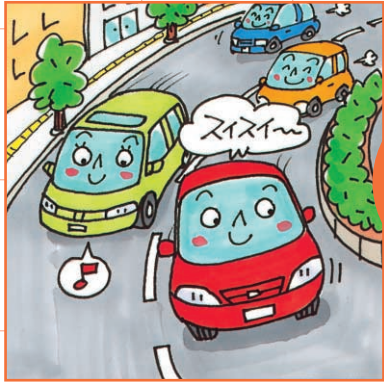
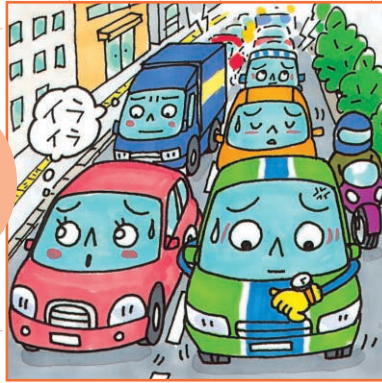


1 道路渋滞による損失時間

■ 渋滞損失時間（年間合計）



現況

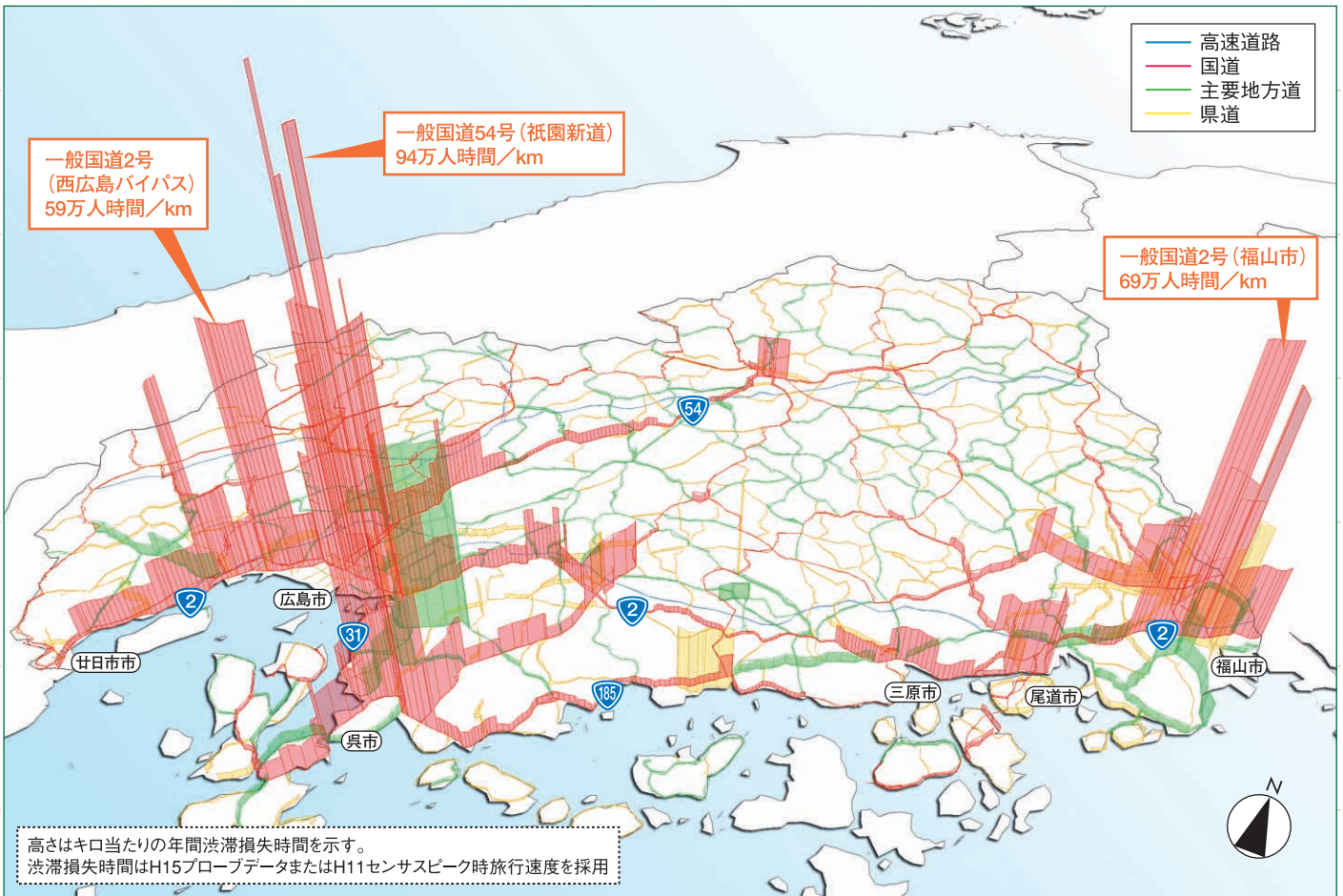


目標

道路の渋滞による時間のムダを少なくするため、この指標を採用しています

現況と課題分析

広島県内で発生する交通渋滞の損失を時間で表すと、1年間で約9930万人時間になります。これは県民一人あたりでは1年間で34時間、時間を無駄にしていることに相当します。特に広島都市圏の国道2号と54号、福山都市圏の国道2号における渋滞損失が顕著です。



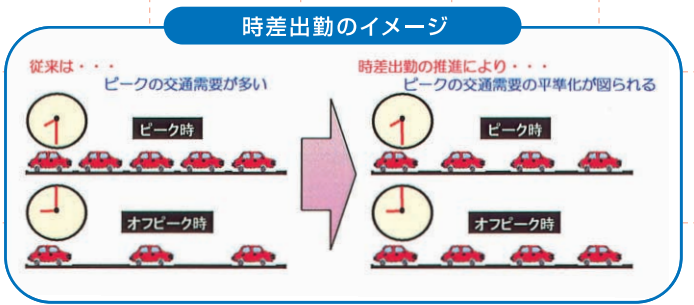
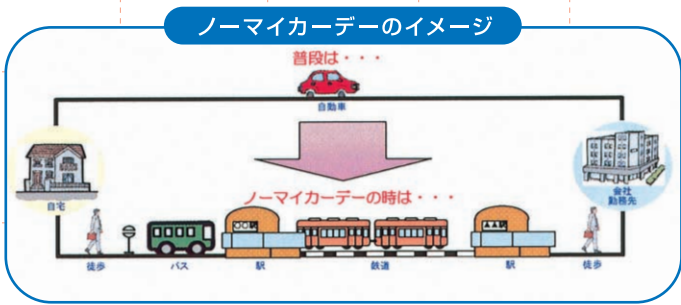
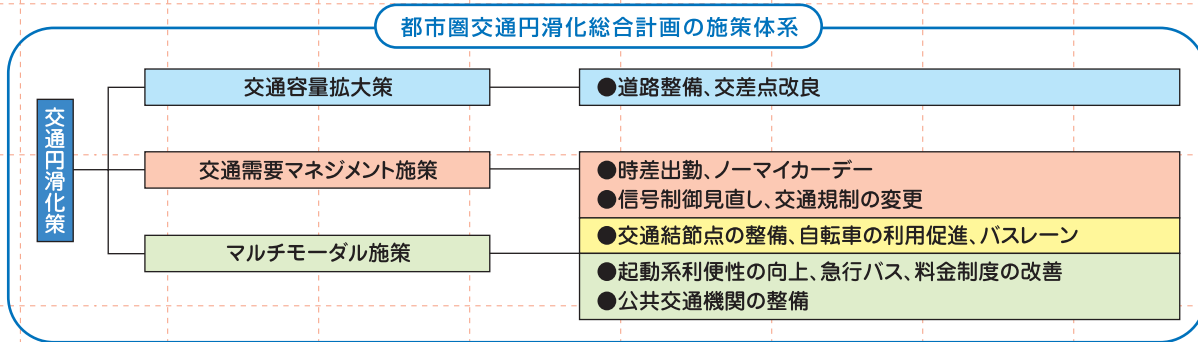
▲ 広島県内の渋滞損失時間

資料:国土交通省中国地方整備局

施策・事業の選定

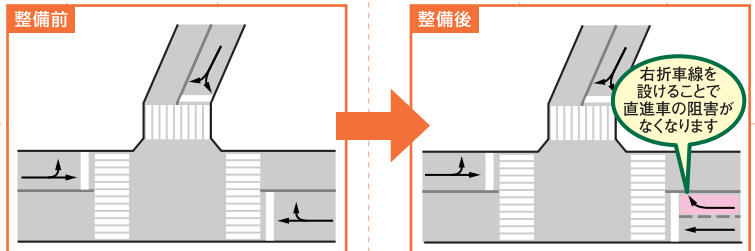
渋滞損失時間の大きい国道2号や国道54号等において、道路の交通容量不足の他、信号交差点の影響や朝夕特定時間帯への交通集中による渋滞が発生しています。これら渋滞を解消するには、バイパス整備等の道路交通容量の拡大施策に併せて、交通需要マネジメント施策やマルチモーダル施策など、総合的な渋滞対策が必要です。

交通需要マネジメント施策及びマルチモーダル施策

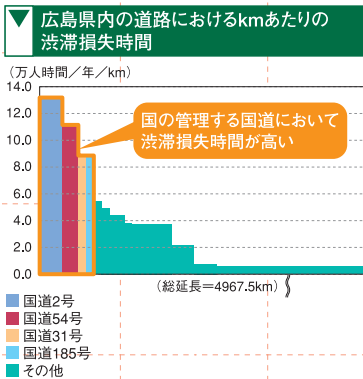


ボトルネック交差点の解消等

車線運用の見直し、右折滞留長の確保、右折車線の新設等、短期対策が可能なボトルネック交差点について、渋滞解消を図ります。

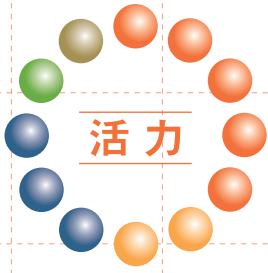


交通容量拡大施策



概ね 10~15年後 : 15%削減

2 広島空港60分カバー圏



現況



目標



現在、広島空港までの平均所要時間は70分。
みなさんの「望ましい所要時間」に近づけます。

現況と課題分析

広島空港は、広島市、呉市、福山市から直線距離で約50kmの県中部に位置しており、県内居住者の過半数は、1時間以上かけて広島空港を訪れています。



広島空港の鳥瞰写真

■ 広島空港の位置づけ

広島空港は、新しい全国総合開発計画において、広域国際交流圏の形成を進めるための拠点として位置づけられています。
また、平成13年1月に3,000m滑走路が供用し、現在は、5路線の国際定期便が就航しており、中四国地方の国際化の進展と地域振興が期待されています。

施策・事業の選定

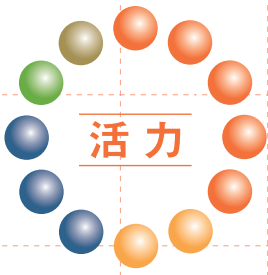
二次生活圏人口の多い広島、呉、福山都市圏からのアクセス改善を図るため、高速アクセスルート(規格の高い道路)を確保します。

広島空港への高速アクセスルートを確認する



▲ 広島空港60分カバー圏(将来)

※高規格幹線道路については整備方針を踏まえ、今後スケジュールを見直すことがあります。



アウトカム指標に基づく取り組み

3 広島港から高速ICまでの時間



現況



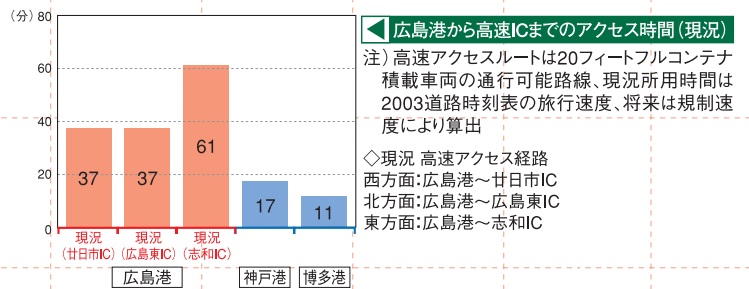
目標



物流効率化を図るため、高速ICまでのアクセス時間短縮を指標として採用しました。

現況と課題分析

広島港は中四国地方における唯一の中核国際港湾ですが、高速ICまでの所要時間は、神戸港の17分、博多港の11分と比較して極めて低い水準といえます。



施策・事業の選定

国際物流間の地域間競争力を確保するため、広島港と高速ICを連絡する路線の整備により、ISO規格のコンテナ貨物(20フィートコンテナ)に対応した高速アクセスルートを確認します。

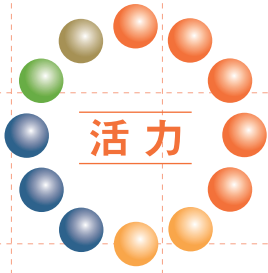
◇ 将来・高速アクセス
西方面→広島港~廿日市IC
北方面→広島港~広島東IC
東方面→広島港~志和IC

概ね 10~15年後
西方面:13分
北方面:16分
東方面:25分

広島港から山陽自動車道ICへの高速アクセスルートを確認する



4 産業団地から高速ICまでの20分アクセス率



現況



目標



広島の基幹産業である製造業を支えるため、
この指標を採用しました。

現況と課題分析

広島県における多くの産業団地は、高速道路のIC周辺に立地していますが、広島市や呉市等、臨海部の産業団地は高速道路まで遠く、かつアクセス道路も不十分であるため、高速ICまで時間がかかる状況となっています。高速IC20分交通圏に含まれていない産業団地は、県内28団地ありますが、その内約7割の20団地が、広島市や呉市等に集中しています。

施策・事業の選定

産業団地が多数立地しているにも関わらず、その多くが高速IC20分交通圏に含まれていない広島、東広島、呉の三地域について、山陽自動車道の高速ICまでのアクセスを確保する路線を整備することで、自動車物流の高速性・定時性の確保に寄与します。

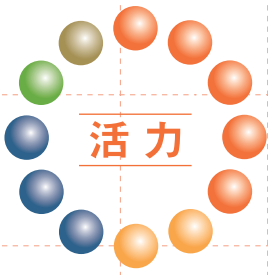
高速ICまでのアクセスルートを確認する



概ね 10~15年後 : 89%

▲ 産業団地から高速ICへの20分アクセス(将来)

5 規格の高い道路を使う割合



現況

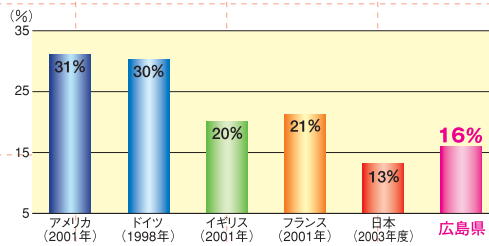


目標

生活道路と自動車専用道路等の規格の高い道路の役割分担を図るためこの指標を採用しました。

現況と課題分析

広島県においては、規格の高い道路を使う割合は16%で、諸外国と比較しても未だ低い状況です。生活道路の事故や沿道騒音を改善するためにも自動車専用道路のネットワークの整備が必要です。



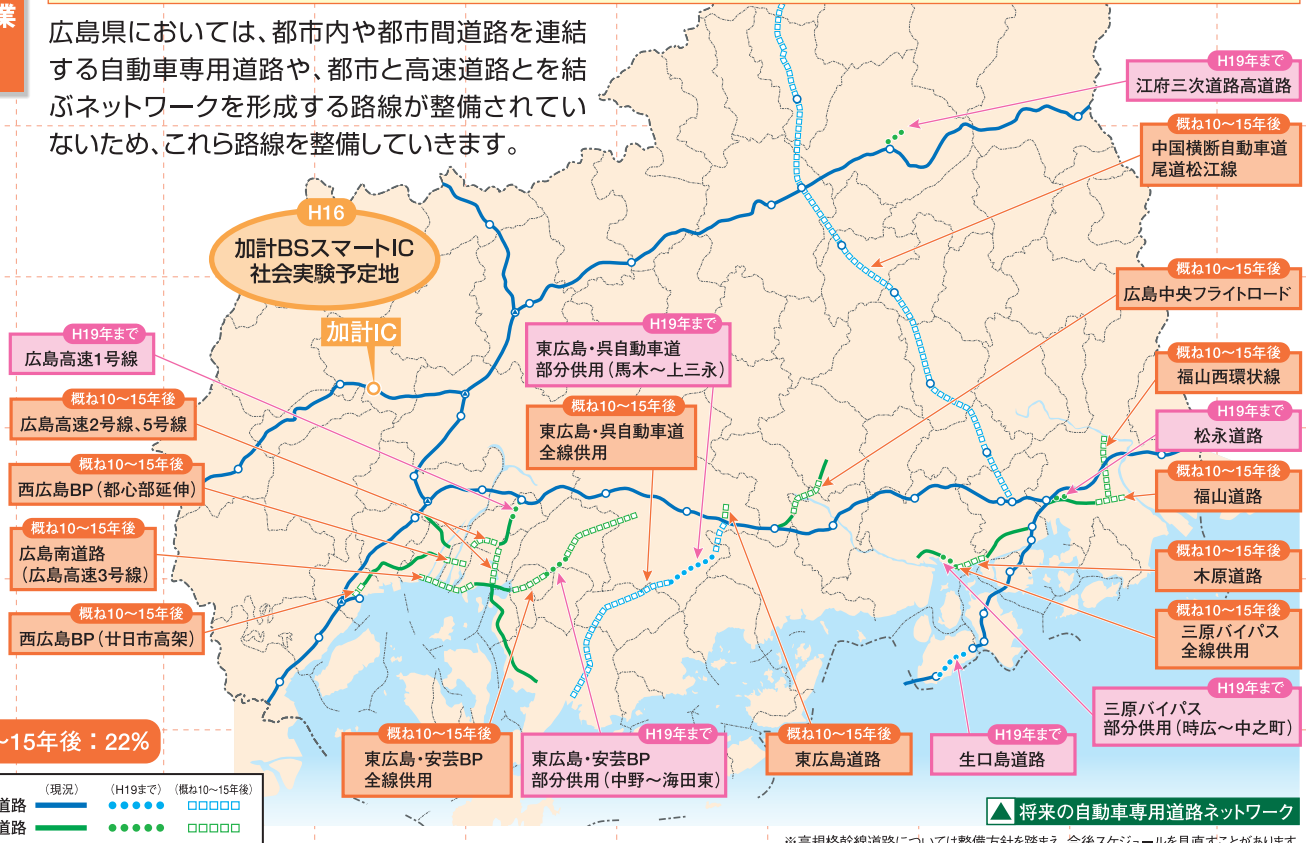
◀ 規格の高い道路を使う割合の諸外国との比較

※諸外国における規格の高い道路の定義
 アメリカ: Interstate, Other Freeway & Expressway
 ドイツ: Bundesauto-bahnen
 イギリス: Motorway
 フランス: Autoroute

施策・事業の選定

都市間の自動車専用道路ネットワークの形成を図る

広島県においては、都市内や都市間道路を連結する自動車専用道路や、都市と高速道路とを結びネットワークを形成する路線が整備されていないため、これら路線を整備していきます。



※高規格幹線道路については整備方針を踏まえ、今後スケジュールを見直すことがあります。