

平成17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



2006
栃木県道路協議会

平成17年度達成度報告書 ～Contents～

1. 達成度報告書の概要	1
2. 平成17年度の達成度評価	2
【目標1】道路利用時の危険性改善	3
【目標2】高度な救急医療施設へのアクセス性向上	5
【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	13
【目標6】快適な歩行空間の確保	15
【目標9】県庁へのアクセス性向上	16
【目標10】首都圏観光の支援	18
【目標11】電線類の地中化推進	19
【目標12】道路緑化の推進	20
3. 今後の課題	21
4. 栃木県内の平成17年度主な供用箇所	22
5. 栃木県内における道路整備の事業費	23
6. 用語の解説	24

1. 達成度報告書の概要

平成17年度達成度報告書

■平成17年度達成度報告書は、昨年度作成した平成17年度業績計画書にて設定した業績目標の達成状況および評価結果を取りまとめたものです。評価により得られた課題を平成18年度業績計画に反映させ、県民の皆さまの安全で快適な暮らしにつなげていきます。

とちぎの道づくりの基本方針

事業計画への展開

■平成17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】 県庁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

とちぎの道 業績計画書 (H17)



成果の確認

とちぎの道 達成度報告書 (H17)

概要・
実施事
業の
成果

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

とちぎの道 業績計画書 (H18)

2. 平成17年度の達成度評価

【数値目標の達成状況一覧】

道づくりの方向性	成果目標	成果指標	H16 現況値	H17目標値 ^{※1}	H17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	341箇所	34箇所削減 [307箇所]	36箇所削減 [305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	1,116km ² (38%)	13km ² 拡大 [1,129km ² (39%)]	13km ² 拡大 [1,129km ² (39%)]	達成	P5
	【目標3】 交通事故の抑制	【指標3-1】 事故危険箇所数	20箇所	20箇所着手 [全箇所]	20箇所着手 [全箇所]	達成	P7
		【指標3-2】 交通死傷事故率	86.4件/億台キロ	0.8件/億台キロ削減 [85.6件/億台キロ]	0.8件/億台キロ削減 [85.6件/億台キロ]	達成	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	62箇所	5箇所削減 [57箇所]	5箇所削減 [57箇所]	達成	P9
		【指標4-2】 渋滞損失時間	59.4 百万時間/年	1.6百万時間/年削減 [57.8百万時間/年]	1.6百万時間/年削減 [57.8百万時間/年]	達成	P11
	【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	1,625千人 (81%)	4千人 [1,629千人(81%)]	7千人 [1,632千人(81%)]	達成	P13
【目標6】 快適な歩行空間の確保	【指標6】 歩道整備延長	1,737km (47%)	27km [1,764km (48%)]	36km [1,773km(48%)]	達成	P15	
県士の活力を 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】 県庁へのアクセス性向上	【指標9】 県庁への 1時間カバー人口	1,516千人 (76%)	3千人拡大 [1,519千人 (76%)]	3千人拡大 [1,519千人 (76%)]	達成	P16
	【目標10】 首都圏観光の支援	【指標10】 首都圏からの 2時間カバー面積	1,655km ² (57%)	14km ² 拡大 [1,669km ² (57%)]	14km ² 拡大 [1,669km ² (57%)]	達成	P18
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	46.8km (10%)	4.6km推進 [51.4km (11%)]	2.7km推進 [49.5km (11%)]	未達成	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	518.7km	0.9km推進 [519.6km]	1.3km推進 [520.0km]	達成	P20

※1 上段は目標とする指標値の変化量、下段〔 〕内は目標達成後の指標値を示しています。

※2 上段は平成17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ています。

※3 【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。

※4 【指標8】 自動車専用道路分担率については、H17目標値を設定していないため、H17実績値及び目標達成率は算出していません。

目標 1

道路利用時の危険性改善

暮らしやすさを支える道づくり

安全な道路を
創る道づくり

魅力ある田や
地味を
創る道づくり

環境にやさしい
道づくり

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数のうち対策未実施の箇所数

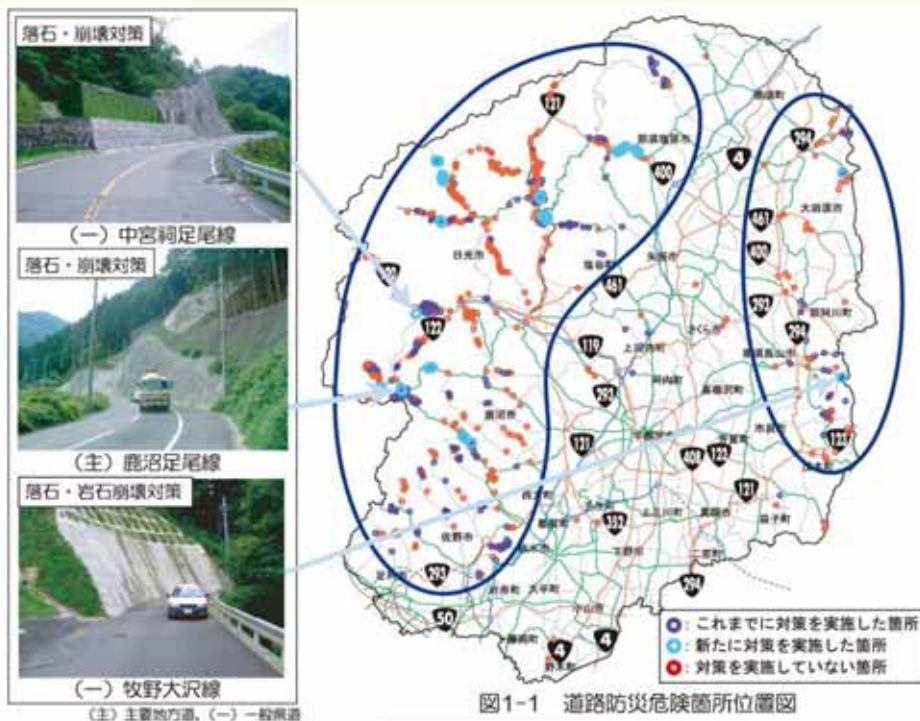
達成
状況

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**36箇所**解消しました。

目標
達成

平成17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。



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。

達成度の評価

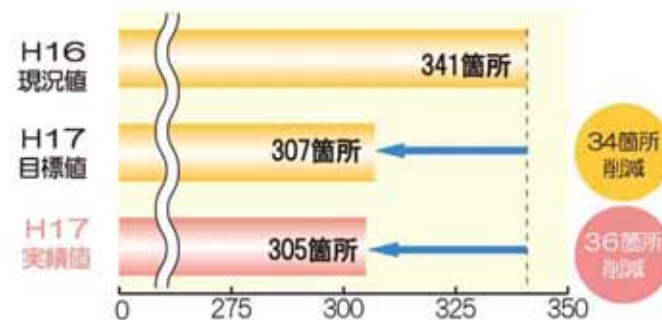


図1-2 道路防災危険箇所数(箇所)

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

○残った危険箇所について、積極的に事業を進めてほしい。
(50歳代 女性)

○残っている危険箇所が多い。もっと積極的に事業を進めてほしい。
(60歳以上 男性)

※ 道路防災危険箇所：落石や岩石崩壊の対策が必要な箇所

平成17年度整備効果事例

一般国道120号 日光市 いろは坂 他

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

能力ある街や
地域を
育てる道づくり

国にやさしい
道づくり

整備
効果

落石・土砂崩れなどの危険が解消され、安全性が向上しました。

事業位置図

(国) 120号は、奥日光地域へ向かう唯一の路線となっています。



課題

法面崩壊などの災害が発生し、交通の流れに影響を与えています。



法面崩壊の発生状況

(国) 一般国道

整備効果

落石・土砂崩れ対策により、走行の安全性が向上しました。

対策前



対策後



コンクリート吹付け法砕工、鉄筋挿入工

対策前



対策後



コンクリート吹付け法砕工、鉄筋挿入工

(国) 120号 日光市 いろは坂 平成17年度対策箇所の実施状況

⇒走行の安全性が大幅に向上!

対策後も引き続き防災状況について、フォローアップしていきます。

目標 2

高度な救急医療施設へのアクセス性向上

暮らしやすさを支える道づくり



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

2次医療機関へ15分以内に到達できる人数が**8,000人**増加しました。(面積では13km²拡大)

目標達成

平成17年度の取り組みと成果

救急医療施設へ迅速に到達できるようバイパス等の整備を実施しました。



No.	病院名	No.	病院名
1	国立那木病院	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	曹洞記念病院
10	聖徳薬師堂	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	横浜医科大学病院	27	自治医科大学附属病院
14	とちの木病院		

新たな到達エリア
■カバー圏拡大に影響を与えた事業



(街) 宇都宮水戸線 宇都宮市 睦町 (街) 街路

図2-1 2次救急医療機関への15分カバー圏域図

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

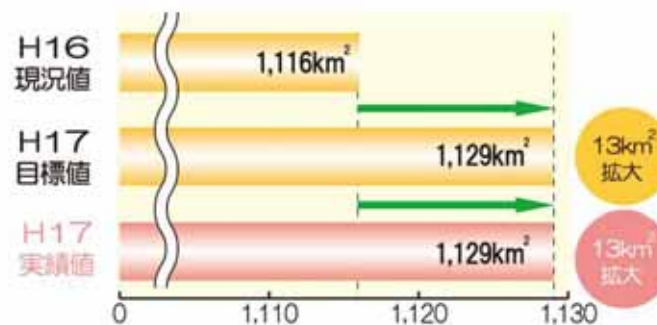


図2-2 2次医療機関への15分カバー面積 (km²)

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

○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)

○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)

※ 2次医療機関：地域において、入院や高度な診療を提供する施設。2次医療とは、1次医療（診療所など）や3次医療（高度先進医療）と連携し、一般的に広く行われている医療を指す。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

平成17年度整備効果事例

一般県道 笹原二宮線 上吉田工区

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

魅力ある街や
地域を
創る道づくり

快適にやさしい
道づくり

整備
効果

旧南河内町上吉田から自治医科大学附属病院までの所要時間が、**約2割**(13.5分→11.5分)短くなりました。

事業位置図

地域の救急医療の中核を担う自治医科大学附属病院



対策

(主)宇都宮結城線とのクランク上の交差を解消することで、二宮方面から自治医科大学附属病院までのアクセス性が向上しました。



整備効果

2次医療機関までのアクセス性が向上し、所要時間が**約2割減少**しました。

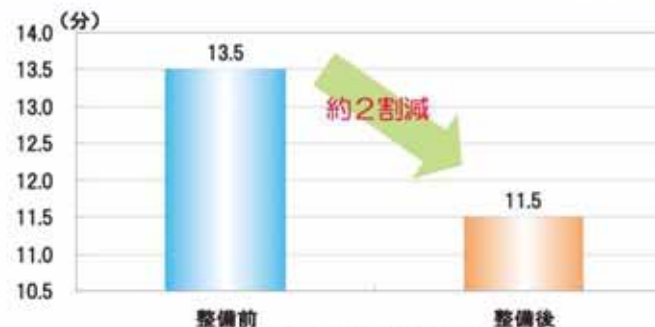


図2-3 所要時間の短縮

今後も二次医療機関までのアクセスを改善するための道路整備を進めます。

(主) 主要地方道

目標 3

交通事故の抑制

指標 3-1 事故危険箇所*数

指標の考え方 事故危険箇所 = 対策未着手の事故危険箇所

暮らしやすさを
支える道づくり

安全な道路を
実現する道づくり

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

達成
状況

対策を講ずることが必要とされたすべての事故危険箇所(20箇所)への対策に着手しました。

目標
達成

平成17年度の取り組みと成果

「注意看板の設置」、「カラー舗装による交差点明示」など、交通事故削減に向けた対策を実施しました。



図3-1 事故危険箇所位置図

引き続き対策後の事故状況についてフォローアップします。

達成度の評価

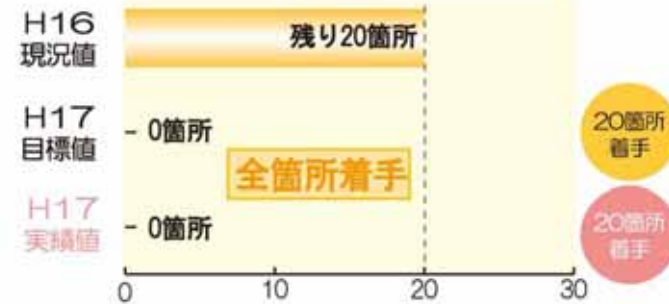


図3-2 事故危険箇所数(箇所)

今後の取り組み

● 事業方針

対策着手後の事故状況をフォローアップして必要に応じて追加対策を実施します。

● 県民の皆さまから寄せられたご意見

- 事故危険箇所を早急になくしてほしい。(50歳代 男性)
- 事故が多発す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)

※ 事故危険箇所：①10年に一度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所、②幹線道路の平均事故率の5倍以上の確率で事故が発生する箇所、③左記以外で交通事故が多発する恐れが大きいと認められ、緊急的集中的な対策が必要な箇所

目標3

交通事故の抑制

暮らしやすさを支える道づくり

安全の力強い道づくり

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**86.4件**→**85.6件**まで減少しました。

目標達成

平成17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。

交通事故件数自体は減少



図4-1 交通死傷事故発生件数
出典: 栃木県交通年鑑(H17)

栃木県は交通事故死者数が**全国ワースト1位!!**



図4-2 10万人当たりの交通事故死者数(ワースト10県)
出典: 栃木県交通年鑑(H17)

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

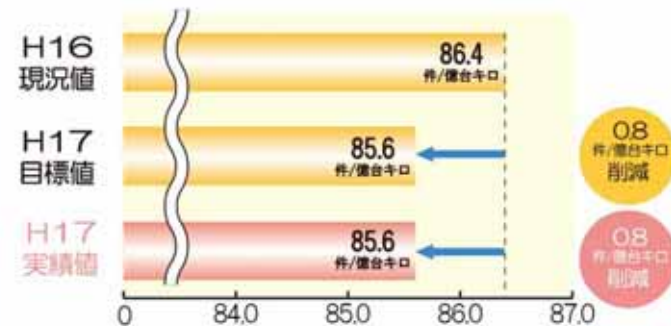


図4-3 交通死傷事故率(件/億台キロ)

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、死傷事故の発生確率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

- 死亡事故が多い。更なる事故対策が必要である。(40歳代 女性)
- 事故があまり減っていないと思う。削減に向けてもっと事故対策を行ってほしい。(20歳代 女性)

※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
※2 走行台キロ: 交通量(2.4h) × 走行距離(キロ)

目標4

自動車交通の円滑化

暮らしやすさを
支える道づくり

国土の能力を
高めよう道づくり

魅力ある国や
地域を
創ろう道づくり

環境にやさしい
道づくり

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**5箇所**改善しました。

目標
達成

平成17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。

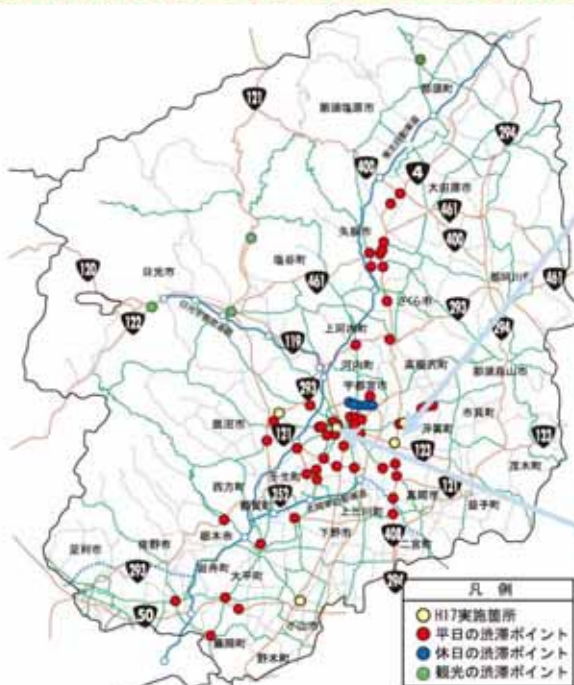


図5-1 主要渋滞ポイント位置図



(国)一般国道、(街)街路

達成度の評価

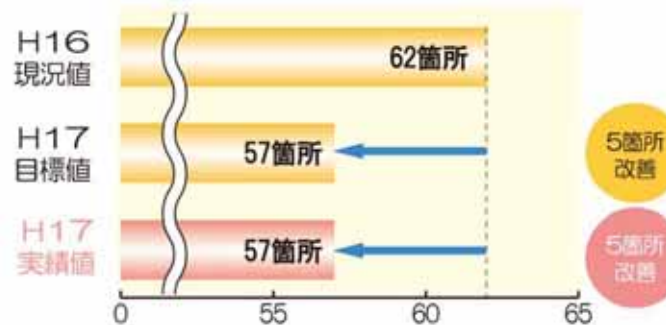


図5-2 主要渋滞ポイント数(箇所)

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

○宇都宮市の渋滞はいつもひどい。早く何とかしてほしい。
(40歳代 女性)

○主要渋滞ポイントへの早期対策をお願いします。
(40歳代 男性)

今後も渋滞ポイントの減少に向けて交差点改良やバイパス整備を推進します。

※ 主要渋滞ポイント：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／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

平成17年度整備効果事例

3・3・102 宇都宮水戸線 宇都宮市睦町

暮らしやすさを
支える道づくり

安全な道づくり

魅力ある街や
地域を
創る道づくり

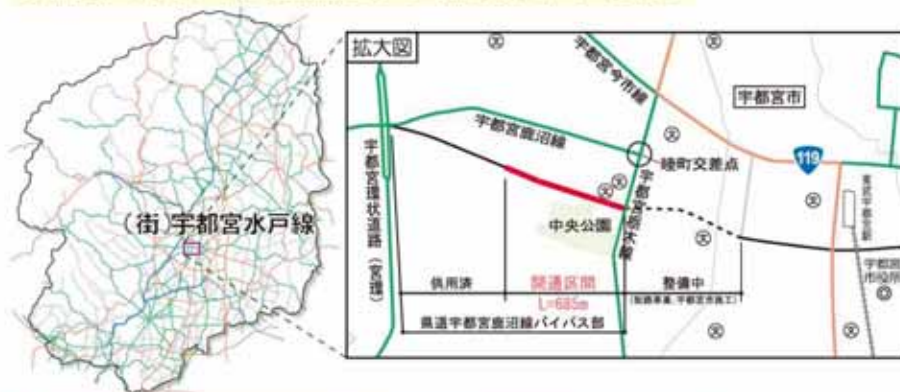
環境にやさしい
道づくり

整備効果

スムーズな走行が可能に。宇都宮市睦町の通過時間が**約4分短縮**されました。

事業位置図

宇都宮市の中心に向かう路線として整備が行われています。



対策

(主) 宇都宮鹿沼線の**バイパス**として整備しました。



⇒ (主) 宇都宮鹿沼線をスムーズに走行することが可能に!

(主) 主要地方道、(街) 街路

整備効果

①(街)宇都宮水戸線の整備により、宇都宮市睦町を通過する時間が**3分37秒短縮**し、スムーズに走行できるようになりました。(混雑時)



図5-3 整備前後の通過時間

②(主)宇都宮鹿沼線(現道)の交通量は、バイパスの整備により**約40%減少**しました。

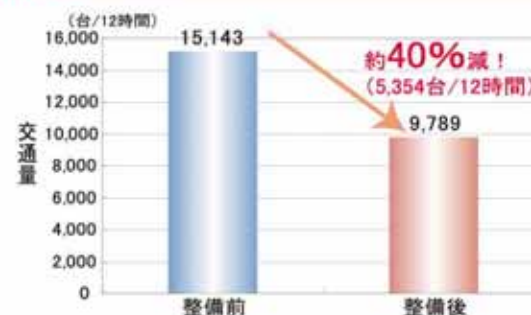


図5-4 (主) 宇都宮鹿沼線の整備前後の交通量

目標4

自動車交通の円滑化

暮らしやすさを支える道づくり

まちの活力を高めよう道づくり

魅力ある街や地域を創ろう道づくり

環境にやさしい道づくり

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がドライバー1人当たり約**1時間^{※2}**減少しました。

目標達成

平成17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17年に実施した渋滞対策
渋滞の緩和に向けて、**交差点改良、バイパス整備**などを行いました。

ハード対策

交差点改良



(国)123号 錦山

バイパス整備



(国)123号 茂木バイパス

(国)一般国道

TOPICS

- 渋滞損失時間は、**県管理国道、主要地方道、一般県道で減少。国管理国道(新4号、4号、50号)で増加。**

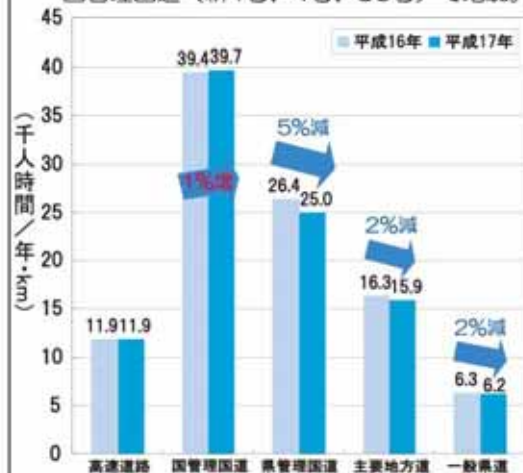


図6-1 道路種別別渋滞損失時間の増減

出典：栃木県資料 (H17)

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

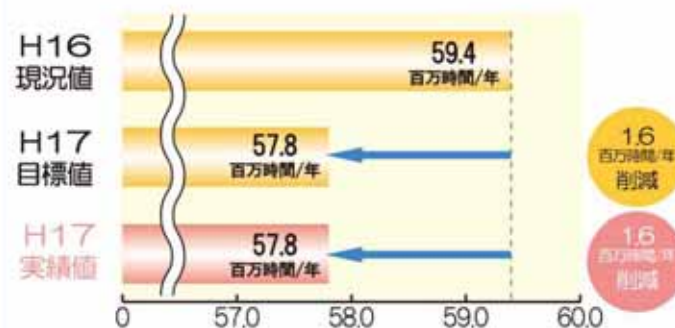


図6-2 渋滞損失時間 (百万時間/年)

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

- 渋滞緩和対策を早急に進めてほしい。(30歳代 女性)
- 宇都宮市内の渋滞はいつもひどい。何とかしてほしい。(40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本的な走行時間と、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

※2 ドライバー1人あたりの渋滞損失時間については、削減した1.6百万人時間を栃木県の人口約2,000万人で割り算している

平成17年度整備効果事例

一般国道123号 宇都宮市 鐮山

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

暮らしやすさを
支える道づくり

整備効果

渋滞方向の車線を2車線⇒3車線へ！車線数増により、渋滞が大幅に緩和しました。

事業位置図

宇都宮市の東部、(国)123号と(国)408号の交差点に位置しています。



対策

交通量の拡大を図るため、渋滞する東進方向について、直進車線を2車線から3車線に増設しました。



図6-3 対策状況図

整備効果

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。



■旅行速度の向上！

鐮山交差点の通過時の旅行速度が向上しました。

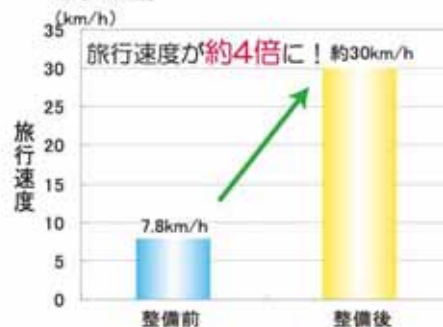


図6-4 旅行速度の変化

■通過時間の短縮！

鐮山交差点を通過する時間が短くなりました。

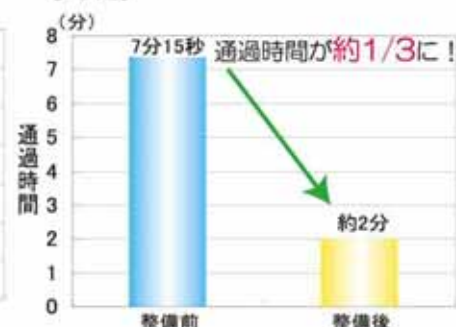


図6-5 通過時間の変化

対策後の渋滞状況についてフォローアップしていきます。

目標5

県内主要都市へのアクセス性向上

暮らしやすさを支える道づくり

地方の魅力を高めよう

魅力ある街や地域を創る道づくり

国境にやさしい道づくり

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

7千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17年度の取り組みと成果

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7-1 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



(主) 宇都宮茂木線 野高谷・祖母井工区

(主) 主要地方道

達成度の評価

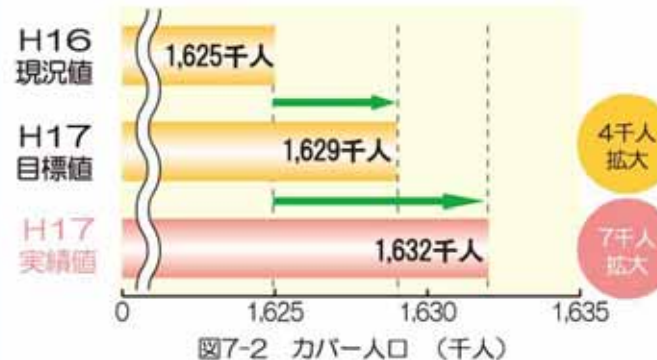


図7-2 カバー人口 (千人)

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

○中心都市へのアクセス性は重要である。何とかしてほしい。
(20歳代 女性)

○まだまだ改善されていない箇所があると思う。再度、整備すべき箇所を見直してほしい。
(40歳代 女性)

7千人の方々の日常生活の行動範囲が広がりました。

※ 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+旧鳩山町）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

平成17年度整備効果事例

主要地方道 宇都宮茂木線 野高谷・祖母井工区

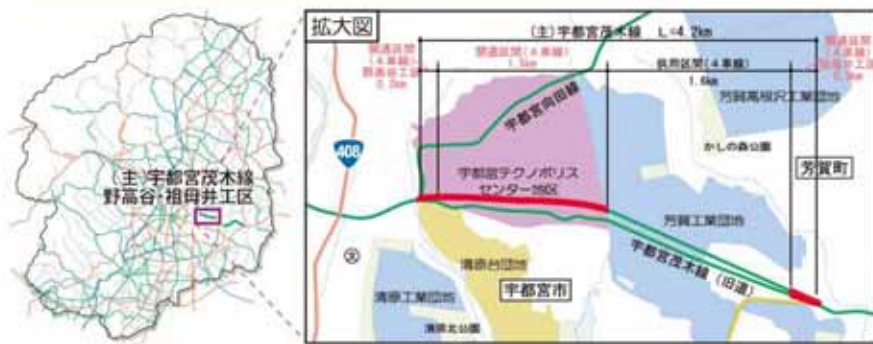
暮らしやすさを
支える道づくり



整備効果 約**3,000人**の日常生活の活動範囲が広がりました。

事業位置図

宇都宮市東部の工業団地内に位置しています。



対策

旧道への交通の集中を分散することにより、渋滞が緩和し中心都市までのアクセス性が向上しました。



課題

宇都宮茂木線 (旧道) に交通が集中し、渋滞を引き起こしています。



図7-3 渋滞損失時間3D
資料：渋滞損失時間 (H17上半期)

整備効果

約**3,000人**の日常生活の活動範囲が広がりました。



対策後の状況についてフォローアップしていきます。

目標 6 快適な歩行空間の確保

指標 6 歩道整備延長

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

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約**36km**整備しました。

目標
達成

平成17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8-1 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 (H13)



(国) 121号 鹿沼市 貝島町

安全で安心できる歩道づくりをこれからも進めていきます。

達成度の評価

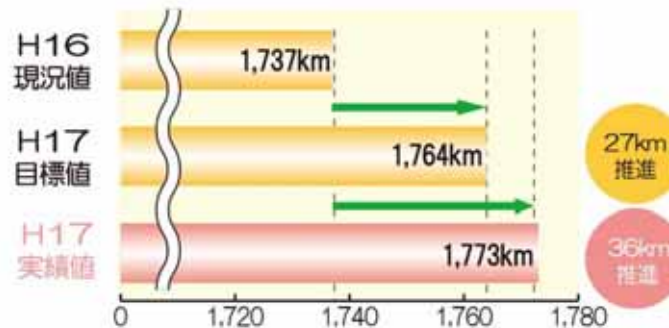


図8-2 歩道整備延長 (km)

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

○車重視で歩道は大変遅れている。生活者（特に弱者）の道としてもっと力を入れてほしい。 (60歳代 女性)

○もっと歩行者が歩きやすい歩道を整備してほしい。 (50歳代 女性)

目標 9

県庁へのアクセス性向上

指標 9 県庁※への1時間カバー人口

指標の考え方 県庁への1時間カバー人口 = 県庁へ1時間以内に到達できる夜間人口

暮らしやすさを
高める道づくり

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

到達しやすい
道づくり

達成状況

3千人の方々の教育・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17年度の取り組みと成果

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 県庁への1時間カバー圏域図

県庁へのアクセス性が向上し、生活の利便性が向上しました。

新たな到達エリア ■カバー圏拡大に影響を与えた事業



(国)一般国道、(主)主要地方道

達成度の評価

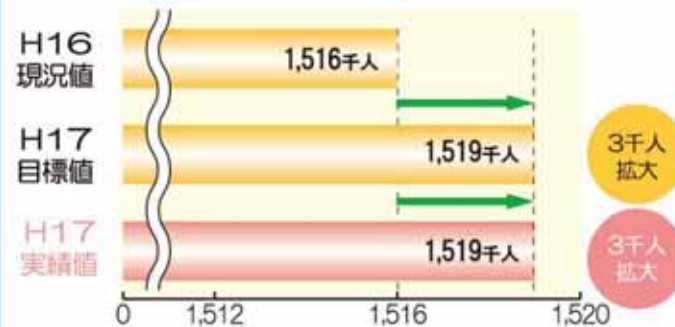


図9-2 県庁への1時間カバー圏人口 (千人)

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

- 県庁及び市内へのアクセスが全く改善されていない。
(60歳以上 男性)
- 混雑により、アクセス性が低下している。なんとかしてほしい。
(20歳代 女性)

※ 県庁：県内の教育・文化・経済の中心であり各種施設が集積する宇都宮市街地の代表として設定

平成17年度整備効果事例

一般国道123号 茂木バイパス

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

魅力ある町や
地域を
創る道づくり

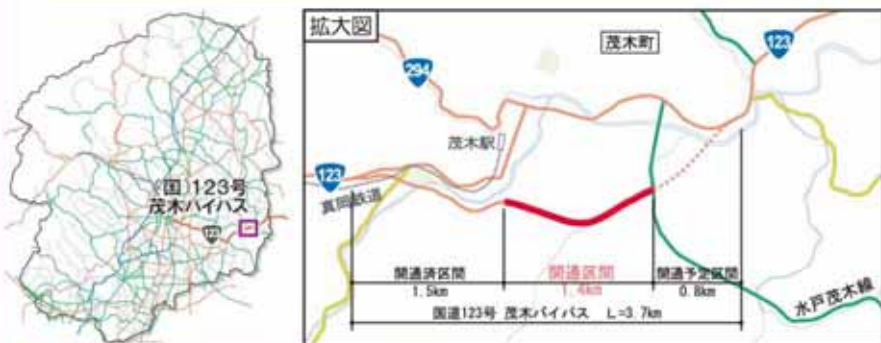
豊かにやさしい
道づくり

整備効果

宇都宮方面へのアクセス性が向上し、茂木町の約**2,000人**の日常生活の活動範囲が広がりました。

事業位置図

栃木県東部に位置しており、今後バイパスの東区間が開通する予定です。



対策

バイパスの整備により、現道とバイパスで交通の流れが分散し、宇都宮方面へのアクセス性が向上しました。



課題

茂木町中心部を通る現道は屈曲し狭隘であるため、交通安全上の問題や休日を中心とした渋滞が発生していました。



整備効果

茂木町の約**2,000人**の方が栃木県の中心地「宇都宮中心部」へ行くのに時間のゆとりが持てるようになりました。



対策後の状況についてフォローアップしていきます。

目標10 首都圏観光の支援

指標10 首都圏からの2時間^{*}カバー面積

暮らしやすさを
高める道づくり

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

豊かにやさしい
道づくり

指標の考え方 首都圏からの2時間カバー面積 = 首都圏からの2時間カバー圏可住地面積

達成
状況

ゆとりをもった観光周遊を！首都圏からの日帰り観光圏域が**14km²** 広がりました。

目標
達成

平成17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 首都圏からの観光2時間カバー圏域

首都圏からのゆとりある観光周遊がより可能になりました。

達成度の評価

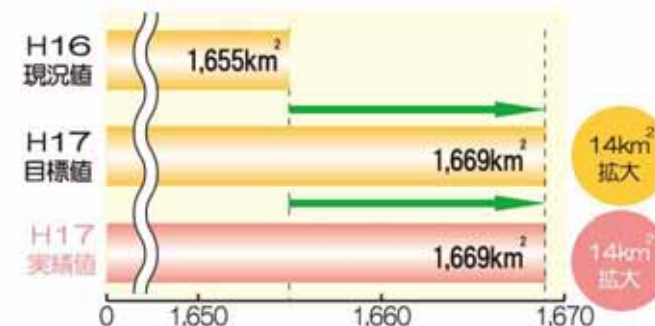


図10-2 首都圏からの2時間カバー面積 (km²)

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

- 積極的に観光への支援をしてほしい。(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)

※ 首都圏からの2時間カバー面積：首都圏（1都3県）から日帰り可能な目安の時間として2時間を設定。エリアの設定は、東北自動車道 浦和ICまでを30分と仮定し、浦和ICから1時間30分としている

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**2.7km**の区間で電柱のない美しい町並みが形成されました。



平成17年度の取り組みと成果

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17年度 事業実施箇所

(街) 宇都宮水戸線(宇都宮市睦町) 780m

整備状況



電柱のない美しい市街地を形成

その他の実施箇所

- ・(主) 真岡上三川線(真岡市並木町) 710m
- ・(街) 嘉多山中線(佐野市中央東) 1,045m
- ・(街) 本町山菅線(佐野市中央西) 115m

電柱を地中化し、美しい町並みが形成されました。

達成度の評価

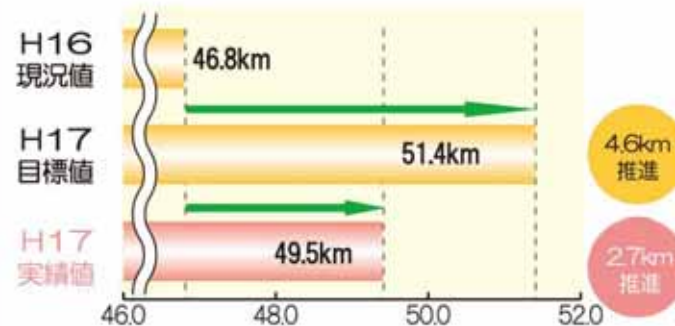


図11-1 市街地の幹線道路の無電柱化延長 (km)

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

- 主要市内は、地中化が進んでいるが、町村はまだ進んでいない。(60歳以上 男性)
- まだまだ整備が遅れています。早く電柱の地中化を進めてほしい。(40歳代 女性)

^{*} 幹線道路：一般国道、主要地方道、一般県道
(国)一般国道、(主)主要地方道、(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**1.3km**整備しました。

目標達成

平成17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17年度 事業実施箇所
(街) 樋ノ口河合線 360m



(街) 嘉多山中線 720m



<道路緑化の働き>

■道路緑化は、安全・環境保護・景観向上に効果があります。



出典：緑の情報シート (社) 道路緑化保全協会より作成

図12-1 道路緑化の働き

その他の実施箇所

・下籠谷大前線 200m

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

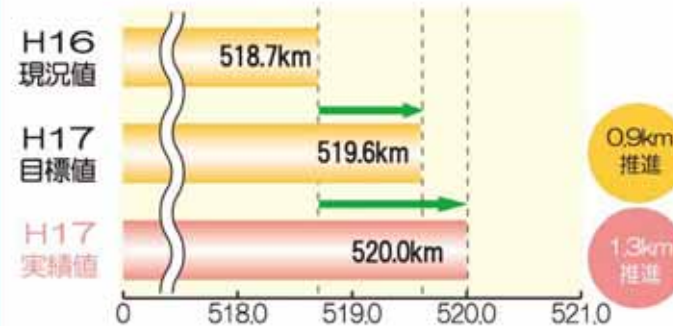


図12-2 道路緑化延長 (km)

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

- 目に見えるように道路緑化を進めるべきである。
(60歳以上 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)

3. 今後の課題

～平成18年度業績計画書作成に向けて～

道づくりの方向性	成果目標	成果指標	H16実績値	H17目標値	H17実績値	目標達成状況	平成18年度以降に向けた課題	平成18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	341箇所	307箇所	305箇所	達成	対策未実施箇所の防災危険箇所が全県で未だ305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	1,116km ² (38%)	1,129km ² (39%)	1,129km ² (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】 事故危険箇所数	20箇所	全箇所	全箇所	達成	全事故危険箇所対策に着手したが、今後事故発生状況をフォローアップし、必要に応じ追加の対策を実施する。一方、特に通学路の安全確保が求められている。	完了 ※【新たな目標】を設定
		【指標3-2】 交通死傷事故率	86.4件/道台キロ	85.6件/道台キロ	85.6件/道台キロ	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	62箇所	57箇所	57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	59.4 百万時間/年	57.8百万時間/年	57.8百万時間/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	1,625千人 (81%)	1,629千人 (81%)	1,632千人 (81%)	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	1,737km (47%)	1,764km (48%)	1,773km (48%)	達成	県民の要望が高い歩道の整備を更に推進する必要がある。	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】 県庁へのアクセス性向上	【指標9】 県庁への1時間カバー人口	1,516千人 (76%)	1,519千人 (76%)	1,519千人 (76%)	達成	指標のわかりにくさが指摘されている。	継続 ※名称の変更
	【目標10】 首都圏観光の支援	【指標10】 首都圏からの2時間カバー面積	1,655km ² (57%)	1,669km ² (57%)	1,669km ² (57%)	達成	観光地と高速道路ICを結ぶ道路の渋滞などによるアクセス性の低下が大きな課題であるため、ICへのアクセス性を示す指標の設定が求められている。	継続 ※指標の変更
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	46.8km (10%)	51.4km (11%)	49.5km (11%)	未達成	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。	継続
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	518.7km	519.6km	520.0km	達成	沿道環境改善や地球環境の保全に関する目標設定が求められている。	継続 ※新たに【指標11】、【指標12】を設定

※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。

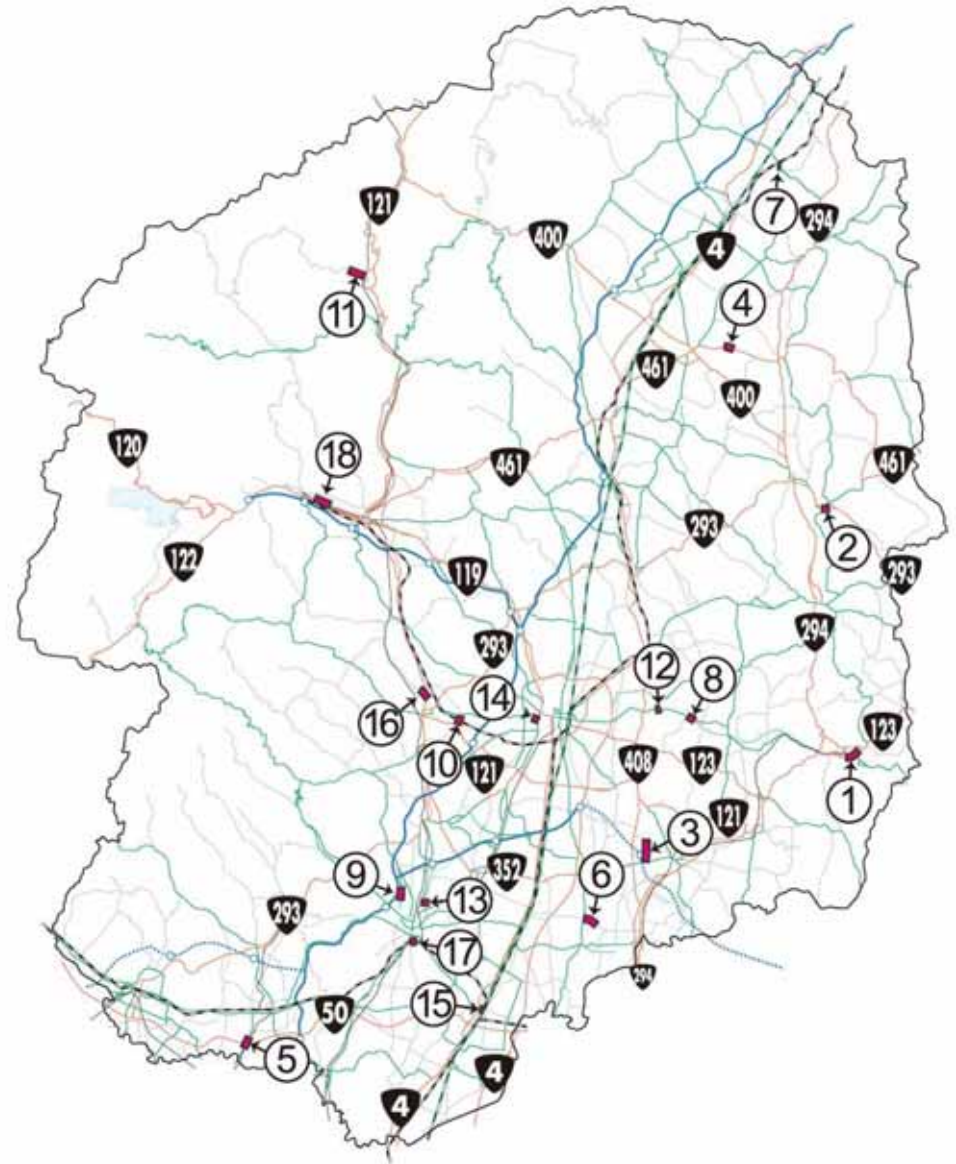
※2 【指標8】 自動車専用道路分担率については、H17目標値を設定していないため、H17実績値及び目標達成率は算出していません。

4. 栃木県内の平成17年度主な完了事業

平成17年度完了事業箇所一覧

番号	事業主体	路線名	箇所名	延長 (km)
1	県	(国)123号	茂木町 茂木バイパス	1.4
2	県	(国)293号	那珂川町 馬頭バイパス	0.5
3	県	(国)408号	真岡市 真岡バイパス	2.1
4	県	(国)461号	大田原市 奥沢バイパス	0.9
5	県	(主)佐野行田線	佐野市 大橋	0.8
6	県	(一)笹原二宮線	下野市 上吉田	1.1
7	県	(一)豊原高久線	那須町 黒田原	0.2
8	県	(主)宇都宮茂木線	芳賀町 祖母井	0.9
9	県	(主)栃木栗野線	栃木市 吹上	1.1
10	県	(一)鹿沼環状線	鹿沼市 前原跨線橋	1.0
11	県	(一)黒部西川線	日光市 湯西川	1.9
12	県	(主)宇都宮茂木線	宇都宮市 野高谷	0.2
13	県	(主)宇都宮亀和田栃木線	都賀町 合戦場	0.8
14	県	(街)宇都宮水戸線	宇都宮市 睦町	0.4
15	県	(街)小山結城線	小山市 本郷町	0.3
16	県	(街)板荷通り	鹿沼市 玉田町	1.0
17	県	(街)樋ノ口河合線	栃木市 城内町	0.3
18	県	(街)大谷川右岸線	日光市 七里	1.3

(国)一般国道、(主)主要地方道、(一)一般県道、(街)街路



平成17年度完了事業位置図

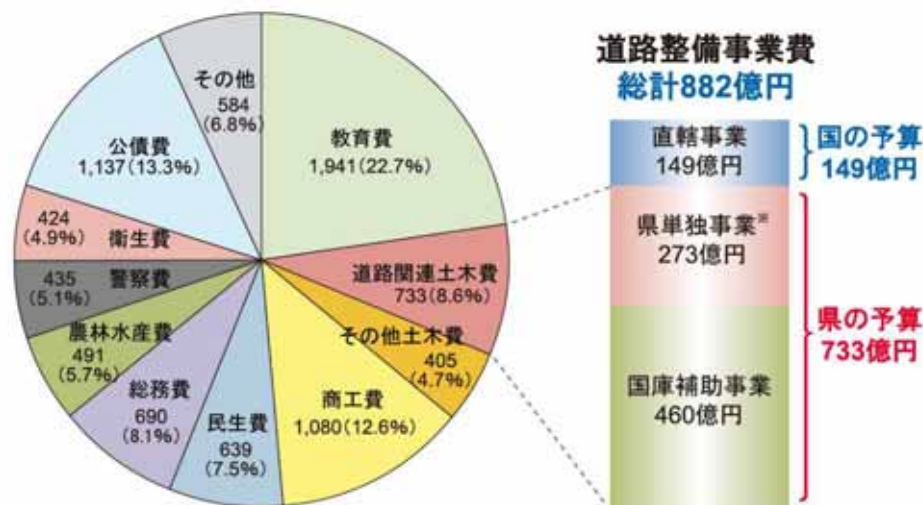
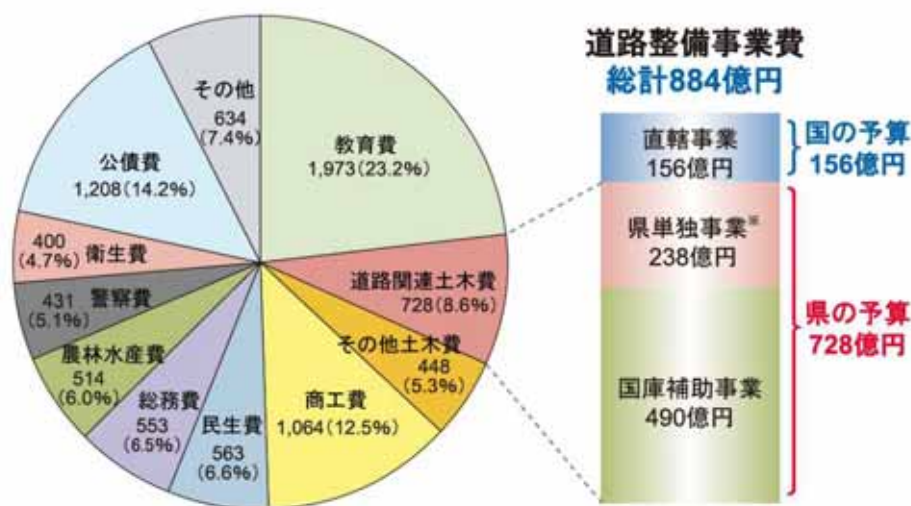
5. 栃木県内における道路整備の事業費

〔平成16年度〕
当初予算

栃木県歳出総額
8,514.1億円

〔平成17年度〕
当初予算

栃木県歳出総額
8,560.2億円



※県単独事業には、直轄事業負担金（H16：約49億円、H17：約53億円）、事務的経費（H16：約56億円、H17：約55億円）が含まれています。

6. 用語の解説

【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。

◆県単独事業

県が国から補助金や負担金を受けずに、一般財源（地方税・譲与税・交付税など）と県債によって県が独自に実施する事業。

◆広域行政圏

圏域の人口が概ね10万人以上であり、日常の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】

◆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。

6. 用語の解説

【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。

◆直轄事業

国が直接実施する事業。

◆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。