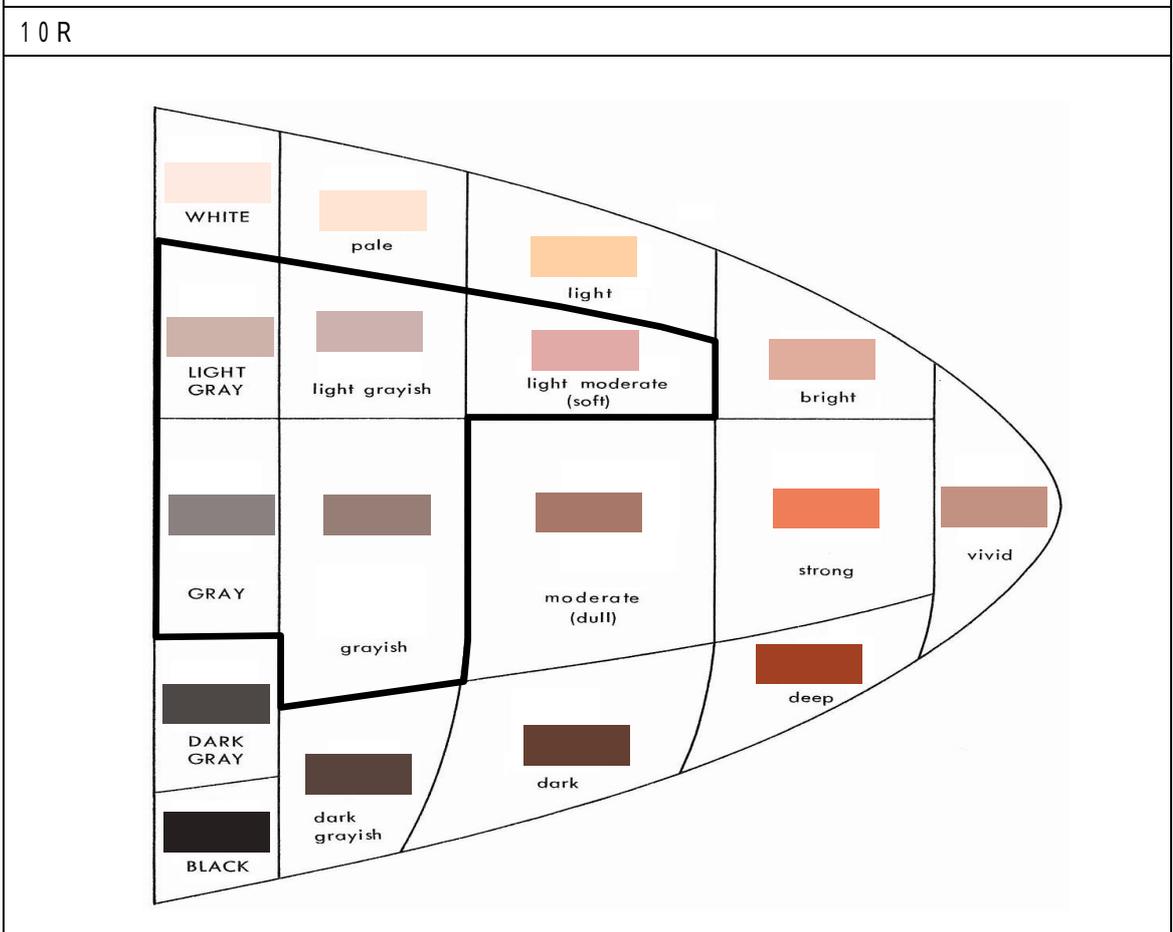
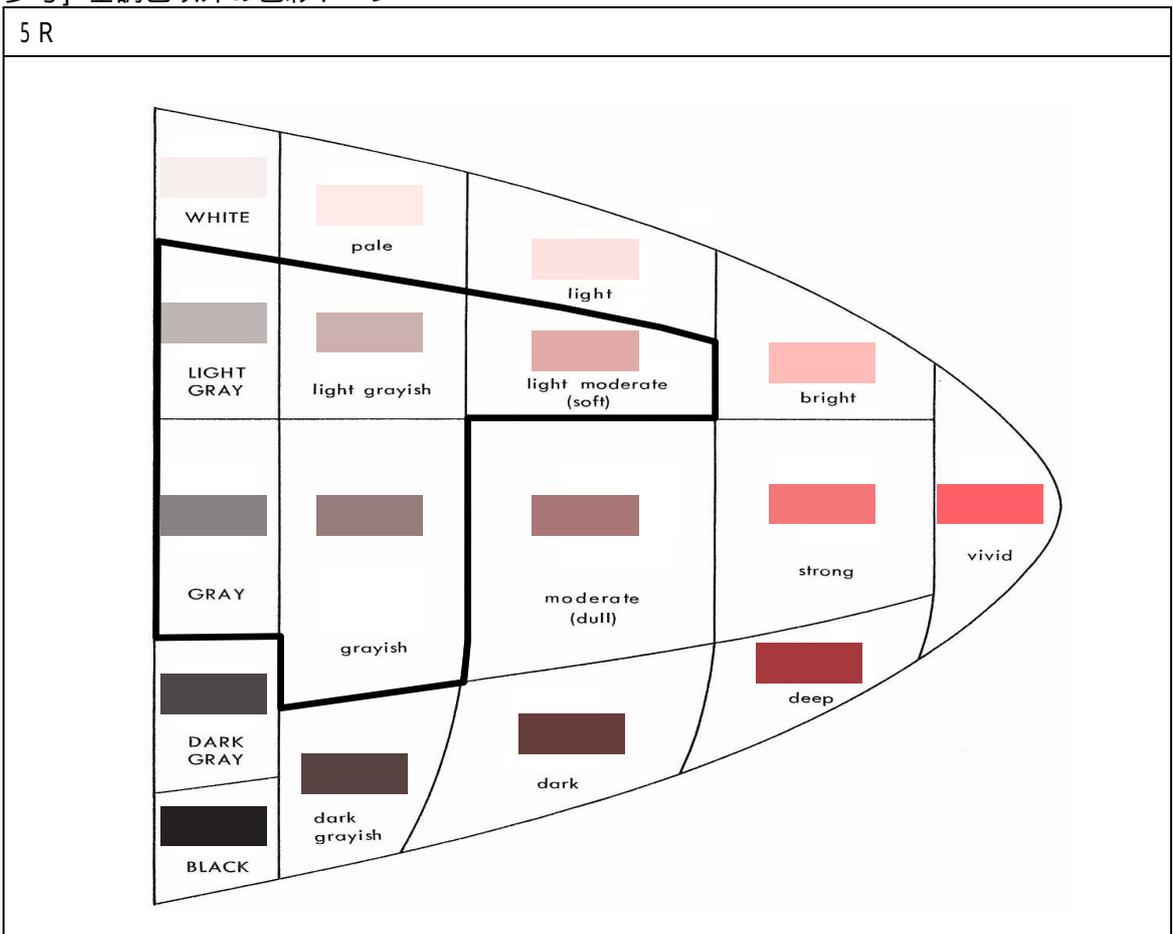
「とちぎ国道 道路景観マスタープラン」策定にあたっては、道路附属物等の管理・運用を担当する部署へのヒアリング調査を実施した。ヒアリング調査結果及びマスタープランでの対応方針を示す。

質問内容	回答	方針
(1) マスタープランの構成について不明な点は	懇談会名簿を入れてはどうか？	記載する。
(2) マスタープランを実際に運用する場合、障害になると思われる箇所は		
1) 「第1章 マスタープランの目的と適用範囲」について	道路情報板はどうするのか？	「道路情報板」裏面の色彩については対象。支柱については亜鉛メッキとする。
	植栽については一切触れないようですが街路樹等については全く必要なのかいのか？	植栽については対象としない。
	「陸道橋、高架橋」の違いは？ 「跨道橋」で統一しては？	「橋梁（高架橋、跨道橋、河川橋）」という記述で統一する。
	「長大橋梁」の「長大」とはどの程度を指すのか？（橋長の短い）渡河橋梁は含まれるのか？	「長大橋」= 概ね橋長 50m以上の橋梁を指す。
2) 「第2章 道路景観の基本条件」について	意見なし	
3) 「第3章 道路附属等の色彩計画」について	色彩計画の区間を具体的に示してほしい	色彩計画の対象区間を明示する。
4) 「第4章 道路附属物等のデザイン計画」について	現状、色に関して白色以外エキストラ対応のメーカーが多い為、文面は再考する必要があるのでは？	現状で、グレーベージュはエキストラ扱いではなく、標準品（白色）と同額である。
5) 「第5章 サイン計画」について	案内サインは、観光客等の快適な走行のため、現在地や目的地を適切に確認できるサインシステム・デザインを検討し、栃木県標識適正化委員会等でオーソライズを図る。	「運用に関する補足事項」で記述する。
(3) マスタープランに不足していると考えられる点は		
1) 「第1章 マスタープランの目的と適用範囲」について	渡河橋梁について全く含まれないのか？	長大橋以外は対象とする。
2) 「第2章 道路景観の基本条件」について	具体的に範囲を示してもらいたい。	「景観エリア」について区域を明確化する。
3) 「第3章 道路附属物等の色彩計画」について	参考写真を載せるなら、今回対象としている構造物（照明灯など）の色や形状も修正した方が良いのでは。	現地に則した色彩計画の参考事例と位置づけている。（整備イメージ図ではない）
4) 「第4章 道路附属物等のデザイン計画」について	防護柵に関して標準タイプ、ガードパイプ（ノーマル）（景観）に関して使い分けが不明である。	原則として、ガードパイプを採用する。
5) 「第5章 サイン計画」について	「栃木県標識適正化委員会」等でオーソライズを図ることについて記載が必要	「運用に関する補足事項」で記述する。
(4) 「本編」とは別に、実際の運用に則した「運用編」の必要性を感じるか	必要性がある。	運用編として「運用に関する補足事項」を作成する。

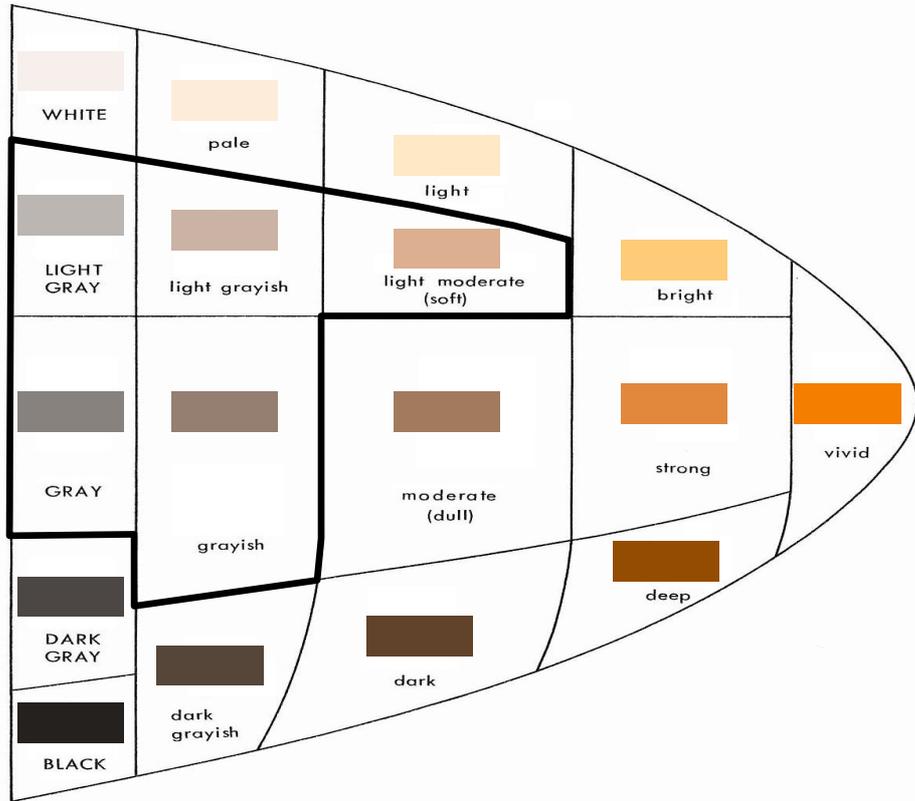
ヒアリング調査結果をふまえた方針を「とちぎ国道 道路景観マスタープラン」に反映させた。

4 . 横断歩道橋、橋梁 [高架橋、跨道橋、河川橋] (塗装する面積が多い対象物) の色彩

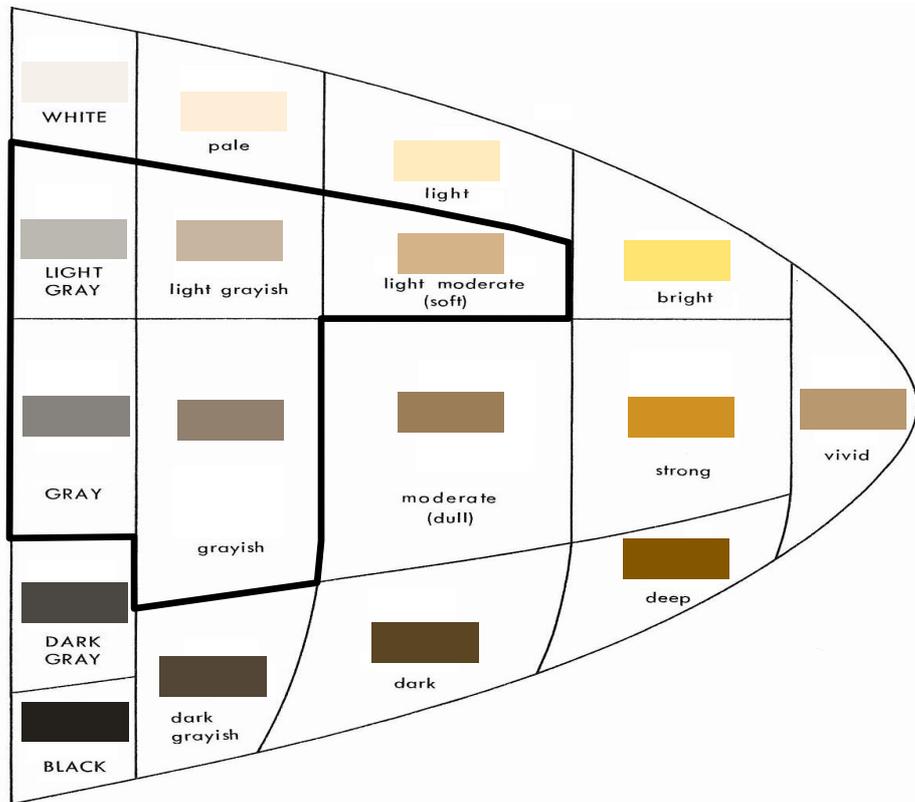
[参考] 基調色以外の色彩トーン



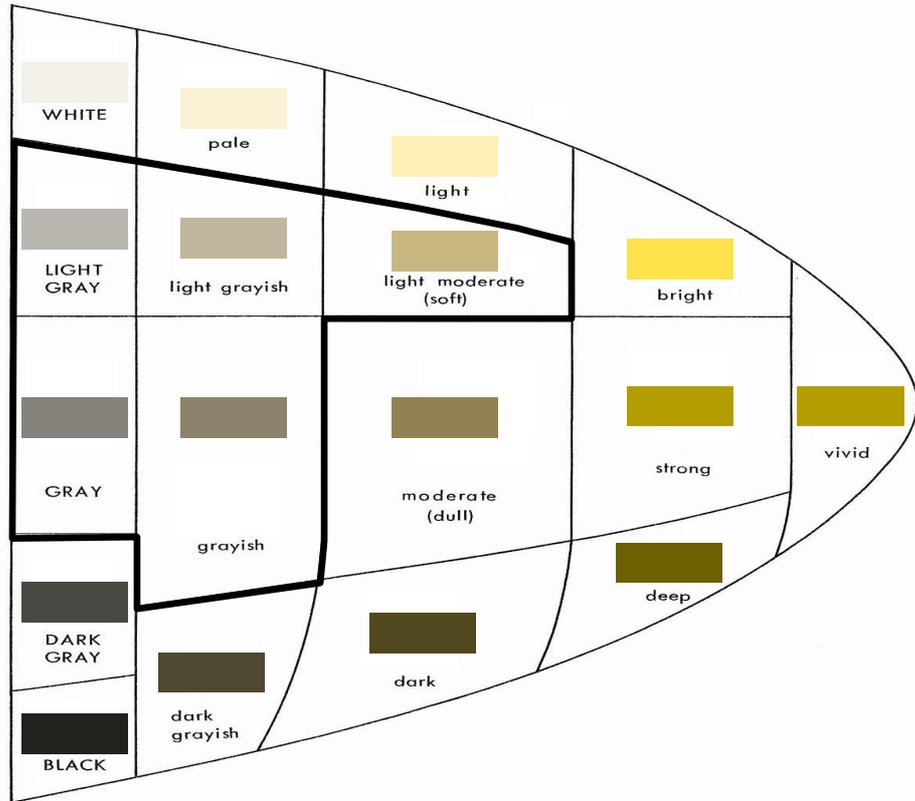
5 Y R



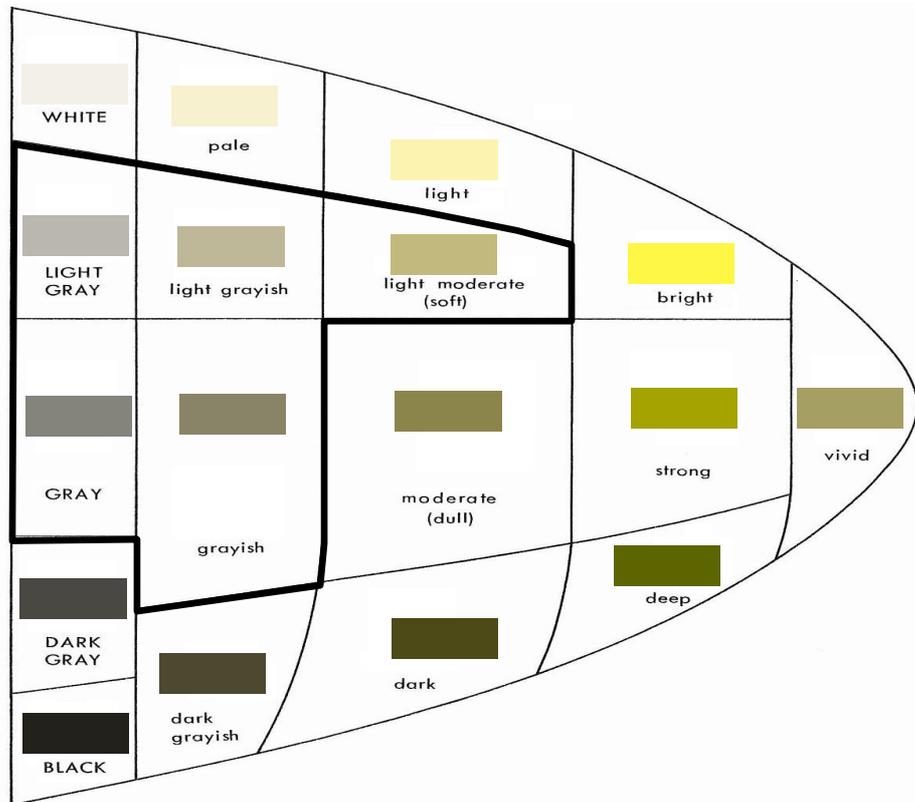
10 Y R



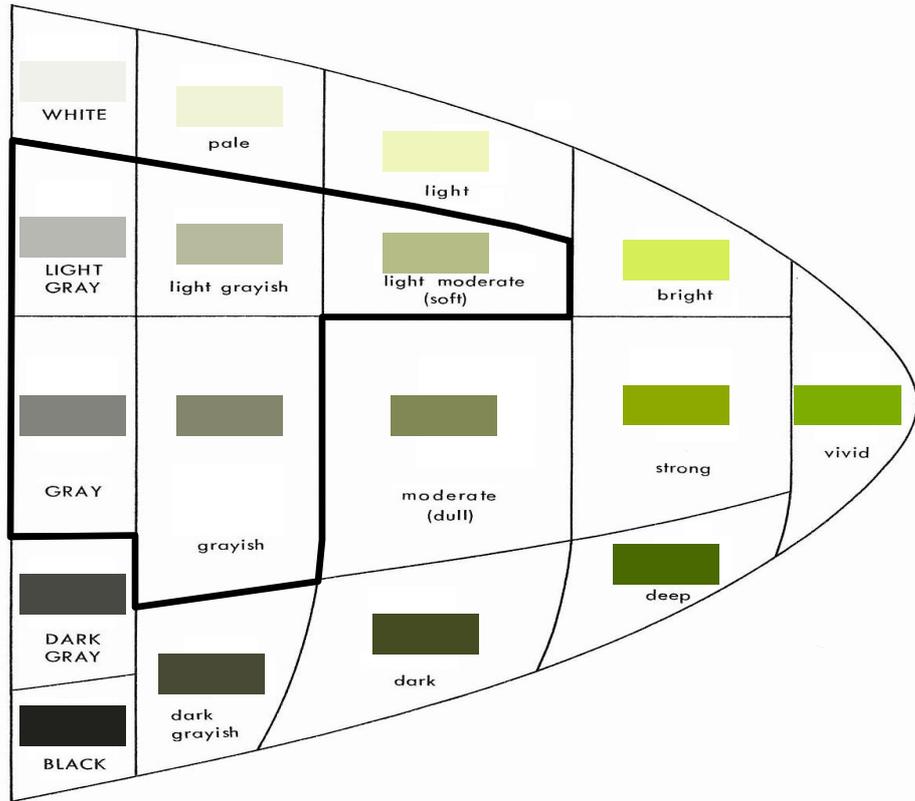
5 Y



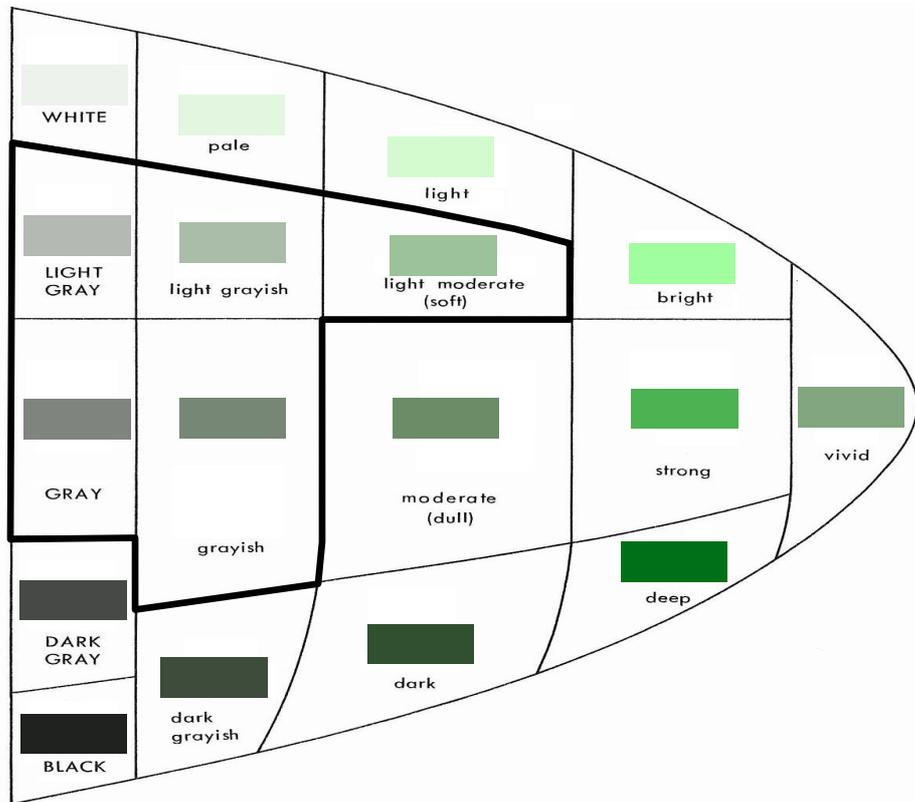
10 Y



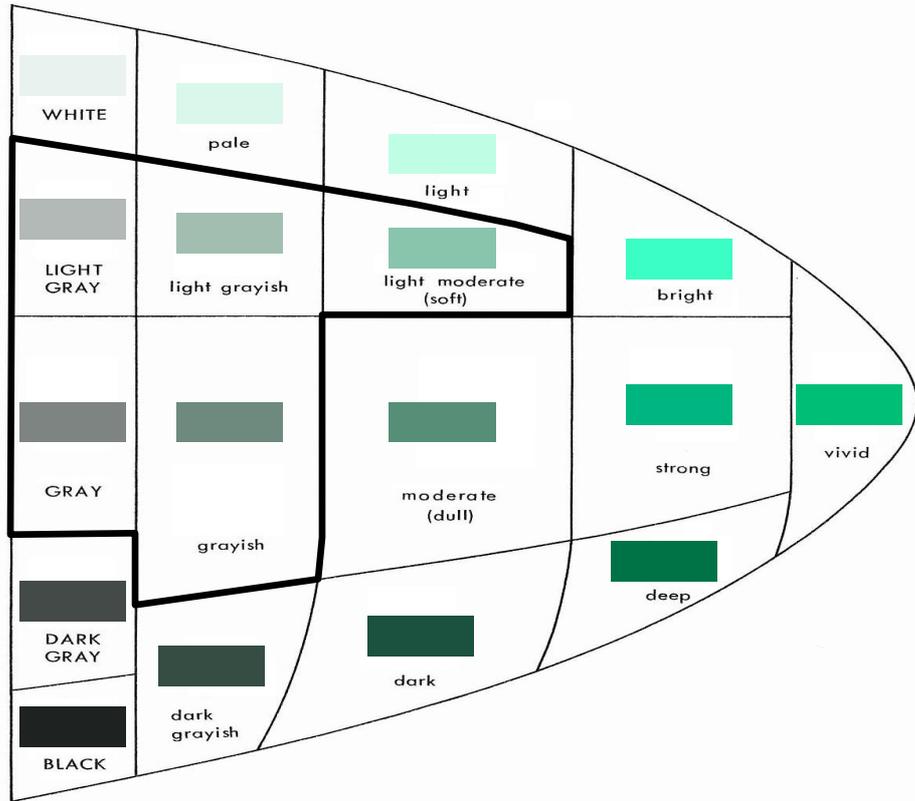
5 G Y



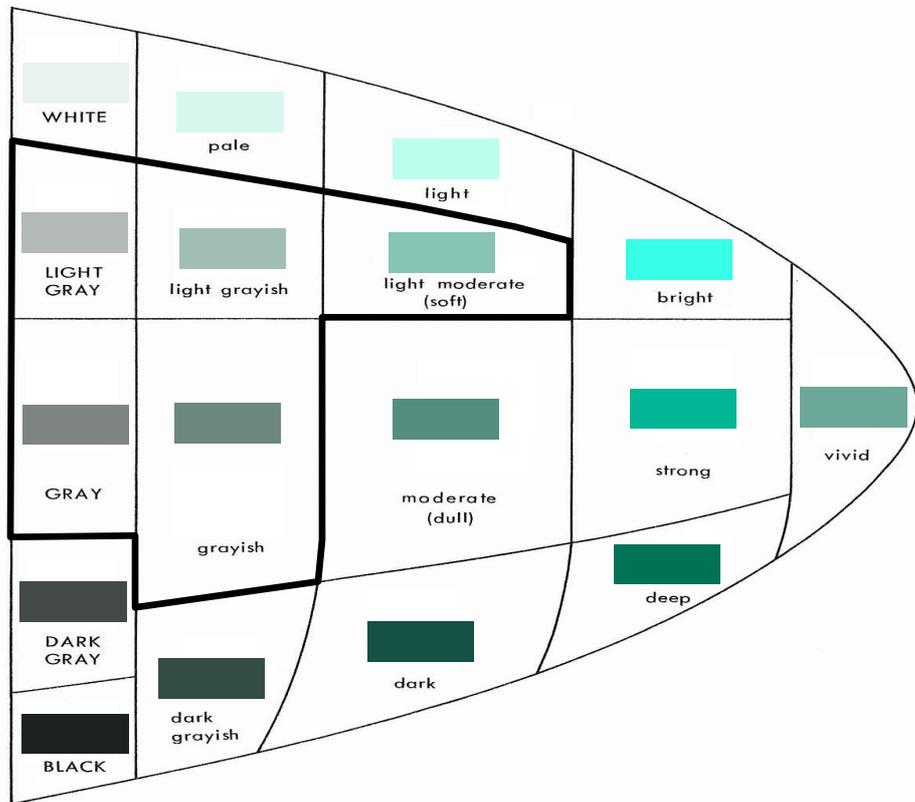
10 G Y



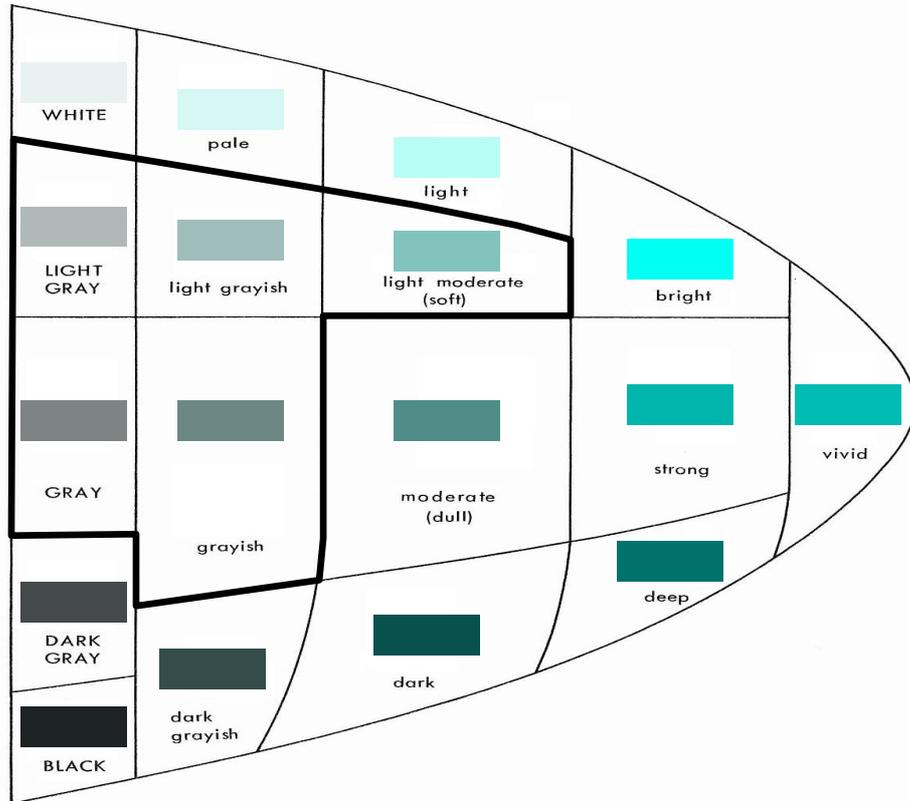
5 G



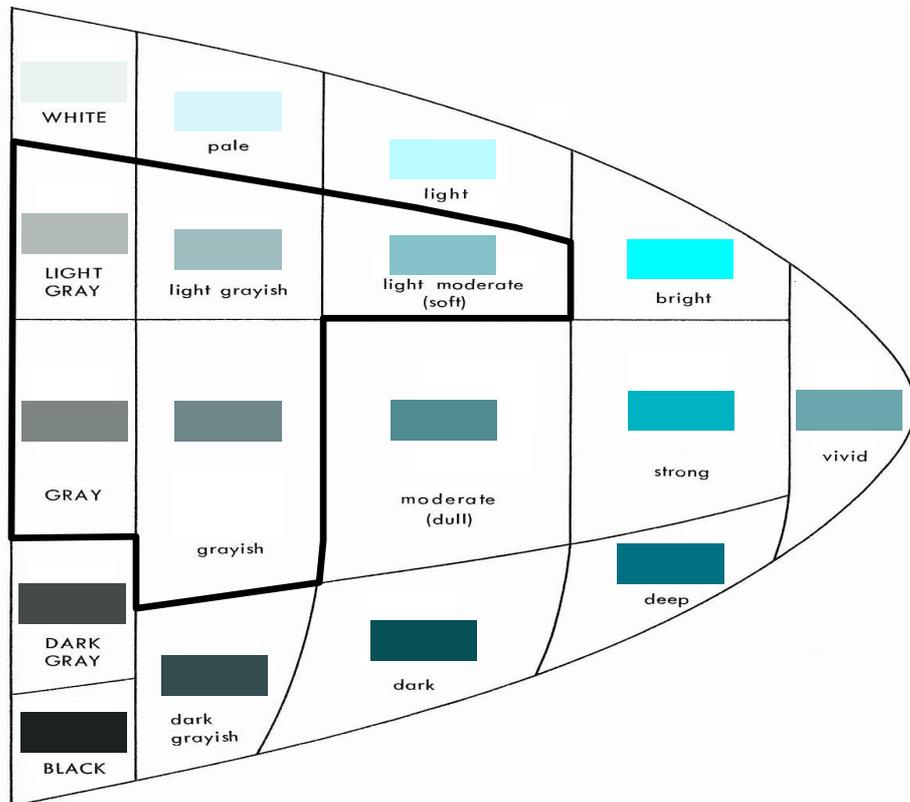
10 G



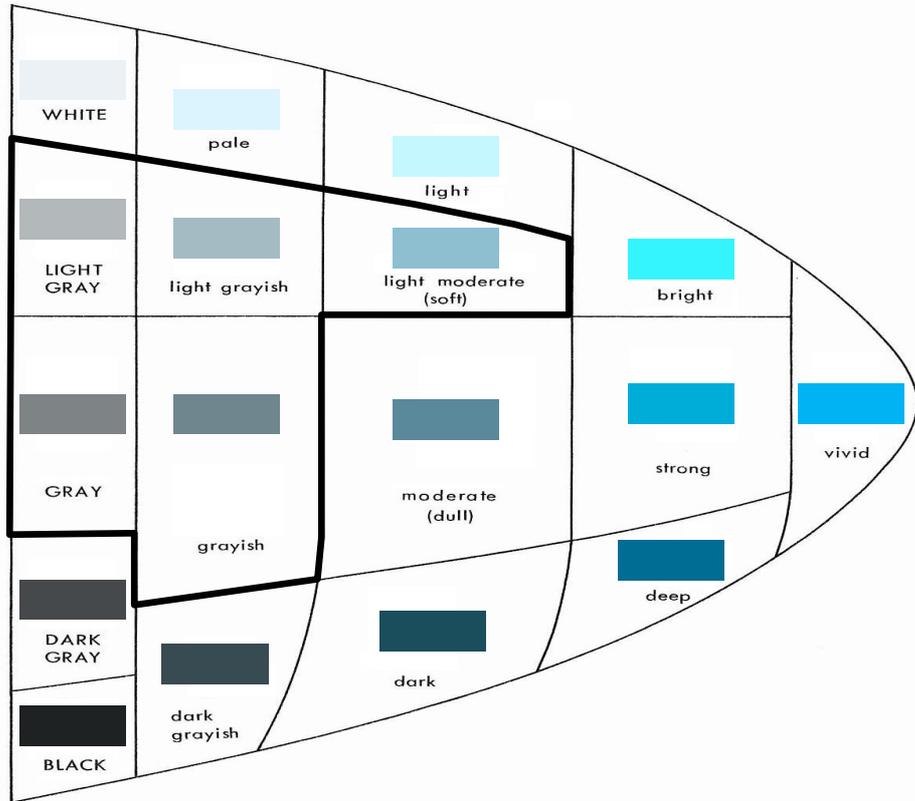
5 B G



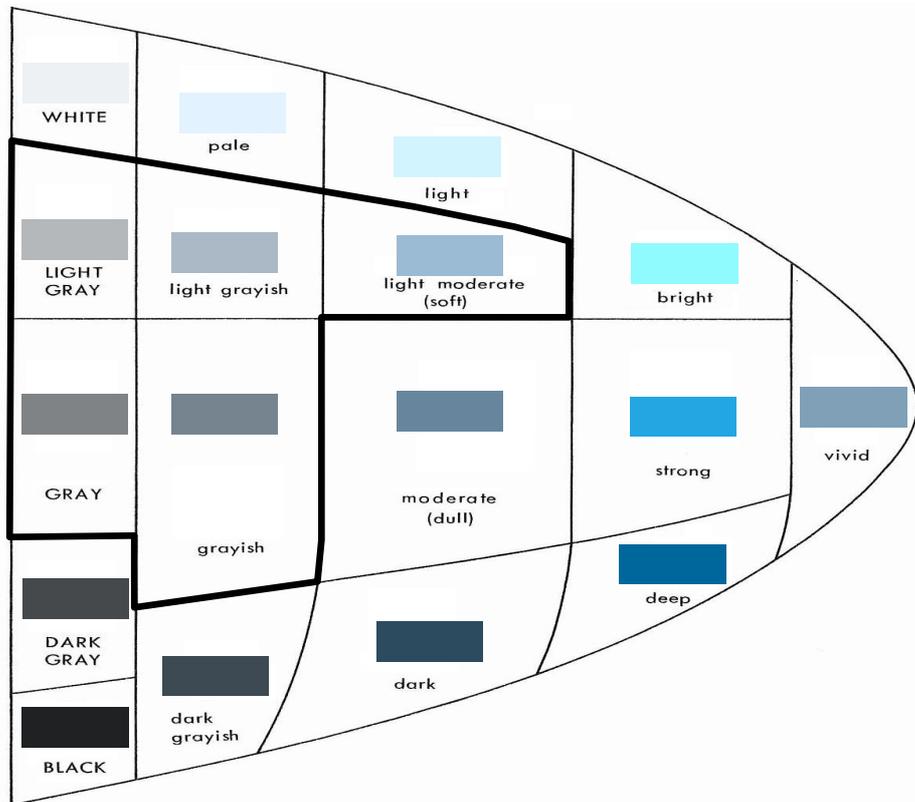
10 B G



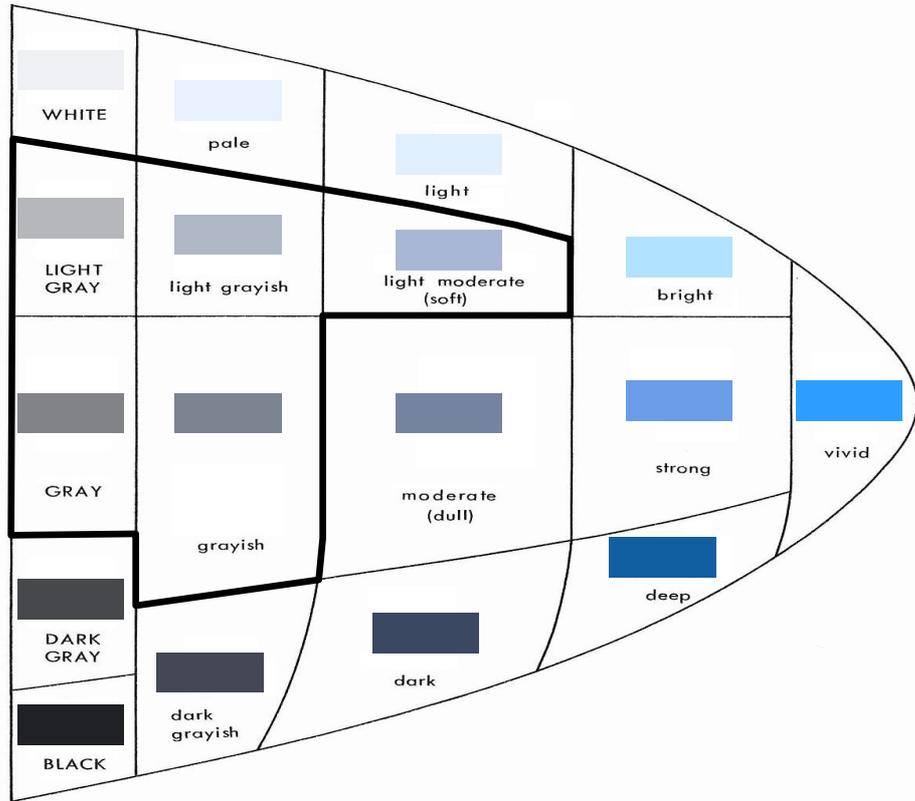
5 B



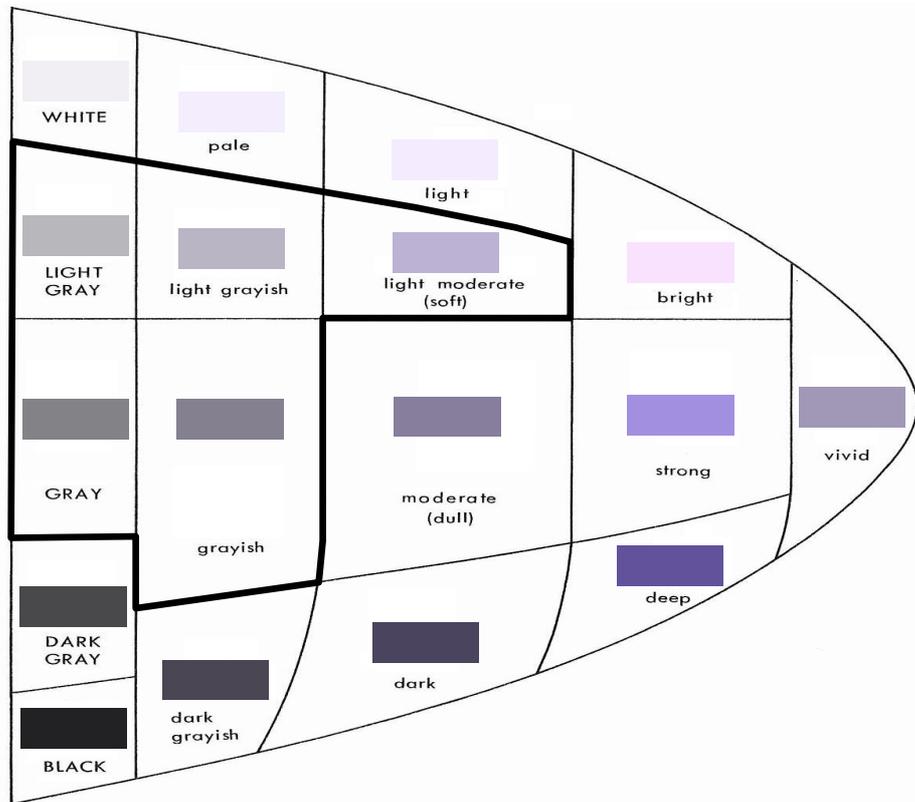
10 B



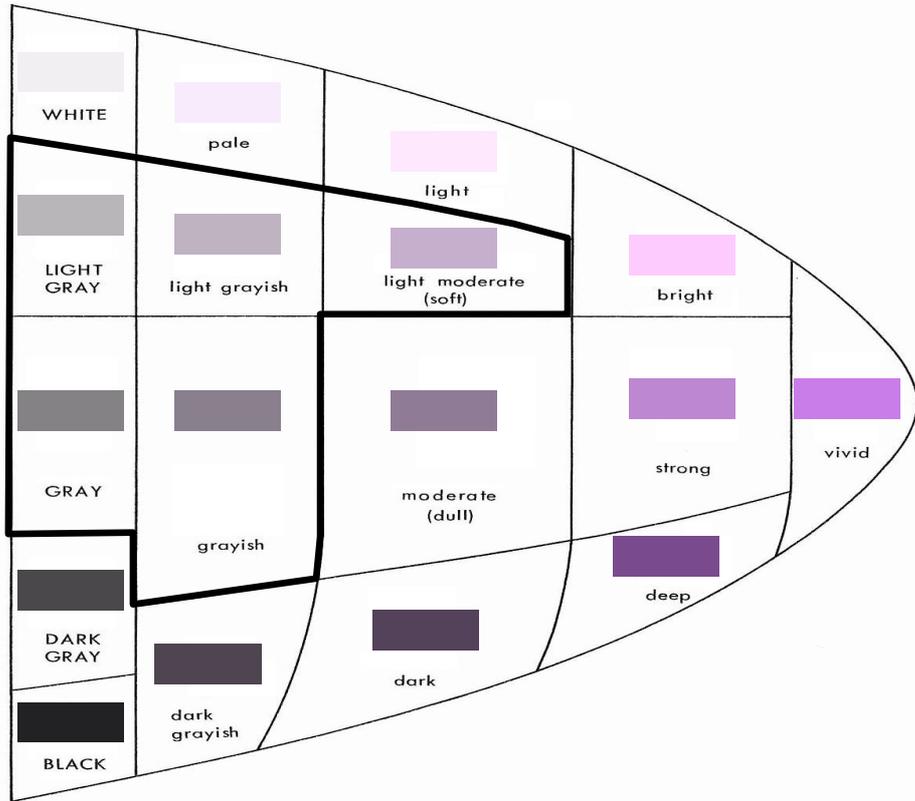
5 P B



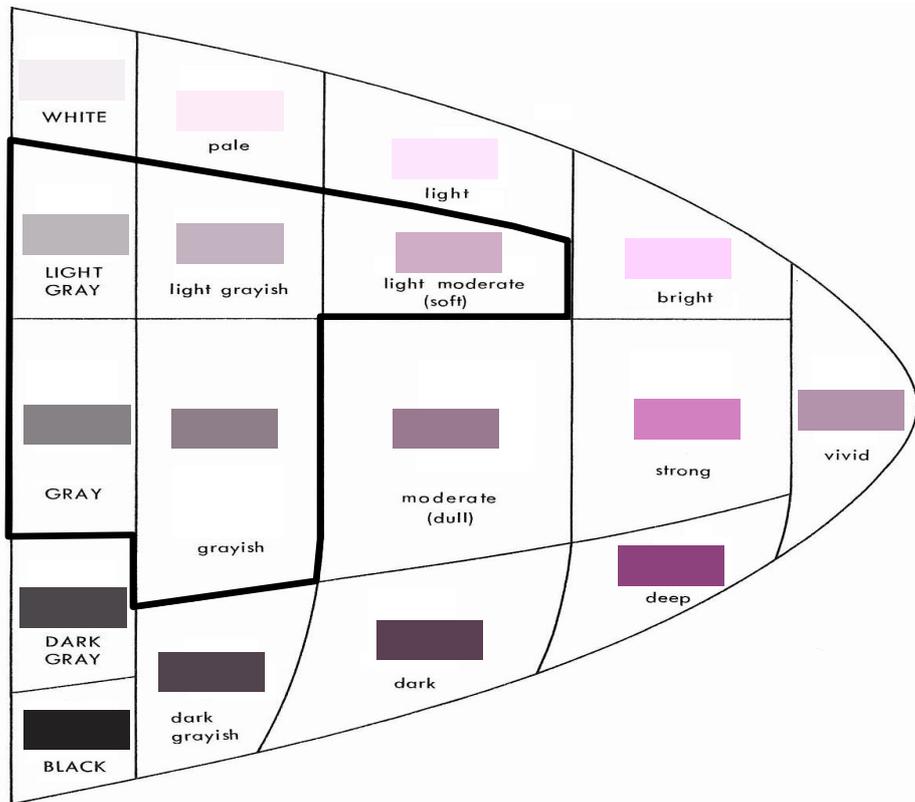
10 P B



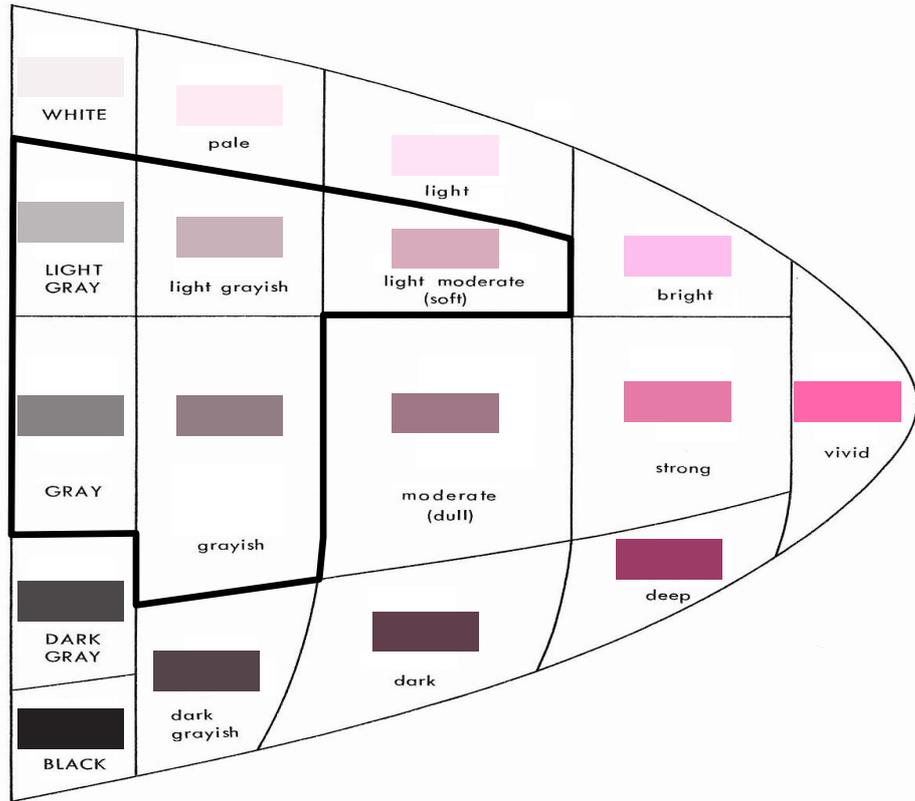
5 P



10 P



5 R P



10 R P

