

**平成15年度
ぐんまの道づくり
『アウトカム・プラン』**

平成15年度

群馬県道路協議会

目次

1. 「アウトカム・プラン」策定の目的	1
2. 現状と課題から見た成果指標の選定	2
3. 平成15年度の成果指標	3
4. 交通事故の削減	4
5. 医療・福祉の向上	8
6. 渋滞の解消	10
7. 自転車走行空間の確保	19
8. 産業・観光の振興	21
9. 情報の公開	27

1. 「アウトカム・プラン」策定の目的

地域における新たな道路行政マネジメントについて

計画策定の背景

○近年、これまでの道路行政について事業量が重視され成果への着目が十分ではなかったことや、県民の皆様に向けた運営プロセスの透明性が不十分であることなどに対するご意見を頂くようになりました。

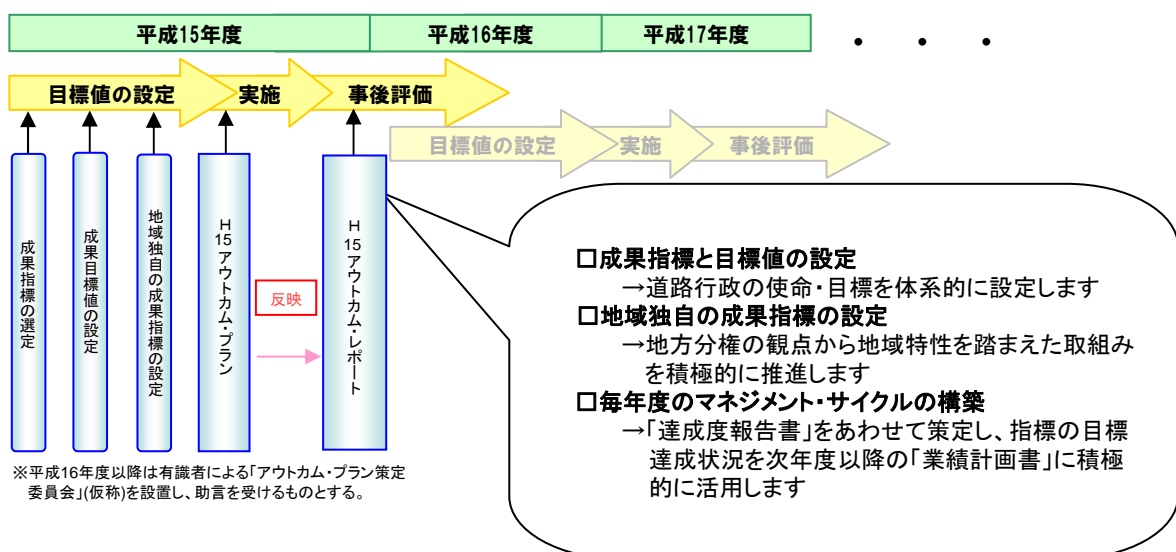
新たな道路行政への転換

○群馬県では、皆様の声に応え今後成果重視の観点から、年度当初に成果指標の現況値および事業に伴う年度末の目標値を提示する計画書を策定し、道路行政の改革に取り組んでいきます。
→【「アウトカム・プラン」の策定】

「アウトカム・プラン」の策定

○群馬県では、県民の皆様のご生活実感にあう道路行政への転換をめざし、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もとづく平成15年度の「アウトカム・プラン」を策定しました。

○年度終了後には成果指標にもとづいて成果を評価・公表し、道路行政の運営プロセスの透明化を図っていきます。
→【「アウトカム・レポート」の策定】



2. 現状と課題から見た成果指標の選定

◆群馬県の現状と課題

- 群馬県は人口あたりの交通事故死者数が全国第4位と深刻な状況にあります。
- 交通事故の削減のためには、自動車の走行環境改善にあわせ、歩行者や自転車のためのスペースを確保することも重要となります。
- 群馬県内では各地で深刻な交通渋滞が発生しており、早急な対策が求められています。
- その一方で山地には救急医療施設への迅速な到達が困難な地域が多く残されています。
- 県内には、「幹線交通乗り入れ30分構想」が達成されておらず、高速交通ネットワークの恩恵を満足に受けることができない地域が残されています。
- これらの課題の解決をめざし、透明性の高い道路行政を進めていくことが必要です。

◆4つの方針と指標の選定◆

- これからの群馬のみちづくりを進めるにあたって、「群馬県地方道路整備計画(案)」に基づいて4つの政策方針を設定しました。
- この4つの政策方針を柱とし、道路行政を運営していくにあたって目指すべき成果を検討する指標として、達成状況を分かりやすく説明するという観点から、今年度は下表に示す9指標を選定しました。
- その他の指標についても、道路交通状況や県民のニーズ等を考慮したうえで次年度以降追加も含めて適宜見直しを行っていきます。

方針	群馬県の課題	成果指標
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	交通事故の減	あんしん歩行エリアの整備 事故危険箇所の解消
	医療・福祉の上	総合病院30分到達カバーク域の拡大
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	渋滞損失額の削減 渋滞箇所の解消
	自転車の走行確保	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

3. 平成15年度の成果指標

群馬県の現状から見た課題に対して必要な取り組みを進める場合、どのような成果が県民の皆様にとってわかりやすい指標になるかを考慮し、以下の成果指標を設定しました。

	課題	成果指標 [単位]	対象路線・範囲	現況値	目標値	備考
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] <small>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。</small>	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、エリア内の死傷事故件数の2割削減をめざします。 [H19]	必須指標
		事故危険箇所の解消[箇所] <small>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。</small>	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、事故危険箇所内の死傷事故件数の3割削減をめざします。 [H19]	必須指標
	医療・福祉の向上	総合病院30分到達カバール域の拡大[%] <small>総合病院に30分以内で到達できるエリア(面積)の拡大を成果とします。</small>	高速道路 直轄国道 一般国道 県道	83.4% ※可住地面積に対する割合	83.8%に向上させ、約7,000人の方を新たに到達可能とします。 [H15]	
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	渋滞損失額の削減[億円/年] <small>渋滞対策プログラムで位置づけられた渋滞箇所(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貨幣換算値の減少を成果とします。</small>	高速道路 直轄国道 一般国道 県道	580億円/年 ※渋滞箇所(未整備箇所)の損失額	西久保交差点および坂東大橋の整備により561億円に削減します。 [H15]	必須指標
		渋滞箇所の解消[箇所] <small>渋滞対策プログラムで位置づけられた渋滞箇所(未整備箇所)のうち、対策を講じたことで渋滞が解消・緩和された箇所数を成果とします。</small>	高速道路 直轄国道 一般国道 県道	21箇所	2箇所の渋滞箇所を解消します。 [H15]	必須指標
	自転車・歩行者の確保	サイクリングロード整備率[%] <small>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。</small>	サイクリングロードネットワーク計画の対象路線	45.2%	平成18年までに概ね完成します。 [H18]	
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[%] <small>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。</small>	高速道路 直轄国道 一般国道 県道	81.2%	上信自動車道等の整備により将来的には100%の達成をめざします。	
		規格の高い道路の利用の向上[%] <small>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。</small>	高速道路 直轄国道 一般国道 県道	13.5%	北関東自動車道等の整備により大幅な向上をめざします。	必須指標
情報の公開		ホームページアクセス数[件/年] <small>国土交通省高崎河川国道事務所、群馬県道路関係課及び土木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年度は高崎河川国道事務所へのアクセス数のみを対象とします。</small>	全国	7,786件/年	コンテンツ等の充実を図り、80,000件/年のアクセス数を目指します [H15]	

※表中の「対象路線」は以下のように分類しています

高速道路: 高規格幹線道路

直轄国道: 直轄国道(群馬県内では17・18・50号が該当)

一般国道: 補助国道(上記以外の国道が該当)

県道: 主要地方道・一般県道

4. 交通事故の削減 ①

成果指標

- ◇あんしん歩行エリアの整備
- ◇事故危険箇所の解消

◇あんしん歩行エリアの整備(16箇所)

:あんしん歩行エリアに指定された**16箇所**について関係市及び公安委員会と連携して整備を促進し、平成19年までにエリア内の死傷事故件数を**2割削減**します。

※平成16年度は横断的な取り組みとするため地元市町村などと推進組織を立ち上げ、前橋市内の3地区を含む6地区の整備に着手していきます。

◇事故危険箇所の解消(174箇所)

:事故危険箇所に指定された**174箇所**について公安委員会と連携して整備を促進し、平成19年までに事故危険箇所内の死傷事故件数を**3割削減**します。

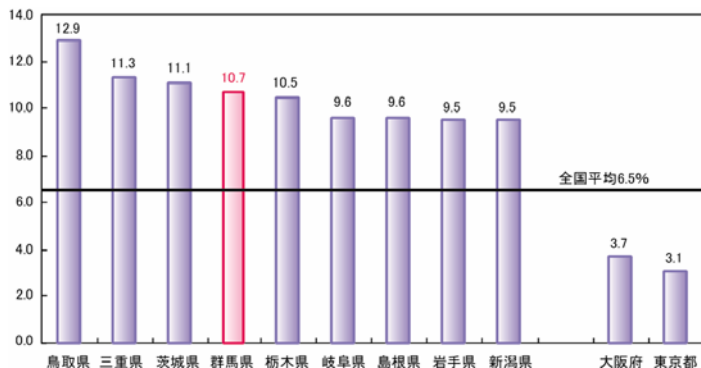
交通事故から見る群馬県の現状と課題

◇群馬県における平成14年の人口10万人あたりの交通事故死者数は10.7人で、全国で4番目に高くなっています。

◇県民の皆様に対するアンケートでも、交通事故を削減する取り組みを強化して欲しいという声が多く聞かれています。

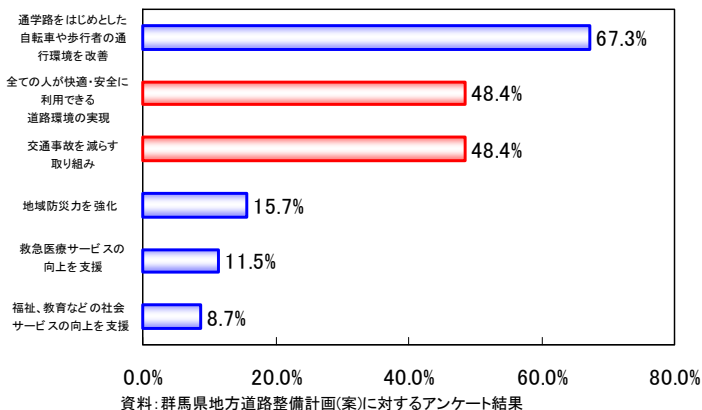
課題①: 死傷事故を軽減し、安全に利用できる道路環境を実現することが課題です。

<人口10万人あたりの交通事故死者数(H14)>



資料: (財)交通事故総合分析センター「交通統計」

<交通事故削減に対するニーズ>



資料: 群馬県地方道路整備計画(案)に対するアンケート結果

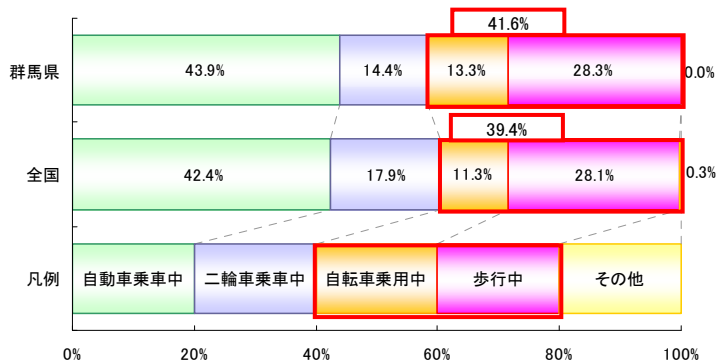
4. 交通事故の削減 ②

課題の詳細な検討

- ◇歩行中・自転車利用中に多い交通死傷事故
- ◇特定の箇所で集中して発生する交通死傷事故

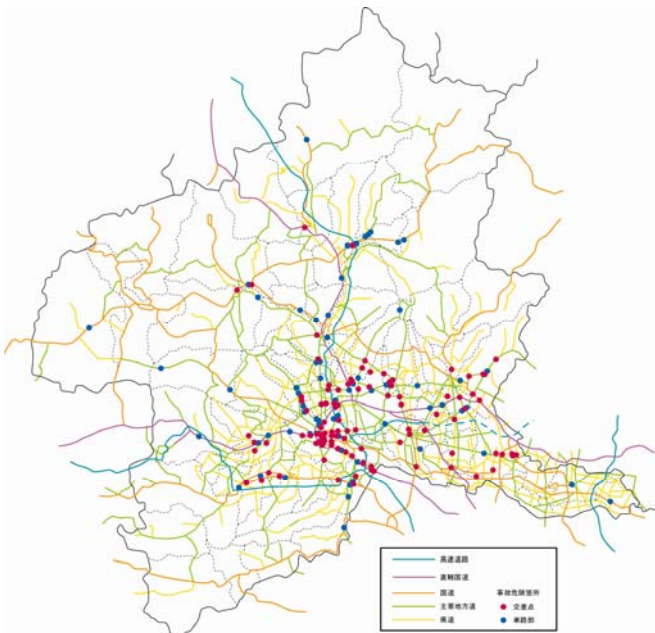
- ・群馬県における交通事故死者の内訳を見ると、41.6%が歩行中あるいは自転車乗車中に事故に遭っており、歩行者や自転車利用者の安全性の確保が求められます。
- ・群馬県内には、交通事故が多発する「事故危険箇所」が174箇所指定されており、ここで多くの交通死傷事故が発生しています。

<交通事故死者数の状態別内訳(H13)>



資料:(財)交通事故総合分析センター「交通事故統計年報」

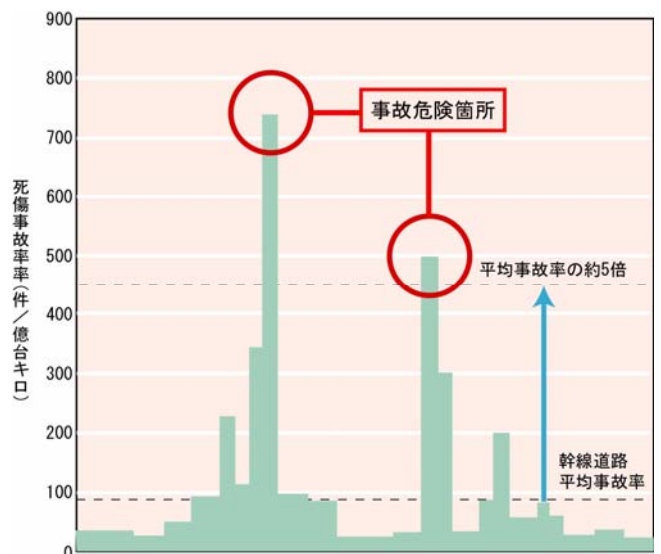
<群馬県内の事故危険箇所>



資料:群馬県

<事故危険箇所の定義>

- 10年に1度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所
- 幹線道路の平均事故率の5倍以上の事故率で事故が発生する箇所等



資料:国土交通省

4. 交通事故の削減 ③

対策事業

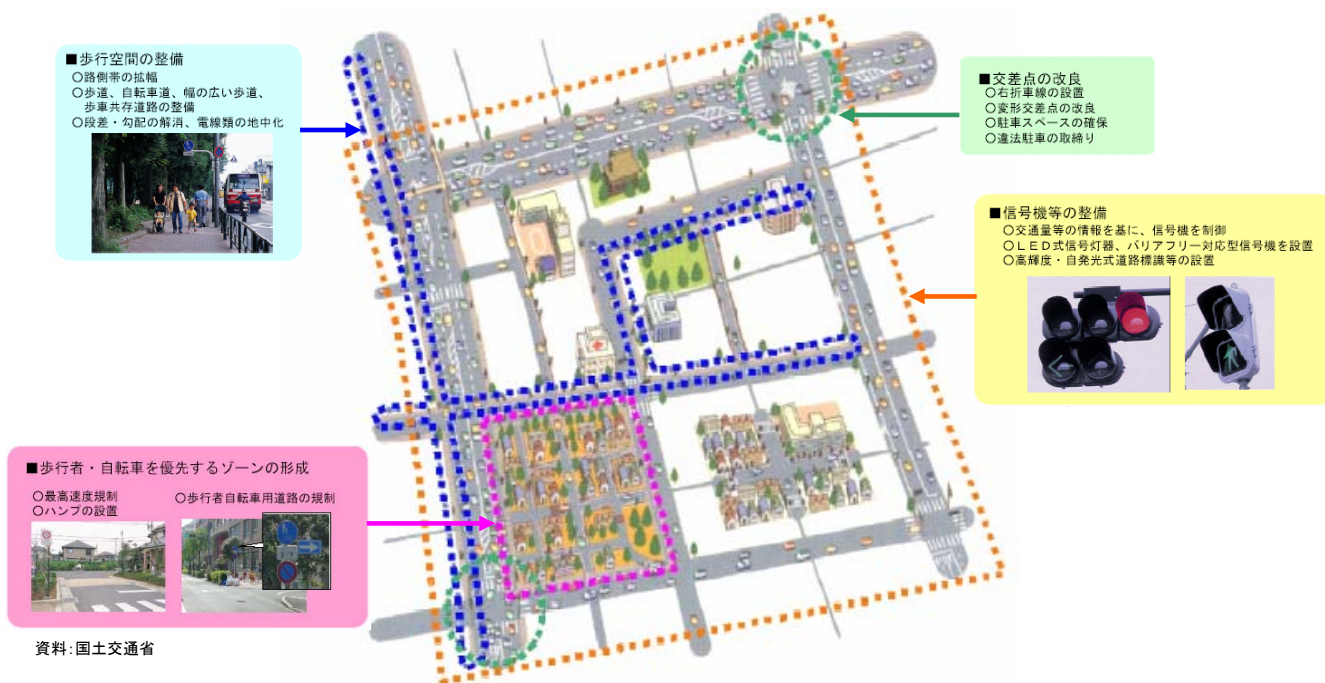
- ◇あんしん歩行エリアの整備
- ◇事故危険箇所の解消

○あんしん歩行エリアの整備

歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため緊急に対策が必要な住居系地区又は商業系地区16箇所を「あんしん歩行エリア」として指定しました。

歩行空間や信号機、交差点の改良や歩行者・自転車を優先するゾーンを形成することにより、平成19年までに死傷事故件数を2割削減することをめざします。

<あんしん歩行エリアの整備のイメージ>



<今後整備を進めていくあんしん歩行エリア地区>

	地区名	関係道路管理者		地区名	関係道路管理者
1	JR前橋駅(北口・南口)地区	群馬県、前橋市	9	沼田市沼田地区	群馬県、沼田市
2	前橋市広瀬地区	群馬県、前橋市	10	伊勢崎市宮子地区	群馬県、伊勢崎市
3	前橋市六供地区	群馬県、前橋市	11	伊勢崎市除ヶ・富塚地区	群馬県、伊勢崎市
4	JR高崎駅(東口・西口)地区	群馬県、高崎市	12	太田市飯田・小舞木地区	群馬県、太田市
5	高崎市東町地区	群馬県、高崎市	13	太田市矢島地区	群馬県、太田市
6	渋川市渋川地区	群馬県、渋川市	14	桐生市桐生地区	群馬県、桐生市
7	富岡市富岡地区	群馬県、富岡市	15	桐生市広沢町地区	群馬県、桐生市
8	安中市原市地区	群馬県、安中市、国土交通省	16	館林市本町・緑町地区	群馬県、館林市

資料: 群馬県

4. 交通事故の削減 ④

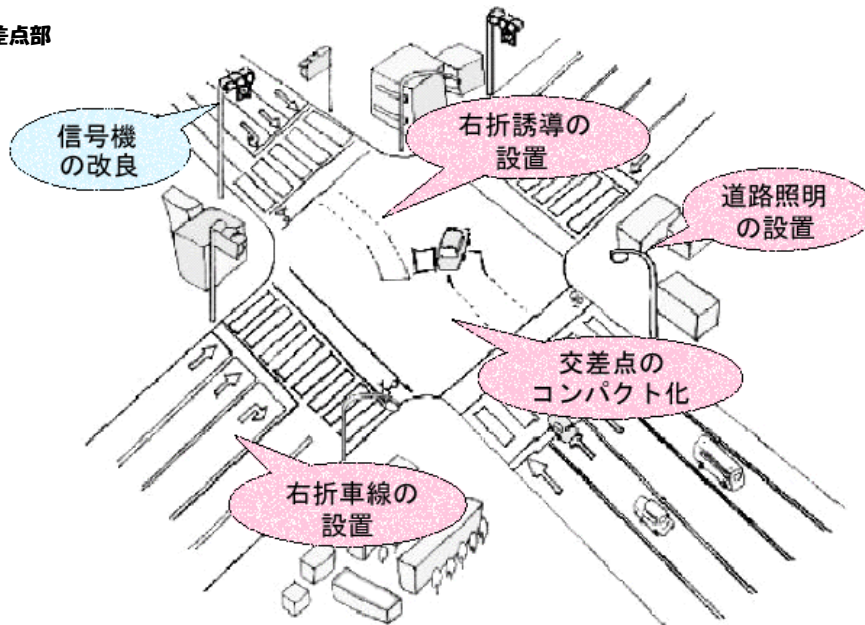
○事故危険箇所の解消

現在、群馬県内では死傷事故率が高かったり、死傷事故が多発している174箇所が「事故危険箇所」として指定されています。

この事故危険箇所について、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き、平成19年までに死傷事故を約3割削減することをめざします。

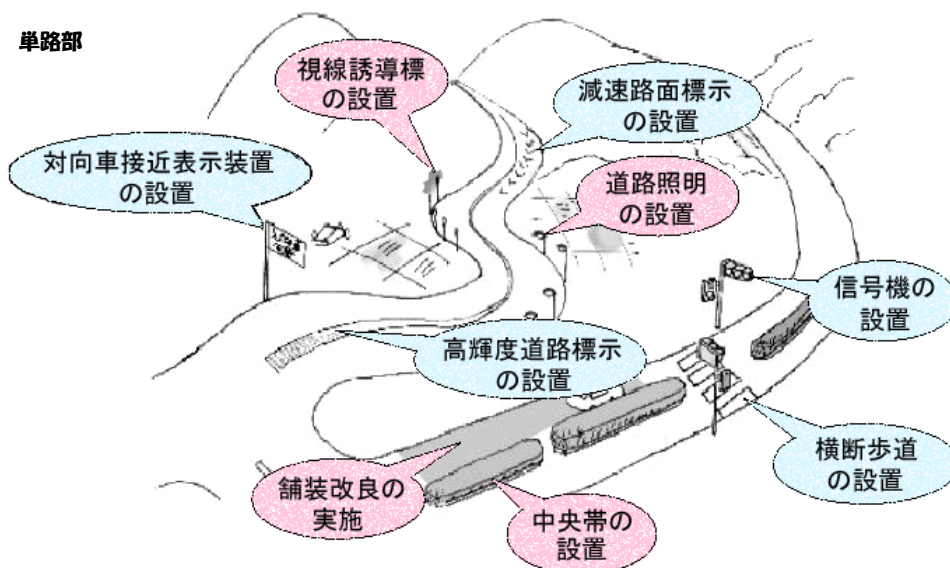
<事故危険箇所対策のイメージ図>

交差点部



資料:国土交通省

単路部



資料:国土交通省

5. 医療・福祉の向上 ①

成果指標

◇総合病院30分到達カバー圏域の拡大

◇総合病院30分到達カバー圏域の拡大(83.4%→83.8%)

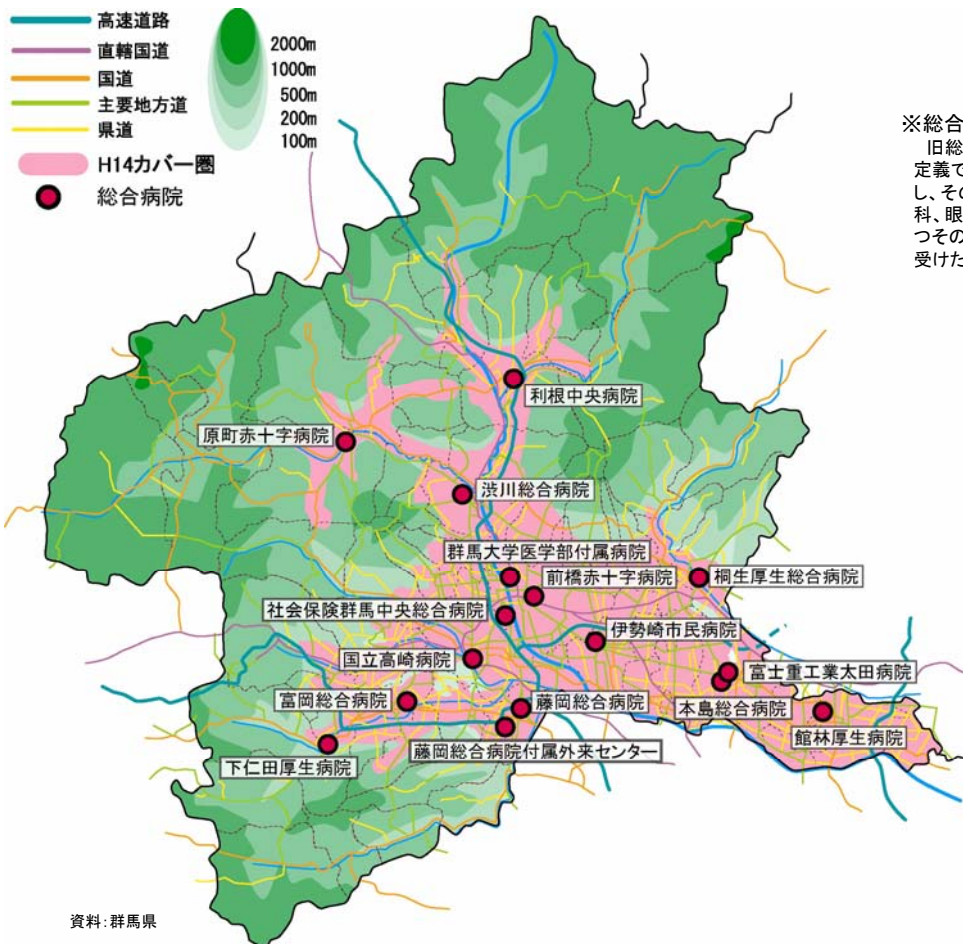
:新たに約7,000人の方を高次医療施設に30分以内で到達可能とします。

医療・福祉から見る群馬県の現状と課題

◇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、幅員の狭い道路が多い山間部を中心に約2割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困難となっています。

課題②: 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ることが課題です。

<総合病院30分到達カバー圏域(現況)>



※総合病院

旧総合病院制度(H10.4廃止)における定義で、患者100人以上の収容施設を有し、その診療科名に内科、外科、産婦人科、眼科及び耳鼻いんこう科を含み、かつその所在地の都道府県知事の承認を受けた病院を総合病院と呼びます。

資料: 群馬県

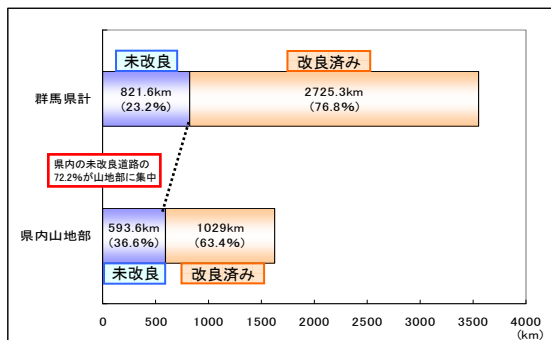
5. 医療・福祉の向上 ②

課題の詳細な検討

◇山地部に多く残される未改良道路

- ・県内山地部では道路整備が遅れており、県全体の未改良道路は総延長の約2割(23.2% : 821.6km)ですが、その約7割(72.2% : 593.6km)を山地部の道路が占めています。
- ・山地部では、地域の幹線としての役割をはたす道路においても幅員の狭い道路が多くなっており、日常生活における総合病院への通院に支障をきたす恐れがあります。

<山地部に多く残される未改良道路>



資料:「平成11年度道路交通センサス」

<幅員の狭い地域の幹線道路>



(主)中之条草津線

(主)高崎榛名吾妻線

対策事業

◇主要地方道沼田大間々線

◇主要地方道下仁田安中倉淵線

○主要地方道沼田大間々線(黒保根工区 L=3.5km : 黒保根村)

幅員が狭く急カーブが多い山岳道路で、一部の区間で相互交通が阻害され、異常気象時通行規制区間にも指定されている主要地方道沼田大間々線黒保根工区を整備し、桐生地方生活圏における総合病院30分到達カバー圏域の拡大を図ります。



現況の写真

○主要地方道下仁田安中倉淵線(2期工区 L=3.2km : 安中市)

倉淵村、榛名町と安中市内の国道18号を結ぶ主要地方道下仁田安中倉淵線2期工区を整備し、高崎地方生活圏における総合病院30分到達カバー圏域の拡大を図ります。



現況の写真



安榛トンネル



6. 渋滞の解消 ①

成果指標

- ◇渋滞損失額の削減
- ◇渋滞箇所の解消

◇渋滞箇所(未整備箇所)における渋滞損失額の削減(580億円/年→561億円/年)

:西久保交差点と坂東大橋の整備により、渋滞箇所(未整備箇所)で発生する渋滞損失額を1年間で**19億円削減**することをめざします。

◇渋滞箇所の解消(21箇所→19箇所)

:西久保交差点と坂東大橋の**2箇所の渋滞箇所の解消・緩和**を図ります。

※渋滞箇所とは、平成10年度から実施されている「渋滞対策プログラム」において指位置づけられているポイントのことで、群馬県では60箇所が指定されましたが、平成14年度末においてすでに19箇所が解消(対策事業が完了)、20箇所が緩和(対策事業が一部終了)されており、残る21箇所が未整備箇所として対策が進められています。

渋滞から見る群馬県の現状と課題

◇県内の渋滞箇所(未整備箇所)における渋滞損失額は年間580億円と多大な損失が発生しています。

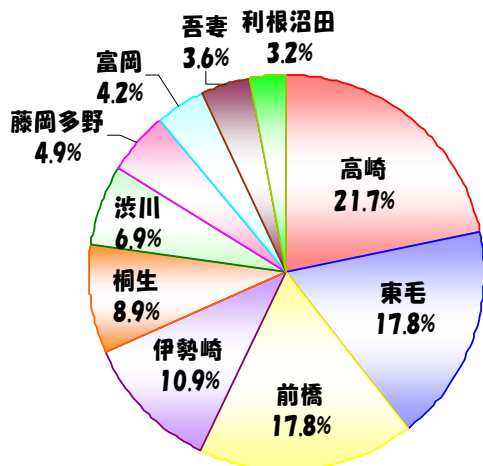
交通渋滞は、特定の路線に集中しており、県内道路総延長の約3割に相当する区間で8割の渋滞損失額が発生しています(国土交通省資料より)。

◇県内の交通渋滞は、高崎、東毛、前橋、伊勢崎の4つの地方生活圏に集中しており、群馬県全体の約7割の渋滞損失額が発生しています。

◇特に混雑が激しいのは幹線道路としての役割を果たす直轄国道で、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額の2割以上が発生しています。

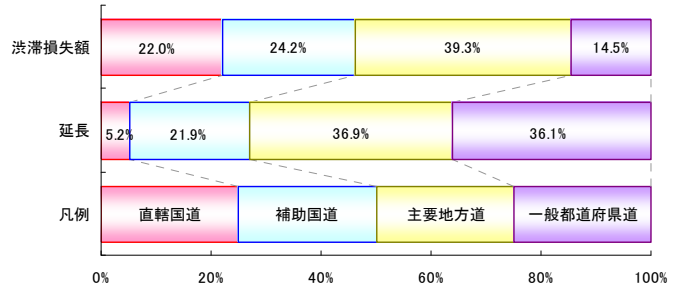
課題③:都市部および幹線道路に集中して発生する渋滞の解消が課題です。

<地方生活圏別に見た渋滞損失の発生割合>



資料:国土交通省
※高速道路分を除く

<道路種別別に見た渋滞損失額>



資料:国土交通省
※高速道路分を除く

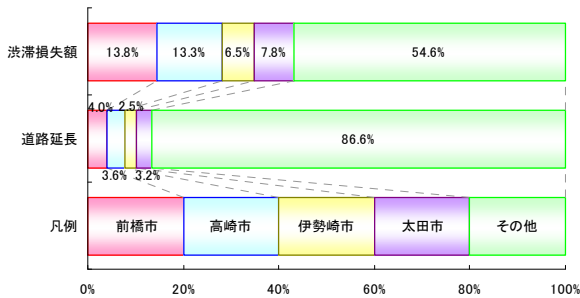
6. 渋滞の解消 ②

課題の詳細な検討

- ◇前橋・高崎市に集中して流出入する自動車交通
- ◇幹線道路である直轄国道で多く発生する交通渋滞
- ◇埼玉県境部における激しい交通混雑

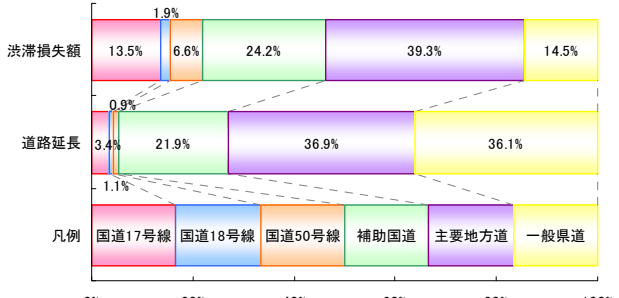
- ・前橋市・高崎市で発生する渋滞損失額は、それぞれ群馬県全体の13.8%および13.3%を占めており、深刻な状況にあります。
- ・県内の渋滞損失額のうち、国道17号で発生する損失は13.5%、国道18号では1.9%、国道50号では6.6%を占めており、幹線道路としての役割を果たす直轄国道に容量を上回る交通が集中しています。
- ・伊勢崎・東毛地方生活圏では県境部分の混雑が激しく、特に首都圏に直結する埼玉県との境となる橋梁の混雑度は最大で2.42となっています。

＜市町村別に見た渋滞損失額＞



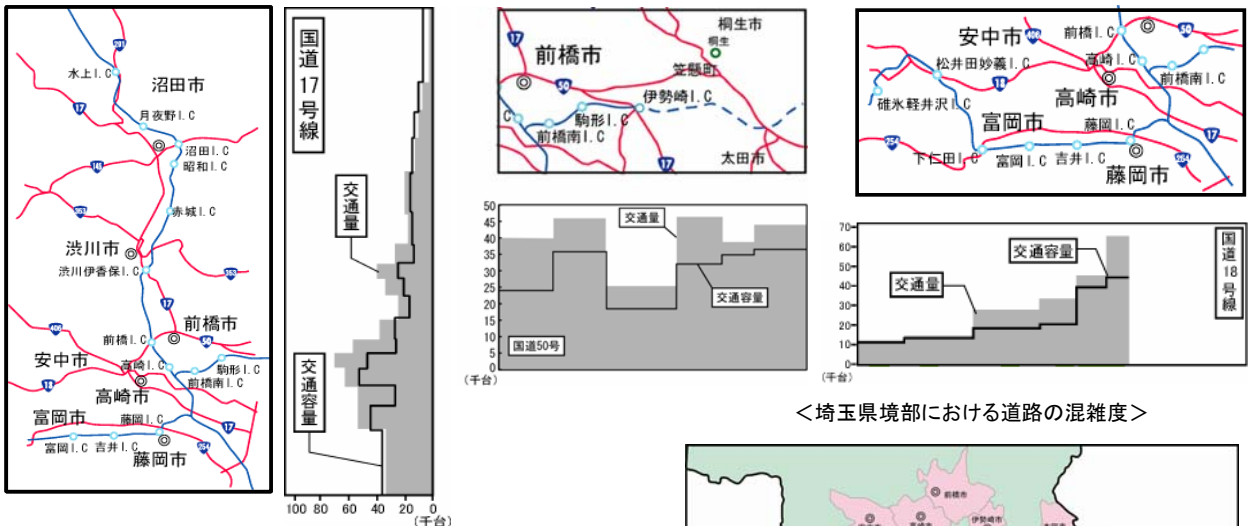
資料：国土交通省
※高速道路分を除く

＜路線別に見た渋滞損失額＞



資料：国土交通省
※高速道路分を除く

＜直轄国道の混雑状況(交通容量に対する交通量)＞



- 左：国道17号の混雑状況
- 中央：国道50号の混雑状況
- 右：国道18号の混雑状況

資料：「平成11年度道路交通センサス」

＜埼玉県境部における道路の混雑度＞



資料：群馬県

6. 渋滞の解消 ③

渋滞の解消に向けた取り組み

- ◇高松立体(国道17号)
- ◇上武道路(国道17号)
- ◇高崎安中拡幅(国道18号)
- ◇昭和橋(国道122号)
- ◇鯉沢バイパス(国道353号)
- ◇伊勢崎街道踏切除却(国道354号)

高松立体(国道17号)

～ 県内ワースト1となる最大渋滞延長1,900mの早期解消 ～

区間	自:群馬県高崎市宮元町 至:群馬県高崎市並榎町
延長	1.6km
区分	3種1級
設計速度	80km/h
都市計画決定	平成12年4月



●事業のあらまし

一般国道17号の高崎市内で、烏川を渡河する聖石橋や和田橋に交通が集中することから、朝夕のラッシュ時をピークに激しい渋滞が生じています。

特に和田橋交差点は、平成9年の渋滞調査では最大渋滞長が1,900m(県内ワースト1)であり、主要渋滞ポイントに位置付けられています。

こうした中で、高松立体は、和田橋交差点の渋滞対策として、一般国道17号と主要地方道藤木高崎線とを立体化する計画であり、交差点の慢性的な渋滞の解消を図るとともに、河川整備及び烏川緑地整備と一体的に整備を進めていきます。



●平成15年度の事業

平成15年度は、切回し道路の促進と本体工事に着手しています。



現況



完成予想図

6. 渋滞の解消 ④

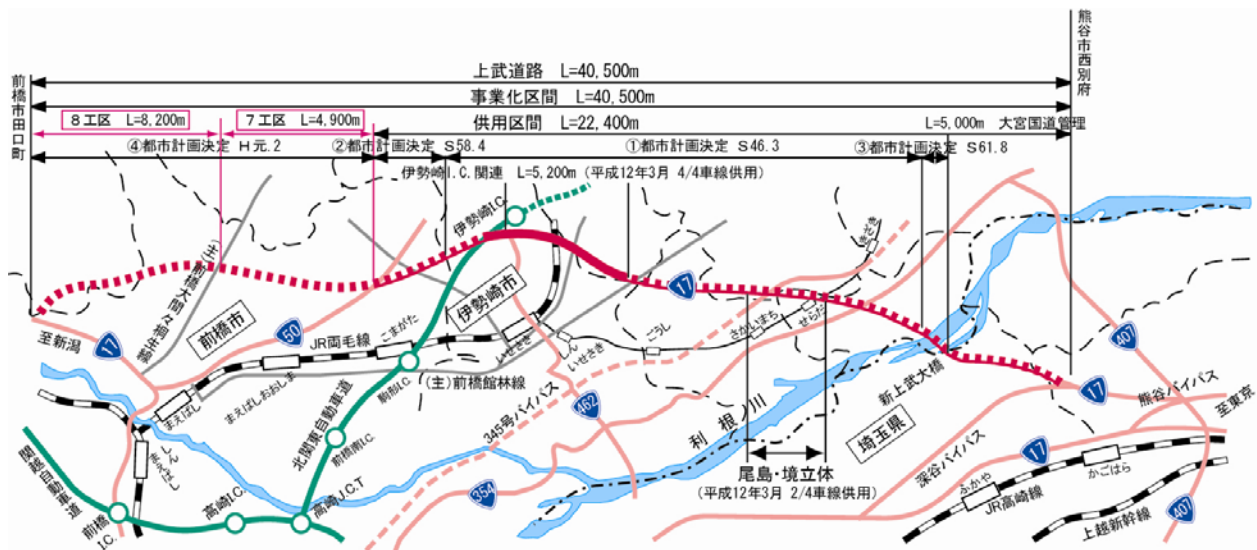
上武道路(国道17号) ～ 渋滞の解消と地域の活性化を支える北関東期待の大規模バイパス ～

区間	自: 埼玉県熊谷市西別府 至: 群馬県前橋市田口町
延長	40.5km
区分	3種1級
設計速度	80km/h
都市計画決定	1) 昭和46年3月 2) 昭和58年4月 3) 昭和61年8月 4) 平成元年2月



●事業のあらまし

一般国道17号上武道路は、東京～前橋間の大規模バイパスの一環として、国道17号現道の渋滞解消と地域の活性化を図るために計画された埼玉県熊谷市西別府から群馬県前橋市田口町に至る延長40.5kmの大規模バイパスです。



●平成15年度の事業

平成15年度は、引き続き6工区の4車線化を進めるとともに、7工区の用地買収、埋蔵文化財調査及び、改良・橋梁工事の促進及び8工区の道路詳細設計を進めています。



荒砥橋梁下部工事完成

今井第二跨道橋(仮称)



資料: 国土交通省

6. 渋滞の解消 ⑤

高崎安中拡幅(国道18号)

～ 高崎市から安中市にかけての交通渋滞の緩和 ～

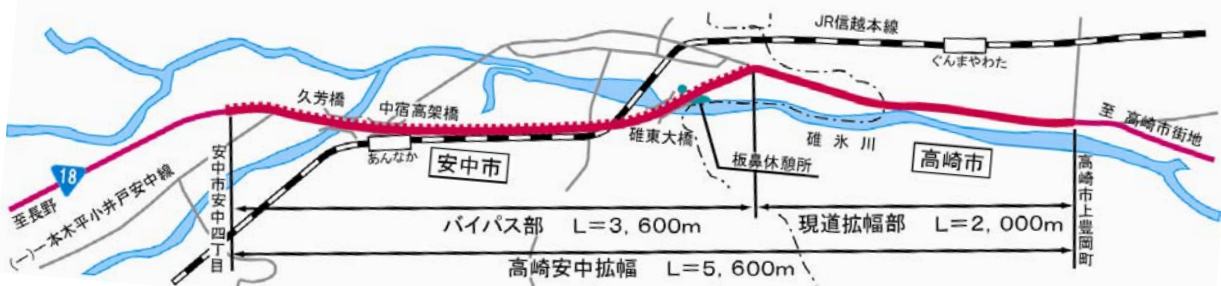
区間	自:群馬県高崎市上豊岡町 至:群馬県安中市安中四丁目
延長	5.6km
区分	3種1級
設計速度	60.80km/h
都市計画決定	昭和59年5月



●事業のあらまし

高崎安中拡幅は、高崎市から安中市にかけての交通渋滞を緩和し、道路交通の安全確保を図ることを目的として計画された、延長5.6kmのバイパス並びに現道の拡幅事業です。

昭和58年度に事業着手し、現道拡幅部については、平成7年度に2.0kmの4車線供用を行いました。バイパス部は、平成4年度より工事着手し、平成9年12月に現道拡幅部の200mとバイパス部の3.4kmが2/4車線供用をしました。また、平成12年3月には碓東大橋橋詰の板鼻休憩所を供用しています。



現況の渋滞状況

●平成15年度の事業

平成15年度はバイパス部の板鼻～中宿高架橋起点間の4車線化を進めています。



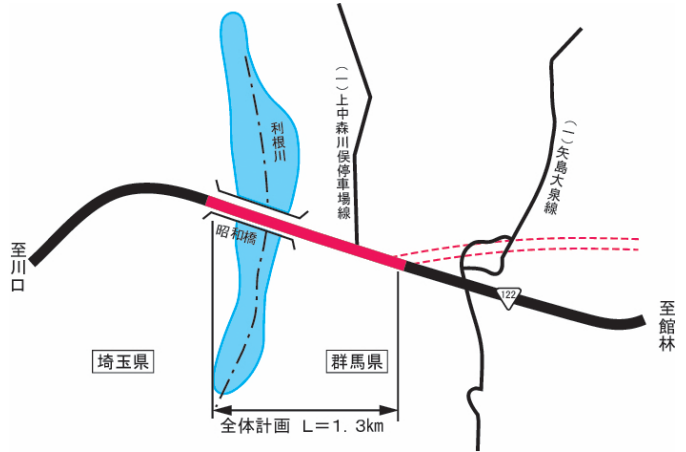
資料:国土交通省

6. 渋滞の解消 ⑥

昭和橋(国道122号)

～首都圏と繋がる幹線道路の交通渋滞の解消～

区間	自:群馬県邑楽郡明和町川俣 至:埼玉県羽生市上新郷
延長	1.3km(橋梁656m)
区分	3種2級(4車線)
設計速度	60km/h
期間	平成10～22年度



●事業のあらまし

一般国道122号は、関東内陸部と首都圏を結ぶ重要な幹線道路ですが、このうち群馬県と埼玉県境の利根川に架かる昭和橋付近は慢性的な交通渋滞が発生しており、これを解消するために昭和橋を含む1.3kmを4車線化整備を行います。



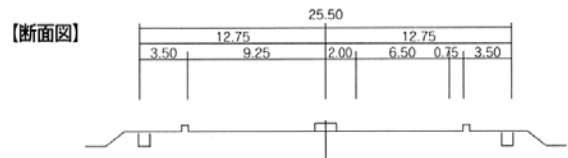
工事前の昭和橋



現況の進捗状況

●平成15年度の事業

平成14年度末時点で用地取得率55%、工事進捗率25%となっており、平成15年度は引き続き用地買収、橋梁工事、取付道路工事を進めていきます。



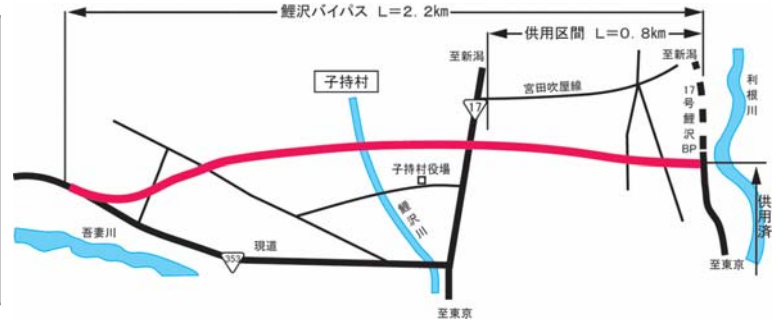
資料:群馬県

6. 渋滞の解消 ⑦

鯉沢バイパス(国道353号)

～ 吾妻地域への円滑な交通の確保 ～

区間	自:群馬県北群馬郡子持村白井 至:群馬県北群馬郡子持村北牧
延長	2.2km
区分	3種2級(2車線)
幅員	6.5(14.0)m
期間	昭和63～平成19年度



●事業のあらまし

鯉沢バイパスは、渋川市内と子持村内の一般国道17号及び一般国道353号の現道における交通渋滞の緩和を図るため、一般国道17号の鯉沢バイパスと合わせて計画されたバイパスです。

関越自動車道渋川インターチェンジから、吾妻地域の観光地への円滑な交通の確保を図ることにより、地域の活性化を支援します。



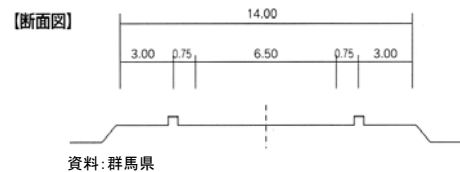
現道の状況



事業中の状況

●平成15年度の事業

平成14年度末時点で用地取得率94%、工事進捗率66%となっており、平成15年度は引き続き用地買収、埋蔵文化財調査を進めていきます。

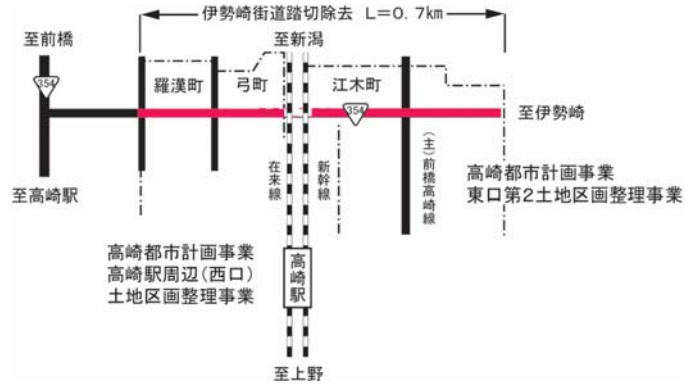


6. 渋滞の解消 ⑧

伊勢崎街道踏切除却(国道354号)

～ 高崎市街地の円滑な交通の確保 ～

区間	自:群馬県高崎市弓町 至:群馬県高崎市江木町
延長	0.7km
区分	4種2級(4車線)
設計速度	40km/h
期間	昭和63～



●事業のあらまし

JR上越線等と平面交差する一般国道354号伊勢崎街道踏切は、1日の遮断時間が10時間にも及び、高崎市街地の交通に重大な影響を与えています。このため、アンダーパス方式による立体交差化事業に取り組んでいます。



現道の状況

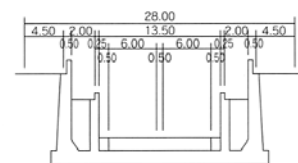


完成イメージ図

●平成15年度の事業

平成14年度末時点で用地取得率84%、工事進捗率64%となっており、平成15年度は引き続き用地取得、鉄道交差部ボックスカルバートを進めていきます。

【断面図】



資料:群馬県

6. 渋滞の解消 ⑨

対策事業

- ◇国道50号西久保交差点改良
- ◇国道462号坂東大橋架替

○国道50号西久保交差点改良

一般国道50号では群馬県内で唯一の2車線区間であり、年間87億円の渋滞損失額が発生して主要渋滞ポイントにも指定されている西久保交差点において右折レーンの設置を進めることで、幹線道路としての役割を果たし交通が集中する直轄国道の渋滞緩和を図り、年間10億円の渋滞損失の解消をめざします。

改良工事前



現在の渋滞の状況



改良工事後



工事中の様子



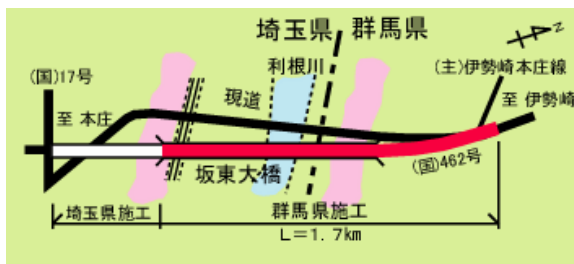
○国道462号坂東大橋架替

群馬県と埼玉県を結ぶ大動脈として自動車交通が集中し、年間28億円の渋滞損失額が発生して主要渋滞ポイントにも指定されている国道462号坂東大橋の架け替え・4車線化により、埼玉県境部において深刻な交通渋滞の解消を図り、年間9億円の渋滞損失の解消をめざします。

現道の状況



完成した新橋



7. 自転車走行空間の確保 ①

成果指標

◇サイクリングロード整備率

◇サイクリングロード整備率(45.2%→完成)

:平成18年までに「サイクリングロードネットワーク計画」の完成をめざします。

自転車の走行環境から見る群馬県の現状と課題

◇自転車は、通勤通学はもちろん、健康増進や環境保護などの見地から近年見直されており、群馬県においても自転車を利用しやすい環境の整備が望まれています。

◇群馬県内は、段差や急勾配、自転車と歩行者が分離されていない歩道、自転車駐輪場の未整備など、自転車の利用しにくい環境が多く残されています。

課題④:「サイクリングロードネットワーク計画」の推進などにより、快適な自転車走行環境を実現することが課題です。

<自転車の利用しにくい道路環境>

歩行者と自転車が分離されていない歩道
(新町 町道103号線)



資料:群馬県

駐輪場の未整備による駅前の放置自転車
(前橋市 新前橋駅西口)



資料:群馬県

<サイクリングロードの整備の前後比較(新町 町道208号線)>

事業前



事業後



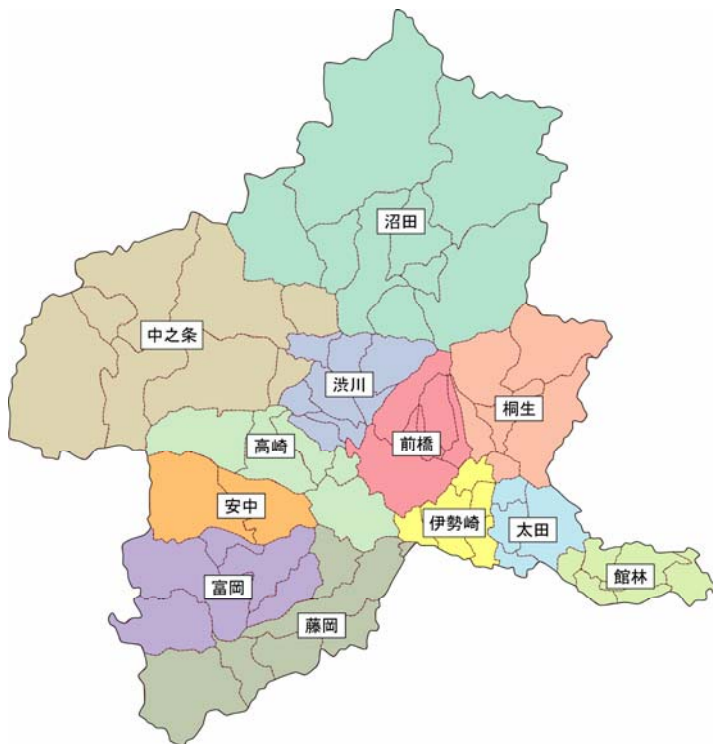
7. 自転車走行空間の確保 ②

対策事業

◇「サイクリングロードネットワーク計画」の推進

○「サイクリングロードネットワーク計画」による自転車通行環境の向上

群馬県では、通勤通学や健康増進、環境保護などの面から近年見直されている自転車の利用しやすい環境を整えるために「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のバリアフリー化、路面のカラー化などによる自転車と歩行者の分離、駐輪場や自転車歩行者専用道路の整備などを進めています。「サイクリングロードネットワーク計画」では、平成18年度までに整備の残された約820kmのサイクリングロードを整備してネットワークを完成し、自転車を利用しやすい郷土の建設を図ります。



地域名	平成19年度末までに整備を進めるサイクリングロードの延長(km)
前橋	134.4
高崎	126.8
渋川	37.5
藤岡	53.3
富岡	30.1
安中	25.2
中之条	33.3
沼田	9.8
伊勢崎	57.3
太田	82.6
桐生	110.7
館林	116.7
群馬県計	817.7

資料：群馬県
※「サイクリングロードネットワーク計画」における未整備区間

<事業の事例>

歩道が色分けされた（主）前橋箕郷線
※自転車の通行区間を茶色で表示



自転車歩行者専用道路 玉川渋川自転車道線



8. 産業・観光の振興 ②

課題の詳細な検討

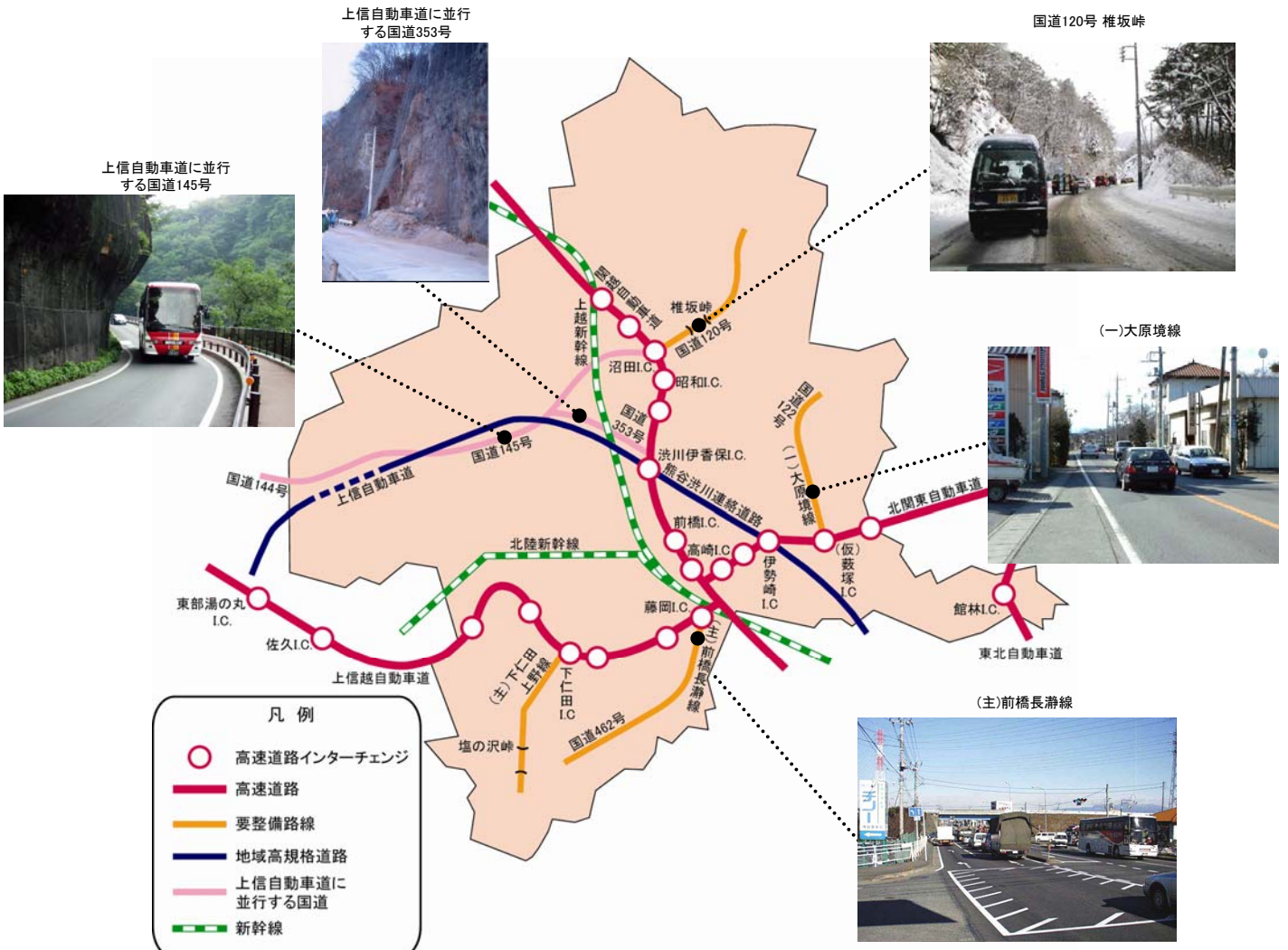
- ◇既存の高速道路へのアクセス道の未整備
- ◇北関東自動車道及び上信自動車道の未整備
- ◇前橋、吾妻、東毛、桐生地方生活圏で低い規格の高い道路の利用率

- ・群馬県では「幹線交通乗り入れ30分構想」として、県内全ての市町村から新幹線駅あるいは高速道路などのインターチェンジまで30分以内で到達できるような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について見ると、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、北関東自動車道及び上信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。

<「幹線交通乗り入れ30分構想」から見た群馬県内における道路整備の課題>

【上信自動車道の未整備】

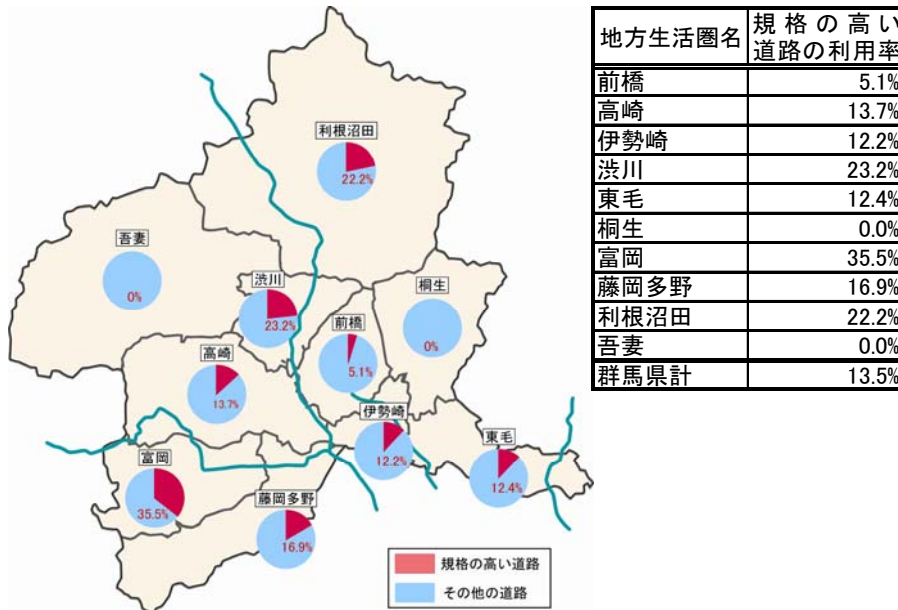
【既存の高速道路へのアクセス道の未整備】



8. 産業・観光の振興 ③

・国道17号上武道路が整備されていない前橋地方生活圏、北関東自動車道が整備されていない東毛、桐生地方生活圏、及び上信自動車道が整備されていない吾妻地方生活圏では規格の高い道路の利用率が低く幹線道路、生活道路等の機能が混在しています。

＜規格の高い道路の利用率＞



資料：「平成11年度道路交通センサス」
※北関東自動車道が部分供用される前の数値

＜東毛地方生活圏における渋滞＞

国道354号（太田市）



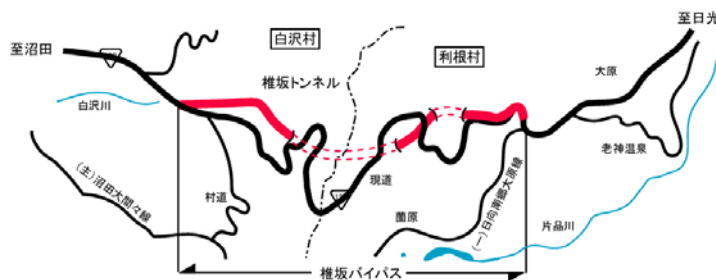
資料：群馬県

対策事業

- ◇国道120号 椎坂バイパス
- ◇国道462号 本関拡幅
- ◇一般県道 大原境線
- ◇国道17号 上武道路の整備促進
- ◇上信自動車道の整備促進
- ◇北関東自動車道の整備促進

○国道120号 椎坂バイパス(L=4.1km：利根村～白沢村)

国道120号の椎坂峠は、山道特有の急カーブが連続し、特に冬期は積雪や凍結のため難所とされてきました。これらの解消を目的として椎坂トンネルを含むバイパスを整備することにより、片品村が関越自動車道のインターチェンジまで30分以内で到達することが可能となります。



バイパスが整備される椎坂峠



8. 産業・観光の振興 ④

○主要地方道前橋長瀬線(藤岡工区 L=1.6km : 藤岡市)

主要地方道前橋長瀬線は、前橋市から高崎市、藤岡市等を経由して埼玉県長瀬町に至る都市間連絡道路ですが、近年藤岡市街地において慢性的な交通渋滞が発生しています。

藤岡市内でバイパスを整備して渋滞の解消と交通の円滑化を図ることにより、神流町が上信越自動車道のインターチェンジまで30分程度で到達することが可能となります。



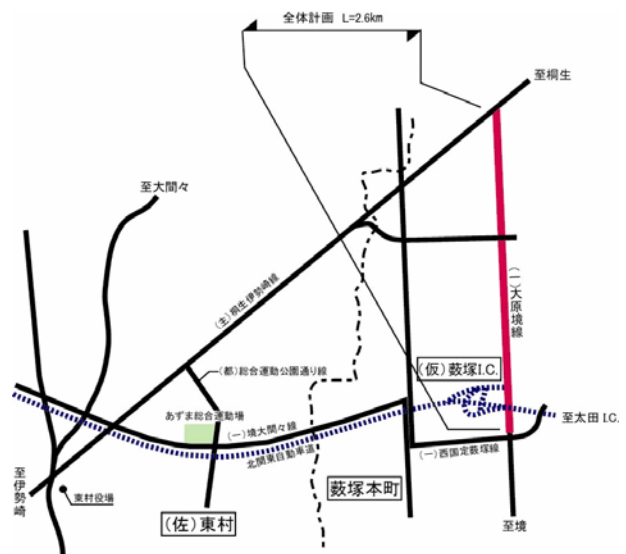
部分供用箇所



○一般県道大原境線(L=2.6km : 藪塚本町)

本箇所は、北関東自動車道藪塚インターチェンジ(仮称)のアクセス道路として、藪塚インターチェンジの南側交差点から主要地方道桐生伊勢崎線までの間のL=2.6kmを整備するものです。整備後はインターチェンジのアクセス道路として機能し、東村および黒保根村が北関東自動車道のインターチェンジまで30分程度で到達することが可能となります。

インターチェンジ付近の完成予想図

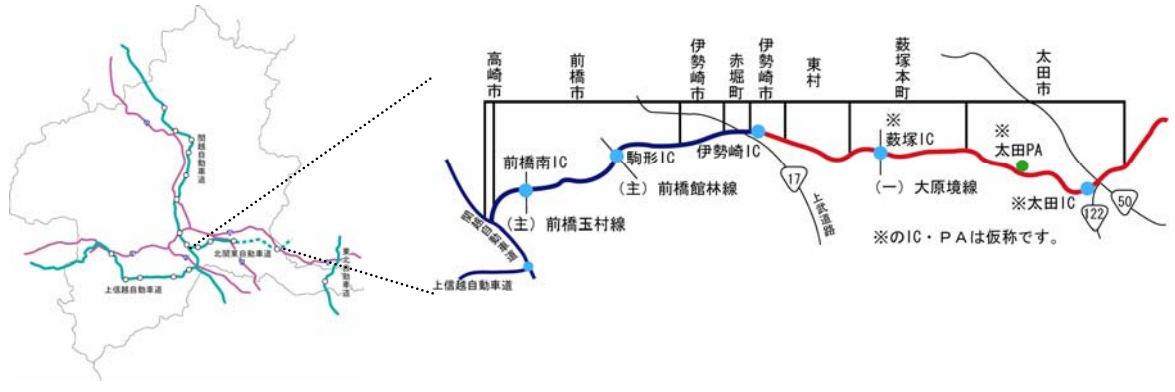


8. 産業・観光の振興 ⑥

○北関東自動車道等の整備促進

北関東自動車道(群馬県区間)の全線開通に向けて積極的に取り組み、群馬県内の高速道路十字軸の完成による高速道路の利用価値を高めることをめざします。

北関東自動車道により東毛、桐生地方生活圏における規格の高い道路の利用率が向上し、道路の適正な機能配分の実現が期待されます。



9. 情報の公開 ①

成果指標

◇ホームページアクセス数

◇ホームページアクセス数(7,786件/年→80,000件/年)

:コンテンツ等の充実を図り、国土交通省高崎河川国道事務所、群馬県道路関係課及び土木事務所のホームページへの**アクセス数の増加**を目指します。

※平成15年度は高崎河川国道事務所へのアクセス数のみを対象とします。

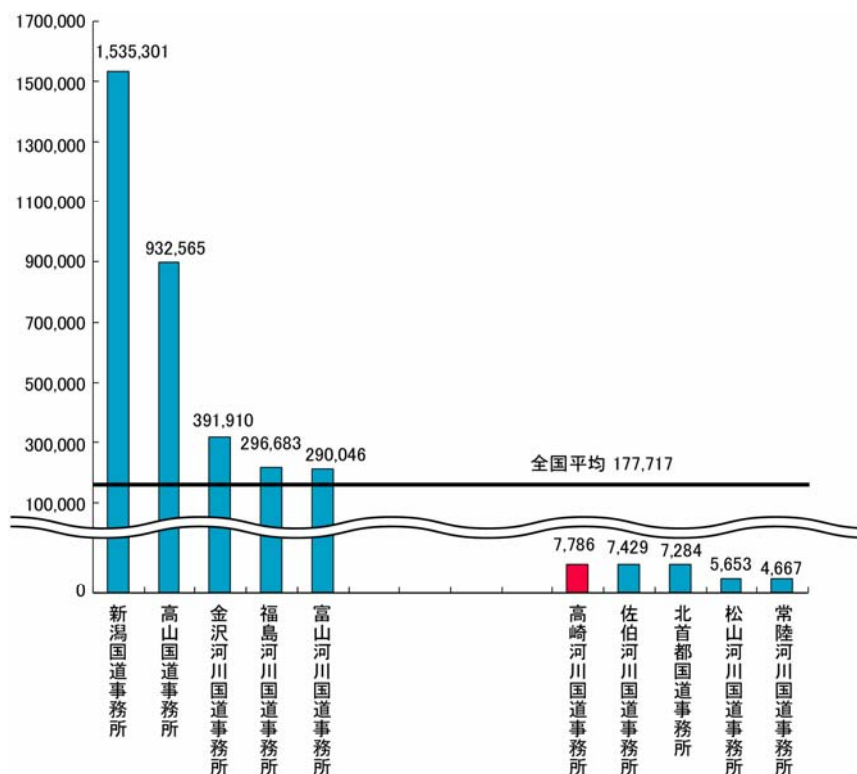
道路行政のアカウンタビリティから見る群馬県の現状と課題

◇高崎河川国道事務所のホームページへのアクセス数は、全国に87箇所ある国土交通省の事務所※の中でも低く、総数でワースト5となっています

※管理を行う事務所を対象としたアクセス件数の順位。北海道は開発建設部。

課題⑥: ホームページの充実を図り、道路行政の情報源として積極的に活用をしていくことが課題です。

<国土交通省の国道事務所ホームページへのアクセス件数(H14)>



資料:国土交通省

9. 情報の公開 ②

課題の詳細な検討

◇分かりやすく充実した情報を提供する必要性

- ・ホームページへのアクセス数は提供している情報で大きく変動するものであるため、道路利用者のニーズを把握した上で、それらをホームページのコンテンツやサイトの構成、表現に反映させるとともに、分かりやすくアクセスしやすいページづくりを進めていく必要があります。
- ・高崎河川国道事務所のホームページは、平成15年度に入ってからバスロケーションシステム(バス位置情報)やライブカメラの導入などのコンテンツの充実を図り、平成15年中に67,066件(人口100人あたり3.3件)と、アクセス数は昨年度を大きく上回っていますが、今後も利用者のニーズに応えたホームページづくりを積極的に進めていく必要があります。

<高崎河川国道事務所のホームページ>



対策事業

- ◇ホームページの充実
(コンテンツ・サイトの構成・表現方法など)
- ◇ホームページへのアクセスしやすさの向上
(リンクや検索サイトへの登録など)

○ホームページの充実(コンテンツ・サイトの構成・表現方法など)

気象情報や路線バスの進行状況(バスロケーションシステム)、ライブカメラ等といった情報の提示や携帯電話向けサイトの充実など、道路利用者のニーズに合致したサービスを提供するとともに、ホームページユーザーへのアンケートや各種イベントでの広報などを通じて利用者のニーズの把握に努め、双方向のコミュニケーションを活かしてサイトの構成や表現方法の向上を図っていきます。

○ホームページへのアクセスしやすさの向上(リンクや検索サイトへの登録など)

インターネットを利用する中で、より国土交通省高崎河川国道事務所、群馬県道路関係課及び土木事務所のホームページの発信する情報にアクセスしやすくなるように、関係するホームページからのリンクや検索サイトへの登録等を進めていきます。