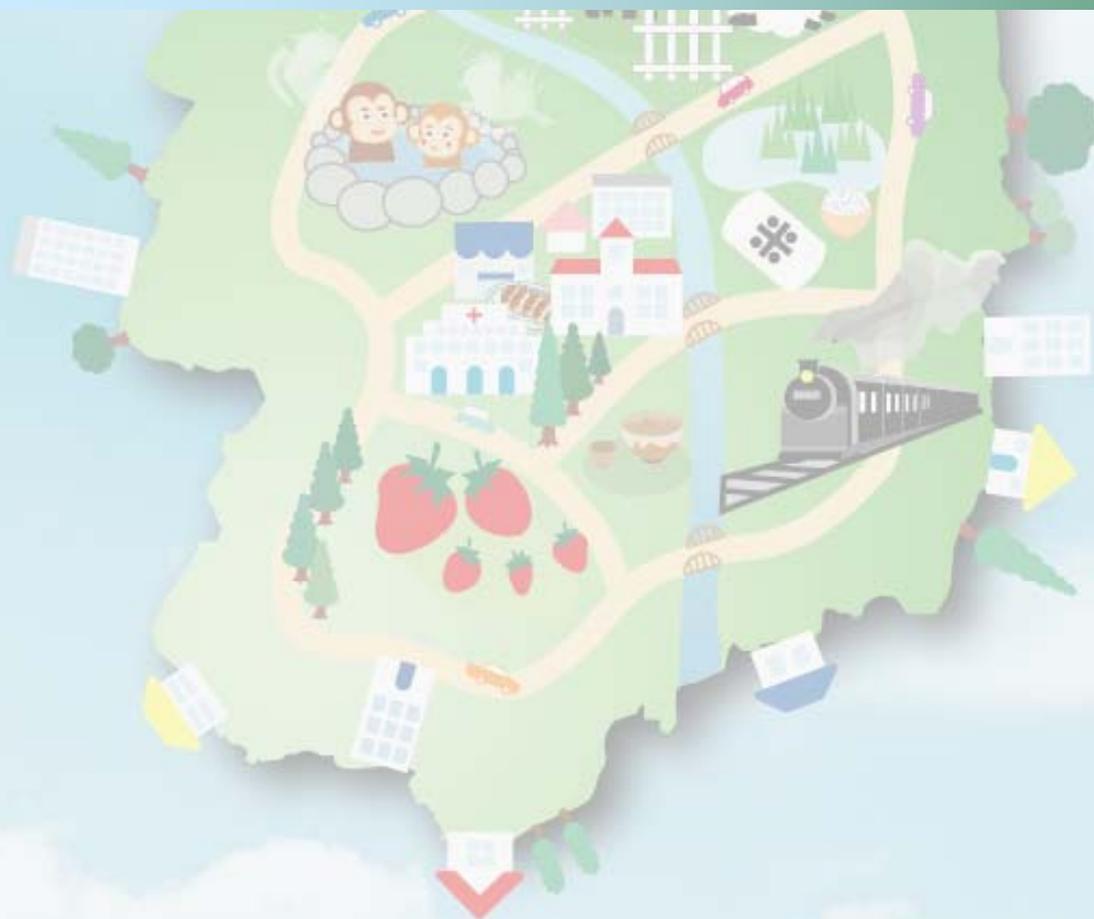


平成
16年度

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～



2004
栃木県道路協議会



目次

1.	道路行政マネジメントシステムの 導入から展開へ	...1
2.	業績計画書の概要	...2
3.	平成16年度業績計画書の作成について	...3
4.	栃木県の状況と道づくりの基本方針	...5
5.	成果指標目標値別の一覧表	...6
	【目標1】 道路利用の危険性改善	...8
	【目標2】 高度な救急医療施設へのアクセス性の向上	...9
	【目標3】 交通事故の抑制	...10
	【目標4】 自動車交通の円滑化	...12
	【目標5】 県内産業の競争力強化	...15
	【目標6】 高速道路の利用向上	...16
	【目標7】 県庁へのアクセス向上	...17
	【目標8】 首都圏観光の支援	...18
	【目標9】 電線類の地中化推進	...20
	【目標10】 道路緑化の推進	...21
6.	用語の解説	...22
7.	県政モニターからの意見とその対応	...24

1. 道路行政マネジメントシステムの導入から展開へ

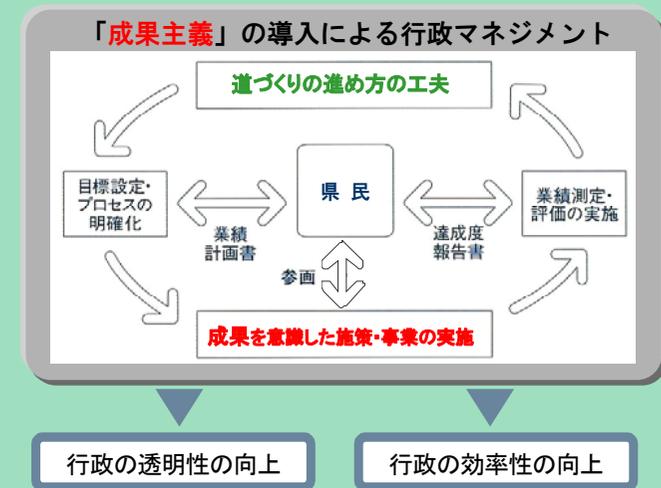
道路行政マネジメントシステムについて

◆道路行政マネジメントシステムの導入から展開へ

「道路行政マネジメント研究会」で公表された提言より、

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」を目指す行政運営を行うべきとの認識を踏まえ、昨年度、道路行政マネジメントシステムを導入し、業績計画書、達成度報告書を作成しました。

そして、業績計画や達成度報告において、道路利用者や地域の人々が理解しやすい成果目標を定め、事業をきちんと評価し、その結果を次の予算に反映させていくことで、システムの展開を図ります。

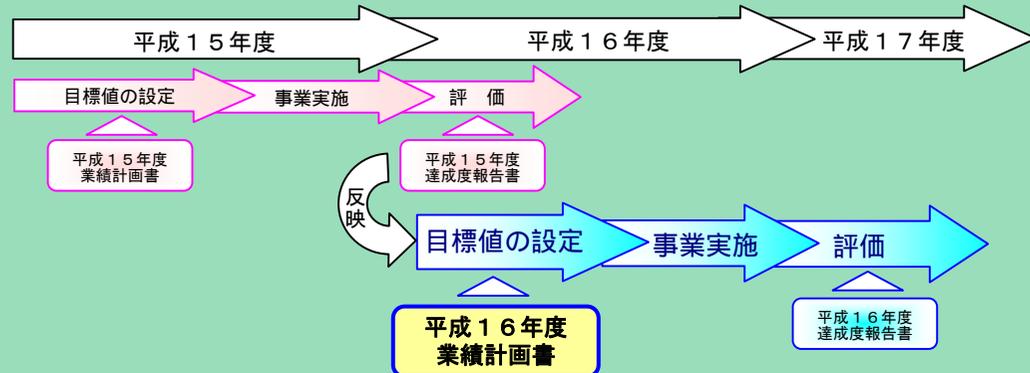


業績計画書の目的

平成16年度は道路行政マネジメントシステム導入からの2年目として、道路サービスによる成果を重視し、道路ユーザーが満足する道路行政へと転換をより一層推進していきます。

道路行政のさらなる成果向上を図るため、平成16年度業績計画書は、平成15年度の業績計画、達成度報告をふまえ、内容を一部見直しています。

そして、今後も引き続き、社会・経済の活性化、暮らしの豊かさの向上、安全性の確保、環境の保全と美しい景観の創造の実現等を目指します。



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

成果目標(H16業績計画書)

- 【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

指標による成果目標設定

3. 平成16年度 業績計画書の作成について ～作成のながれ～

平成15年度 業績計画書

とちぎの道づくりの基本方針に基づき
成果を測る指標と目標を設定。



平成15年度 達成度報告書

平成15年度に設定した目標に対し、
実施した事業を考慮して、指標を計算しました。
指標の計算や成果の達成度を勘案し、
平成16年度業績計画書作成に際しての課題を整理しました。



平成16年度 業績計画書

平成15年度達成度報告における今後の課題を踏まえて、
「一人ひとりが参加するとちぎの道づくり」を振り返り、
指標と目標を再設定しました。



3. 平成16年度 業績計画書の作成について

～H15達成度報告書の課題整理とH16業績計画書への展開～

道づくりの方向性	成果指標	現況(H14)	H15目標値	H15実績値	今後の取組み方針	本業績計画書への展開	H16成果指標※
暮らしやすさを支える道づくり	【指標1】 道路防災危険箇所数(箇所)	434	380	379	○対策未実施の道路防災危険箇所379箇所が山岳部に集中しているため、それらの削減を目指し、引き続き防災事業を推進	継続	【指標1】 道路防災危険箇所数
	【指標2】 2次医療機関への15分のカバー率	37% (1086km ²)	38% (1098km ²)	38% (1094km ²)	○国道沿線に点在する2次医療機関へのカバー率を向上するため、国道整備と併せて、国道と交差する県道の整備推進	○事業の効果としてのカバー率をより分かりやすく表現するため、カバー圏の面積を併記	【指標2】 2次医療機関への15分のカバー面積
	【指標3】 交通死傷事故率(件/億台キロ)	86.9	86.8	87.1	○交通死傷事故率の削減を図るため、安全で走行性の高い道路整備や事故危険箇所等を中心とした安全対策事業のさらなる推進 ○交通マナーの向上など交通安全に対する啓蒙啓発等公安委員会とさらなる連携の強化	継続	【指標3-1】 事故危険箇所数 【指標3-2】 交通死傷事故率
	【指標4】 主要渋滞ポイント数(箇所)	67	66	66	○宇都宮市を中心に存在する対策未実施の主要渋滞ポイント66箇所の削減を目指し、引き続き道路改良・改築事業などの渋滞対策事業を推進	継続	【指標4-1】 主要渋滞ポイント数
	【指標5】 渋滞損失時間(百万時間/年)	61.5	60.6	60.7	○宇都宮市に集中する渋滞を削減すべく、さらなる渋滞緩和事業を推進	○本指標は【指標4】自動車交通の円滑化の指標により適しているため、【指標4】の指標する。	【指標4-2】 渋滞損失時間
県土の活力を高める道づくり	【指標6】 自動車専用道分担率	約17%	向上をめざす	向上をめざす	-	継続	【指標5】 高速IC15分到着工業団地数 【指標6】 自動車専用道分担率
	【指標7】 県庁への1時間カバー率	74% (1477千人)	75% (1483千人)	75% (1483千人)	○さらなるカバー率の向上を目指して、旅行速度向上に資する道路改良・改築事業等を推進	○事業の効果としてのカバー率をより分かりやすく表現するため、カバー圏の人口を併記	【指標7】 県庁への1時間カバー人口
	【指標8】 首都圏からの2時間カバー率	56%	57%	56%	○カバー圏の向上を目指して、旅行速度向上に資する道路改良・改築事業等を推進	○事業の効果としてのカバー率をより分かりやすく表現するため、カバー圏の面積を併記	【指標8】 首都圏からの2時間カバー面積
	【指標9】 市街地の幹線道路の無電柱化率	8% (38.8km)	9% (41.5km)	9% (41.5km)	○魅力ある街や地域づくりを目指し、電線共同溝整備等の電線類地中化のさらなる推進	○事業の効果としての無電柱化率をより分かりやすく表現するため、無電柱化延長を併記	【指標9】 市街地の幹線道路の無電柱化延長
魅力ある街や地域を創る道づくり	【指標9】 市街地の幹線道路の無電柱化率	8% (38.8km)	9% (41.5km)	9% (41.5km)	○魅力ある街や地域づくりを目指し、電線共同溝整備等の電線類地中化のさらなる推進	○事業の効果としての無電柱化率をより分かりやすく表現するため、無電柱化延長を併記	【指標9】 市街地の幹線道路の無電柱化延長
環境にやさしい道づくり	【指標10】 道路緑化延長(km)	516.1	517.5	517.4	○環境にやさしい道路を目指し、植樹帯整備等による道路緑化のさらなる推進	継続	【指標10】 道路緑化延長

※赤字の指標は平成16年度新たに追加する指標
 青字の指標は平成16年度見直しをする指標
 黒字の指標は平成15年度から継続する指標

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

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
- 道づくりの進め方
- 成果主義への転換
- 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

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

今後の道づくりの5つの方向性

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

5. 成果指標目標値別の一覧表

道づくりの方向性	成果目標	成果指標	現況H15	1年後H16	4年後H19	備考
暮らしやすさを支える道づくり	【目標1】道路利用の危険性改善	【指標1】道路防災危険箇所数	379箇所	38箇所削減 (341箇所)	129箇所削減 (250箇所)	
	【目標2】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分のカバー面積 [カバー率]	1098km ² [38%]	18km ² 拡大 (1116km ² ・[38%])	83km ² 拡大 (1181km ² ・[40%])	
	【目標3】交通事故の抑制	【指標3-1】事故危険箇所数	47箇所	29箇所着手 (18箇所)	47箇所着手 (0箇所)	
		【指標3-2】交通死傷事故率※1	87.1件/億台キロ	0.7件/億台キロ削減 (86.4件/億台キロ)	3.1件/億台キロ削減 (約84件/億台キロ)	
	【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	66箇所	4箇所削減 (62箇所)	17箇所削減 (49箇所)	
		【指標4-2】渋滞損失時間※1	60.7 百万時間/年	1.7百万時間/年削減 (59百万時間/年)	5.7百万時間/年削減 (約55百万時間/年)	
県土の活力を高める道づくり	【目標5】県内産業の競争力強化	【指標5】高速IC15分到着工業団地数	27箇所	現状維持 (27箇所)	-	北関東自動車道開通時 9箇所拡大 (36箇所)
	【目標6】高速道路の利用向上	【指標6】自動車専用道分担率※1	17% 〈H14実績値〉	向上をめざす (-)	-	北関東自動車道開通時 10%向上※2 (約27%)
	【目標7】県庁へのアクセス向上	【指標7】県庁への1時間カバー人口 [カバー率]	1483千人 [75%]	32千人拡大 (1515千人・[76%])	176千人拡大 (1659千人・[83%])	
	【目標8】首都圏観光の支援	【指標8】首都圏からの2時間カバー面積 [カバー率]	1649km ² [57%]	6km ² 拡大 (1655km ² ・[57%])	86km ² 拡大 (1735km ² ・[60%])	
魅力ある街や地域を創る道づくり	【目標9】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延長 [無電柱化率]	41.5km [約9%]	5.2km推進 (46.7km・[約10%])	25km推進 (66.5km・[約15%])	
環境にやさしい道づくり	【目標10】道路緑化の推進	【指標10】道路緑化延長	517.4km	1.3km推進 (518.7km)	2.6km推進 (520km)	

※1 予測手法の変更により、目標値の見直しを行っています。

※2 H14実績値に対する目標値です。



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

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。

数値目標

H15	379箇所
H16	38箇所削減 (341箇所)
H19	129箇所削減 (250箇所)

指標

2

2次医療機関への15分のカバー面積

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。

数値目標

H15	1098km ²
H16	18km ² 拡大 (1116km ²)
H19	83km ² 拡大 (1181km ²)

指標

3-1

事故危険箇所数

事故の少ない安全な道路を目指すため、事故の危険性が高い箇所への効果的な交通施策状況を示す指標。

数値目標

H15	47箇所
H16	29箇所着手 (18箇所)
H19	47箇所着手 (0箇所)

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。

数値目標

H15	87.1件/億台キロ
H16	0.7件/億台キロ削減 (86.4件/億台キロ)
H19	3.1件/億台キロ削減 (約84件/億台キロ)

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。

数値目標

H15	66箇所
H16	4箇所削減 (62箇所)
H19	17箇所削減 (49箇所)

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、渋滞の実態を数量的に示した指標。

数値目標

H15	60.7百万時間/年
H16	1.7百万時間/年削減 (59百万時間/年)
H19	5.7百万時間/年削減 (約55百万時間/年)

【目標1】道路利用の危険性改善

【指標1】道路防災危険箇所数

* 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

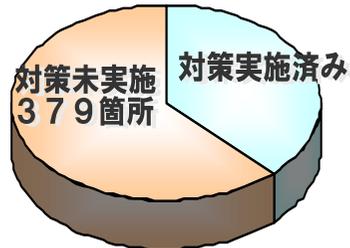
県土の活力を
高める道づくり

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

現状の課題分析

379箇所の要対策箇所が存在
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



道路防災危険箇所の対策実施状況



国道400号



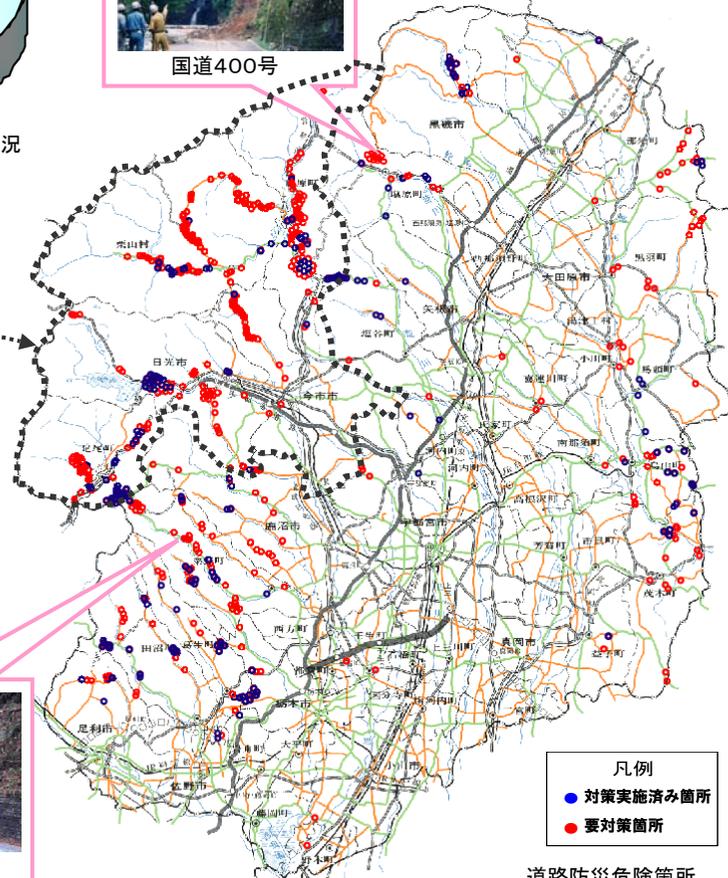
要対策箇所の地区別内訳



要対策箇所の迂回路確保状況



鹿沼足尾線



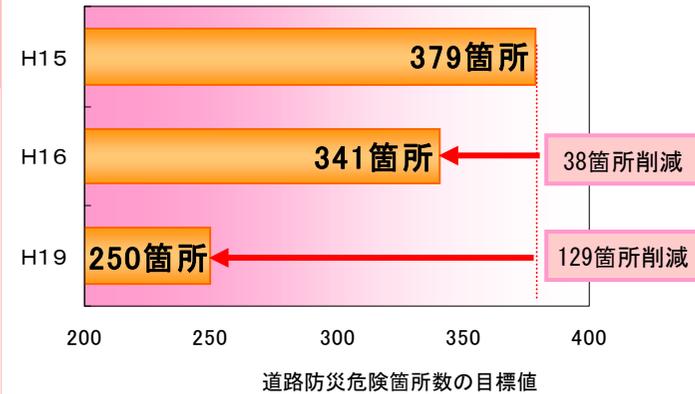
凡例
● 対策実施済み箇所
● 要対策箇所

道路防災危険箇所

算出方法

$$\text{道路防災危険箇所数} = \text{道路防災点検における要対策箇所(対策未実施)の数}$$

指標による数値目標設定



主要事業箇所

- (国) 120号(日光市 いろは坂)
- (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 上粕尾)
- (一) 小口黒羽線(馬頭町 広瀬)
- (一) 小来川清滝線(日光市 滝ヶ原)

(国): 一般国道 (主): 主要地方道 (一): 一般県道

【目標2】 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分カバー面積

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

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。

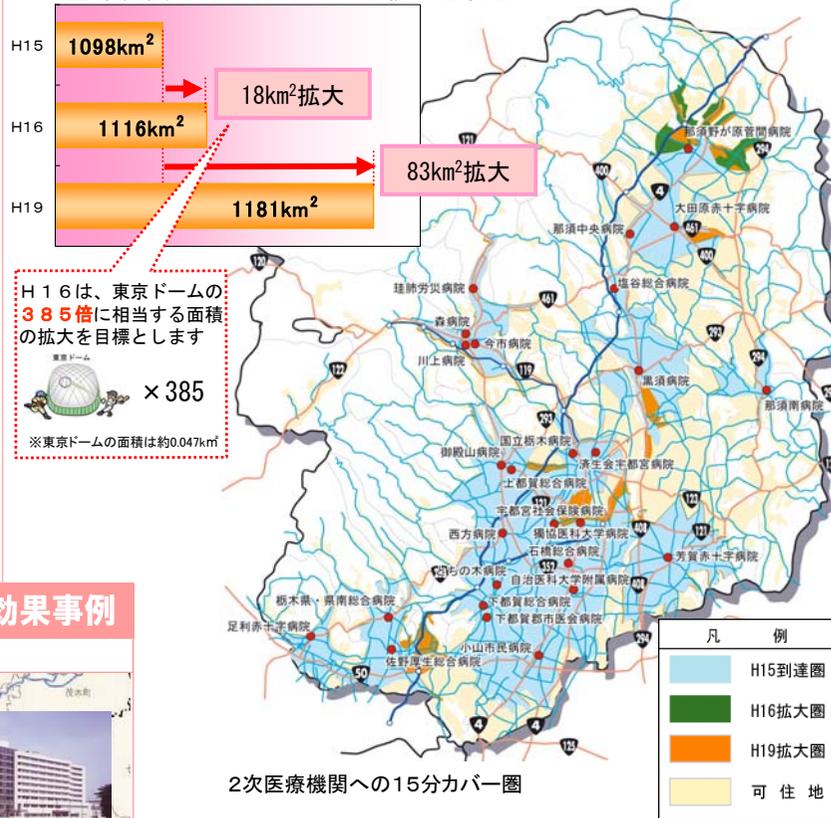
現状の課題分析

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

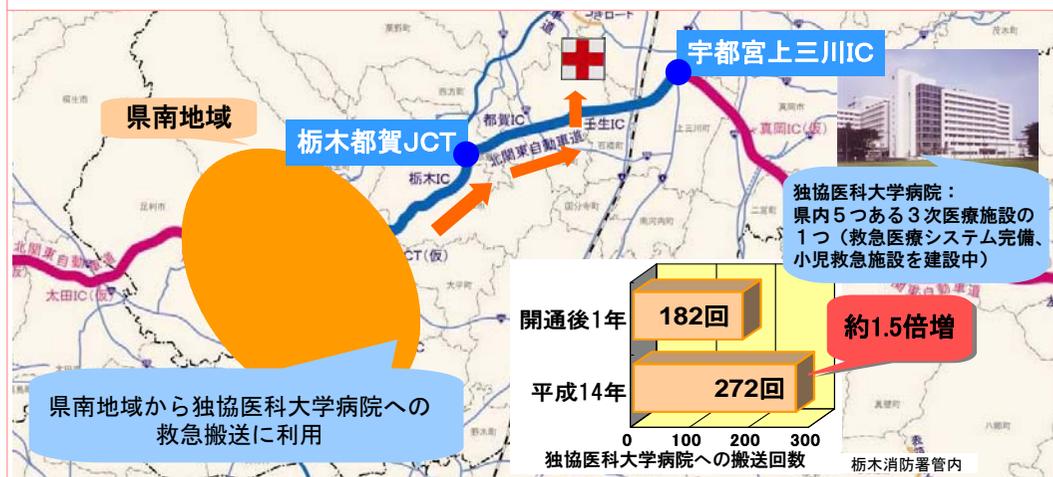
指標による現状把握および数値目標設定

2次医療機関への15分カバー面積の目標値



北関東自動車道(栃木都賀JCT~宇都宮上三川IC)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飛躍的に増加

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)

(国)：一般国道 (主)：主要地方道 (街)：街路 BP：バイパス

【目標3】交通事故の抑制

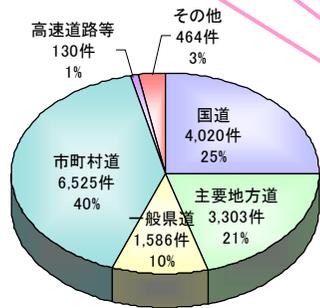
【指標3-1】事故危険箇所数

指標による現状把握

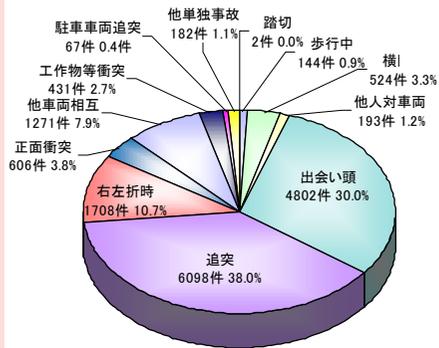
47箇所の事故危険箇所が存在
国道、県道等の幹線道路での交通事故発生件数が55.6%を占める



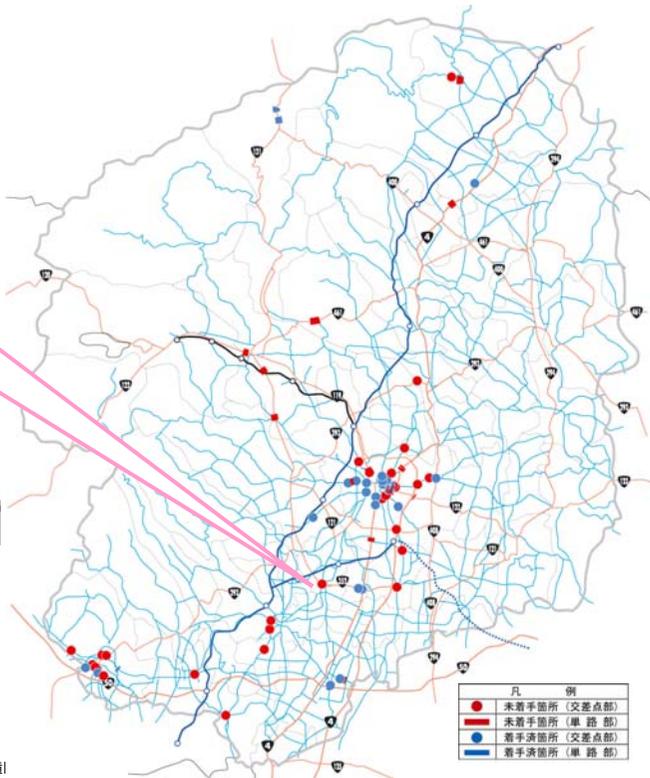
一般国道352号(壬生町本丸)



H15 交通年鑑 道路別交通事故発生件数 (H15)



H15 交通年鑑 事故類型別発生件数 (H15)



事故危険箇所 (H15~)

● (赤)	未着手箇所 (交差点部)
● (赤)	未着手箇所 (車路部)
● (青)	着手済箇所 (交差点部)
● (青)	着手済箇所 (車路部)

* 事故危険箇所選定基準

- 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上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

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

$$\text{事故危険箇所数} = \text{対策未着手の事故危険箇所数}$$

指標による数値目標設定



事故危険箇所数の目標値

主要事業箇所

- (国) 408号(宇都宮市 道場宿町)
- (主) 宇都宮栃木線(壬生町 本丸)
- (主) 宇都宮鹿沼線(宇都宮市 砥上町)
- (一) 氏家宇都宮線(宇都宮市 海道町)

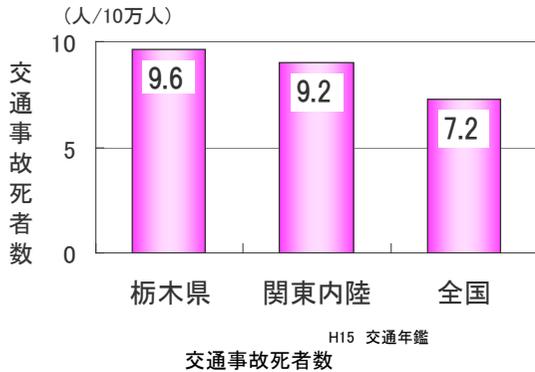
(国): 一般国道 (主): 主要地方道 (一): 一般県道

【目標3】交通事故の抑制

【指標3-2】交通死傷事故率

指標による現状把握

全国に比べて、
人口当たり交通事故死者数は多い



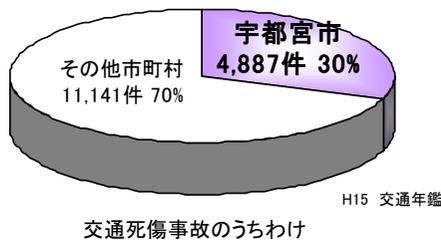
年度	交通事故死者数 (10万人当り)	全国 ワースト順位
平成6年	9.4 人	2 位
平成7年	9.0 人	3 位
平成8年	9.2 人	1 位
平成9年	7.4 人	12 位
平成10年	6.5 人	16 位
平成11年	7.0 人	9 位
平成12年	7.3 人	4 位
平成13年	11.0 人	4 位
平成14年	10.5 人	5 位
平成15年	9.6 人	6 位

H15 交通年鑑
交通事故死者数

H15 交通年鑑
交通事故死者数の推移

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



H15 交通年鑑



車線数が多いと、
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

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

交通死傷事故率

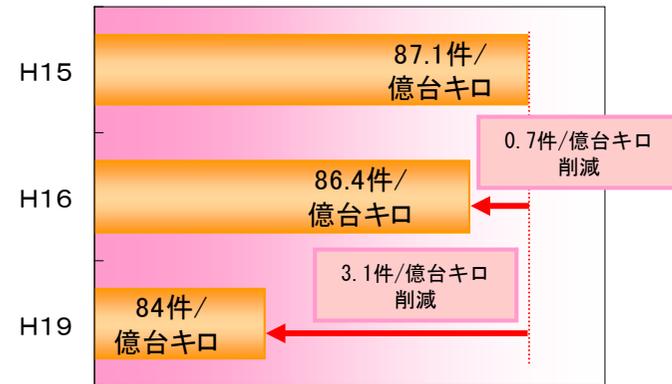
$$= \text{死傷事故件数(件/年)} \div \text{自動車走行台キロ} \times 10^8$$

※走行台キロ=交通量×走行距離

1km区間を自動車1億台が走行した時に、その区間で死傷事故の発生する件数

指標による数値目標設定

(件/億台キロ)



死傷事故率の目標値

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(氏家矢板BP)

(国) 50号(岩舟小山BP)

(国) 408号(真岡市・宇都宮市 鬼怒テクノ通り)

(国):一般国道

【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

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

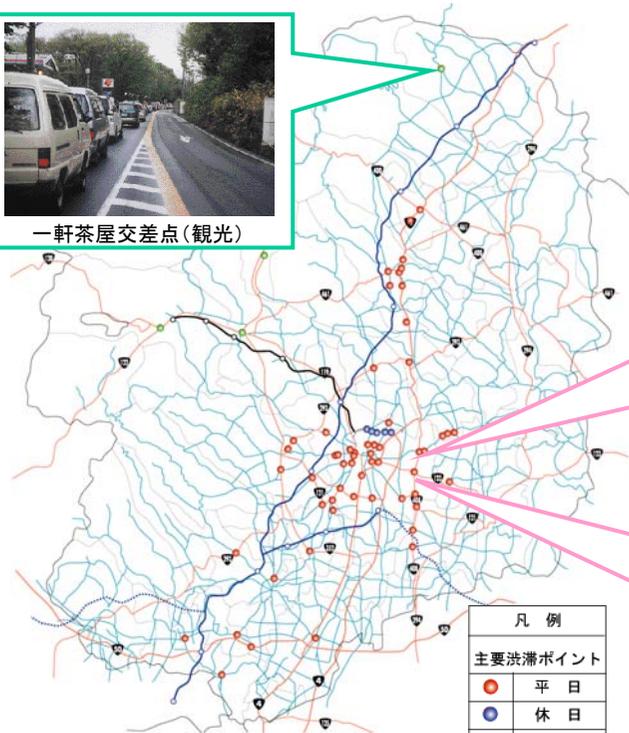
【指標4-1】主要渋滞ポイント数

現状の課題分析

通勤・通学における自動車利用の割合は高く
宇都宮市を中心に67箇所主要渋滞ポイントが存在
また、観光地の主要渋滞ポイントも4箇所存在



一軒茶屋交差点(観光)



野高谷交差点



錨山交差点

凡例	
●	平日
●	休日
●	観光

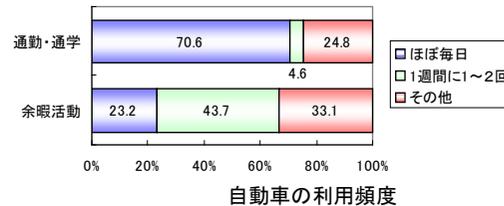
主要渋滞ポイント (H15~)

* 主要渋滞ポイント

主要渋滞ポイントとは、以下に該当するか、または地域において改善の声が大きいポイントをいいます。

☆一般道路：DID（人口集中地区）内の場合
最大渋滞長1km以上
または最大通過時間10分以上

☆一般道路：DID（人口集中地区）外の場合
最大渋滞長500m以上
または最大通過時間5分以上



栃木県CS調査結果

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



主要渋滞ポイント削減の目標値

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(真岡市・宇都宮市 鬼怒テクノ通り)
- (主) 宇都宮向田線(宇都宮市 平出・板戸)
- (街) 小山結城線(小山市 本郷町)

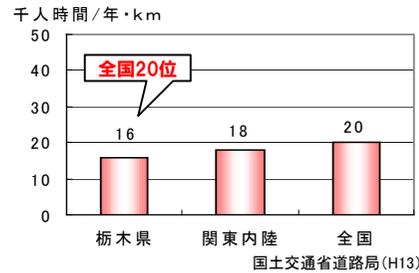
(国): 一般国道 (主): 主要地方道 (街): 街路 BP: バイパス

【目標4】自動車交通の円滑化

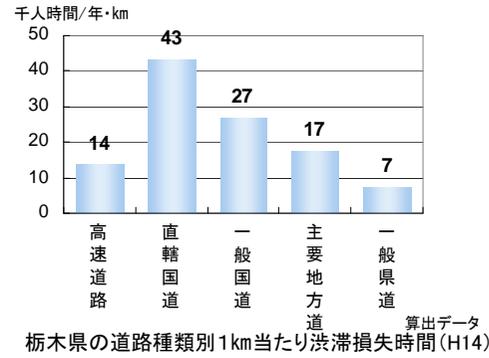
【目標4-2】渋滞損失時間

指標による現状把握

栃木県の道路1km当たりの渋滞損失時間は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



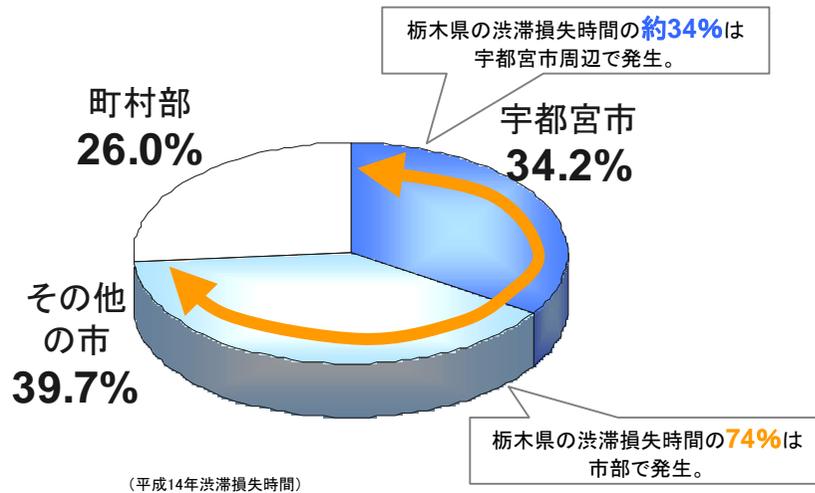
道路1km当たり渋滞損失時間(H13)



栃木県の道路種類別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において発生



渋滞損失時間のうちわけ

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

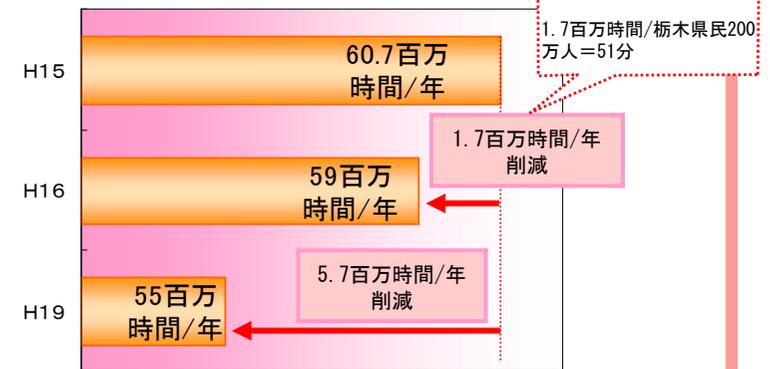
環境にやさしい道づくり

算出方法

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

指標による数値目標設定

(百万時間/年)



渋滞損失時間の目標値

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(氏家矢板BP)

(主) 宇都宮向田線(宇都宮市 平出・板戸)

(主) 宇都宮鹿沼線(鹿沼市 上野町)

(国):一般国道 (主):主要地方道 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
5

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・国際競争力を強化するため、高速道路のインターへのアクセス性への支援を示す指標。

数値目標

H15	27箇所
H16	現状維持 (27箇所)
北関東自動車道 開通時	9箇所拡大 (36箇所)

指標
7

県庁への1時間カバー人口

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。

数値目標

H15	1483千人
H16	32千人拡大 (1515千人)
H19	176千人拡大 (1659千人)

指標
6

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。

数値目標

H14	17%
H16	向上をめざす (-)
北関東自動車道 開通時	10%向上※ (約27%)

※ H14実績値に対する目標値

指標
8

首都圏からの2時間カバー面積

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。

数値目標

H15	1649km ²
H16	6km ² 拡大 (1655km ²)
H19	86km ² 拡大 (1735km ²)

【目標5】県内産業の競争力強化

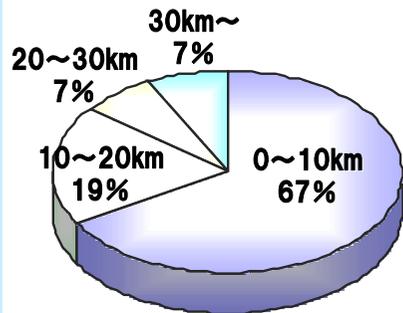
【指標5】高速IC15分到着工業団地数

* 高速道路ICと工業団地：過去の実績より、高速道路ICから10km以内(40km/hで約15分)では工場の新規立地率が高い傾向

算出方法

高速IC15分到着工業団地数
= 高速ICからの15分カバー圏工業団地数

現状の課題分析 高速道路ICから10km以内(40km/hで約15分)では工場の新規立地率が高い工業団地は新4号沿線に集中しているが、混雑が著しくICへのアクセス性が低下

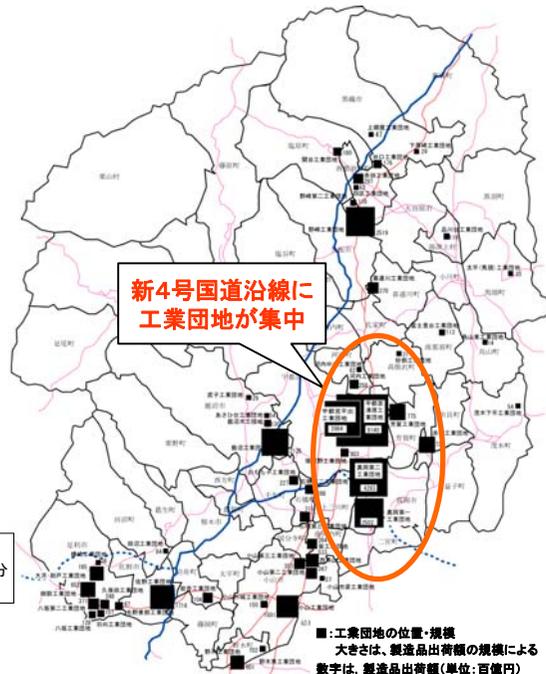


NEAR高速道路と地域社会：JH

新規に立地した工場のICからの距離帯別の割合



工業団地のICからのアクセス時間別割合



栃木県の工業（栃木県統計課）

暮らしやすさを支える道づくり

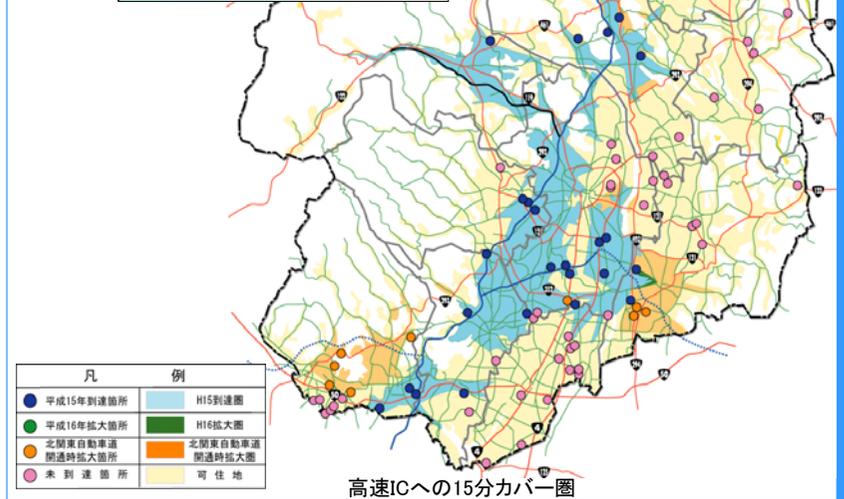
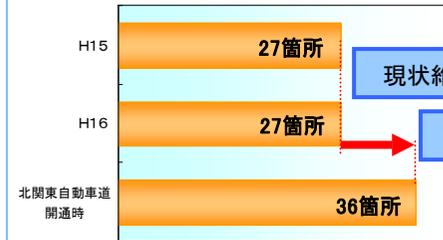
県土の活力を高める道づくり

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および数値目標設定

高速IC15分到着工業団地数の目標値



高速ICへの15分カバー圏

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) 408号(真岡市・宇都宮市 鬼怒テクノ通り)
- (国) 293号(足利市 大月拡幅)
- (主) 宇都宮茂木線(芳賀町 祖母井・市貝町 市塙)
- (一) 飛駒足利線(足利市 名草下町)

(国): 一般国道 (主): 主要地方道 (一): 一般県道

【目標6】高速道路の利用向上

【指標6】自動車専用道分担率

暮らしやすさを支える道づくり

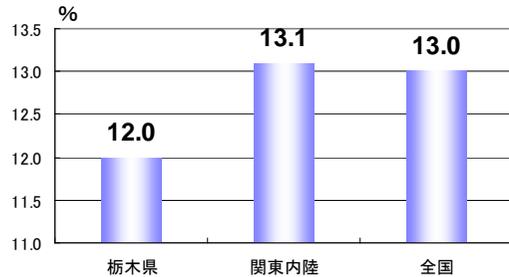
県土の活力を高める道づくり

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



地域高規格道路網図

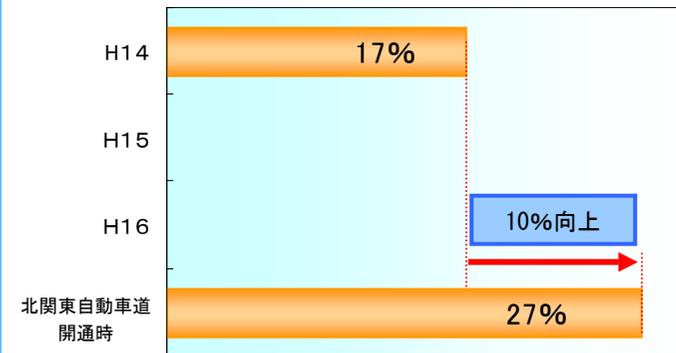
算出方法

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号鬼怒テクノ通りを対象とした。

指標による数値目標設定

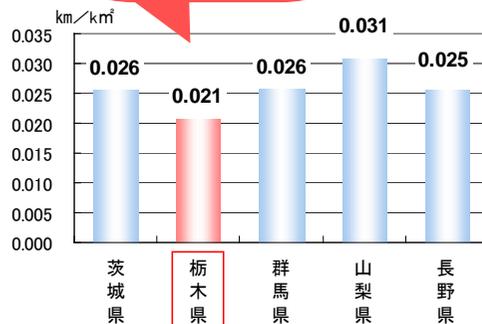


自専道分担率の目標値

現状の課題分析

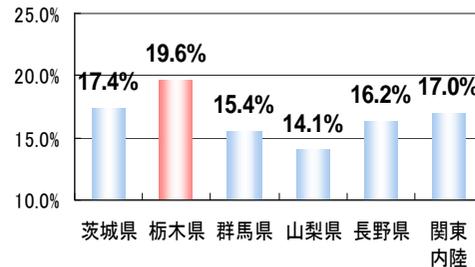
高規格道路等の整備の遅れ
特に、工業団地等からの高速ICまでの
アクセス性が低いため、一般道に多くの貨物車が流入

関東内陸で最低



関東内陸における高速道路率(面積あたり)

平成15年道路統計年報



一般道における普通貨物車率

平成11年道路交通センサス

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(古河小山BP、小山石橋BP、
石橋宇都宮BP)
地域高規格道路「常総宇都宮東部連絡道路」
(国)408号(真岡市・宇都宮市 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

【目標7】 県庁へのアクセス向上

【指標7】 県庁への1時間カバー人口

* 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

算出方法

県庁への1時間カバー人口
= 県庁60分到達圏の夜間人口

現状の課題分析

県土の骨格を形成する国道・主要地方道の内、
4車線以上で整備されている区間はわずか15%
宇都宮市周辺の幹線道路の混雑により市内へのアクセス性が低下

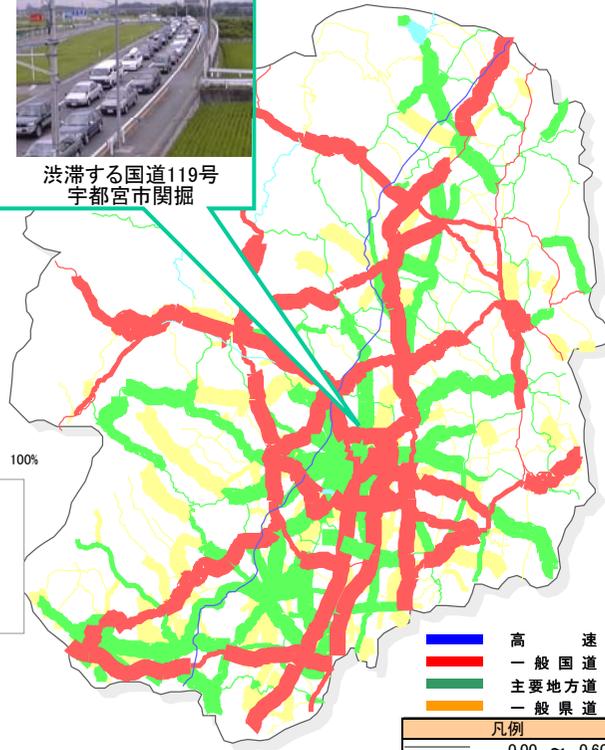
道路の車線数別延長

	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

H11 センサス



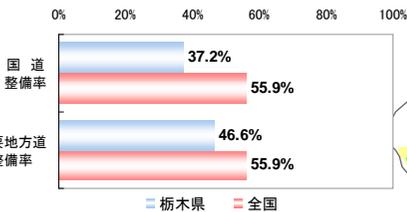
渋滞する国道119号
宇都宮市関掘



混雑度



H11 センサス



H15道路統計年報

幹線道路の整備率

暮らしやすさを
支える道づくり

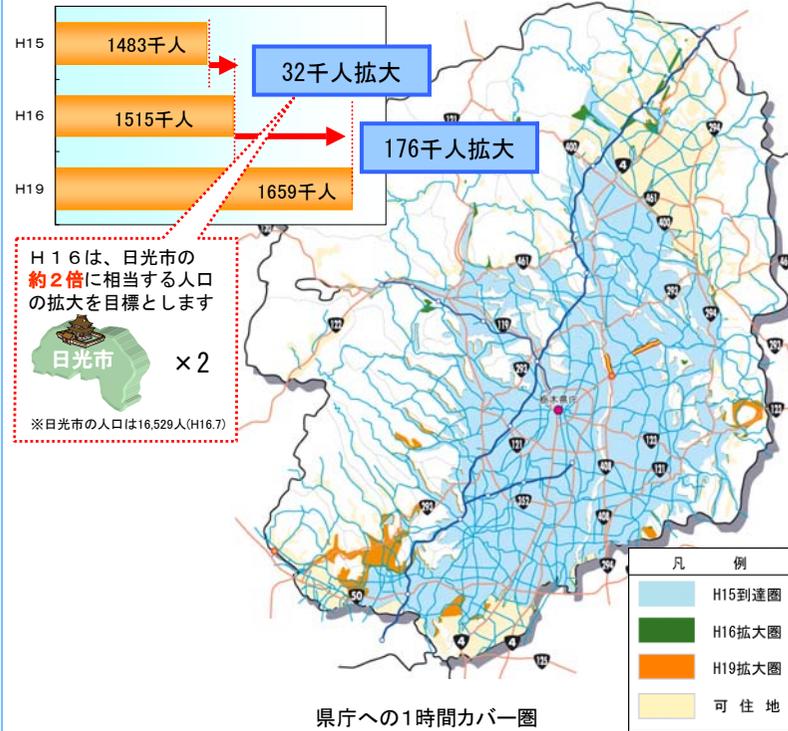
県土の活力を
高める道づくり

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および数値目標設定

県庁への1時間カバー人口の目標値



県庁への1時間カバー圏

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) 461号(大田原市 奥沢BP)
- (国) 400号(大田原市・西那須野町 大田原西那須野BP)
- (主) 大田原氏家線(大田原市 佐久山BP)
- (主) 栃木粕尾線(栃木市 大久保)

(国): 一般国道 (主): 主要地方道 BP: バイパス

【目標8】首都圏観光の支援

【指標8】首都圏からの2時間カバー面積

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

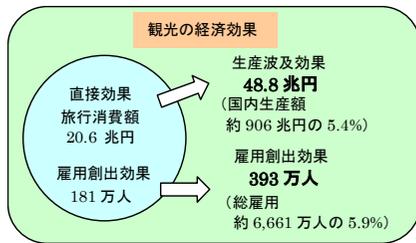
により本県に来訪する観光客は年間5千万人以上



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)



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

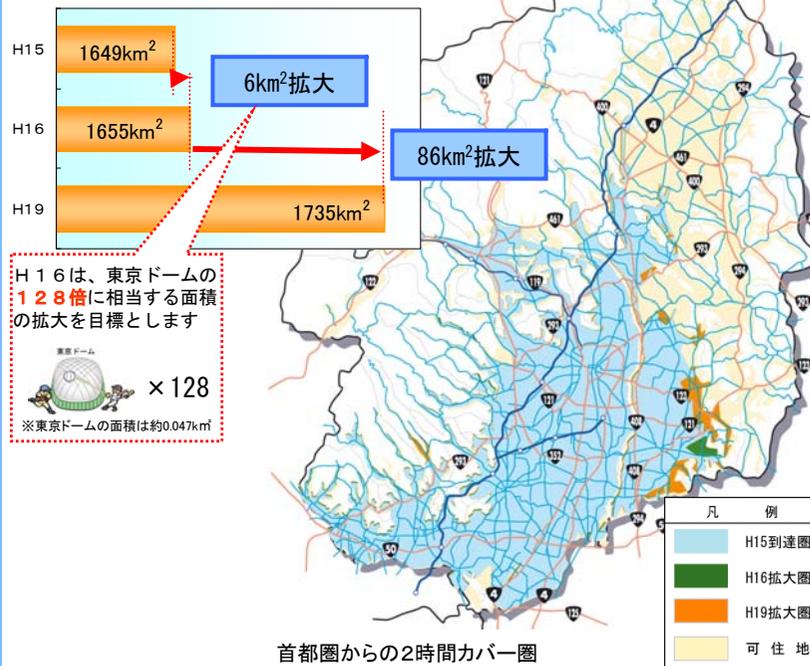
環境にやさしい
道づくり

算出方法

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

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時間カバー面積の目標値



主要事業箇所

- 新4号国道(石橋宇都宮BP)
- (国) 400号(大田市・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) 瀬川森友線(日光市・今西市)

(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

9

市街地の幹線道路の無電柱化延長

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。

数値目標

H15	41.5km (約9%)
H16	5.2km推進 (46.7km・約10%)
H19	25km推進 (66.5km・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

10

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。

数値目標

H15	517.4 km
H16	1.3 km推進 (518.7 km)
H19	2.6km推進 (520 km)

【目標9】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延長

暮らしやすさを支える道づくり

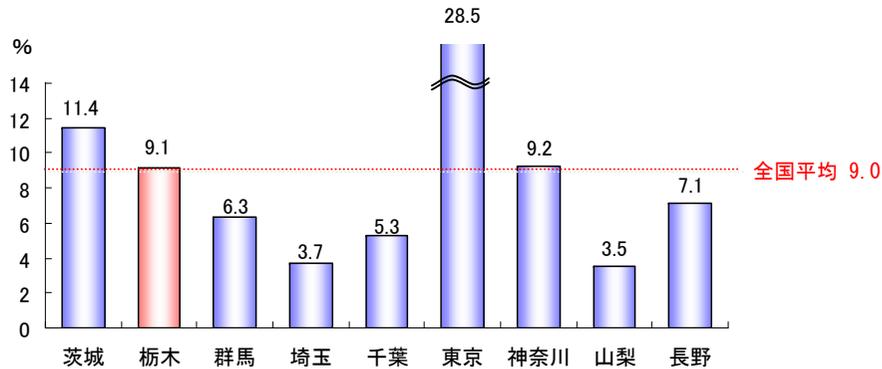
県土の活力を高める道づくり

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

栃木県の無電柱化率は、
全国平均を若干上回る



市街地の幹線道路における無電柱化率
※2003年度国土交通省調べによる2004年3月末の状況(道路延長ベース)

算出方法

市街地の幹線道路の無電柱化延長
=市街地の幹線道路※の無電柱化した整備延長
※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



市街地の幹線道路の無電柱化率の目標値

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: 乗り換え施設 (満足度 -0.44)

整備前



国道119号宇都宮市池上町

○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)

整備前



(街) 嘉多山中線
(葛生町中央東1丁目)

(栃木県CS調査(H14)結果より)

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(今市市木和田島)
- (街) 嘉多山中線外1路線(葛生町中央東1丁目)
- (街) 宇都宮水戸線(宇都宮市宿郷)

(国):一般国道 (主):主要地方道 (一):一般県道
(街):街路

【指標10】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

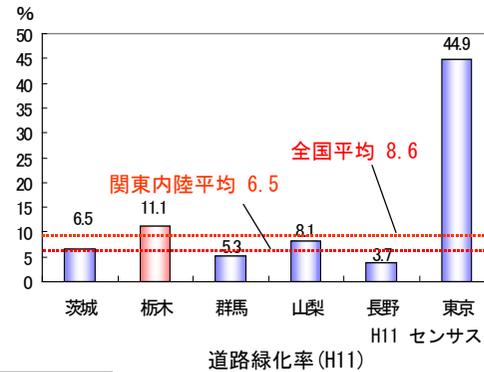
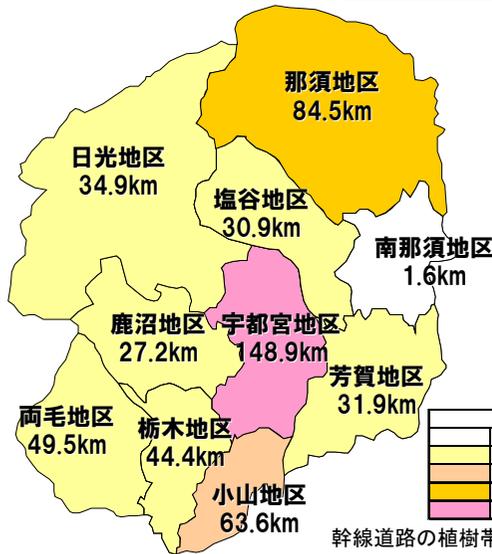
魅力ある街や地域を
創る道づくり

環境にやさしい
道づくり

【指標10】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

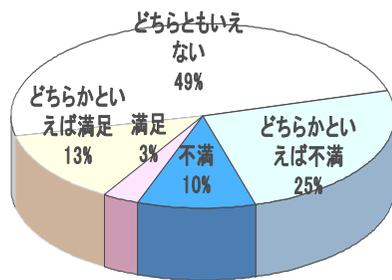


凡例	
0 ~	25 km
25 ~	50 km
50 ~	75 km
75 ~	100 km
100 ~	km

幹線道路の植樹帯延長 (H15)

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 (H14)

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)

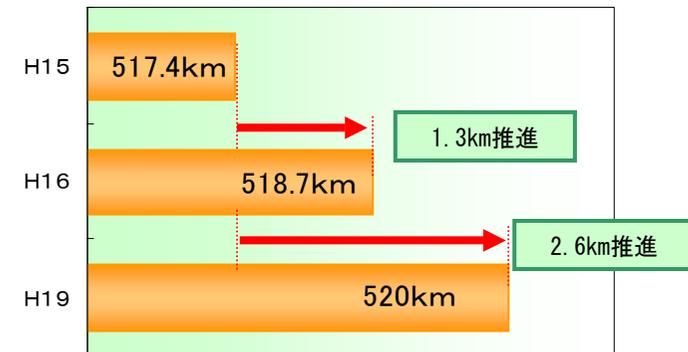


龍王バイパス (小池(ビオトープ)の再生)

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



道路緑化延長の目標値

主要事業箇所

- (街) 黒磯那須北線 (黒磯市豊浦)
- (街) 小山結城線 (小山市本郷町)
- (街) 樋ノ口河合線 (栃木市河合町)
- (一) 大桑大沢線 (今市市大沢)

(街): 街路 (一): 一般県道

6. 用語の解説

【あ行】

- ◆**アウトカム指標（成果指標）**
道路施策・事業の実施により発生する効果・成果（アウトカム）を表す指標のこと
- ◆**アカウンタビリティ**
行政機関が自己の遂行する政策・施策・事業についてその目的、方法とその成果を広く国民・市民に明らかにし、その理解を求める責任

【か行】

- ◆**街路事業**
都市計画法に基づき都市計画事業の認可を受けて、都市計画決定された道路を整備する事業の一つ
- ◆**幹線道路**
全国的、地域的あるいは都市内において、骨格的な道路網を形成する道路のこと
- ◆**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システムのこと
- ◆**業績計画書**
毎年度当初に、当年度の施策、事業の必要性を成果指標を用いて明らかにするとともに、成果指標を用いた現況値及び目標値を国民に提示することで、国民に対する説明責任を果たすとともに、国民の目による評価を受けることで、より透明性、客観性の高い、効果的、効率的な施策、事業の展開を図ることを目的として策定・公表する計画のこと

◆公安委員会

都道府県知事の所轄におかれており、都道府県警の管理を行う機関

◆交通死傷事故率

1台の自動車^が1億キロ走行する間に事故に遭う確率を表すもの
死傷事故率＝死傷事故件数÷(自動車走行台キロ×1÷10⁸)

◆混雑度

道路の混雑の程度を表す指標で、道路の持つ交通容量（交通を通すことができる能力）に対する実際の交通量の比で示される
混雑度1以上の道路は混雑しているとされる

【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の多発または、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のこと

◆自動車専用道

都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等、自動車交通のための道路
自動車以外の方法で通行することが禁じられ、他の道路などとの交差も立体交差とすることなどが要求されている道路のこと

◆自動車専用道分担率

すべての道路の交通量に対する自動車専用道路が分担する交通量の割合

◆自動車走行台キロ

自動車の走行量を表すもの
走行台キロ＝区間ごとの交通量×区間延長

6. 用語の解説

◆ 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旅行時間と、実際の旅行時間との差のこと。基準旅行時間よりも実際の旅行時間が長ければ、その超過分が「渋滞損失時間」となる

◆ 主要渋滞ポイント

原則として、DID(人口集中地区)内の一般道路では最大渋滞長が1,000m以上または最大通過時間が10分以上の地点、DID(人口集中地区)外の一般道路では最大渋滞長が500m以上または最大通過時間が5分以上の地点のこと

◆ 成果指標（アウトカム指標）

道路施策・事業の実施により発生する効果・成果（アウトカム）を表す指標のこと

【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計画のこと

◆ 直轄国道

国土交通省が管理する一般国道のこと

◆ 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

【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、一次医療(診療所など)や三次医療(先進医)と連携し、一般的に広く行われている医療

【は行】

◆ バリアフリー化

高齢者・障害者などが社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的および情報面での障害を除去するという考え方

公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障害者などが公共交通機関を円滑に利用できるようにすること

◆ P I（パブリックインボルブメント）方式

施策の立案や事業の計画・実施等の課程で、関係する住民・利用者や国民一般に情報を公開した上で、広く意見を聴取し、それらに反映すること

◆ 補助国道

県が管理する一般国道のこと

【ま行】

◆ 無電柱化率

市街地等におけるすべての道路のうち、電柱・電線のない（無電柱化）延長の割合

【ら行】

◆ 旅行速度

ある区間における停止時間も含めた平均的な走行速度
旅行速度=区間距離÷所要時間(走行時間+停止時間)

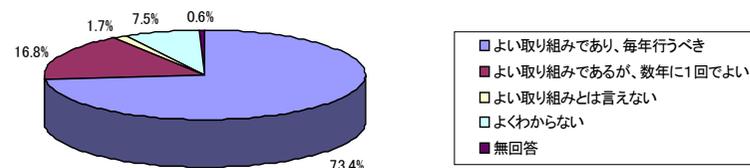
7. 県政モニターからの意見とその対応

この業績計画書は、案の段階で県政モニターへのアンケート調査を実施し、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検証・評価した上、「達成度報告書」を作成し、以降の年度に反映させていきます。

アンケート調査名	「平成15年度 とちぎの道 達成度報告書(案)」及び「平成16年度 とちぎの道 業績計画書(案)」に関するアンケート調査
調査主体	栃木県土木部道路建設課
調査対象	県政モニター(200名)
実施期間	平成16年8月10日～平成16年8月25日
提出者数	173名(回収率:86.5%)

道路行政マネジメントについて

- ・「良い取り組みであり、毎年行うべき」が73.4%
- ・「よくわからない」が7.5%



県政モニターからのご意見への反映結果(抜粋)

いただいたご意見	業績計画書(案)に反映した結果
カタカナ語が多い、日本語で説明してほしい アウトカム、ベストプラクティス等がわかりにくい	日本語に置き換えられる語句は訂正しました。 アウトカム → 成果 ベストプラクティス → 整備効果事例
交通死傷事故率、渋滞損失時間、交通旅行速度など専門用語がわからない	用語集を追加しました。また、指標・単位に解説を記載しました。
「県庁への1時間カバー率」は県庁に直接用事がなく、必要性を感じない	「県庁」の解釈についての説明を追加しました。
情報提供が県民の理解へとつながるので、どんどん県民にPRしてほしい	栃木県HPで公開します。

この他、道路行政マネジメントの取り組みに対する期待や道路整備に対する提案等、ご意見を多数いただきました。これらのご意見は、道路行政の運営の参考にさせていただきます。今後の道路行政にどうぞご期待ください。

事務局 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 FAX : 028-623-2417
HP : <http://www.pref.tochigi.jp/douken>
E-mail : douken@pref.tochigi.jp