

平成16年度 とちぎの道 達成度報告書

～活力と美しさに満ちた郷土“とちぎ”を目指して～



目次

1 . 達成度報告書の概要	... 1
2 . 平成16年度の業績評価	... 2
【目標 1】道路利用時の危険性改善	... 3
【目標 2】高度な救急医療施設へのアクセス性向上	... 5
【目標 3】交通事故の抑制	... 7
【目標 4】自動車交通の円滑化	...10
【目標 7】県庁へのアクセス性向上	...14
【目標 8】首都圏観光の支援	...16
【目標 9】電線類の地中化推進	...18
【目標10】道路緑化の推進	...19
3 . 今後の課題	...20
4 . 栃木県内の平成16年度主な完了事業	...21
5 . 栃木県内における道路整備の事業費	...22
6 . 用語の解説	...23

1. 達成度報告書の概要

とちぎの道づくりの基本方針

成果目標の設定

- 【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】県内産業の競争力強化
- 【目標6】高速道路の利用向上
- 【目標7】県庁へのアクセス性向上
- 【目標8】首都圏観光の支援
- 【目標9】電線類の地中化推進
- 【目標10】道路緑化の推進

とちぎの道 業績計画書（H16）

指標の設定
概要

指標による
とちぎの現状把握

現状の課題分析

指標による
数値目標設定

とちぎの道 達成度報告書（H16）

実施事業の概要
成果

達成度報告

- 数値目標に対する達成状況
- 平成16年度整備効果事例

今後の課題

- 指標に関する課題
- 事業に関する課題

次年度 とちぎの道 業績計画書（H17）

2. 平成16年度の業績評価

【数値目標の達成状況一覧】

道づくりの方向性	成果目標	成果指標	H15 現況値	H16目標値 ¹	H16実績値 ²	目標 達成状況
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	379箇所	38箇所削減 [341箇所]	38箇所削減 [341箇所]	達成
	【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	1,098km ² (38%)	18km ² 拡大 [1,116km ² (38%)]	18km ² 拡大 [1,116km ² (38%)]	達成
	【目標3】 交通事故の抑制	【指標3-1】 事故危険箇所数	47箇所	29箇所着手 [18箇所]	27箇所着手 [20箇所]	概ね達成
		【指標3-2】 交通死傷事故率	87.1件/億台キロ	0.7件/億台キロ削減 [86.4件/億台キロ]	0.7件/億台キロ削減 [86.4件/億台キロ]	達成
	【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	66箇所	4箇所削減 [62箇所]	4箇所削減 [62箇所]	達成
		【指標4-2】 渋滞損失時間	60.7 百万時間/年	1.3百万時間/年削減 [59.4百万時間/年]	1.3百万時間/年削減 [59.4百万時間/年]	達成
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	27箇所	現状維持 [27箇所]	現状維持 [27箇所]	3
	【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% (H14実績値)	- [向上をめざす]	-	4
	【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	1,483千人 (75%)	32千人拡大 [1,515千人(76%)]	33千人拡大 [1,516千人(76%)]	達成
	【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	1,649km ² (57%)	6km ² 拡大 [1,655km ² (57%)]	6km ² 拡大 [1,655km ² (57%)]	達成
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	41.5km (9%)	5.2km推進 [46.7km(10%)]	5.3km推進 [46.8km(10%)]	達成
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	517.4km	1.3km推進 [518.7km]	1.3km推進 [518.7km]	達成

1 上段は目標とする指標値の変化量、下段[]内は目標達成後の指標値を示します。

2 上段は平成16年度に達成した指標値の変化量、下段[]内は平成16年度の指標値を示します。

3 【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。

4 【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。

【目標1】道路利用時の危険性改善

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

…【指標1】道路防災危険箇所 数

現状の課題

- ✓ 要対策箇所は、日光・鹿沼地域等の山岳部を中心に多数存在
- ✓ 迂回路のない生活路線を中心にした対策実施が急務

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)数

H16実施事業の概要とその成果

➢ 落石防護柵等の道路防災事業の実施により、
道路防災危険箇所を**38箇所削減!**



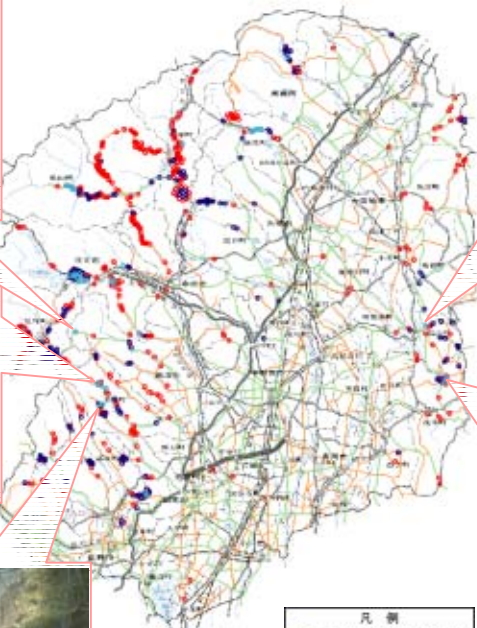
(主)草久栗野線(鹿沼市古峰ヶ原)



(主)鹿沼足尾線(栗野町中粕尾)



(一)上永野下元線(栗野町上永野)



凡 例
 ● H15以前対策実施済み箇所
 ● H16対策実施済み箇所
 ● 対策未実施箇所



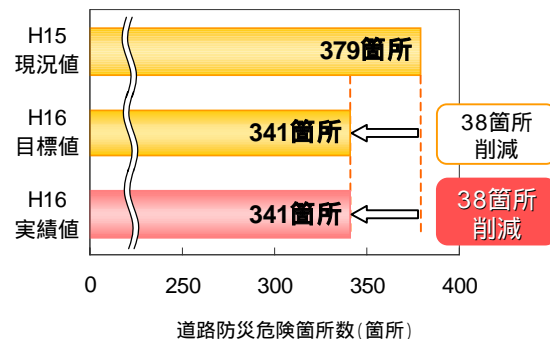
(一)牧野大沢線(烏山町大木須)



(主)那須黒羽茂木線(茂木町牧野)

栃木県内の道路防災危険箇所

達成度の報告



目標達成!

今後の課題など

【達成状況】

年度目標は達成したが、県内にはまだ341箇所の対策未実施の道路防災危険箇所が残っているため、引き続き防災対策を推進。

【県民ニーズ】

「人命に係わる施策であるため、積極的に実施して欲しい」との意見や山間部を中心とした危険箇所に対する対策の早急な実施を求める意見が多く、整備要望が強い。

H16年度 整備効果事例

暮らしやすさを
支える道づくり

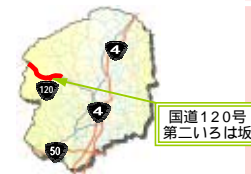
県土の活力を
高める道づくり

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

一般国道120号 日光市 第二いろは坂

✓ 事業の目的・・・道路防災危険箇所の解消による安全で円滑な交通の確保



国道120号
第二いろは坂

1 現道の状況

- ✓ いろは坂は、奥日光地域へ向かう唯一の路線(生命線)であるほか、日本ロマンチック街道を構成する観光道路としても重要な路線です。
- ✓ 急峻な地形を通過する上、法面等の老朽化が進んだため、防災対策が必要です。



一般国道120号 第二いろは坂の概要

2 国道120号第二いろは坂の事業概要

- ✓ 平成11年度に対策が完了した「第一いろは坂」に続き、平成14年度からは、「第二いろは坂」の防災危険箇所への対策を実施しています。



位置図

3 整備効果(安全性の向上)

- ✓ 平成16年度に実施した防災工事により、落石や土砂崩れ等の危険が解消され、**走行の安全性が向上**しました。



もたれ擁壁・グラウンドアンカー*



法枠・グラウンドアンカー



ブロック積擁壁・落石防護柵



法枠・落石防止網・グラウンドアンカー

一般国道120号 第二いろは坂 H16工事実施箇所の実施状況

*グラウンドアンカー；安定性の弱い斜面にアンカーと呼ばれる鋼線を安定している岩盤等に定着させ、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

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

・・・【指標2】2次医療機関¹への15分カバー面積

現状の課題

- ✓ 県内の年間救急件数²は約60,900回
- ✓ 市部に集中する2次医療機関のアクセス性が日常生活において重要
- ✓ 医療サービス向上に対する県民の要望も多い³

指標算出の考え方

2次医療機関への15分のカバー面積
= 2次医療機関15分カバー圏内における可住地面積

H16実施事業の概要とその成果

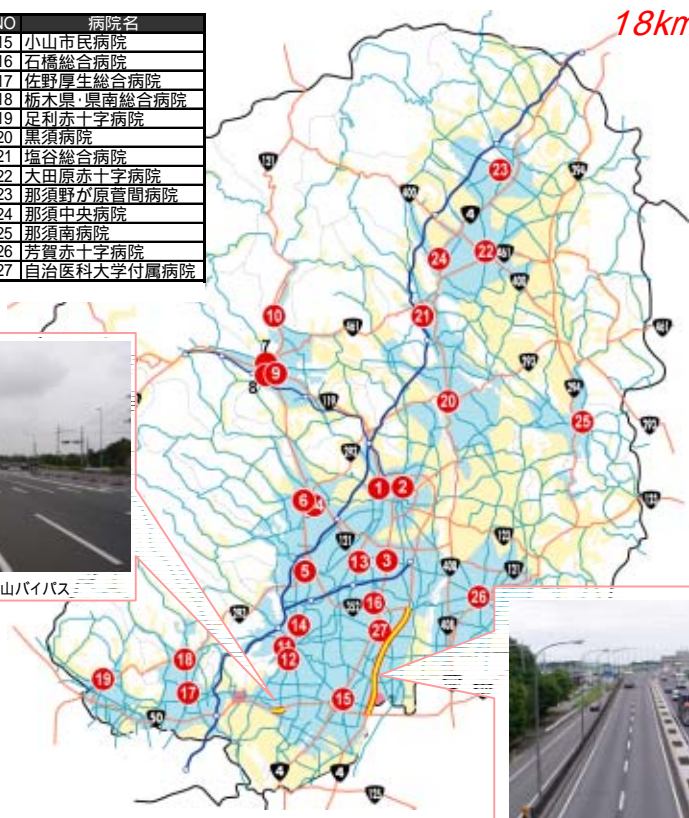
➤ 2次医療機関への15分カバー圏を

18km²拡大!

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	那須野が原青間病院
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		



国道50号 岩舟小山バイパス

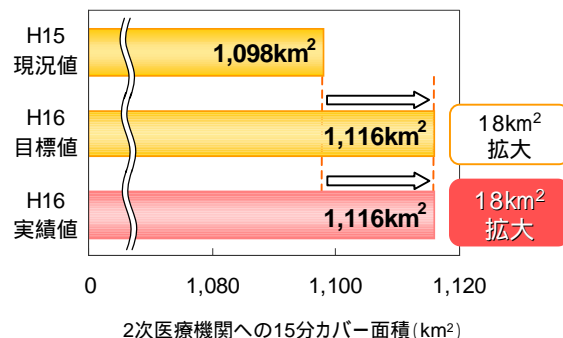


新4号国道 小山石橋バイパス

凡 例	
	H15到達圏
	H16拡大圏
	可住地
●	2次医療機関

2次救急医療機関への15分カバー圏域図

達成度の報告



目標達成!

今後の課題など

【達成状況】

年度目標は達成したが、カバー圏の更なる拡大を目指し、自動車での円滑な移動が可能となるよう道路整備を推進。

【県民ニーズ】

「高齢化社会が進展するなか、優先的に対処して欲しい」などの意見が多く、整備要望が強い。

1 2次医療機関：地域において、入院や高度な診療機能を提供する施設。二次医療とは、一次医療（診療所など）や三次医療（高度先進医療）と連携し、一般的に広く行われている医療を指す。到達時間15分とは、多量出血における死亡率が概ね解消される時間。

2 平成15年値（栃木県資料）

3 医療サービス向上の要望順位 第2位（平成16年度県政世論調査）

H16年度 整備効果事例

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

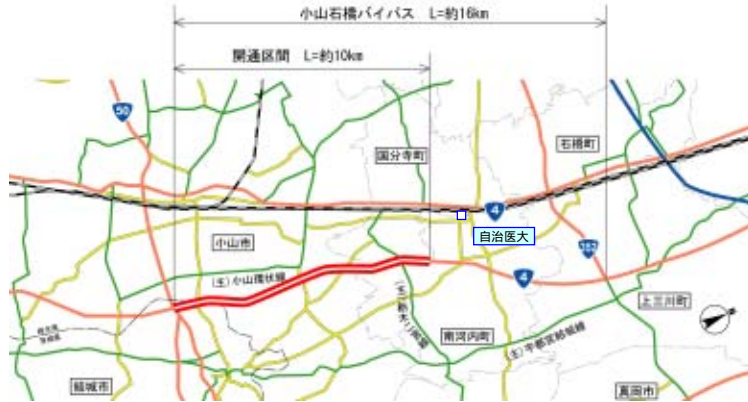
新4号国道 小山石橋バイパス

✓ 事業の目的・・・旅行速度 の向上、渋滞損失時間の削減による医療機関等へのアクセス性向上



1 現道の状況

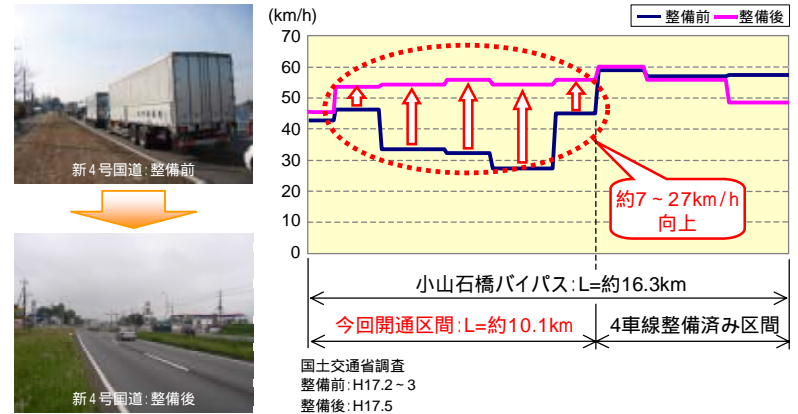
✓ 小山石橋バイパスは平成17年2～4月に10.1kmが4車線化され、これにより栃木県内の新4号国道が全線4車線化されました。



新4号国道 小山石橋バイパスの概要

3 整備効果(旅行速度の向上)

✓ 4車線化された区間で旅行速度 が、約7～27km/h向上しました。



旅行速度の変化

2 整備効果(渋滞長緩和)

✓ バイパス及び現道の渋滞長が大幅に減少または解消しました。

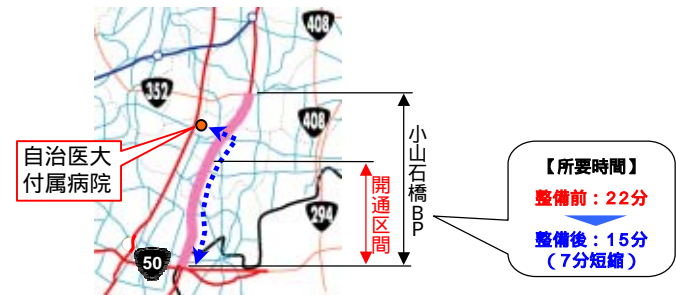


旅行速度；走行中だけでなく、信号待ちなどの停止時間まで含めた平均速度をいう

整備前: H17.2 整備後: H17.5

4 整備効果(所要時間の短縮)

✓ 旅行速度の向上により、国道50号交差点～自治医大付属病院までの所要時間が約7分短縮されました。



国土交通省調査
整備前: H17.2 整備後: H17.5

【目標3】交通事故の抑制

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

・・・【指標3-1】事故危険箇所 数

現状の課題

- ✓全国に比べて、人口当たりの交通事故死者数が多い
- ✓交通死傷事故の3割は、宇都宮市内で発生

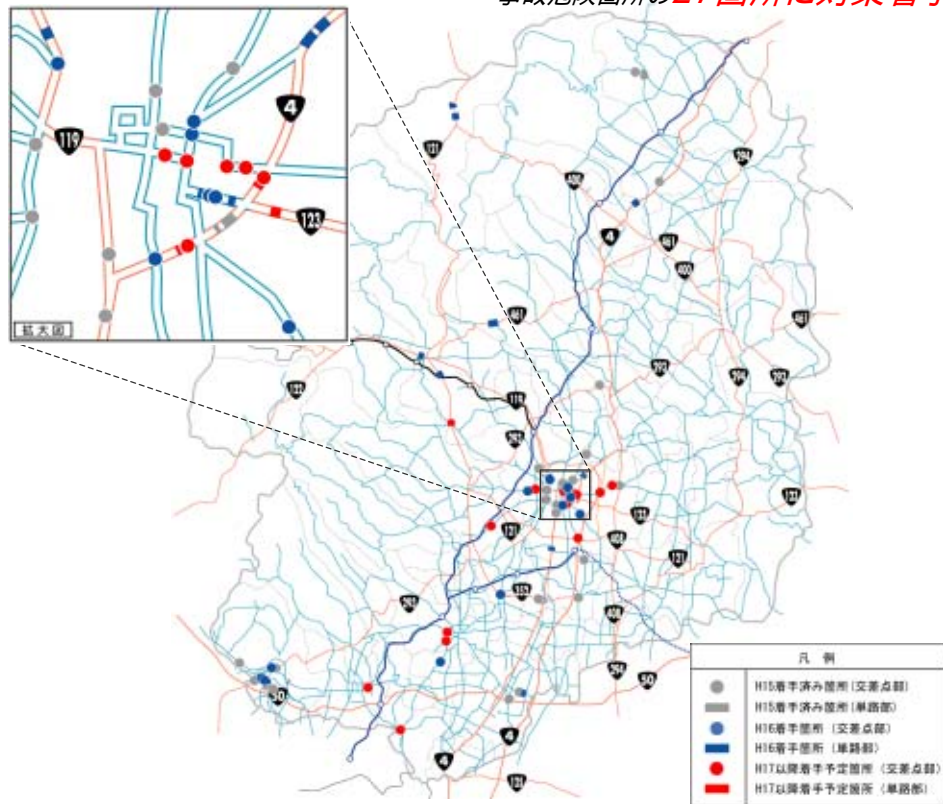
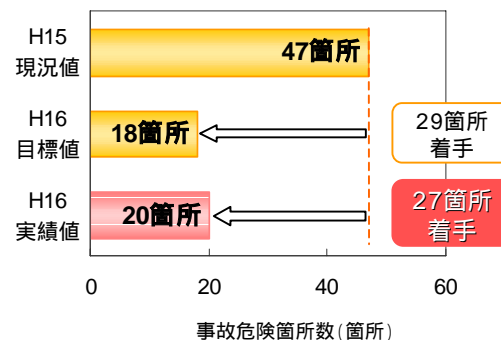
指標算出の考え方

事故危険箇所数
= 対策未着手の事故危険箇所数

H16実施事業の概要とその成果

➢ 標識、区画線設置等の緊急対策の実施により
事故危険箇所の**27箇所**に対策着手！

達成度の報告



栃木県内の事故危険箇所位置図

概ね目標達成

今後の課題など

【達成状況】
地元協議の準備が遅れた箇所では事業着手には至らなかった。
今後も協議等を進め、地元の理解を得ながら危険箇所への対策に着手していく。

【県民ニーズ】
「交通事故が何度も起きる場所など整備をして欲しい」などの意見が多く、交通安全に対する期待が高い。

【目標3】交通事故の抑制

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

…【指標3-2】交通死傷事故率¹

現状の課題

- ✓10万人当たり交通事故死者数は全国ワースト3位²
- ✓国道、県道等の幹線道路での事故発生件数が55.6%を占める
- ✓4車線道路では、2車線道路よりも交通死傷事故率が約4割少ない傾向

指標算出の考え方

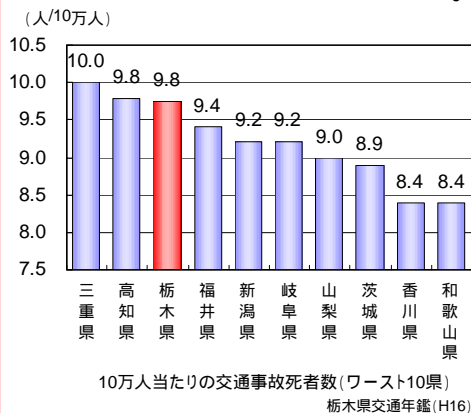
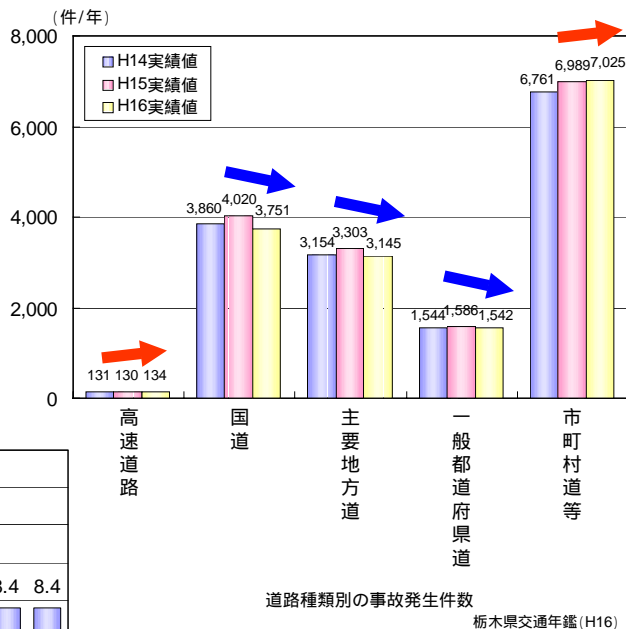
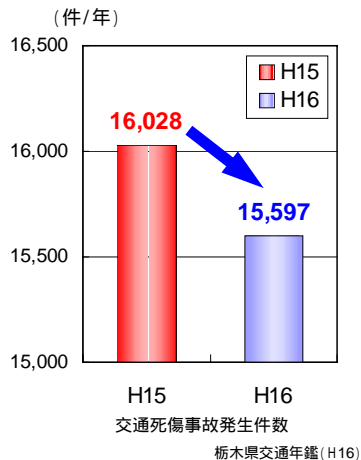
交通死傷事故率

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

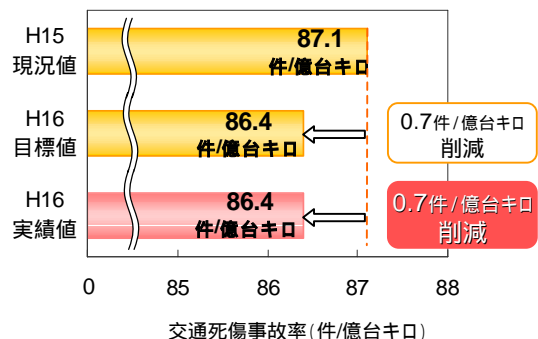
* 走行台キロ = 交通量 × 走行距離

H16実施事業の概要とその成果

➤ 事故発生件数は昨年に比べ**約430件減少**
交通死傷事故率は**約0.7件/億台キロ減少**



達成度の報告



目標達成!

今後の課題など

【達成状況】

年度目標は達成したが、依然として県内の交通事故死者数は全国ワースト上位にある。今後も交通管理者と連携を図り交通事故減少に対策を講じていく。

【県民ニーズ】

「ドライバーのマナーの問題もあり難しいと思うが、事故対策に力をいれて取り組んで欲しい」などの意見があり、特に歩行者が関与する事故削減への要望が多い。

H16年度 整備効果事例

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

事故危険箇所事業

✓事業の目的・・・速度抑制、安全意識の啓発等、箇所の特性に応じた対策による事故の削減

凡 例	
●	H15着手済み箇所 (交差点部)
■	H15着手済み箇所 (単路部)
●	H16着手済み箇所 (交差点部)
■	H16着手済み箇所 (単路部)
●	H17以降着手予定箇所 (交差点部)
■	H17以降着手予定箇所 (単路部)



県内の事故危険箇所位置図

✓注意喚起標識設置



(一) 小山結城線 (小山市城東)

一般国道50号 岩舟小山バイパス

✓事業の目的・・・旅行速度の改善、渋滞損失時間の削減、交通円滑化による事故の抑制



1 国道50号岩舟小山バイパスの事業概要

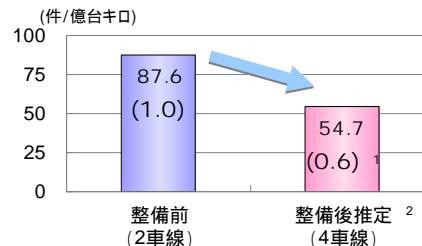
➤ 岩舟小山バイパスは平成17年3月に大平高架橋約1.6km区間が4車線化され、これにより栃木県内の国道50号が全線4車線化されました。



4車線化した大平高架橋

2 整備効果 (死傷事故率の低減)

➤ 国道50号の4車線化により交通の円滑化が図られ、走行の安全性が向上しました。



1. 整備前を1.0としたときの割合
2. 県内直轄国道の2車線区間と4車線以上区間における死傷事故率の差を用いて推定 (H15年事故)。

国道50号大平高架橋区間における死傷事故率の低減予測

【目標4】自動車交通の円滑化

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

…【指標4-1】主要渋滞ポイント 数

現状の課題

- ✓ 宇都宮市を中心に県内に66箇所の主要渋滞ポイントが存在
- ✓ 通勤・通学における自動車利用の割合が高い
- ✓ 観光地の主要渋滞ポイントも4箇所存在

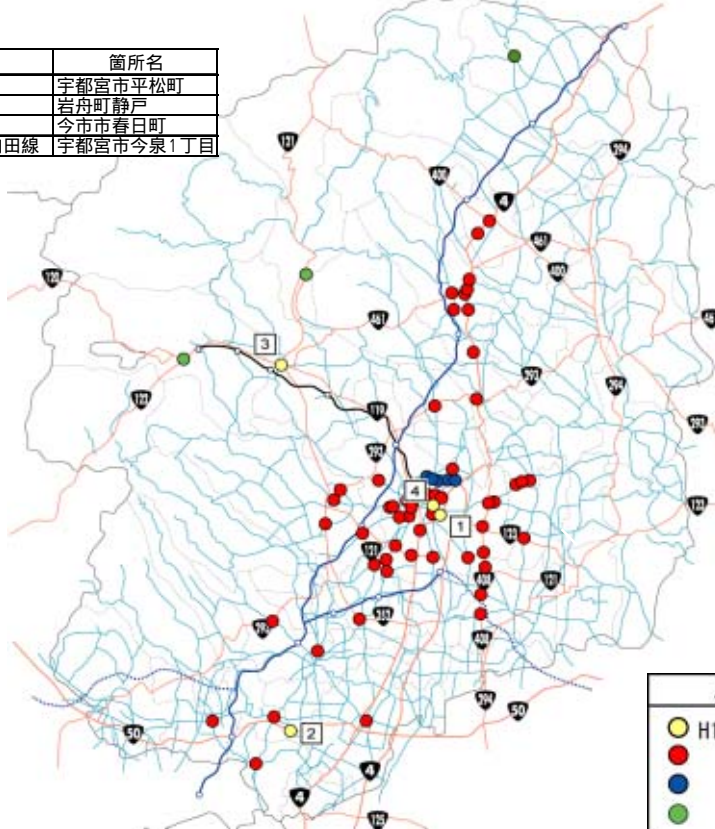
指標算出の考え方

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箇所数

H16実施事業の概要とその成果

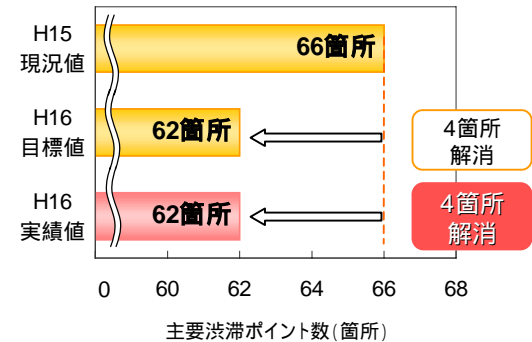
➤ 主要渋滞ポイントを**4箇所解消**！

	路線名	箇所名
1	国道4号	宇都宮市平松町
2	国道50号	岩舟町静戸
3	国道121号	今市市春日町
4	(主)宇都宮向田線	宇都宮市今泉1丁目



栃木県内の主要渋滞ポイント位置図

達成度の報告



目標達成!

今後の課題など

【達成状況】

年度目標は達成したが、対策未実施の主要渋滞ポイントが62箇所存在し、それらの早期削減を目指し渋滞対策事業を推進。

【県民ニーズ】

「効率の悪い交差点の通行にはストレスすら感じる。交差点改良を早急にお願したい」などの意見があり、渋滞対策への要望が強い。

(主)宇都宮向田線 宇都宮市 今泉立体

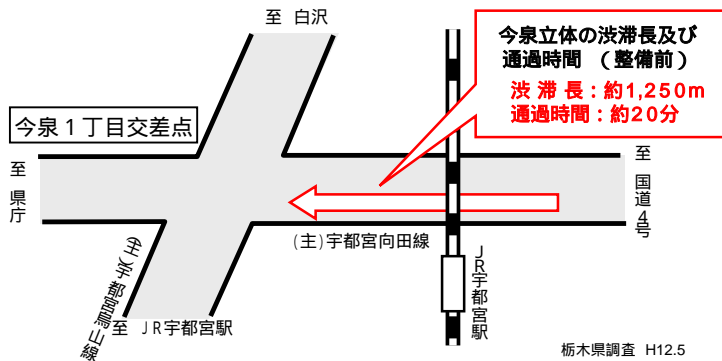
✓事業の目的・・・交通渋滞の解消、通過時間の減少による朝夕を中心とした交通円滑化の実現

(主)主要地方道



1 現道の状況

- ✓ 今泉立体区間の交通量は、都市化の進展に伴い年々増加し、朝夕の混雑時には約1,250mの渋滞が発生していました。



主要地方道宇都宮向田線 今泉立体整備前の状況

2 (主)宇都宮向田線今泉立体の事業概要

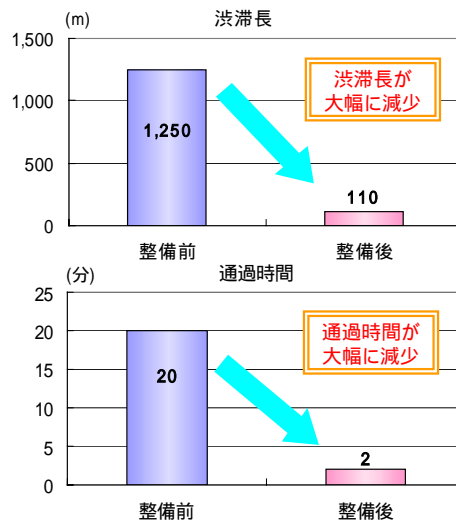
- ✓ JR宇都宮線と(主)宇都宮向田線の立体交差点である今泉立体の約350m区間の改良工事が完成し、平成17年2月に開通しました。



位置図

3 整備効果(渋滞の緩和)

- ✓ 今泉立体の改良工事の完成により、渋滞長の大幅な減少、通過時間の大幅な短縮が図られ、主要渋滞ポイント(今泉一丁目交差点)が解消されました。



今泉立体改良前後の交通状況 (西進方向)

【目標4】自動車交通の円滑化

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

…【指標4-2】渋滞損失時間¹

現状の課題

- ✓自動車依存率9割²と高い自動車利用
- ✓自動車普及率³全国2位⁴
- ✓全国ワースト4位の一般国道の道路整備率⁵

指標算出の考え方

渋滞損失時間

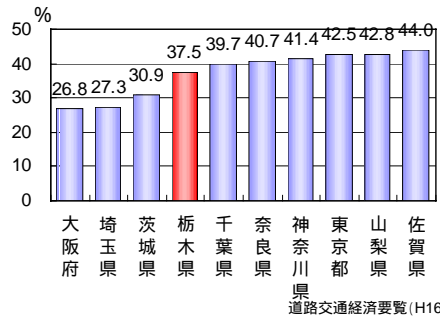
= (実際の所要時間) - (一般県道以上の道路における渋滞が無い場合の所要時間)

H16実施事業の概要とその成果

➤ 渋滞損失時間を約1.3百万人時間/年削減！

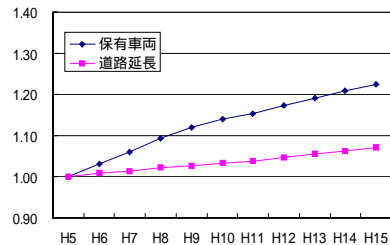
他県と比べ整備が遅れている栃木県の道路

一般国道の道路整備率は全国ワースト4位
(国道・県道では全国33位)

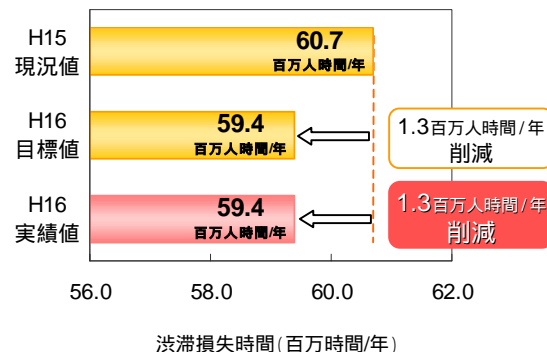


交通需要の増加に追いつかない栃木県の道路整備

過去10年間の自動車保有車両数: 1.22倍
道路延長: 1.07倍

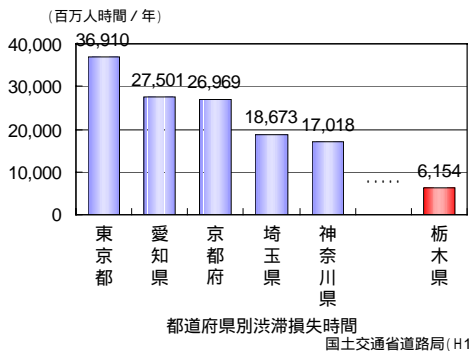


達成度の報告

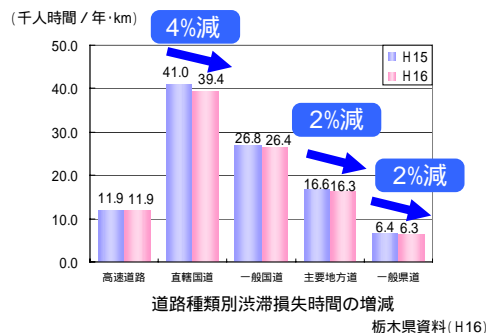


目標達成！

渋滞損失時間は全国で20位



徐々に渋滞は減ってきています



今後の課題など

【達成状況】

年度目標は達成したが、指標4-1の主要渋滞ポイント削減と一体的に交通円滑化に資する道路整備を推進。

【県民ニーズ】

「渋滞は道路に対する市民の不満の代表的なものであり、通勤時の交通集中時の渋滞解消などを期待したい」などの意見があり、渋滞対策への要望が強い。

1 渋滞損失時間: 渋滞のない道路を自動車で行く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。
2 平成15年値(数字で見る関東の動き)、3 自動車普及率: 1,000世帯当たり自動車保有世帯数、4 平成11年値、5 道路整備率: 道路実延長のうち、幅員5.5m以上(改良済)で、かつ混雑度が1.0未満の区間の割合

H16年度 整備効果事例

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

一般国道50号 岩舟小山バイパス

✓ 事業の目的・・・旅行速度 の改善による渋滞損失時間の削減 (交通円滑化によるCO₂の削減)



1 現道の状況と事業概要

✓ 岩舟小山バイパスは平成17年3月に大平高架橋約1.6km区間 が4車線化され、これにより栃木県内の国道50号が全線4車線化しました。



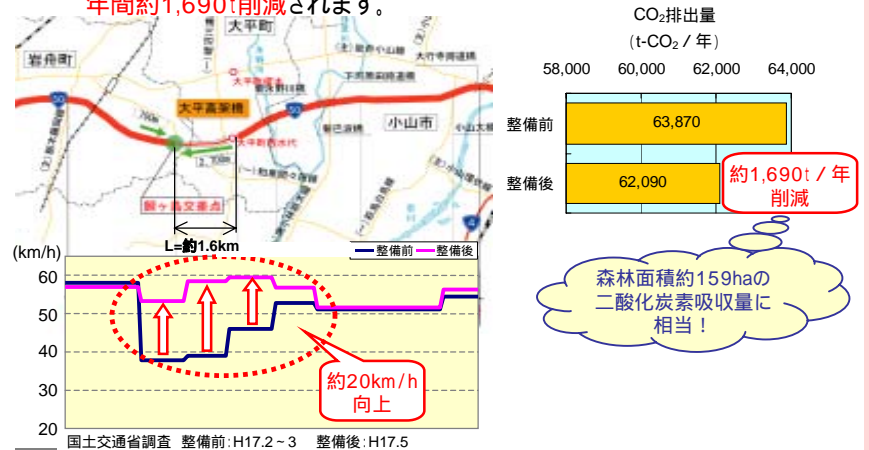
2 整備効果(渋滞の解消)

✓ 鯉ヶ島交差点の渋滞が解消しました。



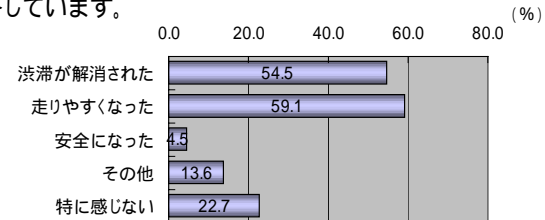
3 整備効果(旅行速度の向上、CO₂の削減)

✓ 整備前は40km/h以下だった当該区間の旅行速度が、約20km/h向上し、60km/hまで上昇しました。
✓ ボトルネックの解消、旅行速度の向上等により、二酸化炭素(CO₂)が年間約1,690t削減されます。



4 利用者の声

✓ 利用者の半数以上の方が、「渋滞が解消された」または「走りやすくなった」と回答しています。



【目標7】県庁へのアクセス性向上

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

…【指標7】県庁 への1時間カバー人口

現状の課題

- ✓ 県土の骨格を形成する国道・主要地方道の内、4車線以上で整備されている区間はわずか15%
- ✓ 宇都宮市周辺の幹線道路の混雑により市内へのアクセス性が低下

H16実施事業の概要とその成果

➤ 県庁への1時間カバー人口を

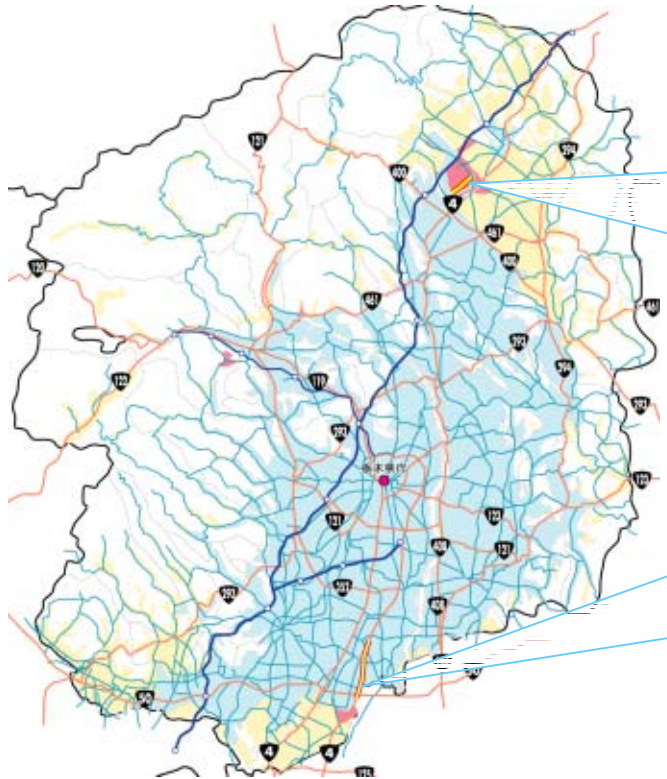
33千人拡大!



(主) 西那須野那須線赤田埼玉工区



新4号国道 小山石橋バイパス



県庁への1時間カバー圏域図

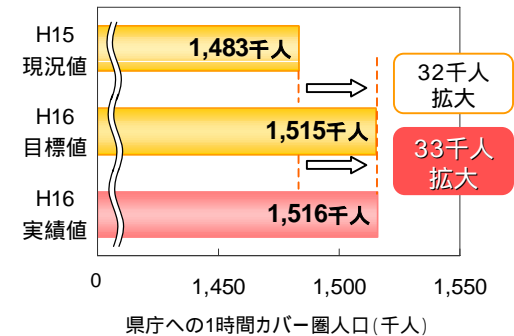
凡 例	
	H15到達圏
	H16拡大圏
	可住地
	栃木県庁

指標算出の考え方

県庁への1時間カバー人口
= 県庁60分到達圏の夜間人口*

*夜間人口: その地域に常住している人の数をいう

達成度の報告



目標達成!

今後の課題など

【達成状況】

年度目標は達成したが、更なるカバー圏の拡大を目指し、旅行速度向上に資する道路整備を推進。

【県民ニーズ】

県庁だけでなく、日常生活でかかわりの深い県内主要都市へのアクセス性向上に対する要望が多い。

H16年度 整備効果事例

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

(主) 西那須野那須線 那須塩原市 赤田埼玉工区

✓ 事業の目的・・・地域間の連携強化、駅や高速ICへのアクセス性向上による産業等の支援

(主) 主要地方道



1 現道の状況

- ✓ 本路線は、旧西那須野町と旧黒磯市を連携する重要な道路ですが、現道は狭く屈曲し、また蛇尾川には永久橋がなかったため、河原を通行している状況でした。

現道の状況；本路線整備前



狭く屈曲した道路線形



永久橋のない蛇尾川の横断

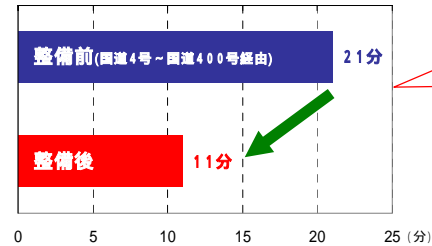
2 (主) 西那須野那須線赤田埼玉工区の事業概要

- ✓ (主) 西那須野那須線赤田埼玉工区は全長3.2km区間のうち、平成13年の暫定2車線供用(2.0km)に続き、平成16年12月に残り1.2km区間が4車線で供用されました。



3 整備効果(アクセス性の向上)

- ✓ 沿線の工業団地等から那須塩原駅及び、東北道西那須野塩原ICへのアクセス性が向上しました。



那須塩原駅周辺地区～西那須野塩原IC間の所要時間が約10分短縮

那須塩原駅周辺地区～東北自動車道西那須野塩原IC間の所要時間変化



周辺の工業団地等～東北自動車道西那須野塩原IC間のアクセス性向上の概要図

【目標8】首都圏観光の支援

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

…【指標8】首都圏からの2時間 カバー面積

現状の課題

✓恵まれた立地条件と豊富な観光資源により本県に来訪する観光客は年間5千万人以上であるが、観光地の多くは、高速交通施設から離れた場所に点在

指標算出の考え方

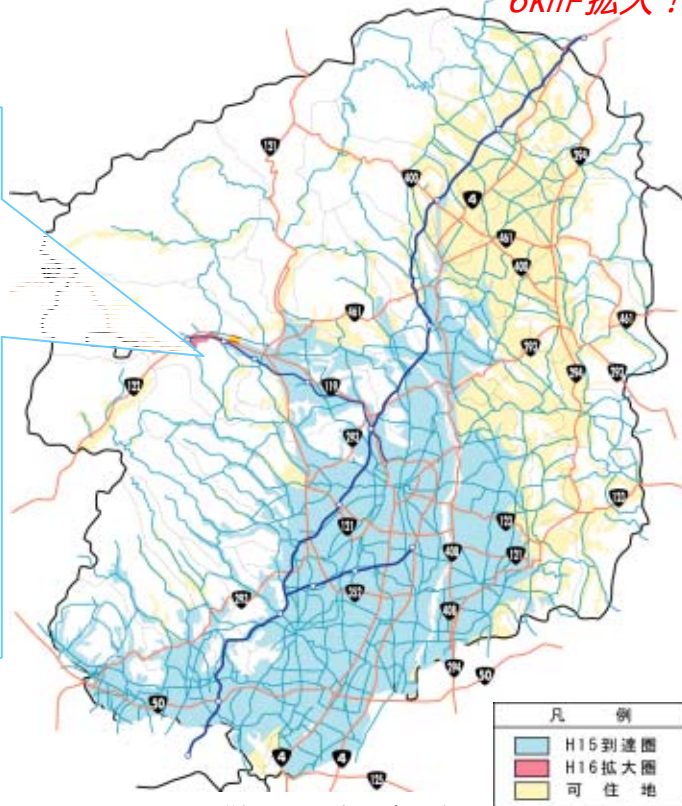
首都圏からの2時間カバー面積
= 首都圏からの2時間カバー圏可住地面積

H16実施事業の概要とその成果

➤ 首都圏からの2時間カバー面積を
6km²拡大!



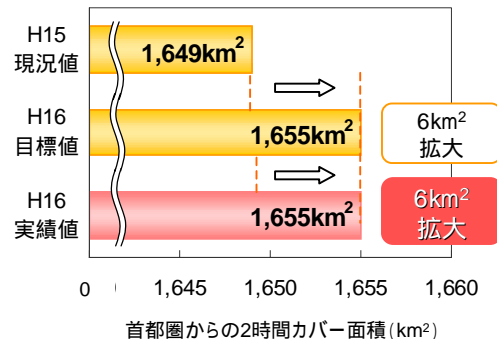
(街)大谷川右岸線



首都圏からの2時間カバー圏図

凡 例	
■	H15到達圏
■	H16拡大圏
■	可住地

達成度の報告



目標達成!

今後の課題など

【達成状況】

年度目標は達成したが、更なるカバー圏の拡大を目指し、旅行速度向上に資する道路整備を推進。

【県民ニーズ】

栃木県の観光振興に対する県民の意識は高く、観光アクセスや周遊観光ルートの整備が望まれている。

H16年度 整備効果事例

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

(街)大谷川右岸線 日光市七里

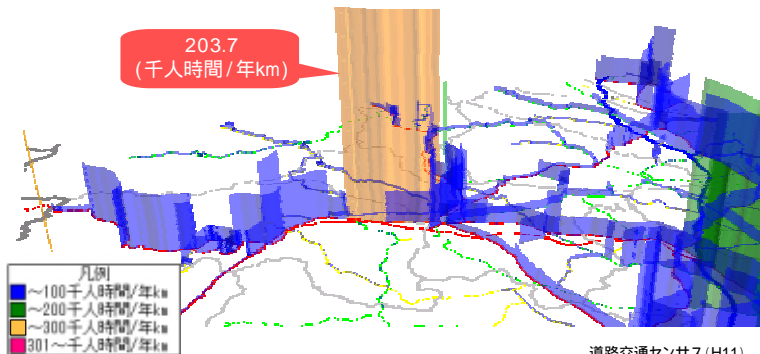
- ✓ 事業の目的・・・渋滞の緩和、アクセス性向上による観光振興の支援

(街)街路



1 現道の状況

- ✓ 並行している国道119号は、行楽期の渋滞が著しく、渋滞損失時間は、最大203.7千人時間/年kmでした。



並行する国道119号の渋滞損失時間

3 整備効果(渋滞の緩和、渋滞損失時間)

- ✓ 本路線の供用により、主要渋滞ポイント(春日町交差点)の解消など、国道119号の渋滞が緩和されるとともに、日光地区へのアクセス性が向上しました。



2 (街)大谷川右岸線日光市七里の事業概要

- ✓ 本路線は、日光市と今市市を結ぶ国道119号のバイパス機能を持つ道路として整備しました。
- ✓ 平成17年4月に、日光だいや川公園から日光市七里までの1.32kmが、供用されました。



事業位置図

【目標9】電線類の地中化推進

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

…【指標9】市街地の幹線道路の無電柱化延長

現状の課題

- ✓電柱の乱立が美しい街並みの形成を阻害
- ✓市街地の無電柱化はまだまだ不十分

H16実施事業の概要とその成果

➤電線類地中化事業を実施し無電柱化延長が
約5.3km増加!

<電線類の地中化による整備事例>



整備前のおもちゃのまち停車場線



電線類が地中化されたおもちゃのまち停車場線

H16 無電柱化された箇所

番号	路線名	箇所名	無電柱化道路延長 (km)
1	国道50号	佐野市高萩町	0.68
2	国道50号	小山市神山	1.88
3	国道293号	足利市朝倉町	0.72
4	(主)宇都宮結城線	宇都宮市天神町	0.96
5	(主)宇都宮結城線	上三川町上三川	0.54
7	(主)鹿沼石橋線	石橋町上町	0.42
6	(一)おもちゃのまち停車場線	壬生町緑町	0.15
計			5.35

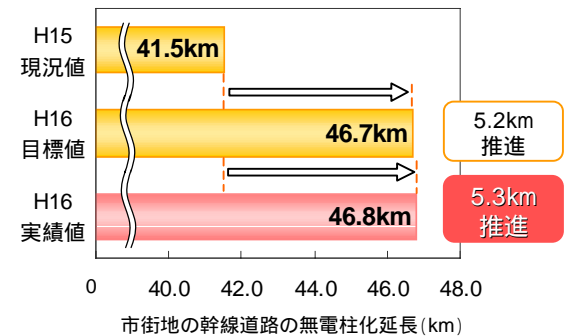
<電線類の地中化による整備効果>

美しい景観を創造
バリアフリーの
歩行空間を形成
災害に強い
まちづくりを推進

指標算出の考え方

市街地の幹線道路の無電柱化延長
= 市街地の幹線道路の無電柱化した道路延長

達成度の報告



目標達成!

今後の課題など

【達成状況】
年度目標は達成したが、さらなる無電柱化を推進するため、引き続き関係機関との協議を円滑に進め、地中化事業を実施。

【県民ニーズ】
「歩行者やベビーカー、車イスの安全性を考え、もっと力をいれて欲しい」や「まだまだ電柱が邪魔、景観を阻害している」などの意見があり電線類の地中化に対する期待が高い。

【目標10】道路緑化の推進

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

…【指標10】道路緑化延長

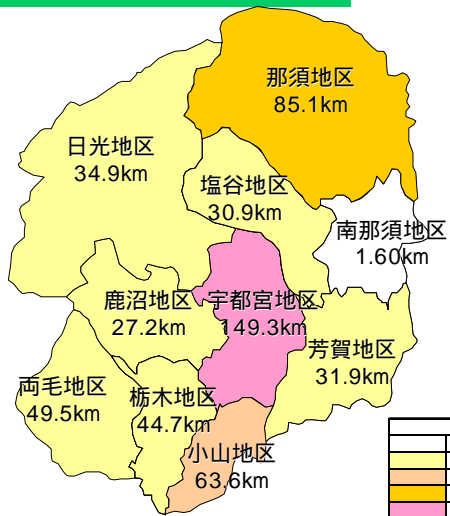
現状の課題

- ✓動植物との共生や景観との調和へのニーズの高まり
- ✓環境にやさしい道路に対して県民の1/3が不満

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

H16実施事業の概要とその成果



➤街路事業に併せて道路緑化を実施し、
道路緑化延長が**約1.3km増加!**

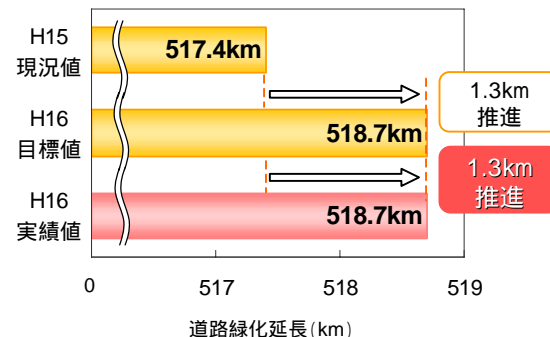
道路緑化実施箇所

番号	路線名	箇所名	H16整備延長 (km)
1	(街)上三川通り	上三川町大町	0.250
2	(街)おもちゃの町駅西線	壬生町緑町	0.160
3	(街)沼和田川原田線	栃木市川原田町	0.357
4	(街)黒磯那須北線	那須塩原市豊浦	0.560
計			1.327

凡例	
0 - 25 km	
25 - 50 km	
50 - 75 km	
75 - 100 km	
100 - km	

広域行政圏ごとの道路緑化(H16)

達成度の報告



目標達成!

<道路緑化の整備事例>



(街)上三川通り 上三川町大町



(街)おもちゃの町駅西線 壬生町緑町

<道路緑化による整備効果>

- 景観の向上
- 生活環境の保全
- 緑陰形成
- 交通安全
- 自然環境保全

今後の課題など

【達成状況】
年度目標は達成したが、環境にやさしい道路に対する県民の満足度向上を目指し、植樹帯整備等による道路緑化を推進。

【県民ニーズ】
「自然環境の保全とあわせて街の中にも緑を増やして欲しい」などの意見もあり、道路緑化に対する期待が高い。

3. 今後の課題

～平成17年度業績計画書作成に向けて～

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、歩行者や自転車に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IC 15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。

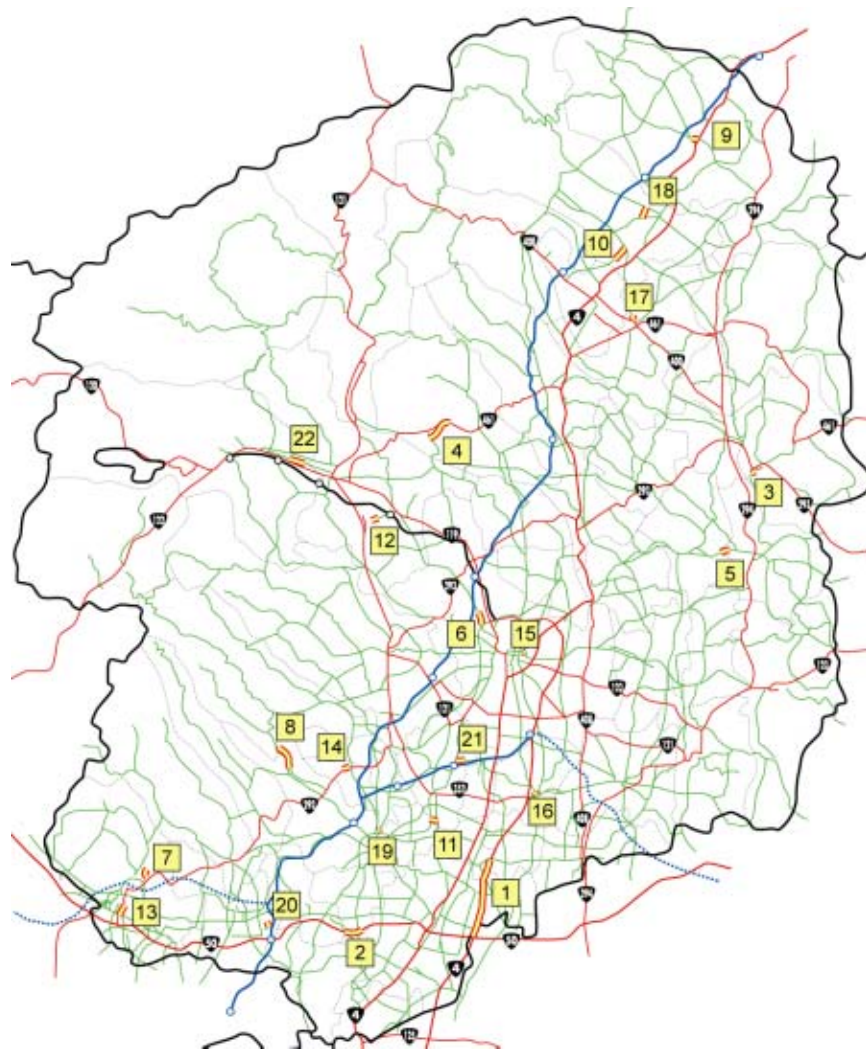
3 日常生活の利便性向上に資する新たな目標であるため、「暮らしやすさを支える道づくり」の目標に掲げます。

4. 栃木県内の平成16年度主な完了事業

H16完了事業箇所一覧

番号	事業主体	路線名	箇所名	延長(km)	備考
1	国	新4号国道	小山石橋バイパス	10.1	工区完成
2	国	国道50号	岩舟小山バイパス	1.6	工区完成
3	県	国道293号	馬頭町 馬頭バイパス	0.8	部分供用
4	県	国道461号	塩谷町 船生バイパス	2.5	部分供用
5	県	(主)宇都宮烏山線	烏山町 神長橋	0.5	工区完成
6	県	(主)大沢宇都宮線	宇都宮市 宝木	0.4	工区完成
7	県	(一)飛駒足利線	足利市 名草下	0.9	部分供用
8	県	(主)栃木粕尾線	栃木市 大久保	1.3	工区完成
9	県	(主)湯本漆塚線	那須町 戸能	0.7	工区完成
10	県	(主)西那須野那須線	那須塩原市 赤田・埼玉	1.2	工区完成
11	県	(主)小山壬生線	壬生町 壬生御成橋	0.5	工区完成
12	県	(一)下野大沢停車場線	今市市 木和田島	0.4	工区完成
13	県	国道293号	足利市 朝倉町	0.7	工区完成
14	県	国道293号	都賀町 大柿	0.6	工区完成
15	県	(主)宇都宮向田線	宇都宮市 今泉立体	0.3	工区完成
16	県	(街)上三川通り	上三川町 大町	0.3	工区完成
17	県	(街)日赤通り	大田原市 紫塚	0.6	工区完成
18	県	(街)黒磯那須北線	那須塩原市 豊浦	0.6	工区完成
19	県	(街)沼和田川原田線	栃木市 川原田町	0.4	工区完成
20	県	(街)関川鍬塚線	佐野市 黒袴町	0.8	工区完成
21	県	(街)おもちゃの町駅西線	壬生町 緑町	0.2	工区完成
22	県	(街)大谷川右岸線	日光市 七里	1.3	工区完成

(主);主要地方道 (一);一般県道 (街);街路



H16完了事業位置図

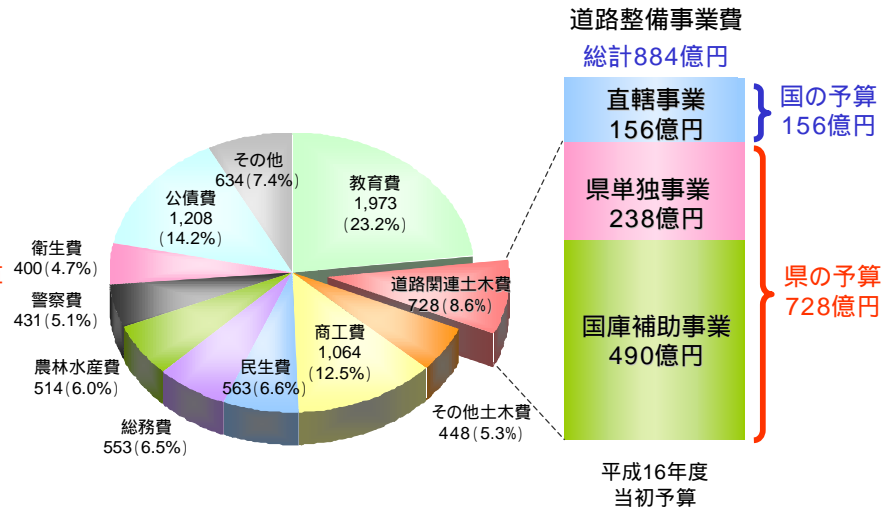
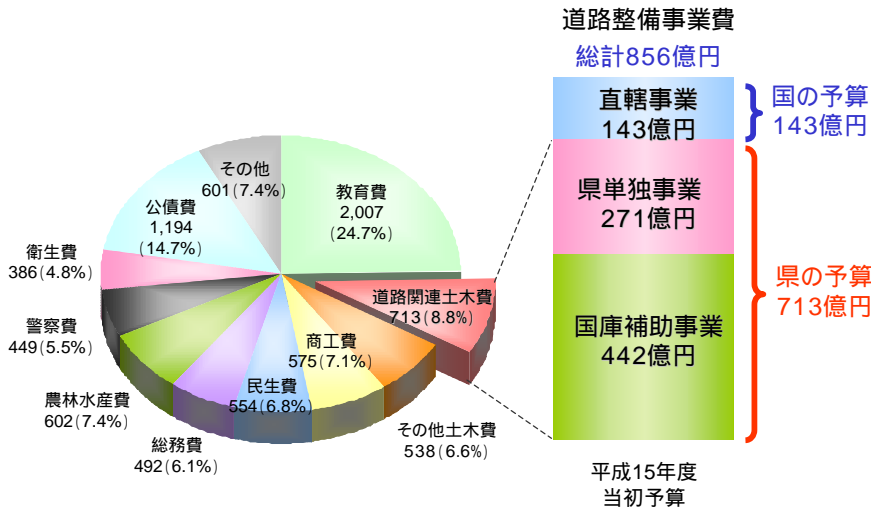
5. 栃木県内における道路整備の事業費

〔平成15年度
当初予算〕

〔平成16年度
当初予算〕

栃木県歳出総額
8,108.7億円

栃木県歳出総額
8,514.1億円



県単独事業等には、H15、H16とも直轄事業負担金(約49億円)、事務的経費(約56億円)が含まれています。

6. 用語の解説

【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。

県単独事業

県が国から補助金や負担金を受けずに、一般財源（地方税・譲与税・交付税など）と県債によって県が独自に実施する事業。

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】

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

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。

6. 用語の解説

【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。

直轄事業

国が直接実施する事業。

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。

【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