

第6回 栃木県道路施策検討有識者懇談会

議事概要

1 日時

令和8(2026)年8月28日(金) 10:00～11:30

2 場所

栃木県庁 本館9階・会議室3

3 出席者

【委員】

根本敏則委員(座長)

梅澤啓子委員、三浦崇委員、末武義崇委員、清木隆文委員

【アドバイザー】

国土交通省関東地方整備局宇都宮国道事務所 大嶋精一所長

【県】

県土整備部次長、交通政策課主幹、道路整備課長補佐(総括)、道路保全課長補佐(総括)、都市整備課長補佐(総括)、道路公社

4 議事

(1) とちぎ道づくりプログラムの改定について

【資料1】に基づき事務局から内容を説明し、その後、意見交換を行った。

(清木委員)

- ・ 千葉県での豪雨災害では、内水氾濫で窪地の部分に水が溜まってしまい、多くの被害が出た。どこが窪地で水が溜まってしまいか等の新たな視点で対策を検討する必要がある。

(事務局)

- ・ アンダーパスについては対策を実施しているところであるが、通常の道路においても危険箇所を事前に把握し、本プログラムの事業に位置付けていきたい。

(三浦委員)

- ・ 緊急輸送道路の整備等のハード面の整備だけでなく、あわせてソフト面の対策も検討していく必要があると考える。

(末武委員)

- ・ 豪雨の際に危険な箇所を事前に把握しておくことが必要であり、例えば、ドローン測量データをホームページに公表する等、情報技術を活用して対策を検討していただき

たい。

(事務局)

- ・ 宇都宮国道事務所では、3次元点群データを活用した道路台帳により道路のサグ部を把握し、大雨時には重点的なパトロールを実施していると伺っている。栃木県としても、将来的には3次元点群データの活用により、事前に冠水リスク箇所を把握できるよう検討していきたい。
- ・ また、栃木県全域の点群データを取得し、3次元地形データを作成している。まずは県管理河川の浸水想定区域における浸水状況を明確化し、避難行動の参考となるよう活用を図っていきたい。
- ・ このほか、主に市町村の取組として、内水浸水想定区域を設定したうえでハザードマップの作成を進めている。これらは市街地における下水道対策の一環として実施しているものであり、今後も着実に取組を推進していきたい。

(三浦委員)

- ・ 点群データは災害時の備えだけでなく、効率的な保全や雨が降ったときの浸水状況のシミュレーションなどにも活用が期待できる。今後はデータの蓄積に加え、活用の幅を広げていただきたい。

(末武委員)

- ・ 基本方針1に海外というキーワードがあるが、現在の資料では海外との結びつきが分かりにくい。栃木県の道路整備がどのように海外と結びつくのか分かりやすく情報発信した方が良いと考える。

(事務局)

- ・ 空港や港湾につながる広域的な道路整備を想定しており、資料の見せ方を工夫したい。

(末武委員)

- ・ G Xの取り組みとして、工事発注における総合評価の際にG Xの視点も取り入れて評価することで、全体的なG X推進につながると考える。

(事務局)

- ・ G Xに積極的に取り組む企業は適切に評価されるべきであり、総合評価での加点なども有効と考える。今後、技術管理課等の関係部署と連携しながらG Xの推進に取り組んでいく。

(梅澤委員)

- ・ 県と市町との連携はどのようになっているのか伺いたい。例えば、河川内に樹木が繁茂しているとき、どこへ連絡すればよいか教えていただきたい。

（事務局）

- ・ 県は一級河川を管理しており、市町は一級河川以外の普通河川等を管理している。
- ・ 管理者がわからない場合は市役所か土木事務所に連絡していただければ対応する。

（根本委員（座長））

- ・ 強靱化の計画には避難所までの「ラストワンマイル」の整備が位置付けられているが、避難所に接続する道路は、市町村道である場合が多いと想定される。
- ・ 全てを 10 年間で実施することは現実的には難しいと思うので、10 年間でどの程度の整備が実現できるか分かるように記載することが必要であり、計画策定に当たっては、市町村との連携を図ることが重要である。
- ・ 千葉県における豪雨災害では、想定を上回る被害が発生し、多数の車両が水没するなど大きな影響が生じた。
- ・ こうした災害を教訓とし、ハード対策だけでなく、危険箇所への進入を抑制する情報発信などのソフト対策も重要であるため、計画に取り込むことも良いと考える。

（２）有料道路の現状について

【資料２】に基づき事務局から内容を説明し、その後、意見交換を行った。

（清木委員）

- ・ 日光宇都宮道路は観光で利用する方や日常的に利用する地域住民の方もいると思うが、地域住民が有料道路を利用する代わりに周辺の一般道を利用することで、移動時間の増加や渋滞が発生するようであれば、本末転倒になる可能性がある。
- ・ 観光で利用する方については、より負担を求めても良いと考えており、利用者の特性に応じた料金体系ができれば、収益も上がると考える。
- ・ こうした観光利用と日常利用の棲み分けについて、どのように考えているのか伺いたい。

（事務局）

- ・ 一般道の状況から説明すると、日光宇都宮道路に平行している国道 119 号の交通量は、大沢 IC 付近で約 1 % 程度増加しているが、渋滞等は発生していない状況である。国道 119 号では、これまでも渋滞対策を実施しているので、その効果も考えられる。
- ・ 一方、観光面でいうとゴールデンウィークだけの交通量で比較すると、約 9 % 程度減少ということで減少率は低い状況であった。
- ・ いずれの交通量も、まだ 7 月までの変化なので、今後の交通量の推移を確認しながら判断していきたい。

（末武委員）

- ・ 日光宇都宮道路の管理・運営のあり方の検討時には想定されていなかったイラン戦争

の影響によるガソリン代の高騰があったが、そのような外部要因がなければ交通量の減少幅はさらに少なかった可能性がある。

- ・ 値上げは利用者にとって歓迎されるものではないが、今回の値上げを総合的に評価すると良好な結果と考える。

(三浦委員)

- ・ 閑散期割引や ETC 時間帯割引も廃止しているが、時間帯や曜日等で利用状況の変化に影響があれば教えていただきたい。

(事務局)

- ・ 今後の集計で分析していく。

(根本委員（座長）)

- ・ 料金改定後の交通量の推移等は、概ね事務局が想定していたとおりの結果となり、料金収入も増加したということで、まずは良好な結果であったと考える。
- ・ 料金は約 4 割値上げたなか、交通量は約 1 割減にとどまっていることから、収入増につながったものとする。
- ・ 料金改定後においても NEXCO の高速道路の料金よりも安い金額である。
- ・ 道路の老朽化が進み、維持管理や修繕に要する費用は増加している。
- ・ 割引の効果については、分析することが必要であり、NEXCO では各種割引があるが、収入増加にはつながっていない。
- ・ 近年は人件費や資材価格の上昇もあり、NEXCO も割引を廃止・見直しの方向で検討中であるとともに、値上げの議論も始まっている。
- ・ 今後も日光宇都宮道路やさつきロードの交通状況等を継続的に分析し、その結果について本懇談会に報告していただきたい。

(3) その他

- ・ 特になし

—以上—