

# 愛される茨城の道づくりをめざして



平成18年度達成状況の報告／平成19年度業績計画

# 目次

	はじめに 道路行政マネジメントの取り組みについて .....	1
1	茨城県の概況と課題 .....	2
2	平成18年度 達成状況の報告 .....	4
	／平成19年度 業績計画	
3	中期的な目標 .....	12
4	茨城県の道路整備状況 .....	16

## 道路行政マネジメントについて

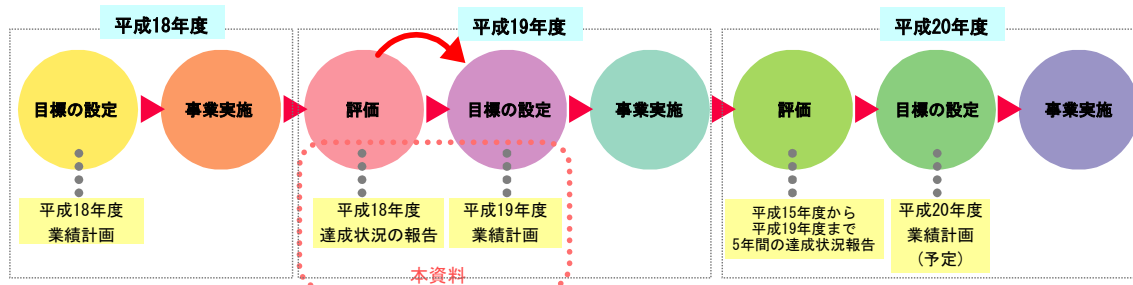
### ひきつづき県民との協働による道路行政マネジメントシステムを

- これからの成熟型社会では、これまでのような「事業量」に重点を置いた道路整備ではなく、道路サービスによる成果「アウトカム」を重視し、県民・道路ユーザーが満足する道路行政を進めていくことが重要となります。
- 茨城県と国土交通省では、平成15年度より、県民・道路ユーザーにとっての成果を重視するアウトカム指標を用いた業績評価を中心とした新たな道路行政運営の仕組み(道路行政マネジメント)を導入しています。
- 昨年度にひきつづき、今年度もより良い道路行政を推進するため、“道路見える化計画”など県民との協働による道路行政マネジメントに取り組み、身近なニーズにきめ細やかに対応していきます。



## 本資料について

- 本資料は、昨年度の目標がどの程度達成されたかを示す「達成状況の報告」と、今年度の成果目標である「業績計画」をあわせて整理したものです。
- 「達成状況の報告」は、平成18年度の実施事業を踏まえ、目標値に対する達成状況の報告と評価を行うものです。その内容に応じて、平成19年度の取り組みに反映します。
- 「業績計画」では、平成19年度の成果目標、各種事業の計画を提示します。平成15年度から平成19年度までの5年間の目標について、来年度の「達成状況の報告」において評価を行います。



## 本資料の流れ

### 1 茨城県の概況と課題

茨城県の道路交通を取り巻く状況と課題について解説

### 2 平成18年度 達成状況の報告

昨年度策定した成果目標の達成状況を報告・評価

### 平成19年度 業績計画

設定しているアウトカム指標について、平成19年度の成果目標を策定

※ここでは単年度で評価可能な指標を取り扱います。

### 3 中期的な目標

単年度の評価ではなく、業績計画の区切りとなる5年間(平成19年度)で中期的な目標達成を目指す指標を整理

### 4 茨城県の道路整備状況

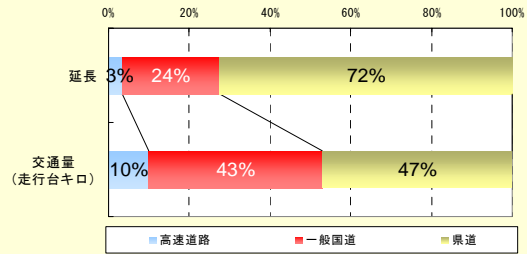
平成18年度に実施した施策・事業および現在進めている事業を紹介

## 茨城県の概況と課題

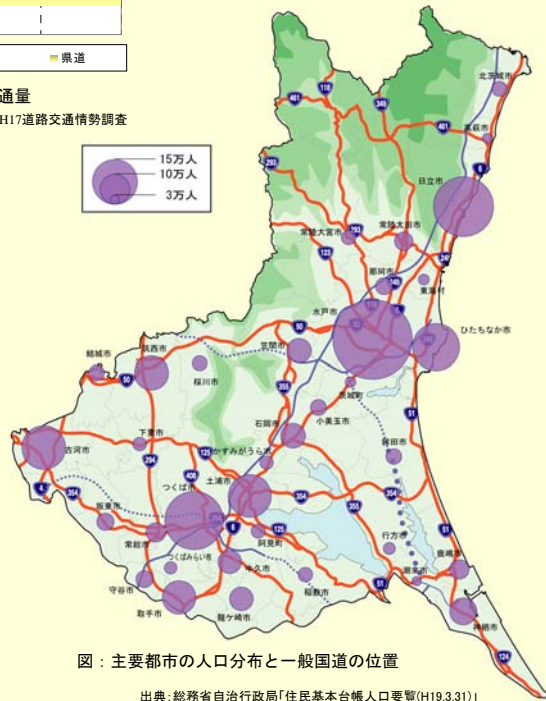
### 1

#### 広い可住地に点在する都市を結ぶ幹線道に交通が集中

- 茨城県の人口は約300万人で全国11位です(H19)。総面積は約6千km<sup>2</sup>で全国24位ながら、平坦部が多く可住地面積は約4千km<sup>2</sup>で、北海道、新潟県、福島県に次ぐ4位を誇ります。
- このような広い県土に主要都市が点在し、これらを最短経路で接続する一般国道などの幹線道路に交通が集中しやすくなっていることから、延長24%に過ぎない一般国道が、自動車交通全体の43%を受け持っています。
- このように自動車交通が集中している一般国道などの幹線道路における円滑な交通を実現することが急務です。



図：道路種類別延長と交通量  
出典：H17道路交通情勢調査



### 2

#### 長い道路延長と低い改良率、高い自動車保有台数

- 茨城県の道路延長は、北海道に次ぐ全国2位です。一方、幅員5.5m以上の道路の比率である改良率は全国最下位となっています。
- 茨城県の人口あたり乗用車保有台数は全国第4位で、自動車は生活に欠かせない移動手段となっています。

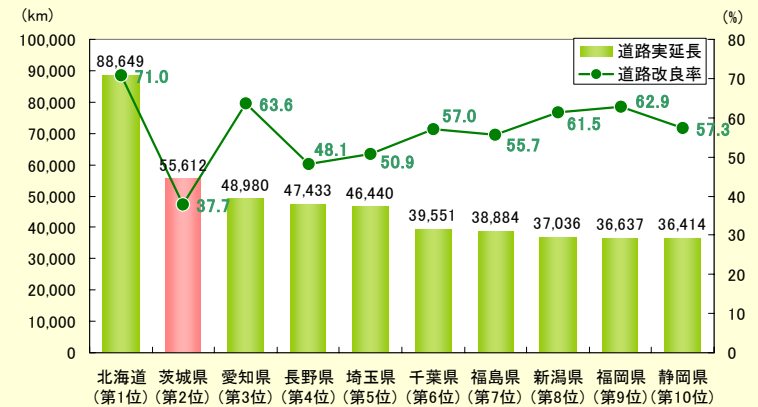


図 道路実延長トップ10と改良率(H17)  
※改良率：幅員5.5m以上の道路  
出典：道路統計年報2006

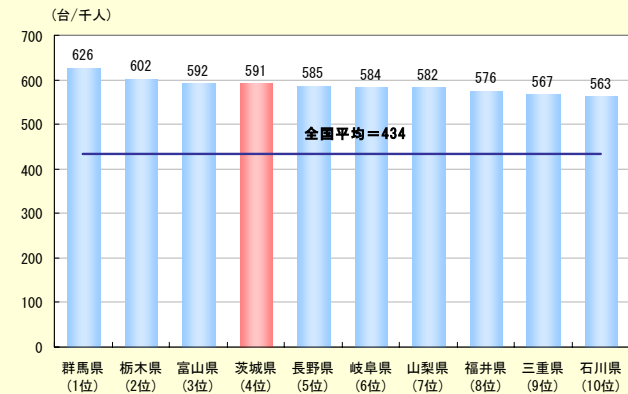


図 人口千人あたり自動車保有台数  
出典：自動車保有車両数月報(H19.6)

## 茨城県の概況と課題

### 3

#### 人口あたり交通事故死者数は全国ワースト5位

- 茨城県の交通事故死者数、死傷事故件数は、ともに近年減少傾向にあります。
- しかし、人口あたり交通事故死者数では全国5位です。交通事故対策の推進に加え、運転マナーの向上や規則遵守の徹底が重要です。

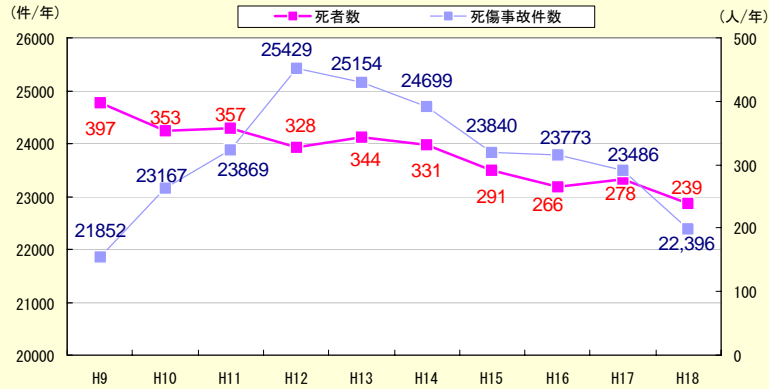


図 茨城県の交通事故死者数と死傷事故件数推移

出典：交通事故統計年報

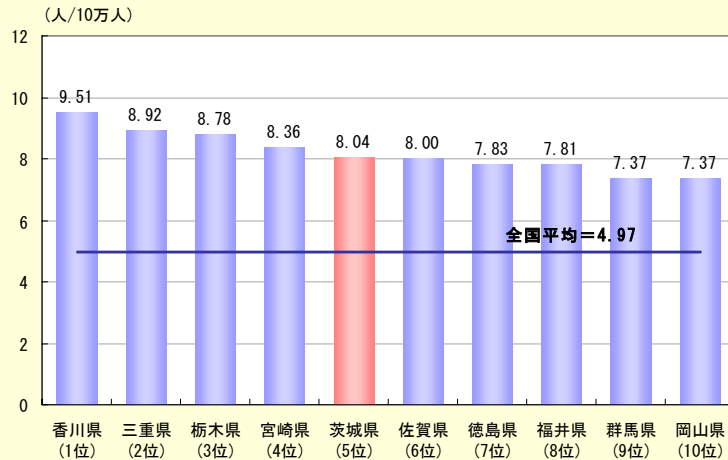


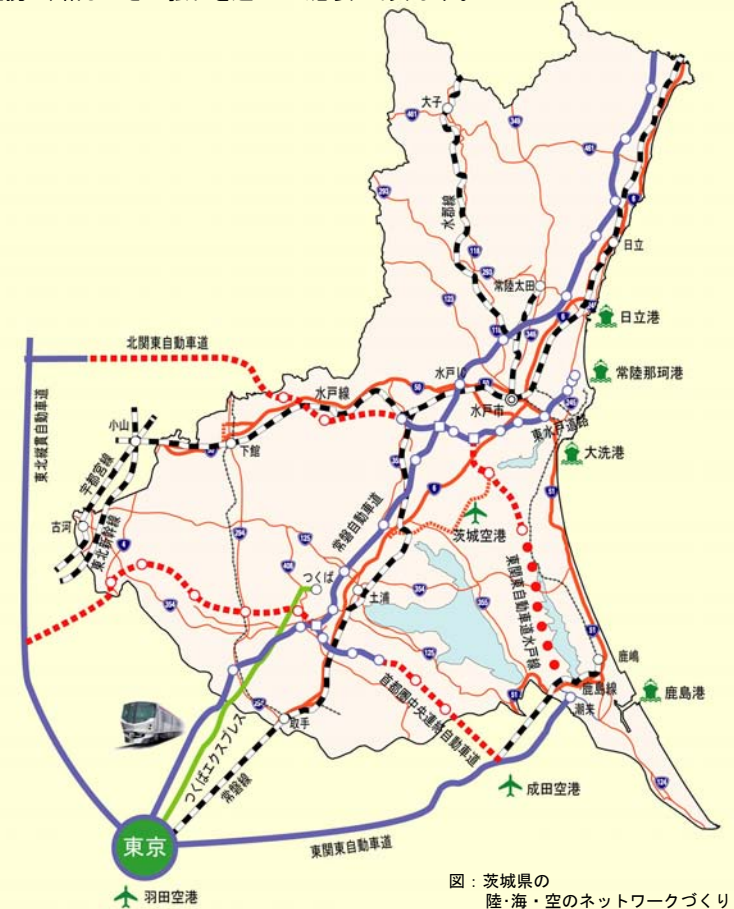
図 人口10万人あたり交通事故死者数 (H18)

出典：死者数 H18警察庁HP、人口総務庁統計局資料「H18.10.1現在推計人口」

### 4

#### 陸・海・空のネットワークづくり

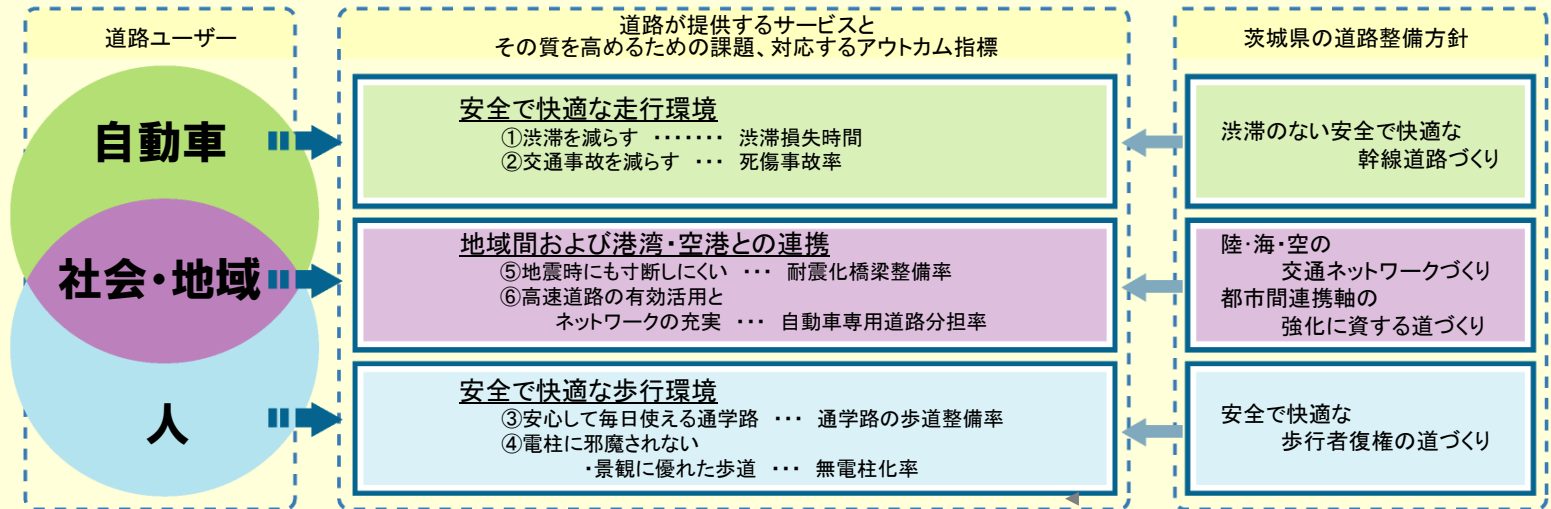
- 茨城県は幹線道路に交通が集中する県土構造と高い自動車交通需要に対応しつつ、重要港湾や空港、鉄道との円滑な連携も考慮した「陸・海・空のネットワークづくり」を進めています。
- 重要港湾は4港あり、中でも常陸那珂港(H11供用開始)は、首都圏の物流の合理的再編と発展に大きく寄与するものと期待されています。
- 空港は、北関東の空の玄関として茨城空港の開港を控えています。
- これらを、北関東自動車道や圏央道などの規格の高い道路や幹線道路の整備により連携し、結びつきの強化を進めていく必要があります。



図：茨城県の陸・海・空のネットワークづくり

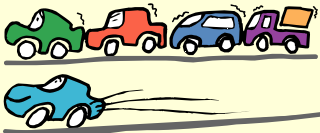
●道路行政マネジメントの取り組みでは、道路を利用する人の立場を踏まえ、道路が提供するサービス(3種)と、その質を高める課題(6種)に分類[右図参照]し、これらを代表して表現するアウトカム指標[下参照]を設定しています。

●ここでは、設定しているアウトカム指標について、平成18年度に策定した成果目標がどのように達成されたかを示すとともに、平成19年度の成果目標を策定します。



## 1 渋滞を減らす『渋滞損失時間』

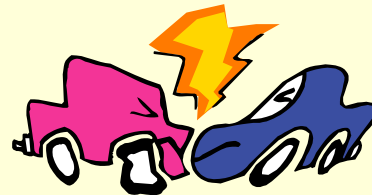
■渋滞により浪費される無駄な時間を意味します。早朝・深夜など空いている時間帯と比較して、朝夕ピーク時など混雑時間帯で余計にかかる所要時間を「浪費される無駄な時間」と考えます。



■渋滞損失時間が減少すると。。。道路混雑が緩和され、朝夕の通勤時間や営業の外回りに要する時間が短縮することになります。数分の時間短縮でも、道路を利用する多くの人にその効果が及ぶので、地域全体で見ると大きな時間短縮になります。また、道路混雑が緩和し走行速度が向上することで、二酸化炭素、窒素酸化物等の排出量が削減し、環境負荷軽減につながります。

## 2 交通事故を減らす『死傷事故率』

■車を運転している時に事故に遭う確率を意味します。■死傷事故率が減少すると。。。事故の危険性が低下することになります。また、事故による渋滞の減少も期待できます。



## 3 安心して毎日使える通学『通学路の歩道整備率』

■通学路に指定されている道路のうち歩道が整備されている区間の割合です。(国道、県道)  
■通学路の歩道整備率が向上すると。。。より安全に通学することができる児童、生徒が増えることとなります。また、児童、生徒を送り出す保護者の方々も安心することができます。



## 4 電柱に邪魔されない・景観に優れた歩道『無電柱化率』

■歩行者の比較的多い市街地において、道路の両側とも電柱がなく、歩道がすっきりとして歩きやすくなっている区間の割合です。  
■無電柱化率が向上すると。。。歩道上に電柱の存在する区間が減少することで、歩道をより広く快適に使うことができるようになり、道路の景観も向上します。また、地震により電柱が倒れる心配がなくなります。



## 5 地震時にも寸断しにくい『耐震化橋梁整備率』

■地震に強くする必要があると判断した橋梁のうち、耐震化補強を実施した橋梁の割合です。  
■耐震化が必要な橋梁とは、設計の考え方(設計基準)が古いなど地震に対する抵抗力が小さい橋梁です。

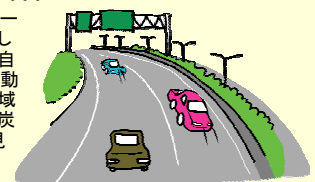


■耐震化橋梁整備率が向上すると。。。地震時にも寸断しにくい道路ネットワークが確保され、災害後の救助・支援活動を円滑に実施することが可能となります。

※本指標における「耐震化」とは、「落橋防止」「橋脚補強」の実施を指します。

## 6 高速道路の有効利用とネットワークの充実『自動車専用道路分担率』

■全体の自動車交通のうち、自動車専用道路を利用する交通の割合です。自動車専用道路とは、常磐自動車道や北関東自動車道、東水戸道路などを指します。  
■自動車専用道路分担率が向上すると。。。長距離移動時に高速かつ快適なルートが選択可能になります。また、混雑している一般道から比較的の空いている自動車専用道路に交通量が転換し、自動車専用道路がより有効に使われ、地域全体で見ると速度向上による二酸化炭素、窒素酸化物等の排出量削減が見込まれます。



### ■平成18年度の達成状況「概況」

- 6課題のうち2課題で、成果目標を達成しました。  
目標を達成した課題  
「交通事故を減らす」  
「高速道路の有効活用とネットワークの充実」
- 目標を達成できなかった指標についても、着実に値は向上しています。  
「渋滞を減らす:目標の5割達成」  
「安心して毎日使える通学路:目標の9割達成」  
「電柱に邪魔されない・地震時に安全な歩道:目標の8割達成」  
「地震時にも寸断しにくい:目標の9割達成」

### ■平成19年度の業績計画「概況」

- 各課題について、これまで同様アウトカム指標の成果目標を設定しました。
- 「高速道路の有効活用とネットワークの充実」については、これまでの取り組みに加え、新たな取り組みを進めます。  
『日立地区常磐道社会実験』『東水戸道路社会実験』※高速道路料金割引の実施
- その他の課題については、これまでの取り組みを引き続き推進します。

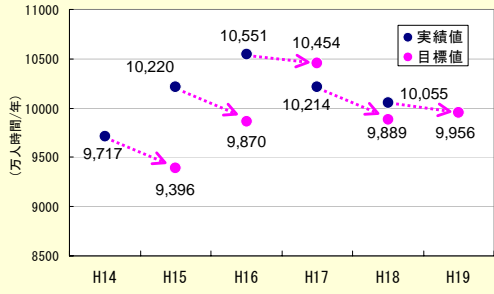
道路が提供するサービス	サービスの質を高める課題	アウトカム指標	単位	平成17年度	平成18年度			平成19年度
				実績値	目標値	実績値	達成状況	目標値
安全で快適な走行環境	渋滞を減らす	①渋滞損失時間	万人時間／年	10,214	H17年度から325削減(9,889)	H17年度から159削減(10,055)	目標の5割達成	H18年度から99削減(9,956)
	交通事故を減らす	②死傷事故率	件／億台キロ	70.5	H17年度から1.4削減(69.1)	H17年度から3.5削減(67.0)	目標達成	(当初目標を1年前倒しで達成)さらなる向上を目指す
安全で快適な歩行環境	安心して毎日使える通学路	③通学路の歩道整備率	%	68.2	H17年度から0.8向上(69.0)	H17年度から0.7向上(68.9)	目標の9割達成	H18年度から0.6向上(69.5)
	電柱に邪魔されない・地震時に安全な歩道	④無電柱化率	%	14.7	H17年度から0.6向上(15.3)	H17年度から0.5向上(15.2)	目標の8割達成	H18年度から0.8向上(16.0)
地域間および港湾・空港との連携	地震時にも寸断しにくい	⑤耐震化橋梁整備率	%	38.2	H17年度から8.0向上(46.2)	H17年度から7.1向上(45.3)	目標の9割達成	H18年度から9.9向上(55.2)
	高速道路の有効活用とネットワークの充実	⑥自動車専用道路分担率	%	8.2	向上を目指す(事業実施中)	H17年度から0.4向上(8.6)	目標達成	H14年度から1.3向上 H18年度から0.8向上(9.4)

# 2-1

## 渋滞をへらす『渋滞損失時間』

平成18年度達成状況の報告  
平成19年度業績計画

安全で快適な走行環境      安全で快適な歩行環境      地域間および港湾・空港との連携

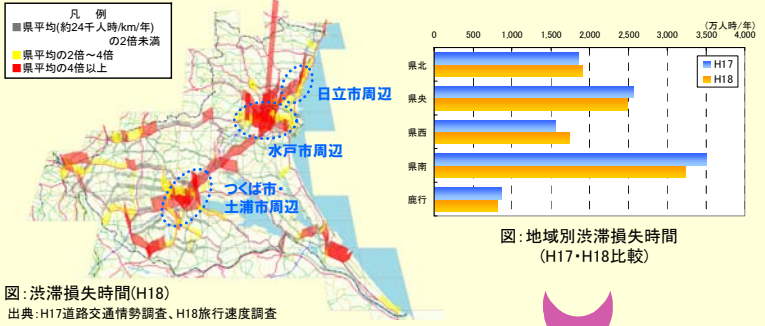


● 指標の算出対象道路：国道、県道  
● 指標の算出方法：  
渋滞損失時間  
= (実際の所要時間 - 交通渋滞がない場合の所要時間) × 交通量 × 平均乗車人数

### 評価 平成18年度の達成状況

目標値H18	325 万人時間/年削減 (9,889 万人時間/年)
実績値H18	10,055 万人時間/年
達成状況	目標の5割達成

● 平成18年度は159万人時間/年(1.16%)の減少となり、昨年にひきつづき渋滞損失時間が改善し、目標の5割を達成しました。県南地域での減少が目立ちます。  
● しかし、水戸市をはじめとする代表的な都市部周辺では、あいかわらず渋滞が集中しています。



### 計画 平成18年度成果目標

- 一般国道をはじめとする幹線道路のバイパス整備や4車線拡幅を推進します。
- 325万人時間/年の渋滞損失時間削減を目指します。

実績値H17	10,214 万人時間/年
目標値H18	325 万人時間/年削減 (9,889 万人時間/年)

### 実施 平成18年度取り組み

#### ■ 幹線道路のバイパス整備等に取り組みました

事例①【一般国道355号 笠間バイパス】

- ・旧笠間市街地における幅員狭小区間を解消
- ・交通分散により交通渋滞を緩和



事例②【都市計画道路 守谷伊奈谷和原線「都市軸道路」(4車線化)】

- ・守谷市内天神交差点から松並地区までの朝の移動時間が半分以下に短縮
- ・安全で快適な歩行空間を確保



混雑箇所は、依然として存在  
渋滞緩和に向け、現在進めている事業の継続に加え、更なる取り組みを実施していきます。

反映

### 計画 平成19年度成果目標

#### ■ 平成19年度の目標

実績値H18	10,055 万人時間/年
目標値H19	99 万人時間/年削減 (9,956 万人時間/年)

平成19年度は下記をはじめとする道路施策・事業により、平成18年度の10,055万人時間/年から、99万人時間/年(1.0%)の削減を目指します。

#### ■ 平成19年度の渋滞損失時間削減に寄与する主な道路施策・事業

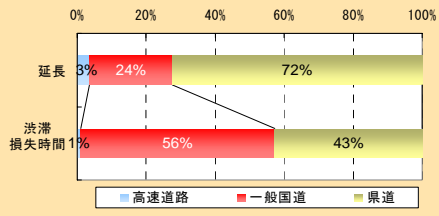
- 「現在進めている事業の継続」
  - 一般国道6号日立バイパス (L=1.6km)
  - 一般県道 紅葉石岡線 (L=2.8km)
  - 北関東自動車道 友部IC～笠間西IC (L=9.1km) 等
  - 渋滞見える化プラン  
「道路見える化計画」の一環として、みなさまの意見を踏まえ抽出した29箇所を重点対策。
- 水戸都市圏渋滞対策プロジェクト委員会  
水戸都市圏の渋滞解消に向けて、ハード・ソフト両面から渋滞対策を検討。

#### ●「更なる取り組み」

- 2地区において高速道路料金割引社会実験を実施
- 日立地区常磐道社会実験【継続(1年ぶり)】
- 東水戸道路社会実験【新規】

### 現状と課題 渋滞が集中する一般国道の交通円滑化が課題

- 道路延長(県道以上)が約1/4である一般国道に、渋滞損失時間の半分強が集中しています。(占有率約2.3倍)。
- 渋滞は、水戸市、土浦市・つくば市、日立市周辺といった都市圏で顕著に発生しています。



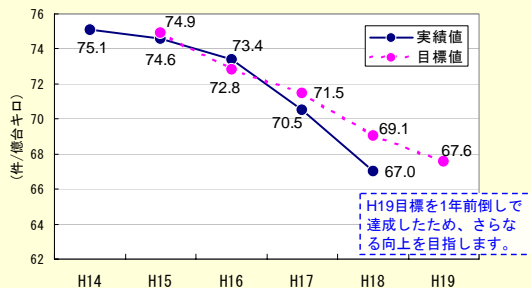
図：道路種類別延長と渋滞損失時間  
出典：H17道路交通情勢調査、H18旅行速度調査



安全で快適な走行環境

安全で快適な歩行環境

地域間および港湾・空港との連携



- 指標の算出対象道路：国道、県道
- 指標の算出方法：  
死傷事故率 = 死傷事故件数 / 走行台キロ※  
※走行台キロ = 区間ごとの交通量 × 区間延長 (自動車の走行量を表します)

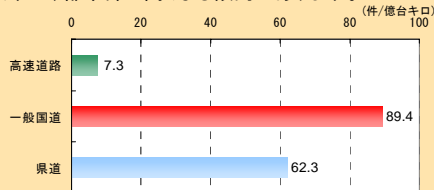
### 計画 平成18年度成果目標

- 4車線化による中央分離帯の設置や、走行しやすいバイパスの整備を進めます。
- 事故危険箇所の対策を進めます。
- 1.4件/億台キロの死傷事故率を目指します。

実績値H17	70.5 件/億台キロ
目標値H18	1.4 件/億台キロ削減 (69.1 件/億台キロ)

### 現状と課題 都市部の一般国道における事故対策が課題

- 道路延長(県道以上)の24%である一般国道に、55%の死傷事故が集中しています。(占有率約2.3倍)  
また、一般国道の死傷事故率は県道の約1.5倍となっています。
- 死傷事故率は、都市部で高くなる傾向にあります。



図：道路種類別の死傷事故率  
出典：H17道路交通情勢調査、H17交通事故総合データベース

### 実施 平成18年度の取り組み

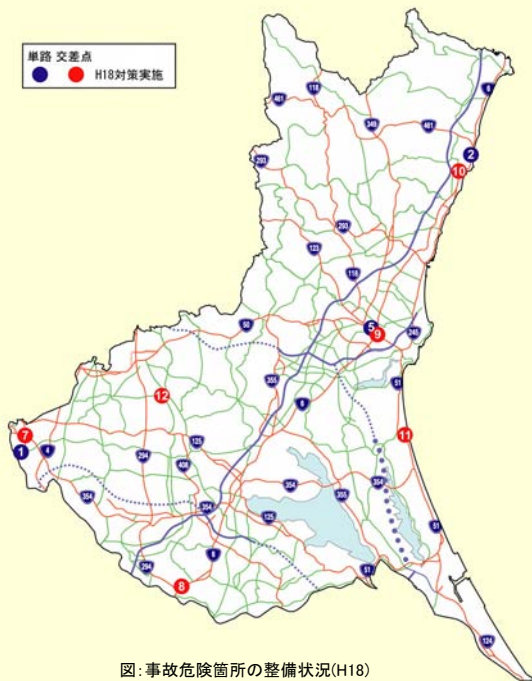
#### ■事故危険箇所の対策に取り組みました

- 9箇所の事故危険箇所の対策に取り組みました。

表：事故危険箇所の対策実施状況(H18)

■単路部			
NO.	路線	H18対策計画箇所	H18実施状況
1	一般国道4号	古河市中田町字藤塚	△(一部H19実施へ)
2	一般国道6号	日立市十町伊師	○
3	一般国道50号	筑西市大字玉戸	H19実施へ
4	一般国道50号	筑西市大字門井	H19実施へ
5	一般国道50号	水戸市三の丸1丁目	○
6	(主)石岡筑西線	石岡市石岡	H19実施へ

■交差点部			
NO.	路線	H18対策計画箇所	H18実施状況
7	一般国道4号	古河市字新田裏(大堤交差点)	○
8	一般国道6号	取手市井野台4丁目(井野台)	○
9	一般国道6号	水戸市浜田町(浜田十字路)	○
10	一般国道6号	日立市川尻町(川尻駅入口)	○
11	一般国道51号	銚田市大字柏熊(柏熊)	○
12(追加)	(主)明野間々田線	筑西市海老ヶ島(海老ヶ島交差点)	○

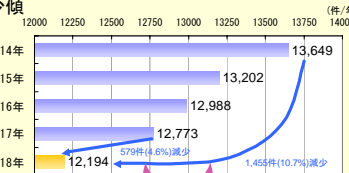


図：事故危険箇所の整備状況(H18)

### 評価 平成18年度の達成状況

- 平成18年度は3.5件/億台キロ(5.0%)の削減となり、平成19年度の目標を1年前倒して達成しました。
- 県道以上の道路における死傷事故件数についても、昨年から579件減少し、順調に減少傾向を堅持しています。
- しかし、人口あたり交通事故死者数(H18)では全国ワースト5位と、ワースト上位常連から脱出できない状態です。

目標値H18	1.4 件/億台キロ削減 (69.1 件/億台キロ)
実績値H18	67.0 件/億台キロ
達成状況	目標達成



死者数は、  
全国ワースト5位

死傷事故率削減に向け、  
現在進めている事業や取り組みを  
強力に推進していきます。

反映

### 計画 平成19年度成果目標

#### ■平成19年度の目標

平成19年度の当初目標は達成しましたが、下記をはじめとする道路施策・事業により、さらなる向上を目指します。

実績値H18	67.0 件/億台キロ
目標値H19	(当初目標を1年前倒して達成) さらなる向上を目指す

#### ■平成19年度の死傷事故率削減に 寄与する主な道路施策・事業

『現在進めている事業の継続』

- 4車線化による中央分離帯の設置/走行しやすいバイパス整備
- 事故危険箇所の対策 『19箇所対策完了予定』
  - ・信号機設置
  - ・警戒標識や路面表示の改良
  - ・照明の設置
  - ・右折レーン等の追加
- 安全見える化プラン

「道路見える化計画」の一環として、みなさまの意見を踏まえ抽出した22箇所を重点対策等



事例【一般国道6号酒門町交差点】



対向車線の右折車線をすらし、右折時視認性の向上を図る

# 2-3

安心して毎日  
使える通学路

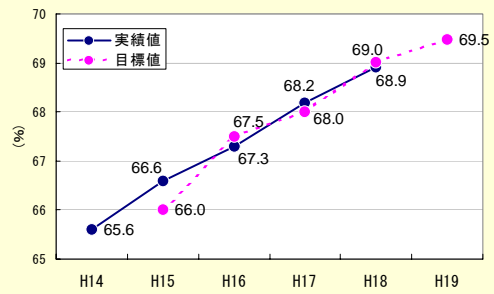
# 『通学路の 歩道整備率』

平成18年度達成状況の報告  
平成19年度業績計画

安全で快適な走行環境

安全で快適な歩行環境

地域間および港湾・空港との連携



- 指標の算出対象道路：国道、県道
- 指標の算出方法：  
通学路の歩道整備率＝歩道設置通学路の延長/通学路総延長

## 計画 平成18年度成果目標

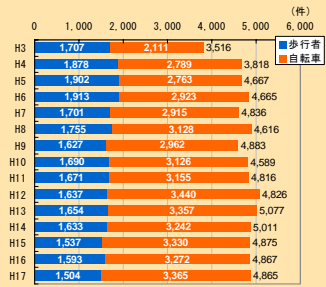
- 通学路に指定されている国道、県道の歩道整備を進めます。
- 通学路の歩道整備率の0.8ポイント向上を目指します。

( )は通学路の歩道整備延長

実績値H17	68.2 %
目標値H18	0.8ポイント向上 (+14.8km) (69.0 %) (1,216.1km)

## 現状と課題 児童、生徒が毎日利用する 通学路の安全確保が課題

- 歩道が未整備の通学路が約32%(一般国道・県道)となっています。
- 歩行者・自転車の死傷事故件数は増加傾向から、近年横ばいの傾向に転じてきており、さらなる事故件数削減が課題です。



図：茨城県内の歩行者・自転車死傷事故件数の推移

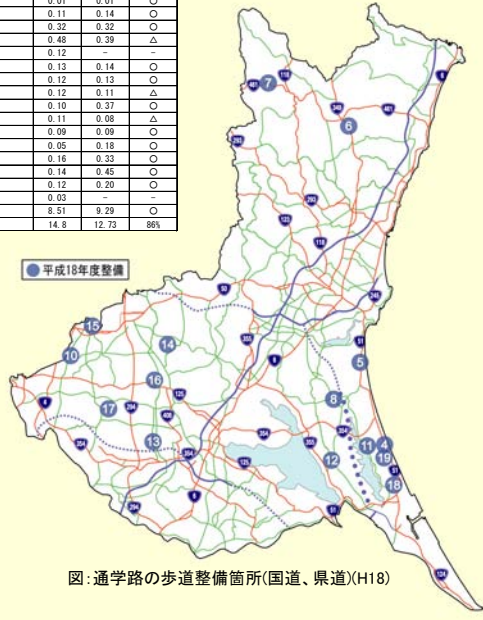
## 実施 平成18年度の取り組み

### 通学路の歩道整備に取り組みました

- 国道、県道では、鹿嶋市大小志崎をはじめとして、計12.7kmの通学路歩道整備を実施しました。

表：通学路の歩道整備状況(H18)

NO.	路線名	区間	計画延長(km)	実績延長(km)	H18実施状況
1	一般国道6号	日立市金沢町～大久保町	0.58	-	-
2	一般国道6号	日立市湯川町～南成沢町	0.46	-	-
3	一般国道50号	水戸市大塚町～石川町	1.74	-	-
4	一般国道51号	鹿嶋市大小志崎	1.25	0.50	△
5	一般国道51号	藤田市荒地	0.01	0.01	○
6	一般国道349号	常陸太田市小菅	0.11	0.14	○
7	一般国道469号	大子町境	0.32	0.32	○
8	(主)小川線田線	鉾田町当間	0.48	0.39	△
9	(主)筑西つくば線	筑西市下中山	0.12	-	-
10	(主)結城野田線	結城市武井	0.13	0.14	○
11	(主)茨城鹿島線	藤田市上穂木	0.12	0.13	○
12	(主)水戸神橋線	行方市小高	0.12	0.11	△
13	(主)土浦坂東線	つくば市上河原崎	0.10	0.37	○
14	(一)下妻東線	桜川市法住寺	0.11	0.08	△
15	(一)結城二宮線	結城市本町	0.09	0.09	○
16	(一)沼田下妻線	つくば市下下	0.05	0.18	○
17	(一)菅沼線	下妻市五箇	0.16	0.32	○
18	(一)鉾田鹿島線	鹿嶋市田谷	0.14	0.45	○
19	(一)鉾田鹿島線	鹿嶋市和	0.12	0.20	○
20	(一)泉田停車場西側/滝線	大子町泉田	0.03	0.29	○
	その他		8.51	9.29	○
	合計		14.8	12.73	86%



図：通学路の歩道整備箇所(国道、県道)(H18)



事例 【稲敷市蒲ヶ山地区内(市道)】



## 評価 平成18年度の達成状況

- 平成18年度は0.7ポイントの向上となり、目標の9割の達成となりました。
- 毎年着実に指標は向上していますが、依然として約31%の未整備区間が残っています。

( )は通学路の歩道整備延長

目標値H18	0.8ポイント向上 (+14.8km) (69.0 %) (1,216.1km)
実績値H18	68.9 %
達成状況	目標の9割達成

31%の通学路が、依然として歩道未整備

通学する児童、生徒の安全確保に向け、現在進めている事業を継続していきます。

反映

## 計画 平成19年度成果目標

### 平成19年度の目標

平成19年度は下記をはじめとする道路整備により、平成18年度の68.9%から、0.6ポイント(+10.1km)の向上を目指します。

( )は通学路の歩道整備延長

実績値H18	68.9 % (1,214.1km)
目標値H19	0.6ポイント向上 (+10.1km) (69.5 %) (1,224.2km)

### 平成19年度の通学路の歩道整備率向上に 寄与する主な道路施策・事業

NO.	路線名	区間	H19設置延長(km)
1	一般国道50号	空都市上野原～小原	1.30
2	一般国道125号	吉野市関中橋	0.10
3	一般国道125号	八千代町沼森	0.15
4	一般国道293号	常陸大宮市種子	0.30
5	一般国道349号	常陸太田市小菅町	0.22
6	一般国道354号	坂東市備前	0.18
7	一般国道355号	行方市羽生	0.50
8	一般国道408号	牛久市正直町	0.28
9	一般国道408号	河内町長羊	0.12
10	(主)小川線田線	鉾田町当間	0.10
11	(主)結城野田線	結城市武井	0.25
12	(主)茨城鹿島線	茨城町萩葉	0.25
13	(主)水戸神橋線	行方市小高	0.16
14	(主)竜ヶ崎沼津線	龍ヶ崎市光原田	0.14
15	(主)日立いわき線	高萩市秋山	0.10
16	(主)取手東線	取手市小文朗	0.26
17	(主)常陸太田山崎線	常陸太田市津井町	0.18
18	(主)つくば台河線	吉野市柳橋	0.10
19	(主)玉里水戸線	小美玉市鶴田	0.15
20	(主)常陸那珂港山方線	那珂市緑田東郷	0.34
21	(主)土浦笠間線	かすみがうら市五反田	0.36
22	(主)土浦境線	常陸市浦野山	0.32
23	(主)雫火津港線	北茨城市関本町	0.08
24	(主)高山御前山線	常陸大宮市小舟	0.08
	その他		3.46
	合計		10.07



図：通学路の歩道整備実施箇所(国道、県道)(H19)

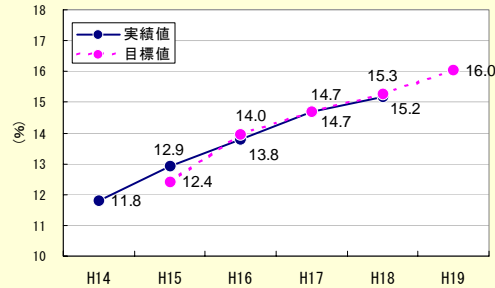
## 電柱に邪魔されない ・地震時にも安全な歩道 『無電柱化率』

平成18年度達成状況の報告  
平成19年度業績計画

安全で快適な走行環境

安全で快適な歩行環境

地域間および港湾・空港との連携



● 指標の算出対象道路：国道、県道  
● 指標の算出方法：  
無電柱化率=市街地における無電柱化済み延長 / 市街地道路総延長

### 計画 平成18年度成果目標

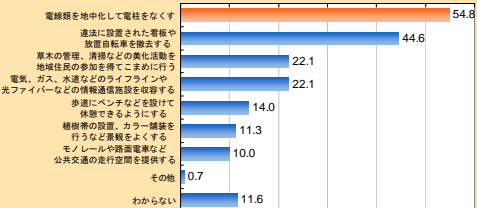
- 市街地における電線類の地中化を進めます。
- 無電柱化率の0.6ポイント向上を目指します。

( )は無電柱化整備延長

実績値H17	14.7 %
目標値H18	0.6ポイント向上 (+1.8km) (15.3 %) (47.0km)

### 現状と課題 市街地における電線類地中化要望への対応が課題

- 平成13年調査に引き続き平成18年調査においても、道路空間を快適に利用するために「電線類地中化」が重要と考えられており、使いやすさと良好な景観形成に向けて無電柱化を進める必要があります。



図：道路空間の快適な利用において重要と考える項目(複数回答可)  
出典：H18道路に関する世論調査 (内閣府)

### 実施 平成18年度の取り組み

#### 市街地の電線類地中化に取り組みました

- 水戸市酒門町をはじめとして、5箇所・計1.49kmの電線類地中化を実施しました。

表：電線類地中化整備状況(H18)

路線名	区間	無電柱化計画延長(km)	無電柱化実施延長(km)	H18実施状況
一般国道6号	水戸市酒門町	0.51	0.51	○
一般国道50号	桜川市岩瀬	0.81	0.81	○
一般国道355号	石岡市国府	0.17	0.05	△
(主)取手東線	取手市取手	0.20	0.05	△
(一)大洗公園線	大洗町磯浜町	0.08	0.07	△
合計		1.77	1.49	84%

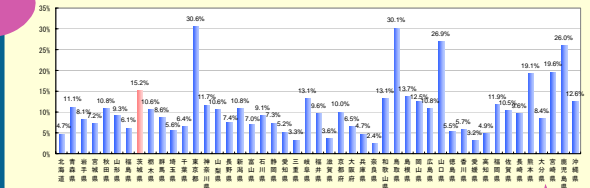


### 評価 平成18年度の達成状況

- 平成18年度は0.5ポイントの向上となり、目標の8割の達成となりました。
- 毎年着実に指標は向上し、国内平均の11.8%を上回っていますが、依然として10%台の水準にとどまっています。

( )は無電柱化整備延長

目標値H18	0.6ポイント向上 (+1.8km) (15.3 %) (47.0km)
実績値H18	15.2 %
達成状況	目標の8割達成



出典：国土交通省道路行政の業績計画書2007

依然として、10%台の整備水準

電柱に邪魔されず歩くことができ、景観に優れ、地震時にも安全な電柱のない歩道を目指し、現在進めている事業を継続していきます。

反映

### 計画 平成19年度成果目標

#### 平成19年度の目標

平成19年度は下記をはじめとする電線類地中化により、平成18年度の15.2%から、0.8ポイント(+2.5km)の向上を目指します。

( )は無電柱化整備延長

実績値H18	15.2 % (46.7km)
目標値H19	0.8ポイント向上 (+2.5km) (16.0 %) (49.2km)

#### 平成19年度の無電柱化率向上に寄与する主な道路施策・事業

路線名	区間	H19計画無電柱化延長(km)
一般国道6号	牛久市中根町	0.62
一般国道6号	日立市東滑川町	0.84
一般国道6号	高萩市東本町	0.58
一般国道355号	石岡市国府	0.12
(主)取手東線	取手市取手	0.05
(一)大洗公園線	大洗町磯浜町	0.06
(一)結城停車場線	結城市結城	0.06
(都)稲荷町線	筑西市内	0.07
(都)駅前・富谷	桜川市岩瀬	0.13
合計		2.53



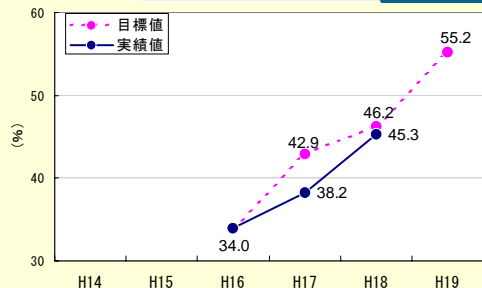
# 『耐震化 地震時にも 寸断しにくい 桥梁整備率』

平成18年度達成状況の報告  
平成19年度業績計画

安全で快適な走行環境

安全で快適な歩行環境

地域間および港湾・空港との連携



● 指標の算出対象道路：国道、県道

● 指標の算出方法：

耐震化桥梁整備率 = 耐震化された桥梁数※1 / 耐震化が必要とされる桥梁の数※2

※1：ここでは耐震化を“落橋防止”“橋脚補強”の実施と定義

※2：耐震補強3ヶ年プログラム(H17.3)に準拠

## 計画 平成18年度成果目標

- 緊急輸送路等の落橋防止や橋脚補強による耐震化を進めます。
- 耐震化桥梁整備率の8.0ポイント向上を目指します。

実績値H17	38.2 %
目標値H18	8.0ポイント向上 (+17橋) (46.2 %) (98橋)

## 現状と課題 災害時の安全確保や円滑な復旧活動のため、緊急輸送路等の耐震性向上が課題

- 兵庫県南部地震(平成7年1月17日)以来、既存桥梁の耐震性向上が全国的な課題となっています。
- 常磐自動車道や一般国道、主要な県道は第1次緊急輸送路に指定されており、災害時の安全性確保が重要です。



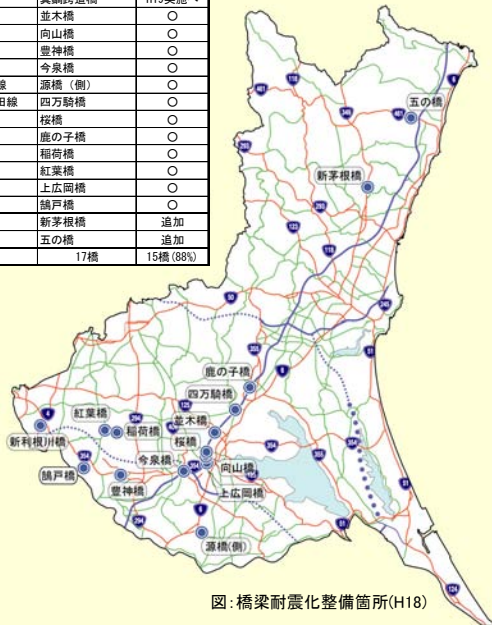
## 実施 平成18年度の取り組み

### 緊急輸送路等の耐震化に取り組みました

- 一般国道4号(新4号)新利根川橋をはじめとして、15箇所の桥梁耐震化を実施しました。

表：耐震化桥梁整備状況(H18)

NO.	路線名	対策橋梁名	H18実施状況
1	一般国道4号(新4号)	新利根川橋	○
2	一般国道6号	早戸川橋	H19実施へ
3	一般国道6号	梁津橋	H19実施へ
4	一般国道6号	稲村橋	H19実施へ
5	一般国道125号	真鍋跨道橋	H19実施へ
6	一般国道125号	並木橋	○
7	一般国道354号	向山橋	○
8	一般国道354号	豊神橋	○
9	一般国道408号	今泉橋	○
10	(主) 養ヶ崎湖東線	源橋(側)	○
11	(主) つくば千代田線	四方騎橋	○
12	(主) 土浦境線	桜橋	○
13	(主) 石岡筑西線	鹿の子橋	○
14	(主) 土浦境線	稲荷橋	○
15	(主) 結城岩井線	紅葉橋	○
16	(一) 土浦坂東線	上広岡橋	○
17	(一) 伏木坂東線	鶴戸橋	○
18(追加)	一般国道349号	新茅根橋	追加
19(追加)	一般国道461号	五の橋	追加
合計		17橋	15橋(88%)



図：桥梁耐震化整備箇所(H18)

落橋防止

橋脚補強

事例  
【一般国道125号並木橋】



## 評価 平成18年度の達成状況

- 平成18年度は7.1ポイント(+15橋)の向上となり、目標をほぼ達成しました。
- 平成18年度に完了できなかった4橋梁は平成19年度の完了を目指します。
- 着実に指標は向上していますが、依然として55%の未補強橋梁(116橋)が残っています。

目標値H18	8.0ポイント向上 (+17橋) (46.2 %) (98橋)
実績値H18	45.3 %
達成状況	目標の9割達成

55%(116橋)の橋梁が、依然として未補強

地震時に寸断しにくく、利用者の安全性や被災地での迅速な災害復旧を可能とするため、現在進めている事業を継続していきます。

反映

## 計画 平成19年度成果目標

### 平成19年度の目標

平成19年度は下記箇所の耐震補強により、平成18年度の45.3%から、9.9ポイント(+21橋)の向上を目指します。

実績値H18	45.3 %
目標値H19	9.9ポイント向上 (+21橋) (55.2 %) (117橋)

### 平成19年度の耐震化桥梁整備率向上に

#### 寄与する主な道路施策・事業

NO.	路線名	対策橋梁名
1	一般国道4号	利根川橋(旧)
2	一般国道4号	利根川新橋
3	一般国道6号	早戸川橋
4	一般国道6号	梁津橋
5	一般国道6号	稲村橋
6	一般国道6号	文巻橋
7	一般国道6号	小石川橋
8	一般国道6号	羽根田橋
9	一般国道6号	大北橋
10	一般国道50号	川島橋
11	一般国道50号BP	新川島橋
12	一般国道125号	都和陸橋
13	一般国道125号	真鍋跨道橋
14	一般国道125号	北条跨道橋
15	一般国道354号	小野川橋
16	一般国道408号	柏田大橋
17	(主) 土浦境線	学園大橋
18	(主) 石岡筑西線	壱土橋
19	(一) 高崎坂東線	大和田橋
20	(一) 猿島常総線	幸田橋
21	(一) 真端水戸線	宮久保橋

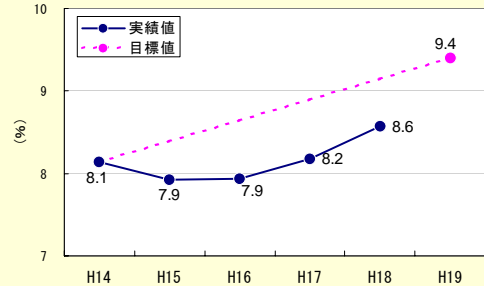


図：桥梁耐震化箇所(H19)

安全で快適な走行環境

安全で快適な歩行環境

地域間および港湾・空港との連携



● 指標の算出対象道路：全道路  
● 指標の算出方法：  
自動車専用道路分担率  
= 自動車専用道路の走行台キロ / 全道路の走行台キロ※  
※走行台キロ=区間ごとの交通量×区間延長 (自動車の走行量を表します)

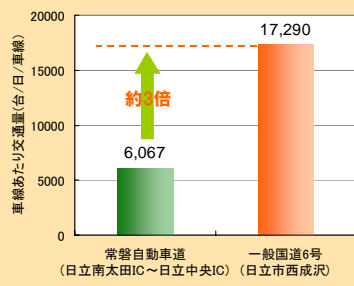
### 計画 平成18年度成果目標

- 『使えるハイウェイ』を目指して、常磐道の料金割引やスマートICといった利用のしやすさを向上する取り組みを実施します。
- 指標値の向上を目指します。

実績値H17	8.2 %
目標値H18	向上を目指す

### 現状と課題 利用のしやすさ向上と広域道路ネットワークの充実が課題

- いつも混雑している日立市内の国道6号は、車線あたり交通量で比較すると、並行する常磐自動車道の約3倍となっており、比較的すいている常磐道の利用促進が課題となっています。
- 茨城県の広域道路ネットワークは常磐道を軸に南北方向がしっかりしていますが、東西方向の連携強化が課題です。



図：高速道路と国道車線あたり交通量の比較  
出典：H17道路交通情勢調査

### 実施 平成18年度の取り組み

#### ■ 自専道の利用しやすさ向上に取り組みました

【常磐道友部SAスマートIC社会実験の本格導入】

- 友部SAより出入りが可能に(ETC車のみ)。これにより、周辺住民の利便性向上と、周辺工業団地、県立中央病院から高速道路へのアクセス性が向上しました。
- 平成18年10月に本格導入しました。



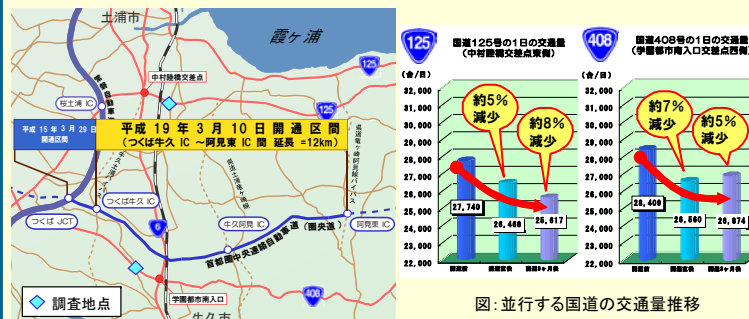
【常磐道水戸北スマートIC社会実験の開始】

- 概要：常磐道と国道123号を直接接続する、全国でも初の高速道路本線直結型のスマートICにより出入りが可能に(ETC車のみ)。
- 期間：平成18年9月25日～平成19年3月31日 (平成20年3月31日まで延長)
- 時間：24時間
- 実験開始当初の平均利用台数800台/日が、実験期間終盤には約1.5倍の1,200台/日に。
- スマートIC利用者アンケート調査によると、目的地までの所要時間が従来のIC利用よりも平均11分短縮と、大きな効果が現れました。



#### ■ 圏央道が阿見東ICまで延伸しました

- 平成19年3月10日に首都圏中央連絡自動車道(圏央道)つくば牛久IC～阿見東ICが開通し、つくば牛久IC～牛久阿見IC間の交通量は、開通直後3,980台、3ヶ月後4,219台と圏央道の利用が定着してきました。
- 並行する国道の交通量は、国道125号が約8%減少、国道408号が約5%減少しました。
- 圏央道を利用する交通量の約4割が、国道125号や国道408号等の並行路線からの転換です。
- 圏央道利用により、三郷JCTから阿見東IC近くの観光地「牛久大仏」までの所要時間が15分短縮しアクセス性が向上しました。



### 評価 平成18年度の達成状況

- 平成18年度は自動車専用道路の利用しやすさ向上に取り組み好評をいただきました。また、圏央道の一部区間が供用になりました。この結果、指標値が0.4ポイント向上し目標を達成しました。
- これまで、北関東自動車道や圏央道、東関東自動車道水戸線といった自動車専用道路の整備を進めていますが、未供用区間が多く広域道路ネットワーク、特に東西方向が不十分です。

目標値H18	向上を目指す (H17:8.2%)
実績値H18	8.6%
達成状況	目標達成(+0.4ポイント)

広域道路ネットワークが不十分

現在進めている事業の継続を強力に推進し、また、好評の自専道利用促進施策は定着に向け継続・発展させていきます。

反映

### 計画 平成19年度成果目標

#### ■ 平成19年度の目標

平成19年度には、下記をはじめとする道路施策・事業により、平成14年度の8.1%から、1.3ポイント(平成18年度からは0.8ポイント)の向上を目指します。

実績値H14	8.1%
実績値H18	8.6%
目標値H19	H14年度から1.3ポイント向上 H18年度から0.8ポイント向上 (9.4%)

#### ■ 自動車専用道路分担率向上に

#### 寄与する主な道路施策・事業

『自動車専用道路の利用しやすさ向上の取り組み継続・発展』

- 水戸北スマートICの社会実験期間延長  
水戸北スマートICでは、本格導入を目指し実験期間を平成20年3月31日まで延長します。
- 2地区において高速道路料金割引社会実験を実施
- 日立地区常磐道磐社会実験【継続(1年ぶり)】
- 東水戸道路社会実験【新規】

『現在進めている事業の継続』

- 北関東自動車道  
友部IC～笠間西IC  
※平成19年11月14日供用予定
- 圏央道(首都圏中央連絡自動車道)  
阿見東IC～(仮)東IC、つくばJCT～(仮)境IC  
※目標宣言プロジェクトによる平成20年度以降供用予定
- 東関東自動車道水戸線  
(仮)茨城町JCT～(仮)茨城町南IC  
※平成21年度供用予定

注：供用予定については東日本高速道路(株)と(独)日本高速道路保有・債務返済機構の協定による



# 3

## 中期的な目標

- 中期的な目標とは、平成15年度より開始した行政マネジメントシステムの区切りとなる5年間(平成19年度)で達成を目指す目標です。(毎年変化する指標ではなく、単年度毎の評価が難しいことから、p.4の6指標とは区分しています。)引き続き、指標向上に資する関連事業の進捗を把握しつつ、平成20年度に達成状況を評価します。

茨城県の 道路整備方針	地域の課題・ 目指すべき方向	アウトカム指標	単位	現況値※1	平成19年度
					目標値
陸・海・空の 交通 ネットワーク づくり (都市間連携軸の 強化に資する 道づくり)	農業の活性化支援	①高速道路ICから15分圏域JA数	箇所	11	5箇所向上 (16)
	観光振興の支援	②主要観光施設から 60分圏域市町村人口(季節別)	万人	春: 41.7 夏: 140.0 秋: 39.9 冬: 134.7	春: 4.7増加(46.4) 夏: 11.7増加(151.7) 秋: 0.2増加(40.1) 冬: 14.4増加(149.1)
	地域連携の強化	③県土60分構想の進捗	分	87	10分短縮 (77)
		④高速道路IC30分圏域の市町村人口	万人	216	33増加 (249)
	物流・交流拠点への アクセス性向上	⑤常陸那珂港1時間圏域の市町村数	市町村	30	8増加 (38)
		⑥茨城空港へのアクセス時間 (常磐道千代田石岡ICより)	分	38	16分短縮 (22)※2
		⑦国際物流拠点※3 から30分圏域 工業団地・主要事業所数	箇所	15	3箇所増加 (18)

※1: 現況値: 行政マネジメント開始時の現況値(平成14年度)

※2: 百里飛行場民間供用時の目標

※3: 国際物流拠点: 常陸那珂港、日立港、茨城空港、つくば国際貨物ターミナル

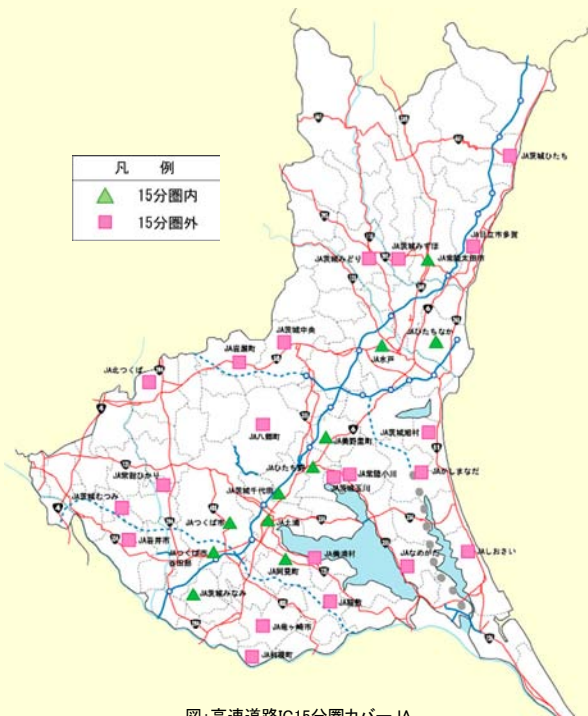
# 3

## 中期的な目標

### 1 高速道路ICからの15分圏域JA数

#### 現状課題

- ・茨城県は全国有数の農業産出額を誇ります(全国3位)。
- ・主要生産品の出荷先は東京以西に集中していますが、高速道路へのアクセスが悪いため競争力の弱いJAが存在しています。



図：高速道路IC15分圏カバーJA

出典：交通量推計結果  
※道路網は行政マネジメント開始時(平成14年度)のもの

#### 成果目標

現況値	11箇所
H19目標値	16箇所

※現況値は行政マネジメント開始時(平成14年度)の値  
※平成15年3月末時点のJA数で算出

- 【指標向上に寄与する主な事業】
- ・北関東自動車道
  - ・首都圏中央連絡自動車道(圏央道)
  - ・一般国道6号 日立バイパス
  - ・一般国道50号 下館バイパス
  - ・一般国道50号 岩瀬IC関連 等

### 2 主要観光施設から60分圏域市町村人口(季節別)

#### 現状課題

- ・茨城県には四季折々の観光名所が各地に分布しています。
- ・各地の観光客数は季節によって変動が大きく、ピーク時期には観光施設周辺で道路混雑が発生しています。
- ・観光客の約8割がマイカー利用であり、マイカー観光への対応強化が課題です。



図：茨城県の観光地域の分布

出典：全国観光地観光客データブック  
※道路網は行政マネジメント開始時(平成14年度)のもの

#### 成果目標

	春 (あやめ園)	夏 (大洗海岸)	秋 (袋田の滝)	冬 (借楽園)
現況値	41.7万人	140.0万人	39.9万人	134.7万人
H19目標値	46.4万人	151.7万人	40.1万人	149.1万人

※現況値は行政マネジメント開始時(平成14年度)の値  
※平成15年3月末時点の市町村単位で算出

- 【指標向上に寄与する主な事業】
- ・北関東自動車道
  - ・首都圏中央連絡自動車道(圏央道)等

# 3

## 中期的な目標

### 3 県土60分構想の進捗

#### 現状課題

- 茨城県は広い県土に拠点となる中小都市が分散し、都市間の連絡に時間を要しています。
- 地域の隣接している水戸～筑西(旧下館市)でも、所要時間が60分を大幅に超過しています。

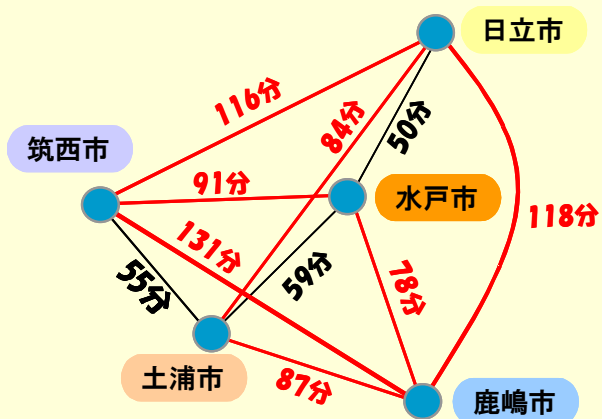


図: 拠点都市間の移動時間  
出典: 交通量推計結果

#### 成果目標

現況値	87分
H19目標値	77分

※現況値は行政マネジメント開始時(平成14年度)の値

- 【指標向上に寄与する主な事業】
- ・北関東自動車道
  - ・首都圏中央連絡自動車道(圏央道)
  - ・一般国道50号 岩瀬IC関連 等

### 4 高速道路IC30分圏域の市町村人口

#### 現状課題

- 県西地域など、高速道路空白地域が依然存在します。
- 高速道路ICまで30分で到達できない人口が約82万人となっています。

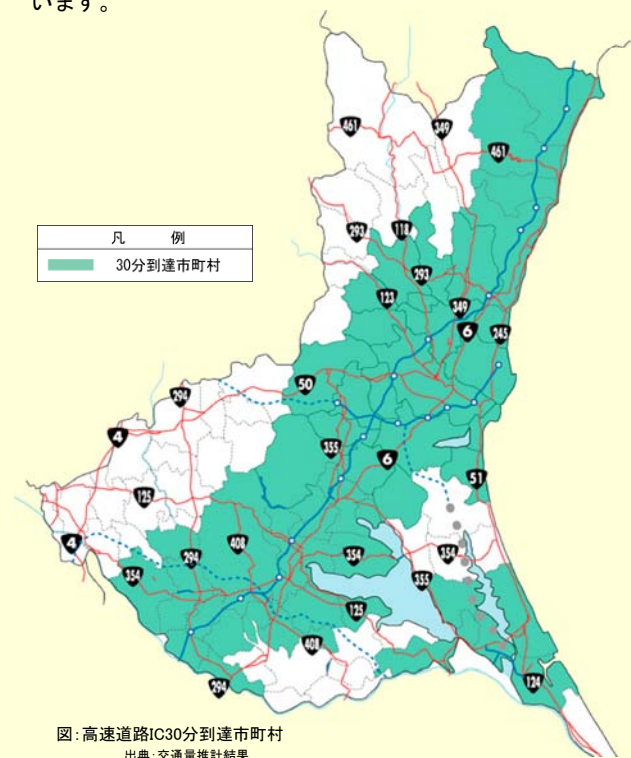


図: 高速道路IC30分到達市町村  
出典: 交通量推計結果  
※道路網は行政マネジメント開始時(平成14年度)のもの

#### 成果目標

現況値	216万人
H19目標値	249万人

※現況値は行政マネジメント開始時(平成14年度)の値  
※平成15年3月末時点の市町村単位で算出

- 【指標向上に寄与する主な事業】
- ・北関東自動車道
  - ・首都圏中央連絡自動車道(圏央道)
  - ・一般国道50号 岩瀬IC関連 等



## 中期的な目標

### 5 常陸那珂港1時間圏域の市町村数

### 6 茨城空港へのアクセス時間(常磐道千代田石岡ICより)

#### 現状課題

- ・貨物取扱量を順調に伸ばしている常陸那珂港への円滑な輸送確保が課題です。
- ・開港にむけ準備中の茨城空港と常磐自動車道(千代田石岡IC)とのアクセス強化が課題です。

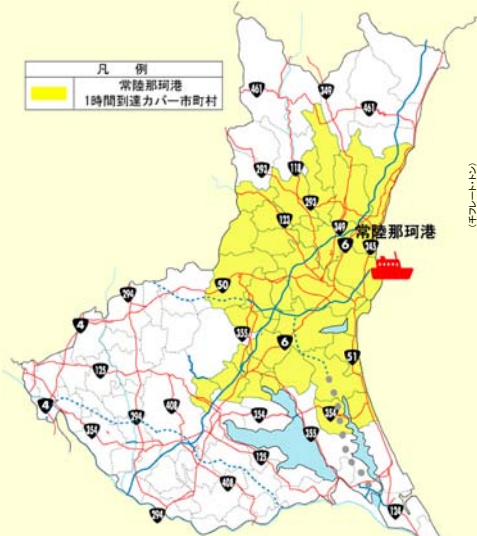


図: 常陸那珂港からの1時間圏

出典: 交通量推計結果  
※道路網は行政マネジメント開始時(平成14年度)のもの

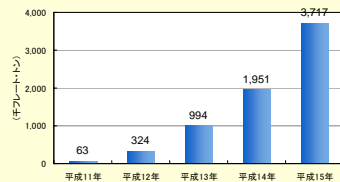


図: 常陸那珂港の取扱貨物量

出典: 関東地方整備局港湾部  
鹿島港湾・空港整備事務所ホームページ

表: 物流拠点と高速道路ICとの連絡時間

物流拠点	最寄りの高速道路IC	所要時間(分)
常陸那珂港	常陸那珂港IC	1
日立港	日立南太田IC	15
茨城空港	千代田石岡IC	38
つくば国際物流センター	谷田部IC	1

### 7 国際物流拠点から30分圏域工業団地・主要事業所数

#### 現状課題

- ・常陸那珂港、日立港、茨城空港、つくば国際貨物ターミナルなど、県内には国際物流拠点が立地しています。
- ・既存工業団地・主要事業所の競争力を高め、企業誘致の魅力向上に向け、これら物流拠点へのアクセス向上が課題です。

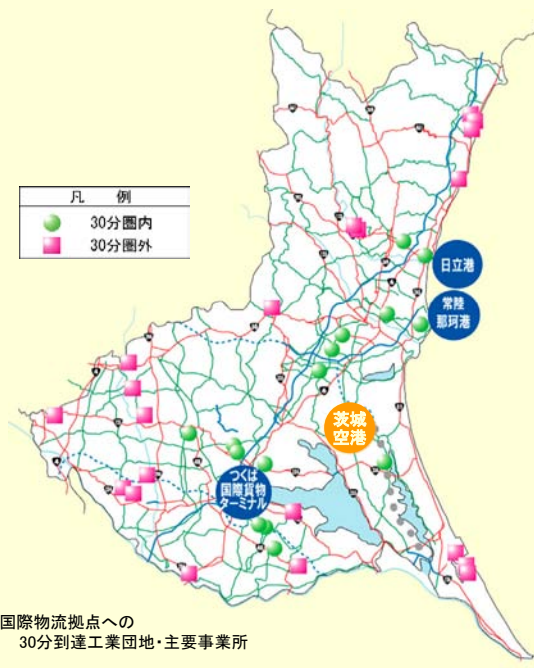


図: 国際物流拠点への30分到達工業団地・主要事業所

出典: 交通量推計結果  
※道路網は行政マネジメント開始時(平成14年度)のもの  
※主要事業所: 従業員1,000人程度の企業の事業所(茨城県総合物流計画より引用)

#### 成果目標

##### ⑤ 常陸那珂港1時間圏域の市町村数

現況値	30市町村
H19目標値	38市町村

※現況値は行政マネジメント開始時(平成14年度)の値  
※平成15年3月末時点の市町村単位で算出

##### 【指標向上に寄与する主な事業】

- ・一般国道6号 日立バイパス
- ・一般国道50号 下館バイパス 等

##### ⑥ 茨城空港へのアクセス時間(常磐道千代田石岡ICより)

現況値	38分
茨城空港民間供用化時	22分

※現況値は行政マネジメント開始時(平成14年度)の値

##### 【指標向上に寄与する主な事業】

- ・一般国道6号 千代田石岡バイパス 等

#### 成果目標

現況値	15箇所
H19目標値	18箇所

※平成15年3月末時点の工業団地・主要事業所で算出  
※現況値は行政マネジメント開始時(平成14年度)の値

##### 【指標向上に寄与する主な事業】

- ・北関東自動車道
- ・首都圏中央連絡自動車道(圏央道)
- ・一般国道6号 日立バイパス
- ・一般国道50号 岩瀬IC関連 等

### 一般国道6号 榊橋

事業概要

- 一般国道6号は、茨城県内の生活中心都市である水戸市(人口第1位)、日立市(人口第2位)を結ぶ主要幹線道路であり、通常時はもとより災害等、有事の際の緊急活動、物資の輸送、及び避難路などの役割を担っています。さらに、水戸市と日立市を結ぶ主要幹線道路は、一般国道6号と一般国道245号の2路線であり、重要な道路となっています。
- 榊橋は、昭和5年に一級河川の久慈川に架設されたコンクリート橋で、足かけ70年の間重要な役割を果たしてきました。しかし、近年の交通量の増大と車両の大型化に伴い老朽化が著しいため、震災対策及び交通安全の確保を目的とした橋梁架替工事を進め平成19年3月18日開通となりました。

確認された効果

- ・災害等、有事の際の緊急輸送路としての機能を確保
- ・幅2.5mの歩道が上下線に整備され、安全で円滑な交通を確保

整備箇所位置図



整備状況



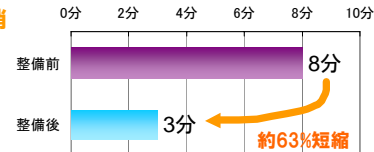
### 主要地方道 大洗友部線バイパス

事業概要

- 大洗友部線は、大洗町内の国道51号から、茨城町内の国道6号・笠間市内の国道355号とを東西に結ぶ重要な路線です。
- しかし、現道は幅員が5.0mと狭く歩道がない上に、沿道には人家が連担し、付近には小中学校も立地しており、通勤・通学時間帯を中心に、通過車両と歩行者が錯綜し交通安全上支障をきたしていました。特に、県道水戸神栖線とのくいちがい交差点では慢性的な渋滞が発生し、海水浴シーズンには観光客の通過交通が加わることから、この交差点の通過に約20分かかるとなると、激しい渋滞が発生していました。
- 当路線は延長約2.6kmの片側歩道を有する2車線道路で、これら諸問題を抜本的に解決しました。

確認された効果

- ・くいちがい交差点の渋滞解消
- ・朝の通勤時の通過時間が8分から3分に短縮



整備箇所位置図



整備状況



## 茨城県の道路整備状況

H18年度に完了した  
道路事業・施策

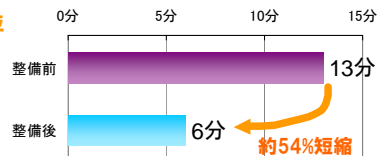
### 都市計画道路 守谷伊奈谷和原線 「都市軸道路」

事業概要

- 都市軸道路は、茨城県南部の守谷市、つくばみらい市で展開されているつくばエクスプレス沿線開発地区を結び、交通需要への対応と道路交通の利便性を確保するとともに、これらの市街地の骨格軸を形成し、新たなまちづくりの促進を図ることを目的としています。
- このうち千葉県境から伊奈・谷和原丘陵部までは、つくばエクスプレスと一体的構造となって計画されています。
- 平成18年度は、守谷トンネル(740m)を含む約2kmを整備しました。また、守谷駅の駅前広場と一体化し、両端部にエレベータが整備されたペDESTリアンデッキを整備しました。

確認された効果

- 守谷市内天神交差点から松並地区までの朝の移動時間が半分以下に短縮
- 安全で快適な歩行空間を確保



整備箇所位置図



整備状況



### 安全快適なみち緊急整備事業(市町村)「稲敷市」

事業概要

- 稲敷市蒲ヶ山地区内の市道(江)3187号線は、通学路ながら歩道のない狭い道路で、利用する児童・生徒が危険な状態にありました。
- 歩道を設置した道路整備をすることにより、通学路の安全が確保されました。

確認された効果

- 通学路における歩道設置により児童・生徒の安全性確保

整備箇所位置図



整備状況



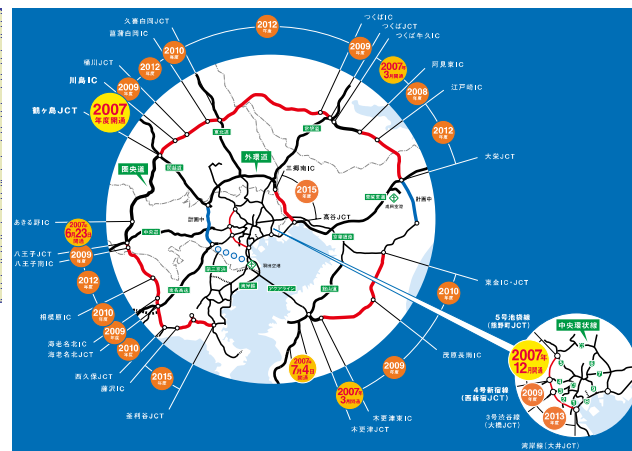
## 茨城県の道路整備状況

H18年度に完了した  
道路事業・施策

### 首都圏中央連絡自動車道(圏央道) つくば牛久IC～阿見東IC

事業概要

- 圏央道は首都圏中心部から半径約40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路です。
- 茨城県内の圏央道約70.5kmは県南西部に位置し、五霞町、境町、坂東市、常総市、つくば市、牛久市、阿見町、稲敷市、河内町を通過します。
- 圏央道は都心からの放射道路をつなぐ環状の道路で、完成すると都心部の通過交通と、都心近郊の交通が適切に分散導入され、渋滞の緩和による走行時間の短縮などが図られます。
- 平成15年3月29日、つくばJCTからつくば牛久ICまでの延長1.5kmが開通、平成19年3月10日、つくば牛久ICから阿見東ICまでの延長12kmが開通しています。
- 圏央道は「目標宣言プロジェクト」に位置づけられ、徹底した事業進捗管理のもとに事業を進めています。
- 平成19年度は用地買収、改良・橋梁などの工事を推進します。



圏央道 目標宣言プロジェクト

#### 整備箇所位置図



現状:50分  
開通後:35分

#### 確認された効果

- 圏央道利用により、三郷JCTから阿見東ICから約2kmに位置する阿見東工業団地までの所要時間が15分短縮しアクセス性が向上
- 阿見東IC近くの「阿見東工業団地」へは、開通前(平成18年2月～平成19年2月)は5社、開通後(平成19年3月～平成19年7月)では新たに3社が企業進出
- 阿見東IC近くの観光地「牛久大仏」への来訪者が昨年より26%増加(平成19年4月28日[土]～5月6日[日])し、来訪者アンケートでは、78%の方が「便利になった」「所要時間の短縮」と効果を実感

#### 所要時間の変化 (外かん三郷JCT～阿見東工業団地)

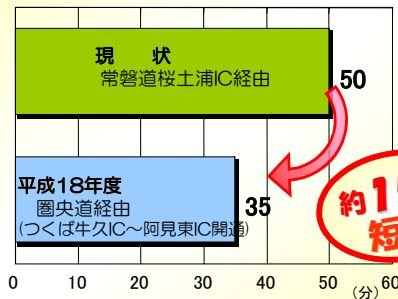


図:所要時間の変化  
(外かん三郷JCT～阿見東工業団地)

※整備前はH17道路交通情勢調査混雑時旅行速度から試算  
※圏央道利用の所要時間は、設計速度と延長を基に算出

#### 整備状況



図:圏央道から阿見東工業団地へのアクセス

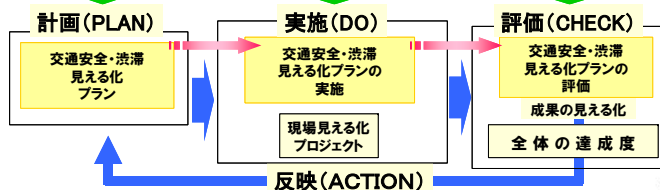
### 道路見える化計画

事業概要

- ムダな道路を整備しているという批判の中、納税者の理解を得ながら、真に必要な箇所を整備するため、優先順位の高い箇所を「見える」ようにする取り組みで、平成17年度よりスタートしました。
- 見える化とは、課題を「見える」ようにし、最適なやり方で重点的に解決することです。
- 『道路見える化計画』では、課題のデータやそれに基づいた解決策とその結果を、道路利用者、納税者の皆さんに「見える化」し、効率的な道路行政を進める計画です。

### 道路見える化計画

課題が見える・やり方が変わる



#### 安全見える化プラン

県民の意見を踏まえ「茨城県道路安全性向上プロジェクト委員会」において選定された、交通事故が多いなど、走行安全性に不安のある箇所について、今後対策を実施していきます。

#### 渋滞見える化プラン

県民の意見を踏まえ「茨城県道路移動性(モビリティ)向上委員会」において選定された、渋滞が多いなど、円滑な移動が阻害されている箇所について、今後対策を実施していきます。



### 水戸都市圏渋滞対策プロジェクト委員会

事業概要

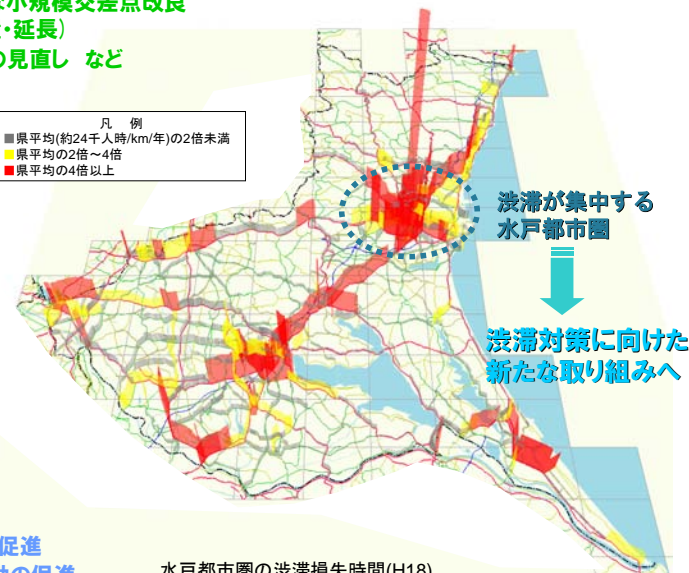
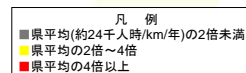
- 水戸都市圏では、水戸勝田環状道路をはじめとして各種道路整備を推進していますが、依然として交通混雑は劣悪な状態で、渋滞損失時間も高い数値となっています。
- このような状況を踏まえ、平成18年度より、水戸都市圏の渋滞解消に向けて、ハード施策だけでなくソフト施策も重視した渋滞対策を検討する委員会を立ち上げました。
- 委員会では、現況交通状況や渋滞要因の把握を進め、地域の方々の意見を伺い、より効果の高い施策を抽出・実施していく予定です。

多様な立場の人から構成される委員会



#### 想定されるハード施策

- ・短期に実行可能な小規模交差点改良 (右折車線の設置・延長)
- ・区間線や導流路の見直し など



#### 想定されるソフト施策

- ・公共交通の利用促進
- ・自転車・歩行通勤の促進
- ・時差通勤の促進
- ・有料道路の料金割引による利用促進 など

水戸都市圏の渋滞損失時間(H18)

出典:H17道路交通情勢調査、H18旅行速度調査

## 一般国道6号 日立バイパス

事業概要

- 日立バイパスは、茨城県日立市河原子町から田尻町を結ぶ全長10.4kmの一般国道6号のバイパスです。日立市内を走る一般国道6号は市街地を南北に縦断し、工業都市日立市の発展を支える産業道路としての機能を担っています。
- 市域の約2/3の二が山地という自然条件から市街地と工業地帯が海岸線に沿った低地部に集中しているため、一般国道6号は市民の生活道路として、また通過交通を処理するための道路として交通が集中し非常に混雑しています。
- 本バイパスは、産業道路としての機能を損なうことなく交通を分散させて慢性的な交通渋滞を緩和し、複数の通過交通路を確保することで、現道の一般国道6号および周辺生活道路の安全性を高めていくことを目的としています。
- 平成19年度は鶴首～旭町の1.6kmの供用を予定しています。

## 期待される効果

- ・バイパスへの交通分散による交通渋滞の緩和
- ・走行性の高いバイパスへの交通転換による交通安全性の向上
- ・国道の混雑を避け生活道路に進入する通過交通を排除し、生活道路の安全性を向上

## 整備箇所位置図



## 現道の状況



## 一般県道 紅葉石岡線

事業概要

- 一般県道紅葉石岡線は、鉾田市から石岡市を南北に結ぶ、重要な幹線道路です。
- 鉾田市紅葉から小美玉市上吉影地内は、現道幅員が5.0mと狭く屈曲しており、また、歩道未整備区間であることから、円滑で安全な交通に支障をきたしている状況にあります。
- 平成21年度の茨城空港の開港により、当路線もアクセス道路として交通量の増加が見込まれているため、歩道整備による歩車分離を実現し歩行者の安全を確保するとともに、車道拡幅による交通流の円滑化を目指します。

## 期待される効果

- ・歩道整備による歩行者の安全性向上
- ・車道拡幅による交通流の円滑化

## 整備箇所位置図



## 現地状況

歩道がなく歩行者の安全性が確保されていない



すれ違いの難しい狭い車道幅員

## 茨城県の道路整備状況

H19年度に完了予定の  
道路事業・施策

### 都市計画道路 五浦海岸線

事業概要

- 五浦海岸線は、国道6号から(主)埼大津港線へ至る大津港市街地環状道路の一部をなす道路で、周辺地域の人々の日常生活を支えるとともに、県北の海岸美を代表する五浦海岸や天心記念五浦美術館をはじめとする観光地を支援する道路として計画されました。
- 国道6号から天心記念五浦美術館までの約1.6kmについては、平成9年度に部分供用しており、残る約0.3kmについて平成19年10月2日に供用開始します。
- 当路線は観光地の道路として“おおらかで美しい「日本の道」景観の形成”を基本テーマに掲げ整備をすすめています。

### 期待される効果

- ・市街地から国道6号へのアクセス性向上、渋滞緩和
- ・県北地域の文化、観光施設の支援と、地域活性化

### 整備箇所位置図



### 整備状況等

#### 供用区間の状況



#### 五浦美術館



### 北関東自動車道

事業概要

- 北関東自動車道は、茨城県ひたちなか市から群馬県高崎市に至る約150kmの高速自動車国道で、東北道・関越道・常磐道の3つの高速道路と連絡します。
- 大型流通港湾である“常陸那珂港”や“茨城空港”、さらには草津温泉・世界遺産である日光・ひたち海浜公園などの観光スポットを結び、北関東地域における物流・総合開発推進の基盤としての役割を果たします。
- 平成18年度は各種工事を実施しました。
- 平成19年度は友部IC～笠間西ICおよび真岡IC～宇都宮上三川IC、伊勢崎IC～太田ICの供用を予定しています。

### 期待される効果

#### 【友部IC～笠間西IC開通時】

- ・30分以内で高速道路を利用できる人口が約5.6万人増加
- ・桜川市役所～茨城県庁までの移動時間が15分短縮

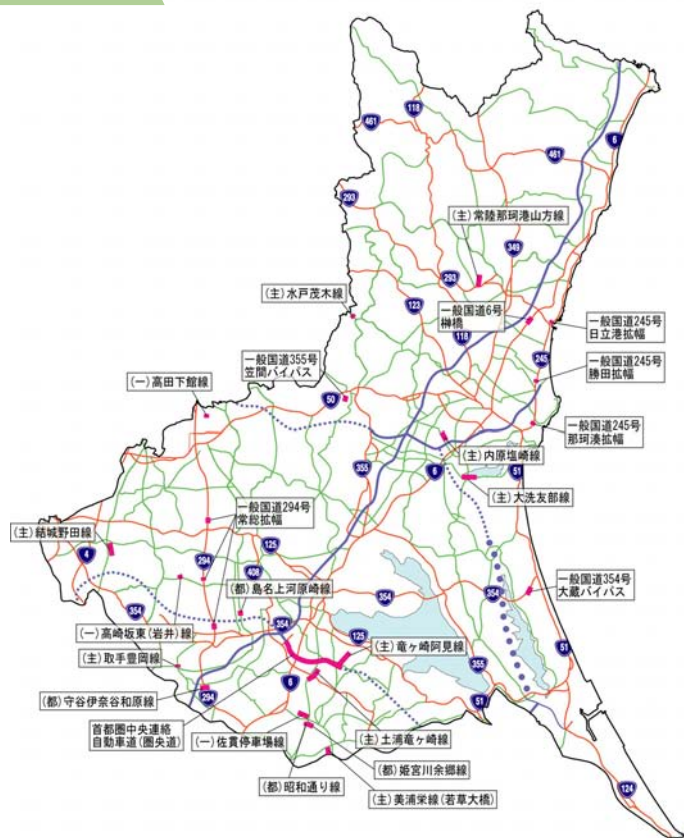
#### 【全線開通時】

- ・筑西市が常陸那珂港1時間圏に
- ・水戸～宇都宮間が1時間40分⇒1時間に
- ・水戸～前橋間が4時間⇒1時間50分に

### 整備箇所位置図



## H18年度に完了した道路整備事業



整備路線名	概要	
	供用区間延長	車線数
首都圏中央連絡自動車道(圏央道)	つくば牛久IC~阿見東IC	2(暫定)
一般国道6号榑橋	L=1.0km	4
国道245号勝田拡幅	L=0.5km	4
国道245号那珂湊拡幅	L=0.6km	4
国道245号日立港拡幅	L=0.5km	2(暫定)
国道294号常総拡幅	L=1.4km	4
国道354号大蔵バイパス	L=1.0km	2
国道355号笠間バイパス	L=0.7km	2
(主)美浦栄線(若草大橋)	L=1.7km	2(暫定)
(主)内原塩崎線	L=1.4km	2
(主)常陸那珂港山方線	L=1.3km	2
(主)竜ヶ崎阿見線	L=2.6km	2(暫定)
(主)土浦竜ヶ崎線	L=1.6km	4
(主)結城野田線	L=1.8km	2
(主)取手豊岡線	L=0.3km	4
(主)大洗友部線	L=2.6km	2
(主)水戸茂木線	L=0.2km	2
(一)佐貫停車場線	L=1.6km	2(暫定)
(一)高田下館線	L=0.2km	2
(一)高崎坂東(岩井)線	L=0.5km	2
(都)姫宮川余郷線	L=0.7km	2
(都)昭和通り線	L=0.2km	2
(都)島名上河原崎線	L=0.5km	4
(都)守谷伊奈谷和原線	L=2.0km	4

## 現在実施している主要事業

### ■平成19年度に完了予定の主要改築事業

整備路線名	概要	
	供用区間延長	車線数
北関東自動車道	友部IC~笠間西IC	4
一般国道6号日立バイパス	L=1.6km	2(暫定)
一般国道50号岩瀬IC関連	L=1.0km	4
一般国道118号袋田バイパス	L=0.6km	2
一般国道125号新治拡幅	L=0.8km	4
一般国道245号勝田拡幅	L=0.5km	4
一般国道245号那珂湊拡幅	L=0.3km	4
一般国道294号守谷拡幅	L=0.2km	4
一般国道294号常総拡幅	L=1.5km	4
一般国道294号白山拡幅	L=0.2km	4
一般国道354号大蔵バイパス	L=0.5km	2
一般国道354号北浦バイパス	L=0.2km	2
一般国道461号水府里美拡幅	L=1.1km	2
(主)取手豊岡線	L=0.3km	4
(主)土浦笠間線	L=1.7km	2
(主)十王里美線	L=0.7km	2
(主)那珂湊那珂線	L=0.4km	2
(主)土浦稲敷(江戸崎)線	L=0.1km	4
(主)野田牛久線	L=0.8km	4
(主)日立笠間線	L=0.3km	2
(一)島並鉾田線	L=1.2km	2
(一)高田下館線	L=0.2km	2
(一)紅葉石岡線	L=2.8km	2
(一)谷田部藤代線	L=0.2km	2
(一)下松沢上小瀬線	L=0.3km	2
(都)五浦海岸線	L=0.3km	2

### ■平成20年度以降も継続して実施する主な改築事業

整備路線名	概要	
	事業区間延長	車線数
首都圏中央連絡自動車道(圏央道)	埼玉県境~つくばJCT 阿見東IC~千葉県境	2(暫定)
北関東自動車道	笠間西IC~真岡JCT	4
東関東自動車道水戸線	(仮)鉾田IC~(仮)茨城町JCT	2(暫定)
一般国道6号牛久土浦バイパス	L=1.6km	2(暫定)
一般国道6号千代田石岡バイパス	L=5.8km	2(暫定)
一般国道6号大和田拡幅	L=3.3km	4
一般国道50号下館バイパス	L=6.5km	4.2(暫定)
一般国道51号潮来バイパス	L=2.5km	4
一般国道245号日立港拡幅	L=1.6km	4.2(暫定)
一般国道355号笠間バイパス	L=5.2km	2





## 茨城県道路協議会

茨 城 県  
国土交通省関東地方整備局  
東日本高速道路(株) 関東支社

**お問い合わせ先** 茨城県道路協議会事務局（茨城県土木部道路建設課）

〒310-8555 水戸市笠原町978番6  
ホームページアドレス／<http://www.pref.ibaraki.jp>

電話／029-301-4438  
ファックス／029-301-4449  
受付時間／8:30～17:00（月～金）