

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～



2003
栃木県道路協議会



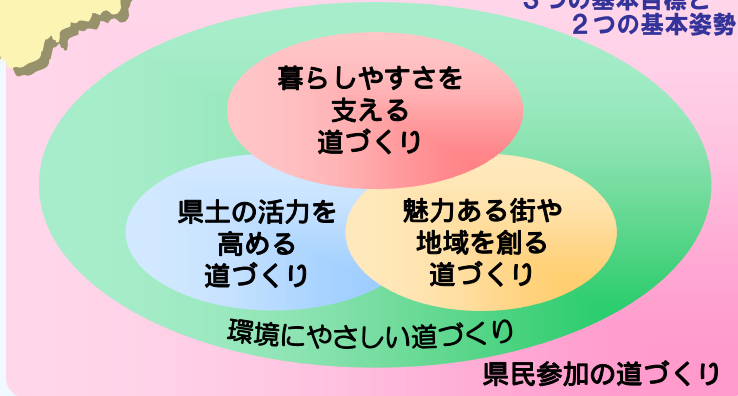
目次

1 . 業績計画書について	...3
2 . 業績計画書の概要	...4
3 . 栃木県の状況と道づくりの基本方針	...5
4 . 施策テーマごとの課題と対策	...6
道路利用の危険性改善	...8
高度な救急医療施設へのアクセス性の向上	...9
交通事故の抑制	...10
自動車交通の円滑化	...11
県内産業の競争力強化	...13
高速道路の利用向上	...14
県庁へのアクセス向上	...15
首都圏観光の支援	...16
電線類の地中化推進	...18
道路緑化の推進	...19
（今後のとりくみ）	...20

1. 業績計画書について

とちぎの道づくりの基本方針

3つの基本目標と
2つの基本姿勢



とちぎの道づくり懇談会提言より

道づくりの進め方

県民との双方向のコミュニケーションに努めること
(道路行政に関する情報の積極的な提供など)

成果主義への転換

道路整備は、「整備量」ではなく、道路がもたらす
社会的、経済的なサービスにより実現される「成果」
で評価すべき。そのためにも、生活の向上を的確に
反映した、県民に**わかりやすい指標**を提示すべき。

維持管理の充実と既存ストックの活用
地域の特性に応じた道づくり

国の行政マネジメント

平成14年:社会資本整備審議会・中間答申

「道路行政を、アウトカム指標に基づき運営を行う方針に転換し、
毎年度、指標に基づき業績を分析、評価すべき」

平成15年:道路行政マネジメント研究会提言

「従来の事業量に重点を置いた計画策定から達成される成果
を目指す行政運営にすべき」

アウトカムとは:道路施策、事業の実施により発生する効果・成果

政策評価制度

事前評価(目標設定等)

事後評価(業績測定等)

マネジメントは「理論」から「実践」へ

成果主義の道路行政マネジメントに向けた3つの柱

毎年度のマネジメント
サイクルの確立

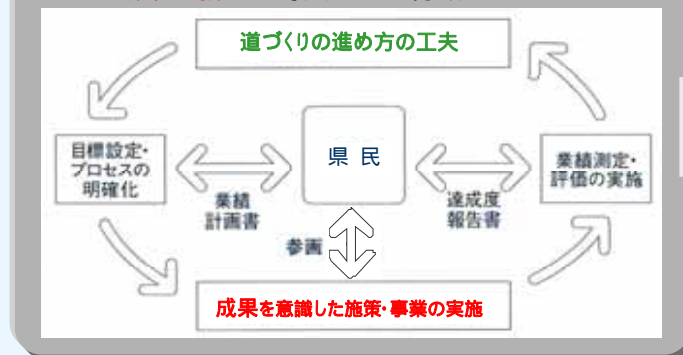
わかりやすさと
実現性の両立

国民と行政との
パートナーシップの確立

実践のための
5つの戦略

- ・目標と指標の設定
- ・能率的なデータ収集
- ・毎年度の業績計画の策定及び達成度把握
- ・予算・人事のしくみへの反映
- ・アカウンタビリティ・評価の妥当性の確保

「成果主義」の導入による行政マネジメント



とちぎの道
業績計画書



とちぎの道
達成度報告書



2. 業績計画書の概要

栃木県の状況（道路交通の現状と課題）

とちぎの道づくりの基本方針

とちぎの道 業績計画書

数値目標

- 【目標1】道路利用の危険性改善
- 【目標2】高度な救急医療施設へのアクセス性の向上
- 【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

指標の設定・概要

指標による現状把握

現状の課題分析

指標による数値目標設定

3. 栃木県の状況と道づくりの基本方針

栃木県の状況（道路交通の現状と課題）

- | | | |
|-------------------|------------------|--------------------------|
| (1) 広域的な交流・連携軸の強化 | (5) 渋滞対策 | (9) 歩行空間のバリアフリー化 |
| (2) 地域の結びつきを強める | (6) 交通事故削減 | (10) 市街地の魅力や機能性向上 |
| (3) 物流コスト削減 | (7) 医療活動の円滑化 | (11) 多様な移動手段の推進 |
| (4) 観光地の魅力と利便性向上 | (8) 安全で安心な地域生活確保 | (12) 環境負荷の軽減 |
| | | (13) 歴史や文化を活かした個性ある地域づくり |

とちぎの道づくり懇談会 提言

- | | | |
|-------------|-------------|-------------------|
| 基本的な認識と将来展望 | 今後の道づくりの方向性 | 維持管理の充実と既存ストックの活用 |
| 道づくりの進め方 | 成果主義への転換 | 地域の特性に応じた道づくり |

とちぎの道づくりの基本方針

3つの基本目標と2つの基本姿勢

有識者等ヒアリング

県民等のニーズ
(栃木県CS調査)
CS調査：顧客満足度調査

県民参加の道づくり

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

今後の道づくりの5つの方向性

4. 施策テーマごとの課題と対策

道づくりの方向性	アウトカム目標	アウトカム指標	現況H14	1年後H15	5年後H19
暮らしやすさを支える道づくり	道路利用の危険性改善	【指標1】道路防災危険箇所数	434箇所	380箇所 (54箇所に対策)	250箇所 (184箇所に対策)
	高度な救急医療施設へのアクセス性の向上	【指標2】2次医療機関への15分のカバー率	約37%	約38%	約40%
	交通事故の抑制	【指標3】交通死傷事故率	86.9 件/億台キロ	86.8 件/億台キロ	約84件/億台キロ
	自動車交通の円滑化	【指標4】主要渋滞ポイント数	67箇所	66箇所 (1箇所に対策)	49箇所 (18箇所に対策)
県土の活力を高める道づくり	県内産業の競争力強化	【指標5】渋滞損失時間	61.5 百万時間/年	60.6 百万時間/年	約56 百万時間/年
	高速道路の利用向上	【指標6】自動車専用道分担率	約17%	(向上をめざす)	約20%
	県庁へのアクセス向上	【指標7】県庁への1時間カバー率	約74%	約75%	約83%
	首都圏観光の支援	【指標8】首都圏からの2時間カバー率	約56%	約57%	約60%
魅力ある街や地域を創る道づくり	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率	約11%	約12%	約15%
環境にやさしい道づくり	道路緑化の推進	【指標10】道路緑化延長	516.1 km	517.5 km	約520 km



暮らしやすさを支える道づくり

県民が安心、安全、快適に日常生活を送れるように、すれちが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る

指標の設定・概要

指標 その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。
この指標値が小さいほど望ましい。

数値目標

H14	434 箇所
H15	380 箇所 (54箇所に対策)
H19	250 箇所 (184箇所に対策)

指標 その3

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。この指標値が小さいほど望ましい。

数値目標

H14	86.9件/億台キロ
H15	86.8件/億台キロ
H19	約84件/億台キロ

指標 その2

2次医療機関への15分のカバー率

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。
この指標値が大きいほど望ましい。

数値目標

H14	約37%
H15	約38%
H19	約40%

指標 その4

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。この値が小さいほど望ましい。

数値目標

H14	67 箇所
H15	66 箇所 (1箇所に対策)
H19	49 箇所 (18箇所に対策)

道路利用の危険性改善 道路防災危険箇所数

暮らしやすさを
支える道づくり

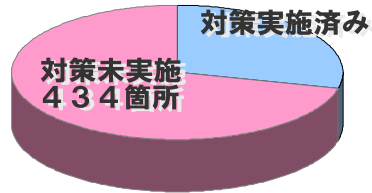
県土の活力を
高める道づくり

魅力ある街や地域を
創る道づくり

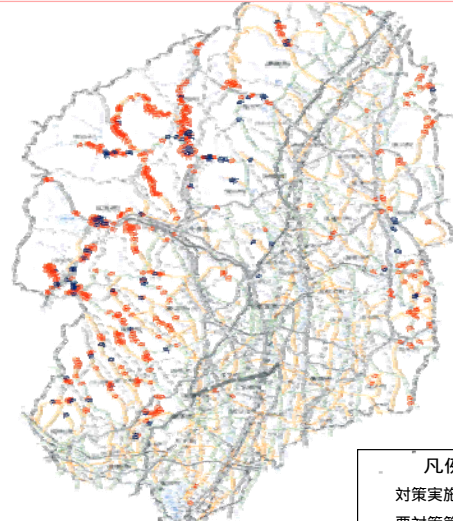
環境にやさしい
道づくり

指標による現状把握

434箇所の要対策箇所が存在



要対策箇所の対策実施状況



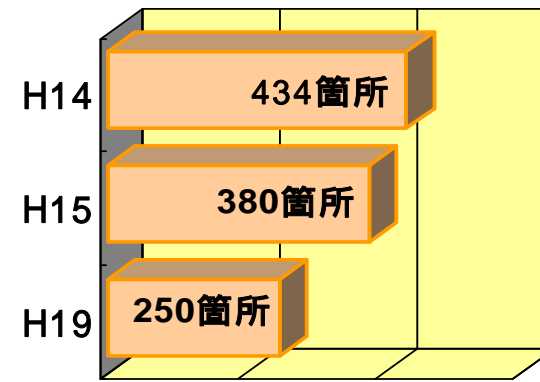
道路防災危険箇所

凡例
対策実施済み箇所
要対策箇所

算出方法

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

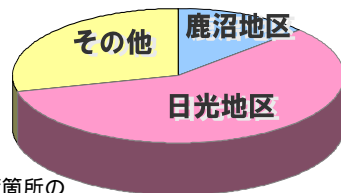
指標による数値目標設定



道路防災危険箇所数の目標値

現状の課題分析

要対策箇所は、日光地区や鹿沼地区等の山岳部を中心に多数存在
迂回路のない生活道路などを中心に対策実施が急務



要対策箇所の地区別うちわけ



要対策箇所の迂回路確保状況



鹿沼足尾線



国道400号

主要事業箇所

- (国) 120号(日光市 いろは坂)
- (国) 121号(藤原町 五十里)
- (国) 400号(塩原町 下塩原)
- (主) 川俣温泉川治線(栗山村 大川築)
- (主) 鹿沼足尾線(栗野町 金穴)
- (一) 青柳今市線(今市市 小百)
- (一) 作原上町線(田沼町 長谷場)

(国):一般国道 (主):主要地方道 (一):一般県道

高度な救急医療施設へのアクセス性の向上

2次医療機関への15分のカバー率

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

算出方法

$$\text{2次医療機関への15分のカバー率} = \frac{\text{(2次医療機関15分カバー圏可住地面積)}}{\text{(全県の可住地面積)}}$$

***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。
二次医療とは、一次医療(診療所など)や三次医療(先進医療)と連携し、一般的に広く行われている医療をさす。
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。

現状の課題分析

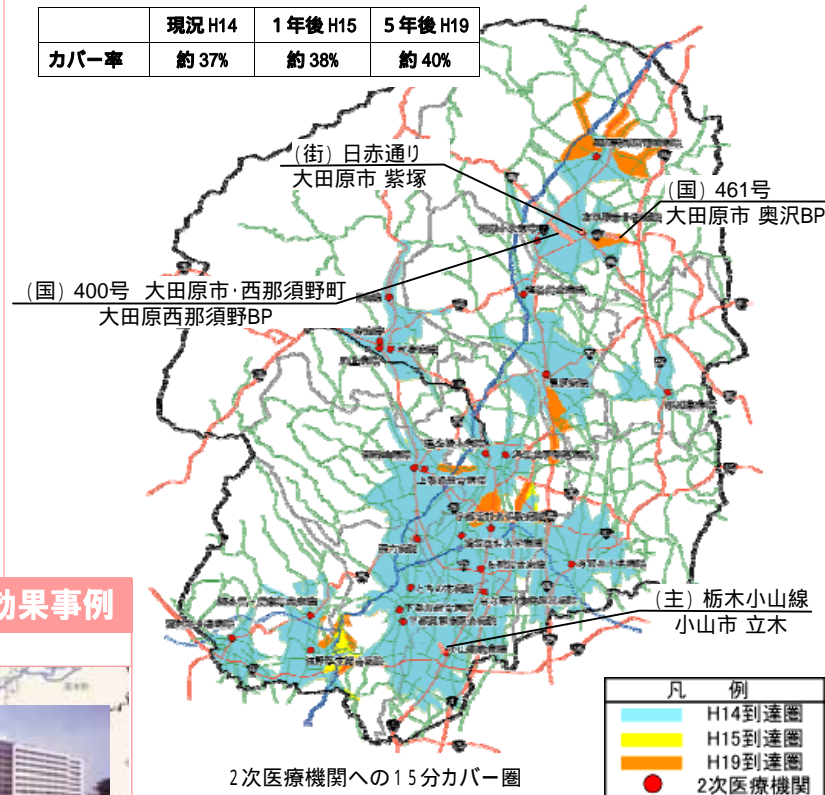
県内の年間救急件数は49,414回
市部に集中する2次医療機関のアクセス性が
日常生活において重要
医療サービス向上に対する県民の要望も多い

救急件数(H11): 栃木県消防防災課資料
医療サービス向上の要望順位 第4位(H13): 県世論調査

指標による現状把握および数値目標設定

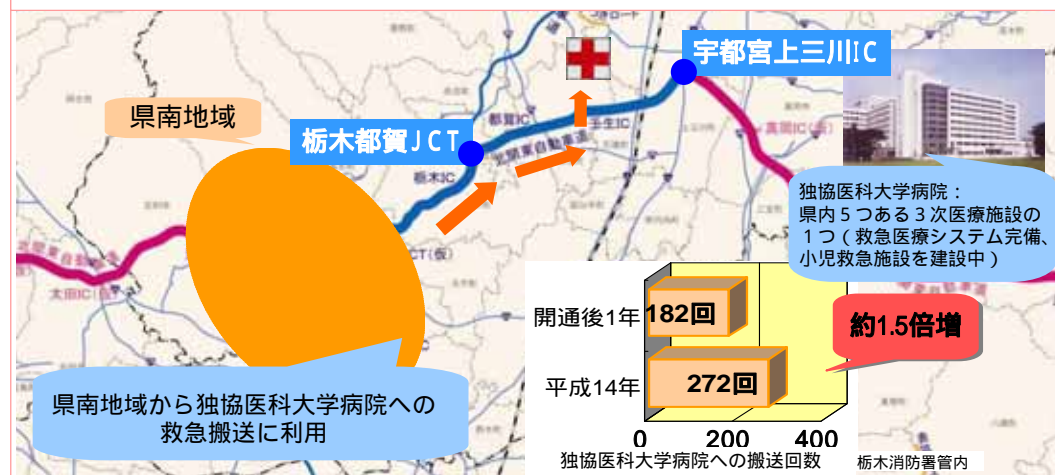
2次医療機関への15分のカバー率の目標値

	現況 H14	1年後 H15	5年後 H19
カバー率	約37%	約38%	約40%



北関東自動車道(栃木都賀JCT~宇都宮上三川IC間)が開通(H12.7)し、
県南地域から高度医療施設へ救急搬送する回数が増加

整備効果事例



主要事業箇所

- (国) 400号(大田原市・西那須野町 大田原西那須野BP)
- (国) 461号(大田原市 奥沢BP)
- (主) 栃木小山線(小山市 立木)
- (街) 日赤通り(大田原市 紫塚)

(国): 一般国道 (主): 主要地方道 (街): 街路 BP: バイパス

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

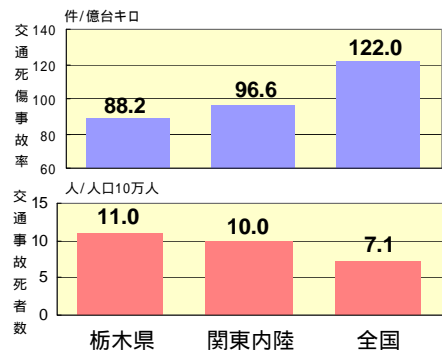
魅力ある街や地域を創る道づくり

環境にやさしい道づくり

交通死傷事故率

指標による現状把握

全国に比べて、交通死傷事故率は低いものの、人口当たり交通事故死者数は多い



H12 国土交通省道路局
交通死傷事故率と交通事故死者数

年度	交通事故死者数 (人口10万人あたり)	全国ワースト順位
平成2年	293人	3位
平成3年	313人	1位
平成4年	307人	4位
平成5年	285人	2位
平成6年	282人	2位
平成7年	271人	3位
平成8年	276人	1位
平成9年	223人	12位
平成10年	196人	16位
平成11年	211人	9位
平成12年	220人	4位

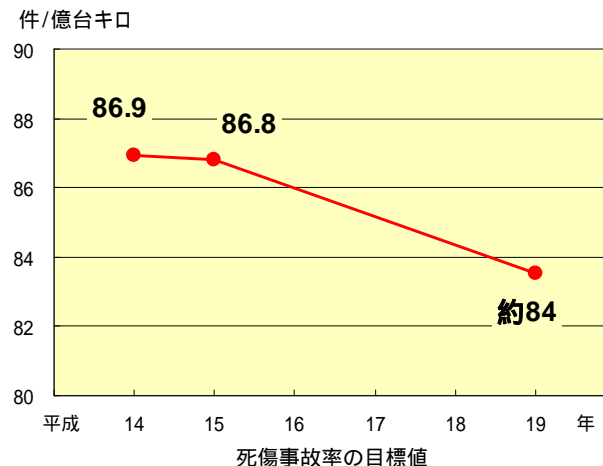
交通事故死者数の推移
栃木県交通年鑑

算出方法

$$\text{交通死傷事故率} = \frac{\text{死傷事故件数 (件/年)}}{\text{自動車走行台キロ}}$$

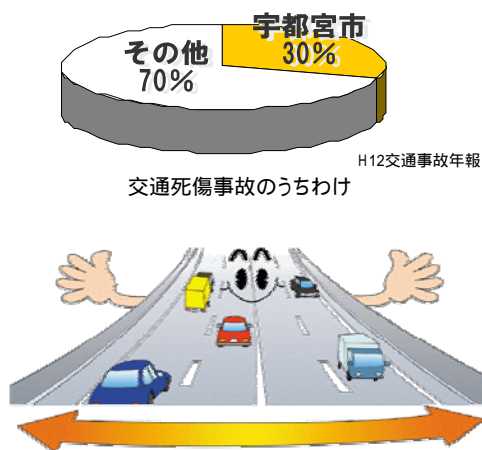
走行台キロ = 交通量 × 走行距離

指標による数値目標設定



現状の課題分析

交通死傷事故の3割は、宇都宮市内で発生
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



車線数が多い、ゆとりある安定走行が実現し、

2車線の交通死傷事故率 > 4車線の交通死傷事故率

約4割少ない

	2車線道路	4車線道路
交通死傷事故の発生割合 (2車線道路を1.0としたとき)	1.0	0.6

H11道路交通センサス
自動車専用道路をのぞく直轄国道以上
車線数別の交通死傷事故率

主要事業箇所

- 安全性の高い幹線道路の整備
新4号国道(古河小山BP、小山石橋BP、石橋宇都宮BP)
- (国) 4号(北宇都宮拡幅、氏家矢板BP)
- 事故危険箇所の対策
(主) 宇都宮栃木線(壬生町 本丸)
(一) 氏家宇都宮線(宇都宮市海道町)
(街) 宇都宮水戸線(宇都宮市築瀬町)
- (国): 一般国道 (主): 主要地方道 (一): 一般県道
(街): 街路 BP: バイパス

自動車交通の円滑化 主要渋滞ポイント数

暮らしやすさを
支える道づくり

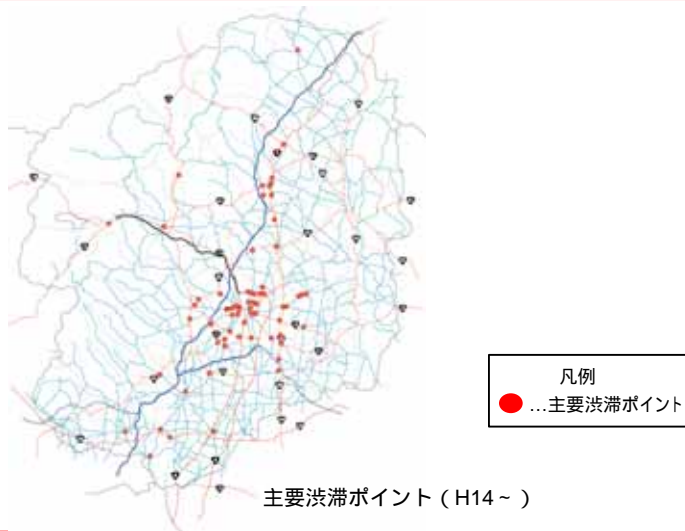
県土の活力を
高める道づくり

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

指標による現状把握

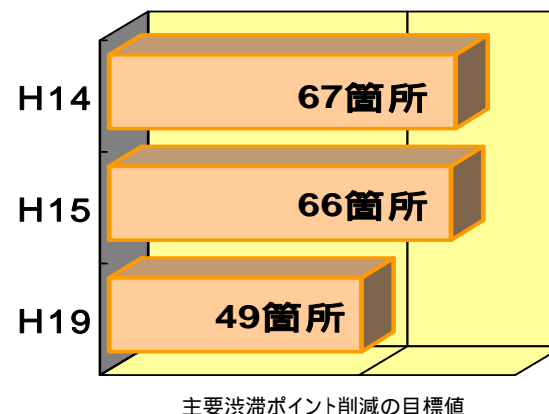
宇都宮市を中心に67箇所の
主要渋滞ポイントが存在



算出方法

主要渋滞ポイント数
=(対策未実施の主要渋滞ポイント数)

指標による数値目標設定



現状の課題分析

通勤・通学における自動車利用の割合高い
観光地の主要渋滞ポイントも4箇所存在



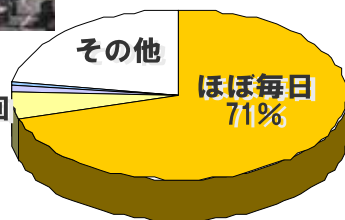
野高谷交差点



鎌山交差点



一軒茶屋交差点(休日)



栃木県CS調査結果

自動車の利用頻度(通勤通学)

主要事業箇所

- (国) 4号(西原交差点改良、氏家矢板BP)
- (国) 50号(岩舟小山BP)
- (国) 408号(鬼怒テカ/通り)
- (主) 宇都宮向田線(宇都宮市 平出板戸)
- (街) 外環状線(宇都宮市 鹿沼線立体)
- (街) 小山結城線(小山市本郷町)

(国):一般国道 (主):主要地方道 (街):街路 BP:バイパス



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の強化や、国際的観光地の観光産業の振興、県内の経済・文化・教育などの交流促進のため、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、県内外の各地域間の交流や連携を図る道づくりを推進する。

指標の設定・概要

指標

その1

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、渋滞の実態を数量的に示した指標。この指標値が小さいほど望ましい。

数値目標

H14	61.5百万時間/年
H15	60.6百万時間/年
H19	約56 百万時間/年

指標

その3

県庁への1時間カバー率

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。この値が大きいほど望ましい。

数値目標

H14	約74%
H15	約75%
H19	約83%

指標

その2

自動車専用道分担率

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。この指標値は大きいほど望ましい。

数値目標

H14	約17%
H15	- (向上をめざす)
H19	約20%

指標

その4

首都圏からの2時間カバー率

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。この値が大きいほど望ましい。

数値目標

H14	約56%
H15	約57%
H19	約60%

県内産業の競争力強化 渋滞損失時間

暮らしやすさを
支える道づくり

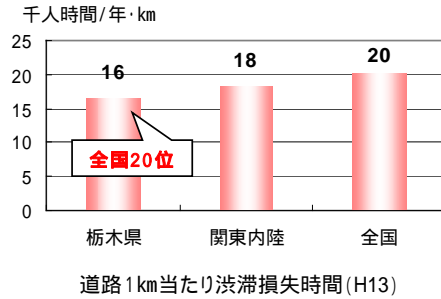
県土の活力を
高める道づくり

魅力ある街や地域を
創る道づくり

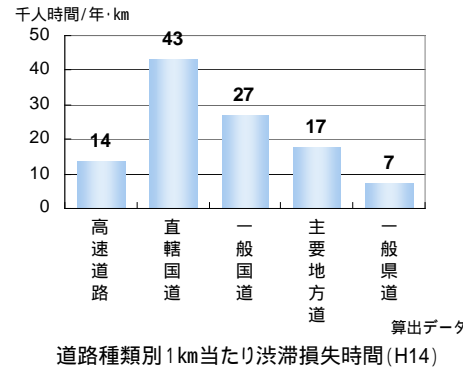
環境にやさしい
道づくり

指標による現状把握

栃木県の道路1km当たりの渋滞損失額は
16千人時間/年・kmで、全国20位
渋滞の多くは国道等の幹線道路および都市部で発生



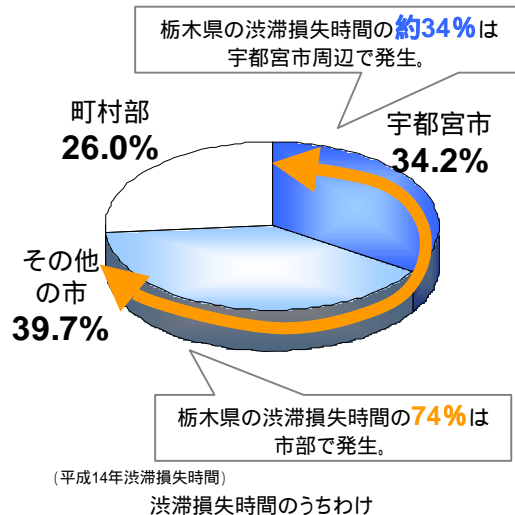
国土交通省道路局(H13)



道路種類別1km当たり渋滞損失時間(H14)

現状の課題分析

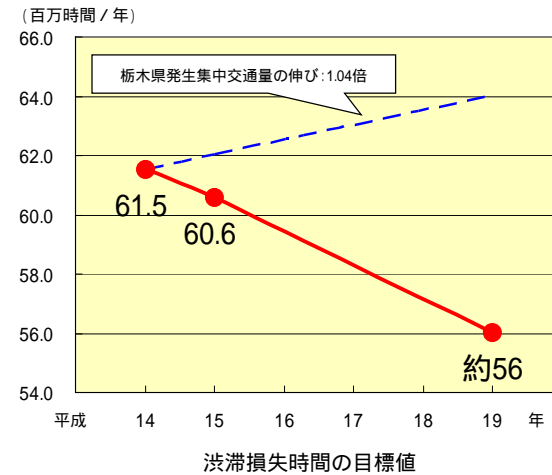
渋滞は、宇都宮市等の都市部周辺や、
工業団地が集中する新4号沿線等において発生



算出方法

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

指標による数値目標設定



主要事業箇所

新4号国道(古河小山BP、小山石橋BP、石橋宇都宮BP)
(国)4号(北宇都宮拡幅、氏家矢板BP)

(国):一般国道 BP:バイパス

高速道路の利用向上 自動車専用道分担率

暮らしやすさを
支える道づくり

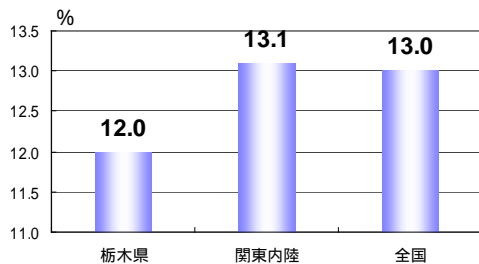
県土の活力を
高める道づくり

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

指標による現状把握

高速道路等の整備が遅れており、
高速道路等の利用(自動車専用道分担率)が低い



自動車専用道路交通分担率(H13)

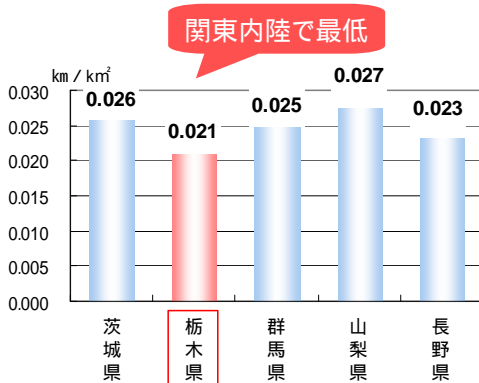
国土交通省道路局

注) 栃木県の自動車専用道路には新4号国道を含まない



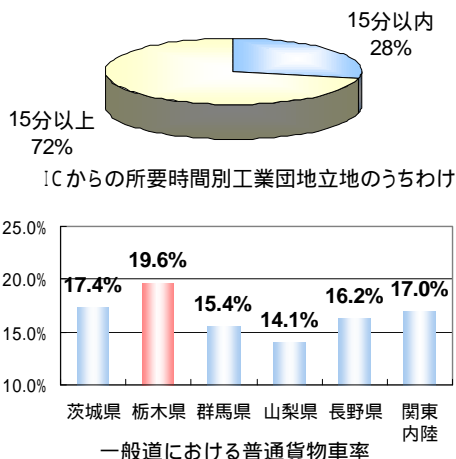
現状の課題分析

高規格道路等の整備の遅れ。
特に、工業団地等から高速ICまでの
アクセス性が低いため、一般道に多くの貨物車が流入



関東内陸における高速道路率(面積あたり)

平成14年道路統計年報



平成11年道路交通センサス

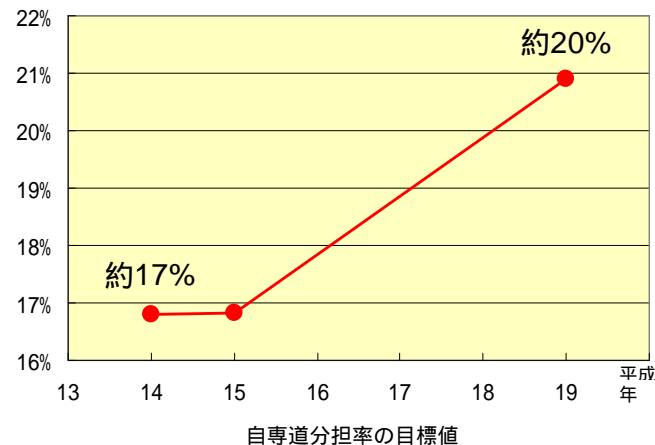
算出方法

自動車専用道分担率

$$= \text{自専道の走行台キロ} / \text{全道路の走行台キロ}$$

自動車専用道路として、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号鬼怒川テクノ通りを対象とした。

指標による数値目標設定



主要事業箇所

地域高規格道路「茨城西部宇都宮広域連絡道路」
新4号国道(4車線化促進)
地域高規格道路「常総宇都宮東部連絡道路」
(国)408号(鬼怒テクノ通り)

(国):一般国道

地域高規格道路:高速道路など一体となって高速交通体系の役割を果たす、
地域構造を強化する規格の高い道路

県庁へのアクセス向上

県庁への1時間カバー率

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

算出方法

県庁への1時間カバー率
 =(県庁60分到達圏の夜間人口) / (県人口)

現状の課題分析

広域的な幹線道路である国道の4車線以上の道路が15%にすぎず、全国より少ない主要幹線道路が渋滞

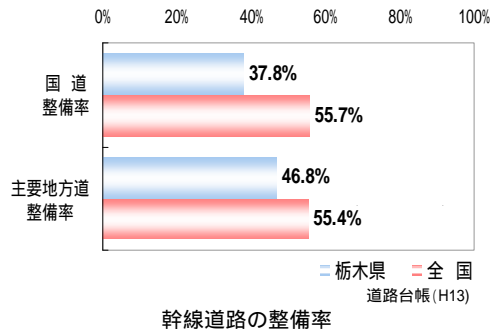
道路の車線数別延長

	4車線未満	4車線以上	合計
高速道路	0.0km (0.0%)	115.2km (100.0%)	115.2km
国道	764.0km (84.3%)	142.8km (15.7%)	906.8km
主要地方道	1231.3km (93.5%)	86.0km (6.5%)	1317.3km
小計	1995.3km (85.3%)	344.0km (14.7%)	2339.3km
県道	1428.2km (99.1%)	12.3km (0.9%)	1440.5km
合計	3423.5km (90.6%)	356.3km (9.4%)	3779.8km



市街地で渋滞している国道

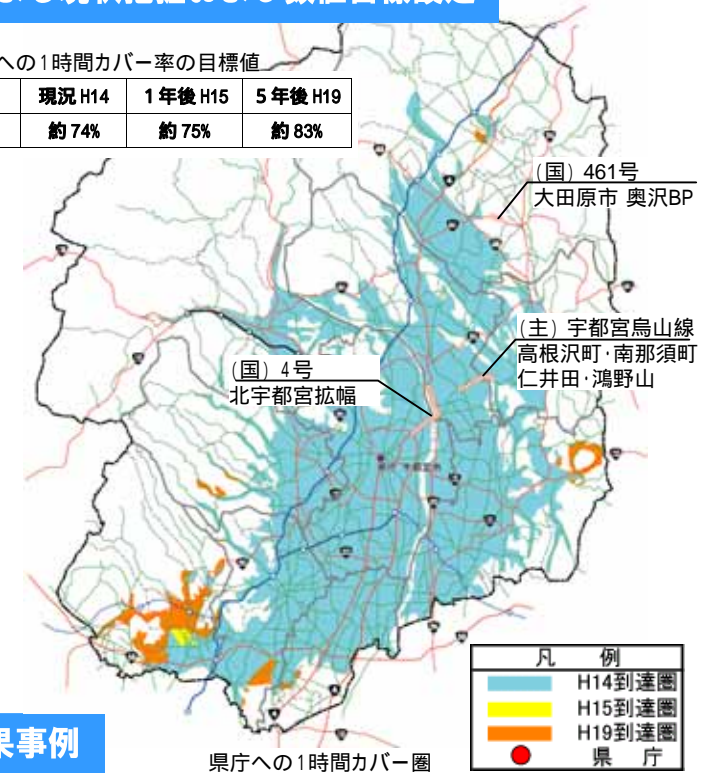
H11 センサス



指標による現状把握および数値目標設定

県庁への1時間カバー率の目標値

	現況 H14	1年後 H15	5年後 H19
カバー率	約 74%	約 75%	約 83%



整備効果事例

宇都宮北道路が開通(H15.3)し、
 県庁1時間カバー率が大幅に向上



主要事業箇所

- （国）4号（北宇都宮拡幅）
- （国）461号（大田原市 奥沢BP）
- （主）宇都宮烏山線（高根沢町・南那須町 仁井田・鴻野山）

（国）：一般国道 （主）：主要地方道 BP：バイパス

首都圏観光の支援

首都圏からの2時間カバー率

指標による現状把握

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



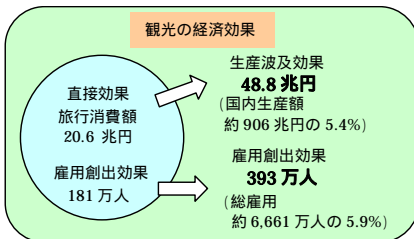
東京からの所要時間
南側県境まで58分
北側県境まで133分
(H11センサスより)

高速川口線
(埼玉県境付近)起点

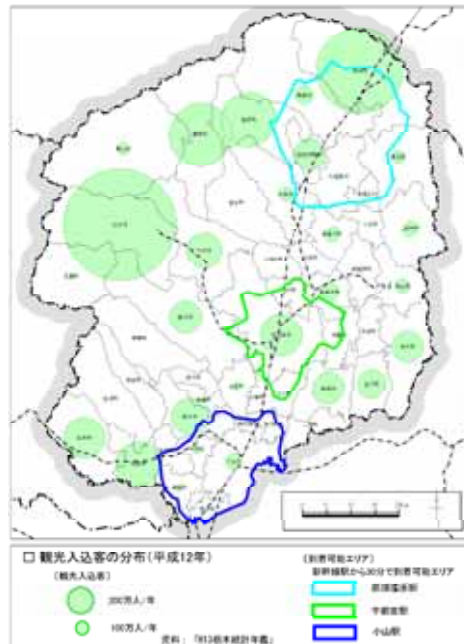
現状の課題分析

観光産業が経済に与える影響は大きい
観光地の多くは、高速交通施設から離れた場所に点在

観光消費の我が国経済への貢献(推計)



観光白書(H15)



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

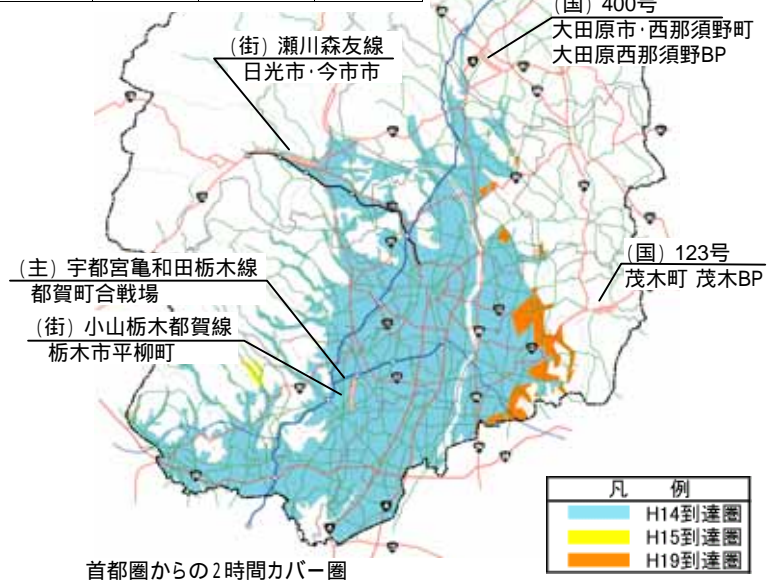
算出方法

$$\text{首都圏からの2時間カバー率} = \frac{\text{首都圏からの2時間カバー圏可住地面積}}{\text{全県の可住地面積}}$$

指標による現状把握および数値目標設定

首都圏からの2時間カバー率の目標値

	現況 H14	1年後 H15	5年後 H19
カバー率	約56%	約57%	約60%



主要事業箇所

- (国) 400号 (大田原市・西那須野町 大田原西那須野BP)
- (国) 123号 (茂木町 茂木BP)
- (主) 宇都宮亀和田栃木線 (都賀町合戦場)
- (街) 小山栃木都賀線 (栃木市平柳町)
- (街) 瀨川森友線 (日光市・今市市)

(国):一般国道 (主):主要地方道 (街):街路 BP:バイパス

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る。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道づくりを進める。

指標の設定・概要

指標

その1

市街地の幹線道路の無電柱化率

県の魅力と個性を活用しながら、県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。
この値が大きいほど望ましい。

数値目標

H14	約11%
H15	約12%
H19	約15%

環境にやさしい道づくり

騒音や大気汚染等の沿道環境の改善や、様々な動植物の生息、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る。
特に都市部において、植樹帯等の設置により緑化を進める。

指標の設定・概要

指標

その1

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。
この値が大きいほど望ましい。

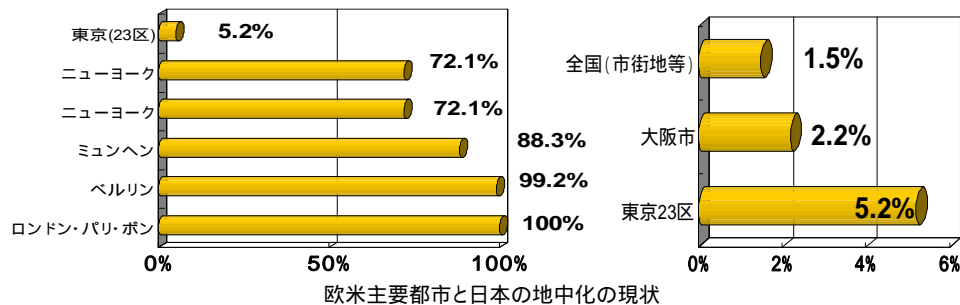
数値目標

H14	516.1 km
H15	517.5km
H19	約520 km

電線類の地中化推進

市街地の幹線道路の無電柱化率

指標による現状把握 日本の無電柱化率は、欧米主要都市と比較して大きく立ち遅れている
なかでも大都市以外の全国の市街地等ではわずか1.5%



海外の都市は電気事業連合会調べによる1977年の状況(ケーブル延長ベース)
日本の状況は2003年国土交通省調べによる2003年3月末の状況(道路延長ベース)

現状の課題分析 道路不法占用物に対する満足度は低く、期待度は高い
地中化によって美しい街並みが形成

- 満足度が低い項目
- 第1位: 道路不法占用物 (満足度 -0.80)
 - 第2位: 通勤・通学時の渋滞対策 (満足度 -0.69)
 - 第3位: 段差なく幅広の自歩道 (満足度 -0.65)
 - 第4位: 道路施設の管理(舗装・排水施設等) (満足度 -0.62)
 - 第5位: 乗り換

- 期待度が高い項目
- 第1位: 道路不法占用物 (期待度 0.81)
 - 第2位: 段差なく幅広の自歩道 (期待度 0.75)
 - 第3位: 通勤・通学時の渋滞対策 (期待度 0.74)
 - 第4位: 道路施設の管理(舗装・排水施設等) (期待度 0.65)
 - 第5位: 市町村間連絡道路 (期待度 0.48)
- (栃木県CS調査結果より)

P20を参照



整備前



整備後

(街) 不動前関堀線(宇都宮市二荒町)

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

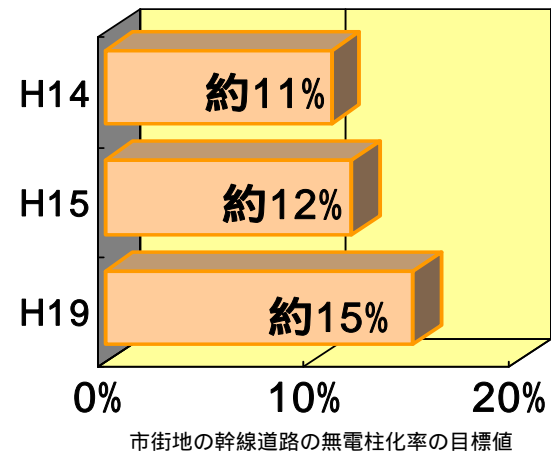
算出方法

市街地の幹線道路の無電柱化率

$$= \frac{\text{市街地の幹線道路の無電柱化した整備延長}}{\text{市街地の幹線道路延長}}$$

 幹線道路: 一般国道、主要地方道、一般県道

指標による数値目標設定



主要事業箇所

- (国) 4号(宇都宮市、野木町)
- (国) 119号(宇都宮市池上町)
- (国) 293号(足利市朝倉町)
- (主) 真岡上三川線(真岡市並木町)
- (一) 下野大沢停車場線(今市市平成町)
- (街) 不動前関堀線(宇都宮市二荒町)
- (街) 嘉多山中線(葛生町中央東1丁目)
- (区) 今市市(駅間JR今市地区)

(国): 一般国道 (主): 主要地方道 (一): 一般県道
(街): 街路 (区): 区画整理

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

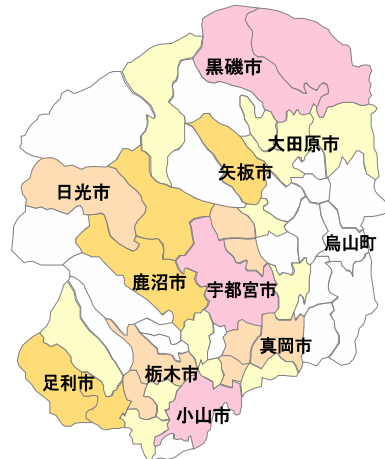
魅力ある街や地域を
創る道づくり

環境にやさしい
道づくり

道路緑化延長

指標による現状把握

まだまだ少ない道路緑化



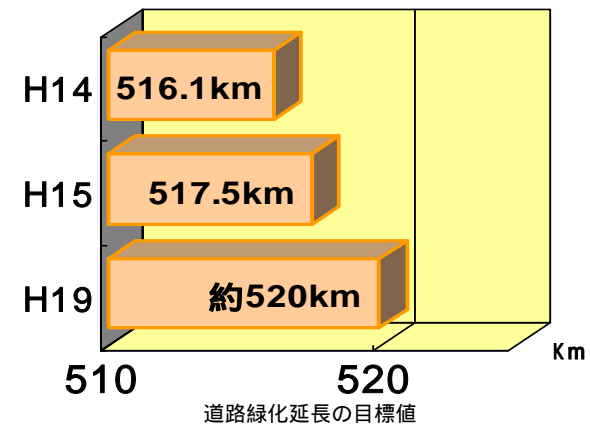
凡例	
黒	~ 2.5 km
黄	2.5 ~ 10.0 km
橙	1.0 ~ 20.0 km
緑	20.0 ~ 30.0 km
青	30.0 ~ km

幹線道路の緑化済み道路延長(単位: Km)

算出方法

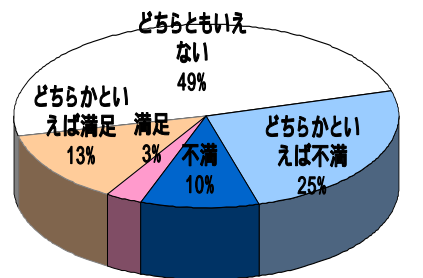
道路緑化延長
= 植樹帯が整備されている道路延長

指標による数値目標設定



現状の課題分析

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



栃木県CS調査(P20を参照)

環境にやさしい道路の状況に対する
県民満足度



日光宇都宮道路(エコロード)



龍王バイパス(小池(ビオトープ)の再生)

主要事業箇所

- (街) 樋ノ口河合線(栃木市河合町)
- (街) 中郷八木岡線(真岡市荒町)
- (街) おもちゃのまち駅西線(壬生町緑町)
- (街) 街路

今後のとりくみ

この業績計画書は、案の段階でパブリックコメントを実施し、みなさまの意見を反映して策定しました。
この業績計画書で公表した数値目標の達成状況については、「達成度報告書」を作成します。また、その成果は

以降の年度に反映させていきます。



パブリックコメントの実施概要

公表した資料	とちぎの道 業績計画書(案)
意見の募集期間	平成15年10月21日～平成15年11月20日
資料の閲覧方法	県内各箇所において配布、新聞やホームページによって公表
意見の提出方法	電子メールまたはFAXによって意見を収集
配布協力先	1. 情報公開相談室、県民センター 2. 県内土木事務所、道の駅、県HP 等
提出者数・件数	19名 20件(電子メール:15件、FAX:5件)

意見の反映結果

「成果に結びつく箇所」を地図上に明示したほうがわかりやすいのでは
事業箇所を図に示しました。

栃木県の計画 に対して「県庁所在地」という表現は不自然
「県庁へのアクセス向上」、「県庁への1時間カバー率」に修正しました。

このほか、数値目標を用いた業績計画書に対する期待や道路整備に対する提案を多数いただきました。
これらの意見と県の考えについての詳細は、別添資料にて公表していますので、合わせてご参照下さい。

今後の取り組み



今後の道路行政にどうぞご期待ください。

～ 栃木県CS調査 ～

栃木県、及び国土交通省が、道路交通に関わる満足度、及び今後の期待について、県民や観光客に実施した調査(平成14年5月～6月)

～ 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です。

栃木県土木部 道路建設課
〒320-8501 栃木県宇都宮市埴田1-1-20
TEL 028-623-2408
FAX 028-623-2417
HP <http://www.pref.tochigi.jp/douken>
E-mail douken@pref.tochigi.jp