

平成27年度 特定テーマ調査報告書

メインテーマ

「人口減少克服と地方創生を支える県土整備について」

サブテーマ

- ①人と物の流れを創出する「連携・交流ネットワークの強化と活用」について
- ②人を惹きつけ選ばれるための「魅力的で持続可能な地域づくり」について

平成27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	人と物の流れを創出する「連携・交流ネットワークの強化と活用」について	-	4
IV	人を惹きつけ選ばれるための「魅力的で持続可能な地域づくり」について	-	9
V	おわりに	-----	15
VI	委員会委員名簿	-----	16
VII	調査関係部課	-----	16
VIII	参考資料	-----	17

I はじめに

我が国は、急速な少子高齢化と人口減少という、かつてない課題に直面し、社会構造が大きく変化する中、経済対策と財政健全化の両立、持続可能な社会保障制度の確立、各種社会基盤の整備・保全など、多くの課題が山積している。

とりわけ、急激な「人口減少」は、地域社会の存続を脅かしかねない深刻な問題であり、これに歯止めを掛け、将来にわたり活力ある社会を維持していくためには、本県においても総力を挙げてこの問題に取り組まなければならない。

国では昨年、「まち・ひと・しごと創生法」を制定し、「長期ビジョン」及び「総合戦略」を策定するとともに、先般、人口減少問題に対応した新たな「国土形成計画」を決定し、本県においても、県版「人口ビジョン」及び「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の策定を進めてきたところである。

このような中、当委員会では、社会資本整備の面からもこの問題への早急な対応が不可欠と考え、「人口減少克服と地方創生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に掲げた。

また、サブテーマとして、「人と物の流れを創出する『連携・交流ネットワークの強化と活用』について」、「人を惹きつけ選ばれるための『魅力的で持続可能な地域づくり』について」の2つを設定し、調査研究を行った。

調査研究にあたっては、県内全市町の現地調査を実施し、各市町長等との意見交換を重ねるとともに、県外の先進地調査や参考人招致、日程を追加しての委員間討議など、精力的に活動した。

本報告書は、こうした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27年5月29日（金）

- 特定テーマについて検討し、特定テーマを「人口減少克服と地方創生を支える県土整備について」とした。

2 平成27年6月18日（木）

- 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後、質疑を行った。

3 平成27年6月24日（水）

- 各サブテーマについて委員間討議を行い、論点整理を行った。

5 平成27年6月30日（火）

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

6 平成27年7月3日（金）

- 安足土木事務所管内（足利市・佐野市）の現地調査を実施した。

7 平成27年7月8日（水）

- 栃木土木事務所管内（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。

8 平成27年7月9日（木）

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

9 平成27年7月13日（月）

- 真岡土木事務所管内（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。

10 平成27年7月16日（木）

- 鹿沼土木事務所管内（鹿沼市）、日光土木事務所管内（日光市）の現地調査を実施した。

11 平成27年7月28日（火）

- (1) 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。
- (2) 現地調査終了後、各サブテーマの現状、課題等について、執行部から説明を受けた後、質疑、委員間討議を行った。

12 平成27年8月26日（水）～28日（金）

- (1) 北海道上川郡東川町において調査会議を実施後、移住促進施策関連の現地を視察した。
- (2) 旭川市において調査会議を実施後、北彩都あさひかわ整備事業の現地を視察した。
- (3) 砂川SAハイウェイオアシスにおいて調査会議を実施後、砂川スマートICを視察した。
- (4) 札幌市において調査会議を実施後、まちなか道路空間活用施策の現地を視察した。

13 平成27年9月4日（金）

- 特定テーマに関する参考人招致を実施後、委員間討議を行った。

14 平成27年9月30日（水）

- 報告書素案の検討を行った。

15 平成27年10月22日（木）

- 報告書素案の検討を行った。

16 平成27年11月13日（金）

- 報告書案を検討し決定した。

Ⅲ 人と物の流れを創出する「連携・交流ネットワークの強化と活用」について

1 現状・課題

(1) 道路ネットワーク

ア 広域幹線道路ネットワーク

広域幹線道路については、県内各地域の連携強化や交流促進に向け、高速道路や地域高規格道路、直轄国道等の整備が進められているところであり、その現状・課題は次のとおりである。

- ・ 高速道路では、宇都宮 I C 以北及び北関東道の流入部において渋滞が発生。
- ・ 本県内は隣接県に比べて I C 数が少なく、平均 I C 間距離が長い状況。
- ・ 新 4 号国道、国道 119 号等の地域高規格道路の平面交差点部等についても、渋滞が発生。
- ・ 広域幹線道路や環状道路については、未整備区間が残っている等ネットワークが築けていない状況。
- ・ 自動車で県庁へ 60 分以内に到達できる県内人口の割合は、H26 年度末現在で約 91%。

⇒ ・ 高速道路では、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。

- ・ 高速道路の持つ機能を十分に活用するため、新たなスマート I C の設置が必要。
- ・ 地域高規格道路では、新 4 号国道、国道 119 号の平面交差点の立体化、国道 408 号バイパスの早期開通に向けた整備が必要。
- ・ 広域幹線道路や環状道路では、小川湯津上バイパス等の地域拠点を連絡する道路や小山環状線等の主要都市における環状道路の整備を着実に推進することが必要。
- ・ 人にやさしい県土 60 分構想の実現に向け、広域幹線道路ネットワークの一層の整備推進と、公共交通との連携強化が必要。

イ 道路整備に係る県・市町の連携

道路整備に係る県・市町の連携については、円滑な事業推進に向け、連絡協議会等での協議・調整に取り組んでいるところであり、その現状・課題は次のとおりである。

- ・ 県・市町の所管事業全般について、毎年度、土木事務所と管内市町の連絡協議会を開催し、事業の進捗や実施方針について協議・調整を実施。

⇒ ・ 事業効果を高める観点から、各路線ごとの調整会議等の定期的な開催などにより、役割分担や事業スケジュールについて一層の連携・調整を図ることが重要。

ウ 観光地における渋滞対策

観光地における渋滞対策については、県内外からの誘客や交流促進に向け、アクセス道路等のハード整備に加え、地元市町のソフト施策への支援等に取り組んできたところであり、その現状・課題は次のとおりである。

- ・ 那須高原地域では、H21～24年秋*にパーク&バスライドの社会実験を実施。H25年からは、誘導員による駐車場整理及び路上駐車規制等を実施し、渋滞緩和に一定の効果を確認。（※H23は震災で中止）
- ・ 日光市中宮祠地区では、二荒橋前交差点において、H20～H23年秋に通行規制による社会実験を実施。

この結果を受けて、H24年度から抜本対策として二荒橋交差点の右折レーンの延伸工事を実施し、H26年4月に供用。

- ⇒ ・ 那須町、日光市とも、引き続き路上駐車対策や駐車場満空情報提供、迂回路案内など実施可能なソフト対策に取り組んでいく予定であり、これらに対し技術的な調査研究や助言等の支援を行っていくことが必要。

(2) 公共交通ネットワーク

ア 公共交通網

本県の公共交通については、モータリゼーションの進展等により利用者数が低迷する中、交通事業者・国・県・市町等が連携し、運行サービスの維持・改善に取り組んでいるところであり、その現状・課題は次のとおりである。

- ・ 高齢者など全ての人の移動手段の確保が求められる中、デマンド交通の導入により人口カバー率は増加したが、一方で公費負担が大幅に増加。
- ・ また、利用者ニーズにあった運行サービスの提供や、鉄道等の基幹公共交通とフィーダー交通が連携した効果的なネットワークの形成は十分とはいえない状況。

- ⇒ ・ 人口減少・高齢化が進む中、全ての人の移動手段を確保し、地域社会の活力の維持・向上を図るため、基幹公共交通とフィーダー交通が連携した持続可能な公共交通ネットワークの充実に取り組むことが必要。
- ・ 地域の状況に応じた生活交通サービスを提供するため、市町等に対し、先進事例等の情報提供や改善取組への支援が必要。
 - ・ また、市町域を越える広域的なバス路線等について、ルートや運行方法等の調査分析を行い、各交通事業者や地元市町と連携しながら、利用者ニーズにあった効果的・効率的な運行サービスへの改善を促進していくことが必要。

イ 利用環境整備

鉄道やバス等の利用環境整備については、高齢化が進行する中、高齢者など全ての人々が安全・快適に利用できるよう、施設のバリアフリー化や利便性向上に取り組んでいるところであり、その現状・課題は次のとおりである。

- ・ 全ての人々が鉄道駅を安全・安心に利用するための環境整備や、駅アクセス道路の整備、バスを快適に利用するための施設整備は十分とはいえない状況。

⇒ ・ 高齢者・障害者等を含め、誰もが使いやすい利用環境の整備に向け、鉄道駅やその周辺施設のバリアフリー化や駅周辺道路の整備、バス利用者のためのバス停上屋等の整備に加え、ＩＣカード利用エリアの拡大が必要。

2 提言

(1) 道路ネットワーク

- 広域幹線道路については、地域に魅力ある「しごと」を創出し、新しい「ひと」の流れを作り、「まち」の活力を向上させる、「とちぎ創生」の基盤となることから、地域の連携強化や広域的な交流促進に高い効果を有する、スマートＩＣ設置等の高速道路の機能充実や、地域高規格道路等の整備を推進すること。
- 道路整備に係る県・市町の連携については、所管事業の相乗効果を高めることが重要であることから、役割分担や事業スケジュールを含め、連絡協議会等での協議・調整の充実を図ること。
- 観光地における渋滞については、地元市町など関係機関と連携しながら、幅広く多面的な視点で調査・研究を行うこと。

(2) 公共交通ネットワーク

- 公共交通網については、全ての人々の暮らしを支える移動手段であり、不可欠な社会インフラであることから、基幹公共交通からフィーダー交通に至る公共交通ネットワークの充実強化に取り組むこと。
- 公共交通の利用環境については、高齢者など全ての人々が安全・快適に利用できる環境整備が求められていることから、鉄道駅のバリアフリー化や、駅周辺道路の整備、バス停上屋の設置等を推進するとともに、ＩＣカードのサービス促進に取り組むこと。

【提言の具体的内容】

(1) 道路ネットワーク

ア 広域幹線道路ネットワーク

- ・ 迅速かつ円滑な観光・物流の実現のため、東北道で頻発する交通渋滞の解消を国やＮＥＸＣＯに働きかけること。

- ・ 高速道路の活用による地域活性化を図るため、都賀西方P A、大谷地区、矢板北P A、壬生P A、出流原P Aに加え、下野及び足利地区についても、スマートI Cの早期実現に向け市町の取組を積極的に支援すること。
- ・ 高速道路ネットワークを活用した地域や拠点の連携を確保するため、既設I C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I C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。
- ・ 高速道路を補完し、物流の効率化や人の交流の活発化による地域や拠点間の交流を促進するため、新4号国道の平面交差点の立体化等機能強化を促進するとともに、国道408号バイパス（真岡市～高根沢町）の早期全線開通に向けた重点的な整備を行うこと。
- ・ 特色ある地域間の連携による経済・生活圏の形成と機能維持のため、小山栃木都賀間、鹿沼南等の西部広域幹線、及び、小川湯津上間、益子町長堤等の東部広域幹線に相当する道路、更に主要都市における環状道路の整備を計画的に推進すること。
- ・ 本県日光市を核とする、群馬県尾瀬沼田地域～福島県会津地域の豊かな観光資源を活かした広域的観光交流を促進するため、隣県と連携し国道120号及び121号の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整備を図ること。
- ・ 本県におけるインバウンド観光の核となる、国際観光都市日光への安全で円滑な誘客を図るため、日光宇都宮道路の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。
- ・ 整備の遅れている国道4号の矢板I C以北の整備、及び、国道50号の小山市・足利市の市街地周辺で多発している交通事故・渋滞の対策を国に働きかけること。
- ・ 人にやさしい県土60分構想の実現に向け、幹線道路の整備に加え、鉄道駅など交通拠点の利便性向上やアクセス道路の整備等により、公共交通機関との連携を一層強化すること。

イ 道路整備に係る県・市町の連携

- ・ 県道と市町村道の交差点等においては、県市町の協議・調整により、所管事業の相乗効果を高めていくことが重要であることから、各路線ごとの調整会議等の定期的な開催などにより、役割分担や事業スケジュール等を含め、一層の連携・調整を図ること。

ウ 観光地における渋滞対策

- ・ 日光や那須高原地域など、本県を代表する観光地における渋滞対策については、地元市町等の関係機関と連携し、既存の情報端末やインフラの活用、周辺観光情報の提供など、幅広く多面的な視点から調査・研究を行うこと。

(2) 公共交通ネットワーク

ア 公共交通網

- ・ 高齢者など全ての人が移動可能な公共交通網を構築するため、基幹公共交通や路線バス、デマンド交通等が連携した、ネットワークの充実・強化に取り組むこと。
- ・ 地域の特性や移動需要に合わせた効果的・効率的な公共交通サービスを提供するため、「県生活交通対策協議会」等を活用しながら、交通事業者や市町による見直し・改善の取組を支援すること。
- ・ 市町域を越える広域的な移動需要に対応したネットワークを構築するため、運行形態の改善等に向けた調査・検討や実証運行の支援に取り組むこと。

イ 利用環境整備

- ・ 高齢者など全ての人が安全・快適に利用できる環境の形成を図るため、鉄道駅のバリアフリー化や、駅周辺道路の整備、ノンステップバスの導入支援、バス停の上屋・ベンチ・駐輪場の整備等に取り組むこと。
- ・ ICカードは、鉄道・バスの連携強化や利便性向上を図る上で大きな効果を有することから、市町とともに交通事業者にエリア拡大を働きかけるなど、サービス充実の促進に取り組むこと。

IV 人を惹きつけ選ばれるための「魅力的で持続可能な地域づくり」について

1 現状・課題

(1) 都市地域

都市地域については、居住・就業・買物など多様な生活・交流の場として、必要な基盤整備や適切な立地誘導等に取り組んできたところであるが、その現状・課題は次のとおりである。

- ・ 当該地域においては、住宅や商業・医療・業務施設などの都市機能が郊外に拡散し、低未利用地や空き家・空き店舗が増加するなど、中心市街地の衰退・空洞化が生じている状況。

⇒ ・ 既存の中心市街地や駅周辺等を中心に、徒歩や自転車、公共交通でアクセスできる範囲に必要な都市機能をバランスよく集積させるととともに、まちなかへの居住を誘導することにより、集約型都市構造の形成を促進することが必要。

(2) 中山間地域等

中山間地域等については、農林業の主要な生産の場であるほか、古来からの自然・文化など豊かな地域資源を有し、県民全体としてその維持と活用を図ることが求められているが、その現状・課題は次のとおりである。

- ・ 当該地域においては、急速な人口減少・高齢化の進行により、生活機能や地域コミュニティの維持が困難な地区が発生することが懸念。

⇒ ・ 日常生活に不可欠なサービス機能を都市郊外や農山村の既存集落に適切に誘導することが必要。その上で、それ以外の都市的サービスも享受できるよう、当該市町の拠点市街地と道路・公共交通でネットワーク化していくことが重要。

(3) 公共空間等を活かした取組

ア 道路空間の活用とネットワーク化

(7) 無電柱化

道路の無電柱化については、災害時の安全な通行確保や中心市街地等の良好な景観形成が求められる中、当該効果の高い箇所等を中心に整備を推進しているところであり、その現状・課題は次のとおりである。

- ・ 市街地における無電柱化については、安全で快適な通行空間や、良好な景観、災害の防止、歴史的な街並みの保全等に資する箇所を選定し、電線管理者と協議・調整しながら実施している状況。(H26年度末までに約170kmの整備を完了)

- ⇒・無電柱化の要望箇所が多数存在することから、電線管理者や地元との円滑な協議を図るとともに、景観形成や防災機能向上等から特に重要な箇所を中心に、効果的な整備を推進することが必要。

(イ) 道路植樹

道路植樹については、市街地の良好な景観形成等が求められる中、周辺のまちづくりに沿った植樹や適正な維持管理に努めているところであり、その現状・課題は次のとおりである。

- ・市街地の良好な景観形成等のため、必要に応じて植樹を実施してきた。一方、近年は、成長した植樹の適正な維持管理が課題となる例や、状況に応じた植樹帯の利用転換が求められるケースも存在。
- ⇒・道路の植樹については、将来的な維持管理も十分考慮した上で、沿線地域のまちづくりに沿った適切な植樹としていくことが必要。
- ・また、植樹の維持管理では、道路利用者の安全で快適な通行空間を確保するとともに、周辺の景観にも十分配慮した対応が必要。
 - ・さらに、植樹帯から歩行者や自転車の通行空間への転換など、地域の特性に応じた道路空間の有効活用を図ることが重要。

(ウ) 案内表示

案内表示については、「観光立県とちぎ」を目指して、来訪者等に分かりやすい案内表示に取り組んでいるところであり、その現状・課題は次のとおりである。

- ・国内外からの来訪者が増加傾向にあるが、現在の案内表示は外国人旅行者等への対応が十分ではない状況。
また、道路案内標識はローマ字併記のため、外国人旅行者には分かりにくい状況。
- ⇒・国内外からの来訪者が、安全・快適に目的地まで移動できるよう、分かりやすい案内表示の整備が必要。
- ・また、外国旅行者にも分かる、道路案内標識の英語表記が必要。

(エ) 「道の駅」の活用

「道の駅」については、広域交流や地域活性化の拠点施設として期待される中、広域的な幹線道路での新規整備や既存施設の機能拡充に取り組んでいるところであり、その現状・課題は次のとおりである。

- ・「道の駅」は、ドライバーの休憩施設にとどまらず、地域振興施設として大きな役割を果たしており、全国で1,059箇所、本県は11市7町23箇所が登録済、1箇所が整備中の状況。(平成27年4月現在)
- ⇒・自然・文化・産業など地域資源を活かし、地域活性化の拠点施設として市町が進める「道の駅」の整備に対して支援が必要。

- ・ 近年増加している自転車利用者に対する利便性向上や、広域的な観光地等の情報提供など、新たなニーズに対応した機能充実が必要。

(オ) 自転車の利用環境

自転車の利用環境については、安全・快適な通行の確保に向け、自転車道の整備や路肩のカラー舗装化等に取り組んでいるところであり、その現状・課題は次のとおりである。

- ・ 日常生活や余暇等において自転車利用のニーズが高まっており、観光地等での自転車周遊も増加の傾向。
- ⇒ ・ 自転車利用における市街地等での移動性・安全性の向上や、観光地等での周遊環境の形成に向け、地元市町によるネットワーク計画等の策定への支援や、当該計画を踏まえた課題箇所等の重点整備を検討していくことが必要。

(カ) 地域ネットワークの形成

中山間地域等における道路ネットワークについては、地域内や地域間の連携強化が求められる中、これまでも防災・減災等の観点から課題箇所の整備に取り組んでいるところであり、その現状・課題は次のとおりである。

- ・ 人口減少・高齢化の進行により、中山間地域等においては、単独では生活機能やコミュニティの維持が困難な地区の増加が懸念。
- ⇒ ・ 中山間地域等の拠点と周辺集落を結ぶ、地域ネットワーク道路としての機能を併せ持った、“減災ネットワーク道路”や“避難所周辺道路”の整備を着実に推進していくことが必要。

イ 河川空間の活用

河川空間については、利用ニーズが多様化する中、当該空間を活用した特色ある取組が始められているところであり、その現状・課題は次のとおりである。

- ・ 河川は、水と緑のオープンスペースとして地域の住民に親しまれており、河川敷や堤防は、公園・運動場やサイクリングロードなどに活用され、また、最近では、河川空間や水辺空間を利用し、キャンプ場やオープンカフェなど多様な活用を図る取組が全国的に始められている状況。
- ⇒ ・ 地域特性を活かしたまちづくりを促進する観点から、河川空間の活用事例の情報提供を図るなど、地元市町や民間団体等による身近な河川空間の活用の取組を支援していくことが重要。

2 提言

(1) 都市地域

- 都市地域においては、人口減少・高齢化に対応した集約型都市構造の形成に向け、中心市街地や駅周辺など拠点市街地への機能集積を図ること。
- あわせて、それらと周辺市街地を結ぶ幹線道路・公共交通の充実に取り組むこと。

(2) 中山間地域等

- 中山間地域等においては、地域全体としての生活機能やコミュニティの維持を図るため、既存集落における日常生活に不可欠なサービスの維持・集積に取り組むこと。
- 更に、高次な都市的サービスを享受できるよう、当該地域の拠点と都市地域の拠点市街地とを結ぶネットワークの整備を推進すること。

(3) 公共空間等を活かした取組

ア 道路空間の活用とネットワーク化

- **道路の無電柱化**については、市街地における良好な景観形成や災害時の通行確保など幅広い効果を有することから、電線管理者や地元市町等と連携し、多様な手法を活用しながら効果的に整備を推進すること。
- **道路植樹**については、道路空間の利活用や沿道のまちづくり、景観形成など、様々な要素に影響を与えるものであることから、沿道地域の特性を踏まえ、適正な整備と維持管理に取り組むこと。
- **道路等の案内表示**については、国内外からの誘客や観光の振興等を図る上で不可欠なものであることから、英語表記をはじめ、分かりやすい案内表示の整備を推進すること。
- **「道の駅」**については、地域の拠点形成や交流促進に有効な施設であることから、市町による整備への支援や、多様な利用ニーズにも対応した機能充実に取り組むこと。
- **自転車の利用環境**については、市街地や観光地等における移動性・安全性の向上に向け、地元市町による自転車ネットワーク計画の策定を支援するとともに、当該計画に基づき路肩のカラー舗装化等の取組を進めること。
- **地域ネットワークの形成**については、中山間地域等における拠点と周辺集落等の連携機能を有する、“減災ネットワーク道路”や“避難所周辺道路”の効果的な整備を推進すること。

イ 河川空間の活用

- 河川空間の活用については、賑わいの創出や魅力あるまちづくりに有効であることから、先進事例の情報提供や計画策定への助言など、地元市町等による利活用の支援に取り組むこと。

【提言の具体的内容】

(1) 都市地域

- ・ 人口減少・高齢化が進行する中、機能的で持続可能な集約型都市構造の形成を図るため、市町による立地適正化計画や都市再生整備計画事業等の取組を積極的に支援することにより、中心市街地や駅周辺に必要な都市機能の集積を促進すること。
- ・ 各拠点が相互の機能を補完することにより十分な都市的サービスが確保されるよう、拠点地区の連携強化に向けた道路・公共交通ネットワークの充実・強化に取り組むこと。

(2) 中山間地域等

- ・ 地域のコミュニティと活力の維持・確保を図るため、拠点的な既存集落等において、日常生活に必要なサービス機能の集積を促進するなど、国の総合戦略の重点施策である「小さな拠点」の形成に努めること。
- ・ 高次な都市的サービス等を楽しむことができるよう、当該地域の核となる拠点と都市地域の拠点市街地を結ぶ道路及び公共交通の整備・改善を図ること。

(3) 公共空間等を活かした取組

ア 道路空間の活用とネットワーク化

(ア) 無電柱化

- ・ 道路の無電柱化については、市街地の安全・快適な通行空間の確保や、良好な住環境と景観の形成など、多様な効果を有することから、地元市町や電線管理者等とも連携し、低コストな埋設方法など多様な整備手法を活用しながら、効果的に整備を推進すること。

(イ) 道路植樹

- ・ 道路植樹については、沿道の良好な景観形成や道路空間の利活用を図るため、まちづくりに沿った植樹や、歩行者・自転車通行空間への活用など、地域の特性を踏まえた整備・改善に努めること。
- ・ また、既存の道路植樹については、安全・快適な通行空間の確保や周辺景観との調和にも十分配慮しながら、適正な維持管理に取り組むこと。

(ウ) 案内表示

- ・ 道路等の案内表示は、誘客や観光振興を図る上で不可欠なものであることから、国内外からの来訪者が安全・快適に目的地まで移動できるよう、地元市町等とも連携しながら、英語表記やピクトグラム標記など分かりやすい案内表示に取り組むこと。

(イ) 「道の駅」の活用

- ・ 「道の駅」は、地域の拠点形成や交流促進などに有効な施設であることから、市町が進める「道の駅」の新設やリニューアルに対し、積極的な支援を図ること。
- ・ 「道の駅」の利便性向上を図るため、市町等と連携しながら、自転車駐車スペースや温水洗浄トイレ、多言語案内表記、公衆無線LAN、次世代自動車（EV、PHV等）の充電インフラなど、多様な利用ニーズにも対応した機能の充実に取り組むこと。

(オ) 自転車の利用環境

- ・ 道路の拡幅整備にあたっては、市街地や観光地等における自転車利用の可能性を十分考慮しながら、必要な自転車走行空間の確保に努めること。
- ・ 既存歩道における自転車走行については、当該区間の歩行者・自転車・自動車の各交通量や路肩幅員、地形など、現地状況を十分踏まえた上で、柔軟に対応すること。
- ・ 自転車走行空間の体系的な整備を図るため、市町による自転車ネットワーク計画等の策定の取組を積極的に支援すること。
- ・ 自転車ネットワーク計画等において、既存の自転車道を相互に結ぶルートや他県と連携するルート等として位置づけられた路線については、各種の道路整備事業に併せて、路肩のカラー舗装化等の取組を進めること。

(カ) 地域ネットワークの形成

- ・ 中山間地域等においては、生活機能の相互補完やコミュニティの維持等を図るため、拠点地区と周辺集落を結ぶ地域ネットワーク道路としての機能を併せ持った、“減災ネットワーク道路”や“避難所周辺道路”の整備を積極的に推進すること。

イ 河川空間の活用

- ・ 市町等による河川空間の効果的な利用を促進するため、全国的な先進事例を県ホームページに掲載するなど、有用な情報の提供に努めること。
- ・ 市町の計画策定や取組検討に際しては、関係法制度や支援制度など、河川空間利用に必要な事項の助言等に努めること。

V おわりに

今年度の特定テーマの設定にあたっては、社会資本整備の面から本県の人口減少克服と地方創生を議論する上で、特に重要な視点として、2つのサブテーマを設定した。

これらのテーマを深く論じていく中では、特に、異なる特性を有する都市地域と中山間地域等で、それぞれいかに有効な対策を見定めていくべきか、また、財源的な制約もある中で、既存の道路・河川等の公共空間をどのように有効活用していくべきかが、重要な論点となった。

こうした論点を中心に、県内外の現地調査で把握した各地域の課題や先進的取組、さらには参考人招致によって得た知見などを参考に、本県の特性に合致した施策について討議を重ねた結果、優先的に取り組むべき事項を厳選し、提言に盛り込んだところである。

また、調査研究を進める中、本年9月には、関東・東北豪雨により道路・河川等の社会資本に甚大な被害が発生し、県民生活に深刻な影響が生じたところである。こうした被災施設の早期復旧を図ることは当然であるが、今後、本県が大都市圏等から人と企業を呼び込み、定住を促進していくためにも、防災・減災対策の更なる充実等により「災害に強いとちぎ」を確立していくことが不可欠であることも指摘しておかなければならない。

これらの安全・安心の県土づくりを土台としながら、今回の提言に掲げた各種施策を効果的かつ着実に実施し、本県の人口減少克服と地方創生へと昇華させていくためには、県はもとより、市町・企業・県民など多様な主体が持てる力を結集し、「オールとちぎ」体制で果敢に取り組むことが重要であることから、こうした機運の醸成にも努めていくことを求めたい。

なお、「人口減少克服と地方創生を支える県土整備」の取組全体を推進するにあたっては、厳しい財政状況等を踏まえつつ、予算や組織体制上の配慮も必要であるが、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御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、県政において十分に反映されることを強く望むものである。

VI 委員会委員名簿

県土整備委員会

委員長	池田	忠
副委員長	花塚	隆志
委員	渡辺	さちこ
委員	白石	資隆
委員	横松	盛人
委員	斉藤	孝明
委員	三森	文徳
委員	板橋	一好

VII 調査関係部課

県土整備部

監理課、交通政策課、道路整備課、道路保全課、河川課、都市計画課、
都市整備課

VIII 参考資料

〈サブテーマ1：人と物の流れを創出する「連携・交流ネットワークの強化と活用」について〉

- 1 「地域高規格道路」：(P 4 ア 広域幹線道路ネットワーク 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、地域発展の核となる都市の育成や地域相互の交流促進、空港、港湾などの広域交流拠点との連結に資する道路。
- 2 「直轄国道」：(P 4 ア 広域幹線道路ネットワーク 2行目)
一般国道のうち、「一般国道の指定区間を指定する政令」により指定された区間で、国（地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局）が管理するもの。
- 3 「環状道路」：(P 4 ア 広域幹線道路ネットワーク 8行目)
中心市街地等を経由せずに目的地へ行くことができるよう、都市の外縁部に環状に整備された道路。完全な円形でなく、複数の放射状に延びた路線を相互に接続する場合も、環状道路と呼ばれる。
- 4 「スマートIC」：(P 4 ア 広域幹線道路ネットワーク 14行目)
高速道路の本線上やサービスエリア、パーキングエリア等に設置される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整備できる。
- 5 「人にやさしい県土60分構想」：(P 4 ア 広域幹線道路ネットワーク 21行目)
平成23年3月に策定した本県の道路・交通分野の将来構想で、人の移動における安全性・快適性・定時性の向上を目標とするもの。
- 6 「パーク&バスライド」：(P 5 ウ 観光地における渋滞対策 4行目)
観光地等における交通渋滞の緩和を図るため、専用に設けた駐車場に自動車を止め、そこからシャトルバス等により乗り換えて目的地に行く方法。
- 7 「社会実験」：(P 5 ウ 観光地における渋滞対策 4行目)
新たな施策を本格的に導入する前に、場所や期間を限定して試行する取組。新たな施策の課題や効果等について、本格的な施策導入の前に把握することが可能。
- 8 「モータリゼーション」：(P 5 ア 公共交通網 1行目)
人々が利用する交通機関の中で、自家用車が一般に普及しその利用比率が拡大すること。我が国では、高度経済成長期後半に急激な進展がみられた。

- 9 「**デマンド交通**」：(P 5 ア 公共交通網 4行目)
時刻やルートを事前に定めず、需要に応じて柔軟に運行する公共交通の形態。ドア・ツー・ドア型（乗降場所が決めていないタイプ）や停留所設定型（乗降場所が決めているタイプ）など、様々な運行形式がある。
- 10 「**フィーダー交通**」：(P 5 ア 公共交通網 7行目)
フィーダーとは「支線」という意味で、鉄道等の基幹的な公共交通から各地域内にアクセスする部分の交通形態を指す。
- 11 「**ICカード**」：(P 6 イ 利用環境整備 9行目)
ICチップを埋め込み、情報を記録できるようにしたカードのこと。鉄道・バス等では、あらかじめカードに電子マネーという形で入金することで、乗車券等を都度購入することなく交通機関への乗降が可能となる。
- 12 「**国直轄指定区間**」：(P 7 17行目)
一般国道のうち、「一般国道の指定区間を指定する政令」により指定され、国（地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局）が管理する区間。
- 13 「**直轄権限代行**」：(P 7 17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国道等の新設・改築の権限を施行すること。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。
- 14 「**インバウンド観光**」：(P 7 19行目)
訪日外国人による観光のこと。政府の「外国人旅行者訪日促進戦略」では、2020年までに2,500万人の目標を掲げている。
- 15 「**県生活交通対策協議会**」：(P 8 ア 公共交通網 5行目)
本県における生活交通の維持、改善及び充実に図り、持続可能な生活交通ネットワークの形成に必要な協議を行うことを目的として、国・県・市町・民間交通事業者等により構成された組織。
- 16 「**ノンステップバス**」：(P 8 イ 利用環境整備 2行目)
乗降口に段差の無い超低床バス。優先席が設置され、乗降口の幅が広く、握り棒や押しボタン等は朱色又は黄赤を使用するなど、高齢者、障害者を含むすべての利用者が使いやすい仕様となっている。

〈サブテーマ2：人を惹きつけ選ばれるための「魅力的で持続可能な地域づくり」について〉

17 「集約型都市構造」：(P 9 (1) 都市地域 9行目)

高齢者など誰もが暮らしやすく持続可能な都市の形成を目的として、市街地の拡大防止や、駅周辺等の公共交通にアクセスしやすい場所への居住・医療・福祉等の機能集積を図る、都市の構造形態。

18 「中山間地域」：(P 9 (2) 中山間地域等 1行目)

平野の外縁部から山間地を指すものであり、水源涵養など国土保全に重要な役割を担っているが、高齢化や過疎化で集落の維持が難しいなど課題も多い地域。農林統計における地域区分の1つ。

19 「無電柱化」：(P 9 (7) 無電柱化 1行目)

道路の地下空間や裏通り等を利用して、主要な道路上から電柱をなくすこと。整備手法として、「電線地中化」「裏配線」「軒下配線」等がある。

20 「道の駅」：(P10 (エ) 「道の駅」の活用 1行目)

休憩施設と地域振興施設が一体となり、「休憩」「情報発信」「地域連携」の機能を併せ持った道路施設で、国土交通省により登録されるもの。整備手法として、市町村だけで整備する「単独型」と、市町村と道路管理者で整備する「一体型」がある。

21 「減災ネットワーク道路」：(P11 (カ) 地域ネットワークの形成 7行目)

高速道路や国道4号・50号と防災拠点（県・市町村庁舎・病院・道の駅等）を結び、災害発生時の円滑な救助・救援活動や、緊急物資輸送等を確保するための道路。

22 「避難所周辺道路」：(P11 (カ) 地域ネットワークの形成 7行目)

中山間地域等において、避難所と市町村庁舎を結び、災害発生時の円滑な避難や、救助・救援活動、緊急物資輸送等を確保するための道路。

23 「立地適正化計画」：(P13 (1) 都市地域 2行目)

都市再生特別措置法に基づき、市町村が、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実などについて包括的に策定する計画。計画には、「都市機能誘導区域」や「居住誘導区域」を定める必要がある。

24 「都市再生整備計画事業」：(P13 (1) 都市地域 2行目)

都市再生特別措置法に基づき、市町村が、地域の特性を活かしたまちづくりの観点等から都市再生整備計画を策定して実施する事業。道路等の施設整備、まちづくり活動の支援など、ハードからソフトまで多様な事業を一体的に実施することができる。

25 「ピクトグラム」：(P13 (ウ) 案内表示 3行目)

何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号(サイン)の一つで、「絵文字」、「絵単語」などと呼ばれる。主に駅や空港などの公共空間で使用され、文字の代わりに視覚的な図で表現することで、直感的な内容伝達を行おうとするもの。

26 「公衆無線LAN」：(P14 (エ) 「道の駅」の活用 5行目)

店舗や公共空間等で提供される、無線LANによるインターネット接続のサービス。外出先や旅行先でも携帯端末から各種情報が入手できるため、観光振興や防災対策等の面で有効とされる。