

ひろしまの道づくり

(平成16年度アウトカムプラン)



わかりやすい指標による
「成果の上がる道づくり」
を目指して

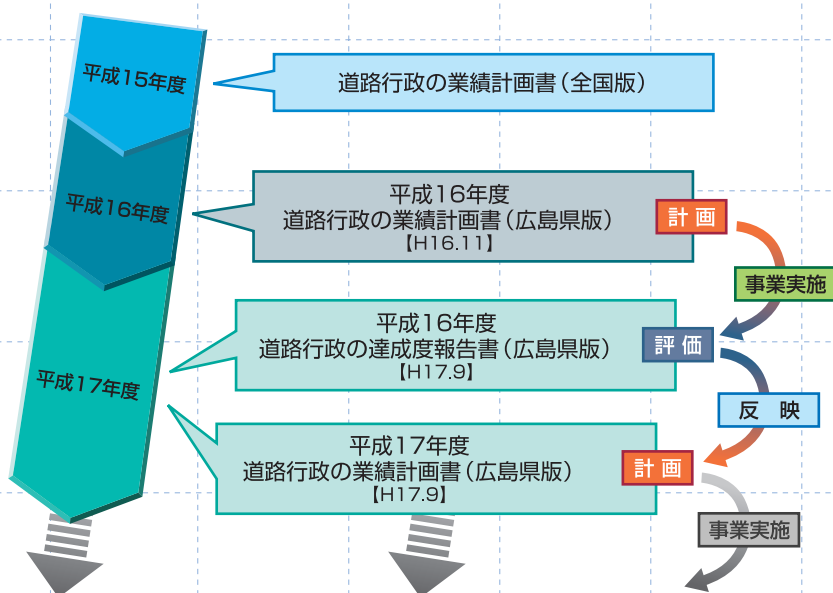


平成16年度アウトカムプラン（業績計画書）とは？

道路行政においては平成15年度から「成果志向」に基づき、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、事前に数値目標を設定し、以降の施策・事業に反映させる新たな道路行政の仕組み（道路行政マネジメント）を導入しています。

広島県幹線道路協議会（国土交通省・広島県・広島市・道路公団・本四公団）では、広島県内の道路が抱える課題を県民にわかりやすい12のアウトカム指標を用いて広島県版の「平成16年度道路行政の業績計画書（アウトカムプラン）」を策定しました。

ここで示した成果目標は、1年後に達成度を測定・評価します。その上で、以降の施策・事業及びその進めかたを随時見直していきます。



【アウトカム指標とは】

これまでは、事業を実施することによって直接発生した成果物・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。例えば「渋滞の解消」という施策に対して「バイパスの整備」という事業があるとすれば、「バイパスを1kmつくる」というのが「アウトプット」であり、その成果として「渋滞による時間の無駄が少なくなる」ということが「アウトカム」です。このように、施策や事業の成果をわかりやすく表すものがアウトカム指標です。

成果志向の道路行政マネジメントとは？

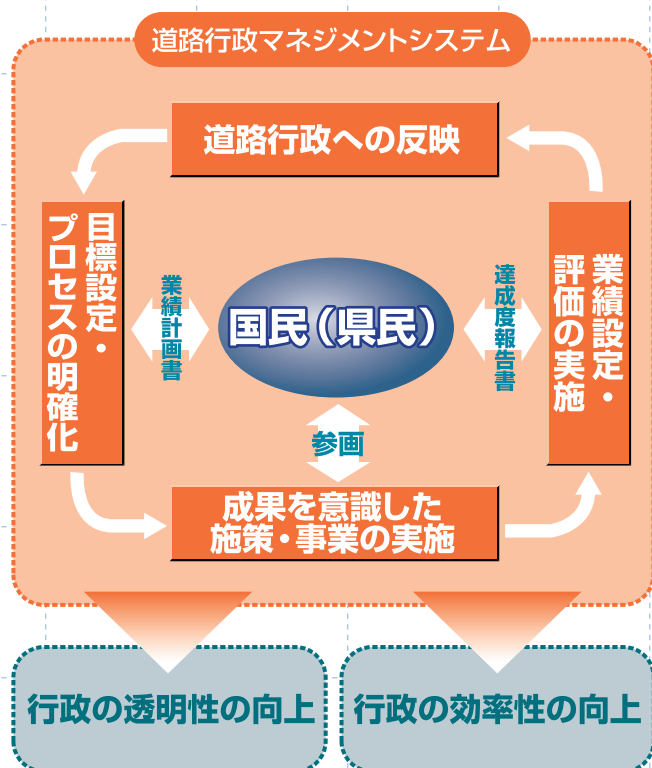
国土交通省では平成15年度に「道路行政マネジメント研究会（委員長：古川俊一・筑波大学教授）」を設置し、新たな道路行政マネジメントの検討を進め、「『成果主義』の道路行政マネジメントへの転換」において、成果志向の道路行政マネジメントの3つの柱と、その実践のための5つの戦略が提示されています。

成果主義の道路行政マネジメントに向けた3つの柱

- 1 毎年度のマネジメントサイクルの確立**
毎年度、事前に数値目標を定め、事後に達成度を評価し、評価結果を以降の行政運営に反映し、マネジメントサイクルを確立します
- 2 わかりやすさと実現性の両立**
道路利用者にとってのわかりやすさに加え、実際の行政運営に反映できる実現性のあるしくみを構築します
- 3 国民と行政とのパートナーシップの確立**
数値目標、達成度については、バックデータとともに公開したうえで国民の参画も図り、国民と行政とのパートナーシップを確立します

成果主義の道路行政マネジメントの実践のための5つの戦略

- 1 目標と指標の設定**
政策目標ごとにアウトカム指標を設定します
- 2 効率的なデータ収集**
評価に必要な交通量等のデータ収集を毎年効率的に行うシステムを構築します
- 3 毎年度の業績計画の策定及び達成度の把握**
毎年度、数値目標を設定し、達成度を評価します
- 4 予算・人事のしくみへの反映**
成果買い取り型の予算運用等、成果を反映するしくみを構築します
- 5 アカウンタビリティ・評価の妥当性**
数値目標及び評価結果をそれぞれ毎年度、「業績計画書」及び「達成度報告書」として策定、公表します



マネジメントサイクルの構築

業績計画書は、アウトカム指標ごとに成果目標を定め、その目標を達成するための施策選定、施策実施による達成度評価を毎年度行い公表することで、道路行政における効率性の向上と透明性を確保するものです。そのために以下のようなマネジメントサイクルを構築していきます。

わかりやすい指標を選定し、毎年度数値目標を設定

現況値と目標値

指標の現況値と数値目標

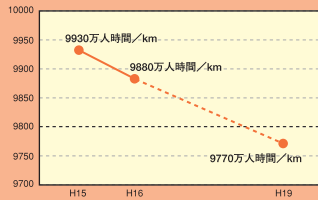
現況値と目標値

■渋滞損失時間（年間合計）

現況 [H15末]
9930万人時間
(34時間/人)

目標 [H16]
1%削減

目標 [H19]
2%削減



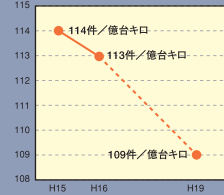
■道路交通における死傷事故率（億台キロあたり）

現況 [H15末]
114件

目標 [H16]
113件

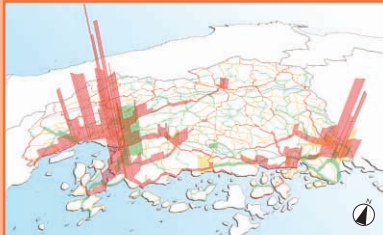
目標 [H19]
109件

- 事故対策実施箇所の死傷事故
 - ▶平成19年までに約3割抑止します
- あんしん歩行エリア内の死傷事故
 - ▶平成19年までに約2割抑止します
(歩行者・自転車事故については約3割)

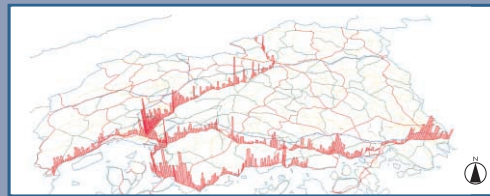


現況を詳細なデータを用いて論理的に分析し、講じる施策を選定

現況と問題点



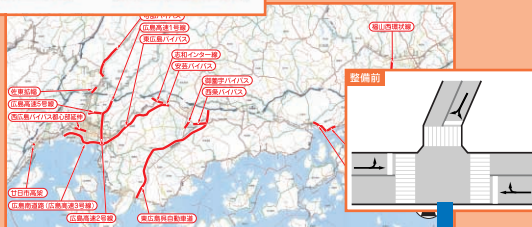
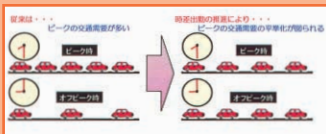
広島県内で発生する交通渋滞の損失を時間で表すと、1年間に約9930万人時間になり、広島県民1人当たりでは、1年間に約34時間損失していることになります。



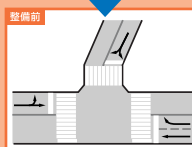
広島県における交通事故は事故危険箇所及び幹線道路に集中しており、事故危険箇所及び国の管理する国道で広島県全体の50%が発生しています。

道路渋滞による損失時間

課題と講じる施策



- 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
- 交通容量拡大施策

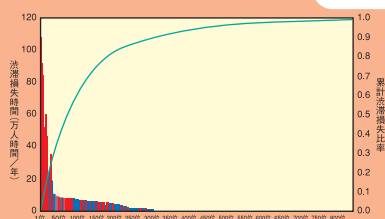


- 事故危険箇所の改善
- あんしん歩行エリア (20カ所) の推進

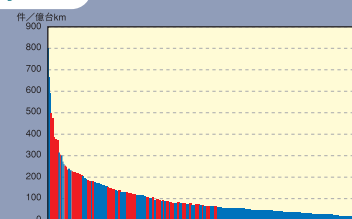


客観的かつ詳細なデータを用いて事業箇所を選定

事業箇所選定への活用

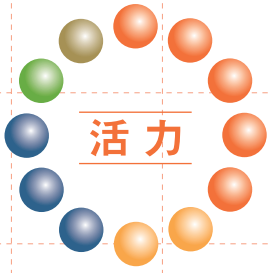


詳細なデータ分析から渋滞損失の大きい箇所を優先して対策を実施します。



詳細なデータ分析から事故の多発している箇所を優先して対策を実施します。

道路交通における死傷事故率

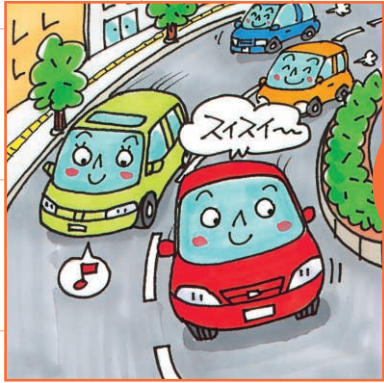
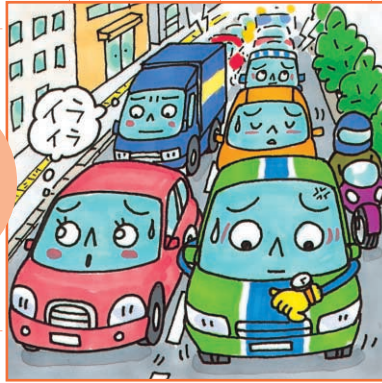


1 道路渋滞による損失時間

■ 渋滞損失時間（年間合計）



現況

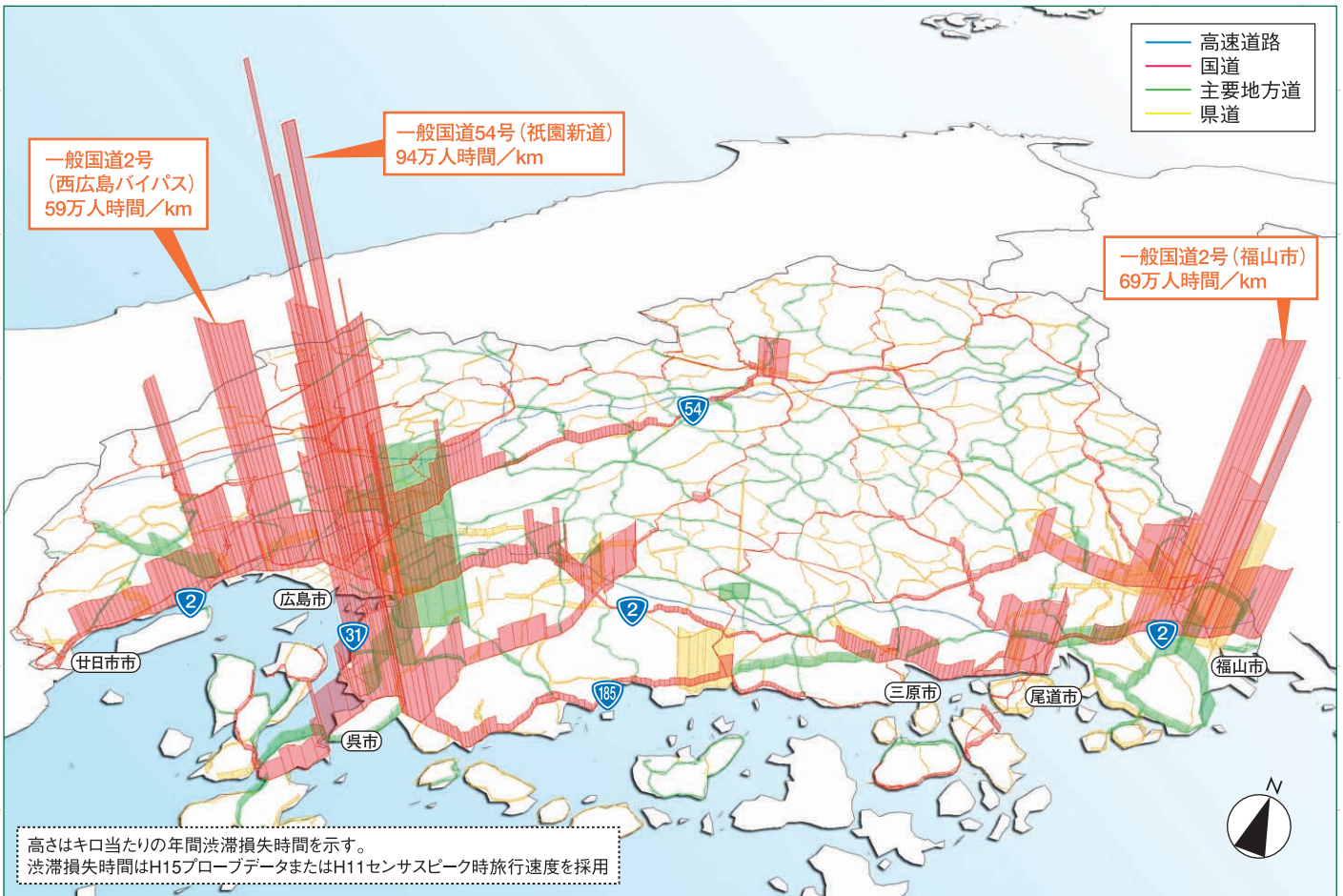


目標

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。



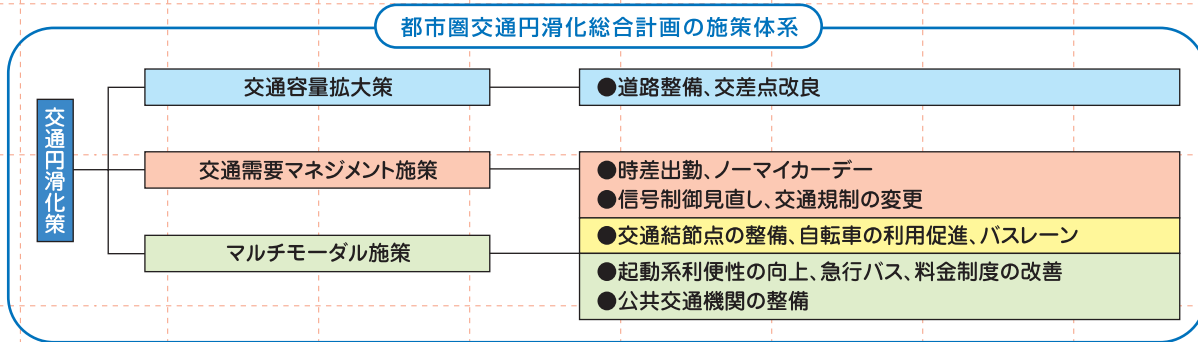
▲ 広島県内の渋滞損失時間

資料:国土交通省中国地方整備局

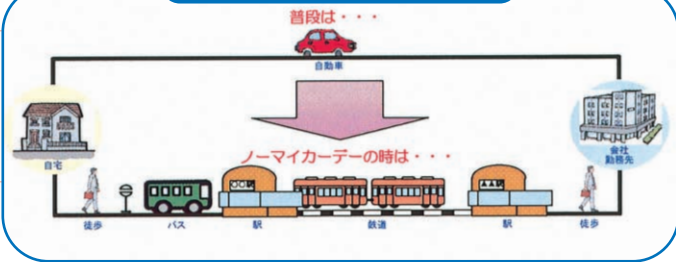
**施策・事業
の選定**

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

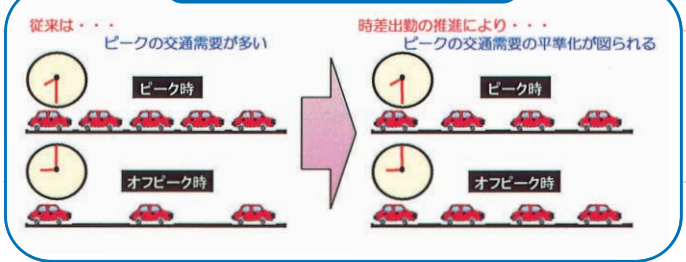


ノーマイカーデーのイメージ



資料:福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会

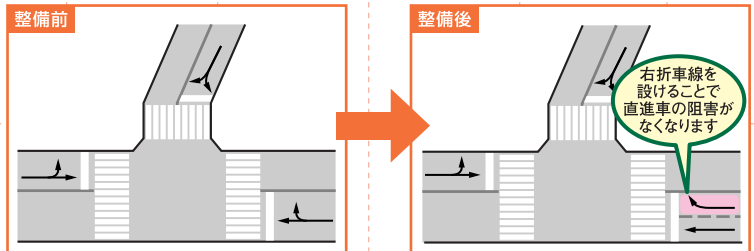
時差出勤のイメージ



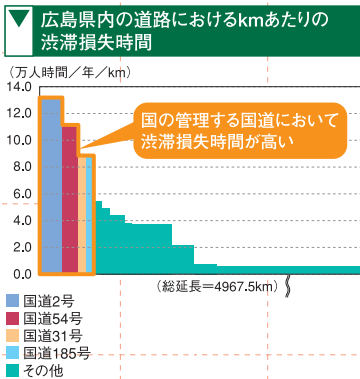
資料:福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会

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。

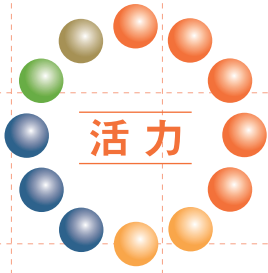


交通容量拡大施策



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。

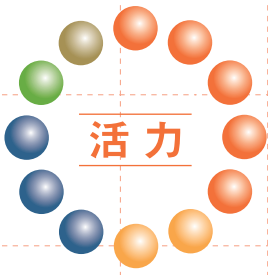
施策・事業の選定

広島空港への高速アクセスルートを確認する

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。



※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

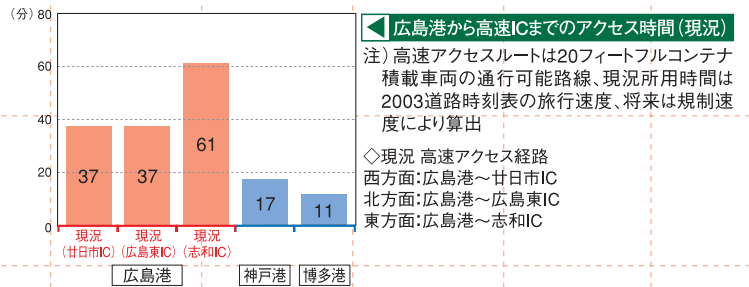


目標

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。

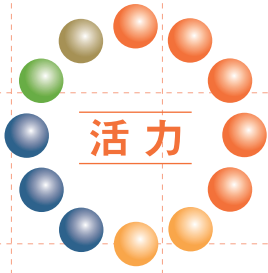
◇ 将来・高速アクセス
西方面→広島港～廿日市IC
北方面→広島港～広島東IC
東方面→広島港～志和IC

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

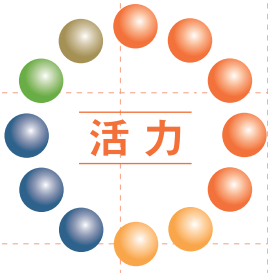
産業団地が多数立地しているにも関わらず、その多くが高速IC20分交通圏に含まれていない広島、東広島、呉の三地域について、山陽自動車道の高速ICまでのアクセスを確保する路線を整備することで、自動車物流の高速性・定時性の確保に寄与します。

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%

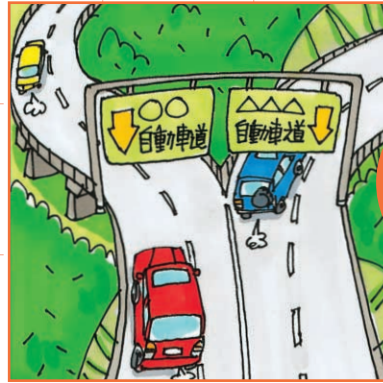
▲ 産業団地から高速ICへの20分アクセス(将来)



5 規格の高い道路を使う割合



現況

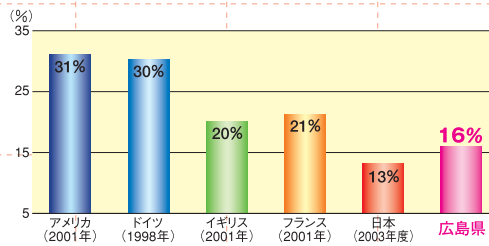


目標

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

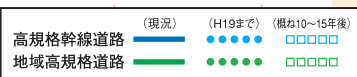
施策・事業の選定

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。



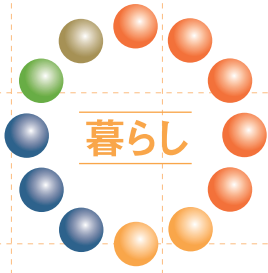
概ね 10~15年後: 22%



▲ 将来の自動車専用道路ネットワーク

※ 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。

6 主要旅客施設周辺等のバリアフリー化率



■主要旅客施設周辺等のバリアフリー化率

現況値と
目標値

現況 [H15末]

32%

目標 [H16]

43%

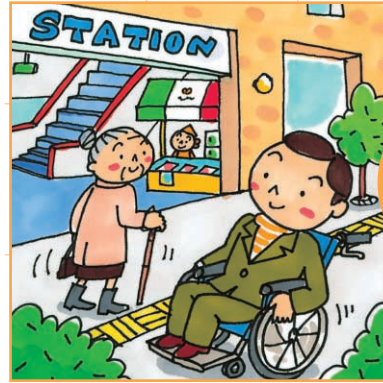
目標 [H19]

82%

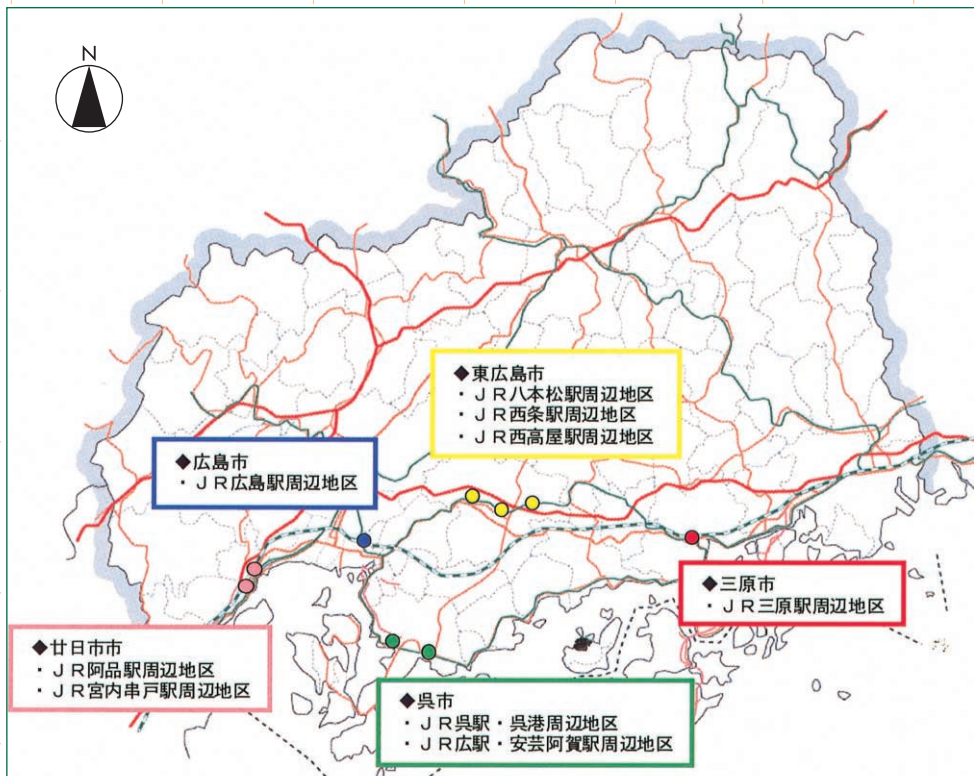
現況



目標



主要駅等周辺のバリアフリー化を進めるため、
この指標を採用しました。



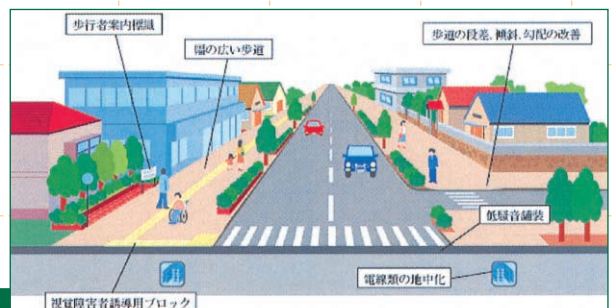
現況と課題分析

交通バリアフリー法に基づく基本構想は現在5自治体（広島市、東広島市、呉市、三原市、廿日市市）で作成され、9地区が重点整備地区に指定されており、主要な旅客施設の周辺道路等でバリアフリー化が進められています。

交通バリアフリー法に基づく重点整備地区

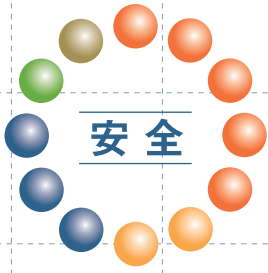
施策・事業の選定

重点整備地区における特定（移動）経路を対象に、全ての人が安全で快適に目的地まで移動できるように、歩道の幅、段差、勾配の改善や案内表示等、旅客施設から目的地までの経路について整備を進めていきます。

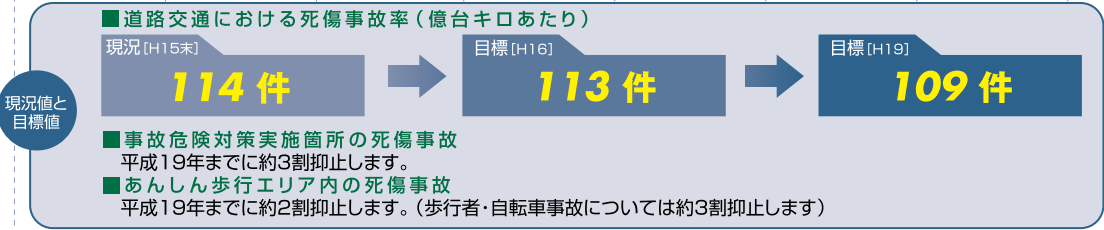


バリアフリー整備事例

出典：広島県新道路整備計画



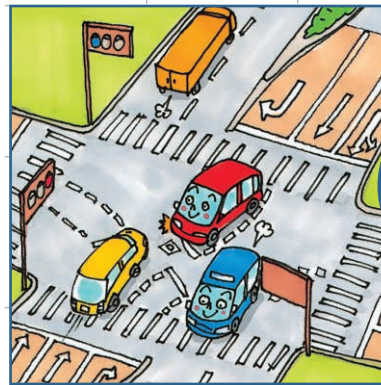
8 道路交通における死傷事故率



現況



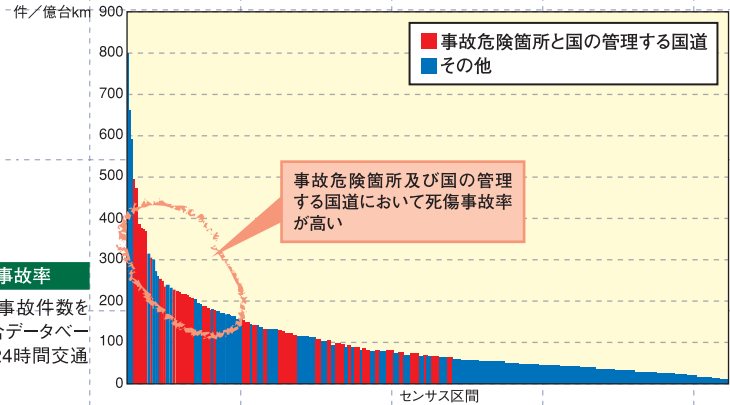
目標



**交通事故は地域社会にとって大きな損失を招いています。
そのため死傷事故を減少させることを、指標としました。**

現況と課題分析

広島県における交通事故は事故危険箇所及び幹線道路に集中しており、事故危険箇所及び国の管理する国道で広島県全体の約50%が発生しています。これらの地点及び路線は、センサス区間別の事故率で見ても上位を占めています。



▶ 広島県内の幹線道路における死傷事故率

※高さは走行台キロ当たりの年間死傷事故件数を示す。事故件数は、H13交通事故総合データベース、交通量はH11年センサスによる平日24時間交通量を用いている

▼ 広島県内の死傷事故率

高さは走行台キロ当たりの年間死傷事故件数を示す。事故件数は、H13交通事故総合データベースによる。交通量はH11年センサスによる平日24時間交通量を用いている。
注) 現況把握では、幹線道路(国道、県道、市道のセンサス区間)における事故を対象

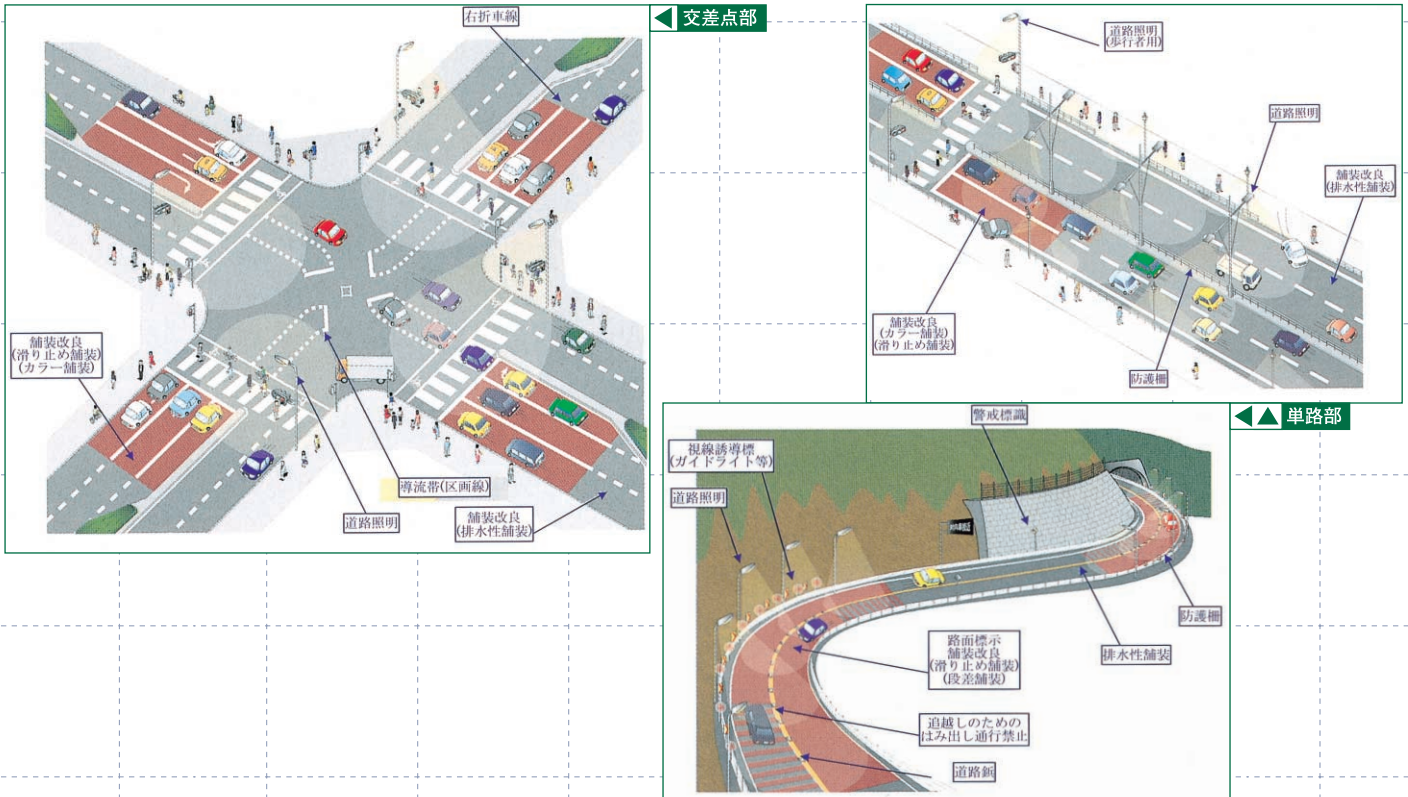


資料:H13事故総合データベース(広島県)

**施策・事業
の選定**

事故危険箇所やあんしん歩行エリアにおいて公安委員会等との連携を図り、総合的かつ集中的な交通安全対策を実施します。また、国道2号など事故率の高い区間において、平行するバイパス整備等の事業を推進します。

事故危険箇所の改善イメージ



出典:平成15年度道路行政の業績計画書

あんしん歩行エリア(20カ所)の推進

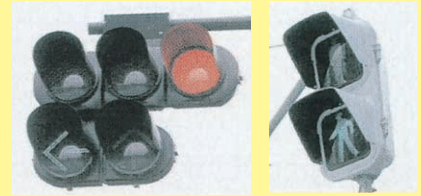
歩行空間の整備

- 路側帯の拡幅
- 歩道、自転車道、幅の広い歩道、歩道共存道路に整備
- 段差・勾配の解消、電線類の地中化



信号機等の整備

- 交通量等の情報を基に、信号機を制御
- LED式信号灯器、バリアフリー対応型信号機を設置
- 高輝度・自発光式道路標識などの設置



交差点の改良

- 右折車線の配置
- 変形交差点の改良
- 駐車スペースの確保
- 違法駐車取締り

歩行者・自転車を優先するゾーンの形成

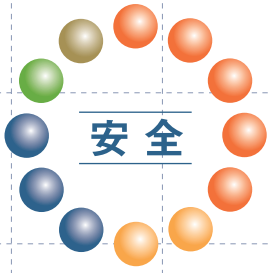
- 最高速度規制
- ハンプの設置
- 歩行者自転車用道路の規制



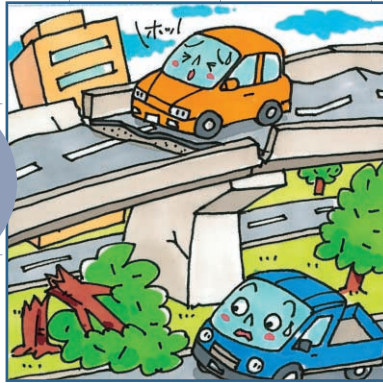
あんしん歩行エリア整備イメージ

出典:平成15年度道路行政の業績計画書

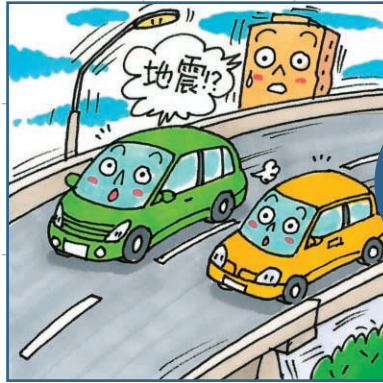
9 緊急輸送道路における橋梁震災対策率



現況



目標



災害時における救援ルートを確保するため、この指標を採用しました。

現況と課題分析

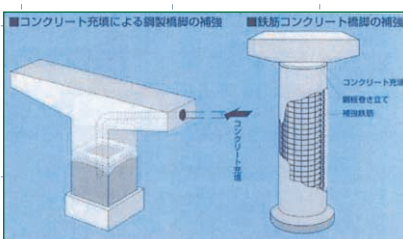
広島県内においては、阪神・淡路大震災規模の地震が発生した場合、第1次緊急輸送道路において、落橋等により道路が分断されないように対策が行われている橋梁は約2割です。今後防災対策強化の一環として、橋梁震災対策を実施していくことが必要です。



▶ 広島県緊急輸送道路網

施策・事業の選定

災害時における地域の緊急活動を支援するためには、第1次緊急輸送道路が最低限確保されている必要があり、橋脚補強や落橋防止等の震災対策が必要です。より重要な橋梁については、優先的に対策を進めており、国の管理する国道においては、平成19年度にはほぼ完了する予定です。

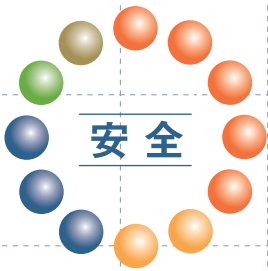


▲ 橋脚補強
橋脚内部にコンクリートを充填し、鋼板を巻きかためて補強します。



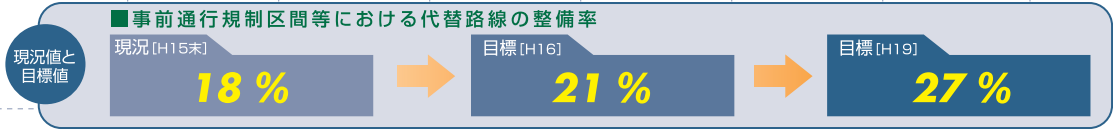
◀ 落橋防止装置
桁間に落橋防止装置、下部構造間に移動制御装置を設置することで補強します。

出典：国土交通省ホームページ

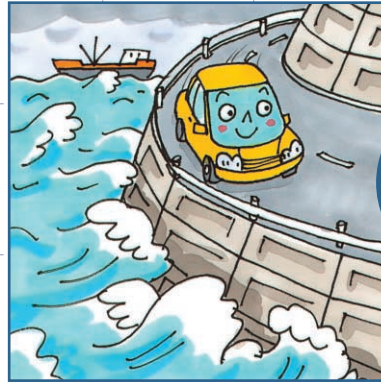


アウトカム指標に基づく取り組み

10 事前通行規制区間等における代替路線の整備率



現況



目標

大雨や台風の時、沿岸部や河川部での冠水や洪水により孤立する区域をなくすため、この指標を採用しました。

現況と課題分析

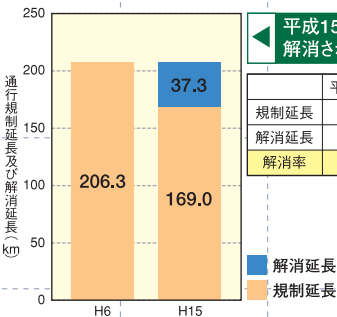
一般国道の異常気象時における通行規制延長は平成5年には約206kmでしたが、平成15年までの10年間に約37kmの代替路線が整備され、代替路線の整備率は現在18%です。しかし、異常気象時において通行が規制される区間は依然として多く残っています。



▲ 越波による路面冠水 (一般国道2号 三原市下木原)



▲ 洪水による路面冠水 (一般国道375号 三次市作木町)

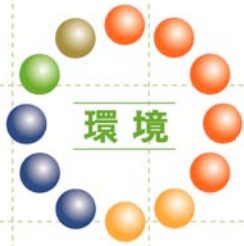


施策・事業の選定

異常時等の通行規制により、周辺から孤立する地区をなくすために、バイパス等の代替路線の整備を行います。

通行規制区間の代替路線の整備

▲ 広島県事前通行規制区間



アウトカム指標に基づく取り組み

11 夜間騒音要請限度達成率



現況



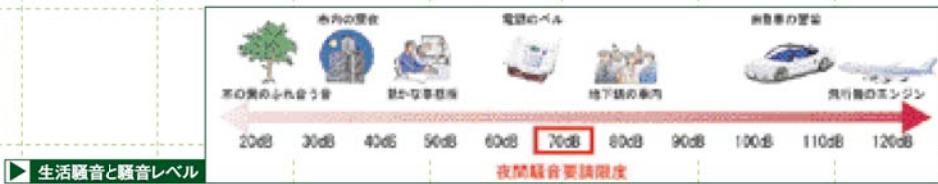
目標



夜間騒音が要請限度を超えている区間をなくすため、この指標を採用しました。

現況と課題分析

広島県内の国の管理する国道においては、夜間要請限度（70dB）を達成している区間は全体の約5割です。特に国道2号や国道54号においては交通量が多く、長い区間に渡って超過しており、沿道住民の生活に直接つながることから早急な対策が求められています。

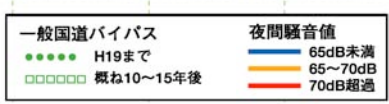


施策・事業の選定

夜間の騒音対策としては、遮音壁の設置や舗装更新時期における低騒音舗装、バイパス整備による現在供用中道路の交通量の削減等が考えられます。道路構造や、沿道土地利用、交通特性から施策の選定を行い、夜間騒音の改善を図ります。



▲ 遮音壁（西広島バイパス）設置のイメージ





アウトカム指標に基づく取り組み

12 アダプトプログラム参加団体



現況



目標



道路管理への住民参加を促進するため、この指標を採用しました。

現況と課題分析

平成15年度においては、広島県内で151の団体がアダプトプログラムに参加しており、地域道路の清掃、美化活動を行っています。

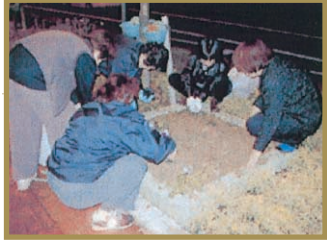
▼アダプトプログラム参加団体とその位置

私たち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)といいます。



▲青河福寿会(一般国道54号)

▼はなみずきの会(一般国道31号)



▲たけの子会(南方竹原線)



▲国際ソプロチミストローズ福山(一般国道2号)

施策・事業の選定

広島県内において今後も、道路の清掃・美化活動をしていただく地域住民及び地元企業等を募集し、参加団体数を増やすことで、道路行政の改革のひとつである、市民参画を推進していきます

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、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、1km²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」となるところがあります。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。

広島県幹線道路協議会

国土交通省 中国地方整備局
福山河川国道事務所
三次河川国道事務所
広島国道事務所
広島県
広島市
日本道路公団
本州四国連絡橋公団

お問い合わせ先

国土交通省 中国地方整備局 広島国道事務所 調査設計第一課

〒734-0022 広島市南区東雲2丁目13-28
TEL.082-281-4131 FAX.082-286-7897 <http://www.hirokoku-mlit.go.jp>

広島県幹線道路協議会・事務局

広島県土木建築部道路企画室

〒730-8511 広島市中区基町10-52
TEL.082-513-3891 FAX.082-223-3523 <http://pref.hiroshima.jp/>