



ぐんまの道づくり



平成16年度 達成度報告書



群馬県道路協議会

目 次

1. アウトカム・レポートの策定について・・・1
2. 政策方針と成果指標の設定・・・・・・・・・・2
3. 成果指標による業績の評価・・・・・・・・・・3
4. 交通事故の削減・・・・・・・・・・4
5. 医療・福祉の向上・・・・・・・・・・6
6. 渋滞の解消・・・・・・・・・・7
7. 自転車走行空間の確保・・・・・・・・・・10
8. 産業・観光の振興・・・・・・・・・・11
9. 情報の公開・・・・・・・・・・14
10. 今後の課題・・・・・・・・・・15

1. アウトカム・レポートの策定について

地域における道路行政マネジメントの確立に向けて

新たな道路行政への転換

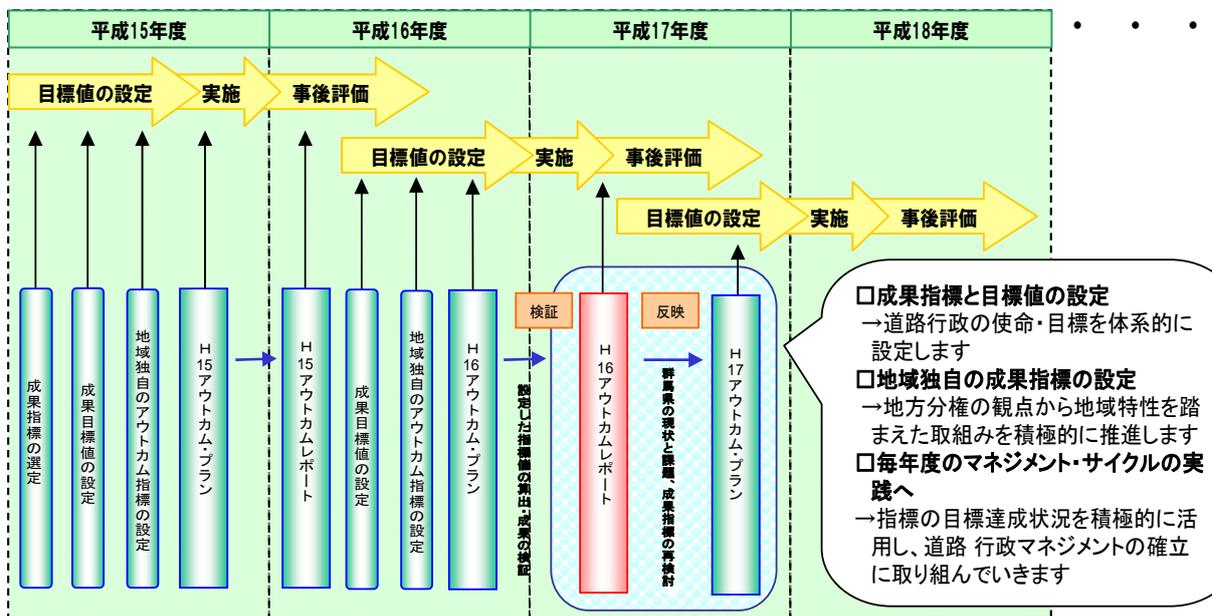
- 道路行政では、他の行政分野、公共事業分野に先駆けて、成果主義の行政マネジメントを推進しています。
- 群馬県においても、平成15年度より、目指すべき成果を事前に宣言した「平成15年度ぐんまの道づくり アウトカム・プラン」を発表し、成果主義の道路マネジメントを開始しています。

成果主義の道路行政マネジメントの二巡目を実施

- 昨年度(平成16年度)は、事前に数値目標を明確に打ち出し、事後に達成度を検証し、評価結果を次年度の行政運営に反映するという「マネジメント・サイクル」が一巡した年度です。
- 今年度(平成17年度)は、「マネジメント・サイクル」が二巡目を迎え、より透明性、客観性の高い効果的、効率的な施策、事業の展開を図ると共に、より一層県民の皆様の生活実感にあう道路行政の実現に向けた取り組みを進めています。

「平成16年度アウトカム・レポート」の策定

- 群馬県では、県民の皆様の生活実感にあう道路行政への転換を目指し、地域の特性や課題、ニーズを踏まえて選定した成果指標に基づく「平成16年度アウトカム・レポート」を策定しました。ポイントは以下の3点です。
 - ① 目標の達成度を、達成状況などのデータと共に公表
 - ② 実施した施策・事業の効果を検証
 - ③ 課題を今年度につなげる仕組み(マネジメント・サイクル)の導入



2. 政策方針と成果指標の設定

◆ 4つの方針と指標の選定◆

「平成16年アウトカム・プラン」では、群馬県の道路行政が目指すべき成果を表す指標として、施策の特性に応じた10指標を設定し、4つの施策方針（政策課題）に応じて分類した上で、以下の3点を県民の皆様に提示しました。

1. 社会的背景（群馬県の課題など）や施策の必要性
2. 平成16年度に実施される事業
3. 事業により改善が期待される指標の現況値・目標値

方針	群馬県の課題	平成16年度成果指標
県民の暮らしを守り、安心して暮らしを実現する道路整備	交通事故の削減	あんしん歩行エリアの整備
		事故危険箇所の解消
		死傷事故率の減少
環境を保全し、豊かな生活を支援する道路整備	医療・福祉の向上	総合病院30分到達 カバー圏域の拡大
	渋滞の解消	渋滞損失時間の削減 渋滞箇所の解消
	自転車走行空間の確保	サイクリングロード整備率
地域の自立と個性を守る道路整備	産業・観光の振興	幹線交通30分乗り入れ圏域の拡大
		規格の高い道路の利用の向上
情報の公開		ホームページアクセス数

事業の実施による成果指標値の改善状況の把握・検証と課題の整理
:「平成16年度アウトカム・レポート」

平成17年度の群馬県の道路行政への取り組み:「平成17年度アウトカム・プラン」

3. 成果指標による業績の評価

「平成16年度アウトカム・プラン」において平成16年度の目標値を設定した5つの指標のうち、群馬県の道路行政の成果として、3つの指標が目標達成を達成しました。

方針	課題	成果指標(単位)	対象路線・範囲	H15現況値	H16目標値	H16実績値	目標達成状況
県民の暮らしを守り、安心した暮らしを実現する道路整備	交通事故の削減	あんしん歩行エリアの整備[箇所]	直轄国道 一般国道 県道 市町村道	16箇所	あんしん歩行エリアに指定された16箇所の整備により、平成19年までにエリア内の死傷事故件数の2割削減をめざす		事業継続中
		歩行者及び自転車の安全な通行を確保する「あんしん歩行エリア」の整備とそれに伴う死傷事故の削減を成果とします。					
		事故危険箇所の解消[箇所]	直轄国道 一般国道 県道	174箇所	事故危険箇所に指定された174箇所の解消により、平成19年までに事故危険箇所内の死傷事故件数の3割削減をめざす		事業継続中
	死傷事故が多発する「事故危険箇所」の解消とそれに伴う死傷事故の削減を成果とします。						
	死傷事故率の減少[件/億台キロ]	高速道路 直轄国道 一般国道 県道	141.8件/億台キロ	死傷事故率の削減をめざす	143.4件/億台キロ	未達成	
医療向上・福祉の	総合病院30分到達カバー圏域の拡大[%]	高速道路 直轄国道 一般国道 県道	83.4%	83.6%に向上させ、約1,000人を新たに到達可能とする	83.4%	H15より変化なし	
生活を支援する道路整備	渋滞の解消	渋滞損失時間の削減[万時間/年]	高速道路 直轄国道 一般国道 県道	未整備の渋滞箇所19箇所において1,394.5万時間/年	平成15年度よりも49.5万時間/年削減	平成15年度よりも49.5万時間/年削減	目標達成
		渋滞箇所の解消[箇所]	高速道路 直轄国道 一般国道 県道	19箇所	平成15年度よりも3箇所削減	平成15年度よりも3箇所削減	目標達成
	自転車の確保	サイクリングロード整備率[%]	サイクリングロードネットワーク計画の対象路線	50.3%	平成18年までに概ね完成(平成16年度実績値:54.7%)		事業継続中
地域を守る道路整備	産業・観光の振興	幹線交通30分乗り入れ圏域の拡大[%]	高速道路 直轄国道 一般国道 県道	81.2%	上信自動車道や北関東自動車道およびインターチェンジのアクセス道の整備により将来的には100%をめざす(平成16年度実績値:81.2%)		事業継続中
		規格の高い道路の利用の向上[%]	高速道路 直轄国道 一般国道 市町村道	10.0%	北関東自動車道の整備促進により大幅な向上をめざす(平成16年度実績値:9.9%)		事業継続中
情報の公開	情報の公開	ホームページアクセス数[件/年]	全国	148,077件/年	前年度の2割増約185,000件/年	507,423件/年 359,346件/年の増加	目標達成

○あんしん歩行エリアの整備状況

地区名	主な対策
JR前橋駅(北口・南口)地区	歩道、コミュニティ道路の整備
前橋市広瀬地区	歩道、コミュニティ道路の整備
前橋市六供町地区	歩道、コミュニティ道路の整備
JR高崎駅(東口・西口)地区	歩道、駐輪施設の整備
高崎市東町地区	通学路、バリアフリー整備
渋川市渋川地区	通学路、バリアフリー整備
富岡市富岡地区	歩道整備、電線類地中化
安中市原市地区	幹線道路の対策
沼田市沼田地区	歩道、コミュニティ道路の整備
伊勢崎市宮子地区	歩道の段差・勾配の解消
伊勢崎市除ヶ・富塚地区	歩道の段差・勾配の解消
太田市飯田・小舞木地区	歩道、コミュニティ道路の整備
太田市矢島地区	歩道、コミュニティ道路の整備
桐生市相生地区	歩道、コミュニティ道路の整備
桐生市広沢町地区	歩道、コミュニティ道路の整備
館林市本町・緑町地区	歩道整備、電線類地中化

平成15年度整備着手
平成16年度整備着手

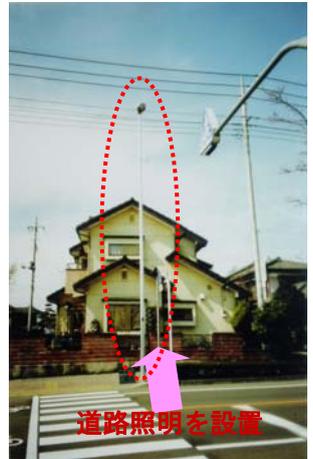
■あんしん歩行エリアの整備事例

【高崎市東町地区】



中央分離帯を設置

【富岡市富岡地区】



道路照明を設置

○事故危険箇所の整備

- ・死傷事故率が高く、死傷事故が多発している174箇所を「事故危険箇所」として指定し、交差点の改良、右折車線や道路照明の設置、道路標識や歩道の整備など、面的かつ総合的な死傷事故対策を講じています。
- ・事故危険箇所174箇所のうち、平成16年度までに128箇所ですべてに着手し、54箇所の対策が完了し、67箇所の対策が一部完了となりました。

○事故危険箇所の整備状況

	箇所数			全体			単路			交差点		
	全体	単路	交差点	着手箇所	一部完了	完了	着手箇所	一部完了	完了	着手箇所	一部完了	完了
国の管理区間	27	11	16	25	14	5	11	6	1	14	8	4
都道府県・政令市の管理区間	147	60	87	103	54	49	44	28	16	59	26	33
合計	174	71	103	128	68	54	55	34	17	73	34	37

○交通事故死傷率

- ・あんしん歩行エリアや事故危険箇所など、事故の多発する地点で交通安全対策を集中的に進め、死傷事故率減少を目指しましたが、交通事故死傷事故率は微増となりました。

■事故危険箇所の整備事例

【国道18号安中市板鼻】

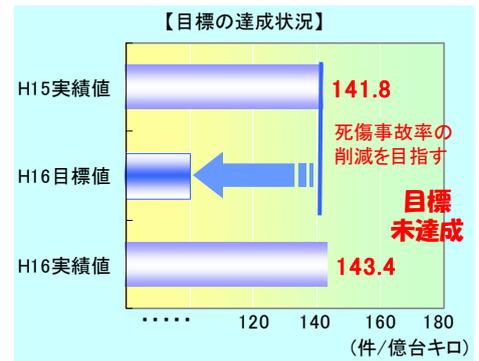


中央分離帯を設置

【国道122号桐生市広沢町】



車線分離標を設置



今後の課題

- ・あんしん歩行エリア、事故危険箇所共に中長期的な目標達成をめざし、事業継続中ですが、一昨年度に死傷事故率が大幅に上昇し、その後も高い水準で推移していることや、あんしん歩行エリア、事故危険箇所における事業の着手率は全国と比較しても低い水準であることなどから、早急な対策が必要とされます。
- ・平成17年度は、目標年の中間年次にあたるため、事業実施の効果を点検することにより、対策事業や実施状況の見直し等が必要です。
- ・前年度に死傷事故率が大幅に上昇したことから、単年度で成果の検証が可能な指標として新たに導入された指標ですが、平成16年度においても死傷事故率は低下することなく、微増となっています。したがって、引き続き、死傷事故削減に向けた取り組みの実施状況およびその成果の検証を行う必要があります。

5. 医療・福祉の向上

総合病院30分到達カバー圏域の拡大[%]

総合病院に30分以内で到達できるエリア（可住地面積に対する割合）の拡大を成果とします。

平成15年度現況値：83.4%

平成16年度目標値：83.6%（平成15年度よりも0.2%拡大）

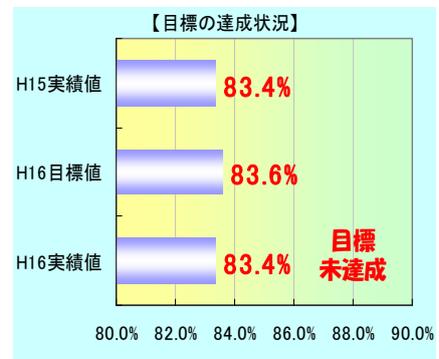
平成16年度実績値：83.4% → **H15から変化なし**

課題

- ・ 県内に16箇所ある総合病院に30分以内で到達できる面積の割合は83.4%と、山間部を中心に約2割の地域で水準の高い医療サービスを受けることが困難となっており、日常生活における総合病院への通院に支障をきたすおそれがあります。

達成度報告

- ・ 山間部における道路の整備を進め、総合病院に30分以内で到達可能なエリアの拡大に取り組みました。
- ・ 平成16年度目標値は、平成19年度までに事業が完了する路線の整備に伴う圏域の拡大に基づき設定しましたが、今年度実施した事業ではカバー圏域は拡大しませんでした。



○総合病院30分到達カバー圏域を拡大する主な事業

路線名	事業の内容	「総合病院30分到達カバー圏」が拡大する市町村
(一) 笛ヶ島飯工井線	新規路線の整備 (前橋市)	前橋市・新里村
(主) 中之条湯河原線	須川バイパス整備 (新治村)	新治村
(一) 林長野原線	バイパス整備 (長野原町)	長野原町・吾妻町
(一) 林吾妻線	バイパス整備 (長野原町・吾妻町)	長野原町・吾妻町

■整備事例【(主) 中之条湯河原線】 (須川バイパス工区 L=2.05km：利根郡新治村)



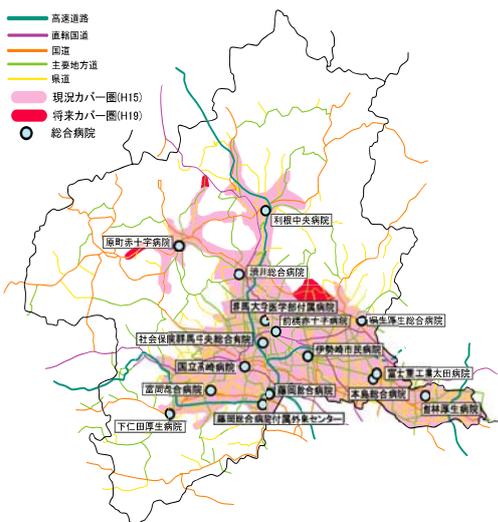
【整備前の現道】



【整備中のバイパス】



○総合病院30分到達カバー圏域（現況）

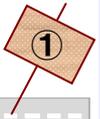


今後の課題

- ・ 平成16年度に引き続き、山間部等において道路の整備を進めることにより、県内全ての地域で日常生活において水準の高い医療サービスを受けることが可能となるような道路整備を進めていくことが重要です。平成19年度までに総合病院30分到達総合カバー圏を87.4%に拡大することを目指します。

県民の暮らしを守り、安心した暮らしを実現する道路整備

6. 渋滞の解消



渋滞損失時間の削減[万時間/年]

渋滞対策プログラムで位置付けられた渋滞箇所（未整備箇所）において、渋滞によって失われてしまう時間の削減を成果とします。

平成15年度現況値：未整備の渋滞箇所19箇所において1,394.5万時間/年

平成16年度目標値：平成15年度よりも49.5万時間/年削減

平成16年度実績値：平成15年度よりも49.5万時間/年削減 → **目標達成**

渋滞箇所の解消[箇所]

渋滞対策プログラムで位置付けられた渋滞箇所（未整備箇所）の解消・緩和を成果とします。

平成15年度現況値：19箇所

平成16年度目標値：平成15年度よりも3箇所削減

平成16年度実績値：平成15年度よりも3箇所削減 → **目標達成**

課題

- 前橋市、高崎市、伊勢崎市、太田市、桐生市など人口が10万人を超える中心的な都市や幹線道路としての役割を果たす直轄国道での渋滞が深刻な状況となっており、早急な対策を図る必要があります。特に、直轄国道は、県内の道路総延長に占める割合が約5%である一方で、県全体の渋滞損失時間の2割以上が発生しています。

達成度報告

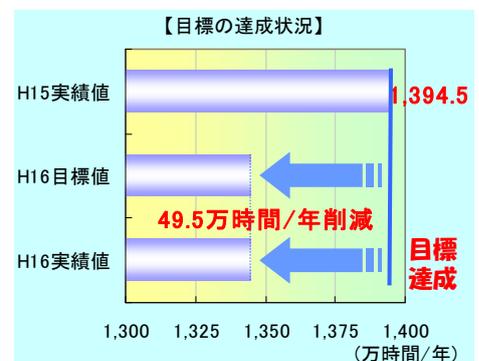
- 渋滞箇所の解消、渋滞損失時間の削減のため、平成16年度は、未整備箇所19箇所において重点的に事業を進めました。その結果、3箇所の事業が完了し、渋滞の解消・緩和を図り、未整備箇所を16箇所としました。あわせて、渋滞損失時間についても、平成15年度よりも49.5万時間/年削減しました。

○平成16年度に実施した主な対策事業

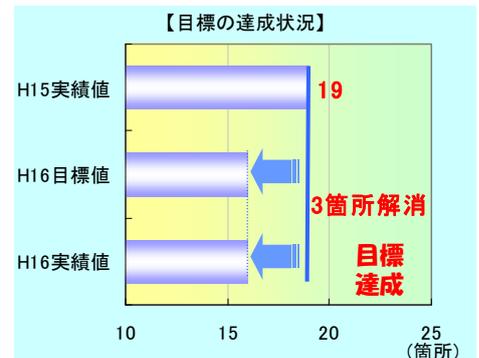
主要渋滞ポイント	道路名	対策事業
高松町交差点	(国)17号	聖石橋架替(高崎駅観音山線)、(国)17号高松立体、(国)354号伊勢崎街道踏切除去、(主)高崎洪川線4車化踏切除去
若松交差点	(国)17号	聖石橋架替(高崎駅観音山線)、(国)17号高松立体
鹿交差点	(国)50号	(国)50号(前橋笠懸道路)、北関東自動車道(伊勢崎以東)
浜川交差点	(主)前橋安中富岡線	(一)箕郷板鼻線箕郷バイパス整備
川内交差点	(国)254号	(国)254号バイパス整備
高林交差点	(国)354号	(国)354号バイパス整備(大泉邑築)、(国)354号(太田バイパス)、(都)小舞木寄木戸線、(一)太田大泉線バイパス整備(東毛幹線(大泉工区))、(一)太田熊谷線バイパス整備(東毛幹線(太田工区))
広沢町一丁目交差点	(国)122号	錦桜橋架替
金井南交差点	(主)渋川吾妻線	(都)中村上郷線
北千木交差点	(主)伊勢崎深谷線	(国)17号上武道路(埼玉群馬県境~(主)前橋大間々桐生線)、(主)伊勢崎深谷線拡幅、東武伊勢崎線踏切立体
駒形町交差点	(主)前橋館林線	(主)前橋館林線拡幅(下大島駒形線)
三俣交差点	(主)前橋大間々桐生線	(国)17号上武道路(埼玉群馬県境~(主)前橋大間々桐生線)、(国)17号上武道路((主)前橋大間々桐生線~(国)17
小相木交差点	(主)前橋長湍線	(都)新前橋駅曲線4車化
末広町交差点	(主)高崎駒形線	(主)高崎洪川線4車化踏切除去
連雀町交差点	(主)高崎停車場線	(主)高崎洪川線4車化踏切除去
東本町十字路口交差点	(国)407号	(一)太田大泉線バイパス整備(東毛幹線(大泉工区))、太田駅周辺東武鉄道連続立体
木崎交差点	(一)新田尾島線	木崎交差点改良
横町交差点	(国)354号	(一)太田大泉線バイパス整備(東毛幹線(大泉工区))
北群馬橋交差点	(国)353号	(国)353号軽沢バイパス整備
糸井橋		関越自動車道 糸井橋部付加車線設置(上り線)

平成16年度に完了した事業

○渋滞損失時間の削減の達成状況



○渋滞箇所の解消の達成状況



今後の課題

- 平成17年度以降も、引き続き渋滞対策を推進し、渋滞損失時間の削減、渋滞箇所の解消・緩和に取り組んでいきます。

渋滞箇所における対策事業

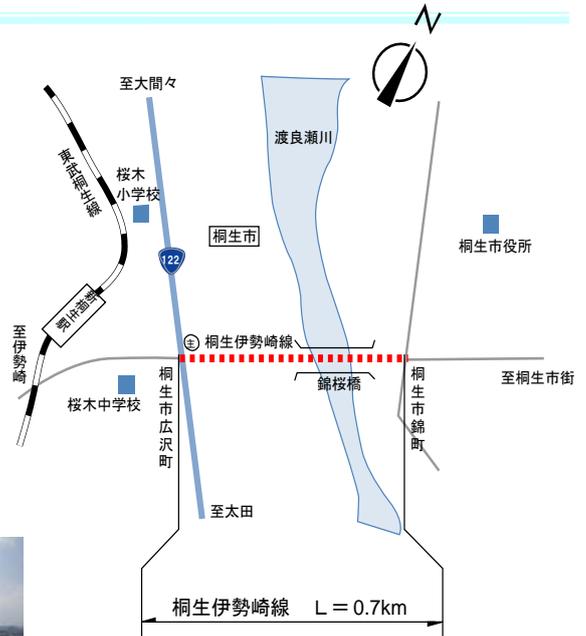
■『広沢町一丁目交差点（桐生市広沢町）』への対策事業

(主) 桐生伊勢崎線錦桜橋架替

開通区間: 桐生市錦町～広沢町
 橋梁延長: 0.7km
 構造規格: 第4種第1級(2車線)

- ・ 桐生市街地と国道50号のアクセスを担う(主) 桐生伊勢崎線において、錦桜橋の架替事業を行い、広沢町一丁目交差点へと至る渡河区間の渋滞を解消しました。
- ・ 渋滞損失時間は、19.6万時間/年、21.8%削減しました。

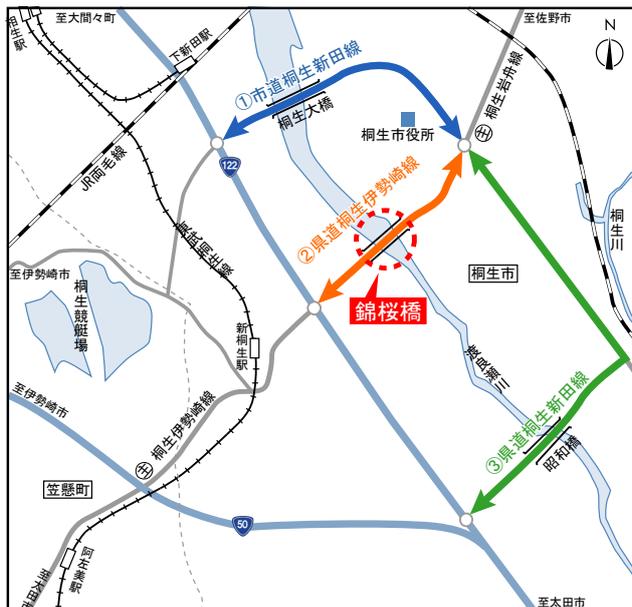
【(主) 桐生伊勢崎線の錦桜橋】



○広沢町一丁目交差点の渋滞損失時間

現況値 (万時間/年)	削減分 (万時間/年)	(%)
89.7	19.6	-21.8%

- ・ この事業により、錦桜橋の通過時間が大幅に短縮したほか、並行する桐生大橋や昭和橋の所要時間も短縮しました。
- ・ また、錦桜橋の歩道幅員が拡大し、ベンチを設けるなどにより、安全で快適な歩行空間が確保され、歩行者交通量も大幅に増加しました。



○所要時間の変化

①桐生大橋: 市道桐生大橋線 (錦町十字路～相生1丁目) **10%短縮!**

10分10秒 ← 11分20秒

事業後 事業前

②錦桜橋: (主) 桐生伊勢崎線 (錦町十字路～広沢町1丁目) **48%短縮!**

3分47秒 ← 7分13秒

事業後 事業前

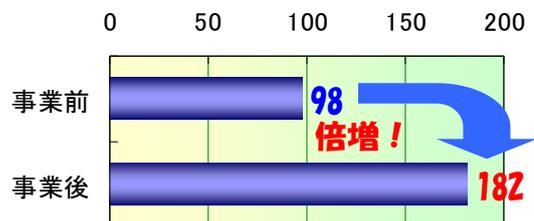
③昭和橋: (一) 桐生新田線 (錦町十字路～広沢町1丁目) **57%短縮!**

7分20秒 ← 16分57秒

事業後 事業前

○錦桜橋の歩行者交通量の変化

(人/12時間)



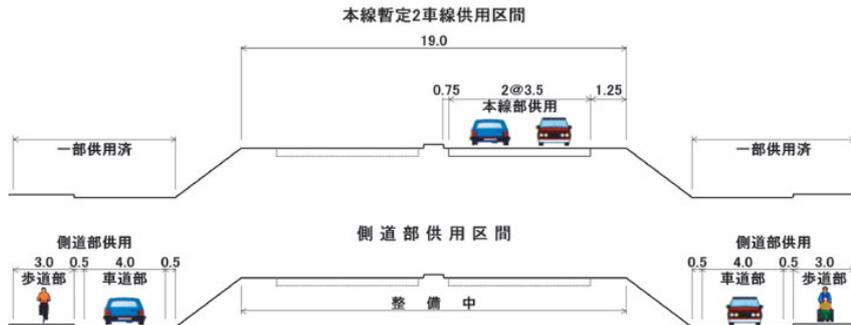
環境を保全し、豊かな生活を支援する道路整備

その他の対策事業

■国道17号上武道路の対策事業

開通区間: 前橋市今井町～江木町
 開通延長: 3.6km(本線2.0km、側道1.6km)
 構造規格: 第1種第3級(本線暫定2車線)

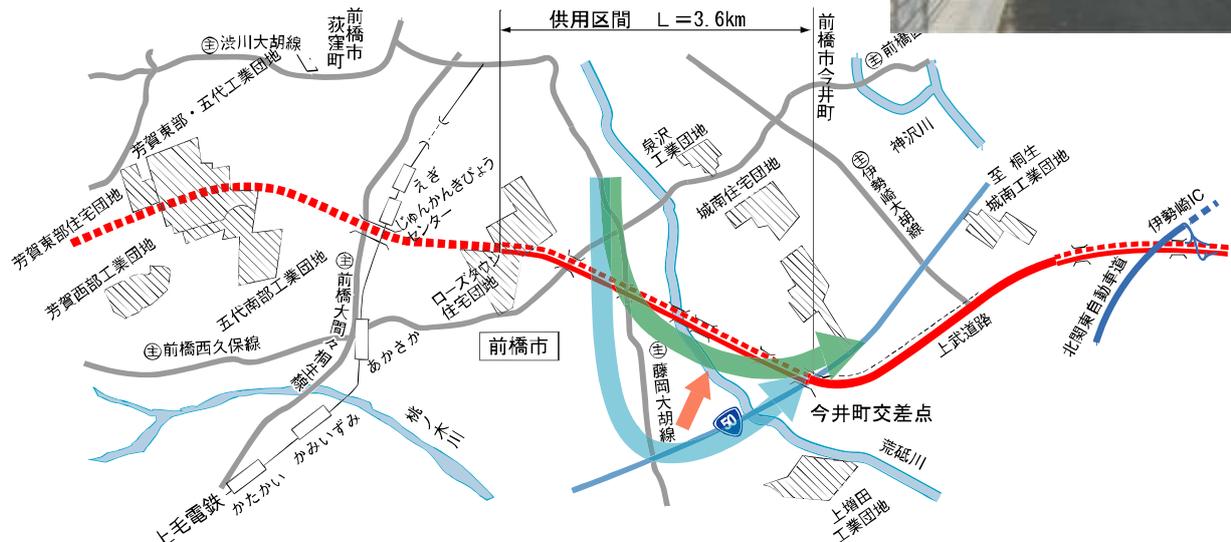
・平成17年3月に国道17号上武道路の前橋市今井町～江木町間(L=約3.6km)が暫定供用しました。



【国道17号上武道路】

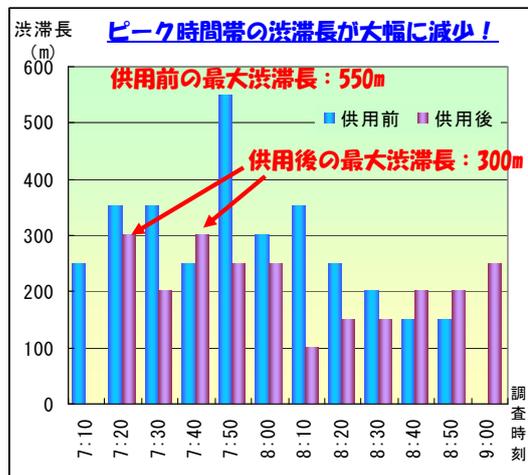


【供用区間の測道部】



○国道17号今井町交差点の渋滞状況(国道50号前橋市→桐生市方向の渋滞長)

・主要地方道前橋西久保線・藤岡大胡線から国道50号を経て上武道路を利用していた交通が転換することにより、国道50号の交通量が減少し、今井町交差点の渋滞が緩和しました。



【渋滞する今井町交差点】
(上武道路供用前)



※供用前：平成16年12月2日、供用後：平成17年9月8日

環境を保全し、豊かな生活を支援する道路整備

7. 自転車走行空間の確保

環境を保全し、豊かな生活を支援する道路整備

サイクリングロード整備率[%]

サイクリングロードの整備計画のうち、実際に整備された割合の向上を成果とします。

平成15年度現況値：1,496.2kmのうち752.8km整備/サイクリングロード整備率50.3%

平成16年度目標値：平成18年の「サイクリングネットワーク計画」完成に向けて事業を継続

平成16年度実績値：65.9kmを整備し、1,496.2kmのうち818.7km整備
サイクリングロード整備率54.7% → **事業継続中**

課題

- ・戦後間もない頃、群馬県は自転車王国でしたが、高度経済成長の中で自動車王国へと変貌してきました。しかし、近年「自転車王国ぐんま」の実現に向けて、自転車が利用しやすい道路環境の整備などを推進しています。
- ・段差や急勾配、自転車と歩行者が分離されていない歩道、自転車駐車場の未整備など、自転車の利用しにくい環境が多く残されており、安全で快適な自転車走行環境を実現することが課題となっています。

達成度報告

- ・「自転車王国ぐんま」の実現を目指して「サイクリングロードネットワーク計画」を策定し、段差や急勾配の解消などバリアフリー化、路面のカラー化などによる自転車と歩行者の分離、自転車駐車場や自転車歩行者専用道路の整備などを進めました。
- ・「サイクリングネットワーク計画」では、平成18年度までに未整備区間約740km（計画区間約1,500km）のサイクリングロードを整備に向けて事業を継続しています。
- ・平成16年度には、未整備約740kmのうち約65kmを整備し、自転車利用者の走行環境改善に向けた取り組みを行いました。



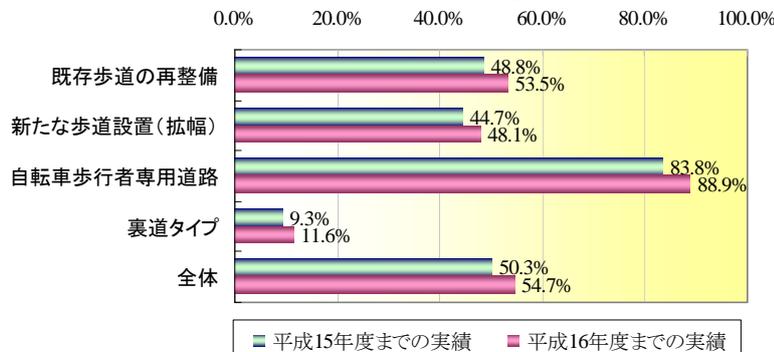
○「サイクリングロードネットワーク計画」の整備延長

	既存歩道の再整備		新たな歩道設置(拡幅)		自転車歩行者専用道路		裏道タイプ		合計	
	H15	H16	H15	H16	H15	H16	H15	H16	H15	H16
県	378.6	410.7	56.2	59.2	87.3	89.7	4.4	4.8	526.56	564.4
国土交通省	12.6	18.3	0	0	0	0	0	0	12.6	18.3
市町村	95	103.6	17.1	19.6	90.6	99.1	3.8	6.1	206.38	228.3
農道	0.7	0.7	4.3	4.7	0	0	2.3	2.3	7.29	7.7
合計	486.9	533.3	77.6	83.4	177.9	188.8	10.5	13.1	752.83	818.7

【既存歩道の再整備事例】



○「サイクリングロードネットワーク計画」の進捗率



【横断帯路面標示(カラー化)】



今後の課題

- ・今後も自転車歩行者専用道路の整備や路面のカラー化などによる自転車と歩行者の分離、段差や急勾配の解消などのバリアフリー化、自転車駐車場の整備などを進め、「サイクリングロードネットワーク計画」を平成18年までに概ね完成することを目標に事業に取り組んでいきます。

8. 産業・観光の振興



幹線交通30分乗り入れ圏域の拡大[%]

新幹線駅または高速道路などのインターチェンジまで30分で到達可能な市町村数の増加を成果とします。

平成15年度現況値：81.2%^{注)}

平成16年度目標値：幹線交通30分乗り入れ圏域の拡大をめざし事業を継続

将来的な目標値：幹線交通30分乗り入れ圏域：100.0%

平成16年度実績値：81.2%^{注)} → **事業継続中**

注) 当該指標は平成16年度業績計画書では78.7%と設定しているが、市町村合併による市町村数の増減の影響を受けることから、平成15年アウトカム・プラン策定時(平成15.4.1時点)の69市町村を基準として設定しています。

課題

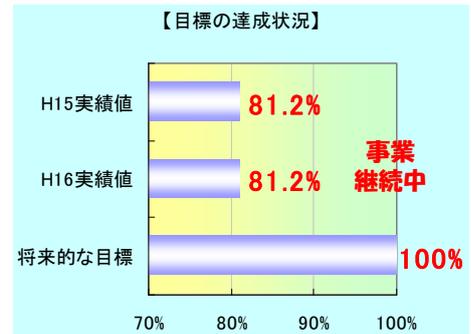
- ・「幹線交通乗り入れ30分構想」として全ての市町村から新幹線駅または高速道路などのインターチェンジに30分以内で到達可能となる道路整備を進めています。
- ・現時点で到達が不可能な市町村は、新幹線駅や既存の高速道路へのアクセス道が十分に整備されていないことや上信自動車道および北関東自動車道が未整備であることが課題としてあげられます。

達成度報告

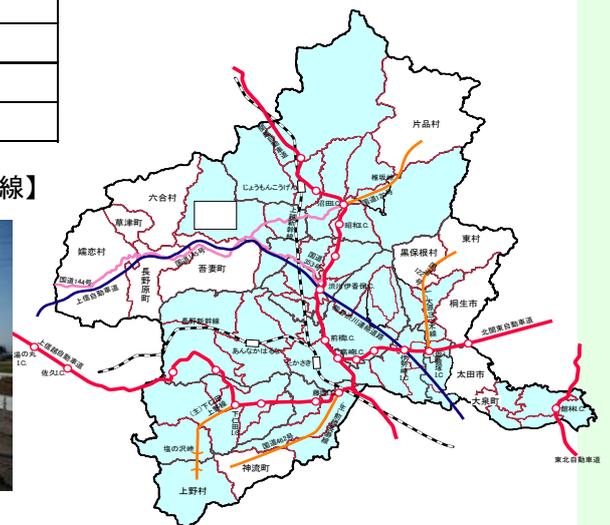
- ・上信自動車道や北関東自動車道および高速道路I Cのアクセス道路の整備により、将来的には100%の達成を目指します。
- ・平成16年度は、北関東自動車道、上信自動車道、国道120号椎坂バイパス、国道145号ハッ場バイパス、(主)前橋長瀬線、(一)大原境三ツ木線などの事業を進めました。

○平成16年度に実施した幹線交通乗り入れ30分構想に係わる主な道路事業

道路名	事業の内容	「幹線交通乗り入れ30分構想」が新たに達成可能となる市町村
北関東自動車道	伊勢崎IC以東への延伸	桐生市、太田市、大泉町 (→北関東自動車道(仮)太田IC)
上信自動車道	全線供用	吾妻町、長野原町、碓氷村、草津町、六合村 (→上信自動車道)
国道120号	椎坂バイパス整備 (利根村～白沢村)	片品村 (→関越自動車道、沼田IC)
(主)前橋長瀬線	バイパス整備(藤岡市)	神流町 (→上信越自動車道、藤岡IC)
(主)下仁田上野線 (ふるさと林道湯の沢線)	バイパス整備 (南牧村～上野村)	上野村 (→上信越自動車道、下仁田IC)
(一)大原境三ツ木線	バイパス整備 (敷塚本町)	東村、黒保根村 (→北関東自動車道(仮)敷塚IC)



○幹線交通乗り入れ30分構想が達成されている市町村の割合(現況)



地域の自立と個性を守る道路整備

【事業中の(主)前橋長瀬線】 【事業中の(一)大原境三ツ木線】



今後の課題

- ・上信自動車道や北関東自動車道などの幹線交通の対象となる路線の整備に加え、既存高速道路等へのアクセス道整備により、「幹線交通乗り入れ30分構想」の達成を目指します。
- ・北関東自動車道や上信自動車道、国道17号上武道路の整備促進に取り組み、前橋、東毛、桐生、吾妻地方における道路の適正な機能分配を目指していきます。

規格の高い道路の利用の向上[%]

目的地により早く、確実に到達できる規格の高い道路が利用される割合の向上を成果とします。

平成15年度現況値：10.0%

平成16年度目標値：規格の高い道路の利用率向上をめざし事業を継続

将来的な目標値：大幅な向上

平成16年度実績値：9.9% → **事業継続中**

課題

- 「幹線交通乗り入れ30分構想」として全ての市町村から新幹線駅または高速道路などのインターチェンジに30分以内で到達可能となる道路整備を進めています。
- 現時点で到達が不可能な市町村は、新幹線駅や既存の高速道路へのアクセス道が十分に整備されていないことや上信自動車道および北関東自動車道が未整備であることが課題としてあげられます。

達成度報告

- 上信自動車道や北関東自動車道および高速道路ICのアクセス道路の整備により、大幅な向上をめざします。
- 平成16年度は、北関東自動車道、上信自動車道、国道120号椎坂バイパス、国道145号ハッ場バイパス、(主)前橋長瀬線、(主)下仁田上野線、(一)大原境三ツ木線にて事業を進めました。

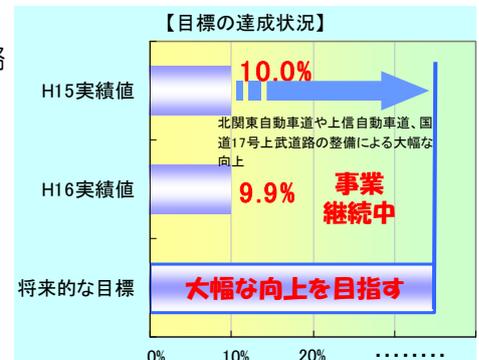
【事業中の北関東自動車道】



【事業中の(主)下仁田上野線】



【事業中の国道145号ハッ場バイパス】



地域の自立と個性を守る道路整備

○新潟中越地震による影響

- 全国では高速道路等の着実な整備により、規格の高い道路の利用割合は上昇しているものの、群馬県では低下していました。
- これは、平成16年10月23日に発生した新潟中越地震により、関越自動車道が10/23～11/5まで全面通行止めとなり、全面復旧までには約1ヶ月を要したことが、大きく影響しているものと考えられます。

	10/23	24	25	26	27	29	30	11/2	5	26	28	12/2	27	28	1/4	10
一般国道17号																
関越自動車道(長岡IC～小出IC)																
和南津トンネル片側交互通行開始																
和南津トンネル2車線復旧																
緊急車両の通過を確保																
緊急車両の通行車線を確保																
長岡IC～小出IC片側1車線復旧																
長岡IC～小出IC片側2車線復旧																

- 関越自動車道が全面復旧するまでの約1ヶ月間で、関越自動車道高崎IC～新潟県境の走行台キロは、年間走行台キロの約0.17%が減少していました(前年比)。

今後の課題

- 北関東自動車道や上信自動車道、国道17号上武道路の整備促進に取り組み、前橋、東毛、桐生、吾妻地方における道路の適正な機能分配を目指していきます。

取り組み事例

■スマートICによる規格の高い道路の利用促進

- ・平成16年12月より、駒寄PAにETC専用出入口（スマートIC）を設ける社会実験を行っています。
- ・スマートICにより、高速道路の有効利用や地域経済の活性化を推進します。

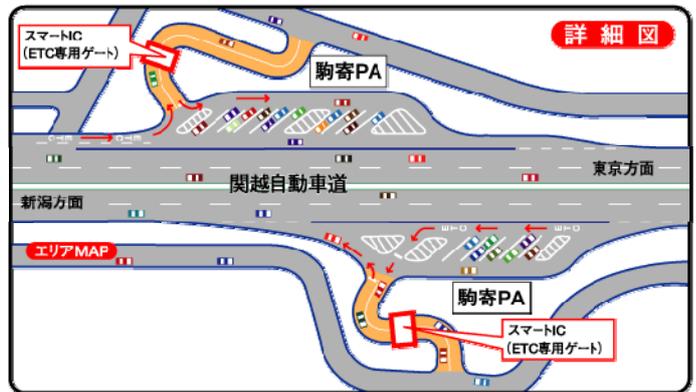
○スマートICの設置位置



【社会実験の概要】

実施内容	・スマートICにより、規格の高い道路とのアクセスを向上させ、高速ネットとの連携による周辺地域の利便性の向上及び活性化の効果を調査することを目的として社会実験を実施。 ・関越自動車道駒寄PAにETC専用ゲートを設置し、高速道路への出入りを可能にするスマートICとして活用。
実験期間	平成16年12月10日～平成18年3月31日
対象車種	軽自動車、普通車
設置ランプ	フルサービス (上り線ON・OFF、下り線ON・OFF)
実験時間	6時～22時

○スマートICの設置詳細図



地域の自立と個性を守る道路整備

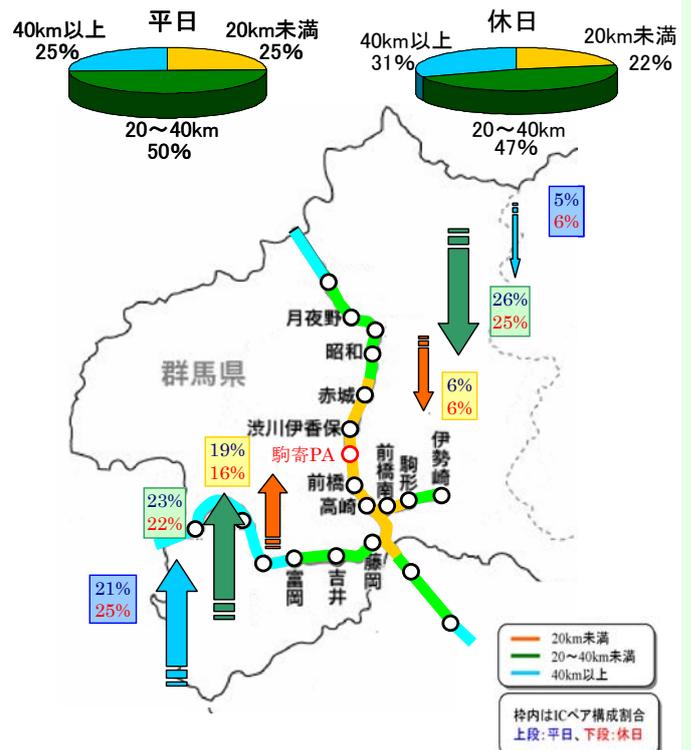
○スマートICの利用効果

- ・周辺地域の企業・観光事業者等からは、「店舗間の移動時間が20分以上短縮され、業務の効率化に繋がっている。」、「通勤時間が20分以上短縮され、朝の出発時間に余裕ができた。」、「昨年に比べて観光来場者が増加した。」等の意見が寄せられています。
- ・駒寄PAのスマートIC化により、周辺道路とのアクセス性が向上、比較的短距離の高速道路利用者の利便性向上に大きく貢献しています。

【駒寄PAに設置したスマートIC】



○スマートICの利用者のトリップ長分布



9. 情報の公開

ホームページアクセス数[件/年]

国土交通省高崎河川国道事務所のホームページへのアクセス数の増加を成果とします。

平成15年度現況値：148,077件/年

平成16年度目標値：前年度の2割増加（約185,000件）

平成16年度実績値：507,423件/年 → **目標達成**

（HPアクセス数114,858件/年、携帯アクセス数392,565件/年）

課題

- 国土交通省高崎河川国道事務所のホームページについては、平成15年度はリニューアル等の効果でアクセス数が大幅に増加しましたが、今後も県民の皆様の情報に対するニーズを把握し、それらをホームページのコンテンツやサイトの構成、表現方法などさらなる充実に反映していく必要があります。

達成度報告

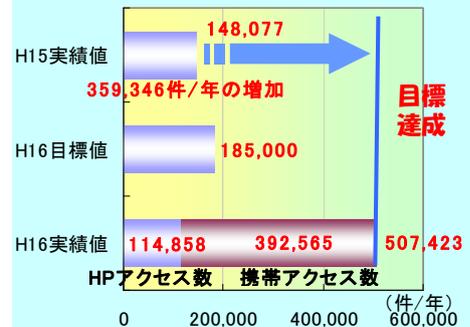
- 平成16年は、国道データマップによる情報提供をPCサイト、携帯サイト同時に開始するなど更なる情報提供に取り組みました。
- 平成16年度のアクセス数は前年度比3.4倍となっています。全事務所における順位は、アクセス数は全国9位、伸び率も全国10位と高い水準で推移しています。
- また、携帯アクセス数も飛躍的に増加しています。（平成15年度実績：74,315件→平成16年度実績：392,565件）

【高崎河川国道事務所の国道データマップ】

- チェーン着脱所やトイレの位置情報と写真で構成しています。
- 路上でのチェーン着脱を防止し、円滑な除雪作業や交通の安全確保に役立ちます。



【目標の達成状況】



【高崎河川国道事務所のホームページ】



今後の課題

- 国土交通省全事務所の中でも高いアクセス数を得ており、群馬県民ならびに群馬県の道路利用者のニーズの高さによるものと考えられます。したがって、今後も情報提供に対するニーズを的確に把握し、それらをホームページのコンテンツやサイトの構成、表現方法などのさらなる充実に反映していく必要があります。

10. 今後の課題

平成15年度から始まった成果主義の道路行政マネジメントは、事業の成果を検証する指標を用いて、毎年度の業績評価・分析結果を公表すると共に、次年度の事業に反映するマネジメント・サイクルとして、二巡目を迎えました。

平成17年度の道路行政の推進にあたっては、より一層、県民の皆様ならびに群馬県の道路利用者の方々の実感にあう道路行政の実現に向けた取り組みを進めていきます。

方針	課題	成果指標(単位)	H15現況値	H16目標値	H16実績値	目標達成状況	今後の課題
県民の暮らしを実現する道路整備	交通事故の削減	あんしん歩行エリアの整備 [箇所]	16箇所	あんしん歩行エリアに指定された16箇所の整備により、平成19年までにエリア内の死傷事故件数の2割削減をめざす		事業継続中	あんしん歩行エリア内の死傷事故件数の2割削減は平成19年までの目標値としているため、平成17年度達成度報告時には中間点検等を行うことで、整備事業の効果を検証する必要があります。
		事故危険箇所の解消 [箇所]	174箇所	事故危険箇所に指定された174箇所の解消により、平成19年までに事故危険箇所内の死傷事故件数の3割削減をめざす		事業継続中	事故危険箇所内の死傷事故率の3割削減は平成19年までの目標値としているため、平成17年度達成度報告時には中間点検等を行うことで、整備事業の効果を検証する必要があります。
		死傷事故率の減少 [件/億台キロ]	141.8 件/億台キロ	死傷事故率の削減をめざす	143.4 件/億台キロ	未達成	
	医療向上・福祉	総合病院30分到達 カバー圏域の拡大[%]	83.4%	83.6%に向上させ、約1,000人を新たな到達可能とする	83.4%	H15より変化なし	
生活環境を保全し、豊かな生活を支援する道路整備	渋滞の解消	渋滞損失時間の削減 [万時間/年]	未整備の渋滞箇所19箇所において 1,394.5 万時間/年	平成15年度よりも 49.5万時間/年削減	平成15年度よりも 49.5万時間/年削減	目標達成	渋滞箇所を対象としているため、渋滞箇所の対策事業の効果検証は行えるものの、中長期的に実施している抜本的な事業の効果は反映されにくい指標となっています。幅広い事業による渋滞損失時間の削減を検証できる指標についても検討する必要があります。
		渋滞箇所の解消[箇所]	19箇所	平成15年度よりも 3箇所削減	平成15年度よりも 3箇所削減	目標達成	
	自転車の確保	サイクリングロード整備率 [%]	50.3%	平成18年までに概ね完成 (平成16年度実績値:54.7%)		事業継続中	サイクリングロードの整備状況に加え、その利用状況も反映できる指標の検討が望まれます。
地域の自立と個性を守る道路整備	産業・観光の振興	幹線交通30分乗り入れ 圏域の拡大[%]	81.2%	上信自動車道や北関東自動車道およびインターチェンジのアクセス道の整備により将来的には100%をめざす (平成16年度実績値:81.2%)		事業継続中	指標は幹線交通に30分以内で到達可能な市町村数の割合としており、市町村合併による市町村数の変化があっても平成15年4月時点の市町村数を基にした指標値としています。このため、「わかりにくさ」を抱える指標と考えられるため、一般の方々の声を踏まえつつ、指標の見直しについて検討する必要があります。
		規格の高い道路の利用の向上[%]	10.0%	北関東自動車道の整備促進により大幅な向上をめざす (平成16年度実績値:9.9%)		事業継続中	
情報の公開	情報の公開	ホームページアクセス数 [件/年]	148,077 件/年	前年度の2割増 約185,000件/年	507,423件/年 359,346件/年 の増加	目標達成	