

2. アウトカム指標の選定

「平成16年度 広島県道路行政の業績計画書」においては、5つの道路整備の政策テーマ別（活力、暮らし、安全、環境、道路行政の改革）に12指標を選定して、道路施策・事業の評価を行うこととしました。

注1) なお、指標の分析に用いる市町村については合併前(H15.1月時点)のデータで行っています※28)。

アウトカム指標の選定（1：活力～経済活力の増進）

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
(1)道路渋滞による損失時間	渋滞が無い場合の所要時間と実際の所要時間の差	道路渋滞の発生は経済活動を妨げるだけでなく、沿道環境の悪化や地球温暖化など様々な要因となっています。道路渋滞の実態を数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/年/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、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 ^{注2)} による「望ましい所要時間」の平均的水準は40～50分ですが、各都市圏からの現況所要時間及び実現の可能性を考慮して、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、コンテナ貨物輸送の競争力を強化するため、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 (廿日市IC):37分 北方面 (広島東IC):37分 東方面 (志和IC):61分	西方面 (廿日市IC):37分 北方面 (広島東IC):37分 東方面 (志和IC):61分	西方面 (廿日市IC):37分 北方面 (広島東IC):32分 東方面 (志和IC):61分
(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分以内に到達できる産業団地の割合	広島の基幹産業である製造業を支えるための、産業団地と高速ICを短時間で結ぶとともに定時性を確保し、自動車による貨物輸送の効率化を図るため、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講じることで、渋滞解消、環境負荷の軽減及び交通事故の緩和が期待されることから、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%

注2) 「広島県総合交通計画」策定のためのアンケート調査、平成9年、広島県

アウトカム指標の選定（2：暮らし～生活の質の向上）

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
(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、重点整備地区に おける移動経路のバリアフリー化を推進し、公 共交通機関を利用した移動の利便性及び安 全性の向上を図るため、主要旅客施設周辺 等のバリアフリー化の割合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 れており、自転車・歩行者道を自転車と歩行 者に分離することで、互いの安全性・快適性 の向上につながることから、中心市街地にお ける自転車利用環境の改善延長を指標として 採用しました。	5070m	6410m	7100m以上

アウトカム指標の選定（3：安全～安全で安心できる暮らしの確保）

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
(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 傷事故件数	交通事故の発生は、大きな社会的・経済的 損失をもたらすほか、貴重な人命すら奪われ る場合も多く、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	震災対策が完了し ている橋梁数/対策 必要橋梁数	災害時における地域の緊急活動等を支援す る道路について、重点的な防災・震災対策を 実施し、災害時における救援ルートを確認す ることが重要です。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 制区間における代 替路線整備率	代替路線整備済延 長／一般国道の事 前通行規制区間延 長	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が存在するため、代 替路線の整備など、規制区間の解消が必要 です。これらの地区の住民や道路利用者の安 心を確保するため、事前通行規制区間にお ける代替路線整備率を指標として採用し ました。	18%	21%	27%

アウトカム指標の選定（4：環境～環境の保全）

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
(11) 夜間騒音要 請限度達成率 (国の管理する 国道のみ)	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、安眠を妨害されるなど、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%

アウトカム指標の選定（5：道路行政の改革～住民参加のみちづくり）

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
(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。 地域の実情にあった道路管理を行うため には、このような市民参画がかかせません。道路 行政の改革の一つとして推進している住民参 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