

道路行政の効率化と透明性の向上を目指し、数値目

道路行政の効率化と透明性の向上を目指し、数値目標を設定しています

●現状分析を行い、数値目標を設定しています — Plan (目標値の設定)

1. わかりやすいテーマと指標(アウトカム指標)を選定

例えは **テーマ 活力の増進**
指標 交通渋滞によるイライラを少なくします



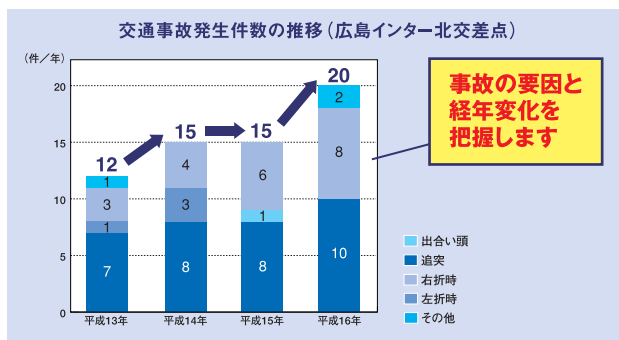
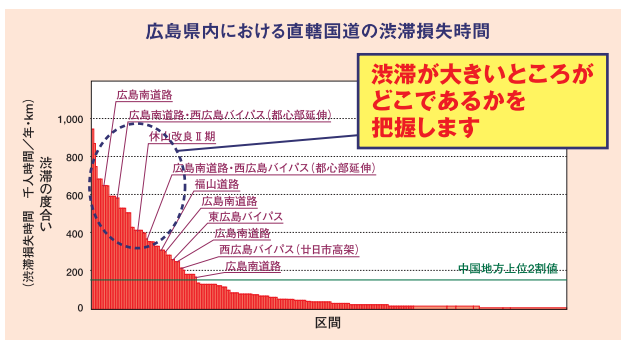
渋滞の度合いを表すグラフ(渋滞損失時間)

例えは **テーマ 安全性の向上**
指標 運転していてハラハラするような道路を少なくします

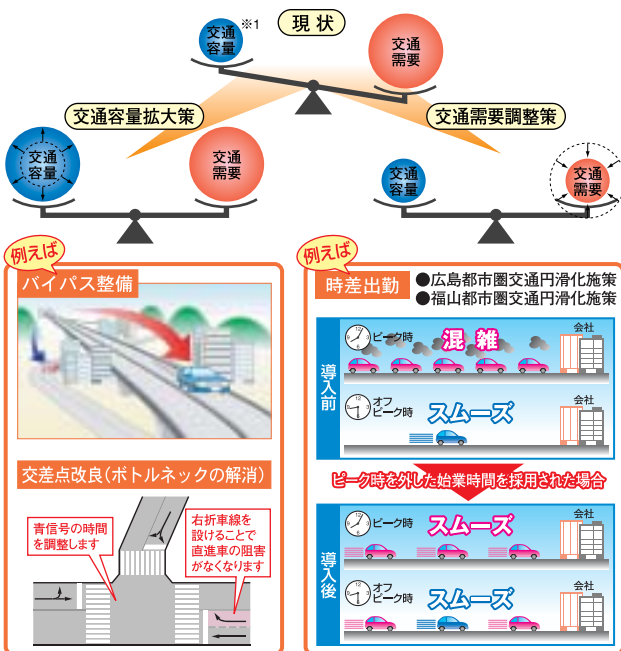


事故の発生度合いを表すグラフ(死傷事故率)

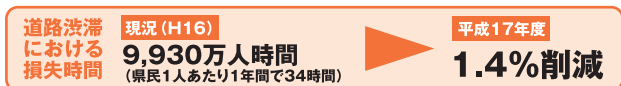
2. 指標に基づいて現況と課題を分析



3. 課題解消のための施策・対応方法を選定

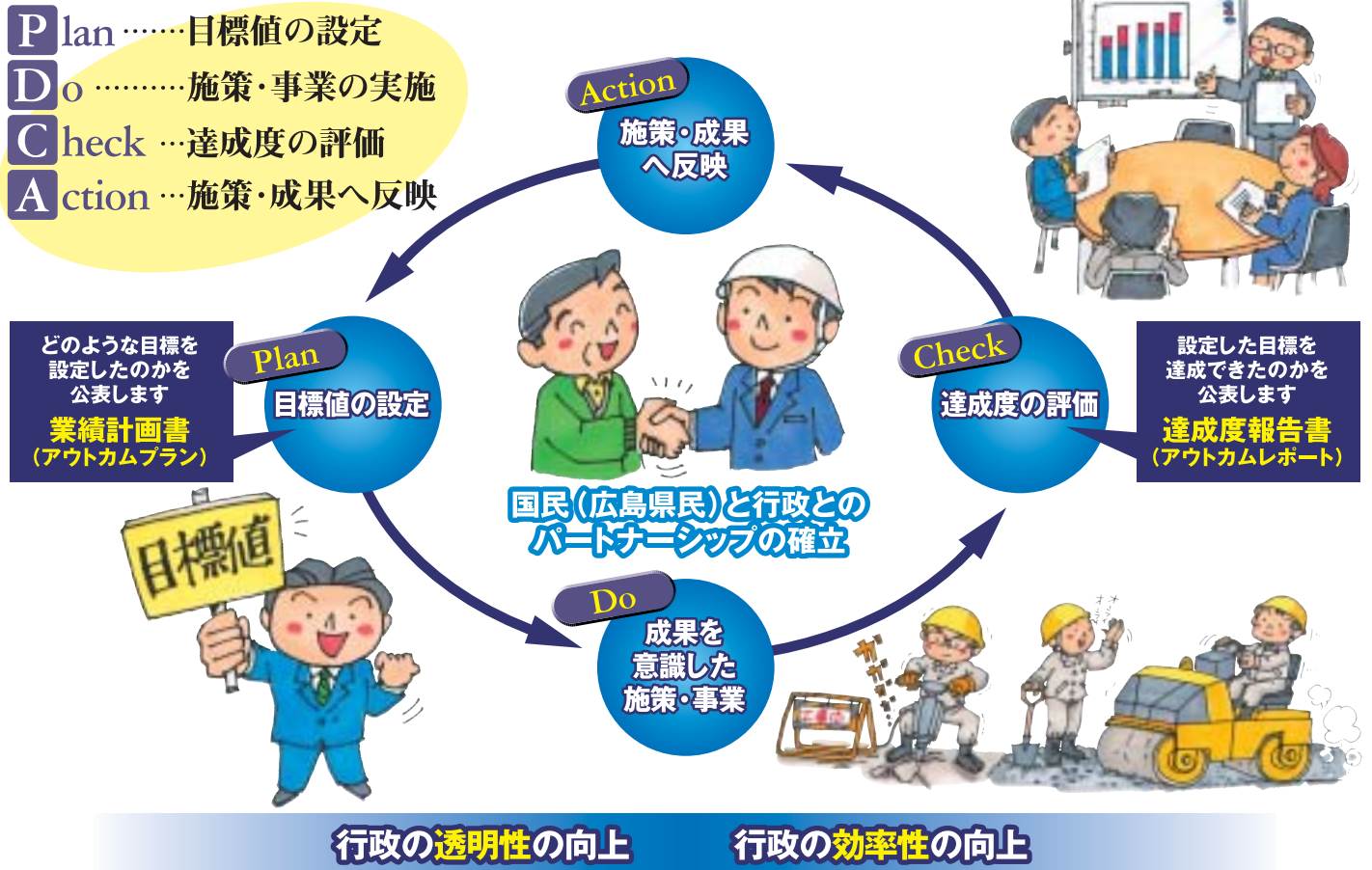


4. 毎年、数値目標を設定



標の設定、達成度の評価を行っています

● 数値目標を設定したうえで、道路行政マネジメントに取り組んでいます
(道路行政マネジメントのPDCA)

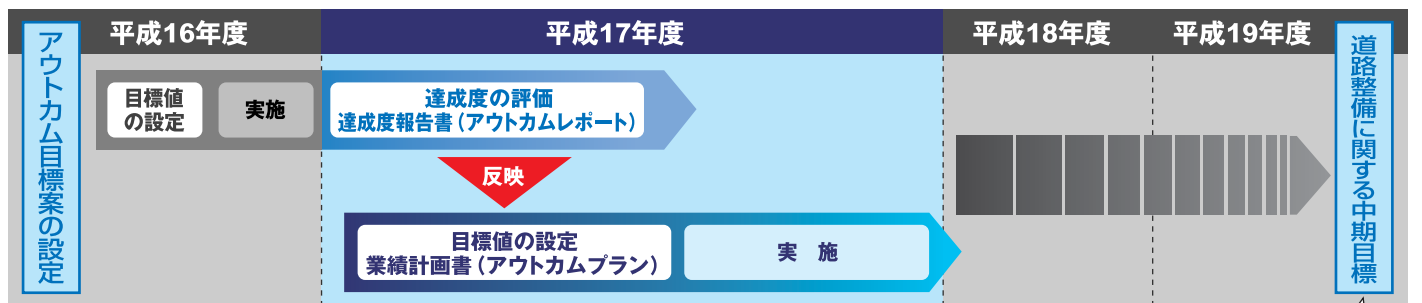


道路行政の効率化と透明性の向上を目指し、数値目標を設定しています

道路行政においては、平成15年度から「成果志向」にもとづき、事業の成果を示すことができる「アウトカム指標」を用いて、毎年度、事前に「アウトカム指標」の数値目標を設定し、その年の施策・事業に反映させる道路行政の仕組み＝“道路行政マネジメント”を導入しています。そのため、平成16年度、国土交通省・広島県・広島市・西日本高速道路株式会社(旧日本道路公団)・本州四国連絡高速道路株式会社(旧本州四国連絡橋公団)により構成される広島県幹線道路協議会では、広島県内の道路がかかえる課題を検討し、12のアウトカム指標に基づいた『ひろしまの道づくり』(平成16年度道路行政の業績計画書)を公表しました。

平成17年度においては、昨年度の達成度(アウトカムレポート)を評価するとともに、今年度の業績計画書(アウトカムプラン)を発表します。(本冊子は、特に目標値の設定[Plan]および達成度の評価[Check]について整理したものです)

● 平成17年度の取り組み



注) 中期目標 中国地方幹線道路協議会では、今後の道づくりの方針を道路整備プログラムで示しました。本書においても、これとの整合性を図るため平成19年度を中期目標としました。

「ひろしまの道づくり」は、5つのテーマと12のアウト 皆様の不満・要望やさまざまな課題に対処するため、毎年目標を掲げて施策・事業を進めていくだけでなく、その

「ひろしまの道づくり」は、5つのテーマと12のアウトカム指標に基づいてつくられています



渋滞でイライラするし、
空港や高速ICまで
時間がかかって不便に感じます



快適で安全な
歩道を利用したいです



運転していて、
ハラハラすることがあるし、
災害時に不安を感じます



夜、車による騒音が
うるさいです



もっと愛着のわく
道路にしたいです

カム指標に基づいてつくられています

目標をどの程度達成できたか評価します。

「ひろしまの道づくり」は、5つのテーマと12のアウトカム指標に基づいてつくられています

テーマ	アウトカム指標
<p>活力の増進</p>	<p>交通渋滞によるイライラを少なくします</p> <hr/> <p>広島空港へ行きやすくします</p> <hr/> <p>物流効率化を図るため、高速ICまでのアクセスを確保します</p> <hr/> <p>広島の基幹産業を支えるためのアクセスを確保します</p> <hr/> <p>高速道路等の利用促進を図っていきます</p>
<p>快適な暮らしの実現</p>	<p>快適で安心して歩ける空間を増やしていきます</p> <hr/> <p>歩行者との安全な共生を図るため、自転車利用環境の改善を進めます</p>
<p>安全性の向上</p>	<p>防災対策として橋梁震災対策を実施します</p> <hr/> <p>運転していてハラハラするような道路を少なくします</p> <hr/> <p>大雨や台風などのとき、孤立する地域をなくしていきます</p>
<p>環境の改善</p>	<p>夜間の騒音を低くします</p>
<p>道路行政の改革</p>	<p>道路をもっと身近に感じていただくためのサポートをします</p>

本冊子では、各テーマごとに赤字で記した指標を紹介しています。

すべての指標をご覧になりたい方は本編版をご覧ください。 http://www.hirokoku-mlit.go.jp/out_plan/index.html

広島県における道路状況の課題

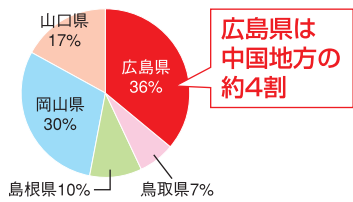
広島県における道路状況の課題

活力の増進

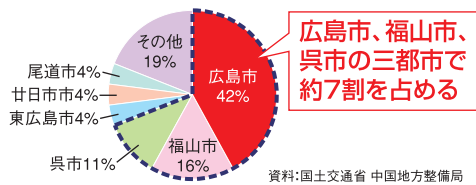
渋滞の現状は？

- 広島県で中国地方の約4割の渋滞が発生しています。
- 県内では広島市、福山市、呉市の3都市で広島県内の約7割の渋滞が発生しています。

中国地方の県別渋滞損失内訳

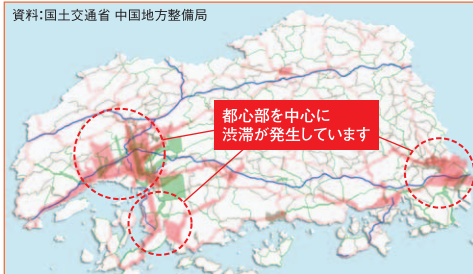


広島県内の地域別渋滞損失内訳



資料:国土交通省 中国地方整備局

資料:国土交通省 中国地方整備局

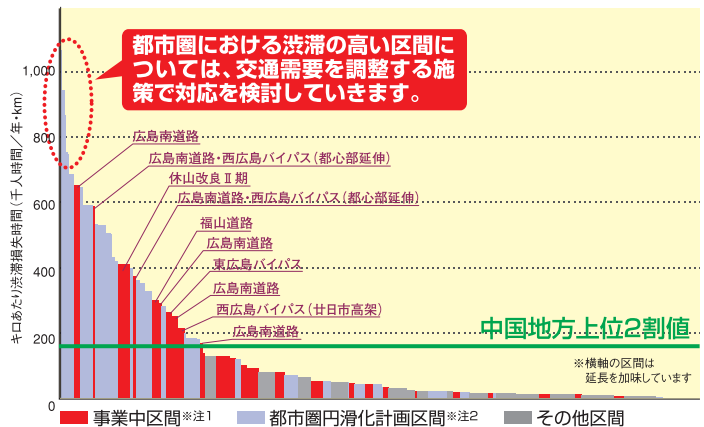


渋滞に対する取り組みは？

- 広島県では、中国地方上位2割値(158千人時間/年・km)を超える区間において重点的に対策を行っています。

広島県内における直轄国道の渋滞損失時間

資料:国土交通省 中国地方整備局 (H15年度値)



■事業中区間※注1 ■都市圏円滑化計画区間※注2 ■その他区間

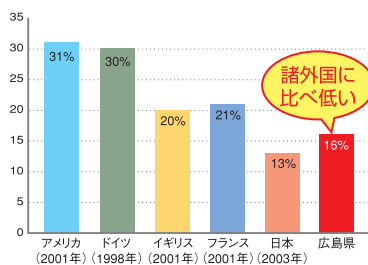
※注1:事業中区間 H29年までの供用予定事業を対象
 ※注2:都市圏円滑化計画区間
 ●広島都市圏:広島市・廿日市市・府中市・海田市・熊野町
 ●福山都市圏:福山市・尾道市・府中市・新市町・神辺町・沼隈町・内海町(広島県内のみ対象)
 ●呉都市圏:呉市・熊野町・坂町・黒瀬町・音戸町・倉橋町・安浦町・川尻町・下蒲刈町・蒲刈町
 ※市町村名、市町村境はそれぞれH12国調時点のもの



活力の増進

- 広島県においては、規格の高い道路を使う割合は約16%と低く、生活道路の事故や沿道環境の改善のためにも、自動車専用道路のネットワークが必要です。

規格の高い道路を使う割合の諸外国との比較



資料:H16年度業績計画書(本省版)

※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 イギリス:Motorway
 ドイツ:Bundesauto-bahnen フランス:Autoroute

快適な暮らしの実現

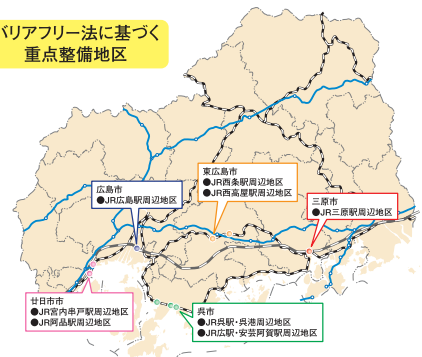
- 広島市においては歩行者と自転車が物理的に分離された自転車歩行者道は約6400mであり、まだ充分とはいえ、安全な歩行空間の確保が必要です。



快適な暮らしの実現

- 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、早急なバリアフリー化への対応が必要です。

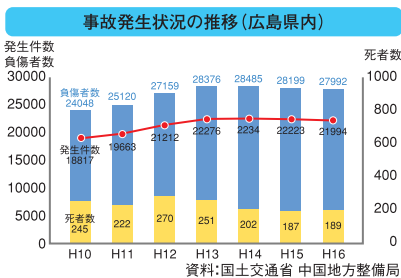
バリアフリー法に基づく重点整備地区



安全性の向上

事故の現状は？

- 死傷者は年々減少していますが、全体的な死傷事故件数は横這いの状況です。
- 県内では広島、福山の都心部で事故が多発しています。

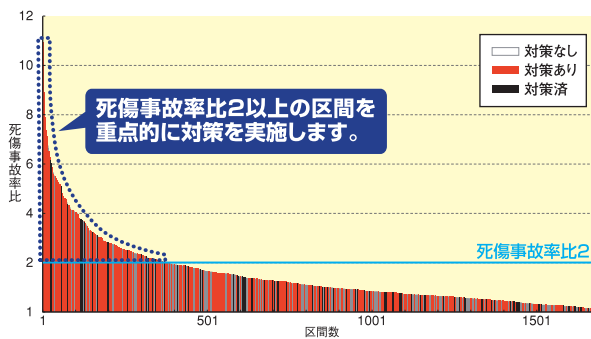


広島県内直轄国道の死傷事故発生状況



事故に対する取り組みは？

- 死傷事故率比2以上の区間を重点的に対策を実施しています。



安全性の向上

- 阪神・淡路大震災級の地震が発生した場合、第一次緊急輸送道路において、落橋等の対策が行われている橋梁は約3割であり、大地震にそなえて緊急輸送道路の確保が必要です。



安全性の向上

- 異常気象時における通行規制の代替路線の整備率は現在約21%であり通行規制等により、孤立する地域をなくしていくことが必要です。



環境の改善

- 国の管理する国道では、夜間騒音要請限度を超える区間が全体の約5割と多く存在しており、夜間騒音の改善対策が必要です。



道路行政の改革

- 広島県内において171の団体が、アダプトプログラムに参加しており、今後も、道路行政の改革のひとつである市民参画の推進のため、参加団体の増加が必要です。

