

【提出意見とそれに対する栃木県の考え方】

「栃木県地域公共交通計画案」に対する意見募集を行った結果、6名の方から計10件の御意見を頂きました。貴重な御意見ありがとうございました。

提出された御意見を十分検討の上、それに対する県の考え方を次のとおりまとめました。なお、類似の意見については、内容ごとにまとめさせていただきました。

項 目	意 見 の 内 容	意見に対する考え方
<p>鉄道の路線維持及び本数維持のための駅を中心としたコンパクトシティ化について</p>	<p>公共交通のメインは鉄道であり、鉄道路線の維持及び本数の維持を強く求めます。そして、鉄道だけでは、カバーできない所は、バスを活用すべきです。</p> <p>鉄道の路線維持・本数維持のためには、鉄道沿線の開発が望まれます。沿線になるべく多くの人々が住めるようにすること。沿線に公共施設や商業施設を配置することによる、駅を中心としたコンパクトシティ化を強く求めます。今現在、県立図書館を県庁の近くにある現在の場所から、街はずれにある県体育館跡地へ移転する計画があるようですが、鉄道路線維持の視点では、JR宇都宮駅前に移転することがよいでしょう。そうすることで、駅前の商業施設の集客が見込まれ、鉄道利用者増にもつながります。JR宇都宮駅前に、にぎわいが生まれれば、鉄道利用者はもっと増えるでしょう。特に、廃線危機にある烏山線の利用者増にもつながるでしょう。</p> <p>新幹線を利用すれば、小山や宇都宮は、東京のベッドタウンにもなります。通勤通学定期代の補助をすれば、鉄道利用客は、増えるでしょう。</p>	<p>公共交通政策の推進にあたり、コンパクトなまちづくりと地域交通との連携による「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の視点をもって各種施策に取り組むことは重要と考えます。駅を中心としたコンパクトシティ化に関する御意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>公共交通の利用向上のための公共施設の併設駐車場の削減について</p>	<p>公共交通利用を向上させたいのであれば、公共施設の併設駐車場の削減をすべきです。ちなみに、甲子園球場には、駐車場はありません。球場側は、阪神電車の利用を促しています。</p>	<p>公共施設の併設駐車場の削減については、公共交通の利用促進にとどまらない、総合的かつ多角的な視点による慎重な検討が必要であると考えます。御意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>LRTに関する交通ルールの周知について</p>	<p>免許更新の時に改めて免許センターや警察署で説明してほしい。</p>	<p>交通ルールの周知や理解促進は、公共交通の安全安心な運行のためにも必要な取組であると考えます。御意見については、交通法規等を所管する関係機関へ情報提供させていただきます。</p>

項 目	意 見 の 内 容	意見に対する考え方
<p>バス路線への自動運転技術の導入に向けた取組の推進について</p>	<p>栃木県小山市在住の子育て世代です。地域の公共交通の利便性の有無は、子供たちの教育機会や体験機会へのアクセス可能性と密接に関連しており、これが子供たちの未来に重大な影響を与えることとなります。子どもたちの移動手段を確保するために、本計画はとても重要な計画だと思います。</p> <p>運転手不足が懸念されている昨今、バス路線を維持する方法として、自動運転技術の導入は不可欠だと思います。また自動運転導入は、交通事故の削減も期待できます。</p> <p>このため、栃木県の進めてきたABCプロジェクトでの、自動運転バスの実験成果を活かして、今後実装を目指して取り組みを進めてほしいと思います。計画には実施エリア、地区、実装目標時期等より具体的な取り組みを組み込んでいただけると希望が持てます。</p>	<p>バス路線への自動運転技術の導入を目指す本県の取組は、2025年度の無人自動運転移動サービスの実現を目指す国の取組の方向性にも合致するものです。御意見を踏まえ、今後の具体的な取組方針を追記するとともに、参考事例に栃木県の取組事例を追記しました。</p>
<p>東武日光線・JR両毛線の機能強化について</p>	<p>東武日光線、JR 両毛線の機能をJR 宇都宮線に準ずるものとする</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 宇都宮線沿線は人口減少が少ないため。 ・ 東武日光線、JR 両毛線から JR 宇都宮線への直通電車を運行する ・ 羽田アクセス線東山手ルート着工に伴い、東武日光・桐生発、羽田空港行の構想 ・ 沿線小中学校等が社会見学等で同列車を利用することを県ぐるみで考える。 ・ 最寄り駅の駐車場整備等、パーク&ライド対策 	<p>公共交通ネットワークの維持・形成のため、県内・県外の広域的な輸送を支える鉄道の機能強化を図ることは重要な視点であると考えます。御意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

項 目	意 見 の 内 容	意見に対する考え方
奥日光登山電車構想について	<p>奥日光登山電車構想</p> <ul style="list-style-type: none"> ・いろは坂経由の交通は限界。 ・半月峠方面から中禅寺湖西岸に達し、戦場が原、湯本に至る登山電車を建設する。 ・足尾支線も検討。 ・渋滞対策となる。 ・箱根がうまくいくのは、強羅～芦ノ湖が循環式のロープウェイで、「待ち」がない。 ・ケーブルカーは「待ち」があるからダメ。 ・ユングフラウのような、フリークエントサービスを考える。 ・日光の価値を国際的に高める。 ・男体山の裏を通り、鬼怒川への延伸も検討。 	<p>渋滞対策、観光振興などの観点からも新しい交通システムの導入を検討することは、重要な視点であると考えます。御意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
栃木県地域公共交通計画案の文書の体裁について	<p>1. 「栃木県地域公共交通計画案」の文書体裁について</p> <p>①「用語集・索引」を設けることは、読者にとって有り難い配慮である。</p> <p>②用語集・索引のページがあるがその旨、目次には表記されていない。</p> <p>③用語集・索引のページには用語のみで索引が無い。</p> <p>④用語集の中に、「公共交通」という言葉についての解説が無いので追記してもらいたい。「私的交通」との境界が曖昧になってきた昨今、「交通」についての認識は、従前にもまして厳密を期さなければ適切な政策にならない恐れがある。(例えばライドシェアというややこしい問題も出てきた)</p> <p>⑤用語集に「生活交通」の解説があるが「公共交通」との違いが不明。公共交通、私的交通、生活交通の概念整理のため、用語解説に追記してもらいたい。</p>	<p>目次に「用語集・索引」を追記しました。</p> <p>用語集・索引に索引を追記しました。</p> <p>用語集の用語「公共交通」を追記しました。</p> <p>用語集の用語「生活交通」の記載を修正しました。「私的交通」という用語は、本計画の中で使用していないことから、用語集の用語に追記しないこととしました。</p>

項 目	意 見 の 内 容	意見に対する考え方
栃木県地域公共交通計画案の内容について	<p>2. 「栃木県地域公共交通計画案」の内容について</p> <p>① 1-2 計画の位置づけ (P1) 「総合計画」⇒「公共交通に関連する計画」であり、矢印が一方向になっている。「総合計画」⇔「公共交通に関連する計画」ではないか？ また、「総合計画」⇒「公共交通に関連する計画」であり、矢印が一方向になっている。「総合計画」⇔「栃木県地域公共交通計画」ではないか？ 「公共交通に関連する計画」「栃木県地域公共交通計画」から「総合計画」を見直さざるを得ない内容も出てくるのではないか？「総合計画」を不磨の大典としても差し支えないか？</p> <p>② 1-3 計画の対象 (P2) 「本計画の対象とし、広域および生活圏を総合的にカバーする公共交通ネットワークの構築を図ります。」となっている。本案の計画対象外であるが、隣県との関係、関東圏との交通関連事項についての取り扱いに言及があっても良いのではないか。</p> <p>③ 2-2 交通分担・免許自主返納等 (P5) Keywords に ● 通勤・通学における公共交通離れによる公共交通分担率の低さ ● 過度な自動車依存による人口100人あたりの自家用車保有台数の多さ とあるが突然、2020に発生した現象とは言えない。交通政策を考える場合、このような社会動向によってきたる素因を究明しなければ適切な手は打てない、または的外れの政策になりかねない。モータリゼーションが1970年代から始まる社会・政治・経済情勢の変化が、県政にもたらした影響を交通の視点から顧みることが必要ではないか。県の実施してきた政策のうち、キーワードの実態を加速させるあるいは誘因となる政策をとってきたものではないかといった角度から反省することは大切な作業である。</p>	<p>総合計画は、県政推進の根幹的機能を有するものであり、栃木県地域公共交通計画その他公共交通に関する計画等、行政各分野の個別計画から見直しを行うものではないと考えます。このことを明確にするため、本文中の「総合計画との整合を図る」の表現を「県政の基本指針を踏まえる」旨の表現に修正しました。</p> <p>隣県等の公共交通関連事項としては、国が実施する国勢調査の結果等のデータ等を元に移動実態等の把握を行いました。御意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>過去の交通政策等の実施から得られた結果を分析し、現行計画等の不断の見直しを行っていくことは重要なことと考えます。社会情勢の長期的な変化も踏まえながら、中期・短期的にはP58記載のPDCAサイクルの適切な実施に努めて参ります。</p>

項 目	意 見 の 内 容	意見に対する考え方
	<p>④3-2 公共交通の利用実態 (P10) 「コロナ禍であった令和 2 (2020) 年度は各路線で輸送人員が大きく減少していましたが、全体的に令和 3 (2021) 年度は回復傾向にあります。」とあるが、公共交通の利用者がコロナ前のレベルに戻るには相当時間がかかるのではないか。多くの自治体では、感染症流行に備えた公共交通を含むパンデミック対応行政を検討している。国・他の自治体の取り組みを研究すべきではないか。</p> <p>⑤ (3) 市町を跨ぐバス路線の利用実態 (P12) 「市町を跨ぐ長距離のバス路線であるにも関わらず、市町を跨がない短距離利用が多い傾向が多く見られます。特に、県央地域の宇都宮市を起終点とする市町を跨ぐバス路線では、宇都宮市外の利用が少ない傾向もみられます (JR 宇都宮駅～東武宇都宮駅間等)。一部のバス停 (大型施設、高校・大学の周辺等) に利用が集中している傾向があり、特に駒生営業所⇄東汗、宇都宮駅⇄今市車庫、大田原市役所⇄五峰の湯等の路線においてその傾向が顕著となっています。」とあるが、P8、P9 にみるように栃木県の幹線は鉄路・高速道とも主として東西線、南北線となっている。栃木県の都市計画にあるようにネットワーク型の県土を作るには円環状の太い幹線を整備する必要がある。北関東地域を見据えたループ状の幹線計画を整備することが望ましい。(後述の提案参照)</p> <p>⑥ Keywords (P12) ●市町を跨ぐ長距離のバス路線であるにも関わらず市町を跨がない短距離利用が多い等、公共交通サービスと利用者のニーズとのミスマッチ ●利用実態に関するデータ未整備の交通事業者もあり、客観的情報の共有不足 この分野は IT・AI 技術を援用すれば、容易に対策できるのではないだろうか。</p>	<p>地域公共交通のリ・デザイン (再構築) 等の事業を推進する国の動きを注視するとともに、栃木県と同様の地域課題を有する他地方自治体の取組も参考にしながら、計画案に記載した取組の着実な実施と必要な見直しに努めて参ります。</p> <p>都市政策や道路政策と連携した公共交通政策の推進に関する御意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>デジタル技術やデータ等を活用した公共交通政策の推進に関する御意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

項 目	意 見 の 内 容	意見に対する考え方
	<p>⑦ 3-4 交通事業者の取組状況 (P16～17)</p> <p>ヒアリングによると「運転手の平均年齢は 50 代」・「運転手の不足・高齢化が課題共通の課題」が挙げられているが、ヒアリングの対象は事業主のみか、あるいは運転手も含むのか不明。</p> <p>2024 年問題は事業主を含む指導層（人件費圧縮の圧力、外国人の雇用推進）の都合を重点に取り決めた法律のように思われる。運転手を含む第一線の人々の本音を聞き取る必要がある。</p> <p>現実には、運転手を含む第一線の方々には残業無し、休日出勤拒否を切望しているわけではない。運行効率を上げる（交通生産性向上）には道路インフラを整備によって、大幅に効率を上げることが可能。（後述の提案参照）</p> <p>⑧ 3-5 市町の公共交通施策の取組状況 (P18)</p> <p>「全体では「県の財政支援が不足している」の 12 件が最も多く、「公共交通に従事する人材が不足している」及び「交通事業者との調整が難しい」となっている。国も地方自治体も財政不足、人材不足（質・量とも）を嘆いているが、当面、必要な資金は通貨発行権を持っている国が国債を発行すれば済むこと。財政の不足の解消は県知事の責務である。（2019 年の栃木県河川氾濫の淵源は 1997 年以降、栃木県の県土整備当初予算は 40%減のまま続いている。その淵源は昭和 25 年の財政法第 4 条にあるが法改正には時間を要す。</p> <p>⑨ 3-6 利用者のニーズの把握 (P19～22)</p> <p>(1) 県外来訪者アンケート (Web アンケート)</p> <p>(2) 高校生アンケート（訪問アンケート）</p> <p>利用者のうち、一般県民の調査は見当たらないが実際には調査したのか、または結果が公表できない理由があるのか不明。特に、本案の「移動制約者」の聞き取り調査は重要である。公共交通は移動制約者（交通弱者）のためのものではないか。一般に交通弱者は</p>	<p>交通事業者へのヒアリングは、事業主に対してのみ行っていますが、回答については、運転士の意見を包含するものとして調査を行っております。その他の御意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>公共交通施策の実施のために必要となる財源の確保に関する御意見として、参考とさせていただきます。</p> <p>今回のアンケート調査は、公共交通の主な利用者である栃木県内の高校生や公共交通を利用して栃木県に来訪した方を対象に実施しました。また、移動制約者を対象とした特段の調査は行っておりませんが、計画内容の検討機関である栃木県地域公共交通活性化協議会には、福祉関係の委員にも参画いただいております。移動制約者に対する視点も考慮の上、本計画の検討を進めて参りました。御意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

項 目	意 見 の 内 容	意見に対する考え方
	<p>少数派で政治的発言力は弱い傾向にある。むしろ「移動制約者」には、重点的な行政の援助が必要ではないか。</p> <p>⑩3-7 栃木県地域公共交通活性化協議会での意見 (P23) 「各自治体では、公共交通を住民に周知できていないとの問題意識を持っている」とあるが、一般の県民は現状でも公共交通に関する実情は知り抜いている。的確な政策を実施できるか否かが問われている。宇都宮市の実例を一つ紹介すると、ある路線バスの路線廃止をめぐって、左図のようなルート(路線廃止の回覧板が自治体に配布、回覧)で処理された。しかし、住民は寝耳に水で市役所に問い合わせたが、法律上はバス会社から国交省への申請・届け出で良いとなっている。生活に支障が出るので右のルールに変更するよう宇都宮市役所に要望したが、その後の対応は寡聞にして不明である。</p> <p>◎バス路線改廃ルール変更の要望:市民-行政-事業者はキャッチボールをすべし 2007年制定「更生法」は上記事例の不具合を是正するために、「法定協議会」が設置されたのではないか。法定協議会が法律の趣旨に則って本来の機能を発揮できるか否かにかかっている。県行政の役割として各市町の協議会の運営を指導管理することが期待されている。</p> <p>⑪第5章 基本方針と計画目標 (P25) 「基本方針 みんなで一緒に「つくり」・「まもり」・「そだてる」とちぎの未来に繋げる公共交通」は適切な惹句である。</p>	<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)(以下、「地域交通法」という。)に規定する協議会の趣旨等に関する御意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

項 目	意 見 の 内 容	意見に対する考え方
<p>栃木県地域公共交通計画案に対する提案について</p>	<p>3. 提案</p> <p>(1) 道路インフラの整備・拡充 早急に対処すべきは、現行の幹線道路を整備拡充し、輸送効率を大幅に向上させなければならない。高速道路、自動車道の車線規制廃止。幹線道路・橋梁の点検、掛け替え。それにより、輸送生産性は飛躍的に向上し時間当たり走行距離の大幅な向上、運転士不足解消に寄与する。同時に国際的な経済競争力の強化が図れる。 <u>1時間当たりの平均走行距離</u> 日本：61km 韓国：77km ドイツ：95km</p> <p>(2) 円環状の幹線道路敷設 栃木県の都市計画によると、目指す都市構造は次のようになっている。 『都市計画目指すべき都市構造「とちぎのスマート+ プラスコンパクトシティ」 人口減少・超高齢社会がもたらす、市街地中心部の活力や都市機能の低下、地域コミュニティや交通ネットワークの維持困難、都市経営コストの増加等に対応するとともに、災害への対応や地球環境との調和を図りながら、とちぎの魅力や強みを活かした集約型の都市づくりを進めていく必要があります。 このため、既存の市街地などを中心として、その規模や役割に応じて必要な都市機能を集積した拠点（広域拠点、地域拠点、生活拠点、産業拠点等）づくりを進め、それぞれの拠点を鉄道やバス等の公共交通を基本とした交通ネットワークにより連携を強化するとともに、ICTや自動運転等の新技術を活用するスマートシティの導入を促進することで、快適・便利に暮らしやすく、また環境にもやさしく、効率的な都市経営をはかり、持続可能で賢い“多核ネットワーク型の都市構造「とちぎのスマート+ プラスコンパクトシティ」”の実現を目指します。』 県の車の交通分担率は7割を越えており、極めて車への依存率が高い。東西方向、南北方向には</p>	<p>道路政策と連携した公共交通政策の推進に関する御意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>都市政策や道路政策と連携した公共交通政策の推進に関する意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

項 目	意 見 の 内 容	意見に対する考え方
	<p>鉄道がありバス路線が網の目状にあるが、果して上記「とちぎのスマート+ プラスコンパクトシティ」の形成は可能だろうか。</p> <p>25 市町から車で効率よく移動するために円環状（または馬蹄形）の高速自動車道または自動車専用道を敷設願いたい。これらの道路にはバス停を設け、停留所から各市町の役所まで歩いて行けるようにすれば、大幅に県民・輸送業者の交通改善が可能になる。次項（3）と併せて、國に栃木県を県土整備モデル県として認定させ、先進交通モデルとして頂きたい。</p> <p>(3) 路線バスの利用率向上策 宇都宮環状線は市の大動脈となっている。総延長距離は 34.4 km と、奇しくも東京の山手線とほぼ同じであるが、残念なことに宮環にはバス停留所は一か所もない。宮環にバス停を設けることによって地域内交通と幹線道路がつながり住民の移動手段は大変に改善される。さらに、地区センターをバス停に設定すれば、住民の足は確保され、市政の発信も格段に向上できる。</p> <p>【参考】 乗り合いバス利用促進の事例として山形県鶴岡市の取り組み事例を参考までに別紙添付して送付する。</p> <p>鶴岡市交通政策担当者に聞いた内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 交通弱者がどこにどれだけ住んでいるかを詳しく調査した ● 行政は交通事業者（バス、タクシー）と綿密な折衝を行った ● 頻繁に行政が自治会に出向いて住民と話合った ● その上で、従来の発想を改め「バス便の増便、路線増、停留所増、運賃値下げ」に踏み切った結果、公共交通利用者が 5 倍に増えた <p>(4) 法定協議会の運用について 「法定協議会」は更生法の要石であり肝である。多くの一般住民が傍聴できるようにし、議事録の早期公開など、協議会の運用上の工夫改善によって県内の交通（とりわけ公共交通）の改善ができる。県の協議会に留まることな</p>	<p>特定市町域内の公共交通サービスの確保・充実に関することについては、地域の実情を最もよく知る当該特定市町が中心となり検討を進めていくべき事項であると考えます。県では、そのような市町の検討が円滑に行えるよう、引き続き必要な調整や支援に努めて参ります。道路政策と連携した公共交通政策の推進に関する御意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>栃木県地域公共交通活性化協議会（以下「県協議会」という。）の開催結果については、資料や議事概要、動画撮影した協議会の様子を後日栃木県ホームページ上で公開しているところですが、県民への情報公開を迅速に行えるよう今後とも円滑な事務処理に</p>

項 目	意 見 の 内 容	意見に対する考え方
	<p>く、各市町の法定協議会の運用についても、運用上の指導に当たって頂きたい。</p>	<p>努めて参ります。その他の御意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>那須烏山市における デマンド交通の市民 ・県民としての実感 と那須烏山市の運用 モニタリング機能の 不在について</p>	<p>標記の件、那須烏山市のデマンド(タクシー)交通の運用について一例をあげて、実感・実態の一部としてご報告差し上げるとともに計画案の中にモニタリング機能をインクルードしていただく簡単ながらご提案を申し上げます。</p> <p>那須烏山市内 烏山駅 滝駅 大金駅へ自宅および市内遠隔地からの宇都宮方面への列車への乗車を意図したデマンド交通の予約は、デマンド・タクシーの予約受け付けを受託する業者の電話窓口でお断りされます。</p> <p>そのロジックは、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) デマンド・タクシーは、予約時間を設定できるもののあくまで 9:00 の予約であれば 9:00～10:00 の1時間以内に予約指定場所に迎えにお伺いするシステムであって 2) 時刻の決まった列車への烏山駅での乗車を企図 烏山駅発 9:39 → 10:26 宇都宮駅着といったお送りするのに正確な時刻を要するデマンドはお断りしておりますというものとなります。 <p>一見正論であるかに見えて、点(利用者の自宅など)とハブとなる公共交通機関の駅との間の不在である公共交通網を補完するためはずのデマンド交通が補助金をもらう事業でありながら本来のデマンド交通の便益を市民・県民にもたらししていない現状がございます。</p> <p>これを改善するには、市政(烏山市の場合はまちづくり課)・県政において、制度の運用をモニタリングする仕組みを導入する必要があると観じられます。</p> <p>もしくは、市議会において、運用に関する市民の意見等を質問の形で市政に反映するオプションも考えられます。</p> <p>いずれにせよ、会計年度をまたいでしまうので改善、および入札業者変更には数年のタイムラグはうまれてしまうわけですが、栃</p>	<p>特定市町域内の生活交通の運行に関することについては、各市町が設置する地域公共交通会議において検討が行われており、個々の課題については、当該会議等の場において議論されるべきものと考えます。御意見については、那須烏山市の公共交通政策担当課へ情報提供させていただきますとともに、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

項 目	意 見 の 内 容	意見に対する考え方
	<p>木県県土整備部交通政策課公共交通担当部署におかれまして計画・施策・施行について計画案は存在するものの実情・実態をふまえたその運用・評価を含めたトータルな視点での改善点、プランを創り出していただけますと幸いに存じます。</p> <p>参照 17P (2)タクシー協会へのヒアリング 栃木県地域公共交通計画案 栃木県 令和5年(2023)年12月</p>	

なお、上記のほか、次のような御意見がありました。今回の意見募集の趣旨には沿いませんので、御意見を伺うのみといたしました。

項 目	意 見 の 内 容
軽車両特に自転車任意運転免許取得の条例化について	自転車運転免許を小学生から免許を県条例で取得できる制度を採用してもらいたい。自転車運転免許を取得してもらうことにより交通ルールの認識を高めてもらうことが目的。自転車に乗る時は各学校で自転車運転免許の取得を促してもらう。無免許だと乗れないようにする。他の運転免許同様に更新手続きも必要になる。またその自転車免許証は証明書として、また自転車運転免許証を提示するとサービス提供がお店などで利用できるようになる。
観光客にも分かりやすい案内標識の表示について	観光重点スポットの案内標識をもっと増やすべき。車からの標識だけでなく、徒歩利用の人にも分かりやすい標識があると良い。
自転車専用車線の普及について	事故防止を防ぐため、より自転車が走行しやすいように専用の車線がこれからは必要だと思う。
道路インフラの拡充・整備について	<p>人にとって、「交通」の原点は「足で歩き・走る」ことである。足は原初的交通機関である。したがって「歩いて生活が成り立つ」ことが究極の交通政策ではないか。「暮らしに不測のない足」が確保できていればよしとすべきである。しかし、時代が下るにつれ、足がひ弱になり、利便をしつこく追い求めてきた我々にはもはや足だけに頼ることはできない。まして、機械としての交通機関が頻繁に使われるようになった現代、交通インフラが整備されていないと、危なくて通行ができないということになる。まして、栃木県のように自家用車分担率が7割を超える(全国平均47%)自動車県にしてみれば、道路のインフラ整備は必須である。2024年問題対応、まだまだ多い交通事故、朝夕の混雑を見れば道路インフラの拡充・整備は最優先課題ではないだろうか。</p> <p>徒歩ならば 杖突坂を 落馬かな 芭蕉作 「笈の小文」より 子路曰く、衛君子しを待政をなす。子、將に何をか先さきにせん とす。子曰く、かならずや名を正たださんか 論語 子路十三</p>