
道路行政をめぐる最近の状況報告

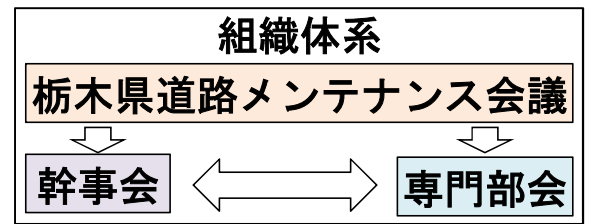
栃木県道路メンテナンス会議について

(1) 概要・取組状況

栃木県道路メンテナンス会議

目的 栃木県内の全ての道路管理者が相互に連絡調整を行うことにより、円滑で効果的な道路管理を推進する

組織
 委員：栃木県内の高速道路、国道、県道、市町道の道路管理者
 会長：国土交通省 関東地方整備局 宇都宮国道事務所長
 副会長：栃木県 県土整備部 道路保全課長、東日本高速道路会社 関東支社 宇都宮管理事務所長
 専門部会：個別課題等についての検討・調整を行う
 【下部組織】幹事会：会議の運営全般についての補助、委員相互の連絡調整、会議における協議議題の調整、規約の策定・改正・廃止等に係る調整などを行う



協議事項
 ①道路施設の維持管理等に係る意見調整・情報共有に関する事項 ②道路施設の点検、修繕計画等の把握・調整に関する事項
 ③道路施設の損傷事例や技術基準類等の共有に関する事項 ④その他、道路の管理に関連する事項

| | 平成26年度 | | | 平成27年度 | | | 平成28年度 | | | 平成29年度 | | |
|------|---|--|--|--|---|---|---|--|--|--|---|-----|
| 会議 | 第1回 | | 第2回 | 第3回 | 第1回 | 第2回 | | 第3回 | 第1回 | 第2回 | 第3回 | 第1回 |
| 幹事会 | 第1回 | | 第2回 | 第3回 | 第1回 | 第2回 | | 第3回 | 第1回 | 第2回 | 第3回 | 第1回 |
| 部会 | 第1回 | | 第2回 | 第3回 | 第1回 | 第2回 | | 第3回 | 第1回 | 第2回 | 第3回 | 第1回 |
| 取組状況 | <ul style="list-style-type: none"> 設立／規約の決定 専門部会の必要性等 JR跨線橋の協定事例紹介 今後の方針についての議論 | | <ul style="list-style-type: none"> JR委託範囲、期間を協議 橋梁点検のポイント(講義・現場研修会) 支承の維持管理／支承講習会(講義) | <ul style="list-style-type: none"> 第15回 道路行政マネジメントを実施する栃木県会議 専門部会の報告／今後のスケジュールの確認 道路土工構築物 点検ポイント、事例紹介など 土木研究所による講演 一括発注の方針について | <ul style="list-style-type: none"> 規約の改正について、これまでの動き 平成27年度の取組について 関東地方整備局からの情報提供 第16回 道路行政マネジメントを実施する栃木県会議 | <ul style="list-style-type: none"> 新年度の体制その他・意見交換 H26年度点検状況報告／H27年度点検計画 | <ul style="list-style-type: none"> 現場研修、講習会について・情報提供 第2回 道路メンテナンス会議内容について 道路施設点検の発注の状況について(一括発注) 平成26年度の見直し(点検計画、現場研修・講習会等) 平成27年度の見直し(点検計画、現場研修・講習会等) 平成28年度の見直し(点検計画、現場研修・講習会等) 平成29年度の見直し(点検計画、現場研修・講習会等) | <ul style="list-style-type: none"> 平成27年度の活動状況・個別施設計画の策定について 道路メンテナンス年報(完成版)の紹介 平成26年度 判定の状況について 第17回 道路行政マネジメントを実施する栃木県会議 | <ul style="list-style-type: none"> 第18回 道路行政マネジメントを実施する栃木県会議 栃木県道路メンテナンス会議規約の改正について これまでの動きと平成28年度の予定 平成27年度点検結果、平成28年度点検予定 関東地方整備局からの情報提供 H28熊本地震を踏まえた今後の対応について | <ul style="list-style-type: none"> 第19回 道路行政マネジメントを実施する栃木県会議 県民の理解・協働への取組について 栃木県内の課題と対応状況、老朽化対策の事例紹介 平成28年度の取組状況(中間報告) 平成27年度メンテナンス年報の紹介 平成28年度点検実施状況 平成29年度点検実施予定 平成28年度点検実施予定 平成29年度点検実施予定 平成28年度点検結果 平成29年度点検結果 | <ul style="list-style-type: none"> 第20回 道路行政マネジメントを実施する栃木県会議 平成29年度課題・取組み予定 平成28年度修繕実施予定 平成29年度点検結果 平成28年度点検結果 | |

栃木県道路メンテナンス会議について

(2) 主な取組・活動内容

- 平成29年度栃木県道路メンテナンス会議(H29. 7現在): 1回開催
- 栃木県道路メンテナンス会議では、平成26～29年度にかけて10回の会議を行い、『老朽化対策の課題検討』、『地方公共団体の取り組みに対する体制支援』等を実施しています。また、栃木県内の橋梁等の構造物は、約14,000の施設があり、計画的な点検実施が重要となっています。
- 平成29年度も引き続き、橋梁講習会(橋梁等の構造物の補修・補強における点検等)や現場研修会(橋梁点検のポイント等の講義や実地研修)を行ってまいります。

平成28年度 第1回 メンテナンス会議 委員会

日時:平成28年7月8日(金)
13:30～15:30

場所:栃木県河内庁舎5階会議室

議事:
・これまでの動きと平成28年度の予定
(平成27年度点検結果、平成28年度点検予定等)
・IV判定の状況について
・地方自治体への技術支援について
・メンテ会議での取り組みについて
・H28熊本地震を踏まえた今後の対応について
参加人数:57名



平成28年度 第3回メンテナンス会議 委員会

日時:平成29年2月17日(金)
13:30～15:00

場所:栃木県庁舎北別館会議室403

議事:
・平成28年度点検実施状況
・平成29年度以降の点検予定
・平成28年度の課題に対する取組状況
の報告
参加人数:63名



平成28年度 第2回メンテナンス会議 委員会

日時:平成28年10月26日(水)
13:30～15:00

場所:栃木県河内庁舎5階会議室

議事:
・平成28年度の取り組み状況(中間報告)
・老朽化対策の事例紹介
・栃木県内の課題と対応状況
・県民の理解・協働への取組みについて
・平成27年度メンテナンス年報の紹介
参加人数:54名



平成29年度 第1回メンテナンス会議 委員会

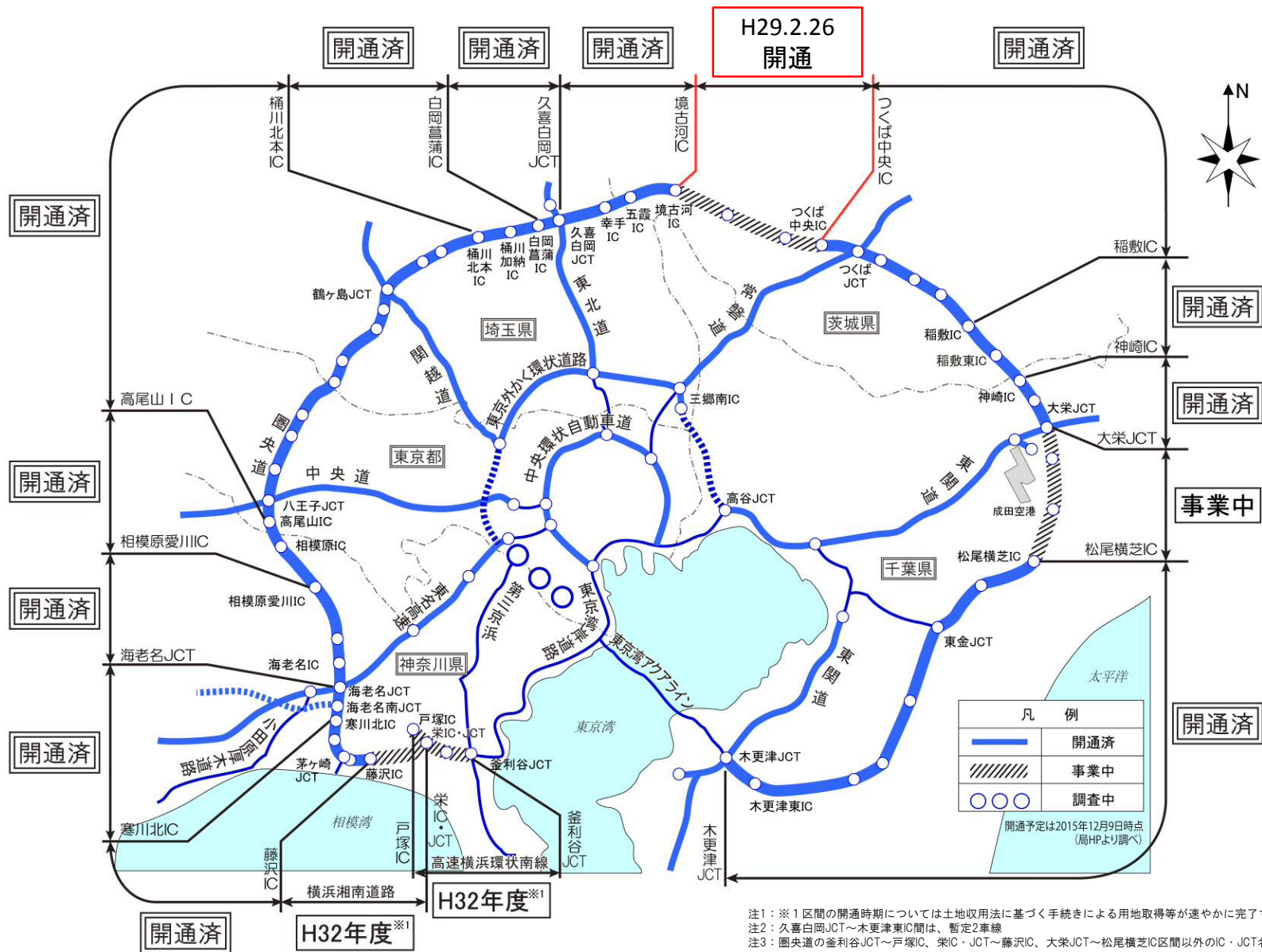
日時:平成29年6月28日(水)
13:30～15:00

場所:栃木県河内庁舎5階会議室

議事:
・平成28年度点検結果
・平成29年度点検予定
・平成29年度修繕実施予定
・平成29年度課題・取組み予定
参加人数:59名



圏央道(国道468号 首都圏中央連絡自動車道)の整備状況について



出典：国土交通省関東地方整備局HP(一部加工)

自転車活用推進法の施行について

- 自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的として、自転車活用推進法(H28年度法律第113号)が第192回国会(臨時会)で成立し、平成29年5月1日に同法が施行されており、今後、全国で自転車活用推進計画の立案と具体的な取組が進められていきます。
- 栃木県内では、栃木県自転車利用環境検討会議が平成24年～26年にかけて、5回開催されており、国のガイドラインを受けた栃木県版自転車環境創出ガイドラインが平成26年2月に策定・公表されています。

■自転車活用推進法の概要

自転車活用推進法が平成29年5月1日に施行

目的・基本理念

<目的>

- ・ 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること

<基本理念>

- ・ 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること
- ・ 自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと
- ・ 交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること
- ・ 交通の安全の確保が図られること

基本方針

- ①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援 等の施策を重点的に検討・実施する

自転車活用推進計画

- ・ 政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する
- ・ 都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める

■栃木県自転車利用環境検討会議の開催

【目的】

検討会議は、栃木県内における自転車利用の現状や課題を踏まえ、安全で快適な自転車利用環境の推進に向けて、主に以下の事項についてご意見をお伺いするものです。

- (1)自転車通行空間の確保(現況の課題と整備手法の検討について)
- (2)自転車利用環境整備ネットワーク計画のあり方
- (3)既存の道路空間を有効活用した戦略的な整備計画
- (4)利用者への啓発

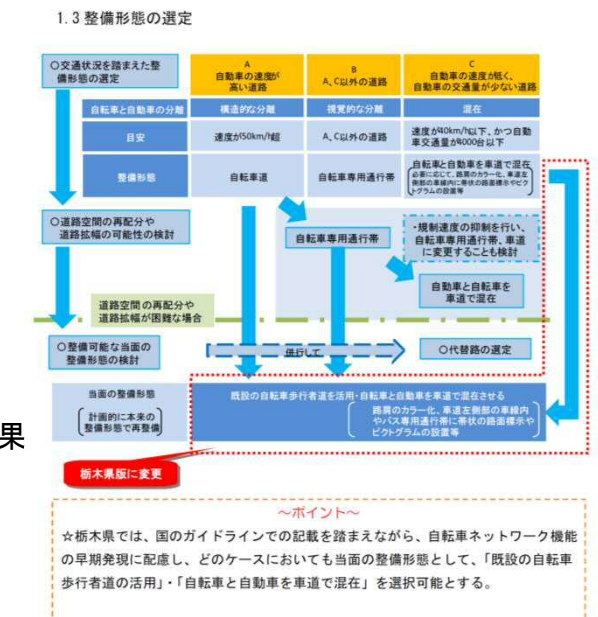
<会議の開催履歴>

| No | 実施回 | 実施日程 |
|----|-----|-------------|
| 1 | 第5回 | 平成26年1月28日 |
| 2 | 第4回 | 平成25年3月26日 |
| 3 | 第3回 | 平成24年12月19日 |
| 4 | 第2回 | 平成24年10月19日 |
| 5 | 第1回 | 平成24年9月13日 |

資料: 国道交通省
宇都宮国道事務所ホームページ
栃木県自転車利用環境検討会議結果

資料:
国土交通省
自転車活用推進本部
ホームページ

栃木県自転車利用環境創出ガイドライン(平成26年2月)の策定・公表

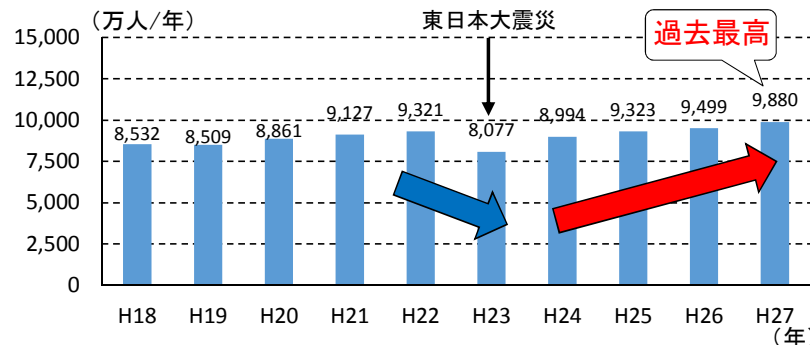


観光活動の動向(インバウンド観光の需要)について

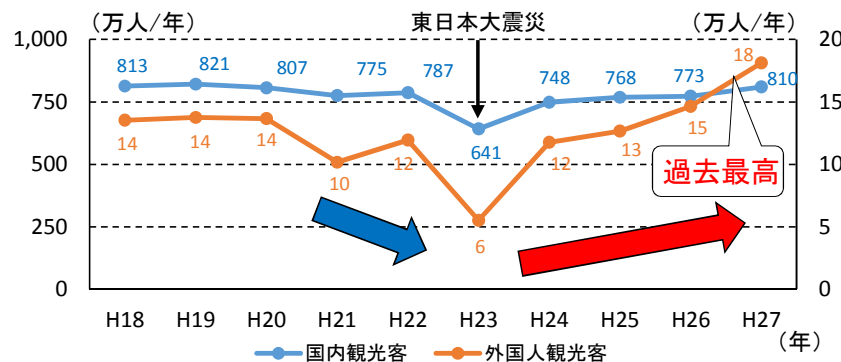
- 観光立国の実現に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、平成29年度から32年度までの新たな「観光立国推進基本計画」が閣議決定されました。
- 観光は、日本の成長戦略の柱、地方創生への切り札であるという認識の下、拡大する世界の観光需要を取り込み、世界が訪れたい「観光先進国・日本」に向けた国内及び国際観光の拡大・充実に向けた目標等が設定され、地域毎に様々な取り組みが検討されています。
- 栃木県では、東日本大震災以後、観光化客が増加傾向にあり、H27年には過去最高であり、外国人観光客数についても同様であり、インバウンド観光の動きが活発です。観光立国とちぎの実現に向け、おもてなしの推進等に関する「第5回 とちぎのおもてなし向上検討会議」が平成29年3月に開催され、取組案が議論されています。

■栃木県の観光活動の現状

<栃木県の観光入込客数(日帰り+宿泊:国内・外国人)>



<栃木県の観光入込客数(宿泊者:国内・外国人)>



資料: 栃木県観光客入込客数・宿泊数推計調査結果(平成27年)

■栃木県内の主な取り組み例

<観光振興に関する各種会議の開催>

| No | 会議名 | 実施回 | 実施日程 |
|----|---------------------|-----|-------------|
| 1 | とちぎのおもてなし 向上検討会議 | 第5回 | 平成29年3月15日 |
| 2 | | 第4回 | 平成28年12月20日 |
| 3 | | 第3回 | 平成28年11月1日 |
| 4 | | 第2回 | 平成28年8月25日 |
| 5 | | 第1回 | 平成28年7月26日 |

<県が実施する「おもてなし」の向上に関する取組(案)>

1. おもてなしについて普及啓発
2. おもてなし“いちご隊”の募集・登録
3. おもてなしスキルアップ方策の検討
4. 観光客受入体制の整備の促進
例: 案内表示の多言語化等

資料: 第5回とちぎのおもてなし向上検討会議の会議結果(平成29年3月)

道路周辺の土地利用等による渋滞対策(案)について

- 国土交通省では、道路交通アセスメント検討会において、沿道立地や路上工事に対する渋滞対策等を検討しています。その中で、大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞ポイントの1割以上を占めており、渋滞の大きな要因であると指摘されています。
- 本検討会では、今後の方向性として、国・地方の厳しい財政事情や渋滞分析に関わる技術の進展を踏まえ、外部不経済を生じさせる立地者に対して、施設敷地外の道路への対策を含め、必要なコストを適切に負担させていく必要があるとしています。

■道路周辺の土地利用等による渋滞対策(案)

現状と課題

【渋滞と立地の現状】

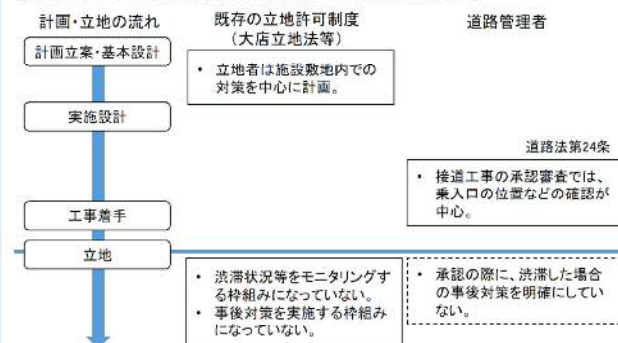
- ① 我が国の道路の移動時間の約4割が渋滞で損失しており、人口減少時代を迎える中、生産性を向上していくため、渋滞対策の強化が必要。
- ② 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞ポイントの1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因。加えて、幹線道路沿いの大規模小売店舗数はこの5年間で約5割も増加しており、今後、更なる渋滞への影響が懸念。



【制度的課題】

- ① 道路周辺の土地利用に関する既存の立地許可制度(大店立地法等)では、施設敷地内での対策を中心に周辺交通への影響を抑制することとしており、結果として立地後に広域的な渋滞を多く生じさせている現状。更に、立地後に、立地者に対して渋滞対策を要請することを前提とした枠組みとなっていない。
- ② 道路管理者は、商業施設等の立地に際して、道路への接続工事に対する承認を行っているが、交通への影響について、交差点からの位置など簡易な審査にとどまっている。

【既存の立地許可制度と道路管理者に関する課題】



今後の方向性

- ① 国・地方の厳しい財政事情や渋滞分析に関わる技術の進展を踏まえ、外部不経済を生じさせる立地者に対して、施設敷地外の道路への対策を含め、必要なコストを適切に負担させていく必要がある。
- ② その際、道路への接続性が制限される一方、安全や景観面等が向上するなどのメリット・デメリットについて、地域の理解が重要である。
- ③ 道路周辺の土地利用に起因する渋滞の抑制や安全性を確保するため、立地前の計画段階から立地後の追加対策に至るまで、PDCAサイクルを確実に回す取組を強化する必要がある。
- ④ その際、道路管理者は都市計画担当部局や土地利用に関する許可権者と連携を高めるとともに、立地者に対して直接対策を要請する仕組みも強化する必要がある。

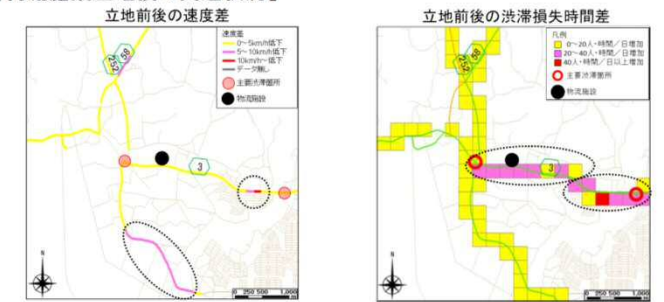
＜対象施設と立地後の交通状況(例)＞

- ① 大店立地法では、店舗面積1,000㎡超の大規模小売店舗とする等、立地面積や業種で対象を限定して、交通アセスメントを実施。

| 制度 | 対象施設 | 定義 |
|------------|------------------------|--|
| 大規模小売店舗立地法 | 店舗面積が1,000㎡を超える大規模小売店舗 | 一の建物(一の建物として政令で定めるものを含む)であって、その建物内の小売業(飲食店業を除くものとし、物品加工修理業を含む)の店舗面積の合計が1,000㎡又は都道府県が条例で定める基準面積を超えるもの |

- ② 一方、近年、内陸部での大型施設の立地が進行する物流施設については、既存の立地許可制度の交通アセスの対象外となっているが、立地後に周辺道路で渋滞を発生させるなどの課題も顕在化している。

【物流施設立地後の交通状況】



* 5km四方の国道・都道府県道を対象とし、速度は平均値、渋滞損失時間は合計値を算出(平日昼間12時間(月間値))

資料: 道路交通アセスメント検討会 とりまとめ結果(H29.3)

高速道路と民間施設を直結する専用インターチェンジ整備制度の創設

○国土交通省では、高速道路の利用促進や利便性の向上による地域活性化の観点から、高速道路の近傍に位置する大規模な物流拠点や工業団地、商業施設等について、適切な負担の下で高速道路と直結を進める必要があるため、高速道路と近傍の民間施設を直結するインターチェンジを民間企業の発意と負担により整備する制度の創設を計画しています。

【スマートインターチェンジ】

我が国の高速道路のIC間隔は平均約10kmで、
欧米諸国の平地部における無料の高速道路の2倍程度

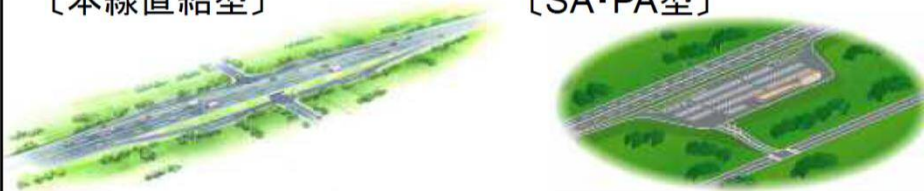
日本：約10km

アメリカ：5km、ドイツ：7km、イギリス：4km

ETC専用のスマートインターチェンジの整備を推進：
平地部でIC間隔を欧米並みの約5kmを念頭に整備

〔本線直結型〕

〔SA・PA型〕



〔整備状況〕

開通 96箇所※ 事業中 62箇所※ (平成29年4月1日時点)

※上記箇所には、それぞれフル化事業中3箇所を含む

【高速道路のインターチェンジ間隔】

○H20.7時点

| 全体 | 平地 | 山地 |
|-------|-------|--------|
| 9.5km | 6.3km | 18.4km |

○H29.4時点

| 全体 | 平地 | 山地 |
|-------|-------|--------|
| 8.5km | 5.7km | 16.4km |

【民間施設と直結する専用インターチェンジ】

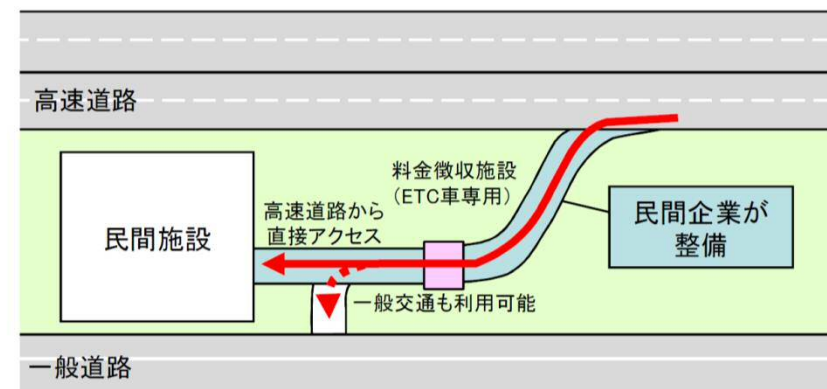
民間施設の例：大規模商業施設、工業団地、物流施設等

運用形態：ETC車限定 ハーフIC・1/4ICも可

手続き：自治体のまちづくり計画への位置づけ
高速道路会社との事前協議

スケジュール：平成29年度より制度の運用を開始予定

〔高速道路と近傍の民間施設を直結するICの整備(イメージ)〕



資料：平成29年度道路局関係予算決定概要(H28.12)、社会資本整備審議会 道路分科会 第26回国土幹線道路部会(H29.5)

事業用自動車総合安全プラン2020

～行政・事業者・利用者が連携した安全トライアングルの構築～



事業用自動車に係る総合的な安全対策の見直し

- 軽井沢スキーバス事故を受けた新たな安全対策が策定されたこと、自動車の先進安全技術の普及が進みつつあること等の自動車事故をめぐる状況変化、人口減少や高齢化の進展、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催等の動向を踏まえ、事業用自動車総合安全プラン2009（平成21年策定）を改訂。

事業用自動車総合安全プラン2020（計画期間：H29～H32）

第10次交通安全基本計画の計画期間と合わせるとともに、プラン2009から以下の点を新たに追加し、2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けて、世界一安全な輸送サービスの提供を実現するため、ソフト・ハード両面から総力を挙げて事故の削減に取り組む。

【主な追加対策事項】

- 各業態（バス、トラック、タクシー）における目標設定
- 「利用者」を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築
- 軽井沢スキーバス事故等による安全対策を反映
- 自動運転など交通事故の削減及び被害軽減に大きな効果が期待される新技術を安全対策に反映

【目標値】（プラン2009の目標）①死者数を平成30年に250人、②人身事故件数を平成30年に3万件、③飲酒運転ゼロ

- ① 平成32年までに**死者数235人** ② 平成32年までに**事故件数23,100件以下** ③ **飲酒運転ゼロ**（※）

【バス】 // 死者数10人以下
【タクシー】 // 死者数25人以下
【トラック】 // 死者数200人以下

【バス】 // 事故件数1,100件以下
【タクシー】 // 事故件数9,500件以下
【トラック】 // 事故件数12,500件以下

※バス、タクシー、トラック共通

（参考）H28事業用自動車交通事故発生状況 事故件数33,336件、死亡者数363人、飲酒運転54件

事業用自動車総合安全プラン2020 重点施策

1. 行政・事業者の安全対策の一層の推進と利用者を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築

- ・事業者における法令遵守の徹底と安全輸送の取組の強化
- ・監査等の実効性の向上による違反行為等の是正及び悪質事業者の排除
- ・利用者を含めた関係者の連携強化による安全性の向上 等

2. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

- ・飲酒運転・薬物運転根絶のための指導等の実施 等

3. 自動運転、ICT技術等新技術の開発・利用・普及の促進

- ・自動運転等新たな安全技術の開発・普及促進 等

4. 超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策

- ・高齢運転者の特徴を踏まえた事故防止対策 等

5. 事故関連情報の分析等に基づく特徴的な事故等への対応

- ・モード毎や地域毎の特徴を捉えたきめ細やかな事故の分析とその結果に基づく適切な対策の実施
- ・ドライブレコーダー映像等、事業者が保有する情報を活用した運転特性や運転技能の確認及び研修の実施等指導監督の徹底 等

6. 道路交通環境の改善

- ・事故発生割合の高い区間における交差点改良や歩道の整備、中央帯の設置、信号機改良 等