

平成17年度 達成度報告書

平成18年度 業績計画書

長野県道路協議会



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

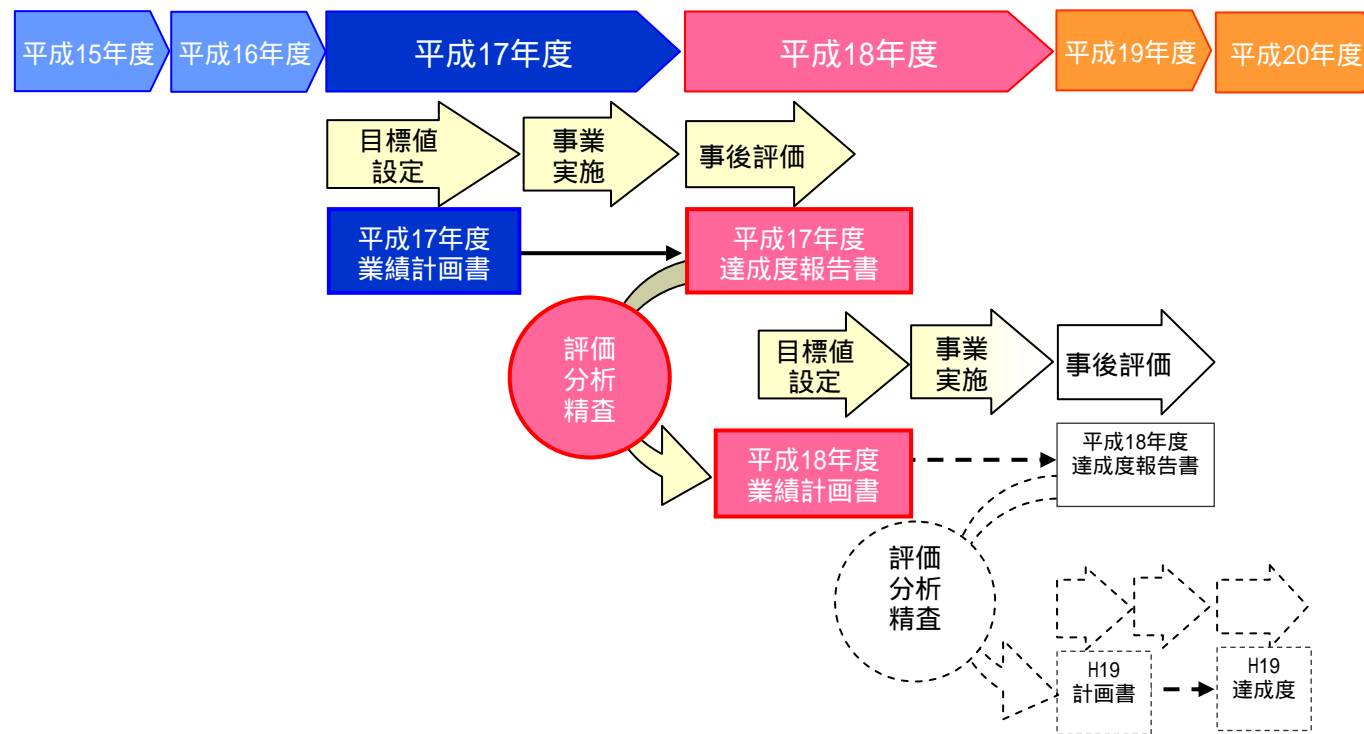
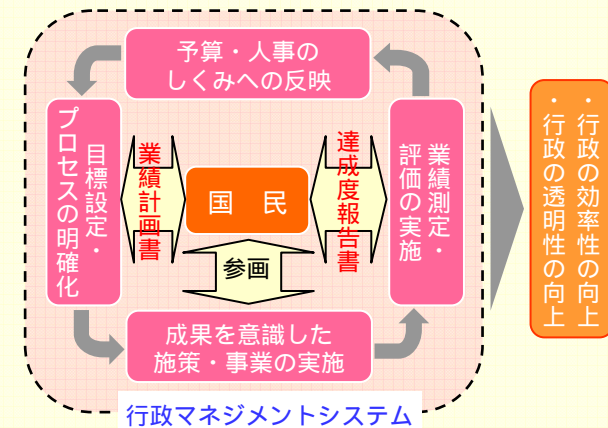
H18業績計画詳細

参考資料

1 新たな道路行政マネジメントシステム

長野県では道路行政において、『事業の成果を反映する指標（アウトカム指標）』を用いた業績の分析と評価を毎年度行い、その結果を公表し、事業執行などに反映する『新たな道路行政マネジメントシステム』を導入しています。

昨年度に「平成17年度業績計画書（アウトカムプラン）」を策定しましたが、今回は、平成17年度事業に関する評価・分析結果として「平成17年度達成度報告書（アウトカムレポート）」を、平成18年度の実施計画として「平成18年度業績計画書（アウトカムプラン）」を策定しました。





道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

2 長野県の概況

2.1 活力 ~ 都市再生と地域連携による経済活力の回復 ~

高規格道路の利用状況

全国に比べ高速道路の利用率が高い

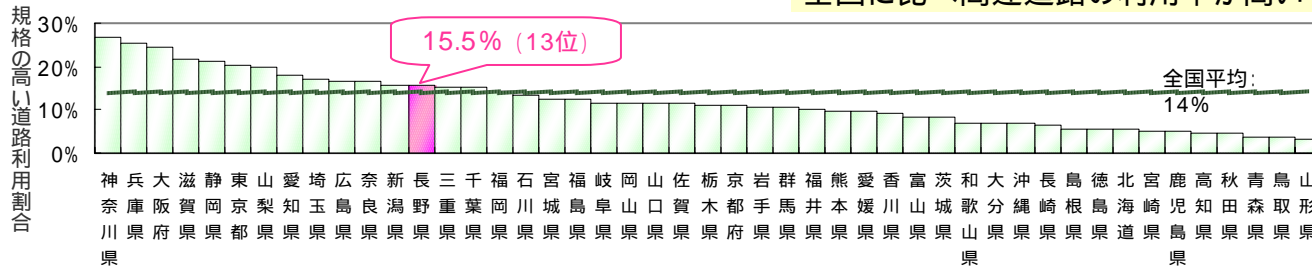


図:規格の高い道路を使う割合【国土交通省】(全道路の走行台キロに占める高規格道路の走行台キロの割合を表しています)

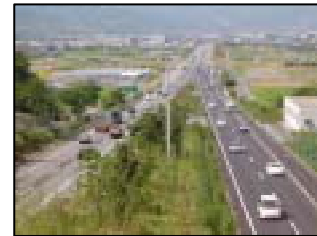


図:上信越自動車道【資料:日本道路公団】

交通渋滞の状況

渋滞に関する満足度は全国に比べて高い

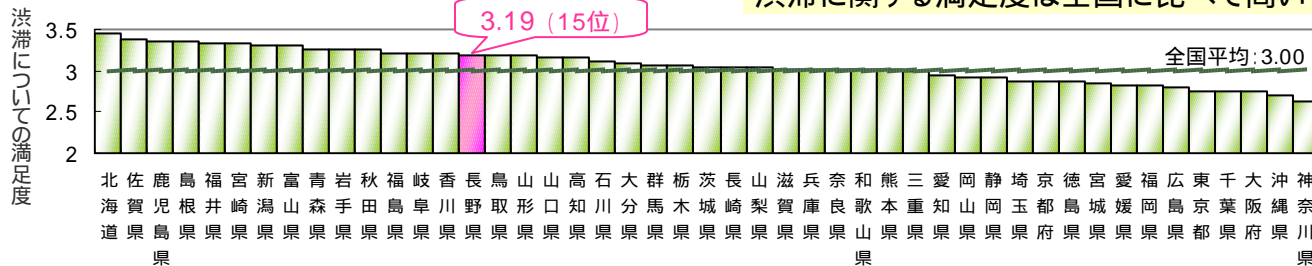


図:よく利用する道路の車の流れや渋滞についての満足度【国土交通省】(平成17年度道路利用者満足度調査結果・5点満点で満足度を評価)



図:国道18号(長野市小島田)【資料:国土交通省】

生活道路の利用状況

よく利用する生活道路に対する不満が高い

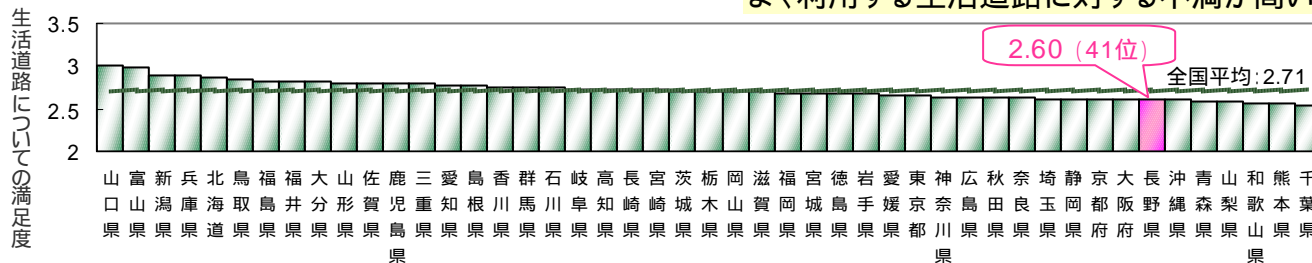


図:普段使っている生活道路に対する満足度【国土交通省】(平成17年度道路利用者満足度調査結果・5点満点で満足度を評価)



図:国道19号(信州新町)【資料:国土交通省】



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

2.2 安全 ～安全で安心できる暮らしの確保～

車両走行中の安全性

走行中の安全性に対する不満が高い

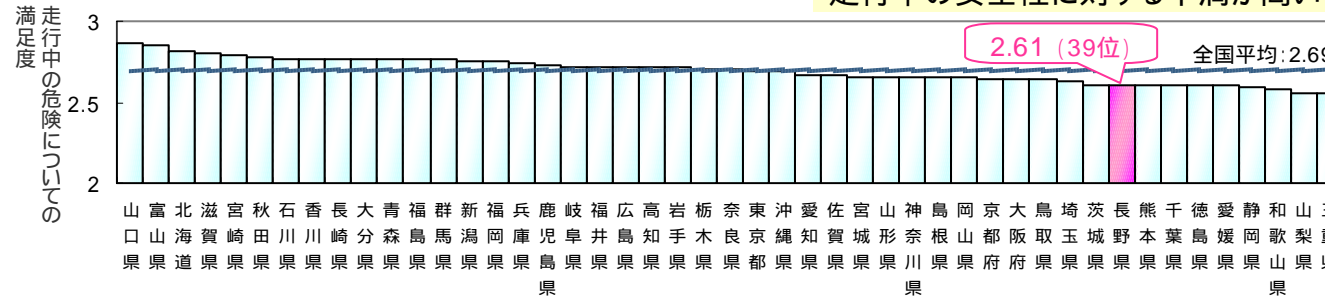


図:車で走行しているときに感じる危険についての満足度【国土交通省】(平成17年度道路利用者満足度調査結果・5点満点で満足度を評価)



図:国道20号(諏訪市)【資料:国土交通省】

歩行者・自転車の安全性

歩道の歩きやすさ・自転車での走りやすさに対する不満が高い

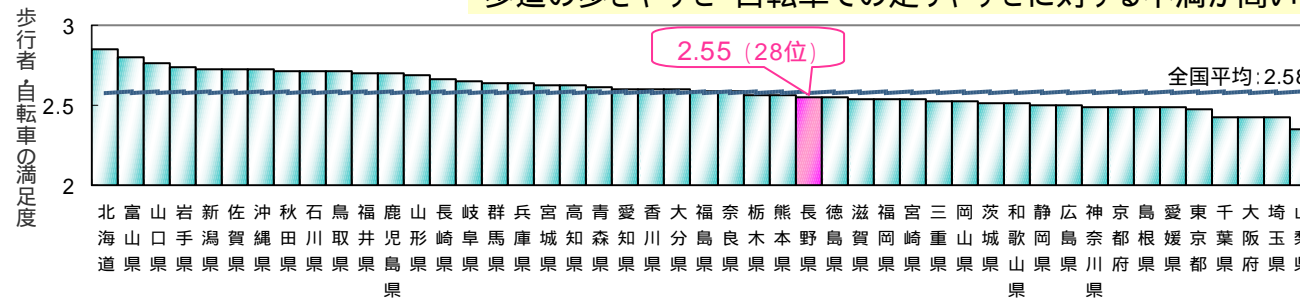


図:歩道を歩行又は自転車で走行しているときに感じる危険についての満足度【国土交通省】(平成17年度道路利用者満足度調査結果・5点満点で満足度を評価)



図:国道20号(茅野市)【資料:国土交通省】

異常気象時の安全性

異常気象時の道路状況に対する不満が高い

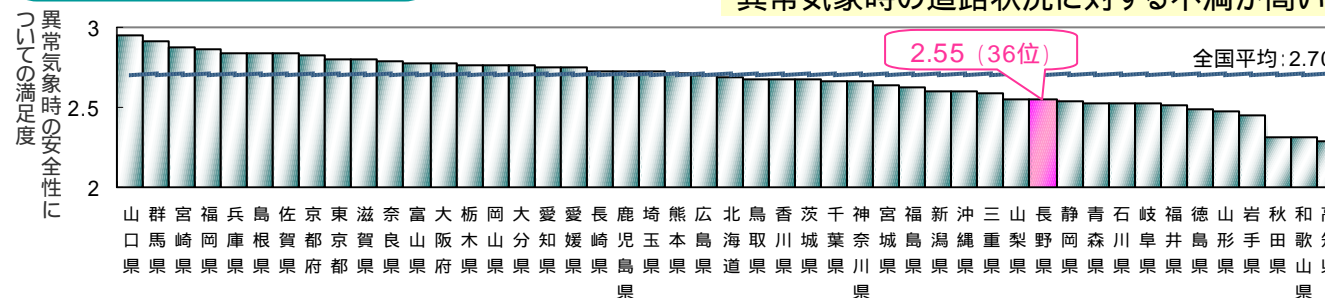


図:異常気象時の道路状況についての満足度【国土交通省】(平成17年度道路利用者満足度調査結果・5点満点で満足度を評価)



図:国道19号(長野市信更町安庭)【資料:国土交通省】



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

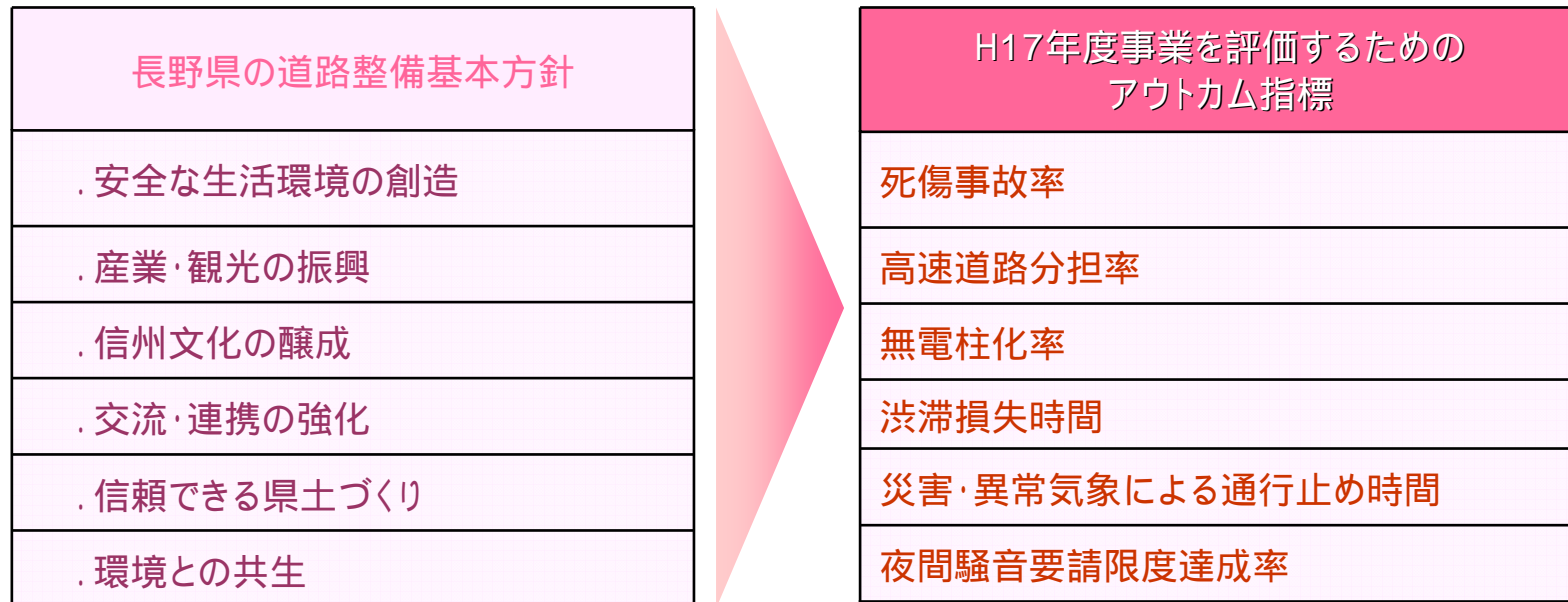
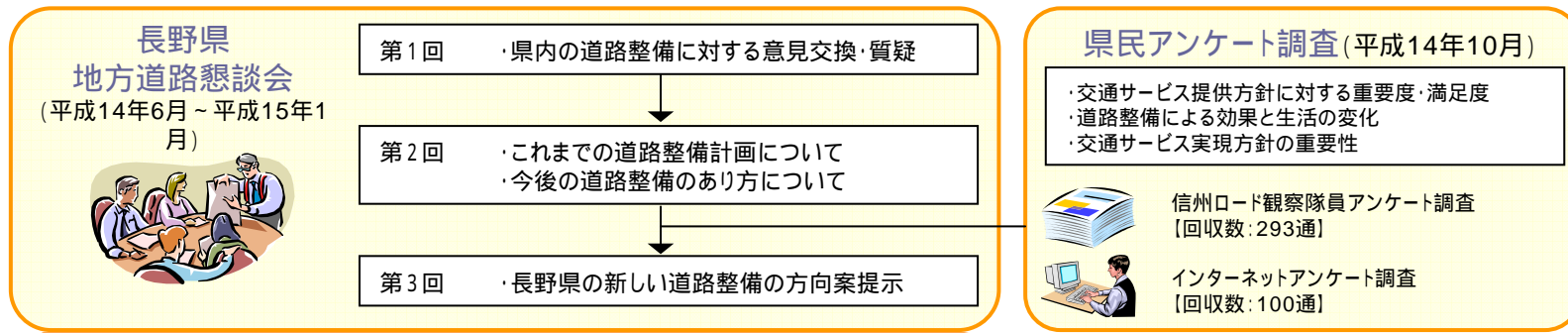
H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

3 平成17年度業績計画の概要

- 長野県地方道路懇談会において設定された6つの“道路整備基本方針”に対して、アウトカム指標を設定しました。





道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

4 平成17年度達成度報告

● 平成17年度のアウトカム指標(代表指標)は、目標達成が4指標・非達成が2指標でした。

長野県の道路整備基本方針	アウトカム指標	H16実績値	H17目標値	H17実績値	達成状況	達成・非達成の主な理由	頁
安全な生活環境の創造	死傷事故率 (件/億台km)	73.3	72.3	68.7	達成	交差点改良や事故危険箇所対策などを実施し、死傷事故件数が昨年より減少しました。	8
産業・観光の振興	高速道路分担率 (%)	15.0	15.2	15.5	達成	スマートIC社会実験や上信越自動車道の4車線化などを実施し、高速道路の利用者が増えました。	9
信州文化の醸成	無電柱化率 (%)	81.4	81.9	81.9	達成	長野市や諏訪市で電線共同溝整備を実施し、目標を達成しました。	10
交流・連携の強化	渋滞損失時間 (万人時間/年)	7,748	7,719	7,825	非達成	伊那木曾連絡道路の開通や坂城更埴バイパスの一部区間が供用されましたが、渋滞損失時間は昨年より増加しました。	11
信頼できる県土づくり	災害・異常気象による通行止め時間 (時間/年)	17,391	9,476	9,345	達成	橋梁耐震補強や防災危険箇所対策などを実施し、災害・異常気象による通行止め時間が減少しました。	12
環境との共生	夜間騒音要請限度達成率 (%)	52.1	52.2	47.8	非達成	有料道路の料金値下げや低騒音舗装整備を実施しましたが、国道18号・国道20号において夜間騒音が昨年度より悪化しました。	13

各指標に関する定義や解説を巻末に記載しています。

目標値の設定について・・・

➤ H16実績値からH19目標値にかけて、毎年平均的に改善することを目指して、H17目標値を設定しています。

(ただし、「災害・異常気象による通行止め時間」については、H16実績値が著しく高い値であったため、H15実績値からH19目標値にかけて、毎年平均的に改善することを目指して、H17目標値を設定しています。)





5 平成17年度事業の評価・分析

5.1 安全な生活環境の創造

道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

アウトカム指標: 死傷事故率

整備効果事例

国道18号西尾張部交差点改良

- ▶ 国道18号西尾張部交差点において交差点形状の改良・右折専用車線の延長を実施しました。

- ▶ 交差点内の走行軌跡の安定
- ▶ 安全性の向上
- ▶ 事故件数の減少

「右折事故」が全事故の約5割を占めていました。

年平均約4.5件あった右折事故が、対策後は0件になりました。

H12～H15事故データ

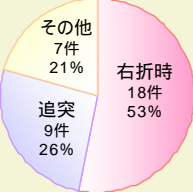
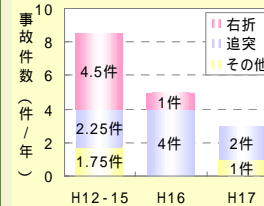


図: 整備前の状況【国土交通省】



図: 整備後の状況【国土交通省】



木曾かめクラブによる速度抑止対策

- ▶ 木曾かめクラブを設立し、国道19号の低速走行を推進しました。

- ▶ クラブ参加者による低速走行
- ▶ 国道19号における走行速度の低下
- ▶ 死傷事故件数の減少

「木曾かめクラブ」の概要

目的: 国道19号の走行速度の抑制

対象: 国道19号を利用する地元住民の方・ 運送事業者・観光客などの方々

「木曾かめクラブ」会員、活動内容

- ・車両にステッカーを貼る
- ・国道19号をゆっくり走行する



県外からも多数の参加があり、H17は国道19号の死傷者数が減少しました。

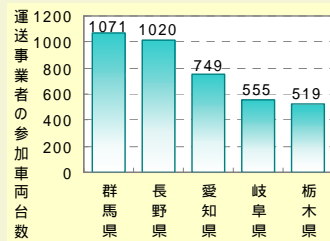


図: 運送事業者の加入状況 (H18・8)

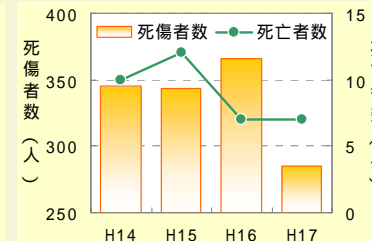


図: 国道19号(飯田国道管内)の事故状況

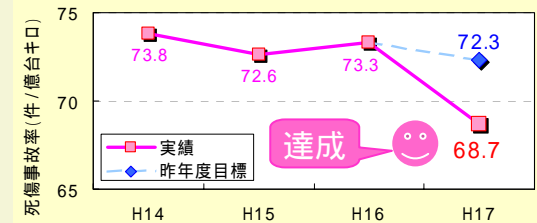
「死傷事故率」とは・・・

道路を走行する際に事故に遭う確率を表しており、道路の安全性を評価する指標と位置付けられます。具体的には、県内で発生した「年死傷事故件数」を「長野県の年走行台キロ(延長×年交通量)」で割って算定します。

達成度評価

H17目標値: 72.3 件/億台キロ

H17実績値: 68.7 件/億台キロ



事故危険箇所対策などを実施し、死傷事故件数が大幅に減少したため、「死傷事故率」の目標値を達成することができました。

今後の整備方針

バリアフリー歩道整備や事故危険箇所対策を推進するとともに、交通事故データや地域の皆様のご意見を踏まえ、解決を急ぐべき箇所から重点的な対策を実施していきます。

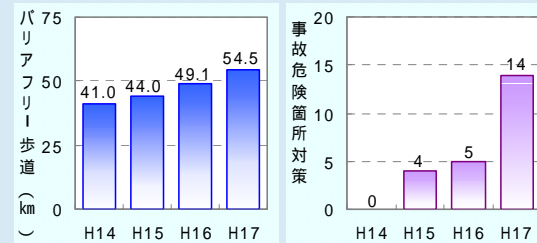


図: バリアフリー歩道・事故危険箇所対策の整備状況【国土交通省】



5.2

産業・観光の振興

アウトカム指標: 高速道路分担率

道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

整備効果事例

上信越自動車道 4車線化

➢ 信州中野IC～豊田飯山IC間の2.6km区間を4車線化しました。



図: 4車線化区間【東日本高速道路(株)】



- 4車線化区間の交通量の増加
- 安全性・快適性の向上
- 観光地へのアクセス向上

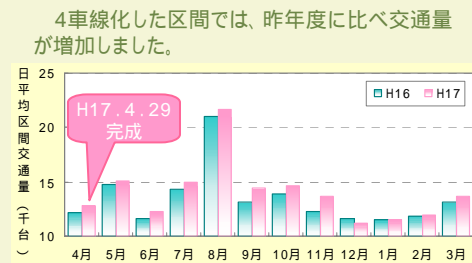


図: 信州中野IC～豊田飯山IC区間の交通量【(財)高速道路調査会】

スマートIC社会実験

➢ 小布施PA・佐久平PA・姨捨SAにおいてスマートICを設置する社会実験を実施しました。



図: スマートICの設置位置

通勤・営業・観光での利用が多く、ほとんどの利用者が距離・時間の短縮を実感しています。

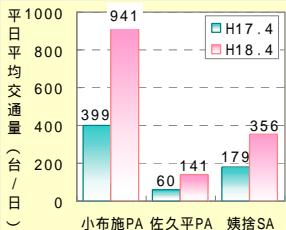


図: スマートICの利用状況

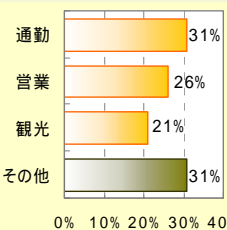


図: 利用者アンケート(利用目的とメリット)【姨捨SA】

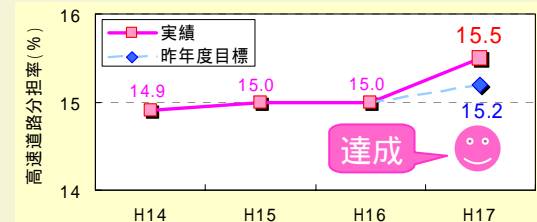
- 所要時間の短縮
- 観光地へのアクセス向上
- 高速道路の利用促進

スマートIC	小布施PA	佐久平PA	姨捨SA
実験期間	H17・4・24～	H16・12・18～	H17・4・21～
実験時間	24時間	6:00～22:00	6:00～20:00
所要時間の短縮	小布施町まで5分短縮	平尾山公園まで10分短縮	戸倉上山田温泉まで20分短縮

➢ 「高速道路分担率」とは… 高速道路の利便性を高めることで利用促進をはかり、産業・観光の振興への寄与度を評価する指標と位置付けられます。具体的には、『高速道路の年走行台キロ』を『全道路の年走行台キロ』で割って算定しています。

達成度評価

H17目標値: 15.2% H17実績値: 15.5%



上信越自動車道の4車線化や、スマートIC社会実験を実施し、長野県内の各高速道路の交通量が増加したため、「高速道路分担率」の目標値を達成することができました。

今後の整備方針

今後も引き続き高速道路整備や、高速道路へのアクセス向上を図ります。また、長野県のETC利用率は全国平均より高い水準にあるため、ETC料金割引などによる高速道路の利用促進が期待されます。



図: ETC利用率の推移【国土交通省】



5.3 信州文化の醸成

アウトカム指標: 無電柱化率

道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

整備効果事例

諏訪市上諏訪 電線共同溝整備

電線共同溝を整備し、事業者と調整しながら、電線類の地中化を推進しました。

都市景観の向上
歩道の歩行空間の拡大
災害復旧時の省力化

機能的で安全な道路空間と美しい街並みが形成されます。



電線や電柱が見えなくなることで美しい街並みが形成されます。

歩道が広く使い、安全で快適な通行空間が形成されます。

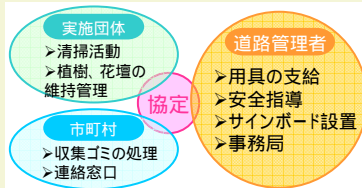
台風や地震発生時に、電柱が倒れ、道がふさがれることがなくなります。

図: 無電柱化イメージ図(国道20号 諏訪市上諏訪)【国土交通省】

ボランティアサポートプログラム・アダプトシステムの推進

参加団体に対する活動支援や新規加入の募集を行っています。

道路環境の向上
道路愛護意識の高揚
地域住民の交流促進



H16までの参加団体数: 99 (管理延長: 121.3km)

H17までの参加団体数: 124 (管理延長: 165.5km)



図: 活動状況【国土交通省】

飯田市八幡町

図: ボランティアサポートプログラム・アダプトシステムの概要

信州型木製ガードレールの設置

観光地へ通じる道路を中心に「信州型木製ガードレール」の設置を進めています。

景観改善および環境保全
県内産業の活性化
地球温暖化の防止



図: 信州型木製ガードレール【長野県】

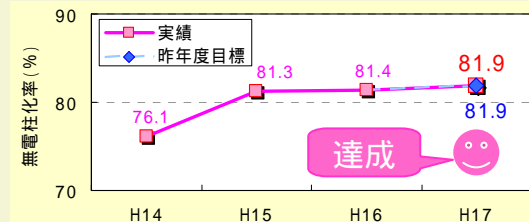
H16までの設置数 18箇所

H17までの設置数 32箇所

「無電柱化率」とは…沿道景観と調和のとれた道路の整備量として位置付けられます。具体的には、「整備済みの電線類地中化延長」を「全電線類地中化計画延長」で割って算定しています。

達成度評価

H17目標値: 81.9% H17実績値: 81.9%



長野市や諏訪市で電線共同溝を整備し、「無電柱化率」の目標値を達成することができました。今後、電力事業者と調整しながら電線類の埋設を実施していきます。

今後の整備方針

今後も引き続き、電線共同溝の整備を推進し、無電柱化による都市景観の向上を図ります。また、ボランティアサポートプログラム・アダプトシステムへの参加募集や参加団体への支援を行うことで道路環境の向上を図ります。

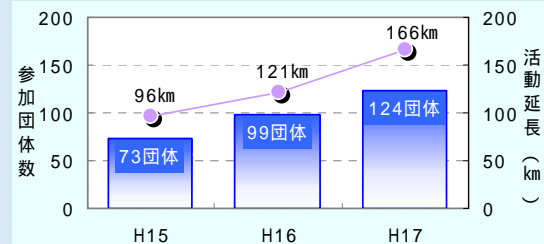


図: アダプトシステム・ボランティアサポートプログラム参加団体・管理延長の推移【国土交通省・長野県】



5.4 交流・連携の強化

アウトカム指標: 渋滞損失時間

道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

整備効果事例

坂城更埴バイパス 一部区間開通

坂城更埴バイパス(19.3km)の内、千曲市八幡～稲荷山間(1.7km)が開通しました。

現道の渋滞の緩和
長野～上田地域の連携強化
死傷事故件数の低減

H17.12.23に約1.7km区間が暫定開通しました。



【事業の経緯】
平成9年度 事業化
平成11年度 用地買収着手
平成12年度 工事着手
平成17年度 起点～県道姨捨停車場線間(L=約2km) 暫定2車線開通
平成18年7月末時点
執行済み 89.3%
うち用地進捗 99.5%

<事故発生位置>
開通前(H16.1.1～H16.6.30)
開通前(H17.1.1～H17.6.30)
開通後(H18.1.1～H18.6.30)

国道18号の渋滞緩和

国道18号の杭瀬下交差点前後で渋滞損失時間が高くなっています。

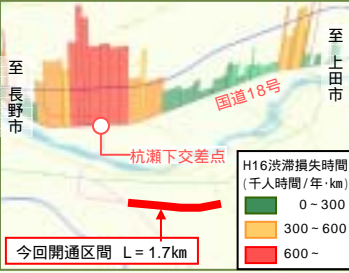


図: 国道18号の渋滞状況(バイパス開通前)【国土交通省】



図: 国道18号杭瀬下交差点(バイパス開通前)【国土交通省】

バイパスの全線開通により、渋滞の緩和を図ります。

現在、未開通区間(約1km)について事業を促進中です。

(主)長野上田線の事故低減

(主)長野上田線からバイパスへの交通量転換が図られ、事故件数が低減しました。歩道の広いバイパスを通行することで、歩行者の安全が確保されました。

バイパス開通前後の事故発生状況



市街の細街路を利用する大型車



図: (主)長野上田線の交通状況(バイパス開通前)【国土交通省】

通学にバイパスの歩道を利用

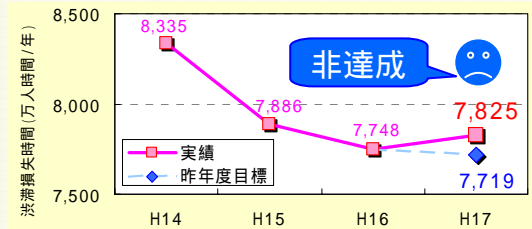


図: 坂城更埴バイパスの交通状況【国土交通省】

「渋滞損失時間」とは…
交通渋滞に伴う道路利用者の損失時間を表した指標であり、交通機能の評価のもと位置付けられます。具体的には、年間の通常時旅行時間と混雑時旅行時間の差を累計して算定しています。

達成度評価

H17目標値: 7,719万人時間/年
H17実績値: 7,825万人時間/年



バイパス整備や交差点改良などを実施しましたが、「渋滞損失時間」は昨年度より増加し、目標を達成できませんでした。

今後の整備方針

都市別では長野市、路線別では国道18号で渋滞損失時間の大幅な増加が見られました。今後は、渋滞に関するデータや地域の皆様の声を踏まえて、解決を急ぐべき箇所を選定し、バイパス整備や主要交差点の改良などの重点的な対策を実施していきます。

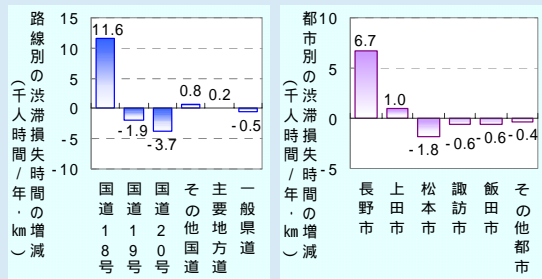


図: 渋滞損失時間の増減(H16～H17)【国土交通省】



5.5 災害に強い県土づくり

アウトカム指標: 災害・異常気象による通行止め時間

- 道路行政MS
- 長野県の概況
- H17業績計画概要
- H17達成度報告
- H17事業の評価・分析
- ベストプラクティス
- H18業績計画概要
- H18業績計画詳細
- 参考資料

整備効果事例

伊那木曽連絡道路 開通

- 伊那木曽連絡道路(権兵衛峠道路・姥神峠道路)が開通しました。
- 伊那～木曽地域の連携強化
- 国道19号の迂回路
- 医療ネットワークの充実

伊那～木曽地域間を安全に移動できるようになりました。

国道19号が通行止めになった際の迂回路としての効果が期待できます。

病院転送時にも使用されています。

図: 迂回路ネットワーク図【国土交通省】

図: 医療ネットワークの充実【中日新聞(H18・2・9)】

国道361号(伊那～木曽間)には、2箇所の通行不能区間があります。また、異常気象時には災害が発生しやすく、たびたび通行止めとなっていました。

図: 伊那木曽連絡道路開通区間【国土交通省】

防災危険箇所対策・橋梁耐震補強

>H17は、防災危険箇所[82箇所]の対策、及び橋梁[16箇所]の耐震補強を実施しました。

防災危険箇所対策

整備前

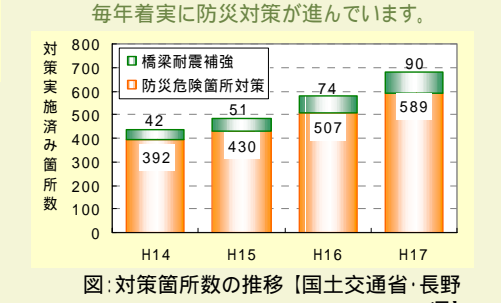
整備後

図: (主)豊野南志賀公園線 小布施橋【長野県】

橋梁耐震補強

橋の桁と桁をつないで橋の落下を防止します

図: 防災危険箇所対策【長野県】



「災害・異常気象による通行止め」とは…災害・異常気象に対する道路の信頼性を評価する指標と位置付けられます。具体的には、県内で発生した災害・異常気象時の通行止め時間を累計して算定しています。

達成度評価

H17目標値: 9,476時間/年

H17実績値: 9,345時間/年

達成

年度	実績	昨年度目標
H14	11,223	9,476
H15	10,289	9,476
H16	17,391	9,476
H17	9,345	9,476

防災危険箇所対策や橋梁耐震補強を実施し、「災害・異常気象による通行止め時間」が大幅に減少したため、目標を達成しました。

今後の整備方針

長野県は急峻な山地部が多いことから、降雨による事前通行規制区間や落石などの危険性が高い区間、耐震性の低い橋梁などが多数存在する状況にあります。

道路の信頼性を確保するために、一層の防災対策を推進していきます。

年度	事前規制	災害
H14	1261	9962
H15	1431	8858
H16	2429	14962
H17	2754	6591

図: 年度別通行止め時間【国土交通省】



5.6

環境との共生

アウトカム指標: 夜間騒音要請限度達成率

整備効果事例

国道20号諏訪市中洲 低騒音舗装整備

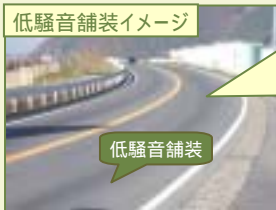
➢ 国道20号諏訪市中洲において、低騒音舗装整備を実施しました。

➢ 走行車両に起因する騒音の低減
➢ 沿道環境の改善
➢ 降雨時の走行性の向上

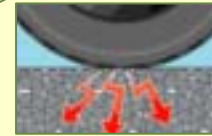
低騒音舗装は音が発生しにくいいため、騒音の改善につながります。



通常舗装



低騒音舗装



騒音の軽減
空隙に空気が逃げるため、音が発生しにくくなります。

雨天時の走行性・安全性の向上
雨水が表面に溜まらないため、雨天時でも安全に走行することができます。

図: 低騒音舗装整備イメージ図【国土交通省】

料金値下げ社会実験 【白馬長野・松本トンネル・志賀中野・五輪大橋】

➢ 各有料道路において料金の昼間値下げ、夜間無料の社会実験を行いました。

➢ 現道の騒音改善
➢ 現道の渋滞緩和
➢ 沿道環境の改善

有料道路の料金値下げ

課題:
有料道路を迂回する車両により、現道の騒音が問題となっていました。

対策
有料道路の料金を下げることにより、現道から有料道路へ交通量の転換を促し、現道の交通量が減少することにより騒音の改善を図ります。

有料道路の交通量が増加し、現道の交通量が減少することで、現道の騒音改善が期待されます。



図: 社会実験実施区間【長野県道路公社】

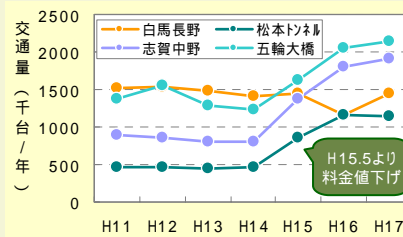


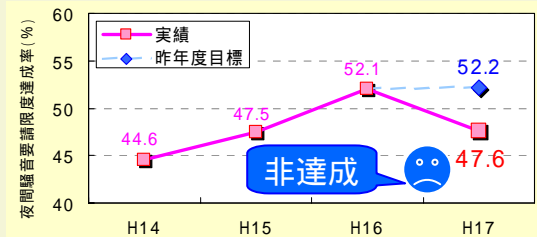
図: 交通量の推移【長野県道路公社】

路線名	昼間 (6時~22時)	夜間 (22時~6時)
白馬長野有料道路	通常料金	全車種無料
松本トンネル有料道路	全車種100円	
志賀中野有料道路		
五輪大橋有料道路		

➢ 「夜間騒音要請限度達成率」とは・・・
自動車騒音を抑制する低騒音舗装の整備や、住宅地を迂回するバイパス整備などにより、沿道環境が改善することを評価する指標と位置付けられます。具体的には、環境基準類型指定または騒音規制区域指定いずれか指定のある区域を通過する路線のうち、夜間騒音要請限度(70dB)を下回る延長の割合を算定しています。

達成度評価

H17目標値: 52.2% H17実績値: 47.6%



H17はH16に比べ夜間騒音の調査地点が増加し、主に新規調査箇所において夜間騒音が高い値となったため、「夜間騒音要請限度達成率」は減少してしまいました。

指標の算定は、直轄国道の沿道のみを対象としています。

今後の整備方針

H17の夜間騒音要請限度達成率は、国道18号・20号において悪化しました。今後は低騒音舗装整備を進めるとともに、料金割引などによるソフト対策を推進することで、夜間騒音の改善を図ります。

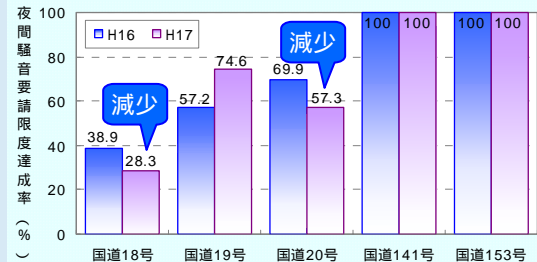


図: 路線別の夜間騒音要請限度達成率【国土交通省】

道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

6 主な実施事業（ベストプラクティス）

伊那木曽連絡道路

- ▶ 所要時間短縮による、伊那地域～木曽地域の連携強化
- ▶ 周辺地域の医療ネットワークの充実や観光の支援

現況(整備前)

国道361号の伊那地域～木曽地域区間は、権兵衛峠と姥神峠の2箇所が通行不能区間となっており、両地域間の交流は極めて少ない状況でした。
 国道19号の木曽地域～松本地域区間が通行止めになった際、両地域間の移動は困難になっていました。

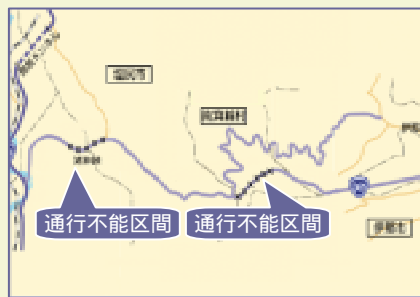


図: 国道361号の通行不能区間【国土交通省】



図: 通行止め時のネットワークイメージ(整備前)【国土交通省】

対策

伊那木曽連絡道路の整備により、伊那・木曽地域の連携強化を図ります。
 H18・2・4に開通し、11月には累積交通量が100万台を突破しました。

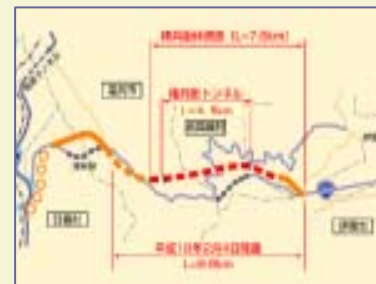


図: 伊那木曽連絡道路の路線図【国土交通省】

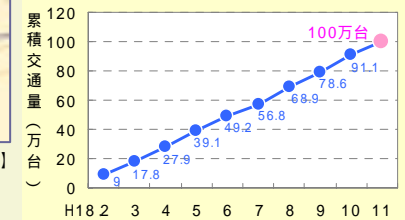
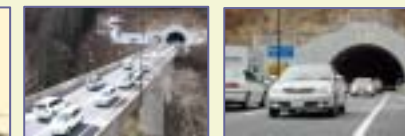


図: 伊那木曽連絡道路の累積交通量【国土交通省】

効果(整備後)

【所要時間の短縮】 伊那地域と木曽地域間の所要時間が、約90分から30分以内に短縮されました。

【災害に強いネットワーク形成】
 国道19号が通行止めになった際は、迂回路としての役割を果たします。

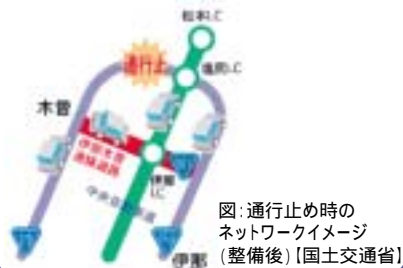


図: 通行止め時のネットワークイメージ(整備後)【国土交通省】

【医療ネットワークの充実】
 木曽地域の病院から伊那地域の病院への搬送が増加しました。

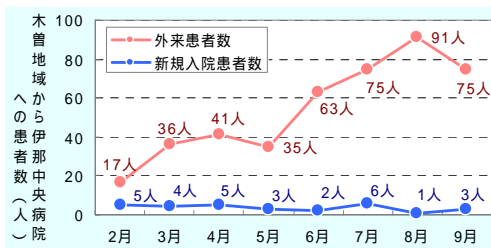


図: 木曽地域から伊那中央病院への搬送患者数【国土交通省】

【観光の振興】

伊那木曽連絡道路を使った首都圏・中京圏からのバスツアーが徐々に増加しています。

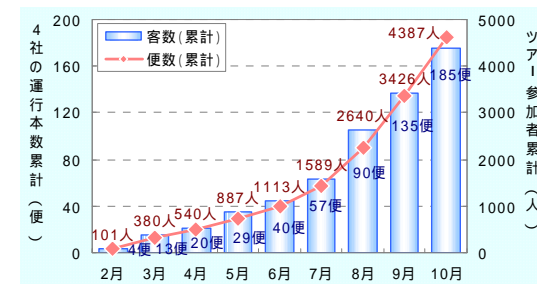


図: 伊那木曽連絡道路を使った首都圏・中京圏のバスツアー運行状況【国土交通省】



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

6 主な実施事業（ベストプラクティス）

スマートIC社会実験

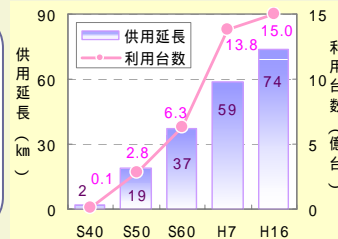
- ▶観光地へのアクセスの向上・高速道路の利用促進
- ▶スマートICの実験期間を延長

現況(実験前)

高速道路の課題・・・

高速道路の延伸に伴い、高速道路の利用台数も増加してきています。

高速道路が通過するだけの市町村が数多く存在し、ICの追加整備による高速道路の有効活用が求められています。



図：高速道路延長と利用台数の推移【高速道路便覧2005】

スマートICとは・・・

ETC専用のICで、目的地までの所要時間の短縮や高速道路利用の促進効果が期待されます。

通常のICに比べ、簡易な構造とすることができ料金収受員も不要となるため、建設・管理コストの削減につながります。

対策

スマートICを整備することで、高速道路の有効活用や地域経済の活性化を図ります。

スマートICの本格導入に向けて、課題や対策を検証するために、小布施PA・佐久平PA・姨捨SAにおいてスマートIC社会実験を実施しています。



スマートIC	小布施PAスマートIC	佐久平PAスマートIC	姨捨SAスマートIC
実験期間	平成17年4月24日～	平成16年12月18日～	平成17年4月21日～
実験時間	24時間	6:00～22:00	6:00～20:00
対象車種	ETC車載機搭載の以下の車種		
	軽自動車・普通車・中型車・大型車・特大車	軽自動車・普通車	

効果(実験後)

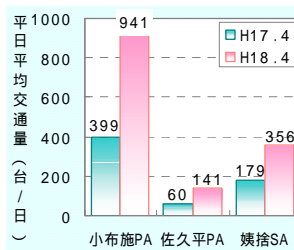
【所要時間の短縮】

スマートICの設置により、主要な観光地までの所要時間が短縮されました。

スマートIC	所要時間	短縮時間
小布施PAスマートIC	(小布施町まで) 信州中野ICから10分 小布施PAスマートICから5分	5分
佐久平PAスマートIC	(平尾山公園まで) 佐久ICから10分 佐久平PAスマートICから0分	10分
姨捨SAスマートIC	(戸倉上山田温泉まで) 麻績ICから40分 姨捨SAスマートICから20分	20分

【利用状況】

各スマートICの利用者交通量は、H17からH18にかけて約2倍程度増加しました。

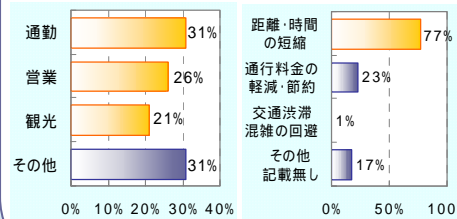


図：スマートICの利用状況

【アンケート調査結果】

スマートICの利用目的は、通勤・営業・観光が上位を占めています。

また、利用のメリットとしては、距離や時間の短縮効果が約8割を占めています。



図：利用者アンケート結果【姨捨SA】

< 今後の方針 >

実験開始から利用者交通量は順調に伸びてきており、利用者からの反応も良好でした。

小布施PAスマートIC・姨捨SAスマートICでは、H18・9・30まで社会実験を行います。

佐久平PAスマートICではH19・3・31まで社会実験を行います。



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

6 主な実施施策

長野県移動性・安全性向上検討委員会

- データに基づいて、長野県内道路の移動性・安全性を評価
- 移動性阻害箇所・安全性要対策箇所の選定

背景

【道路行政スタイルの変換】

道路行政は、標準品の大量供給から、国民の選択に基づく最適で良質なサービスの提供へと変換し、行政スタイルもこれに見合った形に変わっていくことが必要となっています。

【移動性・安全性向上プロジェクト】

国と県が一体となり、道路の移動性・安全性の向上を目指しています。わかりやすいデータや指標を公表し、県民と協働しながら施策を選択する「みちづくり」を進めています。

委員会の概要

【長野県移動性・安全性向上検討委員会】

長野県内における移動性・安全性の阻害要因となっている事象を、いろいろなデータや指標で明示し、県民とともに対策必要箇所の選択及び改善を行っていきます。

第1回委員会

- H17.12.27開催
- 箇所の選定の考え方について

第2回委員会

- 移動性阻害箇所・安全性要対策箇所(候補)の抽出

第3回委員会

- パブリックコメントの結果
- 移動性阻害箇所・安全性要対策箇所の選定

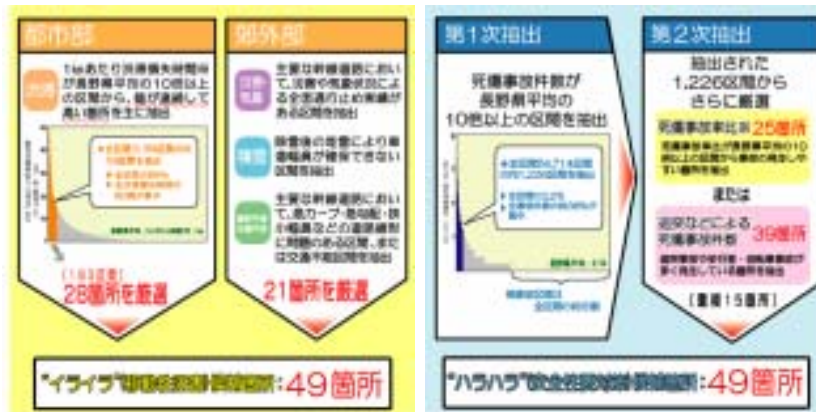
取り組み

【Step1】渋滞や事故のデータから、長野県の移動性・安全性を評価する指標を設定します。

【Step2】移動性阻害箇所・安全性要対策箇所(候補)を選定します。

移動性阻害箇所(候補)の抽出(案)

安全性要対策箇所(候補)の抽出(案)

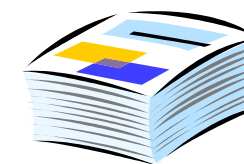


図：移動性阻害箇所・安全性要対策箇所(候補)の抽出方法(案)

【Step3】パブリックコメントを実施し、移動性・安全性に関する評価指標や移動性阻害箇所・安全性要対策箇所(候補)に対する意見を募集します。

インターネット

パンフレット



【Step4】

パブリックコメントの結果を踏まえ、移動性阻害箇所・安全性要対策箇所を選定し、公表します。

【Step5】

選定した箇所に対して、効果的な対策を検討し、解決を急ぐべき箇所から重点的に対策を実施していきます。



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

7 平成18年度業績計画の概要

7.1 平成18年度業績計画で対象とするアウトカム指標

- 長野県の道路整備基本方針に対して、それぞれ一つの代表指標で評価を行います。
- 代表指標で評価しきれない項目について、補足指標を用いて評価を行います。

長野県の道路整備基本方針	平成18年度 アウトカム指標		備考
	代表指標	補足指標	
・安全な生活環境の創造	死傷事故率 (件/億台km)	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー化率 (%) ・あんしん歩行エリア整備率 (%) ・事故危険箇所解消率 (%) ・克雪道路整備率 (%) 	
・産業・観光の振興	高速道路分担率 (%)	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路ICまでの所要時間 (分) ・ETC利用率 (%) 	H18よりETC利用率を追加
・信州文化の醸成	無電柱化率 (%)	<ul style="list-style-type: none"> ・ボランティアサポートプログラム・アダプトシステム参加団体数 (団体) ・信州型木製ガードレール整備量 (箇所) 	
・交流・連携の強化	渋滞損失時間 (万人時間/年)	<ul style="list-style-type: none"> ・生活圏中心都市アクセス時間 (分) 	
・信頼できる県土づくり	災害・異常気象による通行止め時間 (時間/年)	<ul style="list-style-type: none"> ・耐震補強済み橋梁数 (箇所) ・防災危険箇所対策数 (箇所) ・ホームページアクセス数 (回) 	
・環境との共生	夜間騒音要請限度達成率 (%)	<ul style="list-style-type: none"> ・低騒音舗装整備率 (%) 	

各指標に関する定義や解説を巻末に記載しています。



7.2 平成18年度業績計画

- 長野県の道路整備基本方針に基づき、平成18年度の業績計画を下記の指標を用いて評価します。
- 各アウトカム指標の目標値を以下の通り設定し、事業を進めていきます。

長野県の道路整備基本方針	アウトカム指標	H17実績値	H18目標値	H19目標値	H18の主要な対策事業	頁
安全な生活環境の創造	死傷事故率 (件/億台km)	68.7	68.6	68.4	<ul style="list-style-type: none"> ●あんしん歩行エリア整備(小諸市小諸地区など) ●事故危険箇所対策(長野市篠ノ井山布施など) ●克雪道路整備(白馬村飯田 車道ロードヒーティング など) 	19
産業・観光の振興	高速道路分担率 (%)	15.5	15.6	15.7	<ul style="list-style-type: none"> ●スマートIC本格導入(小布施PA・姨捨SA) ●高速道路ICアクセス道路整備(替佐～静間バイパスなど) ●ETC料金割引 	20
信州文化の醸成	無電柱化率 (%)	81.9	83.7	86.0	<ul style="list-style-type: none"> ●電線共同溝整備(国道20号 上諏訪など) ●信州型木製ガードレール整備(13箇所) 	21
交流・連携の強化	渋滞損失時間 (万人時間/年)	7,825	7,792	7,759	<ul style="list-style-type: none"> ●バイパス整備(上田坂城バイパスなど) ●道路拡幅(県道諏訪辰野線 小和田) ●橋梁架替(国道406号 村山橋) 	22
信頼できる県土づくり	災害・異常気象による 通行止め時間 (時間/年)	9,345	9,183	8,890	<ul style="list-style-type: none"> ●橋梁の耐震補強(17箇所) ●防災危険箇所の対策(66箇所) 	23
環境との共生	夜間騒音要請限度達成 率(%)	47.6	47.8	48.1	<ul style="list-style-type: none"> ●低騒音舗装整備(国道18号 長野市柳原) 	24

目標値の設定について…

➤ H17実績値からH19目標値にかけて、毎年平均的に改善することを目指して、H18目標値を設定しました。



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料



8 平成18年度事業計画の詳細

8.1 安全な生活環境の創造

道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

アウトカム指標: 死傷事故率

現況・課題

➢H17は死者数・負傷者数ともに減少しました。
➢事故は都市部や国道・県道で多く発生しているため、それらの箇所に対して効果的な対策を実施することで効率的な事故の削減が期待されます。

H17は死者数・負傷者数ともに減少

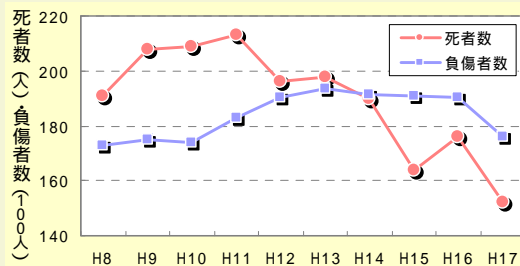


図: 事故発生状況の推移【長野県警察】

国道・県道で全事故の5割以上を占める

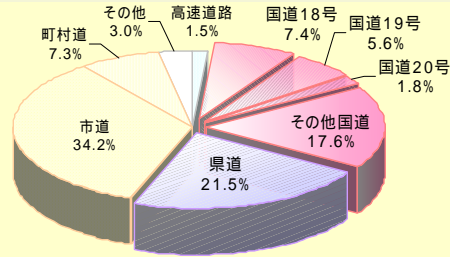


図: 道路別の事故発生状況 (H17)【長野県警察】

➢「死傷事故率」とは…
1人のドライバーが1年間で死傷事故に遭遇する確率を表しており、道路の安全性を評価する指標と位置付けられます。

平成18年度の主要事業

H18は、バリアフリー歩道(0.8km)・あんしん歩行エリア(7箇所)・事故危険箇所(2箇所)・克雪道路整備(2箇所)の事業を推進します。

【長野都市圏】

- 末広(バリアフリー歩道整備)
- 青木島地区(あんしん歩行エリア整備)
- 長野市篠ノ井山布施(事故危険箇所整備)
- R19長野市鶴賀(克雪道路整備)
- R19長野市居町(克雪道路整備)
- 飯綱町古町(克雪道路整備)
- 中野地区(あんしん歩行エリア整備)

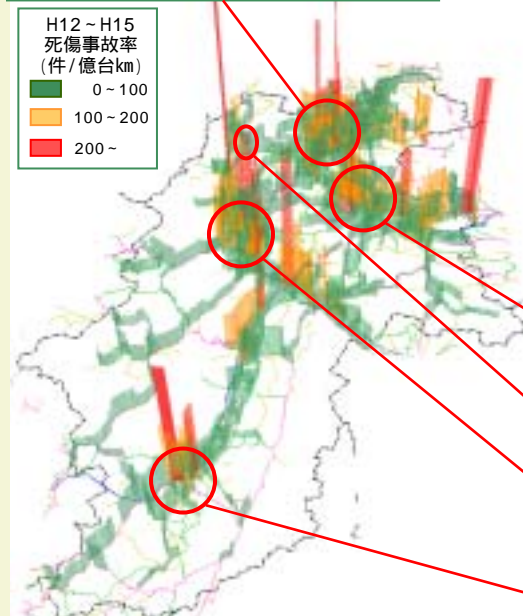
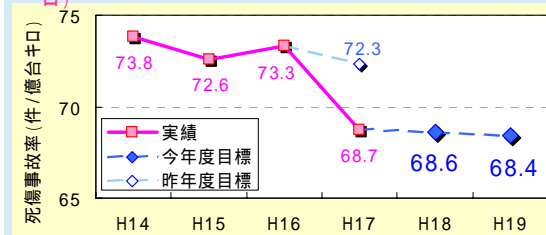


図: 死傷事故率【H12～H15交通事故総合データ】

目標・整備方針

H17実績値:
68.7(件/億台キロ)

H18目標値:
68.6(件/億台キロ)



H17実績が目標を達成したため、H18以降の目標値を再設定しました。
「死傷事故率」をH18に68.6件/億台キロ、H19に68.4件/億台キロまで削減することを目標とします。

【上田都市圏】

- 小諸市小諸(バリアフリー歩道整備)
- 上田市中央西(バリアフリー歩道整備)
- 小諸市小諸地区(あんしん歩行エリア整備)
- 上田市中央地区(あんしん歩行エリア整備)

R148白馬村飯田(克雪道路整備)

【松本都市圏】

- 松本市高宮地区(あんしん歩行エリア整備)
- 塩尻駅周辺(バリアフリー歩道整備)

【飯田都市圏】

- 事故危険箇所対策(交差点 2箇所)



8.2

産業・観光の振興

アウトカム指標: 高速道路分担率

現況・課題

- ▶長野県への観光客数は近年減少傾向にあります。
- ▶観光の活性化のために、高速道路の利用促進や観光地へのアクセス向上が求められています。

長野県の観光客数は減少傾向

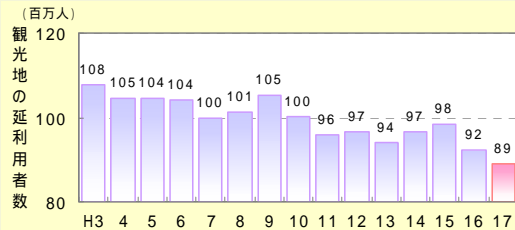


図: 長野県の観光客推移 [長野県]

高速道路の役割のトップは観光地アクセス

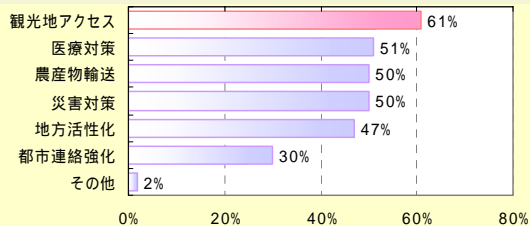


図: 地方の高速道路整備に関するアンケート [新国土形成研究会]

【高速道路の料金割引】

ETCゲート利用者に対して、料金割引を実施しています。

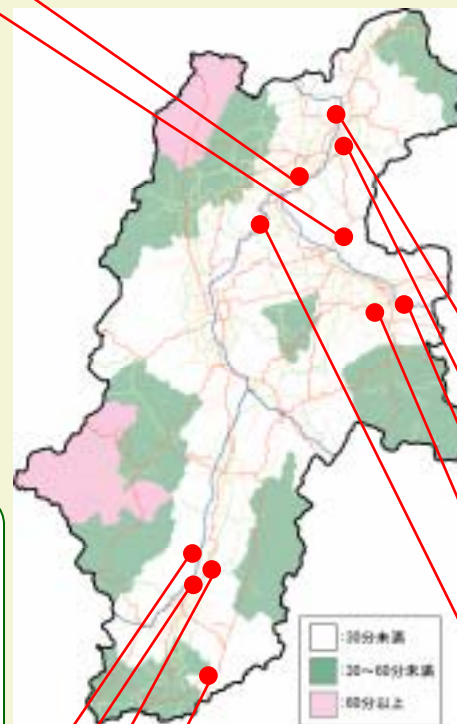
	対象時間	割引率	適用条件
深夜割引	午前0～4時	30%	午前0～4時に高速道路を走行
通勤割引	午前6～9時 午後5～8時	50%	・入口または出口の料金所を対象 時間内に通過 ・一回の走行距離は100kmまで ・午前・午後でそれぞれ1回まで

平成18年度の主要事業

H18は、小布施PAスマートICを本格導入し、佐久平PAスマートICは引き続き社会実験を継続するとともに、ETC料金割引も引き続き実施します。また、高速道路ICへのアクセス道路の整備を推進します。

県道長野真田線 小島田(バイパス整備)

国道144号 上野(バイパス整備)



国道152号 和田(バイパス整備)

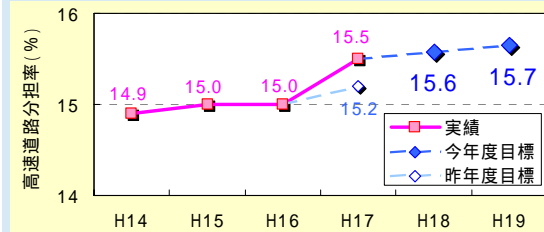
県道上川路大畑線 川路(道路拡幅)

国道151号 天竜峡(道路拡幅)

図: 高速道路ICアクセス状況 [国土交通省]

目標・整備方針

H17実績値: 15.5% H18目標値: 15.6%



H17実績が目標を達成したため、H18以降の目標を再設定しました。
「高速道路分担率」をH18に15.6%、H19に15.7%まで増加させることを目標とします。

▶「高速道路分担率」とは・・・
高速道路の利便性を高めることで利用促進をはかることにより、産業や観光の振興に対する寄与度を評価する指標と位置付けられます。

小布施PAスマートIC

実験期間: 平成18年9月30日(土) 24:00まで
利用時間: 24時間
平成18年10月1日から本格導入

国道117号 替佐～静岡(バイパス整備)

佐久平PAスマートIC

実験期間: 平成19年3月31日(土) 22:00まで
利用時間: 6:00～22:00

国道142号 佐久南(道路拡幅)

姨捨SAスマートIC

実験期間: 平成18年9月30日(土) 20:00まで
利用時間: 6:00～20:00
平成18年10月1日から本格導入

道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料



8.3 信州文化の醸成

アウトカム指標: 無電柱化率

道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

現況・課題

▶長野県では、景観への不満理由として、「電柱・電線が気になる」が最も多い。
 ▶長野県の無電柱化は全国・関東に比べて遅れており、無電柱化の推進による景観の向上が求められています。

景観への不満理由のトップは「電柱・電線」
住まいに関する県民アンケート調査結果 (H17)

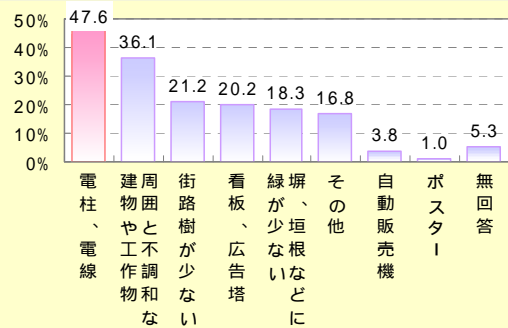


図: 県民アンケート結果 (景観への不満理由) 【長野県】

全国・関東に比べ長野県は無電柱化が遅れている

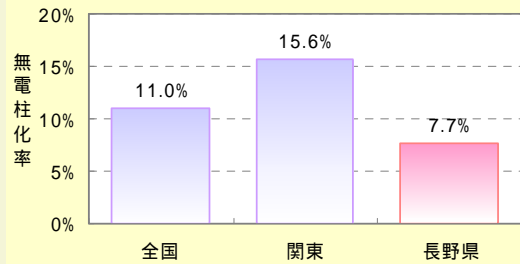


図: 無電柱化率 (H17) 【国土交通省】

▶「無電柱化率」とは…
 電線類地中化計画にもとづく沿道景観と調和のとれた道路の整備率として位置付けられます。

平成18年度の主要事業

H18は、電線共同溝整備 (0.99km)、信州型木製ガードレール整備 (13箇所) を実施します。
 また、ボランティアサポートプログラム・アダプトシステム参加団体への支援、および新規参加団体の募集を実施します。

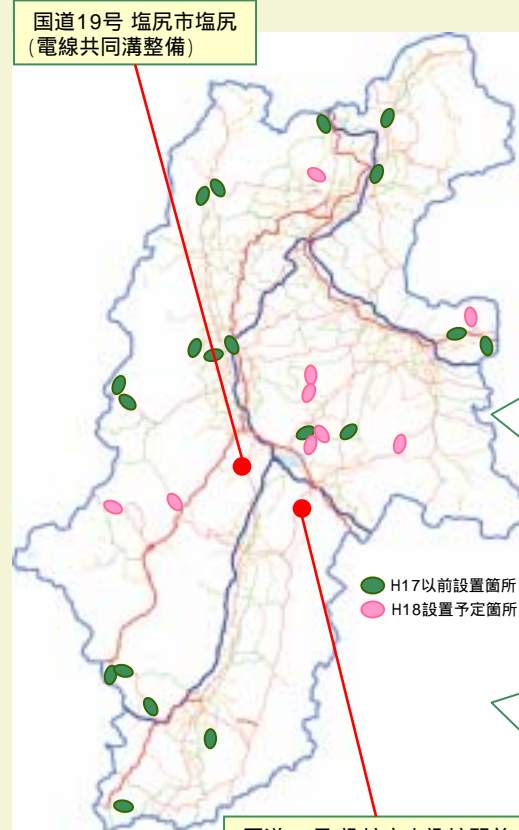
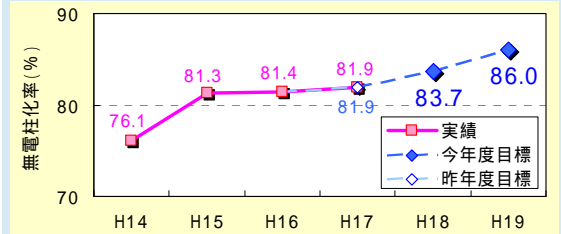


図: 信州型木製ガードレール設置位置 【長野県】

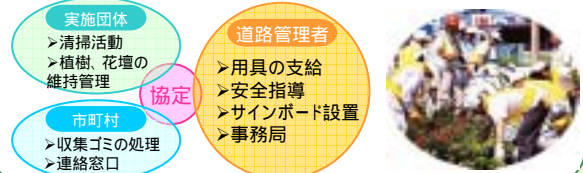
目標・整備方針

H17実績値: 81.9% H18目標値: 83.7%



H17は電線類地中化事業を計画通り推進し、目標を達成しました。
 「無電柱化率」をH18には83.7%、H19には86.0%まで増加させることを目標とします。

【ボランティアサポートプログラム・アダプトシステム】
 参加団体への支援や新規募集を推進しています。



【信州型木製ガードレール】
 長野県で独自に開発した「信州型木製ガードレール」の設置を推進しています。

地球温暖化防止策に寄与
 県産間伐材を使用
 循環型社会構築に寄与
 環境保全や景観改善に寄与
 県内産業の活性化に寄与





8.4 交流・連携の強化

アウトカム指標: 渋滞損失時間

道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

現況・課題

渋滞損失時間が集中している都市部・人口集中地区(DID)において、バイパス整備や交差点改良を実施することで、渋滞の緩和を図ります。

渋滞の約5割は、長野・松本・上田の各都市に集中

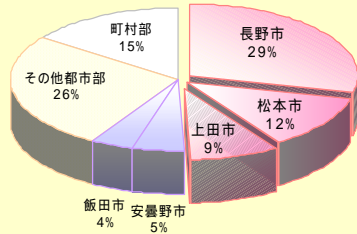


図: 都市別の渋滞損失時間(H17)の内訳【国土交通省】

渋滞損失時間は、DID区間において最も高い

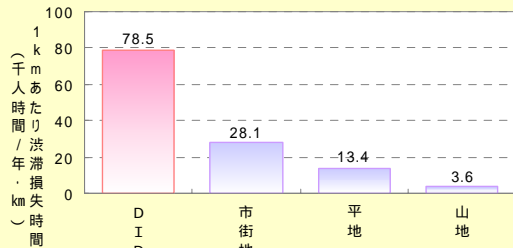


図: 沿道状況別の渋滞損失時間(H17)【国土交通省】

交差点密度の高い区間では、渋滞損失時間も高い

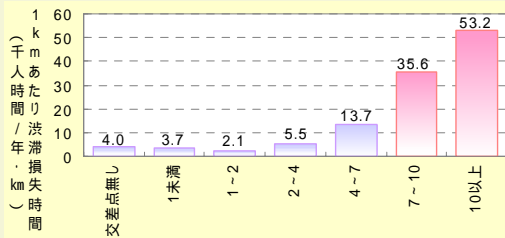
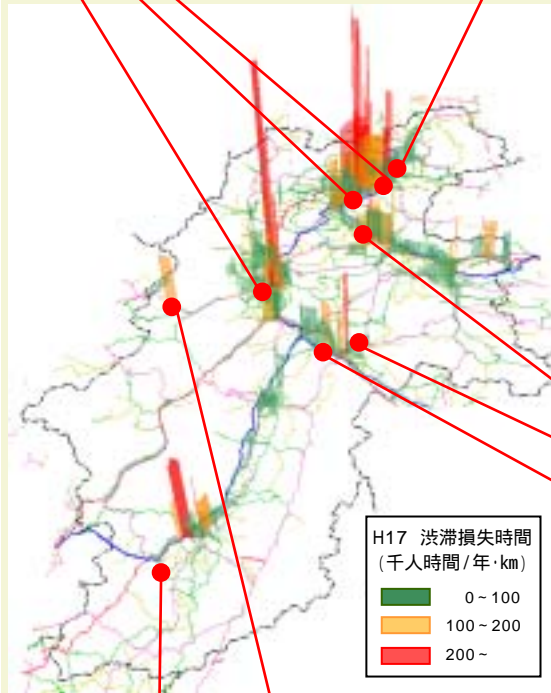


図: 交差点密度別の渋滞損失時間(H17)【国土交通省】

平成18年度の主要事業

H18は、国道18号上田坂城バイパスの一部区間を供用します。また、交差点改良やバイパス整備により渋滞の改善を図ります。

- 県道中野飯山線 若宮～赤岩 (バイパス整備)
- 国道147号 高家 (バイパス整備)
- 県道長野真田線 小島田 (バイパス整備)
- 国道406号 村山橋 (橋梁架替)

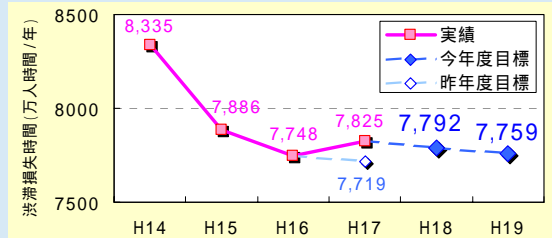


- 国道158号 うすゆき橋 (バイパス整備)
- 県道天竜公園阿智線 親田～伍和 (バイパス整備)

図: 1kmあたり渋滞損失時間(H17)【国土交通省】

目標・整備方針

H17実績値: 7,825(万人時間/年)
 H18目標値: 7,792(万人時間/年)



H17実績値は目標を達成できなかったため、H18以降の目標を再設定しました。「渋滞損失時間」をH18には7,792(万人時間/年)、H19には7,759(万人時間/年)まで削減することを目標とします。

「渋滞損失時間」とは・・・交通渋滞に伴う道路利用者の損失時間を表した指標であり、交通機能进行评估するものと位置付けられます。

- 国道18号 上田坂城バイパス
- 県道諏訪茅野線 北大塩 (バイパス整備)
- 県道諏訪辰野線 小和田 (道路拡幅)

【上田坂城バイパス】

国道18号の上田市・坂城町周辺では、慢性的な交通渋滞が発生しています。

上田市上塩尻～坂城町小網(4.9km)については、「上田坂城バイパス」として事業を進めています。

現在2.2kmで暫定2車線の供用をしており、H18には未開通区間の内、0.4kmの開通を予定しています。



8.5 信頼できる県土づくり

アウトカム指標: 災害・異常気象による通行止め時間

道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

現況・課題

➢H17は8月の豪雨や12月以降の豪雪による災害が発生しました。

➢通行止め時間を削減するには、豪雨・豪雪に強い道路整備や管理が必要となります。

H17は、8月に豪雨・12月以降に豪雪が発生

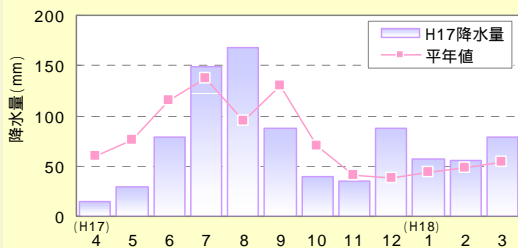


図:長野市の月別降水量(H17)【気象庁】

豪雨・豪雪の発生時に通行止めが発生

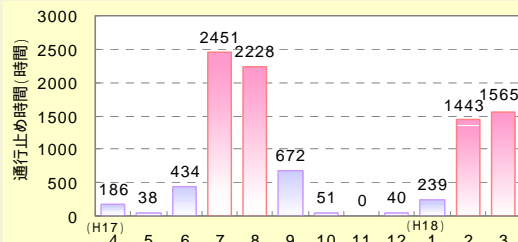


図:月別の通行止め時間(H17)【国土交通省】

豪雪により栄村秋山地区が孤立状態となりました



図:長野県北部の豪雪状況(H17)【長野県警・長野県】

平成18年度の主要事業

H18は、橋梁の耐震補強(17箇所)、防災危険箇所対策(66箇所)を実施します。

【防災危険箇所対策】

落石・地すべり・土石流・雪崩などの発生を、事前に防ぐための対策を実施します。

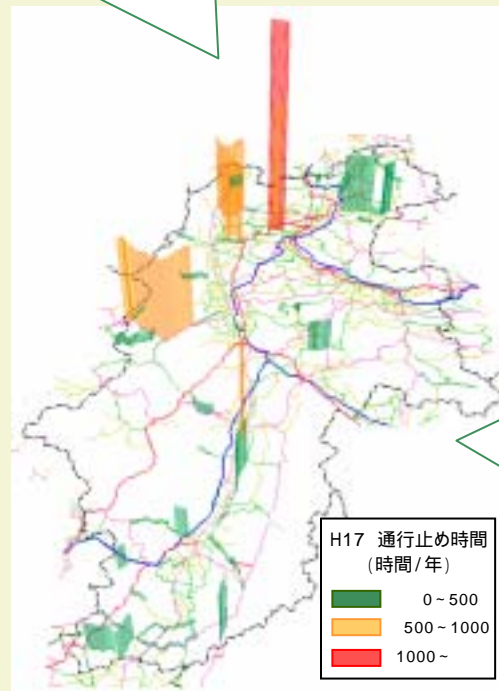
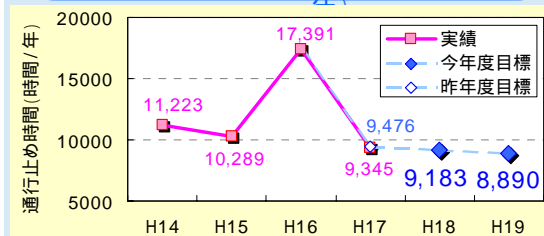


図:H17災害通行止め時間【国土交通省・長野県】

目標・整備方針

H17実績値:
9,345(時間/年)

H18目標値:
9,183(時間/年)



H17の実績が目標を達成したため、H18以降の目標を再設定しました。「災害・異常気象による通行止め時間」を、H18には9,183時間、H19には8,890時間に削減することを目標とします。

➢「通行止め時間」とは・・・
橋梁耐震補強や防災事業により災害を防ぎ、道路の信頼性・安定性をはかる指標と位置付けられます。

【橋梁耐震補強】

地震が起きても橋が落ちないようにするため、橋脚の補強や落橋防止装置の設置などを実施します。





8.6

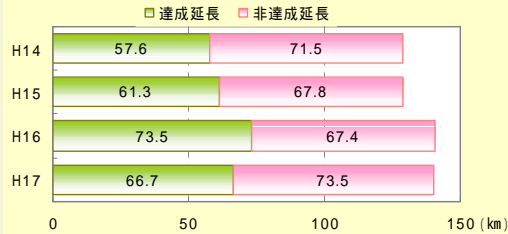
環境との共生

アウトカム指標：夜間騒音要請限度達成率

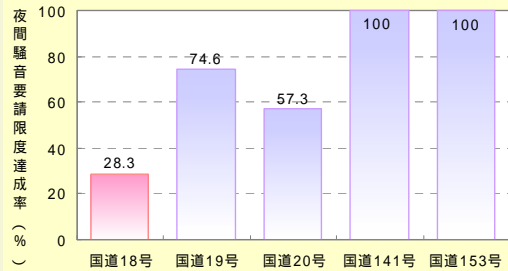
現況・課題

夜間騒音要請限度の達成延長は、H14からH16まで増加していましたが、H17に減少しました。また、国道18号は特に達成率が低い状況にあります。

H17は、夜間の騒音状況が悪化しました



図：夜間騒音要請限度達成率の推移【国土交通省】



図：路線別の夜間騒音要請限度達成率【国土交通省】

【有料道路料金値下げ社会実験】
引き続き有料道路の料金値下げを実施します。

路線名	昼間 (6:00～22:00)	夜間 (22:00～6:00)
白馬長野有料道路	通常料金	全車種無料
松本トンネル有料道路	全車種100円	
志賀中野有料道路		
五輪大橋有料道路		

平成18年度の主要事業

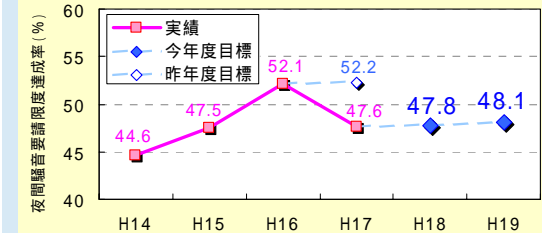
H18は、低騒音舗装整備(6.7km)を実施します。また、バイパス整備や有料道路の料金値下げにより現道の交通量を転換することで、騒音の改善を図ります。



図：H17夜間騒音要請限度達成状況【国土交通省】

目標・整備方針

H17実績値:47.6% H18目標値:47.8%



H17実績は目標を達成することができなかったため、H18以降の目標を再設定しました。「夜間騒音要請限度達成率」を、H18には47.8%、H19には48.1%まで増加させることを目標とします。

「夜間騒音要請限度達成率」とは…
自動車騒音を抑制する低騒音舗装の整備や、住宅地を迂回するバイパス整備などにより、沿道環境が改善する指標と位置付けられます。

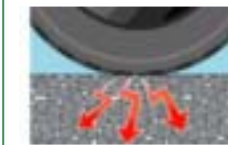
【低騒音舗装】

車両の走行音を低減させる低騒音舗装の整備を推進します。

-【通常舗装】-
タイヤ溝と舗装面に挟まれた空気の逃げ場がなく、音が発生する。



-【低騒音舗装】-
空隙に空気が逃げるため、音が発生しにくい。



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

参考 アウトカム指標の定義・解説

アウトカム指標の定義【代表指標】

死傷事故率 [件 / 億台km] …………… P 6・7・8・16・17・18・19	
対象	長野県内の全道路(高速道路・一般国道・主要地方道・一般県道・市町村道)
定義・考え方	死傷事故率は、区間内の走行台キロに占める死傷事故件数の割合を表し、道路を走行する際に事故に遭う確率を表しています。例えば、100件/億台kmは、年間1万キロ走行するドライバー100人の内、1人が事故に遭うことを表しています。
実績値の算定	H17実績値は、H17死傷事故件数(出典:長野県警察)をH17長野県走行台キロ((延長×年交通量))で除して算出しています。
目標値の設定	H18目標値は、H15実績値からH19予測値にかけて平均的に削減すると仮定して算出しています。 H19予測値は、H14死傷事故件数に死傷事故件数の伸び率(H14推計値 / H19推計値)を乗じ、H19推計走行台キロで割って算出しています。 H14・19推計値は、将来交通量推計結果を基に算定しています。
関連用語	【死亡事故率】区間内の走行台キロに占める死亡事故件数の割合を表し、道路を走行する際に死亡事故に遭う確率を表しています。1件/億台kmは、1万台の車が1万km走行した際に平均1件の死亡事故が発生することを意味しています。 【走行台キロ】区間ごとの道路延長に交通量を乗じた値で、道路交通の量を表します。

高速道路分担率 [%] …………… P 6・7・9・17・18・20	
対象	長野県内の全道路(高速道路・一般国道・主要地方道・一般県道・市町村道)
定義・考え方	全道路の走行台キロに占める高速道路の走行台キロの割合を表しています。
実績値の算定	H17実績値は、高速道路の走行台キロを全道路の走行台キロで割って算定しています。
目標値の設定	H18目標値は、H17実績値からH19予測値にかけて平均的に増加すると仮定して算出しています。 H19予測値は、H19高速道路走行台キロ推計値をH19全道路走行台キロ推計値で割って算出しています。 H19推計値は、将来交通量推計結果を基に算定しています。
関連用語	【走行台キロ】区間ごとの道路延長に交通量を乗じた値で、道路交通の量を表します。



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

参考 アウトカム指標の定義・解説

アウトカム指標の定義【代表指標】

無電柱化率 [%] …………… P 5・6・7・10・17・18・21	
対象	長野県内の一般国道・主要地方道・一般県道の電線類地中化計画区間
定義・考え方	全電線類地中化計画延長に占める整備済みの電線類地中化延長の割合を表しています。
実績値の算定	H17実績値は、H17年度までの電線共同溝整備延長をH19年度までの電線類地中化計画延長で割って算出しています。
目標値の設定	H18目標値は、H18年度までの事業計画延長をH19年度までの電線類地中化計画延長で割って算出しています。

渋滞損失時間 [人時間 / 年] …………… P 6・7・11・16・17・18・22	
対象	長野県内の高速道路・一般国道・主要地方道・一般県道
定義・考え方	渋滞がある場合とない場合の通過時間の差を表しています。例えば、渋滞損失時間が100万人時間/年削減された場合、100万人の人々に対して、1年間で1人につき1時間の渋滞による損失時間が短縮されることを表します。
実績値の算定	H17実績値は、基準旅行速度と実際の旅行速度の差から渋滞がある場合と無い場合の通過時間差を求め、H17交通量を乗じて算出しています。
目標値の設定	H18目標値は、H17実績値からH19予測値にかけて平均的に削減すると仮定して算出しています。 H19予測値は、H15交通量及び旅行速度に交通量及び旅行速度の伸び率(H15推計値 H19推計値)を乗じて算出しています。 H15・19推計値は、将来交通量推計結果を基に算定しています。
関連用語	【渋滞損失額】 渋滞がある場合とない場合の通過時間の差から算定した渋滞損失時間に、平均賃金などから設定した時間価値を乗じることで算出します。



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

参考 アウトカム指標の定義・解説

アウトカム指標の定義【代表指標】

災害・異常気象による通行止め時間 [時間/年] …………… P 6・7・12・16・17・18・23	
対象	長野県内の高速道路・一般国道・主要地方道・一般県道
定義・考え方	事前通行規制・災害による全通行止め時間を表しています。
実績値の算定	H17実績値は、災害による通行止め時間と異常気象時の事前通行止め時間を合計して算出しています。
目標値の設定	H18目標値は、H15実績値から、H18とH15の橋梁耐震補強箇所・防災危険箇所対策箇所の解消率の差分を削減して推定しています。
関連用語	【事前通行規制】大雨や台風による土砂崩れや落石などの恐れがある箇所については、過去の記録などを元にそれぞれ規制の基準などを定め、災害が発生する前に「通行止め」などの規制を実施し、道路を利用する皆様の安全を確保します。

夜間騒音要請限度達成率 [%] …………… P 6・7・13・17・18・24	
対象	長野県内の一般国道(直轄)
定義・考え方	環境基準類型指定地域または騒音規制区域いずれかの指定のある区域を通過する路線のうち、夜間騒音要請限度を達成している延長の割合を表しています。
実績値の算定	H17実績値は、H17道路環境センサスの評価延長に占める夜間騒音要請限度を下回る延長の割合として算出しています。
目標値の設定	H18目標値は、H17実績値からH19予測値にかけて平均的に増加すると仮定して算出しています。 H19予測値は、H17実績値に予測騒音レベルの伸び率(H17推計値 H19推計値)を乗じて算出しています。 H17・19推計値は、将来交通量推計結果を基に算定しています。
関連用語	【環境基準類型指定地域】環境基本法第16条第2項の規定に基づく、騒音に係る環境基準に掲げる地域の類型が指定されている地域を示しています。 【騒音規制区域】騒音規制法第3条第1項の規定に基づく指定地域を示しています。 【夜間騒音要請限度】「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により定められる「幹線交通を担う道路に近接する区域」についての夜間の基準値(70デシベル以下)を示しています。



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

参考 アウトカム指標の定義・解説

アウトカム指標の定義【補足指標】

バリアフリー化率 [%] …………… P 8・17・19	
対象	長野県内の一般国道・主要地方道・一般県道における歩道
定義・考え方	交通バリアフリー法に基づく重点整備地区(交通バリアフリー法に定められている特定旅客施設を中心とした徒歩圏(概ね500m～1kmの範囲)において、高齢者・障害者などが日常利用している官公庁施設・福祉施設などが立地し、バリアフリー化をはかることが必要と考えられる地区を中心に整備区間を設定しています。 バリアフリー化率は、“バリアフリー化計画延長”に占める“バリアフリー化された道路延長”を表しています。
実績値の算定	H17実績値(54.0%)は、H17までに実施したバリアフリー化整備延長をH14バリアフリー化計画延長で割って算出しています。
目標値の設定	H18目標値(54.7%)は、H18までに実施するバリアフリー化整備計画延長をH14バリアフリー化計画延長で割って算出しています。
関連用語	【バリアフリー歩道整備】「道路の移動円滑化整備に関する基準」に定められた構造基準を満たし、高齢者・身体障害者などにとって円滑で安全に移動できる歩行空間が整備された状態をいいます。

事故危険箇所解消率 [%] …………… P 8・17・19	
対象	長野県内の一般国道・主要地方道・一般県道
定義・考え方	平成15年に公表された事故危険箇所(平成8年～11年の交通事故データに基づき、平均的な事故発生状況と比較して概ね5倍の危険性を有する交差点や単路)を示しています。
実績値の算定	H17実績値(35.0%)は、長野県内で指定された40箇所の事故危険箇所に対する、H17までに実施した整備箇所数の比率として算出しています。
目標値の設定	H18目標値(40.0%)は、長野県内で指定された40箇所の事故危険箇所に対する、H18までに実施する整備計画箇所数の比率として算出しています。



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

参考 アウトカム指標の定義・解説

アウトカム指標の定義【補足指標】

克雪道路整備 [%] …………… P 8・17・19	
対象	長野県内の一般国道・主要地方道・一般県道
定義・考え方	長野県内の車道・歩道において、ロードヒーティング(無散水融雪:放熱管や電熱線などにより舗装体を温め、路面上の雪をとかしたり凍結防止を行う装置)や堆雪帯(道路の車線に隣接して設け、除雪作業により路側にはねのけられた雪をためる場所)の整備を示しています。
実績値の算定	H17実績値(車道ロードヒーティング:86.7%、歩道ロードヒーティング:60.9%、堆雪帯:34.3%)は、H18年度達成目標(第4次長野県総合雪対策計画)に対する、H17までに実施した整備量の比率として算出しています。
目標値の設定	H18目標値(車道ロードヒーティング:89.0%、歩道ロードヒーティング:65.3%、堆雪帯:46.3%)は、H18年度達成目標(第4次長野県総合雪対策計画)に対する、H18までに実施する整備計画の比率として算出しています。

高速道路IC平均所要時間 [分] …………… P 9・17・20	
対象	長野県内の一般国道・主要地方道・一般県道
定義・考え方	各市町村から最も所要時間が短い高速道路ICへの平均所要時間を表しています。
実績値の算定	H17実績値(25.5分)は、H16実績値をベースに、H17年度に実施した事業を加味して、各市町村役場から最短時間で行ける高速道路ICまでの所要時間を平均して算出しています。
目標値の設定	H18目標値(25.4分)は、H17実績値をベースに、H18年度に実施する事業を加味して、各市町村役場から最短時間で行ける高速道路ICまでの所要時間を平均して算出しています。

ETC利用率 [%] …………… P 9・17・20	
定義・考え方	高速道路ICを通過する車両に占める、ETCゲート利用車両の割合として算出されます。ETCの普及により高速道路IC付近における渋滞の解消やノンストップ走行が実現することで、高速道路の利便性が向上します。
実績値の算定	H17実績値(36.5%)は、高速利用車両に占めるETCゲート利用車両の割合として算出しています。
目標値の設定	H18は目標値を設定せず、ETC利用率の増加を目指します。



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

参考 アウトカム指標の定義・解説

アウトカム指標の定義【補足指標】

ボランティアサポートプログラム・アダプトシステム参加団体数 …………… P 10・17・21	
対象	長野県内の一般国道・主要地方道・一般県道・市町村道
定義・考え方	<p>【ボランティアサポートプログラム】 国土交通省で推進している事業で、実施団体は、実施区域・内容を決めた後、道路管理者である国土交通省・事務所へ活動の希望を出します。道路管理者・協力者との3者間で協定を結び、文書で決めた内容に基づき清掃・植樹管理などを行うこととなります。</p> <p>【アダプトシステム】 長野県で推進している事業で、自治体と住民がお互いの役割分担について協議、そして合意を交わし、この合意に基づいて継続的に美化活動を進める制度のことで、アダプト・プログラムともいわれます。 長野県では、管理道路において、ボランティアで美化活動などを行う里親を支援し、道路愛護意識の高揚、道路環境の向上及び地域住民の交流促進をはかることを目的としています。</p>
実績値の算定	H17実績値(124団体、165.5km)は、H17までの参加団体数及び参加団体が活動する道路延長により算出しています。
目標値の算定	H18年度は、具体的な目標値を定めず、参加団体の増加を目標とします。

信州型木製ガードレール …………… P 10・17・21	
対象	長野県内の一般国道・主要地方道・一般県道・市町村道
定義・考え方	<p>信州型木製ガードレールは、構成する主たる部材にカラマツなどの県産間伐材を使用することを主な要件として掲げ、「防護柵設置基準」に定める性能を満足する防護柵です。信州型木製ガードレール整備事業は、“需要の創出”、“森林整備への貢献”、“美しい景観の創出”、“地球温暖化防止”、“県内産業育成および雇用創出”などに寄与する事業です。 長野県では、平成16年度以降、県が管理又は設置する道路に積極的に利活用し、全国に向けて情報発信するとともに、国や市町村などへも積極的な利活用を働きかけていきます。</p>
実績値の算定	H17実績値(32箇所)は、H17年度までの信州型木製ガードレール整備実績を計上しています。
目標値の設定	H18目標値(45箇所)は、H18年度までの整備計画箇所数を計上しています。



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

参考 アウトカム指標の定義・解説

アウトカム指標の定義【補足指標】

生活圏中心都市アクセス時間 [分] …………… P 11・17・22

対象	長野県内の一般国道・主要地方道・一般県道
定義・考え方	長野市、松本市、上田市、諏訪市、飯田市の5市を生活圏中心都市とし、各市町村から最も所要時間が短い生活圏中心市への平均所要時間を表しています。
実績値の算定	H17実績値(51.0分)は、H16実績値をベースに、H17年度に実施した事業を加味して、各市町村役場から最も近い生活圏中心都市への所要時間を算出し、平均値を算定しています。
目標値の設定	H18目標値(50.7分)は、H17実績値をベースに、H18年度に供用する事業を加味して、各市町村役場から最も近い生活圏中心都市への所要時間を算出し、平均値を算定しています。

防災危険箇所解消率 [%] …………… P 12・17・23

対象	長野県内の一般国道・主要地方道・一般県道
定義・考え方	<p>【耐震補強橋梁数】 耐震補強が必要とされる橋梁において、橋脚補強・落橋防止装置の設置・支承取替・けたの連結などを実施し、各構造部材の強度を向上させると同時に、橋全体の変形性能(ねばり)を向上させ、構造物の耐震性の向上をはかるものです。</p> <p>【防災危険箇所対策箇所数】 平成8・9年度に、全国で落石・崩壊・土石流・雪崩などの防災点検を実施しています。防災対策は、落石・崩壊・土石流・雪崩などの災害に対する防災点検を行い、対策が必要とされる箇所事業を実施するものとしています。</p>
実績値の算定	H17実績値(耐震補強橋梁数:88.2%、防災危険箇所対策箇所数:88.3%)は、H8年度に実施した防災点検における要対策箇所数及び要耐震補強橋梁数に対するH17までに実施した耐震補強済み橋梁数、及び防災対策事業箇所数の比率として算出しています。
目標値の設定	H18目標値(耐震補強橋梁数:104.9%、防災危険箇所対策箇所数:98.2%)は、H8年度に実施した防災点検における要対策箇所数及び要耐震補強橋梁数に対するH18までに実施する整備計画の比率として算出しています。



道路行政MS

長野県の概況

H17業績計画概要

H17達成度報告

H17事業の評価・分析

ベストプラクティス

H18業績計画概要

H18業績計画詳細

参考資料

参考 アウトカム指標の定義・解説

アウトカム指標の定義【補足指標】

ホームページアクセス数 [件] …………… P 12・17・23	
対象	長野国道ホームページ、飯田国道ホームページ、長野県(本庁及び長野県内の建設事務所17箇所)ホームページ
定義・考え方	ホームページ閲覧により、長野県政に対する理解や信頼の強化につながる指標として取り扱います。
実績値の算定	H17実績値(1,480,211件)は、各機関のホームページのトップページのアクセス数を集計して算出しています。
目標値の設定	H18は、具体的な目標値を設定せず、ホームページアクセス数の増加を目標とします。

低騒音舗装整備率 [%] …………… P 13・17・24	
対象	長野県内の一般国道・主要地方道・一般県道
定義・考え方	道路表面を空隙のあるアスファルトで舗装することによって、表面の合材の空隙が自動車の走行音を抑制して、自動車騒音を低減させるものです。
実績値の算定	H17実績値(67.9%)は、H17までに実施した低騒音舗装整備延長に対するH14年次に設定した低騒音舗装整備計画延長の比率として算出しています。
目標値の設定	H18目標値(71.0%)は、H18までに実施する低騒音舗装整備計画延長に対するH14年次に設定した低騒音舗装整備計画延長の比率として算出しています。