

# ぐんまの道づくら

平成17年度  
達成度報告書  
(アウトカム・レポート)



群馬県道路協議会

# も く じ

1 . アウトカム・レポートの策定について ..	1
2 . 政策方針と成果指標の設定 .....	2
3 . 成果指標による業績の評価 .....	3
4 . 交通事故の削減 .....	4
5 . 医療・福祉の向上 .....	6
6 . 渋滞の解消 .....	7
7 . 自転車走行空間の確保 .....	9
8 . 産業・観光の振興 .....	10
9 . 情報の公開 .....	13
10 . 今後の課題 .....	14

# 1. アウトカム・レポートの策定について

## 地域における道路行政マネジメントの確立に向けて

### 新たな道路行政への転換

道路行政では、他の行政分野、公共事業分野に先駆けて、成果主義の行政マネジメントを推進しています。

群馬県においても、平成 15 年度より、目指すべき成果を事前に宣言した「ぐんまの道づくり アウトカム・プラン」を発表し、成果主義の道路マネジメントを開始しています。

### 中期的な目標までの折り返しとなる三巡目の道路行政マネジメントを実施

平成 17 年度は、平成 19 年度までの 5 年間の計画期間の中間年度にあたり、事前に数値目標を明確に打ち出し、事後に達成度を検証し、評価結果を次年度の行政運営に反映するという「マネジメント・サイクル」も三巡目を迎えました。

今後も引き続き、より透明性、客観性の高い効果的、効率的な施策、事業の展開を図るとともに、より一層県民の皆様の生活実感にあう道路行政の実現に向けた取組を進めます。

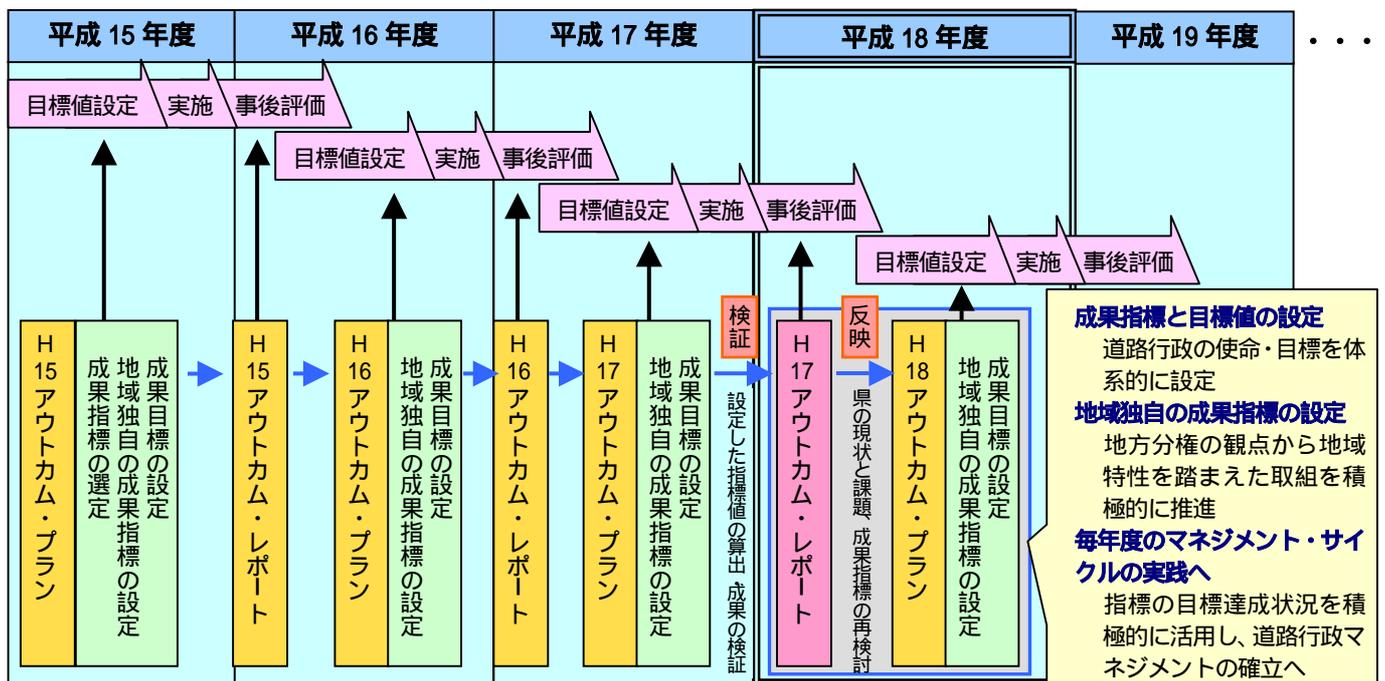
### 「平成 17 年度アウトカム・レポート」の策定

群馬県では、県民の皆様の生活実感にあう道路行政への転換を目指し、地域の特性や課題、ニーズを踏まえて選定した成果指標に基づく「平成 17 年度アウトカム・レポート」を策定いたしました。ポイントは以下の 3 点です。

目標の達成度を達成状況などのデータとともに公表

実施した施策・事業の効果を検証

課題を今年度につなげる仕組み（マネジメント・サイクル）の導入

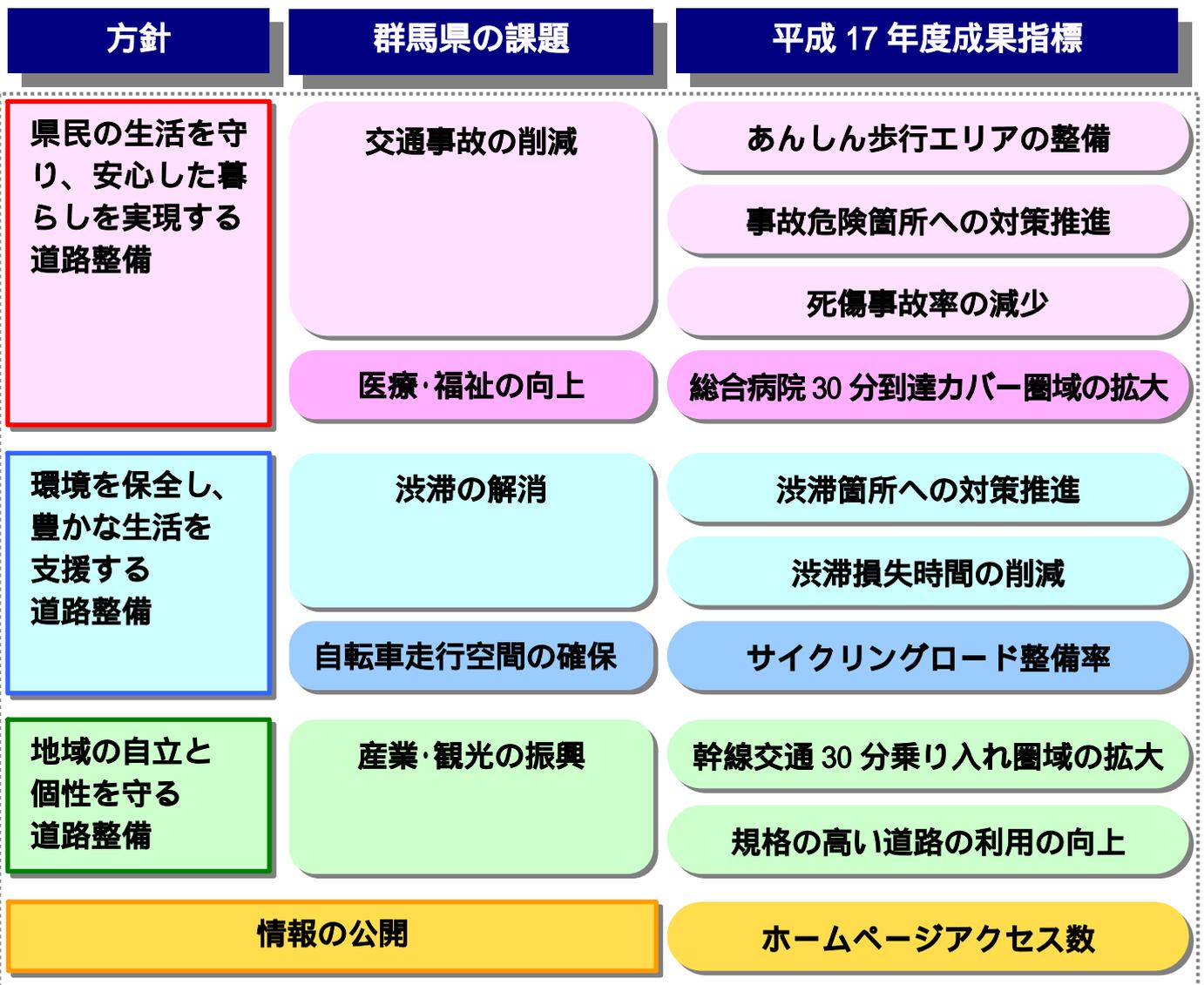


## 2. 政策方針と成果指標の設定

### 4つの方針と指標の選定

「平成17年度アウトカム・プラン」では、群馬県の道路行政が目指すべき成果を示す指標として、施策の特性に応じた10指標を設定し、4つの施策方針（政策課題）に応じて分類した上で、以下の3点を県民の皆様に提示しました。

1. 社会的背景（群馬県の課題など）や施策の必要性
2. 平成17年度に実施される事業
3. 事業により改善が期待される指標の現況値・目標値



事業の実施による成果指標値の改善状況の把握・検証と課題の整理：  
「平成17年度アウトカムレポート」

平成18年度の群馬県の道路行政への取組：「平成18年度アウトカム・プラン」

### 3. 成果指標による業績の評価

「平成17年度アウトカム・プラン」において平成17年度の目標値を設定した5つの指標のうち、群馬県の道路行政の成果として、すべての指標が目標を達成しました。

方針	課題	成果指標(単位)	対象路線・範囲	H16現況値	H17目標値	H17実績値	目標達成状況
県民の暮らしを守り、安心して暮らしを実現する道路整備	交通事故の削減	あんしん歩行エリアの整備(箇所)	直轄国道 一般国道 県道 市町村道	16箇所 (着手箇所8)	あんしん歩行エリアに指定された16箇所の整備により、平成19年までにエリア内の死傷事故件数の2割削減を目指す		事業継続中
		歩行者及び自転車の安全な通行を確保する「あんしん歩行エリア」の整備とそれに伴う死傷事故の削減を成果とします。					
		事故危険箇所への対策推進(箇所)	直轄国道 一般国道 県道	174箇所	事故危険箇所に指定された174箇所への対策により、平成19年までに事故危険箇所内の死傷事故件数の3割削減を目指す		事業継続中
	死傷事故が多発する「事故危険箇所」への対策とそれに伴う死傷事故の削減を成果とします。						
医療・福祉の向上	死傷事故率の減少(件/億台キロ)	高速道路 直轄国道 一般国道 県道	145.6件/億台km	死傷事故率の削減を目指す	142.3件/億台km	○ 目標達成	
	総合病院30分到達カバー圏域の拡大(%)	高速道路 直轄国道 一般国道 県道	83.4%	83.6%に向上させ、約1,000人を新たに到達可能とする		83.6%となり、新たに約1,000人が到達可能に	○ 目標達成
	総合病院に30分以内に到達できるエリア(可住地面積に対する割合)の拡大を成果とします。						
環境を保全し、豊かな生活を支援する道路整備	渋滞の解消	渋滞箇所への対策推進(箇所)	高速道路 直轄国道 一般国道 県道	対策事業 ・完了22箇所 ・一部完了21箇所 ・未整備17箇所	完了箇所を3箇所追加	完了箇所3箇所追加	○ 目標達成
		渋滞箇所への対策を成果とします。					
	渋滞損失時間の削減(万時間/年)	高速道路 直轄国道 一般国道 県道	県内の総渋滞損失時間8,267.9万時間/年	渋滞損失時間の削減を目指す	対策完了3箇所により2,4万時間/年削減	○ 目標達成	
	空間の確保 自転車走行	サイクリングロード整備率(%)	サイクリングロードネットワーク計画の対象路線	54.7%	平成18年度までに概ね完成(平成17年度実績値60.2%)		事業継続中
地域の自立と個性を守る道路整備	産業観光の振興	幹線交通30分乗り入れ圏域の拡大(%)	高速道路 直轄国道 一般国道 県道	81.4%	上信自動車道や北関東自動車道およびインターチェンジのアクセス道路の整備により将来的には100%を目指す(平成17年度実績値81.4%)		事業継続中
		新幹線駅または高速道路などのインターチェンジまで30分程度で到達可能な市町村数の増加を成果とします。					
		規格の高い道路の利用の向上(%)	高速道路 直轄国道 一般国道 県道	10.1%	北関東自動車道の整備促進により大幅な向上を目指す(平成17年度実績値:10.4%)		事業継続中
情報の公開	情報の公開	ホームページアクセス数(件/年)	全国	507,423件/年	前年度の20%増 約600,000件/年	735,753件/年 対前年度比45%増	○ 目標達成



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

□ :平成16年度以前の事業着手箇所

□ :平成17年度の事業着手箇所



整備前



整備後

高崎市東町地区(国道354号 車道及び路側帯の改善)

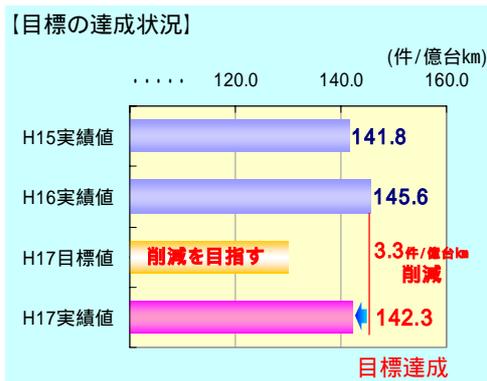
### 事故危険箇所の整備

死傷事故率が高く、死傷事故が多発している174箇所を「事故危険箇所」として指定し、交差点の改良、右折車線や道路照明の設置、道路標識や歩道の整備など、面的かつ総合的な死傷事故対策を講じています。

平成17年度までに全174箇所中156箇所事業に着手、113箇所対策が完了し、39箇所では一部完了となりました。

### 交通事故死傷率

あんしん歩行エリアや事故危険箇所など、事故の多発する地点での交通安全対策を集中的に進めた結果、平成17年度は142.3件/億台kmと、前年度より3.3件/億台kmの削減となりました。



	全体	実数(箇所)			構成比(%)		
		着手箇所	一部完了	完了	着手箇所	一部完了	完了
国の管理区間	27	27	15	8	100.0	55.6	29.6
都道府県・政令市の管理区間	147	129	24	105	87.8	16.3	71.4
全体	174	156	39	113	89.7	22.4	64.9



整備前



整備後

事故危険箇所の整備事例 (国道254号甘楽町) 路面への「追突注意」の表示



事故危険箇所の整備事例 ((主)前橋安中富岡線 富岡市) 「右折誘導線」の設置

## 今後の課題

あんしん歩行エリア及び事故危険箇所の整備を推進した結果、死傷事故率はわずかながら改善傾向に転換しています。しかし、全国的にみると、本県の死傷事故率は全国ワースト9位であり、今後も引き続き事業を進めていくことが必要となっています。

あんしん歩行エリアは平成19年度までにエリア内での死傷事故件数の2割削減、事故危険箇所は同3割の削減を目指していますが、当該箇所における事故件数の把握が困難なため、整備とその効果との関係が見えにくくなっています。そのため、指標の見直しを含め、わかりやすいものとしていく努力が求められます。死傷事故率は生活道路で高い傾向が見られることから、事業実施にあたってはこうした生活道路を優先的に進めていくことが必要となっています。



## 6 . 渋滞の解消

### 指標 5 渋滞箇所への対策推進（箇所）

○ 目標達成

渋滞箇所（未整備箇所）の対策を成果とします。

平成16年度現況値：完了22箇所、一部完了21箇所、未整備17箇所

平成17年度目標値：完了を3箇所追加へ向けた対策推進

平成17年度実績値：完了箇所を3箇所追加 目標達成

### 指標 6 渋滞損失時間の削減（万時間/年）

○ 目標達成

渋滞によって失われてしまう時間の削減を成果とします。

平成16年度現況値：県内の総渋滞損失時間8,267.9万時間/年

平成17年度目標値：渋滞損失時間の削減を目指す

平成17年度実績値：対策完了3箇所において2.4万時間/年削除 目標達成

### 昨年度までの状況

本県では自動車の機関分担率が高く、渋滞の発生も多くなっています。平成17年度の渋滞損失時間は、人口当たりでは全国47都道府県中、第11位と高く、渋滞の解消が大きな課題となっています。

昨年度末までに、主要渋滞ポイント60箇所のうち、22箇所に対策事業が完了、21箇所の一部完了となっており、未整備は17箇所となっています。

### 達成度報告

本年度は、渋滞箇所の解消、渋滞損失時間の削減のため、未整備となっていた主要渋滞ポイント17箇所での重点的な整備を進め、3箇所での事業が完了しました。

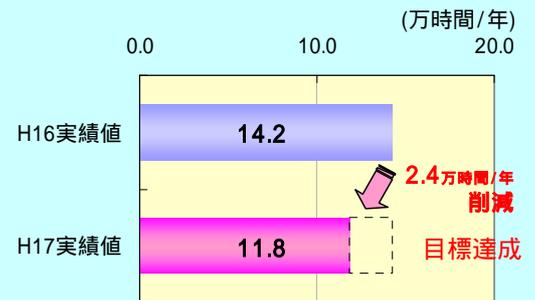
その結果、渋滞損失時間は、2.4万時間/年の削減となり、目標を達成しました。

【平成17年度に完了した対策事業】

番号	主要渋滞ポイント	道路名	対策事業
20	三ツ寺交差点	(主)前橋安中富岡線	(主)高崎川バイパス4車化(暫定2車)、(都)菅谷中央線整備
31	金井南交差点	(主)渋川東吾妻線	(都)中村上郷線
54	北群馬高交差点	(国)353号	(国)353号バイパス整備

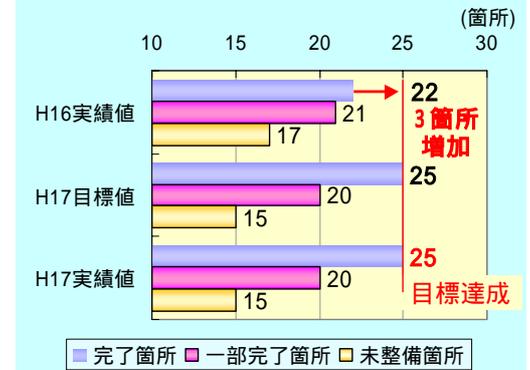
【完了箇所での渋滞損失時間の削減状況】

【目標の達成状況】



【渋滞箇所における事業進捗状況】

【目標の達成状況】



### 今後の課題

未整備の主要渋滞ポイントが15箇所、一部完了箇所が20箇所あることから、未整備箇所を中心に事業を進め、渋滞箇所の解消と渋滞損失時間の削減に取り組んでいくことが求められます。

# 渋滞箇所における対策事業

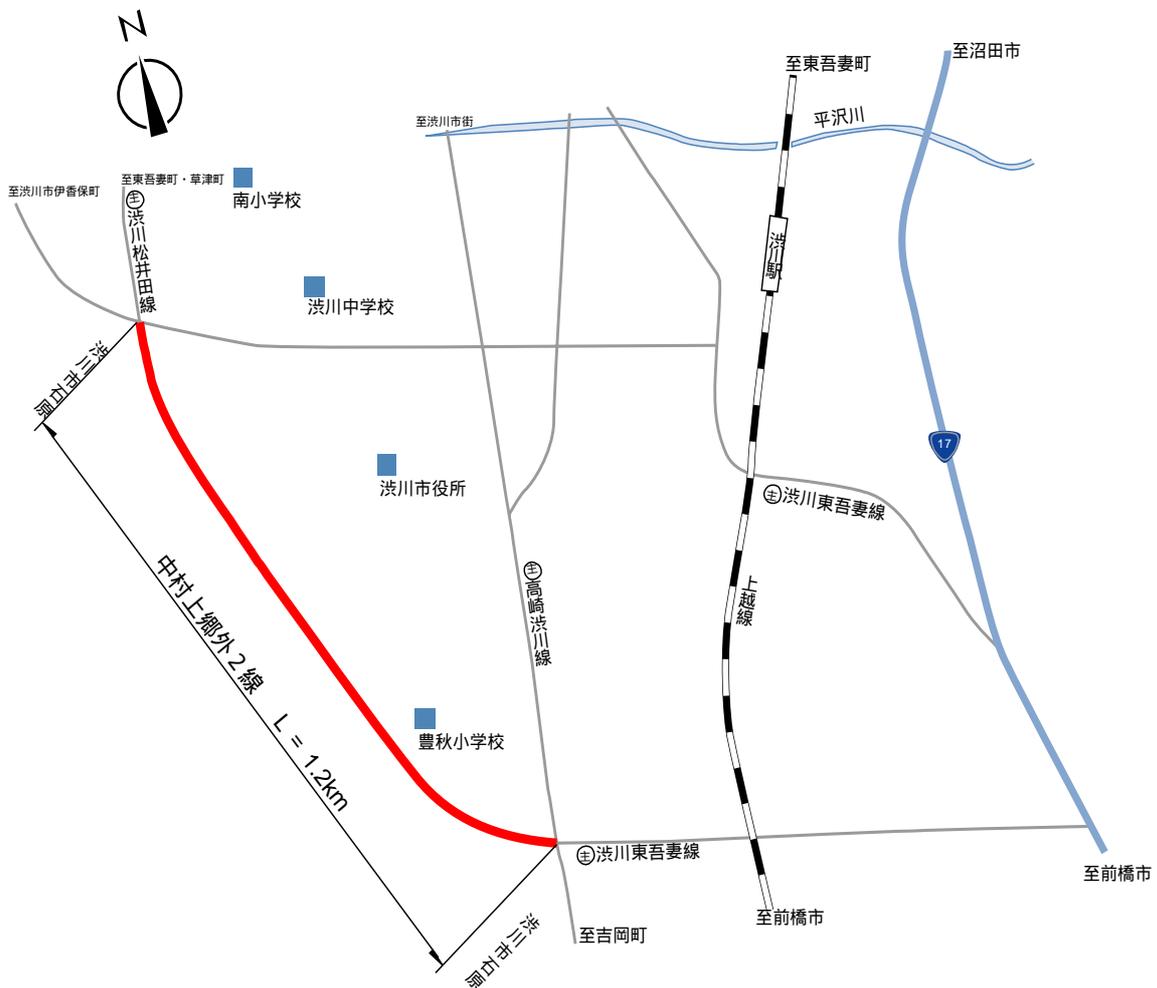
## (1) 金井南交差点(都市計画道路 中村上郷線の整備)

事業箇所	渋川市大字石原
期 間	平成5年度～平成17年度
供用延長	1,240m
幅 員	27m 片側2車線、両側歩道(3m)

金井南交差点の渋滞解消と、渋川市街地周辺道路の混雑緩和、伊香保・吾妻方面へのアクセスを改善する(都)中村上郷線の整備が完了し全線4車線での供用が開始されました。

この事業により渋川市の中心市街地を迂回するルートが形成され、渋滞損失時間の削減に寄与しました。

### 【整備状況】



# 7. 自転車走行空間の確保

## 指標7 サイクリングロード整備率(%)

事業継続中

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

平成16年度現況値：1,496.2km中、818.7km整備（サイクリングロード整備率54.7%）

平成17年度目標値：平成18年度の「サイクリングネットワーク計画」完成に向けて事業を継続

平成17年度実績値：1,496.2km中、901.1km整備（整備率60.2%） **事業継続中**

### 昨年度までの状況

近年、環境への負荷の少なさや健康づくりの視点から自転車が見直されています。県民の皆様が自転車を利用しやすい環境整備を進めるため、サイクリングロードネットワーク計画を策定し、「自転車王国ぐんま」の実現に向け自転車道等の整備を進めています。

平成17年度末でのサイクリングロード整備率は60.2%となっており、平成18年度の概成に向け、急ピッチでの整備が必要となっています。

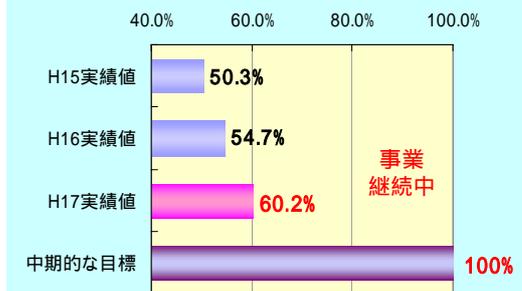
### 達成度報告

サイクリングロードネットワーク計画に基づき、自転車歩行者専用道路、路面のカラー化などによる自転車と歩行者の分離、段差や勾配の解消、自転車駐車場の整備を進め、計画延長1,496.2km中、今年度は901.1kmまで整備しました。

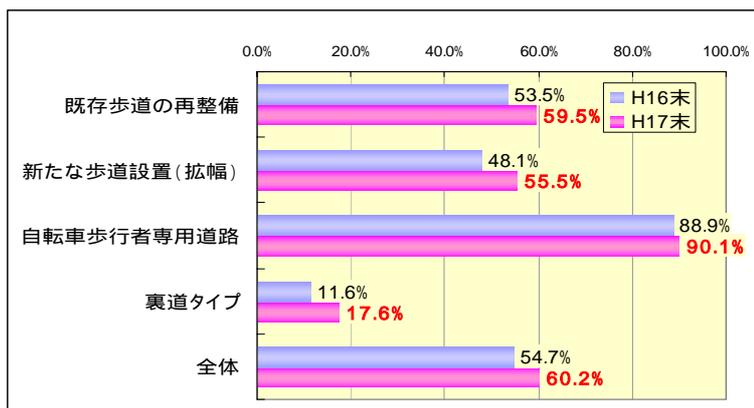
#### 【「サイクリングロードネットワーク計画」の年度別進捗状況】

	計画延長(km)	整備済み延長(km)	未整備延長(km)	年間整備延長(km/年)	進捗率
H14	1,496.2	678.0	818.2		45.3%
H15	1,496.2	752.8	743.4	74.8	50.3%
H16	1,496.2	818.7	677.5	65.9	54.7%
H17	1,496.2	901.1	595.1	82.4	60.2%

#### 【目標の達成状況】



#### 【「サイクリングロードネットワーク計画」の整備種別進捗率】



【サイクリングロードの整備事例】  
既存歩道の再整備

### 今後の課題

平成17年末時点で整備率は約60%にとどまっております、18年度中の全線整備は困難な状況となっておりますが、一刻も早い完成を目指し、事業を推進する必要があります。

成果指標が整備率のみであり、サイクリングロードの整備が自転車利用にどのようにつながっているのかが不明となっているため、新たな指標の導入についても検討する必要があります。

サイクリングネットワークの整備にもかかわらず、群馬県の自転車保有率は年々減少する傾向にあり、利用促進のための方策についても検討する必要があります。

## 8 . 産業・観光の振興

### 指標 8 幹線交通 30 分乗り入れ圏域の拡大 (%)

事業継続中

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

平成16年度現況値：81.4% (注)

平成17年度目標値：幹線交通30分乗り入れ圏域の拡大を目指し事業を継続

将来的な目標値：100% (すべての市町村が30分圏域に)

平成17年度実績値：81.4% (注) **事業継続中**

(注)当該指標は平成17年度業績計画書では平成16年度実績値を81.2%としていますが、以前から群馬県が設定している目標との整合を図るため、平成15年3月末現在の70市町村を基準として設定しています。

### 昨年度までの状況

群馬県では、「幹線交通乗り入れ 30 分構想」として、すべての市町村から新幹線駅または高速道路などのインターチェンジに 30 分程度で到達可能となる道路整備を進めていますが、昨年度末現在では 70 市町村中、57 市町村が到達可能となっています。

到達可能エリア拡大のためには、北関東自動車道をはじめとする新たな高速道路等の整備やインターチェンジ等へのアクセス道路の整備が必要となるため、指標向上には時間がかかっている状況となっています。

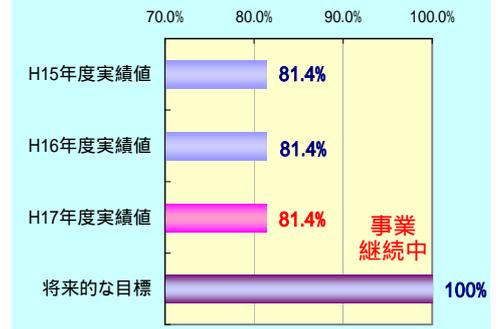
### 達成度報告

平成 17 年度は、北関東自動車道、上信自動車道、国道 120 号 椎坂バイパス、(主)前橋長瀬線、(一)大原境三ツ木線等の整備を進めましたが、新たに供用開始となった区間がなかったため、指標は前年度から変化なしの 81.4% のままとなっています。

#### 【平成 17 年度に実施した主な対策事業】

道路名	事業の内容	「幹線交通乗り入れ30分構想」が新たに達成可能となる市町村
北関東自動車道	伊勢崎IC 以東への延伸	桐生市、太田市、大泉町 (北関東自動車道 (仮)太田IC)
上信自動車道	整備促進	東吾妻町(旧吾妻町地区)、長野原町、嬭恋村、草津町、六合村 (上信自動車道)
国道120号	椎坂バイパス整備 (沼田市)	片品村(関越自動車道 沼田IC)
(主)前橋長瀬線	バイパス整備(藤岡市)	神流町(旧万場町地区、旧中里村地区(上信自動車道 藤岡IC)
(一)大原境三ツ木線	現道拡幅(太田市)	みどり市(旧東村地区)、桐生市(黒保根村地区(北関東自動車道(仮)藪塚IC)

#### 【目標の達成状況】



#### 【到達可能市町村の状況(平成 17 年度末)】



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

平成16年度現況値：10.1% (注)

平成17年度目標値：規格の高い道路の利用率向上を目指し事業を継続

将来的な目標値：大幅な向上

平成17年度実績値：10.4% **事業継続中**

(注)当該指標の平成16年度実績値は、平成17年度業績計画書では速報値に基づき10.0%と設定しているが、確定値は10.1%であるため、ここでは確定値を採用しています。

### 昨年度までの状況

平成16年度における本県における規格の高い道路の利用率は10.1%で、平成15年に比べると0.1ポイント上昇はしたものの、全国平均の13%を下回っています。

本県において規格の高い道路の利用率が上がらない要因としては、比較的人口の多い県東部の太田市や桐生市などでインターチェンジまでのアクセスが悪いこと、北関東自動車道で未整備区間があることなどが考えられるため、高速道路の整備を促進するとともに、インターチェンジへのアクセス道路の整備を図ることが必要となっています。

### 達成度報告

平成17年度も前年度に引き続き、北関東自動車道、上信自動車道、国道120号椎坂バイパス、(主)前橋長瀬線、(一)大原境三ツ木線等の整備を進めましたが、供用開始区間はありませんでした。

平成17年度における規格の高い道路の利用率は10.4%と、平成16年度に比べ0.3ポイントの増加にとどまっています。

ソフト面での対応としては、昨年度に引き続き関越自動車道駒寄PAにETC専用ゲートを設置する社会実験を継続して実施しており、その効果の検証を行っています。

【目標の達成状況】



【上信自動車道(国道145号)】



【駒寄PAスマートIC】



### 今後の課題

北関東自動車道や上信自動車道などの整備を促進し、吾妻・桐生・東毛の各地方における規格の高い道路の利用利便を高めることが求められます。

既存のインターチェンジへのアクセス道路の整備を促進し、利用しやすい環境整備を進める必要があります。

スマートICの設置など、比較的短期間、低費用で実施できる利用利便向上策についても積極的に検討し、実施に移すことが求められます。

## 取組事例（駒寄PAにおけるスマートIC社会実験）

高速道路の利用促進に向けた取り組みとして、平成 16 年 12 月から、駒寄 PA に ETC 専用出入口(スマートIC)を設置する社会実験を行っています。

駒寄スマートICの利用台数は時間の経過とともに上昇しており、平成 18 年 3 月末までに累積 66 万台が利用されています。

【駒寄PAの位置】



### 【社会実験の概要】

実施目的	スマートICにより、規格の高い道路を利用しやすくすることで、高速交通網との連携による周辺地域の利便性向上及び活性化の効果を調査することを目的とします。
実施内容	関越自動車道駒寄PAにETC専用ゲートを設置し、高速道路への出入りを可能にするスマートICとして活用。
実施期間	平成16年12月10日～平成18年9月30日
対象車種	軽自動車、普通車
設置ランプ	フルサービス (上り線ON・OFF、下り線ON・OFF)
実験時間	6時～22時

### 【スマートICの設置詳細】

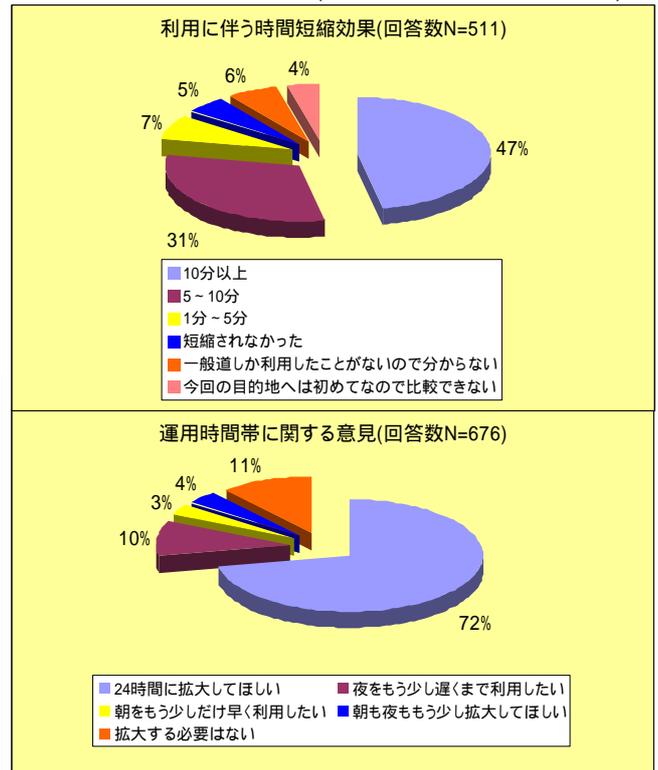


月別平均利用台数は社会実験開始当初の平成 16 年 12 月の 452 台/日から平成 18 年 3 月には 2,251 台/日に 5 倍の増加を見せています。また、隣接する前橋 IC 及び渋川伊香保 IC の利用者も伸びていることから、スマートICの整備による純粋な増加であることがわかります。

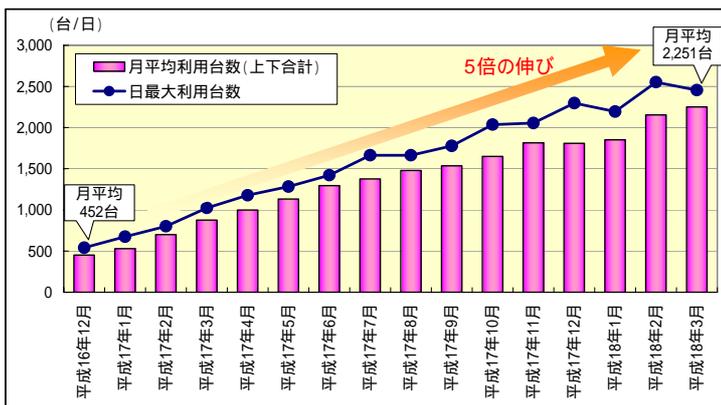
ドライバーに対するアンケート調査では、半数近くの人が 10 分以上時間が短縮したと回答しています。また、99.6%の人が本格導入を望んでおり、70%以上の人は 24 時間化を望んでいます。

救急搬送にもスマートICが活用されており、病院への搬送時間が 5 分短縮された例もあるなど、1 分 1 秒を争う救急搬送に大きな力となっています。

### 【利用者アンケート結果(H17年2月18,20日実施)】



### 【月別平均利用台数及び1日の最大利用台数の推移】



## 9 . 情報の公開

### 指標 10 ホームページアクセス数

○ 目標達成

国土交通省高崎河川国道事務所、群馬県道路関係課のホームページアクセス数を増加を成果とします。

平成16年度現況値：507,423件/年（高崎河川国道事務所分のみ）

平成17年度目標値：前年度の2割増加（約600,000件/年）

平成17年度実績値：735,753件/年 目標達成

（高崎河川国道：723,305件/年（HP：204,078件、携帯：519,227件）、県道路関係課：12,448件/年）

### 昨年度までの状況

平成15年度は約15万件であった年間アクセス数は、携帯サイトの充実などにより平成16年度には約51万件と3.4倍の高い伸びとなりました。

国が目指している人口一人当たり年間1アクセスにはまだ隔りがあることから（平成16年度実績0.25アクセス）、さらなる内容の充実を図り、アクセスの増加を目指す必要があります。

### 達成度報告

平成17年度は、高崎河川国道事務所HPのトップページをリニューアルしたほか、新たに渋滞箇所及び交通安全危険箇所を図示し、「見える化プラン」を掲載するなど、県民の皆様にはわかりやすい情報提供に努めました。

国土交通省高崎河川国道事務所及び群馬県道路関係課の平成17年度アクセス数は、735,753件/年、対前年比45%増加と、目標である600,000件/年を大幅に上回りました。

国土交通省全107の事務所での順位は平成16年度の9位から12位へと後退しており、相対的な伸び率の低下が見られます。

アクセス数の増加はHPアクセスの伸びが78%増と、携帯アクセスの32%増を大きく上回りました。また、季節別に見ると、夏場（7-9月）では前年よりもアクセス数が減少しています。

【目標の達成状況】



【高崎河川国道事務所のホームページ】



【群馬県道路関係課のHP「ぐんまの道づくり」】



【平成17年度に新たに高崎河川国道事務所HPに追加された「渋滞見える化プラン(左)」と「交通安全見える化プラン(右)」】

### 今後の課題

今後とも群馬県民ならびに群馬県の道路利用者の情報ニーズを的確に把握し、それらをわかりやすく提示したホームページづくりを進めるとともに、HPアクセス数の拡大や夏期における有益な情報提供の充実など、さらなる充実に努める必要があります。

## 10. 今後の課題

平成15年度から始まった成果主義の道路行政マネジメントは、事業の成果を検証する指標を用いて、毎年度事業評価・分析結果を公表するとともに、次年度の事業に反映するマネジメント・サイクルとして三巡目を迎えました。

平成18年度の道路行政の推進にあたっては、より一層、県民の皆様ならびに群馬県の道路利用者の方々の実感にあう道路行政の実現に向けた取組を進めていきます。

方針	課題	成果指標(単位)	H16現況値	H17目標値	H17実績値	目標達成状況	今後の課題
県民の暮らしを守り、安心した暮らしを実現する道路整備	交通事故の削減	あんしん歩行エリアの整備(箇所)	16箇所 (着手箇所8)	あんしん歩行エリアに指定された16箇所の整備により、平成19年までにエリア内の死傷事故件数の2割削減を目指す (平成17年度までの着手箇所14)		事業継続中	-
		事故危険箇所への対策推進(箇所)	174箇所	事故危険箇所指定された174箇所への対策推進により、平成19年までに事故危険箇所内の死傷事故件数の3割削減を目指す		事業継続中	高崎河川国道事務所で実施している「交通安全見える化プラン」との整合について検討する必要があります。
		死傷事故率の減少(件/億台キロ)	145.6件/億台キロ	死傷事故率の削減を目指す	142.3件/億台キロ	○ 目標達成	-
医療福祉の向上	総合病院30分到達カバー圏域の拡大(%)	83.4%	83.6%に向上させ、約1,000人を新たに到達可能とする	83.6%となり、約1,000人が新たに到達可能に	○ 目標達成	可住地人口密度から到達可能人口を求め、対総人口比を算出するという、煩雑で直感的に分かりにくい指標であるため、わかりやすい指標への見直しも検討する必要があります。	
		環境を保全し、豊かな生活を支援する道路整備	渋滞の解消	渋滞箇所への対策推進(箇所)	対策事業 ・完了22箇所 ・一部完了21箇所 ・未整備17箇所	完了箇所を3箇所追加	完了箇所を3箇所追加
渋滞損失時間の削減(万時間/年)	県内の総渋滞損失時間 8,267.9万時間/年			渋滞損失時間の削減を目指す	対策完了3箇所により 2.4万時間/年の削減	○ 目標達成	
空間の確保 自転車走行	サイクリングロード整備率(%)		54.7%	平成18年度までに概ね完成 (平成17年度実績値60.2%)		事業継続中	指標が整備率というアウトプットのみとなっており、整備が地域にもたらす効果を計測するアウトカム指標の導入を検討する必要があります。
地域の自立と個性を守る道路整備	産業観光の振興	幹線交通30分乗り入れ圏域の拡大(%)	81.4%	上信自動車道や北関東自動車道およびインターチェンジのアクセス道路の整備により将来的には100%を目指す (平成17年度実績値81.4%)		事業継続中	神流町など、既存の道路整備計画だけでは達成が困難な市町村の取扱いについて検討する必要があります。
		規格の高い道路の利用の向上(%)	10.1%	北関東自動車道の整備促進により大幅な向上を目指す (平成17年度実績値:10.4%)		事業継続中	-
情報の公開	情報の公開	ホームページアクセス数(件/年)	507,423件/年	前年度の20%増 約600,000件/年	前年度の45%増 約735,753件	○ 目標達成	この数年でアクセス数は飛躍的に増加していますが、長期的な目標がかならずしも明確ではないため、検討の必要があります。