

平成18年度

# とちぎの道 達成度報告書

活力と美しさに満ちた郷土“とちぎ”を目指して



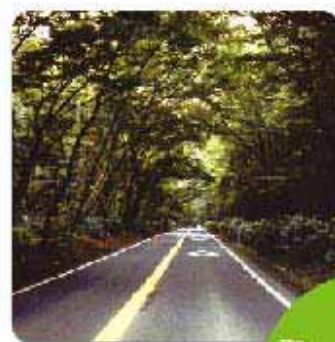
暮らしやすさを  
支える道づくり



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



平成18年度

# 達成度報告書 - CONTENTS -

1. 達成度報告書の概要	1
2. 平成18年度の達成度評価	2
■ 1 道路利用時の危険性改善	3
■ 2 高度な救急医療施設へのアクセス性向上	4
■ 3 交通事故の抑制	5
■ 4 自動車交通の円滑化	8
■ 5 県内主要都市へのアクセス性向上	11
■ 6 快適な歩行空間の確保	13
※ ■ 9 県都宇都宮へのアクセス性向上	14
■ 10 首都圏観光の支援	16
■ 11 電線類の地中化推進	18
■ 12 道路緑化の推進	20
■ 13 沿道環境の改善	21
■ 14 地球環境への貢献	22
3. 今後の課題	23
4. 栃木県内の平成18年度主な供用箇所	24
5. 栃木県内における道路整備の事業費	25
6. 用語の解説	26

※ 目標7は、目標が現状維持であったため掲載していません。  
目標8は、H18目標値を設定していないため掲載していません。



# 1. 平成18年度とちぎの道「達成度報告書」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。



## 平成18年度「達成度報告書」

**MEMO** 平成18年度「達成度報告書」は、昨年度作成した平成18年度業績計画書にて設定した業績目標の達成状況及び評価結果を取りまとめたものです。評価より得られた課題を平成19年度業績計画に反映させ、県民の皆様の安全で快適な暮らしにつなげていきます。

### ■平成18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 道路緑化の推進
- ⑬ 沿道環境の改善
- ⑭ 地球環境への貢献



## 2. 平成18年度の達成度評価

道づくりの方向性	成果目標	成果指標	H17現況値	H18目標値※1	H18実績値※2	目標達成状況	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]	33箇所削減 [272箇所]	達成	P3
	【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 <sup>2</sup> (39%)	6km <sup>2</sup> 拡大 [1,135km <sup>2</sup> (39%)]	10km <sup>2</sup> 拡大 [1,139km <sup>2</sup> (39%)]	達成	P4
	【目標3】 交通事故の抑制	【指標3-1】 通学路歩道整備延長	1,074km (64%)	22km推進 [1,096km(65%)]	30km推進 [1,104km(66%)]	達成	P5
		【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]	0.2件/億台キロ削減 [85.4件/億台キロ]	達成	P6
	【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]	3箇所削減 [54箇所]	達成	P8
		【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]	0.2百万時間/年削減 [57.6百万時間/年]	達成	P9
	【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%)]	2千人増加 [1,634千人(82%)]	達成	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%)]	39km推進 [1,812km(49%)]	達成	P13
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]	現状維持 [27箇所]	—※3	—
	【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]	—	—※4	—
	【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	1,519千人(76%)	1千人拡大 [1,520千人(76%)]	1千人増加 [1,520千人(76%)]	達成	P14
	【目標10】 首都圏観光の支援	【指標10】 高速IC30分カバー面積	2,710km <sup>2</sup>	9km <sup>2</sup> 拡大 [2,719km <sup>2</sup> ]	9km <sup>2</sup> 拡大 [2,719km <sup>2</sup> ]	達成	P16
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%)]	3.3km推進 [52.8km(12%)]	概ね達成	P18
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]	0.9km推進 [520.9km]	達成	P20
	【目標13】 沿道環境の改善	【指標13】 NO <sub>x</sub> 排出量	16,625t-NO <sub>x</sub> /年	55t-NO <sub>x</sub> /年削減 [16,570t-NO <sub>x</sub> /年]	50t-NO <sub>x</sub> /年削減 [16,575t-NO <sub>x</sub> /年]	概ね達成	P21
	【目標14】 地球環境への貢献	【指標14】 CO <sub>2</sub> 排出量	444.7万t-CO <sub>2</sub> /年	1.5万t-CO <sub>2</sub> /年削減 [443.2万t-CO <sub>2</sub> /年]	1.2万t-CO <sub>2</sub> /年削減 [443.5万t-CO <sub>2</sub> /年]	概ね達成	P22

※1 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。

※2 上段は平成18年度に達成した指標値の変化量、下段〔 〕内は平成17年度の指標値を示します。

※3 【指標7】 高速15分到着工業団地数は、目標が現状維持であったため達成度は評価していません。

※4 【指標8】 自動車専用道路分担率は、H18目標値を設定していないためH18目標値及び実績値は算出していません。



# 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

指標の考え方 道路防災危険箇所数=道路防災点検における要対策箇所のうち対策未実施の箇所数

達成状況 ▶ 災害により交通の流れに障害を与えるおそれのある箇所が**33箇所**解消しました。

目標達成



### 平成18年度の取り組みと成果

日光・鹿沼地域等の山間部を中心に落石や岩石崩壊などによる交通遮断対策を実施しました。

#### 平成18年度 事業実施箇所



(一) 黒磯田島線 (那須塩原市)



(主) 鹿沼足尾線 (鹿沼市加戸)



(一) 作原上町線 (佐野市小日向)  
(主) 主要地方道、(一) 一般県道

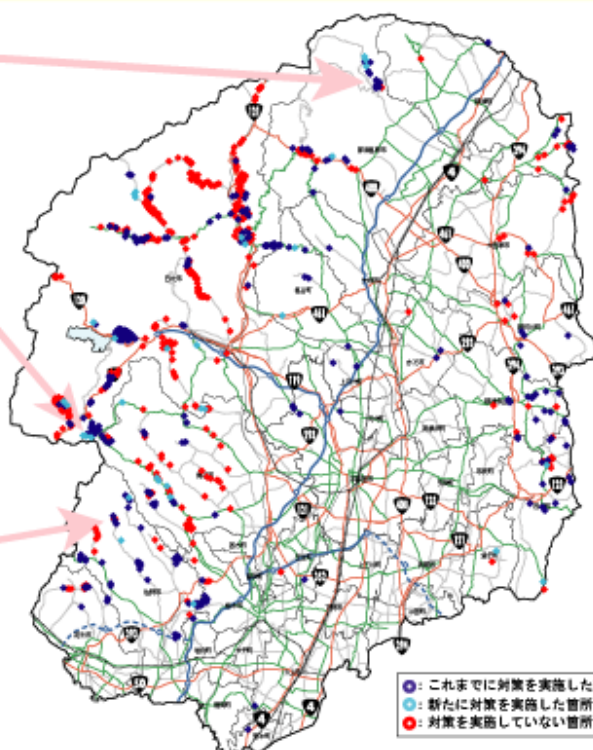


図1-1 栃木県内の道路防災危険箇所



### 達成度の評価

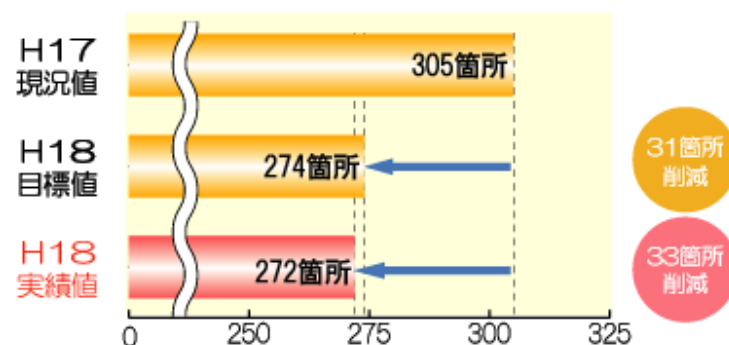


図1-2 道路防災危険箇所数 (箇所)



### 今後の取り組み

#### ●事業方針

今後も残された落石や岩石崩壊などによる交通遮断箇所への対策を実施し、県民の皆さまの安全確保に努めます。

#### ●県民の皆さまから寄せられたご意見

○車がすれ違えない道路が多く、災害・救急時が不安です。  
生活道路にも目を向けて欲しいと思います。

(40歳代 女性)

○自宅への道路が1本であり、災害時不安を感じる。

(50歳代 男性)

引き続き落石や岩石崩壊による交通の流れへの障害を減らしていきます。

※ 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

指標の考え方 2次医療機関への15分カバー面積=2次医療機関15分カバー圏内における可住地面積

達成状況 ▶ 15分以内で2次医療機関へ到達可能な圏域を10km<sup>2</sup>拡大しました。

目標達成



#### 平成18年度の取り組みと成果

救急医療施設に迅速に到達できるようにバイパス等の整備を実施しました。

表2-1 栃木県内2次医療機関一覧

No	病院名	No	病院名
1	国立栃木病院	16	小山市民病院
2	済生会宇都宮南院	18	石橋総合病院
3	宇都宮社会保険病院	17	佐野厚生総合病院
4	上都賀総合病院	18	栃木県・県南総合病院
5	西方病院	19	足利赤十字病院
6	御膳山病院	20	黒沢病院
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	那須野が原総合病院
10	宇都宮医科大学 日野院	24	那須中央病院
11	下都賀総合病院	25	那須南病院
12	下都賀都市圏会病院	26	芳賀赤十字病院
13	宇都宮医科大学南院	27	自治医科大学附属病院
14	とちの木病院		

大田原市 4km<sup>2</sup>拡大  
高根沢町 2km<sup>2</sup>拡大  
塩谷町 4km<sup>2</sup>拡大

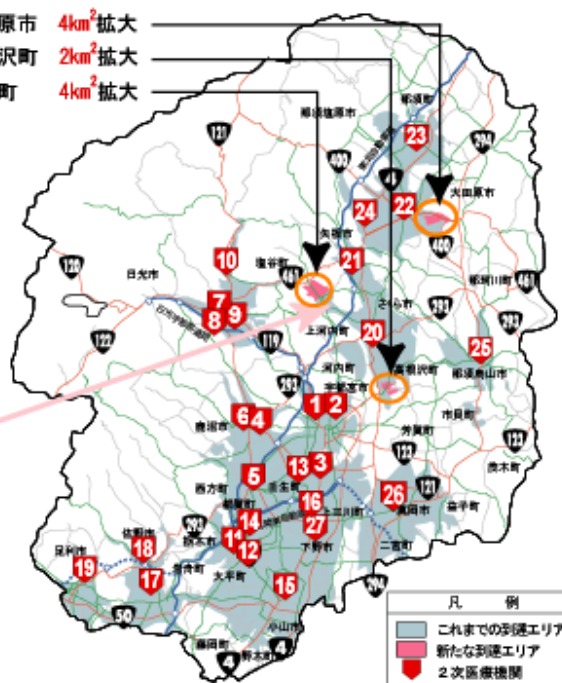


図2-1 2次救急医療機関への15分カバー圏域図

#### 新たな到達エリア

■カバー圏拡大に影響を与えた事業



(一) 矢板塩谷線(矢板市高塩)

(二) 一般国道

引き続き救急時に早く病院に到達できる道路整備を進めます。



#### 達成度の評価

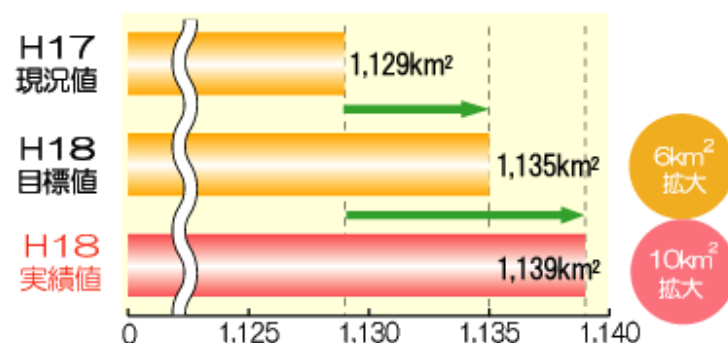


図2-2 2次医療機関への15分カバー面積 (km<sup>2</sup>)



#### 今後の取り組み

##### ●事業方針

より多くの方々が安心して生活できるよう、救急医療施設へ迅速に到達できる道路整備を進めます。

##### ●県民の皆さまから寄せられたご意見

〇2次医療機関に15分で到着するというのは、どの県民にも保たれるべきである。(40歳代 女性)

〇月に一度病院に通っているが、不便である。何とかしてほしい。(50歳代 女性)



# 目標3 交通事故の抑制

## 指標3-1 通学路歩道整備延長

指標の考え方 通学路において歩道が整備されている延長

達成状況 ▶ 通学路の歩道整備率※を66%(1,104km)まで高めました。

目標  
達成



### 平成18年度の取り組みと成果

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）を実施しました。

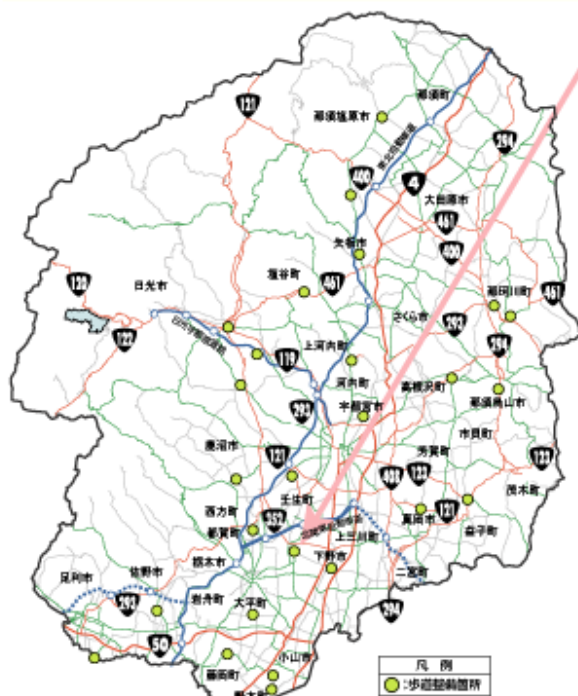


図3-1 平成18年度通学路歩道整備箇所

### 平成18年度 事業実施箇所

整備前



整備後



(一) 笹原王生線 (王生町駅東町)

(二) 一般県道



### 達成度の評価

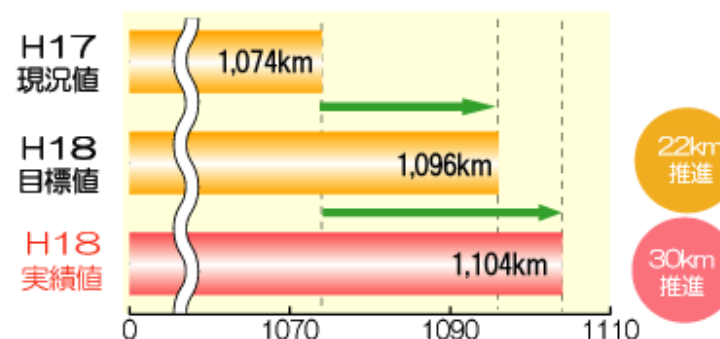


図3-2 通学路歩道整備延長 (km)



### 今後の取り組み

#### ●事業方針

引き続き児童・生徒の安全に配慮した道路整備を進めていきます。

#### ●県民の皆さまから寄せられたご意見

○通学路確保の為、歩道の整備をお願い致します。

(70歳代以上 女性)

○息子の通う小学校の通学路のうち、半分が歩道がありません。早急に改善を望みます。

(40歳代 女性)

引き続き児童・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

指標の考え方 交通死傷事故率=死傷事故件数/自動車走行台キロ※2

達成状況 ▶ 1億台キロあたりの死傷事故件数が85.6件→85.4件に減少しました。

目標達成



### 平成18年度の取り組みと成果

事故のない安全で走りやすい道を実現するために、バイパス整備・現道拡幅を行いました。

#### ■交通事故件数・交通事故死者数が減少

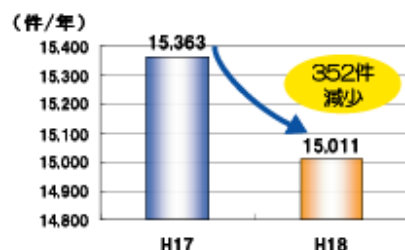


図3-3 交通死傷事故発生件数  
出典: 栃木県警察調べ(H18)

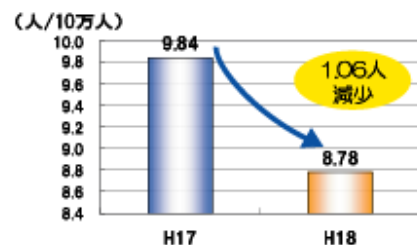


図3-4 10万人当たりの交通事故死者数  
出典: 栃木県警察調べ(H18)

#### ■栃木県の交通事故死者数は全国ワースト3位

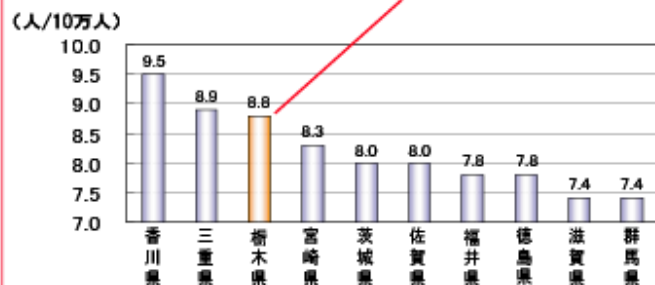


図3-5 10万人当たりの交通事故死者数(ワースト10県)  
出典: 栃木県警察調べ(H18)

平成17年は  
全国ワースト1位でした。

交通死全国ワースト1位



出典: 下野新聞(H18.1.5)

これからもバイパス整備・現道拡幅にて交通事故死者数の抑制に努めます。



### 達成度の評価

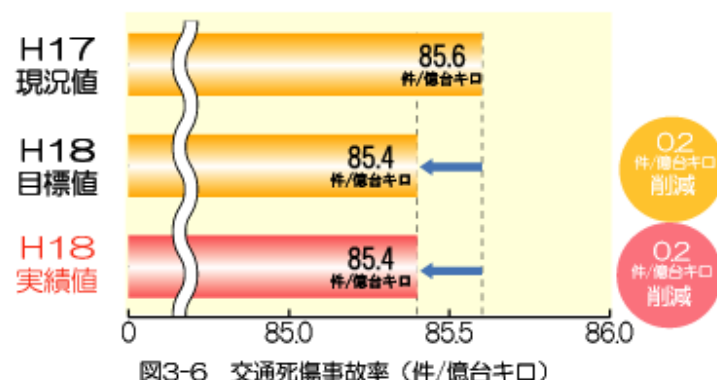


図3-6 交通死傷事故率(件/億台キロ)



### 今後の取り組み

#### ●事業方針

引き続き安全で走りやすい道の整備を進め、交通事故を減らしていきます。

#### ●県民の皆さまから寄せられたご意見

○事故の多い場所について、原因を調べ必要な対策(ミラーの設置や道路にペイント等)を行って下さい。  
(40歳代 女性)

※1 交通死傷事故率: 1台の車が1km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

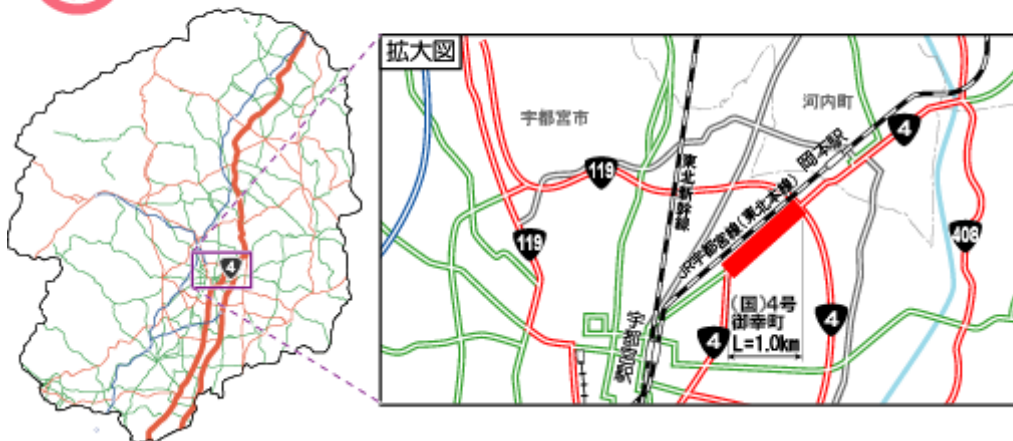


# 一般国道4号 宇都宮市 御幸町

**整備効果** ▶ 店舗利用車両の退避スペース確保により、**安全でゆとり**をもった走行が可能になりました。



## 事業位置図



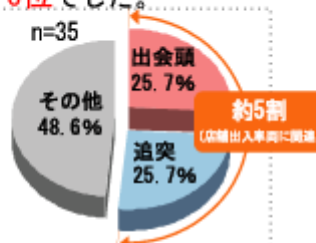
## 課題

- ◆ 国道4号御幸町地区は、**事故発生率が栃木県ワースト6位**でした。
- ◆ 全事故の**約5割**が店舗出入時に発生していました。

### ◆主な事故パターン

前方の車両が急に停止  
⇒ **追突**

本線への無理な進入  
⇒ **出会頭**



## 実施対策と整備効果

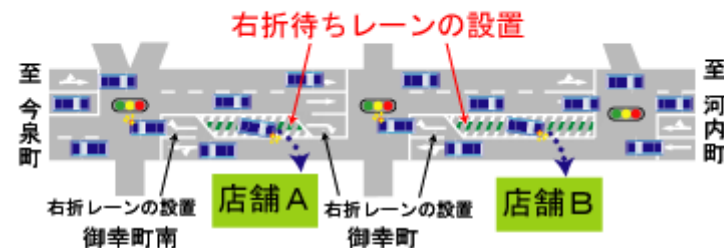
### ◆実施対策

- ◆ 店舗利用車両の**退避スペース**確保のために**右折待ちレーン**を設置しました。



右折待ちレーンの設置状況

### ◆整備効果



**安全でゆとりをもった走行が可能になりました**

### ◆今後の対応

- 「右折待ちレーン」の利用者への周知を進めるとともに、効果の検証などのフォローアップを行う予定です。



# 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

指標の考え方 主要渋滞ポイント数=主要渋滞ポイントの基準に該当する箇所数

達成状況 ▶ 交通の流れが悪い交差点を**3箇所**改善しました。

目標達成

## 平成18年度の取り組みと成果

交通の流れをスムーズにするために、交差点改良やバイパス整備を行いました。

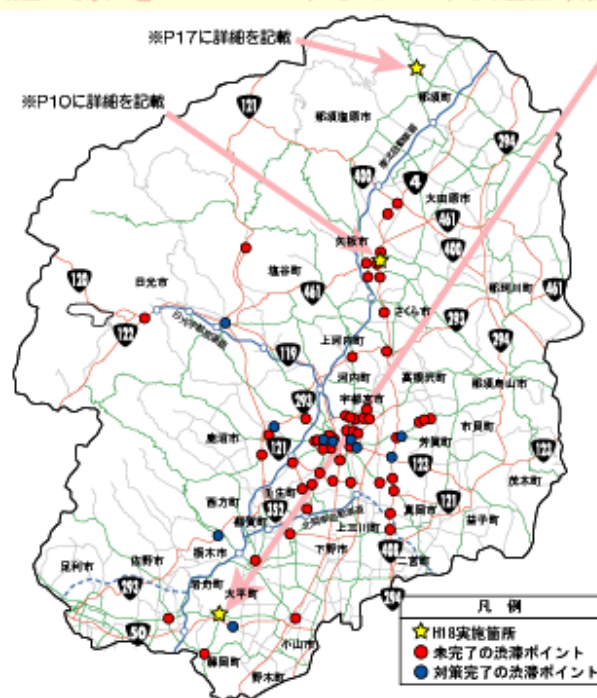


図4-1 栃木県内の主要渋滞ポイント位置図

### 平成18年度 事業実施箇所

整備前



整備後



(主) 栃木藤岡線 (岩舟町 静和)

※P15に詳細を記載

(主) 主要地方道

## 達成度の評価

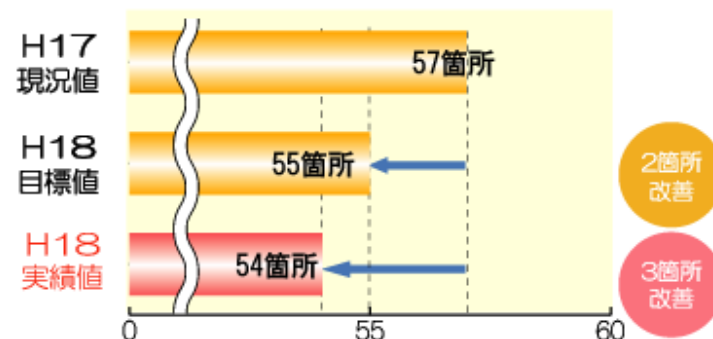


図4-2 主要渋滞ポイント数 (箇所)

## 今後の取り組み

### 事業方針

残る主要渋滞ポイントのうち、緊急度の高い箇所から優先的に対策を実施していきます。

### 県民の皆さまから寄せられたご意見

- 通勤時の交通量・渋滞の程度を精密に調査して、信号機の調整をして欲しい。(50歳代 男性)
- 右折待ちの渋滞が多いため、右折レーンの設置や右折信号の設置を望む。(30歳代 男性)

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※1

指標の考え方 渋滞損失時間＝（実際の所要時間）－（渋滞が無い場合の所要時間）

達成状況 ▶ 渋滞による時間の浪費を**約20万時間**減少しました。

目標  
達成



#### 平成18年度の取り組みと成果

時間のロスを生じさせる渋滞の緩和に向け、交差点改良やバイパス整備、車線数増加などの対策を行いました。

#### 平成18年度 事業実施箇所

整備前



整備後

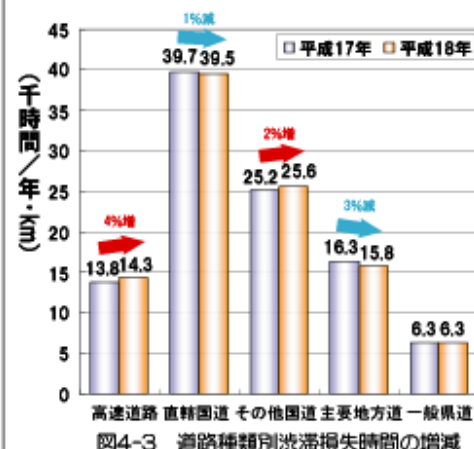


（主）那須高原線 一軒茶屋交差点

（主）主要地方道

#### TOPICS

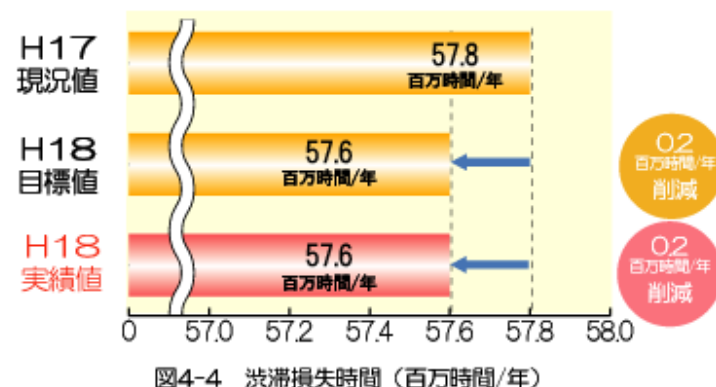
- 渋滞損失時間は、直轄国道、主要地方道で**減少**。高速道路、その他国道で**増加**。



計画的かつ重点的に渋滞対策を実施していきます。



#### 達成度の評価



#### 今後の取り組み

##### ●事業方針

引き続き計画的かつ重点的に渋滞対策を行っていきます。

##### ●県民の皆さまから寄せられたご意見

○渋滞地の早期解消。道路の問題だけでなく総合的対策として検討すべきと思う。思い切った対策を講じて頂きたい。  
（50歳代 女性）

※1 渋滞損失時間：渋滞のない道路を自動車で行く場合に要する基準的な走行時間と、実際の走行時間との差をいう。基準走行時間よりも実際の走行時間が長ければ、その超過分が「渋滞損失時間」となる。

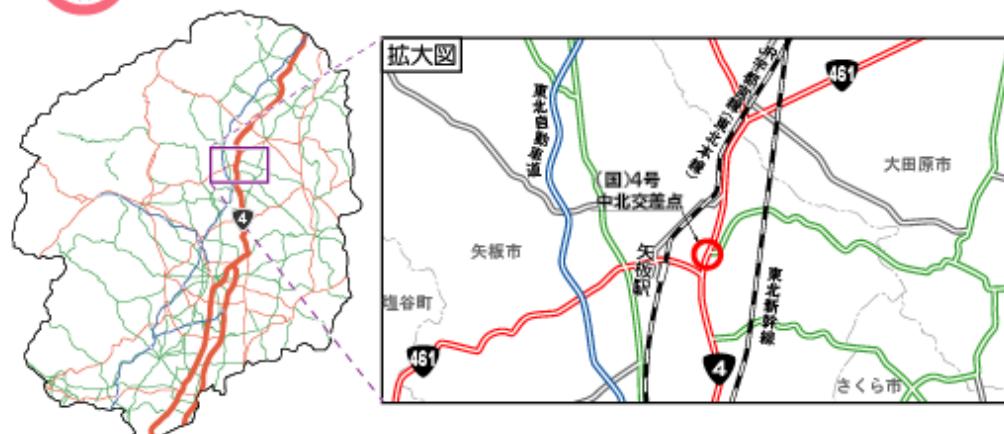


# 一般国道4号 矢板市 中北交差点

**整備効果** ▶ 渋滞による経済損失が**約3割減少**(約14億円/年 ⇒ 約10億円/年)しました。

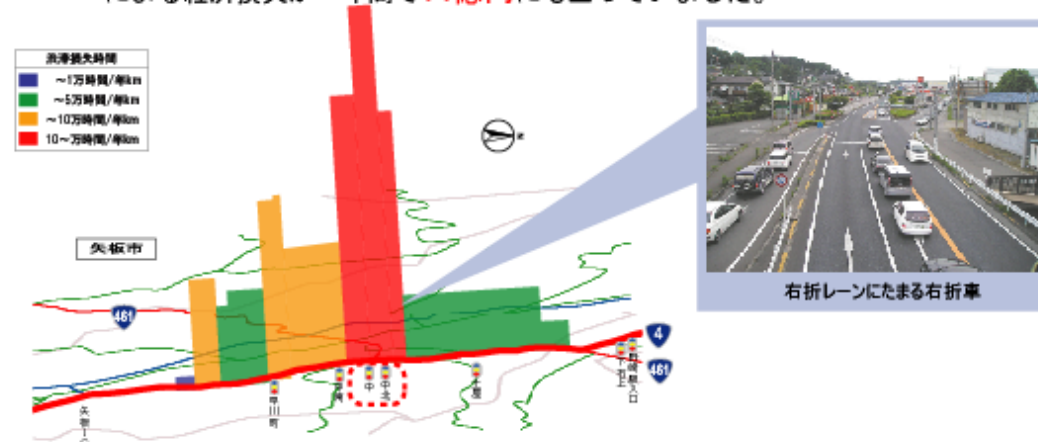


## 事業位置図



## 課題

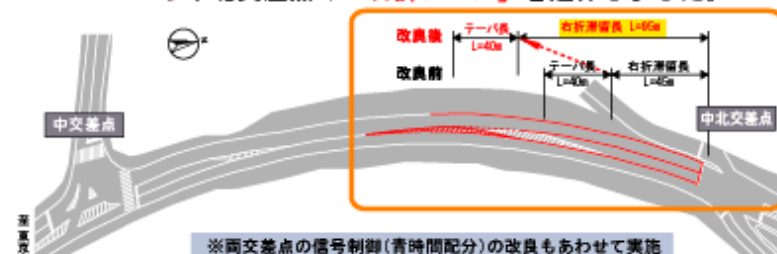
◆ 中交差点・中北交差点付近は、国道4号の県内区間で**最も混雑度が高く**、渋滞による経済損失が一年間で**14億円**にも上っていました。



## 実施対策と整備効果

### ◆実施対策

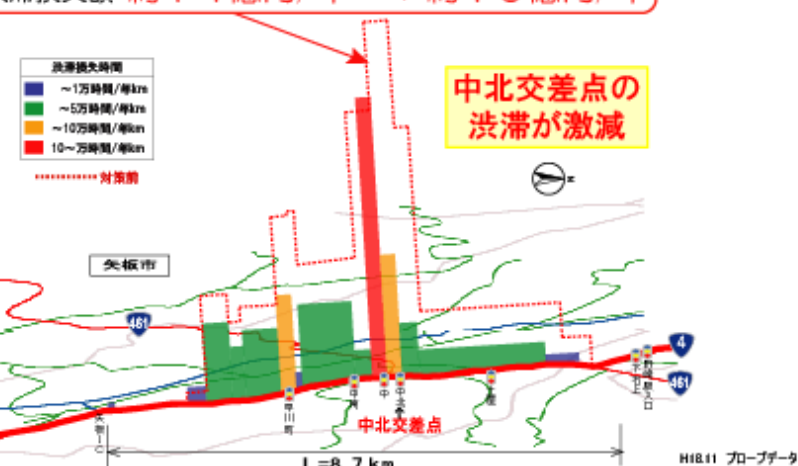
◆ 中北交差点の「右折レーン」を延伸しました。



延伸した右折レーン

### ◆整備効果

渋滞損失額 約14億円/年 ⇒ 約10億円/年



### ◆今後の対応

● 引き続き効果の検証を行い、隣接する中交差点においても対策を実施する予定です。



# 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

指標の考え方 広域行政圏中心都市等20分カバー人口=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

達成状況 ▶ 約2千人の方々の日常生活の活動範囲が広がりました。

目標達成



### 平成18年度の取り組みと成果

日常生活の時間にゆとりをつくるために、旅行速度向上に向けてバイパス整備・現道拡幅を行いました。

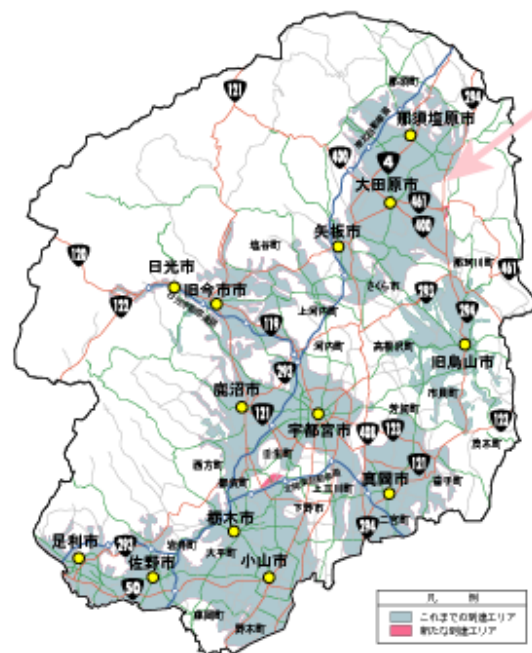


図5-1 広域行政圏中心都市等20分カバー圏域図

新たな到達エリア  
■カバー圏拡大に影響を与えた事業



(国) 294号 稲沢・寒井バイパス

2千人の方々の日常生活の行動範囲が広がりました。



### 達成度の評価

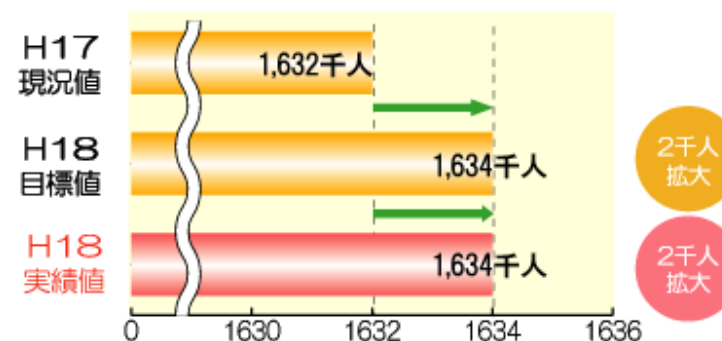


図5-2 広域行政圏都市等20分カバー人口 (千人)



### 今後の取り組み

#### ●事業方針

引き続き、生活の利便性を高めるために、アクセス性の向上策を進めていきます。

#### ●県民の皆さまから寄せられたご意見

〇市内に行くのに遠回りの道回りでの行き方しかなく、時間ロスと朝夕の通勤渋滞では、ここ数十年悩まされています。  
(70歳代以上 女性)

〇市街地内や生活道路を優先的に整備して欲しい。  
(40歳代 女性)

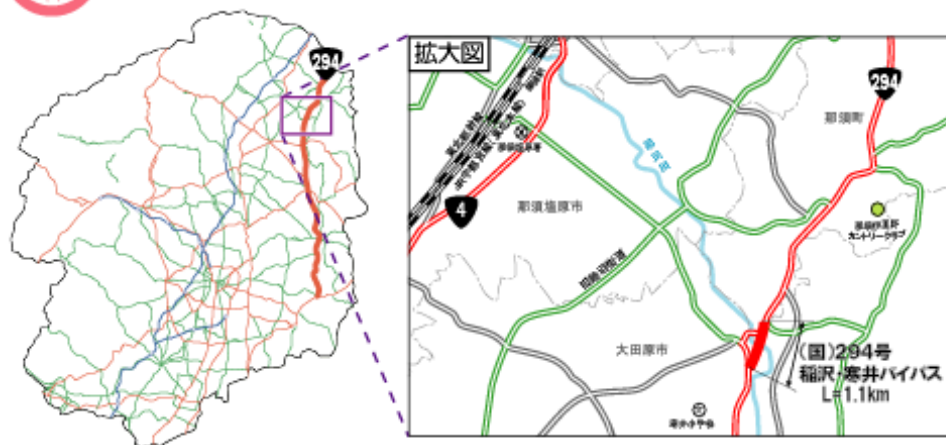


# 一般国道294号 那須町稲沢～大田原市寒井

**整備効果** ▶ バイパスの整備により移動時間が**約3分**短縮されました。



事業位置図



実施対策

◆(国)294号の**バイパス**として整備しました。



整備効果

◆(国)294号のバイパス整備により、移動時間が**約3分**短縮し、スムーズに走行できるようになりました。

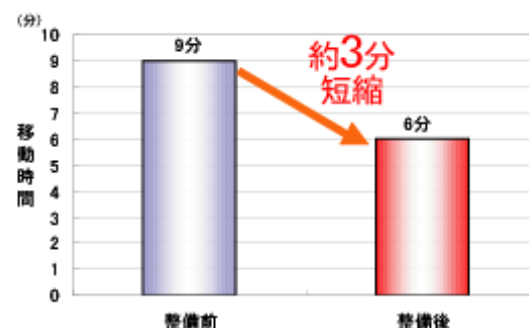


図5-3 移動時間の変化

◆(国)294号のバイパス整備により、CO2が**約27%**、NOxが**約32%**削減しました。



図5-4 CO<sub>2</sub>排出量の変化

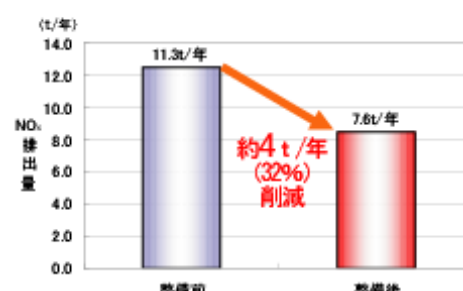


図5-5 NO<sub>x</sub>排出量の変化

◆今後の対応

● 完成後の渋滞状況を引き続きフォローアップしていきます。

➡ (国)294号をスムーズに走行することが可能になりました。



# 目標6 快適な歩行空間の確保

## 指標6 歩道整備延長

指標の考え方 歩道整備延長=緑石等により車道と区分されている道路延長

達成状況 ▶ 安全で安心して歩くことの出来る歩道を**39km**整備しました。

目標達成



### 平成18年度の取り組みと成果

歩道がなく安全性に不安のある危険な道路に歩道を整備しました。

■ 歩道の整備は県民の願い



図6-1 県民の道路整備に対する分野別満足度と期待度  
出典：栃木県CS調査 (H19)

### 平成18年度 事業実施箇所

歩道の整備前



歩道がなく  
危険な道路  
を改善

歩道の整備後



(国) 121号 (真岡市 原町)

これからも安全で安心できる歩道づくりを進めていきます。



### 達成度の評価

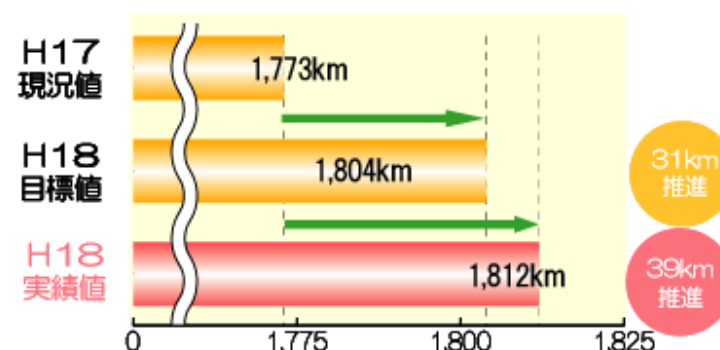


図6-2 歩道整備延長 (km)



### 今後の取り組み

#### ● 事業方針

引き続き、安全・安心感のある歩行空間の整備に向けて、歩道の整備を進めます。

#### ● 県民の皆さまから寄せられたご意見

○狭い道が多く自動車・歩行者共に危険である。歩道整備をしてほしい。 (60歳代 女性)

○歩行者や自転車に乗る人にとっては、かなりの危険箇所があると思います。 (50歳代 女性)

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9 県庁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

指標の考え方 県都宇都宮60分カバー人口＝県庁へ1時間以内に到達できる夜間人口

達成状況 ▶ **1千人**の方々の教育・文化・経済が集積する宇都宮までのアクセス性が向上しました。

目標達成



### 平成18年度取り組みと成果

時間にゆとりをもった走行を確保するために、バイパス整備や、現道拡幅を行いました。

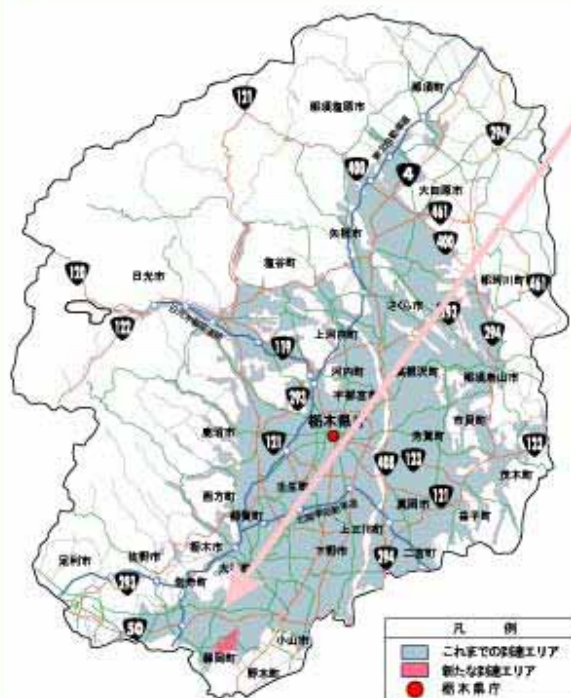


図9-1 県都宇都宮への60分カバー圏域図

引き続き道路整備を推進し、宇都宮へのアクセス性を向上させます。

新たな到達エリア  
■カバー圏拡大に影響を与えた事業



(主) 栃木藤岡線 (岩舟町 静和)

(主) 主要地方道



### 達成度の評価

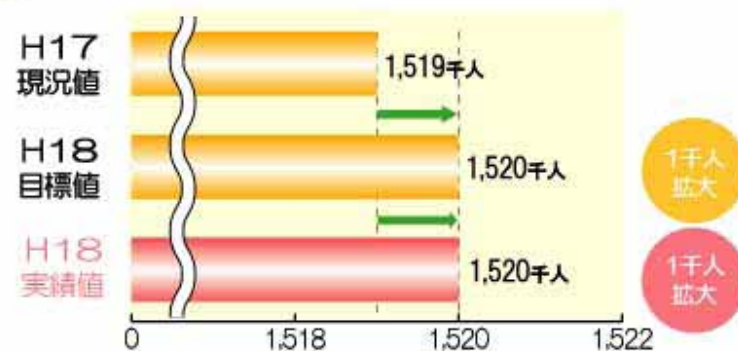


図9-2 カバー圏人口 (千人)



### 今後の取り組み

#### ●事業方針

生活の利便性向上のため、道路ネットワークの整備を引き続き推進していきます。

#### ●県民の皆さまから寄せられたご意見

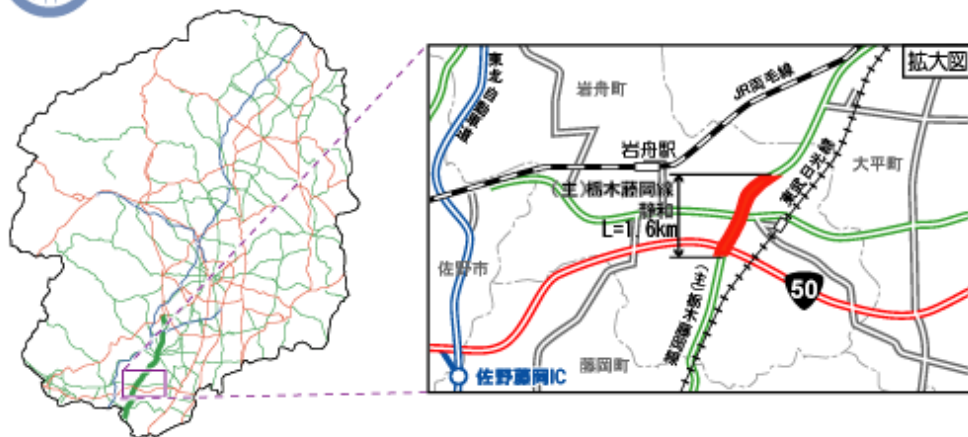
- 宇都宮や大田原、氏家へもっと幹線道路を整備してほしい。  
(60歳以上 男性)
- 日頃、宇都宮まで出る道路をよく通るので、良くしてほしい。  
(70歳以上 女性)



# 主要地方道 栃木藤岡線 岩舟町静和

**整備効果** ▶ 宇都宮方面へのアクセス性が向上し、**約1,000人**の日常生活の活動範囲が広がりました。

## 事業位置図



## 課題

◆ 岩舟町の和泉交差点を先頭に渋滞が発生していました。



和泉交差点における渋滞状況



## 実施対策と整備効果

### ◆ 実施対策

◆ 車線を増設することにより、スムーズに通行できるようになりました。



交差点改良後の通行状況

### ◆ 整備効果

◆ 現道の拡幅により、**約1,000人**の方が「県中心部」へ行くのに時間のゆとりが持てるようになりました。





# 目標10 首都圏観光の支援

## 指標10 高速IC30分カバー面積

指標の考え方 高速道路のICから30分以内に到達できる面積

達成状況 ▶ 観光地へのアクセス性を高めるため、高速ICからの30分圏域を9km<sup>2</sup>広げました。

目標達成



### 平成18年度の取り組みと成果

時間にゆとりをもって観光するために、バイパス整備や現道拡幅を行いました。

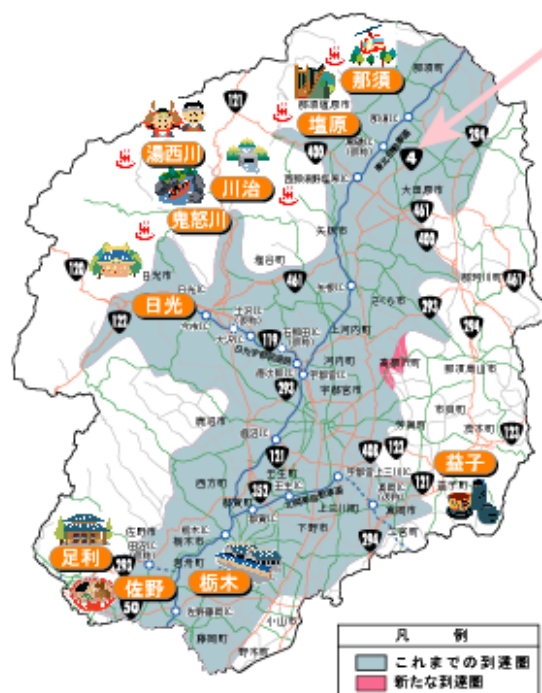


図10-1 高速ICからの30分カバー圏域図

#### 主な事業

(一) 稲沢高久線(那須町高久甲)

■那須IC、国道4号、国道294号のアクセス性強化

ピーク時の所要時間が約3分→約1分に短縮され、行楽シーズンの渋滞が緩和されます。

整備前



整備後



(街) 街路

引き続きゆとりある観光周遊が可能となるよう事業を進めていきます。



### 達成度の評価

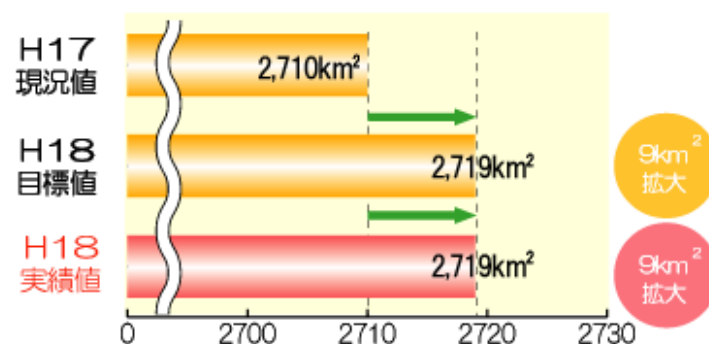


図10-2 高速IC30分カバー面積 (km<sup>2</sup>)



### 今後の取り組み

#### ●事業方針

引き続き、観光地での滞在時間を増やすために、主要観光地へのアクセス性を改善していきます。

#### ●県民の皆さまから寄せられたご意見

○観光地の多い栃木県においては、道路需要に合わせた整備を行ってほしい。(40歳代 男性)

○高速道路で都心から栃木にもっとたくさんの方に来てもらいたい。(50歳代 女性)

暮らしやすさを高める取り組み

県土の活力を高める取り組み

魅力ある街や地域を創る取り組み

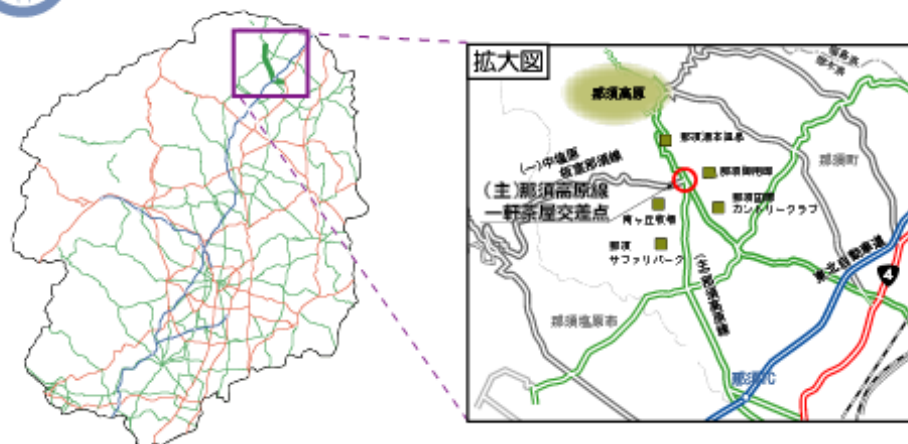
環境にやさしい取り組み



# 主要地方道 那須高原線 一軒茶屋交差点

整備効果▶ ゴールデンウィーク時の渋滞発生時間が一日あたり**約7時間**短縮されました。

## 事業位置図

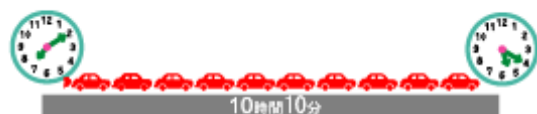


## 課題

- ◆ 休日は那須ICから那須湯本温泉まで渋滞が連続していました。
- ◆ 一軒茶屋交差点を先頭にした渋滞が発生していました。

・ゴールデンウィーク時の著しい渋滞状況（調査日：平成18年5月4日（木）晴れ）

### 渋滞発生時間帯



朝から夕方まで渋滞が発生していました。

ピーク時の渋滞の長さは**4km以上**に達していました。



一軒茶屋交差点を先頭にした渋滞の状況



## 実施対策と整備効果

### ◆実施対策

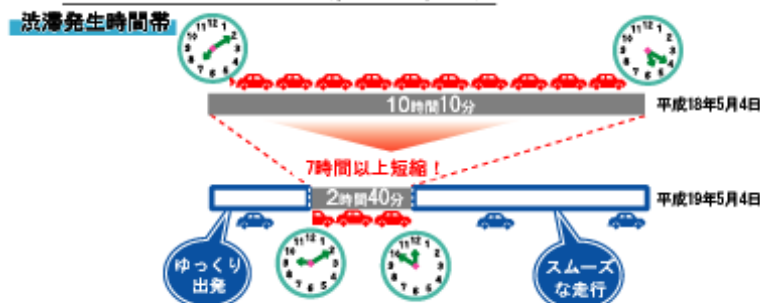
- ◆ 交差点改良を行い、歩道を設置しました。



交差点改良後の通行状況

### ◆整備効果

・ゴールデンウィーク期間・渋滞比較



一年間トータルすると・・・

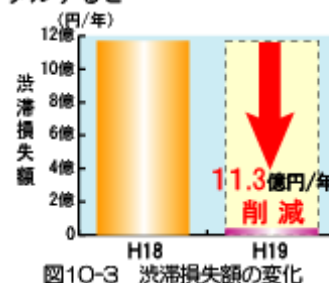


図10-3 渋滞損失額の変化

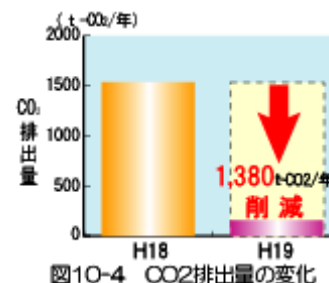


図10-4 CO2排出量の変化

### ◆今後の対応

● 今後も対策後の状況をフォローアップしていきます。



# 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

指標の考え方 市街地の幹線道路の無電柱化延長＝市街地の幹線道路\*の無電柱化した道路延長

達成状況 ▶ 新たに**3.3km**の区間で電柱のない美しい街並みが形成されました。

概ね  
達成



### 平成18年度取り組みと成果

広い歩行空間の確保、安全で美しい市街地を形成するために、電柱を地中化しました。

#### 平成18年度 事業実施箇所

整備前



整備後



電柱のない美しい  
市街地を形成

(街) 宇都宮水戸線(宇都宮市 宿郷)

#### その他の実施箇所

- (街) 古峯原宮通り(鹿沼市 下田)
- (街) 嘉多山中線(佐野市 葛生東)
- (街) 例幣使通り(鹿沼市 石橋町)

(街) 街路

電柱を地中化し、美しい街並みが形成されました。



### 達成度の評価

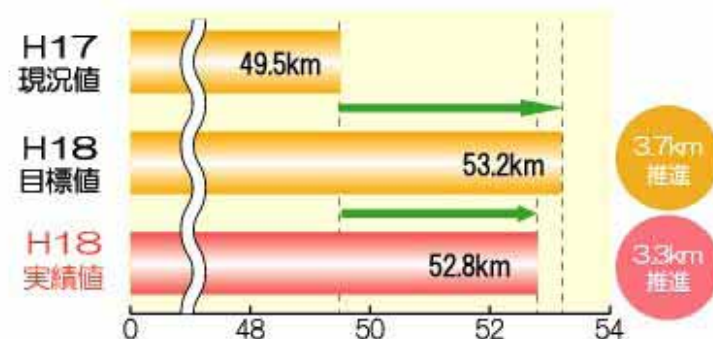


図11-1 市街地の幹線道路の無電柱化延長(km)



### 今後の取り組み

#### ●事業方針

引き続き、美しい街並みの形成に向けて電線類の地中化を進めていきます。

#### ●県民の皆さまから寄せられたご意見

- 電線の地中化を図ってほしい。車同士がすれ違う時や通学時間帯など非常に危険です。(30歳代 女性)
- せまい道路の電柱は運転する時邪魔である。(50歳代 男性)

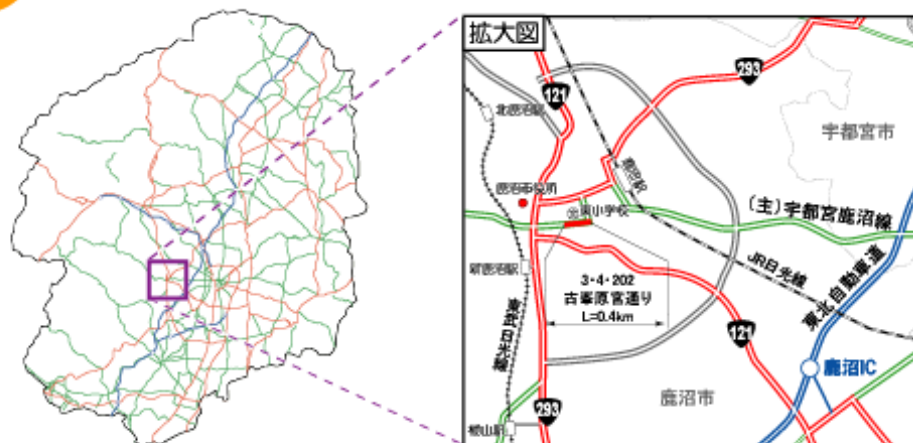


# 3・4・202 古峯原宮通り 鹿沼市下田町

整備効果 ▶ **安全で快適**な交通が確保され、地域が**活性化**されました。



## 事業位置図



## 実施対策

◆ **電線を地中化**し、広々とした**歩道**を両側に設置しました。

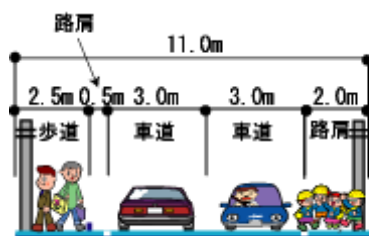


図11-2 対策前道路横断面

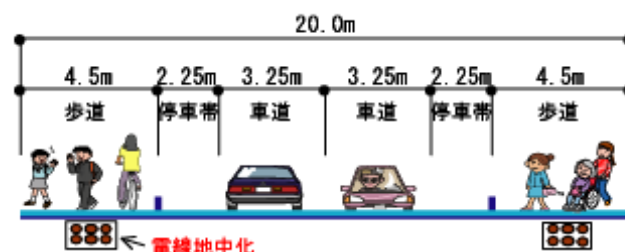


図11-3 対策後道路横断面



## 整備効果

◆ 道路整備により、**安全性が確保**されました。



道幅が狭く、すれ違いが困難な道路



片側のみ整備された小学校前の歩道



道幅が広がり、にぎわいのある道路



両側に広く整備された小学校前の歩道

◆ **安全性が向上**し、自動車や自転車歩行者の利用が**増加**しました。

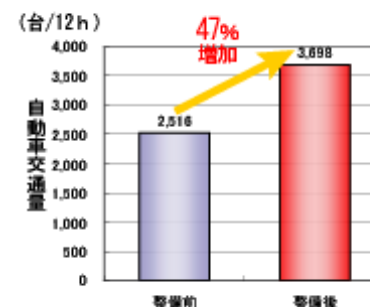


図11-4 自動車交通量の変化

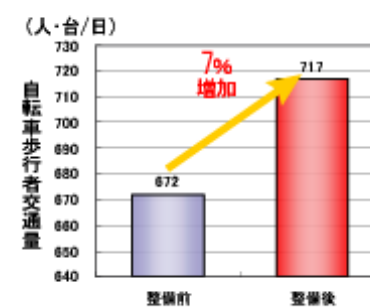


図11-5 自転車歩行者交通量の変化



## 目標12 道路緑化の推進

### 指標12 道路緑化延長

指標の考え方 道路緑化延長＝植樹帯が整備されている道路延長

達成状況 ▶ うるおいをもたらす植樹帯のある道路を新たに0.9km整備しました。

目標  
達成



#### 平成18年度の取り組みと成果

うるおいをもたらす植樹帯のある道路の整備を推進しました。

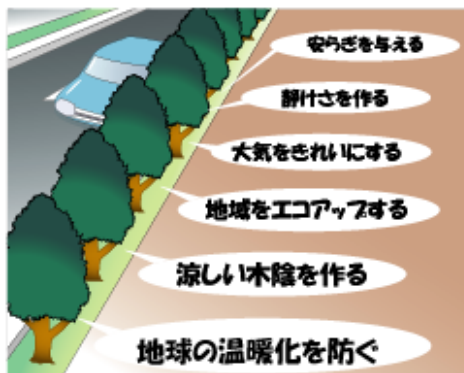
##### 平成18年度 事業実施箇所



(街) 毛野西新井線 (足利市 西宮町)



(街) 樋ノ口河合線 (栃木市 城内町)



##### その他の事業実施箇所

・(街) 嘉多山中線 (佐野市 葛生東)

(街) 街路

図12-1 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

植樹帯のある道路整備によりうるおいのある街が形成されました。



#### 達成度の評価

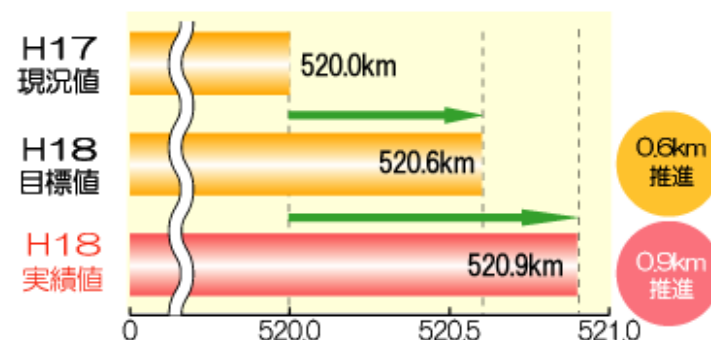


図12-2 道路緑化延長 (km)



#### 今後の取り組み

##### ●事業方針

引き続き、うるおいのある街の形成に向けて、植樹帯のある道路を整備していきます。

##### ●県民の皆さまから寄せられたご意見

○中央分離帯等の植樹帯を検討してほしい。

(60歳代 男性)

○今ある自然を崩さないよう、更なる道路緑化を進めてほしい。

(30歳代 男性)



# 目標13 沿道環境の改善

## 指標13 NO<sub>x</sub>排出量

指標の考え方 NO<sub>x</sub>の1年間当たりの排出量

達成状況 ▶ 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**50トン**減少させました。

概ね達成



### 平成18年度の取り組みと成果

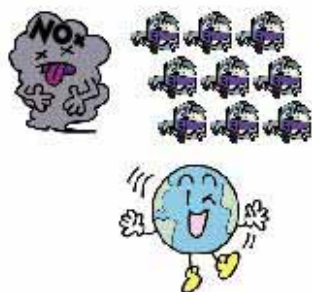
NO<sub>x</sub>排出量を低減させるために、交差点改良やバイパス整備などの渋滞対策を実施しました。

○今年度の道路事業において削減したNO<sub>x</sub>50トンとは…

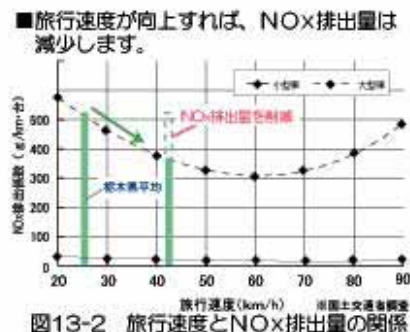
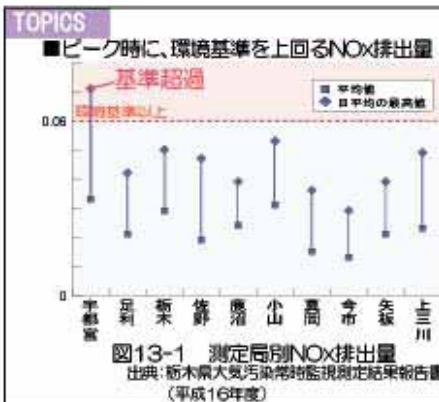
**大型車約9万台**

が東京～宇都宮を往復走行した時の排出量に相当します。

※国道4号線東京～宇都宮を片道約100kmと換算  
※大型車が40km/時で走行したと仮定



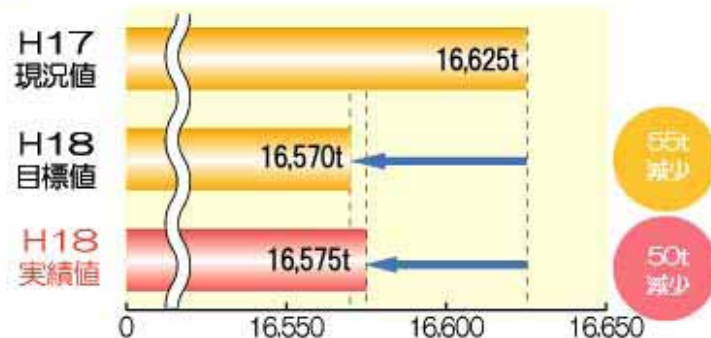
算定方法：『自動車排出係数の算出根拠』（国研資料No. 141）による



沿道環境を改善し、住みよいまちの形成に寄与しました。



### 達成度の評価



### 今後の取り組み

#### ●事業方針

引き続き、NO<sub>x</sub>排出量を低減させるため、環境にやさしい道路整備を推進していきます。

#### ●県民の皆さまから寄せられたご意見

○栃木県もディーゼル車の排ガス規制をして欲しいです。このままでは、外を歩きたくても空気が悪くて、気持ちよく歩けません。  
(30歳代 女性)

○道も自然と共生していくべきなので、地球環境を守る対策が重要だと思う。  
(40歳代 女性)



# 目標14 地球環境への貢献

## 指標14 CO<sub>2</sub>排出量

指標の考え方 CO<sub>2</sub>の1年間当たりの排出量

達成状況 ▶ 温室効果ガスの一つであるCO<sub>2</sub>(二酸化炭素)排出量を約1.2万トン削減させました。

概ね達成



### 平成18年度の取り組みと成果

CO<sub>2</sub>排出量を減少させるため、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した。

○今年度の道路事業において削減したCO<sub>2</sub>1.2万トンとは...

育成林約1500ha

が二酸化炭素を吸収する量に相当します。



中禅寺湖約4個分に相当

算定方法：「地球環境保全と森林に関する懇談会資料」による

#### TOPICS

#### ■二酸化炭素削減に必須となる旅行速度の向上

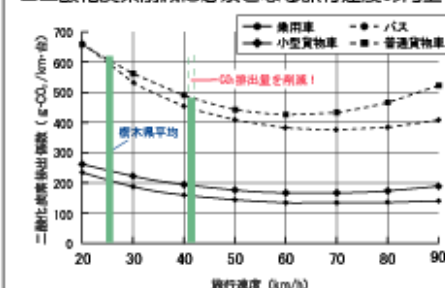


図14-1 旅行速度と二酸化炭素の関係  
出典：国土交通省調査

#### ■CO<sub>2</sub>削減のイメージ図



図14-2 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が形成されました。



### 達成度の評価

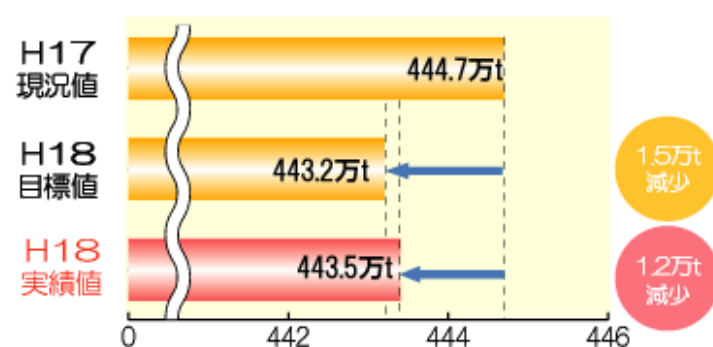


図14-3 CO<sub>2</sub>排出量 (t-CO<sub>2</sub>/年)



### 今後の取り組み

#### ●事業方針

CO<sub>2</sub>削減アクションプログラム<sup>※1</sup>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。

#### ●県民の皆さまから寄せられたご意見

CO<sub>2</sub>を規制して、空気のきれいな県を目指して下さい。  
(50歳代 男性)

CO<sub>2</sub>を減らす為、渋滞等なるべくなくす事を考えるべきだと思う。  
(40歳代 男性)

※1 運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量の大半を占める、自動車交通排出量※2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。

※2 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



### 3. 今後の課題

道づくりの方向性	成果目標	成果指標	H17現況値	H18目標値	H18実績値	目標達成状況	H19年度以降に向けた課題	H19年度の取り組み
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	274箇所	272箇所	達成	対策未実施箇所の防災危険箇所が全県で未だ272箇所残されている。	継続
	【目標2】 高度な救急医療施設へのアクセス性向上	【指標2】 2次医療機関への15分カバー面積	1,129km <sup>2</sup> (38%)	1,135km <sup>2</sup> (39%)	1,139km <sup>2</sup> (39%)	達成	目標は達成したが未だ可住地の6割以上は15分圏内に入っていない。	継続
	【目標3】 交通事故の抑制	【指標3-1】 通学路歩道整備延長	1,074km (64%)	1,096km (65%)	1,104km (66%)	達成	引き続き、小児の安全を守るため、通学路の安全性の向上を目指す。	継続
		【指標3-2】 交通死傷事故率	85.6件/億台キロ	85.4件/億台キロ	85.4件/億台キロ	達成	引き続き交通死傷事故の低減に努力する必要がある。	継続
	【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	55箇所	54箇所	達成	引き続き渋滞の解消に向けて事業を推進する。	継続
		【指標4-2】 渋滞損失時間	57.8 百万時間/年	57.6百万時間/年	57.6百万時間/年	達成	引き続き渋滞の解消に向けて事業を推進する。	継続
	【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%)	1,634千人 (82%)	1,634千人 (82%)	達成	日常生活の利便性向上のため、更なるアクセス性向上を目指す。	継続
	【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%)	1,804km (49%)	1,812km (49%)	達成	県民の要望が高い歩道の整備を更に推進する。	継続
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	27箇所	27箇所	—※1	—	継続
	【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]	—	—※2	—	継続
	【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	1,519千人 (76%)	1,520千人 (76%)	1,520千人 (76%)	達成	引き続き、県都宇都宮までのアクセス性の向上を目指す。	継続
	【目標10】 首都圏観光の支援	【指標10】 高速IC30分カバー面積	2,710km <sup>2</sup>	2,719km <sup>2</sup>	2,719km <sup>2</sup>	達成	引き続き、観光地と高速道路ICを結ぶ道路アクセス性の向上を目指す。	継続
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%)	53.2km (12%)	52.8km (12%)	概ね達成	安全で美しい街並み形成のため、引き続き地中化事業を推進する。魅力ある街や地域づくりに関する新たな指標の追加が求められている。	※新指標追加予定
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	520.6km	520.9km	達成	引き続き、沿道環境を改善し、うまいのある道づくりを進めていく。	継続
	【目標13】 沿道環境の改善	【指標13】 NOx排出量	16,625t-NOx/年	16,570t-NOx/年	16,575t-NOx/年	概ね達成	引き続き、NOxを低減させる道路整備を推進する。	継続
	【目標14】 地球環境への貢献	【指標14】 CO <sub>2</sub> 排出量	444.7万t-CO <sub>2</sub> /年	443.2万t-CO <sub>2</sub> /年	443.5万t-CO <sub>2</sub> /年	概ね達成	環境にやさしい道づくりのため、渋滞対策を推進する必要がある。	継続

※1 【指標7】 高速IC15分到着工業団地数は目標が現状維持であったため達成度は評価していません。

※2 【指標8】 自動車専用道路分担率については、H18目標値を設定していないため、H18実績値及び目標達成率は算出していません。

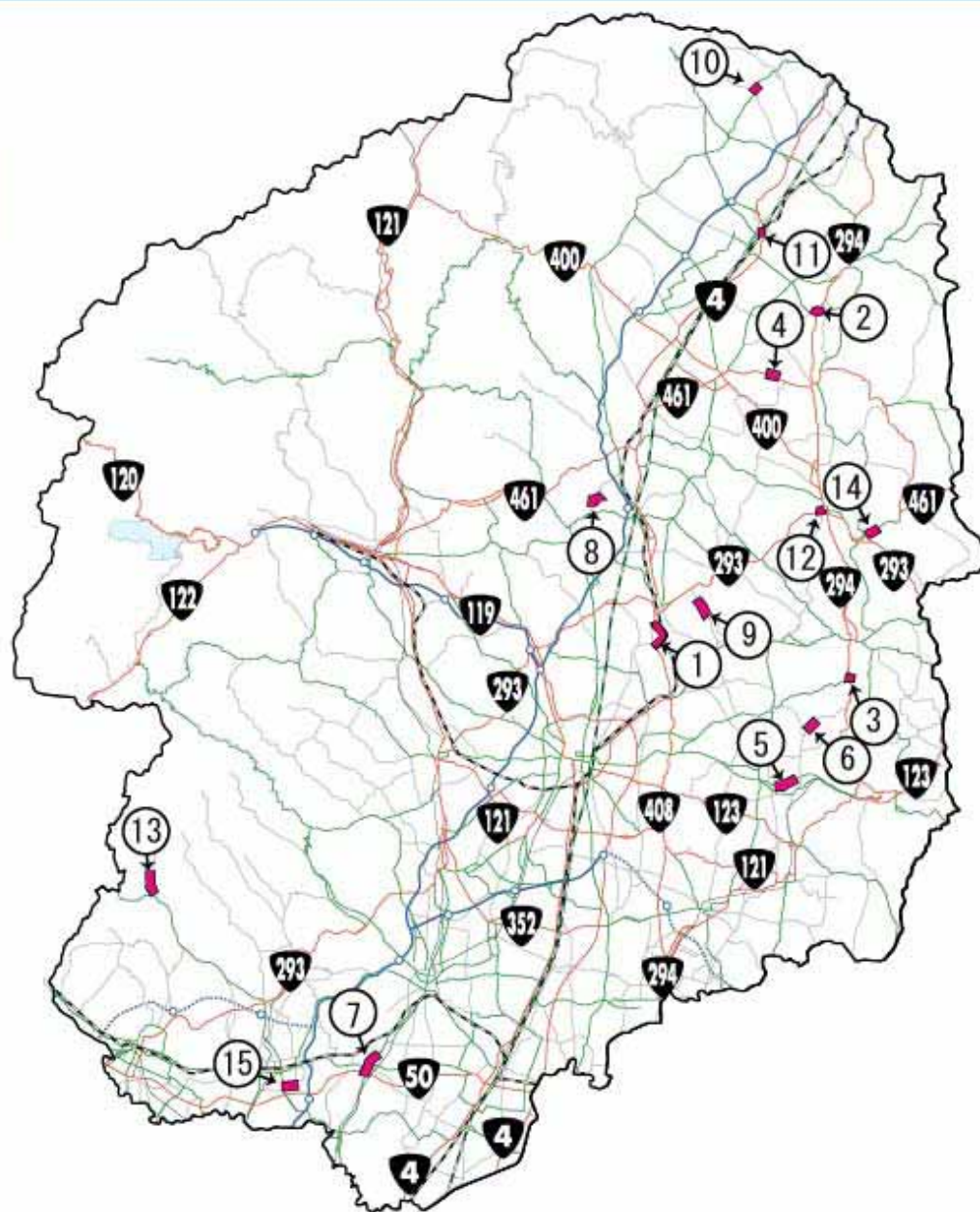


## 4. 栃木県内の平成18年度主な供用箇所

平成18年度供用箇所一覧

番号	事業主体	路線名	箇所名	延長(km)
1	国	(国) 4号	さくら市 上阿久津バイパス	2.3
2	県	(国) 294号	那須町 稲沢	1.1
3	県	(国) 294号	那須烏山市 川南	0.8
4	県	(国) 461号	大田原市 奥沢 バイパス	0.5
5	県	(主) 宇都宮茂木線	市貝町 芳賀市貝 バイパス	1.9
6	県	(一) 黒田市塙真岡線	市貝町 小貝中央	0.7
7	県	(主) 栃木藤岡線	岩舟町 静和	1.5
8	県	(一) 矢板塩谷線	矢板市 塩谷町 高塩田所	1.2
9	県	(一) 花岡狭間田線	さくら市 狭間田	1.3
10	県	(主) 那須西郷線	那須町 大深堀	0.7
11	県	(主) 稲沢高久線	那須町 芦の又	0.1
12	県	(主) 小川大金停車場線	那珂川町 小川	0.1
13	県	(一) 飛駒足利線	佐野市 飛駒	0.4
14	県	(主) 矢板馬頭線	那珂川町 健武	0.3
15	県	(一) 佐野環状線	佐野市 鍬塚	0.8

(国) 一般国道、(主) 主要地方道、(一) 一般県道



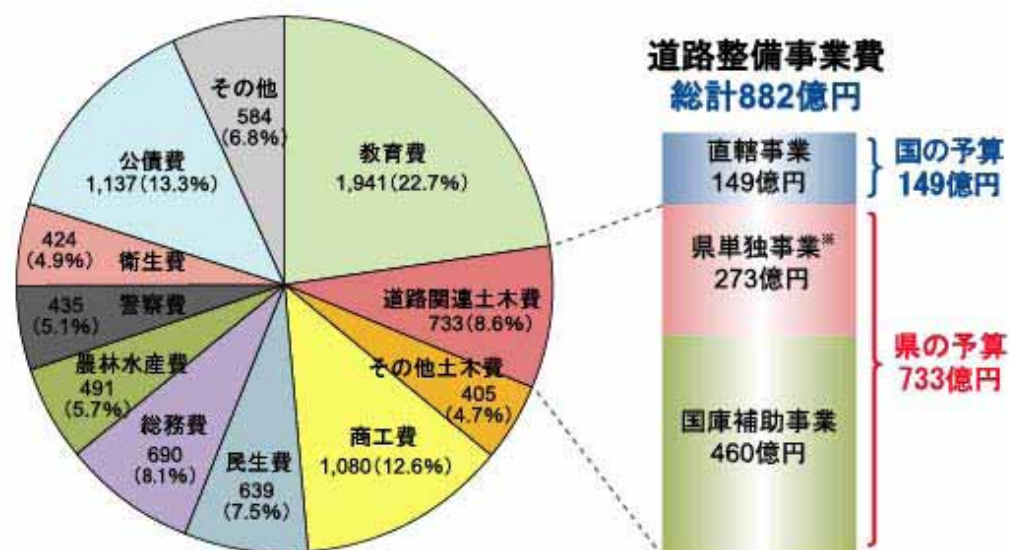
平成18年度供用箇所位置図



## 5. 栃木県内における道路整備の事業費

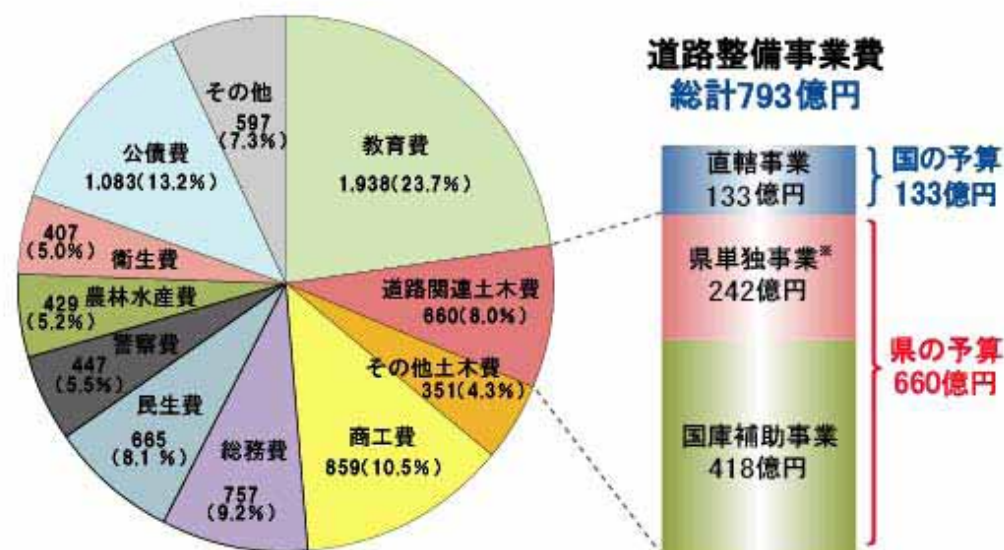
〔平成17年度〕  
当初予算

栃木県歳出総額  
8,560.2億円



〔平成18年度〕  
当初予算

栃木県歳出総額  
8,193.4億円



※県単独事業には、直轄事業負担金（H17：約53億円、H18：約51億円）、事務的経費（H17：約55億円、H18：約47億円）が含まれています。



## 6. 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)