

都市部における災害に強く、歩行者が安全で安心して通行できる基盤整備2期（防災・安全）

群馬県の現状

群馬県では、災害時における道路ネットワークの信頼性向上を目的として、緊急輸送道路全線の無電柱化を目指しているが、平成29年度末の無電柱化率は県全体で約0.7%と、全国的にも低い値となっている。

また、各市町村が定める通学路交通安全プログラムに基づき、通学路の交通安全対策を進めているが、人口10万人あたりの交通人身事故件数は平成29年時点で645.9件となっており、全国平均371.5件を大きく上回る状態である。

課題

災害時の円滑な救援活動や歩行者をはじめとした交通安全確保のため、電柱倒壊による道路閉塞影響を勘案した基盤整備や歩行者が安全で安心して通行できる歩行空間の整備を推進する必要がある。

目的

都市部において、無電柱化及び歩道整備を進めることにより、災害に強く、歩行者が安全で安心して利用できる街づくりに寄与する。

整備効果の検証

A01-006（都）笹木通り線(20-A7)

藤岡市と前橋市を結ぶ主要幹線道路の一部区間であり、防災拠点である高崎市新町支所と国道17号を結ぶ第2次緊急輸送道路に指定されている事業区間について、電線共同溝による無電柱化と、道路拡幅により、災害時の電柱倒壊等による道路閉塞を防ぎ、災害時の安全な通行経路を確保した。

また、高崎市立新町第一小学校の指定通学路となっている事業区間について、高崎市通学路交通安全プログラムに基づく対策として、自転車歩行者道を新設し、通学児童をはじめとした歩行者が安全に通行できる空間を整備した。

事業の指標と成果報告

指標1：事業地域内の緊急輸送道路で無電柱化が実施された路線延長を16.8kmから18.8kmへ増加させる。

現況：16.8km(H29) ⇒ 最終目標：18.8km(R4)
⇒ 最終実績：18.8km(R4)

- コンベンション施設北口線、競馬場通り線、笹木通り線、中央大橋線の完成により、緊急輸送道路の無電柱化延長が増加し、災害に強い道路ネットワークの構築に寄与した。

指標2：事業地域*内の交通死亡事故件数の割合を20%削減させる。

*整備路線を含む警察署の管轄区域

現況：15件(H29) ⇒ 最終目標：20%削減(12件)(R4)
⇒ 最終実績：7%削減(14件)(R4)

- コンベンション施設北口線、競馬場通り線、笹木通り線、中央大橋線の完成により、歩道が新設・拡幅されたことで、歩行者の安全性が向上し、交通死亡事故発生防止に寄与した。
- 目標値は未達成となったが、計画策定時からの減少が確認出来たほか、事業路線において交通死亡事故の発生は無かった。

今後の方針

- 事業継続中の高崎前橋線は、引き続き、社会資本整備総合交付金等を活用し、計画的に事業を推進する。
- 完成路線についても、市町村と連携し、通学路交通安全プログラムに基づく合同点検を継続するなど、引き続き交通安全対策に努める。

都市部における災害に強く、歩行者が安全で安心して通行できる基盤整備2期（防災・安全）

整備効果事例

事例①（都） 笛木通り線

■ 位置図

事業箇所：高崎市新町



■ 整備効果

整備前



幅員狭小であり、災害時の電柱倒壊等により、道路閉塞の恐れがある。
また、新町第一小の指定通学路であるが、歩道未整備であり、通学児童等の歩行者の通行が危険な状態である。

整備後

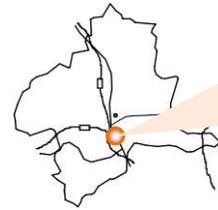


道路拡幅と合わせて無電柱化を実施し、災害時の道路閉塞を防止した。また、歩道や自転車通行空間の整備により、通学児童等の歩行者、自転車の交通安全性が向上した。

事例②（都） コンベンション施設北口線

■ 位置図

事業箇所：高崎市岩押町外



■ 整備効果

整備前



沿道の電柱倒壊等により、防災拠点及び広域避難場所となるGメッセ群馬へのアクセス道路の閉塞の恐れがある。
また、歩道未整備であることから、歩行者の通行が危険な状態である。

整備後



Gメッセ群馬の整備と合わせて、道路拡幅及び無電柱化を実施し、災害時にも機能するアクセス道路を整備した。
また、施設と一体的な景観デザインを行い、地域の特色を反映した。