

平成18年度 達成度報告書  
平成19年度 業績計画書

長野県道路協議会

# 目次

1	新たな道路行政マネジメントシステム	3
2	長野県の概況	4
2.1	活力 ~ 都市再生と地域連携による経済活力の回復 ~	4
2.2	安全 ~ 安全で安心できる暮らしの確保 ~	5
2.3	環境 ~ 環境の保全・美しい景観の創造 ~	6
3	平成18年度業績計画の概要	7
4	平成18年度達成度報告	9
5	平成18年度事業の評価・分析	10
5.1	安全な生活環境の創造 ~ 死傷事故率 ~	10
5.2	産業・観光の振興 ~ 高速道路分担率 ~	11
5.3	信州文化の醸成 ~ 無電柱化率 ~	12
5.4	交流・連携の強化 ~ 渋滞損失時間 ~	13
5.5	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 ~	14
5.6	環境との共生 ~ 夜間騒音要請限度達成率 ~	15
6	主な実施事業 (ベストプラクティス)	16
	国道18号 上田坂城バイパス岩鼻トンネル開通	16
	国道153号 アップルロード交差点改良	17
	“イライラ”・“ハラハラ”箇所 見える化プランの策定	18

7	平成19年度業績計画の概要	19
7.1	平成19年度業績計画で対象とするアウトカム指標	19
7.2	アウトカム指標の目標値設定	20
7.3	平成19年度業績計画	21
8	平成19年度事業計画の詳細	22
8.1	安全な生活環境の創造 ~ 死傷事故率 ~	22
8.2	産業・観光の振興 ~ 高速道路分担率 ~	23
8.3	信州文化の醸成 ~ 無電柱化率 ~	24
8.4	交流・連携の強化 ~ 渋滞損失時間 ~	25
8.5	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 ~	26
8.6	環境との共生 ~ 夜間騒音要請限度達成率 ~	27

参考	アウトカム指標の定義・解説	28
	アウトカム指標 (代表指標) について	28
	アウトカム指標 (補足指標) について	31



道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

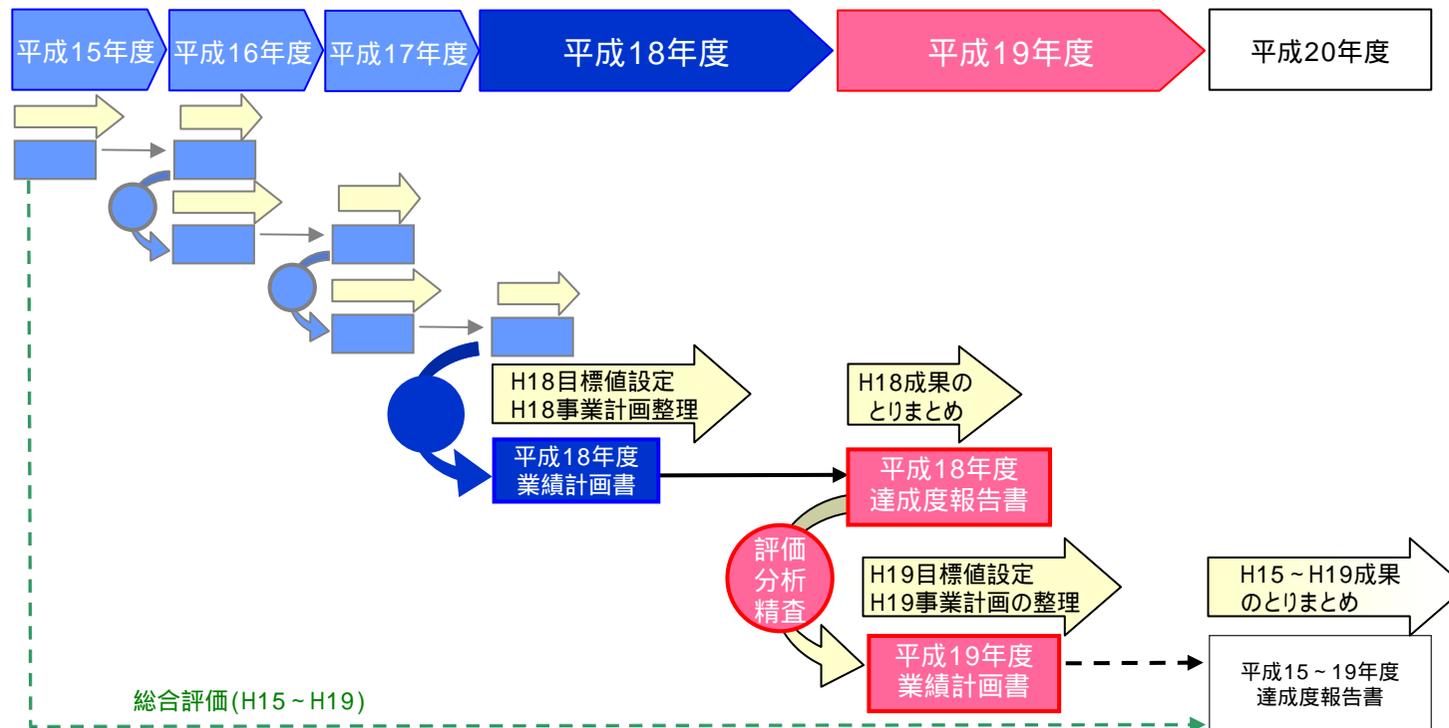
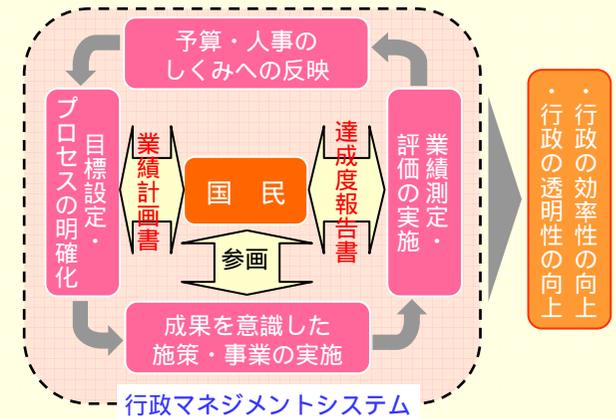
参考資料

# 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『道路行政マネジメントシステム』を導入しています。

平成15年度に最初の業績計画書を策定し、平成16年度に前年度の事業成果をとりまとめた達成度報告書を策定することでマネジメントサイクルを一巡させました。その後、毎年度達成度報告書・業績計画書を策定し公表してきています。

今年度は、平成18年度の事業成果をとりまとめた「平成18年度達成度報告書（アウトカムレポート）」と平成19年度の実施目標に関する「平成19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

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19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~

#### 自動車保有台数

自動車保有台数は全国平均よりやや高い水準にあり、年々増加してきている

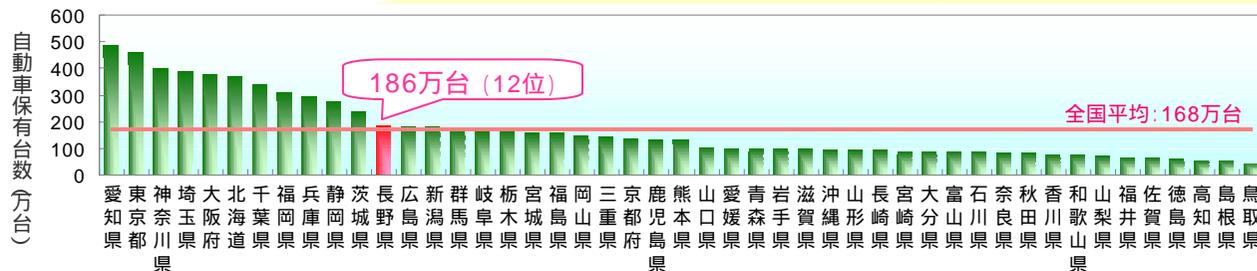


図:都道府県別の自動車保有台数【陸運統計要覧 平成18年版】(平成18年3月31日現在)

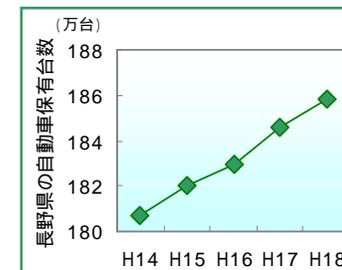


図:長野県の自動車保有台数の推移【長野・全国主要指標(長野県HP)】

#### 自動車走行台キロ

自動車走行台キロは全国平均よりやや高い水準にある



図:都道府県別の道路延長【ながの県勢要覧 平成18年版 都道府県のあらまし】(平成17年4月1日現在)



図:国道406号(東和田交差点)【国土交通省】

#### 高規格道路の利用状況

高規格道路の利用状況は全国平均より高い水準にある





道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料

# 2 長野県の概況

## 2.2 安全 ~ 安全で安心できる暮らしの確保 ~

### 死傷事故件数

死傷事故件数は減少傾向にあり、H18は全国平均より低い水準となっている



図: 都道府県別のH18死傷事故件数【警察省HP・都道府県別事故発生状況】

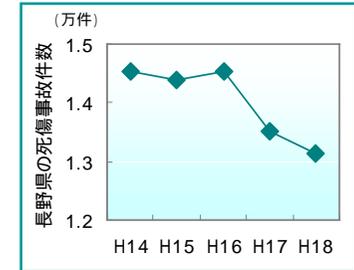


図: 死傷事故件数の推移【長野県警察】

### 気象

年間の雪日数(H18)は全国で6番目に多い

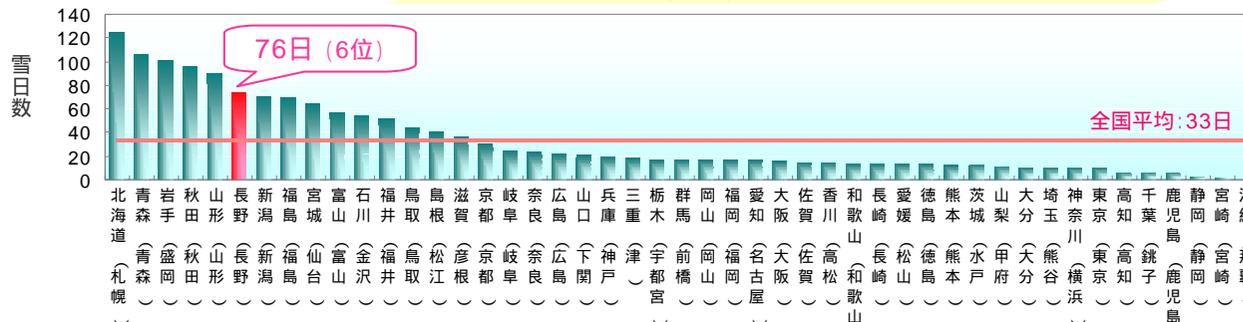


図: 県庁所在地等の雪日数【気象庁HP 気象統計情報】



図: 栄村秋山郷(H17. 12月) (豪雪により孤立)【長野県】

### 事前通行規制区間

事前通行規制区間延長(H15)は全国平均より高い水準にある



図: 事前通行規制区間延長【平成15年度業績計画書(国土交通省)】



図: 国道403号(木島平村千ノ平)【国土交通省】



道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料

# 2 長野県の概況

## 2.3 環境 ~ 環境の保全・美しい景観の創造 ~

### 沿道景観

全国に比べて無電柱化が遅れている

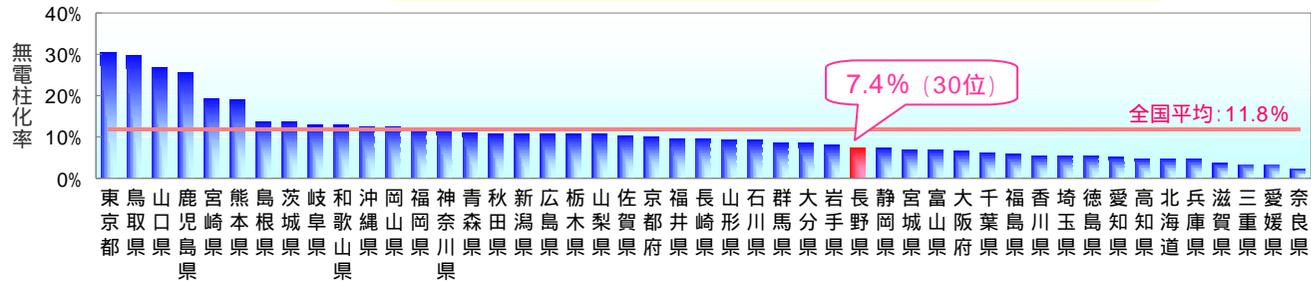


図:市街地幹線道路の無電柱化率【平成18年度達成度報告書・平成19年度業績計画書(国土交通省)】

(無電柱化率・・・市街地の幹線道路における無電柱化された道路の割合として算出しています)



図:国道20号(諏訪市上諏訪)【国土交通省】

### 歩行者の満足度

H15に比べH19では「やや不満」・「非常に不満」の割合が高くなっている

~「やや不満」・「非常に不満」を合わせた割合~

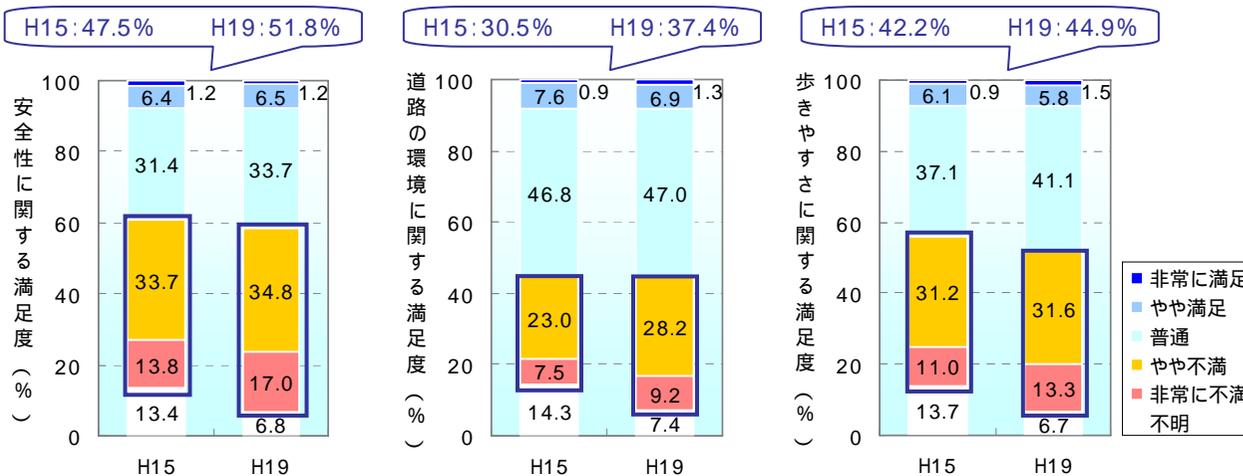


図:歩行者の立場からの満足度【平成19年度長野県県政世論調査】(5段階で満足度を評価)



図:国道403号(小布施町) (信州型木製ガードレール)【長野県】



図:信州ふるさとの道ふれあい事業(アダプトシステム)【屋代駅前通り商店街HP】



# 3 平成18年度業績計画の概要

道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

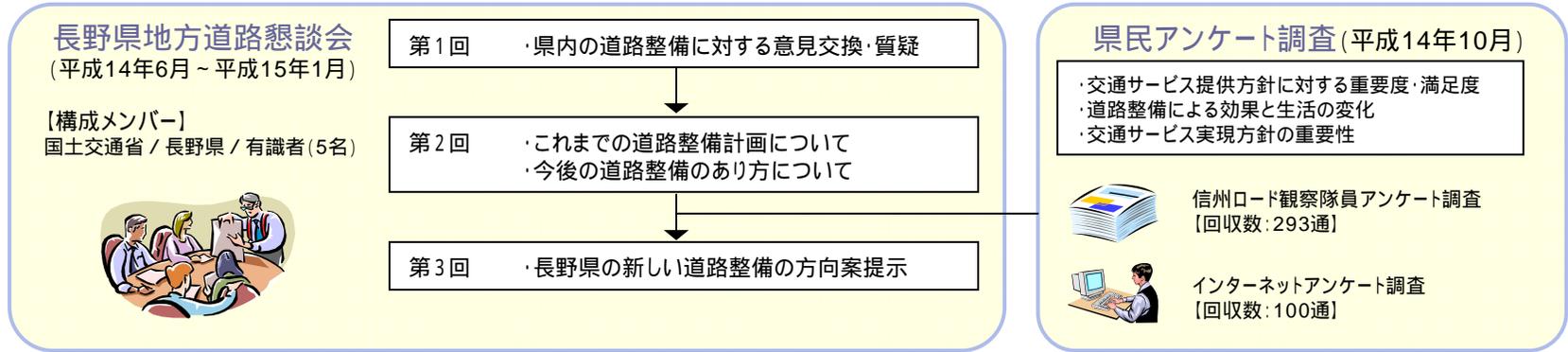
H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料

## ● アウトカム指標の設定について

- ・ 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。
- ・ H17より、道路整備基本方針に対してそれぞれ1つの“代表指標”とその他の“補足指標”を用いて評価する体系としました。



長野県の道路整備基本方針	アウトカム指標の評価体系															
	H15・H16	H17・H18														
・ 安全な生活環境の創造	<b>アウトカム指標</b> ▶ バリアフリー化率 ▶ 事故危険箇所解消率 ▶ …	<table border="1"> <thead> <tr> <th>代表指標</th> <th>補足指標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>▶ 死傷事故率</td> <td>▶ バリアフリー化率 ▶ 事故危険箇所解消率 ▶ …</td> </tr> <tr> <td>▶ 高速道路分担率</td> <td>▶ 高速道路ICアクセス時間 ▶ …</td> </tr> <tr> <td>▶ 無電柱化率</td> <td>▶ … ▶ …</td> </tr> <tr> <td>▶ 渋滞損失時間</td> <td>▶ …</td> </tr> <tr> <td>▶ 災害・異常気象による通行止め時間</td> <td>▶ … ▶ …</td> </tr> <tr> <td>▶ 夜間騒音要請限度達成率</td> <td>▶ …</td> </tr> </tbody> </table>	代表指標	補足指標	▶ 死傷事故率	▶ バリアフリー化率 ▶ 事故危険箇所解消率 ▶ …	▶ 高速道路分担率	▶ 高速道路ICアクセス時間 ▶ …	▶ 無電柱化率	▶ … ▶ …	▶ 渋滞損失時間	▶ …	▶ 災害・異常気象による通行止め時間	▶ … ▶ …	▶ 夜間騒音要請限度達成率	▶ …
代表指標	補足指標															
▶ 死傷事故率	▶ バリアフリー化率 ▶ 事故危険箇所解消率 ▶ …															
▶ 高速道路分担率	▶ 高速道路ICアクセス時間 ▶ …															
▶ 無電柱化率	▶ … ▶ …															
▶ 渋滞損失時間	▶ …															
▶ 災害・異常気象による通行止め時間	▶ … ▶ …															
▶ 夜間騒音要請限度達成率	▶ …															
・ 産業・観光の振興	▶ 高速道路ICアクセス時間 ▶ …															
・ 信州文化の醸成	▶ 電線類地中化達成率															
・ 交流・連携の強化	▶ …															
・ 信頼できる県土づくり	▶ … ▶ …															
・ 環境との共生	▶ …															



### 3 平成18年度業績計画の概要

● アウトカム指標の変更経緯について

- ・ 長野県の特徴を踏まえつつ、県内の様々な事業の効果を評価するため、毎年アウトカム指標の見直しを行っています。
- ・ 指標の数が増えることで、注目すべき事業の効果が見えづらくなるため、H17より“代表指標”と“補足指標”による評価体系としています。

アウトカム指標					
	H15	H16	H17	H18	代表 指標
		死傷事故率	死傷事故率	死傷事故率	
	バリアフリー化率	バリアフリー化率	バリアフリー化率	バリアフリー化率	
			あんしん歩行エリア整備率	あんしん歩行エリア整備率	
	事故危険箇所解消率		事故危険箇所解消率	事故危険箇所解消率	
	克雪道路整備率		克雪道路整備率	克雪道路整備率	
	高速道路分担率	高速道路分担率	高速道路分担率	高速道路分担率	
	高速道路IC30分アクセス率		高速道路ICまでの平均所要時間	高速道路ICまでの平均所要時間	
				ETC利用率	
	電線類地中化延長	電線類地中化達成率	無電柱化率	無電柱化率	
			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・管理延長	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・管理延長	
			信州型木製ガードレール整備量	信州型木製ガードレール整備量	
	渋滞損失額	渋滞損失時間	渋滞損失時間	渋滞損失時間	
		生活圏中心都市アクセス時間	生活圏中心都市アクセス時間	生活圏中心都市アクセス時間	
	災害・異常気象時通行止め時間	災害・異常気象時通行止め時間	災害・異常気象時通行止め時間	災害・異常気象時通行止め時間	
	耐震補強済み橋梁率		耐震補強済み橋梁率	耐震補強済み橋梁率	
	防災危険箇所解消率		防災危険箇所対策率	防災危険箇所対策率	
			HPアクセス数	HPアクセス数	
	夜間騒音要請限度達成率	夜間騒音要請限度達成率	夜間騒音要請限度達成率	夜間騒音要請限度達成率	
			低騒音舗装整備率	低騒音舗装整備率	

道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料

# 4 平成18年度達成度報告

## ● H18アウトカム指標(代表指標)の達成状況

- ・ 昨年度策定した「平成18年度業績計画書」において、アウトカム指標のH18目標値を設定しています。
- ・ H18目標値に対するH18実績値の達成状況は、達成が4指標、非達成が2指標となりました。

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	H18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)	68.7	68.6	67.9	達成	交差点改良、バリアフリー歩道整備、あんしん歩行エリア整備、克雪道路整備などを実施し、事故件数が減少しました。	10
産業・観光の振興	高速道路分担率 (%)	15.5	15.6	16.0	達成	スマートICの本格導入やETC料金割引の継続などにより高速道路の利用が増加しました。	11
信州文化の醸成	無電柱化率 (%)	81.9	83.7	83.7	達成	国道19号塩尻市、国道20号諏訪市上諏訪、国道406号長野市田町において、電線共同溝整備を実施しました。	12
交流・連携の強化	渋滞損失時間 (万人時間/年)	7,825	7,691	7,872	非達成	上田坂城バイパスの一部区間が供用しましたが、渋滞損失時間の削減には全線開通が必要となるため、十分な効果が得られませんでした。	13
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	34,804	非達成	平成18年7月に長野県内の広範囲で豪雨が発生し、長期間に渡って通行止めとなった区間の影響もあり、通行止め時間が大幅に増加しました。	14
環境との共生	夜間騒音要請限度達成率 (%)	47.6	47.8	49.5	達成	国道18号柳原などにおいて低騒音舗装整備を進めることで、夜間騒音が改善しました。	15

渋滞損失時間のH18目標値は昨年度からの見直しにより修正しています  
各指標に関する定義や解説を巻末に記載しています

道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料



道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料

# 5 平成18年度事業の評価・分析

## 5.1 安全な生活環境の創造 ~アウトカム指標:死傷事故率~

交通事故対策やバリアフリー化を推進することで、道路の安全性が向上しました

### 整備効果事例

#### 国道18号 長野市稲葉～東和田 交通事故対策

背景・課題...

国道18号長野市稲葉～東和田間では、H12～H15に合計307件の交通事故が発生しました。

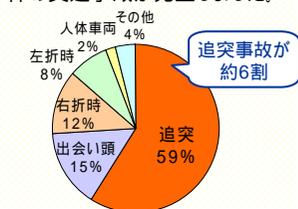


図:H12～H15事故発生件数【長野国道事務所HP】

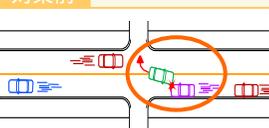
対策...

上高田北交差点～東和田交差点間において、追突事故抑止のため、支道交差点部に右折帯の設置を行いました。

効果...

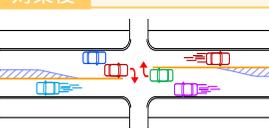
すれ違いに余裕ができ、追突事故の減少が期待できます。

対策前



支道へ右折する車両と後続車両のすれ違い幅に余裕が無いため追突事故が発生していました。

対策後



支道への右折車両の右折滞留幅を確保することで、後続直進車とのすれ違い幅に余裕ができました。



図:国道18号 長野市稲葉～東和田【長野国道事務所HP】

図:国道18号 長野市稲葉～東和田の対策内容【長野国道事務所HP】

#### 国道153号 アップルロード交差点 バリアフリー化・交通事故対策

背景・課題...

国道153号アップルロード交差点では、道路構造のバリアフリー化が指摘されており、また、交通事故も多発していました。



アップルロード:国道153号飯田バイパスの愛称

対策...

H18にアップルロードの4交差点において、バリアフリー化、及び交差点改良を行いました。

効果...

交差点内の車両走行の安定性が向上しました。また、車椅子の方などが安全に横断できる交差点になりました。

対策前の事故発生状況

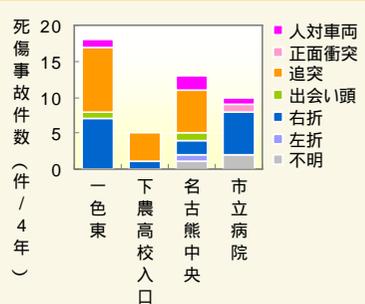


図:死傷事故件数【H13～H16ITARDAデータ】

対策内容

- ・交差点内に走行レーンを明示
- ・横断歩道、停止線を前出し
- ・横断歩道の歩道と車道の段差改良
- ・歩行者溜まりの傾斜を解消
- ・など



図:交通事故対策状況【飯田国道事務所HP】

### 達成度評価

達成

目標値:68.6 件/億台キロ  
実績値:67.9 件/億台キロ



【H18年度の達成度】

死傷事故率のH18実績値は67.9(件/億台キロ)となり、昨年度設定したH18目標値を達成することができました。

前年に比べ、路線別では国道19号や町村道において事故が減少し、事故類型では正面衝突事故が約17%減少しました。

### 今後の整備方針

今後もいっそう、交通事故対策を進め、死傷事故件数の減少を図ります。

引き続きバリアフリー歩道整備やあんしん歩行エリア整備を進めることで、歩行者の安全な通行を確保します。

積雪地域においては、ロードヒーティングや堆雪帯の整備を進めることで、冬期の道路通行の安全性向上を目指します。

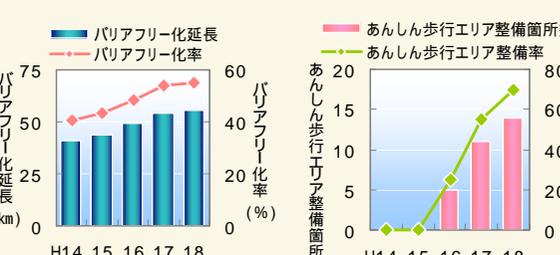


図:バリアフリー化率・あんしん歩行エリア整備率の推移【国土交通省・長野県】

> 「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、県内の『年死傷事故件数』を『年走行台キロ(延長×年交通量)』で割って算定します。

# 5 平成18年度事業の評価・分析

## 5.2 産業・観光の振興 ～アウトカム指標:高速道路分担率～

スマートICの利用促進により、周辺観光施設の利便性が向上しました

### 整備効果事例

#### スマートIC社会実験

<背景・課題…>

H16より、佐久平PA、H17より、小布施PA・姨捨SAでスマートIC社会実験を実施しており、利用者が年々増加しています。

スマートIC  
… ETC専用のインターチェンジ



図:長野県内のスマートIC位置図



図:佐久平PAスマートIC入り口ゲート【佐久平スマートIC HP】

> 「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。

施策…

小布施PA・姨捨SAスマートICをH18.10.1より本格導入し、佐久平スマートICではH19.3.31まで実験期間を延長しました。

効果…

観光地までの所要時間が短縮されることで、観光客の増加につながり、地域の産業や観光の振興に寄与します。

#### 小布施PAスマートICの整備効果

#### H18.10.1より本格導入

スマートICに隣接するハイウェイオアシスのレストラン利用が増大しました。(8.3%増加)

小布施町内の町営駐車場の利用が増大しました。(実験前より28%増加)

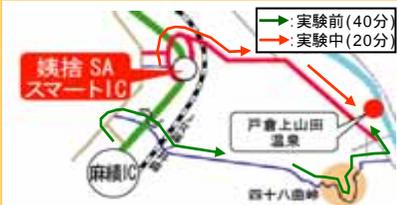


#### 姨捨SAスマートICの整備効果

#### H18.10.1より本格導入

松本方面から、戸倉上山田温泉までのアクセス時間が、約10分短縮しました。

アンケートでは、利用者の約7割の方が10分以上の時間短縮を実感しています。



#### 佐久平PAスマートICの整備効果

#### H19.3.31まで実験期間延長

隣接する佐久スキーガーデンバラダへのアクセス時間が、約12分短縮しました。

H17に比べ、H18は利用台数が約2倍に増加しています。



図:スマートICの整備効果【国土交通省道路局HP】

### 達成度評価



【H18年度の達成度】

高速道路分担率のH18実績値は16.0(%)となり、昨年度設定したH18目標値を達成することができました。

H18はスマートICの利用促進などにより、高速道路利用が増加し、産業・観光の振興を図りました。

### 今後の整備方針

高速道路の利用を促進することで、地域の産業や観光の振興を図ります。

高速道路ICまでのアクセス道路整備や高速道路の料金割引により、利便性の向上を図ります。



図:ETC利用率の推移【国土交通省】

道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料



道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料

# 5 平成18年度事業の評価・分析

## 5.3 信州文化の醸成 ～アウトカム指標:無電柱化率～

無電柱化や住民による道路美化活動を推進することで、信州の文化的で美しい街並みの形成を図りました

### 整備効果事例

#### 国道19号 塩尻 電線共同溝整備

背景・課題...

電柱や電線は、歩道通行の障害になるだけでなく、都市景観の阻害や、災害時には電柱の倒壊による二次災害の発生につながります。



対策...

国道19号塩尻において、電線共同溝を整備しました。今後、事業者と調整しながら電線類の地中化を推進します。



効果...

道路景観の向上や歩道の安全性が向上します。また、災害時の被害軽減につながります。

#### 無電柱化イメージ



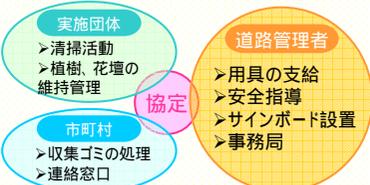
- ▶道路景観が向上します。
- ▶歩道の安全性が向上します。
- ▶災害時に電柱による道路寸断の心配がありません。

図:電線共同溝整備区間(国道19号塩尻)

#### 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

背景・課題...

道路の美化活動を実施する団体と協定を結び、活動を支援することで、道路景観の向上を推進しています。



活動...

参加団体への支援及び新規参加団体の募集を推進しました。

効果...

道路景観が向上しました。また、道路愛護意識の高揚や地域住民の交流促進に寄与しました。

毎年、着実に参加団体数は増加しており、H18は、新たに30団体が参加しました。



図: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・管理延長の推移【国土交通省・長野県】

#### 活動状況



図:国道153号 飯田市中村【飯田国道事務所HP】

### 達成度評価

**達成** 目標値:83.7%  
実績値:83.7%



【H18年度の達成度】

無電柱化率のH18実績値は83.7(%)となり、昨年度設定したH18目標値を達成することができました。

国道19号塩尻の他、国道20号上諏訪、国道406号田町において電線共同溝整備を行いました。

### 今後の整備方針

今後も引き続き無電柱化を推進します。

ボランティアサポートプログラム・アダプトシステムの参加団体への支援を継続するとともに、新規参加団体を募集します。

景観に対する不満として、「電柱・電線」や「街路樹の少なさ」が高い割合となっています。



図:住まいに関する県民アンケート【長野県HP】



道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料

# 5 平成18年度事業の評価・分析

## 5.4 交流・連携の強化 ~アウトカム指標:渋滞損失時間~

上田坂城バイパスの整備により、国道18号(上田地域)の渋滞緩和や地域連携の強化を図ります

### 整備効果事例

**国道18号 上田坂城バイパス 岩鼻トンネル開通**

背景・課題・・・  
 【渋滞状況】  
 国道18号上田市では、慢性的な渋滞が発生しており、上塩尻東交差点では県内平均の約17倍の渋滞損失時間が発生しています。



図:上塩尻東交差点の渋滞状況【国土交通省】

【上田坂城バイパス】  
 国道18号に並行する上田市上塩尻～坂城町小網(約4.9km)区間において、「上田坂城バイパス」の整備を進めています。

【事業経緯】  
 平成3年度 事業化  
 平成4年度 用地買収着手  
 平成11年度 L=1.6kmを暫定2車線で供用  
 平成15年度 L=0.6kmを部分供用  
 平成17年度 岩鼻トンネル貫通  
 平成18年度 岩鼻トンネル開通

対策・・・  
 H19.3.22に上田坂城バイパス区間のうち、半過山口橋～岩鼻トンネル終点までの約0.4kmが開通しました。

効果・・・  
 整備区間と並行する国道18号において、渋滞緩和が図られるとともに、上田地域～長野地域間の交流・連携を促進します。

国道18号上田市上塩尻付近の渋滞状況

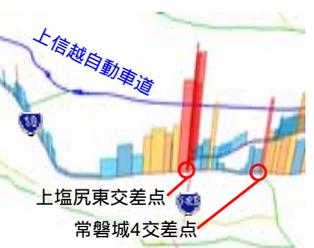
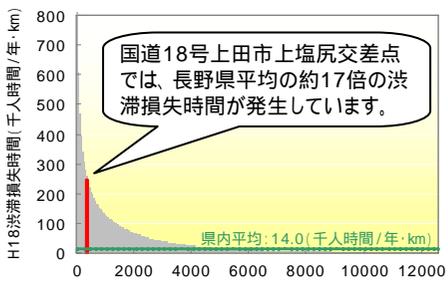


図:国道18号上田坂城バイパス並行区間の渋滞状況【国土交通省】

H18渋滞損失時間(千人時間/年・km)



国道18号上田市上塩尻交差点では、長野県平均の約17倍の渋滞損失時間が発生しています。

県内平均: 14.0(千人時間/年・km)

整備位置



至長野市 至小諸市

上信越自動車道

上田坂城バイパス

今回開通区間

岩鼻トンネル終点 半過山口橋 上塩尻東交差点



図:岩鼻トンネル【国土交通省】

整備効果



坂城町 渋滞の緩和

国道18号

上田坂城バイパス

所要時間の短縮

上田市

【渋滞緩和】  
 バイパスが全線開通することにより、上田地域の渋滞緩和や上田市～坂城町間の所要時間の短縮効果が期待されます。

図:上田坂城バイパス整備効果【長野国道事務所HP】

> 「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ており、交通機能を評価する指標と位置付けられます。具体的には、『通常時旅行時間と混雑時旅行時間の差』に『年間の交通量』を掛けて算定しています。

### 達成度評価

**非達成** (Sad face icon)

目標値:7,691 万人時間/年  
 実績値:7,872 万人時間/年

当初目標値についてはp20参照



【H18年度の達成度】  
 渋滞損失時間のH18実績値は7,872(万人時間/年)となり、昨年度設定したH18目標値を達成できませんでした。

都市部への交通集中により、都市部の交通渋滞が増加し、また、H17・H18と渋滞損失時間の削減に寄与する供用事業が少なかったため、2年連続で渋滞損失時間が増加してしまいました。

### 今後の整備方針

H17とH18の渋滞損失時間を路線別に比較すると、H18は国道19号や国道20号の都市部において値が増加しました。

都市部の渋滞緩和を目的としたバイパス整備を推進することで、渋滞緩和を図ります。

地域を結ぶ道路の充実により、地域間の交流・連携を強化します。

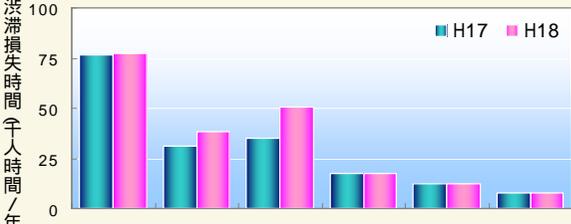


図:路線別の渋滞損失時間【国土交通省】



道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料

# 5 平成18年度事業の評価・分析

## 5.5 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~

豪雨による通行止めに対し迅速な復旧に努めました

大規模地震に備え橋梁耐震補強を着実に進めています

### 整備効果事例

#### H18・7月豪雨 対応・復旧活動

背景・課題...

H18.7月に長野県内の広範囲で豪雨が降り、道路の通行止めなどの被害が発生しました。

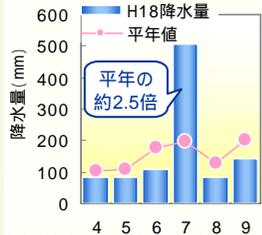


図: 諏訪市の降水量(気象庁HP)



岡谷市の被災状況

対策...

長野県では、大雨対策本部を設置し、県民の皆様の財産と生命を守るため、市町村と緊密に連携しながら災害への対応を行いました。

効果...

通行止め区間の迅速な復旧に努め、通行止め時間の短縮を図りました。

#### 豪雨による地域別の通行止め時間

7月豪雨により長野県全域で通行止めが発生し、特に松本地域・上伊那地域で多くの通行止めが発生しました。

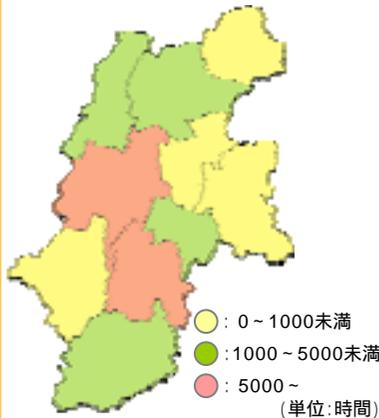


図: 7月豪雨による地域別の通行止め時間の内訳【国土交通省・長野県】

#### 通行止め区間の復旧

通行止め区間の迅速な復旧を図りました



図: 岡谷茅野線(岡谷市湊)災害・復旧状況【長野県HP】

#### 支援活動

県職員による家屋や田畑の復旧作業の支援を行いました



図: 諏訪市湖南蓼宮橋付近復旧作業【長野県HP】 図: 下諏訪町荻倉復旧作業【長野県HP】

#### 橋梁耐震補強

背景・課題...

大規模な地震により橋梁が崩壊した場合、落橋による被害が発生するだけでなく、被災地への救助活動の支援にも支障がでます。

対策...

長野県内の17箇所の橋梁において、耐震補強を実施しました。

効果...

災害発生時の落橋の防止や救助活動時の道路機能の確保につながります。



図: 耐震補強済み橋梁数の推移【国土交通省・長野県】



図: 国道18号 篠ノ井橋 橋梁耐震補強(千曲市)【国土交通省】

> 「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

非達成



目標値: 9,183 時間/年  
実績値: 34,804 時間/年



【H18年度の達成度】

災害・異常気象による通行止め時間のH18実績値は34,804(時間/年)となり、昨年度設定したH18目標値を達成できませんでした。

H18・7月豪雨により、長期間に渡って通行止めとなった区間の影響もあり、通行止め時間が大幅に増加しました。

### 今後の整備方針

今後は、集中的な豪雨、豪雪などに対する防災対策をより一層推進していきます。

防災危険箇所対策や橋梁耐震補強を引き続き推進し、災害に強いネットワークの形成を図ります。

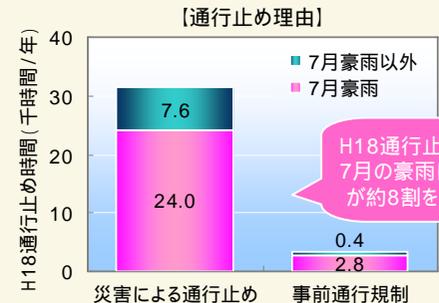


図: H18通行止め時間の内訳【国土交通省・長野県】

注) 冬期通行規制時の通行止め時間は含まない



道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料

# 5 平成18年度事業の評価・分析

## 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~

低騒音舗装整備により夜間騒音が低減し、沿道環境が改善しました

### 整備効果事例

#### 国道18号 長野市柳原 低騒音舗装整備

対策... 国道18号長野市柳原付近において、低騒音舗装整備を行いました。

効果... 車両が走行する際に発生する騒音が低減し、沿道環境の改善に寄与しました。

背景・課題...

夜間騒音要請限度の達成状況を路線別に見ると、国道18号が32.2%と、他の路線に比べて低い状況にあります。

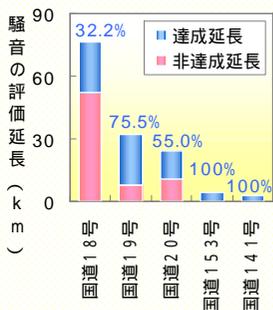


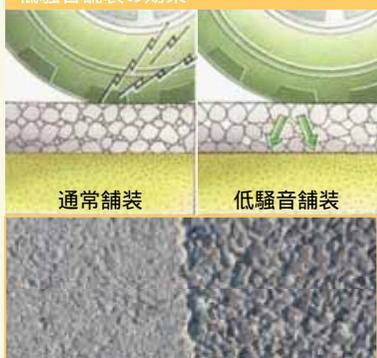
図:路線別の夜間騒音要請限度達成状況【H18道路環境センサス】

国道18号長野市柳原付近は、長野市・須坂市を結ぶ重要な区間であるため、交通量も多く、特に、大型車の往来が多いことから、要請限度を越える騒音が発生していました。



長野市柳原北交差点

#### 低騒音舗装の効果



低騒音舗装では、空隙に空気が逃げるため音が生じにくくなります。

図:低騒音舗装イメージ図【長野国道事務所HP】

#### 国道18号の市町村別の夜間騒音状況

国道18号では、東御市・坂城町・軽井沢町・御代田町で特に夜間騒音要請限度達成率が低い状況にあります。

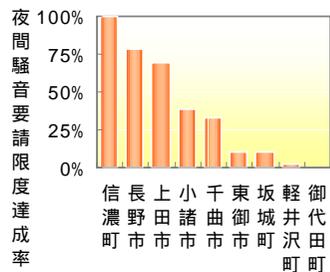


図:市町村別の夜間騒音要請限度の達成状況【H18道路環境センサス】

#### 低騒音舗装による騒音の減少

国道18号東和田交差点～柳原北交差点において、低騒音舗装をした区間では、夜間騒音レベルが、約8dB減少しました。

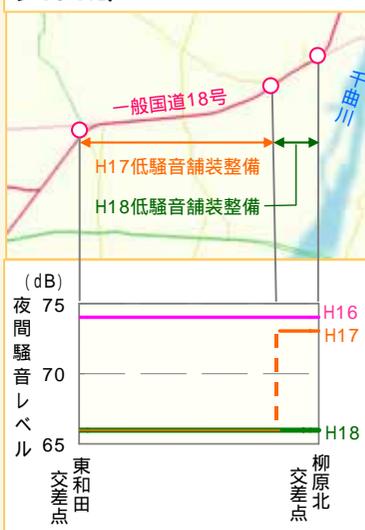


図:長野市柳原付近の夜間騒音値【H16～H18道路環境センサス】

>「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る、沿道環境の改善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づ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

達成 目標値:47.8% 実績値:49.5%



[H18年度の達成度]

夜間騒音要請限度達成率のH18実績値は49.5(%)となり、昨年度設定したH18目標値を達成することができました。

低騒音舗装整備の実施により夜間騒音が低減し、沿道環境の改善に寄与しました。

### 今後の整備方針

今後も低騒音舗装整備により夜間騒音の改善を図ります。

バイパスの整備や高速道路の利用促進により、生活道路を通過する車両を転換させることで、沿道環境の改善を図ります。

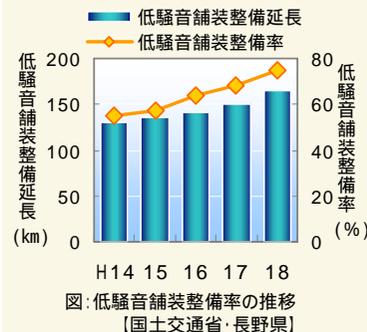


図:低騒音舗装整備率の推移【国土交通省・長野県】



図:低騒音舗装整備例【国土交通省】



道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19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)

## 国道18号 上田坂城バイパス岩鼻トンネル開通

- 上田坂城バイパス整備を推進中 (H19.3 岩鼻トンネル区間開通)
- 全線開通により渋滞緩和や災害時の交通網の確保を図る

### ・取り組みの背景

#### < 上田坂城バイパス >

一般国道18号の上田市・坂城町周辺において、道路幅員の狭小や交通容量の不足による慢性的な交通渋滞や交通事故の危険性などの課題を解決するために、上田坂城バイパスの整備を進めています。

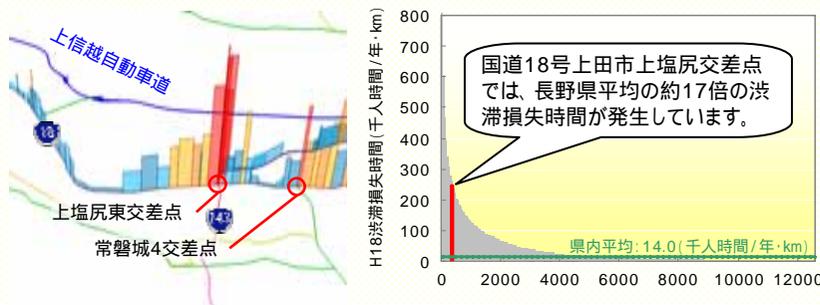


図: 国道18号上田坂城バイパス並行区間の渋滞状況【国土交通省】

### ・対策内容

#### < 岩鼻トンネルの開通 >

平成19年3月22日、国道18号上田坂城バイパス(上田小泉地区)において、「岩鼻トンネル」の区間(延長約700m)が開通しました。



図: 岩鼻トンネル【国土交通省】

### ・効果

#### < 道路の渋滞緩和 >

上田坂城バイパスの全線が開通されると、上田市と坂城町間の所要時間が短縮され、上田地域の渋滞緩和や地域間の交流・連携の強化につながります。

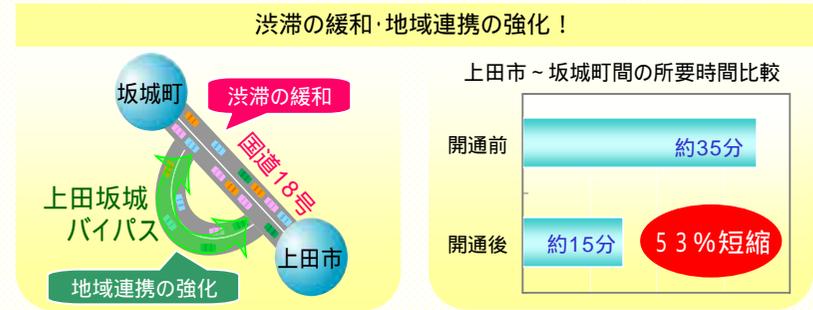


図: 上田坂城バイパス整備効果(渋滞緩和)【長野国道事務所HP】

#### < 災害時の交通網の確保 >

上田坂城バイパスが開通された場合、国道18号や(主)長野上田線において、渋滞・事故・災害等による通行止めが発生しても、バイパスへの迂回が可能となるため、交通網が確保されます。

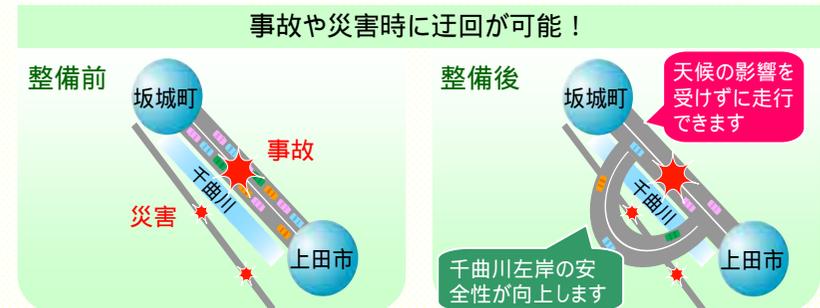


図: 上田坂城バイパス整備効果(交通網の確保)【長野国道事務所HP】

### ・今後の整備方針

今後も、交通渋滞の緩和や交通安全の向上を図るため、上田坂城バイパスの未供用区間について事業を進めていきます。

# 6 主な実施事業 (ベストプラクティス)

## 国道153号 アップルロード交差点改良

- アップルロードの各交差点において、交差点改良及びバリアフリー化を実施
- 交差点内の車両走行や歩行者通行の安全性が向上

### 取り組みの背景

#### < バリアフリー合同点検 >

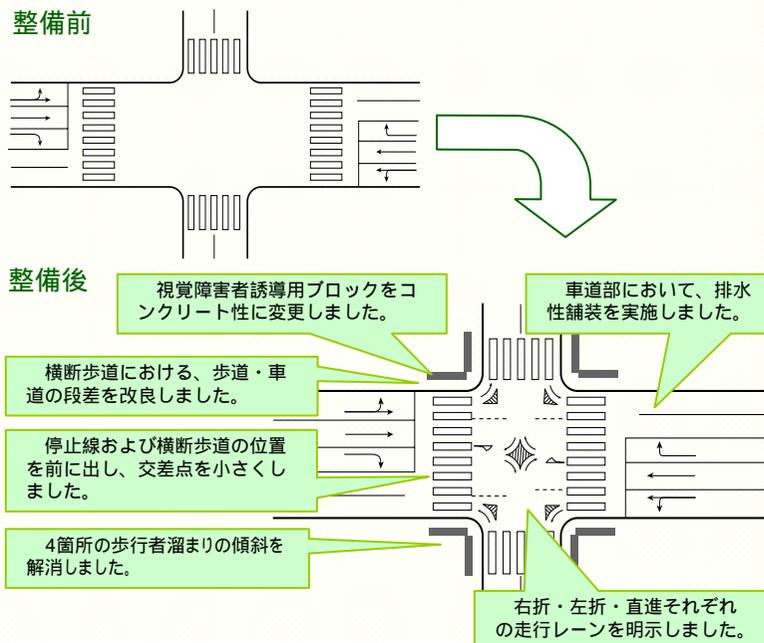
アップルロードの各交差点において、交通事故対策として交差点改良工事及びバリアフリー化を実施しました。

- 一色東交差点
- 下農高校入口交差点
- 名古屋中央交差点
- 飯田市立病院前交差点



### 対策内容

#### < 交差点改良の内容 >



### 効果

#### < 対策後の状況 >

- ・横断歩道の位置を変更したことで、左折時に歩行者を確認しやすくなりました。
- ・走行レーンの明示により、交差点内の車両の軌跡が安定しました。
- ・バリアフリー化により、車椅子の方などが安全に横断できる交差点になりました。

一色東交差点 下農高校入口交差点 名古屋中央交差点 飯田市立病院前交差点

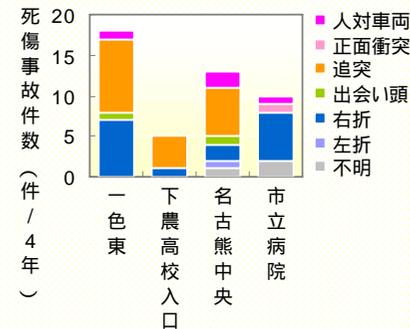


図：アップルロード交差点の対策後の状況【飯田国道事務所HP】

#### < 事故の削減効果 >

各交差点におけるH13～H16の事故類型では、追突事故や右折事故の割合が高くなっています。

停止線の前出しや走行レーンの明示により、追突事故や右折事故の減少が期待されます。



図：事故類型別の死傷事故件数 (H13～H16ITARDAデータ)

### 今後の整備方針

#### < 追加整備 >

H19も引き続きアップルロードの2箇所の交差点で同様の工事を実施します。

- 上殿岡交差点
- 名古屋東交差点



# 6 主な実施事業（ベストプラクティス）



道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料

## “イライラ”・“ハラハラ”箇所 見える化プランの策定

- ▶ 長野県内の“イライラ”・“ハラハラ”箇所を選定
- ▶ “イライラ”箇所・“ハラハラ”箇所見える化プランを策定し公表

### 背景

#### < 長野県移動性・安全性向上検討委員会 >

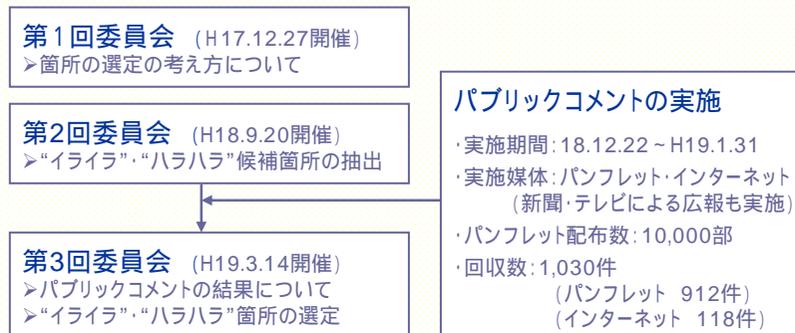
長野県内の道路を対象に、“イライラ”（移動性障害）・“ハラハラ”（安全性要対策）箇所を抽出し、必要な対策を検討し実施することで、移動性・安全性の向上を目指しています。



### 取り組み

#### < 委員会の開催 >

移動性・安全性に関する『評価指標』を設定し、パブリックコメントの結果を踏まえて、『“イライラ”・“ハラハラ”箇所』を選定しました。



#### < “イライラ”・“ハラハラ”箇所の選定 >

パブリックコメントの結果を踏まえて、“イライラ”箇所…52箇所 “ハラハラ”箇所…50箇所を選定しました。

### 見える化プランの公表

#### < パンフレット・インターネットによる公表 >

『“イライラ”（移動性障害）箇所見える化プラン』  
『“ハラハラ”（安全性要対策）箇所見える化プラン』を策定し公表しました。

“イライラ”箇所見える化プラン



“ハラハラ”箇所見える化プラン

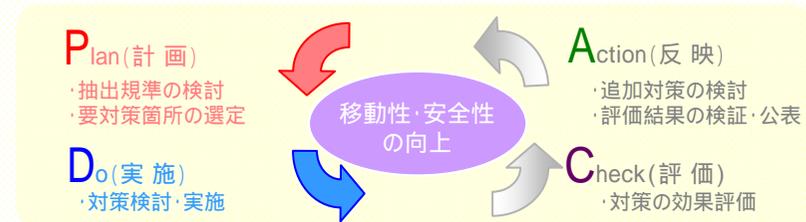


図：見える化プラン公表資料【長野県道事務所HP】

### 今後の方針

#### < 対策の検討・実施 >

選定した“イライラ”・“ハラハラ”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

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料

# 7 平成19年度業績計画の概要

## 7.1 平成19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は、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19年度 アウトカム指標	
	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"> <li>・バリアフリー化率 (%)</li> <li>・あんしん歩行エリア整備率 (%)</li> <li>・事故危険箇所解消率 (%)</li> <li>・克雪道路整備率 (%)</li> </ul>
・産業・観光の振興	高速道路分担率 (%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路ICまでの所要時間 (分)</li> <li>・ETC利用率 (%)</li> </ul>
・信州文化の醸成	無電柱化率 (%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・信州型木製ガードレール整備量 (箇所)</li> </ul>
・交流・連携の強化	渋滞損失時間 (万人時間/年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活圏中心都市アクセス時間 (分)</li> </ul>
・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"> <li>・耐震補強済み橋梁率 (%)</li> <li>・防災危険箇所対策率 (%)</li> <li>・ホームページアクセス数 (回)</li> </ul>
・環境との共生	夜間騒音要請限度達成率 (%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低騒音舗装整備率 (%)</li> </ul>

各指標に関する定義や解説を巻末に記載しています。

# 7 平成19年度業績計画の概要

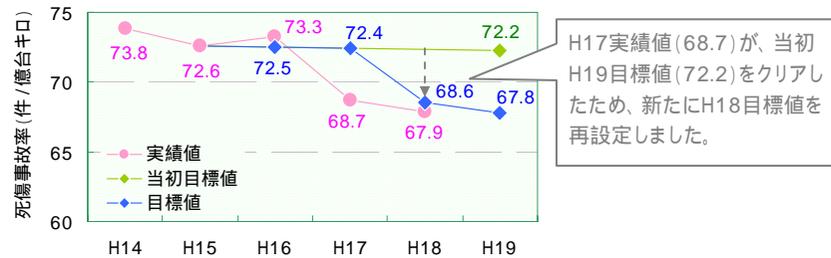
## 7.2 アウトカム指標の目標値設定

- 6つの代表指標のうち5つの指標で、目標値の見直しを行っています。
- 目標値の見直しについては、「実績値に応じて」見直した指標が3つ、「毎年」見直す指標が2つとなっています。

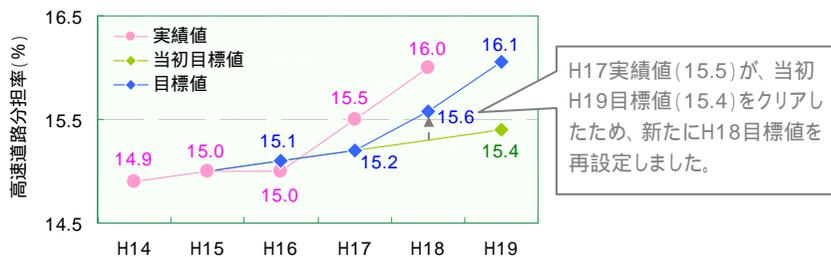
### 目標値の変更あり（実績値に応じて）

「死傷事故率」、「高速道路分担率」、「渋滞損失時間」は、実績値が当初設定したH19目標値を達成した年次に、翌年の目標値の再設定を行っています。

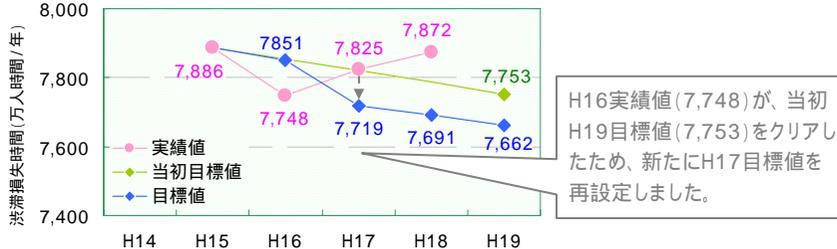
#### 死傷事故率



#### 高速道路分担率



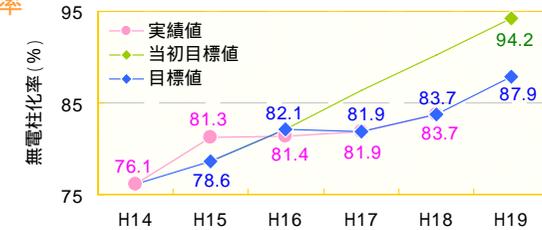
#### 渋滞損失時間



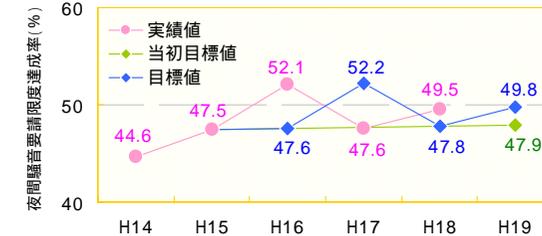
### 目標値の変更あり（毎年）

「無電柱化率」は、各年次の整備計画の変更を反映して、目標値を設定しています。「夜間騒音要請限度達成率」は、各年次の実績値を基に次年度の目標値を設定しています。

#### 無電柱化率



#### 夜間騒音要請限度達成率



### 目標値の変更無し

気象条件の影響が大きいいため、実績値に応じた目標値の再設定は行っていません。

#### 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

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料

# 7 平成19年度業績計画の概要

## 7.3 平成19年度業績計画

- 長野県の道路整備基本方針に基づき、平成19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実績値	H19目標値	目標値の変更	H19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	67.9	67.8	H17に再設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バリアフリー歩道整備 (国道20号諏訪市赤羽根など)</li> <li>● あんしん歩行エリア整備 (上田市中央地区など)</li> <li>● 事故危険箇所対策 (国道20号富士見町富士見など)</li> <li>● ロードヒーティング(車道)整備 (国道19号長野市居町など)</li> </ul>	22
産業・観光の振興	高速道路分担率 (%)	15.5	16.0	16.1	H17に再設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高速道路ICアクセス道路整備</li> <li>● スマートICの利用促進</li> </ul>	23
信州文化の醸成	無電柱化率 (%)	81.9	83.7	87.9	変更あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 電線共同溝整備 (国道153号飯田市など)</li> <li>● 信州型木製ガードレール整備 (11箇所)</li> </ul>	24
交流・連携の強化	渋滞損失時間 (万人時間/年)	7,825	7,872	7,662	H16に再設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バイパス整備 (国道18号坂城更埴バイパス、国道20号坂室バイパスなど)</li> <li>● 高速道路の料金割引</li> </ul>	25
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	34,804	8,890	変更なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 橋梁耐震補強 (28箇所)</li> <li>● 防災危険箇所対策 (42箇所)</li> </ul>	26
環境との共生	夜間騒音要請限度達成率 (%)	47.6	49.5	49.8	変更あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 低騒音舗装整備 (国道18号上田市常磐城、国道254号佐久市中込～野沢など)</li> </ul>	27

目標値の変更あり (実績値に応じて)

目標値の変更あり (毎年)

目標値の変更無し

# 8 平成19年度事業計画の詳細

## 8.1 安全な生活環境の創造 ~アウトカム指標:死傷事故率~

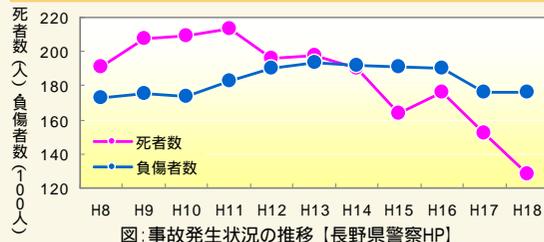
優先度を明示して交通事故対策を実施します

事故危険箇所対策・あんしん歩行エリア整備などをより一層推進します

### 現況・課題

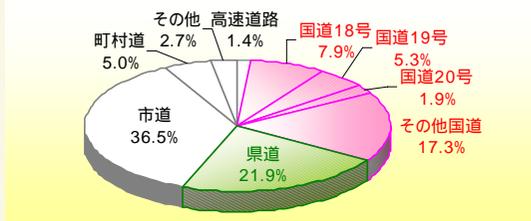
#### 交通事故の推移

近年、交通事故による死者数は減少傾向にあるものの、負傷者数は横ばいの傾向となっています。



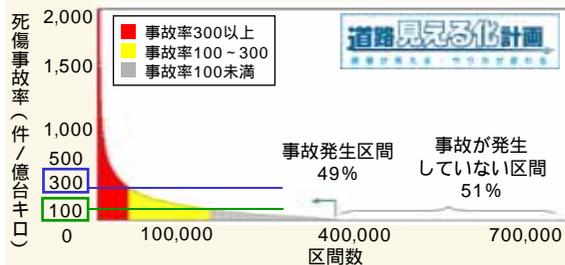
#### 路線別の事故発生状況

全事故の約6割が国道・県道で発生しています。



#### 優先度を明示した交通事故対策の推進

レッドゾーンとイエローゾーンに集中して対策を実施します。



全国の国道・都道府県道におけるH14~H17事故データから作成

### 平成19年度の主要事業

H19は、バリアフリー歩道整備(2.8km)、あんしん歩行エリア整備(6箇所)、事故危険箇所対策(13箇所)、克雪道路整備(4箇所)を推進します。

- 中野地区 (あんしん歩行エリア整備)
- 青木島地区 (あんしん歩行エリア整備)
- 国道19号 長野市居町 (克雪道路整備)
- 国道18号 飯綱町古町 (克雪道路整備)
- 国道19号 長野市高田 (克雪道路整備)

国道19号 信州新町上条 (バリアフリー歩道整備)

国道148号 白馬村飯田 (克雪道路整備)

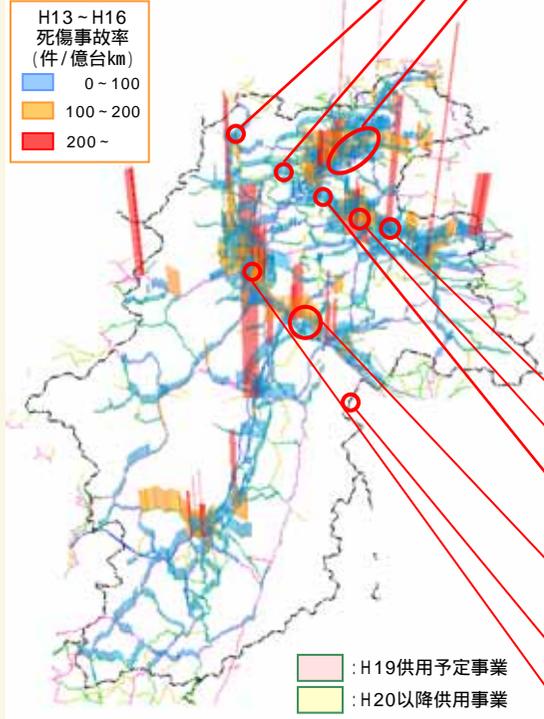
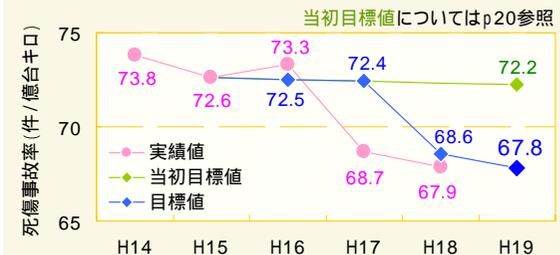


図: 死傷事故率【H13~H16交通事故統合データ】  
H19主要事業【国土交通省・長野県】

### 目標・整備方針

H18実績値  
67.9 件/億台キロ

H19目標値  
67.8 件/億台キロ



【H19目標値】

「死傷事故率」をH19までに67.8 (件/億台キロ)まで削減することを目標とします。

当初設定したH19目標値(72.2件/億台キロ)は既に達成しているため、より一層の死傷事故率削減に向けて目標値を再設定しました。

「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。

- 小諸市小諸 (あんしん歩行エリア整備)
- 国道18号 小諸市小諸 (バリアフリー歩道整備)
- 上田市中央地区 (あんしん歩行エリア整備)
- 海野町地区 (バリアフリー歩道整備)
- 諏訪市上諏訪 (あんしん歩行エリア整備)
- 国道20号 諏訪市赤羽根 (バリアフリー歩道整備)
- 国道20号 富士見町富士見 (事故危険箇所対策)
- 国道20号 富士見町富士見 (バリアフリー歩道整備)
- 高宮地区 (あんしん歩行エリア整備)



道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料

# 8 平成19年度事業計画の詳細

## 8.2 産業・観光の振興 ~アウトカム指標:高速道路分担率~

高速道路ICまでのアクセス道路整備やスマートICの利用促進により高速道路の利便性を向上します

### 現況・課題

#### 長野県内の観光地利用者数の推移

近年、観光地の利用者数は減少傾向にあります。平成18年は豪雨の影響により、7月の観光地利用者数が前年に比べて大幅に減少しました。

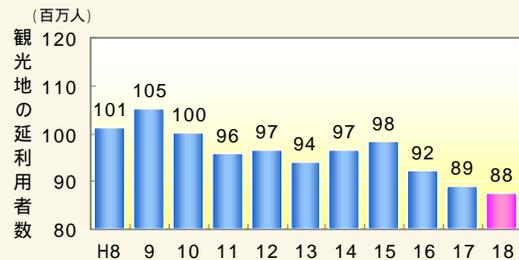
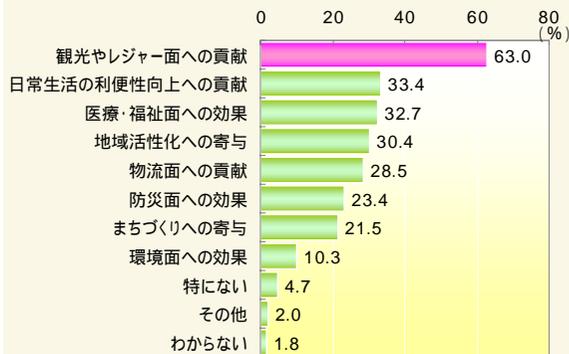


図:観光地利用者統計調査結果【長野県HP】

#### 高速道路の改良により期待する効果

アンケートでは、高速道路の改良により期待する効果として、「観光やレジャー面への貢献に期待する」との回答が最も多くなっています。



複数回答  
回答者数10,977人

図:道路の満足度と今後のあり方に関するアンケート調査【JAF HP・JAFニュース(2006/6/9)】

### 平成19年度の主要事業

H19は、高速道路ICへのアクセス道路整備を推進します。また、ETC料金割引の継続や、小布施PA・姨捨SAスマートICの利用促進を図り、4月1日より佐久平PAスマートICを本格導入することで、高速道路の利便性の向上を図ります。

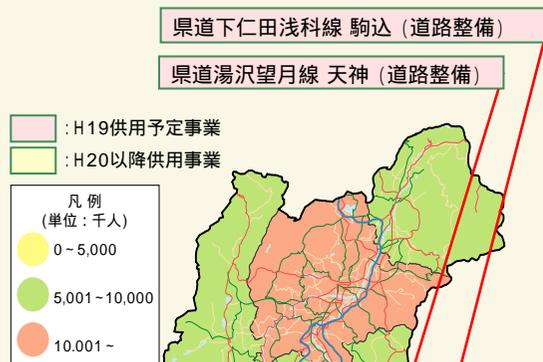
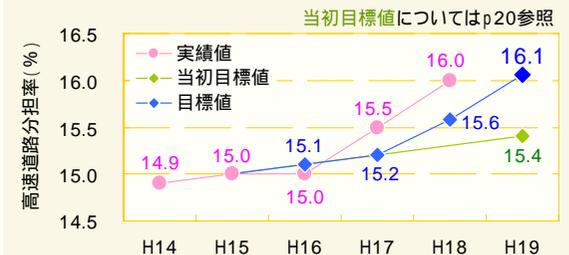


図:地域別の観光地利用者数【長野県HP】  
H19主要事業【国土交通省・長野県】

### 目標・整備方針

H18実績値  
16.0%

H19目標値  
16.1%



#### 【H19目標値】

「高速道路分担率」をH19までに16.1(%)まで増加させることを目標とします。

当初設定したH19目標値(15.4%)は既に達成しているため、より一層の高速道路の利用促進に向けて目標値を再設定しました。

➤「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図ることにより、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。

県道茅野小淵沢葦崎線 御作田 (道路整備)

国道152号 高遠バイパス (道路整備)

県道駒ヶ根長谷線 中沢 (道路整備)

県道伊那生田飯田線 吉瀬～日曾利 (道路整備)

県道松川インター大鹿線 小浜～松除 (道路拡幅)

国道151号 天竜峡拡幅 (道路拡幅)

国道474号 飯橋道路 (バイパス整備)  
飯田山本IC～天竜峡IC間(L=7.2km)の開通により、  
中央道から天竜峡までの所要時間が約15分短縮  
(現状25分 開通後10分)

# 8 平成19年度事業計画の詳細

## 8.3 信州文化の醸成 ～アウトカム指標:無電柱化率～

無電柱化や住民による道路美化活動を推進することで、信州の文化的で美しい街並みの形成を図ります

### 現況・課題

#### 景観に対する不満

景観に対する不満として、どの地域区分でも「電柱・電線が気になるから」が高い割合を占めています。また、市街地・郊外の住宅地・町村の中心部では緑や街路樹の少なさに対する不満が高くなっています。

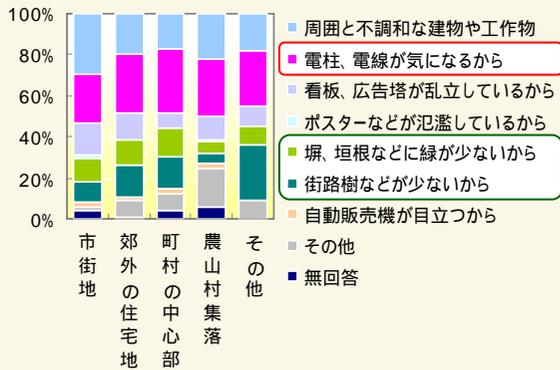


図:住まいに関する県民アンケート【長野県HP】

#### 電線共同溝の整備状況

県内の電線共同溝の整備状況は、全国・関東に比べて低い水準にあります。



図:国道20号 諏訪市上諏訪

図:無電柱化率【国土交通省道路局HP】

「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19年度の主要事業

H19は、電線共同溝整備(2.33km)や信州型木製ガードレール整備(11箇所)を推進します。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及び新規参加団体を募集します。

- (都)中町線 中野市中町下 (電線共同溝整備)
- 国道406号 長野市田町 (電線共同溝整備)
- 国道19号 塩尻北拡幅 (電線共同溝整備)

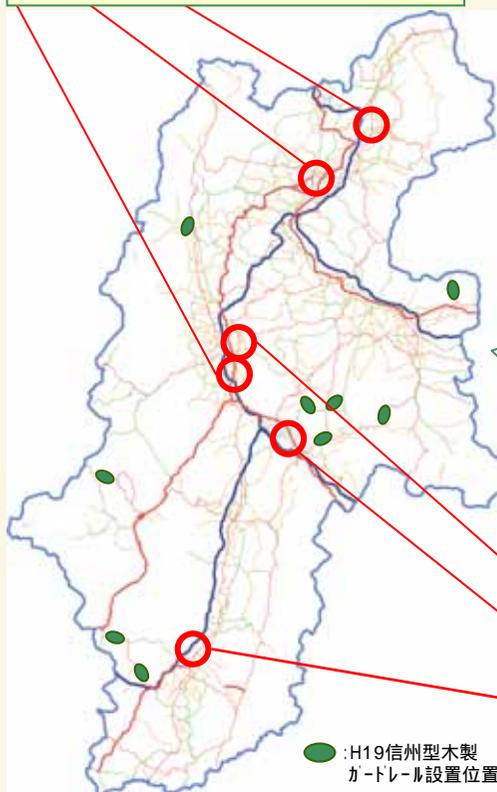


図:信州型木製ガードレール設置位置【長野県】  
H19主要事業【国土交通省・長野県】

### 目標・整備方針

H18実績値  
83.7%

H19目標値  
87.9%



#### 【H19目標値】

「無電柱化率」をH19までに87.9(%)まで増加させることを目標とします。

当初設定したH19目標値は94.2%でしたが、事業計画の変更などにより目標値を再設定しました。

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



(都)二の丸豊田線 松本市本町～栄町 (電線共同溝整備)

国道20号 諏訪市上諏訪 (電線共同溝整備)

国道153号 飯田市 (電線共同溝整備)

県道飯島飯田線 飯田市桜町～東和田 (電線共同溝整備)

■ H19供用予定事業 (都)二の丸豊田線  
■ H20以降供用事業 松本市本町～栄町は、H20に繰越

# 8 平成19年度事業計画の詳細

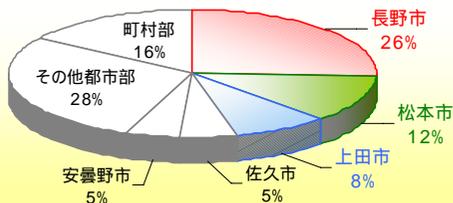
## 8.4 交流・連携の強化 ～アウトカム指標：渋滞損失時間～

バイパス整備や高速道路の料金割引により、渋滞緩和を図り、地域の交流・連携を強化します

### 現況・課題

#### 都市別の渋滞損失時間

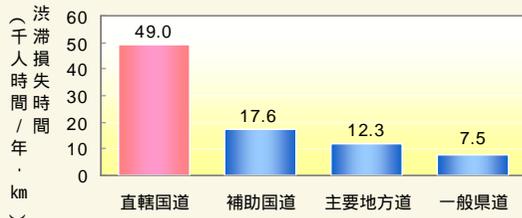
長野県内の渋滞損失時間は、長野市・松本市・上田市で4割以上を占めています。



図：都市別の渋滞損失時間【国土交通省・長野県】

#### 道路別の渋滞損失時間

長野県内の渋滞損失時間を道路別に見ると、直轄国道において渋滞損失時間が著しく高くなっています。



図：道路別の渋滞損失時間【国土交通省・長野県】

(都)内環状南線 松本市鎌田～中条 (道路整備)

(都)環状北線 御園 (バイパス整備)

#### 【高速道路料金割引社会実験】

高速道路へ交通を転換させることで国道の渋滞緩和を図ります。

対象車両：ETC車載器搭載の全車種 割引率：3割

長野自動車道(塩尻北IC～豊科IC間)社会実験

・対象時間：平日(月～金) 9時～17時

中央自動車道(中津川IC)～長野自動車道(豊科IC)社会実験

・対象時間：平日(月～金) 15時～17時

### 平成19年度の主要事業

H19は、国道18号坂城更埴バイパスや国道20号坂室バイパスの一部区間を供用します。  
また、渋滞が多く発生している箇所において、バイパス整備や交差点改良などを実施することで、渋滞の緩和を図ります。

国道18号 坂城更埴バイパス (バイパス整備)  
・千曲市八幡～稲荷山(約3.0km)については、「坂城更埴バイパス」として事業を進めています。  
・現在、県道姨捨停車場線から国道403号間の約2.0kmについて暫定2車線供用しており、H19には、残りの約1.0km区間について開通する予定です。

県道松代篠ノ井線 長野市赤坂橋 (道路整備)

国道406号 長野市村山橋 (道路整備)

国道147号 高家バイパス (バイパス整備)

■ : H19供用予定事業  
■ : H20以降供用事業

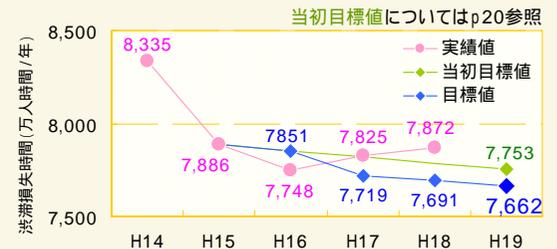
H18渋滞損失時間 (千人時間/年・km)  
■ 0～100  
■ 100～200  
■ 200～

図：1kmあたり渋滞損失時間 (H18)【国土交通省】  
H19主要事業【国土交通省・長野県】

### 目標・整備方針

H18実績値  
7,872 万人時間/年

H19目標値  
7,662 万人時間/年



[H19目標値]

「渋滞損失時間」をH19までに7,662(万人時間/年)まで減少させることを目標とします。

当初設定したH19目標値を達成するように、より一層の渋滞損失時間の削減を目指します。

▶「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ており、交通機能の評価する指標と位置付けられます。

(都)丹波島村山線 長野市若里 (道路整備)

国道18号 上田バイパス (バイパス整備)

県道芦田大屋停車場線 北原～石井 (道路整備)

国道20号 坂室バイパス (バイパス整備)  
・茅野市木舟～宮川(約3.0km)については、「坂室バイパス」として事業を進めています。  
・H19には、西茅野土地区画整理事業地から国道20号(茅野市宮川)までの約0.9km区間を暫定2車線供用します。

国道153号 伊南バイパス (バイパス整備)

主要地方道飯島飯田線 切石～北方 (道路整備)

(都)羽場大瀬木線 羽場～切石 (道路整備)

国道474号 飯橋道路 (バイパス整備)

県道上川路大畑線 飯田市川路 (道路整備)

県道親田中村線 朝臣 (道路整備)

# 8 平成19年度事業計画の詳細

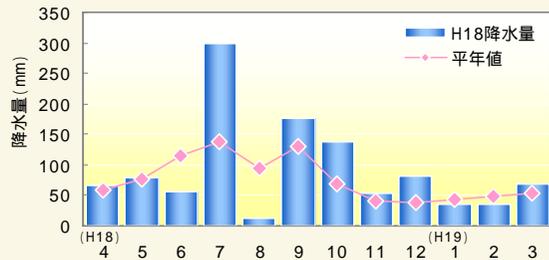
## 8.5 信頼できる県土づくり ~アウトカム指標:災害・異常気象による通行止め時間~

防災危険箇所対策や橋梁耐震補強を推進することで、災害に強いネットワークを形成します

### 現況・課題

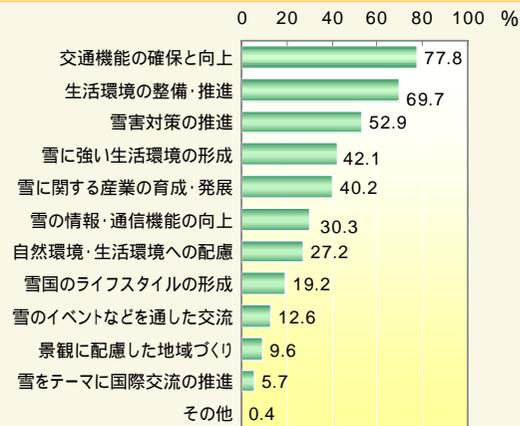
#### 平成18年7月豪雨

平成18年7月に、長野県の広範囲で豪雨が 발생し、道路に土砂が流入するなどの災害により通行止めが発生しました。



#### 今後の雪対策

今後の雪対策に関する施策についてのアンケート結果では、「交通機能の確保と向上」、「生活環境の整備・推進」、「雪害対策の推進」など克雪に関する回答が高い割合を占めています。



4つまで回答  
回答者数261人

図:雪対策に関するアンケート【長野県HP】

### 平成19年度の主要事業

H19は、橋梁の耐震補強(28箇所)、防災危険箇所対策(42箇所)を実施します。

- 国道158号 松本市中ノ湯~稲核橋下(防災対策)
- 国道158号 松本市奈良井大橋(橋梁耐震補強)
- 国道254号 上田市笠岩橋(橋梁耐震補強)

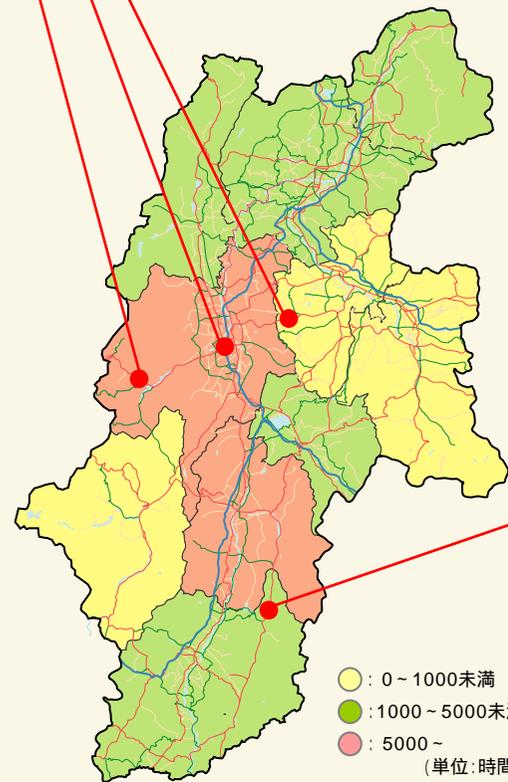


図:H18通行止め時間【国土交通省・長野県】  
H19主要事業【国土交通省・長野県】

### 目標・整備方針

H18実績値  
34,804 時間/年

H19目標値  
8,890 時間/年



#### [H19目標値]

「災害・異常気象による通行止め時間」をH19までに8,890(時間/年)まで減少させることを目標とします。

通行止め時間は、各年次の気象条件に大きく左右されますが、着実に防災対策を進めていくことで、通行止め時間の削減を図ります。

▶「災害・異常気象による通行止め時間」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。

主要地方道松川大鹿線 大鹿村松除(防災対策)

■ : H19供用予定事業  
■ : H20以降供用事業

● : 0 ~ 1000未満  
● : 1000 ~ 5000未満  
● : 5000 ~  
(単位:時間)

道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料

# 8 平成19年度事業計画の詳細

## 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~

低騒音舗装整備やバイパス整備により、夜間騒音を低減させ、沿道環境を改善します

### 現況・課題

#### 市街地居住の阻害要因

アンケートでは、市街地に居住する際の阻害要因として、「騒音や振動」との回答が約3割となっています。

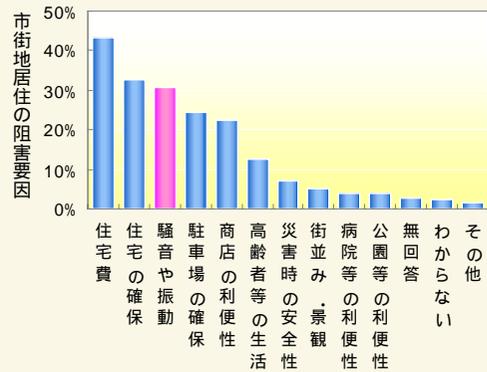


図:住宅アンケート【長野県HP】

#### 夜間騒音要請限度達成延長の推移

夜間騒音要請限度の達成延長は、H17に減少しましたが、H18には増加しました。



図:夜間騒音要請限度達成延長の推移【H14~H18道路環境センサス】

### 平成19年度の主要事業

H19は、低騒音舗装整備(6.66km)を推進します。また、バイパス整備や有料道路の料金割引により、現道の交通量を転換させることで騒音の改善を図ります。

- 国道18号 坂城更埴バイパス (道路整備)
- 国道18号 上田市常磐城 (低騒音舗装整備)
- 国道18号 上田バイパス (道路整備)



図:H18夜間騒音要請限度達成状況【国土交通省】  
H19主要事業【国土交通省・長野県】

### 目標・整備方針

H18実績値  
49.5%

H19目標値  
49.8%



【H19目標値】

「夜間騒音要請限度達成率」をH19までに49.8(%)まで増加させることを目標とします。

当初設定したH19目標値47.9(%)はすでに達成しているため、夜間騒音値のより一層の改善を目指します。

「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る沿道環境の改善を評価する指標と位置付けられます。

- : H19供用予定事業
- : H20以降供用事業

- 国道254号 佐久市中込～野沢 (低騒音舗装整備)
- 国道254号 上田市東内～西内 (低騒音舗装整備)
- 国道19号 塩尻市 (低騒音舗装整備)
- 国道20号 坂室バイパス (道路整備)
- 国道153号 辰野町伊那富 (低騒音舗装整備)
- 国道19号 木祖村 (低騒音舗装整備)
- 国道153号 飯田市 (低騒音舗装整備)

道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19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（代表指標）について

死傷事故率 [件 / 億台km]	
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	H18実績値は、H18死傷事故件数(出典:長野県警察)をH18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	H19目標値は、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 [%]	
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	H18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	H19目標値は、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

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19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（代表指標）について

無電柱化率 [%]	
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	H18実績値は、H18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	H19目標値は、H19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]	
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	H18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、H18交通量を乗じて算出しています。
目標値の設定	H19目標値は、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

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19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（代表指標）について



道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料

災害・異常気象による通行止め時間 [時間/年]	
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	H18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	H19目標値は、H15実績値から、H19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 [%]	
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	H18実績値は、H18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	H19目標値は、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。

# 参考 アウトカム指標の定義・解説

## アウトカム指標（補足指標）について

バリアフリー化率 [%]	
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	H18実績値(54.9%)は、H18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	H19目標値(57.7%)は、H19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 [%]	
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	H18実績値(77.5%)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	H19目標値(110.0%)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、H19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

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19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（補足指標）について

克雪道路整備 [%]	
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	H18実績値(車道ロードヒーティング:89.3%、歩道ロードヒーティング:65.4%、堆雪帯:36.3%)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までに実施した整備量の比率として算出しています。
目標値の設定	H19目標値(車道ロードヒーティング:90.6%、歩道ロードヒーティング:73.5%、堆雪帯:47.1%)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、H19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]	
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	H18実績値(25.5分)は、H17実績値をベースに、H18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	H19目標値(25.3分)は、H18実績値をベースに、H19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 [%]	
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	H18実績値(70.2%)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	H19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

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19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（補足指標）について

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	
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	H18実績値(154団体、199.5km)は、H18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	H19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	
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	H18実績値(42箇所)は、H18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	H19目標値(53箇所)は、H19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

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19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（補足指標）について

生活圏中心都市アクセス時間 [分]	
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	H18実績値(51.0分)は、H17実績値をベースに、H18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	H19目標値(50.5分)は、H18実績値をベースに、H19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 [%]	
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>【耐震補強橋梁率】 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>【防災危険箇所対策率】 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で事業を実施するものとしています。</p>
実績値の算定	H18実績値(耐震補強橋梁率:104.9%、防災危険箇所対策率:98.8%)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	H19目標値(耐震補強橋梁数:132.4%、防災危険箇所対策箇所数:105.1%)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H19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

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19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（補足指標）について

ホームページアクセス数 [件]	
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	H18実績値(1,693,596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	H19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 [%]	
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	H18実績値(74.9%)は、H18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	H19目標値(78.0%)は、H19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。



道路行政MS

長野県の概況

H18業績計画概要

H18達成度報告

H18事業の評価・分析

ベストプラクティス

H19業績計画概要

H19業績計画詳細

参考資料