

# 平成15年度 直轄版 達成度報告書 (案)



国土交通省

宇都宮国道事務所

# 目次

1. 直轄版達成度報告書の作成について	...1
2. 直轄版達成度報告書の位置付け	...2
3. 直轄版達成度報告書におけるアウトカム指標	...3
4. 平成15年度直轄事業の概要	...5
5. アウトカム目標への貢献度	...9
高度な救急医療施設へのアクセス性の向上	...10
交通事故の抑制	...11
県内産業の競争力強化	...12
県庁へのアクセス向上	...13
首都圏観光の支援	...14
電線類の地中化推進	...15
バリアフリー化率	...16
主要都市間所要時間	...17
高速IC15分到着工業団地カバー率	...18
夜間騒音要請限度達成率	...19
6. 今後の課題	...20

# 1. 直轄版達成度報告書の作成について

## 国の行政マネジメント

平成14年:社会資本整備審議会・中間答申

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

平成15年:道路行政マネジメント研究会提言

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

アウトカムとは:道路施策、事業の実施により発生する効果・成果

### 政策評価制度

事前評価(目標設定等)

事後評価(業績測定等)

マネジメントは「理論」から「実践」へ

○成果主義の道路行政マネジメントに向けた3つの柱

毎年度のマネジメントサイクルの確立

わかりやすさと実現性の両立

国民と行政とのパートナーシップの確立

○実践のための5つの戦略

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

## とちぎの道路行政マネジメントシステム

3つの基本目標と2つの基本姿勢

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

県民参加の道づくり

## とちぎの道づくり懇談会提言より

### 道づくりの進め方

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

### 成果主義への転換

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

維持管理の充実と既存ストックの活用  
地域の特性に応じた道づくり

## 直轄版達成度報告書



直轄事業における目標貢献度の把握

## とちぎの道業績計画書



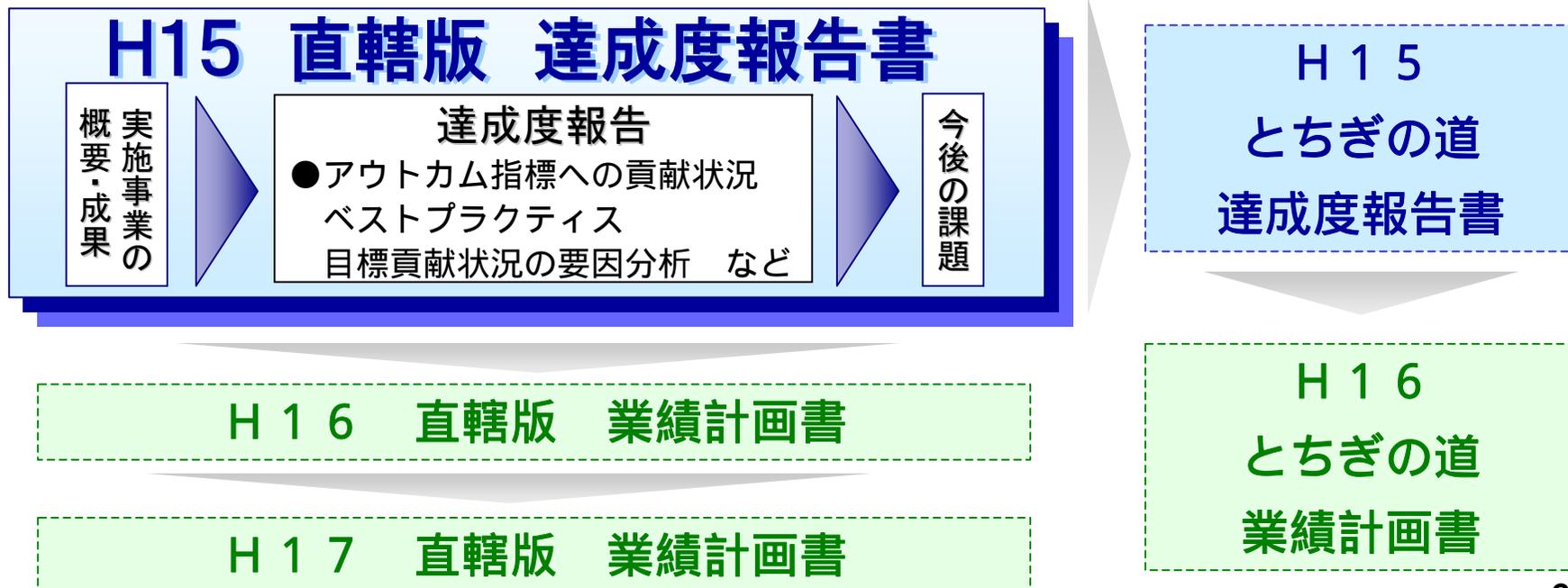
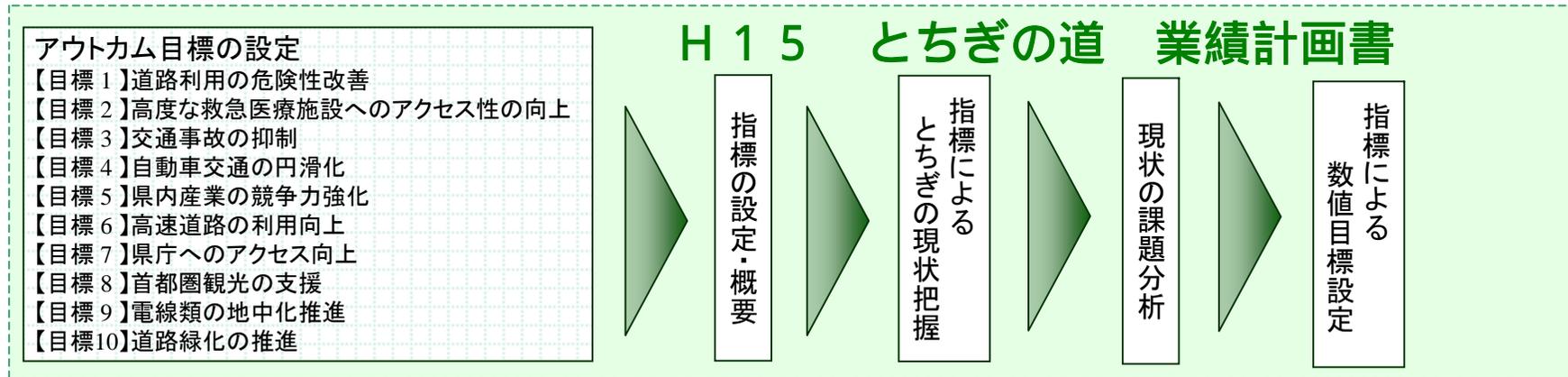
直轄事業における達成度への貢献分析

## とちぎの道達成度報告書 6月末作成予定



## 2. 直轄版 達成度報告書の位置づけ

### とちぎの道づくりの基本方針



# 3. 直轄版達成度報告書におけるアウトカム指標

## H15 とちぎの道 業績計画書 におけるアウトカム指標

- 【指標1】道路防災危険箇所数  
(対象となるH15直轄事業なし)
- 【指標2】2次医療機関への15分カバー率
- 【指標3】交通死傷事故率
- 【指標4】主要渋滞ポイント数 (対象となるH15直轄事業なし)
- 【指標5】渋滞損失時間
- 【指標6】自動車専用道分担率 (H15目標値の設定なし)
- 【指標7】県庁への1時間カバー率
- 【指標8】首都圏からの2時間カバー率
- 【指標9】市街地の幹線道路の無電柱化率
- 【指標10】道路緑化延長 (対象となるH15直轄事業なし)

## 直轄版達成度報告書における アウトカム指標

- 【指標1】2次医療機関への15分カバー率
- 【指標2】交通死傷事故率
- 【指標3】渋滞損失時間
- 【指標4】県庁への1時間カバー率
- 【指標5】首都圏からの2時間カバー率
- 【指標6】市街地の幹線道路の無電柱化率
- 【直轄版追加アウトカム指標】  
バリアフリー化率、主要都市間所要時間、  
高速IC15分到着工業団地カバー率、  
夜間騒音要請限度達成率

課題等を踏まえて直轄事業が目標達成に貢献できるアウトカム指標を設定

事務所方針

活力

暮らし

安全

環境

直轄国道に求められる課題

### 【交通円滑化】

- ・慢性的な直轄国道の混雑緩和
- ・ボトルネックの解消

### 【地域連携】

- ・地域連携による県の施策や産業(製造業)の支援

### 【安全で信頼性の高い道路網の確保】

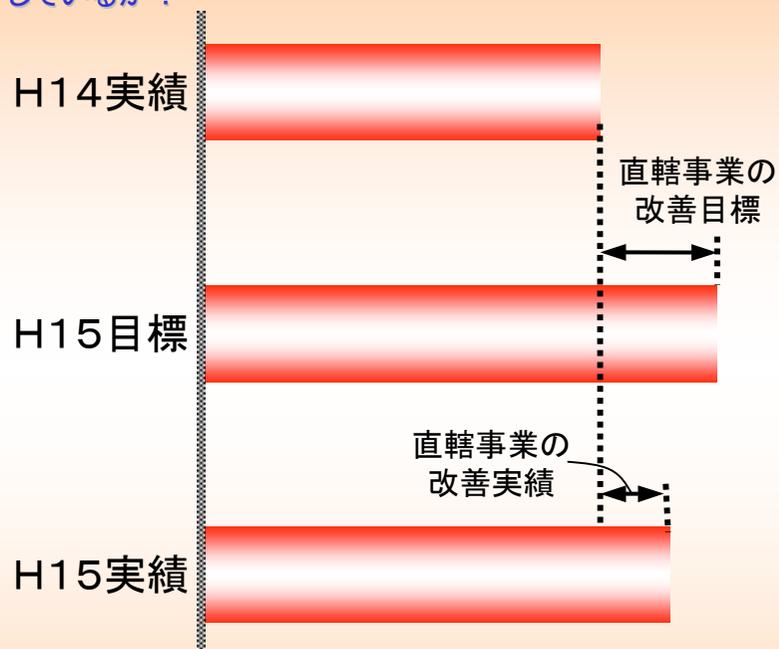
- ・地域ニーズへの対応
- ・広幅員歩道の整備、バリアフリー化
- ・交通事故の低減
- ・沿道環境の向上
- ・災害への対応

# 達成度と貢献度の考え方

直轄事業の達成度および栃木県の目標に対する貢献度の算出方法

## 直轄事業達成度

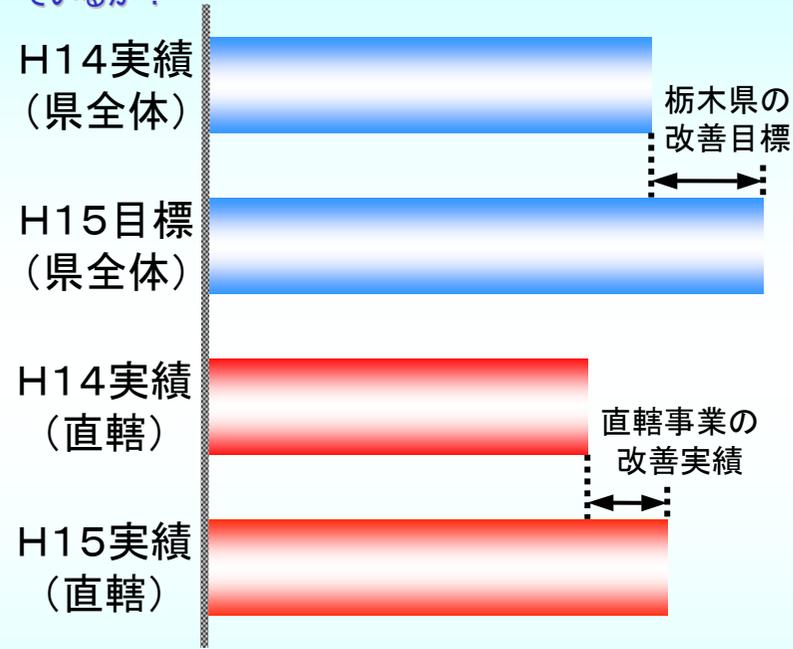
直轄事業の改善目標に対して、実績としてどの程度達成しているか？



$$\text{直轄事業達成度} = \frac{\text{直轄事業の改善実績}}{\text{直轄事業の改善目標}}$$

## 直轄事業貢献度

栃木県の改善目標に対して、直轄事業がどの程度貢献しているか？



$$\text{直轄事業貢献度} = \frac{\text{直轄事業の改善実績}}{\text{栃木県の改善目標}}$$

※無電柱化率は、無電柱化延長により貢献度を算出

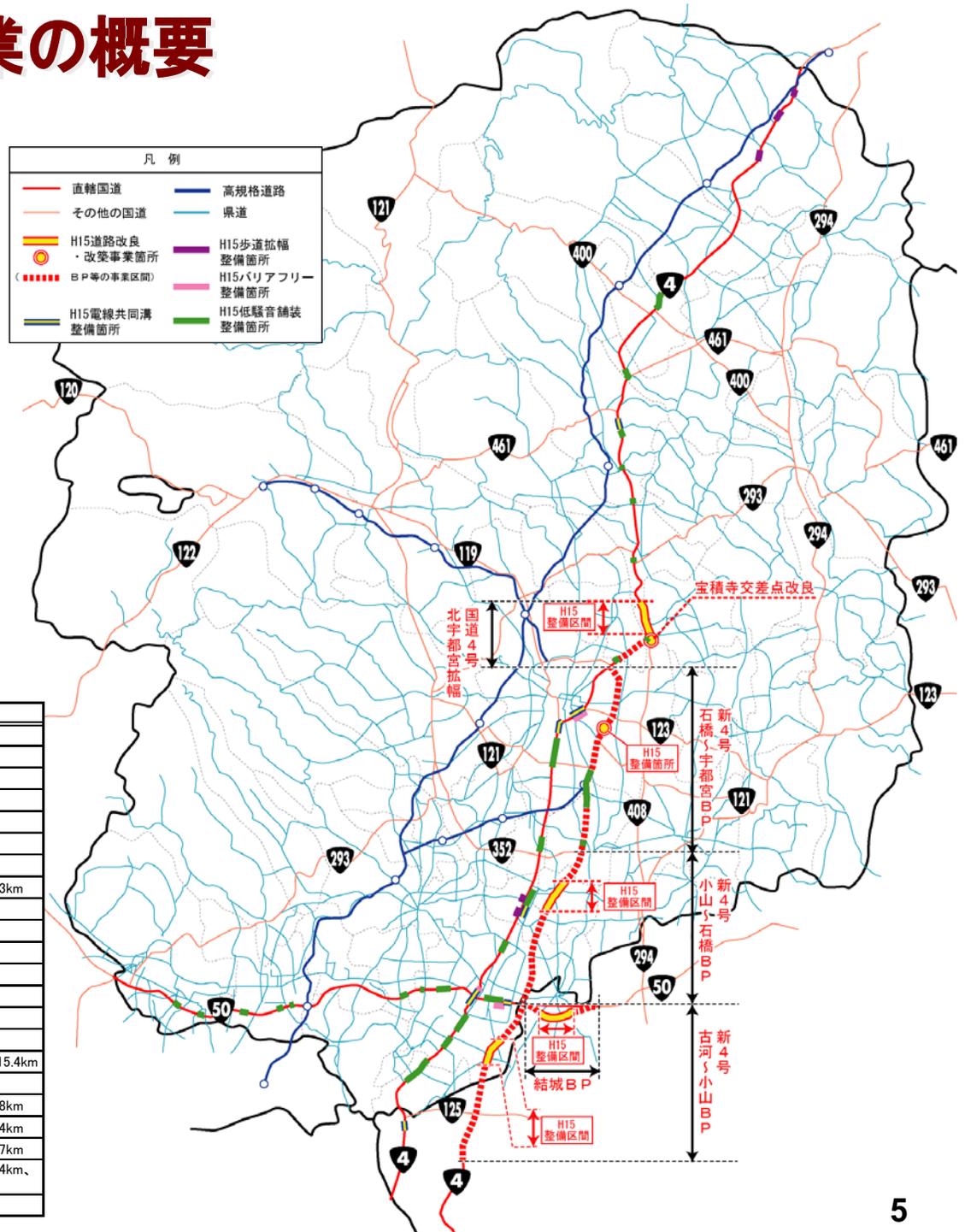
# 4. 平成15年度直轄事業の概要

## 【事業一覧】

### 道路改良・改築事業

路線名	事業名	区間、地点	延長	備考
新4号	古河～小山 バイパス (全線約 15.9km)	小山市内 (主) 明野間々田線、 (県) 大戦防小山線との交差区間)	1.8km	4車化
	小山～石橋 バイパス (全線約 16.3km)	南河内町内 (主) 結城石橋線、 (県) 笹原二宮線との交差区間)	2.8km	4車化
	石橋～宇都宮 バイパス (全線約19km)	宇都宮市 久部高架橋	-	4車立体化
国道 4号	北宇都宮拡幅 (全線約9.0km)	高根沢町内	3.9km	4車化
	宝積寺 交差点改良	高根沢町 宝積寺交差点	-	参加型交差点改良
国道 50号	結城 バイパス (全線約7.7km)	結城市内 (主) 結城野田線 ～(主) 結城下妻線間)	3.0km	4車化

凡例	
直轄国道	高規格道路
その他の国道	県道
H15道路改良 ・改築事業箇所 (B P等の事業区間)	H15歩道拡幅 整備箇所
H15電線共同溝 整備箇所	H15バリアフリー 整備箇所
	H15低騒音舗装 整備箇所



### その他事業

事業名	事業箇所	整備延長	備考
電線共同溝 整備	国道4号(宇都宮市築瀬町)	1.0km	下り線
	国道4号(矢板市早川町～中)	1.4km	下り線
	国道4号のその他区間	2.1km	
	国道50号(小山市雨ヶ谷新田～横倉新田)	1.3km	上下線
	計	5.7km	
歩道拡幅 整備	国道4号(国分寺町川中子)	0.9km	上下線各0.44km
	国道4号(那須町大字豊原乙)	0.5km	下り線
	国道4号のその他区間	0.5km	上り線0.2km、下り線0.3km
	計	1.8km	
歩道の バリアフリー 整備	国道4号(宇都宮市築瀬町)	0.9km	下り線
	国道4号(小山市中央町)	0.3km	上下線各0.15km
	国道50号(小山市雨ヶ谷新田)	2.0km	上下線各1.0km
	計	3.2km	
低騒音舗装 の整備	国道4号(野木町友沼～小山市乙女)	4.8km	上下線各2.4km
	国道4号(宇都宮市平出工業団地～河内町大字下岡本)	1.8km	上下線各0.9km
	国道4号のその他区間	28.9km	上り線13.5km、下り線15.4km
	新4号(上三川町大字上蒲生)	0.8km	下り線
	新4号(上三川町大字磯岡～宇都宮市平塚町)	2.8km	上り線2.0km、下り線0.8km
	国道50号(足利市上洗垂町～下洗垂町)	3.1km	上り線1.7km、下り線1.4km
	国道50号(小山市神山～小山)	2.5km	上り線0.8km、下り線1.7km
国道50号のその他区間	3.5km	上り線0.4km、下り線1.4km、 ランプ1.7km	
	計	48.2km	

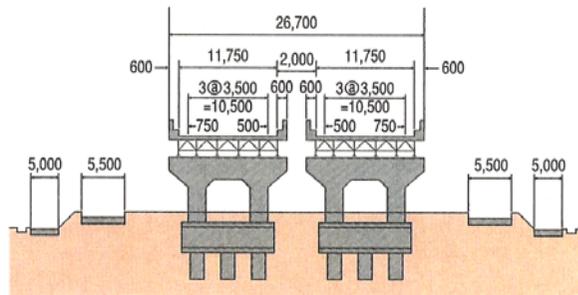
# 【各事業の概要】

## 新4号国道 古河～小山バイパス

- 古河～小山バイパスは、茨城県総和町柳橋から茨城県小田林地先に至る延長15.85km（茨城県内9.15km、栃木県内6.7km）の区間です。
- 平成15年12月に小山市内の1.8km区間（（主）明野間々田線、（県）大戦防小山線と立体交差する区間）が4車化供用されました。



位置図



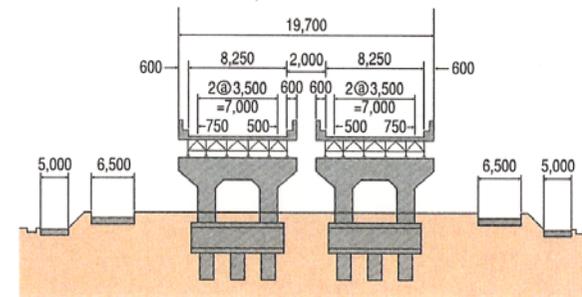
横断面

## 新4号国道 小山～石橋バイパス

- 小山～石橋バイパスは、茨城県結城市小田林から栃木県上三川町下蒲生に至る延長16.25km（茨城県内1.05km、栃木県内15.2km）の区間です。
- 平成16年3月に南河内町内の2.8km区間（（県）結城石橋線、（県）笹原二宮線と立体交差する区間）が4車化供用されました。



位置図



横断面

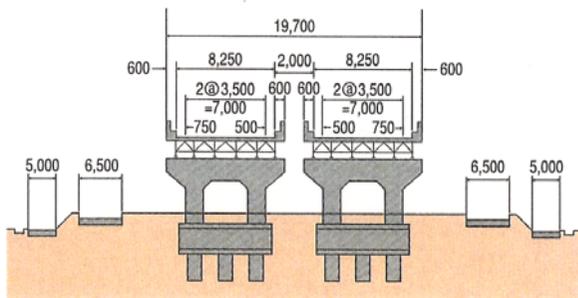
# 【各事業の概要】

## 新4号国道 石橋～宇都宮バイパス

- 石橋～宇都宮バイパスは、栃木県上川町下蒲生から宇都宮市平出地先に至る延長18.65kmの区間です。
- 平成15年7月に宇都宮市内の久部高架橋が4車線で立体化供用されました。(平成13年に暫定2車線で立体化供用)



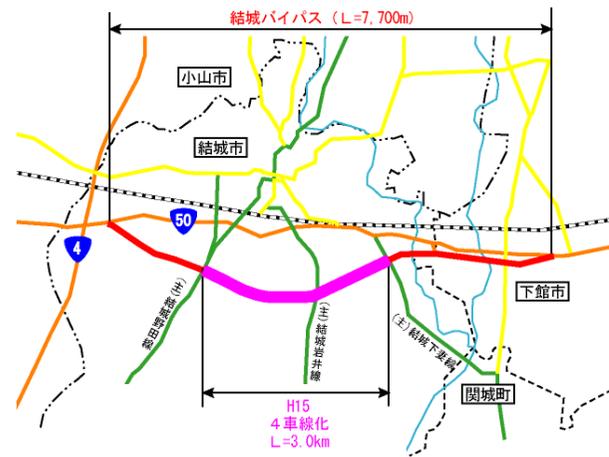
位置図



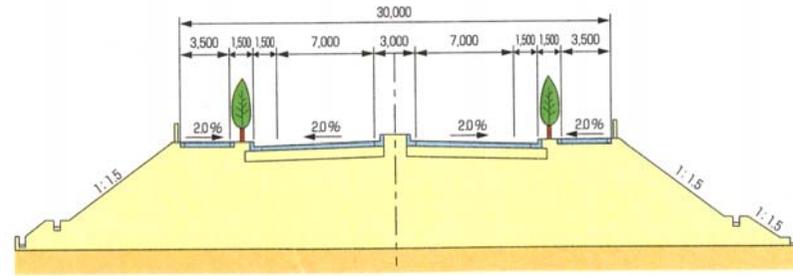
横断面

## 国道50号 結城バイパス

- 結城バイパスは、茨城県結城市小林地先から下館市布川地先に至る延長7.7kmの区間です。
- 平成14年7月までに全線が暫定2車線で供用されており、平成16年1月に結城市内の3.0km ((主)結城野田線～(主)結城下妻線間)が4車化供用されました。



位置図

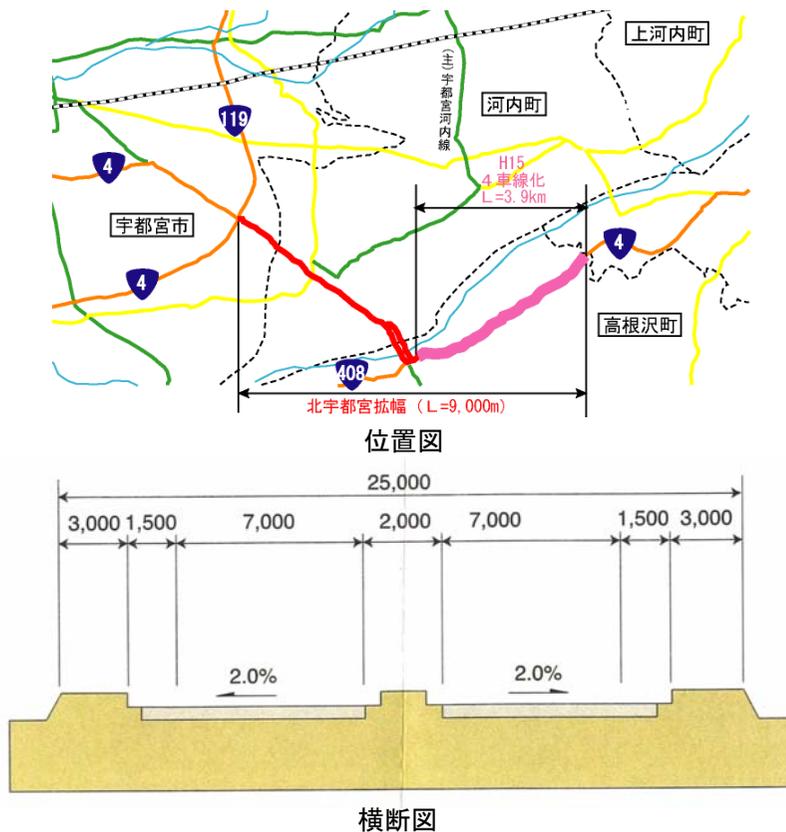


横断面

# 【各事業の概要】

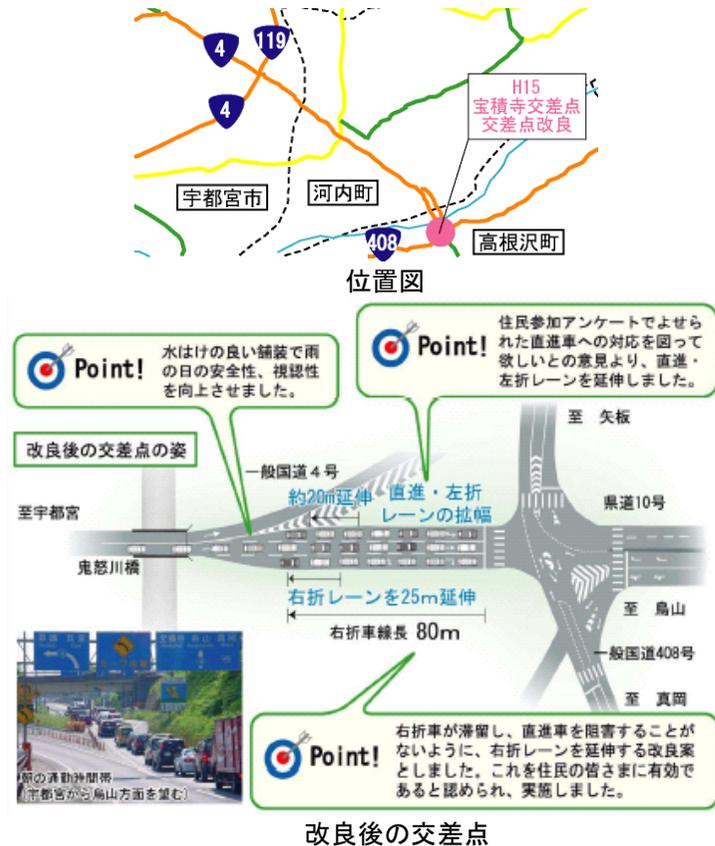
## 国道4号 北宇都宮拡幅

- 北宇都宮拡幅は、栃木県宇都宮市平出町平出から高根沢町上阿久津に至る延長9.0kmの4車拡幅事業です。
- 平成3年度までに平出立体交差点より5.1km区間を4/4車供用しており、平成16年3月に残りの3.9km区間が4車化供用されました。



## 国道4号 宝積寺交差点改良

- 宝積寺交差点改良は、住民・利用者へのアンケートを行い、その結果を踏まえて渋滞対策を実施したPI手法による参加型交差点改良事業です。
- 交差点改良事業として、平成15年6月に宇都宮市側流入部の右折レーン、直進・左折レーンの延伸を実施しました。



# 5. アウトカム目標への貢献度

道づくりの方向性	アウトカム目標		アウトカム指標		H14実績値	H15目標値	H15実績値	達成度	貢献度	
暮らしやすさを支える道づくり	【目標1】	高度な救急医療施設へのアクセス性の向上	【指標1】	2次医療機関への15分のカバー率	県全体	37%	38%	-	71%	71%
					直轄	37%	38%	38%		
	【目標2】	交通事故の抑制	【指標2】	交通死傷事故率(件/億台キロ)	県全体	86.9	86.8	-	達成	100%
					直轄	75.6	75.5	74.6		
県土の活力を高める道づくり	【目標3】	県内産業の競争力強化	【指標3】	渋滞損失時間(百万時間/年)	県全体	61.5	60.6	-	未達成	0%
					直轄	9.1	9	9.9		
	【目標4】	県庁へのアクセス向上	【指標4】	県庁への1時間カバー率	県全体	74%	75%	-	達成	100%
					直轄	74%	75%	75%		
	【目標5】	首都圏観光の支援	【指標5】	首都圏からの2時間カバー率	県全体	56%	57%	-	60%	69%
直轄					56%	57%	57%			
魅力ある街や地域を創る道づくり	【目標6】	電線類の地中化推進	【指標6】	市街地の幹線道路の無電柱化率	県全体	-	-	-	達成	57%
					直轄	59.2km 20.2% 28.1km	61.7km 21.2% -	23.7% 33.0km		

直轄版で新たに追加する指標	アウトカム指標		H14実績値		H15実績値	効果
	【指標7】	バリアフリー化率	直轄	57.8%	67.6%	9.8%向上
	【指標8】	主要都市間所要時間	直轄	627.6分	627.8分	0.2分短縮
	【指標9】	高速IC15分到着工業団地カバー率	直轄	30.6%	30.6%	0.0%
	【指標10】	夜間騒音要請限度達成率	直轄	46.0%	50.0%	4.0%向上

# 【目標1】 高度な救急医療施設へのアクセス性の向上

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】 2次医療機関への15分のカバー率

### 現状の課題

- 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

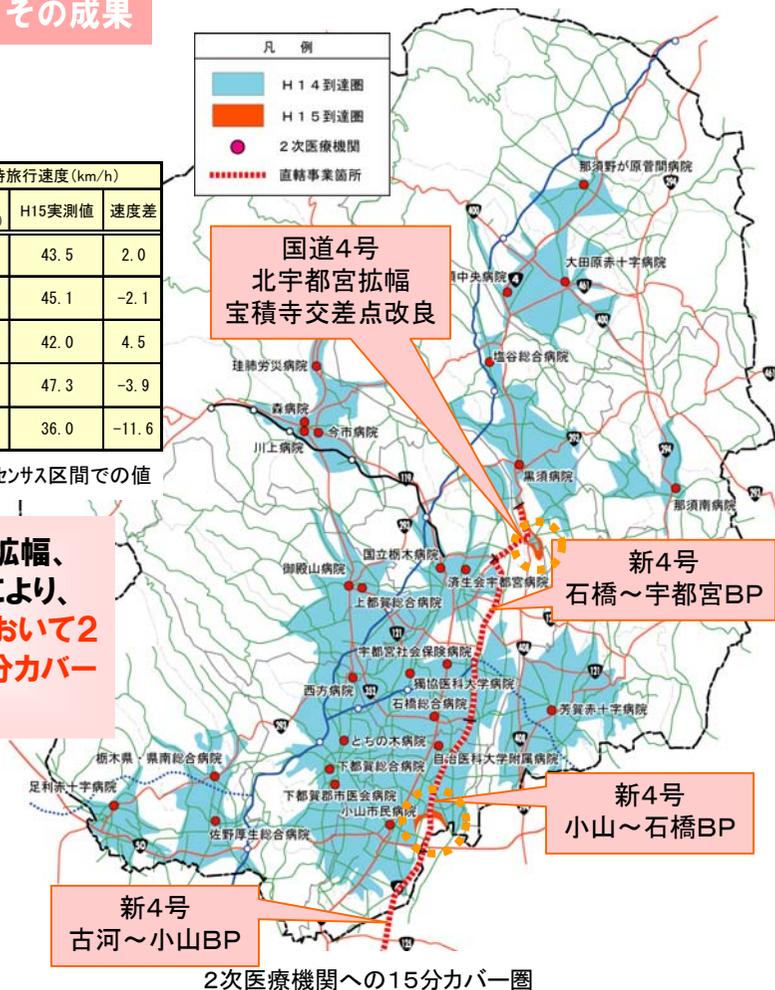
### H15実施事業概要とその成果

#### 実施事業一覧

事業名	H15整備延長	混雑時旅行速度(km/h)		
		H14(H11センサ)	H15実測値	速度差
新4号 古河～小山BP	1.8km	45.5	43.5	2.0
新4号 小山～石橋BP	2.8km	43.0	45.1	-2.1
新4号 石橋～宇都宮BP	立体交差点	46.5	42.0	4.5
国道4号 北宇都宮拡幅	3.9km	43.4	47.3	-3.9
宝積寺 交差点改良	交差点	24.4	36.0	-11.6

※旅行速度はH15整備区間を含むセンサ区間での値

国道4号の北宇都宮拡幅、  
新4号の4車立体化により、  
宇都宮市、小山市において2  
次医療機関への15分カバー  
率が向上



2次医療機関への15分カバー圏

### 指標の算出方法

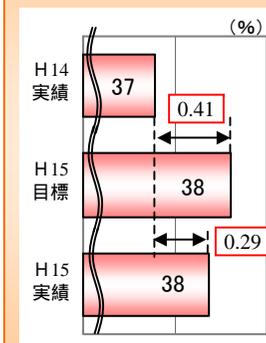
$$\text{2次医療機関への15分のカバー率} = \frac{\text{(2次医療機関15分カバー圏可住地面積)}}{\text{(全県の可住地面積)}}$$

#### \* 2次医療機関

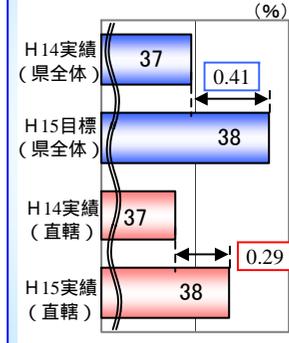
地域において、入院や高度な診断機能を提供する施設。  
二次医療とは、一次医療(診療所など)や三次医療(先進医療)と連携し、一般的に広く行われている医療をさす。  
到達時間15分とは、多量出血における死亡率が概ね解消される時間。

### 達成度と貢献度

直轄事業達成度  
71%



直轄貢献度  
71%



2次医療機関への15分カバー率

○直轄国道4車化事業により、カバー圏が拡大し、直轄事業達成度、全県目標への貢献度ともに71%

### 今後の課題など

○宇都宮市、小山市等直轄国道沿線地域における2次医療機関からの15分カバー率向上のため、石橋～宇都宮BP、古河～小山BP等新4号整備促進による新4号及び国道4号の旅行速度向上

# 【目標2】交通事故の抑制

暮らしやすさを  
支える道づくり

県土の活力を  
高める道づくり

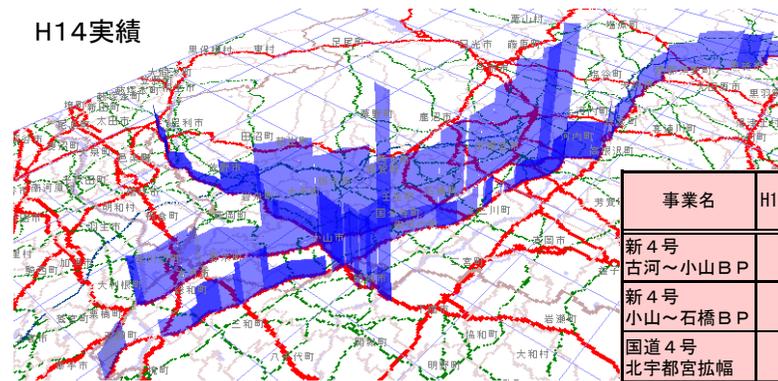
魅力ある街や地域を  
創る道づくり

環境にやさしい  
道づくり

## 【指標】交通死傷事故率

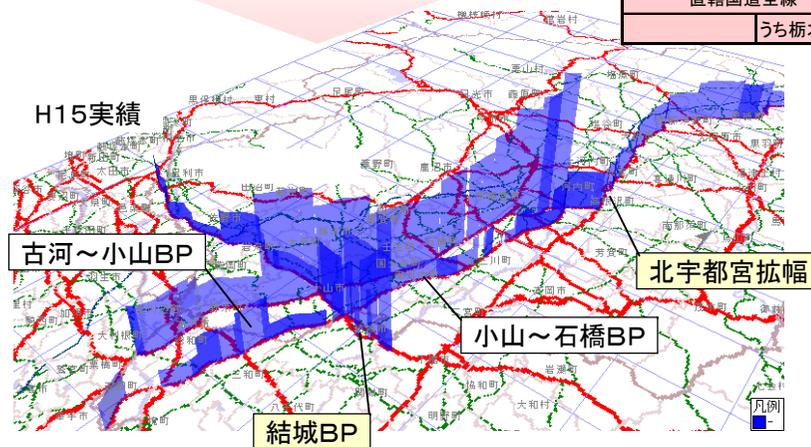
- 現状の課題**
- 全国に比べて、人口当たりの交通事故者数が多い
  - 交通死傷事故の3割は、宇都宮市内で発生
  - 4車線道路では、2車線道路よりも交通死傷事故率が約4割少ない傾向

### H15実施事業とその成果



### 実施事業一覧

事業名	H15整備延長	死傷事故率(件/億台キロ)		
		H14実測値	H15実測値	効果
新4号 古河～小山BP	1.8km	34.4	27.8	6.6
新4号 小山～石橋BP	2.8km	44.8	36.3	8.6
国道4号 北宇都宮拡幅	3.9km	89.4	72.3	17.1
国道50号 結城BP	3.0km	113.3	91.6	21.7
直轄国道全線		75.6	74.6	1.0
うち栃木県内		74.3	73.4	0.9



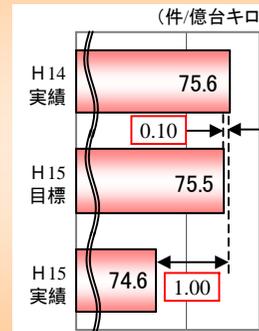
交通死傷事故率3Dマップ

### 指標の算出方法

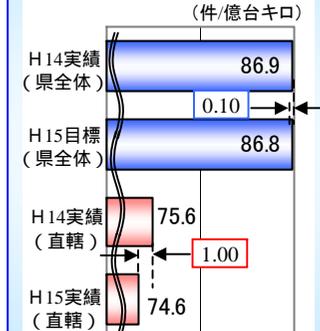
**交通死傷事故率**  
 = 死傷事故件数(件/年) / 自動車走行台キロ  
 ただし、事故データによる整備効果判定は、一定の期間が必要であるため、過去実施してきた整備後事故率を計測の原単位として用いる。

### 達成度と貢献度

#### 直轄事業達成度 達成



#### 直轄貢献度 100%



交通死傷事故率

○過去実施した2→4車線拡幅事業による事故減少効果を原単位として効果を計測するとH15直轄事業による直轄目標は達成し、全県目標への貢献度は100%

### 今後の課題など

○引き続き直轄国道における死傷事故率の低減を目指して、結城BP等事故率が高い道路の4車拡幅整備等の推進

# 【目標3】 県内産業の競争力強化

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

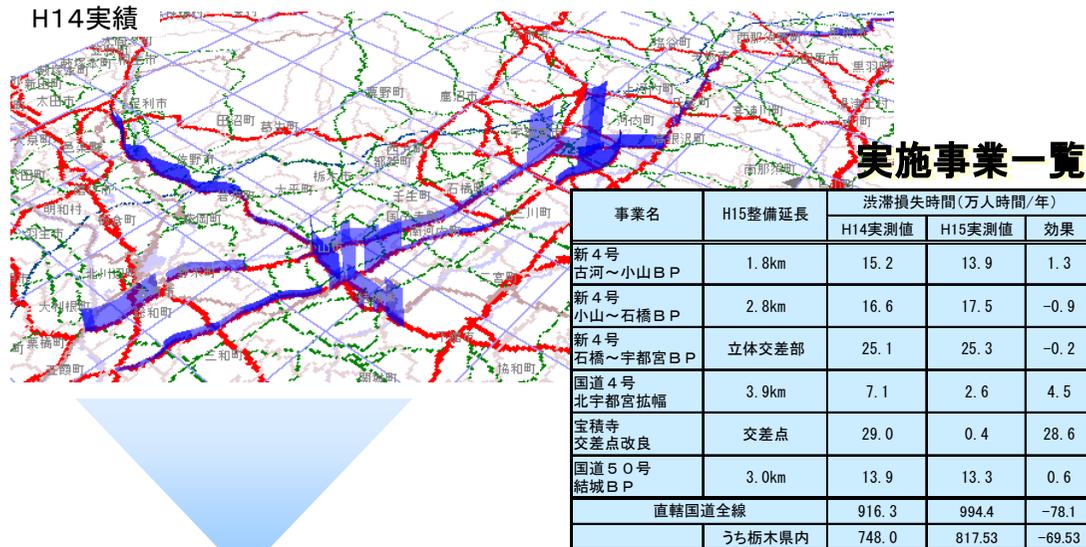
環境にやさしい道づくり

## 【指標】 渋滞損失時間

### 現状の課題

- 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
- 宇都宮市等都市部周辺や工業団地が集中する新4号沿線等において渋滞発生

### H15実施事業概要とその成果



### 指標の算出方法

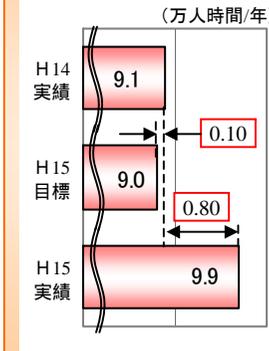
#### 渋滞損失時間

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

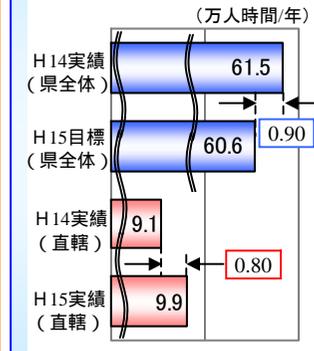
※直轄実績値においては、直轄国道のみで算出

### 達成度と貢献度

#### 直轄事業達成度 未達成



#### 直轄貢献度 0%



渋滞損失時間

- 国道4号北宇都宮拡幅、宝積寺交差点等では減少、石橋宇都宮BP等では増加
- 直轄国道全体では増加し、直轄目標は未達成で全県目標への貢献度は0%

### 今後の課題など

- 渋滞損失時間が大きい宇都宮市周辺地域等の渋滞緩和のため、石橋～宇都宮BP拡幅整備等道路改良事業の促進

# 【目標4】 県庁へのアクセス向上

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】 県庁への1時間カバー率

### 指標の算出方法

$$\text{県庁への1時間カバー率} = (\text{県庁60分到達圏の夜間人口}) / (\text{県人口})$$

### 現状の課題

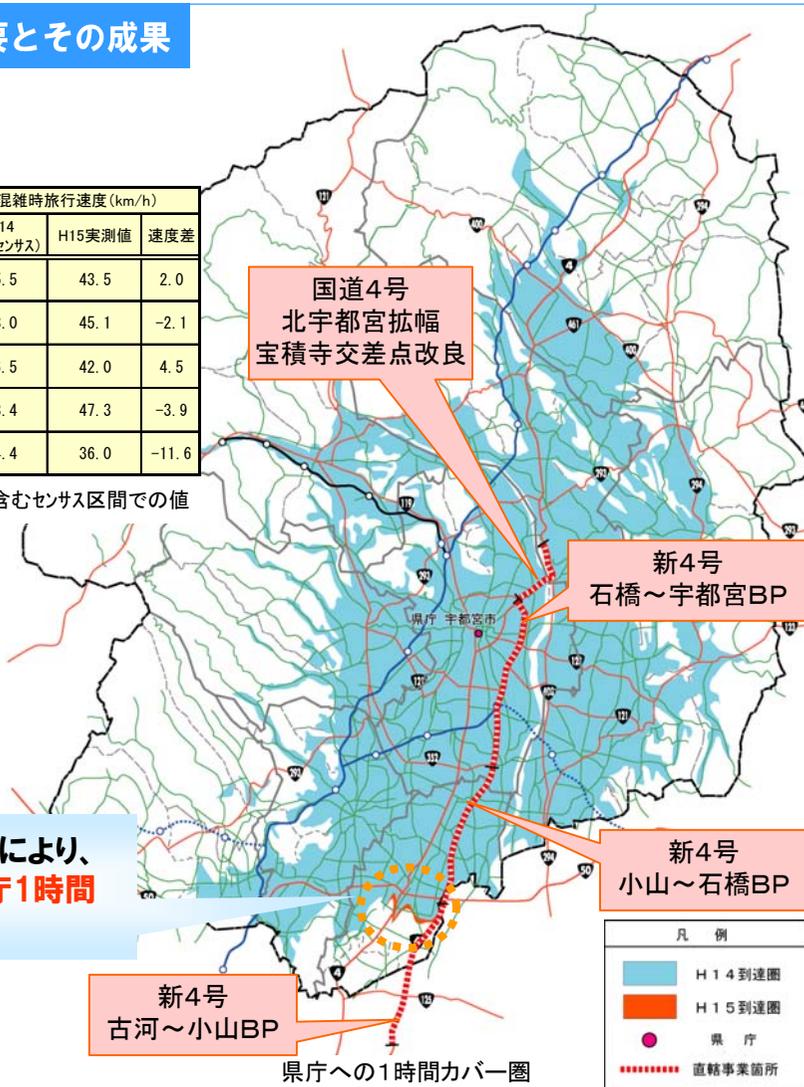
●広域的な幹線道路である国道の4車線以上の道路が15%にすぎず、全国より少ない主要幹線道路が渋滞

### H15実施事業概要とその成果

#### 実施事業一覧

事業名	H15整備延長	混雑時旅行速度(km/h)		
		H14 (H11センサ)	H15実測値	速度差
新4号 古河～小山BP	1.8km	45.5	43.5	2.0
新4号 小山～石橋BP	2.8km	43.0	45.1	-2.1
新4号 石橋～宇都宮BP	立体交差点	46.5	42.0	4.5
国道4号 北宇都宮拡幅	3.9km	43.4	47.3	-3.9
宝積寺 交差点改良	交差点	24.4	36.0	-11.6

※旅行速度はH15整備区間を含むセンサ区間での値



新4号の4車立体化により、  
小山市において県庁1時間  
カバー率が向上

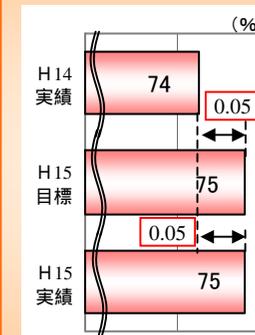
新4号  
古河～小山BP

新4号  
小山～石橋BP

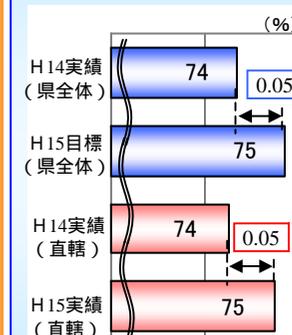
県庁への1時間カバー圏

### 達成度と貢献度

#### 直轄事業達成度 達成



#### 直轄貢献度 100%



県庁への1時間カバー率

○新4号4車化事業により、カバー圏が拡大し、直轄目標は達成し、全県目標への貢献度は100%

### 今後の課題など

○小山市等の直轄国道沿線地域等の更なる県庁1時間カバー率向上のため、古河～小山BP等新4号整備促進による新4号及び国道4号の旅行速度向上

# 【目標5】首都圏観光の支援

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】首都圏からの2時間カバー率

### 現状の課題

- 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

### 指標の算出方法

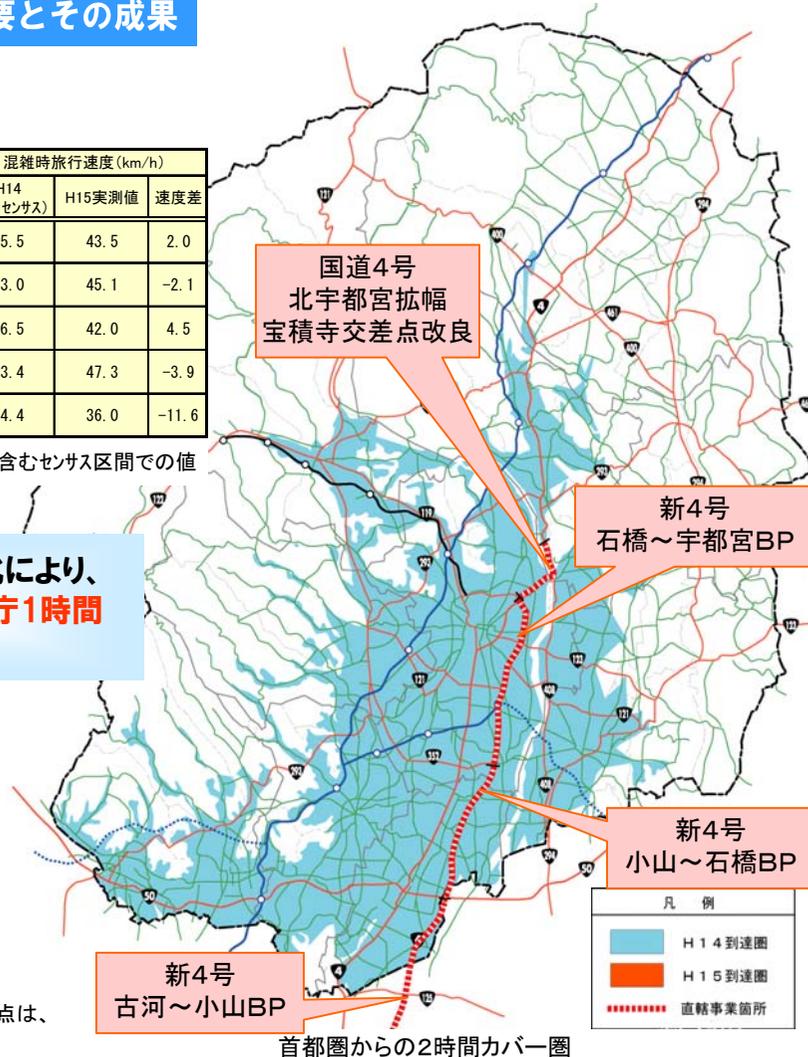
$$\text{首都圏からの2時間カバー率} = \frac{\text{首都圏からの2時間カバー圏可住地面積}}{\text{全県の可住地面積}}$$

### H15実施事業概要とその成果

#### 実施事業一覧

事業名	H15整備延長	混雑時旅行速度(km/h)		
		H14 (H11センサス)	H15実測値	速度差
新4号 古河～小山BP	1.8km	45.5	43.5	2.0
新4号 小山～石橋BP	2.8km	43.0	45.1	-2.1
新4号 石橋～宇都宮BP	立体交差点部	46.5	42.0	4.5
国道4号 北宇都宮拡幅	3.9km	43.4	47.3	-3.9
宝積寺 交差点改良	交差点	24.4	36.0	-11.6

※旅行速度はH15整備区間を含むセンサス区間での値



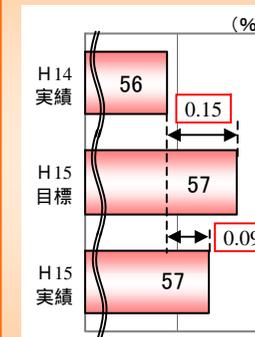
新4号の4車立体化により、  
小山市において県庁1時間  
カバー率が向上

※首都圏からの2時間圏の起点は、  
高速川口線(埼玉県境付近)

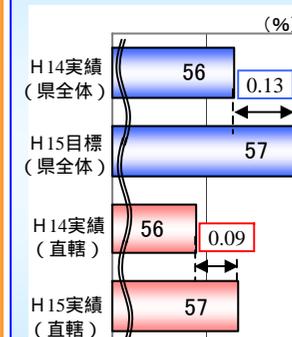
首都圏からの2時間カバー圏

### 達成度と貢献度

直轄事業達成度  
60%



直轄貢献度  
69%



首都圏からの2時間カバー率

○新4号4車化事業等により、カバー圏が拡大し、  
直轄目標達成度60%、全県目標への貢献度は  
69%

### 今後の課題など

○首都圏からのアクセス性向上のため、地域高規格道路である新4号の拡幅整備等による旅行速度向上

# 【目標6】電線類地中化推進

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】市街地の幹線道路の無電柱化率

### 現状の課題

- 大都市以外の全国の市街地等の無電柱化率はわずか1.5%
- 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

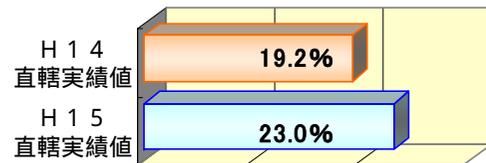
### 指標の算出方法

市街地の幹線道路の無電柱化率  
 =(市街地の幹線道路の無電柱化した整備延長)  
 / (市街地の幹線道路延長※)  
 ※幹線道路:直轄では直轄国道のみ  
 全県では、一般国道、主要地方道、一般県道

### H15実施事業概要とその成果

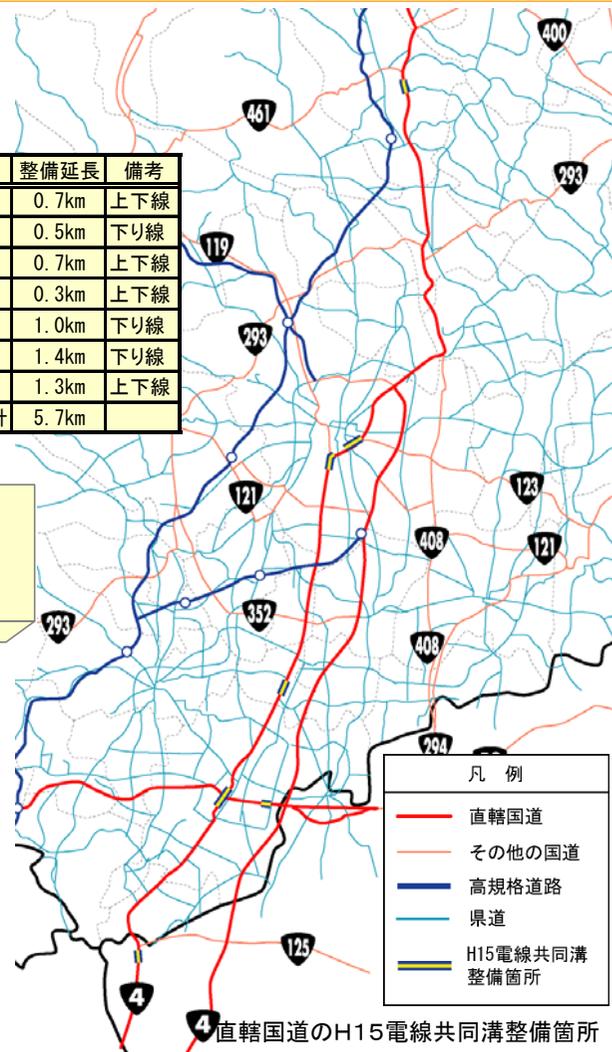
#### 実施事業一覧

事業名	事業箇所	整備延長	備考
電線共同溝整備	国道4号(総和町大堤~古川市古河)	0.7km	上下線
	国道4号(小山市神鳥谷~宮本町)	0.5km	下り線
	国道4号(国分寺町小金井)	0.7km	上下線
	国道4号(宇都宮市西原)	0.3km	上下線
	国道4号(宇都宮市築瀬町)	1.0km	下り線
	国道4号(矢板市早川町~中)	1.4km	下り線
	国道50号(小山市雨ヶ谷新田~横倉新田)	1.3km	上下線
計		5.7km	



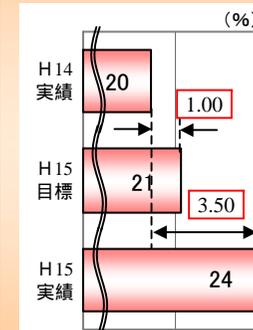
市街地の直轄国道の無電柱化率  
 (茨城県内区間を含む)

直轄国道における電線共同溝の整備により、市街地の直轄国道の無電柱化率が約4%向上



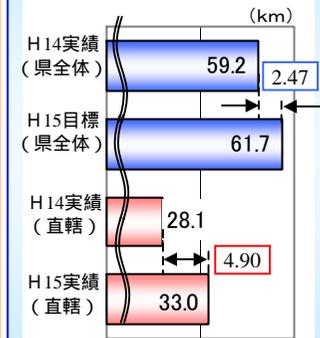
### 達成度と貢献度

#### 直轄事業達成度 達成



市街地の無電柱化率  
 (栃木県内区間のみ)

#### 直轄貢献度 100%



市街地の無電柱化延長  
 (貢献度は無電化延長で算出)

○直轄事業のみで全県目標値を上回る実績となり、直轄事業の目標は達成し、全県目標への貢献度は100%

### 今後の課題など

○道路不法占用物に対する県民の満足度向上を目指し、電線共同溝整備等の電線類地中化の更なる推進

# 【直轄版追加アウトカム指標】

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

## バリアフリー化率

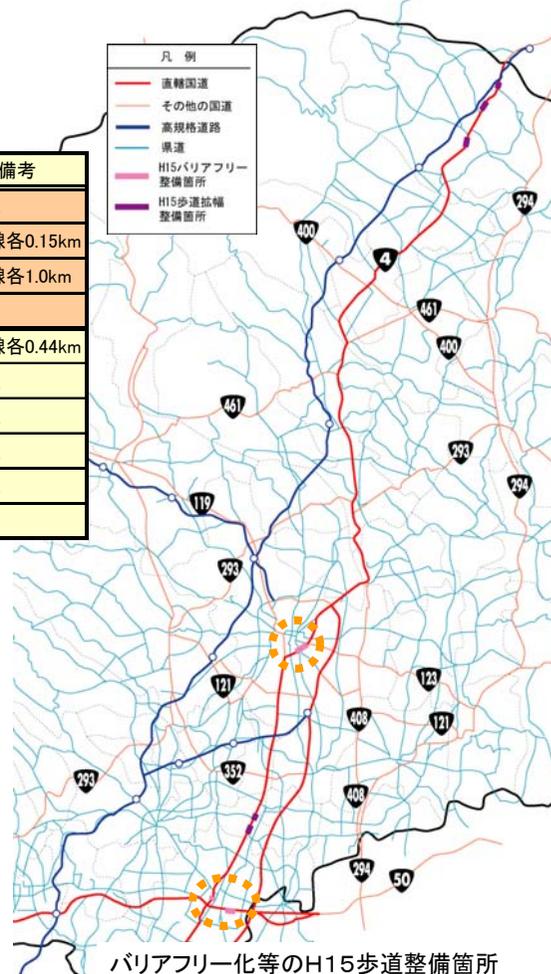
### 現状の課題

- 急速に高齢化が進むわが国では、高齢者や障害者を含めた歩行者が安心してスムーズに移動できる歩行空間の整備が急務
- 県民の段差なく幅広い自歩道に対する満足度は低く、期待度は高い

### H15実施事業概要とその成果

#### 実施事業一覧

事業名	事業箇所	整備延長	備考
バリアフリー化整備	国道4号(宇都宮市築瀬町)	0.9km	下り線
	国道4号(小山市中央町)	0.3km	上下線各0.15km
	国道50号(小山市雨ヶ谷新田)	2.0km	上下線各1.0km
	計	3.2km	
歩道拡幅整備	国道4号(国分寺町川中子)	0.9km	上下線各0.44km
	国道4号(国分寺町小金井)	0.1km	下り線
	国道4号(那須町大字漆塚)	0.2km	上り線
	国道4号(那須町大字豊原丙)	0.2km	下り線
	国道4号(那須町大字豊原乙)	0.5km	下り線
	計	1.8km	



H15実施事業により、直轄国道の歩道3.2kmが新たにバリアフリー化

また、歩道拡幅整備等のバリアフリー化に繋がる事業も実施

### 指標の算出方法

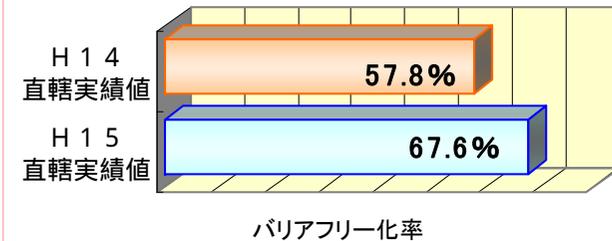
$$\text{バリアフリー化率} = \frac{\text{(バリアフリー整備延長)}}{\text{(バリアフリー整備必要延長*)}} \times \text{上り下り合計延長}$$

#### \*バリアフリー整備区間

- ：バリアフリー整備必要延長とは、以下の5つの区間を指す。
- ①交通バリアフリー法における重点整備地区の特定経路として指定、計画されている区間
  - ②5000人以上の乗客数がある旅客施設から1km以内等の要件に含まれる区間
  - ③電線共同溝整備区間
  - ④あんしん歩行エリア、事故危険箇所関連区間
  - ⑤地元要望等により移動円滑化を図る区間

### 指標による評価

指標上昇度  
9.8%



○バリアフリー化整備事業によりバリアフリー化率が上昇

### 今後の課題など

- 歩道の利用状況や快適性に対する県民の満足度向上を目指し、更なるバリアフリー化整備の推進

# 【直轄版追加アウトカム指標】

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

## 主要都市間所要時間

### 現状の課題

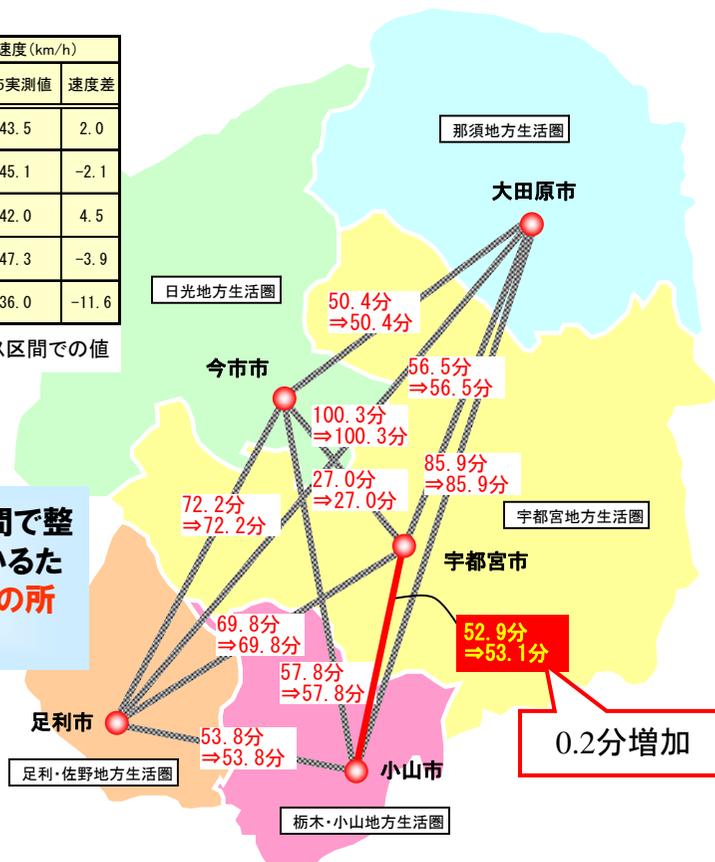
- 県内では、国道4号、50号沿線地域間の結び付きが強い
- 広域的な交流・連携の強化のため、県内交通を支えている国道4号、50号の利便性の向上

### H15実施事業概要とその成果

#### 実施事業一覧

事業名	H15整備延長	混雑時旅行速度(km/h)		
		H14 (H11センサス)	H15実測値	速度差
新4号 古河～小山BP	1.8km	45.5	43.5	2.0
新4号 小山～石橋BP	2.8km	43.0	45.1	-2.1
新4号 石橋～宇都宮BP	立体交差点	46.5	42.0	4.5
国道4号 北宇都宮拡幅	3.9km	43.4	47.3	-3.9
宝積寺 交差点改良	交差点	24.4	36.0	-11.6

※旅行速度はH15整備区間を含むセンサス区間での値



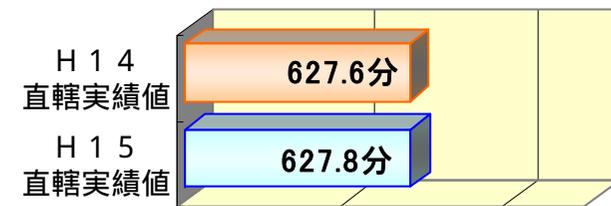
石橋～宇都宮BP整備区間で整備後に速度が遅くなっているため、宇都宮市～小山市間の所要時間が僅かに増加

### 指標の算出方法

主要都市間所要時間  
= (各主要都市間の所要時間の合計)  
※主要都市は各地方生活圏(5圏)の中心都市を設定

### 指標による評価

指標上昇度  
0%



主要都市間所要時間

○石橋～宇都宮BP整備区間で整備後の速度が遅くなっているため、主要都市間所要時間が僅かに増加

### 今後の課題など

○宇都宮市～小山市、宇都宮市～大田原市といった直轄国道で結ばれている主要都市間の連携強化のため、石橋～宇都宮BP、氏家矢板BP等の整備促進による新4号及び国道4号の旅行速度向上

# 【直轄版追加アウトカム指標】

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

## 高速IC15分到着工業団地カバー率

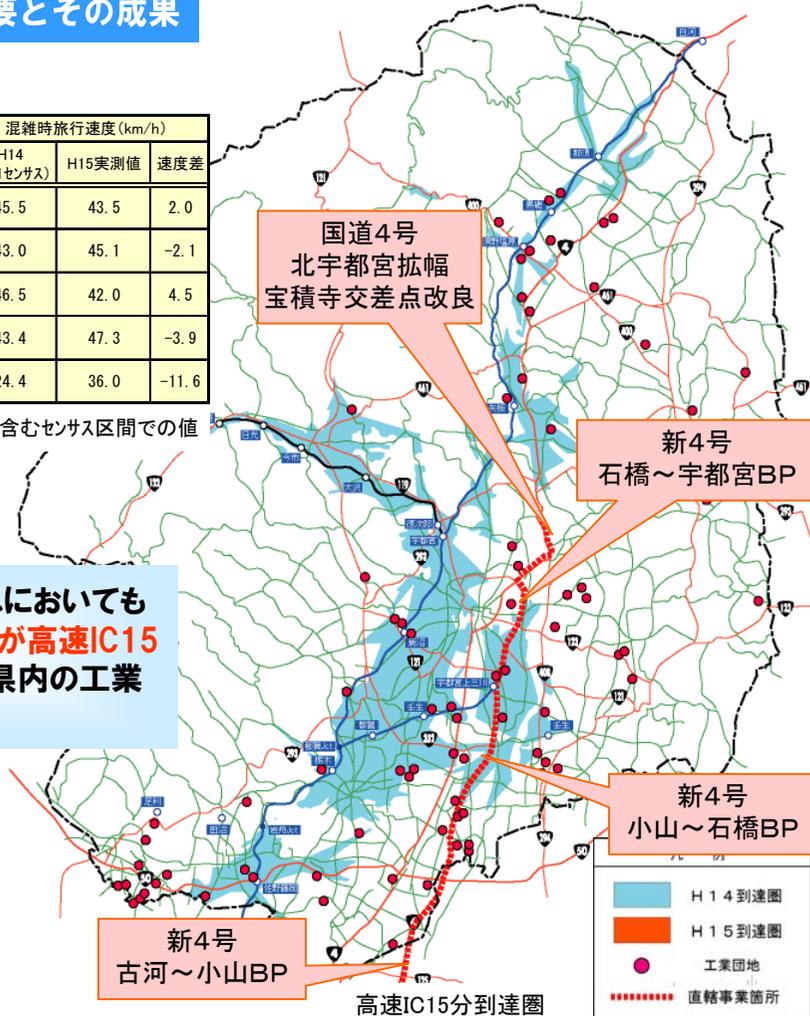
- 現状の課題**
- 直轄国道沿線に工業団地が集中し、国道4号、新4号沿いの製造品出荷額が多い
  - 直轄国道沿線に集積する製造業への支援が必要

### H15実施事業概要とその成果

#### 実施事業一覧

事業名	H15整備延長	混雑時旅行速度(km/h)		
		H14 (H11センサス)	H15実測値	速度差
新4号 古河～小山BP	1.8km	45.5	43.5	2.0
新4号 小山～石橋BP	2.8km	43.0	45.1	-2.1
新4号 石橋～宇都宮BP	立体交差点部	46.5	42.0	4.5
国道4号 北宇都宮拡幅	3.9km	43.4	47.3	-3.9
宝積寺 交差点改良	交差点	24.4	36.0	-11.6

※旅行速度はH15整備区間を含むセンサス区間での値



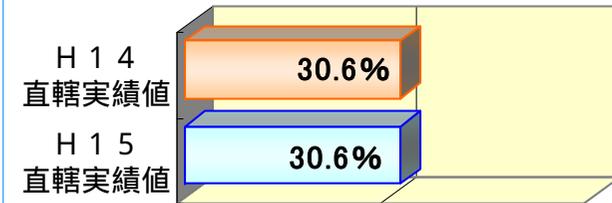
H14、H15のいずれにおいても、**26個の工業団地が高速IC15分到着圏内**(栃木県内の工業団地数85個)

### 指標の算出方法

$$\text{高速IC15分到着工業団地カバー率} = \frac{\text{高速IC15分到着工業団地数}}{\text{工業団地数}}$$

### 指標による評価

**指標上昇度  
0%**



高速IC15分到着工業団地カバー率

○新4号等国道の4車化整備後に新たに高速IC15分圏内となる工業団地はなく、指標の上昇度0%

### 今後の課題など

○直轄国道沿線に集中する工業団地からの高速ICへのアクセス性向上のため、石橋～宇都宮BP、氏家矢板BP等の整備促進による新4号及び国道4号の旅行速度向上

# 【直轄版追加アウトカム指標】

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

## 夜間騒音要請限度達成率

### 現状の課題

●交通量増加、車両の大型化等により幹線道路沿道で要請限度を超過する箇所が多く、管内においても低騒音舗装(排水性舗装)の整備が必要

### 指標の算出方法

$$\text{夜間騒音要請限度達成率} = \frac{\text{(夜間騒音要請限度達成} \times \text{箇所数)}}{\text{(直轄国道上の騒音観測所数)}}$$

※夜間騒音要請限度:70db

### H15実施事業概要とその成果

#### 実施事業一覧

事業名	事業箇所	整備延長	備考
国道4号(野木町友沼~小山市乙女)		4.8km	上下線各2.4km
国道4号(小山市間々田)		3.0km	上下線各1.5km
国道4号(小山市大字千駄塚~大字栗宮)		3.0km	上下線各1.5km
国道4号(小山市喜沢~羽川)		3.0km	上下線各1.5km
国道4号(園分町大字小金井~大字笹原)		1.7km	下り線
国道4号(石橋町大字下石橋~大字下古山)		4.0km	上下線各2.0km
国道4号(宇都宮市宮の内~上横田町)		3.9km	上り線2.0km、下り線1.9km
国道4号(宇都宮市平出工業団地~河内町大字下岡本)		1.8km	上下線各0.9km
国道4号(高根沢町大宝様寺)		0.2km	下り線
国道4号(氏家町大字氏家)		0.6km	上下線各0.3km
国道4号(氏家町大字蒲須坂)		0.1km	下り線
国道4号(矢板市大字乙畑~大字片岡)		2.6km	上下線各1.3km
国道4号(矢板市大字安沢~早川町)		2.0km	上下線各1.0km
国道4号(矢板市山田~大田原市大字下石上)		1.6km	上下線各0.8km
国道4号(西那須野町大字三島~大字西富山)		3.2km	上下線各1.6km
新4号(上三川町大字上蒲生)		0.8km	下り線
新4号(上三川町大字磯岡~宇都宮市平塚町)		2.8km	上り線2.0km、下り線0.8km
国道50号(足利市上流垂町~下流垂町)		3.1km	上り線1.7km、下り線1.4km
国道50号(足利市瑞穂野町)		0.1km	上ランプ
国道50号(佐野市下羽田町)		0.2km	上り線
国道50号(佐野市榎下町)		0.4km	下り線
国道50号(佐野市馬門町)		1.6km	上ランプ 各0.8km
国道50号(大平町大字伯仲~大字西水代)		0.7km	下り線
国道50号(小山市大字上泉)		0.1km	下り線
国道50号(小山市大字下国府塚~大字石ノ上)		0.4km	上下線各0.2km
国道50号(小山市神山~小山)		2.5km	上り線0.8km、下り線1.7km
		48.2km	

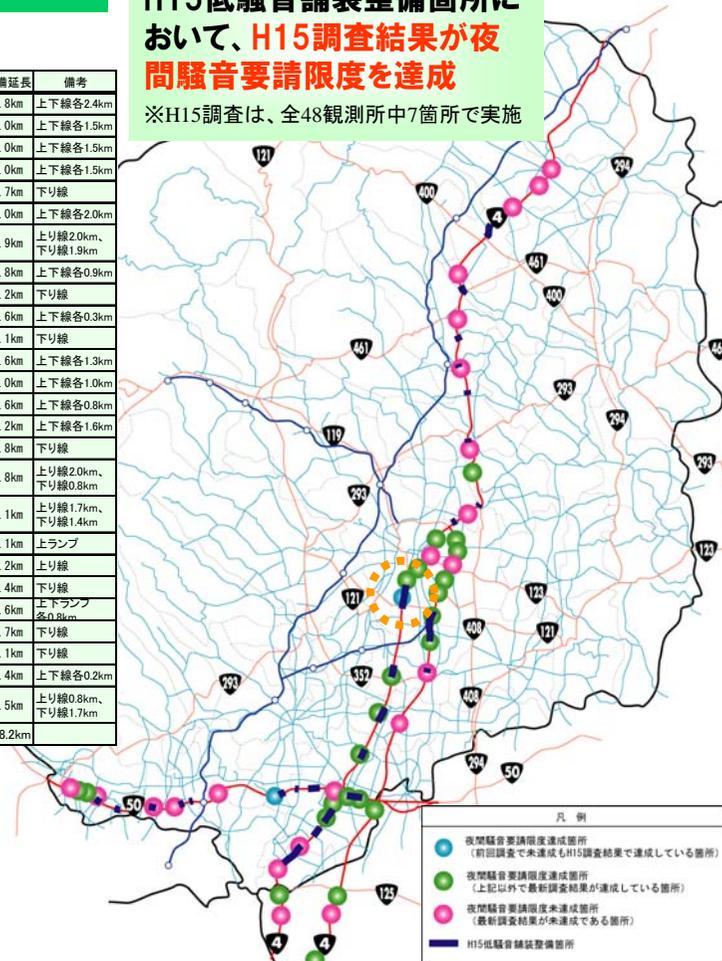
低騒音舗装の整備



低騒音舗装(排水性舗装)整備状況  
(中北交差点付近)

### H15低騒音舗装整備箇所において、H15調査結果が夜間騒音要請限度を達成

※H15調査は、全48観測所中7箇所を実施



各騒音観測所の要請限度達成状況とH15低騒音舗装整備箇所

### 指標による評価

指標上昇度  
4%

H14  
直轄実績値

46%

H15  
直轄実績値

50%

夜間騒音要請限度達成率

○低騒音舗装の整備等により、夜間騒音  
限度達成率が4%上昇

### 今後の課題など

○直轄国道沿線の夜間騒音要請限度達成率の更なる向上を目指し、引き続き低騒音舗装整備の推進

# 6. 今後の課題

道づくりの方向性	アウトカム指標		H14実績値		H15目標値	H15実績値	達成度	貢献度	今後の課題
暮らしやすさを支える道づくり	【指標1】	2次医療機関への15分のカバー率	県全体	37%	38%	-	71%	71%	○宇都宮市、小山市等直轄国道沿線地域における2次医療機関からの15分カバー率向上のため、石橋～宇都宮BP、古河～小山BP等新4号整備促進による新4号及び国道4号の旅行速度向上
			直轄	37%	38%	38%			
	【指標2】	交通死傷事故率(件/億台キロ)	県全体	86.9	86.8	-	達成	100%	
			直轄	75.6	75.5	74.6			
県土の活力を高める道づくり	【指標3】	渋滞損失時間(百万時間/年)	県全体	61.5	60.6	-	未達成	0%	○渋滞損失時間が大きい宇都宮市周辺地域等の渋滞緩和のため、石橋～宇都宮BP拡幅整備等道路改良事業の促進
			直轄	9.1	9.0	9.9			
	【指標4】	県庁への1時間カバー率	県全体	74%	75%	-	達成	100%	
			直轄	74%	75%	75%			
	【指標5】	首都圏からの2時間カバー率	県全体	56%	57%	-	60%	69%	
			直轄	56%	57%	57%			
魅力ある街や地域を創る道づくり	【指標6】	市街地の幹線道路の無電柱化率(貢献度は整備延長で算出)	県全体	-	-	-	達成	100%	
			直轄	59.2km 20.2% 28.1km	61.7km 21.2% -	33.0km 23.7% -			
							効果		
直轄版で新たに追加する指標	【指標7】	バリアフリー化率		57.8%	-	67.6%	9.8%向上		○歩道の利用状況や快適性に対する県民の満足度向上を目指し、更なるバリアフリー化整備の推進
	【指標8】	主要都市間所要時間		627.6分	-	627.8分	0.2分短縮		○宇都宮市～小山市、宇都宮市～大田原市といった直轄国道で結ばれている主要都市間の連携強化のため、石橋～宇都宮BP、氏家矢板BP等の整備促進による新4号及び国道4号の旅行速度向上
	【指標9】	高速IC15分到着工業団地カバー率		30.6%	-	30.6%	0.0%		○直轄国道沿線に集中する工業団地からの高速ICへのアクセス性向上のため、石橋～宇都宮BP、氏家矢板BP等の整備促進による新4号及び国道4号の旅行速度向上
	【指標10】	夜間騒音要請限度達成率		46.0%	-	50.0%	4.0%向上		○直轄国道沿線の夜間騒音要請限度達成率の更なる向上を目指し、引き続き低騒音舗装整備の推進

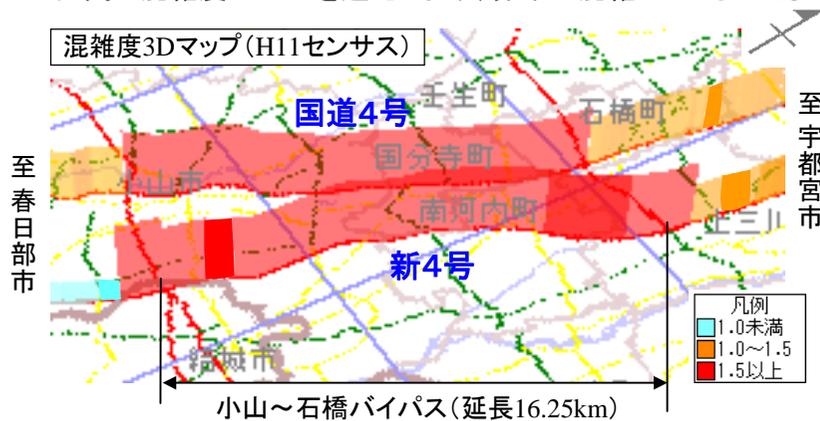
## 新4号 小山～石橋バイパス

- バイパス区間の渋滞損失時間が約18千人時間/年・km削減
- 小山市～真岡市の所要時間が約2分短縮



### 1 小山～石橋バイパス整備区間の渋滞状況

○新4号の小山～石橋BP及び並行する国道4号では、ほとんどの区間で混雑度が1.5を超えており、非常に混雑していました。



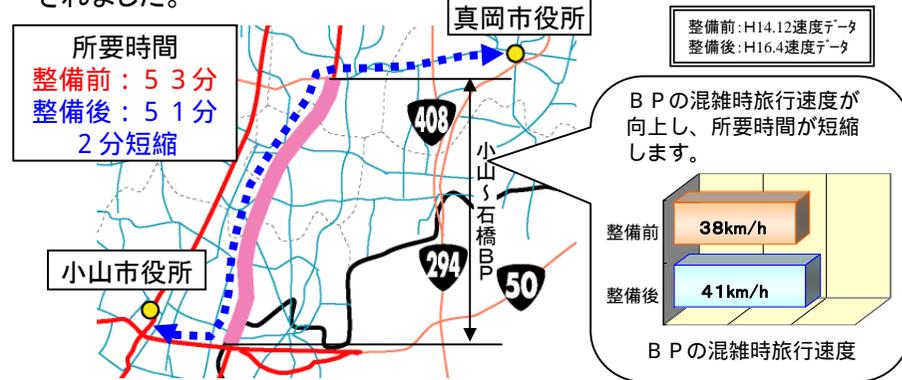
### 2 小山～石橋バイパスの事業概要

○平成16年3月に南河内町内の2.8km区間が4車線化供用されました。



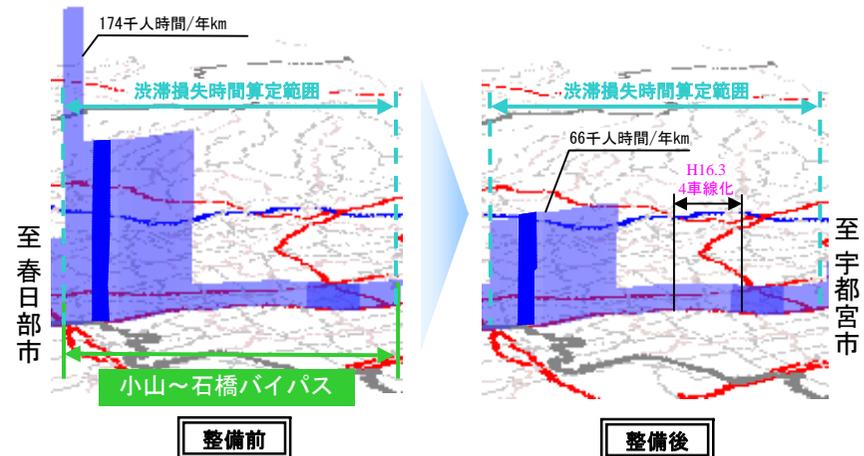
### 3 整備効果(所要時間)

○小山～石橋BPの混雑時旅行速度が約3km/h上昇し、隣接する地区の中心都市である小山市と真岡市の所要時間が約2分短縮されました。



### 4 整備効果(渋滞損失時間)

○2.8km区間4車線化供用による先詰まりの解消等により、バイパス区間全体の渋滞損失時間が52.8→35.2(千人時間/年・km)となり、17.6(千人時間/年・km)削減されました。



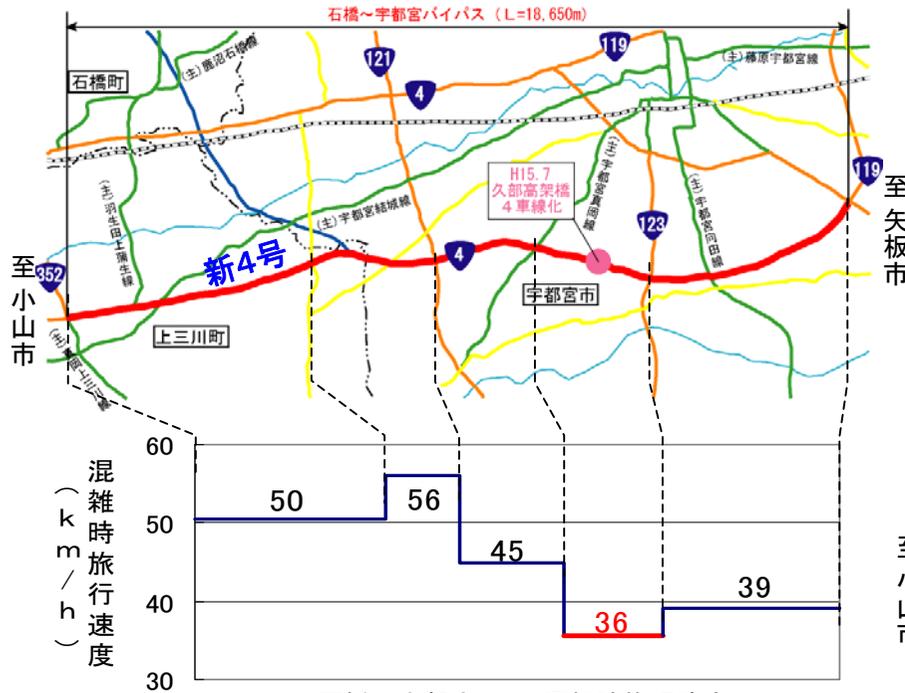
## 新4号 石橋～宇都宮バイパス

- 久部高架橋周辺の混雑時の渋滞損失時間が1kmあたり84人時間削減
- 久部高架橋周辺の混雑時旅行速度が約6km/h向上



### 1 石橋～宇都宮バイパスの事業概要と渋滞状況

- 石橋～宇都宮BPIは、平成12年までに全線4車線化されましたが、高架部が2車線であった久部高架橋では、その前後区間に比べて、混雑時の旅行速度※が低くなっていました。
- 平成15年7月に久部高架橋が4車線で立体化供用されました。  
※混雑時旅行速度は、朝夕の混雑時(7～9、17～19時)4時間の平均旅行速度

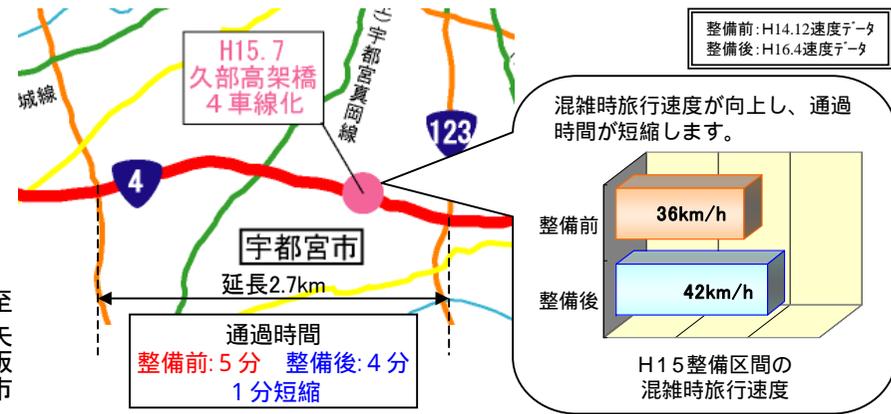


石橋～宇都宮BPの混雑時旅行速度



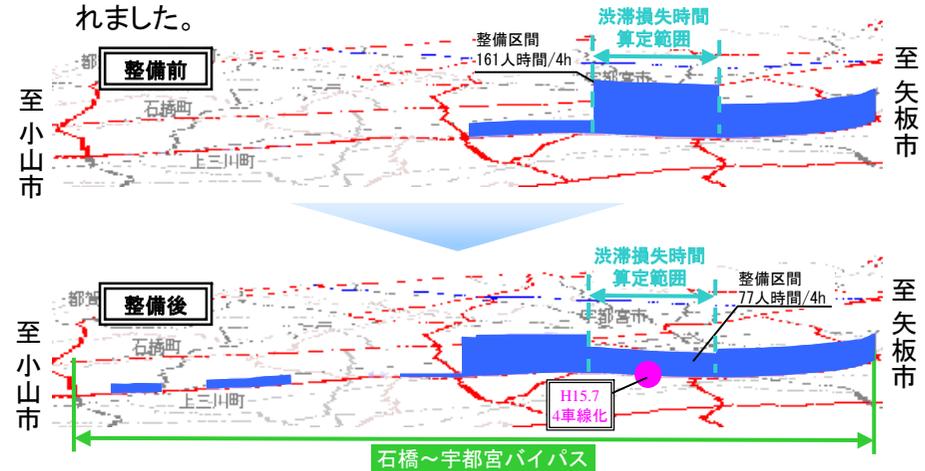
### 2 整備効果(通過時間及び旅行速度)

- 久部高架橋を含む区間(センサス番号1007、延長2.7km)の混雑時旅行速度が約6km/h上昇し、通過時間が約1分短縮されました。



### 3 整備効果(渋滞損失時間)

- 混雑時(7～9、17～19時)の渋滞損失時間は、久部高架橋を含む区間で161→77(人時間/4h・km)となり、84(人時間/4h・km)削減されました。



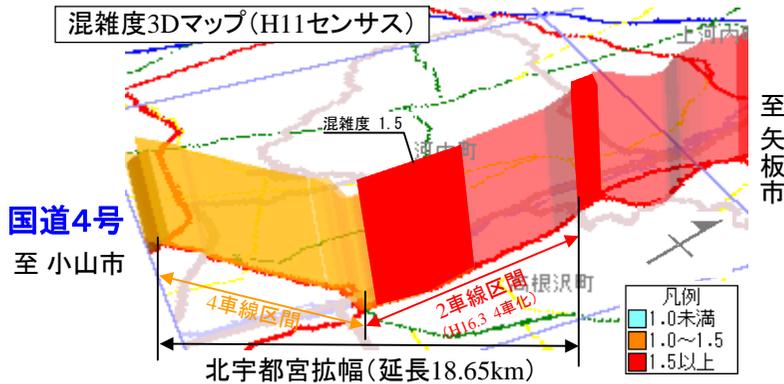
## 国道4号 北宇都宮拡幅

- 整備区間の渋滞損失時間が約17千人時間/年・km削減
- 氏家町～栃木県庁の所要時間が約3分短縮



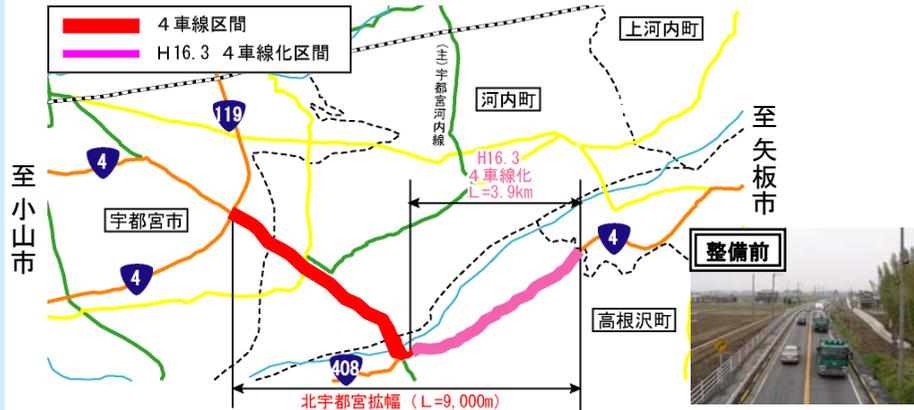
### 1 北宇都宮拡幅整備区間の渋滞状況

○国道4号の北宇都宮拡幅区間では全ての区間で混雑度が1.0を超えており、特に2車線区間であった北側区間の混雑度が1.5以上と高く、非常に混雑していました。



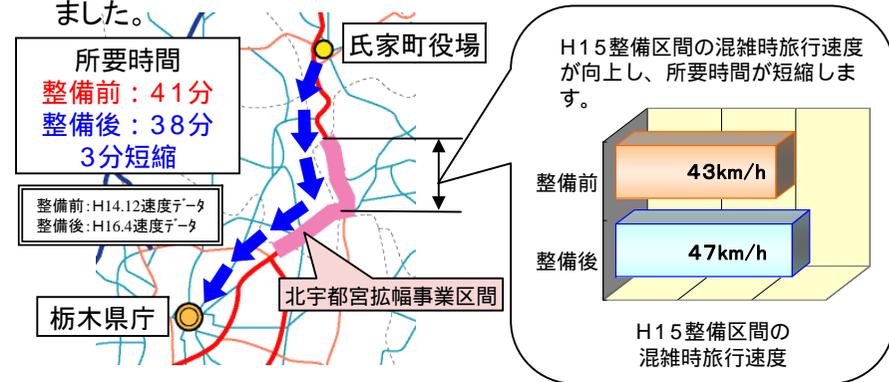
### 2 北宇都宮拡幅の事業概要

○平成3年度までに平出立体交差点より5.1km区間を4/4車供用しており、平成16年3月に残りの3.9km区間が4車線化供用されたことで、全線供用されました。



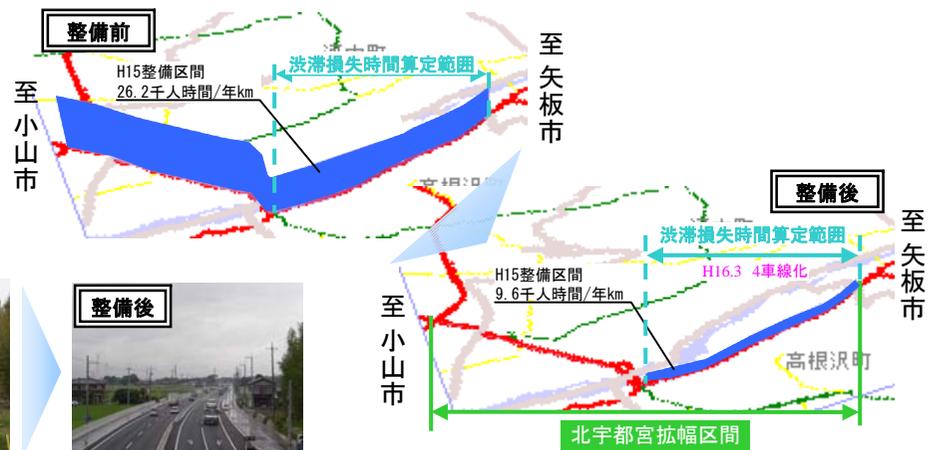
### 3 整備効果(県庁への所要時間)

○北宇都宮拡幅事業H15整備区間の混雑時旅行速度が約4km/h上昇し、氏家町から栃木県庁までの平均所要時間が約3分短縮されました。



### 4 整備効果(渋滞損失時間)

○整備区間の渋滞損失時間が26.2→9.6(千人時間/年・km)となり、16.6(千人時間/年・km)削減され、既に4車線化されていた南側区間の渋滞損失時間も削減されました。



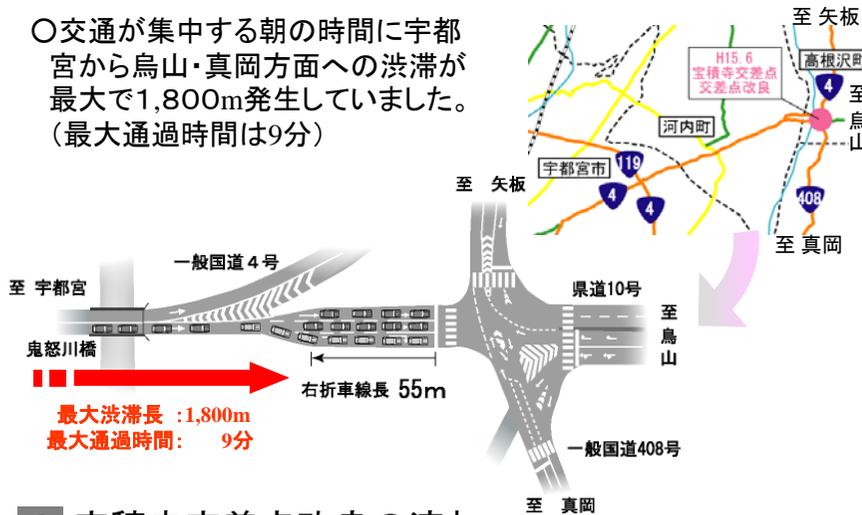
## 国道4号 宝積寺交差点改良

- PI方式を導入し、住民アンケートを行い、その結果を踏まえた対策を実施
- 宝積寺交差点宇都宮市側流入部の最大渋滞長が約1,200m緩和



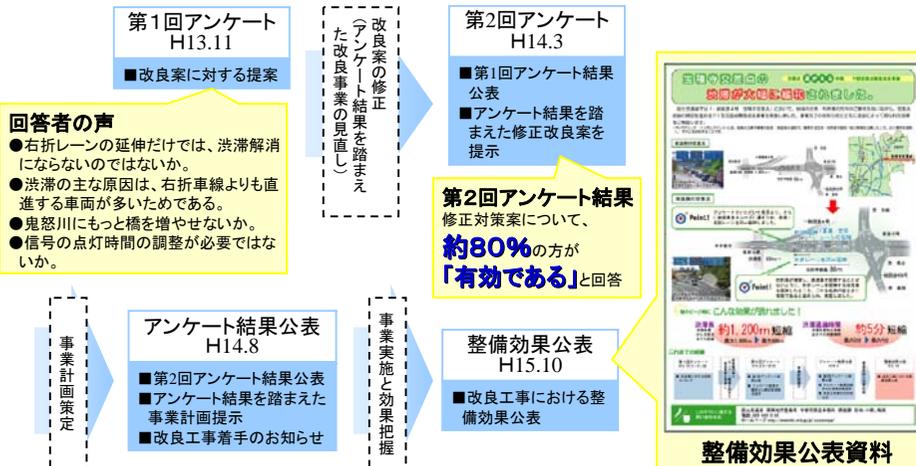
### 1 宝積寺交差点の渋滞状況

○交通が集中する朝の時間に宇都宮から烏山・真岡方面への渋滞が最大で1,800m発生していました。(最大通過時間は9分)



### 2 宝積寺交差点改良の流れ

○住民アンケートを2回行い、その結果を踏まえた交差点改良を実施しました。また、その整備効果も一般に公表しました。



### 3 宝積寺交差点改良の事業概要

○平成15年6月に宇都宮市側流入部の右折レーン、直進・左折レーンの延伸を実施しました。



### 4 整備効果(渋滞長及び通過時間)

