

平成19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



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



2007  
栃木県道路協議会

1. 平成19年度業績計画書の概要 .....	1
2. 平成19年度に重点的に取り組む事業 .....	2
3. 成果指標の目標値一覧表 .....	5
① 道路利用時の危険性改善 .....	7
② 高度な救急医療施設へのアクセス性向上 .....	8
③ 交通事故の抑制 .....	9
④ 自動車交通の円滑化 .....	11
⑤ 県内主要都市へのアクセス性向上 .....	13
⑥ 快適な歩行空間の確保 .....	14
⑦ 県内産業の競争力強化 .....	16
⑧ 高速道路の利用向上 .....	17
⑨ 県都宇都宮へのアクセス性向上 .....	18
⑩ 首都圏観光の支援 .....	19
⑪ 電線類の地中化推進 .....	21
⑫ 快適な都市生活の支援 <small>新たな目標</small> .....	22
⑬ 道路緑化の推進 .....	23
⑭ 沿道環境の改善 .....	24
⑮ 地球環境への貢献 .....	25
4. 用語の解説 .....	26



# 1. 平成19年度とちぎの道「業績計画書」の概要

## ～はじめに～

少子高齢化が進み、国民のニーズが多様化する中、公共事業は単に供給するだけではなく「真に必要なところ」に「限られた財源」を「効率的」に投入する「成果重視」の取組が必要とされています。

道路行政においても、国民にとっての成果を重視し、PDCAサイクル※による継続的な改善を進める道路行政運営の仕組み（道路行政マネジメント）に取り組んでいます。

道路行政マネジメントに基づき、前年度設定した目標の評価結果を取りまとめたものを皆様に公表し（達成度報告書の作成）、その評価を今年度の成果目標に反映します（業績計画書の作成）。なお、これらの取組を進めるにあたり、道路の課題を分かりやすく「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・やりかたがわかる

- 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。



※PDCAサイクル: Plan(計画)、Do(実施)、Check(評価)、Action(改善)を継続的に繰り返し、全体の改善を図っていく手法

## 平成19年度「業績計画書」

**MEMO** 平成19年度「業績計画書」は、平成18年度の道づくりの成果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19年度の成果目標について取りまとめたものです。

### ■平成19年度の業績目標

- ① 道路利用時の危険性改善
- ② 高度な救急医療施設へのアクセス性向上
- ③ 交通事故の抑制
- ④ 自動車交通の円滑化
- ⑤ 県内主要都市へのアクセス性向上
- ⑥ 快適な歩行空間の確保
- ⑦ 県内産業の競争力強化
- ⑧ 高速道路の利用向上
- ⑨ 県都宇都宮へのアクセス性向上
- ⑩ 首都圏観光の支援
- ⑪ 電線類の地中化推進
- ⑫ 快適な都市生活の支援
- ⑬ 道路緑化の推進
- ⑭ 沿道環境の改善
- ⑮ 地球環境への貢献

新たな目標

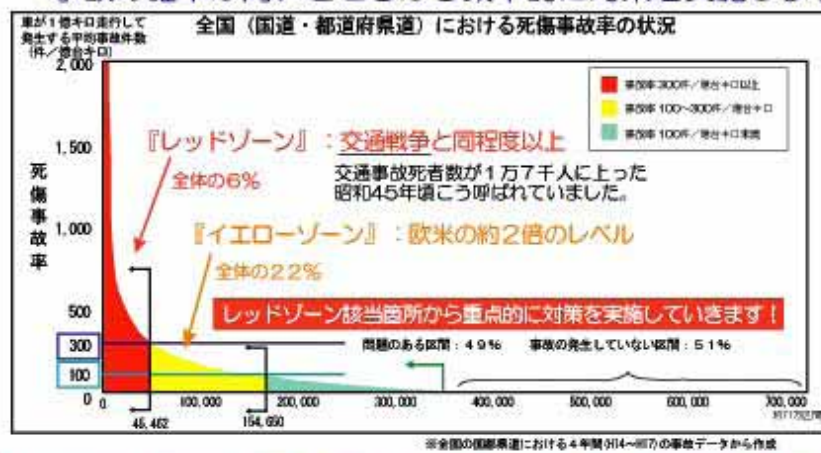


# 2. 平成19年度に重点的に取り組む事業

「安全・安心」の確保に向け、重点的な取り組みを実施します。

## 「レッドゾーン」による集中対策の導入

**状況** 死傷事故の発生確率が高い箇所が未だに存在しています。  
 ～事故の確率が高いところから集中的に対策を実施します～



**事例** レッドゾーンに該当する箇所を抽出し、対策を実施します。

○足利女子高校前交差点  
 交通事故発生率  
 栃木県内ワースト3位



→ 交差点内で衝突や出会い頭の事故が発生！

○瑞穂野団地入口交差点  
 県内に4箇所しかない死亡事故複数  
 回発生箇所の一つ（H12～15）



→ 重大な事故が事故が発生！

## 通学路歩道整備の推進

**状況** 交通事故によって毎日平均約3.5人の子供が負傷しています。  
 ～児童・生徒の安全、安心のための対策を実施します～

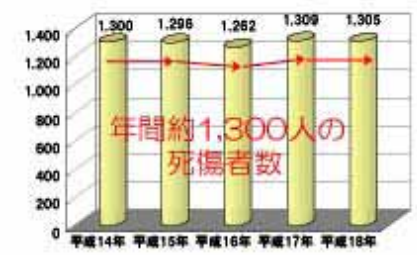


図 子供の死傷者数の推移  
 出典：栃木県警察調べ  
 （対象：幼児・園児、小学生、中学生）



**事例** 「事故の危険性が高い箇所」や「県民からの要望の高い箇所」から緊急度に合わせて対策を実施します。

(国)4号（小山市羽川）交通事故発生確率県内ワースト1位の対策に着手します。



児童通学状況



完成予想図

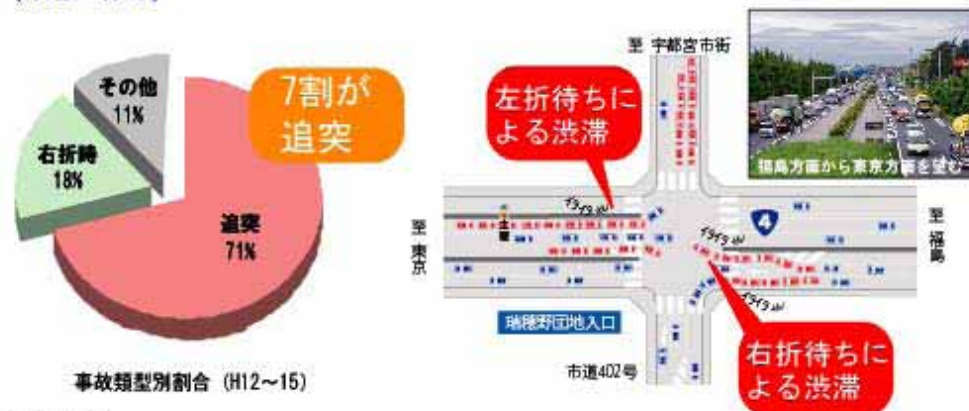


## 2. 平成19年度に重点的に取り組む事業

### 新4号国道 瑞穂野団地入口交差点 (宇都宮市下桑島町)

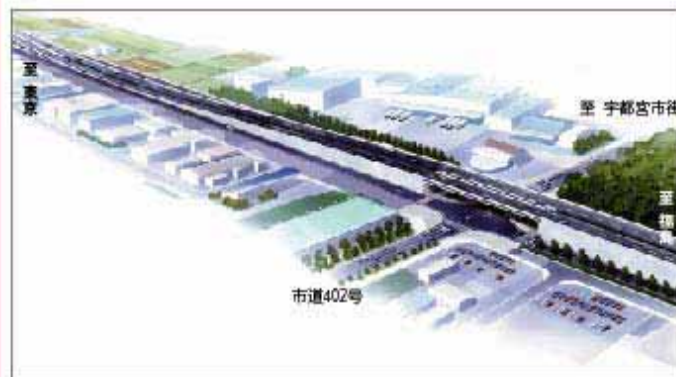
#### ○課題

- ◆レッドゾーンに該当する箇所です。(675.4件/億台km)
- ◆慢性的な渋滞が発生しています。(渋滞損失額 15億円/年)
- ◆全事故の約7割が追突事故で、死亡事故も複数回発生しています。(H12～H15)



#### ○対策

瑞穂野団地入口交差点の立体化 (H19. 6. 30完成予定)



瑞穂野団地入口交差点立体化完成予想図

現在、完成に向け鋭意工事を進めています！



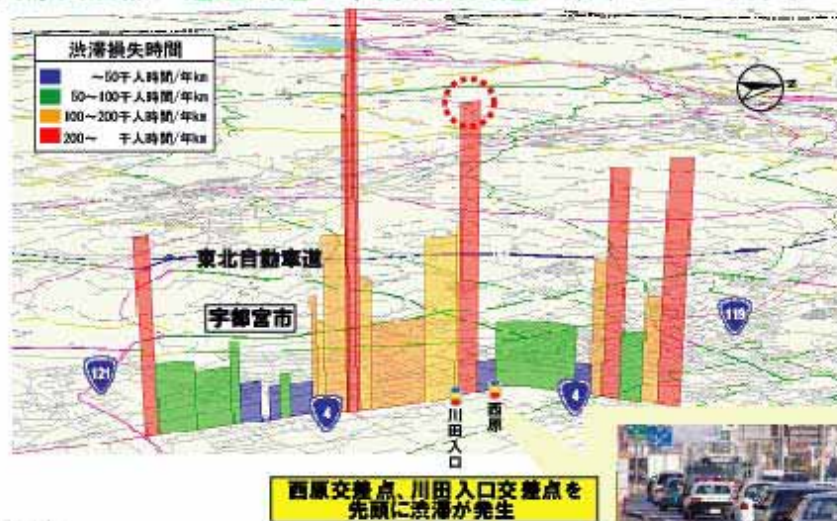
瑞穂野団地入口交差点現在の状況

信号停止機会が無くなる事によって追突事故が減少し、渋滞が緩和します。

### 国道4号 西原交差点 (宇都宮市西原町)

#### ○課題

- ◆西原交差点に通過交通や市街利用交通が集中しています。



#### ○対策

西原交差点改良 (川田入口交差点立体化)



川田入口交差点立体化完成予想図



国道4号の渋滞状況  
(川田入口交差点南→宇都宮市街方向)

現在、完成に向け鋭意工事を進めています！



川田入口交差点現在の状況

交差点の立体化によって交通処理能力が向上し、渋滞が緩和します。



## 2. 平成19年度に重点的に取り組む事業

### 宇都宮向田線 新鬼怒川渡河道路 (宇都宮市平出・板戸工区)

#### ○課題

- ◆柳田大橋付近に交通が集中し、渋滞が発生しています。
- ◆宇都宮向田線の最大渋滞長は1,700mにも及びます。(H17/10栃木県調べ)



野高谷町交差点の渋滞発生状況



道場宮交差点の渋滞発生状況



#### ○対策

##### 新鬼怒川渡河道路の新設



新鬼怒川渡河道路整備イメージ図



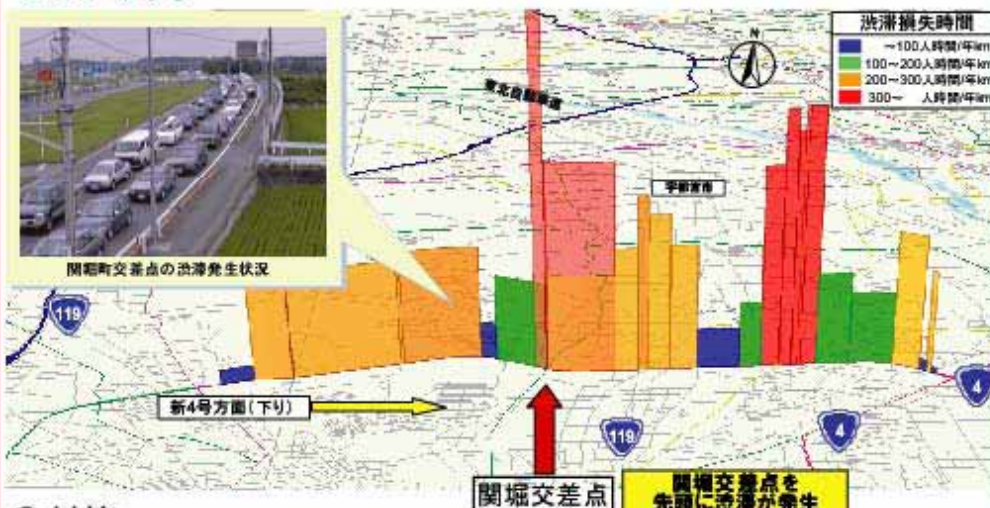
新鬼怒川渡河道路位置図

鬼怒川を渡河する道路が増え、交通が分散する事で渋滞が緩和します。

### 国道119号 宇都宮環状北道路 (宇都宮市関堀町)

#### ○課題

- ◆関堀町交差点を中心に環状道路と放射状道路の交差点で渋滞が発生しています。



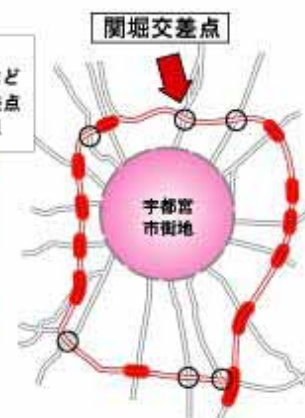
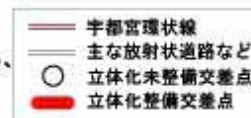
#### ○対策

##### 関堀交差点の立体化

- ◆宇都宮環状線上の主な交差点18個のうち、13個目の立体化になります。



関堀町交差点立体化完成予想図



環状方向と放射方向の車両の動線が分離され、交通の流れがスムーズになります。



### 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	H14現況値	H18現況値	H19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	434箇所	272箇所	27箇所削減 [245箇所]	P7
	【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	1,108km (37%)	1,139km <sup>2</sup> (39%)	4km <sup>2</sup> 拡大 [1,143km <sup>2</sup> (39%)]	P8
	【目標3】 交通事故の抑制	【指標3-1】 通学路歩道整備延長	—	1,104km (66%)	30km推進 [1,134km(67.7%)]	P9
		【指標3-2】 交通死傷事故率	86.9件/億台キロ	85.4件/億台キロ	0.4件/億台キロ削減 [85.0件/億台キロ]	P10
	【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	67箇所	54箇所	8箇所削減 [46箇所]	P11
		【指標4-2】 渋滞損失時間	61.5 百万時間/年	57.6百万時間/年	1.0百万時間/年削減 [56.6百万時間/年]	P12
	【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	—	1,634千人 (82%)	19千人増加 [1,653千人(82%)]	P13
	【目標6】 快適な歩行空間の確保	【指標6】 歩道整備延長	—	1,812km (49.4%)	38km推進 [1,850km(50.5%)]	P14
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	24箇所	27箇所	3箇所拡大 [30箇所]	P16
	【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%	—	1%向上 [約18%]	P17
	【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	74%	1,520千人 (76%)	10千人増加 [1,530千人(76%)]	P18
	【目標10】 首都圏観光の支援	【指標10】 高速IC30分カバー面積	—	2,719km <sup>2</sup>	178km <sup>2</sup> 拡大 [2,897km <sup>2</sup> ]	P19
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%)	52.8km (11.5%)	6.1km推進 [58.9km(12.8%)]	P21
	【目標12】 快適な都市生活の支援 <small>（電線地中化）</small>	【指標12】 市街地内幹線街路の整備率	—	56.5%	0.5%推進 [57.0%]	P22
環境にやさしい道づくり	【目標13】 道路緑化の推進	【指標13】 道路緑化延長	516.1km	520.9km	0.2 km推進 [521.1km]	P23
	【目標14】 沿道環境の改善	【指標14】 NOx排出量	—	16,575t-NOx/年	72t-NOx/年削減 [16,503t-NOx/年]	P24
	【目標15】 地球環境への貢献	【指標15】 CO <sub>2</sub> 排出量	—	443.5万t-CO <sub>2</sub> /年	0.7万t-CO <sub>2</sub> /年削減 [442.8万t-CO <sub>2</sub> /年]	P25

※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。

# 暮らしやすさを支える道づくり

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

### 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

**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**27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**272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

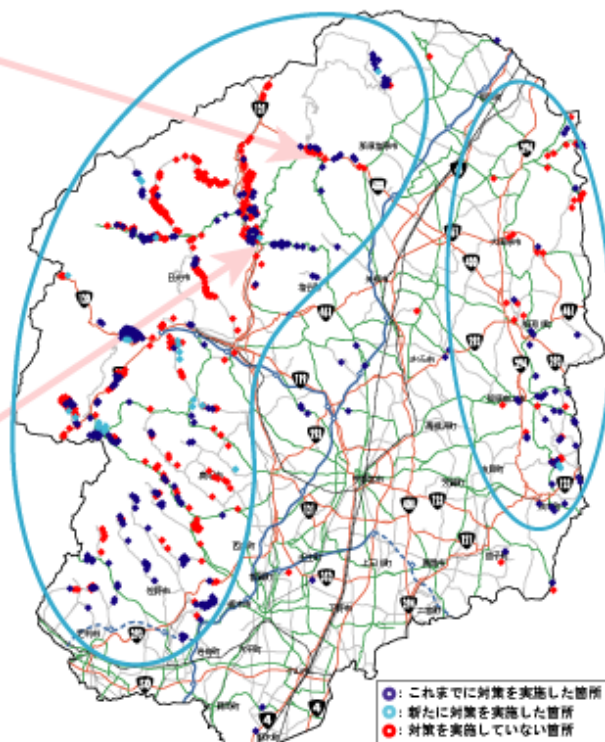


図1-1 道路防災危険箇所位置図

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。



### 県民の声

●生活に必要な道路で、災害時には対応不能になってしまうことのないよう  
地方道の幹線道路の整備をお願いしたい。  
(40歳代 男性)



### 数値目標

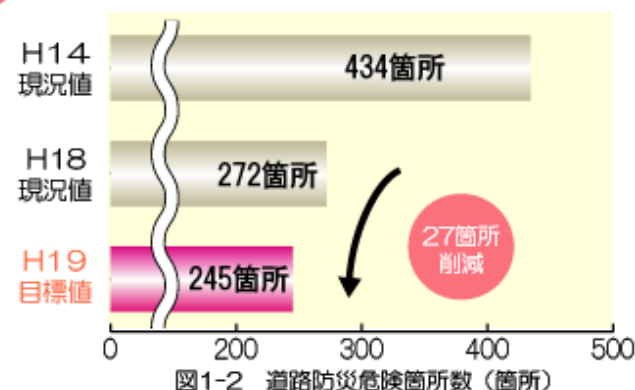


図1-2 道路防災危険箇所数(箇所)



### 今年度実施する主な事業

(国)120号(日光市 湯元):【橋梁補修】  
(国)121号(日光市 五十里):【道路防災】  
(国)400号(那須塩原市 下塩原バイパス):【バイパス整備】  
(主)川俣温泉川治線(日光市 大川築):【道路防災】

(国)一般国道、(主)主要地方道

※ 道路防災危険箇所: 落石や岩石崩壊の対策が必要な箇所

暮らしやすさを支える道づくり

県民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



# 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

宣言▶ 15分以内で2次医療機関へ到達可能な圏域を4km<sup>2</sup>拡大します。



### 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

(一) 下岡本上三川線 (宇都宮市 平出町付近)

対策: 現道拡幅

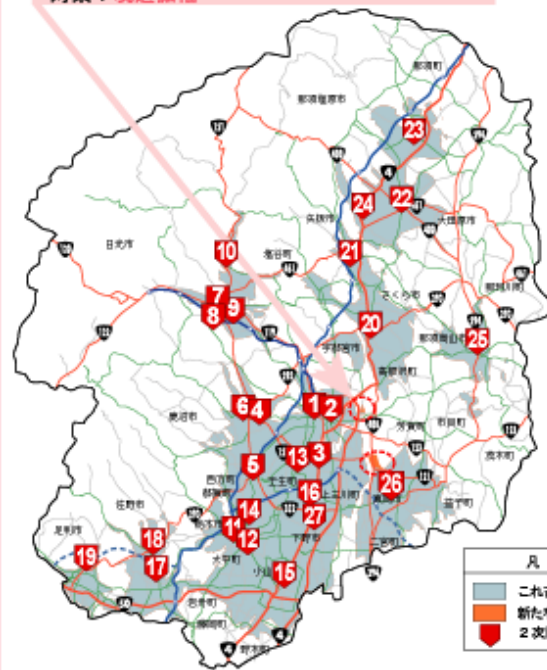


図2-1 2次救急医療機関への15分カバー圏域図

救急時に早く治療を受けられる道路を目指して行きます。

#### TOPICS

■医療機関へのアクセス時間は、もしもの時のリスクに影響します。

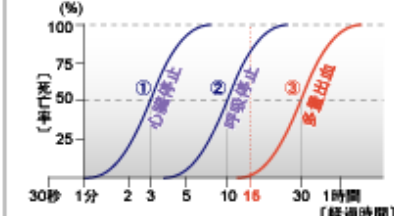


図2-2 カーラーの救命救急曲線※2

- 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	小山市民病院
2	済生会宇都宮病院	16	石橋総合病院
3	宇都宮市立総合病院	17	佐野厚生総合病院
4	上野総合病院	18	栃木県・県南総合病院
5	西方病院	19	足利赤十字病院
6	御前山病院	20	黒須病院
7	森田病院	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	群馬野が丘看護学院
10	群馬医科大学 日吉診療所	24	群馬中央病院
11	下野総合病院	25	群馬南病院
12	下野宇都宮市立総合病院	26	芳賀赤十字病院
13	群馬医科大学 日吉診療所	27	自治医科大学 附属病院
14	とちの木病院		



### 県民の声

●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)



### 数値目標

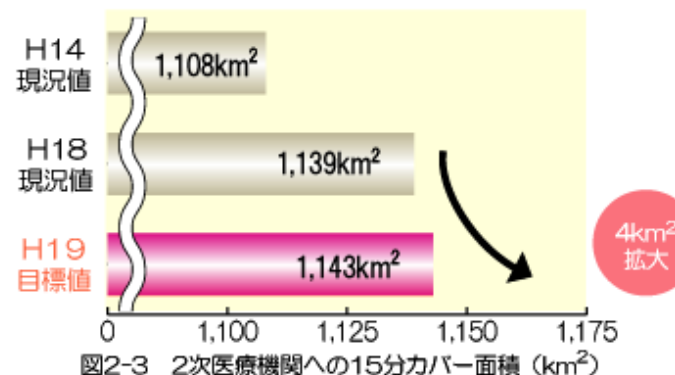


図2-3 2次医療機関への15分カバー面積 (km<sup>2</sup>)



### 今年度実施する主な事業

- (国) 461号 (大田原市 奥沢バイパス):【バイパス整備】
- (主) 栃木二宮線 (下野市・二宮町 大道泉橋):【橋梁新設】
- (一) 矢板塩谷線 (矢板市 高塩、塩谷町 田所):【現道拡幅】
- (一) 下岡本上三川線 (宇都宮市 平出町):【現道拡幅】
- (街) 黒袴迫間線 (佐野市 若松町):【バイパス整備】

(国)一般国道、(主)主要地方道、(一)一般県道、(街)街路

※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、一時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

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

宣言▶ 通学路の歩道整備率※を**68%(1,134km)**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。

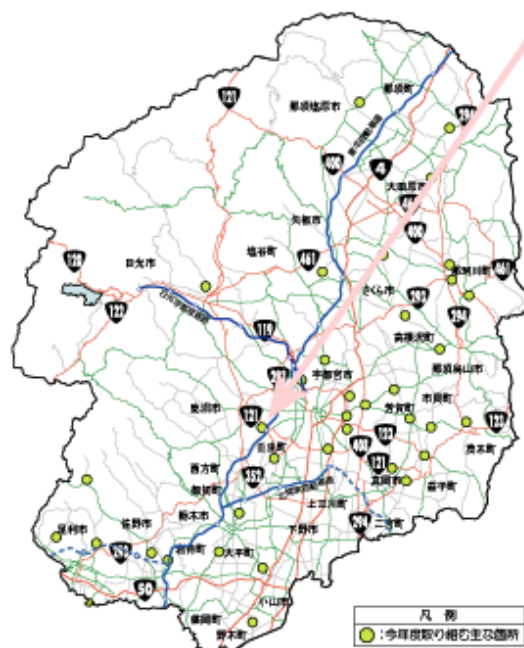


図3-1 平成19年度歩道整備箇所

### 通学路の安全確保に向けた代表箇所

(国) 121号 (鹿沼市 上石川付近)

対策: 歩道新設



### TOPICS

■子供の事故による死傷者の半数以上が歩行中、もしくは自転車乗車中

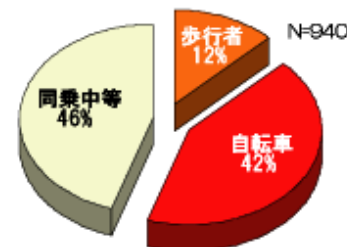


図3-2 子供の死傷者の状況別割合  
出典: 栃木県警察(H19)  
(対象: 小学生、中学生)

児童・生徒の安全に配慮した道路整備を進めます。



### 県民の声

- 自転車通学のときに、狭い道に車が入ってきて危険です。通学路に車が入らないようにするか、自転車や人のための道をつくって下さい。  
(10歳代 女性)
- 学校周辺に歩道は必ず設置してほしい。(30歳代 女性)



### 数値目標

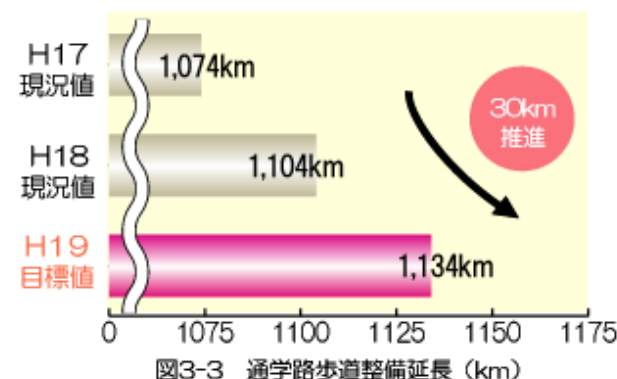


図3-3 通学路歩道整備延長 (km)



### 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 新吉水)
- (主) 矢板那須線 (那須塩原市 戸田)
- (街) 小山南通り (小山市 横倉新田)

(国)一般国道、(主)主要地方道、(街)街路

※ 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

宣言▶ 1億台キロあたりの事故件数を**85.4件→85.0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。

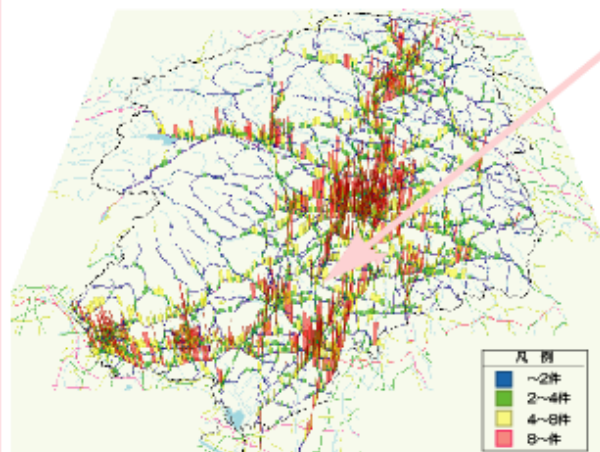


図3-4 栃木県内幹線道路における死傷事故件数  
(平成13~16年)

#### 事故削減に向けた代表箇所

(主) 宇都宮栃木線 (壬生町 本丸付近)

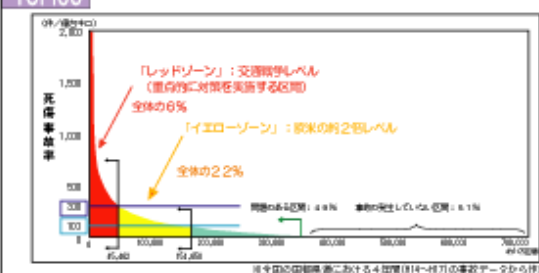
レッドゾーン該当箇所

対策: 交差点改良



#### TOPICS

「レッドゾーン」の考え方を導入し、事故率の高い箇所から重点的に対策を実施していきます。



- 昭和45年の交通事故死者数は**1万7千人**で、「交通戦争」という言葉が使われました。
- その頃、車が1km走る間に平均で**300件**の事故が発生していたことになります。
- また、100件を超える区間(イエローゾーン)を含めた28%の区間に死傷事故の72%が集中しています。
- この区間に集中して対策することで、事故率の低減を目指します。

県民の皆さまが安全で安心できる道路を目指します。



### 県民の声

- 交通量の多い交差点や事故多発箇所の対策(50歳代 男性)
- 小さい子供がいるので、交通事故等が心配です。安全な道づくりを推進してほしい。(30歳代 女性)



### 数値目標

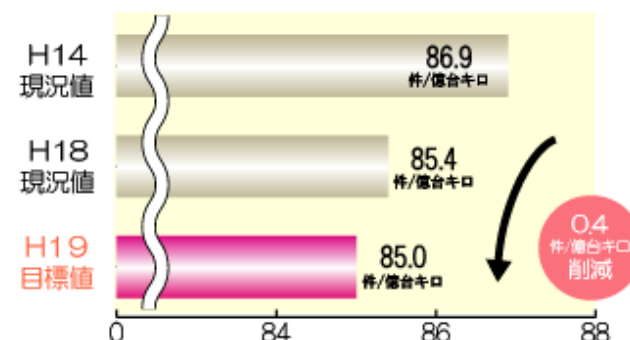


図3-5 交通死傷事故率(件/億台キロ)



### 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):【交差点立体化】
- (国) 4号 (小山市 乙女ほか):【交差点改良】
- (国) 408号 (真岡市・宇都宮市 鬼怒テクノ通り):【バイパス整備】
- (主) 宇都宮栃木線 (壬生町 本丸):【交差点改良】
- (街) 宇都宮水戸線 (宇都宮市 築瀬):【現道拡幅】

(国)一般国道、(主)主要地方道、(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 ※2 走行台キロ=交通量×走行距離



# 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

宣言▶ 8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。

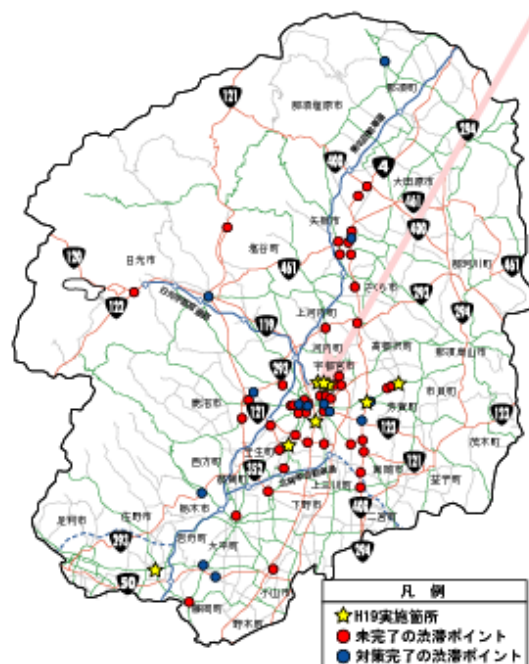


図4-1 主要渋滞ポイント位置図

**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 関堀町)  
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の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110m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

★H19実施箇所

●未完了の渋滞ポイント

●対策完了の渋滞ポイント



### 県民の声

- 常時渋滞する箇所はすばやく対処してほしい。(50歳代 女性)
- 国道と県道及び市道の交差点の右折レーンの確保の推進による交通渋滞の解消に積極的に取り組んでほしい。(50歳代 男性)



### 数値目標

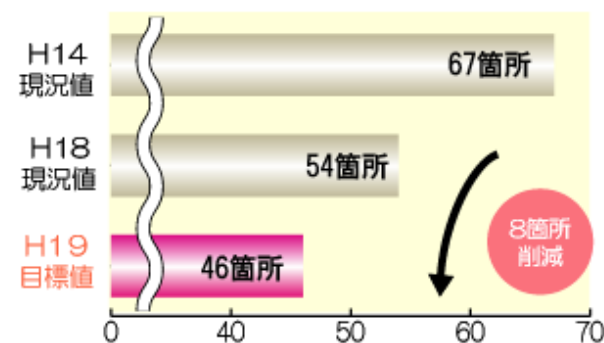


図4-2 主要渋滞ポイント数(箇所)



### 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):【交差点立体化】
- (国) 4号 (宇都宮市 川田入口交差点):【交差点立体化】
- (国) 119号 (宇都宮市 宇都宮環状北道路(関堀)):【交差点立体化】
- (街) 大通り (宇都宮市 一の沢):【現道拡幅】

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。

(国)一般国道、(街)街路

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

# 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)

宣言▶ 渋滞による時間の浪費を**100万時間**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。

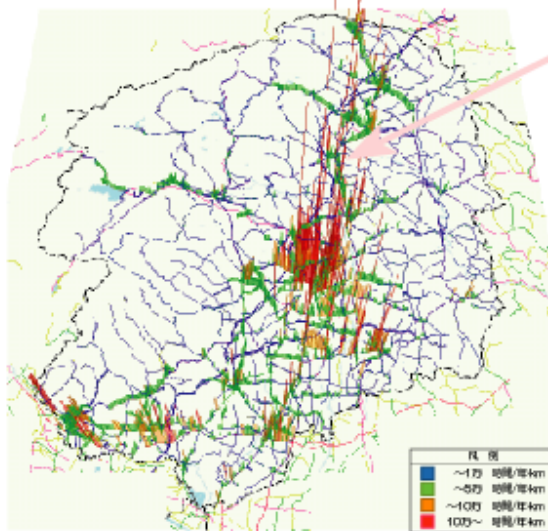


図4-3 渋滞損失時間(平成18年度)

#### 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



#### ※ 渋滞損失時間の定義

渋滞のない道路を自動車で行く場合と、実際の走行時間との差をいいます。



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。

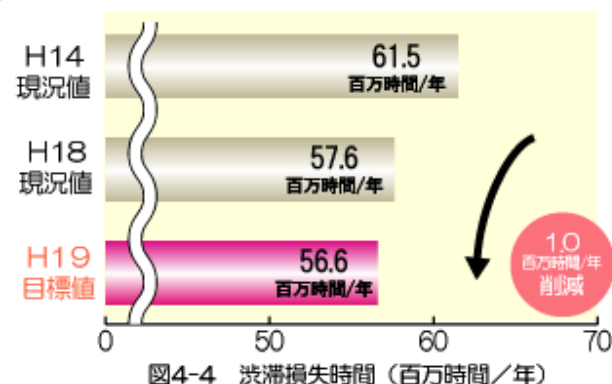


### 県民の声

- 渋滞緩和のため信号をもっとうまく活用してほしい。また、直進、右折車線を上手に活用してほしい。(30歳代 男性)
- 交差点では右折レーンを設置し、車の流れをよくしてほしい。(50歳代 男性)



### 数値目標



### 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):【交差点改良】  
 (主) 宇都宮鹿沼線 (宇都宮市 鶴田・荒針):【現道拡幅】  
 (主) 矢板那須線 (矢板市 矢板バイパス):【バイパス整備】  
 (主) 宇都宮向田線 (宇都宮市 新鬼怒川渡河道路):【橋梁新設】  
 (街) 小山栃木都賀線 (栃木市 平柳町):【バイパス整備】

(国)一般国道、(主)主要地方道、(街)街路

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



# 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

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

宣言▶ 新たに**1万9千人**の方々が日々の生活に時間のゆとりを持てるようになります。



### 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5-1 広域行政圏中心都市等20分カバー圏域図

### 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。

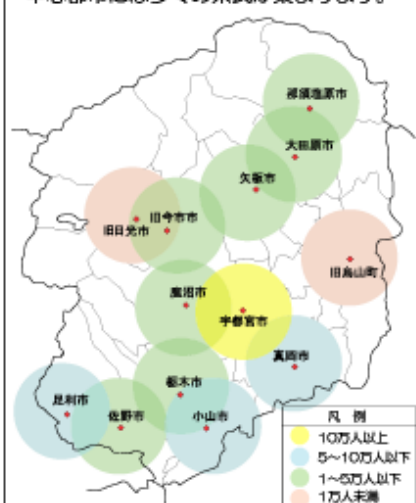


図5-2 買い物客の集中状況

出典:平成16年度地域購買動向調査より作成



### 県民の声

- 道路を造ったことによる人の移動による経済発展を目的として、道路がつくられると良いと思う。(40歳代 女性)
- 地方中心の道路整備を進めるべきである。(60歳代 女性)



### 数値目標

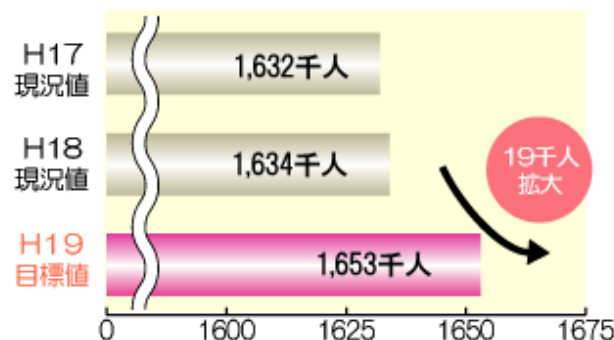


図5-3 広域行政圏中心都市20分カバー人口(千人)



### 今年度実施する主な事業

- (国) 294号(那珂川町・大田原市 小川湯津上バイパス):【バイパス整備】  
 (主) 藤原宇都宮線(宇都宮市 中里):【現道拡幅】  
 (主) 宇都宮烏山線(那須烏山市 高瀬):【バイパス整備】  
 (主) 栃木二宮線(下野市・二宮町 大道泉橋):【橋梁新設】  
 (街) 黒磯那須北線(那須塩原市 上厚崎):【バイパス整備】

(国)一般国道、(主)主要地方道、(街)街路

県民の皆さまの日常生活(通院、買い物、送迎など)に余裕をもたらします。

※ 広域行政圏中心都市20分: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DID(人口集中地区)の平均旅行速度から20分を設定

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

# 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

宣言▶ 安全で安心して歩ける歩道を**38km**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。

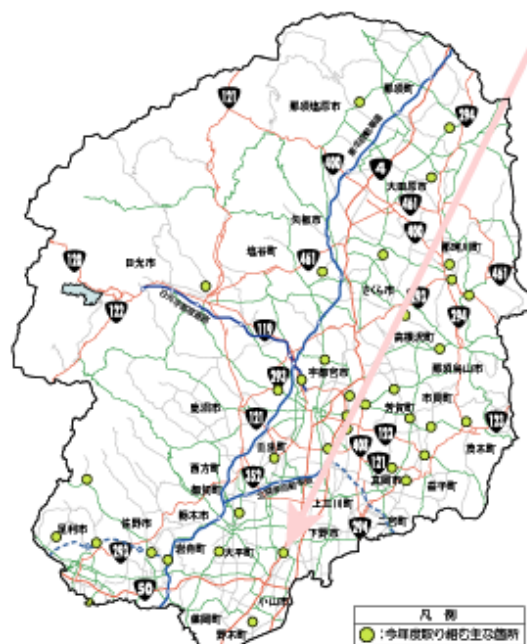


図6-1 平成19年度歩道整備箇所

### 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!

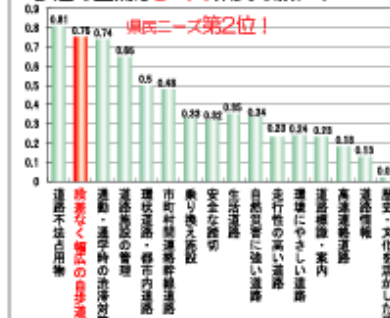


図6-2 道路整備に対する期待  
出典: 栃木県CS調査(H13)より作成

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。



### 県民の声

- 高齢化社会が目の前に迫っているため、歩道の整備と段差解消を行ってほしい。(無回答 男性)
- 家の周りを見ると歩道が狭く危ない箇所もあります。お年寄りが安心して歩ける歩道を考えてほしいです。(50歳代 女性)
- 歩道を優先的にこれからは作っていただきたい。(30歳代 女性)



### 数値目標

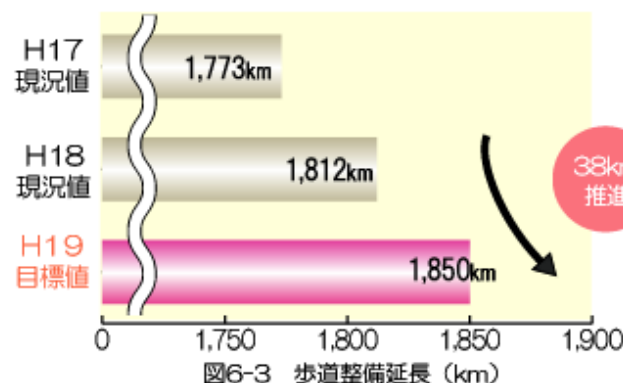


図6-3 歩道整備延長 (km)



### 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)
- (街) 栗の宮喜沢線 (小山市 宮本町)

(国)一般国道、(一)一般県道、(街)街路

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



# 県土の活力を高める道づくり

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

目標7

県内産業の競争力強化

指標7

高速IC15分到着工業団地数

…県の主要な産業である製造業の国内・国際競争力を支援するため、高速道路インターチェンジへのアクセス性を示す指標

目標8

高速道路の利用向上

指標8

自動車専用道路分担率

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

目標9

県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

…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、「県土60分構想」の実現を示す指標

目標10

首都圏観光の支援

指標10

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

## 指標7 高速IC15分到着工業団地※数

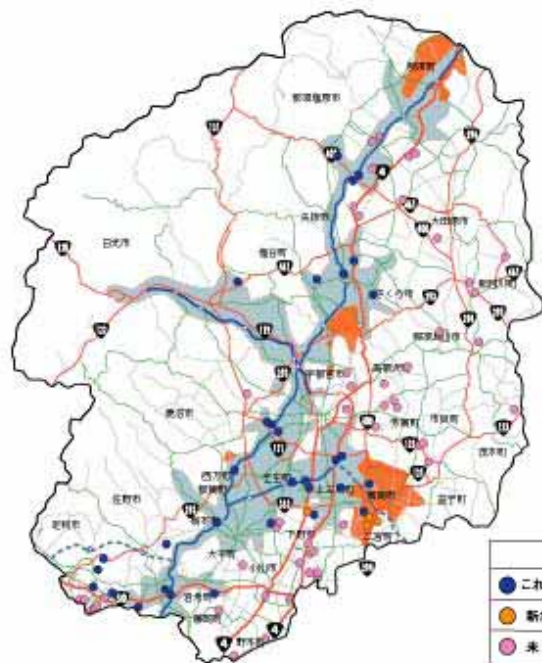
指標算出の考え方: 高速道路のICから15分で到着できる工業団地の数

宣言▶ 県内産業の競争力強化に向けて、ICから15分で新たに**3箇所**の工業団地に行けるようにします。



## 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。



## TOPICS

■新規に立地する工場は、高速ICから近い場所に立地することを望んでいます。

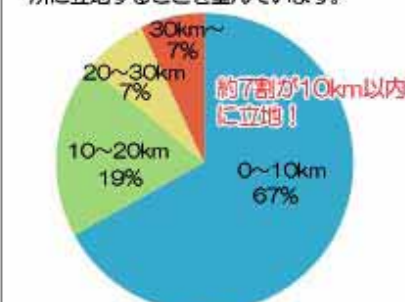


図7-2 新規に立地した工場の高速ICからの距離帯別の割合

出典: NEAR高速道路と地域社会

凡	例
● これまでの到達箇所	■ これまでの到達エリア
○ 新たな到達箇所	■ 新たな到達エリア
○ 未到達箇所	

図7-1 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。



## 県民の声

●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

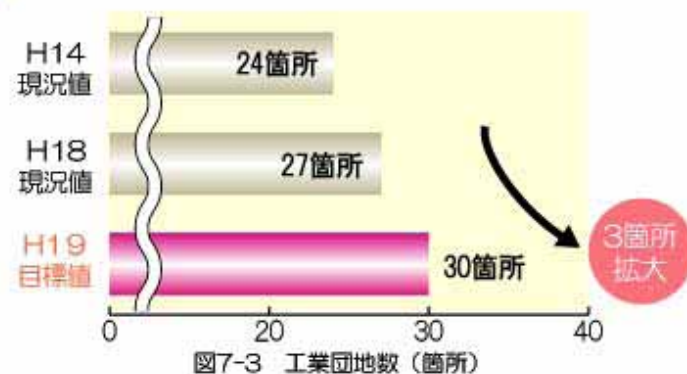


図7-3 工業団地数 (箇所)



## 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):【道路新設】
  - (国) 408号 (真岡市・宇都宮市 鬼怒テクノ通り):【バイパス整備】
  - (一) 飛駒足利線 (足利市 名草下):【バイパス整備】
  - (一) 田沼インター線 (佐野市 (仮)田沼IC):【道路新設】
  - (街) 片岡西通り (矢板市 片岡):【バイパス整備】

(国)一般国道、(一)一般県道、(街)街路

※ 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<sup>※1</sup>

指標算出の考え方：自専道等<sup>※2</sup>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の利用率を**1%**高めます。

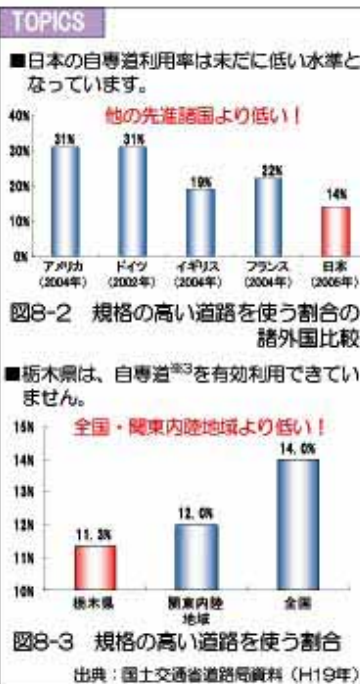


### 現状の課題と解決に向けた取り組み

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8-1 栃木県内の高規格道路ネットワーク

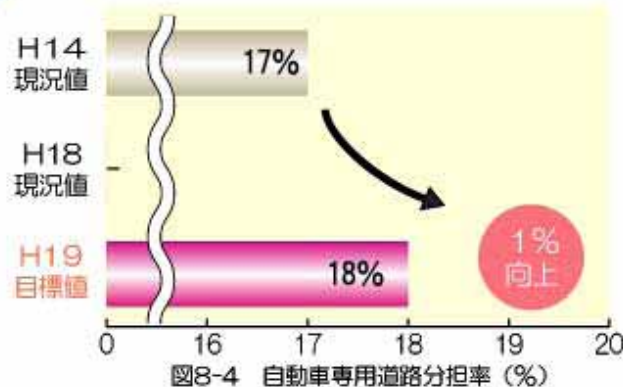


### 県民の声

- 私たちの地域にとって、今最も完成が待ちどおしいのは北関東道路です。（20歳代 女性）
- 北関東自動車道を早急に開発してほしい。（20歳代 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)：【バイパス整備】  
 (主) 大田原高林線 (那須塩原市 (仮) 黒磯IC)  
 東北自動車道 上河内スマートIC、那須高原スマートIC

県民のみなさまの生活空間の安全性を向上させます。

※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、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

※3 自専道：東北縦貫自動車道、北関東自動車道、日光宇都宮道路を対象

(国)一般国道、(主)主要地方道

# 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**1万人**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9-1 宇都宮市街地への60分カバー圏域図

### 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8万人以上の通勤・通学者が集まっています。



図9-2 通勤・通学者の集中状況  
出典: 国勢調査 (H17) より作成

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。



### 県民の声

●地方にとって道路問題は大きく生活を左右するものです。過疎化の進行や市町村合併の弊害も、そこに関係してきます。地方に必要な道路の建設を進めてください。(30歳代 女性)



### 数値目標

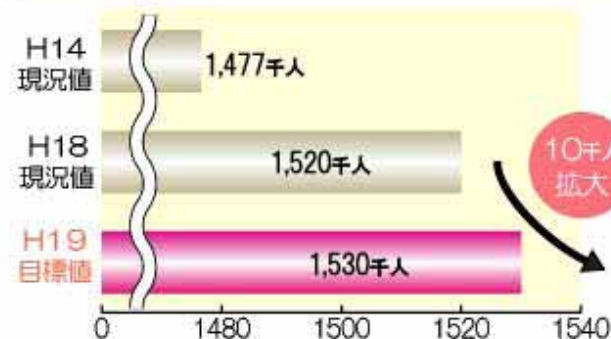


図9-3 県都宇都宮への60分カバー人口 (千人)



### 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):【バイパス整備】  
(主) 藤原宇都宮線 (宇都宮市 田原):【バイパス整備】  
(主) 宇都宮茂木線 (芳賀町・市貝町 芳賀市貝バイパス):【バイパス整備】  
東北自動車道 上河内スマートIC、那須高原スマート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

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、**178km<sup>2</sup>**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10-1 高速ICからの30分カバー圏域図

### 観光地へのアクセス性向上に向けた代表箇所

(主) 大田原高林線 (那須塩原市 (仮) 黒磯IC)

対策: インターチェンジ新設

(主) 主要地方道



### TOPICS

■ 益子地方が近くなります！

益子は国や県が指定する文化財を多数有し、春と秋開催される益子焼の陶器市に計50万人が来場する観光地です。



西明寺三聖塔 (国指定有形文化財)



益子焼陶器市の様子

出典: 益子観光協会HP

首都圏・県内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。



### 県民の声

● 観光を盛んにするため、アクセス道路の整備。(30歳代 男性)



### 数値目標

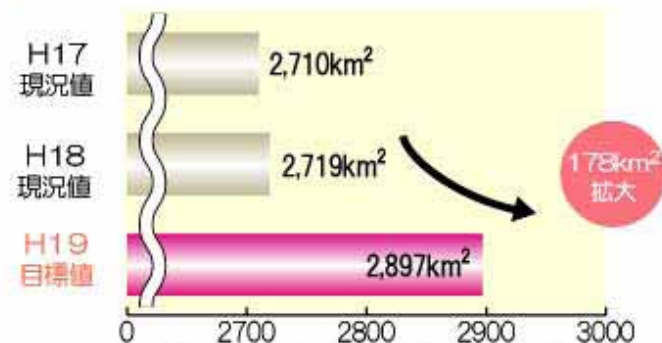


図10-2 高速IC30分カバー面積 (km<sup>2</sup>)



### 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) 400号 (那須塩原市 下塩原バイパス):【バイパス整備】

(主) 大田原高林線 (那須塩原市 (仮) 黒磯IC)

(主) 那須西郷線 (那須町 大深堀):【バイパス整備】

東北自動車道 上河内スマートIC、那須高原スマート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

…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

## 目標12 快適な都市生活の支援

新たな目標

指標12

### 都市計画道路整備率

…機能的で暮らしやすい都市を形成する道づくりを目指すため、都市の基盤施設である都市計画道路の整備状況を示す指標

# 環境にやさしい道づくり

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

## 目標13 道路緑化の推進

指標13

### 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14 沿道環境の改善

指標14

### NOX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15 地球環境への貢献

指標15

### 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1 電線類の地中化推進

## 指標1 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6.1km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、災害に強く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11-1 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11-2 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

	被災率 <sup>※</sup>	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

出典：NTT資料



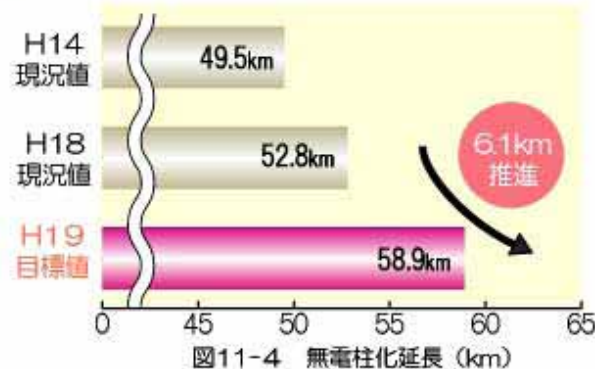
図11-3 阪神大震災で倒壊した電柱

出典：国土交通省HP

### 県民の声

●道路(狭い生活道路)に電柱を建てさせ、幅員が極端に狭くなっているところがある(40歳代 男性)

### 数値目標



### 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) 小山結城線 (小山市 本郷町)
- (街) 栗の宮喜沢線 (小山市 宮本町)
- (街) 駅前東口線 (真岡市 田町)

(国)一般国道、(街)街路

# 目標12 快適な都市生活の支援

## 指標2 市街地内幹線街路の整備率

新規指標

指標算出の考え方: 市街化区域内等において、都市計画決定済みの幹線となる道路の整備率

宣言▶ 市街地内幹線街路の整備率を0.5%上昇させます。



### 現状の課題と解決に向けた取り組み

都市の基盤施設である都市計画道路を整備して機能的で暮らしやすい都市を目指します。

#### ■都市計画道路とは…

業務、流通等の円滑な交通を確保するばかりでなく、都市の骨格、都市の防災空間、都市景観形成など多目的空間として利用するための道路です。

#### ■都市計画道路のメニュー

##### ①道路改築

快適で安全なまちづくりのために、都市計画道路を整備します。



3-2-101 大通り(宇都宮市)

##### ②踏切切除

鉄道による地域分断の解消のため、鉄道を立体化し、交通渋滞を解消します。



3-3-2 佐野田沿線 佐野市大橋町

##### ③交通結節点

駅利用者が快適に利用できるよう、駅前広場等を整備します。



小金井駅前広場(西口)

##### ④電線共同溝

電線類を地下に収用することにより、防災機能を高め、快適な歩行空間を確保します。



3-5-3 宇都宮街道(那須烏山市中央)

#### TOPICS

■とちぎの都市計画道路整備率は約5割。

都市内(市街化区域・周辺区域)の幹線街路 (単位:km) H18.3.31現在

	栃木県	全国
都市計画道路延長 (km)	1,021.83	47,531.85
改良済延長 (km)	576.97	28,810.54
改良済延長率 (%)	56.46	60.61
改良密度 (km/km <sup>2</sup> )	1.85	1.85

(H18都市計画年報(国土交通省))

機能的で暮らしやすい都市の形成を目指します。



### 県民の声

●生活者が便利になるような道路を作ってほしい。

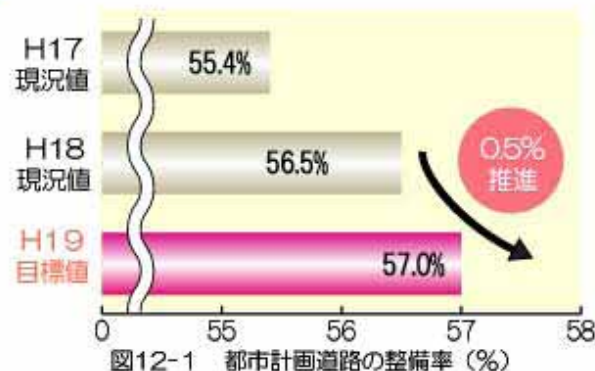
(40歳代 女性)

●地方部では、周辺幹線道路の整備を優先的に進めるべき。

(20歳代 男性)



### 数値目標



### 今年度実施する主な事業

- (街) 鹿沼宇都宮線 (宇都宮市 下栗町):【バイパス整備】
- (街) 小山結城線 (小山市 陸橋):【現道拡幅】
- (街) 間々田北通り (小山市 間々田):【バイパス整備】
- (街) 前橋水戸線 (足利市 八柄):【バイパス整備】
- (街) 東大通り線 (さくら市 横町):【バイパス整備】

(街) 街路



# 目標13 道路緑化の推進

## 指標13 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0.2km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ま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13-1 道路のみどりの働き

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。

半数以上が不満側の回答



図13-2 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(H19)

癒しとうま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13-3 緩衝緑地帯の設置



図13-4 エコロード



### 県民の声

●歩道に並木をたくさん植えてほしいです。景観も良くなるし都市のCO2削減になると思います。(20歳代 女性)



### 数値目標



図13-5 道路緑化延長(km)



### 今年度実施する主な事業

(街) 葉鹿橋熊野線 (足利市 葉鹿町):【バイパス整備】

※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

# 目標14 沿道環境の改善

## 指標4 NO<sub>x</sub>排出量

指標算出の考え方: NO<sub>x</sub>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<sub>x</sub>(窒素酸化物)を約**72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<sub>x</sub>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。



#### TOPICS

#### ■ピーク時に、環境基準を上回るNO<sub>x</sub>排出量

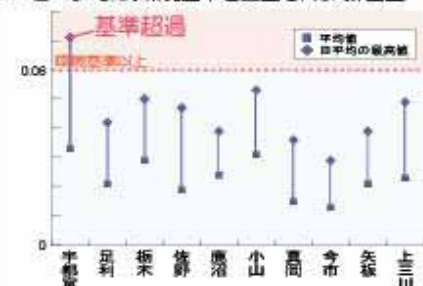


図14-1 測定局別NO<sub>x</sub>排出量

出典: 栃木県大気汚染常時監視測定結果報告書 (平成16年度)

#### ■旅行速度が向上すれば、NO<sub>x</sub>排出量は減少します。

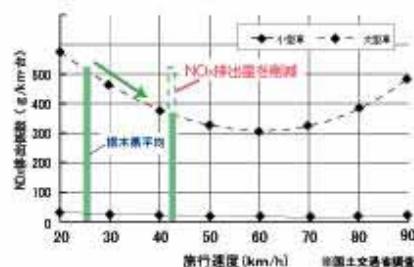


図14-2 旅行速度とNO<sub>x</sub>排出量の関係

※国土交通省調査

沿道環境を改善し、住みよいまちを形成していきます。



### 県民の声

●国道4号に住んでいますが、排気ガスがくさいので風向きによって窓をあけられません。排気ガスの削減を考えて欲しいと思います。  
(30歳代 女性)



### 数値目標

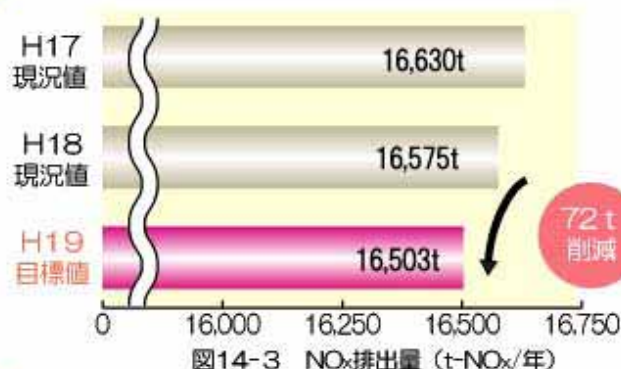


図14-3 NO<sub>x</sub>排出量 (t-NO<sub>x</sub>/年)



### 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(関堀)):【交差点立体化】
- (国) 408号 (真岡市・宇都宮市 鬼怒テクノ通り):【バイパス整備】
- (主) 宇都宮向田線 (宇都宮市 新鬼怒川渡河道路):【橋梁新設】
- (主) 藤原宇都宮線 (宇都宮市 田原):【バイパス整備】

(国)一般国道、(主)主要地方道



# 目標15 地球環境への貢献

指標15 CO<sub>2</sub>排出量 指標算出の考え方: CO<sub>2</sub>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、CO<sub>2</sub>(二酸化炭素)排出量を約**0.7万トン**削減します。



## 現状の課題と解決に向けた取り組み

CO<sub>2</sub>排出量を減少させるため、CO<sub>2</sub>削減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15-1 CO<sub>2</sub>削減アクションプログラム箇所  
出典:国土交通省資料

### CO<sub>2</sub>削減アクションプログラム

運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量の大半を占める、自動車交通による排出量の削減のために、体系的かつ着実に道路事業を進めるプログラムです。

※CO<sub>2</sub>総排出量のうち、運輸部門の排出量は21%、その約9割が自動車からの排出量

### ○主なメニュー

- 1) 主要渋滞ポイント対策
- 2) 環状道路整備
- 3) ITSの活用促進
- 4) 道路緑化の推進 など

→ 2010年度に約800万t-CO<sub>2</sub>/年のCO<sub>2</sub>排出量削減を目標設定しています。  
出典:国土交通省資料

### TOPICS

#### CO<sub>2</sub>削減のイメージ図



図15-2 CO<sub>2</sub>削減のイメージ図

地球環境と自動車交通が共存できる社会を目指します。



## 県民の声

●幹線道路については、立体交差等により、無信号化を推進し、車の流れをスムーズにし、CO<sub>2</sub>の削減等の環境改善を図ってほしい。

(50歳代 男性)



## 数値目標

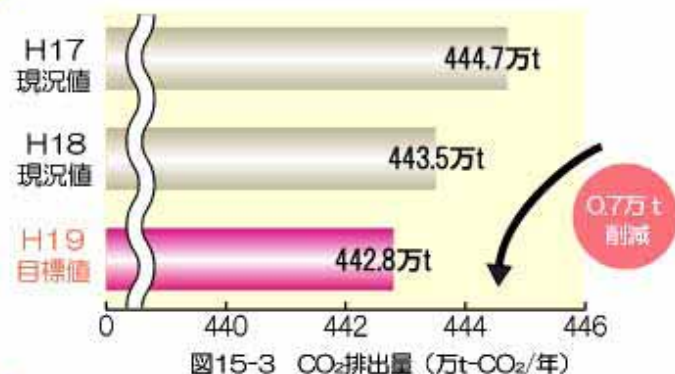


図15-3 CO<sub>2</sub>排出量 (万t-CO<sub>2</sub>/年)



## 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(関堀)):【交差点立体化】
- (国) 408号 (真岡市・宇都宮市 鬼怒テクノ通り):【バイパス整備】
- (主) 宇都宮向田線 (宇都宮市 新鬼怒川渡河道路):【橋梁新設】
- (主) 藤原宇都宮線 (宇都宮市 田原):【バイパス整備】

(国)一般国道、(主)主要地方道

## 4. 用語解説

### 【あ行】

#### ◆エコロード

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

### 【か行】

#### ◆業績計画書

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

#### ◆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

#### ◆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ういう状態にしたいのか、県民に対しどういう成果を提供したいのかという意図を数値化した指標。



## 4. 用語解説

### 【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。

#### ◆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

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

#### ◆道路防災危険箇所

落石や岩石崩壊の対策が必要な箇所。

#### ◆栃木県道路協議会

県内における道路施策等に関する検討、幹線道路に関する計画・調整、並びに道路行政に関する啓発活動等を行う目的で、国土交通省関東地方整備局、栃木県、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 計画課

〒312-0931 栃木県宇都宮市平松町504

TEL (028)638-2223

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

E-mail [ukoku\\_hp@ktr.mlit.go.jp](mailto:ukoku_hp@ktr.mlit.go.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㈱関東支社により構成される組織です。

### 栃木県 県土整備部 交通政策課

〒320-8501 栃木県宇都宮市塙田1-1-20

TEL (028)623-2409

URL <http://www.pref.tochigi.jp/index.html>

E-mail [kotsu@pref.tochigi.jp](mailto:kotsu@pref.tochigi.jp)