

# 12のアウトカム指標で進めるひろしまの道づくり

アウトカム指標は、全国版の「道路行政の業績計画書」と「広島県新道路整備計画」等をふまえて、「平成14年度広島県行政世論調査」による今後の道路行政への広島県民のニーズを考慮して、12のアウトカム指標を選定しました。また、全国版の「道路行政の計画書」の政策テーマでもある「活力」「暮らし」「安全」「環境」「道路行政」の5つに分類しています。

## ●アウトカム指標の選定

	評価指標	指標の内容(定義)	指標選定理由	現況値(H15末)	目標値	
					H16まで	H19まで
活力	1 道路渋滞による損失時間	渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差	道路渋滞の実態を数量的にわかりやすく表し、渋滞緩和を図るため、道路渋滞による損失時間を指標として採用しました。	9930 万人時間/年 (34時間/人)	1%削減	2%削減
	2 広島空港60分カバー圏	広島空港から60分以内に到達できる人口(面積)カバー率	現在、県内からの広島空港への平均所要時間は約70分となっています。県民アンケート調査による「望ましい所要時間」の平均的水準は40～50分です。広島空港60分カバー圏を、アクセス改善のための指標として採用しました。	人口:48% (面積:35%)	人口:48% (面積:35%)	人口:49% (面積:35%)
	3 広島港から高速ICまでの時間	広島港から高速ICまでの所要時間	広島港は、中四国における唯一の中核国際港湾です。広島港から高速ICまでの時間(神戸港と同水準の約20分)を、アクセス改善のための指標として採用しました。	西方面:37分 (廿日市IC) 北方面:37分 (広島北IC) 東方面:61分 (志和IC)	西方面:37分 (廿日市IC) 北方面:37分 (広島北IC) 東方面:61分 (志和IC)	西方面:37分 (廿日市IC) 北方面:32分 (広島北IC) 東方面:61分 (志和IC)
	4 産業団地から高速ICまでの20分アクセス率	産業団地から最寄りの高速ICまで20分以内で到達できる産業団地の割合	広島はの基幹産業である製造業を支えるために、産業団地から高速ICまでの20分アクセス率を、アクセス改善のための指標として採用しました。	72%	72%	76%
	5 規格の高い道路を使う割合	全道路の走行台キロに占める自動車専用道路の走行台キロ	長距離交通などを、走行速度が高く、事故率も低い自動車専用道路等に分担させ、幹線道路・生活道路など本来の役割に見合った機能分担の適正化を図るため、規格の高い道路を使う割合を指標として採用しました。	16%	16%	17%
暮らし	6 主要旅客施設周辺等のバリアフリー化率	1日平均5千人以上の利用者のいる旅客施設周辺のバリアフリー化された道路の割合	交通バリアフリー法に基づき、主要旅客施設周辺等のバリアフリー化率を指標として採用しました。	32%	43%	82%
	7 広島市中心部における自転車利用環境の改善延長	自転車と歩行者を視覚的分離又は物理的に分離した延長	広島市は、自転車が鉄道、バス、路面電車等の公共交通機関とほぼ同じ割合で利用されていることから、中心市街地における自転車利用環境の改善道路延長を指標として採用しました。	5070m	6410m	7100m以上
安全	8 道路交通における死傷事故率	自動車走行1億台キロあたりの年間死傷者事故件数	交通安全の確保は交通分野における根本的かつ中心的な課題であることから、道路交通における死傷事故率を、交通事故の削減を図るための指標として採用しました。	114 件/億台キロ	113 件/億台キロ	109 件/億台キロ
	9 緊急輸送道路における橋梁震災対策率	第一次緊急輸送道路の内震災対策が完了している橋梁数/対策必要橋梁数	災害時には地域の緊急活動等を支援する道路を確保することが急務です。そのため、緊急輸送道路における橋梁震災対策率を、防災機能強化を図るための指標として採用しました。	22%	24%	28%
	10 事前通行規制区間等における代替路線の整備率	事前通行規制区間等における代替路線の整備率	大雨等の事前通行規制が行われた場合、周辺地域から孤立する地区も存在するため、代替路線の整備など、規制区間の解消が必要です。そのため、事前通行規制区間等における代替路線の整備率を指標として採用しました。	18%	21%	27%
環境	11 夜間騒音要請限度達成率(直轄のみ)	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区間のうち、夜間騒音要請限度を達成している区間の割合	夜間騒音が要請限度を超えている地域では、生活環境が著しく損なわれています。幹線道路沿線での達成率が低いため、夜間騒音要請限度達成率を指標として採用しました。	54%	55%	56%
の道路行政改革	12 アダプトプログラム参加団体数	参加団体数	アダプトプログラムは、地域住民、地元企業、自治体及び道路管理者等が協力して、道路の清掃美化活動を行い、地域住民の方々に道路に対する愛着を深めていただくものです。道路行政への住民参加を表す指標として採用しました。	151団体	160団体	230団体以上

# 用語解説

## 損失時間

渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差に、道路を通行した自動車の台数及び平均乗車人員をかけて、渋滞の影響を受けたすべての人の時間的な損失を表したものです。

## 交通需要マネジメント (TDM)

道路渋滞、自動車排ガス問題などへの対応として、相乗りやパーク＆ライドなどによる公共交通機関への転換、時差出勤など、交通需要側への規制、誘導、啓発などの需要調整によって解決しようとするものです。

## マルチモーダル

空港、港湾、駅等の拠点及び高規格幹線道路並びにこれらを接続する道路及び鉄道等の重点的な連携整備と機能向上により、利用者が求めるドア・ツー・ドアのサービスを、環境に優しく、適切なコストで提供するマルチモーダルな交通体系を構築するための施策。

## 二次生活圏

住民の日常行動範囲の広さと公共施設、行政施設等の配置により定められたもので、圏域の大きさは半径6～10km程度で、中心都市は高度の買物ができる商店街、専門医をもつ病院、高等学校等の施設が存在する地域をいいます。

## 中核国際港湾

中枢国際港湾を補完するとともに、地域のコンテナ輸送に対応した国際海上コンテナターミナルを有する港湾で、全国で8港が位置づけられています。(広島港)

## 高規格幹線道路網

自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路をいいます。

## ETC

ノンストップ自動料金支払いシステムの略で、有料道路における料金所渋滞の解消、キャッシュレス化による利便性の向上を図ります。

## 交通バリアフリー法

高齢者、身体障害者等の社会参加のために、公共交通機関の旅客施設及び周辺地区、車両等の構造及び設備を改善するための措置。

## 重点整備地区

一定規模の駅等の旅客施設(主要旅客施設)及びその周辺を重点的に整備するために、特に指定した地域のことで、移動円滑化事業を優先的に実施する必要性が高い地区をいいます。

## 特定経路(移動経路)

主要旅客施設と、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設等との間の経路で、市町村が重点整備地区について策定する基本構想において定められています。

## 死傷事故率

年間の死傷事故件数を、1年間の自動車の総移動距離(交通量×走行距離×365日)で割ったもので、1億台キロ当たりの年間事故件数を表します。例えば、1億台キロとは延長10kmの道路を27,400台の自動車が365日走行したのと同事です。

## 事故危険箇所

10年に1度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所、または幹線道路の平均事故率の5倍以上の事故率で事故が発生する箇所をいいます。

## あんしん歩行エリア

「あんしん歩行エリア」は、警察庁、国土交通省が、協同して進める新たな交通安全施設等整備事業の主要施策の一つです。住居地区又は商業地区地区内の人身事故発生件数が、1km<sup>2</sup>当たり年間42件以上(全国平均の1.2倍以上)、外郭(周囲)を幹線道路で構成(若しくは内部に存在)する概ね100～200ヘクタールの区域をいいます。

## 緊急輸送道路

大規模な地震が起きた場合における、避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等広範な応急対策活動を広域的に実施するため、非常事態に対応した交通の確保を図ることを目的に、重要な路線を緊急輸送道路として定めています。

## 事前通行規制区間

豪雨・台風・地震等の異常な気象の場合に土砂崩れや落石が発生し、人・車に被害をおよぼす危険な所もあります。このため基準以上の降雨があったときなどに、被害を未然に防止するため災害がおきていなくても「通行止め」となることがあります。このような場所を「事前通行規制区間」といいます。

## 夜間騒音要請限度

自動車の騒音により、道路周辺の生活環境が著しく損なわれていると市町村長が認めるとき、道路管理者に対し自動車騒音・道路交通振動の防止のため舗装、維持又は修繕の措置をとるべきことを要請し、又は都道府県公安委員会に対し道路交通法の規定による措置を執るべきことを要請する際の基準が、騒音規制法により、沿道の土地利用状況に応じて定められています。

## アダプトプログラム

私たちににとって重要な公共空間である道路、公園、河川等の公共施設の美化及び保全のため、皆さんに道路等の里親となっていただき、住民参加により管理する制度をアダプト・プログラム(里親制度)といます。