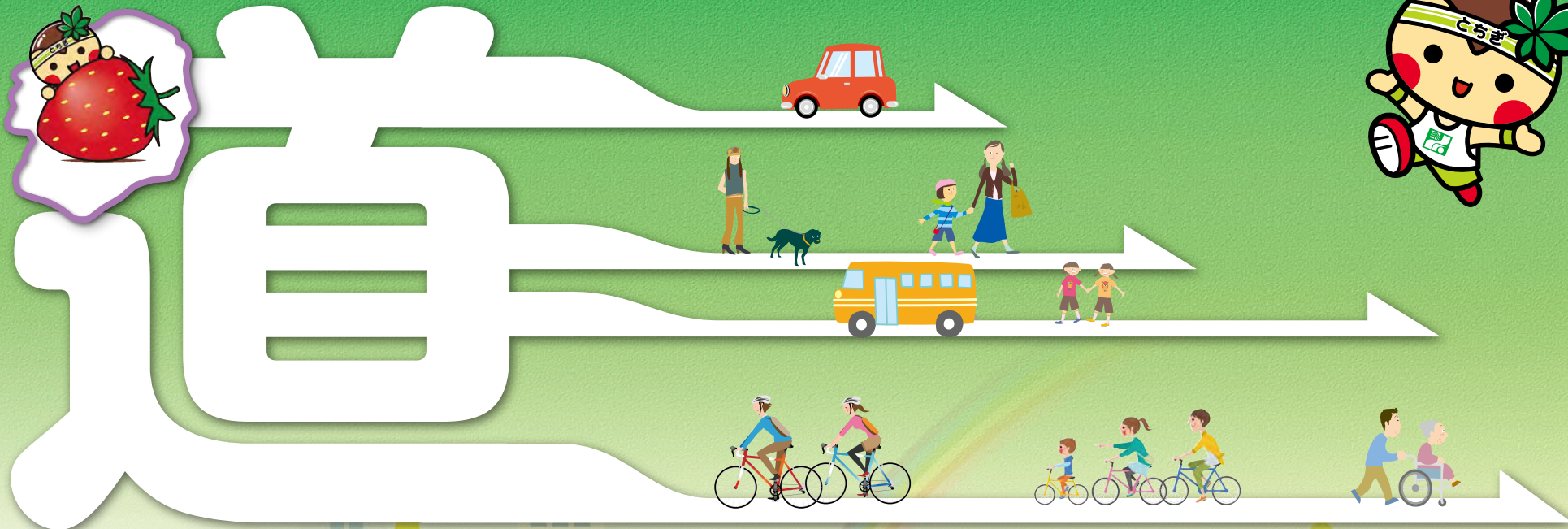


# とちぎの

栃木県2024  
とちぎの未来を築く県土づくり

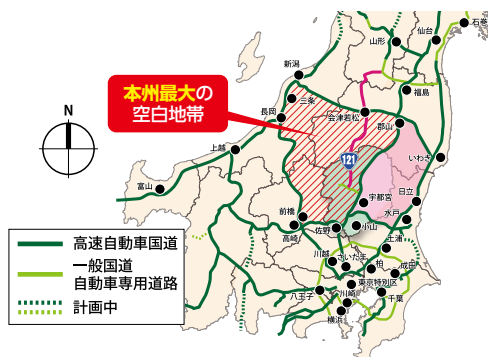


**TOCHIGI ROAD NETWORK  
BOOKLET**

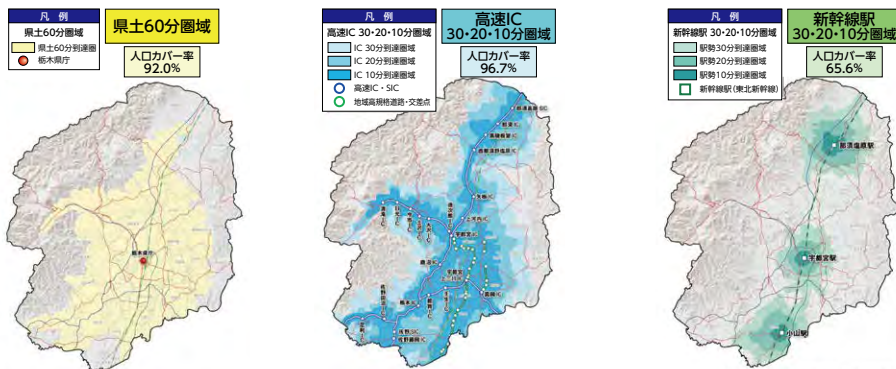
## (1) 広域道路ネットワーク

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道や北関東道を中心に、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が、主軸を補完する広域道路の整備が不十分であり、ネットワーク全体としての機能が十分発揮できていない状況です。

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。



### 3種類圏域図



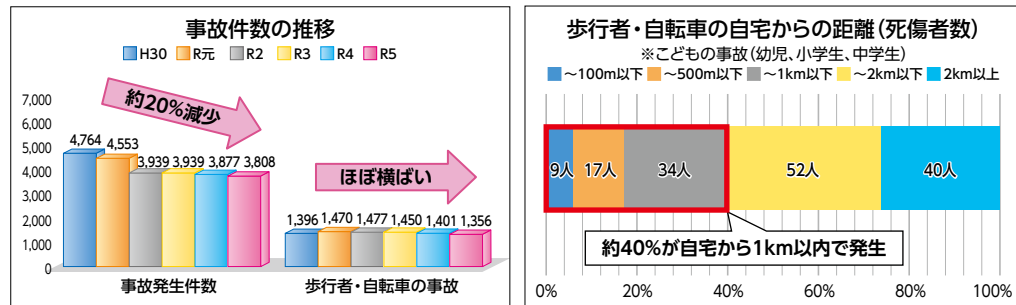
出典：旅行速度データ(ETC2.0データ2019年4月)

## (2) 交通事故

近年、県内の交通事故の発生件数は減少傾向にあります。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、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。

道路の利用状況の変化を的確にとらえ、誰もが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。



出典：「とちぎ」の交通事故(令和5年中栃木県警察本部)を加工して県土整備部が作成

## (3) 交通渋滞

県内観光地においては、行楽シーズンを中心に交通渋滞が発生しており、観光地としての魅力向上を図るため、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**する必要があります。

また、県内の幹線道路においては、通勤時間帯を中心に交通渋滞が発生する箇所が多く、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。

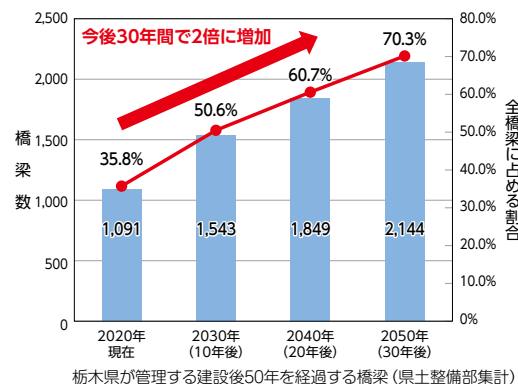


観光地の渋滞状況(国道119号 日光市)

## (4) 道路管理

橋梁やトンネル等の道路施設は、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、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**していくことが必要です。

また、豪雨災害の頻発・激甚化を踏まえると、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**していくことが必要です。



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)

## (5) 自転車

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、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**していくことが必要です。



ジャパンカップサイクルロードレース(宇都宮市)



くもとち2023(栃木県東部)

## とちぎの道路・交通ビジョン2021

本県の持続可能な交通ネットワークの構築に当たっては、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、インフラの老朽化や公共交通の維持など様々な課題への対応が求められる中で、**県民が豊かに暮らせる環境づくりや県内産業・観光の持続的な成長・発展**、更には**災害に強い国土の構築**を実現していくことが必要です。

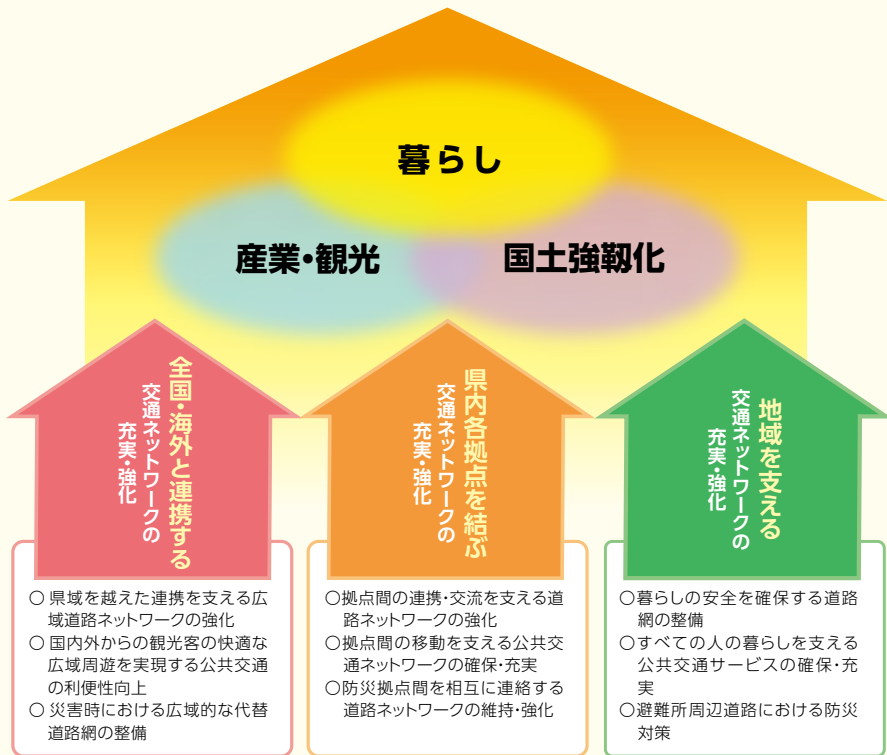
そこで、本ビジョンでは、**目指す将来像を**

**「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」**

として掲げます。

将来像の実現に当たっては、「県土60分構想」の理念を基本とし、「**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**と連携の促進に向けて**広域道路ネットワークのミッシングリンク**や**空白地帯の解消**、**公共交通の利便性向上**など各種施策を推進します。

**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**

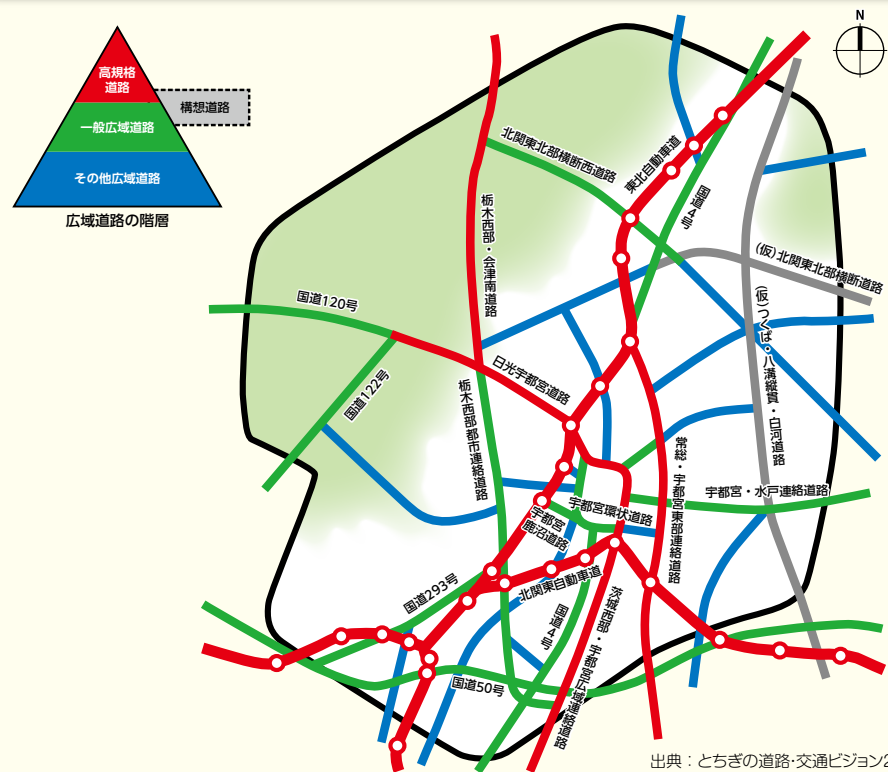


## 広域道路交通計画

栃木県では、交通基盤等を軸に、人、モノ、情報、産業、文化などが活発に交流し、これを通して有機的な連携が図られる地域の連なりを「**コリドー**ル」と呼び、そのネットワーク形成を進めてきました。また、県内各地域と県庁を60分以内での連絡を目指す「**県土60分構想**」に基づき、その実現に向けて広域道路ネットワークの整備を進めてきました。今後も、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**など、県内はもとより**県域を越えて全国・海外と一層連携**するとともに、**国土強靱化を推進**するため**広域道路ネットワークの充実・強化**を図ります。

### 21世紀中頃を見据えた、とちぎの広域道路ネットワーク

- 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・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。また、自動車専用道路もしくは同等の高い規格を有し、概ね60km/h以上のサービス速度を提供できる道路
- 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。また、広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、概ね40km/h以上のサービス速度を提供できる道路
- 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



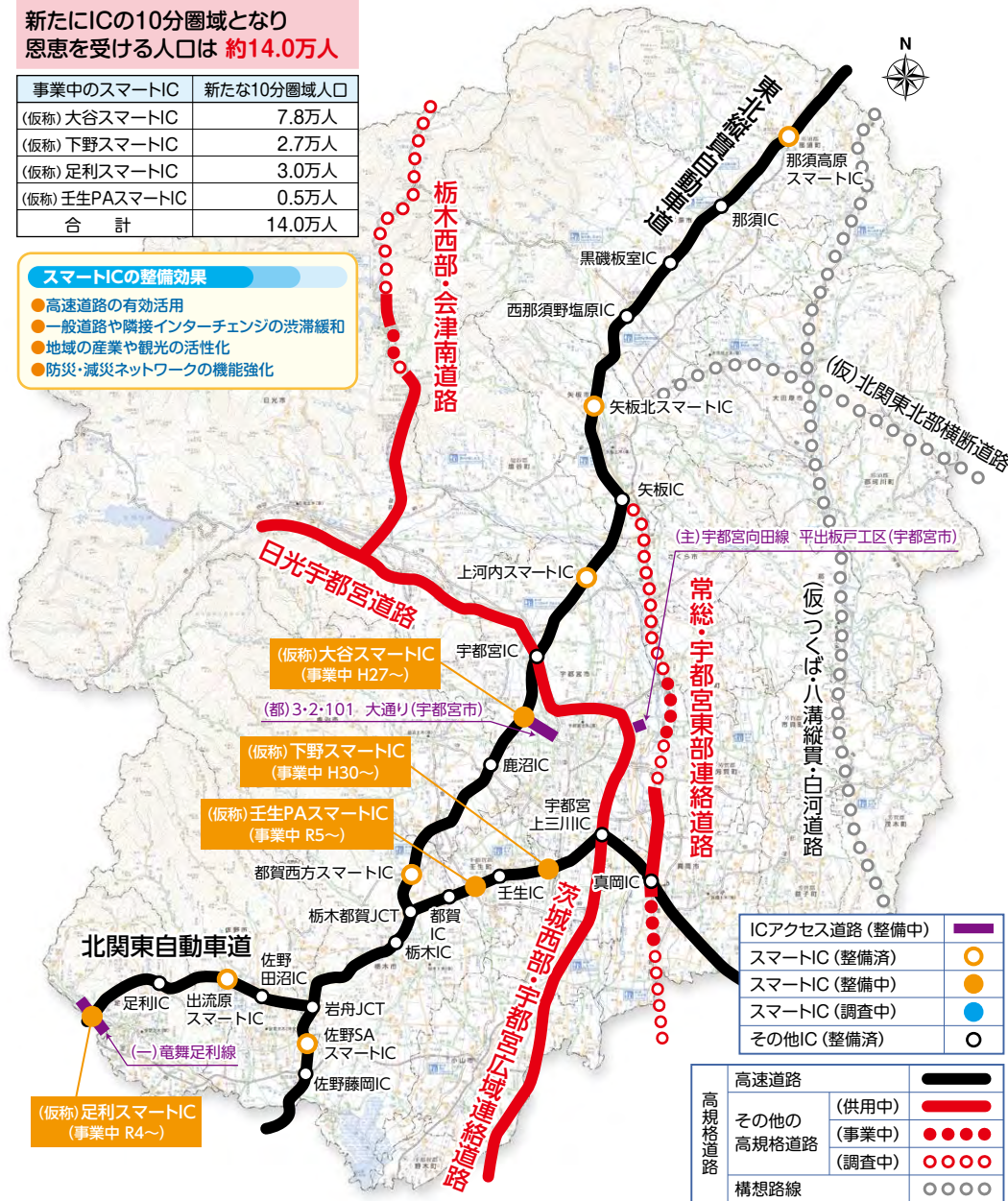
出典：とちぎの道路・交通ビジョン2021

# (1) 成長を支える広域道路ネットワークの充実強化

新たにICの10分圏域となり  
恩恵を受ける人口は **約14.0万人**

事業中のスマートIC	新たな10分圏域人口
(仮称)大谷スマートIC	7.8万人
(仮称)下野スマートIC	2.7万人
(仮称)足利スマートIC	3.0万人
(仮称)壬生PASmartIC	0.5万人
合計	14.0万人

- スマートICの整備効果**
- 高速道路の有効活用
  - 一般道路や隣接インターチェンジの渋滞緩和
  - 地域の産業や観光の活性化
  - 防災・減災ネットワークの機能強化



ICアクセス道路 (整備中)	■
スマートIC (整備済)	●
スマートIC (整備中)	●
スマートIC (調査中)	●
その他IC (整備済)	○

高速道路	■
その他の高規格道路	■
構想路線	○

【高規格道路】：高速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・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(令和3年に全国各ブロック毎に策定した「新広域道路交通計画」において指定)

## 高規格道路の充実・強化

### 高規格道路の整備

栃木県では「茨城西部・宇都宮広域連絡道路」「常総・宇都宮東部連絡道路」「日光宇都宮道路」「栃木西部・会津南道路」の4路線が**高規格道路**に位置付けられています。

### スマートIC及びアクセス道路の整備

高速道路が持つ多様な機能を十分に発揮させるためには、**スマートICの整備**によるインターチェンジ間の長大区間解消、地域高規格道路やスマートインターチェンジへ**アクセスする道路の整備**等が必要です。

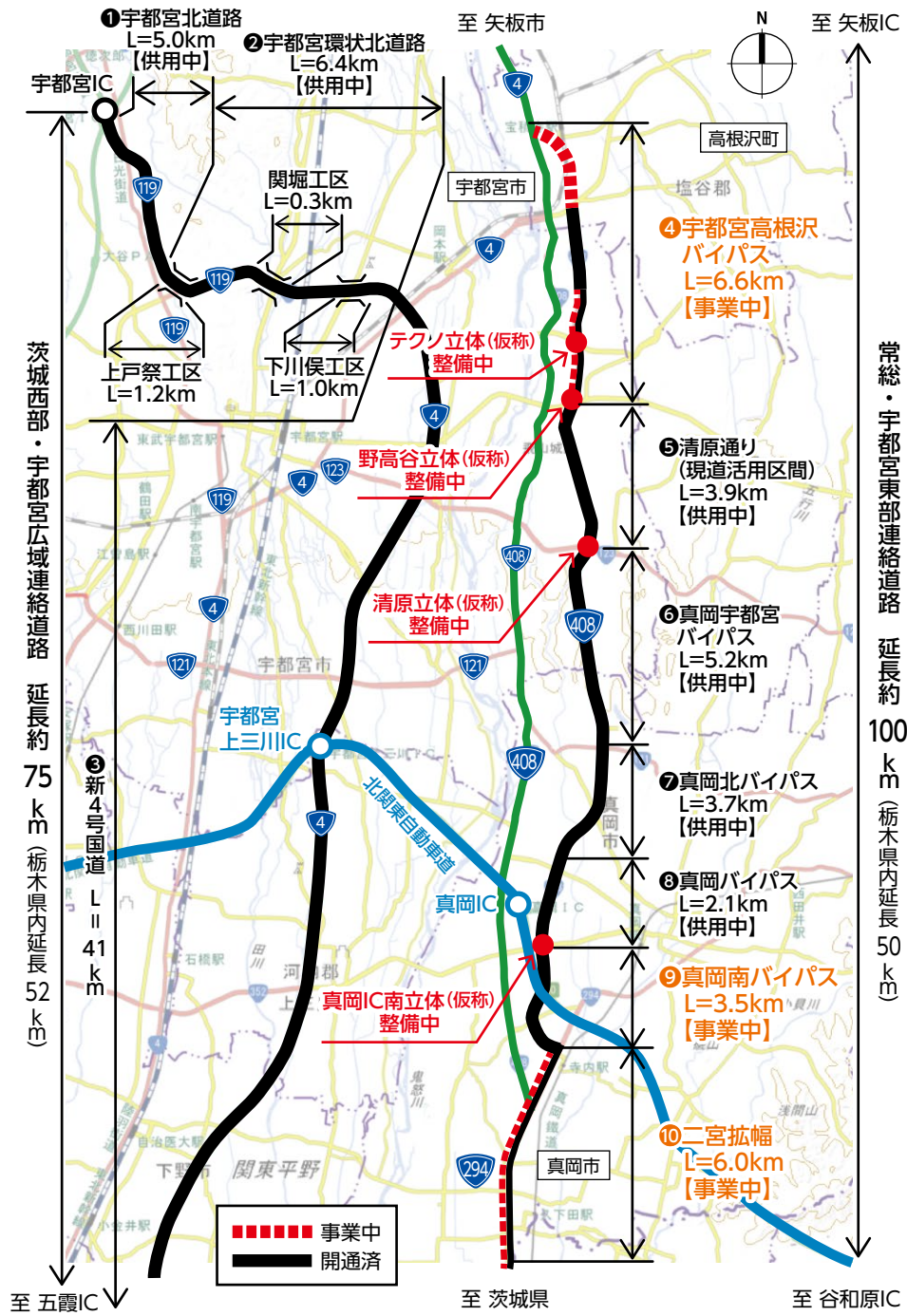


下野スマートIC (完成予想図) (2018年～事業中)



都賀西方スマートIC (2023.9 供用開始)

# (1) 成長を支える広域道路ネットワークの充実強化



### 栃木県経済の中枢を支える「茨城西部・宇都宮広域連絡道路」

起点	首都圏中央連絡自動車道五霞IC (茨城県猿島郡五霞町)
終点	東北縦貫自動車道宇都宮IC (栃木県宇都宮市)
延長	75km (栃木県内延長52km)

#### ① 国道119号 宇都宮北道路 (L=5.0km: 供用中)

宇都宮環状道路と東北縦貫自動車道日光宇都宮道路、宇都宮ICを直結  
宇都宮市の産業経済を支える交通の核となる宇都宮環状道路と東北道宇都宮ICを直結し、人口約52万人を擁する北関東最大都市に相応しい高速利便性・定時性を確保します。

#### ② 国道119号 宇都宮環状北道路 (L=6.4km: 供用中)

#### 宇都宮環状道路の交通円滑化

宇都宮北道路と連携し、東北道宇都宮ICへの広域交通のアクセス強化の他、宇都宮環状道路の交通の円滑化を図り、地域産業の活性化や広域的な交通・連携を促進します。



#### ③ 新4号国道 (L=41km (栃木県内): 供用中)

#### 宇都宮・小山両地区を強力に連携

県内の産業の中心である宇都宮地区と、小山地区を強力に連携するとともに、圏央道へのアクセス強化による観光及び産業活動を支援します。

### 先導的生産技術の世界へ送り出す「常総・宇都宮東部連絡道路」

起点	常磐自動車道谷和原IC (茨城県つくばみらい市)
終点	東北縦貫自動車道矢板IC (栃木県矢板市)
延長	100km (栃木県内延長50km)

#### 宇都宮地区と芳賀地区の高度技術産業拠点の連携を強化

国道408号の各バイパスと連携し、沿線工業団地群の製品輸送の利便性を向上させるとともに、宇都宮地区と芳賀地区の高度技術産業拠点の連携を強化し、栃木県の産業活動を支援します。



- ④ 国道408号宇都宮高根沢バイパス (L=6.6km: 事業中)
- ⑤ (都) 3・3・107 清原通り (L=3.9km: 供用中)
- ⑥ 国道408号 真岡宇都宮バイパス (L=5.2km: 供用中)
- ⑦ 国道408号 真岡北バイパス (L=3.7km: 供用中)
- ⑧ 国道408号 真岡バイパス (L=2.1km: 供用中)
- ⑨ 国道408号 真岡南バイパス (L=3.5km: 事業中)
- ⑩ 国道294号 二宮拡幅 (L=6.0km: 事業中)

#### 連担する工業団地と北関東自動車道真岡ICを連絡

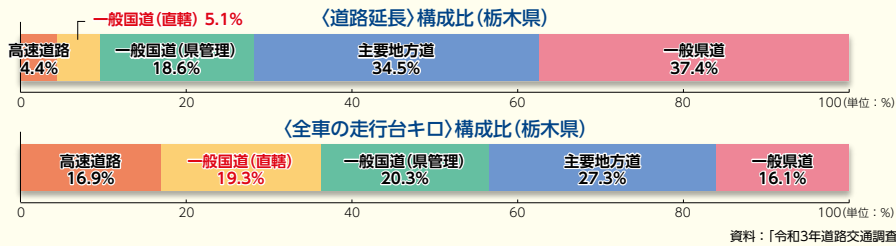
沿線の真岡第1～第5工業団地や内陸最大級の工業団地である清原工業団地から、北関東道真岡ICへのアクセスを強化し、製品輸送の利便性を向上させます。

# 直轄国道の機能強化

## 重要な役割を担う直轄国道

直轄国道の4号と50号は、延長では栃木県内幹線道路の約5%ですが、交通量では約19%を分担しています。

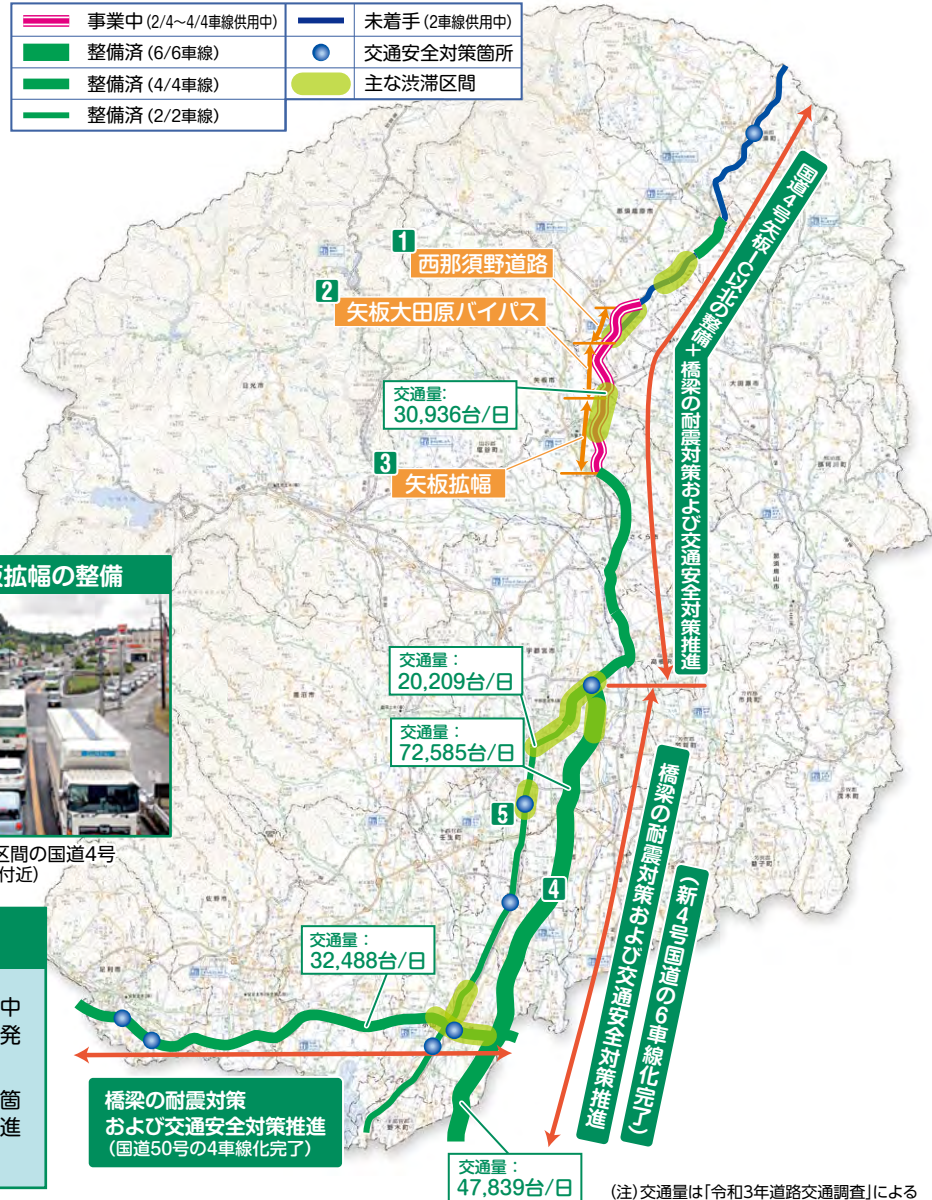
### 道路種別ごとの交通分担率 (走行台キロ分担率)



## 直轄国道の整備

凡例 (令和3年度末現在)

事業中 (2/4~4/4車線供用中)	未着手 (2車線供用中)
整備済 (6/6車線)	交通安全対策箇所
整備済 (4/4車線)	主な渋滞区間
整備済 (2/2車線)	



那須塩原市西富山地区の施工状況



沿道に住宅が立ち並び混雑する国道4号 (大田原市 上石上付近)



渋滞している未整備区間の国道4号 (矢板市 中付近)



平成25年4月に県内の新4号全区間が6車線化完了



国道4号小山市栗宮地区の通学路安全対策

現4号の強化

- 現4号は、市街地を中心に事故、渋滞が発生しています。
- 事故、渋滞が著しい箇所について対策を進めていきます。

橋梁の耐震対策  
および交通安全対策推進  
(国道50号の4車線化完了)

# 広域的な地域連携強化・国土強靱化

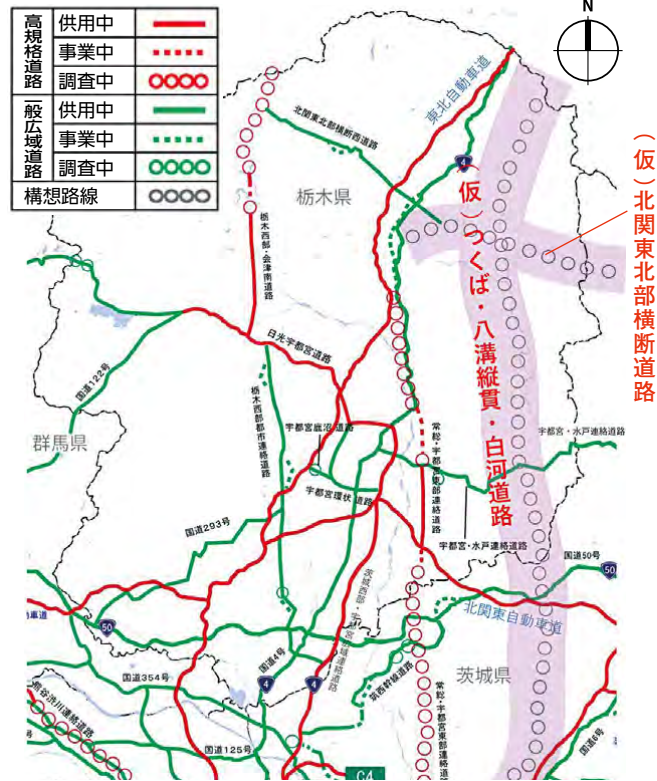
## (仮称)つくば・八溝縦貫・白河道路 (仮称)北関東北部横断道路 について

- (仮称)つくば・八溝縦貫・白河道路は栃木県東部の八溝地域を南北に縦貫し、(仮称)北関東北部横断道路は東西に横断する広域道路の構想であり、県域を越えた連携・交流の促進や国土強靱化に貢献する路線として期待されています。
- 本道路は、栃木県の「とちぎの道路・交通ビジョン2021」や国の「広域道路交通計画」における広域道路ネットワークのうち「構想路線」に位置付けられています。

### ■とちぎの道路・交通ビジョン2021 (栃木県)



### ■関東ブロック 新広域道路交通計画



### 八溝地域とは？

白河市南部から本県の茨城県境を南下し筑波山に至る山地を八溝山地と称することから、県東部を広く表す地名として使われています。



### ■整備により期待される効果

- **国際交流拠点や全国とのネットワーク強化**  
空港(福島・茨城・成田)や港湾(茨城・鹿島)へのアクセス性向上、県域を越えた交流連携の強化、国土強靱化など多様な効果が期待され、平常時・災害時を問わない安定的な人流・物流を支えます。
- **産業振興・地域連携の強化**  
県北・県東地域で盛んな畜産酪農業をはじめとする農業の振興(安定的な供給、飼料の調達)を支えると共に、既存産業団地の分譲促進や新たな企業立地を支援します。
- **周遊観光の支援**  
豊かな自然や観光地など、数多くの地域資源が点在する八溝地域の地域間連携・周遊観光を支援します。

## 広域的な地域連携強化・国土強靱化

### 国道120・121号 について

全国的な広域道路ネットワーク整備の観点から重要な路線のうち、**難易度の高い技術的課題を持つ広域道路の整備については、国と連携した取組が必要です。**



#### 安全で円滑な交通の確保「国道121号」 独鈷沢地区～藤原地区 (L=約14km)

- 国道121号は山形県米沢市を起点に、福島県会津若松市を経由し、栃木県益子町を終点とする、東北地方と関東地方を結ぶ広域幹線道路です。
- 当該区間は、急峻な地形で、異常気象時通行規制区間や特殊通行規制区間があり、防災上の課題が集中しています。
- 落石や狭隘箇所等の箇所を解消し、安全で円滑な交通を確保するとともに、東北地方との連携を強化し、東北自動車道や国道4号の代替機能の強化が必要です。
- このうち、施工の技術的難度が高い区間については、国による直轄権限代行業（日光川治防災）として整備しています。



法面からの落石



川治温泉の道路状況



(国) 121号 藤原地区【被災状況】

#### 産業経済活動等の活性化「国道120号」 金精峠 (L=約6km)

- 国道120号は、栃木県から長野県を結ぶ「日本ロマンチック街道」にも位置付けられ、長野県軽井沢町、群馬県草津町、日光市など主要観光地を結ぶ重要な路線です。
- このうち、栃木・群馬県境に位置する金精峠は、標高1,800mを超える急峻な山岳地帯にあり、冬期は積雪により通行止めを余儀なくされています。
- 地域の産業経済活動等の活性化や、大規模災害時における奥日光地域の孤立を防ぐためにも、通年通行化による機能の強化が必要です。



金精峠の雪崩状況



冬期閉鎖前の金精トンネル



除雪の状況



# 栃木西部都市連絡道路

県西部の主要都市を連携する幹線道路

## 国道121号 ①文挾BP

本路線は、地域間の交流連携を担う広域幹線道路であるとともに、当該路線自体が「日光杉並木街道」として特別史跡と特別天然記念物の二重指定を受けている重要な道路です。

バイパスを整備することで通過交通を転換し、杉並木の生育環境を改善するとともに、安全で円滑な通行を確保し、地域間の交流連携の強化を図ります。

①文挾BP：L=3.5km W=14.5m、R1～事業中

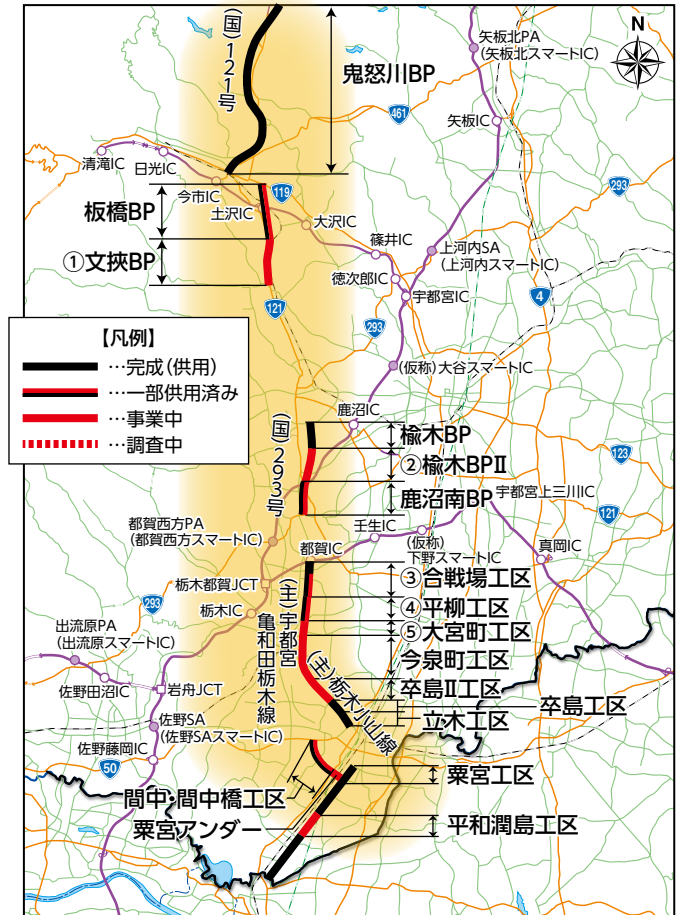


## 国道293号 ②楡木BPⅡ

本路線は茨城県日立市と栃木県足利市を結ぶ幹線道路であり、県西部においては主要都市間を南北に連絡し、広域的な交通を担う道路として重要な路線です。

バイパスを整備することで、鹿沼市街地中心部における国道の路線重用区間(国道121号及び352号)の渋滞解消を図るとともに平常時・災害時を問わず安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保します。

②楡木BPⅡ：L=3.0km、W=22.0m、R2～事業中



## 主要地方道宇都宮亀和田栃木線

### ③合戦場工区、④平柳工区、⑤大宮町工区

本路線は宇都宮市から栃木市を経由し小山市に至る幹線道路ですが、当該区間は交通容量が不足し、慢性的に渋滞が生じています。現在、整備を進める区間は小山市と都賀ICを結ぶ都市計画道路3・3・3小山栃木都賀線の路線上に位置し、安全で円滑な通行を確保するとともに、物流の効率化により産業活動を支援します。

③合戦場工区：L=3.2km、W=25.0m、R2～事業中(4車線化)

④平柳工区：L=1.3km、W=28.0m、H13～H28完了

⑤大宮町工区：L=1.2km、W=38.0m、H26～事業中



# その他一般広域道路

## 宇都宮・水戸連絡道路

### 主要地方道宇都宮向田線 ⑥板戸大橋

本路線は、JR宇都宮駅から新4号国道や国道408号を横断し、鬼怒川左岸地域の工業団地群にアクセスする産業・経済活動を支える重要な路線です。

板戸大橋の4車線化により、周辺の主要渋滞箇所の解消や高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」へのアクセス道路として物流の効率化および地域間の連携・交流の促進が期待されます。

⑥板戸大橋：L=1.0km W=22.0m、R5～事業中



(注)宇都宮向田線 板戸大橋【現在の状況】

## 国道120号

### 国道120号 ⑦清滝工区

本路線は、日光市山内から群馬県沼田市へ至る幹線道路です。

当該工区の整備により、車線不足による渋滞が緩和され、群馬県から国道120号を利用し、二社一寺までのアクセス向上が図られるなど、観光誘客の促進や地域産業の活性化が効果が期待されます。

⑦清滝工区：L=2.4km W=11.0m、H31～事業中



国道120号 清滝工区【事業中】

## 北関東北部横断西道路

### 国道400号 ⑧三島・西赤田工区

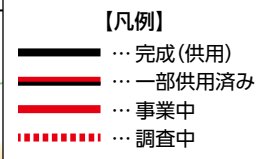
本路線は、茨城県水戸市から那須塩原市を横断し、福島県西会津町に至る幹線道路であるとともに、西那須野塩原ICに直結し、沿道に多数立地している工業団地にアクセスする観光・産業を支える重要な路線です。

当該箇所の整備により、渋滞が解消され、西那須野塩原ICや工業団地等へのアクセス強化が図られるとともに、直轄事業で整備中の国道4号西那須野道路と一体的に整備することで交通ネットワークの強化が期待されます。

⑧三島・西赤田工区：L=3.1km W=25.0m、H24～事業中



国道400号 三島・西赤田工区【現在の状況】



# 通学路対策

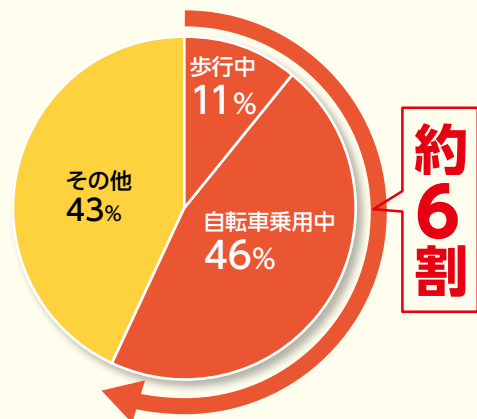
通学路など子どもたちの移動経路において

5年間で**75kmの歩道整備**を推進します。

(令和3年度から令和7年度)

- 栃木県では、令和5年中に中学生以下の子どもが関係した交通事故の件数は**241件**で、**268人**が被害に遭い、このうち歩行中や自転車での事故は約6割の**152人**にも及んでいます。(出典:“とちぎ”の交通事故 令和5年中(栃木県警察本部))
- 子どもたちをはじめ、県民を交通事故から守り、安全で安心な日常生活を確保するため、関係者と連携した交通安全対策に取り組むなど、誰もが安全で安心して利用できる道づくりを推進します。

子ども(中学生以下)の交通事故死傷者数状態別割合



出典:“とちぎ”の交通事故 令和5年中(栃木県警察本部)



歩道がなく危険な道路を改善



(主)大田原氏家線 さくら市 大野



合同点検実施状況



道路管理者・学校・警察の3者合同で通学路の危険箇所の点検を実施します。

# 事故危険箇所の対策

県が管理する道路で、事故危険箇所は、

**89箇所** 指定されています。(平成29年1月指定 83箇所)  
(令和4年3月指定 6箇所)

- 栃木県では、10万人当たりの交通事故死者数が令和5年度では**3.09人**(ワースト第13位)になるなど、全国でも常に上位にランクしており、交通事故の対策が急務となっています。
- 交通事故が多発している箇所や、ETC2.0プローブデータ等のビッグデータから特に事故が発生しやすい箇所を「事故危険箇所」に指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的に対策を進めています。

事故危険箇所における緊急対策の実施例



(主)大沢宇都宮線 宇都宮市新里町



(主)宇都宮笠間線 宇都宮市上河原交差点



(主)宇都宮向田線 宇都宮市陽東

バイパスを整備し交通の転換を図りました

(主)宇都宮鹿沼線 鹿沼市東町



対策前



対策後(バイパス整備)

歩道を整備し安全に通行できるようになりました

(一)雀宮停車場線 宇都宮市雀の宮



対策前



対策後

# 観光地へのアクセス道路の整備や渋滞対策の推進

観光誘客の促進や地域の活性化を図るため、観光地へのアクセスや周遊を支える道路、日常生活に欠かせない身近な道路における渋滞対策など、**快適で円滑な移動を支える道づくり**に取り組んでいます。

## ○ 観光地へのアクセス道路の整備や渋滞対策の推進



アクセス道路の整備(国道400号/那須塩原市)



アクセス道路の整備(国道120号/日光市)



LED表示板による迂回誘導

渋滞対策の例(国道119号外/日光市)



臨時駐車場の利用状況



渋滞状況(県道那須高原線/那須町)

## ○ 宇都宮市東部地域における渋滞対策



宇都宮市陽東4丁目

渋滞の状況(県CCTVカメラより)



LED表示板による迂回誘導表示の状況(目的地までのリアルタイムな所要時間の表示)



# 主要渋滞箇所における渋滞対策の推進

県が管理する道路で、早期の対策が必要な主要渋滞箇所(優先対策箇所)が

# 41箇所

あります。(平成24年度特定)

● 主要渋滞箇所は、以下の指標に該当する箇所の中から、道路利用者の声をもとに、全体で321箇所、その中で優先度の高い81箇所を優先対策箇所として平成24年度に特定しました。

【指標】 平均旅行速度20km/h以下(信号2回待ち以上の渋滞が発生)

● 特定された箇所について、各道路管理者が順次対策を進めています。

道路の拡幅による対策  
(主) 宇都宮今市線  
宇都宮市一の沢  
(都) 大通り

4車線化及び交差点改良により渋滞が大幅に緩和されました。



対策前



対策後

車線構成の見直しによる対策  
(主) 宇都宮亀和田栃木線  
宇都宮市細谷  
(宇都宮環状道路)

宇都宮環状道路の細谷交差点付近では、部分的に6車線化することで混雑が改善されました。



対策前



対策後

バイパスの整備による対策  
(主) 宇都宮鹿沼線  
鹿沼市千渡東  
(都) 古峯原宮通り

慢性的な渋滞が発生していましたが、バイパス整備により交通の円滑化や自転車・歩行者の安全の確保が図られました。



対策前



対策後

## 道路法面の土砂災害防止対策

- 近年、異常気象による災害（落石等）が頻発化しています。
- 令和4年度末時点で、落石や岩石崩壊、雪崩等の危険箇所が587箇所残っています。

一般県道黒部西川線  
日光市土呂部 (R2.4)



一般国道121号  
日光市五十里 (R2.6)



主要地方道塩原矢板線  
那須塩原市塩原 (R2.9)



### 国土強靱化の取組

- 土砂災害等による道路の通行止めのリスクを解消するため、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策として、落石対策や法面对策等を推進しています。

### 落石対策

一般国道122号  
日光市足尾 (砂畑)

見上げ法面からの落石を防ぐため、落石防護網を設置しました。



### 法面对策

一般国道400号  
那須塩原市関谷

見下げ法面の浸食・風化による道路の沈下・崩落を防ぐため、法面の補強を実施しました。



## 緊急輸送道路の機能確保

- 災害直後から避難・救助や物資供給等の応急活動のために緊急車両の通行を確保すべき重要な幹線を、「緊急輸送道路」に指定しています。
- 令和4年度には栃木県緊急輸送道路ネットワーク計画を改定し、河川防災ステーションや重要な物流・備蓄拠点へのアクセス道路なども緊急輸送道路として追加しました。
- 栃木県無電柱化推進計画(令和4年3月)に基づき、市街地内における緊急輸送道路について、重点的に無電柱化を推進しています。

## 重要物流道路

「重要物流道路」とは、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網として国土交通大臣が指定した路線で、機能強化等への重点支援が実施されます。

また、災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行することが可能となります。

台風で倒壊した電柱

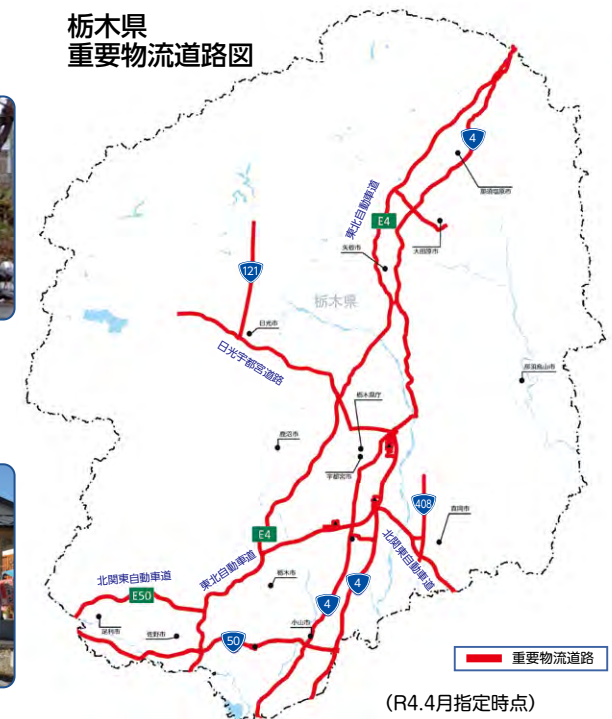


出典：国土交通省  
(災害時の救援活動を妨げる電柱)

一般国道119号  
日光市東町無電柱化



栃木県  
重要物流道路図



# 公共土木施設等の計画的な点検や効果的な修繕等による長寿命化の推進

## 老朽化に対する予防保全

定期的な点検と計画的な維持修繕により道路構造物の長寿命化を図ります。栃木県道路メンテナンス会議を設立し、各道路管理者間の情報共有と協力体制を構築しています。

- 県が管理する主な道路構造物は、道路橋(3038橋)、歩道橋(173橋)、トンネル(66本)、道路アンダー(29箇所)、地下道(10箇所)、シェッド等(34箇所)、門型標識(24箇所)、舗装(約3400km)があります。(令和6年1月末)
- 道路橋については、橋齢50年を超える橋は全体の約47%ですが、30年後には約89%と老朽化が加速度的に進行します。
- 舗装については、穴ぼこや段差による自動車の物損事故などが平成30年度には7件発生しており、路面に関する苦情・要望は約1,200件寄せられています。この他、道路パトロールの結果、路面に関する異常は約11,500件確認され対応しています。
- 道路施設の老朽化による重大な事故等から道路利用者の安全を守るためには、点検→診断→措置→記録といった一連のサイクル(メンテナンスサイクル)を継続的に回し続ける必要があります。
- 県ではこうした道路施設の老朽化に対応するために、構造物毎の長寿命化修繕計画を策定し、対症療法的な修繕から予防保全的な修繕へと転換することで、維持管理コストの縮減と平準化を図っています。

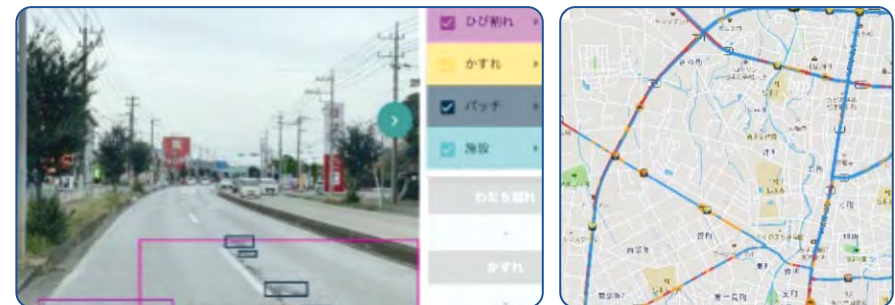
※橋梁、舗装、トンネル、歩道橋、道路アンダー、シェッド等、地下道、門型標識について計画を策定

## 新技術を活用した効率的な維持管理(DX)

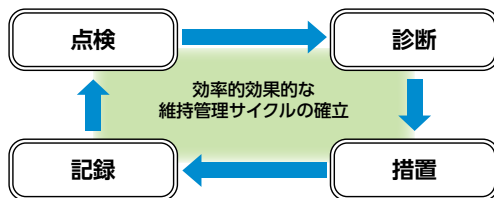
点検記録や工事履歴・構造物諸元の情報管理を見直し、修繕箇所の早期発見や早期対応を推進することで、施設の長寿命化や修繕コストの縮減を目指します。

- ドローン機器やタブレット端末等を使用して点検を実施することで、点検費用の削減や点検効率を向上させ、構造物の健全性を早期に診断し、早期措置を推進します。
- 道路橋については橋梁に関する全ての情報を一元化することで、メンテナンスサイクルの加速化を図ります。
- 舗装については、路線毎に毎年複数回点検を実施し、危険な損傷(ポットホール等)の発生を予測し、早期補修につなげます。

### スマートフォンによる舗装の点検実施状況

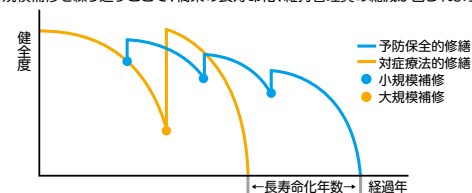


### メンテナンスサイクルのイメージ



### 橋梁長寿命化修繕計画のイメージ

小規模補修を繰り返すことで、橋梁の長寿命化、維持管理費の縮減が図られます。



### 橋梁点検の様子



### 橋梁の修繕が完了しました



橋桁修繕前

### 国道120号(乳ノ木橋)



橋桁修繕後

- メンテナンスサイクルを回し続ける上で、市町には専門的な知識を有する職員が不足する等の課題があります。
- このため、平成26年より「栃木県道路メンテナンス会議」を設置し、国と県が連携して市町を支援するとともに、全ての道路管理者が情報を共有し、互いに協力しながら道路の老朽化対策に取り組んでいます。

## 道の駅の防災拠点化

大規模災害時の広域的な防災拠点としての役割を果たすため、道の駅の防災機能の強化を図ります。



道の駅みぶ(防災道の駅 令和3年6月選定)

# (5) 地域資源を活用したサイクルツーリズム

## 自転車先進県“とちぎ”

### 栃木県自転車活用推進計画について

令和2(2020)年3月策定 令和5(2023)年3月一部更新

#### 総論(第1章)

- 栃木県における自転車施策に関する基本計画(自転車活用推進法第10条に基づく都道府県計画)
- 計画期間は、次期プラン(県政の基本指針)の期間を考慮し、2020~2025年度(6年間)

#### 自転車に関する栃木県の現状と課題(第2章)

##### 利用環境

- 交通手段としての自転車
- 自転車通行空間
- 駐輪場
- シェアサイクル・レンタサイクル

##### 健康

- 健康づくり・スポーツ活動

##### 観光

- 自転車関連イベント
- サイクルツーリズム

##### 安全安心

- 自転車関係する交通事故
- 災害時における自転車の活用

#### 計画の推進(第5章)

- 市町との連携・官民連携
- 計画は定期的にフォローアップ・見直し

#### 目標(第3章)と施策(第4章)

##### ◆目標1 自転車を利用しやすい快適な“とちぎ”

- 施策1 誰もが安全で快適に通行できる道づくり等の推進【自転車通行空間整備等】
- 施策2 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進【公共交通と連携した駐輪場整備等】
- 施策3 路外駐車場の整備及び違法駐車取締りの推進【適切な規制・積極的な取締り等】
- 施策4 シェアできる自転車の導入推進【レンタサイクル事業支援等】

《指標》歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長(県管理道路):55km[2025年度]  
自転車の交通手段分担率(通勤通学):現状の水準(11.8)より上昇[2030年度]

##### ◆目標2 自転車で楽しく健康な“とちぎ”

- 施策1 サイクルスポーツ(自転車を利用した運動)の促進【都市公園のサイクリング施設の充実等】
- 施策2 自転車を活用した健康づくり【スポーツ関係団体と連携した広報啓発等】

《指標》本県成人の週1日以上のスポーツ活動実施率:65%[2025年度]

##### ◆目標3 サイクルツーリズムで成長する“とちぎ”

- 施策1 サイクルツーリズムの推進【魅力的なサイクリング環境(モデルルート)の創出等】
- 施策2 自転車関連イベントの開催等【参加型イベントの開催等】
- 施策3 シェアできる自転車の導入推進(再掲)

《指標》観光客入込数:現状の水準(9,228万人)を上回る[2025年] モデルルート:県内全域に拡大[2025年度]

##### ◆目標4 自転車を安全に利用できる安心な“とちぎ”

- 施策1 交通事故ゼロを目指す交通安全活動の推進【交通安全教室の開催等】
- 施策2 まちづくりと連携した総合的な取組の推進【自転車通行空間整備(再掲)等】
- 施策3 万が一に備えた自転車保険加入の促進【保険加入の広報啓発等】
- 施策4 災害時における自転車の活用【災害対応職員の参集手段としての利用等】

《指標》自転車関係する交通事故の件数:800件以下[2025年]

自転車施策の総合的・計画的な推進により、「自転車先進県(とちぎ)の新しい発展」を創出する

## 自転車先進県“とちぎ”

### 魅力的な地理的条件

- ★平地と山地のバランスが良い
- 🏞️ 変化に富んだコースが楽しめる!
- ★都心から好アクセス!

### プロサイクルロードレースチームの存在



## サイクルツーリズムで成長する“とちぎ”

「自転車先進県とちぎ」の魅力さをさらに高めるため、本県の優れた立地条件・地勢・地域資源を活用した、国内外に誇れるサイクリング環境(モデルルート)を創出し、走行環境の整備を進めています。

### モデルルートの創出

自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の促進や、各種自転車関連イベントの開催等を通じた観光地域づくりを推進し、自転車を活用した地域の活性化を図るため、モデルルートを創出します。



### 走行環境の整備

目的地まで安全に走行するための路面表示の設置や、快適に利用できる環境整備を進めることで、サイクリストの期待に応える走行環境を整備していきます。

#### ■路面表示の設置



▲矢羽根型 ▲案内型

#### ■利用環境の整備



▲サイクルスタンド等

## サイクルツーリズムの推進

### 栃木県サイクリングルート4エリア

栃木県では、サイクルツーリズムの推進に向け、快適な自転車走行環境の整備や優れた地域資源を活用した魅力的なサイクリング環境(モデルルート)の創出など、新たな取組を進めています。

現在、県北のナス1、県東の鬼怒川・八溝サイクリングルート(おにハチ)、県南のワタラセ8(ワタ8)、県西のルートNIKKO(ルート25)の4ルートを定めており、走行環境の整備を進めています。



