

平成26年度 特定テーマ調査報告書

メインテーマ

「地域経済の力強い成長を支える県土整備について」

サブテーマ

- ①産業や物流の効率化を高める広域的な道路網の整備について
- ②観光立県とちぎづくりや地域の活性化を支える社会資本整備について
- ③暮らしやすく持続可能な県土・都市づくりについて
- ④円滑な公共事業の執行について

平成26年11月

県土整備委員会

目 次

I	はじめに	-----	1
II	委員会の活動状況	-----	2
III	産業や物流の効率化を高める広域的な道路網の整備について	---	4
IV	観光立県とちぎづくりや地域の活性化を支える社会資本整備について	---	8
V	暮らしやすく持続可能な県土・都市づくりについて	---	12
VI	円滑な公共事業の執行について	-----	14
VII	おわりに	-----	17
VIII	委員会委員名簿	-----	17
IX	調査関係部課	-----	18
X	参考資料	-----	18

I はじめに

未曾有の大災害であった「東日本大震災」から3年余が経過した。この間、日本経済は、政府が打ち出した経済政策により企業マインドが改善し、消費の内需等を中心に少しずつではあるが、景気は着実に回復してきている。

本県においては、昨年度までに土砂崩れ等の復旧工事が完了し、震災復旧の総仕上げが成し遂げられた。また県内企業からは、景況感に関する明るい声が聞かれるなど、景気は緩やかに持ち直してきており、雇用情勢についても、一部に厳しさが残るものの、有効求人倍率に改善が見られることから、本県経済は力強さを取り戻しつつあると推察される。

一方、民間有識者組織が、人口を維持することができない「消滅可能性都市」を発表するなど、本県でも人口減少問題が大きく懸念されている。また、ゲリラ豪雨や竜巻など、これまでに類を見ない自然の猛威に対する対応も大きな課題となっている。

このようなことから、当委員会では、本県が成長軌道に乗り、新たなステージへの着実な一步を踏み出すとともに、災害時にも対応できる強靱な県土づくりを実現していくためには、社会資本整備が不可欠であると考え、「地域経済の力強い成長を支える県土整備について」を特定テーマのメインテーマとした。また、サブテーマとして、「産業や物流の効率化を高める広域的な道路網の整備について」、「観光立県とちぎづくりや地域の活性化を支える社会資本整備について」、「暮らしやすく持続可能な県土・都市づくりについて」、「円滑な公共事業の執行について」の4つを設定し、必要な調査研究を実施してきた。

具体的には、「地域経済の活性化及び災害時にも強靱な県土づくりを推進するための幹線道路の整備や既存高速道路を利活用するスマートインターチェンジの整備等についての調査・研究」、「東京オリンピック開催等による海外等からの観光客対応のための観光周遊道路の利便性向上等、本県観光地への適応についての調査・研究」、「各地域の特性や実情に即した人口減少対策に資する土地利用の在り方についての調査・研究」、「円滑な公共事業の執行に欠かすことのできない事項についての調査・研究」を実施したものである。

調査研究に当たっては、県内全市町を訪れ、現地調査を実施し、各市町長等との意見交換を重ねてきた。また、委員間討議に加え、県執行部との事前通告制質疑や県外の先進地調査を行うなど、多角的かつ積極的に特定テーマに係る議論を深めてきた。

本報告書は、上記特定テーマに係る調査研究活動の成果をまとめたものである。

II 委員会の活動状況

1 平成26年4月16日（水）

- 特定テーマについて検討し、特定テーマを次のとおり決定した。
メインテーマ「地域経済の力強い成長を支える県土整備について」
サブテーマ ①産業や物流の効率化を高める広域的な道路網の整備について
②観光立県とちぎづくりや地域の活性化を支える社会資本整備について
③暮らしやすく持続可能な県土・都市づくりについて
④円滑な公共事業の執行について

2 平成26年5月16日（金）

- 特定テーマの現状、課題等について、執行部から説明を受けた。

3 平成26年6月9日（月）

- サブテーマ1及び2について委員間討議を行った。

4 平成26年6月13日（金）

- サブテーマ3及び4について委員間討議を行った。

5 平成26年7月2日（火）

- 真岡土木事務所管内（関係市町：真岡市、益子町、茂木町、市貝町、芳賀町）の現地調査を実施した。

6 平成26年7月4日（金）

- 大田原土木事務所管内（関係市町：大田原市、那須塩原市、那須町）の現地調査を実施した。

7 平成26年7月9日（水）

- 矢板土木事務所管内（関係市町：矢板市、さくら市、塩谷町、高根沢町）の現地調査を実施した。

8 平成26年7月10日（木）

- 宇都宮、烏山土木事務所管内（関係市町：宇都宮市、那須烏山市、上三川町、那珂川町）の現地調査を実施した。

9 平成26年7月18日（金）

- 鹿沼、日光土木事務所管内（関係市町：鹿沼市、日光市）の現地調査を実施した。
- 現地調査終了後、各サブテーマについて委員間討議を行った。

10 平成26年7月30日（水）

- 安足土木事務所管内（関係市町：足利市、佐野市）の現地調査を実施した。

11 平成26年7月30日（水）・31日（木）

- 栃木土木事務所管内（関係市町：栃木市、小山市、下野市、壬生町、野木町）の現地調査を実施した。

12 平成26年8月22日（金）

- (1) 土木事務所管内調査の総括を行った。
- (2) 特定テーマに関する事前通告制質疑を行った。

13 平成26年8月27日（水）～29日（金）

- (1) 長崎県立総合運動公園陸上競技場内において調査会議実施後、現地を視察した。
- (2) 長崎県庁において調査会議実施後、ながさき女神大橋道路を視察した。
- (3) 熊本県荒尾市役所において調査会議を実施した。
- (4) 熊本県上天草市新天文橋工事事務所において調査会議実施後、熊本天草幹線道路を視察した。

14 平成26年10月2日（木）

- 報告書素案の検討を行った。

15 平成26年10月24日（金）

- 報告書素案の検討を行った。

16 平成26年11月14日（金）

- 報告書案を検討し、決定した。

Ⅲ 「産業や物流の効率化を高める広域的な道路網の整備について」

1 現 状

広域的な道路網については、本県の骨格を形成する「コリドールネットワーク」の実現を目指し、高速道路、地域高規格道路及び広域幹線道路、直轄国道の整備を進めている。

(1) 高速道路

- ・本県は、首都圏と東北地方を結ぶ南北軸である『東北自動車道』と、太平洋及び日本海ゲートウェイを結ぶ東西軸である『北関東自動車道』の結節点に位置するとともに、北関東・磐越5県をWループで結ぶ高速道路ネットワークの中心に位置するという地理的優位性を有している。

(2) 地域高規格道路等の広域道路

- ・『茨城西部・宇都宮広域連絡道路』については、新4号国道の県内の6車線化が完成し、宇都宮環状北道路の主要交差点の立体化を進めている。
- ・『常総・宇都宮東部連絡道路』については、真岡ICから国道123号までの区間が開通（一部暫定2車線）し、残る区間の整備を進めている。
- ・その他『栃木西部・会津南道路』と『日光宇都宮道路』が地域高規格道路に指定されている。
- ・コリドールネットワークを形成する広域幹線道路の整備を推進している。

(3) 直轄国道

- ・国道4号及び50号は、本県の南北・東西交通を支える大動脈であり、延長は幹線道路の約5%であるが交通量の約2割を分担している。しかしながら、延長の約6割が混雑区間となっている。

(4) スマートIC

- ・佐野SA・上河内SA・那須高原SAの3箇所を設置し、行楽期等の渋滞緩和に大きく寄与している。また現在、都賀西方PA・宇都宮市大谷地区・矢板市矢板地区・壬生PAの4箇所への新たなスマートICの設置に向け、関係市町が検討を進めている。

2 課 題

(1) 高速道路

- ・東北自動車道では、宇都宮IC以北において渋滞が頻繁に発生し、また岩舟JCT及び栃木都賀JCT付近においても局部的に渋滞が発生している。

高速性と定時性を確保するため、渋滞が頻発している箇所から順次拡幅整備が必要である。

- ・地域経済の活性化や物流の効率化はもとより、大規模災害時の減災道路ネットワーク充実のために、インターチェンジアクセス道路の重点的な整備が必要である。

(2) 地域高規格道路等の広域道路

- ・地域経済の活性化や大規模災害時における多重性・代替性が確保された緊急輸送ネットワークの充実を図る上で、地域高規格道路の整備が不可欠である。
- ・『茨城西部・宇都宮広域連絡道路』のうち、新4号国道については、交差点立体化などの機能強化を図るとともに、圏央道五霞ICまでの重点的な整備が必要である。また、宇都宮環状北道路についても、早期完成に向けた重点的な整備が必要である。
- ・『常総・宇都宮東部連絡道路』のうち、国道408号BP（真岡市～高根沢町）の早期完成に向けた重点的な整備が必要である。
- ・『栃木西部・会津南道路』については、整備するに当たり地形や沿道状況から難度の高い技術的な課題がある。
- ・『日光宇都宮道路』については、道路施設等の高齢化に伴う大規模修繕が必要である。

(3) 直轄国道

- ・国道4号及び50号は、国民生活及び経済産業を支える基幹的な道路であることから、渋滞解消による交通の円滑化とともに、大規模災害時における緊急輸送ネットワークを充実するため、重点的な整備が必要である。

(4) スマートIC

- ・本県は、高速道路のIC数が少なく、またIC間隔も長いため高速道路の持つ多様な機能を享受できていない。地域経済の活性化を図るとともに、大災害時における緊急輸送ネットワークの強化を図るため、新たなスマートICの整備が必要である。

3 これまでの具体的な取組

(1) 高速道路

- ・東北自動車道では、岩舟JCT付近の付加車線設置工事が平成27年度の完成予定で進められている。また、宇都宮IC以北の6車線化整備計画策定と栃木都賀JCT付近における渋滞対策の早期実施を国等に要望している。

- ・インターチェンジに直結する道路として、国道400号や（都）小山栃木都賀線等の整備を進めている。
- (2) 地域高規格道路等の広域道路
- ・『茨城西部・宇都宮広域連絡道路』については、国及び茨城県とともに『新4号国道機能向上方策検討会議』を立ち上げ、機能向上に向けた検討を行っている。また、宇都宮環状北道路については、宮環・下川俣陸橋の今年度秋の完成に向け、整備を推進している。
 - ・『常総・宇都宮東部連絡道路』については、国道408号真岡宇都宮BP及び宇都宮高根沢BPの整備を推進するとともに、今年度から真岡南BPの整備に着手した。
 - ・西部地区を連携する広域道路については、小山栃木都賀間、鹿沼南、鹿沼今市間の整備を進めており、平成25年3月に板橋バイパスが開通した。
- (3) 直轄国道
- ・国道4号については、西那須野道路の整備推進及び矢板大田原BP等の早期事業化、国道50号については、足利市街地の渋滞対策を国に要望している。
 - ・新4号国道の機能向上については、国及び茨城県と『新4号国道機能向上方策検討会』を設立し、立体化などの検討を進めるとともに、あらゆる機会を捉えて国に要望している。
- (4) スマートIC
- ・昨年度『栃木県スマートIC・追加IC整備促進協議会』を設立し、知事を筆頭に国などに対し要望活動を実施した。また、地元市町が検討中の都賀西方PA・宇都宮市大谷地区・矢板市矢板地区、壬生PAの実現に向け、これまで蓄積したノウハウを活かした技術的な助言を行うなどの支援を行っている。

4 提言

- 本県の産業・経済の基盤と競争力を強化し、持続可能で活力ある県土づくりを実現するため、中長期的な展望に立ち、県土の骨格となる広域的な道路網のマスタープランを再構築するとともに整備を着実に進めること。
- 広域的な道路網の根幹となる高速道路の機能を最大限に活用するため、新たなスマートIC設置等を促進するとともに、ICアクセス道路の整備を重点的に行うこと。
- 物流の効率化や観光地へのアクセス強化・観光周遊ルートの形成、更には地域の自立支援のため、隣接県や市町と連携し、ミッシングリンクの解消にも努めること。
- 隣接県等との広域連携に資する道路については、直轄権限代行等の整備手法も視野に入れて取り組むこと。

【提言の具体的内容】

- (1) 高速道路・スマートIC及びアクセス道路
 - ・ 高速道路については、頻発する交通渋滞の解消を図るため、付加車線の設置や6車線化を国やNEXCOに働きかけること。
 - ・ 新たなスマートICの設置については、現在検討を進める4箇所（都賀西方PA、大谷地区、矢板地区、壬生PA）の早期実現に向け、市町を支援すること。また、地元市町が新たにスマートICの設置を望む場合にも、積極的に支援すること。
 - ・ ICアクセス道路については、既設ICへアクセスする（都）小山栃木都賀線や県道小山環状線等に加え、新たなスマートICへアクセスする道路についても、重点的な整備を行うこと。
- (2) 地域高規格道路等の広域道路
 - ・ 県土のランドデザインの基礎となる広域道路網マスタープランの再構築を行うこと。
 - ・ 地域高規格道路『茨城西部・宇都宮広域連絡道路』及び『常総・宇都宮東部連絡道路』については、新4号国道の交差点立体化などの機能強化と圏央道五霞ICまでの重点的な整備を国に働きかけること。また、宇都宮環状北道路と国道408号BP（真岡市～高根沢町）の早期完成に向けた重点的な整備を行うこと。
 - ・ 西部広域幹線については、栃木市及び小山市の環状道路機能を有し都賀ICに連絡する（都）小山栃木都賀線並びに県道小山環状線の整備や、鹿沼南BP、鹿沼今市間の整備を推進すること。
また、日光市以北の『栃木西部・会津南道路』は、福島県と連携し、国

- 直轄指定区間への編入を働きかけるとともに、直轄権限代行事業の支援を得て早期に整備を進めること。
- ・ 東部広域幹線については、東日本大震災の教訓を踏まえ、八溝地域の県域を越えた広域的な減災道路ネットワークを形成するため、国道294号や県道つくば益子線等の整備を計画的に進めること。
 - ・ 『日光宇都宮道路』については、国際観光都市日光へのメインアクセス道路として、我が国観光の国際競争力を支える重要路線であることから、高速道路と同様に料金徴収期間を延伸して事業費を確保し、道路施設の大規模修繕等を早急に実施すること。
 - ・ 県境を跨ぐ広域幹線道路等で、冬期に通行止めを余儀なくされている箇所などのミッシングリンクについては、隣接県と連携し、解消に向けて検討すること。また、小規模な改築事業で対応できるものについては、着実に解消を図ること。
 - ・ 両毛地域のより深い交流・連携とそれぞれの特色を活かした一体的な地域活性化を促進するため、拠点間を連絡する道路の整備を計画的に進めること。
 - ・ 県道、市道、町道のように管理者が異なる道路については、一連のネットワークが形成できるよう連携を強化すること。
 - ・ 隣接県等との広域連携に資する道路については、直轄指定区間への編入あるいは直轄権限代行事業の導入による整備を国に働きかけること。

(3) 直轄国道

- ・ 新4号国道、国道4号及び50号については、高速道路とともに本県の経済・社会活動の基盤を支える大動脈である。このため、新4号国道における渋滞発生箇所の立体交差化や、整備の遅れている4号の矢板IC以北の整備並びに50号の小山市及び足利市の市街地周辺で多発している交通事故・渋滞対策を国に働きかけること。

IV 「観光立県とちぎづくりや地域の活性化を支える社会資本整備について」

1 現 状

- ・ 本県の平成24年観光客入込数は8,234万人、観光客宿泊数は760万人で、近年最大の減少となった平成23年から大きく回復したものの、東日本大震災前の水準まで回復するには至っていない。
- ・ 行楽期には、東北道の矢板北PAや岩舟JCT付近を先頭に下り線が、那須ICや上河内SA、栃木都賀JCT付近を先頭に上り線が激しく渋滞する。一

般道では那須地域の那須高原線を中心に、日光地域では国道120号いろは坂や国道119号の旧日光・旧今市市街地が激しく渋滞する。

- ・平成34年の第77回国民体育大会・第22回全国障害者スポーツ大会の本県開催や、平成32年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会のキャンプ地誘致等を通じた本県への観光誘客等による地域の活性化が期待される。

2 課題

- ・観光客入込数・宿泊数の回復のため、県内全域への波及効果が見込まれる誘客対策を展開していく必要がある。
- ・平成32年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会による直接的・間接的な経済波及効果の本県の活力に取り込むため、訪日外国人旅行者等が安心して快適に移動・滞在・観光できる環境の整備が必要である。
- ・これまで観光資源としては気付かれていなかった、身近な町並み散策や道の駅巡りを楽しむ観光客が増加しており、魅力ある観光拠点としての高付加価値化や各拠点の連携による周遊促進が求められている。
- ・観光地を周遊する道路には、冬期間に通行止めを余儀なくされミッシングリンクとなる箇所が存在する。
- ・那須高原や日光などの本県を代表する観光地周辺では、行楽期において深刻な交通渋滞が繰り返され、市民生活にも大きな影響を及ぼしている。ハード整備に加え、マイカー通行規制などのソフト施策を試み、一定の効果は得ているが、渋滞緩和に向けた更なる対策の検討が必要である。
- ・キャンプ地誘致の中核となる総合スポーツゾーン整備を着実に進めていく上では、震災復興の本格化やオリンピック開催に向けた建設需要等による資材・人材の確保等が課題として顕在化しつつある。

3 これまでの具体的な取組

(1) 観光周遊道路の利便性向上

- ・周遊性を高めるための道路整備として、日光地域では、杉並木区間のバイパス整備や日光地区市街地の目抜き通りにおける沿道景観整備と併せて歩道拡幅整備等を推進している。また、那須地域では、東北道黒磯板室ICや那須高原スマートIC、県道那須西郷線等の整備を実施し、

県道西那須野那須線などの事業化に向け、調査を実施している。行楽期の渋滞が著しい日光市中宮祠地区や那須岳山頂付近においては、大規模なハード整備が困難なことから、社会実験の成果を踏まえ、誘導員配置による駐車場案内や路上駐車抑制等のソフト施策を実施し、

一定の効果を得ている。

(2) 地域特性を活かした新たな観光拠点の整備

- ・地元市町が実施する伝統的な町並みを活かしたまちづくりの支援として、大田原市や日光市、佐野市等で街路の整備を行っている。
- ・地域の観光周遊の拠点となる「道の駅」については、道の駅機能としての情報発信、地域の連携等の強化を進めている。

(3) 総合スポーツゾーン全体構想の策定

- ・平成24年度の県政経営委員会において、総合スポーツゾーンの全体構想を特定テーマとして設定し、調査・研究を実施した。
- ・県議会や学識経験者、地元宇都宮市等で構成する総合スポーツゾーン全体構想策定検討委員会を設置し、専門的見地からの意見を伺うとともに、各競技団体との意見交換を進めながら、パブリック・コメントを経て、平成26年1月に総合スポーツゾーン全体構想を決定した。

4 提言

- 日光や那須などの国際的な観光地はもとより、県内各地域に多数存在する観光資源を最大限に活かし、観光立県とちぎづくりを推進するため、県内外の連携・交流ネットワークを構築し、アクセス性・周遊性を高めること。
- 広域的な連携・交流を支える幹線道路ネットワークの整備やミッシングリンクの解消等、ハード整備を図るとともに、適切な案内標識の設置や駐車場案内等のソフト施策についても効果的に推進すること。
- 広域公共交通としての鉄道網の維持・拡充は極めて重要であることから、JR東日本などの鉄道事業者に利便性の確保を積極的に働きかけること。
- 国民体育大会や東京オリンピック等の大規模なスポーツイベントを契機として、スポーツと観光を積極的に組み合わせたスポーツツーリズムを促進するため、その中核となる総合スポーツゾーン整備を着実に進めること。

【提言の具体的内容】

- ・首都圏北部に位置し、高速道路や新幹線などの高速交通網が充実しているという本県の恵まれた立地条件を最大限活用した観光振興や地域活性化が図れるよう、新たなスマートIC設置など高速道路の機能強化や地域高規格道路等の広域幹線道路の整備を推進すること。
- ・周遊観光やリピート観光を促進するため、インターチェンジや新幹線駅へのアクセス道路等の整備を推進するとともに、県境付近等におけるミッシングリンクの解消に向けた検討を進めること。

- ・観光地を連絡する有料道路については、魅力的なドライブコースとして適切な維持管理を行うこと。
- ・日光や那須、宇都宮など外国人観光客の多い地域においては、道路標識の英語併用表記を優先的に進めるほか、地元市町による駐車場案内等の取組を支援するなど、ソフト施策についても効果的に取り組んでいくこと。
- ・道の駅は、近年、新たな観光拠点、避難所、雇用確保等様々な役割を果たしており、県内市町の活性化に寄与していることから、道の駅の地元市町や関係機関と一体となって利便性や周遊性の向上に向けた取組を推進すること。
- ・スマートフォン等の携帯情報端末の利用が急速に進んでおり、観光情報の提供におけるICTの活用が重要であることから、道の駅等の観光拠点にWi-Fiスポット（公衆無線LANスポット）を設置するなどの利便性向上に向けた取組を促進すること。
- ・民間事業者が持つ様々なツールを活用した観光誘客及び周遊観光を促進するため、交通事業者や観光事業者などとの連携・協働を図ること。
- ・主要な観光地の多くが新幹線駅等の交通拠点から離れた場所にあるため、バスやタクシー、レンタカーなどの交通事業者と地元市町や観光協会等との協働による、二次交通の確保に向けた取組を促進すること。
- ・広域公共交通としての鉄道の利便性確保は極めて重要であることから、JR宇都宮線の東京駅乗り入れ本数の大幅確保などを、国やJR東日本に積極的に働きかけること。
- ・文化観光やスポーツツーリズムなど多様化する観光客のニーズに応える環境を提供するため、地域の特性を活かしたまちづくりの支援や県営都市公園の施設更新などを進めること。
- ・本県は複数のプロスポーツチームを抱え、スポーツツーリズムを促進するポテンシャルが高いことから、その中核的な施設となる総合スポーツゾーンの整備に当たっては、全体構想で示した期限内の整備に向け、できる限りの早期発注、工期短縮に努めること。また、施設整備に当たっては、地元企業の積極的な参入促進により、地域活性化に寄与すること。

V 「暮らしやすく持続可能な県土・都市づくりについて」

1 現 状

- ・生活や地域経済活動の場となる都市では、都市計画法による土地利用の規制・誘導と都市への効率的・重点的な施設整備を一体的に進めてきたことにより、道路、下水道などの社会基盤や医療、社会福祉、産業業務、商業等の都市機能が形成され、一定の成果を上げている。
- ・本県の人口は平成17年の約200万人をピークに減少に転じ、平成52年には164万人まで減少すると推計されている。また、高齢化率は19%から36%に上昇し、生産年齢人口は2/3程度まで減少すると推計されている。
- ・現状のまま人口減少が進行した場合、都市の人口密度の希薄化などにより、都市機能を維持できなくなり、都市の活力の低下が懸念されている。
- ・今後、生産年齢人口の減少により税収減が見込まれる中、高齢者の医療や福祉などの社会保障費や高齢化した社会資本の更新・維持管理費用が増大し、行政コストの増加が懸念されている。

2 課 題

- ・暮らしやすく持続的に発展する県土・都市づくりのためには、人口減少、超高齢社会が急激に進展する局面に対応し、地域の特性に合った都市政策の基本方針や土地利用方針を定めて、戦略的な都市づくりを進めていくことが必要である。
- ・既存の都市機能を有効活用するため、街なかへの居住を促進し、さらに、既成市街地の高度化を図り、高齢者や若者にも利便性が高く人が住みたくくなるような魅力的な都市づくりが必要である。
- ・また、本県の地理的優位性や交通基盤を活かし、適地に産業立地などを誘導する計画的な土地利用を図ることも必要である。
- ・さらには、定住人口のみならず、商業、観光などに係る交流人口の誘導を図ることも重要であり、歴史・自然環境などの地域資源を活かした魅力的で個性ある県土・都市づくりを進めることも必要である。
- ・今後とも必要な社会資本整備やその更新、維持管理を進めることも重要であり、行政コストの縮減など、更なる都市経営の効率化が必要である。

3 これまでの具体的な取組

- ・都市においては、土地区画整理事業、市街地再開発事業、街路事業や下水道事業などの都市計画事業を計画的・重点的に実施し、良好な都市環境を整備するとともに、用途地域指定や地区計画などの土地利用方針を

- 定め、都市機能の誘導を促進している。
- ・また、中心市街地活性化事業や都市再生整備計画事業などにより、既成市街地の高度化や、歴史・自然環境などの地域資源を活用した個性ある都市づくりを進めている。
 - ・地域経済の基盤となる産業業務用地については、社会基盤の状況や周辺環境を考慮して適地を検討し、市街化区域への編入、用途地域指定や市街化調整区域における地区計画などにより産業団地の整備や産業業務の誘導を進めている。
 - ・市街化調整区域の既存集落においては、一定の要件を満たす区域を指定して、誰でも居住できる制度を適切に運用することにより、地域コミュニティの維持を図っている。
 - ・これまでの取組や都市計画審議会の答申などを踏まえ、人口減少、超高齢社会下における都市づくりの基本的な考え方や都市政策の方向性を示す「とちぎの都市ビジョン」を策定した。
 - ・都市ビジョンでは、暮らしやすく持続可能な県土・都市づくりのため、店舗や病院、住居など様々な都市機能をバランス良く集積した拠点づくりを進め、公共交通により効率的にネットワークさせた「とちぎのエコ・コンパクトシティ」を目指すこととしている。

4 提言

- 中心市街地においては、引き続き都市機能の集積を推進し「とちぎのエコ・コンパクトシティ」の実現を図ること。
- 市町や関係機関と連携し、人が住みたくなる都市づくりを進めるとともに、郊外においても地区計画制度などを活用し、農林業との調和が図られた土地利用を進めること。
- 市町の意向や地域のニーズを的確に捉え、恵まれた立地環境を活かした産業立地の誘導など本県の成長に寄与できる土地利用が図られるよう、都市計画制度の運用について不断の検討を行うこと。

【提言の具体的内容】

- ・中心市街地においては、都市再生整備計画事業による都市の再構築等により都市機能を高次化し、「とちぎのエコ・コンパクトシティ」の実現を図ること。
- ・街路事業、市街地再開発事業や商業活性化施策などの官民協働による事業に取り組み、賑わいのあるまちづくりを推進すること。
- ・都市計画制度の適切な運用を図り、誰もが日常生活に必要なサービスや

行政サービスを身近に享受できる、人が暮らしやすく、住みたくなる都市づくりを市町や関係機関と連携して推進すること。

- ・都市の郊外部においても、これまでの秩序ある土地利用のコントロールを継続しつつ、地区計画制度などを活用し、農林業との調和が図られた土地利用を進めること。
- ・恵まれた立地環境を活かした産業立地の誘導など本県の成長に寄与できる土地利用が図られるよう、市町の意向や地域のニーズを的確に捉え、適時適切な都市計画制度の運用が図られるよう検討していくこと。

VI 「円滑な公共事業の執行について」

1 現 状

- ・公共事業の執行に当たっては、品質の確保に加え、事業効果の早期発現が求められている。
- ・しかし、現在、全国的に大型公共建築工事を中心に入札の不調・不落が発生しており、本県においても、今後、東日本大震災の復興需要や東京オリンピック関連のインフラ整備の本格化に伴い、資材価格の高騰や労働者不足等による入札不調・不落の発生が懸念される。
- ・また、建設業においては、技術者・技能労働者の高齢化や若年入職者の減少等の問題に直面しており、県においても、ベテラン職員の大量退職に伴う技術継承の機会減少により、職員の技術力低下が懸念されている。
- ・一方、公共事業の継続的かつ円滑な執行のためには、事業着手前の調査が不可欠であるが、とちぎ未来開拓プログラムにより新規事業の調査を見合わせたため、調査ストックが十分に確保されていない。
- ・さらに、住民の権利意識の高まりや公共事業に対する意識の変化により、用地交渉が長期化し、用地ストックの確保が難しくなっている。

2 課 題

- ・円滑な事業執行や公共工事の品質確保のため、入札不調・不落対策を講じるとともに、適正な施工の確保を図る必要がある。
- ・中長期的な視野で建設業の担い手確保・育成を図るとともに、発注者側の技術力向上も必要である。
- ・地域経済の力強い成長を支えるための事業展開を見据えて、計画的に調査や調整を進めていく必要がある。
- ・事業に対する理解を得るため、権利者及び地域住民の意向を踏まえた、

より丁寧な対応が必要であるとともに、用地交渉が難航する事案や公図混乱地等の事務処理が難しい事案に対応するため、用地取得体制の強化が必要である。

3 これまでの具体的な取組

(1) 公共工事の品質確保

・入札不調・不落対策

労務単価の迅速な改定、労務単価改定等に伴う特例措置の実施、スライド条項の適切な運用、公共建築工事における予定価格の適切な設定、現場代理人の常駐義務の緩和等

・適正な施工確保

総合評価落札方式などの様々な入札方式の導入

・県職員の技術力向上対策

「現場の教科書」を活用した講習会の実施、「現場の教科書Ⅱ」の作成

(2) 継続的で円滑な事業執行

・調査ストックの確保

調査費の予算確保

・用地ストックの確保

用地職員と技術職員の連携による用地交渉の実施

栃木県土地開発公社への用地取得業務委託

用地業務経験者の確保と幅広い知識習得のための研修の実施

4 提言

- 公共事業を着実に実施していくため、入札不調・不落対策として、実勢価格を適正に反映した予定価格を設定するとともに、計画的な発注や柔軟な工期設定を行うこと。
- 品確法・入契法・建設業法の改正に伴い、新たに示された多様な入札契約制度について、導入・活用を図ること。
- 公共工事の品質確保のため、建設業界における技術者や技能労働者の確保・育成の取組を支援するとともに、受発注者双方とも技術力向上に努めること。
- 継続的で円滑な公共事業を執行するため、事業展開を見据え、計画的な調査を推進するとともに、事業計画の策定に努めること。
- 円滑な用地取得のため、用地業務に精通した職員の確保・育成に努め、体制の強化を図ること。

【提言の具体的内容】

- ・入札の不調・不落を防止するため、労務資材単価の機動的な改定を行うとともに、維持修繕工事等の歩掛の新設・見直しにより、実勢価格を適正に反映した予定価格を設定すること。
- ・円滑な公共事業執行のため、計画的な発注に努めるとともに、人手不足に対応するため、事前に労働者確保等の準備を行うための余裕期間を設けるなど、柔軟な工期設定を行うこと。
- ・工事の性格、地域の実情等に応じて、多様な入札契約方式の中から適切な方式を選択し、適用すること。
- ・若手技術者を工事に配置する企業を評価するなど、若手技術者の育成を促す環境整備に取り組むこと。
- ・建設業の担い手を確保するため、就業促進や処遇改善に向けた建設業界の取組を支援するとともに、建設業の重要な役割を県民に広く周知し、建設業のイメージアップを図ること。また、若手の建設技術者を育成するため、働きながら、建設部門（土木・建築）の教育が受けられるよう、教育環境の整備を関係部局と調整すること。
- ・発注者においては、技術力の低下が懸念されていることから、現場に即した研修の充実を図ること。
- ・本県の成長を支える広域的な道路網の整備をはじめ、防災・減災対策事業や社会資本の長寿命化修繕事業などを着実かつ円滑に執行するために事業展開を見据え、計画的に調査や調整を推進し、調査ストックを増やしていくこと。また、社会資本の整備に当たっては、アクションプランを作成する等により、事業を着実に進めること。
- ・用地取得体制の強化を図るため、用地業務経験者を優先的に確保するよう努めるとともに、用地交渉や実践的な研修を通じて交渉力の高い用地職員を育成すること。

Ⅶ おわりに

今年度の特定テーマの設定に当たっては、復興から力強い成長・発展へと踏み出す転機となることが期待されていることから、地域経済の力強い成長を支える県土整備を進めていく上で、特に重要な4項目をサブテーマに設定した。

いずれも、本県を確実な成長軌道に乗せていくためには不可欠なテーマであり、厳しい財政状況にあっても、いかにして効率的に、そして効果的に施策を実行できるかが、本委員会における主な論点となった。

そのためには、課題解決のために実効性ある取組を迅速に進めていくとともに、重点的に実施すべき事業について著しい格差が生じないように配慮しつつ、優先度も考慮していくなど、さらなる「選択と集中」が必要となってきた。

本委員会では、今回の調査研究の結果、特定テーマに関するこれまでの県の取組に対して、新たな視点や手法を取り入れながら検討を加えて、計画的かつ効率的・効果的に取り組むべきなどの内容を提言に盛り込んだところである。

なお、本県は、依然として厳しい財政状況にあるが、真に復興からの力強い成長・発展へと飛躍を遂げるためには、予算や組織体制上の配慮も必要であり、県議会としても最大限の協力、支援を惜しまない考えであることを申し添える。

最後に、本委員会の調査研究にご協力いただいた各市町や関係機関の皆様には感謝の意を表するとともに、本委員会において示された各委員の意見や本報告書の提言が、県政において十分反映されることを強く望むものである。

Ⅷ 委員会委員名簿

委員長	早川尚秀
副委員長	関谷暢之
委員	鶴貝大祐
委員	加藤正一
委員	山口恒夫
委員	相馬憲一
委員	神谷幸伸
委員	板橋一好

IX 調査関係部課

県土整備部監理課、技術管理課、交通政策課、道路整備課、道路保全課、都市計画課、都市整備課、用地課、総合スポーツゾーン整備室

X 参考資料

〈サブテーマ1：産業や物流の効率化を高める広域的な道路網の整備について〉

- 1 「**地域高規格道路**」：(P 4 現状 2行目)
高速道路等の高規格幹線道路網と一体となって高速交通体系の役割を果たし、地域構造を強化する規格の高い道路。
- 2 「**茨城西部・宇都宮広域連絡道路**」：(P 4 現状 11行目)
首都圏中央連絡自動車道の五霞ICから東北自動車道の宇都宮ICに至る地域高規格道路。
- 3 「**常総・宇都宮東部連絡道路**」：(P 4 現状 14行目)
常磐自動車道の谷和原ICから東北自動車道の矢板ICに至る地域高規格道路。
- 4 「**栃木西部・会津南道路**」：(P 4 現状 16行目)
福島県南会津郡南会津町を起点に栃木県日光市に至る地域高規格道路。
- 5 「**日光宇都宮道路**」：(P 4 現状 16行目)
東北自動車道宇都宮ICから日光市の清滝ICへ至る一般有料道路（自動車専用道路）。
- 6 「**スマートIC**」：(P 4 現状 24行目)
高速道路の本線上またはサービスエリア、パーキングエリア等に設置されているETC専用のインターチェンジ。従来のICに比べて簡易な設備であり、一般的に低コストで導入できる。
- 7 「**栃木県スマートIC・追加IC整備促進協議会**」：(P 6 これまでの具体的な取組 22行目)

県内高速道路のスマートICの整備促進を図るため、県と東北自動車道、北関東自動車道沿線の13市町で組織。平成25年10月設立。

- 8 「**広域道路網マスタープラン**」: (P 7 提言の具体的内容 12行目)
将来の道路網の基本的なあり方を定めたもので、詳細な道路計画を策定する際の基礎となるもの。コリドールネットワークの実現のための骨格となる広域道路の整備推進を基本方針としている。
- 9 「**西部広域幹線**」: (P 7 提言の具体的内容 19行目)
首都圏と県西部、会津を経て、米沢・山形をつなぐ県西部の南北軸。日光市今市以北は地域高規格道路「栃木西部・会津南道路」に指定。歴史ふれあいサブコリドール。
- 10 「**直轄権限代行**」: (P 8 提言の具体的内容 1行目)
道路法第27条に基づき、道路管理者（地方公共団体）に代わって国土交通大臣がその権限を行うもの。全国的な幹線道路網整備の観点から特に重要なもので、道路の改築工事に高度の技術を必要とする時などに導入される。
- 11 「**東部広域幹線**」: (P 8 提言の具体的内容 3行目)
首都圏と県東部、東北地方をつなぐ県東部の南北軸。宇都宮以南は地域高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」に指定。スカイコリドール。
- 12 「**ミッシングリンク**」: (P 8 提言の具体的内容 11行目)
道路網におけるミッシングリンクとは、未整備区間で途中で途切れている区間のこと。

〈サブテーマ2：観光立県とちぎづくりや地域の活性化を支える社会資本整備について〉

- 13 「**スポーツツーリズム**」: (P10 提言 11行目)
「スポーツで旅を楽しむ」、「旅でスポーツを楽しむ」といったスポーツと観光を融合し、新しい価値、新しい感動の提供を目指すもの。プロ野球、Jリーグなどの「観るスポーツ」、ランニング、ウォーキング、サイクリングなど「するスポーツ」、市民ボランティアとしての大会支援などの「支えるスポーツ」を通じた観光をいう。

14 「Wi-Fiスポット」: (P11 提言の具体的内容 13行目)

店舗や公共の空間などで無線LANによるインターネット接続が可能な場所。駅や空港、飲食店、宿泊施設などで提供されるもので、施設の管理者が独自に提供している場合と、通信会社などが提供している場合がある。

15 「二次交通」: (P11 提言の具体的内容 19行目)

空港や鉄道の駅から観光目的地までの交通のこと。自動車で移動しない旅行者にとっては、バスなど二次交通が整備されていることが旅行先を選ぶ重要な要素となっている。

〈サブテーマ3：暮らしやすく持続可能な県土・都市づくりについて〉

16 「とちぎの都市ビジョン」: (P13 これまでの具体的な取組 14行目)

21世紀中頃を見据え、本県における人口減少や超高齢社会などがもたらす問題点や課題、それに対応した目指すべき都市構造や実現に向けた取組をより明確化するため、都市づくりの基本的な考え方や都市政策の展開の方向性を示すものでH26.7に公表された。

17 「とちぎのエコ・コンパクトシティ」: (P13 これまでの具体的な取組 17行目)

「とちぎの都市ビジョン」において本県が目指すべき都市構造の概念であり、都市機能をバランス良く集積した複数の拠点地区を公共交通などにより連携強化し、人口減少・超高齢社会においても、快適・便利で暮らしやすい、また環境にもやさしく都市経営コストの面からも持続可能な多核ネットワーク型の都市を示すもの。

18 「地区計画制度」: (P13 提言 4行目)

都市計画法に基づき、まとまりのある「地区」を対象として、住民の意向を反映しながら、市町村が地区の特性に応じたきめ細かい都市計画（建物用途、形態意匠、壁面後退等）を定め、建物を規制・誘導していくことで、住みよい特色あるまちづくりを総合的に進めていく制度。

また、市街化調整区域においては、既存集落のコミュニティの維持や地域の活力を増進するため、本制度を活用することにより、一定の条件のもと、住宅や産業団地などの開発が可能となる。

〈サブテーマ４：円滑な公共事業の執行について〉

19 「入札不調・不落」：(P14 現状 6行目)

応札者がいない、もしくは、予定価格の範囲内での応札がないために入札者が決まらないことを「不調」という。

また、応札者はいるが、入札価格が予定価格を上回り、落札者が決まらない場合を「不落」という。

20 「調査ストック」：(P14 現状 12行目)

事業着手に必要な測量や詳細設計などの事前調査が完了している箇所のこと。

21 「用地ストック」：(P14 現状 14行目)

公共事業用地のうち、用地取得が完了し、工事着手が可能な状態の土地のこと。

22 「歩掛」：(P16 提言の具体的内容 2行目)

工事のある作業に要する作業員の職種・人数、材料の種類・数量、使用建設機械の運転時間などを示したもの。