

## 第1部

# 県土づくりの現状と課題

## I 各分野

# 1 道路

## (1) 広域道路ネットワーク

### ① 現状

国内外との人やモノの連携・交流を促進するためには、本県の道路ネットワークの骨格となる東北自動車道や北関東自動車道を中心に、これらと連絡する幹線道路が一体となった広域道路ネットワークの構築が重要です。しかし、主軸を補完する広域道路の整備が不十分であるなど、ネットワーク全体としての機能が十分に発揮できていない状況にあります。

また、全国的に大規模な自然災害が頻発する中、災害時における県民生活や社会インフラ機能を維持するため、空港や港湾等の交通拠点への安定的かつ効率的な輸送の確保が求められています。



「とちぎの広域道路マスタープラン」  
出典：「とちぎみちづくり構想」（県土整備部）

### ② 課題

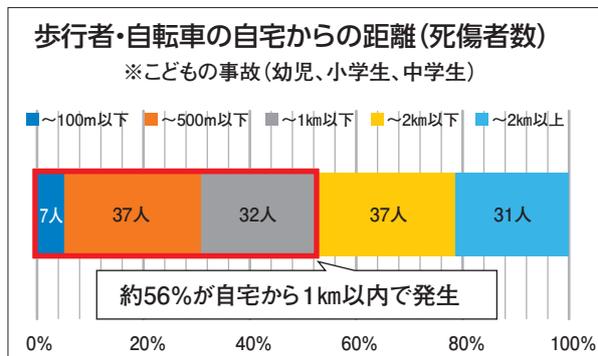
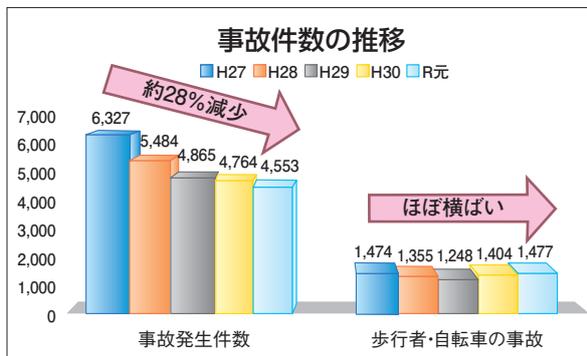
- ▶ 県域を越えて国内外との連携を図るとともに、災害時にも早期に広域交通を確保するため、**広域道路ネットワークの充実・強化**を着実に推進することが必要です。

## (2) 交通事故

### ① 現状

近年、県内の交通事故の発生件数は減少傾向にあるものの、歩行中や自転車乗用中の事故はほぼ横ばいの状況にあり、こうした事故の死傷者数のうち、子どもの事故の約半数は、自宅から約1km以内の身近な生活道路で発生しています。

また、全国的に、未就学児などが日常的に集団で移動する経路や、小学校の通学路などにおいて痛ましい事故が多数発生している状況にあり、子どもたちの命を守る交通安全対策が求められています。



出典：「とちぎの交通事故」（令和元年版 栃木県警察本部）を加工して県土整備部が作成

### ② 課題

- ▶ 子どもたちをはじめとする道路の利用状況の変化を的確にとらえ、誰もが安全で安心して道路を利用できるよう、**交通安全対策を推進**していくことが必要です。

### (3) 交通渋滞

#### ① 現状

日光や那須をはじめとする観光地においては、行楽シーズンを中心に発生する交通渋滞が円滑な観光周遊に支障をきたすだけでなく、国内外からの来訪者の満足度を低下させる要因となっています。

また、県内の各拠点を結ぶ幹線道路においては、都市部を中心として朝夕の通勤時間帯に交通渋滞が発生する箇所も多く、定時性や速達性が損なわれている状況にあります。



観光地の渋滞状況（国道119号／日光市）



通勤時の渋滞状況（県道真岡上三川線／真岡市）

#### ② 課題

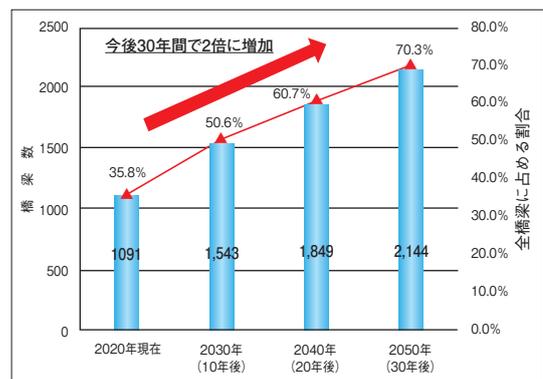
- ▶ 観光地としての魅力向上を図り、国内外からの観光誘客を強化するため、ハード・ソフトの両面から**観光地における渋滞対策を推進**していく必要があります。
- ▶ 都市間の交流・連携を促進するため、**幹線道路等における渋滞対策を推進**していく必要があります。

### (4) 道路管理

#### ① 現状

橋梁やトンネル等の道路施設は、高度成長期以降に整備したものが多く、今後、建設から50年以上経過する施設の割合が加速度的に増加することが見込まれている中、適切な維持管理により、老朽化に起因する事故や機能の低下を回避していくことが求められています。

また、今後の気候変動による豪雨災害の頻発・激甚化を踏まえると、災害発生時の道路利用者の安全性の確保に加え、災害発生後の輸送機能を確保するための道路機能の強化が求められています。



栃木県が管理する建設後50年を経過する橋梁  
(県土整備部集計)

#### ② 課題

- ▶ 将来にわたって必要な道路機能を発揮し続けるため、事後保全から予防保全への本格的な転換や新技術の活用などにより維持管理費を低減し、**持続可能な道路管理を推進**していく必要があります。
- ▶ 平常時だけでなく災害時の道路機能を確保するために、**道路の防災・減災対策を推進**していく必要があります。

## (5) 自転車

### ① 現状

健康増進やエコの観点、さらには新型コロナウイルスの感染拡大などにより、自転車の利用者が増加している中、より安全で快適な自転車の走行空間の確保が求められています。

また、本県は「自転車先進県“とちぎ”」として、国際レースや国内最高峰のロードレースが多数開催されているほか、通年にわたり県内各地で一般参加レースやサイクルイベントが行われています。近年、観光客のニーズが「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へ変化し、滞在コンテンツの充実が求められている中、本県の多彩な地域資源を肌で感じることのできる自転車による観光周遊は、魅力ある滞在コンテンツとして考えられます。



ジャパンカップサイクルロードレース



うつのみやサイクルピクニック

### 本県における自転車レース・イベントの事例



つくば霞ヶ浦りんりんロード（茨城県）



しまなみ海道サイクリングロード（広島県・愛媛県）

### 全国における自転車を活用した観光周遊の事例

(出典：国土交通省資料)

### ② 課題

▶ 観光誘客の促進に向けて、**地域資源と自転車を組み合わせた観光地域づくりを推進**していく必要があります。

# 人やモノの連携・交流を支える“広域道路”

## 高速道路 | C間の距離が長い

● 高速道路の | C間の平均距離

### ● 東北自動車道

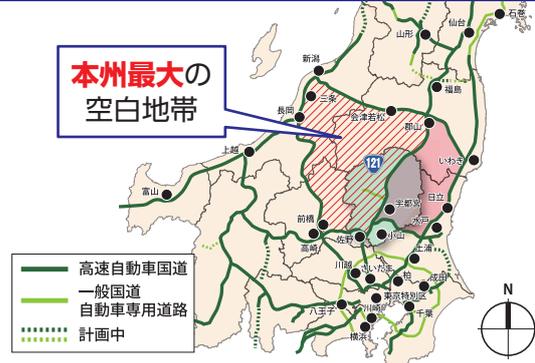
**栃木県 9.5Km**  
埼玉県 4.5Km  
群馬県 6.6Km

### ● 北関東自動車道

**栃木県 9.3Km**  
群馬県 5.1Km  
茨城県 8.1Km

## 高速道路の空白地帯が広い

本州最大の  
空白地帯



## 地域高規格道路も整備が不十分

● 地域高規格道路とは？

高速道路を補完し概ね60km/hで走行可能な規格の高い道路

IC間長大区間(18.9km)が解消



IC間距離長大区間  
(関東地方3番目)

18.8km

北関東自動車道

東北自動車道

常総・宇都宮東部  
連絡道路

茨城西部・宇都宮広域  
連絡道路

日光宇都宮道路

栃木西部・会津南道路

高速道路		
インターチェンジ		(整備中)
地域高規格道路		(整備中)



暫定2車線(3.1km)供用



## 2 河川・砂防

### (1) 令和元年東日本台風による被災

#### ① 現状

近年、本県においても、平成27年関東・東北豪雨や令和元年東日本台風などの豪雨災害が発生し、特に、令和元年東日本台風では、904箇所 of 公共土木施設が被災し、被災箇所の復旧に加えて治水機能を向上させる改良復旧事業もあわせると、復旧に要する事業費は過去最大となりました。

今後の豪雨に備えるため、被災箇所の復旧事業や、改良復旧事業の早期完了に加え、被災を免れた箇所でも、特に橋梁部や屈曲部などの河川の構造上の弱点となる箇所における浸水被害軽減対策や、砂防施設の機能が低下した箇所における土砂流出による被害軽減対策が求められています。



河川の氾濫①（永野川／栃木市）



河川の氾濫②（秋山川／佐野市）



河川の氾濫③（田川／宇都宮市）



土砂崩落（雷電山／宇都宮市）

#### 令和元年東日本台風による被災状況

#### ② 課題

- ▶ 県民の安全・安心を早期に確保するため、令和元年東日本台風による被災箇所の一日も早い復旧や、ハード・ソフト一体となった再度災害の防止に向けた治水対策・土砂災害対策の強化が必要です。

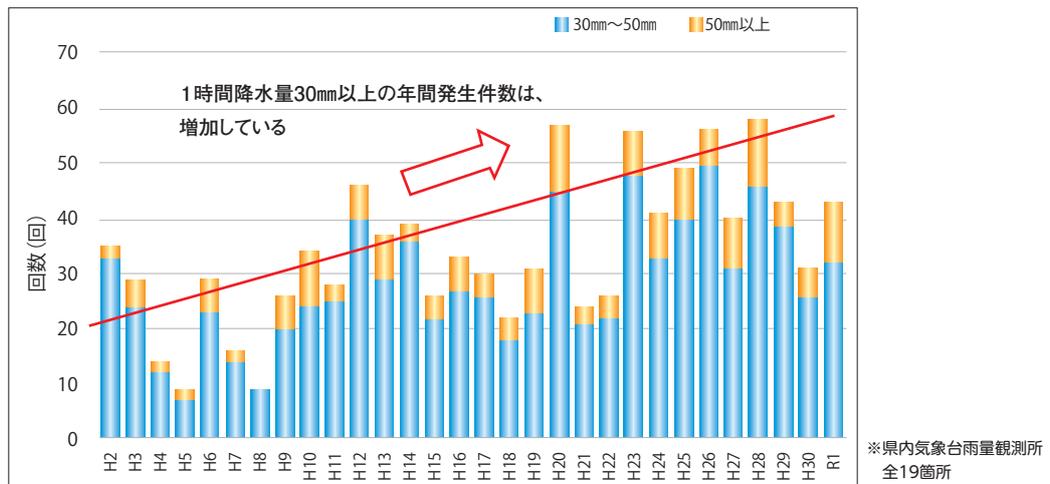
## (2) 気候変動の影響

### ① 現状

地球温暖化の影響に伴い、局地的大雨や集中豪雨が発生する頻度が増加傾向にあり、全国的に毎年のように台風や豪雨などによる水害や土砂災害が頻発する中、今後も豪雨災害の発生リスクの高まりが懸念されます。

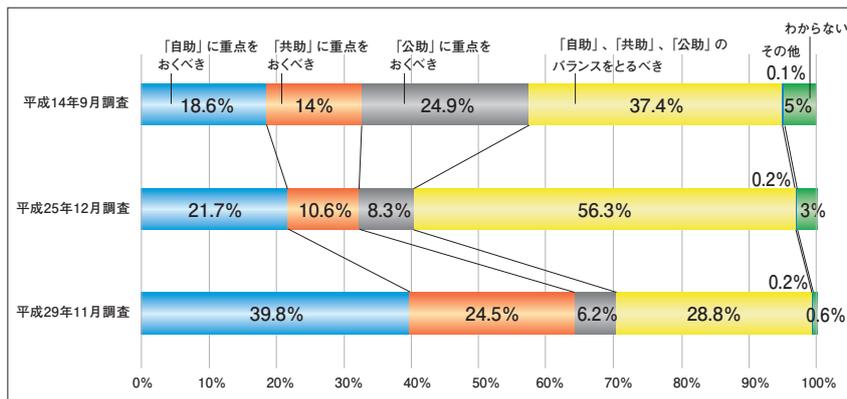
これまで、社会全体でハード・ソフト一体となった防災・減災対策に取り組む「水防災意識社会」の再構築を進め、一人ひとりが命を守る行動をとることが重要であるという意識が高まっています。

さらに、近年の豪雨災害による甚大な被害を踏まえると、これまでの取組を一步進め、行政、民間、県民一人ひとりの意識や行動に加え、経済活動や様々な事業にも防災・減災を考慮することが当たり前となる社会の実現が求められています。



県内における時間30mm以上の降雨回数

出典：気象庁の気象データを加工して県土整備部が作成



重点をおくべき防災対策（自助・共助・公助）

出典：世論調査（内閣府）を加工して県土整備部が作成

### ② 課題

- ▶ 頻発・激甚化する豪雨災害による被害の防止・最小化のためには、**計画的な河川・砂防施設等の整備を進めていく必要があります。**
- ▶ 河川・砂防施設等の管理者の取組に加えて、**流域全体のあらゆる関係者が、主体的に治水に取り組む社会を構築する必要があります。**

### 3 まちづくり

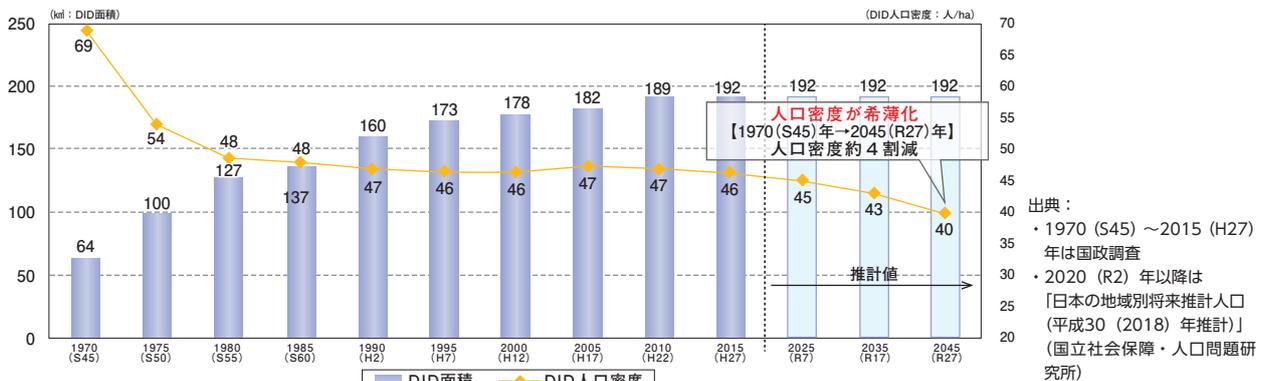
#### (1) 都市

##### ① 現状

本県では、平成17（2005）年の202万人をピークに人口減少に転じる一方、65歳以上の高齢者の割合は年々増加しており、平成27（2015）年の26%から令和27（2045）年には37%にまで増加し、およそ10人に4人が高齢者になると推計されています。

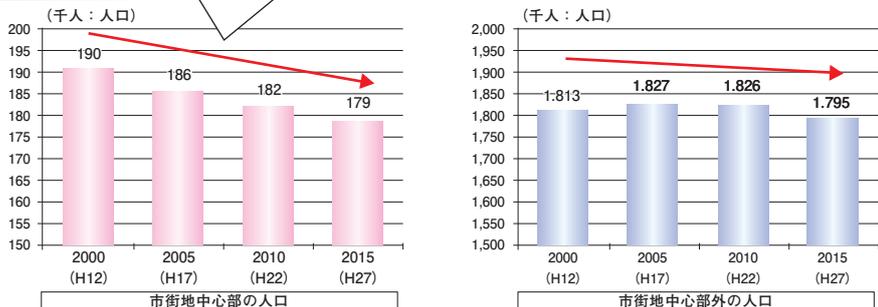
現状の都市のまま、人口減少や高齢化が進行した場合、市街地においては、令和27（2045）年の人口密度が昭和45（1970）年に比べ約4割低下することが予測されています。このような人口密度の希薄化は、日常生活に必要な施設（店舗、医療機関、学校等）利用者の減少による施設撤退等を余儀なくさせ、中心市街地の魅力や活力の低下をはじめ、空き家や空き地等の低未利用地がランダムに発生する『都市のスポンジ化』の進行を招き、都市機能の維持が困難となることが懸念されます。

また、中山間地域のみならず市街地においても、65歳以上の高齢者が半数以上を占める集落の増加などにより、地域コミュニティの維持が困難となる地域が一層増加することが懸念されます。



本県のDID面積と人口密度の推移

市街地中心部の人口が減少【2000(H12)～2015(H27)】  
 市街地中心部外は2%の減少に対し、市街地中心部における人口は6%減少



本県の市街地中心部内外の人口の推移

##### ② 課題

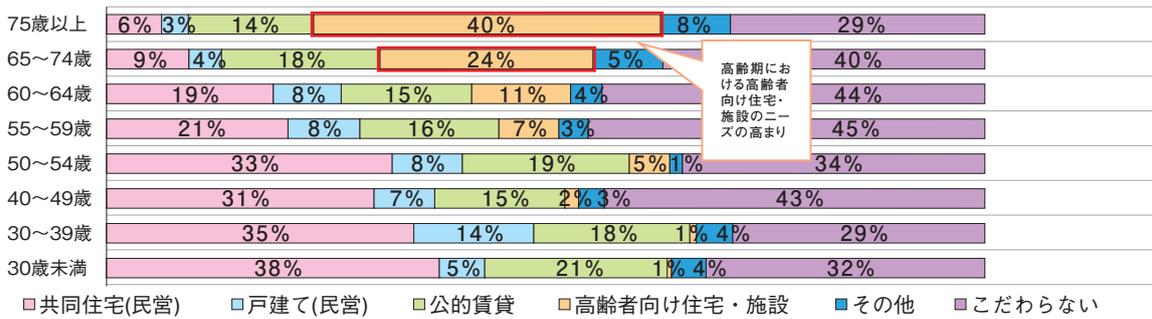
▶ 地域の特性に応じた機能が集積したコンパクトな拠点を形成するとともに、それぞれの拠点間をネットワークで結ぶことにより、将来にわたり日常生活に必要なサービスを確保し、持続可能でにぎわいのある誰もが暮らしやすい‘まち’をつくる必要があります。

## (2) 住まい

### ① 現状

高齢化の進行に伴い、高齢者の単独世帯や夫婦のみの世帯が増加する中、持家住宅だけでなく、安否確認や生活相談等の生活支援がある住宅への住み替えなど、高齢期における居住ニーズが多様化しています。

また、高齢者のほか、低額所得者、障害者、外国人などが、民間賃貸住宅へ入居する際に、家賃滞納や孤独死、住民との協調性などへの不安から敬遠される現状があります。



家計主の年齢別の住み替え後の居住形態の意向 (全国)  
(借家 (施設を含む) への住み替え意向)

出典：「平成30年住生活総合調査」(国土交通省)

### ② 課題

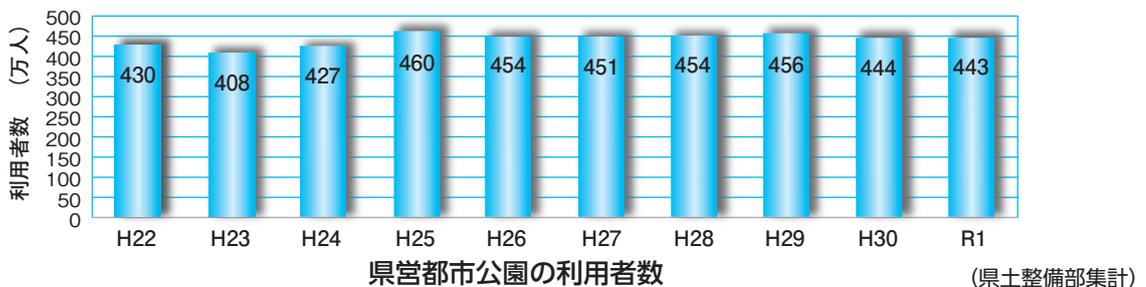
▶ 多様化している居住ニーズに対応できるよう、誰もが安心して暮らせる住まいの確保が必要です。

## (3) 都市公園

### ① 現状

都市公園は、防災、健康・レクリエーション、さらには子育て・教育など、様々な機能を担っており、本県の県民一人あたりの都市公園面積は14.6㎡(全国平均10.6㎡)と全国的に見ても高い水準にあります。

一方で、9つの県営都市公園の利用者数は、平成23(2011)年の東日本大震災発生による落ち込みから回復して以降、450万人前後で推移しています。また、各公園が供用開始から20～50年経過して施設の老朽化が顕在化しつつあるほか、時代が変化する中で施設の新鮮味が失われつつあります。



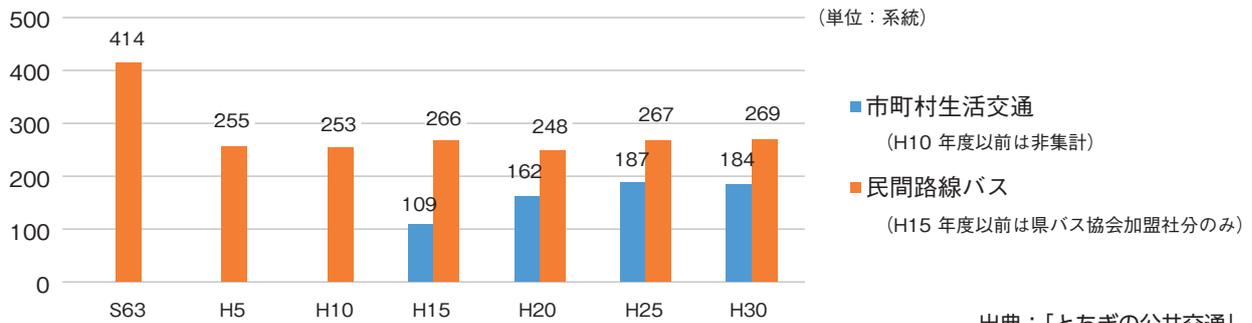
### ② 課題

▶ 多様化する利用者ニーズに応じていくため、民間活力を十分に活用しながら、都市公園の魅力向上を図ることが必要です。

## 4 公共交通

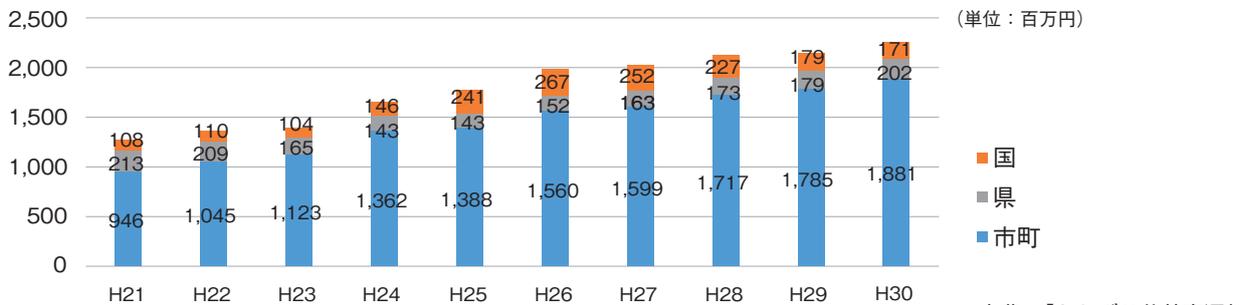
### ① 現状

本県は、千人あたりの自動車保有台数が全国5位であるなど、移動手段を自動車に大きく依存しています。バス利用者の減少によって民間バス路線の統廃合が進む一方で、それを市町のコミュニティバスやデマンド交通で補完している状況であり、令和元（2019）年度時点の公共交通の人口カバー率\*は、92.7%と高い水準にあります。



県内における路線バス等系統数の推移

一方で、生活交通の維持に対する公費負担額は増加傾向にあり、また、バス事業者においては運転手の不足等の課題を抱えるなど、今後、地域によっては公共交通ネットワークの確保が困難になる事態も懸念されています。



県内の生活交通運行に係る公費負担額の推移

高齢化の進行や運転免許証の自主返納者の増加等により、高齢者をはじめとする地域住民の日常生活における移動手段の確保の必要性はさらに高まっています。また、国内外からの観光客の周遊促進、地球温暖化に対する環境負荷の低減など、様々な観点からも、公共交通に求められる役割は高まっている状況です。

### ② 課題

▶ 高齢者をはじめ、誰もが安心して快適に暮らし、社会活動が営めるよう、**地域の実情に応じた公共交通サービスの確保・充実**に取り組むことが必要です。

\* 総人口のうち以下の公共交通利用圏内における人口の割合をいう。  
(鉄道・・・鉄道駅半径1.5km圏域、バス・・・バス路線半径300m圏域、デマンド交通・・・運行範囲)

## 第1部

# 県土づくりの現状と課題

## Ⅱ 横断的視点

# 1 強靱化、防災・減災

## ① 現状

本県においても、近年では、平成27年9月関東・東北豪雨や令和元年東日本台風などの大規模自然災害が、県民の生命・財産に大きな被害をもたらしました。また、社会資本の老朽化も適切な対応をしなければ負担の増大のみならず、社会経済システムが機能不全に陥るおそれがあります。

このような中、国では老朽化対策やデジタル技術の活用などを新たな柱に加えた「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」をスタートし、令和7（2025）年度までの5か年で、全国的に強靱化に向けた対策を集中的・重点的に推進することとしています。

## ② 課題

- ▶ 県民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持するため、関係機関と連携しながら、**強くしなやかな県土づくりに向けた取組の加速化・深化**を図っていく必要があります。



過去の自然災害による被災状況  
(上：令和元年東日本台風、下：東日本大震災)

# 2 社会資本の老朽化

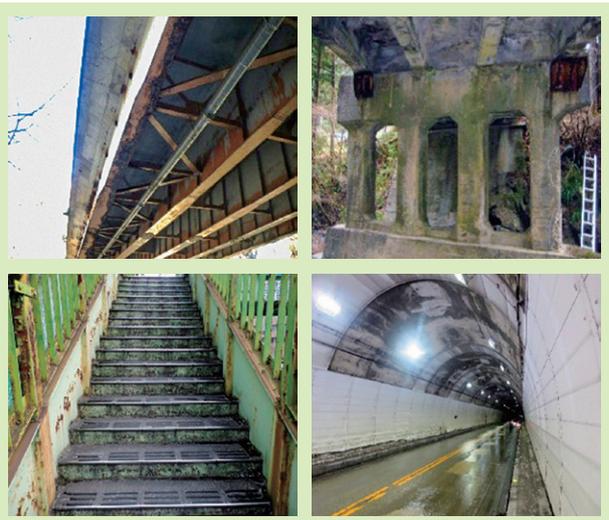
## ① 現状

道路や河川など公共土木施設は高度成長期以降に整備したものが多く、今後、建設から50年以上経過する施設の割合は加速度的に増加する見込みであり、施設の維持管理費用のさらなる増大や、老朽化に起因する事故発生も懸念されています。

持続可能な社会資本の維持管理体制を構築していくためには、施設の劣化状況や利用状況等を踏まえて、効果的な修繕等を計画的に実施していくことが求められています。

## ② 課題

- ▶ 老朽化が進む社会資本の機能を適切に確保していくため、事後保全から予防保全への本格的な転換や新技術の活用などにより、**より計画的・効率的に長寿命化対策を推進**していく必要があります。



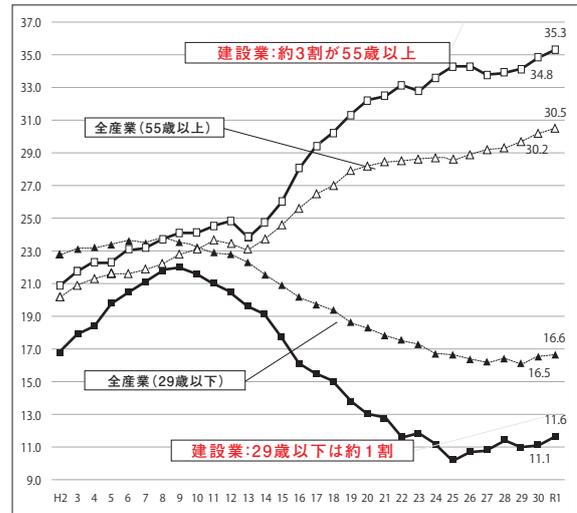
公共土木施設の老朽化状況

### 3 多様な主体との協働

#### ① 現状

公共事業を進める上では、分かりやすく積極的な情報発信に努め、公共事業に対する理解と協力を得ながら、県民とともに県土づくりを進める体制を構築していくことが重要です。

また、インフラの整備・保全をともに支える建設業の就業者は高齢化が進んでいることに加え、建設業は「きつい」、「汚い」、「危険」のイメージが強く、将来の担い手の確保が厳しい状況にあることから、若者や女性などが働きやすい環境を整えていくことが求められています。



建設業就業者の推移  
(出典：国土交通省資料)

#### ② 課題

- ▶ 公共事業の透明性を確保し、説明責任を果たしながら効果的・効率的な事業の執行に努めるとともに、「地域の守り手」となる建設業への支援を行うなど、**多様な主体とともに県土づくりを推進**していく必要があります。

### 4 Society5.0の実現

#### ① 現状

人口減少や少子高齢化の進行に伴い、産業や地域づくりなど様々な分野における担い手の不足、交通弱者の増加など、様々な社会的課題が顕在化しています。

こうした課題を解決するためには、AIやIoTなどの未来技術が生活の中で身近なものとして活用され、モノやサービスの生産性・利便性を向上させることにより、経済発展と地域課題の解決を両立することができる社会 (**Society5.0**) の実現を目指していくことが重要になっています。



「Society5.0による人間中心の社会」  
(出典：内閣府資料)

#### ② 課題

- ▶ 県土づくりにおいても、未来技術を積極的に活用し、**社会資本や公共サービスの変革に向けた取組を積極的に推進**していく必要があります。

## 5 SDGsの達成

### ① 現状

SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標) は、世界が直面する経済、社会、環境の広範な課題を統合的に開発することを目指し、平成27(2015)年の国連サミットにおいて採択されました。令和12(2030)年を達成年限とし、先進国と開発途上国がともに取り組むべき世界共通の目標となっています。国の実施方針においては、「持

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



続可能で強靱な国土と質の高いインフラの整備」が優先課題の1つとして掲げられており、戦略的な社会資本の整備や、誰もが安心して暮らせるまちづくり等の取組を重点的に進めることとしています。

また、各国政府による取組だけでは目標の達成が困難であるため、地方自治体、企業、NPO、個人一人ひとりに至るまで、全ての人の行動が求められている点が、SDGsの大きな特徴になっています。

### ② 課題

- ▶ 目標達成に向けては、SDGsに対する理解を深め、県民、企業、市町等のあらゆる主体とともに、**SDGsの理念を踏まえた取組を推進**していく必要があります。

## 6 「新たな日常」の実現

### ① 現状

新型コロナウイルス感染症の急速な感染拡大は、私たちのこれまでの価値観や生活スタイルに大きな変化をもたらしました。例えば、公共交通では、民間路線バス、第三セクター鉄道等の利用者が大幅に減少し、各事業者の経営状況に極めて大きな影響が出ています。今後は、ウイルスの感染拡大防止を図りつつ、地域住民の日常生活等の移動手段を確保していく必要があります。

ウイルスとの共存が求められる社会において、感染拡大防止と経済活動を両立していくためには、これまでとは異なる常識や価値観を受け入れ、一人ひとりが「新しい生活様式」を実践していくことが求められており、県土づくりにおいても、コロナ後を見据えながら「新たな日常」の視点を積極的に取り入れていくことが重要になっています。



### ② 課題

- ▶ 社会・経済のリモート化など、これまでの常識や行動様式にとらわれない活動や意識・価値観の変化等を契機とした「**新たな日常**」の実現に向けた取組を推進していく必要があります。