



平成18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



2006
栃木県道路協議会

平成18年度業績計画書 ～Contents～

1. 平成18年度業績計画書の概要	1
2. 道路行政マネジメントの新たな取り組み ～「道路見える化計画」はじまります～	2
3. 成果指標の目標値一覧表	3
【目標1】道路利用時の危険性改善	5
【目標2】高度な救急医療施設へのアクセス性向上	6
【目標3】交通事故の抑制	7
【目標4】自動車交通の円滑化	9
【目標5】県内主要都市へのアクセス性向上	11
【目標6】快適な歩行空間の確保	12
【目標7】県内産業の競争力強化	14
【目標8】高速道路の利用向上	15
【目標9】県都宇都宮へのアクセス性向上	16
【目標10】首都圏観光の支援	17
【目標11】電線類の地中化推進	19
【目標12】道路緑化の推進	20
【目標13】沿道環境の改善	21
【目標14】地球環境への貢献	22
4. 用語の解説	23

1. 平成18年度業績計画書の概要

平成18年度業績計画書

■平成18年度業績計画書は、平成17年度の道づくりの成果目標に対する達成度評価や、それにより得られた課題に基づき設定した平成18年度の成果目標について取りまとめたものです。

実施事業の概要・成果

とちぎの道 達成度報告書 (H17)

達成度の報告

- ・目標の達成状況
- ・平成17年度整備効果事例

今後の課題

- ・目標指標に関する課題
- ・事業に関する課題

課題や反省点の反映

■平成18年度の業績目標

- 【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
- 【目標6】 快適な歩行空間の確保
- 【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】 県都宇都宮へのアクセス性向上
- 【目標10】 首都圏観光の支援
- 【目標11】 電線類の地中化推進
- 【目標12】 道路緑化の推進
- 【目標13】 沿道環境の改善 ※新たな目標
- 【目標14】 地球環境への貢献 ※新たな目標

とちぎの道 業績計画書 (H18)

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

成果の確認

とちぎの道 達成度報告書 (H18)

※業績計画に対する達成状況を取りまとめ平成19年度に報告します。

とちぎの道づくりの基本方針

事業計画への展開

2. 道路行政マネジメントの新たな取り組み

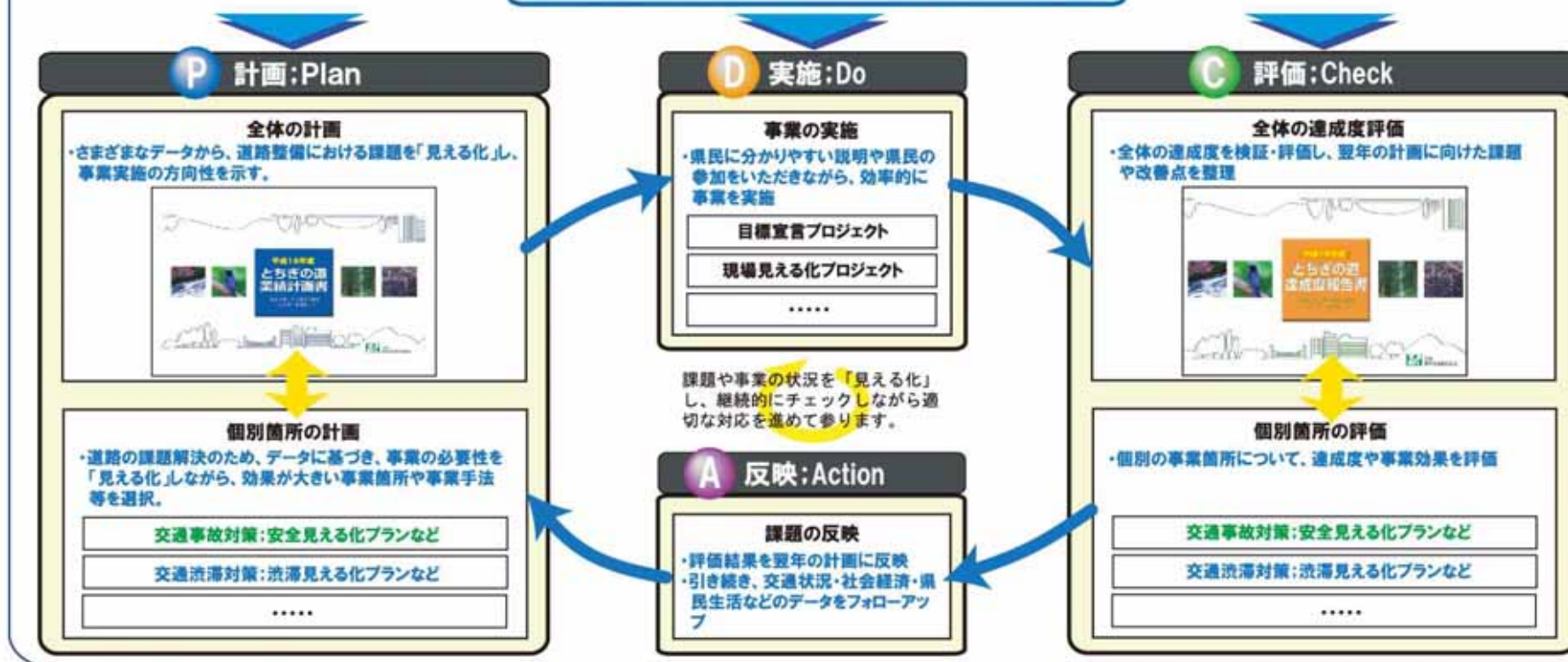
～「道路見える化計画」はじまります～

- これまで、「とちぎの道づくりの基本方針」に基づいて、道路行政が目指す毎年の業績目標を県民のみなさまにお示しし、目標の達成状況について報告してきました。
- 今後は、道路行政の課題をより分かりやすく「見える化」して、真に必要な箇所から重点的に解決していきます。

道路見える化計画

課題が見える・やり方が変わる

- 宣言1 道路の課題をデータできちんと把握します。
- 宣言2 解決を急ぐべきところから重点的に対策します。
- 宣言3 道路行政をもっと分かりやすく「見える化」します。



3. 成果指標の目標値一覧表

道づくりの方向性	道づくりの業績を計る成果目標 ^{※1}	成果指標	H17 現況値	H18目標値 ^{※2}	H19（2年後）目標値 ^{※2}	頁
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	305箇所	31箇所削減 [274箇所]	55箇所削減 [250箇所]	P5
	【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	1,129km ² (39%)	6km ² 拡大 [1,135km ² (39%)]	52km ² 拡大 [1,181km ² (40%)]	P6
	【目標3】 交通事故の抑制	新たな指標 【指標3-1】 通学路歩道整備延長	1,074km (64%)	22km 推進 [1,096km (65%)]	42km 推進 [1,116km (67%)]	P7
		【指標3-2】 交通死傷事故率	85.6件/億台キロ	0.2件/億台キロ削減 [85.4件/億台キロ]	1.6件/億台キロ削減 [84.0件/億台キロ]	P8
	【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	57箇所	2箇所削減 [55箇所]	12箇所削減 [45箇所]	P9
		【指標4-2】 渋滞損失時間	57.8 百万時間/年	0.2百万時間/年削減 [57.6百万時間/年]	2.4百万時間/年削減 [55.4百万時間/年]	P10
	【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	1,632千人 (81%)	2千人増加 [1,634千人 (82%)]	95千人増加 [1,727千人 (86%)]	P11
【目標6】 快適な歩行空間の確保	【指標6】 歩道整備延長	1,773km (48%)	31km 推進 [1,804km (49%)]	62km 推進 [1,835km (50%)]	P12	
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]	P14
	【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	17% (H14実績値)	- [向上をめざす]	10%向上 ^{※3} [約27%]	P15
	【目標9】 県都宇都宮へのアクセス性向上	名称変更 【指標9】 県都宇都宮への60分カバー人口	1,519千人 (76%)	1千人拡大 [1,520千人 (76%)]	140千人増加 [1,659千人 (83%)]	P16
	【目標10】 首都圏観光の支援	指標変更 【指標10】 高速IC30分カバー面積	2,710km ² (42%)	9km ² 拡大 [2,719km (42%)]	26km ² 拡大 [2,736km (43%)]	P17
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	49.5km (11%)	3.7km 推進 [53.2km(12%)]	17.0km 推進 [66.5km (15%)]	P19
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	520.0km	0.6km推進 [520.6km]	1.4km推進 ^{※4} [521.4km]	P20
	新たな目標 【目標13】 沿道環境の改善	【指標13】 NO _x 排出量	16,630t-NO _x /年	60t-NO _x /年削減 [16,570t-NO _x /年]	160t-NO _x /年削減 [16,470t-NO _x /年]	P21
	新たな目標 【目標14】 地球環境への貢献	【指標14】 CO ₂ 排出量	445万t-CO ₂ /年	2万t-CO ₂ /年削減 [443万t-CO ₂ /年]	4万t-CO ₂ /年削減 [441万t-CO ₂ /年]	P22

※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。

※4 道路緑化延長のH19目標については、当初（H15）の目標値を既に達成しているため、目標値を設定し直しています。

暮らしやすさを支える道づくり

暮らしやすさを支える道づくり

暮らしやすさを支える道づくり

魅力ある町や地域を創る道づくり

豊かにやさしい道づくり

県民の皆さまが安心、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 … 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	<small>新たな指標</small> 通学路歩道整備延長 … 通学時の児童や生徒の安全性を高めるため、通学路の歩道整備状況を示す指標
	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 … 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※数

指標算出の考え方：道路防災点検における要対策箇所（対策未実施箇所）の数

暮らしやすさを
交える道づくり

安全な歩道を
整備する道づくり

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

宣言

落石等によりに交通の流れに障害を与えるおそれのある**31箇所**を対策します。

現状の課題と解決に向けた取り組み

未だ**305箇所**残る危険箇所の中から、緊急度や交通の流れへの影響の大きさを勘案し、防災対策を実施していきます。

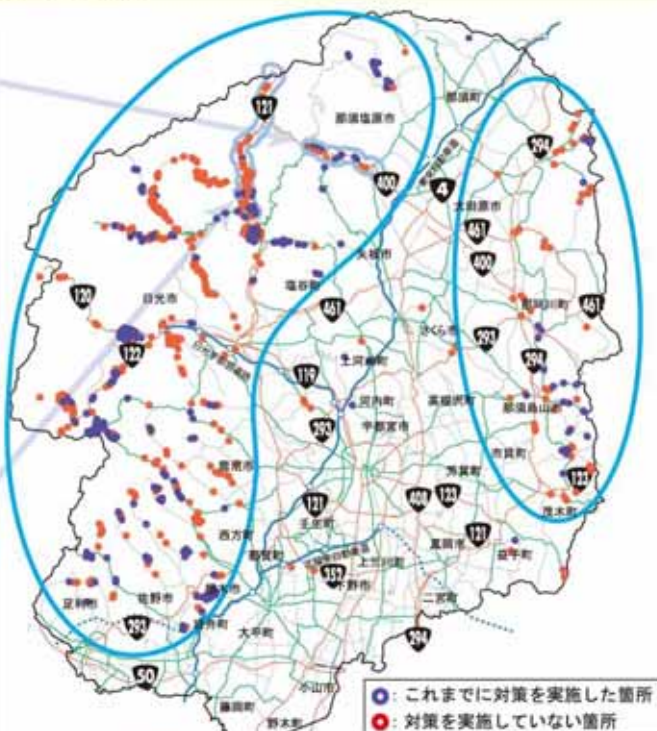
危険箇所削減に向けた代表箇所

(国)400号（那須塩原市 塩原温泉地区付近）
対策：バイパス整備
落石・岩石崩壊への対策



危険箇所削減に向けた代表箇所

(国)121号（日光市 旧藤原町～旧栗山村）
対策：落石・岩石崩壊への対策



●：これまでに対策を実施した箇所
●：対策を実施していない箇所

図1-1 道路防災危険箇所位置図

異常気象時にも安心して走行できる道路整備を進めます。

県政モニターの声

- 残っている危険箇所が多い。早急な対応が必要。
(60歳代 男性)

数値目標

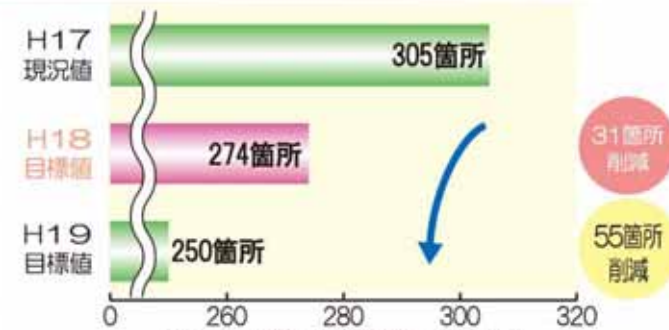


図1-2 道路防災危険箇所数（箇所）

今年度実施する主な事業

- (国)121号（日光市 五十里）
- (国)400号（那須塩原市 下塩原バイパス）
- (主)川俣温泉川治線（日光市 大川築）
- (一)牧野大沢線（茂木町 牧野）

(国)一般国道、(主)主要地方道、(一)一般県道

※ 道路防災危険箇所：落石や岩石崩壊の対策が必要な箇所

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^{※1}への15分カバー面積

指標算出の考え方：2次医療機関15分カバー圏内における可住地面積

暮らしやすさを
支える道づくり

国土の総力を
集めて道づくり

強力な部や
地域を
創る道づくり

国境にやさしい
道づくり

宣言

新たに約**6,000**人の方が2次医療機関へ15分以内で到達できるようにします(面積は6km²拡大)。

現状の課題と解決に向けた取り組み

2次医療機関へのアクセス性を高めるため、道路の新設や拡幅、渋滞対策を進めます。

救急機関へのアクセス性向上に向けた代表箇所

(国)461号(大田原市 奥沢バイパス)

救急機関へのアクセス性に大きく貢献

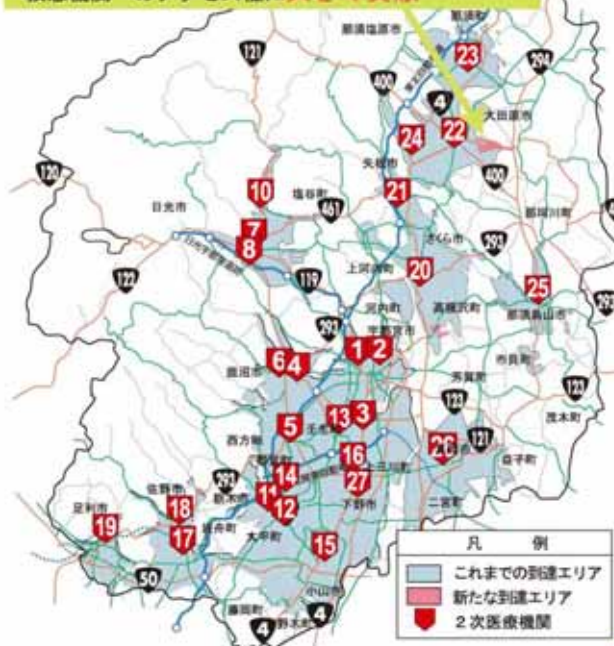


図2-1 2次救急医療機関への15分カバー圏域図

救急時に早く治療を受けられる道路を目指していきます。

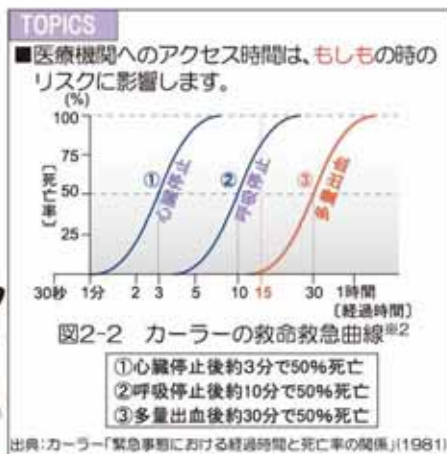


図2-2 カーラーの救命救急曲線^{※2}

①心臓停止後約3分で50%死亡
②呼吸停止後約10分で50%死亡
③多量出血後約30分で50%死亡

出典：カーラー「緊急事態における経過時間と死亡率の関係」(1981)

No.	病院名	No.	病院名
1	国立栃木病院	15	小山市長病院
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	佐野市民病院
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	菅間記念病院
10	宇都宮大学 宇都宮キャンパス	24	那須中央病院
11	下都賀総合病院	25	那須南病院
12	下都賀都市医療会病院	26	芳賀赤十字病院
13	宇都宮大学 宇都宮キャンパス	27	自治医科大学 附属病院
14	とらの木病院		

県政モニターの声

- 2次医療機関に15分で到着するというのは、どの県民にも平等に保たれるべきである。(40歳代 女性)
- カバー圏の拡大をもっと急ぐべきである。(60歳代以上 男性)

数値目標

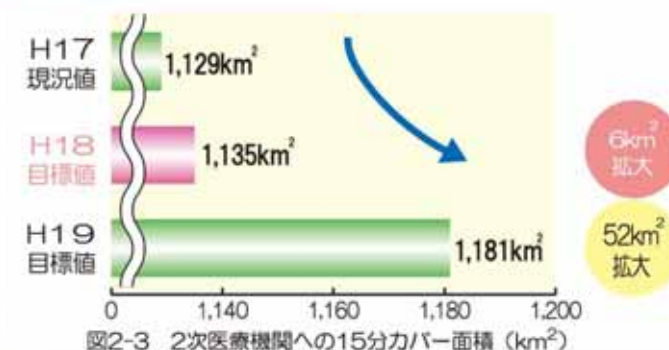


図2-3 2次医療機関への15分カバー面積 (km²)

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)栃木二宮線 (下野市・二宮町 大道泉橋)
- (一)矢板塩谷線 (矢板市 高塩、塩谷町 田所)

(国)一般国道、(主)主要地方道、(一)一般県道

※1:2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
※2:発症から処置開始までの時間に死亡率の関係を示した曲線

目標3

交通事故の抑制

指標3-1 通学路歩道整備延長 新規指標

指標算出の考え方：通学路において歩道が整備されている延長

暮らしやすさを
支える道づくり

国土の魅力を
発信する道づくり

魅力ある国や
地域を
創る道づくり

環境にやさしい
道づくり

宣言

通学路の歩道整備率^{*}を**65%**(1,096km)まで高めます。

現状の課題と解決に向けた取り組み

児童・生徒が安全に安心して登下校できるよう、通学路の歩道整備(新設や拡幅)を進めていきます。



図3-1 平成18年度通学路歩道整備箇所

児童・生徒の安全に配慮した道路整備を進めます。

通学路の安全確保に向けた代表箇所

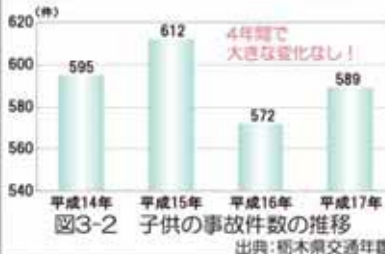
(国)123号(益子町 七井)

課題：歩道のない道路を児童・生徒が通行
対策：歩道新設



TOPICS

依然児童・生徒の安全に不安の残る道



県政モニターの声

- 通学路の道を整備してほしい。(50歳代 女性)
- 通学路の歩道整備要望を何年も前からお願いしているのに中々着手してくれない。(30歳代 女性)

数値目標

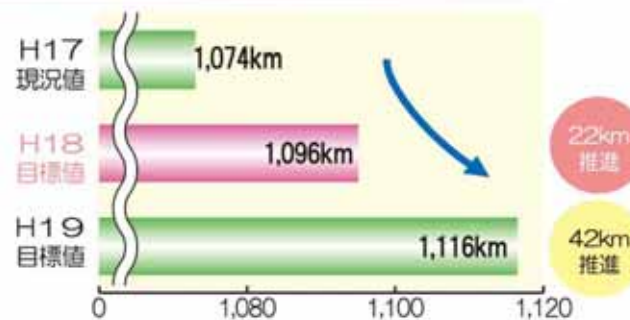


図3-3 通学路歩道整備延長 (km)

今年度実施する主な事業

- (国) 121号(鹿沼市 上石川)
- (国) 123号(益子町 七井)
- (主) 佐野田沼線(佐野市 吉水)
- (主) 矢板那須線(那須塩原市 戸田)

(国)一般国道、(主)主要地方道

※ 通学路の歩道整備率：国県道の通学路延長1,675kmを対象

目標3

交通事故の抑制

指標3-2 交通死傷事故率※1

指標算出の考え方：死傷事故件数／自動車走行台キロ※2 ※2 走行台キロ＝交通量×走行距離

暮らしやすさを
支える道づくり

安全な歩道を
確保する道づくり

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

宣言

1億台キロあたりの事故件数を**85.6件**→**85.4件**まで減少させます。

現状の課題と解決に向けた取り組み

交通事故の削減に向け、優先度の高い箇所から対策を進めます。



図4-1 栃木県内の死傷事故率

事故削減に向けた代表箇所

(国)4号(宇都宮市 御幸町ほか)
交通事故の発生確率「ワースト6位」
対策：排水性舗装、路面標示による車線中央への退避スペース確保、右折レーン新設



⇒沿道施設への出入りに伴う事故が多発

※今後も事故の発生状況に関して引き続きデータによる確認を行い、対策箇所の追加・見直しを順次実施していきます。

県民の皆さまが安全で安心できる道路を目指します。

県政モニターの声

- 事故が多く起こる箇所の原因分析を行い、整備を進めてください。(30歳代 女性)
- 死亡事故が多い。全国でもワースト上位に入る。もっと対策が必要である。(40歳代 女性)

数値目標

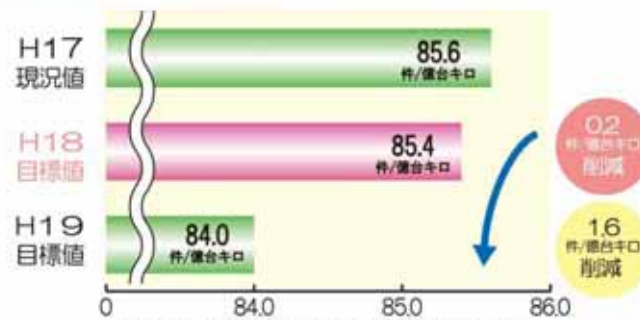


図4-2 交通死傷事故率 (件/億台キロ)

今年度実施する主な事業

- (国) 新4号 (宇都宮市 瑞穂野団地入口交差点)
- (国) 4号 (小山市乙女ほか)
- (国) 408号 (真岡市・宇都宮市 鬼怒テクノ通り)
- (街) 宇都宮水戸線 (宇都宮市 宿郷)

(国)一般国道、(街)街路

※1 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もの

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

指標算出の考え方：対策に着手していない主要渋滞ポイント数

暮らしやすさを
交える道づくり

暮らしやすさを
交える道づくり

暮らしやすさを
交える道づくり

暮らしやすさを
交える道づくり

宣言

2箇所[※]の主要渋滞ポイントの渋滞緩和を図ります。

現状の課題と解決に向けた取り組み

主要渋滞ポイントの渋滞緩和に向け、交差点改良や道路拡幅、バイパス整備を実施していきます。

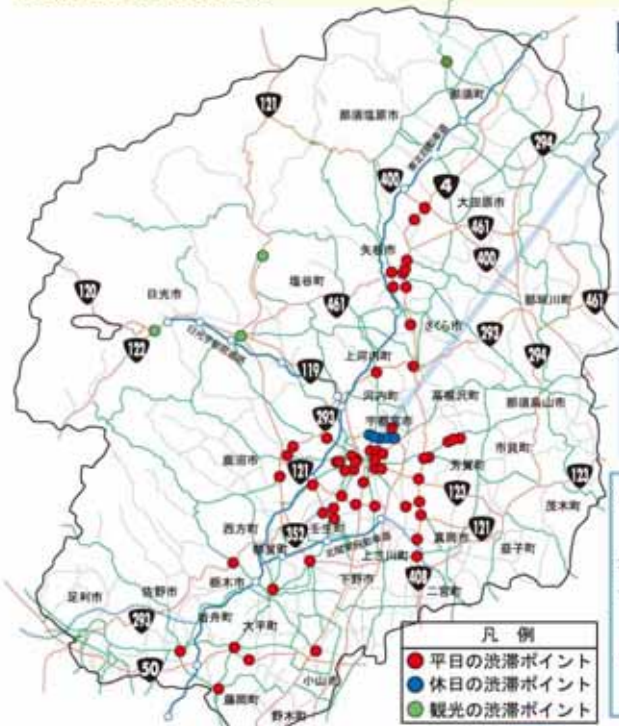


図5-1 主要渋滞ポイント位置図

通勤や買い物、観光時など様々なシーンで発生する渋滞を緩和させます。

渋滞緩和に向けた代表箇所

(国)119号 宇都宮環状北道路

(宇都宮市 関堀)

渋滞損失時間 県平均の13倍 (休日)

対策：交差点立体化



※主要渋滞ポイントの定義

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をいいます。

☆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

凡例

● 平日の渋滞ポイント

● 休日の渋滞ポイント

● 観光の渋滞ポイント

県政モニターの声

- 渋滞をもう少し何とかしてほしい。(20歳代 女性)
- 宇都宮市内の渋滞はひどいものである。何とかしてほしい。(40歳代 女性)

数値目標

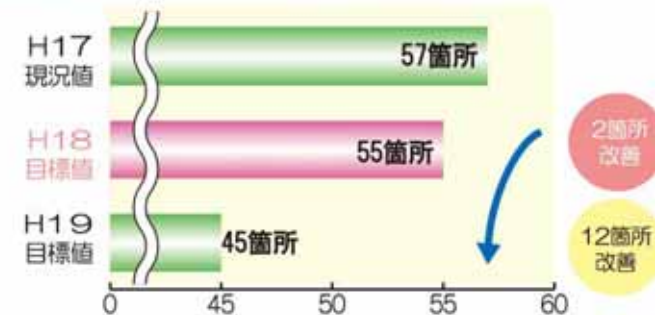


図5-2 主要渋滞ポイント数(箇所)

今年度実施する主な事業

- (国) 新4号 (宇都宮市 瑞穂野団地入口交差点)
- (国) 119号 (宇都宮市 宇都宮環状北道路(関堀))
- (主) 栃木藤岡線 (岩舟町 静和)
- (主) 那須高原線 (那須町 一軒茶屋)
- (街) 大通り (宇都宮市 一の沢)

(国)一般国道、(主)主要地方道、(街)街路

目標 4

自動車交通の円滑化

指標 4-2 渋滞損失時間※

指標算出の考え方：(実際の所要時間)
 - (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)

暮らしやすさを
 交える道づくり

地方の魅力を
 発信する道づくり

魅力ある国や
 地域を
 創る道づくり

国境にやさしい
 道づくり

宣言 渋滞による時間の浪費を**20万時間**削減します。

現状の課題と解決に向けた取り組み

栃木県全体で渋滞により約**5,800万時間**(約**1,800億円**相当)浪費しています。



図6-1 主な渋滞箇所

県民の皆さまが渋滞によってこうむる損失を軽減させていきます。

渋滞緩和に向けた代表箇所

(国)4号(矢板市 中交差点)
 朝夕の渋滞**県平均の11倍**
 対策:右折レーン延伸、現道拡幅



※今後も事故の発生状況に関して引き続きデータによる確認を行い、対策箇所の追加・見直しを順次実施してまいります。

県政モニターの声

- 交通円滑化のPRをもっとすべきだ。(50歳代 男性)
- 本県の車の普及率から当然。乗り方の工夫もすべきだと思う。(60歳以上 女性)

数値目標

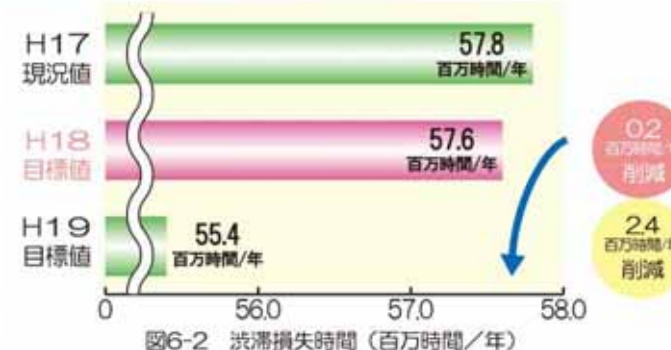


図6-2 渋滞損失時間(百万時間/年)

今年度実施する主な事業

- (国)4号(矢板市 中交差点・土屋交差点付近)
- (主)宇都宮鹿沼線(宇都宮市 鶴田・荒針)
- (主)矢板那須線(矢板市 矢板バイパス)
- (主)宇都宮向田線(宇都宮市 新鬼怒川渡河道路)

(国)一般国道、(主)主要地方道

※ 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

目標 5

県内主要都市へのアクセシビリティ向上

指標 5 広域行政圏中心都市等20分カバー人口※

指標算出の考え方: 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

暮らしやすさを
変える道づくり

暮らしやすさを
変える道づくり

暮らしやすさを
変える道づくり

暮らしやすさを
変える道づくり

宣言

2千人の方々が日々の生活に時間のゆとりを持てるようにします。

現状の課題と解決に向けた取り組み

中心都市へのアクセスを改善するため、バイパス整備や現道拡幅、渋滞対策を実施します。

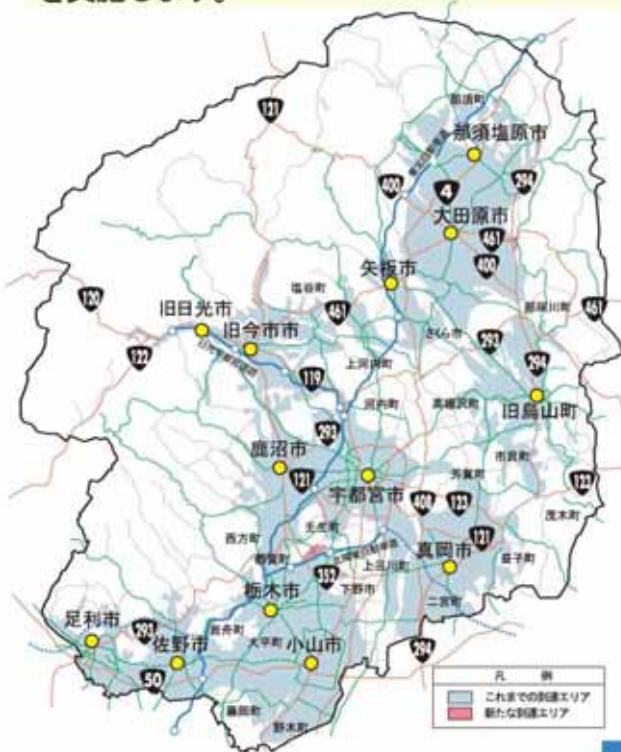


図7-1 広域行政圏中心都市等20分カバー圏域図

県民の皆様のご日常生活（通院、買い物、送迎など）に余裕をもたらします。

TOPICS

■生活圏中心都市への集客状況
中心都市には多くの県民が集まります。



図7-2 買い物客の集中状況
出典:平成16年度地域購買動向調査より作成

県政モニターの声

●まだまだ改善されていないところがあると思う。整備するところを再度調べるべき。
(40歳代 女性)

数値目標

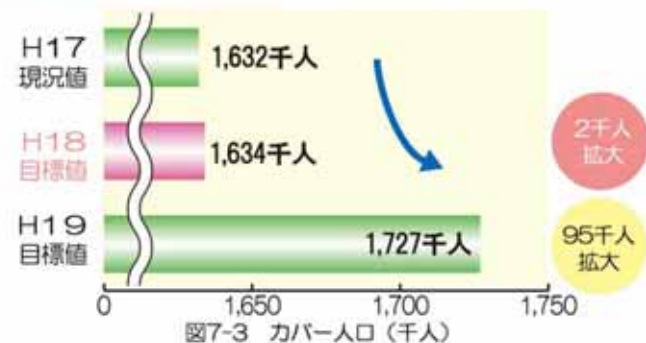


図7-3 カバー人口(千人)

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) 宇都宮烏山線 (那須烏山市 高瀬)
- (主) 栃木栗野線 (栃木市 吹上)
- (主) 栃木二宮線 (下野市・二宮町 大道泉橋)

(主) 主要地方道

※ 広域中心都市等20分カバー圏域: 対象とした13都市(旧12市+旧烏山町)中心部への平均アクセス距離(8.7km)とDD(人口集中地区)の平均旅行速度から20分を設定

目標 6

快適な歩行空間の確保

指標 6 歩道整備延長

指標算出の考え方：緑石等により歩車道が区分されている道路延長

暮らしやすさを
変える道づくり

地方の魅力を
高めよう道づくり

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

宣言

安全で安心して歩ける歩道を**31km**整備します。

現状の課題と解決に向けた取り組み

県民から強い要望のある歩道整備(新設・拡幅)を進めます。



図8-1 平成18年度歩道整備箇所

快適な歩行空間確保に向けた代表箇所

(国)4号(小山市 羽川)

交通事故発生確率県内ワースト1位

課題：狭い歩道を児童・生徒が通行

対策：路面標示(追突注意)、歩道拡幅



TOPICS

歩道の整備は多くの県民の願い!



図8-2 道路整備に対する期待
出典：徳島県CS調査(0-113)より作成

県民の皆さまが安全・安心して歩ける歩道の整備を進めます。

県政モニターの声

- 全く歩行空間の確保が進まない状況である。(50歳代 男性)
- 車椅子で安全に通行できる歩道が少ない。(60歳以上 男性)

数値目標

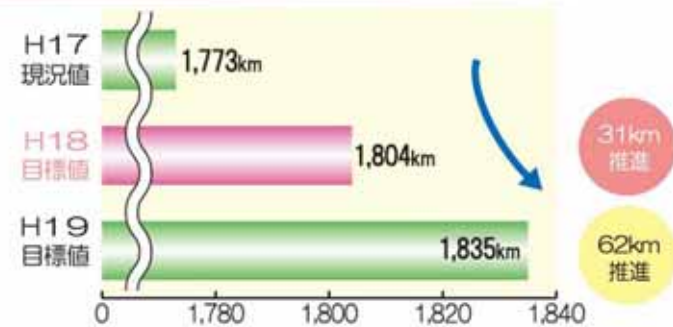


図8-3 歩道整備延長 (km)

今年度実施する主な事業

- (国) 4号 (小山市 羽川)
- (国) 294号 (真岡市 東郷)
- (一) 氏家宇都宮線 (宇都宮市 海道町)
- (一) 笹原壬生線 (壬生町 駅東町)
- (街) 古峯原宮通り (鹿沼市 麻苧町)

(国)一般国道、(主)主要地方道、(街)街路

■ 県土の活力を高める道づくり

暮らしやすさを
実る道づくり

県土の活力を
高める道づくり

魅力ある国や
地域を
創る道づくり

暮らしにやさしい
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。

<p>目標7 県内産業の競争力強化</p>	<p>指標7</p>	<p>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・国際競争力を支援するため、高速道路インターチェンジへのアクセス性を示す指標</p>
<p>目標8 高速道路の利用向上</p>	<p>指標8</p>	<p>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</p>
<p>目標9 県都宇都宮へのアクセス性向上</p>	<p>指標9</p>	<p>県都宇都宮への60分カバー人口…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、多様で有機的な交流・連携が図られるよう「新たな県土60分構想」の実現を示す指標 <small>名称変更</small></p>
<p>目標10 首都圏観光の支援</p>	<p>指標10</p>	<p>高速IC30分カバー面積…観光産業の振興や県内外の交流を促進するため、首都圏からのアクセス性を示す指標 <small>指標変更</small></p>

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

指標算出の考え方：高速道路のICから15分で到着できる工業団地の数



宣言

県内産業の競争力強化に向けた道路整備を引き続き進めます。

■ 現状の課題と解決に向けた取り組み

工業団地のインターチェンジへのアクセス性を向上させるため、北関東自動車道及び周辺道路の整備を進めます。



図9-1 高速IC15分到着工業団地カバー圏域位置図

県内に立地する企業の競争力を高めるなど、産業活性化につながります。



図9-2 新規に立地した工場的高速ICからの距離帯別の割合

出典：NEAR高速道路と地域社会

凡 例	
● これまでの到達箇所	● これまでの到達圏
● 北関東自動車道 開通時拡大箇所	● 北関東自動車道 開通時拡大圏
● 未到達箇所	

■ 県政モニターの声

- IC15分圏域が拡大することで、経済効果を高めることにつながると思う。(無記入)

■ 数値目標

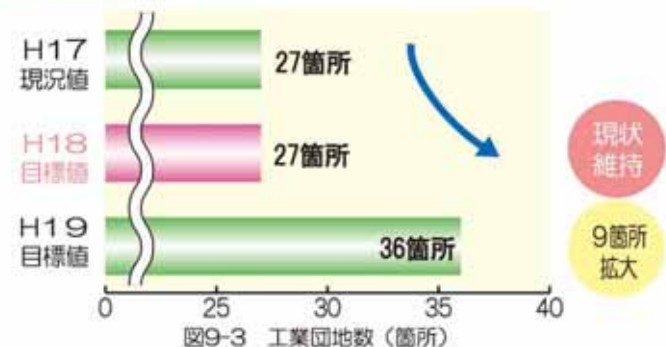


図9-3 工業団地数(箇所)

■ 今年度実施する主な事業

- 高速自動車国道「北関東自動車道」
(国) 293号(足利市 大月拡幅)
- (国) 408号(真岡市・宇都宮市 鬼怒テクノ通り)
- (一) 飛駒足利線(足利市 名草下)
- (一) 田沼インター線(佐野市(仮)田沼IC)

(国)一般国道、(一)一般県道

※ 高速IC15分到着工業団地：新規に立地した工場の7割は高速ICから10km以内の距離にあり、この距離を40km/hで走行した場合に15分かかることから設定

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^{※1}

指標算出の考え方：自専道等^{※2}の走行台キロ/全道路の走行台キロ



宣言 高速道路をはじめとした自動車専用道路等の利用率を**10%**高めます。

■ 現状の課題と解決に向けた取り組み

自動車専用道路等を有効に活用し、生活空間の安全性を高めるため、北関東自動車道および周辺道路の整備を進めます。



図10-1 栃木県内の高規格道路ネットワーク

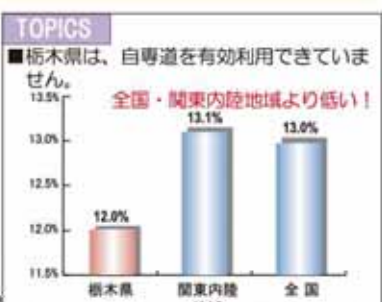


図10-2 規格の高い道路を使う割合
出典：国土交通省道路局（H13）
*新4号/バイパスを含まない



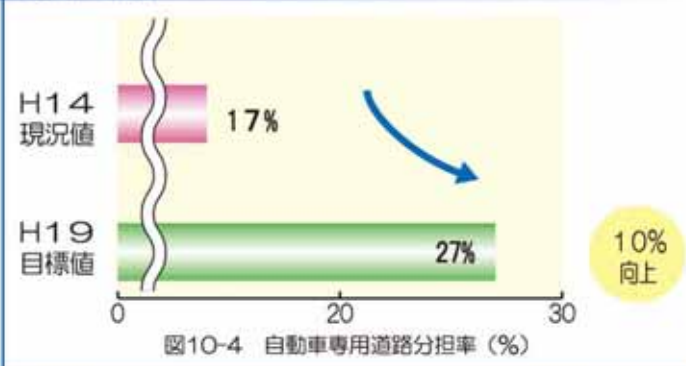
図10-3 一般道における普通貨物車率
出典：道路交通センサス（H11）

県民のみなさまの生活空間の安全性を向上させます。

■ 県政モニターの声

- より利用しやすく、安く、安全にしてほしい。
(20歳代 女性)
- 他の道路が渋滞するため、やってほしい。
(60歳以上 男性)

■ 数値目標



■ 今年度実施する主な事業

- 高速自動車国道「北関東自動車道」
(国) 408号 (真岡市・宇都宮市 鬼怒テクノ通り)
- (主) 大田原高林線 (那須塩原市 (仮)黒磯 I C)
- 東北自動車道 上河内SA、那須高原SAでのスマートIC

(国)一般国道、(主)主要地方道

※1 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路の車両走行量の割合。自動車専用道路を有効に活用できているかを示す指標
 ※2 自専道等：東北縦貫自動車道、北関東自動車道、日光宇都宮道路、宇都宮北道路、国道408号鬼怒テクノ通り、新4号国道、宇都宮環状北道路を対象

目標 9

県都宇都宮へのアクセス性向上

指標 9 県都宇都宮への60分カバー人口

指標算出の考え方：宇都宮市街地に60分以内に到達できる範囲の夜間人口



宣言

新たに**1,000人**の方を、宇都宮まで1時間以内にアクセスできるようにします。

現状の課題と解決に向けた取り組み

県内各地域と結びつきの強い宇都宮へのアクセスを向上させるためバイパス整備や道路拡幅、渋滞対策を進めます。



図11-1 宇都宮市街地への60分カバー圏域図

県民の皆さまの生活機会を豊かにするための道路整備を進めます。

TOPICS

■通勤・通学者の県都宇都宮への集中
宇都宮市には、県内から10万人以上の通勤・通学者が集まってきます。



図11-2 通勤・通学者の集中状況
出典：国勢調査（H12）より作成

県政モニターの声

- 県庁及び市内へのアクセス性が全く改善されていない。
(60歳以上 男性)

数値目標

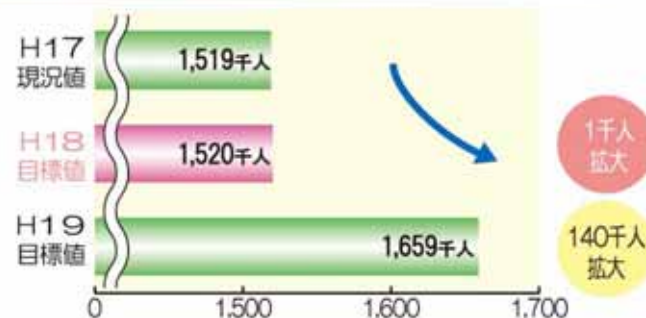


図11-3 カバー人口 (千人)

今年度実施する主な事業

- 高速自動車国道「北関東自動車道」
- (国) 123号 (茂木町 茂木バイパス)
- (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 芳賀市貝バイパス)
- 東北自動車道 上河内SA、那須高原SAでのスマートIC

(国)一般国道、(主)主要地方道

目標 10

首都圏観光の支援

指標 10 高速IC30分カバー面積 **新規指標**

指標算出の考え方：高速道路のICから30分以内に到達できる面積



宣言

ICからの30分圏域を、**9km²**広げ、観光地へのアクセス性を高めます。

現状の課題と解決に向けた取り組み

観光客がゆとりを持って周遊できるよう、ICへのアクセス性を高める道路整備やシーズン中の渋滞対策を進めます。

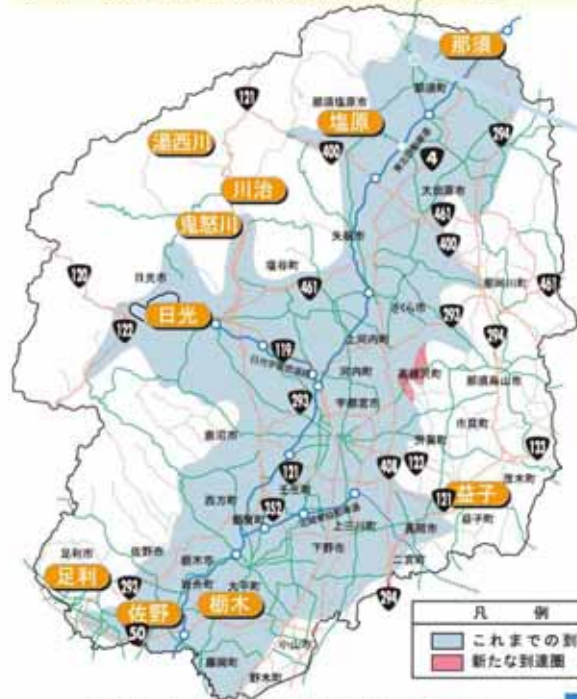


図12-1 高速ICからの30分カバー圏域図

首都圏・県内外からのお客様にとちぎをもっと楽しんでいただけるよう道路交通面から支援します。

観光地へのアクセス性向上に向けた代表箇所

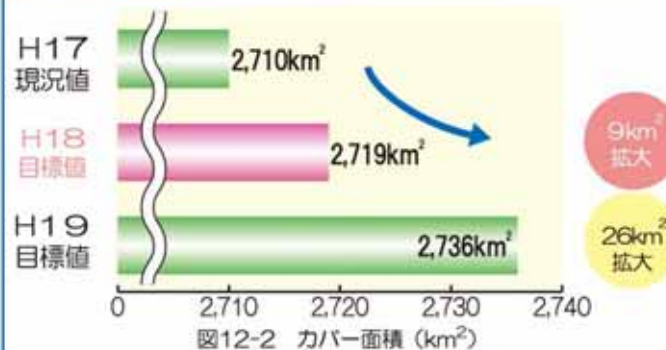
(主) 那須高原線
(那須町 一軒茶屋交差点付近)
観光時には**平常時の5倍の所要時間**
対策：交差点改良



県政モニターの声

- もっと多くの方に観光に来てもらいたい。
(20歳代 女性)

数値目標



今年度実施する主な事業

- 高速自動車国道「北関東自動車道」
(国) 408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 (仮) 黒磯IC)
- (主) 那須高原線 (那須町 一軒茶屋)
- 東北自動車道 上河内SA、那須高原SAでのスマートIC

(国)一般国道、(主)主要地方道

魅力ある街や地域を創る道づくり

暮らしやすさを
実える道づくり

国土の魅力を
活かす道づくり

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

…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

暮らしやすさを
実える道づくり

国土の魅力を
活かす道づくり

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

…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13

沿道環境の改善 新たな目標

指標13

NO_x排出量…沿道環境を改善し、より住みやすいまちを形成するため、窒素酸化物の排出状況を示す指標

目標14

地球環境への貢献 新たな目標

指標14

CO₂排出量…地球温暖化を抑制し、地球環境と自動車交通が共存できる社会を目指すため、二酸化炭素の排出状況を示す指標

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

指標算出の考え方：市街地の幹線道路で無電柱化した道路延長



宣言

電線類の地中化を**3.7km**推進します。

現状の課題と解決に向けた取り組み

電線類を地中化し、安全で美しい街並みを形成します。

■電柱を地中化することで、美しい街並みを形成します。



図13-1 電柱による景観阻害

電柱の地中化により
美しい街並みを形成！



図13-2 無電柱化のイメージ

出典：国土交通省HP

安全かつ美しい街並みを形成していきます。

TOPICS

■災害に強いまちづくりにも効果があります。

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

神戸地区のケーブル被災状況

出典：NTT資料



阪神大震災で倒壊した電柱

出典：国土交通省HP

県政モニターの声

- 市街地は全て無電柱化。その他も極力推進すべきと思う。 (無記入)
- まだまだ整備が遅れています。 (40歳代 女性)

数値目標

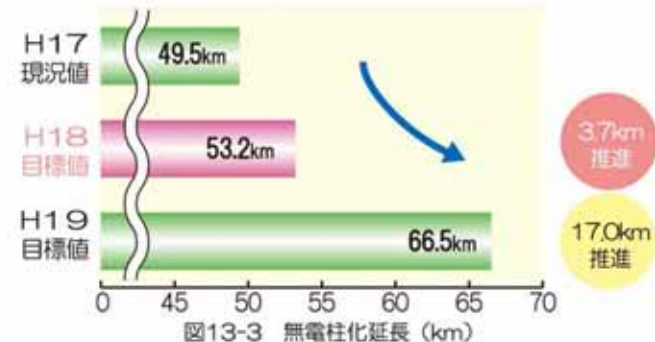


図13-3 無電柱化延長 (km)

今年度実施する主な事業

- (国) 119号 (宇都宮市 池上町)
- (街) 宇都宮水戸線 (宇都宮市 築瀬)
- (街) 宇都宮東京線 (宇都宮市 西原町)
- (街) 小山結城線 (小山市 本郷町)

(国)一般国道、(街)街路

目標 12

道路緑化の推進

指標 12 道路緑化延長

指標算出の考え方：植樹帯等により緑化された道路延長



宣言

植樹帯等により緑化された道路を新たに**0.6km**整備します。

現状の課題と解決に向けた取り組み

道路に植樹帯を設置するなど、より環境に配慮したうるおいのある道路整備を進めます。

■道路緑化は安全・環境保護・景観向上に効果があります。



図14-1 道路の働き

出典：緑の情報シート(社)道路緑化保全協会より作成

■県民は道路環境への配慮について十分と感じていません。

約35%が不満側の回答



図14-2 環境にやさしい道路づくりに対する県民の満足度
出典：栃木県CS調査 (H13)

癒しとうるおいのある道路整備を進めていきます。

TOPICS

■環境に配慮した道路整備には以下のものなどがあります。



図14-3 緩衝緑地帯の設置



図14-4 エコロード

県政モニターの声

- 環境汚染対策の基本であり、目に見えるように進行状況を早めるべきである。(60歳以上 男性)

数値目標



図14-5 道路緑化延長 (km)

今年度実施する主な事業

(街) 樋ノ口河合線 (栃木市 河合町)

(街) 街路

※ 道路緑化延長のH19目標については、当初 (H15) の目標値を既に達成しているため、目標値を設定し直している

目標 13

沿道環境の改善

指標 13 NO_x排出量 **新規指標**

指標算出の考え方：NO_xの1年間当たりの排出量



宣言

生活環境を改善し、住みよいまちへ。NO_x（窒素酸化物）を約**60トン**減少させます。

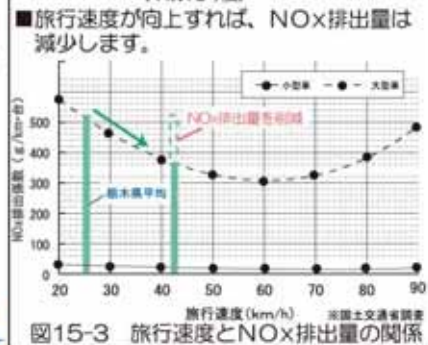
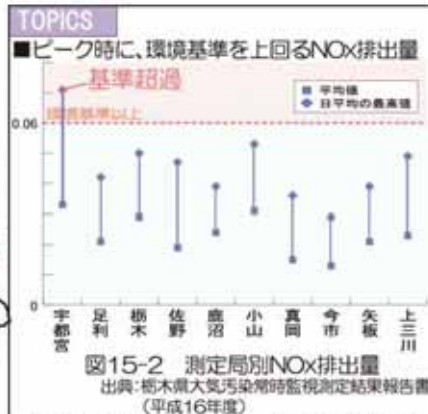
現状の課題と解決に向けた取り組み

NO_x排出量を低減させるため、交差点改良やバイパス整備などの渋滞対策を実施します。



図15-1 NO_x排出量の削減に向けた代表箇所

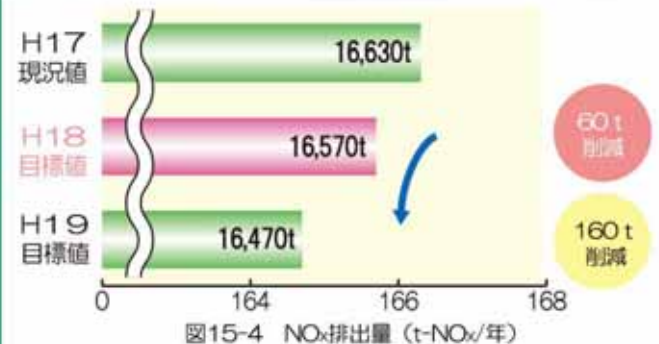
沿道環境を改善し、住みよいまちを形成していきます。



県政モニターの声

● 自動車で円滑に走行できる街にする。環境対策にもつながると思う。
(30歳代 女性)

数値目標



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) 408号 (真岡市・宇都宮市 鬼怒テクノ通り)
- (主) 栃木藤岡線 (岩舟町 静和)
- (主) 宇都宮向田線 (宇都宮市 新鬼怒川渡河道路)

(国)一般国道、(主)主要地方道

目標 14

地球環境への貢献

指標 14 CO₂排出量 **新規指標**

指標算出の考え方：CO₂の1年間当たりの排出量



宣言

地球温暖化を食い止めるため、CO₂(二酸化炭素)排出量を約**2万トン**削減します。

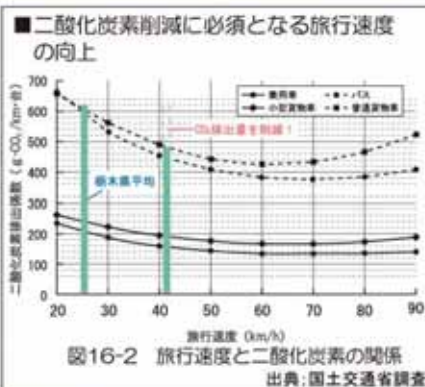
現状の課題と解決に向けた取り組み

CO₂排出量を減少させるため、CO₂アクションプログラムに基づき、自動車の走行速度を向上させる交差点改良等の渋滞対策を実施します。



図16-1 CO₂アクションプログラム箇所

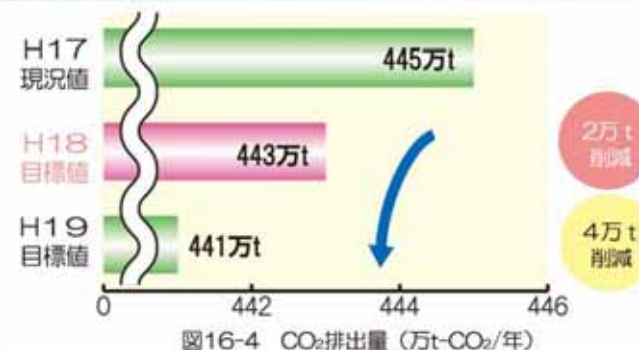
地球環境と自動車交通が共存できる社会を目指します。



県政モニターの声

- 渋滞を緩和して、CO₂排出量の削減してほしい。(無記入)
- 今後はさらにCO₂の削減に向かってほしい。(60歳以上 女性)

数値目標



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) 408号(真岡市・宇都宮市 鬼怒テクノ通り)
- (主) 栃木藤岡線(岩舟町 静和)
- (主) 宇都宮向田線(宇都宮市 新鬼怒川渡河道路)

(国)一般国道、(主)主要地方道

4. 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

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

4. 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

一般国道の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

事業の効果をあらかず指標（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、東日本高速道路株式会社関東支社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。



国土交通省宇都宮国道事務所 調査課

〒312-0931 栃木県宇都宮市平松町504

TEL (028) 638-2185

URL <http://www.ktr.mlit.go.jp/utunomiya>

E-mail ukoku_hp@ktr.mlit.go.jp

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

URL <http://www.pref.tochigi.jp/douken>

E-mail douken@pref.tochigi.jp



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、東日本高速道路(株)関東支社により構成される組織です。