

平成16年度 達成度報告書
[アウトカムレポート]

平成17年度 業績計画書
[アウトカムプラン]

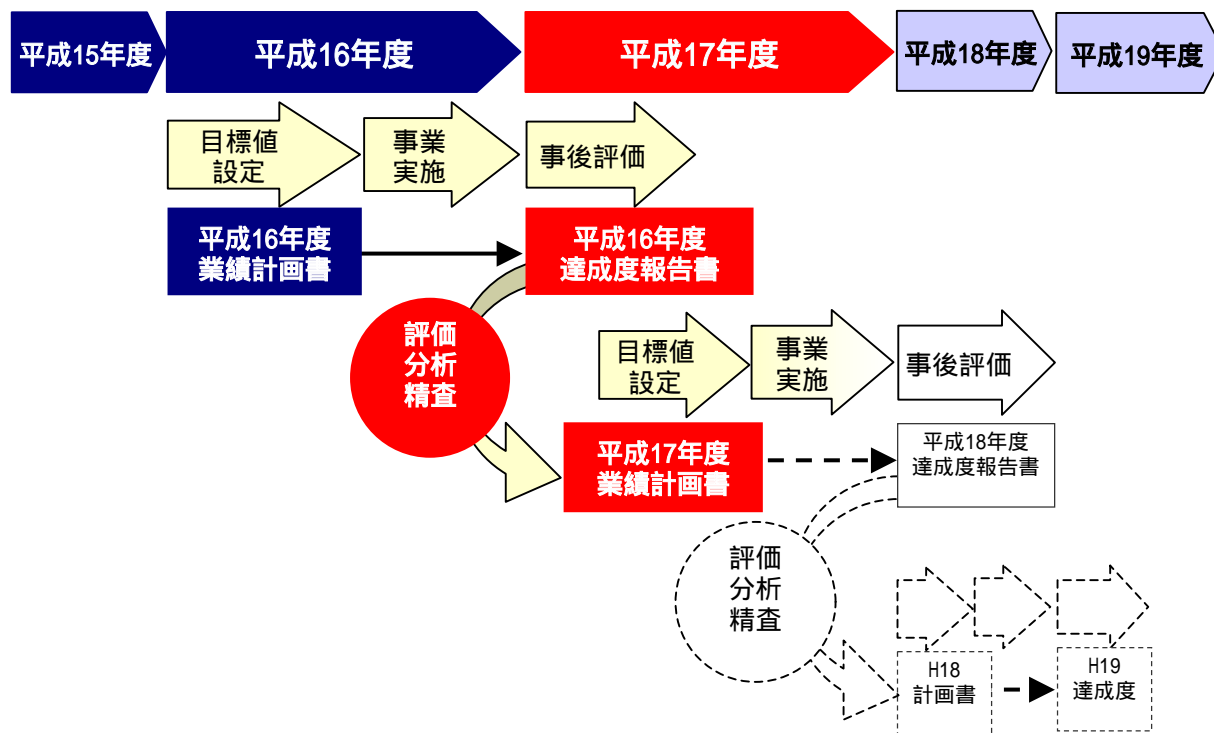
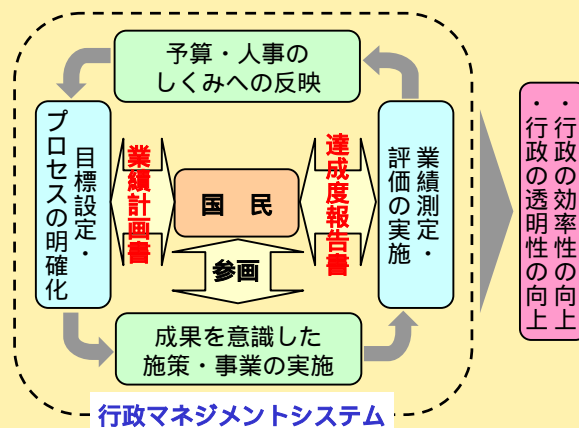


平成18年2月長野県道路協議会

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、その結果を公表するし、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16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16年度事業に関する評価・分析結果として「平成16年度達成度報告書（アウトカムレポート）」を、平成17年度の実施計画として「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。

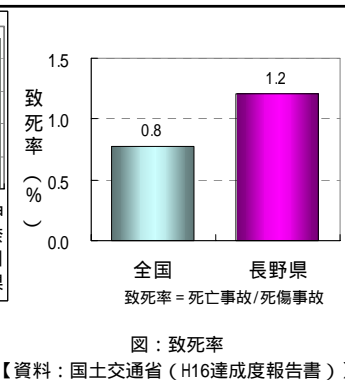
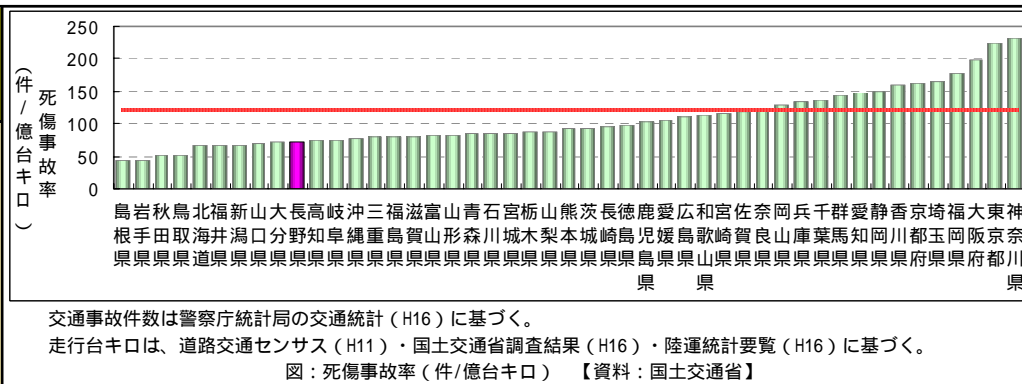




2.2 安全 ~安全で安心できる暮らしの確保~

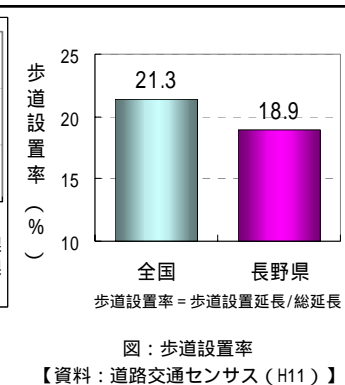
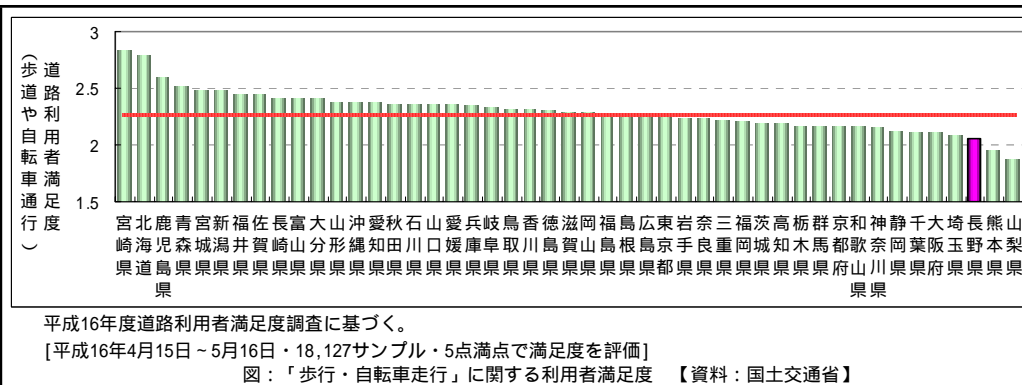
交通事故の発生状況

死傷事故率は低い
が、死亡事故の確率が高い



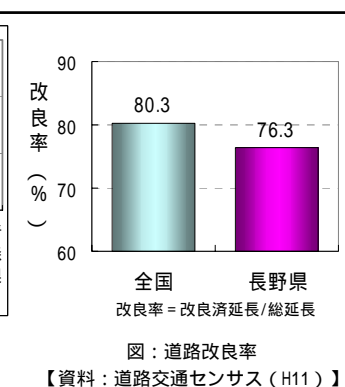
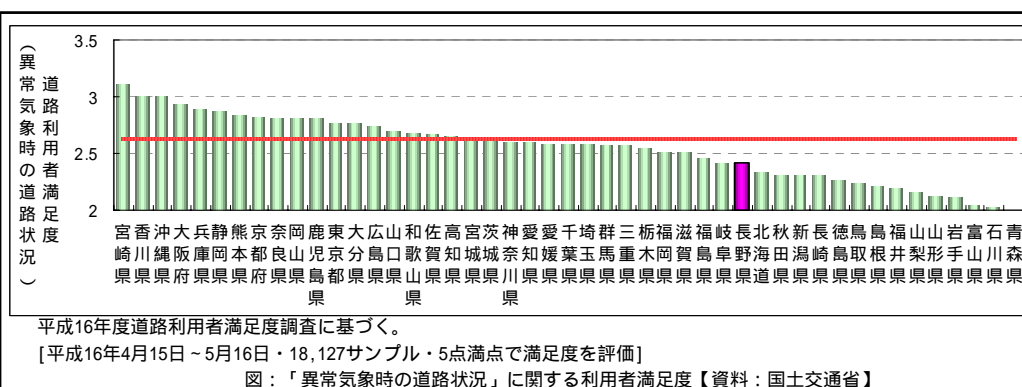
歩行・自転車の安全性

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



災害時の安全性

異常気象時の道路状況に対する不満が高い



3. 平成16年度業績計画の概要

nagano

道路行政MS

長野県の概況

H16業績計画概要

H16達成度報告

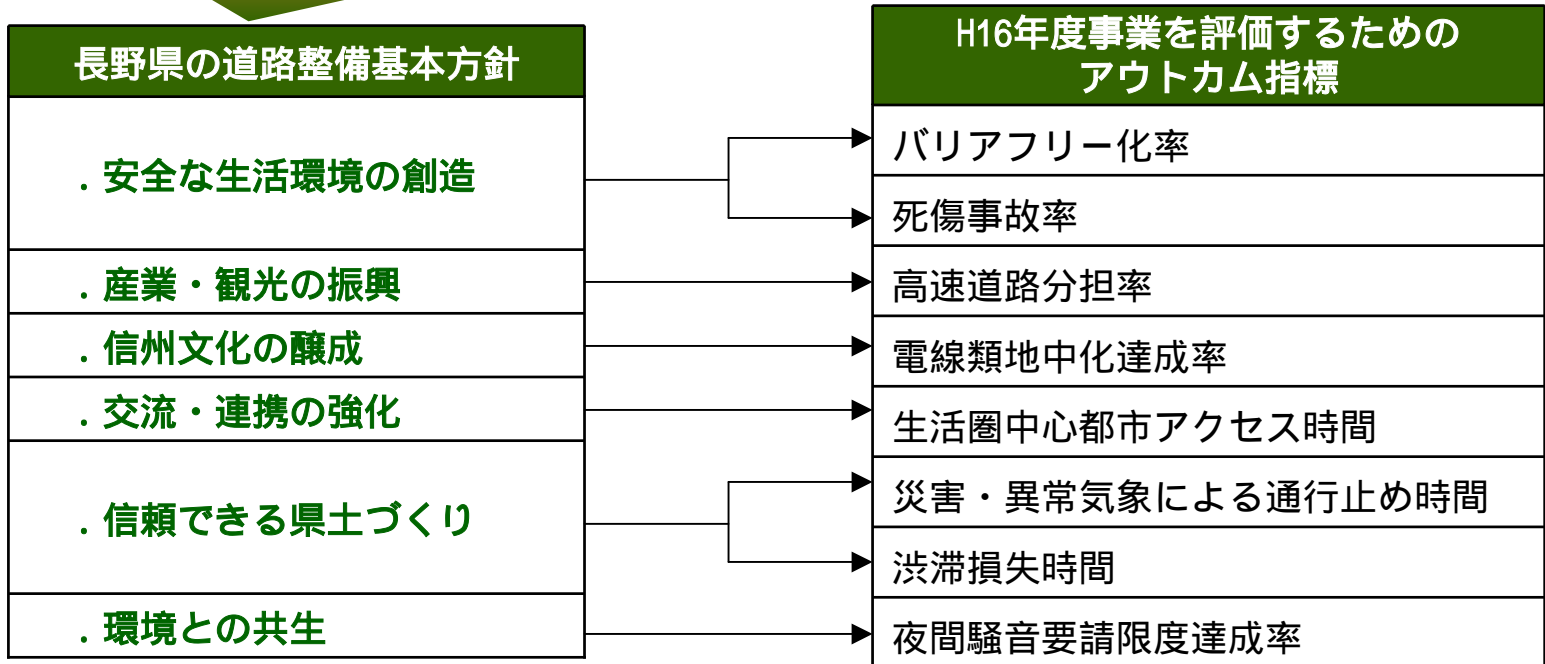
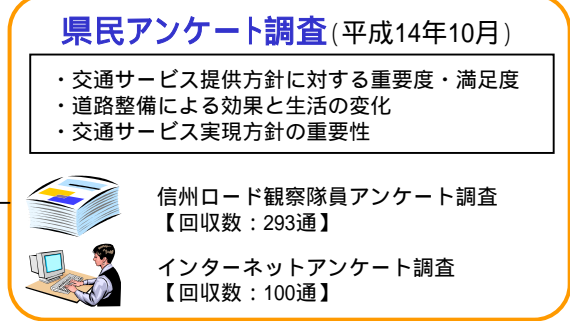
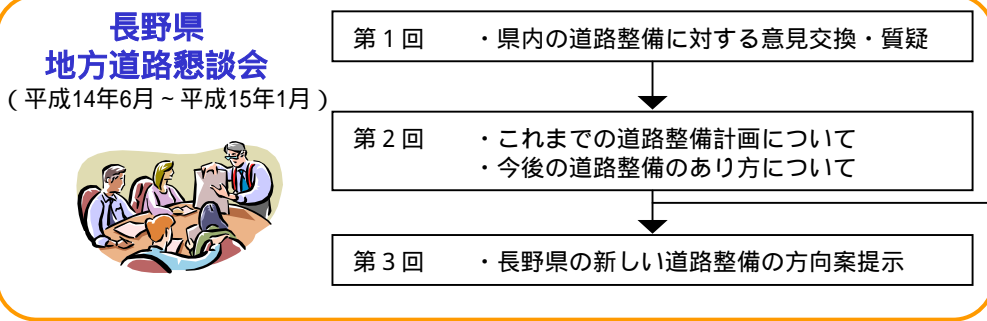
H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料



4. 平成16年度達成度報告

長野県の道路整備基本方針	アウトカム指標	H15実績値	H16目標値	H16実績値	達成状況	達成・非達成の主要な理由	頁
安全な生活環境の創造	バリアフリー化率 (%)	43.6	52.0	53.6	達成	長野市・信州新町などでバリアフリー歩道を整備し、バリアフリー化率の向上目標を達成しました。	8
	死傷事故率* (件/億台km)	72.6	72.5	73.3	非達成	事故危険箇所対策事業などを実施しましたが、死傷事故件数が昨年よりも増加しました。	9
産業・観光の振興	高速道路分担率* (%)	15.0	15.1	15.0	非達成	上信越自動車道の4車線化など、事業実施箇所では高速道路利用者は増加しましたが、それ以外の箇所では減少しました。	10
信州文化の醸成	電線類地中化達成率* (%)	81.3	82.1	81.4	調整中	長野市などで共同溝事業を行い、事業者などと調整を行う段階となっています。	11
交流・連携の強化	生活圏中心都市アクセス時間(分)	51.2	短縮	51.0	達成	(主)大町麻績インター千曲線の供用などにより、一部の町村でアクセス時間が短縮しました。	12
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)	10,289	9,877 (4%短縮)	17,391	非達成	例年に比べて台風の上陸が非常に多く、台風に伴う集中豪雨により多数の土砂崩落などが発生しました。	13
	渋滞損失時間 (人時間/年)	7,886	7,851	7,748	達成	大規模なバイパス開通はありませんでしたが、国道406号村山橋供用や五輪大橋の社会実験などにより、渋滞が緩和しました。	14
環境との共生	夜間騒音要請限度達成率(%)	51.0	51.2	54.6	達成	社会実験(白馬長野有料道路無料化、中央道料金値下げなど)や低騒音舗装整備により、夜間騒音が緩和しました。	15

* : H15実績値、H16目標値は、昨年度からの見直しにより修正

5. 平成16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：バリアフリー化率

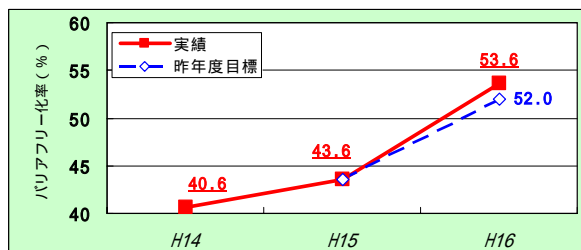
「バリアフリー化率」は、バリアフリー対象区間における段差や勾配の解消により、安全でゆとりある歩行者・自転車の通行空間の整備率と位置付けられます。

バリアフリー化率：“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”
バリアフリー化計画延長は、鉄道駅などを中心とした徒歩圏において、高齢者や障害者が日常利用している施設などが立地している地区を中心に設定しています。

達成

達成度評価

長野市・信州新町などでバリアフリー歩道を整備し、バリアフリー化率の向上目標を達成しました。



整備効果事例 【バリアフリー歩道整備（国道19号信州新町）】



信州新町
旬彩計画
～基本コンセプト～
にぎわいのある町
安全な町
便利な商店街
情報が行き届く町
地域性豊かな町
快適な町
暮らしやすい町

図：国道19号（信州新町） 【資料：国土交通省】

<安心な通行空間の確保>

段差や傾斜のない、十分な幅員の歩道を整備することで、安心して通行できる安全な歩行空間を確保しました。

<地域の活性化に貢献>

国道19号歩道整備を契機に、信州新町では、「旬彩計画」を取りまとめ、安全と円滑に配慮した交通環境の構築を基本方針のひとつとして掲げることとなりました。

整備効果事例 【あんしん歩行エリア整備（小諸地区）】



あんしん歩行エリア
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地区をあんしん歩行エリアとして指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な死傷事故抑止対策を講じ、死傷事故を抑止することを目指します。

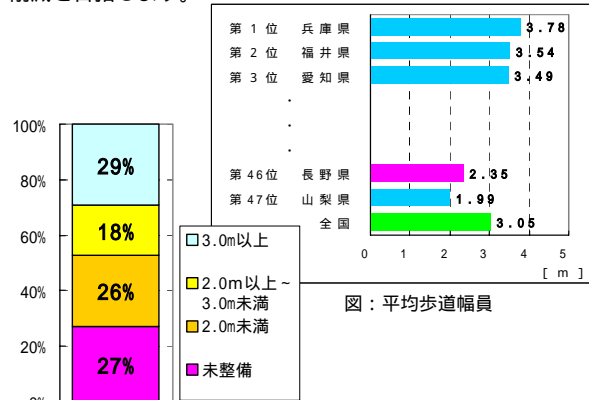
<歩行者の安全確保>

街路において路面標示を設置し、歩行者や自転車が安全に通行できるよう整備しました。

図：あんしん歩行エリア（小諸地区） 図：小諸地区 市道【資料：国土交通省】

今後の整備方針

長野県は依然として歩道の整備率が低く、半数以上が2.0m未満の狭幅員となっています。あんしん歩行エリアを中心とした歩道整備を行い、バリアフリー化率の向上や死傷事故率の削減を目指します。



図：長野県内歩道幅員別延長構成比 【資料：H11道路交通センサス（自専道除くDIDを対象）】

nagano

道路行政MS

長野県の概況

H16業績計画概要

H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料

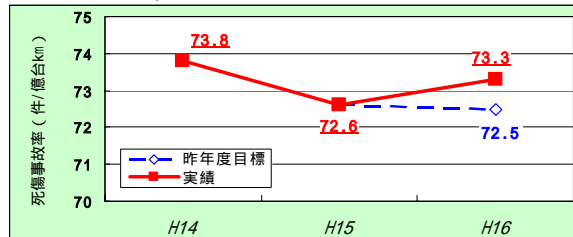
アウトカム指標：死傷事故率

「死傷事故率」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）〕』で割って算定しています。

非達成

達成度評価

事故危険箇所対策事業などを実施しましたが、死傷事故件数が昨年よりも増加したため、死傷事故率の低下目標を達成できませんでした。



昨年度の目標値は平成15年10月の交通量を基準としていましたが、今回から年間値での達成度評価・目標値設定としています。

整備事例 【PI型交差点緊急改良事業（国道18号長野市西尾張部交差点）】

第一回アンケートの実施「交差点問題箇所の抽出」

第二回アンケートの実施「交差点改良案の選定」

西尾張部交差点改良計画の決定・公表

西尾張部交差点緊急改良工事着手

<住民との合意形成に基づく対策立案>

地域住民や利用者の方の問題意識に関する生の声を聞きし、改良計画に反映させることで、地域が望む安全で安心な交差点改良を実現しました。

整備前



整備後



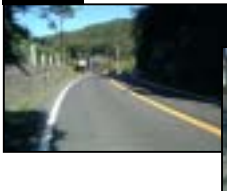
図：PIによる事業スケジュール

整備効果事例 【センターポールによる事故対策の実施（国道19号木曾谷）】

<事故の減少・死者数の減少>

センターポール設置により致死率の高い正面衝突事故が減少しました。また、死傷事故の約半数を占める追突事故が削減しました。

整備前

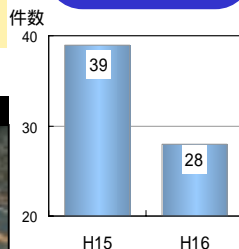


整備後

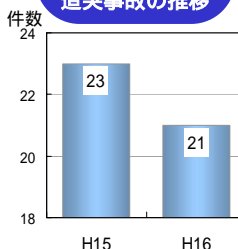


図：センターポール設置状況【資料：国土交通省】

19号管内正面衝突事故の推移



19号管内センターポール設置箇所の追突事故の推移



図：国道19号飯田国道管内事故の推移【資料：国土交通省】

導入効果事例 【木曾かめ君の走行（国道19号木曾谷）】

木曾かめ君

指定速度50キロでの先導走行や、『シートベルト着用』や『速度注意』などの交通安全に関する広報（啓発活動）を行っています。木曾路における交通事故のより一層の抑止がはかれることが期待できます。



図：H17木曾かめ君【資料：長野県警】

<速度超過による死亡事故の減少>

木曾かめ君の走行により、法定速度以上の走行による死亡事故が減少しました。

<地域の要望による運行継続>

当初は平成17年3月末日までの運行予定でしたが、地域からの継続要望も強く、平成17年度も継続運行されることになりました。

今後の整備方針

【分析】

- 走行台キロは昨年度と同程度の増加量でしたが、事故件数が減少から増加に転じたため目標を達成できませんでした。（図1）
- H15とH16の事故の増減を道路別に見ると、高速道路や町村道で減少している一方、国道19号や県道などで増加していることがわかります。（図2）
- 長野県の事故の傾向を見ると、全国や関東に比べ、路面凍結・積雪時の事故が多いことがわかります。（図3）
- また、高齢者事故の経年変化を見ると、増加傾向にあることがわかります。（図4）

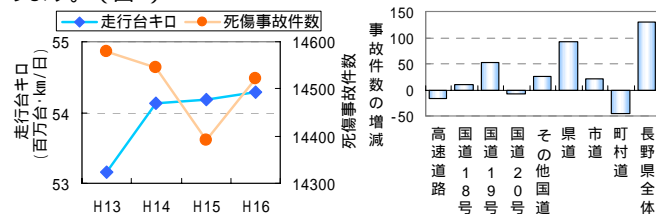


図1：死傷事故件数・走行台キロの推移【資料：H16交通事故統計年報・H16陸運統計要覧】
図2：道路別の事故増減数【資料：長野県警察】

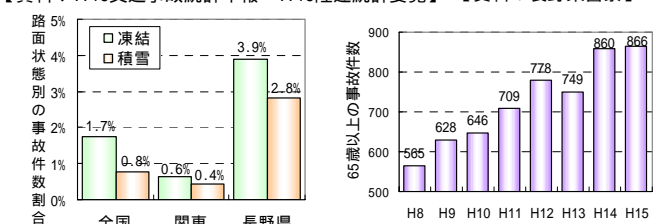


図3：路面凍結・積雪時の事故件数割合【資料：H8～15交通事故統合データ】
図4：高齢者事故の経年変化【資料：H8～15交通事故統合データ】

5.2 産業・観光の振興

nagano

道路行政MS

長野県の概況

H16業績計画概要

H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料

アウトカム指標：高速道路分担率

「高速道路分担率」の向上は、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。

整備効果事例 【上信越自動車道4車化（上田菅平IC～更埴JCT）】



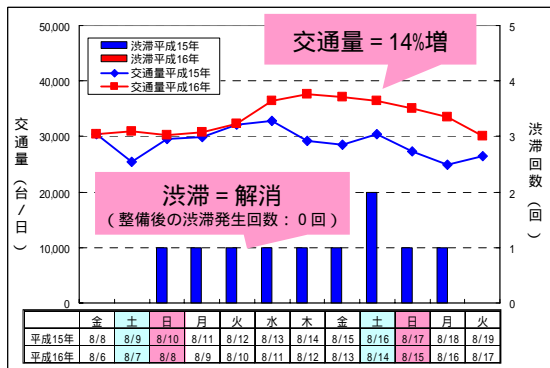
図：事業実施区間【資料：日本道路公団】

事業概要	平成11年3月25日に工事着工し、平成16年7月17日に4車線化工事が完成。
工事区間	上田菅平IC（上田市）～更埴JCT（千曲市）
延長	17.1km



図：4車線整備前後の交通状況【資料：日本道路公団】

<交通転換・渋滞緩和>
4車線化工事完成後の盆期において、当該区間の交通量は昨年同時期に比べて約14%増加しましたが、H15年に10回（最大渋滞長12km）発生した交通渋滞は解消しました。これにより、観光地などへのアクセスが向上するとともに、円滑で快適な走行が可能となりました。

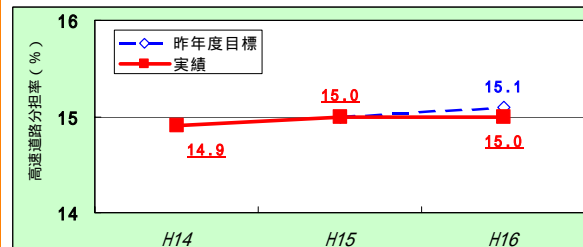


図：4車線整備前後の交通状況【資料：日本道路公団】

非達成

達成度評価

高速道路の容量拡大などにより利便性の向上をはかりましたが、高速道路分担率の向上目標を達成できませんでした。事業を実施した箇所の交通量は増加したものの、その他の区間で交通量が減少したことが原因と考えられます。

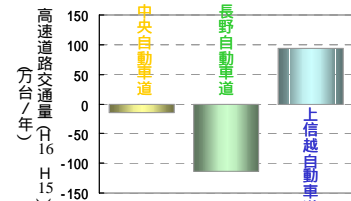


昨年度の目標値は平成15年10月の交通量を基準としていましたが、今年から年間値での達成度評価・目標値設定としています。

今後の整備方針

【分析】

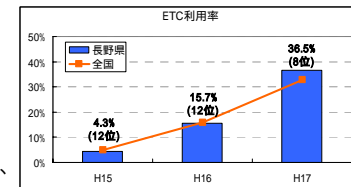
4車線化を実施した上信越自動車道や中央自動車道の社会実験区間では交通量が増加しましたが、県全体の増加にはつながりませんでした。



図：H16とH15の高速道路交通量の増減【資料：国土交通省】

【整備方針】

高速道路の渋滞緩和・利便性向上を目的としたETCの普及が急速に進んでいます。長野県でも、平成17年3月の実測値で36.5%に達し、全国でも第8位の利用率となっています。スマートICの整備や、多様で弾力的な料金施策の推進により、高速道路の利便性をより一層高めるとともに、ICアクセス道路の整備推進をはかり、産業・観光の振興を支援することを目指します。



図：ETC利用率の推移【資料：国土交通省】

5.3 信州文化の醸成

nagano

道路行政MS

長野県の概況

H16業績計画概要

H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料

アウトカム指標：電線類地中化達成率

「電線類地中化達成率」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。

整備効果事例 【電線共同溝事業（国道406号長野市田町）】

<景観向上・道路機能向上>

電柱によって地上に張り巡らされている電線類は、都市の景観を崩すことはもとより、通行や消防活動を妨げたり、台風・地震などの災害時に切断されることによる二次災害の発生など多くの問題点が指摘されています。国道406号長野市田町において電線共同溝事業などを推進しており、機能的な道路空間と美しい町並みを形成することが期待できます。（今後、電線の埋設・電柱の抜柱を行います。）

現状



完成イメージ



沿道景観の向上

歩きやすい歩道による安全性向上

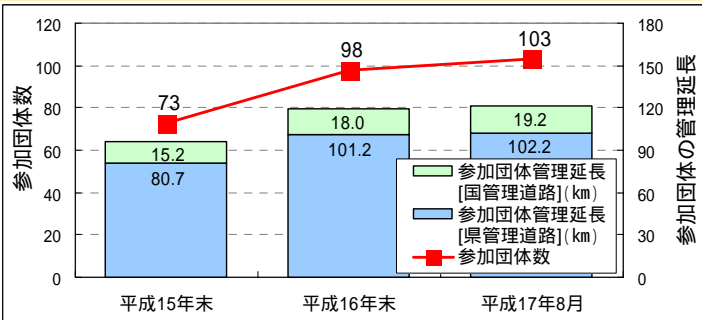
ライフラインの信頼性向上

図：国道406号長野市田町【資料：長野県】

導入事例 【アダプトシステム・ボランティアサポートプログラム（国道153号飯田バイパス沿線など）】

<道路愛護意識の高揚・道路環境向上・地域住民の交流促進>

長野県と国土交通省では、アダプトシステム・ボランティアサポートの魅力高め、より多くの参加が得られるよう取り組んでいます。



図：参加団体数・管理延長の推移【資料：国土交通省・長野県】

アダプトシステム

長野県が管理する道路において、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。

ボランティア・サポート・プログラム

道路を慈しみ、住んでいるところをきれいにしたいという自然な気持ちを、形あるものにしようと考え出されました。地域や企業の皆さんに道路の美化清掃に参加していただき、皆さんと共に快適な道づくりを進める取り組みです。



図：国道153号飯田バイパス沿線【資料：国土交通省】

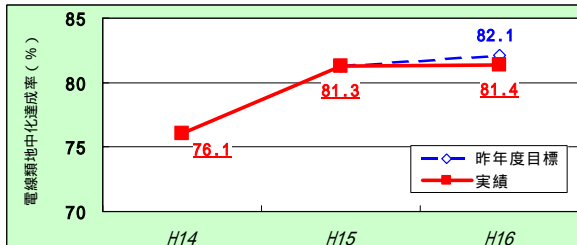


図：県道柏矢町・田沢停車場線（アルプス花街道）【資料：豊科町】

調整中

達成度評価

平成16年度は、国道406号長野市田町などで電線共同溝事業を行い、電線類の埋設に関して電力事業者などと調整中の段階です。今後、電線類が埋設されることで目標が達成されると思われます。



今後の整備方針

沿道景観と調和した電線類地中化事業の実施や、シンボルロード整備・アダプトシステム導入などを積極的に推進し、道路の快適性向上や地域住民の交流促進に寄与する道路整備を推進します。

5.4 交流・連携の強化

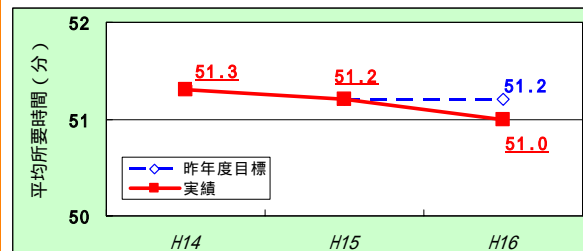
アウトカム指標：生活圏中心都市アクセス時間

「生活圏中心都市アクセス時間」は、県内各市町村から生活圏中心都市までの平均所要時間を表し、交流・連携の強度をはかる指標として位置付けられます。

達成

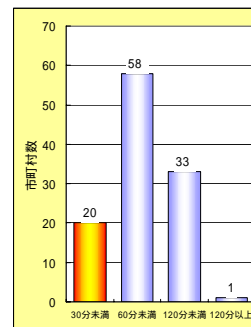
達成度評価

生活圏中心都市までの所要時間を短縮することを目標としています。平成16年度は、(主)大町麻績インター千曲線の坂上トンネル開通などにより、所要時間の短縮をはかることができました。



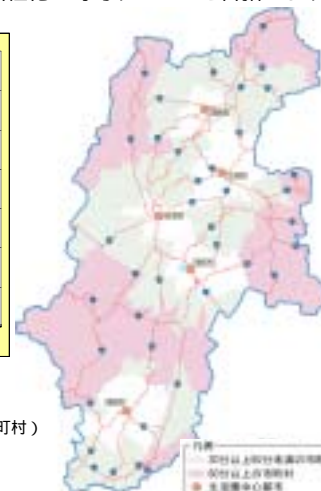
今後の整備方針

長野県では、依然として多くの市町村が生活圏中心都市まで30分以上を要する状況にあります。今後も道路整備による交流・連携の促進をはかり、道路利用者サービスの向上や地域活性化へ寄与することを目指します。



図：長野県各市町村から中心都市への所要時間

H17.3.31現在の市町村数（112市町村）を対象とした



図：中心都市への所要時間分布図

整備効果事例

【(主)大町麻績インター千曲線改良事業 (坂井村永井中村～千曲市谷穴平)】

事業概要	国土交通省の「交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業」の認定を受け、平成11年度より工事に着手して平成16年度末に完成しました。
工事区間	東筑摩郡坂井村永井中村～千曲市谷穴平【延長：3,700m(うちトンネル1,513m)】



<観光振興>
戸倉上山田温泉・聖高原など観光拠点を結ぶとともに、筑北地区と更埴地区のアクセスが向上(約15分短縮)、観光振興に寄与すると期待されます。

<安全・安心>
線形の悪い四十八曲峠の走行性が向上したことにより、交通事故の削減が期待できます。また、麻績村から長野赤十字上山田病院への病人・怪我人の搬送も可能になりました。



整備効果事例

【十方峡バイパス(国道418号天龍村十方峡～南信濃村南和田)】

事業概要	平成9年度に事業着手して、平成16年度末までに新十方峡トンネルを含む約800m区間を供用しました。残りの区間についても事業を進めています。
工事区間	天龍村十方峡～南信濃村南和田【延長：1,810m(うち新十方峡トンネル402m)】

【新十方峡トンネル】
当該路線は天龍村と南信濃村を結ぶ唯一の生活道路であるため、新十方峡トンネルの供用により、交流・連携を強化しました。また、急峻な地形を通る現道に比べ安全性も向上しました。



図：十方峡トンネル【資料：国土交通省】

【旧トンネル】
すれ違いが不可能であるため、信号による交互通行となっていました。

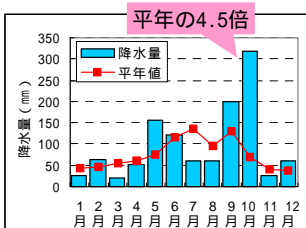
5.5 信頼できる県土づくり

アウトカム指標：災害・異常気象による通行止め時間

「災害・異常気象による通行止め時間」は、地域間における交流・連携の強さを表す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。

分析と対応事例 【迅速な災害復旧事業（国道19号長野市安庭地区）】

2つの台風が連続して上陸した平成16年10月は、平年の4.5倍に相当する降水量があり、大規模な道路崩壊が引き起こされました。



図：長野市の月別降水量【資料：気象庁】

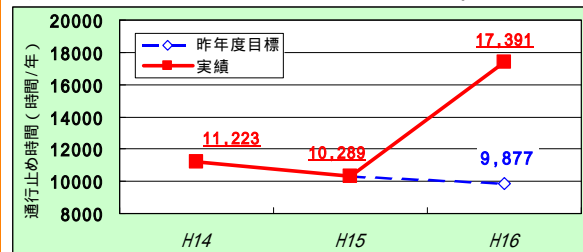
< 迅速な復旧作業の実施 >

地域の暮らしを守るため、通行止め情報の伝達や迂回路確保など迅速的確な対応を実施し早期復旧を実現しています。また、技術検討委員会を設立し、適切な復旧対応の推進をはかっています。

非達成

達成度評価

台風22号・23号の襲来などもあり、平成16年度の災害や異常気象による通行止め時間は大幅に増加しました。



H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

10/9 国道19号 安庭地区

10/12 台風22号 上陸

10/13 道路崩壊

10/16 迂回路工事に着手

10/20 迂回路開通

10/26 仮設道路工事に着手

10/27 第一回技術検討委員会

10/31 第二回技術検討委員会

11/10 第三回技術検討委員会

12/3 仮復旧道路の開通

12/27 引き続き本復旧に向け工事を進めています。

2/9

(主)長野大町線道路崩壊

(主)長野大町線全面復旧

図：国道19号安庭地区整備状況【資料：国土交通省】

整備事例 【防災対策・橋梁耐震補強整備（国道19号）】

< 道路信頼性の向上 >

平成16年度に長野県全体で防災事業を77箇所、橋梁耐震補強を23箇所実施しており、道路の安全性・信頼性を高めています。

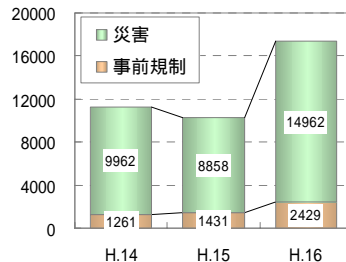


図：国道19号 雲根他防災工事（生坂村）【資料：国土交通省】



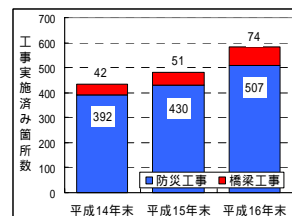
図：国道19号 大原橋耐震補強工事（信州新町）【資料：国土交通省】

今後の整備方針



図：年度別通行止め時間の内訳【資料：国土交通省】

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。



図：防災工事・橋梁耐震補強工事実施済み箇所数の推移【資料：国土交通省・長野県】

道路行政MS

長野県の概況

H16業績計画概要

H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料

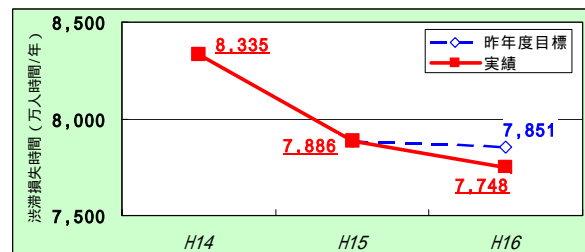
アウトカム指標：渋滞損失時間

「渋滞損失時間」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、交通機能の評価するもの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

道路改良やバイパス供用により、長野県内では走行台キロが増加しているにもかかわらず、渋滞損失時間は着実に減少傾向が見られます。平成16年度においても、目標を上回る138万人時間/年の渋滞損失時間の削減をはかることができました。これは、一年間に長野県民一人当たり、約38分の渋滞損失時間が削減されたことを表します。



整備効果事例 【ボトルネック区間における架橋事業(国道406号長野市～須坂市村山橋)】

<渋滞緩和・解消>

長野市と須坂市を連結し、慢性的な交通渋滞が発生している国道406号では、現存する村山橋の直ぐ隣に新橋を架設し、上下方向あわせて4車線道路としました。その結果、交通渋滞が解消し、村山橋に隣接する村山町交差点の通過時間が大きく短縮しました。

整備前



整備後



図：国道406号村山橋 【資料：長野県】

整備前



整備後



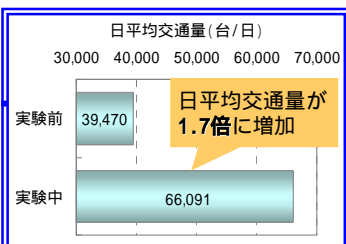
図：国道406号村山橋付近の渋滞解消効果 【資料：長野県】

実験実施事例 【料金値下げ社会実験(五輪大橋有料道路)】

<渋滞緩和・解消>

国道18号では長野大橋付近がボトルネックとなっており、交通渋滞が発生しています。料金値下げ社会実験により、五輪大橋の交通量が増加したことから、長野大橋の交通量の一部が五輪大橋に転換したのと思われま。

実験概要	昼間(6:00～22:00)：乗用車100円、軽車両等20円 夜間(22:00～6:00)：全車種無料
実験期間	平成16年4月1日～平成17年3月31日
調査期間	実験前：平成15年3月 実験中：平成17年3月

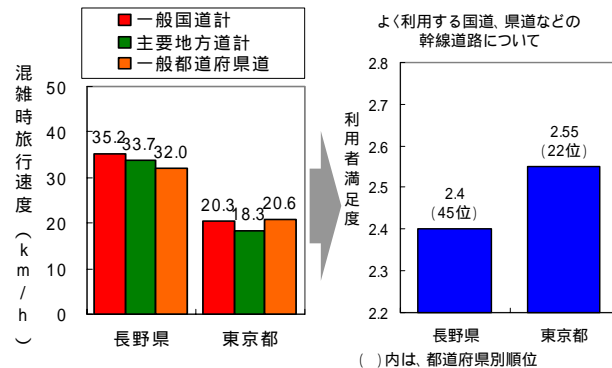


長野大橋の交通量の一部が五輪大橋に転換

図：五輪大橋の交通量【資料：長野県】

今後の整備方針

長野県は東京都に比べると混雑時旅行速度が高い水準にあります。しかしながら、幹線道路に対する満足度では非常に低い評価が下されています。



図：混雑時旅行速度の平均値 【資料：平成11年度道路交通センサス】

図：満足度調査結果の比較 【資料：平成16年度道路に対する利用者満足度調査】

今後も計画しているバイパス整備などを実施するとともに、情報提供や交通運用改善といったソフト施策を積極的に推進し、円滑で快適な道路交通環境を創出します。

5.6

環境との共生

nagano

道路行政MS

長野県の概況

H16業績計画概要

H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料

アウトカム指標：夜間騒音要請限度達成率

「夜間騒音要請限度達成率」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箇所の割合を算定しています。

整備効果事例 【料金値下げ社会実験による交通転換（白馬長野有料道路）】

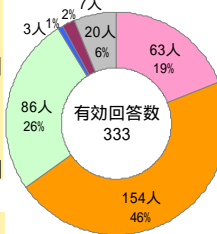
実験概要	夜間料金を全車種無料とすることで、県道（旧道）の交通を有料道路に転換し、中条村における夜間騒音など沿線環境の改善状況を検証。
実験期間	平成16年4月1日～平成17年3月31日
調査期間	実験前：平成15年5月22日～23日 実験中：平成16年7月15日～16日



全車種
夜間無料

<夜間の交通転換>

県道（旧道）
529台 111台【約8割減】
特に大型車は約97%が転換
（280台 9台）
有料道路
656台 1,272台【約5割増】



- とても静かになった
- やや静かになった
- ほとんど変わらない
- ややうるさくなった
- とてもうるさくなった
- 不明

<沿道環境改善>

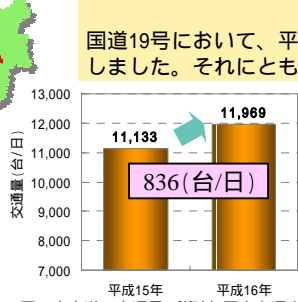
県道（旧道）の夜間騒音
67dB 59dB

図：白馬長野有料道路社会実験の概要【資料：長野県】

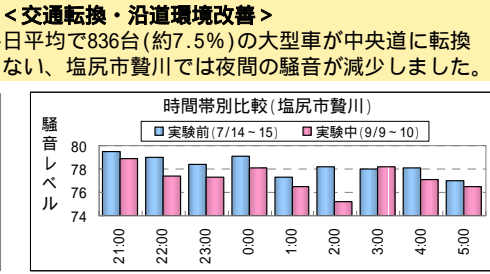
図：白馬長野有料道路社会実験のアンケート調査結果【資料：長野県】

整備効果事例 【料金値下げ社会実験による交通転換（中央道）】

実験概要	中央道（中津川IC）～長野道（塩尻IC・岡谷IC）及び中央道（諏訪IC）の区間で、大型車・特大車（モニター車のみ）の通行料金を半額に設定。
実験期間	平成16年9月1日～平成16年11月30日



図：中央道の交通量【資料：国土交通省】

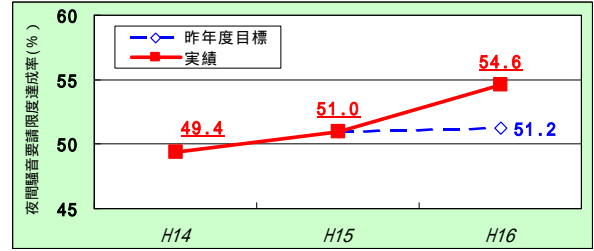


図：塩尻市贅川の夜間騒音状況【資料：国土交通省】

達成

達成度評価

低騒音舗装やバイパスへの交通転換により、夜間騒音要請限度の達成率を平成16年度に51.2%に向上することを目指してまいりました。有料道路値下げの社会実験などの効果により、沿道環境の改善を果たすことができました。

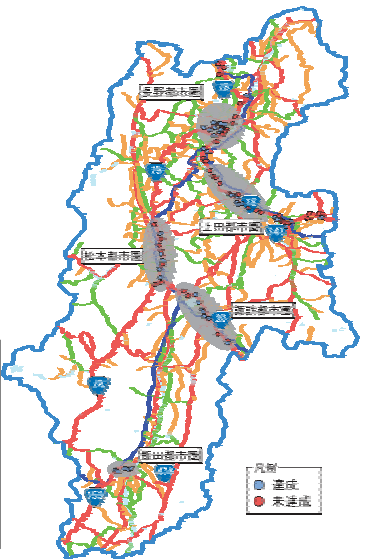


今後の整備方針

都市部を中心として、夜間騒音の基準値を上回る区間が依然として存在します。高規格道路への交通転換や低騒音舗装・遮音壁の整備とともに、有料道路料金値下げなどのソフト施策を積極的に推進し、沿道環境の改善に努める方針とします。

H14夜間騒音要請限度（調査地点83地点）	達成41箇所 (49.4%)	非達成42箇所 (50.6%)
H15夜間騒音要請限度（調査地点104地点）	達成53箇所 (51.0%)	非達成51箇所 (49.0%)
H16夜間騒音要請限度（調査地点108地点）	達成59箇所 (54.6%)	非達成49箇所 (45.4%)

図：夜間騒音要請限度達成状況の推移【資料：国土交通省】



図：夜間騒音要請限度達成状況【資料：国土交通省】

6. 主な実施事業 (ベストプラクティス)

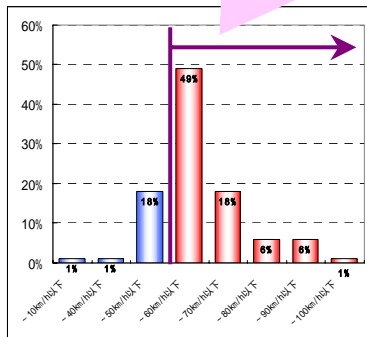
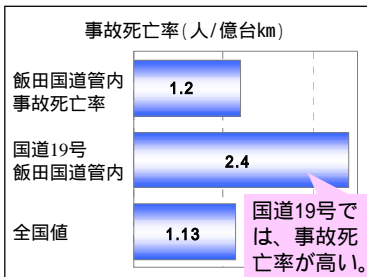
国道19号 交通安全対策事業

- ▶正面衝突事故などの削減を目指した「センターポール」などの対策の実施
- ▶ペースカー（木曾かめ君）の走行実施による速度抑制

現況（導入前）

木曾地域の広域的な輸送・観光・地域生活道路である国道19号では、事故死亡率が高く、大きな問題となっている。

死亡事故発生時には、50km/hを超える速度で走行していることが多い（約8割を占める）。



図：事故死亡率【資料：国土交通省】

図：国道19号の第一当事者事故直前速度【資料：国土交通省】

対策

国道19号の事故死亡率を低減するため、「センターポール」の設置による事故抑制対策や「木曾かめ君（ペースカー）の走行」による速度対策を実施しました。



写真：木曾かめ君（乗用車）

整備前



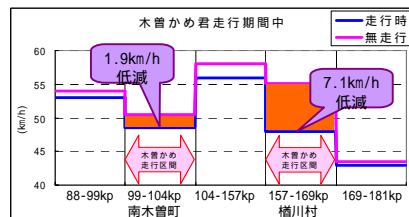
整備後



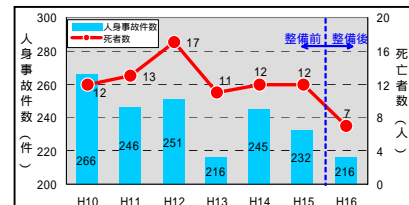
写真：国道19号におけるセンターポールの設置

効果（導入後）

「木曾かめ君の走行」により、走行時には速度が抑制されました。「センターポール設置対策」により、人身事故件数や死者数が減少し、国道19号の安全性が向上しました。



図：国道19号の走行速度の変化【資料：国土交通省】



図：国道19号飯田国道管内事故の推移【資料：国土交通省】

「木曾かめクラブ」の設立・実施

趣旨

国道19号を走行する全車両に対して速度抑止を呼びかけ、遵法走行の確立を目指す。

概要

クラブ参加者に、参加登録及び車両にステッカーを貼付してもらい、遵法速度での走行をお願いする。

効果 速度抑制車両の増台
遵法走行の意思表示
周知活動

ステップ1

協議会参画団体及び関係団体等が先導的に、「木曾かめクラブ」に加入

ステップ2

一般のドライバーに対して「木曾かめクラブ」への加入を募集

「木曾かめクラブ」実施の効果把握

- ステップ1
- 参加車両の走行状況把握
 - 一定区間における走行速度計測
- ステップ2
- プローブカーによる走行速度調査
 - 騒音、振動調査
 - 交通事故件数の変化

図：「木曾かめクラブ」実施の流れ

国道18号 長野市西尾張部交差点 PI型改良事業

- 積極的な住民対話を通じて、合意形成に基づく交差点改良計画を立案
- 安全性を確保して、道路のサービス水準を向上

現況（供用前）

国道18号と19号が交差する西尾張部交差点では交通事故が多発しており、安全な通行を確保することが求められていました。



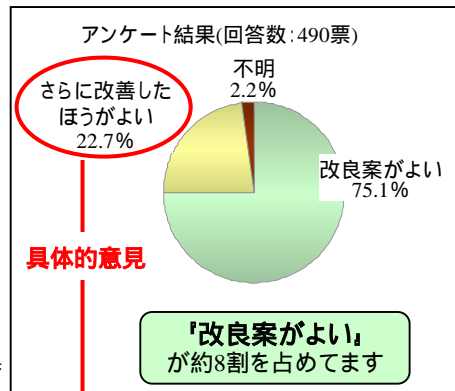
写真：西尾張部交差点（供用前）
【資料：国土交通省】



図：西尾張部交差点の構造（供用前）
【資料：国土交通省】

対策

『西尾張部交差点改良計画』に関する住民アンケート調査を実施し、住民意見を取り入れた交差点改良計画を策定しました。



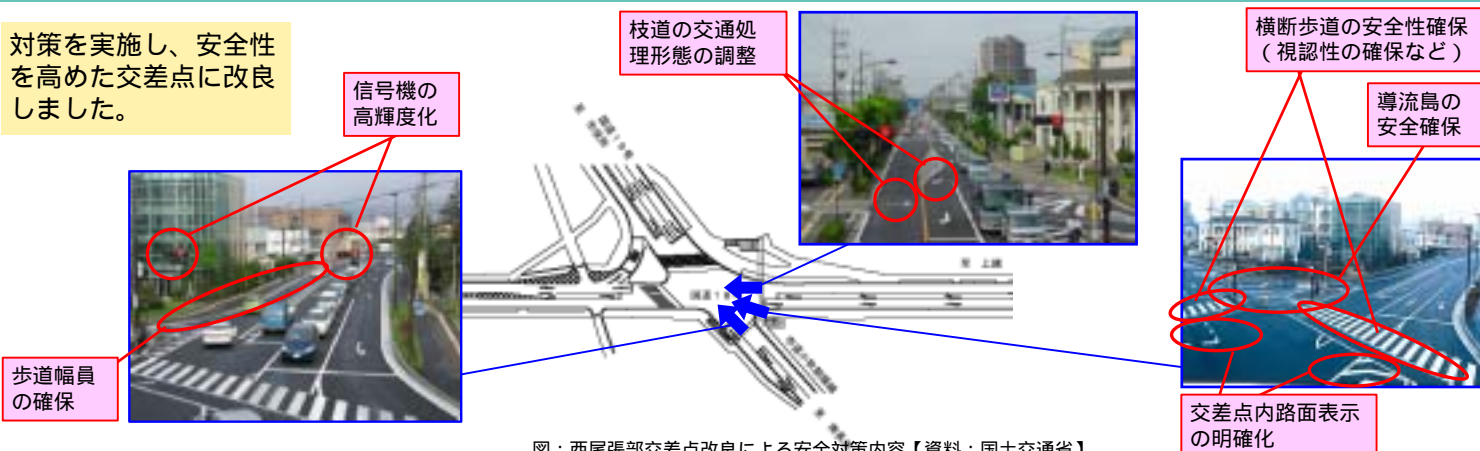
図：アンケート調査結果
【資料：国土交通省】

【主な住民ご意見（指摘事項）】

- ・交差点のコンパクト化(接触の危険性改善、広い交差点の改善)
- ・交通処理の適正化(横断歩道の位置改善、信号機の視認性向上)
- ・歩道・植栽の適正化(歩道幅員の確保)
- ・計画・工事の進め方の改善
- ・付加車線の改善(付加車線の新設・付加車線長の延伸)

効果（供用後）

対策を実施し、安全性を高めた交差点に改良しました。



図：西尾張部交差点改良による安全対策内容【資料：国土交通省】



道路行政MS

長野県の概況

H16業績計画概要

H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料

料金値下げ社会実験 (白馬長野有料道路など)

▶有料道路利用促進、または旧道の夜間騒音低減などを目的とした料金値下げ社会実験の実施

現況 (導入前)

白馬長野有料道路に平行する旧道(主)長野大町線では、有料道路を迂回する大型車などに起因する交通安全や騒音などが問題になっていました。

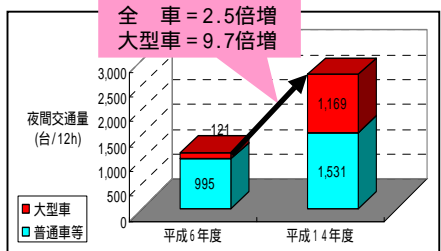


図: 白馬長野有料道路・(主)長野大町線の夜間断面交通量【資料:長野県】



図: 主要地方道長野大町線の状況 (実験前)【資料:長野県】



図: 主要地方道長野大町線の迂回状況【資料:長野県】

対策

白馬長野有料道路では、夜間(22:00~6:00)の通行料金を無料とする社会実験を実施しました。

実験目的	夜間料金を全車種無料とすることで、県道(旧道)の交通を有料道路に転換させ、中条村における夜間騒音など沿線環境を改善する。
実験期間	平成16年4月1日 ~平成17年3月31日 (昨年度に引き続き実施)

従来

車種別料金体系				
普通車	中型車	大型車	特大車	軽車両
200円	200円	300円	550円	150円

社会実験中

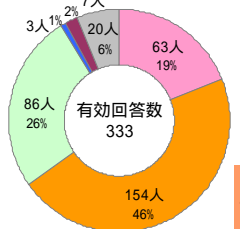
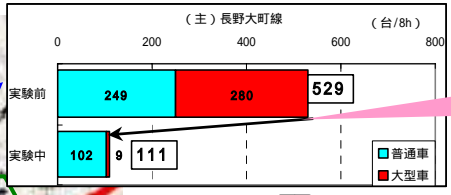
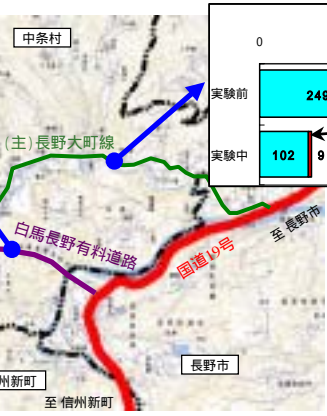
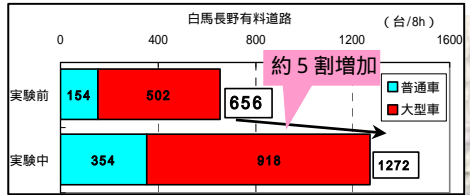
車種別料金体系				
普通車	中型車	大型車	特大車	軽車両
100円	100円	100円	100円	100円

・昨年度(H15) 夜間全車種100円
・今年度(H16) 夜間全車種無料
昼間(6:00~22:00)は、従来料金

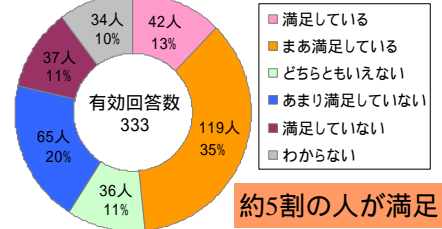
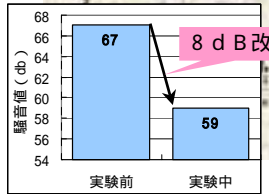
図: 社会実験の施策【資料:長野県】

効果 (導入後)

旧道では、大型車を中心とする交通が有料道路に大きく転換したため夜間騒音が大幅改善しました。



約7割の人が改善したと回答



約5割の人が満足

図: 騒音改善に関する満足度調査結果【資料:長野県】

図: 白馬長野有料道路と(主)長野大町線の交通量転換【資料:長野県】

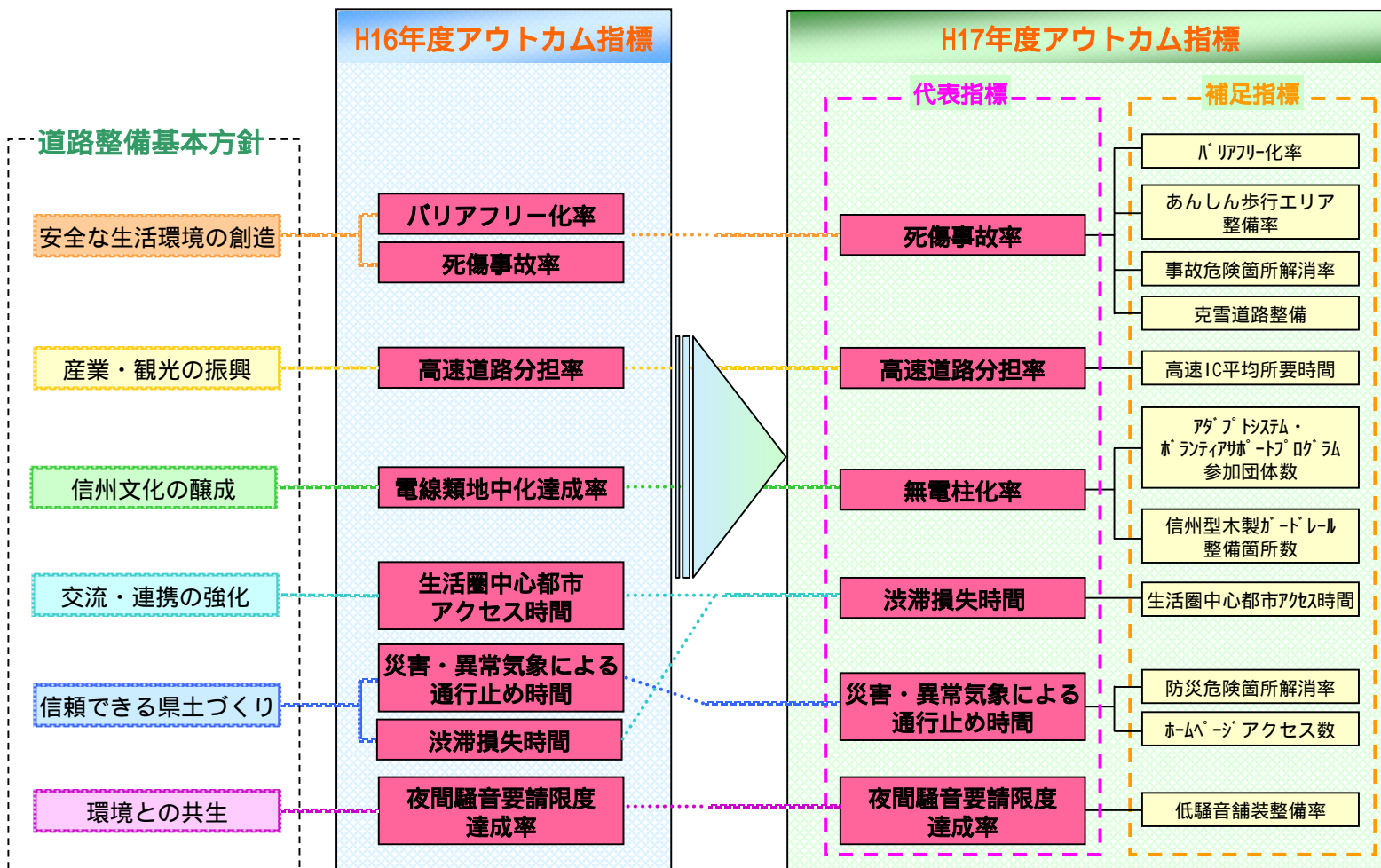
図: 環境改善に関する満足度調査結果【資料:長野県】

注) 調査は実験前は平成14年5月、実験中は平成16年9月に実施

7. 平成17年度業績計画の概要

7.1 H17年度業績計画で対象とするアウトカム指標

平成17年度の業績計画は、長野県の6つの道路整備基本方針に対してそれぞれ1つの代表指標で評価を行います。また、代表指標で評価しきれない部分については、補足指標を用いて説明します。代表指標および補足指標については、毎年データを蓄積し、今後も継続的に評価できるよう取り組みます。



渋滞損失時間：地域間の交通の信頼性を評価する指標であるとともに地域間の連結性を評価する指標であることから、平成17年度は「交流・連携の強化」の代表指標として取り扱います。

道路行政MS

長野県の概況

H16業績計画概要

H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料



7.2 H17年度業績計画

長野県の道路整備基本方針に基づき、平成17年度の業績計画を下記の指標を用いて評価します。
また、各アウトカム指標は、以下の目標値を設定し事業を進めてゆきます。

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	H19目標値	主要な対策事業	頁	
長野県の道路整備基本方針	安全な生活環境の創造	死傷事故率 (件/億台km)	73.3	72.3	72.1	<ul style="list-style-type: none"> ●バリアフリー歩道・あんしん歩行エリア整備 ●事故危険箇所対策事業(軽井沢町鳥居原東交差点など) ●克雪道路整備(R148号白馬村飯田ロードヒーティングなど) ●「木曾かめクラブ」設立・実施 	21
	産業・観光の振興	高速道路分担率 (%)	15.0	15.2	15.4	<ul style="list-style-type: none"> ●4車線化整備事業(信州中野IC～豊田飯山IC間) ●ICアクセス道路整備(主)上田丸子線整備など) ●社会実験(スマートIC・ETCに関連する高速料金割引) 	22
	信州文化の醸成	無電柱化率 (%)	81.4	81.9	97.5	<ul style="list-style-type: none"> ●電線共同溝整備(R20諏訪市諏訪、R406長野市田町) ●信州型木製ガードレールの整備 ●ボランティア活動プログラム・アドプトシステム参加団体の支援 	23
	交流・連携の強化	渋滞損失時間 (万人時間/年)	7,748	7,719	7,662	<ul style="list-style-type: none"> ●渋滞対策事業(R18坂城更埴バイパス整備、R19渚一丁目交差点改良など) ●生活圈中心都市へのアクセス整備事業(R361伊那木曾連絡道路整備、R151落合～新野バイパス整備など) 	24
	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	8,890	<ul style="list-style-type: none"> ●防災対策事業(駒ヶ根市大久保、長野市笹平など、49箇所実施) ●橋梁耐震補強事業(14箇所実施) ●雪寒対策道路事業(R158安曇村中ノ湯、R292号山ノ内町横ぞり下など) 	25
	環境との共生	夜間騒音要請限度達成率(%)	54.6	55.2	56.5	<ul style="list-style-type: none"> ●低騒音舗装整備(R152丸子町長瀬、R153辰野町伊那北など) ●遮音壁整備 ●バイパス整備(R18坂城更埴バイパス整備など) 	26

道路行政MS

長野県の概況

H16業績計画概要

H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料

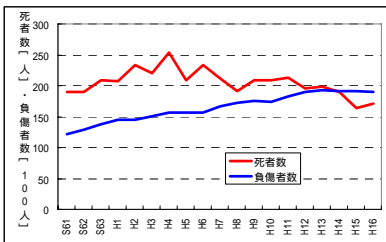
8. 平成17年度業績計画の詳細

8.1 安全な生活環境の創造

アウトカム指標：死傷事故率

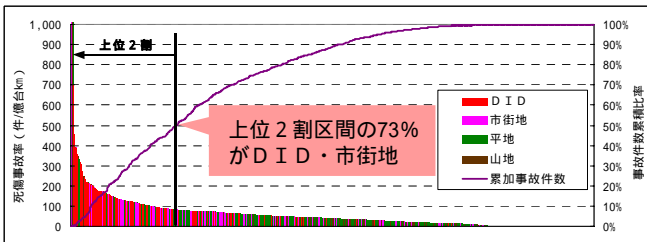
「死傷事故率」は、1人のドライバーが1年間で死傷事故に遭遇する確率を表しており、道路の安全性を評価する指標と位置付けられます。

死者数は減少傾向にあるものの、負傷者数は増加し続けています。



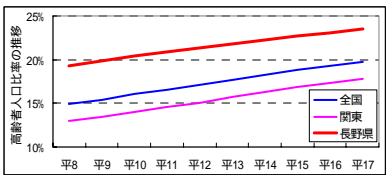
図：長野県の事故発生状況の推移
【資料：交通事故統計年報】

人口集中地区（DID）・市街部を中心に死傷事故が発生しており、効果的で効率的な交通安全対策の実施が必要とされています。

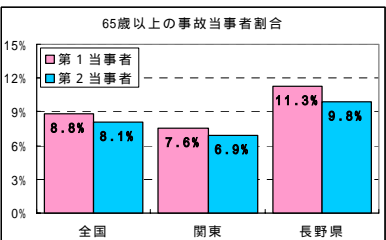


図：長野県の死傷事故率の状況【資料：H12～15交通事故総合データベース】

長野県では高齢者が多く、高齢者の事故当事者割合が、全国および関東に比べて高くなっています。そのため、高齢者にやさしい道路整備を進めることが必要とされています。



図：高齢者人口率の推移【資料：住民基本台帳】



図：事故当事者割合

【資料：H12～15交通事故総合データベース】

中野地区（あんしん歩行エリア整備）

牟礼村古町（バリアフリー歩道整備）

R148白馬村飯田（克雪道路整備）

【長野都市圏】

- ・県町地区（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）
- ・消防局前交差点（事故危険箇所整備）
- ・R19長野市高田（克雪道路整備整備）
- ・長野市中御所（バリアフリー歩道整備）

R19日義村宮ノ越（克雪道路整備）

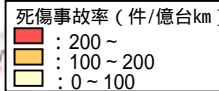
【松本都市圏】

- ・渚一丁目交差点（事故危険箇所整備）
- ・松本市高宮北（事故危険箇所整備）
- ・松本市鎌田二丁目（事故危険箇所整備）
- ・松本市中央地区（あんしん歩行エリア整備）
- ・高宮地区（あんしん歩行エリア整備）

【飯田都市圏】

- ・R256 市役所前（交通安全施策事業）

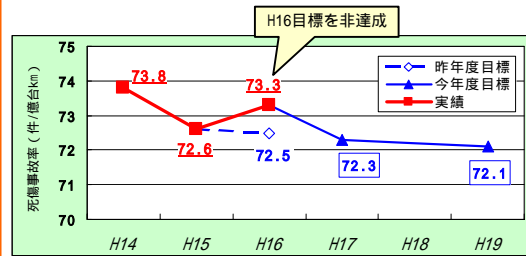
- : H17供用事業
- : H18以降供用事業



図：死傷事故率3Dマップと主な事業計画【資料：交通事故総合データ（H12～15）】

目標値

死傷事故率をH17に72.3件/億台km、H19までに72.1件/億台kmへ削減します。



主な事業計画

H17にバリアフリー歩道2.8km・あんしん歩行エリア8箇所・事故危険箇所5箇所・克雪道路整備3箇所の事業を推進します。
また、国道19号を走行する車両に対して「木曾かめクラブ」への参加を募り、走行速度抑制による交通環境改善をはかります。

【上田都市圏】

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

鳥居原東交差点（事故危険箇所整備）

【諏訪都市圏】

- ・上諏訪地区（あんしん歩行エリア整備）

「木曾かめクラブ」の実施

「木曾かめクラブ」の登録会員の方々に、ステッカーを貼った車両にてR19を違法走行してもらうことで、当該路線の速度抑制をはかり、道路環境の改善を目指します。



図：木曾かめ君・ステッカー
【資料：国土交通省】

道路行政MS

長野県の概況

H16業績計画概要

H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料

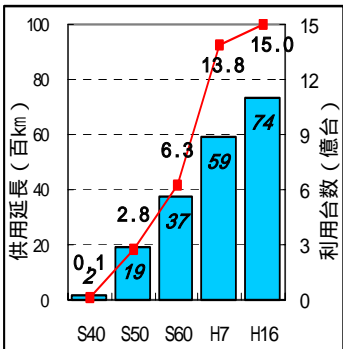
8.2 産業・観光の振興

アウトカム指標：高速道路分担率

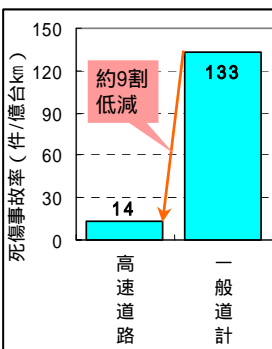
「高速道路分担率」の向上は、高速道路の利便性を高めることで利用促進をはかることにより、産業や観光の振興に対する寄与度を評価する指標と位置付けられます。

高速道路の延伸に伴い、高速道路利用台数も確実に増加しています。観光や観光の振興に大きく寄与するとともに、一般道の負荷軽減・事故率の削減などの効果が期待されます。

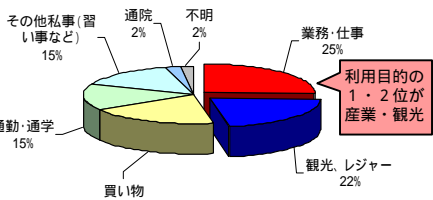
産業・観光の振興には、高速道路ICへのアクセス道路整備が必要と考えられます。



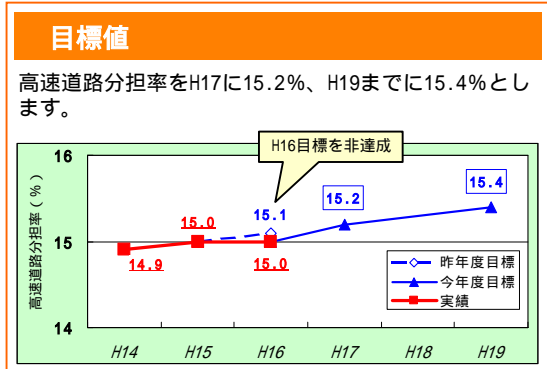
図：高速道路延長と利用台数の推移
【資料：高速道路便覧2005】



図：高速道路と一般道の事故率
【資料：国土交通省(全国値)】



図：道路利用者アンケート調査(平成16年実施)
【資料：国土交通省】



主な事業計画

H17に上信越道の信州中野IC～豊田飯山ICまでの4車化事業や、ICアクセス道路の整備・社会実験(スマートIC・ETC関連の高速道路通行料金割引)を実施します。

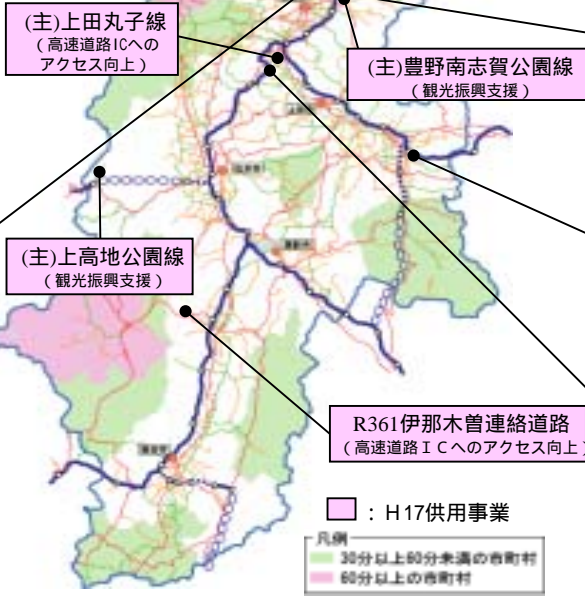
スマートIC社会実験

小布施PAスマートIC	小布施町までの所要時間 実験前 信州中野ICから10分 実験中 小布施PAスマートICから5分(5分短縮)
佐久平PAスマートIC	平尾山公園までの所要時間 実験前 佐久ICから10分 実験中 佐久平PAスマートIC: 0分(10分短縮)
嬭捨SAスマートIC	戸倉上山田温泉までの所要時間 実験前 更埴ICから20分 実験中 嬭捨SAスマートICから10分(10分短縮)

上信越道(信州中野IC～豊田飯山IC)4車線化事業

上信越道では、平成17年度に信州中野IC～豊田飯山IC間が4車線供用します。また、現在、豊田飯山IC～信濃町IC間についても4車線化事業を実施しており、高速道路の利用促進に努めています。

図：上信越道(信州中野IC～豊田飯山IC)
【資料：日本道路公団】



ETC割引

全国的高速道路において、ETC搭載の車両を対象とした料金割引を実施しています。

【深夜割引】平成16年11月1日～午前0時～午前4時に高速道路を利用 3割引

【通勤割引】平成17年1月11日～朝：6時～9時または夕方：17時～20時に高速道路を利用 5割引

図：高速道路ICアクセス状況と主な対策事業【資料：国土交通省】

- nagano
- 道路行政MS
- 長野県の概況
- H16業績計画概要
- H16達成度報告
- H16事業の評価・分析
- ベストプラクティス
- H17業績計画概要
- H17業績計画詳細
- 参考資料

8.3 信州文化の醸成

道路行政MS

長野県の概況

H16業績計画概要

H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料

アウトカム指標：無電柱化率

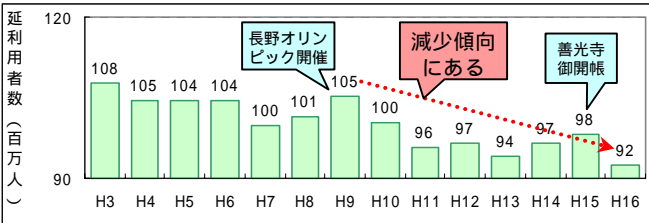
「無電柱化率」は、電線類地中化計画にもとづく沿道景観と調和のとれた道路の整備率として位置付けられます。

電線・電柱により、沿道景観が著しく阻害されています。



図：国道406号 長野市田町

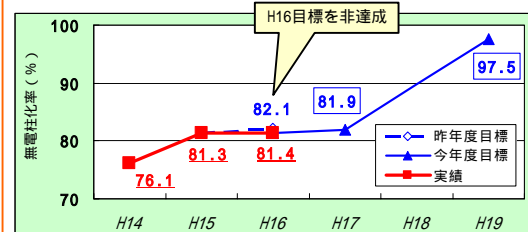
観光振興などに寄与するために、快適な道路空間の創出が必要と考えられます。



図：長野県観光地利用者数【資料：観光地利用者統計調査】

目標値

無電柱化率をH17に81.9%、H19までに97.5%とします。



主な事業計画

H17電線共同溝整備事業を0.23km行うとともに、アダプトシステムなどの参加団体の積極的な推進を行います。また、信州型木製ガードレールの整備についても、14箇所を実施を予定しています。

電線共同溝整備

『電線共同溝』は、“沿道景観の向上”、“歩行者の安全性の向上”、“災害時の被害軽減”に寄与します。

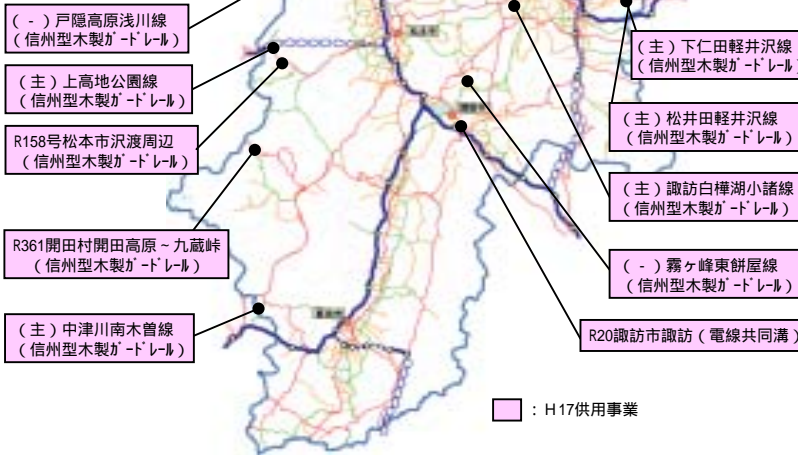


アダプトシステム・ボランティア・トッププログラムの推進

長野県と国土交通省では、アダプトシステムおよびボランティア・トッププログラムの参加者と意見を交換するなどして、より多くの参加が得られるよう支援しています。



図：(主)伊那インター線【資料：長野県】



図：信州文化の醸成に関する主な対策事業【資料：国土交通省・長野県】

信州型木製ガードレール整備

『信州型木製ガードレール』整備は、県産の間伐材を有効に利用して“需要を創出する”とともに、“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”に寄与しています。



図：信州型木製ガードレール整備事例【資料：長野県】

8.4 交流・連携の強化

nagano

道路行政MS

長野県の概況

H16業績計画概要

H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料

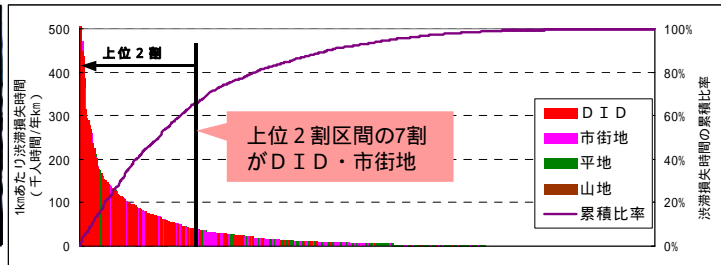
アウトカム指標：渋滞損失時間

「渋滞損失時間」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、交通機能を評価するものと位置付けられます。

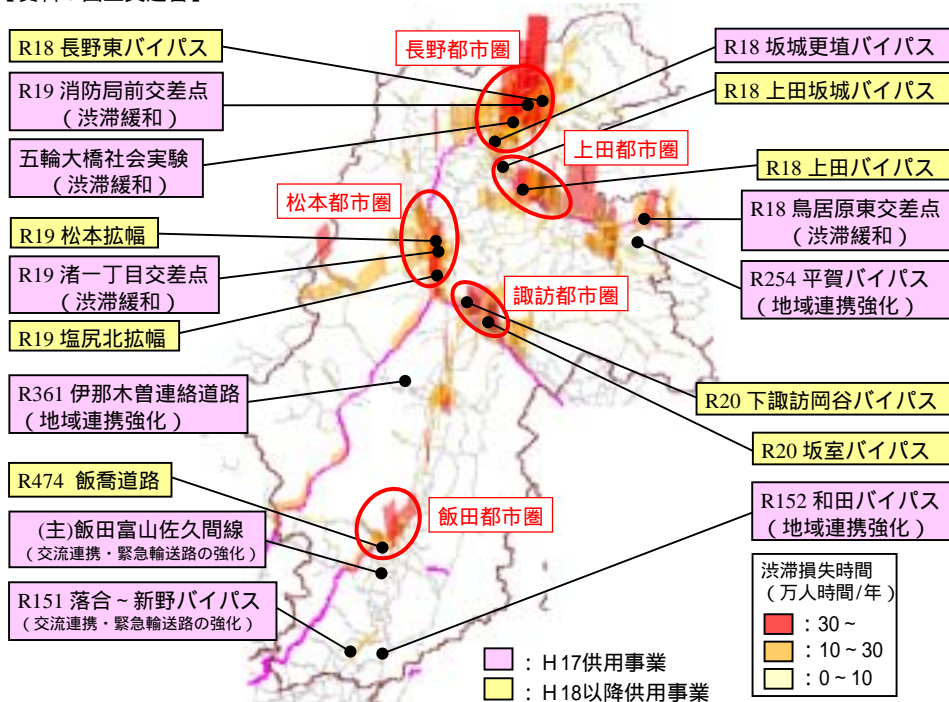
人口集中地区（DIDD）・市街部を中心に慢性的な交通渋滞が発生しており、バイパス整備などによる通過交通の排除や交通容量の増大が必要とされています。



図：交通渋滞状況
(国道18号大塚南交差点)
【資料：国土交通省】



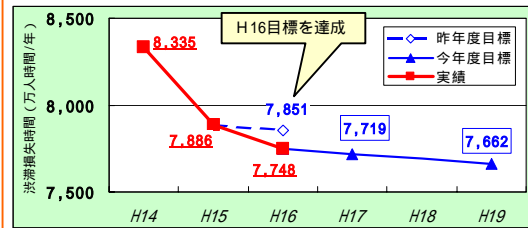
図：長野県の渋滞損失時間の状況【資料：国土交通省】



図：渋滞損失時間および主要対策事業【資料：国土交通省】

目標値

渋滞損失時間をH17に7,719万人時間/年、H19までに7,662万人時間/年とします。

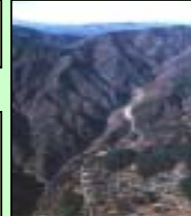


主要事業計画

都市部を中心としたバイパス整備・交差点改良により交通渋滞の緩和をはかるとともに、拠点間を結ぶアクセス道路の整備を推進して、交流・連携の強化をはかります。

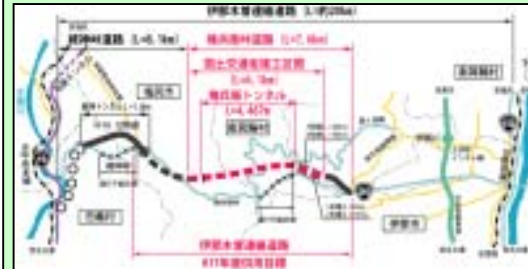
R361 伊那木曽連絡道路整備 (地域連携の強化：木曾谷と伊那谷のアクセス向上)

中央道：伊那ICまでの所要時間
整備前 木曾地域から90分
整備後 木曾地域から30分 (60分短縮)



- 【整備効果】
- 木曾地域と伊那地域の地域交流促進
 - 伊那地域の高度医療施設の共有化
 - 観光シーズンなどの国道19号の混雑緩和
 - 災害時などの国道19号迂回路確保

図：権兵衛峠
【資料：国土交通省】



図：伊那木曽連絡道路整備区間図【資料：国土交通省】

8.5 信頼できる県土づくり

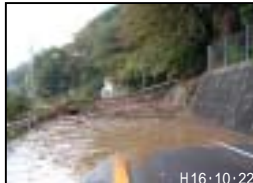
アウトカム指標：災害・異常気象による通行止め時間

「通行止め時間」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・安定性を高める指標と位置付けられます。

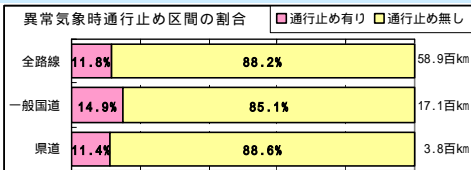
急峻な地形に囲まれた長野県では、大規模な災害が発生する危険性が極めて高い状況にあります。その上、事前通行規制区間の延長が非常に長く全延長の1割以上の区間を占めています。そのため災害や異常気象に対して周到な準備をしておく必要があります。



図：国道19号（長野市安庭）
【資料：国土交通省】



図：国道19号（生坂村三坂）
【資料：国土交通省】



図：異常気象時通行止め区間の割合
【資料：長野県・長野県警】

防災対策・橋梁耐震補強

災害時にも安全に道路を利用できるよう防災危険箇所の防災対策、および橋梁耐震補強整備を進めています。



図：国道19号 雲根他防災工事（生坂村）
【資料：国土交通省】

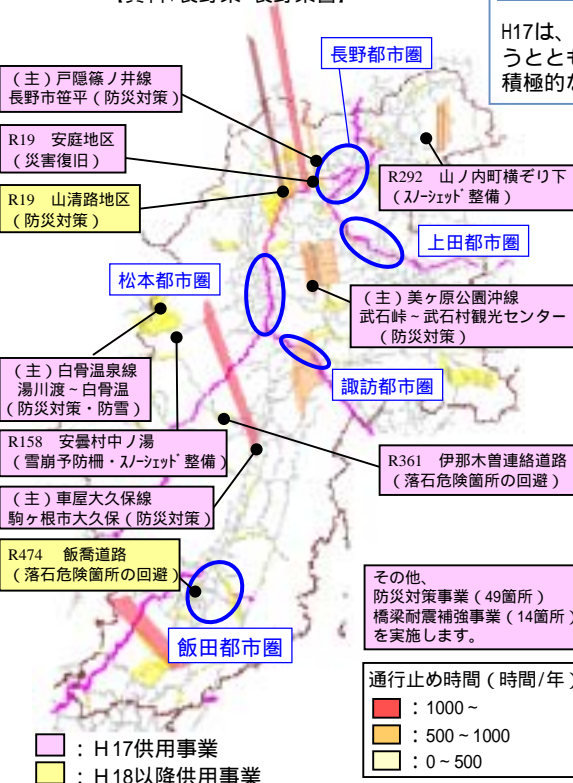
図：国道19号 大原橋耐震補強工事（信州新町）
【資料：国土交通省】

雪害対策事業

冬季の安定した通行確保のため、一般除雪、凍結防止剤散布、運搬排雪などを実施しています。またスノーシールドやスノーシェルター、雪崩防止柵の整備などを進めています。



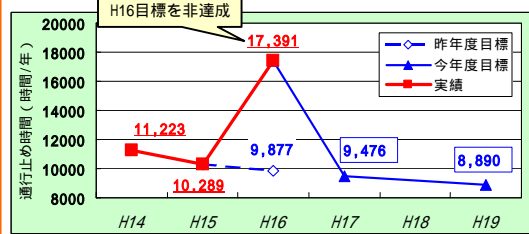
図：除雪風景・スノーシェルター
【資料：国土交通省・長野県】



図：異常気象・災害による通行止め時間と主な対策事業【資料：国土交通省・長野県】

目標値

災害・異常気象による通行止め時間をH17に9,476時間/年、H19までに8,890時間/年に削減します。



主な事業計画

H17は、防災対策事業49箇所・橋梁耐震補強14箇所を行うとともに、雪害対策事業やホームページなどによる積極的な情報提供を行う方針です。

情報提供

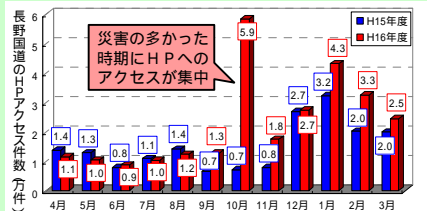
長野県では、道路情報版や情報ステーション、道の駅、ホームページなどを通じて、随時、道路気象情報や通行止め情報などを提供しています。今後も積極的に情報提供サービスを充実させていくことで、災害・異常気象時の走行支援をはかります。



図：赤沼情報ステーション（国道18号長野市赤沼）
【資料：国土交通省】



図：道路情報提供画面
【資料：国土交通省】



図：H P アクセス件数【資料：国土交通省】

道路行政 M S

長野県の概況

H16業績計画概要

H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料

8.6 環境との共生

nagano

道路行政MS

長野県の概況

H16業績計画概要

H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料

アウトカム指標：夜間騒音要請限度達成率

「夜間騒音要請限度達成率」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。

バイパス整備や低騒音舗装整備などを環境改善対策を実施し、沿道の生活環境の保全につとめています。沿道環境が悪い区間が存在しています。



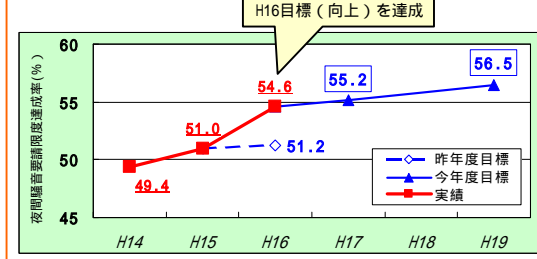
図：民家の直近を通過する大型車（国道152号丸子町）【資料：長野県】

H14夜間騒音要請限度 (調査地点83地点)	達成41箇所 (49.4%)	非達成42箇所 (50.6%)
H15夜間騒音要請限度 (調査地点104地点)	達成53箇所 (51.0%)	非達成51箇所 (49.0%)
H16夜間騒音要請限度 (調査地点108地点)	達成59箇所 (54.6%)	非達成49箇所 (45.4%)

図：夜間要請限度の達成状況（長野県内の直轄国道）【資料：国土交通省】

目標値

夜間騒音要請限度達成率をH17に55.2%、H19までに56.5%とします。



主な事業計画

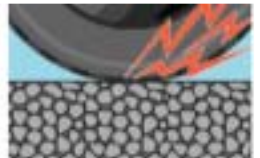
H17は、低騒音舗装を6.6km実施するとともに、遮音壁の整備を行います。また、バイパス整備などによる大型車を中心とした交通転換を促進し、沿道環境の改善に努めます。

低騒音舗装整備

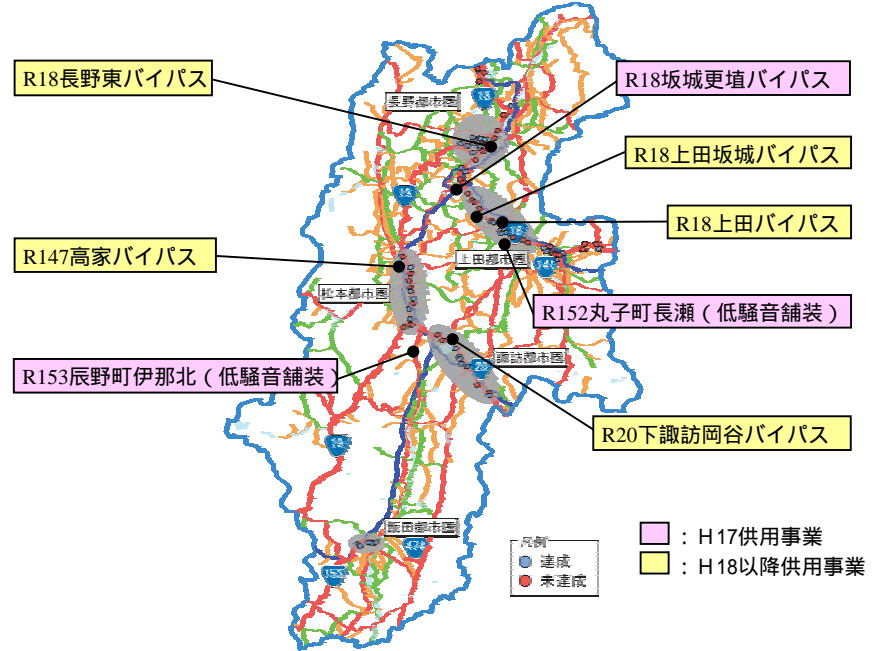


図：低騒音舗装整備事例【資料：国土交通省】

- 【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。



図：夜間騒音要請限度達成状況および主な対策事業【資料：国土交通省】

アウトカム指標の定義〔代表指標〕

死傷事故率 [件 / 億台km] …………… P 4・6・7・9・19・20・21・22	
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	H16実績値は、H16死傷事故件数(出典:長野県警察)をH16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	H17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件の死傷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・10・19・20・22	
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	H16実績値は、高速道路走行台キロを全車走行台キロで割って算定しています。
目標値の設定	H17目標値は、H16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

H16業績計画概要

H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料

電線類地中化達成率（無電柱化率）[%] …………… P 5・6・7・11・19・20・23	
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	平成17年度からは、全国的に統一した名称である無電柱化率として取り扱います。 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	H16実績値は、H16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	H17目標値は、H17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 3・6・7・14・19・20・24	
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	H16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、H16交通量を乗じて算出しています。
目標値の設定	H17目標値は、H16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(H14推計値 H19推計値)を乗じて算出しています。 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	【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。



災害・異常気象による通行止め時間 [時間/年] …………… P 6・7・13・19・20・25	
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	H16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	H17目標値は、H15実績値から、H17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(7.9%)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 5・6・7・15・19・20・26	
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箇所の割合を表しています。
実績値の算定	H16実績値は、H14～H16道路環境センサスの騒音調査地点に占める夜間騒音要請限度を下回る箇所数の割合として算出しています。
目標値の設定	H17目標値は、H16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、H16実績値に予測騒音レベルの伸び率(H16推計値 H19推計値)を乗じて算出しています。 H16・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。

 nagano
道路行政MS
長野県の概況
H16業績計画概要
H16達成度報告
H16事業の評価・分析
ベストプラクティス
H17業績計画概要
H17業績計画詳細
参考資料

アウトカム指標の定義〔補足指標〕

バリアフリー化率 [%] …………… P 6・7・8・19・20・21	
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	平成17年度から補足指標として取り扱う。 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	H16実績値(53.6%)は、H16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	H17目標値(57.0%)は、H17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 7・9・17・19・20・21	
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	事故危険箇所解消率は補足指標として取り扱います。 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	H16実績値(5.0%)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、H16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	H17目標値(17.5%)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、H17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

H16業績計画概要

H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料

克雪道路整備 [%] …………… P 9・19・20・21

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	H16実績値(車道ロードヒーティング:85.4%、歩道ロードヒーティング:54.4%、堆雪帯:28.1%)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、H16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	H17目標値(車道ロードヒーティング:86.7%、歩道ロードヒーティング:55.9%、堆雪帯:42.3%)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 10・19・20・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	平成17年度から補足指標として取り扱う。 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	H16実績値(26.6分)は、H15実績値をベースに、H16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	H17目標値(25.7分)は、H16実績値をベースに、H17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。

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数 …………… P 11・19・20・23

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】</p> <p>国土交通省で推進している事業で、道路を慈しみ、住んでいるところをきれいにしたいという自然な気持ちを、形あるものにしようと考え出された仕組みです。アメリカでの、ボランティアの人たちが道路を我が子のように面倒を見ている「アダプト・ア・ハイウェイ・プログラム」からヒントを得ています。「みち」をきれいにしようという活動 から始まって、地域コミュニティの活性化が期待できます。</p> <p>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になります。</p> <p>【アダプトシステム】</p> <p>長野県で推進している事業で、「養子縁組をする」という意味のシステムです。住民が公共スペースを「アダプト」し、これを養子のように愛情をもって面倒を見る＝清掃・美化することから命名されました。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。</p> <p>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	H16実績値(98団体、119.2km)は、H16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	H17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 19・20・23

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。</p> <p>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	H16実績値は、H16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	H17目標値は、H17年度までの整備計画箇所数を計上しています。

 nagano
道路行政MS
長野県の概況
H16業績計画概要
H16達成度報告
H16事業の評価・分析
ベストプラクティス
H17業績計画概要
H17業績計画詳細
参考資料

生活圏中心都市アクセス時間 [分] …………… P 6・7・12・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17年度から補足指標として取り扱います。 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	H16実績値(51.0分)は、H15実績値をベースに、H16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	H17実績値(51.0分)は、H16実績値をベースに、H17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 13・19・20・25

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。 橋梁耐震補強は、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・支承接替・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。
実績値の算定	H16実績値(耐震補強橋梁数:24.1%、防災危険箇所対策箇所数:24.5%)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H16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	H17目標値(耐震補強橋梁数:28.7%、防災危険箇所対策箇所数:26.9%)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

H16業績計画概要

H16達成度報告

H16事業の評価・分析

ベストプラクティス

H17業績計画概要

H17業績計画詳細

参考資料

ホームページアクセス数 [件] P 19・25

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	H16実績値(1,449,369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	H17年度は、具体的な目標値を定めず、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 5・7・15・19・20・26

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	H16実績値(59.9%)は、H16までに実施した低騒音舗装整備延長を、H14年次に設定した低騒音舗装整備計画延長で割って算出しています。
目標値の設定	H17目標値(62.9%)は、H17までに実施する低騒音舗装整備計画延長を、H14年次に設定した低騒音舗装整備計画延長で割って算出しています。