

- 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。

3

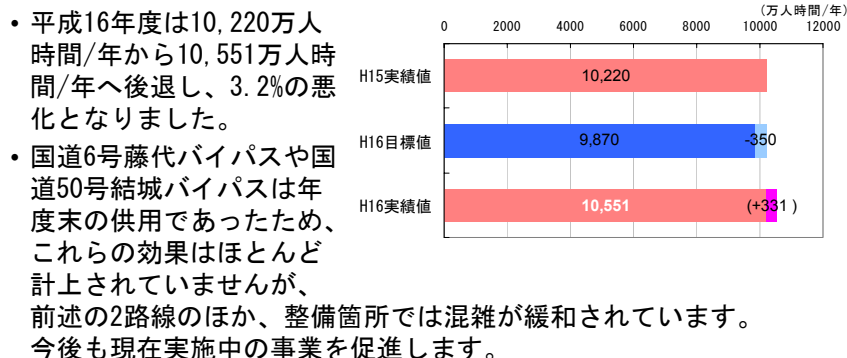
平成16年度 達成状況の報告

① 渋滞損失時間

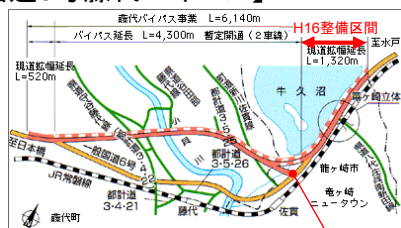
算出方法：渋滞損失時間
 = (実際の所要時間 - 交通渋滞がない場合の所要時間) × 交通量 × 平均乗車人数

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。



【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

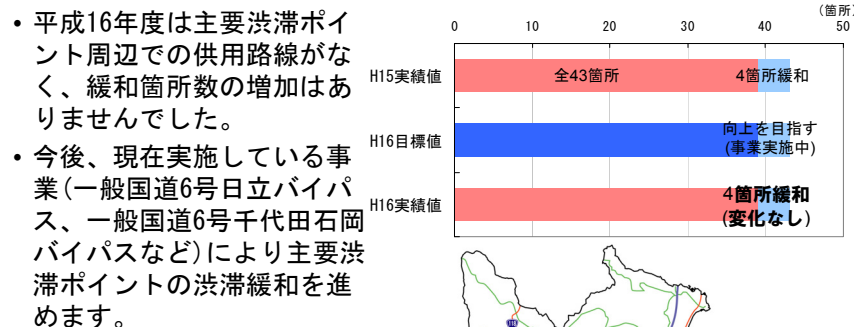
達成状況の評価

② 主要渋滞ポイントの緩和箇所数

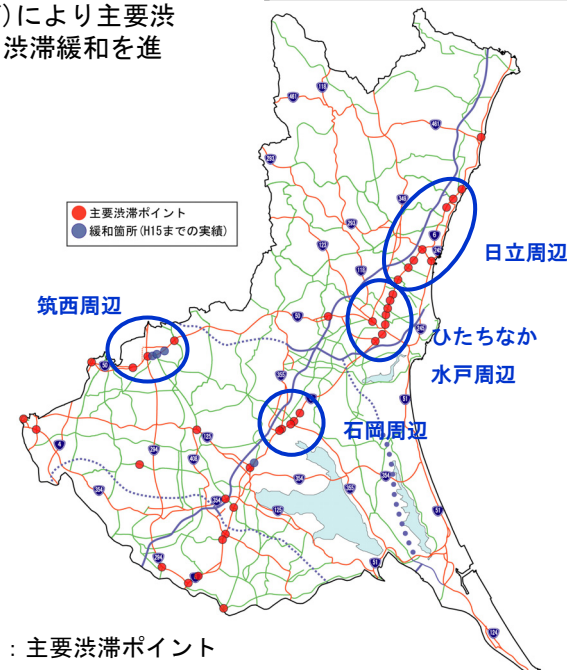
主要渋滞ポイントの定義：
 DID(人口集中地区)内の一般道路では最大渋滞長が1,000m以上または最大通過時間が10分以上
 DID(人口集中地区)外の一般道路では最大渋滞長が500m以上または最大通過時間が5分以上

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)

達成状況の評価

3

平成16年度 達成状況の報告

③死傷事故率

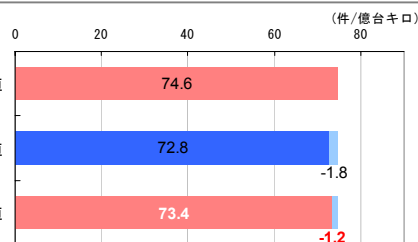
算出方法：死傷事故率 = 死傷事故件数/走行台キロ※
 ※走行台キロ=区間ごとの交通量×区間延長(自動車の走行量を表します)

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

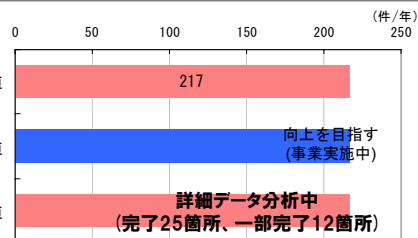
事故危険箇所の定義：幹線道路やその交差点において交通事故の多発または、そのおそれが高く、緊急に対策を実施する必要性が高い箇所

現状課題

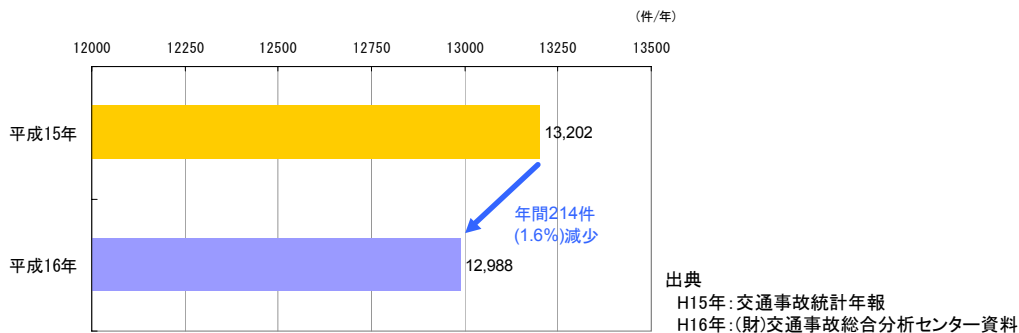
- 県内の事故危険箇所の53%(26/49箇所)は一般国道に集中しています。
- 一般国道における1kmあたりの死傷事故件数は県道の約3.7倍となっています。

達成状況の評価

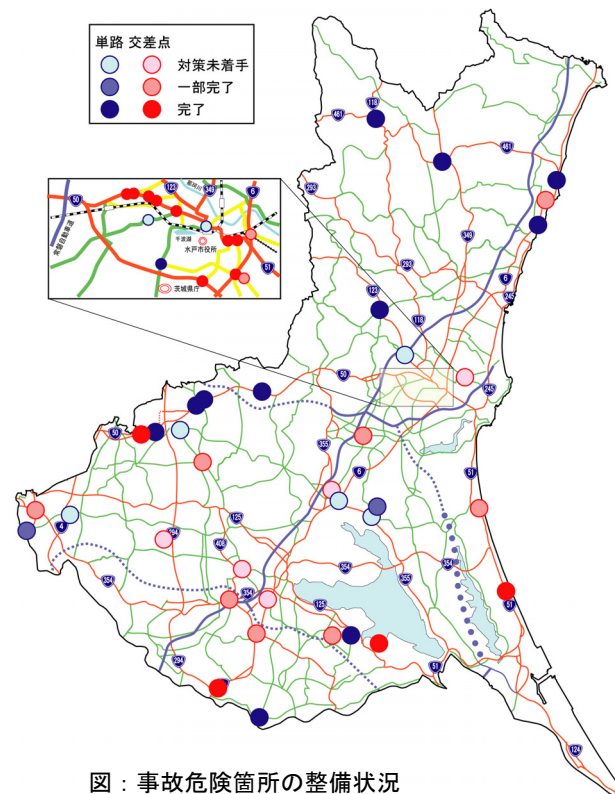
- 平成16年度の事故危険箇所における死傷事故件数は現在分析中です。
- 対策の実施状況は、完了が25箇所、一部完了が12箇所と順調に進んでいます。



※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

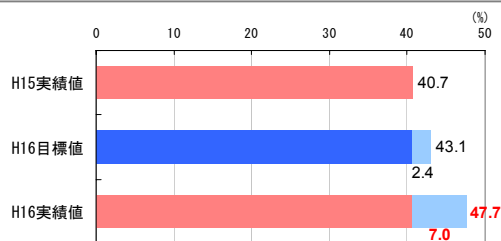
⑤夜間騒音要請限度達成率

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)

達成状況の評価

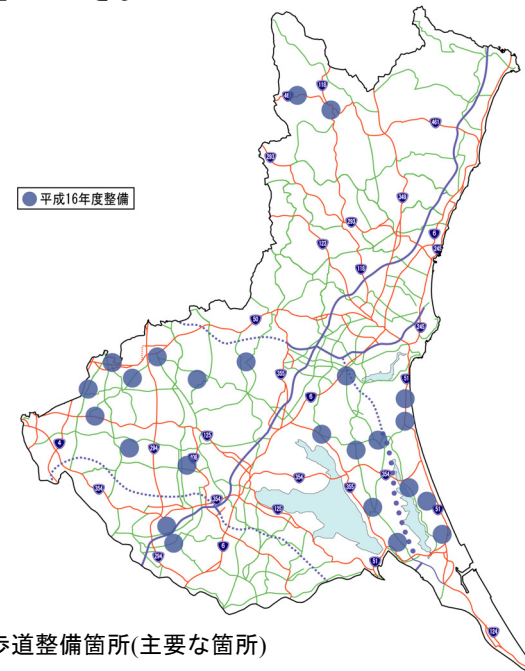
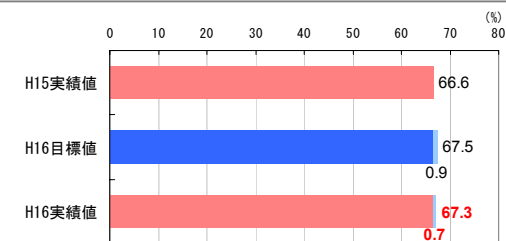
⑥通学路の歩道整備率

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)

達成状況の評価

平成16年度 達成状況の報告

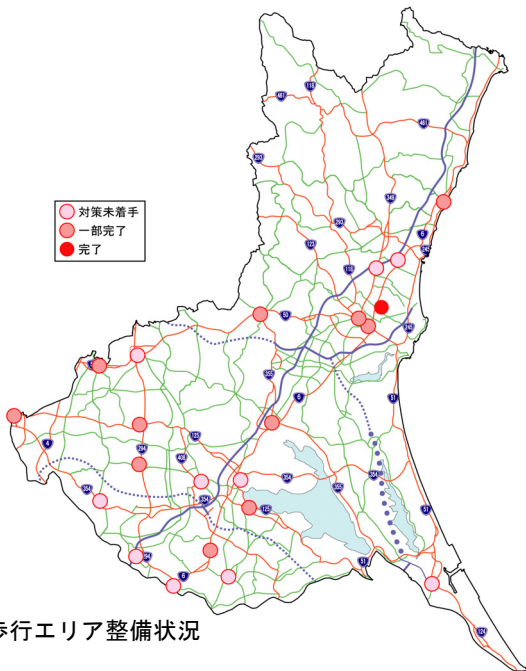
⑦ あんしん歩行エリア整備箇所数

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箇所でも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

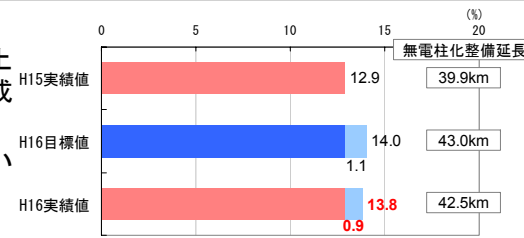
算出方法：無電柱化率

=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

3

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※

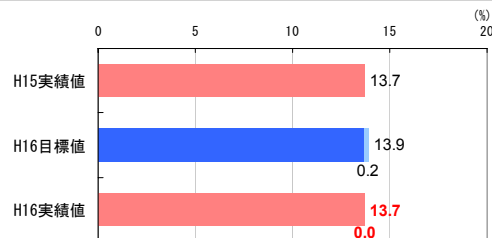
※バリアフリー構想における特定経路および駅から主要な公共施設までの経路の延長

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

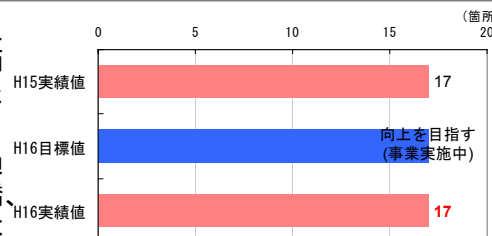
良好な景観改善箇所の定義：国道、県道において、第三者委員会等による客観的な評価を得て景観改善された道路施設

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

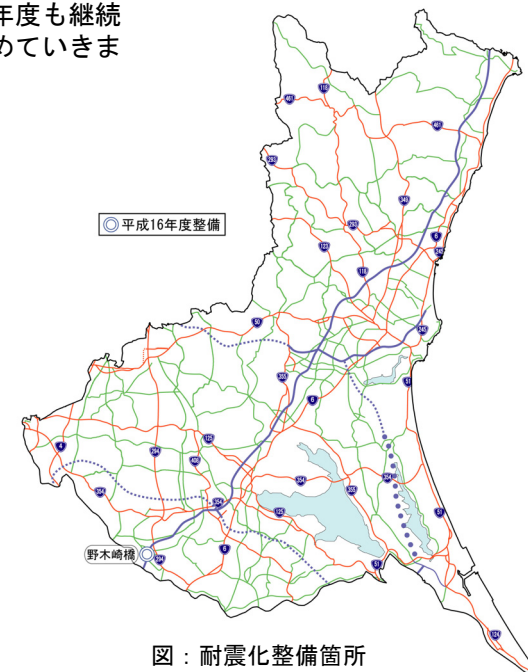
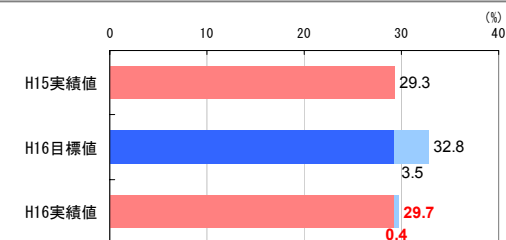
=耐震化された橋梁数/耐震化が必要とされる橋梁の数

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

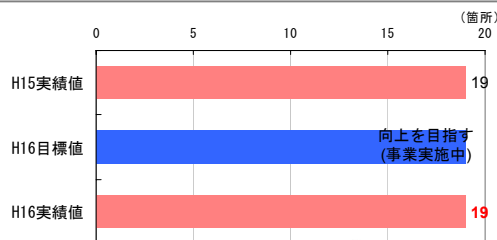
⑫ 駅前道路整備済み鉄道駅数

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)

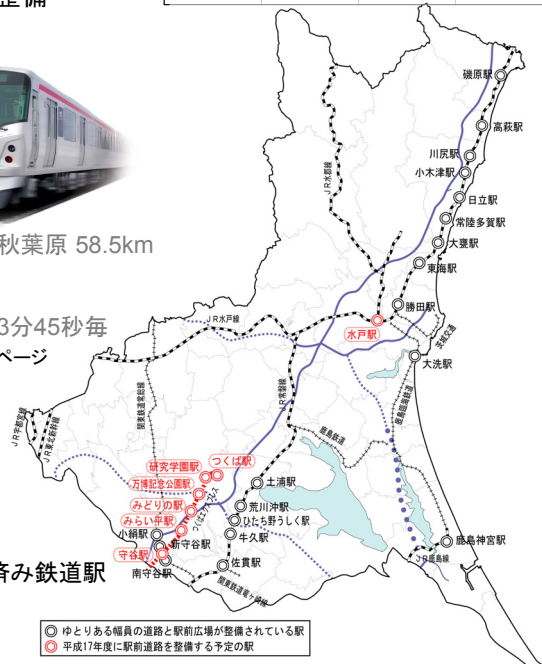
現状課題

- 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



達成状況の評価

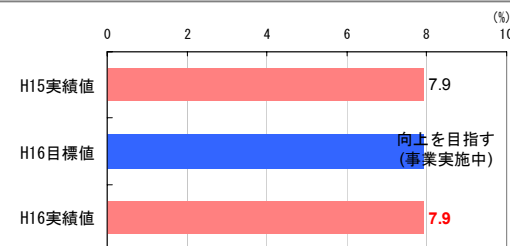
⑬ 自動車専用道路分担率

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