



平成17年度

とちぎの道 業績計画書

～活力と美しさに満ちた郷土“とちぎ”を目指して～



2005
栃木県道路協議会

目次

1 . 道路行政マネジメントシステムの継続的な取り組み	...	1
2 . 今年度の取り組みの方向性	...	2
3 . 平成17年度に重点的に取り組む事業	...	3
4 . 成果指標の目標値一覧表	...	5
【目標1】道路利用時の危険性改善	...	7
【目標2】高度な救急医療施設へのアクセス性向上	...	8
【目標3】交通事故の抑制	...	9
【目標4】自動車交通の円滑化	...	11
【目標5】県内主要都市へのアクセス性向上	...	13
【目標6】快適な歩行空間の確保	...	14
【目標7】県内産業の競争力強化	...	16
【目標8】高速道路の利用向上	...	17
【目標9】県庁へのアクセス性向上	...	18
【目標10】首都圏観光の支援	...	19
【目標11】電線類の地中化推進	...	21
【目標12】道路緑化の推進	...	22
5 . 用語の解説	...	23

1. 道路行政マネジメントシステムの継続的な取り組み

道路行政マネジメントシステムとは・・・

- ✓ 県民にわかりやすい道路事業を推進するため、「**事業量**」から「**達成される成果**」を重視する行政運営に転換したものです。
- ✓ 毎年、達成した成果と翌年の目標を「達成度報告書」および「業績計画書」にまとめ、県民の皆さんに公表することとしています。

平成17年度業績計画書作成のながれ

平成16年度業績計画書



昨年度設定した目標に対する達成度を評価

平成16年度達成度報告書



県政モニターアンケート



平成17年度業績計画書



達成度報告書と県政モニターアンケートの結果を踏まえ、内容を一部見直し

平成17年度業績計画書の骨子

- ✓ 暮らしやすさを支える道づくり
 - 【目標1】道路利用時の危険性改善
 - 【目標2】高度な救急医療施設へのアクセス性向上
 - 【目標3】交通事故の抑制
 - 【目標4】自動車交通の円滑化
 - 【目標5】県内主要都市へのアクセス性向上
 - ・・・**新たな目標**
 - 【目標6】快適な歩行空間の確保・・・**新たな目標**
- ✓ 県土の活力を高める道づくり
 - 【目標7】県内産業の競争力強化
 - 【目標8】高速道路の利用向上
 - 【目標9】県庁へのアクセス性向上
 - 【目標10】首都圏観光の支援
- ✓ 魅力ある街や地域を創る道づくり
 - 【目標11】電線類の地中化推進
- ✓ 環境にやさしい道づくり
 - 【目標12】道路緑化の推進

2. 今年度の取り組みの方向性

～ H16年度の課題整理とH17業績計画書への展開～

栃木県における道づくりの目標		道づくりの業績を計る指標	目標の達成状況と今後の課題				今年度の取り組み	
道づくりの方向性	成果目標		H15 (実績値)	H16 (目標値)	H16 (実績値)	目標 達成状況		平成17年度以降に向けた課題
暮らしやすさを支える道づくり	【目標1】道路利用時の危険性改善	【指標1】道路防災危険箇所数(箇所)	379	341	341	達成	・対策未実施の道路防災危険箇所が全県で341箇所残されている。	継続
	【目標2】高度な救急医療施設へのアクセス性向上	【指標2】2次医療機関への15分カバー面積(km ²)	1,098 (38%)	1,116 (38%)	1,116 (38%)	達成	・目標は達成したが未だ可住地の6割以上は15分圏に含まれていない。	継続
	【目標3】交通事故の抑制	【指標3-1】事故危険箇所数(箇所)	47	18	20	概ね達成	・地元の理解を得ながら、迅速に事業を実施することが必要。	継続
		【指標3-2】交通死傷事故率(件/億台キロ)	87.1	86.4	86.4	達成	・目標は達成したが、更なる安全性の向上を目指す。 ・ 自動車だけでなく、歩行者や自転車が関与する事故の削減が求められている。	【新たな目標を設定】 快適な歩行空間の確保
【目標4】自動車交通の円滑化	【指標4-1】主要渋滞ポイント数(箇所)	66	62	62	達成	・対策未実施の主要渋滞ポイントが全県で62箇所残されている。	継続	
	【指標4-2】渋滞損失時間(百万人時間/年)	60.7	59.4	59.4	達成	・上記の主要渋滞ポイント数の削減と同時に全県における渋滞損失時間の削減が必要。	継続	
県土の活力を高める道づくり	【目標5】県内産業の競争力強化	【指標5】高速IC15分到着工業団地数(箇所)	27	27	27	1	・県内産業の競争力強化のため、更なるカバー圏の拡大が必要。	継続
	【目標6】高速道路の利用向上	【指標6】自動車専用道路分担率(%)	17			2		継続
	【目標7】県庁へのアクセス性向上	【指標7】県庁への1時間カバー人口(千人)	1,483 (75%)	1,515 (76%)	1,516 (76%)	達成	・ よりわかりやすい指標を設定し、評価することが求められている。	継続 【新たな目標を設定】 県内主要都市へのアクセス性向上³
	【目標8】首都圏観光の支援	【指標8】首都圏からの2時間カバー面積(km ²)	1,649 (57%)	1,655 (57%)	1,655 (57%)	達成	・更なるカバー圏の拡大を目指し、道路改築事業等を推進。	継続
魅力ある街や地域を創る道づくり	【目標9】電線類の地中化推進	【指標9】市街地の幹線道路の無電柱化延長(km)	41.5 (約9%)	46.7 (約10%)	46.8 (約10%)	達成	・更なる無電柱化の推進を目指し、引き続き関係機関との協議を円滑に進め、地中化を実施。	継続
環境にやさしい道づくり	【目標10】道路緑化の推進	【指標10】道路緑化延長(km)	517.4	518.7	518.7	達成	・県民の満足度向上のため、道路緑化の更なる推進が必要。	継続

1 【指標5】高速IC15分到着工業団地数は、目標が現状維持であったため達成度は評価していません。

2 【指標6】自動車専用道路分担率については、H16目標値を設定していないため、H16実績値及び目標達成率は算出していません。

3 日常生活の利便性向上に資する新たな目標であるため、「暮らしやすさを支える道づくり」の目標に掲げます。

3. 平成17年度に重点的に取り組む事業

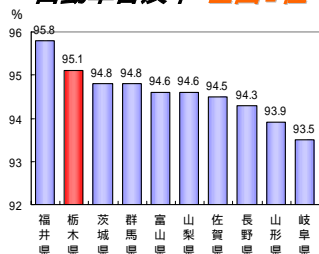
～ 栃木県の現状と課題の整理 ～

とちぎの道路交通の現状

✓ 栃木県は全国有数の「くるま社会」

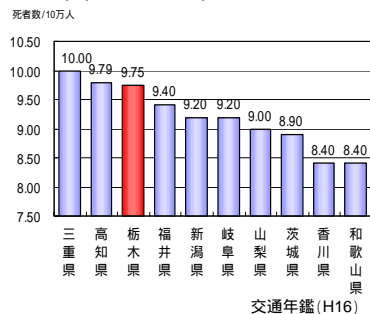
✓ 人口10万人あたり交通事故死者数は全国ワースト3位

自動車普及率*全国2位



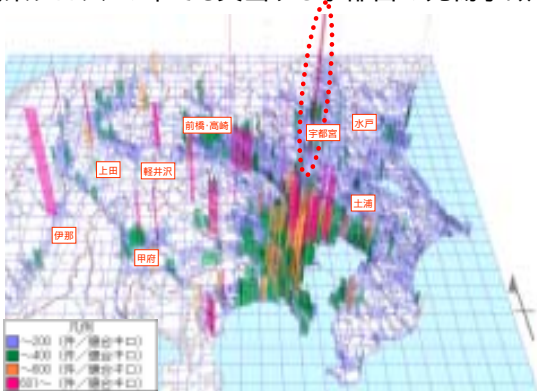
*自動車普及率:1,000世帯当たりの自動車保有世帯数
全国消費実態調査(H11)

自動車免許保有率 66.8% ; 全国2位



交通年鑑(H16)

✓ 関東ブロックの中でも突出する宇都宮の死傷事故率



関東ブロックの死傷事故率

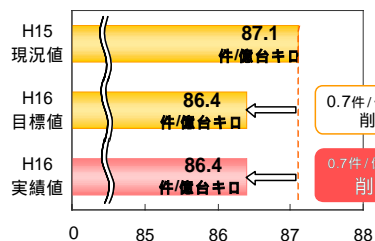
国土交通省資料(H13)

平成16年度達成度報告書

【目標3】交通事故の抑制

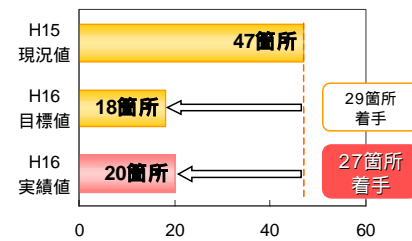
✓ 死傷事故率の削減では目標を達成。事故危険箇所着手数では、概ね目標を達成したが、一部未着手箇所も残存。

交通死傷事故率(件/億台キロ)



目標達成!

事故危険箇所数(箇所)



概ね目標達成

交通安全に対する住民の期待

➢ 県政世論調査(H15)

➢ 県政モニターアンケート(H16)

✓ 交通安全に関する県政への要望は上位

第12位 交通安全対策 20.4%

- 事故削減のため安全対策を推進するべき。
- 通学路等の歩道の整備が必要。
- 道路利用者のマナー向上が必要。



栃木県の交通安全上の課題

- 栃木県は「くるま社会」であるにもかかわらず、道路交通の安全性に不安がある。
- 将来を担う子供やお年寄りが安全に、安心して歩ける歩行空間が十分に整備されていない。

➢ 昨年度の取り組みで発見した課題や県政モニターからのご意見などから、

平成17年度は、「交通事故の抑制」をテーマに、重点的な取り組みを実施します。

3. 平成17年度に重点的に取り組む事業

～ 栃木県の特性を踏まえた重点的な施策を講じていきます～

➤ 昨年度の取り組みで発見した課題や県政モニターのご意見などから、

平成17年度は、「**交通事故の抑制**」をテーマに、**重点的な取り組みを実施**します。

平成17年度の対応

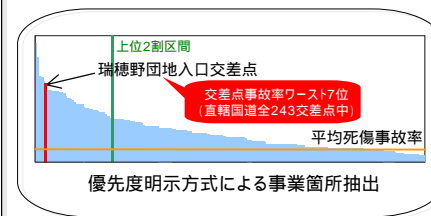
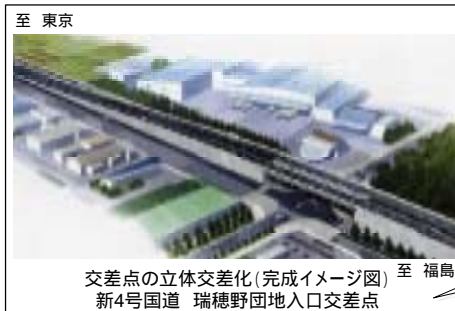
➤ 交通事故対策の戦略的实施

✓ 事故危険箇所を中心に、緊急対策を講じ当面の事故を抑制するとともに、必要性を見極めたうえで抜本的対策を実施し、事故の削減を図ります。

緊急対策の例
(事故危険箇所)



抜本的対策の例



栃木県の交通安全上の課題

- 栃木県は「くるま社会」であるにもかかわらず、道路交通の安全性に不安がある。
- 将来を担う子供やお年寄りが安全に、安心して歩ける歩行空間が十分に整備されていない。

➤ 【新たな目標】 快適な歩行空間の確保

✓ 歩道の整備に関する目標を新たに設定し、安全・安心な歩行空間の整備を進めていきます。



➤ 公安委員会との連携の強化

✓ 事故危険箇所への対策検討や、交通マナーの向上など交通安全に対する啓蒙啓発等公安委員会とさらなる連携の強化を図ります。

4. 成果指標の目標値一覧表

栃木県における道づくりの目標		道づくりの業績を計る成果指標 ¹	指標の現況と目標		
道づくりの方向性	成果目標		H16現況値	H17目標値 ²	H19(3年後)目標値 ²
暮らしやすさを支える道づくり	【目標 1】 道路利用時の危険性改善	【指標 1】 道路防災危険箇所数	341箇所	34箇所削減 [307箇所]	91箇所削減 [250箇所]
	【目標 2】 高度な救急医療施設へのアクセス性向上	【指標 2】 2次医療機関への15分カバー面積	1,116km ² (38%)	13km ² 拡大 [1,129km ² (39%)]	65km ² 拡大 [1,181km ² (40%)]
	【目標 3】 交通事故の抑制	【指標 3-1】 事故危険箇所数	20箇所	20箇所着手 [全箇所着手]	20箇所着手 [全箇所着手]
		【指標 3-2】 交通死傷事故率	86.4件/億台キロ	0.8件/億台キロ削減 [85.6件/億台キロ]	2.4件/億台キロ削減 [84.0件/億台キロ]
	【目標 4】 自動車交通の円滑化	【指標 4-1】 主要渋滞ポイント数	62箇所	5箇所削減 [57箇所]	17箇所削減 [45箇所]
		【指標 4-2】 渋滞損失時間	59.4百万人時間/年	1.6百万人時間/年削減 [57.8百万人時間/年]	4.0百万人時間/年削減 [55.4百万人時間/年]
	【目標 5】 県内主要都市へのアクセス性向上	【指標 5】 広域行政圏中心都市等20分カバー人口	1,625千人 (81%)	4千人増加 [1,629千人(81%)]	102千人増加 [1,727千人(86%)]
	【目標 6】 快適な歩行空間の確保	【指標 6】 歩道整備延長	1719km (46%)	27km推進 [1746km(47%)]	67km推進 [1786km(48%)]
県土の活力を高める道づくり	【目標 7】 県内産業の競争力強化	【指標 7】 高速IC15分到着工業団地数	27箇所	現状維持 [27箇所]	9箇所拡大 [36箇所]
	【目標 8】 高速道路の利用向上	【指標 8】 自動車専用道分担率	17% (H14実績値)	[向上をめざす]	10%向上 ³ [約27%]
	【目標 9】 県庁へのアクセス性向上	【指標 9】 県庁への1時間カバー人口	1,516千人 (76%)	3千人増加 [1,519千人(77%)]	144千人増加 [1,659千人(83%)]
	【目標10】 首都圏観光の支援	【指標 10】 首都圏からの2時間カバー面積	1,655km ² (57%)	14km ² 拡大 [1,669km ² (57%)]	80km ² 拡大 [1,735km ² (60%)]
魅力ある街や地域を創る道づくり	【目標11】 電線類の地中化推進	【指標 11】 市街地の幹線道路の無電柱化延長	46.8km (10%)	4.6km推進 [51.4km(11%)]	19.7km推進 [66.5km(15%)]
環境にやさしい道づくり	【目標12】 道路緑化の推進	【指標 12】 道路緑化延長	518.7km	0.9km推進 [519.6km]	4.0km推進 [522.7km]

1 今年度実施する主な事業は、成果目標に貢献するものであり、必ずしも成果指標に貢献するものではありません。

2 上段は目標とする指標値の変化量、下段 [] 内は目標を達成した時の指標値を示します。

3 H14実績値に対する目標値です。

暮らしやすさを支える道づくり

・・・県民が安心、安全、快適な日常生活を送るために、すれ違いのできない狭い道路や急カーブを解消するほか、道路の防災対策やバリアのない歩行者空間の整備、通勤通学時の渋滞対策などを進めます。

目標1 ; 道路利用時の危険性改善	指標 1	道路防災危険箇所数 ・・・県民の暮らしや命を守るため、「落石や土砂崩れの対策が必要な箇所」への対策実施状況を示す指標
目標2 ; 高度な救急医療機関へのアクセス性向上	指標 2	2次医療機関への15分カバー面積 ・・・病気や怪我から県民の暮らしを守るため、頻発する救急搬送などの医療サービスへの支援状況を示す指標
目標3 ; 交通事故の抑制	指標3 - 1	事故危険箇所数 ・・・事故の少ない安全な道路を目指すため、事故の危険性が高い箇所への効果的な交通施策状況を示す指標
	指標3 - 2	交通死傷事故率 ・・・事故の少ない安全な道路を目指すため、さまざまな交通施策による交通死傷事故の抑制状況を示す指標
目標4 ; 自動車交通の円滑化	指標4 - 1	主要渋滞ポイント数 ・・・「くるま社会」である本県において、渋滞のない快適な移動を支援するため、渋滞が著しい箇所への効果的な対策実施状況を示す指標
	指標4 - 2	渋滞損失時間 ・・・渋滞によりドライバーや同乗者が失った時間を1年間にわたって合計したもので、渋滞の実態を定量的に示した指標
目標5 ; 県内中心都市へのアクセス性向上	指標 5	広域行政圏中心都市等20分カバー人口 ・・・県民の日常生活における通勤・通学、買い物などの移動の快適性を高めるため、日常生活圏の中心都市等へのアクセス性を示す指標
目標6 ; 快適な歩行空間の確保	指標 6	歩道整備延長 ・・・歩行者や自転車の安全性を高めるため、自転車・歩行者道の整備状況を示す指標

【目標1】道路利用時の危険性改善

…【指標1】道路防災危険箇所¹数

暮らしやすさを
支える道づくり

県土の活力を
高める道づくり

魅力ある街や
地域を創る道づくり

環境にやさしい
道づくり

今年度の取り組み

日光、鹿沼地域等の山岳部を中心に要対策箇所が341箇所残されているため、迂回路のない道路など、緊急性の高い箇所から防災対策を進めます。

✓日光、鹿沼地域の山岳部に多くの危険箇所が残されています

✓自然災害による道路の寸断

H14年 7.9～7.11
(台風16号通過時)

14路線、延べ44kmが

全面通行止めに！

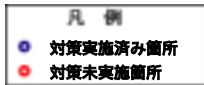
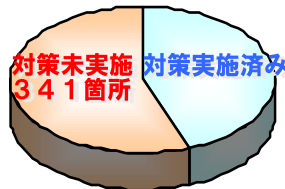
(道路冠水、土砂流出、路面陥没)

栃木県総務部消防防災課HP



国道400号 那須塩原市関谷

✓約6割の危険箇所が残存



栃木県内の道路防災対策箇所

道路防災危険箇所の対策実施状況(H16)



県政モニターの声

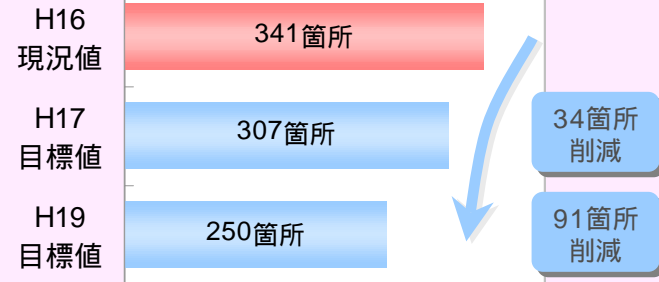
- 人命に係わる施策は積極的に行うべき。
- 異常気象等による山間部の道路の不安な箇所を早急に。

指標算出の考え方

道路防災危険箇所数

= 道路防災点検における要対策箇所(対策未実施)の数

成果を計る数値目標



今年度実施する主な事業

- (国) 120号(日光市 いろは坂)(法枠工)
- (国) 121号(藤原町 五十里)(ロックボルト²)
- (主) 鹿沼足尾線(栗野町 加戸)(ロックシェッド)
- (主) 那須黒羽茂木線(茂木町 小井戸)(ブロック積擁壁)
- (一) 作原上町線(佐野市 小日向)(落石防護柵)

(国)国道、(主)主要地方道、(一)一般県道

1 道路防災危険箇所；落石や岩石崩壊の対策が必要な箇所 2 ロックボルト；安定性の弱い斜面にボルトを打ち込み、斜面を安定させる工法

【目標2】高度な救急医療施設へのアクセス性向上 …【指標2】2次医療機関 への15分カバー面積

暮らしやすさを支える道づくり

県土の活力を高める道づくり

魅力ある街や地域を創る道づくり

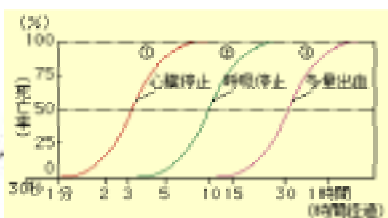
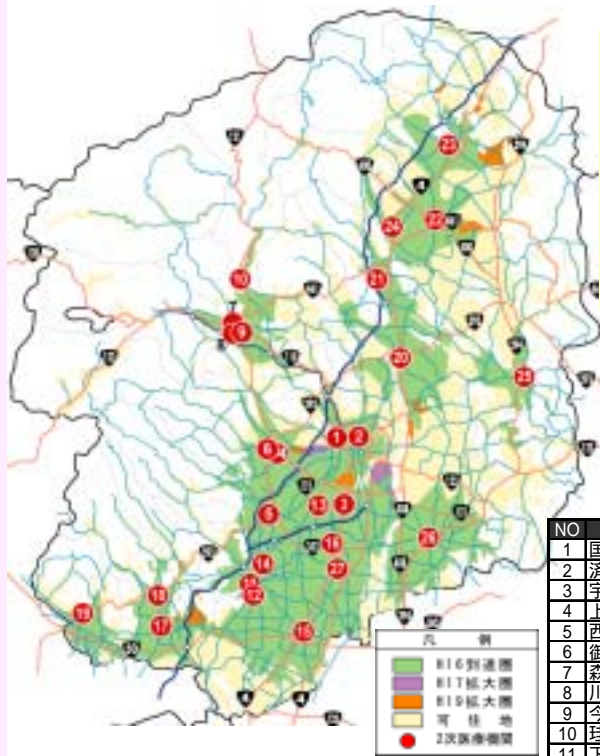
環境にやさしい道づくり

今年度の取り組み

今後の高齢化社会も踏まえ、カバー面積拡大に向けた取り組みを実施します。

✓ 県北部、東部への対応が必要

✓ 15分以内で病院に搬送されれば多量出血時の死亡率が概ね解消



1. 心臓停止後約3分で50%死亡
2. 脳梗塞後約10分で50%死亡
3. 多量出血後約30分で50%死亡

カラーの救命曲線
消防白書 (H15)

栃木県内の2次医療機関

NO	病院名	NO	病院名
1	国立栃木病院	15	小山市民病院
2	済生会宇都宮病院	16	石橋総合病院
3	宇都宮社会保険病院	17	佐野厚生総合病院
4	上都賀総合病院	18	栃木県・県南総合病院
5	西方病院	19	足利赤十字病院
6	御殿山病院	20	黒須病院
7	森病院	21	塩谷総合病院
8	川上病院	22	大田原赤十字病院
9	今市病院	23	那須野が原菅間病院
10	珪肺労災病院	24	那須中央病院
11	下都賀総合病院	25	那須南病院
12	下都賀都市医会病院	26	芳賀赤十字病院
13	獨協医科大学病院	27	自治医科大学付属病院
14	とちの木病院		

2次医療機関15分カバー圏域図



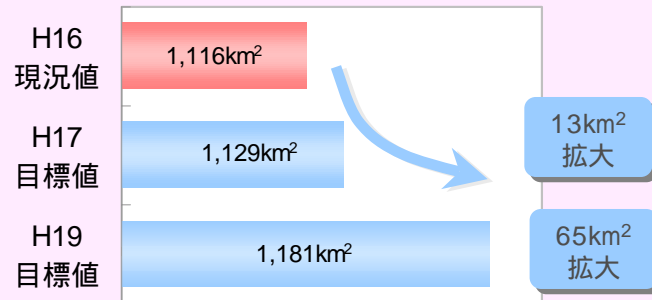
県政モニターの声

- 高齢化社会において緊急の課題である。
- カバー圏に入っていない地域、特に県北を改善して欲しい。

指標算出の考え方

2次医療機関への15分カバー面積
= 2次医療機関に15分で到達可能な住地の面積

成果を計る数値目標



今年度実施する主な事業

- (国) 461号 (大田原市 奥沢バイパス)
- (主) 宇都宮鹿沼線 (宇都宮市 砥上・荒針)
- (一) 豊原高久線 (那須町 黒田原)
- (一) 矢板塩谷線 (矢板市・塩谷町 高塩田所)

(国) 国道、(主) 主要地方道、(一) 一般県道

【目標3】交通事故の抑制

…【指標3-1】事故危険箇所 数

暮らしやすさを支える道づくり

県土の活力を高める道づくり

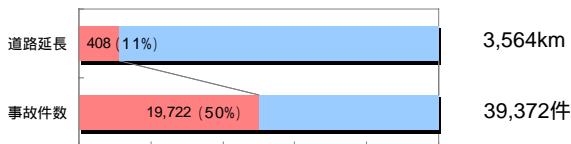
魅力ある街や地域を創る道づくり

環境にやさしい道づくり

今年度の取り組み

幹線道路における交通事故は特定の箇所に集中しており、これら事故危険箇所への緊急対策を重点的に推進します。

✓ 幹線道路で発生する交通事故は特定の箇所に集中



栃木県の幹線道路で発生する事故の半数は、全道路延長の11%の区間に集中。

特定の区間に集中して発生する栃木県の交通事故
交通事故総合データ(H11～H15)

✓ 栃木県内の事故危険箇所



事故危険箇所位置図



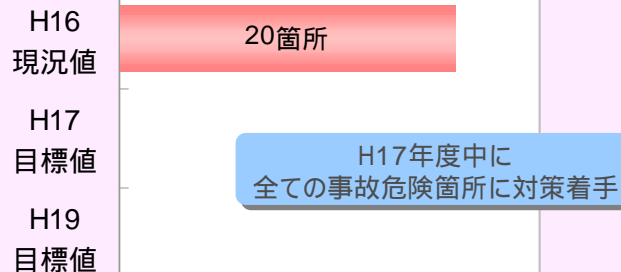
県政モニターの声

- 目標達成に向け安全対策を推進すべき。
- 4車線化とともに右折帯、交差点の改善なども重要。

指標算出の考え方

事故危険箇所数
= 対策に着手していない事故危険箇所の数

成果を計る数値目標



今年度実施する主な事業

- (国) 4号 (宇都宮市 築瀬町)
- (国) 121号 (宇都宮市 砂田町)
- (国) 408号 (宇都宮市 道場宿)
- (主) 宇都宮栃木線 (壬生町 本丸)
- (一) 下岡本上三川線 (宇都宮市 平石)

(国)国道、(主)主要地方道、(一)一般県道

【目標3】交通事故の抑制

…【指標3-2】交通死傷事故率

暮らしやすさを
支える道づくり

県土の活力を
高める道づくり

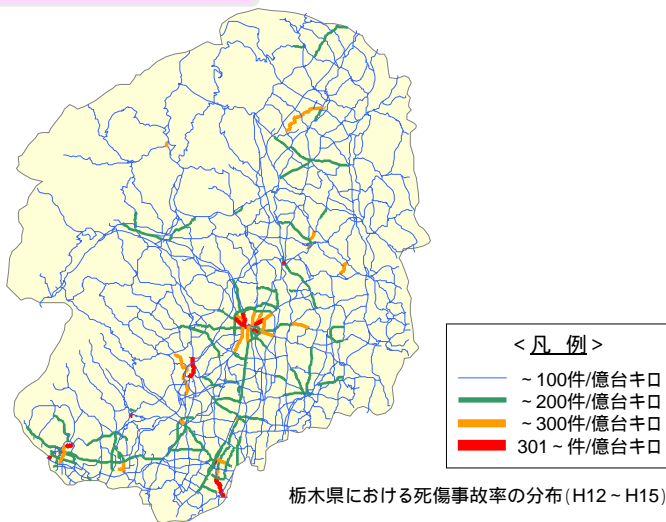
魅力ある街や
地域を創る道づくり

環境にやさしい
道づくり

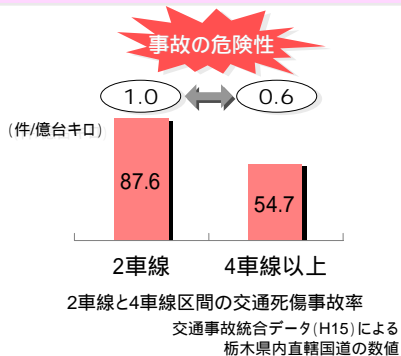
今年度の取り組み

県民の安全を守るため、交通事故が起こらぬよう道路交通環境の整備を推進します。

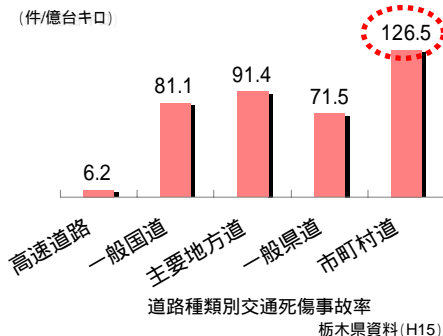
✓ 栃木県における死傷事故率の分布



✓ 4車線整備は死傷事故率低減に有効



✓ 市町村道などの生活道路への対策も必要



県政モニターの声

- 命に係わる問題であり、早急に改善して欲しい。
- 事故率を下げていくよう努力すべき。

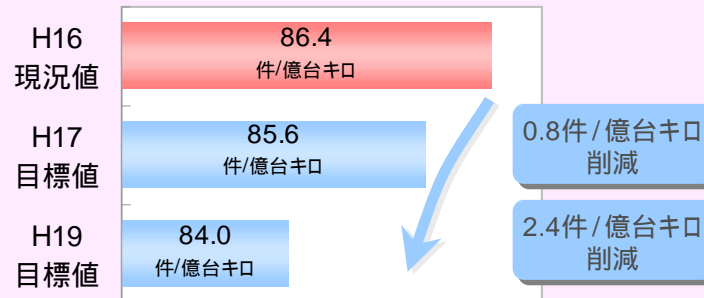
指標算出の考え方

交通死傷事故率

$$= \text{死傷事故件数} / \text{自動車走行台キロ}^*$$

* 走行台キロ = 交通量 × 走行距離

成果を計る数値目標



今年度実施する主な事業

- (国) 新4号 (宇都宮市 瑞穂野入口交差点立体化)
- (国) 408号 (真岡市・宇都宮市 鬼怒テクノ通り)
- (主) 宇都宮鹿沼線 (宇都宮市 砥上・荒針)
- (街) 宇都宮水戸線 (宇都宮市 睦町)

(国) 国道、(主) 主要地方道、(街) 街路

【目標4】自動車交通の円滑化

…【指標4-1】主要渋滞ポイント 数

暮らしやすさを支える道づくり

県土の活力を高める道づくり

魅力ある街や地域を創る道づくり

環境にやさしい道づくり

今年度の取り組み

宇都宮市を中心に県内に62箇所の主要渋滞ポイントが残っており、これらを解消するべく重点的に対策を実施します。

✓県内に分布する主要渋滞ポイント

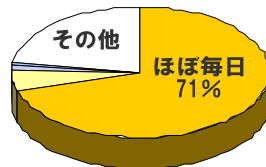


栃木県内の主要渋滞ポイント位置図

主要渋滞ポイント

主要渋滞ポイントとは、以下に該当するか、または地域において改善の声が大きいポイントとします。
一般道路DID(人口集中地区)内の場合
最大渋滞長1km以上または最大通過時間10分以上
一般道路DID(人口集中地区)外の場合
最大渋滞長500m以上または最大通過時間5分以上

✓渋滞の解消は、県民生活にゆとりをもたらします



自動車の利用頻度(通勤通学)
栃木県CS調査(H13)

渋滞ポイントの解消

通勤通学前の時間にゆとりができます！



県政モニターの声

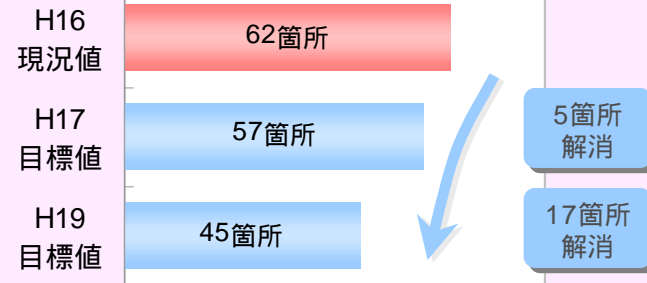
➤ 主要道路の渋滞改善は県経済界の発展につながり、自動車社会において最も重要な取り組みであると思う。

指標算出の考え方

主要渋滞ポイント数

= 主要渋滞ポイントの基準に該当する対策未実施の箇所数

成果を計る数値目標



今年度実施する主な事業

- (国) 123号 (宇都宮市 鎌山)
- (主) 那須高原線 (那須町 一軒茶屋)
- (主) 宇都宮茂木線 (宇都宮市 野高谷)
- (一) 栗宮喜沢線 (小山市 結城街道入口)

(国)国道、(主)主要地方道、(一)一般県道

【目標4】自動車交通の円滑化

…【指標4-2】渋滞損失時間

暮らしやすさを支える道づくり

県土の活力を高める道づくり

魅力ある街や地域を創る道づくり

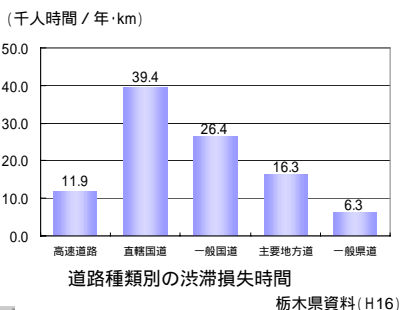
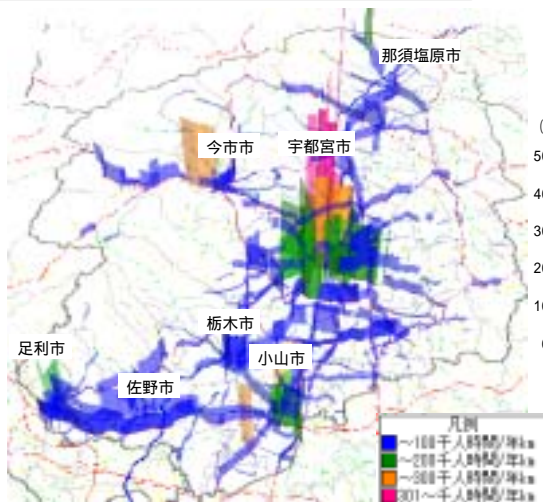
環境にやさしい道づくり

今年度の取り組み

渋滞による日常生活のロスを解消するべく、効果的・効率的な渋滞対策を実施し、CO₂の排出削減に努めます。

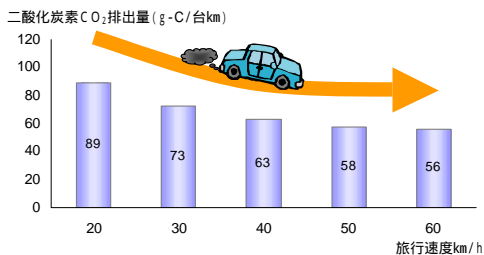
✓ 栃木県内の渋滞状況（渋滞損失時間の分布）

✓ 国道の渋滞解消が必要



栃木県内の渋滞損失時間3Dマップ(H16)

✓ 渋滞の解消は環境にも好影響



自動車の走行速度と二酸化炭素排出量
国土交通省資料 (H12)



県政モニターの声

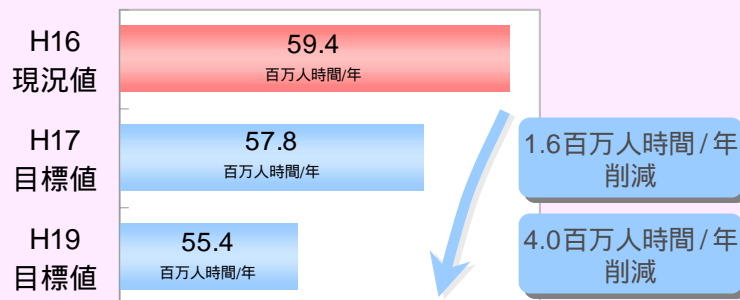
- 渋滞は道路を使ううえでの問題点のひとつで、通勤通学の時間など余裕を持ちたい。
- 交通の円滑化により、事故も防げるのでは。

指標算出の考え方

渋滞損失時間

$$= (\text{実際の所要時間}) - (\text{一般県道以上の道路における渋滞がない場合の所要時間})$$

成果を計る数値目標



今年度実施する主な事業

- (主) 宇都宮向田線 (宇都宮市 平出板戸)
- (主) 宇都宮鹿沼線 (鹿沼市 上野町)
- (主) 栃木藤岡線 (岩舟町 静和)
- (街) 小山結城線 (小山市 本郷町)

(主) 主要地方道、(街) 街路

【目標5】県内主要都市へのアクセス性向上

…【指標5】広域行政圏中心都市等20分カバー人口

暮らしやすさを支える道づくり

県土の活力を高める道づくり

魅力ある街や地域を創る道づくり

環境にやさしい道づくり

今年度の取り組み

通勤、通院、買い物等の日常生活における活動範囲の交通をスムーズにするための施策を進めていきます。

✓ 広域行政圏中心都市等を中心とした地域の結びつき

✓ 県内の中心都市への交通をスムーズにし、生活の利便性を高めます

日常の買い物



外来通院



栃木県の買い物および通院状況

栃木県市町村合併推進要綱(H13)



広域行政圏中心都市等20分カバー圏域 図



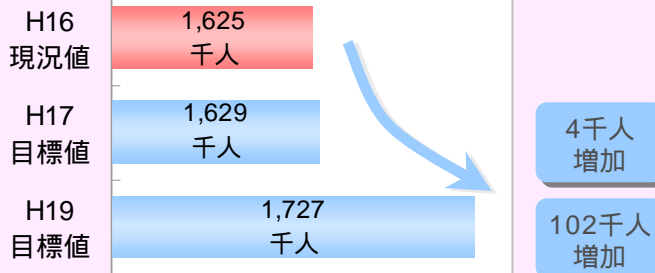
県政モニターの声

➤ 宇都宮だけでなく、主要都市における整備目標を示すともっとわかりやすくなるのではないかと。

指標算出の考え方

広域行政圏中心都市等20分カバー人口
= 日常生活圏の中心都市等に20分以内で
到達できる範囲の夜間人口*
* 夜間人口; その地域に常住している人の数をいう

成果を計る数値目標



今年度実施する主な事業

- (主) 藤原宇都宮線 (上河内町 中里)
- (主) 矢板那須線 (矢板市 本町)
- (主) 栃木栗野線 (栃木市 吹上)
- (一) 稲沢高久線 (那須町 芦の又)

(主) 主要地方道、(一) 一般県道

【目標6】快適な歩行空間の確保

…【指標6】歩道整備延長

暮らしやすさを支える道づくり

県土の活力を高める道づくり

魅力ある街や地域を創る道づくり

環境にやさしい道づくり

今年度の取り組み

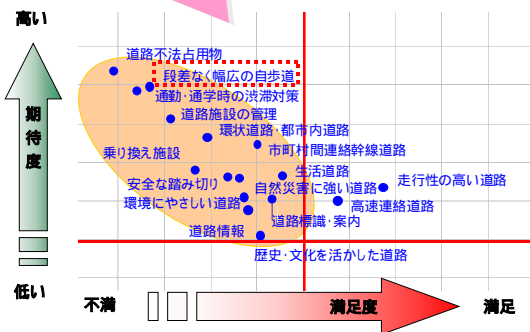
県民の皆さまの期待が大きい誰でも安全・安心に歩ける歩道整備を進めます。

✓歩道整備に対する県民のニーズは高い

✓歩道整備の考え方

県民の歩道整備に対する満足度は低く、期待度は高い。

地域の状況を踏まえ、必要に応じた幅員による歩道の整備を進めます。



県民の道路整備に対する分県別満足度と期待度
栃木県CS調査(H13)

(主)宇都宮結城線 宇都宮市築瀬



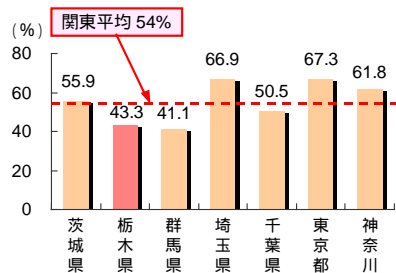
歩道がなく危険にさらされていた通学状況

整備後



歩道整備により安全・安心な歩行空間を確保

✓まだまだ遅れている通学路などの歩道整備



幹線道路における歩道整備率
道路交通センサス(H11)



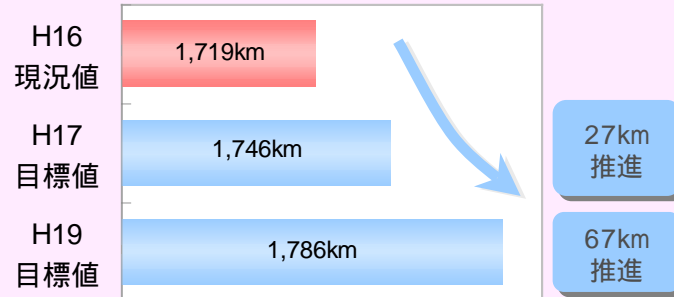
県政モニターの声

- 車の多い栃木県だからこそ、今ある道路の歩道の整備をしてもらいたい。
- 歩道や自転車道を含む整備率を指標とすることが必要。

指標算出の考え方

歩道整備延長
= 縁石等により車道と区分されている道路延長

成果を計る数値目標



今年度実施する主な事業

- (国) 121号 (鹿沼市 上石川)
- (国) 123号 (茂木町 天子)
- (主) 矢板那須線 (那須塩原市 戸田)
- (主) 桐生岩舟線 (足利市 五十部町)
- (一) 笹原壬生線 (壬生町 駅東町)
- (一) 氏家宇都宮線 (宇都宮市 海道町)

(国)国道、(主)主要地方道、(一)一般県道

県土の活力を高める道づくり

・・・県の主要な産業である製造業の国際競争力強化や、国際的観光地における観光振興、県内の経済・文化・教育をはじめとした交流促進のため、高速道路や幹線道路による体系的な道路ネットワークを構築することにより、県内外の地域間交流や連携を図るための道づくりを推進します。

目標7 ; 県内産業の競争力強化

指標 7

高速IC15分到着工業団地数

・・・県の主要な産業である製造業の国内・国際競争力を強化するため、高速道路のインターへのアクセス性への支援を示す指標

目標8 ; 高速道路の利用向上

指標 8

自動車専用道路分担率

・・・道路交通の円滑化や交通安全、環境負荷軽減のため、物流や観光などの長距離移動に対する自動車専用道路(事故率が一般道より低く、走行速度が高い)の分担状況を示す指標

目標9 ; 県庁へのアクセス性向上

指標 9

県庁への1時間カバー人口

・・・地域の個性を活かしながら、広域的に各地域が機能を分担し、多様で有機的に交流・連携するよう、「県土60分構想」の対策実施状況を示す指標

目標10 ; 首都圏観光の支援

指標 10

首都圏からの2時間カバー面積

・・・県の観光産業の振興や県内外の交流を促進するため、首都圏からの交通の円滑化への支援を示す指標

【目標7】県内産業の競争力強化

…【指標7】高速IC15分到着工業団地 数

暮らしやすさを支える道づくり

県土の活力を高める道づくり

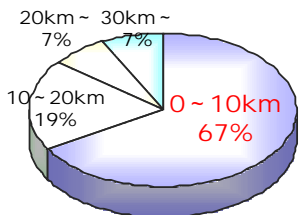
魅力ある街や地域を創る道づくり

環境にやさしい道づくり

今年度の取り組み

栃木県内の産業を活性化し、競争力を高めるための道路整備を進めます。

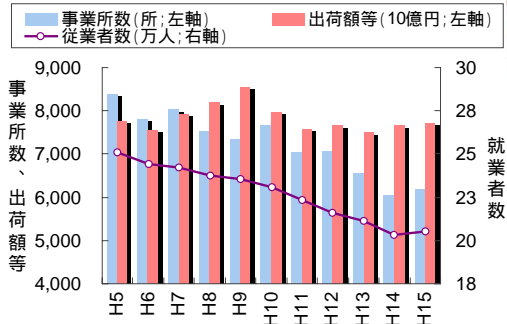
✓ICへのアクセスは工業立地に有効



新規立地の7割は高速ICから10km以内に立地

新規に立地した工場の高速ICからの距離帯別の割合
NEAR高速道路と地域社会：日本道路公団

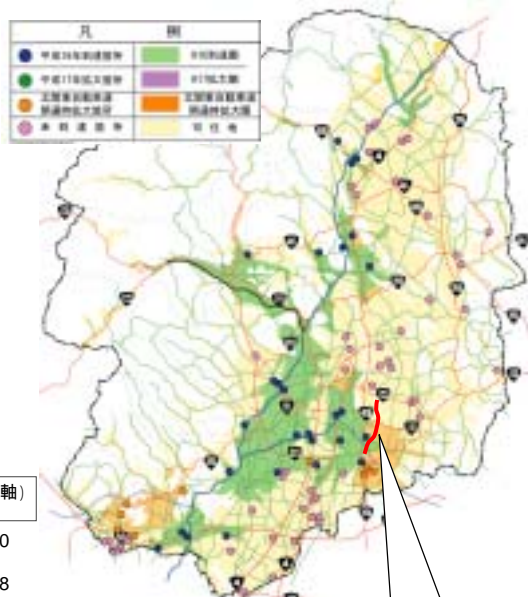
✓栃木県における工業の活性化が必要



栃木県における工業の推移

工業統計調査(H15)

✓栃木県内の高速IC15分到着工業団地カバー圏



高速IC15分到着工業団地カバー圏位置図



(国)408号(鬼怒テクノ通り)完成イメージバス



県政モニターの声

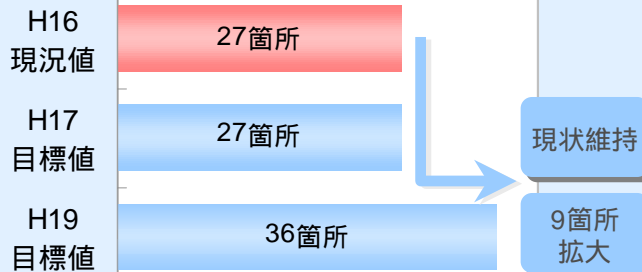
➤ 流通産業の円滑化を促進することが地域の活性化につながる。

指標算出の考え方

高速IC15分到着工業団地数

= 高速道路のICから15分で到達できる工業団地の数

成果を計る数値目標



今年度実施する主な事業

- (国) 408号 (真岡市・宇都宮市 鬼怒テクノ通り)
- (国) 293号 (足利市 大月拡幅)
- (主) 宇都宮茂木線 (芳賀町・市貝町 祖母井市場)
- (一) 飛駒足利線 (足利市 名草下)
- (一) 田沼インター線 (佐野市 田沼IC)

(国)国道、(主)主要地方道、(一)一般県道

【目標8】 高速道路の利用向上

…【指標8】 自動車専用道路分担率

暮らしやすさを支える道づくり

県土の活力を高める道づくり

魅力ある街や地域を創る道づくり

環境にやさしい道づくり

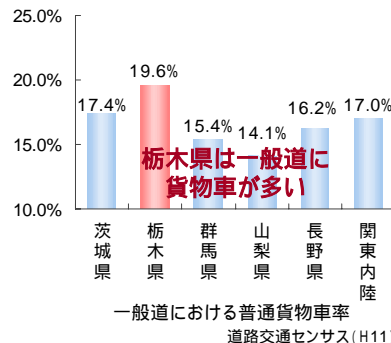
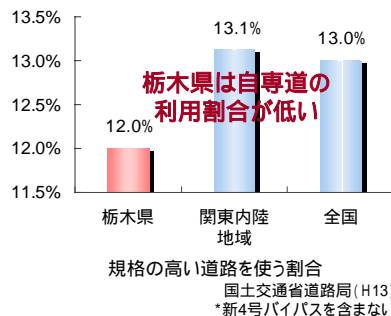
今年度の取り組み

全国との交流を拡大するため、一般道路と自動車専用道路の機能を分担化し、高速道路の利用向上を図ります。

✓ 栃木県内の自動車専用道路ネットワーク

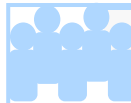


✓ 自専道の有効活用について



栃木県では、自動車専用道路の利用割合が低いこともあり、**一般道路に貨物車が**多く流入しています。

自専道を有効活用することで一般道との分担を適切にし、**生活空間の安全性を高めます。**



県政モニターの声

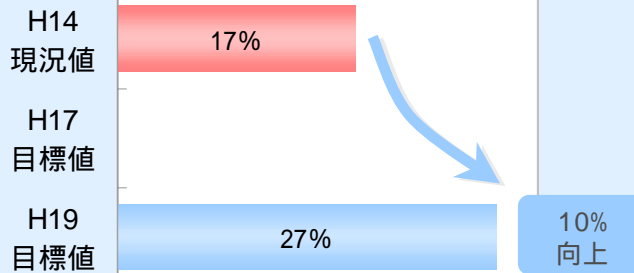
- 栃木県では北関東自動車道の整備が他県と比べて遅れている。
- 有料道路の割引等もっと利用しやすくしてほしい。

指標算出の考え方

自動車専用道路分担率
= 自専道*の走行台キロ / 全道路の走行台キロ

*自専道：東北縦貫自動車道、北関東自動車道、新4号国道、日光宇都宮道路、宇都宮環状北道路、国道408号鬼怒テクノ通りを対象としました

成果を計る数値目標



今年度実施する主な事業

- 地域高規格道路「茨城西部・宇都宮広域連絡道路」
(国) 119号 (宇都宮市 宇都宮環状北道路)
- 地域高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」
(国) 408号 (真岡市・宇都宮市 鬼怒テクノ通り)

(国) 国道

【目標9】県庁へのアクセス性向上

…【指標9】県庁 への1時間カバー人口

暮らしやすさを支える道づくり

県土の活力を高める道づくり

魅力ある街や地域を創る道づくり

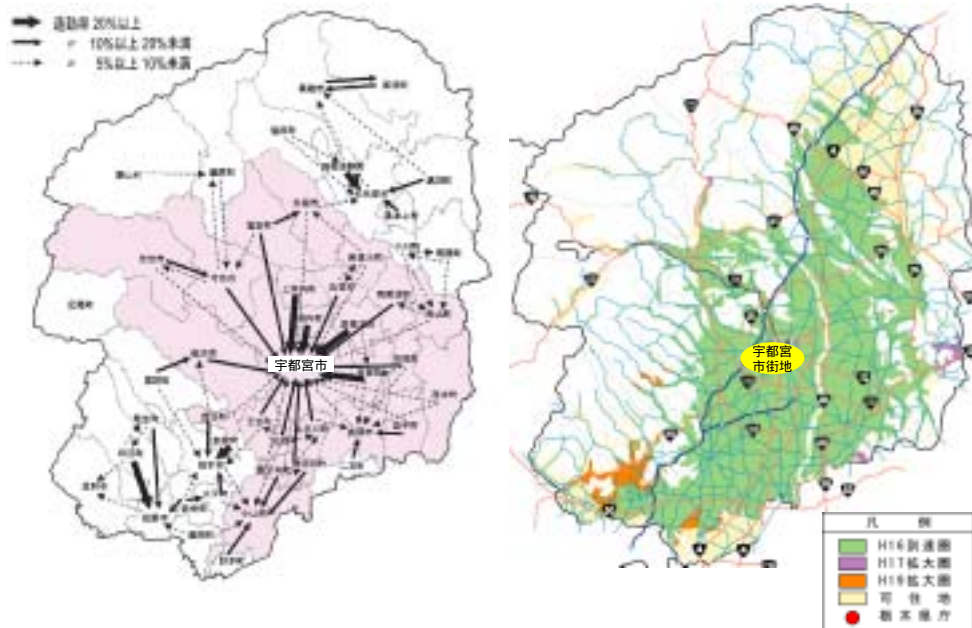
環境にやさしい道づくり

今年度の取り組み

経済・産業・行政等の機能が集積している宇都宮へのアクセスを向上させ、県民の豊かな暮らしの実現を支援します。

✓通勤圏の広い宇都宮市

✓宇都宮市街地への時間距離を短縮します



*1: 宇都宮市への通勤率が5%以上の市町村に着色。
*2: 平成15年資料のため、市町村合併前の市町村表示となっています。

県内の通勤状況
栃木県市町村合併推進要綱(H13)

県庁(宇都宮市街地)への1時間カバー圏域図

通勤をはじめとして、
宇都宮市をもっと身近に！



県政モニターの声

➤ 現状では宇都宮まで時間がかかる。もっと身近に宇都宮を感じたい。

指標算出の考え方

県庁への1時間カバー人口

= 宇都宮市街地に60分以内に到達できる範囲の夜間人口*

* 夜間人口; その地域に常住している人の数をいう

成果を計る数値目標

H16	1,516	3千人 増加
現況値	千人	
H17	1,519	144千人 増加
目標値	千人	
H19	1,659	
目標値	千人	

今年度実施する主な事業

- (国) 119号 (宇都宮市 宇都宮環状北道路)
- (国) 123号 (茂木町 茂木バイパス)
- (国) 400号 (大田原市・那須塩原市 大田原・西那須野バイパス)
- (国) 408号 (真岡市・宇都宮市 鬼怒テクノ通り)
- (主) 宇都宮茂木線 (芳賀町・市貝町 祖母井市塙)

(国) 国道、(主) 主要地方道

【目標10】首都圏観光の支援

…【指標10】首都圏からの2時間 カバー面積

暮らしやすさを
支える道づくり

県土の活力を
高める道づくり

魅力ある街や
地域を創る道づくり

環境にやさしい
道づくり

今年度の取り組み

年間5千万人以上の観光客が訪れる本県を首都圏からより身近なものとし、更なる観光地の活性化を目指します。

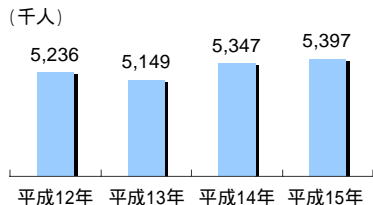
✓ 栃木県の観光入込客は横ばい～微増で推移

✓ 主要観光地へのアクセスを改善し、観光地の活性化を支援します



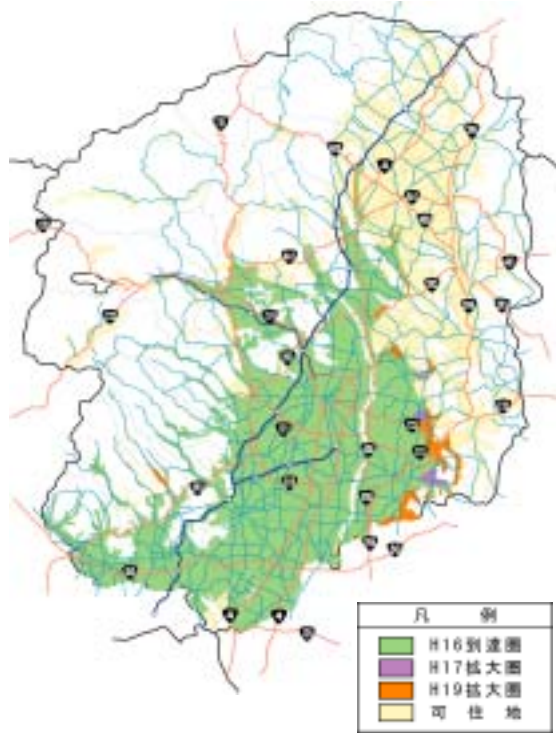
栃木県の主要観光地における観光入込客数
栃木県資料(H16)

* 平成15年資料のため、市町村合併前の市町村表示となっています



栃木県の観光入込客数の推移

栃木県資料(H16)



首都圏からの2時間カバー圏図



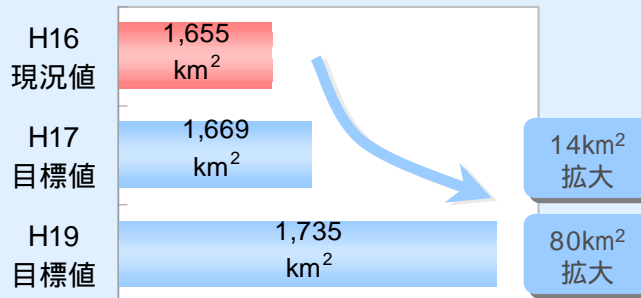
県政モニターの声

- 観光客数の増加は本県の重要課題。
- 栃木県をもっと美しい県として全国に誇れるようにしたいため、観光に力をいれて欲しい。

指標算出の考え方

首都圏からの2時間カバー面積
= 首都圏から2時間で到達できる範囲の面積

成果を計る数値目標



今年度実施する主な事業

- (国) 123号 (茂木町 茂木バイパス)
- (国) 400号 (那須塩原市 下塩原バイパス)
- (主) 大田原高林線 (那須塩原市 黒磯IC)
- (主) 黒部西川線 (栗山村 湯西川)

(国) 国道、(主) 主要地方道

魅力ある街や地域を創る道づくり

- ・・・都市計画道路や都市環状道路の整備、区画整理事業の促進により、機能的なまちづくりを進めます。また、地域づくりの計画などと一体的な整備を図り、街や地域の魅力を高めることを目指します。

目標11 ; 電線類の地中化推進

指標 11

市街地の幹線道路の無電柱化延長

- ・・・街の魅力と個性を活用しながら、街の美しい景観に調和した道づくりを支援するため、道路の電線地中化実施状況を示す指標

環境にやさしい道づくり

- ・・・騒音や大気汚染等の沿道環境改善や、さまざまな動植物の生息、生育空間である森林、農地、里山、水辺などの自然環境の保全に配慮した道づくりを進めます。特に都市部において、植樹帯等の設置による緑化を推進します。

目標12 ; 道路緑化の推進

指標 12

道路緑化延長

- ・・・県内の動植物との共生や景観との調和のため、道路の緑化実施状況を示す指標

【目標11】電線類の地中化推進

…【指標11】市街地の幹線道路の無電柱化延長

暮らしやすさを
支える道づくり

県土の活力を
高める道づくり

魅力ある街や
地域を創る道づくり

環境にやさしい
道づくり

今年度の取り組み

電柱のない歩行空間の確保と安全で美しい市街地を形成するため、電線類の地中化を実施します。

✓電線類の地中化により、安全で美しい市街地を形成します

現状



国道121号(鹿沼市下田町)

整備イメージ



国土交通省HP

✓電線類の地中化は、災害に強い街づくりにも寄与します

地中線の被災率は
架空線の約80分の1程度

神戸地区のケーブル被災状況
(単位:100km)

	被災率	被災延長 (総延長)
架空線	2.4%	1.0 (41.5)
地中線	0.03%	0.007 (24.0)

* 被災率はケーブル総延長に対する被災延長の割合

NTT資料



阪神大震災で倒壊した電柱

国土交通省HP



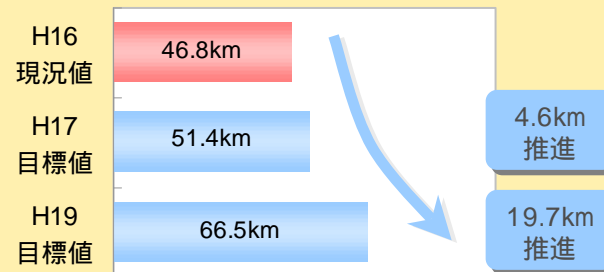
県政モニターの声

➤ きれいで安全な街づくりのために更なる無電柱化が必要。

指標算出の考え方

市街地の幹線道路の無電柱化延長
= 市街地の幹線道路で無電柱化した道路延長

成果を計る数値目標



今年度実施する主な事業

- (国) 4号(宇都宮市 築瀬町)
- (国) 50号(小山市 中央町)
- (国) 119号(宇都宮市 池上町)
- (主) 真岡上三川線(真岡市 並木町)
- (街) 宇都宮水戸線(宇都宮市 宿郷・睦町・築瀬)
- (街) 古峯原宮通り(鹿沼市 下田町・石橋町)

(国)国道、(主)主要地方道、(街)街路

【目標12】道路緑化の推進

…【指標12】道路緑化延長

暮らしやすさを支える道づくり

県土の活力を高める道づくり

魅力ある街や地域を創る道づくり

環境にやさしい道づくり

今年度の取り組み

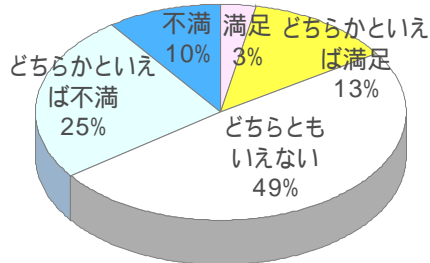
景観との調和や環境にやさしい道路づくりのため、道路緑化を実施します。

✓道のみどりの働き



緑の情報シート(道路緑化保全協会)より作成

✓県民は道路の環境への配慮について十分と感じていません



環境にやさしい道路づくりに対する県民の満足度
栃木県CS調査(H13)



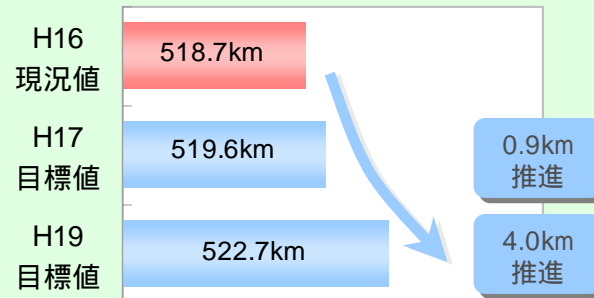
県政モニターの声

- 県の活性化のためにも美しい景観は大事。
- 道路緑化について大変良いことだと思うが、メンテナンスについても考えておく必要がある。

指標算出の考え方

道路緑化延長
= 植樹帯が整備されている道路延長

成果を計る数値目標



✓環境に配慮した道路整備事例



日光宇都宮道路(エコロード)



龍王バイパス(小池(ピオトープ)の再生)

今年度実施する主な事業

- (街) 樋の口河合線 (栃木市 河合町)
- (街) 嘉多山中線外1路線 (佐野市 葛生東)

(街) 街路

5.用語の解説

【あ行】

エコロード

「エコロジー」と「ロード」を組み合わせた造語。豊かな自然環境を保全するため、道路の調査、計画から設計、施工、管理まで含め、生態系にきめ細かく配慮した道路。

【か行】

業績計画書

年度当初に、当年度に実施する施策の内容や目標、事業の必要性を、県民にわかりやすい形で取りまとめ、公表する計画書のこと。

県政モニター

県民の声を、県政に反映させる取り組みである広聴活動の一環として一定期間、継続的に県政に対するご意見やご提案等をいただくために、平成13年度から新たに設けた制度。

県政世論調査

満20歳以上の男女2,000人を対象に、県民の県政に対する意識や要望などを的確に把握し、県政施策の企画・立案及び県政執行上の参考に資するために毎年実施している調査。

公安委員会

都道府県知事の所轄の下に置かれる行政委員会の一つで、交通安全を目的とした交通規制や犯罪に対する取締りなどの警察活動を管理する組織。

広域行政圏

圏域の人口が概ね10万人以上であり、日常の生活における係わりが深い圏域をいう。

交通死傷事故率

1台の車が1億km走行する間に事故に遭う確率を表す指標。

$$\text{交通死傷事故率} = (\text{年間死傷事故件数} \times 1\text{億}) / (\text{年間自動車走行台キロ})$$

【さ行】

CS調査

CS (= Customer Satisfaction) とは、顧客満足のことであり、CS調査とは、民間企業が自社の商品やサービスに対するお客様の満足度に関する評価を定量的・定性的に把握しようとするもの。近年、行政機関でも、国民を「顧客」と考え、国民の満足度に応える施策を展開するため、CS調査を実施。

事故危険箇所

幹線道路やその交差点において交通事故が多発またはそのおそれが高く、緊急に対策を実施する必要性が高い箇所。全国で3,956箇所が指定。

自動車専用道路（自専道）

歩行者、自転車、軽車両及び125cc以下の二輪車の進入が禁止され、主に自動車と自動二輪専用の安全で高速走行が可能となる道路。

自動車専用道路分担率

すべての道路の車両走行量に対する自動車専用道の車両走行量の割合。自動車専用道を有効に活用できているかを示す指標。

自動車普及率

「1,000世帯当たりの自動車保有世帯数」として定義。

渋滞損失時間

渋滞のない道路を自動車で走行する場合に要する基準的な走行時間と、実際の走行時間との差をいう。基準走行時間よりも実際の走行時間が長ければ、その超過分が「渋滞損失時間」となる。

主要渋滞ポイント

以下の基準に該当するか、または地域において改善の声が大きいポイントをいう。

- 一般道路DID（人口集中地区）内の場合
最大渋滞長1km以上または最大通過時間10分以上
- 一般道路DID（人口集中地区）外の場合
最大渋滞長500m以上または最大通過時間5分以上

5.用語の解説

主要地方道

都道府県道や政令市が管理する市道のうち、広域的な連携を図る上で主要な地方幹線道路として指定された道路のこと。

成果指標（アウトカム指標）

事業目的に対する成果を示す尺度。事業の実施によりどのような状態にしたいのか、県民に対しどのような成果を提供したいのかという意図を数値化した指標。

【た行】

達成度報告書

毎年度終了後に、毎年度の施策、事業の効果を、成果指標を用いて分析、評価し、当初予期した効果が発現しているかどうかを明らかにするとともに、発現していない場合はその原因について分析し、今後の施策、事業に反映すべき事柄を明らかにし公表する報告書のこと。

地域高規格道路

高速道路等と一体となって、地域発展の核となる都市圏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等に資する道路。自動車専用道路もしくはこれと同等の高い規格を有し、60～80km/hの高速サービスを提供すべき道路とされる。

直轄国道

一般国道うち国土交通省が管理する国道のこと。栃木県では新4号国道、国道4号、国道50号がそれにあたる。

道路行政マネジメント

事業の効果をあらわす指標（アウトカム指標）を用い、事業実施後の効果を検証し、検証結果を次年度の事業に反映する道路事業の管理手法。

道路防災危険箇所

落石や岩石崩壊の対策が必要な箇所。

栃木県道路協議会

県内における道路施策等に関する検討、幹線道路に関する計画・調整、並びに道路行政に関する啓発活動等を行う目的で、国土交通省関東地方整備局、栃木県、日本道路公団により構成される組織。

【な行】

2次医療機関

地域において、入院や高度な診断機能を提供する施設。2次医療とは、1次医療（診療所など）や3次医療（先進医療）と連携し、一般的に広く行われる医療。

【は行】

ビオトープ

ドイツ語で「生き物のすみ場所」という意味。地域の植物、小動物、昆虫、鳥、魚などが共生できる場所を造成または復元したもの。

【や行】

夜間人口

その地域に常住している人の数をいう。

【ら行】

旅行速度

ある区間について、区間の距離を走行に要した時間で割った速度をいう。所要時間には、信号待ち時間や渋滞などによる停止時間も含む。

事務局 栃木県土木部 道路建設課

〒320-8501 栃木県宇都宮市塙田1-1-20

TEL : 028-623-2408

FAX : 028-623-2417

H P : <http://www.pref.tochigi.jp/douken>

E-mail : douken@pref.tochigi.jp