

平成15年度 長野県 (アウトカムプラン)
業績計画書



長野県道路協議会

目次

1.長野県の概況

2.平成15年度アウトカム・プラン策定

3.アウトカム・プランの内容

3-1.安全な生活環境の創造

3-2.産業・観光の振興

3-3.信州文化の醸成

3-4.交流・連携の強化

3-5.信頼できる県土づくり

3-6.環境との共生

1.長野県の概況

長野県の自然環境



位置と地勢

長野県は本州のほぼ中央に位置しており、その境は関東・中部・北陸地方の8県に接しています。

総面積13,585km²と広大な県土は、北海道、岩手、福島に次いで第4位の広さで、その約78%が森林に覆われており、3,000m級の山々が連なることから日本の屋根とも呼ばれています。



気象

長野県は典型的な内陸性気候を示すものの、南北に長い複雑な地形から一様でなく、県の西部から南部にかけては年間降雨量が2,000mmに達し、一方東部・北部では1,000mm前後の少雨地帯です。

また、県の北部は1mを超える積雪地域で、特に新潟県や富山県との県境地域では、3mを超える世界的にも有数の豪雪地帯です。

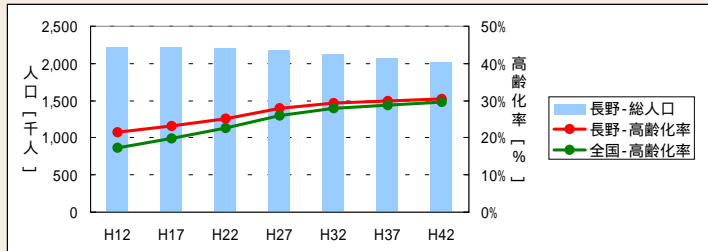


1.長野県の概況

長野県の社会経済

人口動向

長野県の現在人口は約221.4万人(平成14年10月1日現在)で、将来的に減少に転ずることが予想されています。このうち65歳以上の高齢者比率は増加の一途であり、全国の例に漏れず高齢化が進展しています。



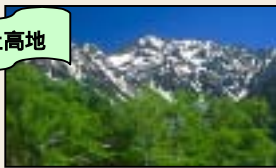
【図:人口・増加率の推計】

資料:都道府県別将来推計人口(平成14年3月推計)

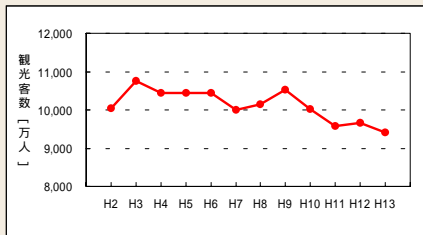
観光動向

豊かな自然に恵まれた長野県は全国有数の観光県ですが、観光客数は近年減少傾向にあります。

上高地



善光寺

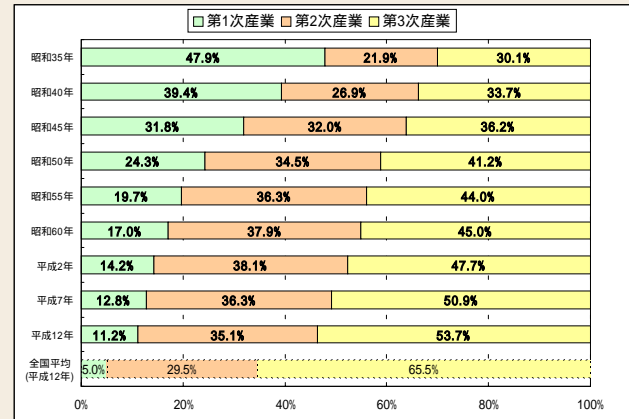


【図:県内観光客数の推移】

資料:長野県県勢要覧

産業構造

長野県の産業構造は、冷涼な気候を利用した、高原野菜を中心とした第一次産業の割合が全国と比べても高く、その就業者数比率は北海道に次いで第二位となっています。また、豊富な水資源等を利用した一般機械、電気、精密機械製造業などの第二次産業や、サービス業の比重が増加しています。



【図:産業別人口の推移】

資料:国勢調査

全国シェア1位の主な農作物

品目	全国シェア
えのきたけ	60.4%
ぶなしめじ	50.3%
わさび	37.7%
レタス	31.6%
アスパラガス	23.8%

資料:農林水産省・長野県農政課調べ

全国シェア1位の主な工業製品

品目	全国シェア
顕微鏡・拡大鏡	73.8%
カメラ用レンズ	49.9%
時計の部分品	28.3%
発光ダイオード	26.6%
印刷装置	25.7%

資料:平成12年工業統計表

1.長野県の概況

長野県の道路交通環境

長野県の道路の概況

山岳地を走る国道19号



積雪地域の除雪状況



幹線道路の激しい交通渋滞

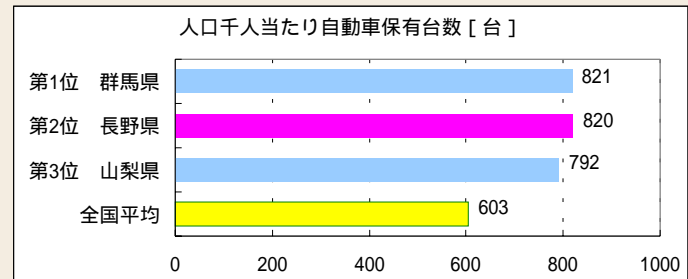


不十分な道路空間



人口千人当りの自動車保有台数

内陸部に位置する長野県では、自動車への依存度が極めて高く、人口千人当たりの自動車保有台数は群馬県に次いで、全国第2位、全国平均の1.36倍となっています。

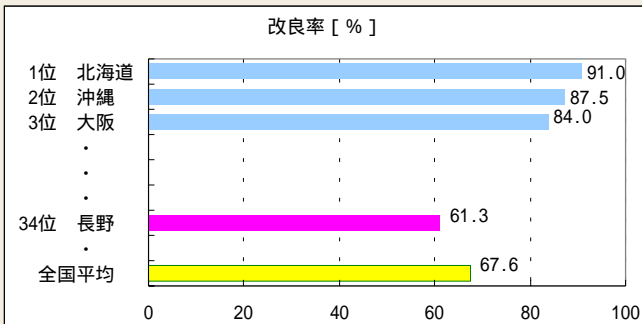


【図：人口千人当たりの自動車保有台数】
資料：自動車統計月報（平成14年3月末現在）

道路改良率

長野県の道路改良率（指定区間除く2車線以上の国道・県道）は61.3%であり、全国34位と低い水準にあります。

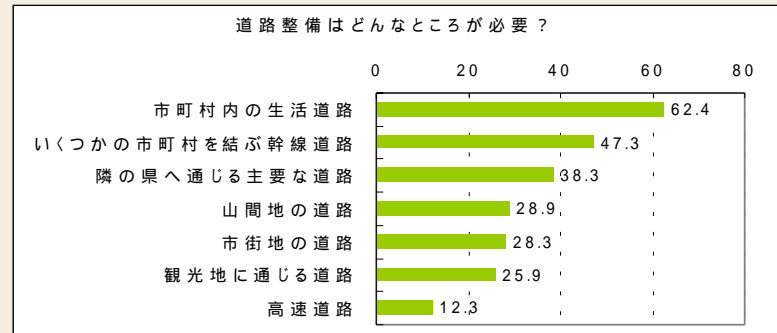
改良率 = 車道幅員5.5m以上の道路延長 / 実延長



【図：道路改良率】
資料：道路統計年報2002（平成13年4月1日現在）

県民世論調査

長野県民を対象に実施した世論調査の結果、道路整備に関して以下のような結果が得られています。



【図：県政世論調査結果（H14.11～H14.12実施）】
資料：長野県の道路2003

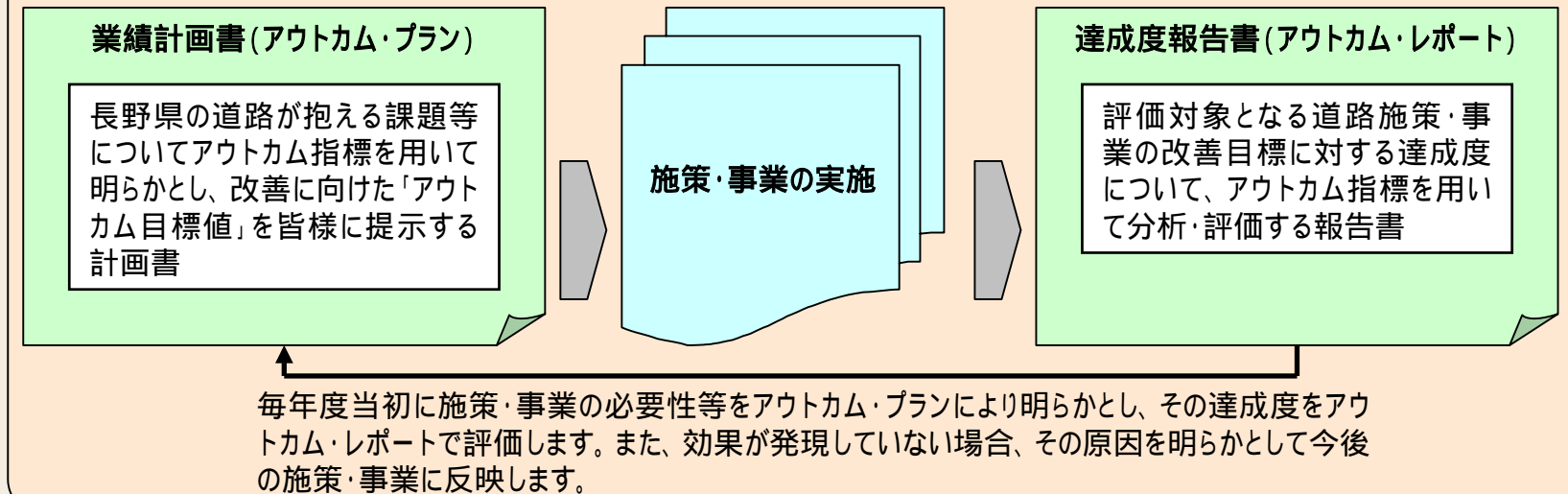
調査対象：満20歳以上の男女個人2,000人
抽出方法：層化3段無作為抽出法

2. 平成15年度アウトカム・プラン策定

長野県アウトカム・プラン策定の目的

長野県の道路行政において、『事業の成果を反映する指標(アウトカム指標)』を用いて毎年度業績の分析と評価を行い、結果を公表するとともに事業執行等に反映する『**新たな道路行政マネジメントシステム**』を導入します。

新たな道路行政マネジメントシステム



「アウトカム指標」とは・・・
これまでは、事業による成果物・事業量(アウトプット)を用いて、施策や事業の評価を行うことが一般的でしたが、今後は、交通事故の削減や、渋滞の緩和・解消といった成果(アウトカム)として分析・評価を行う考え方です。

導入
の
効果

県民に対する説明責任を果たします。
実施内容の透明性・客観性を確保します。
効果的・効率的な施策・事業を実施します。

2.平成15年度アウトカム・プラン策定

長野県の道路整備方針に基づくアウトカム指標の設定

長野県地方道路懇談会 (平成14年6月～平成15年1月)



第1回 ・県内の道路整備に対する意見交換・質疑



第2回 ・これまでの道路整備計画について
・今後の道路整備のあり方について



第3回 ・長野県の新しい道路整備の方向案提示

県民アンケート調査 (平成14年10月)

- ・交通サービス提供方針に対する重要度・満足度
- ・道路整備による効果と生活の変化
- ・交通サービス実現方針の重要性



信州ロード観察隊員アンケート調査
【回収数:293通】



インターネットアンケート調査
【回収数:100通】

長野県の道路整備方針

・安全な生活環境の創造

人にやさしい道路空間づくりや、交通事故を削減するための道づくりを進めます。

・産業・観光の振興

産業立地条件の向上や、優れた観光資源の有効活用を支援する道づくりを進めます。

・信州文化の醸成

信州文化を醸成する、個性ある道づくりを進めます。

・交流・連携の強化

県内の生活圏間や、県外との交流条件を強化する道づくりを進めます。

・信頼できる県土づくり

厳しい地形や気象条件を克服し、災害に強い道路ネットワーク形成や交通円滑化を実現する道づくりを目指します。

・環境との共生

信州の豊かな自然を保全し、沿道居住環境を改善する道づくりを進めます。

アウトカム指標

- ◇バリアフリー化率
- ◇事故危険箇所解消率
- ◇克雪道路整備

- ◇高速道路IC30分アクセス率
- ◇高速道路分担率

- ◇電線類地中化延長

- ◇通行止め時間

- ◇防災危険箇所解消率
- ◇渋滞損失額

- ◇夜間騒音要請限度達成率

2.平成15年度アウトカム・プラン策定

アウトカム指標による平成15年度の目標

道路整備方針	アウトカム指標	H14現況値	H15目標値		
. 安全な生活環境の創造	バリアフリー化率	40.6%	42.7%	高齢者や障害者など全ての人が安全に通行できる歩道を2.1km整備して、バリアフリー化率向上を図ります。	
	事故危険箇所解消率	0.0%	2.5%	長野県内で指定された事故危険箇所に集中的な対策を講じて、交通事故削減を図ります。	
	克雪道路整備	ロードヒーティング(車道)	31.3km	32.6km	冬季の安全な走行空間を確保するために、融雪設備のある車道の延長を1.3km延伸します。
		ロードヒーティング(歩道)	1.7km	2.4km	冬季の安全な歩行空間を確保するために、融雪設備のある歩道の延長を0.7 km延伸します。
		堆雪帯	2.7km	3.7km	積雪時における車道有効幅員を確保するために、堆雪帯延長を1.0 km延伸します。
. 産業・観光の振興	高速道路IC30分アクセス率	81.0%	向上	既成の高速道路ICに30分以内で到達できる市町村数(97市町村81%)を増加させるため、高速道路アクセス道路の整備を進めます。	
	高速道路分担率	14.9%	向上	上信越自動車道の4車化等により高速道路分担率向上を図り、観光地アクセスや回遊の円滑化を図ります。	

2.平成15年度アウトカム・プラン策定

アウトカム指標による平成15年度の目標

道路整備方針	アウトカム指標	H14現況値	H15目標値		
. 信州文化の醸成	電線類地中化延長	41.8km	43.2km	沿道景観との調和を図るため、幹線道路における電線類の地中化延長を1.4km延伸します。	
. 交流・連携の強化	通行止め時間	41万時間/年	削減	地域間の交流・連携を強化するために、気象等による通行不能区間を解消して通行止め時間を削減します。	
. 信頼できる県土づくり	防災危険箇所解消率	耐震補強済み橋梁率	14.0%	16.6%	地震に強いルートを確認するために、耐震基準に基づく橋梁の補強工事を8箇所実施します。
		防災危険箇所解消率	16.3%	18.7%	災害に強いルートを確認するために、防災危険箇所を対象とした防災事業を56箇所実施します。
	渋滞損失額	2,532億円/年	2,445億円/年	交通円滑化を目的としたバイパス整備・交差点改良等により、渋滞損失額の削減を図ります。	
. 環境との共生	夜間騒音要請限度達成率	68%	向上	低騒音舗装の3.6km延伸や、バイパス整備による交通量の転換により、夜間騒音要請限度の達成率向上を図ります。	

3.アウトカム・プランの内容

3-1.安全な生活環境の創造

バリアフリー化率 (1/2)

アウトカム指標の位置づけ

交通バリアフリー法の基本方針に基づき、誰もが安全・安心に社会参加できる快適な歩行空間の整備が求められています。
「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。

現状・問題点・原因分析

県内には歩道の未整備又は狭幅員の区間が多くあり、全国と比較しても歩行の安全性に関する要望が多い状況です、また、高齢者の交通事故負傷者数・死者数は増加の一途にあります。

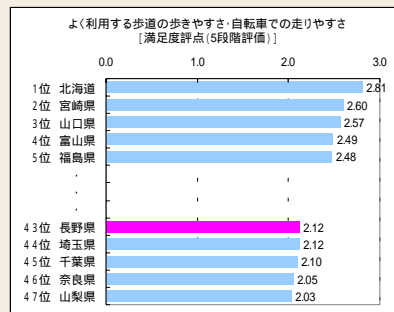
<現状・問題点>



【写真：歩道未整備区間の状況】

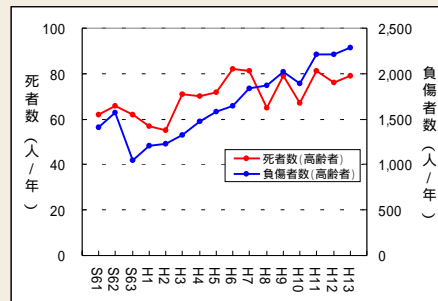


資料：国土交通省・長野県



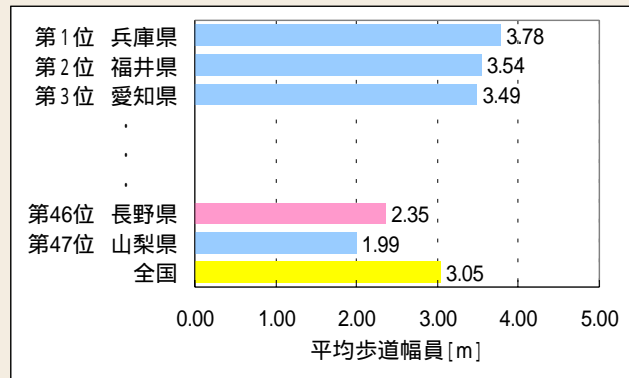
調査対象：全国約37,000人
調査方法：インターネット掲載

【図：道路に対する利用者満足度調査結果】
資料：H15国土交通省アンケート

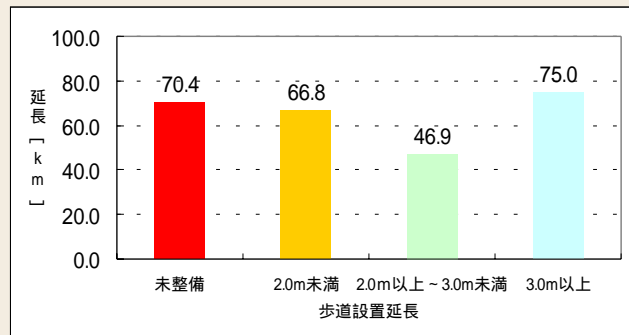


【図：高齢者の交通事故死者数・負傷者数推移(長野県)】
資料：交通事故統計年報

長野県都市部内の平均歩道幅員は全国的に見ても狭く、未整備区間や2.0m未満の幅員が多く存在しています。<原因分析>



【図：平均歩道幅員】
資料：H11道路交通センサス(自専道除くDIDを対象)



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

3.アウトカム・プランの内容

3-1.安全な生活環境の創造

バリアフリー化率(2/2)

課題

高齢者・身体障害者等を含む、誰もが安心して通行できる歩行空間の整備が必要とされています。

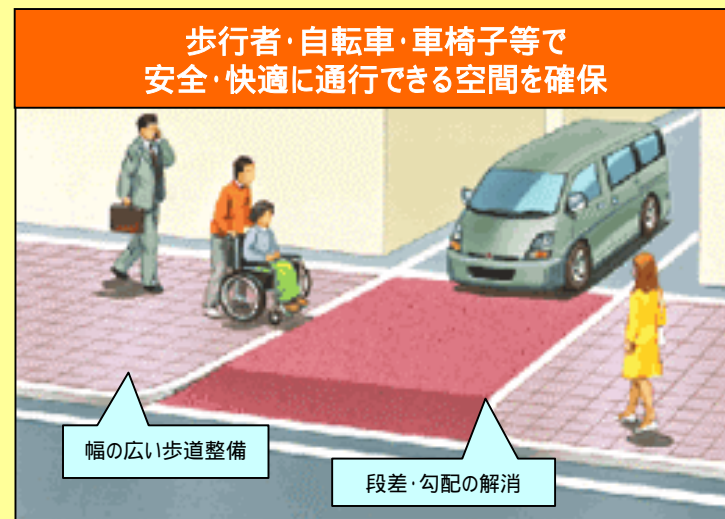
講じる施策

歩道空間バリアフリー化

交通バリアフリー法に基づく重点整備地区等を対象に整備を進めています。長野県内において、平成15年度に2.1kmの整備を進める予定です。



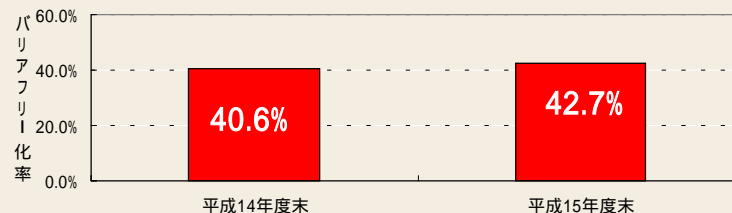
【写真：国道19号塩尻北拡幅】
資料：国土交通省



【図：バリアフリー歩道通行イメージ】

H15年次目標の設定

安全でゆとりある歩行空間を確保するために、バリアフリー対象区間におけるバリアフリー化率を平成15年度末までに40.6%から42.7%へ向上します。



3.アウトカム・プランの内容

3-1.安全な生活環境の創造

事故危険箇所解消率

アウトカム指標の位置づけ

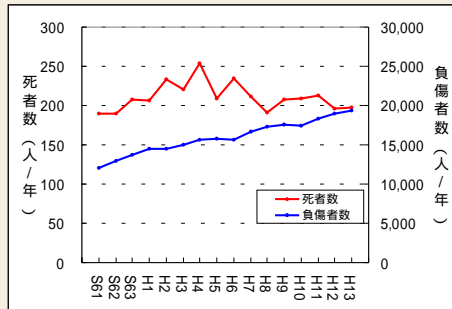
長野県内の幹線道路において、特定箇所に事故が集中している「事故危険箇所」が存在しています。このような箇所について交通安全事業を行い、効果的・効率的な事故削減を目指しています。

「事故危険箇所解消率」は、長野県内で指定された事故危険箇所を対象とした交通安全事業の実施率と位置付けられます。

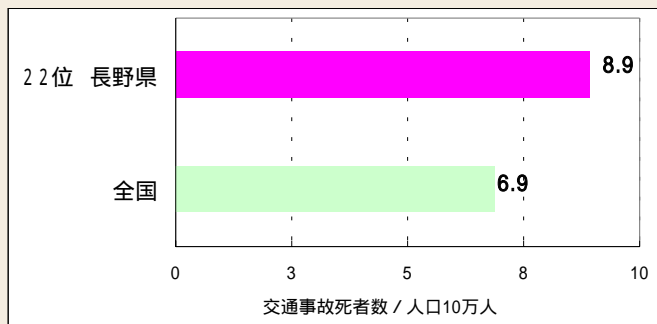
現状・問題点・原因分析

長野県の交通事故死者数は横ばいですが、交通事故負傷者数は依然として増加傾向にあります。また、人口10万人あたりの交通事故死者数は全国平均を大きく上回っています。

<現状・問題点>



【図：交通事故死者数・負傷者数の推移（長野県）】
資料：交通事故統計年報



【図：10万人当たりの交通事故死者数】
資料：平成13年交通事故統計年報

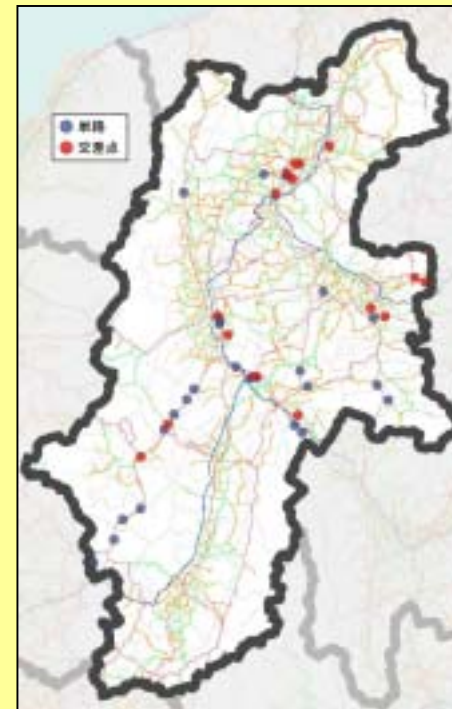
特定の区間に交通事故が集中するなど、道路構造・交通状況等の道路交通環境に関する様々な問題が存在するためと考えられます。<原因分析>

課題

効果的・効率的な交通事故削減が必要とされています。

講じる施策

事故危険箇所対策



【図：長野県内事故危険箇所の分布】
資料：H13交通事故統計データ

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「事故危険箇所」が平成15年度に、長野県内で40箇所選定されました。

交通事故が極めて集中している箇所に対策を施すことにより、効果的・効率的な事故削減効果が見込まれます。

平成15年度には国道18号の南軽井沢交差点で交差点改良を実施します。

H15年次目標の設定

南軽井沢交差点改良を行うことにより、平成15年度に長野県内で40箇所選定された事故危険箇所を2.5%解消します。

3.アウトカム・プランの内容

3-1.安全な生活環境の創造

克雪道路整備

アウトカム指標の位置づけ

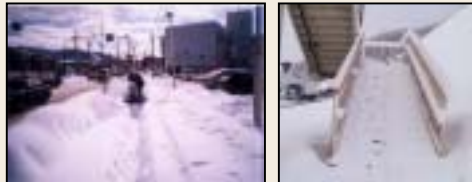
長野県は積雪寒冷地域であり、積雪による移動障害・制約を克服することが必要とされています。

「克雪道路整備」は、道路利用者が積雪時でも安全・円滑・快適に移動可能な道路整備量と位置付けられます。

現状・問題点・原因分析

積雪により、歩行者や自動車の安全性・円滑性・快適性が著しく阻害されています。また、県内には狭い道路が多いことから、路肩にある雪は、円滑な交通の大きな障害となります。

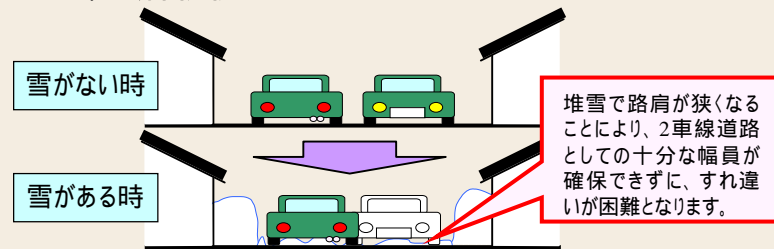
<現状・問題点>



[写真:長野県内の降雪状況]

資料:国土交通省・長野県

積雪時は、路肩部分の堆雪により十分な車道空間を確保できない状況が生じています。<原因分析>



課題

積雪の多い長野県の特性を考慮して、克雪事業が必要とされています。

講じる施策

ロードヒーティング(車道部)

安全な走行空間を確保するために、車道部のロードヒーティングを1.3km実施します。



ロードヒーティング(歩道部)

安全で快適な歩行空間を確保するために、長野市内において、無散水融雪歩道を0.7km整備します。



堆雪帯整備

迅速な除雪作業を行うことで、交通を円滑化出来る様、堆雪帯を1.0km整備します。



H15年次目標の設定

ロードヒーティング等の克雪道路整備事業により、道路利用者の安全性・円滑性・快適性を向上します。

3.アウトカム・プランの内容

3-2.産業・観光の振興

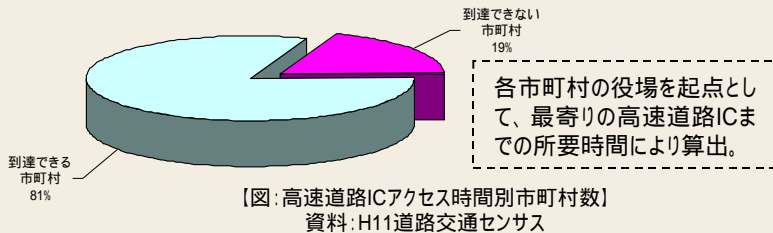
高速道路IC30分アクセス率

アウトカム指標の位置づけ

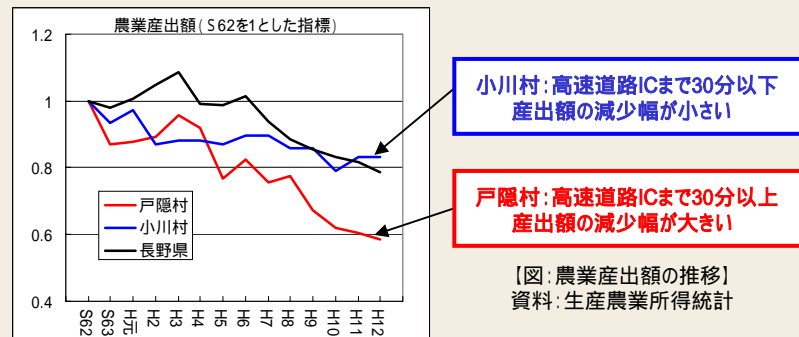
長野県は広い県土を有していますが、高速道路との連絡が不十分な地域が存在しています。
「高速道路IC30分アクセス率」の向上は、長野県内の各市町村から高速道路ICへの連絡が強化されることにより、産業の誘致圏拡大に寄与する指標と位置付けられます。

現状・問題点・原因分析

広大な県土に観光地や農作物生産地が分布しており、23市町村(全市町村120の19%)が高速道路ICまで30分以上を要しています。 <現状>



高速道路ICから離れた地域では、農業産出額の減少幅(S62基準)が大きい傾向にあります。 <問題点>

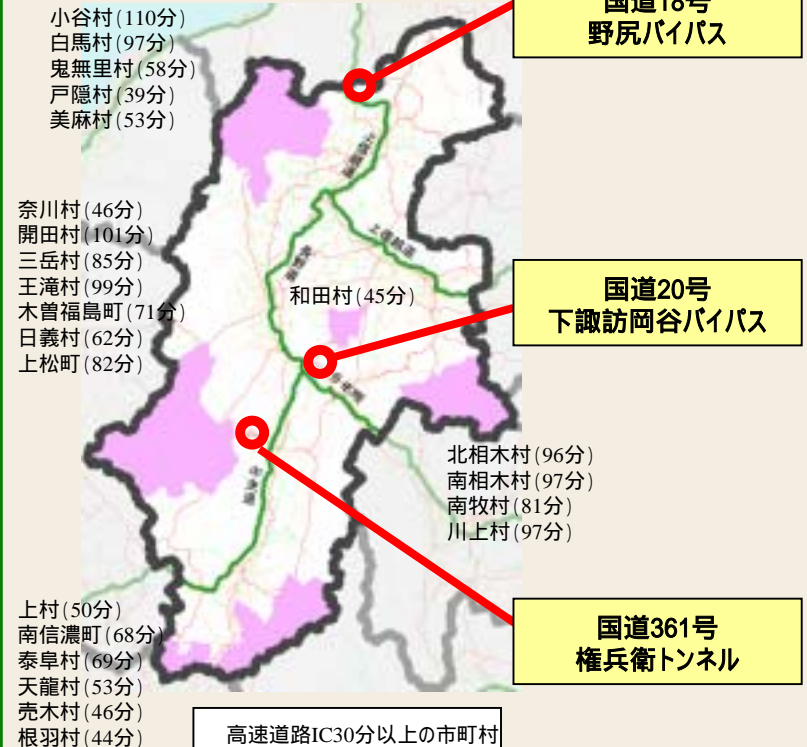


農作物や工業製品の出荷額は、高速道路ICアクセスの利便性と関連性が深いと考えられます。 <原因分析>

課題

産業の振興を支援するために、高速道路アクセスを強化することが必要とされています。

講じる施策



H15年次目標の設定

既成の高速道路ICアクセスを強化し、高速道路ICまで30分以内となる市町村率を現在の81%(97市町村)から向上させるための施策を推進します。

3.アウトカム・プランの内容

3-2.産業・観光の振興

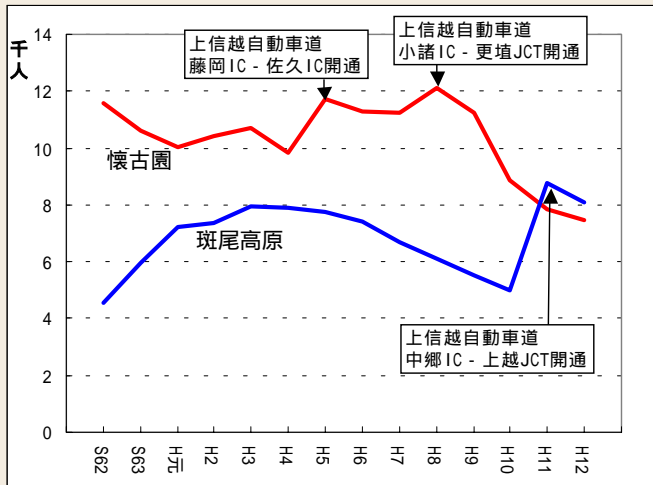
アウトカム指標の位置づけ

長野県は優れた観光資源を有していますが、高速道路との連結が不十分な地域が存在しています。

「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図り、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。

現状・問題点・原因分析

高速道路の開通により、観光地の入れ込み客数は増加しましたが、その後、入れ込み客数を維持できない現状にあります。<現状・問題点>



【図：観光入込客数の推移】
資料：全国観光動向 (H14・9)

高速道路が整備され、観光地へのアクセスがよかったものの、繁忙期及び休日等の交通集中により激しい渋滞(約180回/年)が発生しています。

<原因分析>

高速道路分担率

課題

高速道路の走行性を向上させることにより、観光地アクセスや回遊の促進を図り、観光の振興を支援することが求められています。

講じる施策

碓氷軽井沢IC～佐久IC間の4車化完成により、渋滞が緩和され、観光地等へのアクセスが向上する事が期待されます。



【図：上信越自動車道4車化工事】
資料：日本道路公団

H15年次目標の設定

上信越自動車道の4車化による利用促進で、長野県の高速度道路分担率を現在の14.9%から向上させることを目指します。

また、高速道路の料金値下げ社会実験に向けたアンケート等の調査を行います。

3.アウトカム・プランの内容

3-3.信州文化の醸成

アウトカム指標の位置づけ

長野県は景観・歴史・文化に恵まれた地域ですが、これらとの調和がとれた道路整備が立ち遅れている状況にあります。「電線類地中化延長」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。

現状・問題点・原因分析

沿道に電線や電柱がはりめぐらされており、景観を阻害している状況が見られます。

<現状・問題点>



【写真：電線に囲まれた沿道景観】
資料：長野県

沿道景観との調和よりも、地域交流や物流効率化といった自動車の交通機能を重視した道路整備が重点的に進められてきました。 <原因分析>

電線類地中化延長

課題

長野県の優れた自然環境や文化を醸成するための道づくりや管理が求められています。

講じる施策

電線共同溝

長野県内における電線類の地中化延長を、1.4km延伸します。



【写真：(一)三才大豆島中御所線 若里 電線共同溝】
資料：長野県

歴史と暮らしを結ぶ道 (北国街道田中宿街路事業)

東部町の中心商店街で、地域の方々とともに歴史と暮らしを結ぶ道づくりを目指しています。



【図：北国街道田中宿イメージ】
資料：長野県

H15年次目標の設定

沿道景観との調和を目的として、長野県内の電線類の地中化延長を1.4km延伸します。

3.アウトカム・プランの内容

3-4.交流・連携の強化

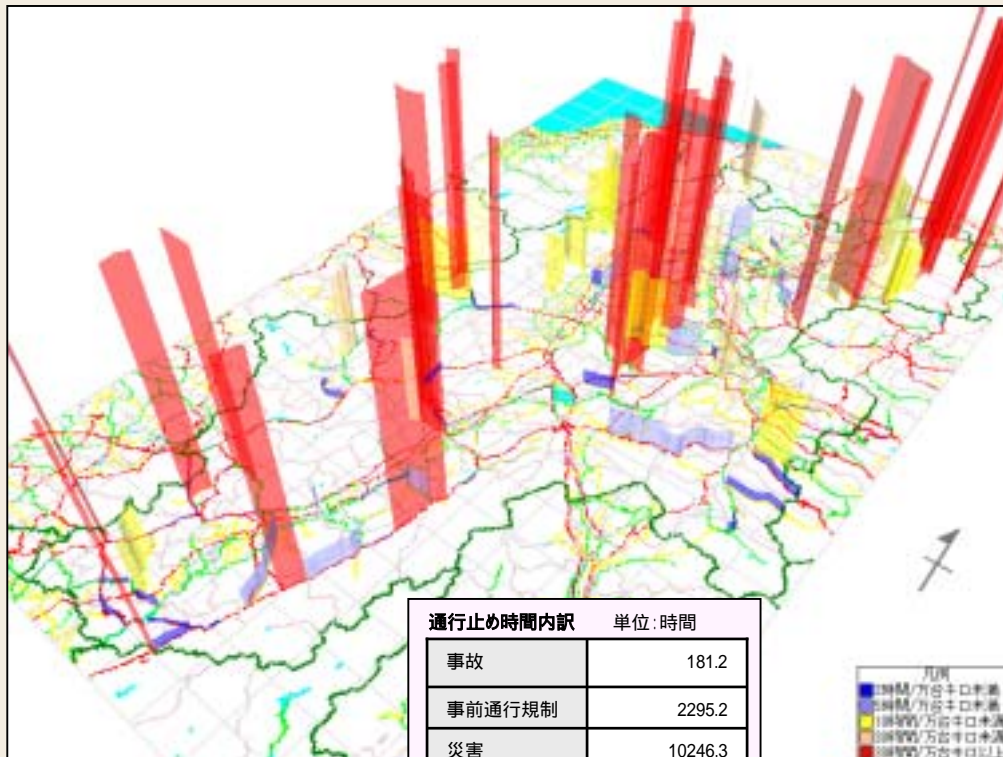
通行止め時間(1/2)

アウトカム指標の位置づけ

長野県は厳しい自然環境下であり、地域間の連携を支える道路が不十分な状況にあります。「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。

現状・問題点・原因分析

長野県では、災害・積雪などによる通行規制、及び、それに伴う多大な通行止め時間が生じており、地域間の安定した交流や連携が損なわれています。 <現状・問題点>



【図：年平均通行止め時間の3Dマップ】

山間部の豪雨や積雪など、厳しい地形と自然環境が通行を阻んでいます。 <原因分析>



【写真：国道406号：樽の沢】
資料：長野県



【図：豪雨による事前通行規制】

3.アウトカム・プランの内容

3-4.交流・連携の強化

通行止め時間(2/2)

課題

隣接県をはじめ県内各地域において、気象条件に左右されない、交流・連携を可能とすることが必要とされています。

講じる施策

事前通行規制区間・冬期通行止め区間等の解消に向けた事業を実施します。

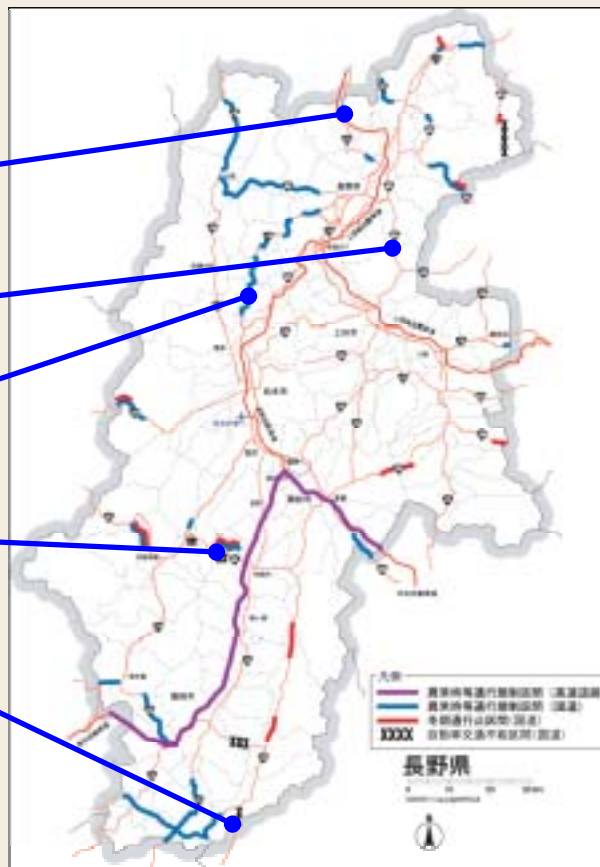
国道18号
野尻バイパス

国道406号
樽の沢バイパス

国道19号
山清路防災

国道361号
権兵衛トンネル

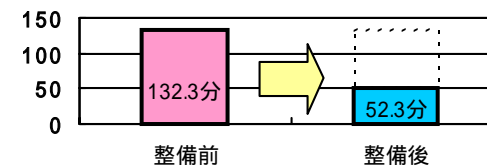
三遠南信自動車道
青崩峠道路



【図：異常気象時通行規制区間・冬期通行止め区間】
(高速道路・一般国道)
資料：長野県の道路2001

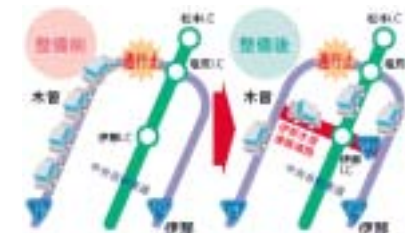
事業例：樽の沢バイパス【冬期下り方面大型車規制解除】

冬期間の大型車の通行規制を解消することで、群馬県境から長野市までの所要時間は、132.3分から52.3分に短縮されます。



事業例：権兵衛トンネル

中央アルプスに阻まれていた伊那谷と木曾谷が伊那木曾連絡道路一本でつながることによって、これまで約90分を要していた時間が30分以内にまで大きく短縮されます。また、19号の迂回路として働き、人々の安全な生活を守ります。



H15年次目標の設定

地域間の交流・連携を強化するために、地形や雪・異常気象による交通不能区間を解消し、通行止め時間を削減します。

3.アウトカム・プランの内容

3-5.信頼できる県土づくり

アウトカム指標の位置づけ

長野県は厳しい自然環境下にあり、災害が発生すると大きな迂回や集落の孤立が生じる状況にあります。

「防災危険箇所解消率」は、幹線道路における耐震補強済み橋梁の整備率向上や、防災事業により災害の発生可能性を逓減することで、道路の信頼性を測る指標と位置付けられます。

現状・問題点・原因分析

長野県内では、山間部を中心に大規模な災害が多数発生しています。また、危険箇所が多いことから、異常気象時通行規制区間・冬期通行止め区間が多く存在しています。<現状・問題点>



【写真：19号山口地区土砂崩落状況（H13・4）】 【写真：一般県道白骨温泉線 安曇村白骨】

	路線	区間	延長
異常気象時通行規制区間	51	73	697.6km
冬期通行止め区間	55	77	472.2km

資料：長野県の道路2003

長野県内の幹線道路の付近には、地すべり防止区域や、急傾斜地崩壊危険区域が多数存在します。

<原因分析>

防災危険箇所解消率

課題

地震や風水害などの自然災害に強い道路整備を行うと共に、既存ストックの適切な維持管理が必要とされています。

講じる施策

橋梁耐震補強

既往最大級の阪神・淡路大震災で見直された耐震基準に基づき、平成15年度に長野県内の8箇所を対象として耐震補強事業を実施します。



【写真：耐震補強工事】
資料：国土交通省

防災危険箇所の解消

平成15年度に、長野県内の防災危険箇所59箇所において対策を実施します。

事業例：国道19号
信州新町水内防災工事

事業例：県道白骨温泉線
安曇村白骨 ロックシールド工



【写真：東広津防災工事】
資料：国土交通省

H15年次目標の設定

災害に強く信頼できる道路とするため、幹線道路における耐震補強済みの橋梁割合を14.0%から16.6%に、また、防災危険箇所の解消率を16.3%から18.7%に向上します。

3.アウトカム・プランの内容

3-5.信頼できる県土づくり

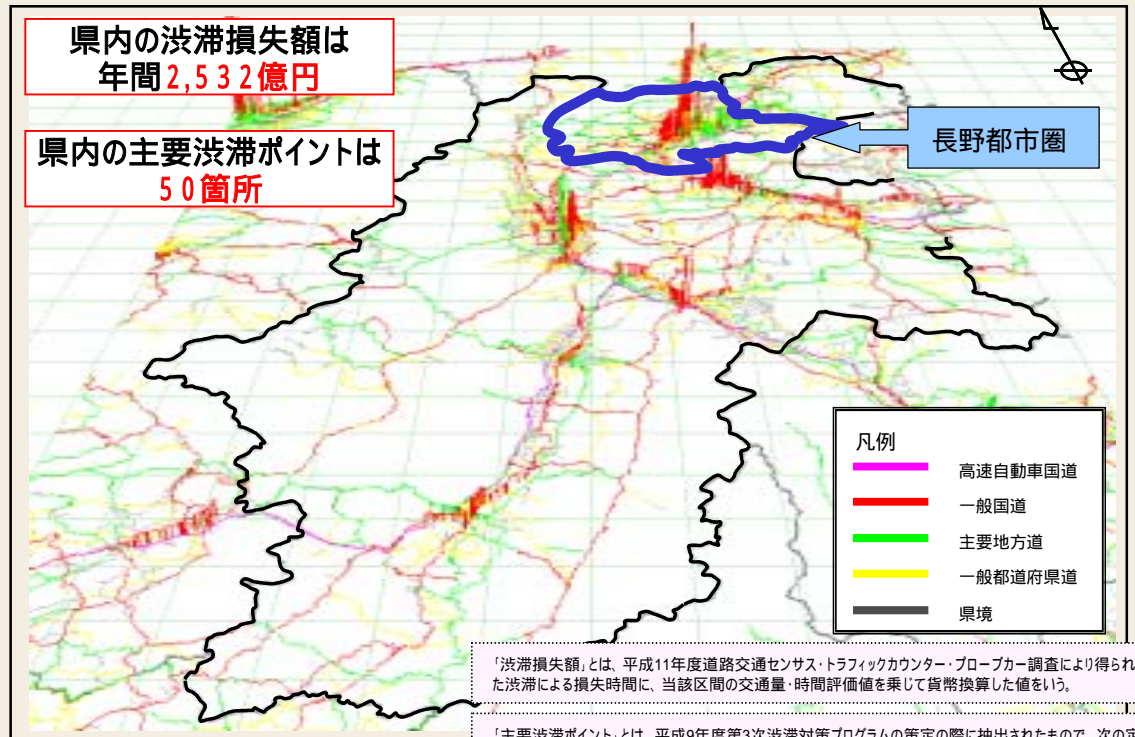
渋滞損失額 (1/2)

アウトカム指標の位置づけ

長野県では、都市部の幹線道路や観光地周辺の渋滞問題は深刻であり、県内の渋滞損失額は年間2,532億円に達しています。「渋滞損失額」は、交通渋滞に伴う道路利用者の損失時間を貨幣換算した指標であり、交通機能を評価する指標と位置付けられます。

現状・問題点・原因分析

幹線道路を中心に、激しい交通渋滞が発生しています。また、主要渋滞ポイントは、県内全域で50箇所存在します。<現状・問題点>



【図:長野県内の渋滞状況】 資料:国土交通省

限られた可住地域内に自動車が集まることから、都市部や観光地を中心とした交通容量の不足による慢性的な渋滞が発生しています。<原因分析>

3.アウトカム・プランの内容

3-5.信頼できる県土づくり

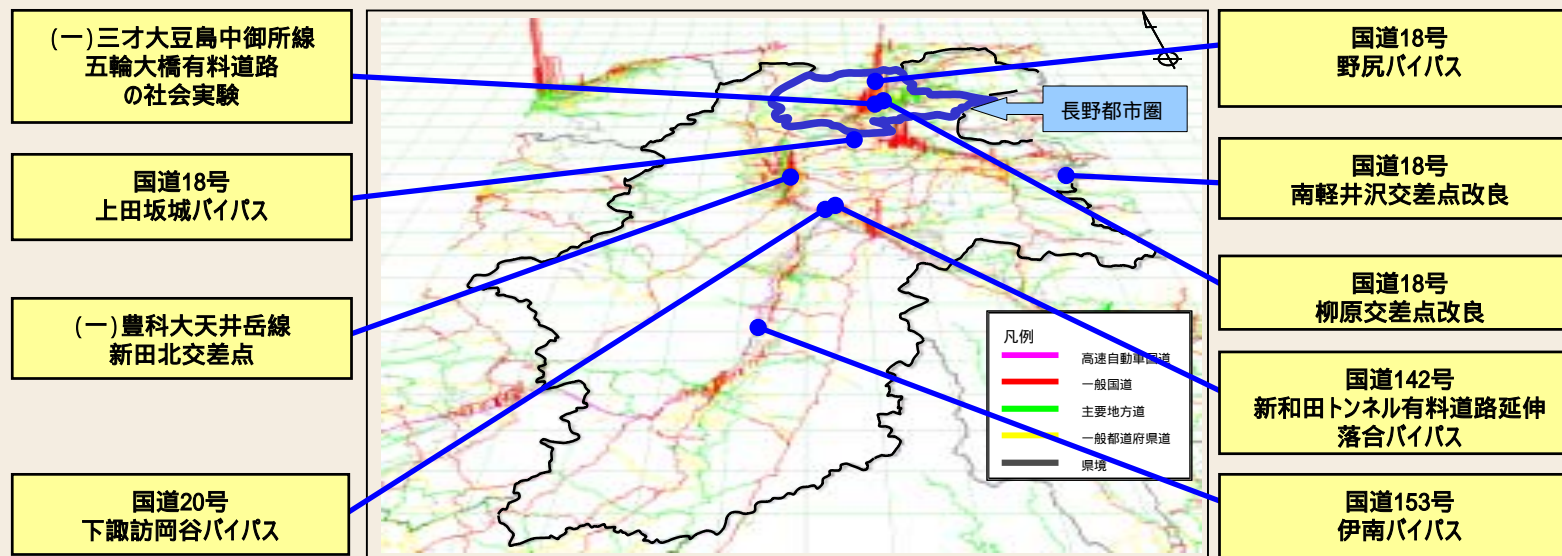
渋滞損失額 (2/2)

課題

都市部や観光地周辺において、経済や生活に大きな損失を与える交通渋滞の緩和・解消が求められています。

講じる施策

渋滞の解消・緩和を目的として、改築事業（BP・現道拡幅など）・交差点改良・交通需要マネジメントを実施します。



【図：主な渋滞対策事業】

H15年次目標の設定

長野県内で交通渋滞による損失額が年間2,532億円に達すると試算されていますが、交通容量の拡大や交通量転換を図ることにより、渋滞の緩和・解消が期待されます。交通円滑化施策により、当該箇所の影響を受けると想定される区間で交通渋滞が半減すると仮定した場合、渋滞損失額は87億円/年削減されて2,445億円/年と試算することができます。



3.アウトカム・プランの内容

3-6.環境との共生

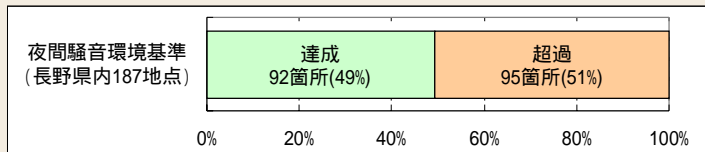
アウトカム指標の位置づけ

長野県は豊かな自然環境を有する一方で、幹線道路沿道で自動車騒音の要請限度を超過した箇所が存在しています。

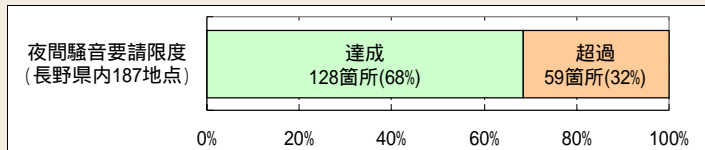
「夜間騒音要請限度達成率」は、自動車騒音を抑制する低騒音舗装の整備や、住宅地を迂回するバイパス整備等により、沿道環境が改善することを評価する指標と位置付けられます。

現状・問題点・原因分析

夜間の自動車騒音により、環境基準・要請限度を超過している箇所が存在しています。<現状・問題点>



【図：夜間環境基準の達成状況】 資料：H12環境センサス・H12自動車騒音調査結果



【図：夜間要請限度の達成状況】 資料：H12環境センサス・H12自動車騒音調査結果



【写真：民家の直近を通過する大型車】
資料：長野県

幹線道路への交通集中や高い大型車混入率により、自動車騒音が発生しています。

<原因分析>

夜間騒音要請限度達成率

課題

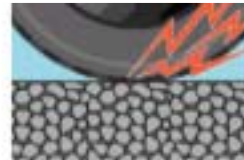
自動車騒音の軽減対策により、沿道環境の改善を図ることが求められています。

講じる施策

低騒音舗装
自動車騒音の軽減を図るために、幹線道路において低騒音舗装を3.6km整備します。

- 【通常舗装】 -

タイヤ溝と舗装面に挟まれた空気の逃げ場がなく、音が発生する。



- 【低騒音舗装】 -

空隙に空気が逃げるため、音が発生しにくい。



【図：通常舗装と低騒音舗装】

資料：国土交通省

国道20号 下諏訪岡谷バイパス
岡谷ICから国道142号バイパス間の供用により、現道の交通がバイパスに転換し渋滞及び騒音の緩和が期待されます。

有料道路料金値下げの社会実験
有料道路の料金値下げ実験を白馬長野・志賀中野・松本トンネル・五輪大橋の各有料道路で行い、騒音など沿道環境の改善に向けた効果の検証を行っています。

H15年次目標の設定

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68%から向上を図ります。

参考資料 ~アウトカム指標の定義・用語の解説~

バリアフリー化率 [%] …………… P7・8・10・11

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・障害者等が日常利用している官公庁施設・福祉施設等が立地し、バリアフリーを図ることが必要と考えられる地区)を中心にバリアフリーの必要がある区間を設定しています。
関連用語	【バリアフリー】: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 [%] …………… P7・8・12

対象	長野県内の一般国道・主要地方道・一般県道における事故危険箇所
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定めている。)は、長野県内には40箇所あり、これらの解消率を表しています。

克雪道路整備 [km] …………… P7・8・13

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	長野県内における車道・歩道において、ロードヒーティング(無散水融雪等)や堆雪帯の整備延長を示しています。
関連用語	【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、凍結防止を行うことです。 【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として整備されます。

高速道路IC30分アクセス率 [km] …………… P7・8・14

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	長野県内の各市町村役場から最寄り高速道路ICまで30分以内でアクセスできる市町村割合を示しており、高速道路との連携強化により産業の誘致拡大等に寄与する指標としています。

参考資料 ~アウトカム指標の定義・用語の解説~

高速道路分担率 [%] …………… P7・8・15

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。
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。

電線類地中化延長 [km] …………… P7・9・16

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	長野県内における電線類を地中化した路線の延長を表しています。
関連用語	【電線共同溝】:電線の設置及び管理を行う2つ以上の者の電線を収容するため、道路管理者が道路の地下に設ける施設であり、道路上にある電柱や電力線、通信線を地下に収容します。

通行止め時間 [時間/年] …………… P7・9・17・18

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	事故・事前通行規制・災害・冬期通行止による年平均通行止め時間を表しています。
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等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等を定め、災害が発生する前に「通行止」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。

防災危険箇所解消率 [%] …………… P7・9・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	耐震補強済み橋梁率は、耐震補強が必要とされる橋梁に占める耐震補強済み橋梁の割合を表しています。 防災危険箇所解消率は、落石・崩壊・土石流・雪崩等の災害に対して防災点検を行った結果対策が必要とされる箇所に占める、対策を行い危険が解消された箇所の割合を表しています。
関連用語	【耐震補強】:耐震補強工事とは、橋脚補強・落橋防止装置の設置・支承取替・けたの連結などがあり、各構造部材の強度を向上させると同時に、橋全体の变形性能(ねばり)を向上させ、構造物の耐震性の向上を図るものです。 【防災危険箇所】:平成8・9年度に、落石・崩壊・土石流・雪崩等の防災点検を実施しています。

参考資料 ~アウトカム指標の定義・用語の解説~

渋滞損失額 [億円/年] …………… P7・9・20・21

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により算出します。長野県内における平成15年度事業により、渋滞の緩和・解消が見込まれる区間で損失額が半減すると仮定して算出しています。

夜間騒音要請限度達成率 [%] …………… P7・9・22

対象	長野県内の高速道路・一般国道・主要地方道・一般県道
定義・考え方	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道路延長の割合を表しています。
関連用語	<p>【低騒音舗装】：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効果があります。</p> <p>【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さします。</p> <p>【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指します。</p> <p>【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)を指します。</p>