

# 栃木県の道路施策に関する 現状と課題について

- 1 栃木県の概況
- 2 栃木県の人口状況
- 3 栃木県の経済環境
- 4 頻発化・激甚化する自然災害
- 5 道路関係予算の状況
- 6 栃木県の道路整備状況
- 7 広域道路整備計画の経緯
- 8 新たな広域道路整備計画
- 9 栃木県の有料道路
- 10 懇談会の論点と今後のスケジュール

# 1 栃木県の概況

## ■総面積 (R3)

6, 408.09km<sup>2</sup> (全国20位・関東最大)

## ■可住地面積 (R3)

3, 005.06km<sup>2</sup> (全国12位・46.9%)

○**県央・県南部地域**は**関東平野**の一部を構成

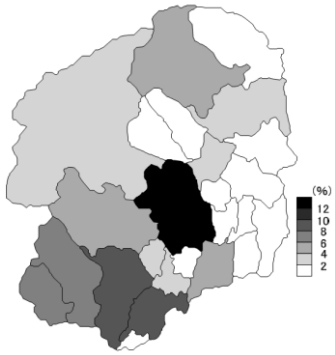
○**県北部地域**は主に**山地地形**であるが日光・那須など全国有数の観光地を擁する



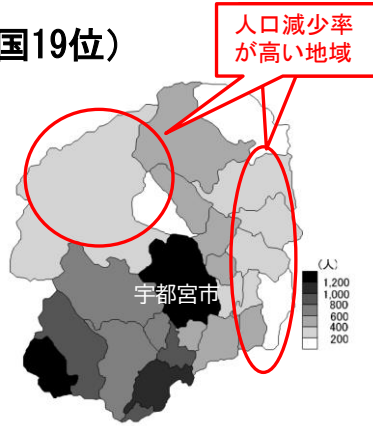
各市町総面積に占める**可住地面積**の割合  
資料: 栃木県「統計指標ふるさとウォッチング」

## ■人口総数 (R3. 10.1)

1, 921, 575人 (全国19位)

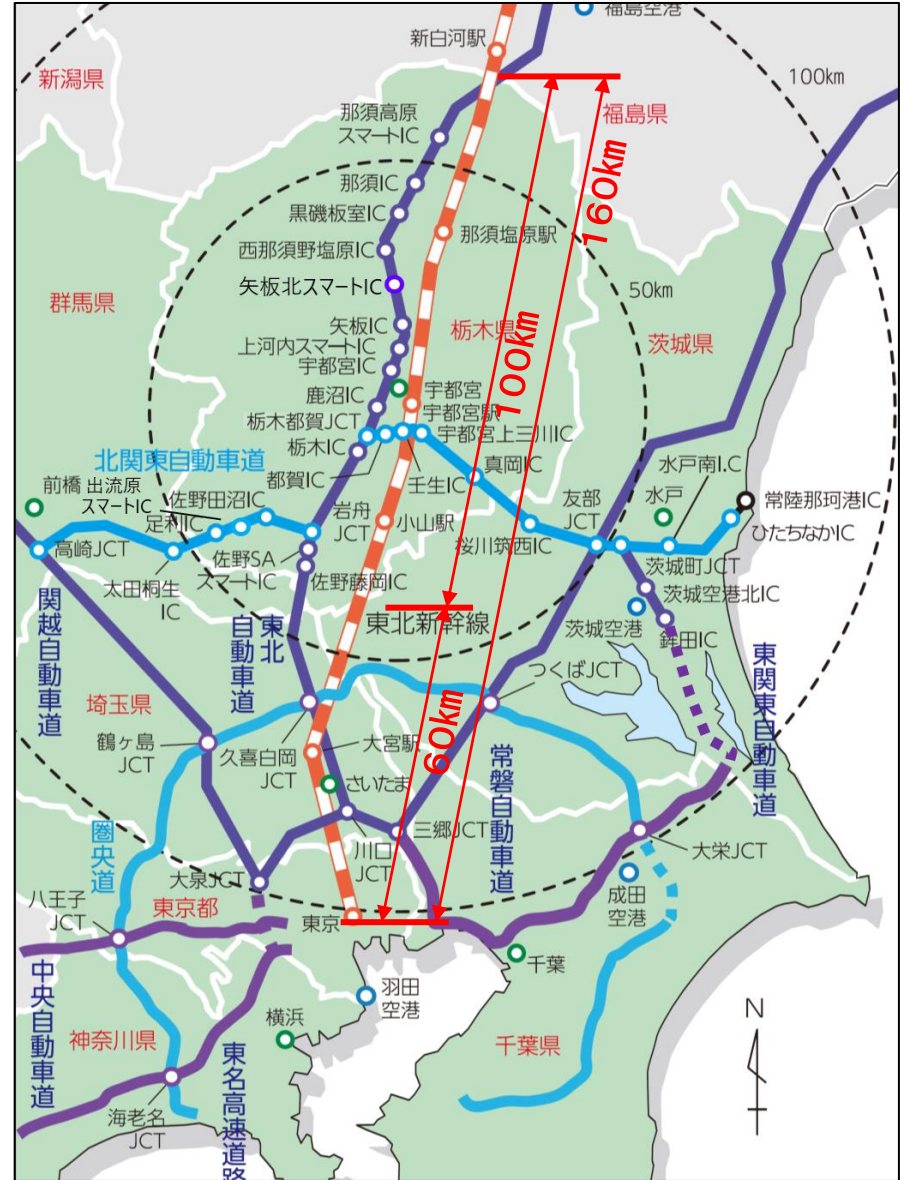


県総人口に占める市町人口割合



可住地面積1km<sup>2</sup>当たりの市町人口割合

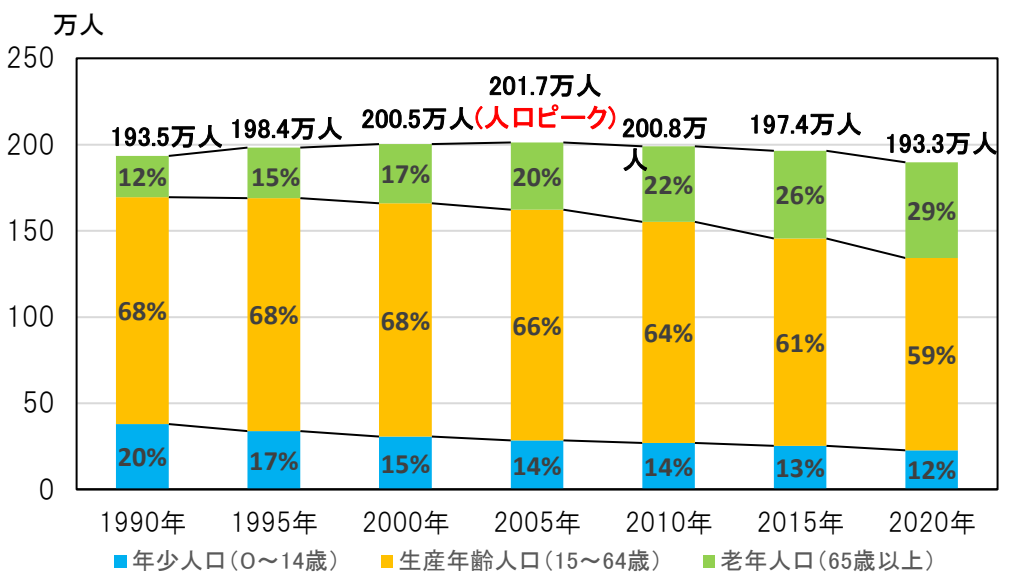
資料: 栃木県「統計指標ふるさとウォッチング」



# 2 栃木県の人口状況

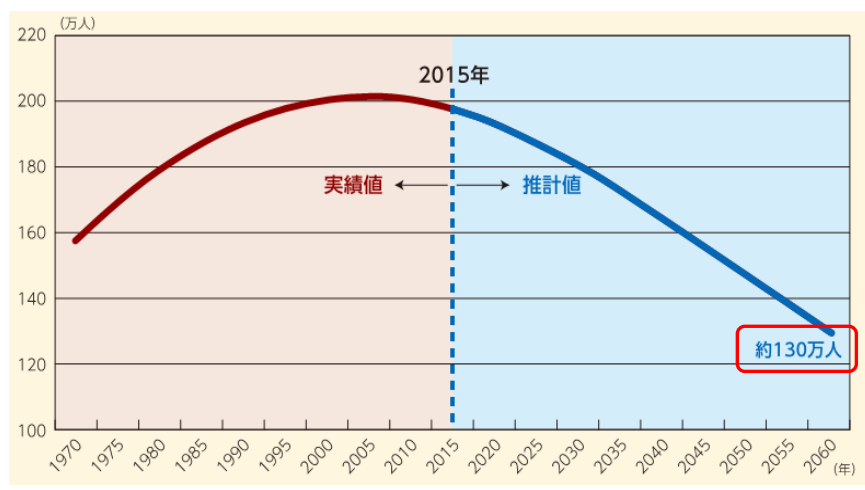
## 栃木県の総人口の推移

- 栃木県の総人口は平成17(2005)年にピーク(201万6,631人)を迎え、その後減少に転じている。
- 今後、人口減少は加速度的に進行し、令和42(2060)年には約130万人にまで減少すると予測される。
- 令和2(2020)年の年齢階層別構成比は年少人口が約12%、生産年齢人口が約59%、老年人口が約29%であり、今後も年少人口と生産年齢人口割合が減少すると予測される。

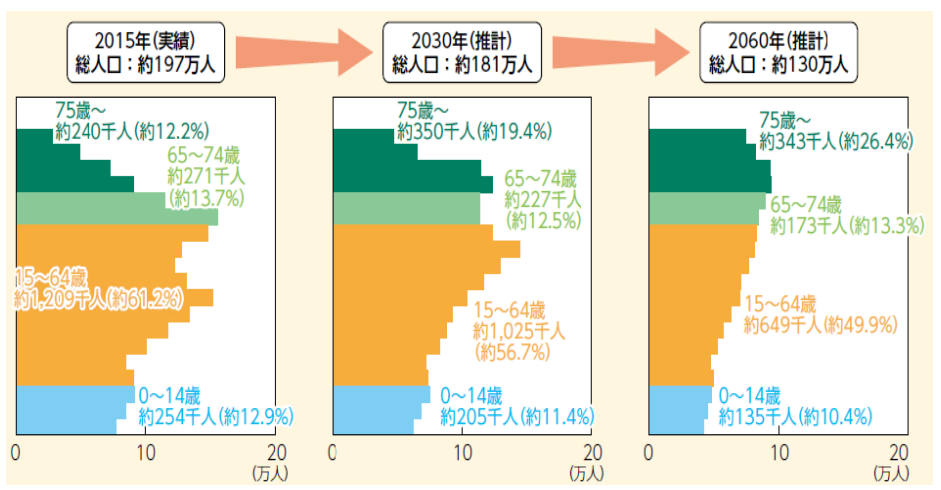


資料：総務省「国勢調査」

## 栃木県の総人口の推移と将来推計(趨勢ケース)



資料：総務省「国勢調査」、栃木県総合政策部推計(2019年10月)



資料：栃木県総合政策部推計(2019年10月)

# 3 栃木県の経済環境

## 栃木県の産業構造

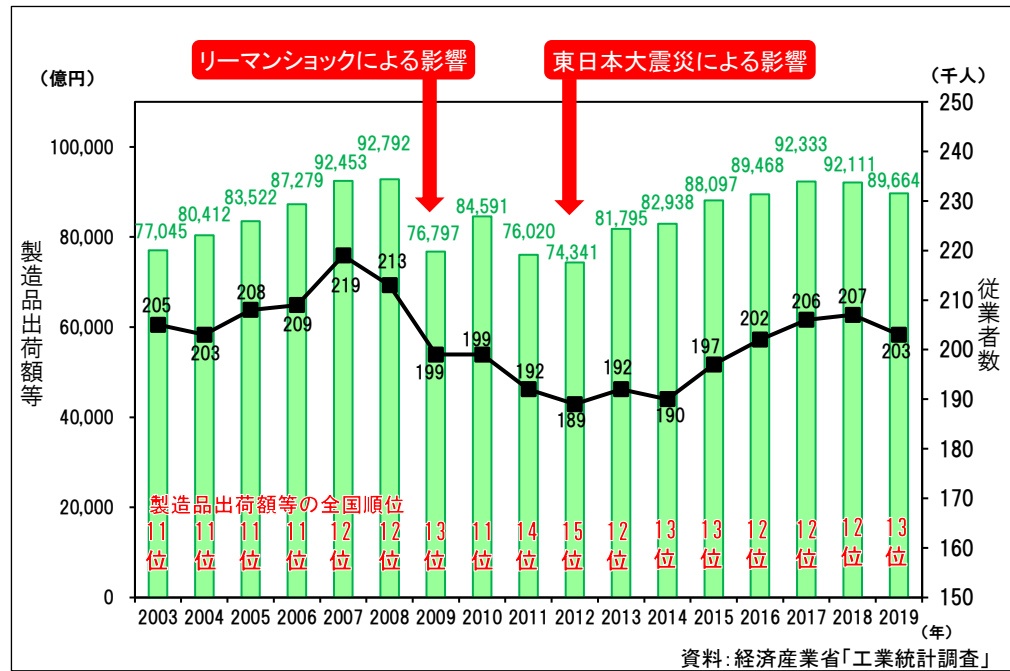
○栃木県における産業構造の特徴として、全国有数のものづくり県として発展を遂げた結果、製造業を中心とした第2次産業の占める割合が全国と比較して大きい。

○栃木県の製造品出荷額等は、平成20(2008)年に過去最高額(9兆2,792億円)となり、全国順位も上位で推移

○今後、持続的な産業の競争力を高めていくため、デジタル技術の積極的な活用に加え、高い定時性と効率的な物流の実現による生産性向上が求められる。



県内総生産(名目)における第1次・第2次・第3次産業の構成割合



栃木県の製造品出荷額等・従業員数の推移



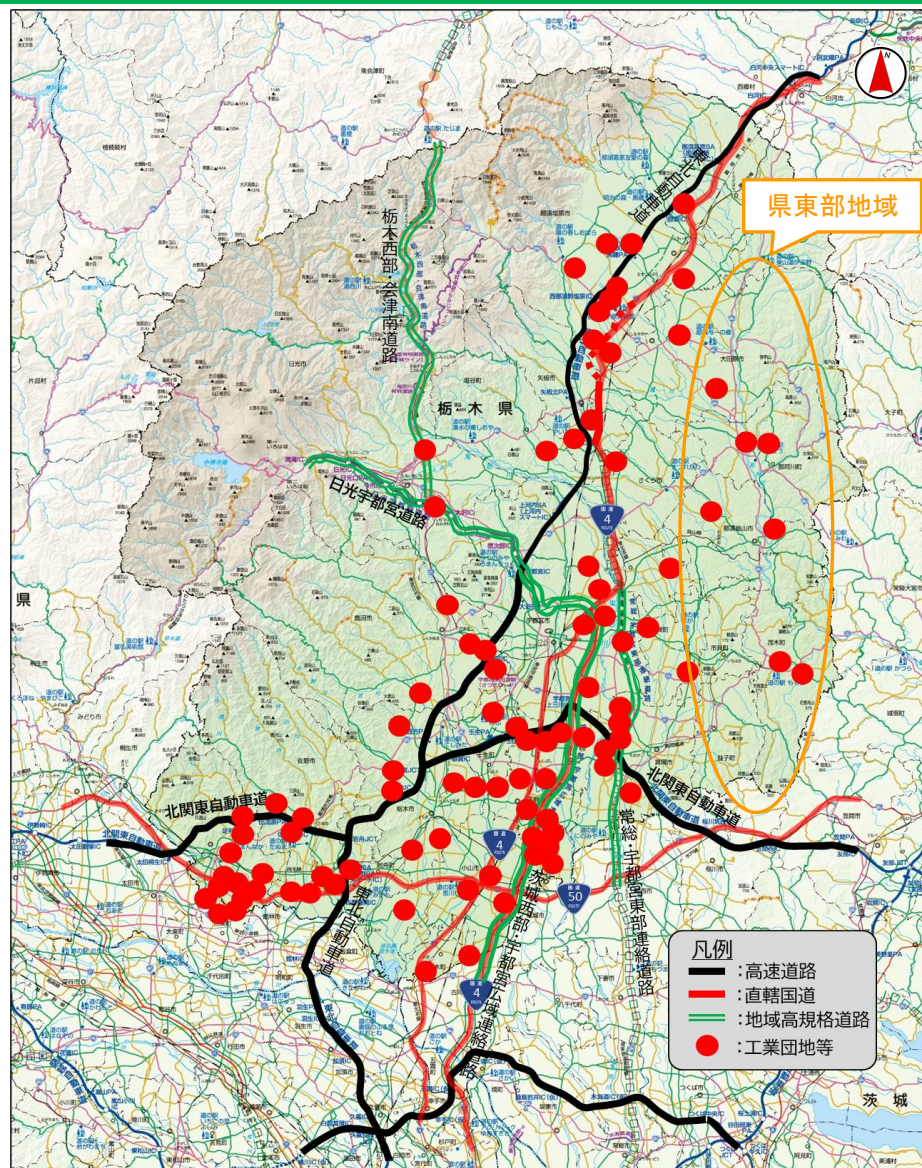
# 3 栃木県の経済環境

## 栃木県内の産業拠点の状況

- 栃木県内の産業拠点である工業団地等は、令和2(2020)年時点で約100か所が稼働中
- 工業団地等の立地状況を見ると、東京圏に近接する県中部から県南部を中心に多く分布している。
- 本県の道路の骨格を形成する「東北自動車道」、「北関東自動車道」といった高速道路や、「国道4号」、「国道50号」、更には「常総・宇都宮東部連絡道路」等の地域高規格道路など高速交通網の沿線には東京圏からの距離にかかわらず数多く立地している。
- 一方、県東部地域は可住地面積割合が比較的高いにもかかわらず、工業団地等の立地が少ない状況にある。



国内最大規模の内陸型工業団地「宇都宮清原工業団地」



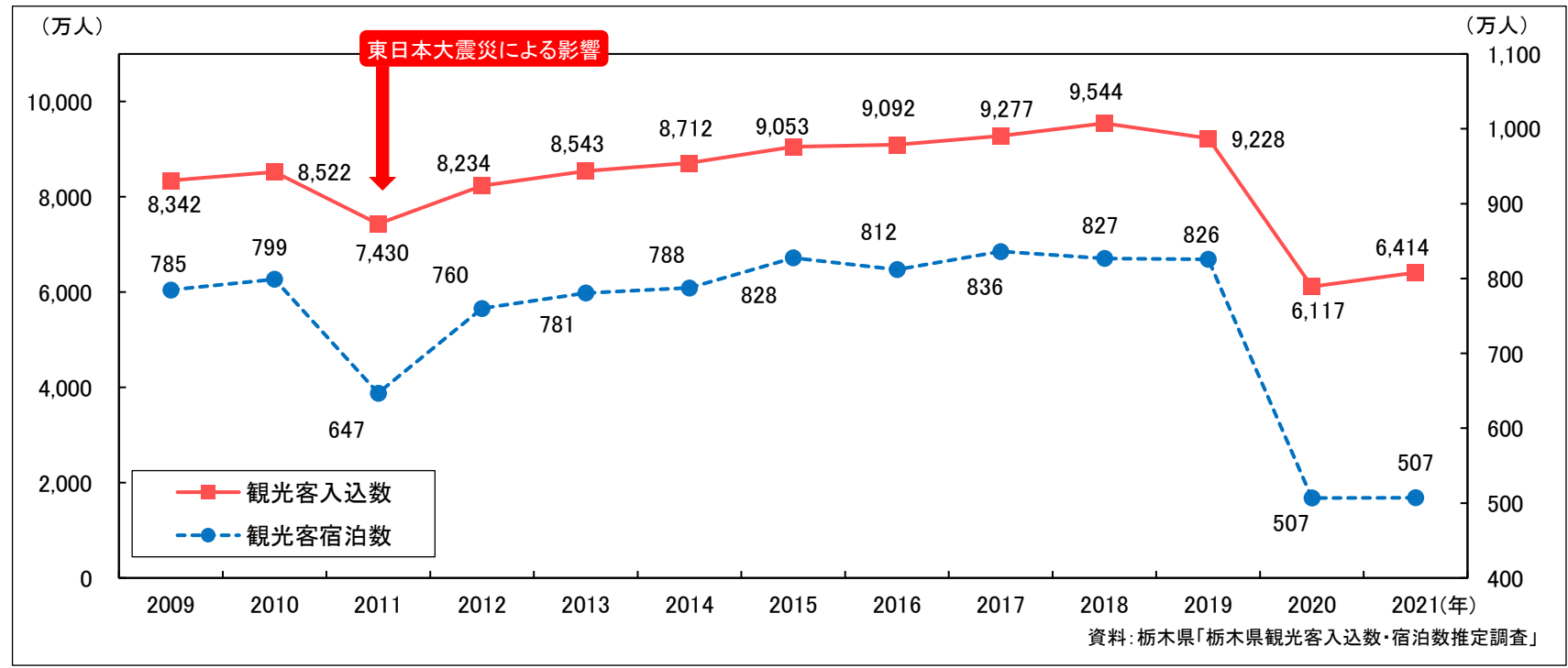
栃木県内の工業団地等位置図

資料：「栃木県の工業」をもとに県土整備部で作成

# 3 栃木県の経済環境

## 栃木県の観光産業

- 栃木県は日光や那須をはじめ、我が国を代表する優れた観光資源が県内各地域に存在
- 本県における観光客入込数は、平成23(2011)年の東日本大震災以降、増加傾向で推移し、平成30(2018)年に過去最高の9,544万人となったが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、観光客入込数等が大きく落ち込んでいる。
- 観光産業の回復に当たっては、県内外の観光誘客の促進と県内観光地を効率的に周遊できる基盤の整備が求められる。



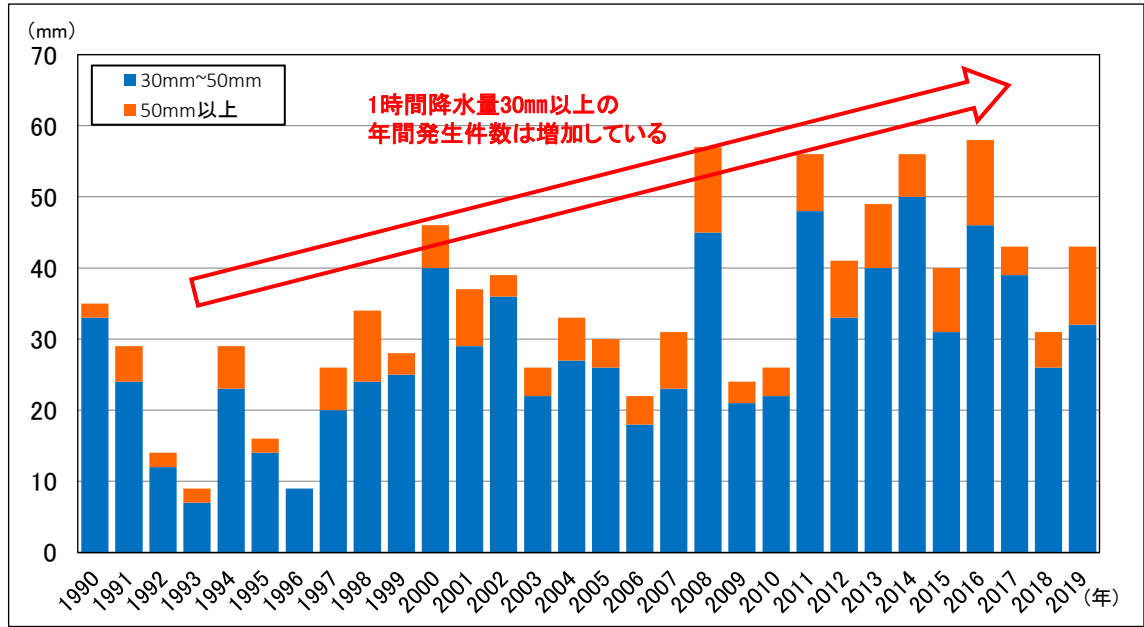
栃木県の観光客入込数・宿泊数の推移



# 4 頻発化・激甚化する自然災害

## 大規模自然災害による被害

- 栃木県では、東日本大震災をはじめ、頻発化・激甚化する自然災害により、国道等の広域道路網が寸断され、経済面・生活面に多大なる影響が及んだ。
- 東日本大震災の際に東北自動車道や国道4号の迂回ルートとなった国道121号は平成27年関東・東北豪雨で被災し、観光地が孤立するなど地元経済に大きな被害をもたらした。
- 防災・減災、国土強靱化の観点から、高規格道路のミッシングリンク解消やダブルネットワークの構築等による機能強化が急務となっている。



栃木県内における時間30mm以上の降雨回数  
資料：宇都宮地方気象台警報発表回数データを加工し栃木県県土整備部で作成

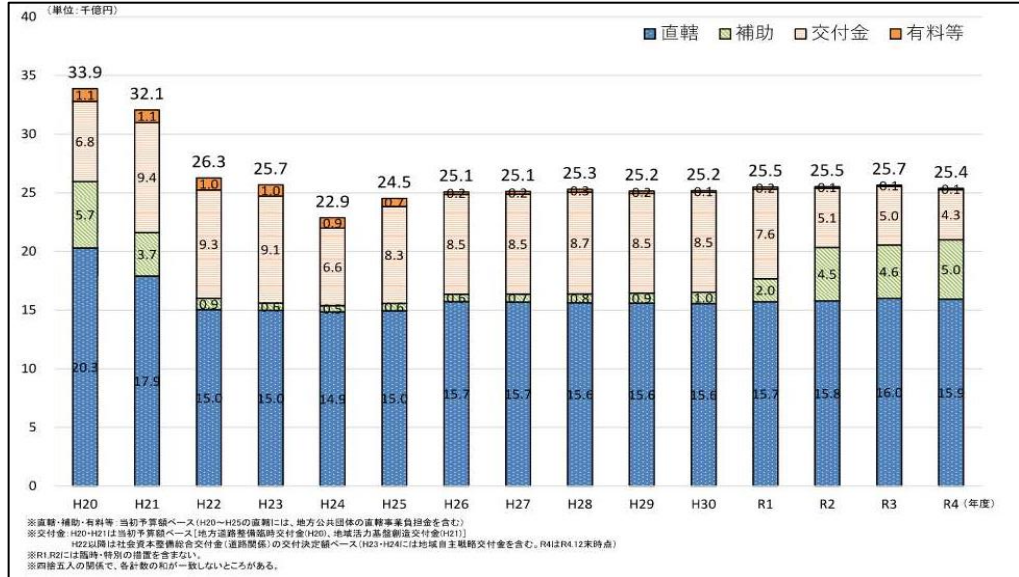




# 5 道路関係予算の状況

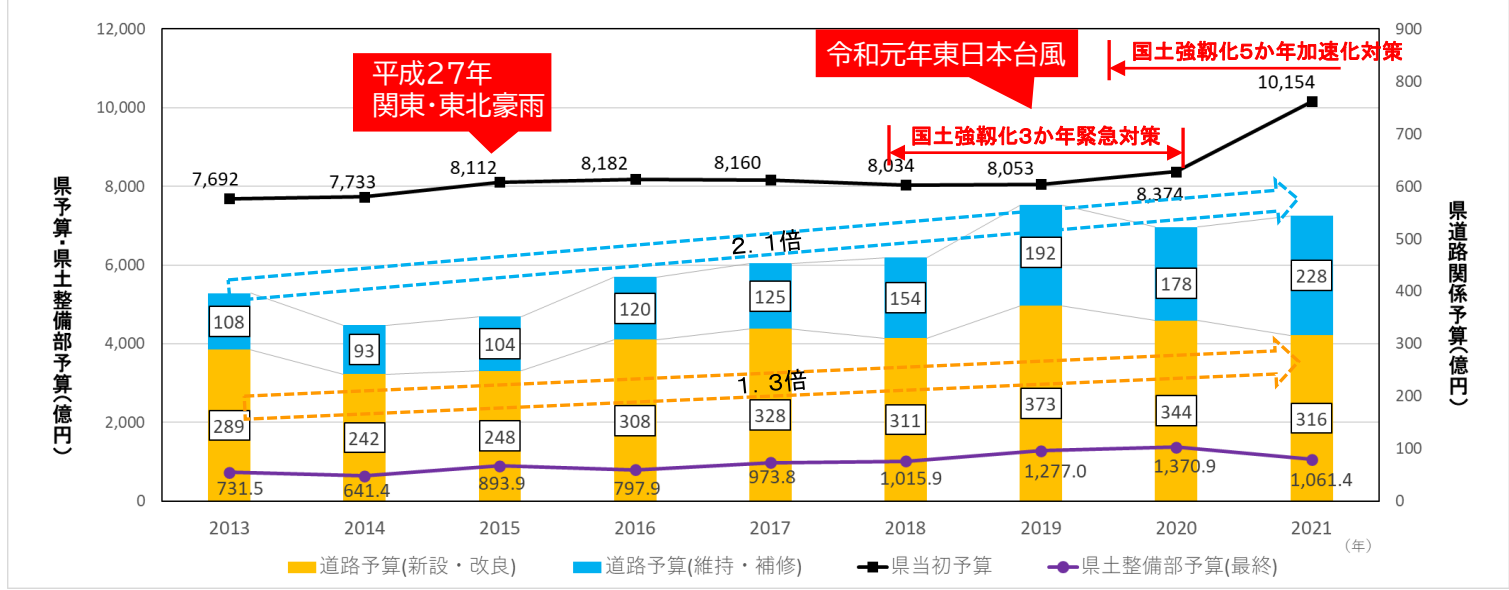
## 道路関係予算の推移

- 国土交通省の道路関係予算は平成26(2014)年度以降、約2.5兆円程度で微増傾向で推移
- 栃木県当初予算に占める県土整備部予算の割合は1割前後で推移
- 県土整備部予算のうち道路関係予算は平成27(2015)年度までは400億円前後であったが、近年では500億円程度となっており、特に維持・補修系予算は9年間で約2倍となっている。



国土交通省 道路関係予算の推移

資料:国土交通省



栃木県予算の推移

資料:栃木県県土整備部作成

# 6 栃木県の道路整備状況①

## 栃木県の自動車利用に関する指標

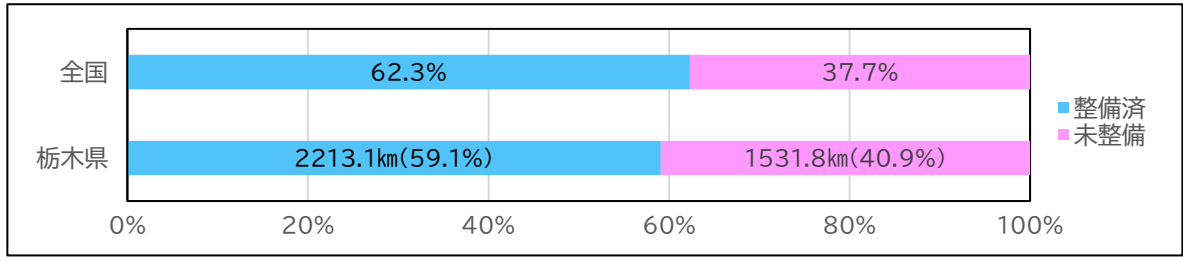
- 自動車の保有率 全国第 6位 (90.0%、R3.3自動車検査登録情報協会登録台数、R2国勢調査から算出)
- 自動車の免許保有率 全国第 3位 (72.3%、R3 交通年鑑)
- 自家用車利用通勤通学率 全国第12位 (73.3%、R2国勢調査・利用交通手段)

## 栃木県の道路整備状況

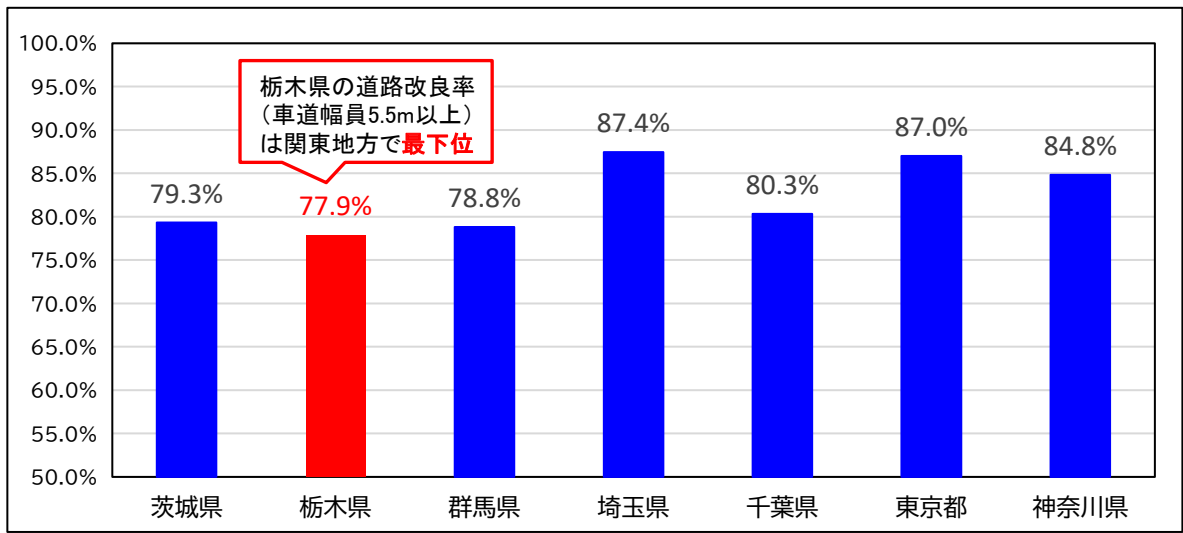
○栃木県は、自動車利用に関する各指標を見ると、いずれも全国上位に位置し、全国有数の車社会となっている。

○一方、道路整備の状況は、栃木県の国道・県道の道路整備率(混雑度1.0未満)は59.1%で全国平均を下回る状況にあり、混雑している道路が総延長の約4割に上っている。

○また、国道・県道が車道幅員5.5m以上となっている道路改良率では、関東地方の1都6県のうち、最下位となっており、道路整備が未だ不十分な状況



栃木県の国道・県道 道路整備率 資料:国土交通省道路統計年報2021

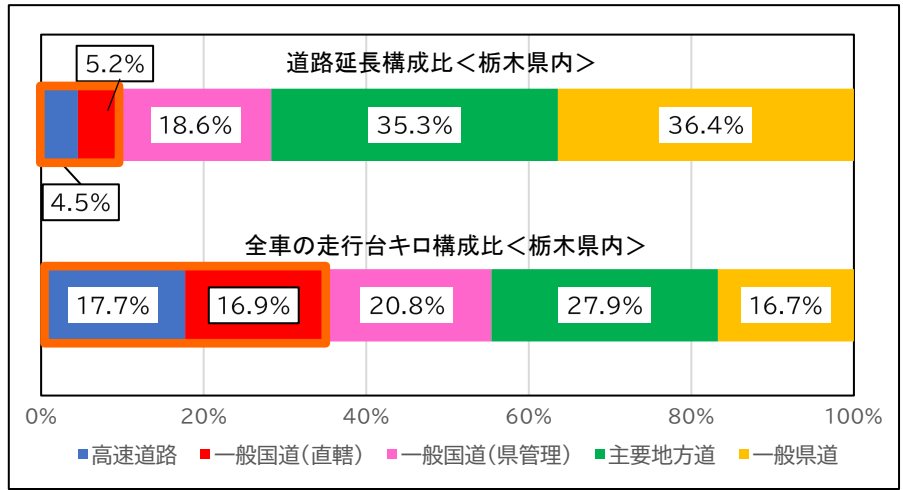


関東地方都県別 国道・県道の道路改良率 資料:国土交通省道路統計年報2021

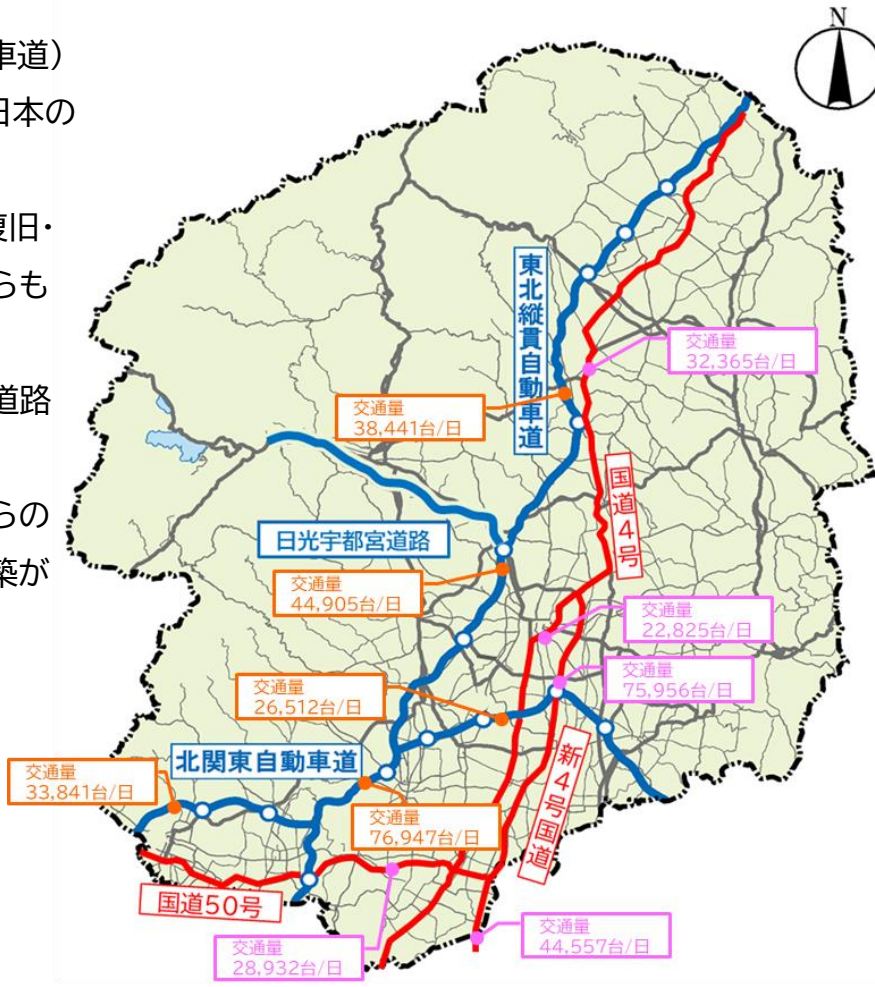
# 6 栃木県の道路整備状況②

## 栃木県の高速道路と直轄国道の役割

- 栃木県の道路の骨格を形成する高速道路(東北自動車道、北関東自動車道)や直轄国道(国道4号、新4号国道、国道50号)は、県内のみならず、東日本の広域的な道路ネットワークの軸
- 東日本大震災の際は、東北自動車道、国道4号が緊急輸送道路として復旧・復興活動の重要な役割を果たすなど、防災・減災、国土強靱化の観点からも重要な役割を担う
- 高速道路及び直轄国道は、栃木県内幹線道路の道路延長のうち、高速道路及び直轄国道の割合が約10%に対し、交通量は約35%を分担
- 平常時・災害時を問わない安定的な人・モノの移動の確保に向け、これらの路線の機能強化はもとより、同等の機能を担うダブルネットワークの構築が必要



栃木県の道路種別交通分担率(走行台キロ分担率)  
資料:平成27年道路交通調査



高速道路・直轄国道の交通量の状況

資料:平成27年道路交通調査



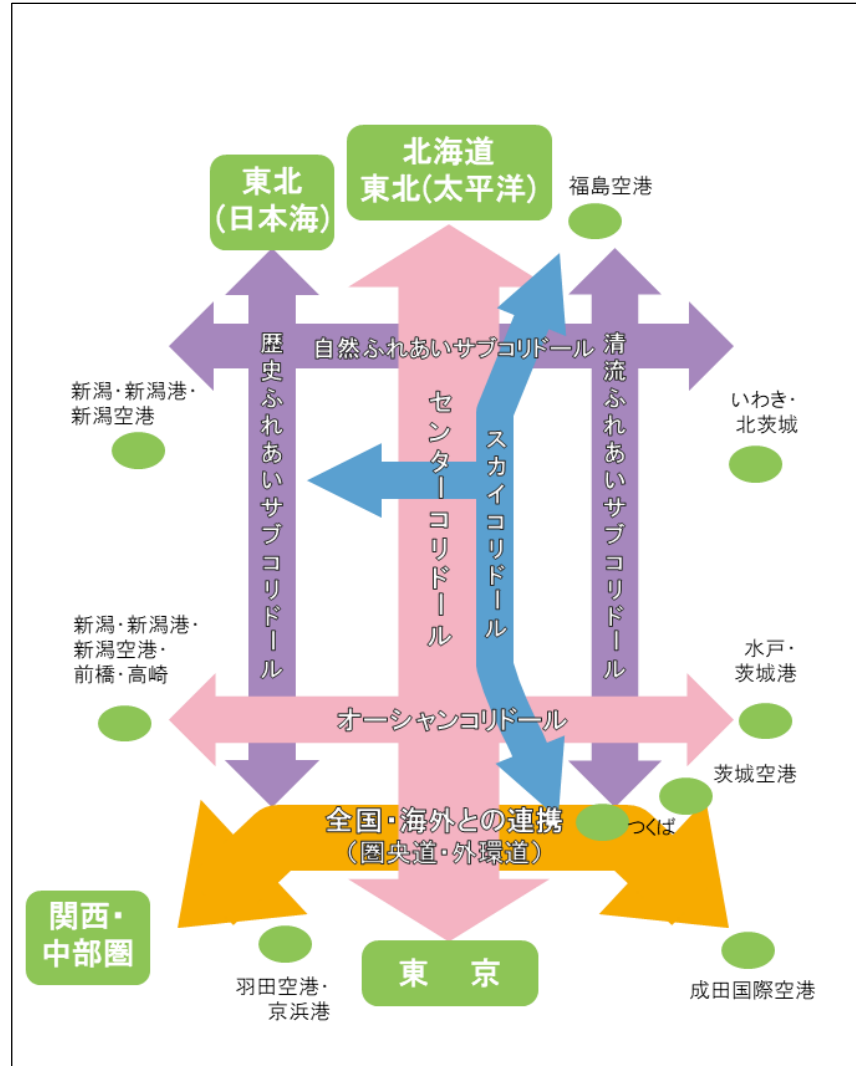
# 7 広域道路整備計画の経緯①

## クロスコリドール構想

○栃木県では、昭和61年に策定した総合計画「とちぎ新時代創造計画」において地域整備の戦略として「北関東クロスコリドール構想」を位置付け。

○以降、本県の立地条件を踏まえ、本構想をもとに県内外を結ぶ交通網を整備し、人、物、産業、文化などの幅広い交流の形成を目指すとしてきた。

【3つのコリドール】 ~全国や世界とのつながり~	
センターコリドール	東京圏から東北・北海道地域を結ぶ広域圏を形成する国土の主要な連なりであり、情報・文化・人材の交流が展開されます。
オーシャンコリドール	本県を太平洋と日本海に結びつける広域圏を形成する連なりであり、国際貿易港を通じて世界につながる産業や文化の交流が展開されます。
スカイコリドール	成田国際空港・つくば及び福島空港を介して産業、文化、観光、科学技術などの国境を越えた多彩な交流が展開されます。
【3つのサブコリドール】 ~県内の個性ある地域の連なり~	
自然ふれあいサブコリドール	本県北部を中心に茨城県北部と群馬県北部を結び連なりであり、豊かな自然、歴史、文化とのふれあいを通じた交流が展開されます。
歴史ふれあいサブコリドール	本県西部を中心に東京圏から会津を結び連なりであり、歴史、伝統、芸術などを活かした交流が展開されます。
清流ふれあいサブコリドール	本県東部を中心に福島県、茨城県の県境地域を結び連なりであり、那珂川沿川地域の自然、歴史、文化を活かした交流が展開されます。



コリドール・ネットワーク図

# 7 広域道路整備計画の経緯②

## 広域道路整備基本計画

○平成5年に国(建設省)と栃木県が、地域整備や道路整備の目標、基本方針等を定めた「広域道路整備基本計画(広域道路網マスタープラン)」を策定 (H6.12に地域高規格道路※の第1回指定実施)

※地域高規格道路

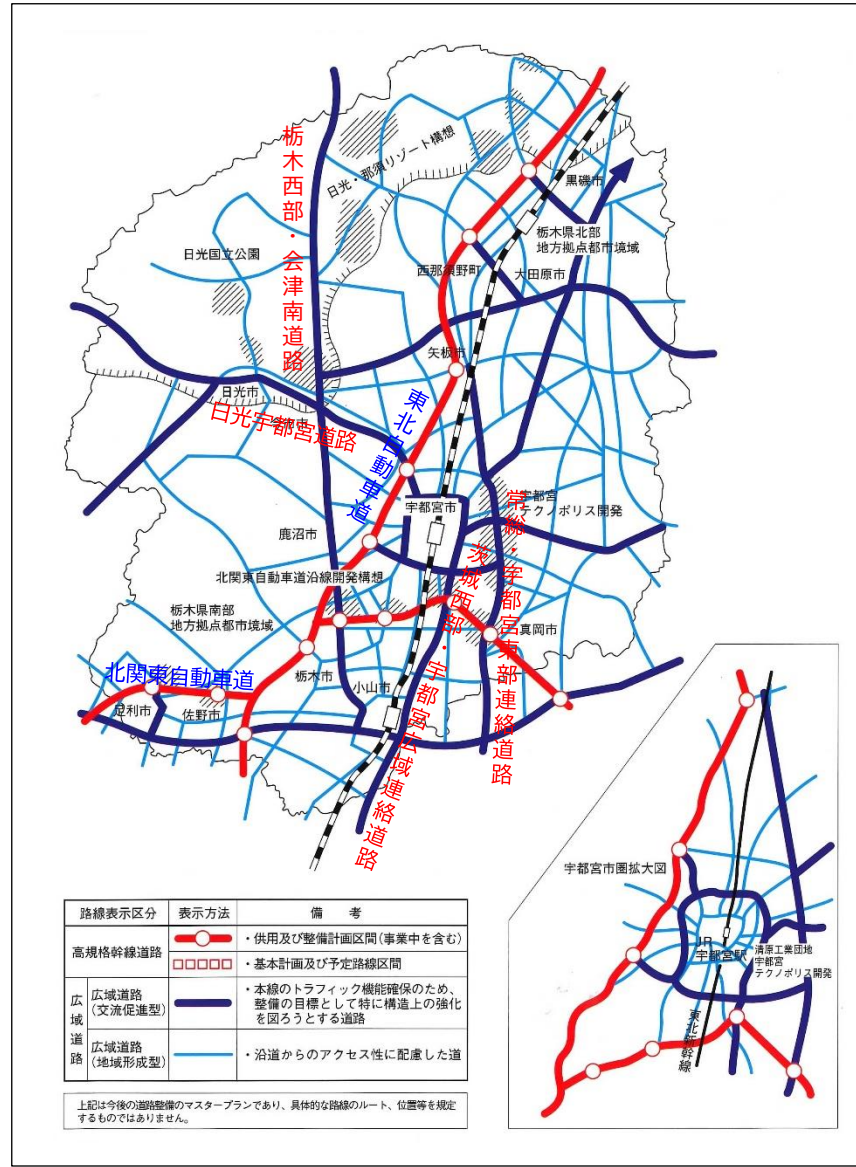
- ・サービス速度60~80km/hの速度を提供できる質の高い道路とし、自動車専用道路またはそれと同等の機能を有する
- ・路線指定には整備の妥当性等を検討する「候補路線」と整備計画の検討等を行う「計画路線」がある

○平成10年に社会・経済情勢や地域開発の進展に対応し、県内の主要都市を60分で結ぶことを実現するため見直しを実施

○この見直しにあわせて、「常総・宇都宮東部連絡道路」、「日光宇都宮道路」が計画路線に、「栃木西部・会津南道路」が候補路線に指定

**栃木県の広域道路整備基本方針(H10 広域道路整備基本計画)**

道路整備の目標	<p>①県内各地と県都宇都宮市及び県内主要都市間を<b>60分</b>で結ぶ</p> <p>②県内各地から高速交通幹線までを<b>30分</b>で結ぶ</p>
道路ネットワークの考え方	<p>①空港、港湾や全国各地との交流ネットワークを補完する格子状の広域幹線道路整備</p> <p>②県土60分構想を実現するみちづくり</p> <p>③地域の活力を生み出すみちづくり</p> <p>④人々が集う魅力あるまちづくりを目指した、都市の骨格となるみちづくり</p>

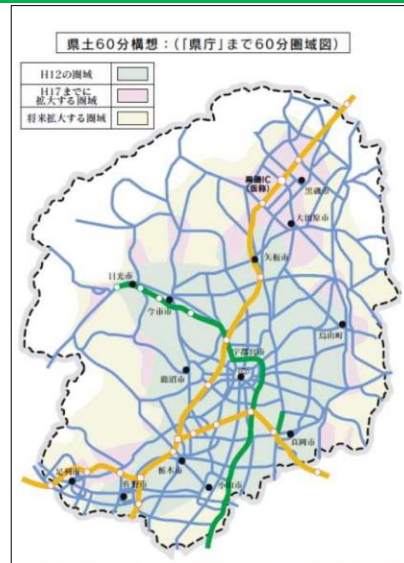


広域道路網マスタープラン(平成10年)

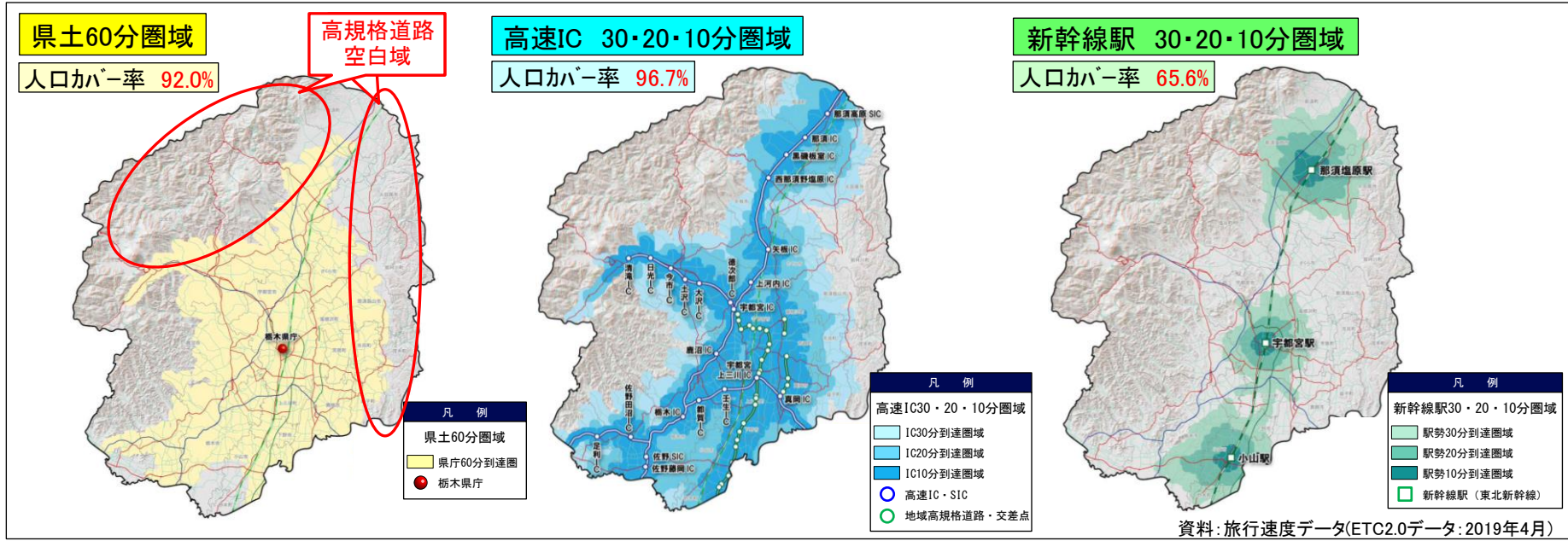
# 7 広域道路整備計画の経緯③

## 県土60分構想

- 栃木県では、県内各地域と県都宇都宮市を60分で結ぶなどの道路網の整備を掲げた「**県土60分構想**」を広域道路ネットワーク構築の基本理念としてこれまで整備を推進
- 都市間を連絡する主要な道路の整備を推進してきた結果、宇都宮市から60分以内で到達できる範囲の**人口カバー率は90%以上**を達成
- 一方で、**県東部・西部地域には高規格道路網の空白地帯が存在**しており、高速道路等の規格の高い広域道路の整備は未だ不十分で、道路ネットワーク全体として機能が十分に発揮できていない状況にある。



県土60分構想図



3種類圏域図



# 7 広域道路整備計画の経緯④

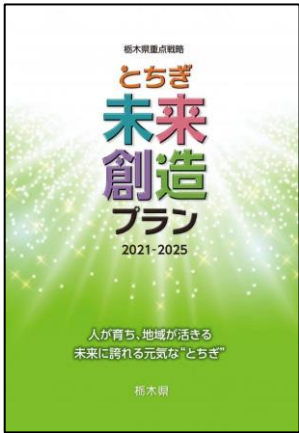
## とちぎの道路・交通ビジョン2021

- 「とちぎの道路・交通ビジョン2021」は、「とちぎ未来創造プラン」や従来の「県土60分構想」の基本理念等踏まえ、21世紀中頃までの長期的な観点から策定
- 本ビジョンで掲げる目指す将来像は「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」
- この将来像を実現するため、人口減少・少子高齢化や大規模自然災害の発生リスクの高まり、インフラの老朽化等の課題に対応し、「県民の豊かな暮らし」、「県内産業・観光の持続的な成長・発展」、「国土強靱化」を支える「全国・海外と連携する交通ネットワーク」、「県内各拠点を結ぶ交通ネットワーク」、「地域を支える交通ネットワーク」の充実・強化と連携の促進を図る。
- 計画期間  
令和3(2021)年度を初年度として概ね20～30年間

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



とちぎの道路・交通ビジョン2021に掲げる将来像イメージ図



とちぎ未来創造プラン



県土づくりプラン2021

# 8 新たな広域道路整備計画①(とちぎの道路・交通ビジョン2021)

## 広域道路ネットワーク計画

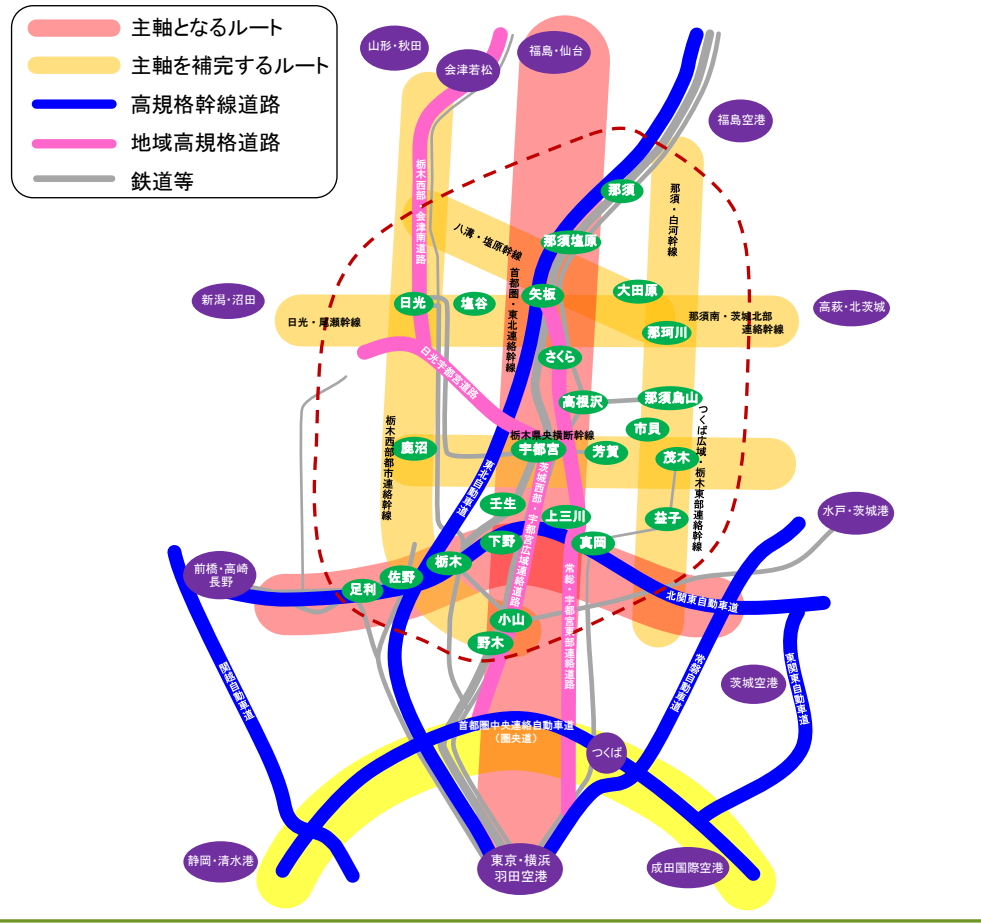
○平常時・災害時を問わない**安定的な物流ネットワークの確保**や、**空港・港湾等へのアクセス強化**、**国土強靱化**などの観点から、県内都市間はもとより全国・海外との連携に必要なとなる広域道路ネットワークについて**充実・強化**を図る。

## 広域道路整備の基本方針

- ①**国際交流拠点や全国とのネットワークの強化**
  - 高速道路の機能強化により、国際交流拠点である**空港・港湾等へのアクセス性の向上**を図るとともに、**地域高規格道路等の広域幹線道路の整備**により、**県域を越えた交流連携の強化**を図る。
- ②**持続可能で魅力ある都市・地域づくり**
  - 県内各地域に存在する**多彩な地域資源を連携**させることで、都市から農山村に至るまで**県全域に活力を波及**させ、**地域コミュニティの維持・活性化**を図る。
  - 魅力ある**観光資源を有効活用**するため、**地域間移動の利便性や周遊性の向上**を図る。
- ③**国土強靱化**
  - 災害に強い**国土を構築**するため、施設の**耐震化や老朽化対策**により**道路機能の維持・強化**を図る。
  - 多重性や代替性を確保することにより、**平常時・災害時を問わず円滑で安定的な移動を可能にする道路ネットワークの構築**を図る。

## 本県の骨格を形成する広域道路交通網

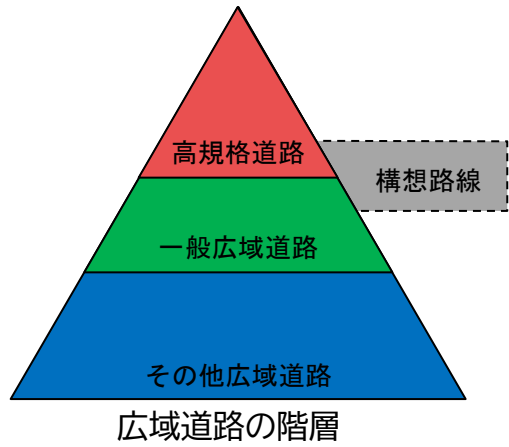
本県の骨格を形成する**高規格幹線道路**を中心として、特に重要である**格子状(グリッド型)の広域幹線道路網**の**重点的な整備**を推進することで、**整備効果の県全体への波及**を図る。



# 8 新たな広域道路整備計画②(とちぎの道路・交通ビジョン2021)

## 栃木県の広域道路ネットワーク (広域道路交通計画)

- **高規格道路**  
高速道路などの**高規格幹線道路**やそれを補完する**地域高規格道路**などで構成され、我が国の経済活動を支えるとともに、頻発化・激甚化、広域化する災害からの復旧・復興を図るため、**主要な都市や重要な空港・港湾を連絡する道路**
- **一般広域道路**  
**広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する道路**や**高規格道路等と重要な空港・港湾等を連絡する道路**
- **構想路線**  
高規格道路としての役割が期待されるが、**ルート・構造について構想段階の道路**
- **その他広域道路**  
高規格道路や一般広域道路と一体的に機能する広域道路



21世紀中頃を見据えたとちぎの広域道路ネットワーク図

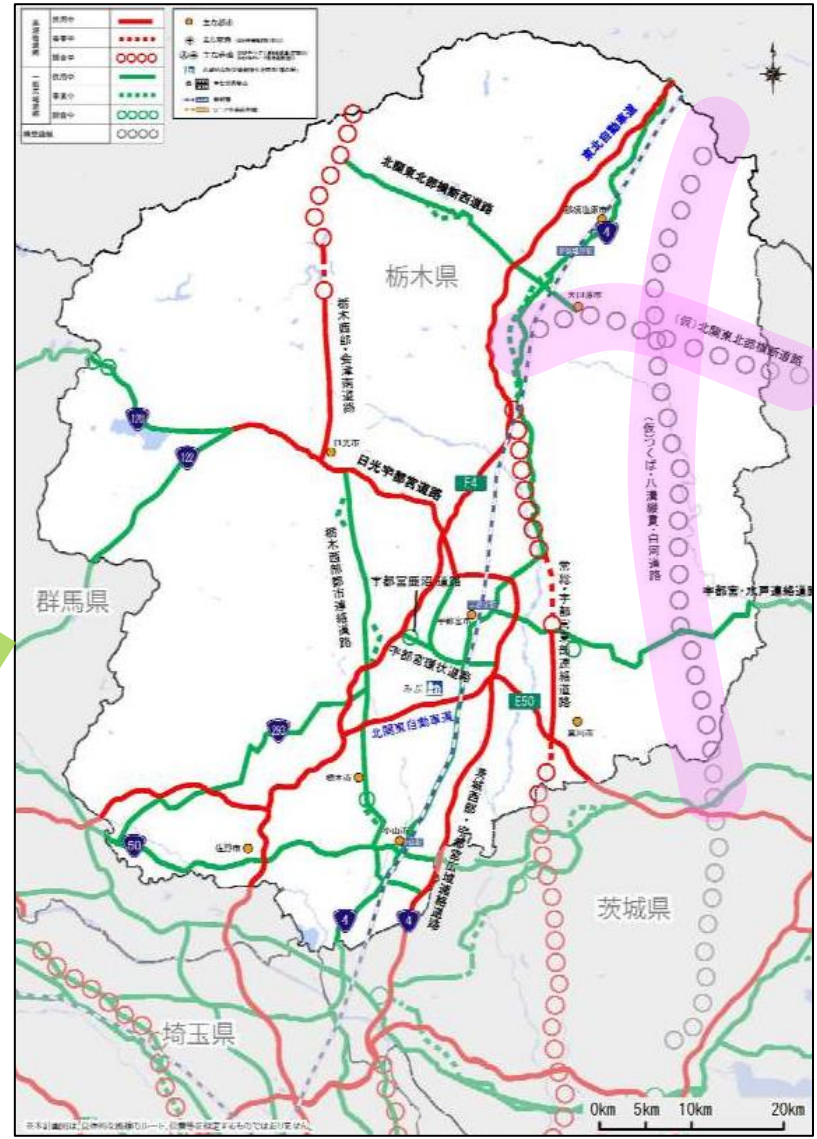
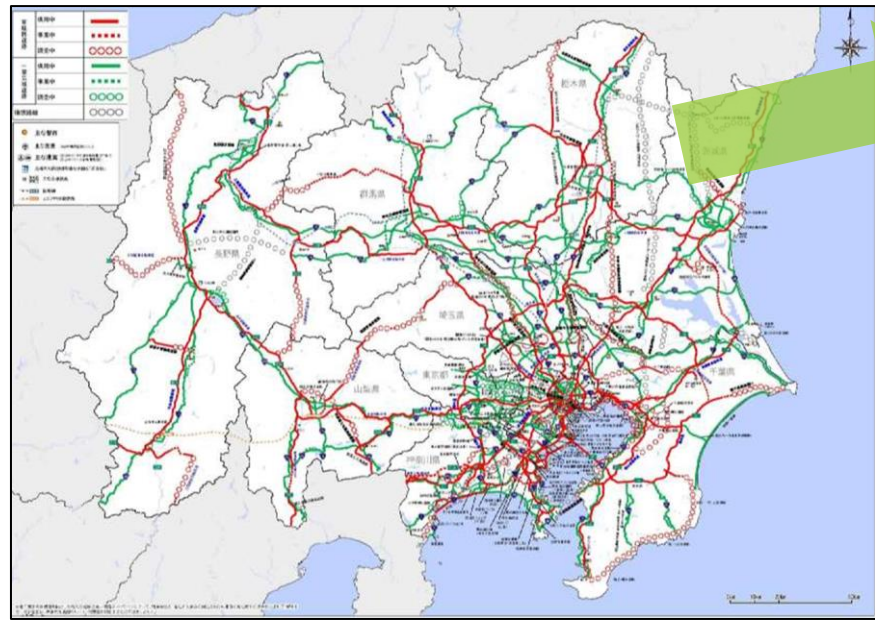


# 8 新たな広域道路整備計画③(関東ブロック新広域道路交通計画)

## 関東ブロック新広域道路交通計画

### ■基本戦略

- ① 中核中核都市等を核としたブロック都市圏の形成・人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、**中核中核都市や連携中核都市圏、定住自立圏等の経済・生活圏を相互に連絡し**、これらの交流・連携を促進する。
- ② 東京圏等の競争力や魅力の向上・**東京圏やブロック都市圏内の拠点間連絡、環状連絡を強化し**、都市圏の競争力や魅力の向上を図る。
- ③ 空港・港湾等へのアクセス強化・グローバルな対流を促進するため、**空港・港湾等へのアクセスを強化**する。
- ④ 道路の老朽化への対応・形成したネットワークを次世代に継承するため、**予防保全による道路の老朽化対策**を進める。
- ⑤ 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化・巨大災害や頻発・激震化する自然災害に備えた**リダンダンシーの確保や国土強靱化**を推進する。



関東ブロック広域道路ネットワーク計画図

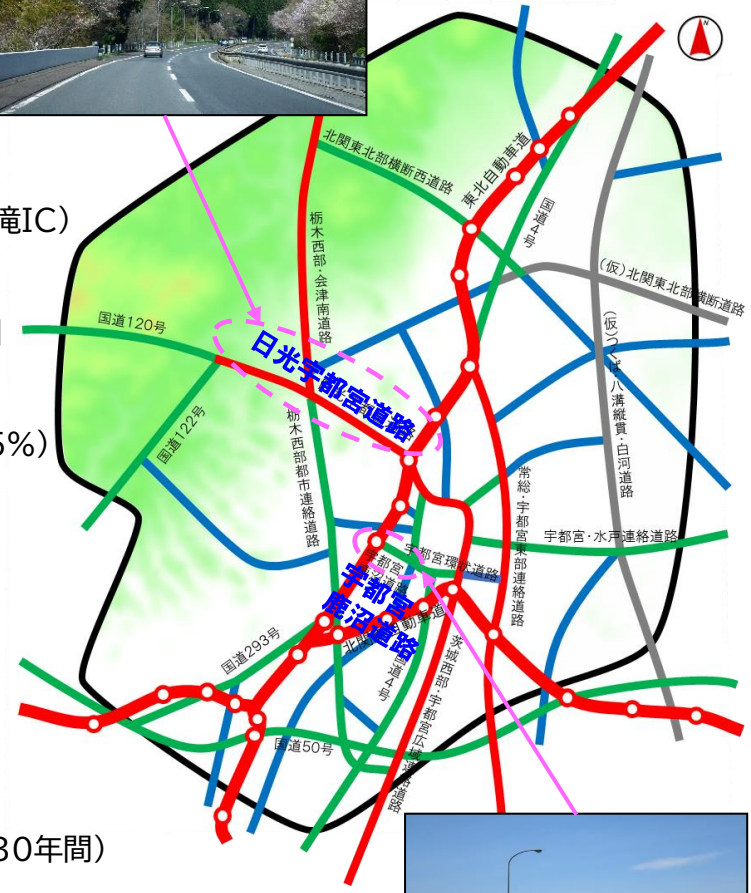
# 9 栃木県の有料道路①

## 栃木県道路公社が管理する有料道路

○令和5(2023)年3月現在、栃木県道路公社では有料道路2路線を管理運営

### ①日光宇都宮道路

路線名： 国道119号及び120号  
 起点・終点： 宇都宮市徳次郎町～日光市清滝桜ヶ丘町  
 延長： 30.7km  
 道路規格： 第1種第3級  
 設計速度： 80km/h (宇都宮IC～日光IC)、60km/h (日光IC～清滝IC)  
 車線数： 宇都宮IC～日光IC間 4車線  
 日光IC～清滝IC間 2車線  
 料金徴収期間： 昭和51(1976)年12月25日～令和16(2034)年5月19日 (57年間)  
 料金(全線)： 普通車470円、大型車690円、特大車1,630円  
 R3日平均交通量： 実績 21,410台 / 計画 24,746台 (実績/計画86.5%)  
 R3収支状況： 収入 14.7億円 / 支出 28.5億円



### ②宇都宮鹿沼道路

路線名： 国道121号  
 起点・終点： 鹿沼市深津字下台原～宇都宮市西川田町字西田  
 延長： 1.6km  
 道路規格： 第3種第2級  
 設計速度： 60km/h  
 車線数： 2車線  
 料金徴収期間： 平成8(1996)年3月18日～令和8(2026)年3月17日(30年間)  
 料金： 普通車160円、中型車210円、大型車260円、特大車430円、  
 軽自動車110円、軽車両等20円  
 R3日平均交通量： 実績 2,406台 / 計画 8,319台 (実績/計画28.9%)  
 R3収支状況： 収入 1.3億円 / 支出 0.9億円





# 9 栃木県の有料道路②

## 日光宇都宮道路の運営経緯と課題

### ○これまでの運営に関する経緯

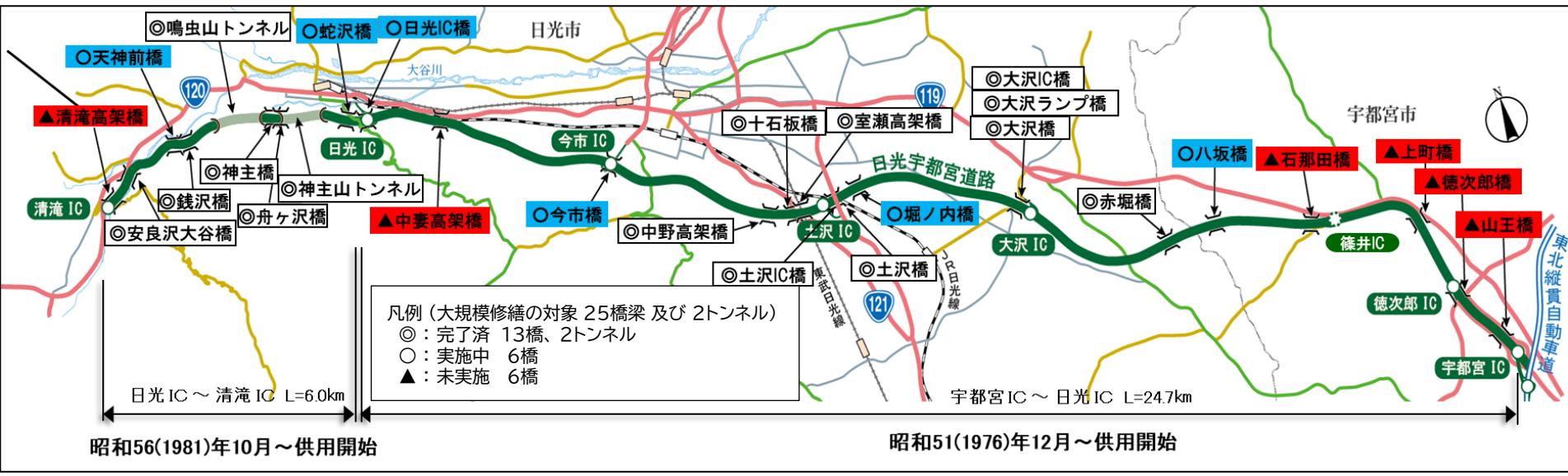
- 昭和56（1981）年10月に全線供用後、平成17（2005）年6月に日本道路公団から栃木県道路公社に移管
- 平成23（2011）年3月に土沢IC、令和元（2019）年に篠井ICを追加ICとして供用開始
- 平成27（2015）年12月に橋梁及びトンネルの大規模修繕及び耐震補強を実施するため、国へ事業変更許可を申請
- 平成28（2016）年度より「日光道リニューアル事業」を実施中

### ○リニューアル事業の進捗状況(令和5(2023)年2月時点)

- 橋梁は25橋中13橋完了、6橋が施工中
- トンネルは2本の本体空洞対策工事を完了

### ○道路運営に関する懸案事項

- リニューアル事業に係る対策経費が当初予定より増加
  - 【増加要因】労務費及び材料費上昇、諸経費区分（橋梁保全工事）の新設〔H28〕、消費税率の変更〔8%→10%〕
- 対策未着手橋梁（6橋）の対策費用の確保
- 道路本体構造物以外の道路附属施設（道路情報提供設備、電気・通信設備等）や管理施設（建築施設）の老朽化対策費用の確保





# 9 栃木県の有料道路③

## 宇都宮鹿沼道路の運営経緯と課題

### ○これまでの運営に関する経緯

- ▶ 本道路は、東北自動車道鹿沼ICと常総・宇都宮東部連絡道路（国道408号）に至る国道121号のうち、鹿沼市東部から宇都宮環状道路までの延長2.5kmのうち1.6kmを有料道路により整備し、平成8（1966）年3月に暫定2車線（計画4車線）で供用
- ▶ 供用後、実績交通量が計画交通量を大きく下回る状況が続いており、令和8（2026）年3月の料金徴収期間満了時点で建設費の償還が完了しない見込み

### ○周辺土地利用の状況

- ▶ 鹿沼市側は鹿沼ICから宇都宮鹿沼道路までの区間において鹿沼工業団地として沿道利用されているが、その東側に新たな産業団地（鹿沼インター産業団地）の整備が進められている。
- ▶ また、宇都宮市の南部の北関東自動車道宇都宮上三川インターチェンジ付近にも新たに上三川南産業団地が造成されるなど、当該道路を含めた国道121号の利用促進が見込まれる。

### ○道路運営に関する懸案事項

- ▶ 宇都宮鹿沼道路の接続道路は4車線整備済み（一部整備予定）であり、本道路のみ2車線区間となるため、今後の周辺土地利用を考慮すると、物流ルート上においてボトルネック区間となる。
- ▶ 宇都宮鹿沼道路は、橋長452.5mの連続高架橋と、一級河川姿川を渡河する橋長59.4mの橋梁で構成され、全長1.6kmのうち有料道路区間の3分の1が構造物であるが、これらの橋梁は耐震補強が未実施のため、対策費用の確保など今後対応が必要となる。



連続高架橋（下欠高架橋）



道路状況（宇都宮市内から鹿沼方面）



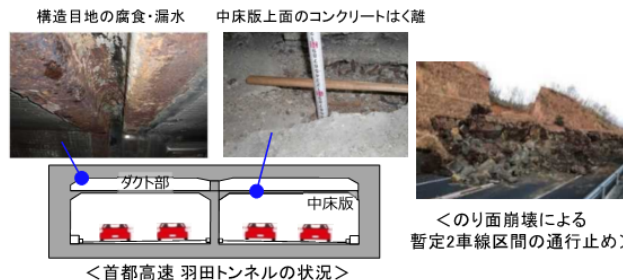
# 【参考】高速道路の対応状況

## 道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律案

### 背景・必要性

- 平成26年度からの点検強化により、重大損傷の発見が相次いでおり、高速道路の機能を将来にわたり維持するため、**抜本的な性能回復を図る更新事業の推進が必要**
  - また、国土強靱化等の社会的要請を踏まえ、高速道路の進化・改良に関する投資が不可欠
  - 料金収入を確実に確保するため、不正通行車両等からの**事後徴収の強化**が必要
  - 自動運転普及やカーボンニュートラルなどの政策目的達成のため、**SA・PAの機能高度化**が必要
- ⇒ **必要な財源の確保等により、高速道路の適正な管理や機能強化を推進することが必要**

<予算関連法律案>

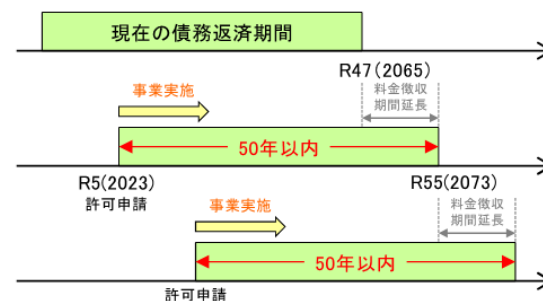


### 法律の概要

#### 高速道路の料金徴収期間の延長 【特措法・機構法】

- 高速道路の更新・進化のため、**料金徴収期間を延長**することにより、必要な事業を追加
- 事業追加にあたっては、**債務返済の確実性の観点から、債務返済期間を設定**  
⇒ 国土交通大臣への**許可申請日から50年以内**
- 現行制度を踏まえ、**料金徴収期限を引き続き設定** ⇒ 最長で**令和97年(2115年)9月30日**

<債務返済期間のイメージ>



#### 高速道路料金の確実な徴収 【特措法】

- 高速道路料金について、**車両の運転者に加え、車検証上の使用者に請求できることを明確化**
- 高速道路会社等が、軽自動車検査協会等から**軽自動車・二輪車の車両の使用者の情報を取得**できるよう措置  
※軽自動車・二輪車以外の車両使用者情報は、登録情報提供制度に基づく請求で入手可能

<機能高度化イメージ(立体駐車場)>



#### SA・PAの機能高度化 【機構法】

SA・PAにおいて、利用者利便の確保に資する機能高度化施設と一体的に整備される**駐車場の整備費用の一部**について、高速道路機構から高速道路会社に対する**無利子貸付制度**を創設

<その他>

地方道路公社等が管理する有料道路の整備促進等のため、当該道路の**プール制**(※)の対象を追加(未供用の道路を追加)等

※交通上密接な関連を有する複数の道路を一つの道路として料金徴収(合併採算)する制度

# 10 懇談会の論点と今後のスケジュール

## 懇談会で御議論いただきたい論点

- 栃木県道路公社が管理する有料道路に関する今後の管理・運営のあり方について
  - 令和8年度に料金徴収期間の満了を迎える宇都宮鹿沼道路の機能強化（橋梁耐震・4車線化）に要する経費の確保手法
  - 日光宇都宮道路のサービス水準のあり方と道路施設等のリニューアルに要する経費の確保手法
- 新広域道路交通計画に位置付けた構想路線（(仮称)つくば・八溝縦貫・白河道路、(仮称)北関東北部横断道路）の事業化に向けた進め方 等

## 今後のスケジュール

論点 (検討項目)	令和4年度			令和5年度					令和6年度								
	1月～3月	4月～6月	7月～9月	10月～12月	1月～3月	4月～6月	7月～9月	10月～12月	1月～3月	4月～6月	7月～9月	10月～12月	1月～3月				
①栃木県の道路の現状と課題について(本日)			○														
②有料道路の現状と課題等について						○											
③有料道路の今後の管理・運営のあり方について										○							
④有料道路の今後の管理・運営のあり方について(とりまとめ)											○						
⑤新広域道路交通計画に位置付けた構想路線（(仮称)つくば・八溝縦貫・白河道路、(仮称)北関東北部横断道路）の検討状況について													○				
⑥構想路線の検討状況(ルートと比較案説明)及び今後の進め方について																	○