

(5) 規格の高い道路を使う割合



● アウトカム指標の位置づけ

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。

この指標は、自動車専用道路と全道路との走行台キロの割合で表されます。

(規格の高い道路を使う割合 = 自動車専用道路の走行台キロ / 全道路の走行台キロ)

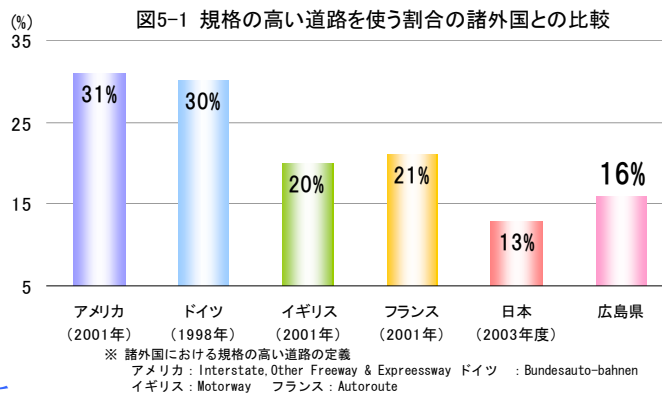
● 現況値と目標値

規格の高い道路を使う割合



● 現況把握

我が国の規格の高い道路を使う割合は約13%で、これは欧米諸国に比較して著しく低い状況です。広島県においても、規格の高い道路を使う割合は現在16%ですが、諸外国と比較すると世界のレベルには達していません。



● 課題と要因分析

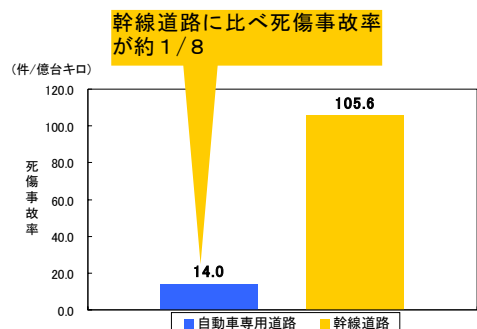
広島県は、都市内や都市間相互を連絡する自動車専用道路が未整備で、さらに、都市と高規格幹線道路網⁹⁾とを連絡するネットワークが形成されていないことも、規格の高い道路を使う割合が低い要因となっています。

また、事故率の低い自動車専用道路の整備が遅れていることも、幹線道路の事故率が高い要因のひとつです。

図5-2 現在の自動車専用道路ネットワーク



図5-3 全国の道路種別死傷事故率の比較



(5) 規格の高い道路を使う割合



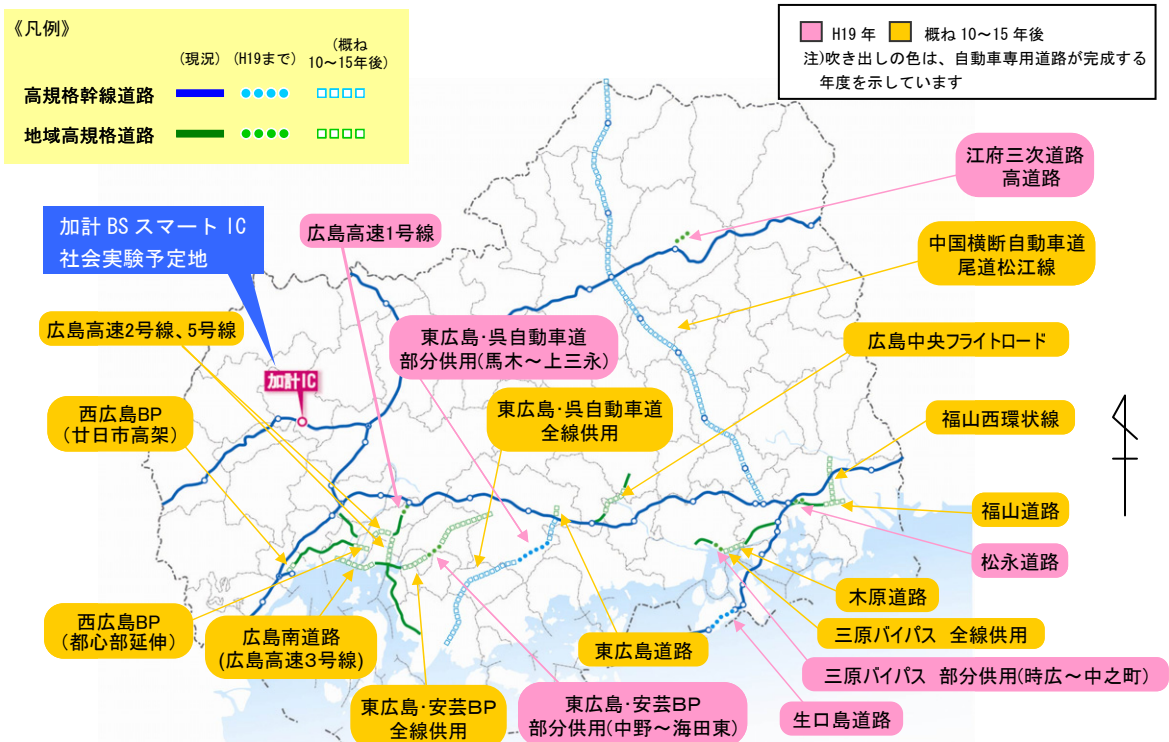
● 施策の選定

規格の高い道路を使う割合を向上させるためには、都市と高規格幹線道路網を連絡する自動車専用道路や都市内自動車専用道路の整備が必要です。

さらに、既存の高速道路の有効活用や地域経済の活性化を推進するため、一般道から容易に接続が可能な既存のサービスエリア（SA）やパーキングエリア（PA）などに、料金自動收受システム（ETC※¹⁰）専用インターチェンジ（スマートIC※¹¹）の設置が考えられます。

このため、高規格幹線道路等の規格の高い道路の整備を促進するとともに、ETC専用ICの設置可能性について検討します。

都市間の自動車専用道路ネットワークの形成を図る



注1) 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。

図5-4 将来の自動車専用道路ネットワーク

概ね 10～15 年後：22%



図5-5 加計バスストップスマートICイメージ図

● 平成16年度の取り組み

広島高速1号線は現在延伸区間が事業中であり、山陽自動車道と直結することで、広島市中心部から東方面のアクセスが改善されます。

西広島バイパス廿日市高架橋は現在事業中であり、広島岩国道路と直結することで、広島市中心部から西方面の高速アクセスが改善されます。

平成16年度は引き続き、これらの自動車専用道路の整備を推進していきます。

また、中国自動車道加計バスストップスマートICの社会実験を行います。