



「愛される茨城の道づくりをめざして」

平成17年度
業績計画

平成16年度
達成状況の報告



目次

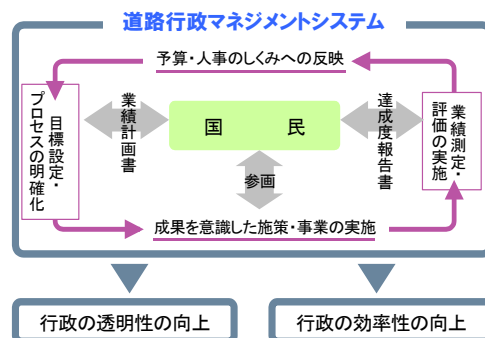
はじめに. 道路行政マネジメントの取り組みについて.....	1
1. 茨城県の道路整備状況	2
2. 茨城県の概況と課題	8
3. 平成16年度 達成状況の報告	10
4. 平成17年度 業績計画	17
5. 中期的な目標	27

道路行政マネジメントの取り組みについて

道路行政マネジメントについて

◆道路行政マネジメントシステムの浸透から定着へ

- 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(アウトカム)」を目指す事業計画の策定へと転換します。
- 平成15年度より業績計画を策定し、平成16年度より達成状況を報告しています。
- これらの結果を次の予算に反映させ、道路行政マネジメントシステムを展開します。
- 今後、同システムのさらなる浸透・定着を図ります。



本資料の流れ

1. 茨城県の道路整備状況

平成16年度に実施した施策・事業および現在進めている事業を紹介

2. 茨城県の概況と課題

茨城県の道路交通を取り巻く状況と課題について解説

3. 平成16年度 達成状況の報告

昨年度策定した成果目標の達成状況を報告、評価

4. 平成17年度 業績計画

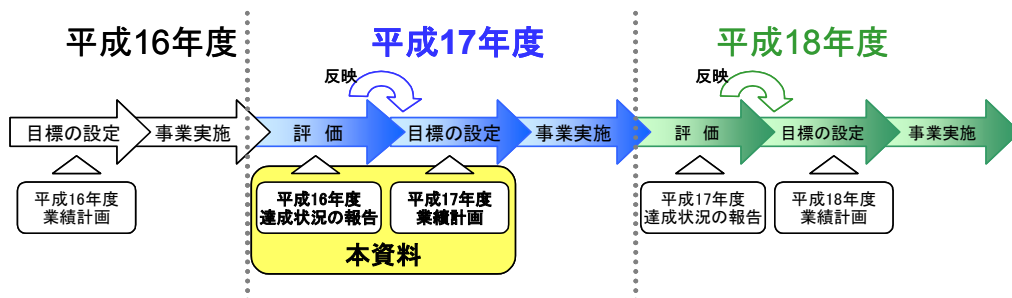
本年度設定したアウトカム指標について、成果目標を策定

5. 中期的な目標

昨年度の業績計画で提示していたアウトカム指標のうち、中期的な目標となる平成19年度の目標値を提示していたものを整理

本資料について

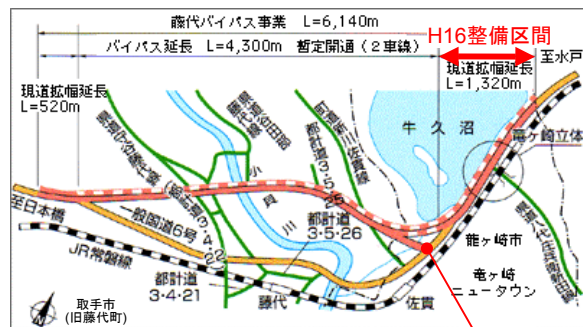
- 道路行政マネジメントシステム導入3年目を迎え、道路利用者や地域の人々がより理解しやすい達成状況の報告、成果目標、事業計画について整理したものです。
- 「達成状況の報告」では、平成16年度の事業実施を踏まえ、目標値に対する達成状況の報告および評価を行い、行政の効率性・透明性の向上を図ります。
- 「業績計画」では、平成17年度の成果目標、事業計画を提示します。これらの目標は、平成18年度の「達成状況の報告」において評価を行います。



一般国道6号藤代バイパス

- ・取手市の旧藤代町市街地における交通渋滞緩和と沿道環境の改善を目的とした延長約6.1kmの道路です。
- ・平成17年3月に牛久沼大橋を含む未開通区間が開通し、全線が暫定2車線で供用しました。

⇒約3kmの渋滞が解消(八間堰交差点)
⇒CO₂発生量が約2%削減



整備箇所位置図

八間堰交差点

■開通前



■開通後

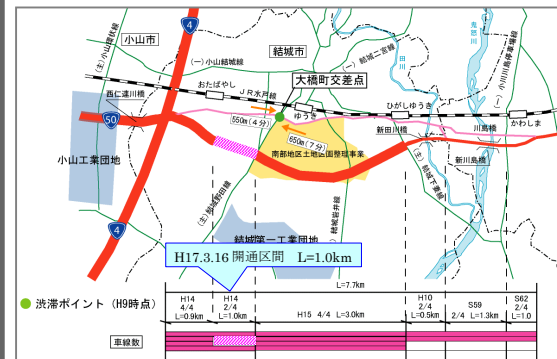


整備状況

一般国道50号結城バイパス

- ・結城市小田林から筑西市布川に至る7.7km区間のバイパスで、市街地の渋滞緩和、通過交通の円滑化、歩行者の安全確保等を目的として計画され、平成14年度までに全線を暫定2車線で供用しました。
- ・平成17年3月に1.0km区間を4車線化したことにより、新4号バイパスから主要地方道結城下妻線までの約5km間が4車線化しました。

⇒平均旅行速度が26km/h⇒43km/hに
⇒CO₂発生量が約30%削減



整備箇所位置図



結城バイパス(茨城県結城市)

整備状況

一般国道354号岩井水海道バイパス

- ・一般国道354号は本県の南西部地域を東西に横断しながら大洋村に至る広域幹線道路で、板東(旧岩井)及び水海道市街地においては、近年の交通量の増加により著しい交通渋滞が発生しています。
- ・このような交通渋滞の緩和を図るため、約9.8km区間の整備を進め、平成17年2月に全線が開通しました。

⇒つくばハイテクパークいわいから常磐道谷和原ICまでの所要時間が約14分短縮(36分⇒22分)



整備箇所位置図



整備状況

一般国道349号三才町交差点改良

(安全快適なみち緊急整備事業)

- ・一般国道349号三才町交差点(常陸太田市)では、朝夕の通勤時間帯や行楽客の帰宅時間帯を中心に、福島方面から常磐自動車道日立南太田IC方面に向かう左折車量が多く、左折車による先詰まりから水戸方面に向かう車線において慢性的な渋滞が発生しています。
- ・平成16年10月、左折レーンを設置する交差点改良を実施しました。

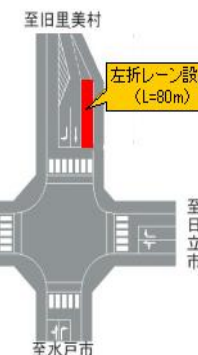
⇒80mの左折レーン設置により約600mの渋滞が解消
⇒年間あたり渋滞損失額、約1億円の削減



整備箇所位置図



整備状況



整備前の渋滞状況

1 茨城県の道路整備状況

平成16年度の主な道路施策・事業

日立地区常磐自動車道社会実験

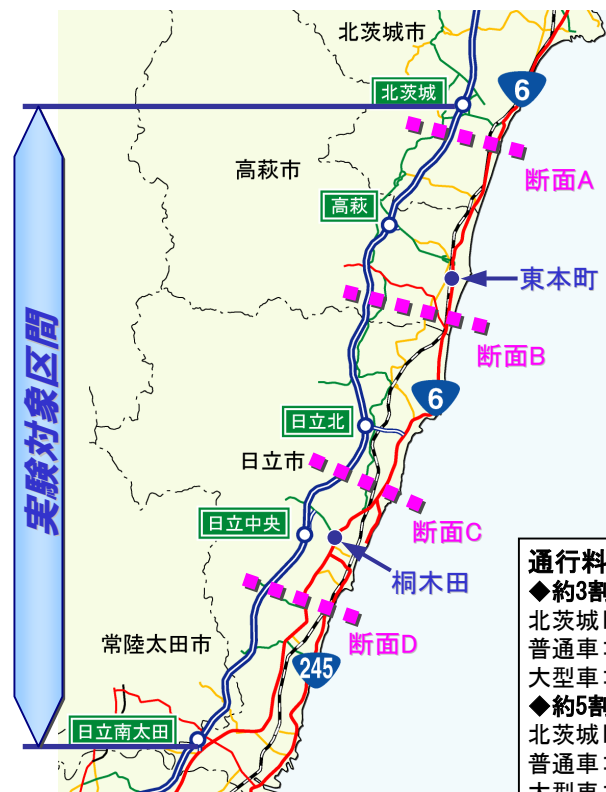
■ 社会実験の概要

実験期間: 平成16年9月～12月(24時間)

割引対象: 常磐自動車道 北茨城、高萩、日立北、日立中央、日立南太田の5インターチェンジ間

割引率: 全車約3割引〔9月10日～10月9日 1ヶ月〕

全車約5割引〔10月10日～12月9日 2ヶ月〕



通行料金（一例として）

◆約3割引

北茨城IC⇄日立南太田IC

普通車: 1,100円→750円

大型車: 1,750円→1,200円

◆約5割引

北茨城IC⇄日立南太田IC

普通車: 1,100円→550円

大型車: 1,750円→850円

■ 実験による交通変化

常磐道ICペア交通量 約31～112%増加

※ICペア交通量: 任意のインターチェンジ間(ICペア)の交通量

一般道の断面交通量 最大3%減少 ※左図 断面A、断面B、断面D

常磐道の断面交通量 最大22%増加 ※左図 断面B、断面C

常磐道の交通分担率 4.0%増加 ※実験対象区間での平均

※交通分担率: 全体の交通量のうち常磐道が分担する比率

高萩市東本町の最大渋滞長 南行きで1390m短縮

日立市桐木田の最大渋滞長 北行きで740m短縮

■ 実験による効果（各種アンケート結果より）

新たに常磐道を利用された方 14% ※全実験期間トータルの結果

朝の通勤時間 平均1.4分短縮

買物の行動範囲 27%の方が拡大

レジャーの行動範囲 29%の方が拡大

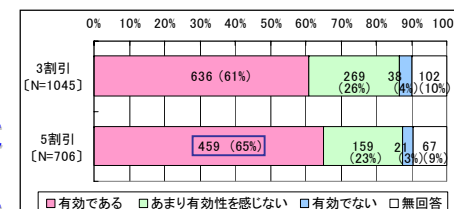
「社会実験は有効である」というご意見 65%の方から

※ 数値は全て5割引時の結果

全ICペアより最小値、最大値を抽出

最小値: 高萩IC⇄日立中央IC

最大値: 北茨城IC⇄日立南太田IC



社会実験に対する感想
〔地域住民アンケート〕

一般国道6号 日立バイパス

- ・一般国道6号(日立市北部)では、主要渋滞ポイントである公設市場前交差点、桐木田交差点を中心に慢性的な渋滞が発生しています。
- ・日立バイパスは一般国道6号の混雑緩和、周辺生活道路の安全性確保を目的として平成2年度より継続的に整備を実施しています。
- ・平成15年5月までに、日立市田尻町～日立市鶴首アクセス(3.1km)間が暫定2車線供用済みです。

⇒平均旅行速度が12km/h向上

⇒CO₂発生量が約40%削減 (期待される成果)

※対象範囲：中成沢～東滑川



整備箇所位置図



本宮ロードパーク

日立バイパス
(旭高架橋から終点方向を望む)

一般国道6号 榊橋

- ・一般国道6号(日立市南部)では、主要渋滞ポイントである大和田町交差点を中心に慢性的な渋滞が発生しています。
- ・一般国道6号榊橋は、昭和5年に一級河川久慈川に架設された延長324mのコンクリート橋で、橋梁の著しい老朽化のほか、狭小な幅員(7.5m)、未整備の歩道など様々な要因から橋梁の架け替えが求められています。

⇒平均旅行速度が11km/h向上

(期待される成果)

※対象範囲：東海村石神外宿～日立市神田町

整備箇所位置図



整備箇所写真



北関東自動車道

- ・北関東自動車道は、茨城県ひたちなか市から群馬県高崎市に至る約150km全線において事業化された高速自動車国道です。
- ・国際港の常陸那珂港と群馬・栃木・茨城3県の主要都市を結び、さらに関越道・東北道及び常磐道との接続により、北関東地域に新たな経済圏が創成されることが期待されています。

⇒筑西市が常陸那珂港1時間圏域に

⇒水戸～宇都宮間が1時間40分⇒1時間に

⇒水戸～前橋間が4時間⇒1時間50分に

(期待される成果)



整備箇所位置図

岩瀬トンネル東工事
(岩瀬町大字松田)一般国道50号との接続部・岩瀬IC付近
(岩瀬町長方～中泉)

首都圏中央連絡自動車道 (圏央道)

- ・圏央道は、都心からおおよそ半径40～60kmの位置に計画されている総延長約300km(茨城県内は約71km)の自動車専用の道路です。
- ・神奈川県、東京都、埼玉県、茨城県、千葉県を結ぶため、県内はもちろん、多くのまちの間で人や物の行き来がさかんになり、都心に集中していたさまざまな都市機能が圏央道沿線の多くの都市に分散され、まちが活気づくものと期待されます。

⇒土浦市※～成田空港が80分⇒40分に

(期待される成果)

※つくば牛久ICを基準に計算

整備箇所位置図

牛久市～阿見町付近の
インターチェンジ完成予想図

一般国道461号 花貫踏切除却

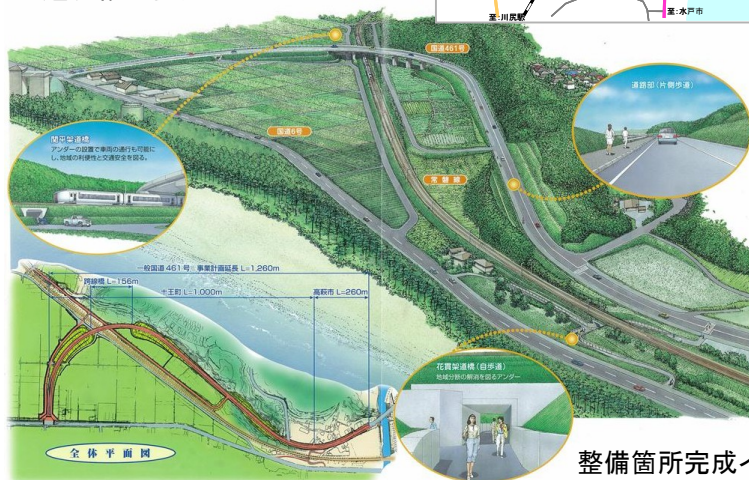
- ・国道461号は、国道6号と内陸部の国際的観光都市(日光)を結ぶ幹線道路で、多くの幹線道路を横断的に連絡する重要な道路です。
- ・花貫踏切付近は、国道6号との距離が短く幅員も狭いうえ、JR常磐線と斜めに交差していることから慢性的な交通渋滞を引き起こしています。

⇒踏切付近の交通渋滞が緩和し、
より円滑・安全な交通が実現 (期待される成果)

整備箇所位置図



交通混雑の状況



整備箇所完成イメージ図

主要地方道美浦栄線 (仮)第二栄橋

- ・本道路の整備箇所(利根町東部)は15kmにわたって利根川に橋がなく、上流側の栄橋や下流側の長豊橋に交通が集中し慢性的な交通渋滞が発生しています。
- ・本道路の整備により、周辺道路の交通渋滞緩和と、経済・文化の活発な交流が進み、魅力ある地域の発展が図られると期待されます。

⇒上流側の栄橋、下流側の長豊橋をはじめとする
周辺道路の混雑が緩和 (期待される成果)

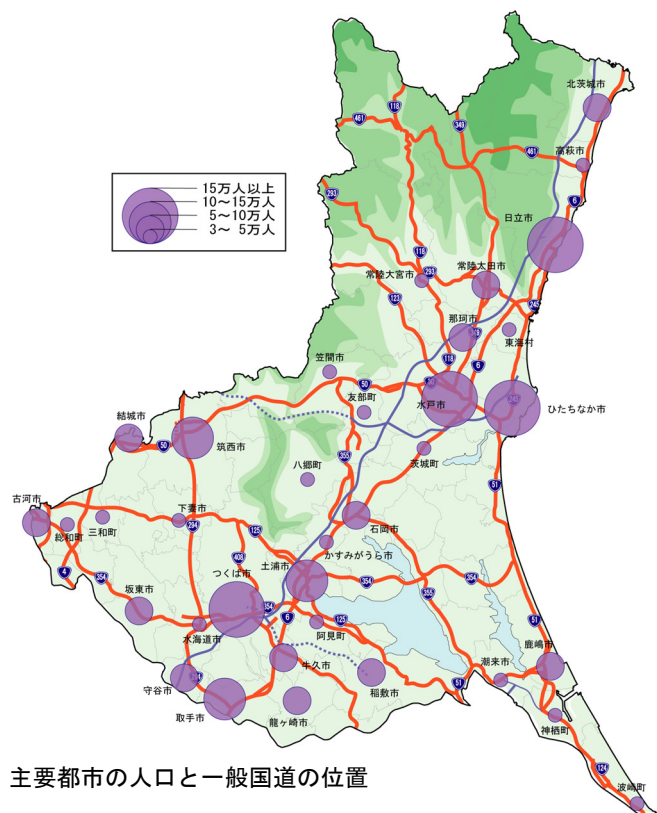
整備箇所位置図

整備箇所
完成イメージ図

茨城県の概況と課題

① 広い可住地に点在する都市

- 茨城県の人口は約300万人で全国11位です(H15)。
- 総面積は約6千km²で全国24位ながら、平坦部が多く可住地面積では約4千km²で、北海道、新潟県、福島県に次ぐ4位を誇ります。
- このような広い県土に主要都市が点在し、これらを最短経路で接続する一般国道などの幹線道路に交通が集中しやすくなっています。

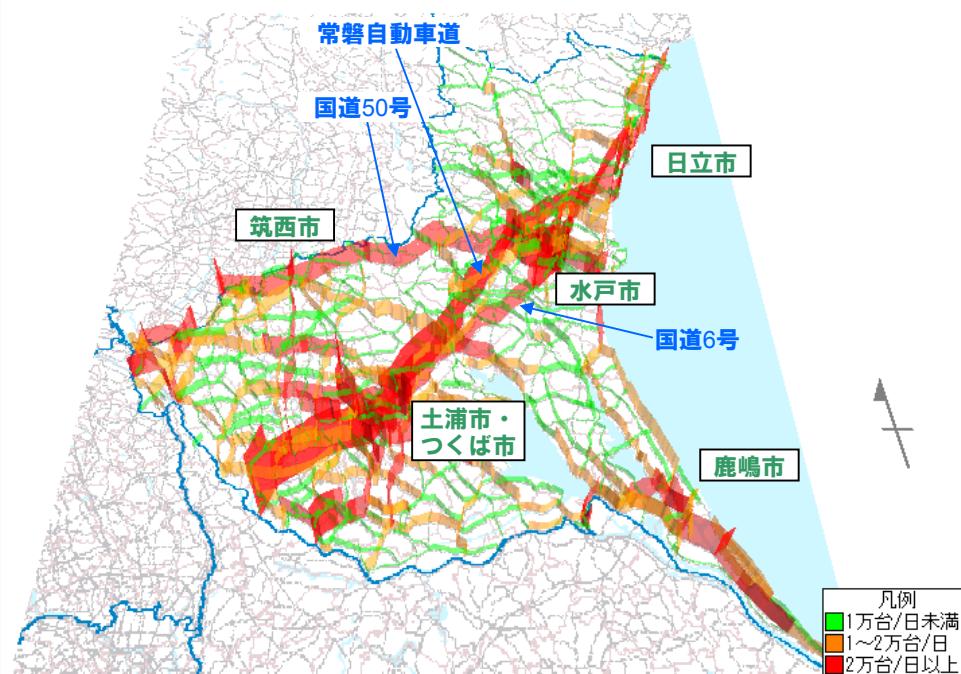


図：主要都市の人口と一般国道の位置

出典：総務省統計局「H15.10.1現在推計人口」、国勢調査

② 都市を結ぶ幹線道に交通が集中

- 県土に点在する都市を結ぶ幹線道路(県道以上)に交通が集中しやすくなっていることから、延長24%に過ぎない一般国道が、自動車交通全体の42%を受け持っています。
- このように自動車交通が集中している一般国道などの幹線道路における円滑な交通を実現することが急務です。

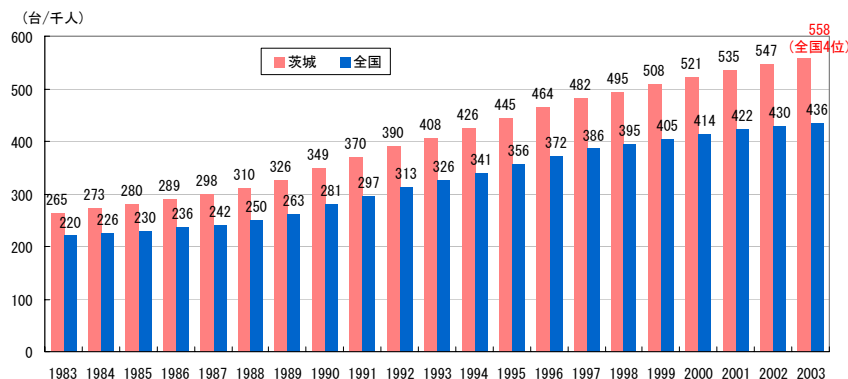


図：1日あたりの交通量

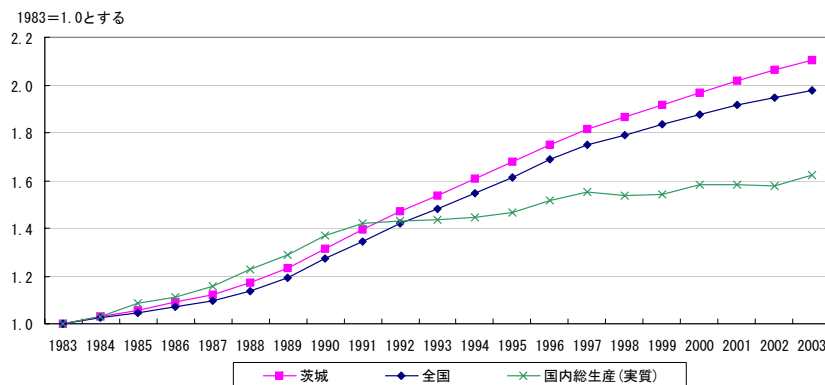
出典：H11道路交通情勢調査

③ 依然として増加傾向の自動車台数

- 茨城県の人口あたり乗用車保有台数は全国第4位で、自動車は生活に欠かせない移動手段となっています。
- 1990年以降経済成長が鈍化する中、茨城県の自動車保有台数は増加傾向が維持されており、全国との差も次第に大きくなっていることから、依然として自動車交通の需要は高いと考えられ、これに対応した道路整備が課題となります。



図：千人あたり自動車保有台数の推移

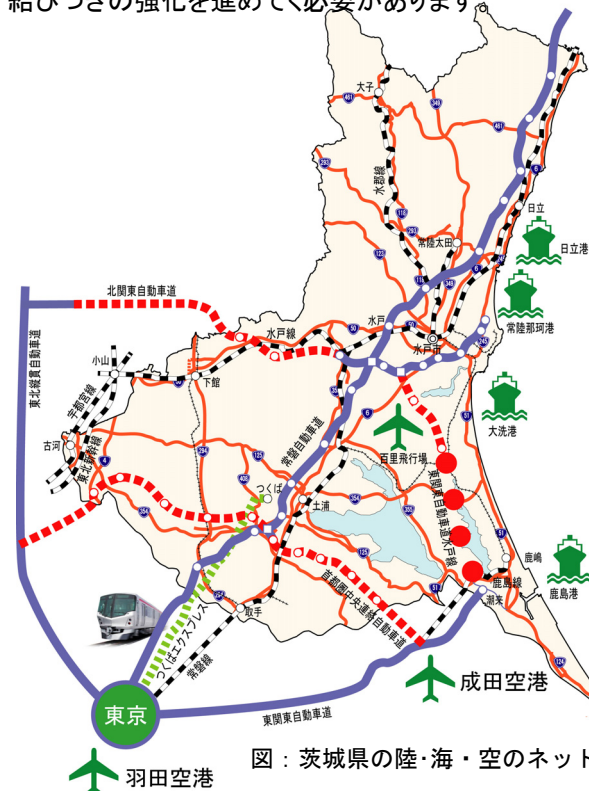


図：国内総生産と人口千人あたり自動車保有台数の伸び率

出典：自動車検査登録協会「自動車保有車両数月報」、
総務省自治行政局「住民基本台帳人口要覧」、内閣府経済社会総合研究所HP

④ 陸・海・空のネットワークづくり

- 茨城県は幹線道路に交通が集中する県土構造と高い自動車交通需要に対応しつつ、重要港湾や空港、鉄道との円滑な連携も考慮した「陸・海・空のネットワークづくり」を進めています。
- 重要港湾は4港あり、中でも常陸那珂港(H11供用開始)は、首都圏の物流の合理的再編と発展に大きく寄与するものと期待されています。
- 空港は、北関東の空の玄関として百里飛行場の民間共用化を控えています。
- これらを、北関東自動車道や圏央道などの規格の高い道路や幹線道路の整備により連携し、結びつきの強化を進めていく必要があります。



図：茨城県の陸・海・空のネットワークづくり

- 次頁以降では、昨年度の業績計画書で目標を定めたアウトカム指標について、平成16年度の達成状況を報告します。
対象となるアウトカム指標および達成状況は下表の通りです。（ここでは中期的な指標を対象から除外しています。）
- 目標に及ばなかった指標については、平成17年度も引き続き積極的に事業を実施し、指標向上を目指します。

茨城県の 道路整備方針	地域の課題・ 目指すべき方向	アウトカム指標	単位	平成15年度	平成16年度		
				実績値	目標値	実績値	達成の程度
渋滞のない 安全で快適な 幹線道路づくり	交通混雑・渋滞の緩和	①渋滞損失時間	万人時間/年	10,220	H15年度から350削減 (9,870) ※1	H15年度から331後退 (10,551)	H15年度より悪化 (3.2%悪化)
		②主要渋滞ポイントの 渋滞緩和	箇所	43箇所中 4箇所緩和	向上を目指す (事業実施中)	H15年度から変化なし (43箇所中4箇所緩和)	H15年度から変化なし
	交通事故の削減	③死傷事故率	件/億台キロ	74.6 ※2	H15年度から1.8削減 (72.8) ※3	H15年度から1.2削減 (73.4)	目標の7割達成
		④事故危険箇所の 死傷事故件数	件/年	217	向上を目指す (事業実施中)	調査中	調査中
	沿道環境の改善	⑤夜間騒音要請限度 達成率	%	40.7	H15年度から2.4向上 (43.1)	H15年度から7.0向上 (47.7)	目標達成
安全で快適な 歩行者復権の道づくり	歩行者・自転車の 安全確保	⑥通学路の歩道整備率	%	66.6	H15年度から0.9向上 (67.5)	H15年度から0.7向上 (67.3)	目標の8割達成
		⑦あんしん歩行エリア 整備箇所数	箇所	0	向上を目指す (事業実施中)	H15年度から1箇所増加 (完了1箇所、一部完了11箇所)	目標達成
	バリアフリー・ユニバー サルデザインへの対応 と快適な道の景観確保	⑧無電柱化率	%	12.9	H15年度から1.1向上 (14.0)	H15年度から0.9向上 (13.8)	目標の8割達成
		⑨バリアフリー化率	%	13.7	H15年度から0.2向上 (13.9)	H15年度から変化なし (13.7)	H15年度から変化なし
		⑩良好な景観改善箇所数	箇所	17	向上を目指す (事業実施中)	H15年度から変化なし (17)	H15年度から変化なし
陸・海・空の交通ネットワークづくり (都市間連携軸の強化に 資する道づくり)	地域連携の強化	⑪耐震化橋梁整備率	%	29.3	H15年度から3.5向上 (32.8)	H15年度から0.4向上 (29.7)	目標の1割達成
		⑫駅前道路整備済み 鉄道駅数	箇所	19 ※4	向上を目指す (事業実施中)	H15年度から変化なし (19)	H15年度から変化なし
		⑬自動車専用道路分担率	%	7.9	向上を目指す (事業実施中)	H15年度から変化なし (7.9)	H15年度から変化なし

※1: 昨年度の成果目標から見直しを行っています。

※2: 統計値に基づき値を修正しています。

※3: H15年度実績値の修正に伴い、昨年度の成果目標から見直しを行っています。

※4: 昨年度の実績値から値を修正しています。

平成16年度 達成状況の報告

① 渋滞損失時間

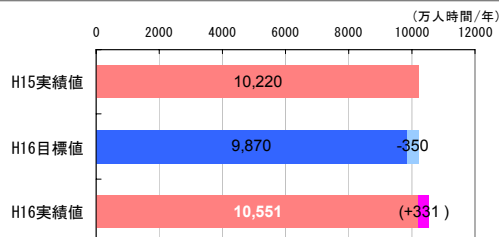
算出方法：渋滞損失時間

= (実際の所要時間 - 交通渋滞がない場合の所要時間) × 交通量 × 平均乗車人数

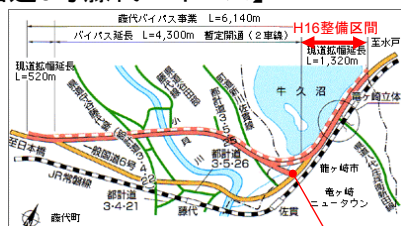
現状課題

- 道路延長（県道以上）の24%である一般国道に、渋滞損失時間の57%が集中しています。（占有率約2.4倍）
- 水戸市、土浦市・つくば市、日立市周辺の渋滞が顕著です。

- 平成16年度は10,220万人時間/年から10,551万人時間/年へ後退し、3.2%の悪化となりました。
- 国道6号藤代バイパスや国道50号結城バイパスは年度末の供用であったため、これらの効果はほとんど計上されていませんが、前述の2路線のほか、整備箇所では混雑が緩和されています。今後も現在実施中の事業を促進します。



【国道6号藤代バイパス】



⇒約3kmの渋滞が解消
(八間堰交差点)
⇒CO₂発生量が約2%
削減

【国道50号結城バイパス】



⇒平均旅行速度が
26km/h⇒43km/hに
⇒CO₂発生量が約30%
削減

達成状況の評価

② 主要渋滞ポイントの緩和箇所数

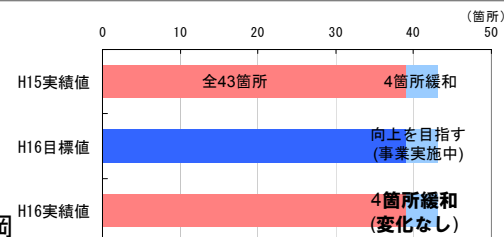
主要渋滞ポイントの定義：

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
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

現状課題

- 県内の主要渋滞ポイント（一般道路43箇所）のうち、9割以上（41箇所）が一般国道に集中しています。
- 特に、一般国道6号、50号に集中しています。

- 平成16年度は主要渋滞ポイント周辺での供用路線がなく、緩和箇所数の増加はありませんでした。
- 今後、現在実施している事業（一般国道6号日立バイパス、一般国道6号千代田石岡バイパスなど）により主要渋滞ポイントの渋滞緩和を進めます。



図：主要渋滞ポイント

出典：第3次渋滞対策プログラム（H14年度末時点フォローアップ後の値）

③死傷事故率

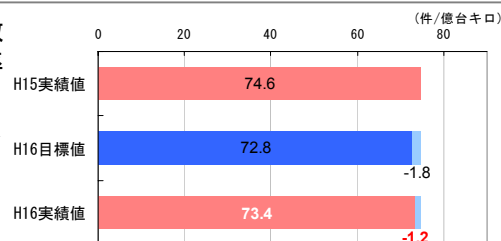
算出方法：死傷事故率 = 死傷事故件数/走行台キロ※
 ※走行台キロ=区間ごとの交通量×区間延長(自動車の走行量を表します)

現状・課題

- 道路延長(県道以上)の24%である一般国道に、55%の死傷事故が集中しています。(占有率約2.3倍)
- 各主要都市部で死傷事故率が高くなっています。
また、一般国道の死傷事故率は県道の約1.4倍となっています。

達成状況の評価

- 平成16年度は死傷事故件数の減少に伴い、死傷事故率は74.6件/億台キロから73.4件/億台キロと低下し、成果目標の7割を達成しました。
- 今後も個別事故対策やバイパスなどの事業を進め、死傷事故率の低下に努めます。



④事故危険箇所の死傷事故件数

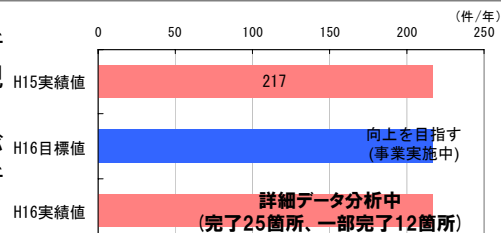
事故危険箇所の定義：幹線道路やその交差点において交通事故の多発または、そのおそれが高く、緊急に対策を実施する必要性が高い箇所

現状・課題

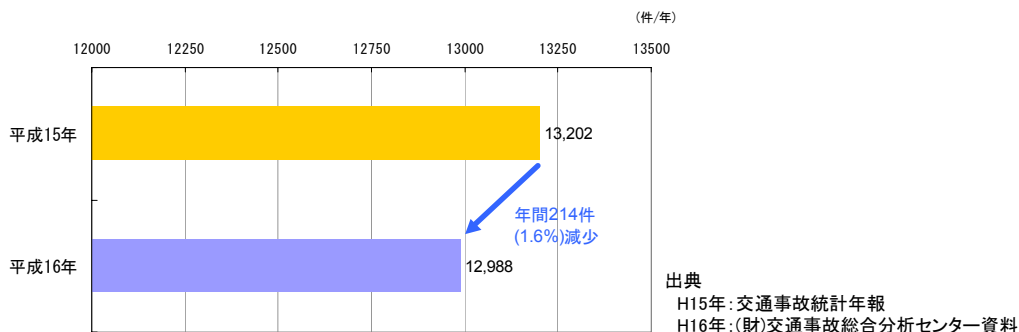
- 県内の事故危険箇所の53%(26/49箇所)は一般国道に集中しています。
- 一般国道における1kmあたりの死傷事故件数は県道の約3.7倍となっています。

達成状況の評価

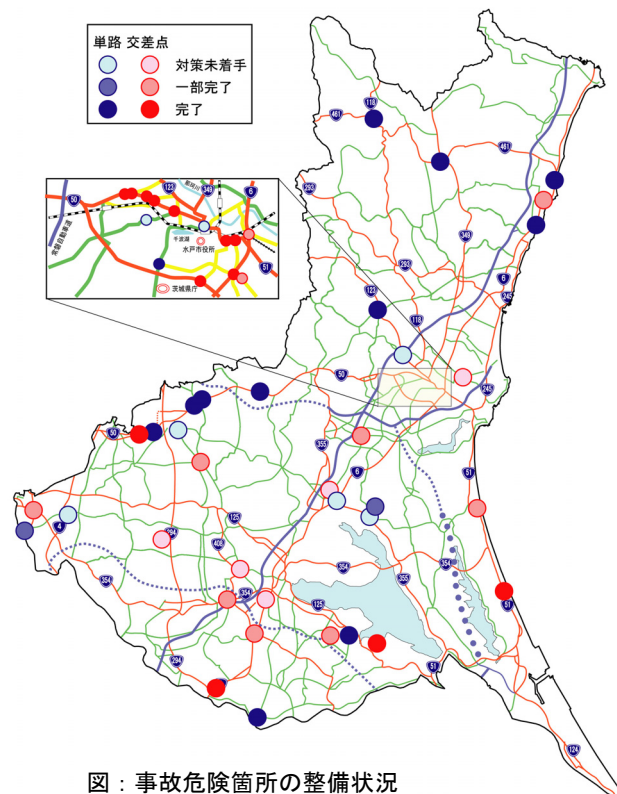
- 平成16年度の事故危険箇所における死傷事故件数は現在分析中です。
- 対策の実施状況は、完了が25箇所、一部完了が12箇所と順調に進んでいます。



※H15実績値はH12～H14の平均値



図：茨城県の年間死傷事故件数
(県道以上)



図：事故危険箇所の整備状況

出典: 国土交通省資料

平成16年度 達成状況の報告

⑤夜間騒音要請限度達成率

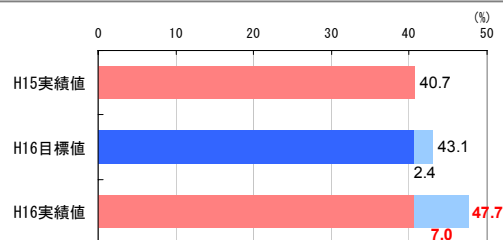
算出方法：夜間騒音要請限度達成率

＝夜間騒音要請限度達成延長/直轄国道延長

現状・課題

- 県内の直轄国道は全国直轄国道と比較すると、夜間騒音要請限度達成率が著しく低くなっています。(昼間の環境基準達成率は全国平均並)
- 同様に夜間交通量が約1.6倍と多く、特に騒音への影響が大きい大型車については約2倍となっています。

- 目標達成 (H16環境センサス値より評価)
- 低騒音舗装実施区間をはじめとして、多くの区間で夜間要請限度を達成し、目標値を上回りました。
- 指標の対象にはなっていませんが、茨城県が管理する補助国道や県道でも低騒音舗装の整備を実施しています。



図：低騒音舗装整備箇所(直轄国道)

⑥通学路の歩道整備率

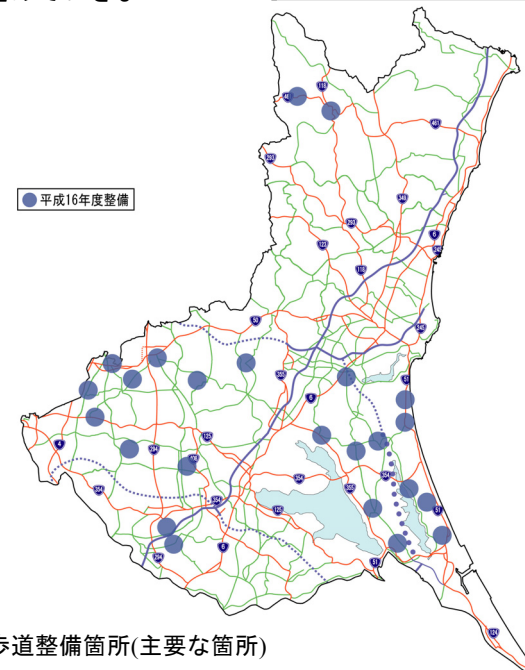
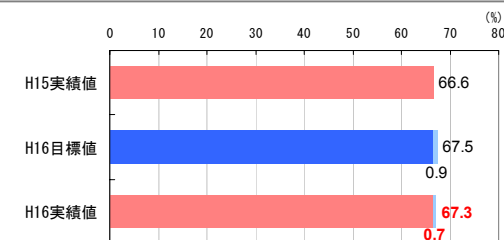
算出方法：通学路の歩道整備率

＝歩道設置通学路の延長/通学路総延長 (対象道路：国道、県道)

現状・課題

- 歩道が未整備の通学路が約33%となっています。
- 歩行者・自転車の死傷事故件数は増加傾向にありますが、近年横ばいの傾向に転じてきており、さらなる事故件数削減が課題です。

- 平成16年度は66.6%から67.3%に通学路歩道整備率が向上し、成果目標の8割を達成しました。
- 残された2割の区間については、平成17年度も継続して整備を進めていきます。



図：通学路の歩道整備箇所(主要な箇所)

平成16年度 達成状況の報告

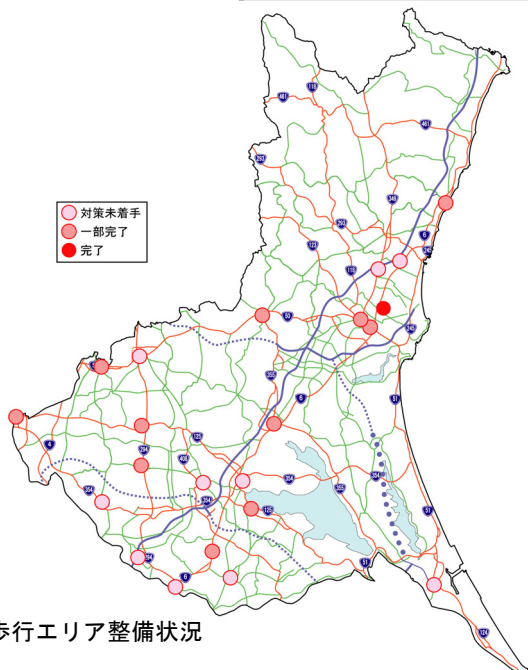
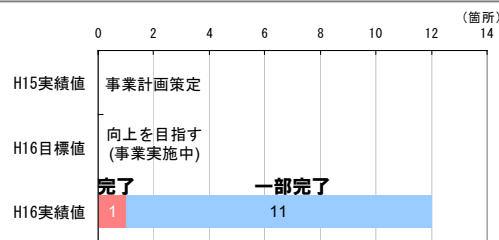
⑦あんしん歩行エリア整備箇所数

あんしん歩行エリアの定義：市街地内の事故発生割合の高い地区において、公安委員会の速度規制などと併せて、歩道の設置や歩行者優先道路の整備などを面的・総合的に進めることにより、安全な通行経路を確保する地区

現状・課題

- 県内の歩行者・自転車の事故件数は増加傾向です。
- 歩行者・自転車の安全な通行を確保するため、緊急に対策が必要な住居地区・商業地区として全国794箇所を「あんしん歩行エリア」として指定（H15.7警察庁・国土交通省）しました（県内22箇所）。

- 「ひたちなか市勝田中央」で対策が完了したほか、11箇所の一部完了しています。
- 今後も継続して整備を進めていきます。



図：あんしん歩行エリア整備状況

達成状況の評価

⑧無電柱化率

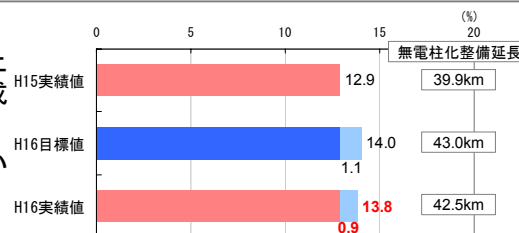
算出方法：無電柱化率

=市街地における無電柱化済み延長/市街地道路総延長 (対象道路：国道、県道)

現状・課題

- 茨城県の無電柱化率は関東地方平均(14.6%)より低い状態にあります。
- 道路空間を快適に利用するために「電線類地中化」が重要と考えられており、使いやすさと良好な景観形成に向けて無電柱化を進める必要があります。

- 平成16年度は12.9%から13.8%に無電柱化率が向上し、成果目標の8割を達成しました。
- 残された2割の区間については、平成17年度も継続して整備を進めていきます。



整備後
(水戸市千波町)



図：無電柱化整備箇所

達成状況の評価

平成16年度 達成状況の報告

⑨ バリアフリー化率

算出方法：バリアフリー化率

＝バリアフリー化された延長/バリアフリーが必要な経路延長※

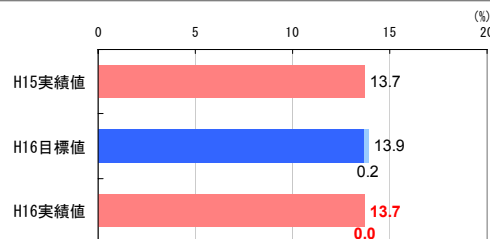
※バリアフリー構想における特定経路および駅から主要な公共施設までの経路の延長

現状・課題

- ・茨城県のバリアフリー化率は全国平均(31.0%)より低い状態にあります。
- ・年々増加する高齢者人口を背景として、歩道の設置、段差・傾斜・勾配・舗装の改善といった歩行環境の改善が望まれています。

達成状況の評価

- ・平成16年度は指標算定の対象となる区間において供用がなく、指標値も変化はありません。
- ・対象外箇所では、つくばエクスプレス新駅である「つくば駅」において一部バリアフリー化を実施しました。今後も指標向上を目指して事業を進めていきます。



⑩ 良好な景観改善箇所数

良好な景観改善箇所の定義：国道、県道において、第三者委員会等による客観的な評価を得て景観改善された道路施設

現状・課題

- ・「景観法」が施行されるなど、景観に対する関心が高まっています。
- ・県内の道路沿道景観に対する満足度は低い状況です。

達成状況の評価

- ・平成16年度は、有識者委員会などの第三者による評価を踏まえて景観を改善した箇所はありませんでした。
- ・維持修繕を兼ね、美観を損なわぬよう配慮した歩道橋、防護柵などの塗り替え等は各所で実施しました。



⑪ 耐震化橋梁整備率

算出方法：耐震化橋梁整備率

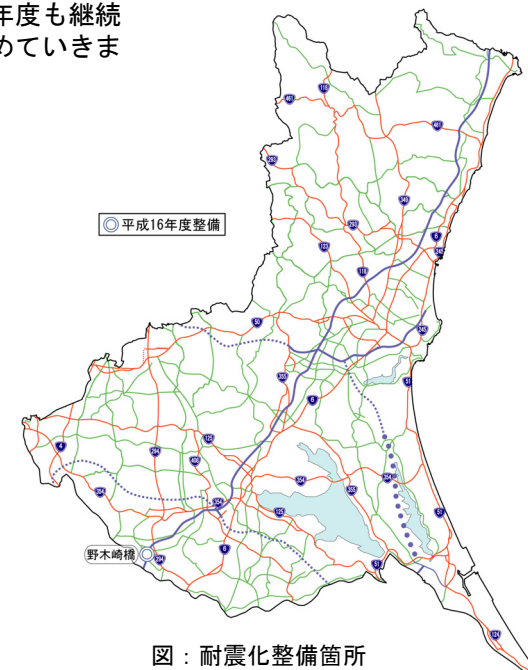
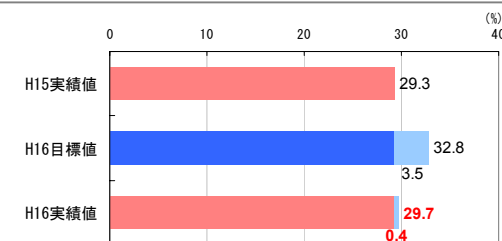
＝耐震化された橋梁数/耐震化が必要とされる橋梁の数

現状・課題

- ・兵庫県南部地震(平成7年1月17日)以来、既存橋梁の耐震性向上が全国的な課題となっています
- ・常磐自動車道や一般国道、主要な県道は第1次緊急輸送路に指定されており、災害時の安全性確保が重要です。

達成状況の評価

- ・平成16年度は29.3%から29.7%に耐震化橋梁整備率が向上し、成果目標の1割を達成しました。(一般県道野田牛久線「野木崎橋」を耐震化整備)
- ・残された9割の橋梁については、平成17年度も継続して整備を進めていきます。



図：耐震化整備箇所

平成16年度 達成状況の報告

⑫ 駅前道路整備済み鉄道駅数

算出方法：駅前道路整備済み鉄道駅数

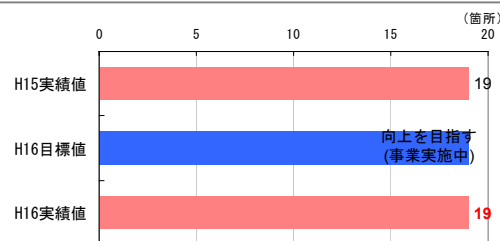
＝駅前広場および幹線道路と接続する道路が整備されている駅数

(乗降客数1,000人以上の駅を対象)

現状・課題

- 茨城県は東京都市圏の他の地域と比較し鉄道利用率が低く、鉄道と自動車との連携がより重要となっています。
- 狭小な駅前道路では自動車・自転車・歩行者が混在し、円滑・安全・快適な利用が困難な状況です。

- 平成16年度は対象となる駅前道路の新たな供用がなく、指標値も変化はありません。
- 平成17年度は、つくばエクスプレス開業に伴い、新駅関連で6箇所他の整備を予定しています。



- 区間・距離：つくば～秋葉原 58.5km
- 駅数：20駅
- 最高速度：130km/h
- ラッシュ時運行：平均3分45秒毎

出典：茨城県資料、茨城県ホームページ

図：駅前道路整備済み鉄道駅

○ ゆとりある幅員の道路と駅前広場が整備されている駅
● 平成17年度に駅前道路を整備する予定の駅

⑬ 自動車専用道路分担率

算出方法：自動車専用道路分担率

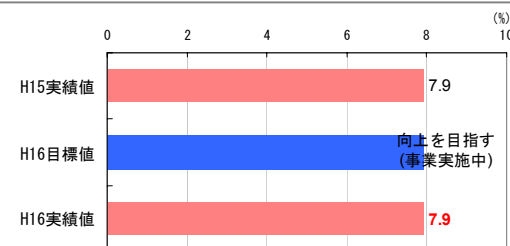
＝自動車専用道路の走行台キロ/全道路の走行台キロ※

※走行台キロ＝区間ごとの交通量×区間延長(自動車の走行量を表します)

現状・課題

- 一般道の混雑緩和や、速度向上によるCO₂、NO_x等の排出量削減が見込まれることから、常磐自動車道の利用促進が課題となっています。
- 茨城県の広域道路ネットワークは常磐自動車道が中心で、東西方向の連携強化が課題です。

- 平成16年度は日立地区常磐自動車道社会実験による自動車専用道路の利用を促進し、好評をいただきましたが、期間や地区が限定的であり、自動車専用道路の供用区間がなかったこともあり、指標値の変化はありません



- 平成17年度も引き続いて、利用のしやすさ向上を目指した施策として、「日立ラクラクETC実験」「常磐道友部SAスマートIC社会実験」を実施します。
- また、北関東自動車道や圏央道、東関東自動車道(水戸線)といった自動車専用道路の整備も引き続き進めていきます。

【日立地区常磐自動車道社会実験(平成16年)】

実験期間：平成16年9月～12月(24時間)

割引対象：常磐自動車道 北茨城、高萩、日立北、日立中央、日立南太田の5インターチェンジ間

割引率：全車約3割引〔9月10日～10月9日 1ヶ月〕

全車約5割引〔10月10日～12月9日 2ヶ月〕



マスコットのチーターくん

- ⇒常磐道の断面交通量：最大22%増加
- ⇒高萩市東本町の最大渋滞長：南行きで1390m短縮
- ⇒65%の方から「社会実験は有効である」というご意見

達成状況の評価

達成状況の評価

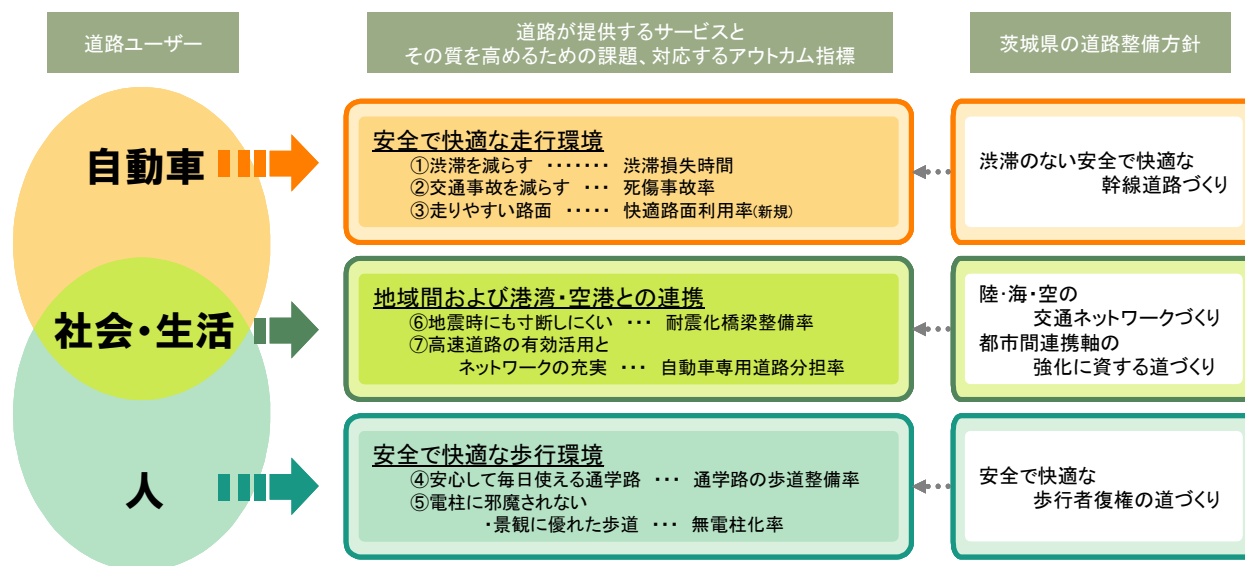
●昨年度の業績計画では20種のアウトカム指標を採用しており、類似した内容の指標があるなど、県民の皆様からわかりにくいのご指摘を受けました。
そこで、類似した指標や、数字で成果目標や達成状況が表しにくい、また、効果が見えにくい指標を除くこととしました。

●平成17年度のアウトカム指標は、茨城県の道路整備方針を踏まえつつ、道路が提供すべきサービスとその質を高めるための課題から、7種(新規指標1種)を短期的な指標として設定し、成果目標を定め毎年達成状況を評価することとしました。

●中期的な目標を設定しているアウトカム指標(以下の7種)についてはp.27を参照下さい。

・高速道路ICから15分圏域JA数 ・主要観光施設から60分圏域市町村人口
・県土60分構想の進捗 ・高速道路IC30分圏域の市町村人口
・常陸那珂港1時間圏域の市町村数 ・百里飛行場へのアクセス時間
・国際物流拠点から30分圏域工業団地・主要事業所数

●昨年まで採用してきたアウトカム指標についても、引き続き向上を目指して事業を進めます。



道路が提供するサービス	サービスの質を高める課題	アウトカム指標	単位	平成16年度	平成17年度	平成19年度
				実績値	目標値	目標値
安全で快適な走行環境	渋滞を減らす	①渋滞損失時間	万人時間/年	10,551	H16年度から97削減(10,454)	H16年度から777削減(9,774)
	交通事故を減らす	②死傷事故率	件/億台キロ	73.4	H16年度から1.9削減(71.5)	H14年度から1割削減(67.6)
	走りやすい路面	③快適路面利用率	%	82.9	H16年度の水準を概ね維持	H16年度の水準を概ね維持
安全で快適な歩行環境	安心して毎日使える通学路	④通学路の歩道整備率	%	67.3	H16年度から0.7向上(68.0)	向上を目指す
	電柱に邪魔されない ・地震時に安全な歩道	⑤無電柱化率	%	13.8	H16年度から0.9向上(14.7)	向上を目指す
地域間および港湾・空港との連携	地震時にも寸断しにくい	⑥耐震化橋梁整備率	%	34.0	H16年度から8.9向上(42.9)	H16年度から18.8向上(52.8)
	高速道路の有効活用とネットワークの充実	⑦自動車専用道路分担率	%	7.9	向上を目指す(事業実施中)	H16年度から1.9向上(9.8)

① 渋滞損失時間 …… 渋滞を減らす

■ 指標「渋滞損失時間」の意味

渋滞により浪費される無駄な時間を意味します。早朝・深夜など空いている時間帯と比較して、朝・夕ピーク時など混雑時間帯で余計にかかる所要時間を「浪費される無駄な時間」と考えます。



■ 渋滞損失時間が減少すると。。。

道路混雑が緩和され、朝夕の通勤時間や営業の外回りに要する時間が短縮することになります。数分の時間短縮でも、道路を利用する多くの人にその効果が及ぶので、地域全体で見ると大きな時間短縮になります。

また、道路混雑が緩和し走行速度が向上することで、CO₂、NO_x等の排出量が削減し、環境負荷軽減につながります。

■ 道路行政への反映

渋滞損失時間は渋滞の程度を数量として把握し、渋滞のひどい地区、区間を重点的に対策することで、より効率的に施策を展開します。

③ 快適路面利用率 …… 走りやすい路面

■ 指標「快適路面利用率」の意味

わだちなどがなく快適で安全に走行可能な道路を利用している交通の割合を意味します。

道路路面は自動車の走行によって次第にわだちなどができてしまいます。つまり、快適路面利用率は適切に道路の維持管理を行わないと指標値が低下するという性格を持ちます。

■ 快適路面利用率が維持されると。。。

維持管理がしっかり行われ、快適で安全な道路利用が提供されているということになります。

■ 道路行政への反映

本指標により路面の状態の悪い区間を把握し、無駄な工事を減らすことで効率的な維持管理を実施します。



② 死傷事故率 …… 交通事故を減らす

■ 指標「死傷事故率」の意味

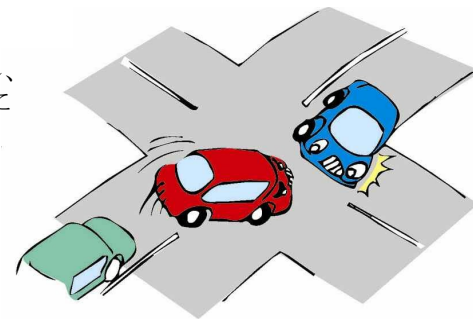
車を運転している時に事故に遭う確率を意味します。

■ 死傷事故率が減少すると。。。

事故の危険性が低下することになります。また、事故による渋滞の減少も期待できます。

■ 道路行政への反映

事故の危険性を数量として把握し、事故の危険性の高い区間を重点的に対策していきます。



④ 通学路の歩道整備率 …… 安心して毎日使える通学路

■ 指標「通学路の歩道整備率」の意味

通学路に指定されている道路のうち歩道が整備されている区間の割合です。

■ 通学路の歩道整備率が向上すると。。。

より安全に通学することができる児童、生徒が増えることになります。また、児童、生徒を送り出す保護者の方々も安心することができます。

■ 道路行政への反映

通学路に指定されながら歩道が整備されていない区間を把握し、優先的に整備を行います。



⑤無電柱化率 ……電柱に邪魔されない・景観に優れた歩道

■指標「無電柱化率」の意味

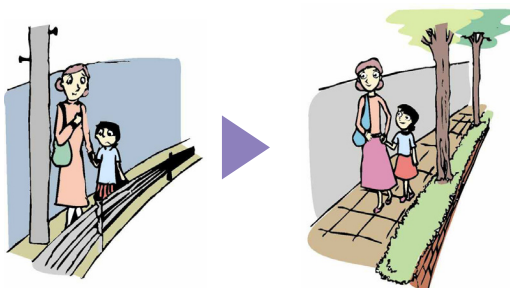
歩行者の比較的多い市街地において道路の両側とも電柱がなく、歩道がすっきりとして歩きやすくなっている区間の割合です。

■無電柱化率が向上すると。。。

歩道上に電柱の存在する区間が減少することで、歩道をより広く快適に使うことができるようになり、道路の景観も向上します。また、地震により電柱が倒れる心配がなくなります。

■道路行政への反映

市街地の中で電柱が存在する区間を把握し、優先的に整備を行います。



⑥耐震化橋梁整備率 ……地震時にも寸断しにくい

■指標「耐震化橋梁整備率」の意味

地震に強くする必要があると判断した橋梁のうち、耐震化補強を実施した橋梁の割合です。耐震化が必要な橋梁とは、設計の考え方(設計基準)が古いなど地震に対する抵抗力が小さい橋梁です。

■耐震化橋梁整備率が向上すると。。。

地震時にも寸断しにくい道路ネットワークが確保され、災害後の救助・支援活動を円滑に実施することが可能となります。

■道路行政への反映

耐震化がなされていない橋梁を把握し、優先的に整備を行います。



⑦自動車専用道路分担率 ……高速道路の有効活用とネットワークの充実

■指標「自動車専用道路分担率」の意味

全体の自動車交通のうち、自動車専用道路を利用する交通の割合です。自動車専用道路とは、常磐自動車道や北関東自動車道、東水戸道路などを指します。

■自動車専用道路分担率が向上すると。。。

長距離移動時に高速かつ快適なルートが選択可能になります。また、混雑している一般道から比較的空いている自動車専用道路に交通量が転換し、自動車専用道路がより有効に使われ、地域全体で見ると速度向上によるCO₂、NO_x等の排出量削減が見込まれます。

■道路行政への反映

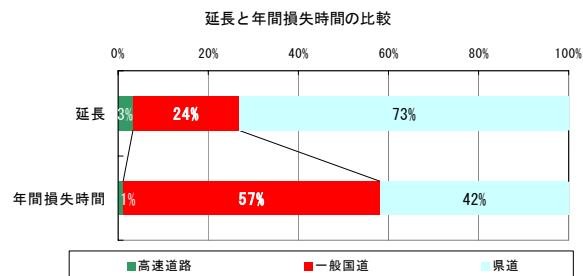
自動車専用道路の利用状況を把握し、より利用しやすい自動車専用道路ネットワークの整備を進めます。



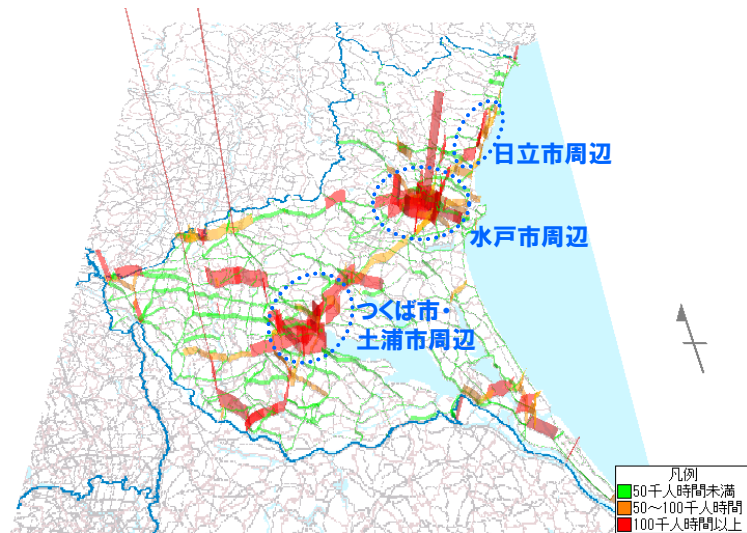
① 渋滞損失時間 … 渋滞を減らす

■ 渋滞が顕著な箇所における一般国道の整備が課題

- 道路延長（県道以上）の24%である一般国道に、渋滞損失時間の57%が集中しています。（占有率約2.4倍）



- 水戸市、土浦市・つくば市、日立市周辺の渋滞が顕著です。



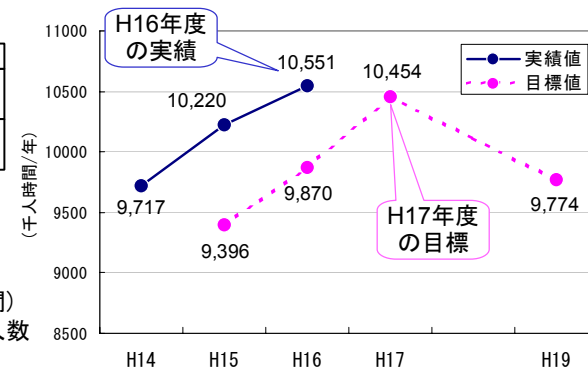
図：渋滞損失時間

出典：H11道路交通情勢調査、H16旅行速度調査

■ 平成16年度実績値と目標値

実績値H16	10,551 万人時間/年
目標値H17	97 万人時間/年削減 (10,454 万人時間/年)
目標値H19	777 万人時間/年削減 (9,774 万人時間/年)

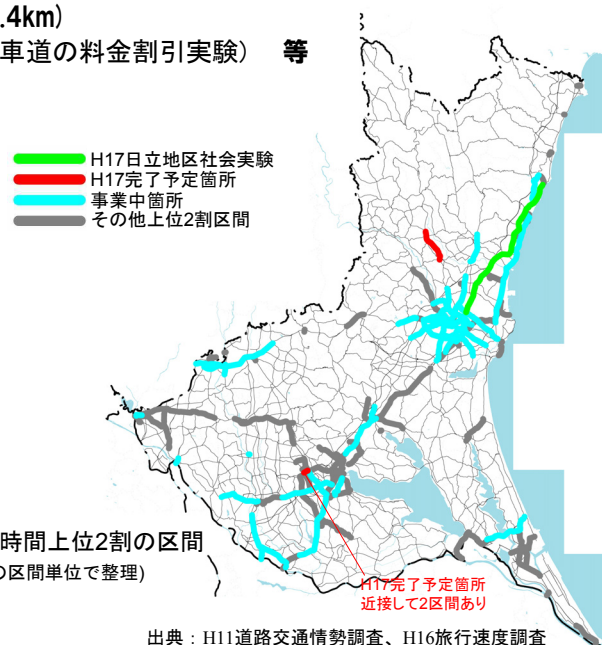
- 指標の算出対象道路：国道、県道
- 指標の算出方法：渋滞損失時間
＝（実際の所要時間
－ 交通渋滞がない場合の所要時間）
× 交通量 × 平均乗車人数



■ 平成17年度の渋滞損失時間削減に寄与する主な道路施策・事業

- 一般国道461号花貫踏切除却 (L=1.3km)
- 主要地方道 野田牛久線 (L=2.4km)
- 日立地区社会実験（常磐自動車道の料金割引実験） 等

- 右図は茨城県の幹線道路区間別 kmあたり渋滞損失時間を高い順に並べ、上位2割に該当する区間を示したものです。このうち各種道路施策・事業により渋滞緩和効果の見込まれる区間に着色しています。
- 上位2割区間のうち事業中箇所は62区間で、平成17年度は3区間で事業完了を予定しています。

図：kmあたり渋滞損失時間上位2割の区間
(H11道路交通情勢調査の区間単位で整理)

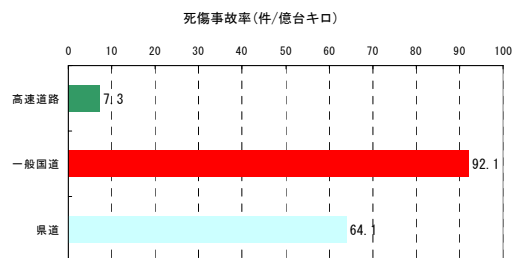
出典：H11道路交通情勢調査、H16旅行速度調査

※ 渋滞損失時間上位2割区間以外の区間においても、地域の課題に応じた事業を実施

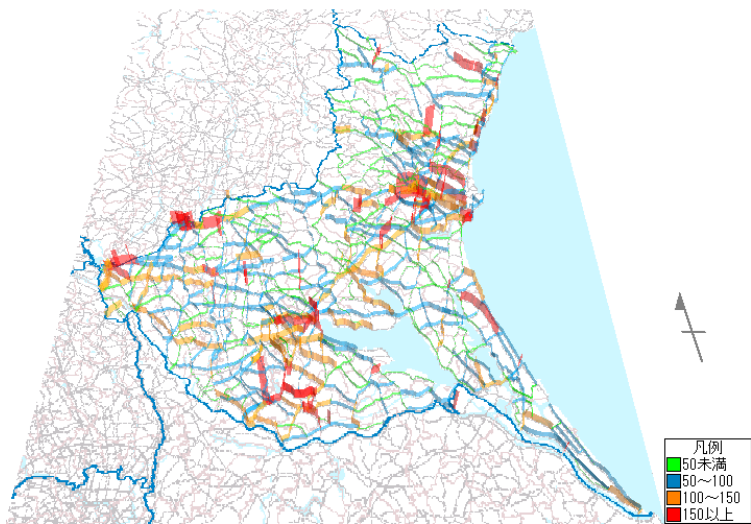
②死傷事故率 …交通事故を減らす

■都市部の一般国道における事故対策が課題

- 道路延長(県道以上)の24%である一般国道に、55%の死傷事故が集中しています。(占有率約2.3倍)



- 各主要都市部で死傷事故率が高くなっています。
また、一般国道の死傷事故率は県道の約1.4倍となっています。



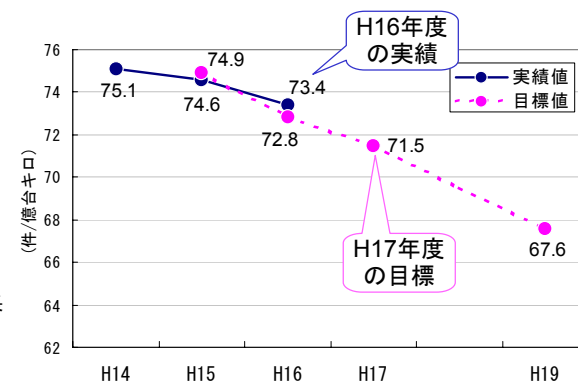
図：死傷事故率

出典：H11道路交通情勢調査、H15交通事故統合データベース

■平成16年度実績値と目標値

実績値H16	73.4 件/億台キロ
目標値H17	1.9 件/億台キロ削減 (71.5 件/億台キロ)
目標値H19	H14年度から1割削減 (67.6 件/億台キロ)

- 指標の算出対象道路：国道、県道
- 指標の算出方法：死傷事故率
 $\text{死傷事故率} = \frac{\text{死傷事故件数}}{\text{走行台キロ}}$
※走行台キロ＝区間ごとの交通量×区間延長
 (自動車の走行量を表します)



■平成17年度の死傷事故率削減に寄与する主な道路施策・事業

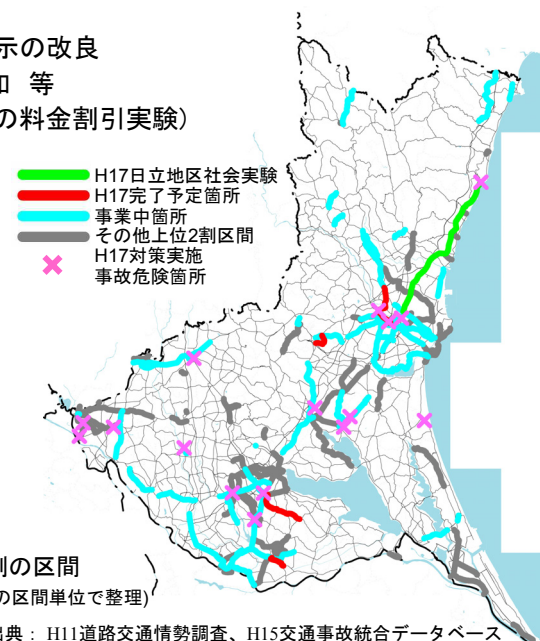
■4車線化による中央分離帯の設置/走行しやすいバイパス整備

■事故危険箇所の対策

- ・信号機設置 ・警戒標識や路面表示の改良
- ・照明の設置 ・右折レーン等の追加 等

■日立地区社会実験(常磐自動車道の料金割引実験)
⇒安全な高速道路への転換促進

- 右図は茨城県の幹線道路区間別死傷事故率を高い順に並べ、上位2割に該当する区間を示したものです。
このうち各種道路施策・事業により事故削減効果の見込まれる区間に着色しています。
- 上位2割区間のうち事業中箇所は69区間で、平成17年度は4区間での事業完了を予定しているほか、事故危険箇所16地点で個別対策を実施します。



図：死傷事故率上位2割の区間

(H11道路交通情勢調査の区間単位で整理)

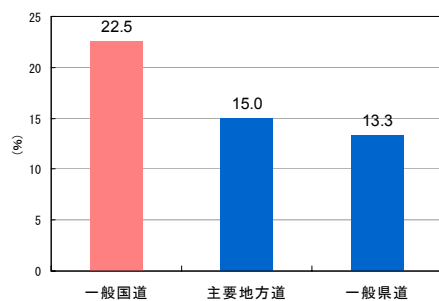
出典：H11道路交通情勢調査、H15交通事故統合データベース

※死傷事故率上位2割区間以外の区間においても、地域の課題に応じた事業を実施

③快適路面利用率 …走りやすい路面

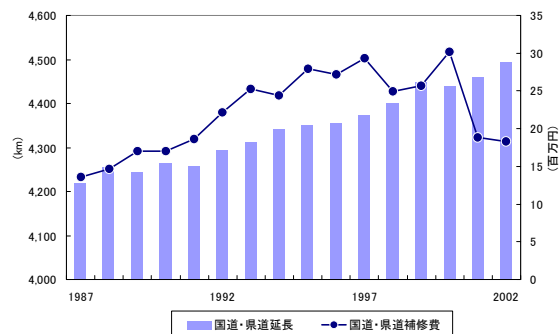
■適切な路面補修により、
快適な走行を維持していくことが課題

- 道路の路面は日々の交通利用により劣化します。特に重量のある大型車による影響が大きいとされています。
- このため大型車混入率の高い一般国道では、適切な路面管理がより重要となります。



図：道路種類別の大型車混入率

- 年々増大する道路延長と、限りある予算を踏まえ、効率的な維持管理を実施していくことが重要となってきています。



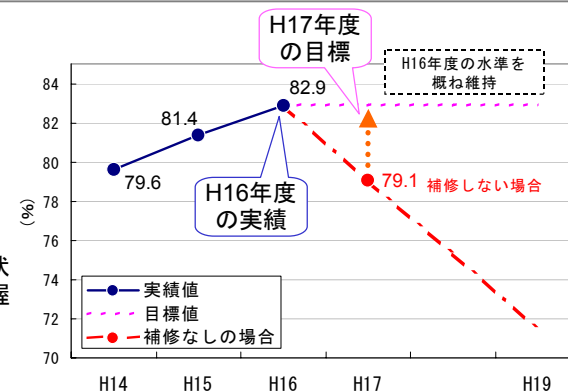
図：茨城県の国道・県道の延長・補修費推移

出典：H11道路交通情勢調査、道路統計年報

■平成16年度実績値と目標値

実績値H16	82.9 %
目標値H17	平成16年度の水準を概ね維持
目標値H19	平成16年度の水準を概ね維持

- 指標の算出対象道路：一般国道
- 路面状況の把握：
「路面性状計測車両」を用いて路面性状（ひびわれ、わだち掘れ、平坦性）を把握します。

写真：
路面性状計測車両出典：国土交通省
関東技術事務所ホームページ

- 指標の算出方法：快適路面利用率
＝わだちなどがなく快適で安全に走行可能な道路を利用している交通量÷全体の交通量

■平成17年度の快適路面に寄与する事業箇所
(直轄国道)

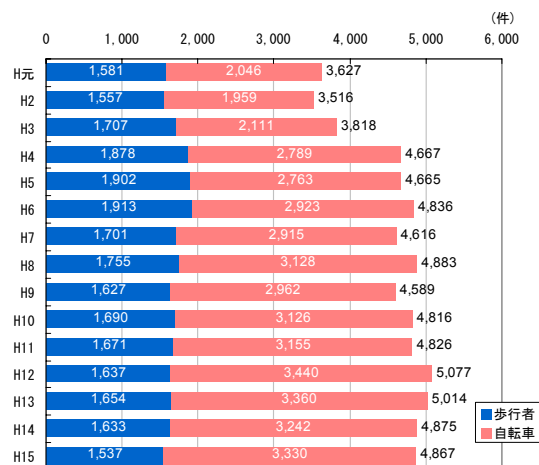
NO.	路線名	区間	延長(km)
1	一般国道6号	石岡市国府	0.8
2	一般国道6号	茨城町小幡	1.1
3	一般国道6号	茨城町小幡	1.7
4	一般国道6号	東海村石神外宿	1.0
5	一般国道6号	日立市大和田町	1.0
6	一般国道6号	高萩市赤浜	1.5
7	一般国道50号	筑西市飯島	0.7
8	一般国道50号	水戸市三湯	1.2
9	一般国道50号	水戸市内原町杉崎	1.5
10	一般国道50号BP	水戸市河和田町	1.4
11	一般国道50号BP	水戸市笠原町	1.2
12	一般国道51号	旭村沢尻	1.3
13	一般国道51号	大洗町大貫町	0.9
14	一般国道51号	水戸市六反田町	0.8
15	一般国道51号	水戸市東台	0.7



④通学路の歩道整備率 …安心して毎日使える通学路

■児童、生徒が毎日利用する通学路の安全確保が課題

- 歩道が未整備の通学路が約33%(一般国道・県道)となっています。
- 歩行者・自転車の死傷事故件数は増加傾向にありますが、近年横ばいの傾向に転じてきており、さらなる事故件数削減が課題です。



図：茨城県内の歩行者・自転車死傷事故件数の推移

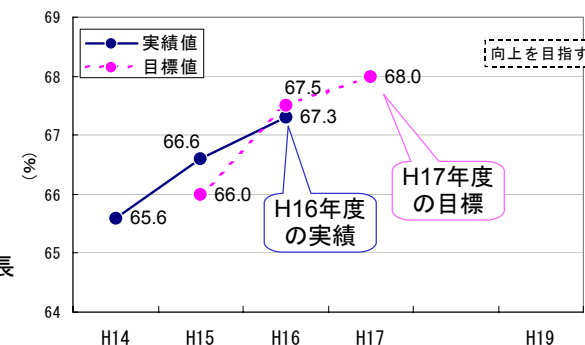
出典：交通事故統計年報



■平成16年度実績値と目標値

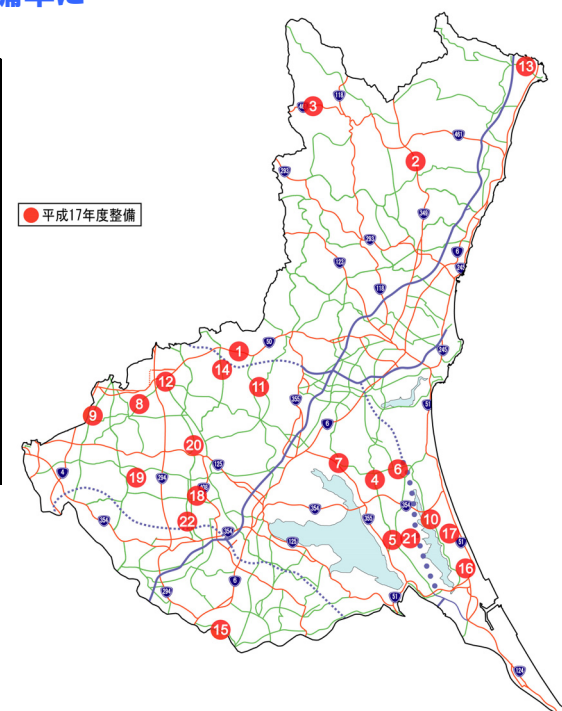
実績値H16	67.3 %
目標値H17	0.7 %向上 (68.0 %)
目標値H19	向上を目指す

- 指標の算出対象道路：国道、県道
- 指標の算出方法：通学路の歩道整備率
＝歩道設置通学路の延長/通学路総延長



■平成17年度の通学路の歩道整備率に寄与する事業箇所

NO.	路線名	区間	通学路延長(km)	H17設置延長(km)
1	一般国道50号	岩瀬町支部(桜川)	0.03	0.03
2	一般国道349号	常陸太田市小菅	0.4	0.1
3	一般国道461号	大子町堀	0.9	0.3
4	(主)水戸神橋線	玉造町芹沢	1.7	0.2
5	(主)水戸神橋線	麻生町小高	1.5	0.1
6	(主)小川鉾田線	鉾田町当間	1.5	0.1
7	(主)小川鉾田線	小川町小川	2.1	0.1
8	(主)下館三和線	筑西市玉戸～舟入	1.5	0.2
9	(主)結城野田線	結城市武井	2.6	0.1
10	(主)茨城鹿島線	大洋村上橋木	1.7	0.2
11	(主)笠間つくば線	八郷町小見	0.7	0.3
12	(主)筑西つくば線	筑西市下中山	0.8	0.2
13	(主)埼玉大津港線	北茨城市関本町	1.1	0.1
14	(主)つくば益子線	大和村本木	1.0	0.2
15	(主)取手東線	取手市小文間	1.0	0.1
16	(一)大洋鹿島線	鹿嶋市田谷	2.1	0.4
17	(一)大洋鹿島線	鹿嶋市和	3.6	0.1
18	(一)藤沢豊原線	つくば市沼崎	0.9	0.2
19	(一)菅野崎房線	千代川村五箇	1.5	0.2
20	(一)沼田下妻線	つくば市洞下	1.8	0.1
21	(一)繁昌潮来線	麻生町蔵川	1.6	0.2
22	(一)土浦坂東線	つくば市上河原崎	0.9	0.3
その他			9.3	9.3



⑤無電柱化率 …電柱に邪魔されない・地震時に安心な歩道

■市街地における電線類地中化の遅れ

- 茨城県の無電柱化率は関東地方平均より低い状態にあります。

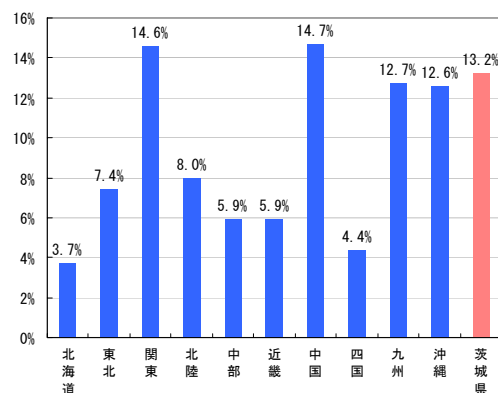


図 国内各地域と茨城県の現状

出典:国土交通省資料

- 道路空間を快適に利用するために「電線類地中化」が重要と考えられており、使いやすさと良好な景観形成に向けて無電柱化を進める必要があります。

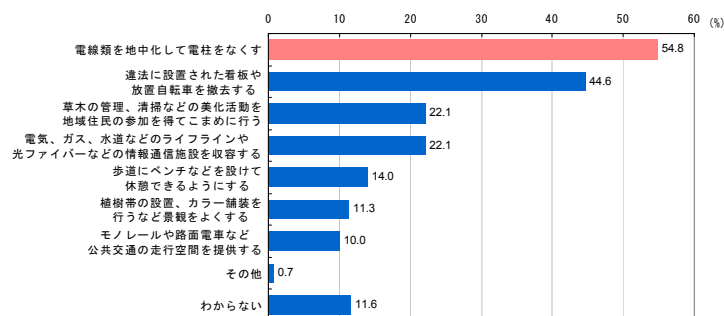


図 道路空間の快適な利用において重要と考える項目(複数回答可)

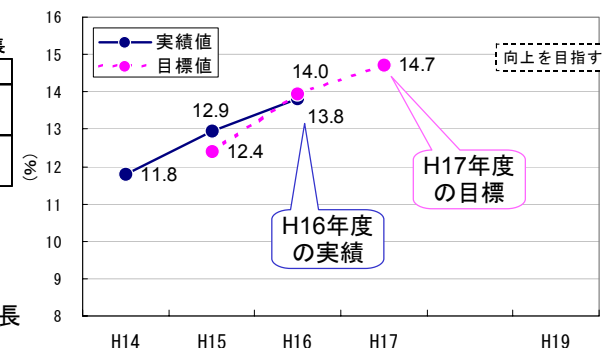
出典: H13道路に関する世論調査 (内閣府)

■平成16年度実績値と目標値

()は無電柱化整備延長

実績値H16	13.8 % (42.5km)
目標値H17	0.9 %向上 (+2.7km) (14.7 %) (45.2km)
目標値H19	向上を目指す

- 指標の算出対象道路: 国道、県道
- 指標の算出方法: 無電柱化率
＝市街地における無電柱化済み延長
/市街地道路総延長



■平成17年度の無電柱化率に寄与する事業箇所

路線名	区間	H17計画 無電柱化延長 (km)
一般国道50号	水戸市笠原町	0.20
一般国道51号	水戸市東台	0.79
一般国道51号	鹿嶋市宮中	0.75
(一) 石岡停車場線	石岡市府中	0.50
(一) 潮来佐原線	潮来市あやめ町	0.46



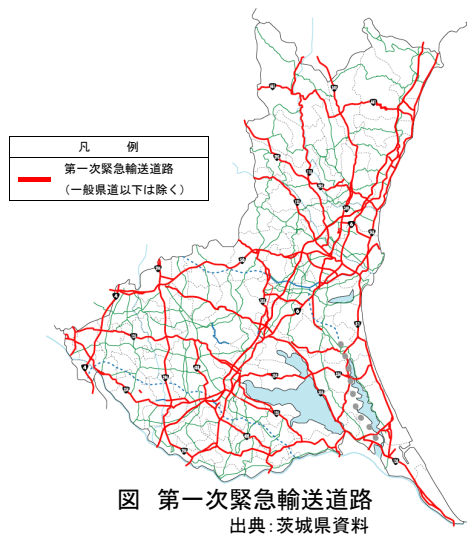
⑥耐震化橋梁整備率 …地震時にも寸断しにくい

■災害時の安全確保のため、
緊急輸送路等の耐震性向上が課題

- 兵庫県南部地震(平成7年1月17日)以来、既存橋梁の耐震性向上が全国的な課題となっています



- 常磐自動車道や一般国道、主要な県道は第1次緊急輸送路に指定されており、災害時の安全性確保が重要です。

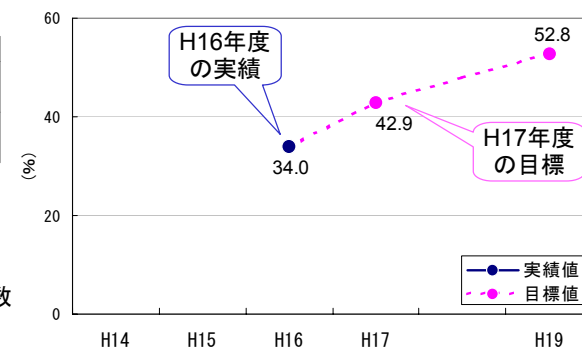


■平成16年度実績値と目標値

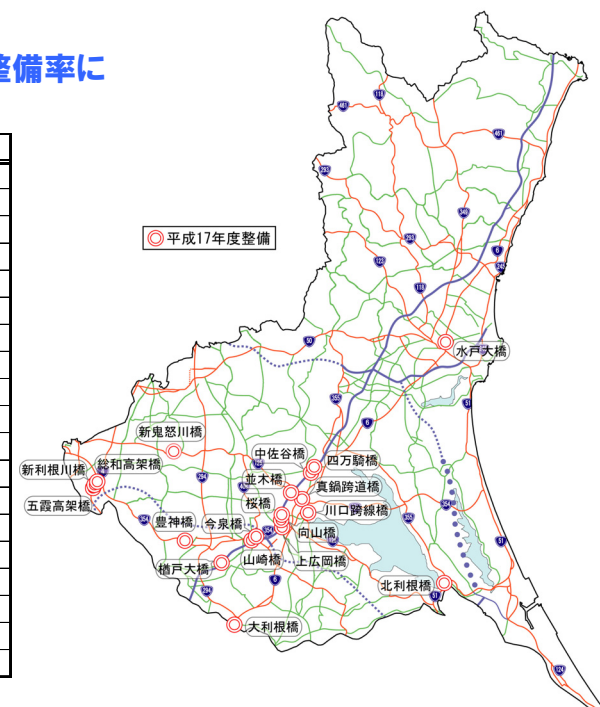
実績値H16	34.0 %
目標値H17	8.9 %向上 (42.9 %)
目標値H19	18.8 %向上 (52.8 %)

- 指標の算出対象道路：国道、県道
- 指標の算出方法：耐震化橋梁整備率
＝耐震化された橋梁数
／耐震化が必要とされる橋梁の数

※本年度指標の定義を変更
昨年度まで：H8年度防災点検に準拠
本年度：耐震補強3ヶ年プログラム(H17.3)に準拠

■平成17年度の耐震化橋梁整備率に
寄与する事業箇所

NO.	路線名	対策橋梁名
1	一般国道4号(新4号)	五霞高架橋
2	一般国道4号(新4号)	新利根川橋
3	一般国道4号(新4号)	総和高架橋
4	一般国道6号	新利根橋
5	一般国道6号	水戸大橋
6	一般国道51号	北利根橋
7	一般国道125号	新鬼怒川橋
8	一般国道125号	並木橋
9	一般国道125号	真鍋跨道橋
10	一般国道354号	向山橋
11	一般国道354号	豊神橋
12	一般国道408号	今泉橋
13	(主)つくば野田線	榑戸大橋
14	(主)つくば千代田線	四万騎橋
15	(主)取手つくば線	山崎橋
16	(主)土浦笠間線	中佐谷橋
17	(主)土浦境線	桜橋
18	(一)土浦港線	川口跨線橋
19	(一)土浦岩井線	上広岡橋



■利用のしやすさ向上と 広域道路ネットワークの充実が課題

- 茨城県を縦断する常磐自動車道は、車線あたり日交通量でみると並行する国道6号を下回っています。
- 混雑している一般道から比較的空いている常磐自動車道に交通が転換すれば、一般道の混雑緩和や、速度向上によるCO₂、NO_x等の排出量削減が見込まれることから、常磐自動車道の利用促進が課題となっています。

【常磐自動車道】

【一般国道6号】

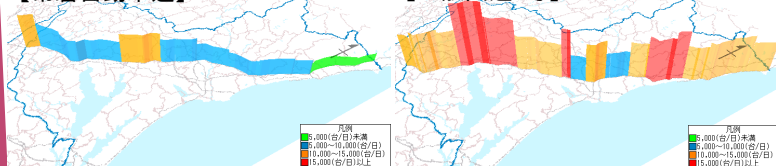


図 車線あたり日交通量

出典：H11道路交通情勢調査

- 茨城県の広域道路ネットワークは常磐自動車道が中心で、東西方向の連携強化が課題です。

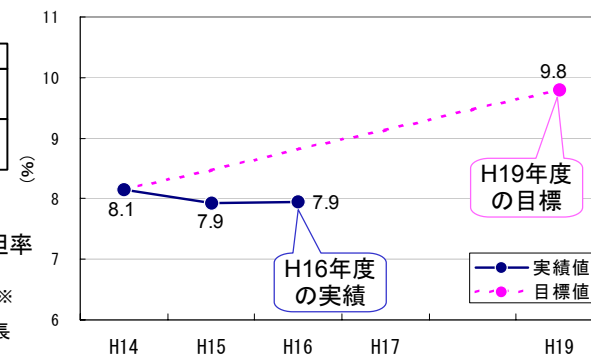


■平成16年度実績値と目標値

実績値H16	7.9 %
目標値H17	向上を目指す
目標値H19	1.9 %向上 (9.8 %)

- 指標の算出対象道路：全道路
- 指標の算出方法：自動車専用道路分担率
＝自動車専用道路の走行台キロ
/全道路の走行台キロ※

※走行台キロ＝区間ごとの交通量×区間延長
(自動車の走行量を表します)



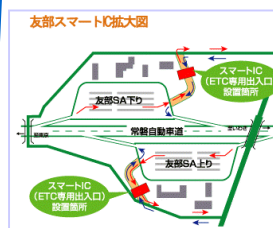
■平成17年度は、利用のしやすさ向上を目指した施策を引き続き展開

■日立ラクラクETC実験

期間：平成17年6月27日～8月31日
区間：那珂IC～日立北ICの相互利用
時間と割引：9：00～17：00 約5割 (ETC車のみ)

■常磐道友部SAスマートIC社会実験

概要：友部SAより出入りが可能に (ETC車のみ)
期間：平成17年7月1日～平成18年3月31日
時間：6：00～22：00



【スマートIC】

ETCを利用して料金所の無人化やキャッシュレス化を進めることで、従来よりも施設建設コストが安く、コンパクトになったインターチェンジのこと。サービスエリア(SA)やパーキングエリア(PA)にもETCゲートをつくれば、そこがスマートICになります。



■自動車専用道路分担率向上に 寄与する主な事業

■北関東自動車道

(友部IC～宇都宮上三川IC) ※p. 33参照

■圏央道(首都圏中央連絡自動車道)

(つくば牛久IC～阿見東IC) ※平成18年度供用予定

5

中期的な目標

- ここでは、昨年度の業績計画で提示していたアウトカム指標のうち、中期的な目標となる平成19年度の目標値を提示していたものを整理します。
- 中期的な目標とは、平成15年度より開始した行政マネジメントシステムの区切りとなる5年間(平成19年度)で達成を目指す目標です。引き続き、指標向上に資する関連事業の進捗を把握しつつ、平成19年度に達成状況を評価します。

茨城県の 道路整備方針	地域の課題・ 目指すべき方向	アウトカム指標	単位	現況値※1	平成19年度
					目標値
陸・海・空の交通ネットワークづくり (都市間連携軸の強化に 資する道づくり)	農業の活性化支援	①高速道路ICから15分圏域JA数	箇所	11	5箇所向上 (16)
	観光振興の支援	②主要観光施設から 60分圏域市町村人口(季節別)	万人	春: 41.7 夏: 140.0 秋: 39.9 冬: 134.7	春: 4.7増加(46.4) 夏: 11.7増加(151.7) 秋: 0.2増加(40.1) 冬: 14.4増加(149.1)
	地域連携の強化	③県土60分構想の進捗	分	87	10分短縮 (77)
		④高速道路IC30分圏域の市町村人口	万人	216	33増加 (249)
		⑤常陸那珂港1時間圏域の市町村数	市町村	30	8増加 (38)
	物流・交流拠点への アクセス性向上	⑥百里飛行場へのアクセス時間 (常磐道千代田石岡ICより)	分	38	16分短縮 (22) ※2
		⑦国際物流拠点※3から30分圏域 工業団地・主要事業所数	箇所	15	3箇所増加 (18)

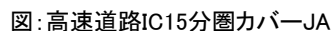
※1: 現況値: 行政マネジメント開始時の現況値(平成14年度)

※2: 百里飛行場民間供用時の目標

※3: 国際物流拠点: 常陸那珂港、日立港、百里飛行場、つくば国際貨物ターミナル

中期的な目標

- ・茨城県は全国有数の農業産出額を誇ります(全国3位)。
- ・主要生産品の出荷先は東京以西に集中していますが、高速道路へのアクセスが悪いため競争力の弱いJAが存在しています。



出典：交通量推計結果

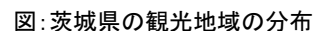
現状・課題

【指標向上に寄与する主な事業】

- ・一般国道6号 日立バイパス
- ・一般国道6号 榎橋
- ・一般国道50号 下館バイパス
- ・一般国道50号 岩瀬IC関連 等

成果目標

- ・茨城県には四季折々の観光名所が各地に分布しています。
- ・各地の観光客数は季節によって変動が大きく、ピーク時期には観光施設周辺で道路混雑が発生しています。
- ・観光客の約8割がマイカー利用であり、マイカー観光への対応強化が課題です。



出典：全国観光地観光客データブック

現状・課題

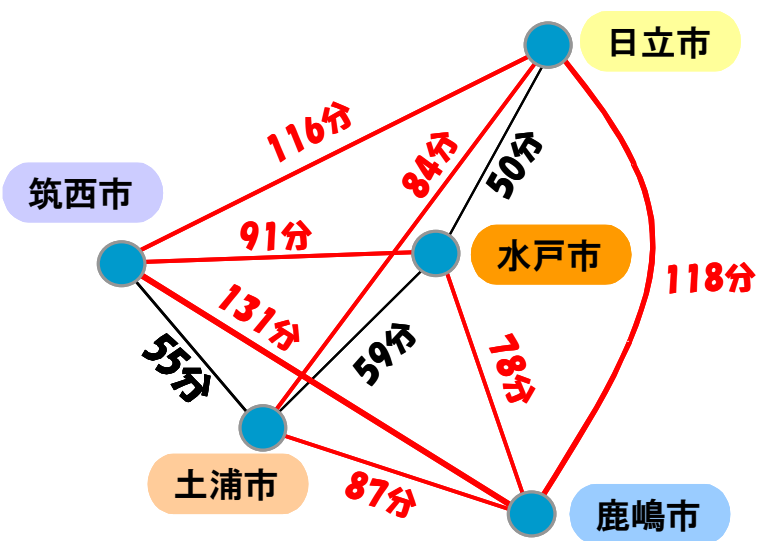
【指標向上に寄与する主な事業】
・首都圏中央連絡自動車道
(圏央道) 等

※平成15年3月末時点の市町村単位で算出

成果目標

③県土60分構想の進捗

- 茨城県は広い県土に拠点となる中小都市が分散し、都市間の連絡に時間を要しています。
- 地域の隣接している水戸～筑西(旧下館市)でも、所要時間が60分を大幅に超過しています。



図：拠点都市間の移動時間

出典：交通量推計結果

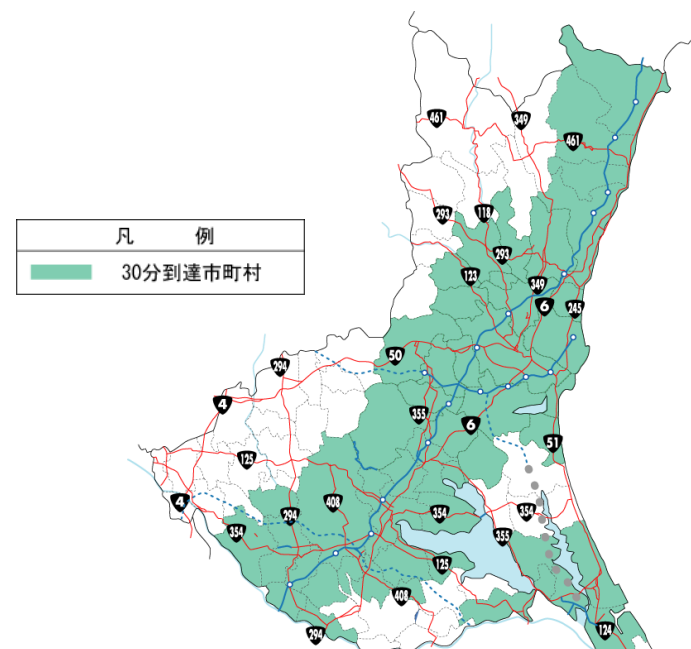
成果目標

現況値	87分
H19目標値	77分

【指標向上に寄与する主な事業】
・首都圏中央連絡自動車道
(圏央道) 等

④高速道路IC30分圏域の市町村人口

- 県西地域など、高速道路空白地域が依然存在します。
- 高速道路ICまで30分で到達できない人口が約82万人となっています。



図：高速道路IC30分到達市町村

出典：交通量推計結果

成果目標

現況値	216万人
H19目標値	249万人

【指標向上に寄与する主な事業】
・首都圏中央連絡自動車道
(圏央道)
・一般国道50号 岩瀬IC関連 等

※平成15年3月末時点の市町村単位で算出

5

中期的な目標

⑤常陸那珂港1時間圏域の市町村数

⑥百里飛行場へのアクセス時間(常磐道千代田石岡ICより)

- ・貨物取扱量を順調に伸ばしている常陸那珂港への円滑な輸送確保が課題です。
- ・民間共用化にむけ準備中の百里飛行場と常磐自動車道(千代田石岡IC)とのアクセス強化が課題です。

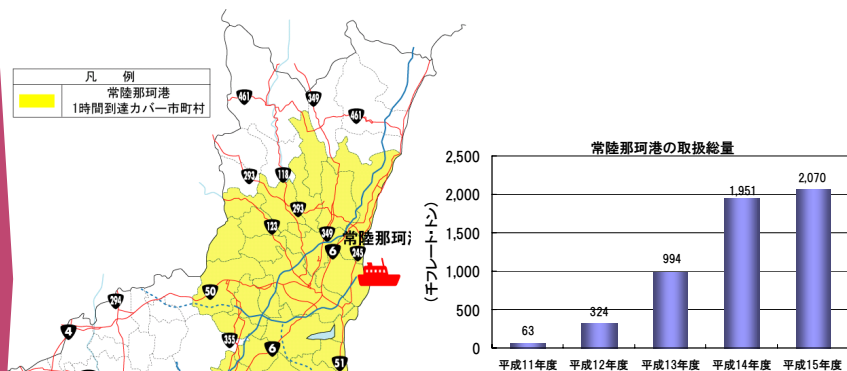


図: 常陸那珂港の取扱貨物量
出典: 関東地方整備局港湾局ホームページ

表: 物流拠点と高速道路ICとの連絡時間

物流拠点	最寄りの高速道路IC	所要時間(分)
常陸那珂港	常陸那珂港IC	1
日立港	日立南太田	15
百里飛行場	千代田石岡IC	38
つくば国際物流センター	谷田部	1

出典: 交通量推計結果

図: 常陸那珂港からの1時間圏
出典: 交通量推計結果

⑤常陸那珂港1時間圏域の市町村数

現況値	30市町村
H19目標値	38市町村

※平成15年3月末時点の市町村単位で算出

【指標向上に寄与する主な事業】

- ・一般国道6号 日立バイパス
- ・一般国道50号 下館バイパス 等

⑥百里飛行場へのアクセス時間(常磐道千代田石岡ICより)

現況値	38分
百里飛行場 民間供用化時	22分

【指標向上に寄与する主な事業】

- ・一般国道6号 千代田石岡バイパス 等

成果目標

⑦国際物流拠点から30分圏域工業団地・主要事業所数

- ・常陸那珂港、日立港、百里飛行場、つくば国際貨物ターミナルなど、県内には国際物流拠点が立地しています。
- ・既存工業団地・主要事業所の競争力を高め、企業誘致の魅力向上に向け、これら物流拠点へのアクセス向上が課題です。

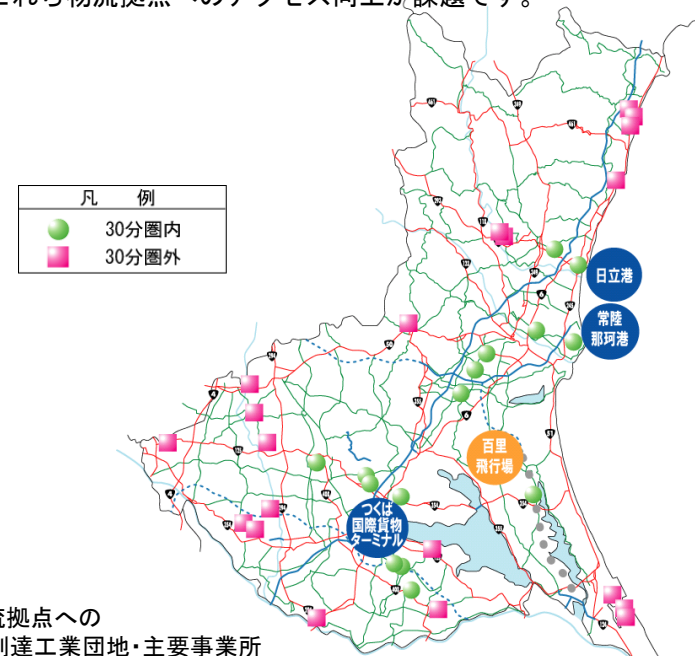


図: 国際物流拠点への30分到達工業団地・主要事業所

出典: 交通量推計結果
※主要事業所: 従業員1,000人程度の企業の事業所(茨城県総合物流計画より引用)

成果目標

現況値	15箇所
H19目標値	18箇所

【指標向上に寄与する主な事業】

- ・一般国道6号 日立バイパス 等

地球温暖化対策 道路行政の取り組み ～CO₂(二酸化炭素)の排出削減～

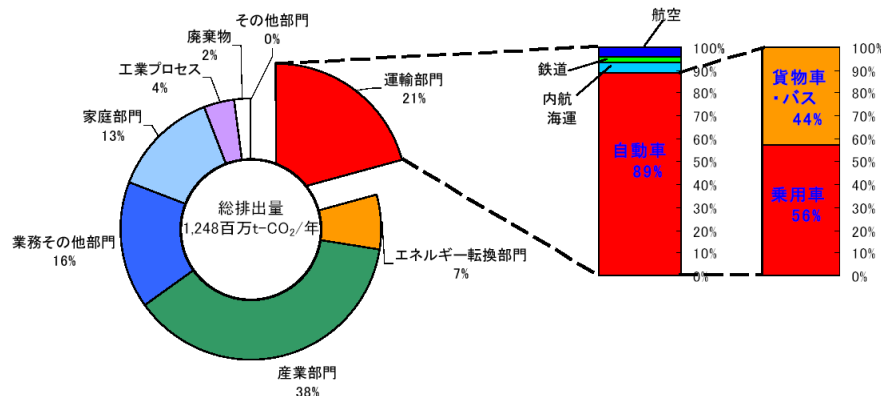
背景・課題

■京都議定書におけるCO₂排出量削減目標

- 深刻化する地球温暖化の抑止を目指し、1997年の気候変動枠組条約第3回締約国会議で「京都議定書」が採択され、CO₂を始めとする温室効果ガスの排出について削減目標が定められました。
- CO₂の削減目標は、2008年から2012年までの間に、基準年となる1990年と比較して「6%削減」を達成することです。

■運輸部門の約9割が自動車からの排出

- 我が国全体のCO₂排出量の約2割が運輸部門で、このうちの約9割が自動車によるものです。
- 運輸部門のCO₂排出量は、何も対策をとらない場合、2010年には1990年と比較して約4割もCO₂が増加すると見込まれています。



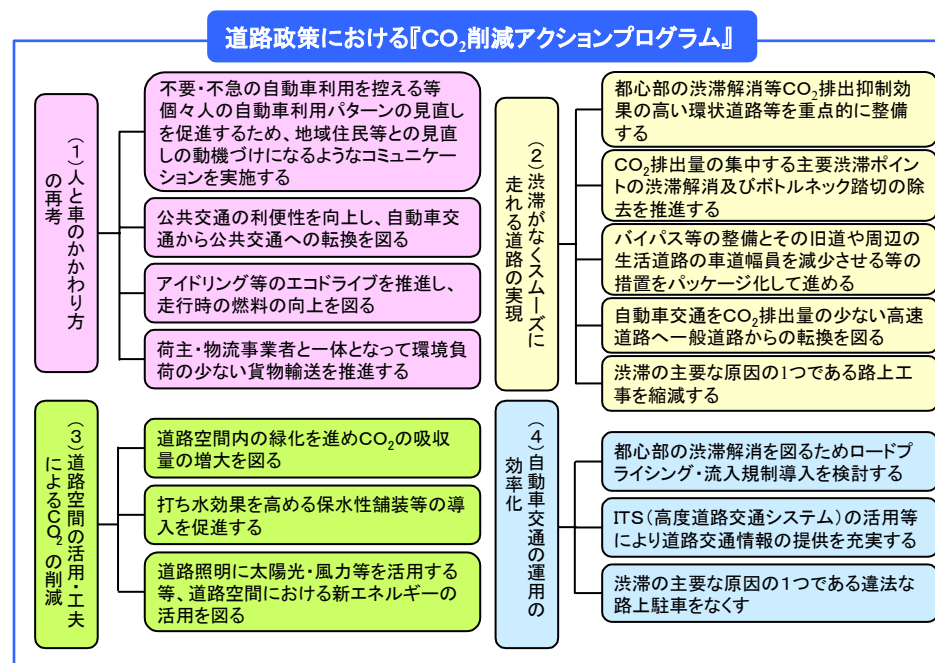
⇒自動車からのCO₂排出量削減対策が重要な課題

出典：国土交通省「平成16年度道路行政の達成度報告書・平成17年度道路行政の業績計画書」

道路行政の取り組み

■「CO₂削減アクションプログラム」の推進

- 自動車からのCO₂排出量削減を目指し、渋滞の緩和を始めとした各種対策に取り組めます。

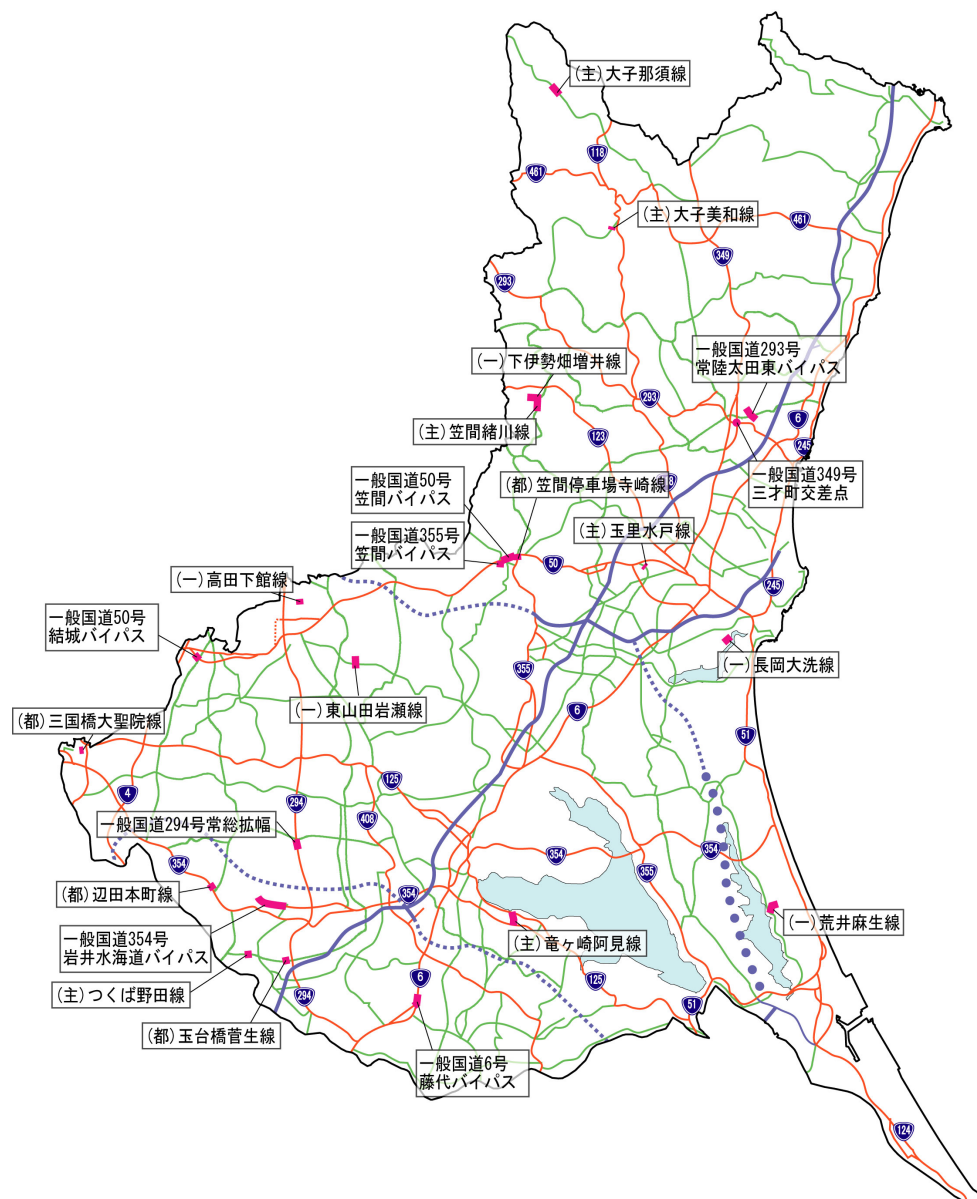


出典：国土交通省「平成18年度 道路局重点施策」

- アウトカム指標として設定している「渋滞損失時間(p.20参照)」の削減や、「自動車専用道路分担率(p.26参照)」の向上が達成されれば、スムーズな走行が実現するなど、CO₂排出量も削減されると見込まれます。

平成16年度に完了した主要事業

整備路線および事業名	概要		
	整備延長 (km)	車線数	整備状況
一般国道6号藤代バイパス	L=1.4km	2(暫定)	全線暫定供用
一般国道50号結城バイパス	L=1.0km	4	部分供用
一般国道50号笠間バイパス	L=0.8km	4	部分供用
一般国道293号 常陸太田東バイパス	L=1.8km	2	
一般国道349号三才町交差点	-	-	左折レーン追加
一般国道354号 岩井水海道バイパス	L=2.4km	2(暫定)	
一般国道355号笠間バイパス	L=0.4km	2	
一般国道294号常総拡幅	L=1.0km	4	
(主) 笠間緒川線	L=1.9km	2	
(主) つくば野田線	L=0.7km	2	
(主) 大子美和線	L=0.1km	2	
(主) 玉里水戸線	L=0.2km	2	
(主) 大子那須線	L=0.8km	2	
(主) 竜ヶ崎阿見線	L=1.3km	2(暫定)	
(一) 荒井麻生線	L=1.7km	2	
(一) 下伊勢畑増井線	L=1.5km	2	
(一) 東山田岩瀬線	L=1.0km	2	
(一) 長岡大洗線	L=1.1km	2	
(一) 高田下館線	L=0.2km	2	
(都) 笠間停車場寺崎線	L=0.2km	2	
(都) 玉台橋菅生線	L=0.5km	4	
(都) 三国橋大聖院線	L=0.1km	2	
(都) 辺田本町線	L=0.2km	2	



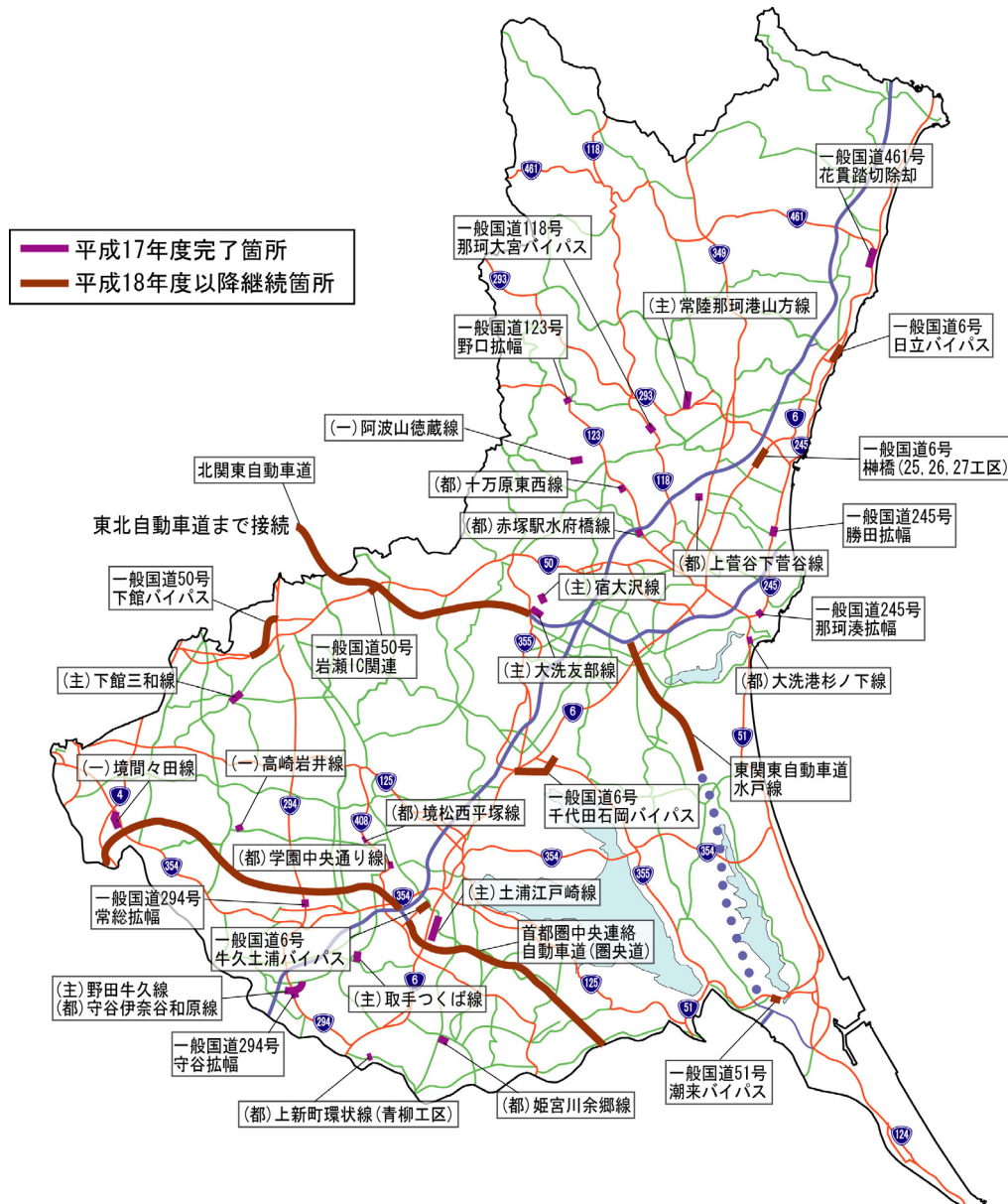
現在実施している主要事業

■平成17年度に完了予定の主要事業

整備路線および事業名	概要	
	区間・整備延長 (km)	車線数
一般国道118号那珂大宮バイパス	L=0.7km	4
一般国道123号野口拡幅	L=0.3km	2
一般国道245号勝田拡幅	L=1.0km	4
一般国道245号那珂湊拡幅	L=0.5km	4
一般国道294号守谷拡幅	L=0.4km	4
一般国道294号常総拡幅	L=1.5km	4
一般国道461号花貫踏切除却	L=1.3km	2
(主) 野田牛久線 (都) 守谷伊奈谷和原線	L=2.4km	2(暫定)
(主) 下館三和線	L=0.9km	2
(主) 常陸那珂港山方線	L=1.2km	2
(主) 大洗友部線	L=0.8km	2
(主) 土浦江戸崎線	L=1.6km	4
(主) 取手つくば線	L=1.4km	2(暫定)
(一) 境間々田線	L=2.0km	2
(一) 阿波山徳蔵線	L=0.7km	2
(一) 高崎岩井線	L=0.5km	2
(都) 赤塚駅水府橋線	L=0.4km	4
(都) 十万原東西線	L=0.4km	2
(都) 宿大沢線	L=0.6km	2
(都) 大洗港杉ノ下線	L=0.1km	4
(都) 上菅谷下菅谷線	L=0.3km	2
(都) 上新町環状線(青柳工区)	L=0.2km	2
(都) 姫宮川余郷線	L=0.7km	2
(都) 学園中央通り線	L=0.4km	6

■平成18年度以降も継続して実施する主な事業

整備路線および事業名	概要	
	区間・整備延長 (km)	車線数
北関東自動車道	友部IC～宇都宮上三川IC	4
首都圏中央連絡自動車道(圏央道)	茨城県内区間	2(暫定)
東関東自動車道水戸線	(仮) 鉾田IC～(仮) 茨城町JCT	2(暫定)
一般国道6号牛久土浦バイパス	L=3.9km	2(暫定)
一般国道6号日立バイパス	L=4.7km	2(暫定)
一般国道6号榊橋(25, 26, 27工区)	L=2.3km	4
一般国道6号千代田石岡バイパス	L=5.8km	2(暫定)
一般国道50号岩瀬IC関連	L=1.0km	4
一般国道50号下館バイパス	L=8.0km	2(暫定)
一般国道51号潮来バイパス	L=2.5km	4



茨城県道路協議会

国土交通省関東地方整備局
茨 城 県
東日本高速道路(株) 関東支社

お問い合わせ先

茨城県道路協議会事務局（茨城県土木部道路建設課）

〒310-8555 水戸市笠原町978番6

ホームページアドレス／<http://www.pref.ibaraki.jp>

電話／029-301-4438

ファックス／029-301-4449

受付時間／8:30～17:00（月～金）