

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  
西日本高速道路株式会社  
本州四国連絡高速道路株式会社

お問い合わせ先

国土交通省 中国地方整備局 福山河川国道事務所 調査設計第二課

〒720-0031 福山市三吉町4丁目4-13  
TEL.084-923-2620 FAX.084-923-2517 <http://www.fukuyama-mlit.go.jp>

国土交通省 中国地方整備局 三次河川国道事務所 調査設計課

〒728-0011 三次市十日市西6丁目2-1  
TEL.0824-63-4121 FAX.0824-63-0210 <http://www.miyoshi-mlit.go.jp>

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/>

5つのテーマと12のアウトカム指標でつくる  
ひろしまの道づくり



活力の増進



快適な暮らしの実現



安全性の向上



環境の改善



道路行政の改革



# 道路行政の効率化と透明性の向上を目指し、数値目標

# 標の設定、達成度の評価を行っています

## ●現状分析を行い、数値目標を設定しています

### 1. わかりやすいテーマと指標（アウトカム指標）を選定

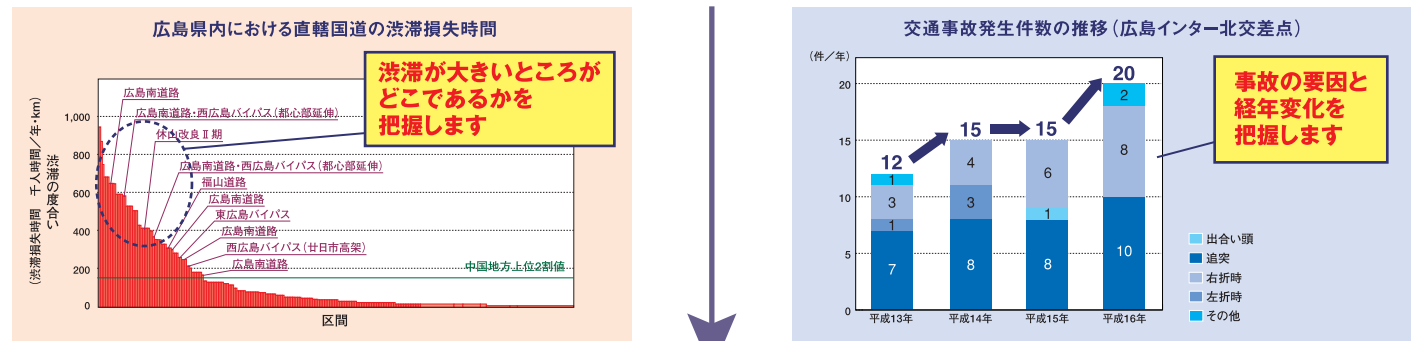
**例えは** テーマ **活力の増進**  
指標 **交通渋滞によるイライラを少なくします**

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

現状

交通容量拡大策 / 交通需要調整策

**例えは** バイパス整備 / 時差出勤

事故多発箇所の確認

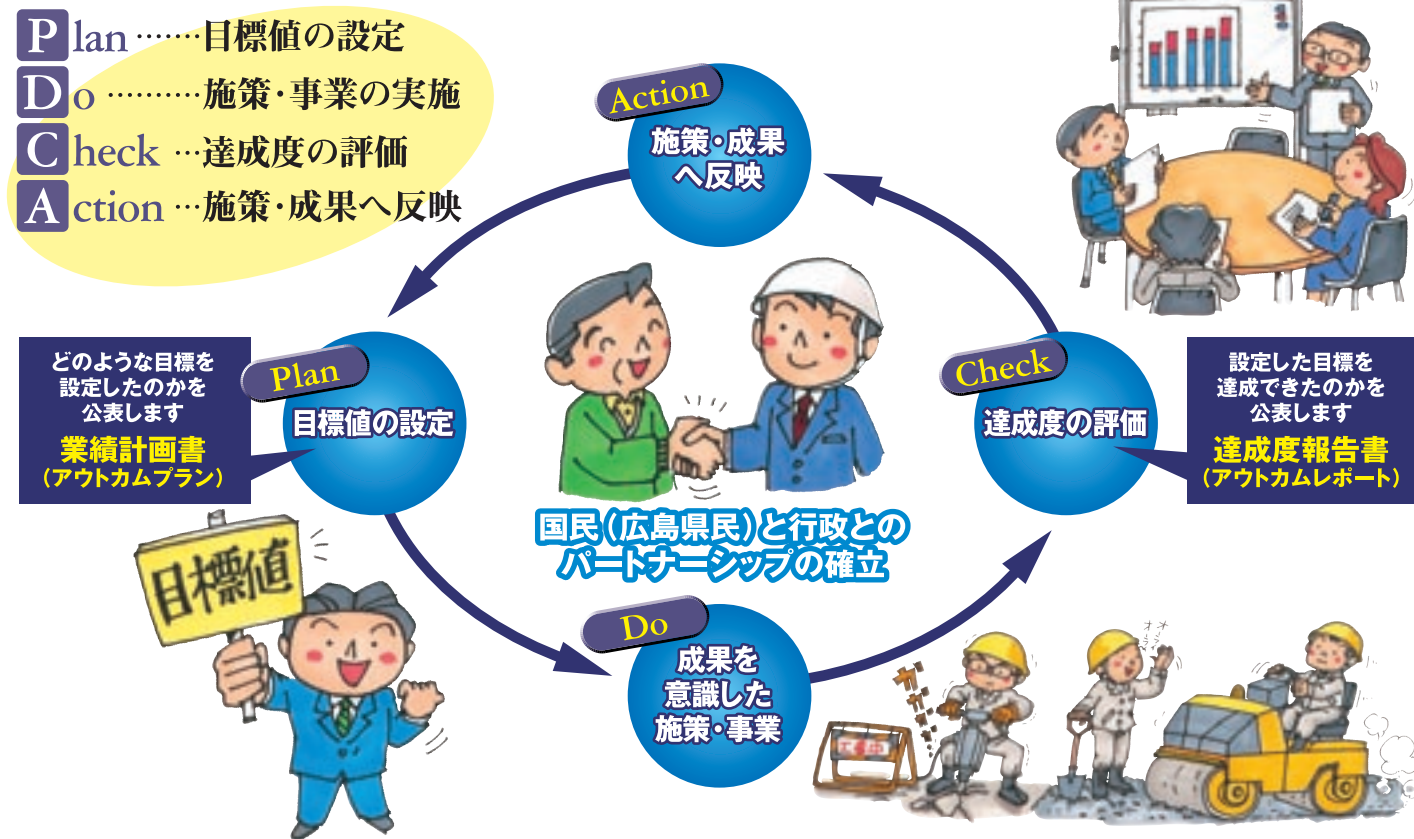
広島城南交差点（一般国道54号）

アドバイザー会議

### 4. 毎年、数値目標を設定



## ●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）

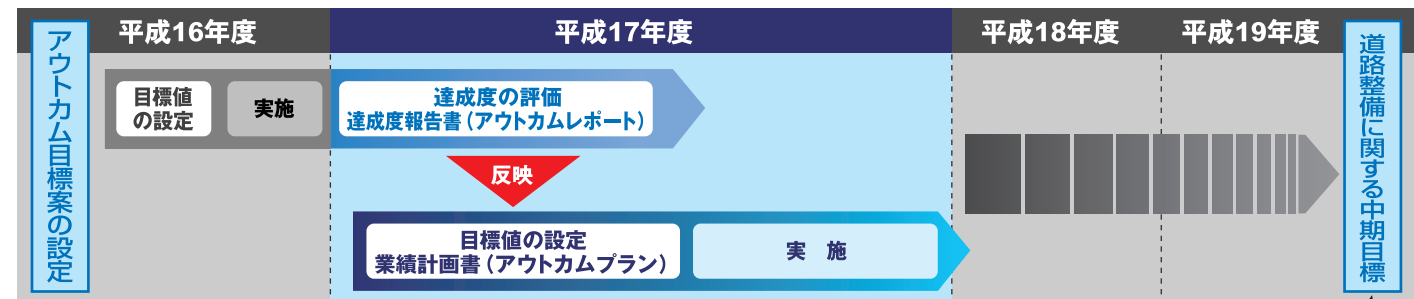


### 行政の透明性の向上 行政の効率性の向上

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



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



# 「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

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

目標をどの程度達成できたか評価します。



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

テーマ	アウトカム指標
活力の増進	交通渋滞によるイライラを少なくします
	広島空港へ行きやすくします
	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
	広島の基幹産業を支えるための アクセスを確保します
快適な暮らしの実現	高速道路等の利用促進を図っていきます
	快適で安心して歩ける空間を増やしていきます
安全性の向上	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
	防災対策として橋梁震災対策を実施します
環境の改善	運転していてハラハラするような道路を 少なくします
	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
道路行政の改革	夜間の騒音を低くします
	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

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](http://www.hirokoku-mlit.go.jp/out_plan/index.html)



# 広島県における道路状況の課題

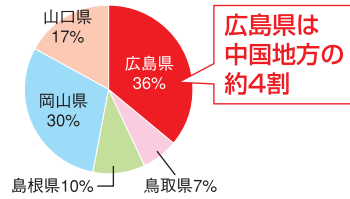
広島県における道路状況の課題

広島県における道路状況の課題

## 渋滞の現状は？

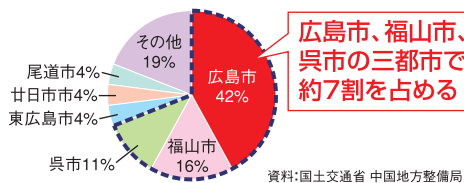
- 広島県で中国地方の約4割の渋滞が発生しています。
- 県内では広島市、福山市、呉市の3都市で広島県内の約7割の渋滞が発生しています。

中国地方の県別渋滞損失内訳



広島県は中国地方の約4割

広島県内の地域別渋滞損失内訳



広島市、福山市、呉市の三都市で約7割を占める

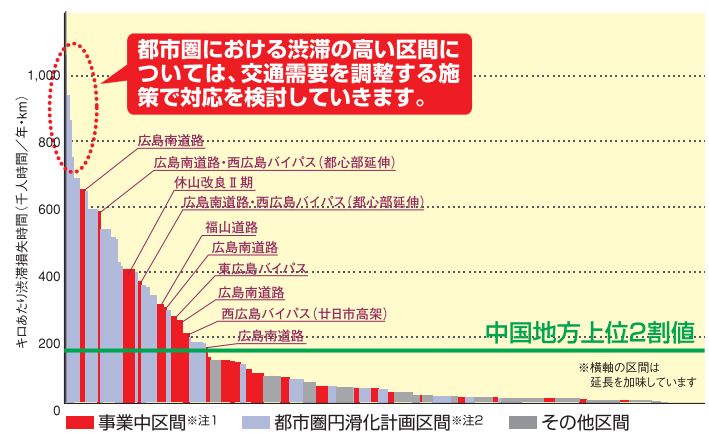
資料:国土交通省 中国地方整備局



## 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)



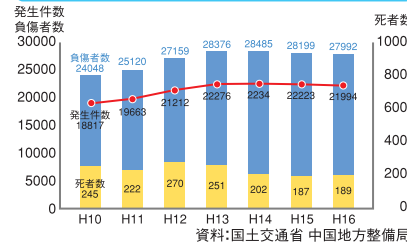
※注1:事業中区間 H29年までの供用予定事業を対象  
 ※注2:都市圏円滑化計画区間  
 ●広島都市圏:広島市・廿日市市・府中市・海田町・熊野町  
 ●福山都市圏:福山市・尾道市・府中市・新市町・神辺町・沼隈町・内海町(広島県内のみ対象)  
 ●呉都市圏:呉市・熊野町・坂町・黒瀬町・音戸町・倉橋町・安浦町・川尻町・下瀬町・瀧利町  
 ※市町村名、市町村境はそれぞれH12国境時点のもの



## 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。

事故発生状況の推移(広島県内)



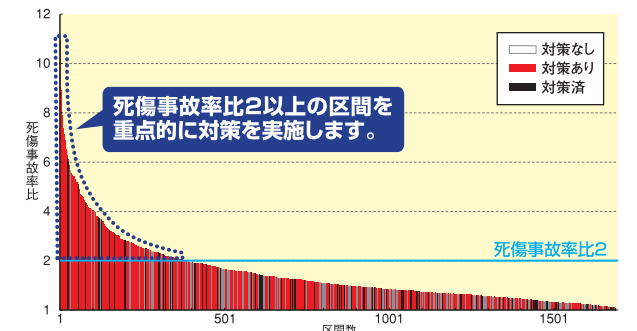
広島県内直轄国道の死傷事故発生状況



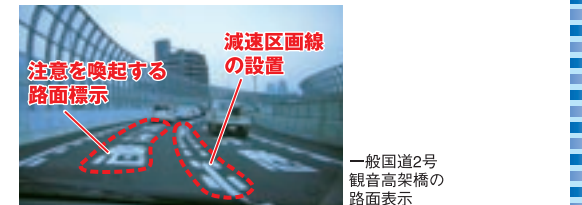
資料:国土交通省 中国地方整備局

## 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。



【区間数】単路1,584区間/交差点1,211区間/合計2,795区間/事故率0.1983区間(35%)  
 【平均死傷事故率(参考)】単路41.9/交差点101.2 ※上記のグラフは広島都市圏における直轄国道の例



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

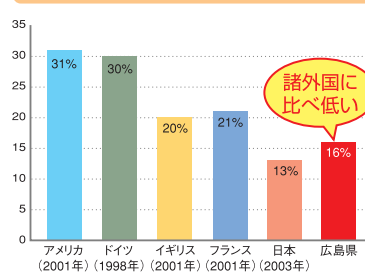
- 異常気象時における通行規制の代替路線の整備率は現在約21%であり通行規制等により、孤立する地域をなくしていくことが必要です。



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

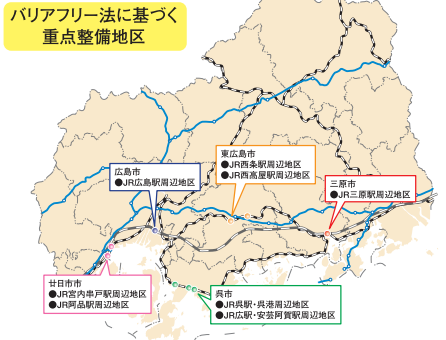
快適な暮らしの実現

- 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、まだ充分とはいえず、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。



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。



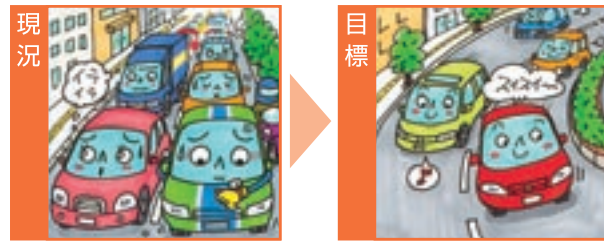
道路行政の改革

- 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。





# 交通渋滞によるイライラを少なくします



## 主要地方道 志和インター線

**目的** 一般国道2号の渋滞緩和、志和インターへのアクセス性向上  
**対策** 延長約1.8kmのバイパスを整備しました。  
**効果** ●西条方面～志和IC間の時間が約3分～4分短縮されました。  
 ●西条方面⇒志和IC線方向では、速度が約12km/h向上しました。  
**反省点** 志和インター線西側取付部に新設された信号交差点で、新たな混雑が発生しました。今後、改善に向けて対策を検討していきます。



削減実績 **約200千人時間/年**



**利用者の声**  
 国道2号沿道住民 (自動車修理販売)  
 志和インター線供用前は国道2号の混雑がひどく、店への出入りもままならない状態でした。現在は混雑もなく、店への出入りも大変楽になり、お客さんからも出入りが楽になったとの声を聞いています。



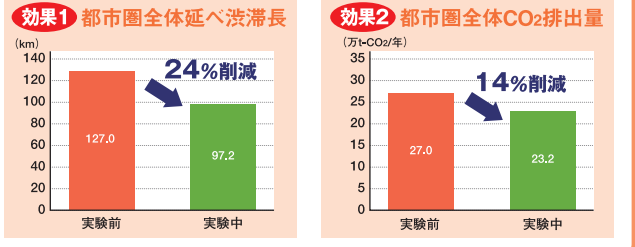
## ワンコインループバス&バスロケ※3

**目的** 福山都市圏の渋滞緩和  
**対策** ワンコインループバス(福山市内を運賃100円で循環できるバス)とバスロケ(バスの到着時刻がわかる情報の提供)を実施しました。  
**効果** 利用者の約9割の方が便利と回答しました。



## ノーマイカーデー※4 (福山都市圏)

**目的** 福山都市圏の渋滞緩和  
**対策** 福山市内の企業の協力いただいて、ノーマイカーデーを実施しました。  
**効果** ●都市圏全体の延べ渋滞長が24%削減されました。  
 ●都市圏全体のCO2排出量が14%削減されました。



※「Topics」であげる事業は、短期的な施策であり指標の対象とはなっていません。 ※短期的な効果はありましたが、今後継続的に取り組んでいくための検討が必要です。

**昨年度の成果**  
 事業別にみると、目標を達成することができなかった箇所もありますが、広島県全体では、概ね達成することができました。

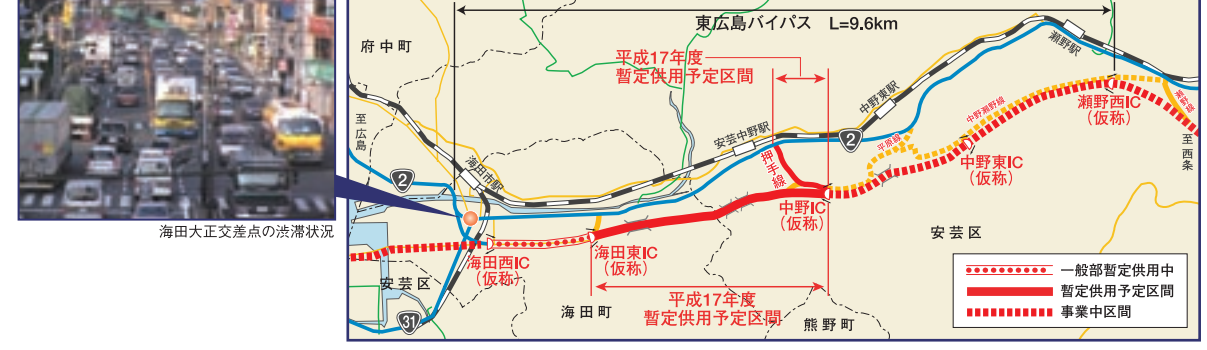
代表的な事業	目標 (渋滞損失時間:千人時間/年)	実績 (渋滞損失時間:千人時間/年)	評価	事業の効果
主要地方道 志和インター線	200	200	達成	交通分散により並行する国道2号の渋滞が緩和され、時間短縮による志和インターへのアクセスが向上しました。
一般国道375号 御園宇バイパス	-	270	達成	H17年度供用を目標に事業を進めていましたが、工程調整によりH16年度に早期供用を行うことが出来ました。
一般国道185号 野呂山入口交差点	60	-	未達成	関係機関との調整が遅れたことにより、平成16年度内に事業を完成することができませんでした。(平成17年8月供用)
福山都市圏ノーマイカーデー	-	-	達成	短期施策のため、指標には加味していませんが、都市圏内の渋滞緩和をはかることが出来ました。

**今後の取り組み**  
 現在進めている各種バイパス整備などの進捗をはかっていくとともに、昨年度の成果ならびに反省点を踏まえた検討をしていきます。

代表的な事業	目標 (渋滞損失時間:千人時間/年)	事業の説明
一般国道2号東広島バイパスおよび市道安芸1区 押手線	100	一般国道2号の渋滞緩和、交通安全性・利便性向上をはかります。
生口島道路	20	しまなみ海道の利用促進をはかるとともに、一般道への通過交通流入を排除します。
ノーマイカーデーひろしま2005	-	広島都市圏の渋滞緩和や環境改善を図る交通行動を促します。

## 一般国道2号 東広島バイパス (中野IC～海田東IC) および市道安芸1区 押手線

**目的** 一般国道2号の渋滞緩和、交通安全性・利便性向上  
**対策** 延長約9.6kmの全区間のうち約2.7kmの整備が完了します。また、あわせて中野インターから一般国道2号へのアクセス道である、市道安芸1区 押手線も整備します。



期待される整備効果  
 並行する国道2号の混雑緩和および時間短縮効果が期待されます。 削減目標 **約100千人時間/年**

## ノーマイカーデー等による渋滞対策の実施

**Topics** コミュニケーション活動による交通行動の変化を促進します。

**目的** 広島都市圏の渋滞緩和、環境改善  
**対策** ノーマイカーデー等にあわせてモビリティマネジメント※5を実施します。

**モビリティマネジメントとは?** コミュニケーションや情報共有の充実化をはかって頂きます。上手なクルマの使い方について考える。上手なクルマの使い方を実践する。

渋滞の緩和、CO2の削減が期待されます。

個人個人の交通行動が変化するように促し、地域全体の渋滞緩和や環境改善につなげていきます。

## 総合学習による渋滞対策の実施

**Topics** 福山都市圏の渋滞緩和

**目的** 総合学習において、子供と大人が一緒に実践できるトラベル・フィードバック・プログラム(TFP)を実施します。

**総合学習におけるTFP※5とは?** 授業を通じ上手な車の使い方を考える。家庭の中で話題にあがる。子供と大人と一緒に実践する。

誰もが使いやすいTFP普及ツールへ展開していきます。

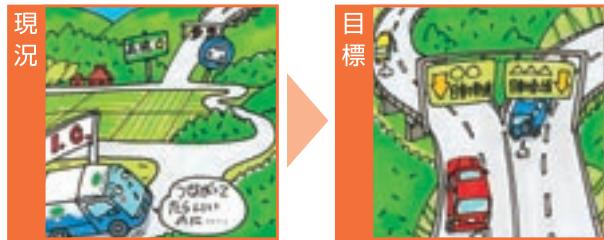
※「Topics」であげる事業は、短期的な施策であり指標の対象とはなっていません。

活  
力  
交通渋滞によるイライラを少なくします

活  
力  
交通渋滞によるイライラを少なくします



# 高速道路等の利用促進を図っていきます



昨年度の成果

広島県全体としては、完了予定の事業がなかったため、指標の変化はありませんでした。しかし、各種社会実験などの短期的な施策により、一時的な高速道路の利用促進をはかることができました。

今後の取り組み

新規バイパス整備などの規格の高い道路<sup>\*6</sup>の整備を計画的に行うとともに、ETC<sup>\*7</sup>割引制度、スマートIC<sup>\*8</sup>の設置などの高速道路利用促進策について、引き続き施策を実施していきます。

規格の高い道路を使う割合の指標



### 中国自動車道 加計バスストップ スマートIC

中国自動車道の加計バスストップ(BS)において、平成16年12月18日よりスマートIC(ETC専用IC)社会実験を実施しています。春、夏季の観光シーズンの利用状況、ETC普及後の利用状況を把握し、更なる実験効果の検証を行うため、平成18年3月31日まで実験を延長しています。(平成17年10月現在)

**利用者の数**  
1日平均 **約230人**  
集計対象期間:H16.12.19~H17.2.28

**利用者の特性**

- 87%が広島方面からの利用
- 広島北ICからの利用が39%と多い

### ETC搭載車専用割引制度

ETCは、料金所のアンテナとクルマに装着した「車載器」との間で、通行料金に関する情報などを無線で交信。支払いを自動的に行うため、料金所ではクルマを停めずにスムーズに通過できます。高速道路の利用促進のため、引き続きETCの各種割引サービスを行います。

**マイレージサービス**  
**通勤割引**

他にもさまざまな割引サービスがあります。詳しくは、ホームページをご覧ください。  
<http://www.w-nexco.co.jp/>

※「Topics」であげる事業は、短期的な施策であり指標の対象とはなっていません。

### 平成17年度の取り組み 一般国道317号 生口島道路

**目的**

- しまなみ海道の利用促進(通過交通の約6割が転換すると見込まれています)
- 生口島内の交通安全性などの沿道環境向上

**対策** 延長約6.5kmの自動車専用道を整備します。

**期待される整備効果**  
生口島道路が整備されることにより、現国道317号の通過交通約6割の転換が見込まれ、沿道の環境改善及び交通の安全性が向上します。

# 快適で安心して歩ける空間を増やしていきます



昨年度の成果

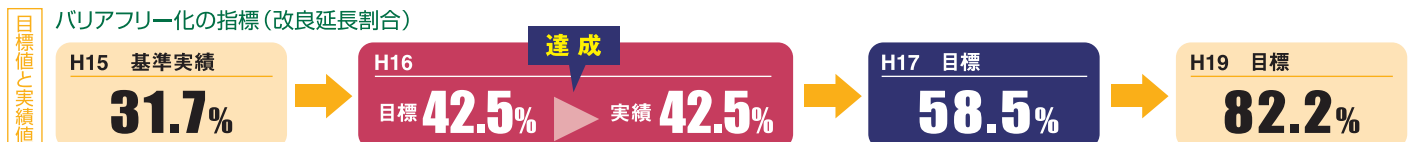
当初計画していた事業を予定どおり実施することができたため、目標を達成することが出来ました。

代表的な事業	目標	実績	評価	事業の説明
JR広島駅・安芸阿賀駅周辺地区	800m整備	800m整備	達成	●歩道と車道の高低差を抑え、段差を緩やかにしました。 ●点字ブロックを使いやすいようにしました。
JR広島駅周辺地区	380m整備	380m整備	達成	●歩道と車道の高低差を抑え、段差を緩やかにしました。 ●点字ブロックを使いやすいようにしました。

今後の取り組み

今後も引き続き快適な歩行空間を目指して、バリアフリー化整備を行っていきます。

代表的な事業	目標	事業の説明
JR宮内串戸駅周辺地区	40m整備	歩道と車道の高低差を抑え、段差を緩やかにします。
JR西条駅周辺地区	840m整備	歩道と車道の高低差を抑え、段差を緩やかにします。



### JR広島駅・安芸阿賀駅周辺地区

**目的** 障害者や高齢者でも利用しやすい歩行空間の実現

**対策**

- 歩道と車道の高低差を抑え、段差を緩やかにしました。
- 点字ブロックを使いやすいようにしました。

**効果** 平成16年度は、800mの区間をバリアフリー化しました。

### 平成17年度の取り組み JR宮内串戸駅周辺地区

**目的** 障害者や高齢者でも利用しやすい歩行空間の実現

**対策**

- 歩道と車道の高低差を抑え、段差を緩やかにします。
- 平成17年度は、約40mの区間をバリアフリー化します。

**期待される整備効果**  
歩道と車道の高低差を抑え、段差を緩やかにすることで、障害者や高齢者にとって安全で快適な空間を実現します。



# 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



昨年度の成果

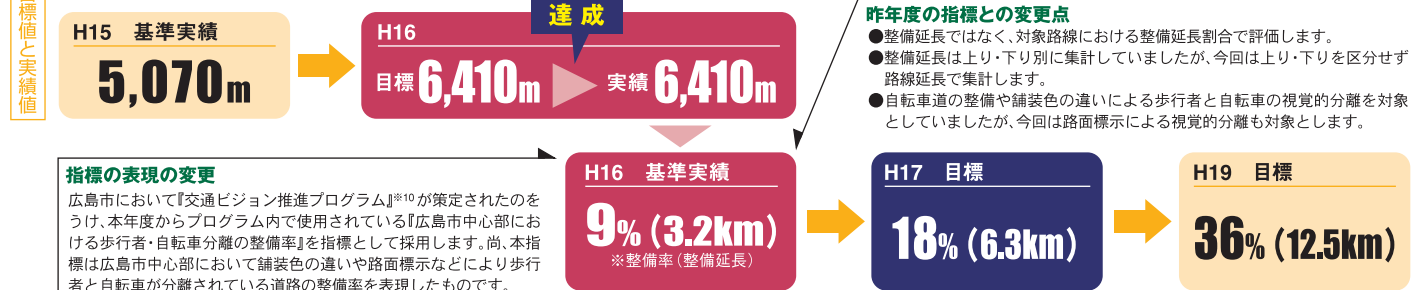
当初計画していた事業を予定どおり実施することができたため、目標を達成することが出来ました。

代表的な事業	目標	実績	評価	事業の説明
市道西1区 駅前観音線	約350m整備	約350m整備	達成	歩行者と自転車空間の視覚的分離を行いました。
一般国道2号観音本町地区	約320m整備	約320m整備	達成	歩行者と自転車空間の視覚的分離を行いました。

今後の取り組み

今後も引き続き幅員の広い歩道について、歩行者と自転車空間の視覚的分離を行います。

## 歩行者・自転車分離の整備率の指標



## 一般国道2号観音本町地区および市道西1区 駅前観音線

目的 歩行者と自転車の安全な共生を図るための利用環境の改善

対策 ●歩行者と自転車空間の視覚的分離  
●電線共同溝工事

効果 歩行者と自転車の通行スペースを分離することにより、広島市中心部の交通環境の改善を図りました。

**市道西1区 駅前観音線**

区間 約350m(※路線延長)

整備内容 電線共同溝工事  
歩行者と自転車空間の視覚的分離

**国道2号観音本町地区**

区間 約320m(※路線延長)

整備内容 電線共同溝工事  
歩行者と自転車空間の視覚的分離

## 平成17年度の取り組み 平成19年度に向けての取り組み事業

未整備区間を重点的に、歩行者と自転車の通行スペースを分離することにより、広島市中心部の交通環境を改善していきます。

# 防災対策として橋梁震災対策を実施します



昨年度の成果

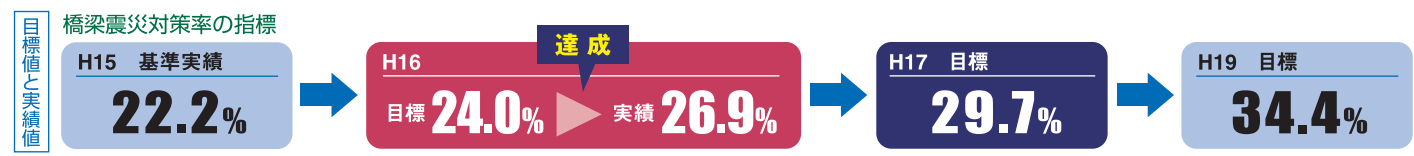
工法の工夫等により当初の予定以上の箇所について対策を実施できたため、目標を達成することが出来ました。

代表的な事業	評価	事業の説明
海田高架橋(一般国道2号)	達成	落橋防止および橋脚補強を実施しました。
長谷橋(一般国道2号)	達成	落橋防止および橋脚補強を実施しました。

今後の取り組み

今年度から『緊急輸送道路<sup>※1</sup>の橋梁耐震補強3箇年プログラム』として、直轄国道の耐震補強を実施します。特に優先的に耐震補強を実施する必要がある橋梁について、平成19年度までの3箇年で概ね完了するよう対策を実施していきます。

代表的な事業	事業の説明
平野橋(一般国道2号)	落橋防止および橋脚補強を実施します。



## 海田高架橋(一般国道2号)

目的 古い設計基準の橋梁の耐震補強

対策 落橋防止、橋脚補強により、阪神・淡路大震災クラスの地震に耐えられる構造にしました。

整備前

整備後

落橋防止装置

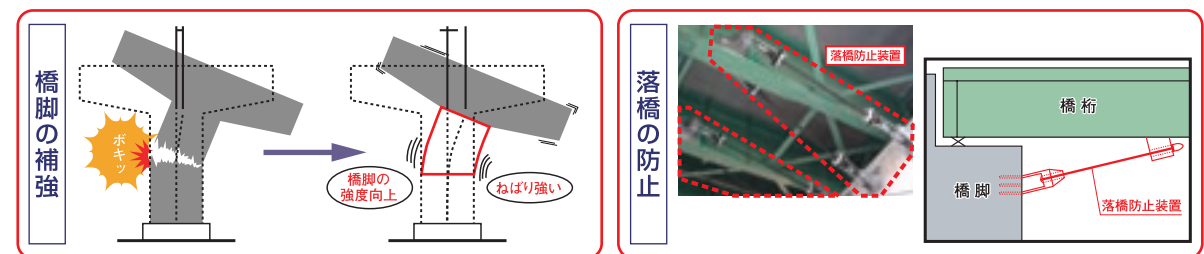
RC巻立て

## 緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム

緊急輸送道路のうち特に重要な路線について、古い設計基準等で設計した橋梁の耐震補強を平成19年度までに概ね完了するよう対策を実施します。

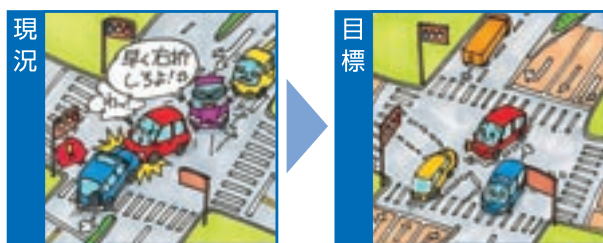
目的 落橋などの甚大な被害を防止し、緊急輸送道路としての機能確保を図ります。

対策 阪神・淡路大震災クラスの地震に対しても橋梁の損傷を限定的なものにとどめるよう、橋脚補強・落橋防止装置の設置を行います。





運転していてハラハラするような道路を少なくします



昨年度の成果

各種事故対策事業を行いました。広島県全体では目標を達成することが出来ませんでした。しかしながら、個別の対策をみると効果が発現している事業がありました。

代表的な事業	実績	評価	事業の効果
観音高架橋(一般国道2号)	約45%減少	😊	事故件数は大幅に減少しました。
虹山団地入口交差点(一般国道191号)	約50%減少	😊	事故件数は大幅に減少しました。

事故対策の評価にあたって…  
ドライバーの不注意など様々な要因が複雑に絡んでいるケースがみられるため、一概に事故件数のみで評価することは難しいと考えております。基本的には、利用者の方々の率直な意見が対策の評価になると考えられるため、現在、利用者意識の変化を加味できる評価指標に変更することを検討しています。

今後の取り組み

事故発生要因の分析などを通して、地域の現状を把握し対策を行っていきます。

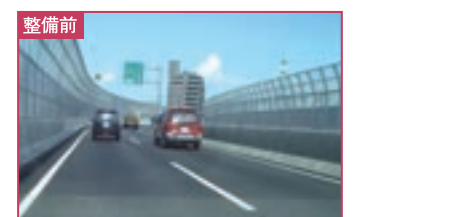
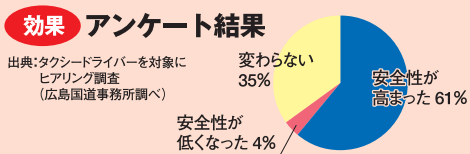
代表的な事業	事業の説明
広島インター北交差点(一般国道54号)	照明の設置や路面標示を行います。
安芸郡海田町(一般県道広島海田線)	二輪車専用レーンを廃止し、歩道の幅員を拡大します。
福山新橋西詰交差点(一般国道2号)	減速区間の設置や路面標示を行います。

昨年度の成果

観音高架橋(一般国道2号)



**目的** 多発する人身事故の減少  
(幅員が広く速度を超過する車両が多いため人身事故が多発)  
**対策** 走行車両の減速を促すための減速区画線、追突注意をよびかけるマークの設置を行いました。  
**効果** 交通事故件数が約45%減少しました。アンケートでは、利用者の約6割が安全性が高まったと回答しています。



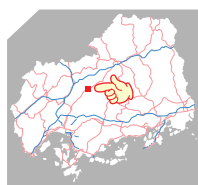
観音高架オフランプ部は、幅員が広く速度超過する車両が多いため人身事故が多発

減速区画線の設置や追突注意を呼びかける路面標示



昨年度の成果

安芸高田市八千代町勝田地先付近(一般国道54号)



**目的** 当該区間における事故の減少  
**対策** 減速区間線の設置を行いました。  
**効果** 対策後、現在までの事故発生件数が0件です。

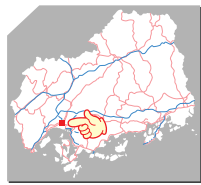
減速区画線を引き、車線幅を狭く感じさせ、速度の抑制を図るとともに、ドライバーへの注意を喚起

効果 対策実施後、現在までの事故発生件数0件(平成17年8月現在)

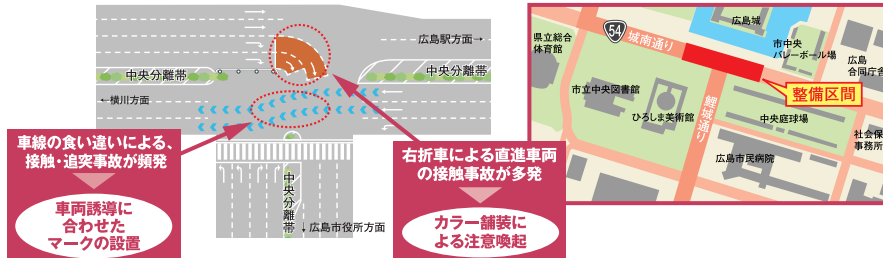
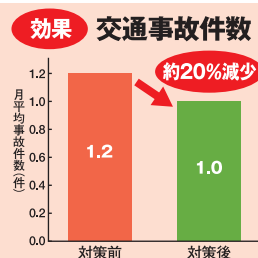


昨年度の成果

広島城南交差点(一般国道54号)



**目的** 交差点内で多発する事故を減少  
(交差点内で直進車線がシフトしていることから、交差点通過車両の走行軌跡が不安定となり接触・追突事故が発生)  
**対策** 車両誘導にあわせたマークを路面に設置、右折車線をカラー舗装しました。  
**効果** 交通事故件数が約20%減少しました。



車線の食い違いによる、接触・追突事故が頻発

車両誘導にあわせたマークの設置

右折車線による直進車両の接触事故が多発

カラー舗装による注意喚起

平成17年度の取り組み

安芸郡海田町(一般県道広島海田線)



**目的** 沿道商業施設への右左折車と二輪車の接触事故の減少  
**対策** 二輪車専用レーンの廃止と歩道の拡幅を行います。



広い二輪車専用レーンのため、二輪車の走行速度が速く自動車と二輪車の接触事故が多発

事故対策として  
●二輪車専用レーンの廃止  
●歩道の拡幅を行います

期待される整備効果

二輪車専用レーンの廃止により、二輪車の走行速度が低下し、自動車の右左折時における接触事故が削減されます。



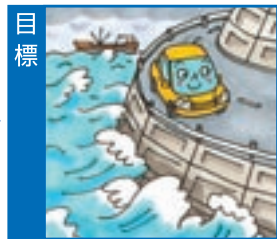




# 安全性の向上

事前通行規制区間等における代替路線の整備率

## 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



昨年度の成果

当初計画していた事業を予定どおり実施することができたため、目標を達成することが出来ました。

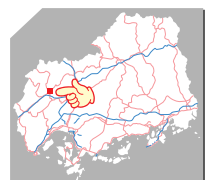
代表的な事業	目標	実績	評価	事業の説明
一般国道433号加計バイパス	6.1km	6.1km	達成	規制区間に並行する代替路線を整備しました。

今後の取り組み

平成17年度は完成予定の事業がありませんが、一般国道375号作木大和道路(平成18年度供与予定)の完成に向けて事業をすすめていきます。



### 昨年度の成果 一般国道433号 加計バイパスの整備



- 目的 災害発生などによる事前通行規制時の代替路線を確保します
- 対策 規制区間に並行してバイパス整備を行います。
- 効果 通行規制時にバイパス利用が可能となり、交通寸断などの弊害をなくしました。



- 事前通行規制区間<sup>※13</sup>(県の管理する国道)
- 事前通行規制区間(国の管理する国道)
- H16年までの解消済み路線
- H19年までの解消予定の路線

### 平成17年度の取り組み 平成19年度に向けての取り組み事業

平成17年度は完成予定の事業がありませんが、平成18年度の作木大和道路の供用に向けて、事業の進捗率を向上させていきます。



# 環境の改善

夜間騒音要請限度達成率

## 夜間の騒音を低くします



昨年度の成果

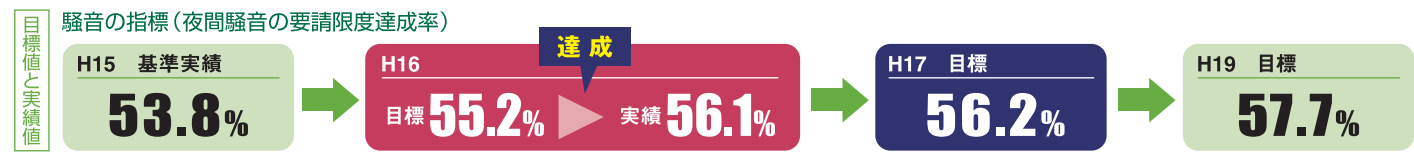
当初計画していた事業を予定どおり実施することができました。また、低騒音舗装の整備効果が当初の想定以上であったため、目標を達成する事が出来ました。

代表的な事業	目標	実績	評価	事業の効果
一般国道2号西広島バイパス(高須～井口)	夜間要請限度(70dB)の達成	夜間騒音値 65～69dB	達成	遮音壁の設置により、夜間騒音要請限度を達成しました。
一般国道2号(三原市本郷町南方)	夜間要請限度(70dB)の達成	夜間騒音値 70dB	達成	低騒音舗装の整備により、夜間騒音要請限度を達成しました。

今後の取り組み

今後も夜間騒音要請限度<sup>※14</sup>を超過している区間を中心に遮音壁、低騒音舗装等の対策を講じていきます。

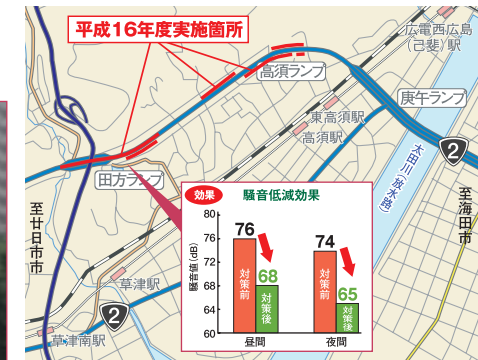
代表的な事業	目標	事業の説明
一般国道2号西広島バイパス(高須)	夜間要請限度(70dB)の達成	昨年度に引き続き、遮音壁の設置を行います。
一般国道2号(広島市安芸区瀬野)	夜間要請限度(70dB)の達成	低騒音舗装の整備を行います。



### 昨年度の成果 一般国道2号西広島バイパス(高須～井口)



- 目的 道路交通による沿道住宅への騒音低減
- 対策 遮音壁を設置しました。
- 効果 夜間の騒音値が要請限度(70dB)をクリアしました。



### Topics 「僕らもハイウェイ!!」トラックDEエコ作戦

トラックDEエコ作戦

一般国道2号を通過する大型車の山陽自動車道への転換促進による、沿線環境の改善と渋滞緩和を目的に「トラックDEエコ作戦」を実施しました。

効果1 夜間騒音の変化 上瀬野地区の騒音変化

8割引実験期間中、上瀬野地区等において最大約2dBの夜間騒音の減少が認められました。

効果2 住民意識の変化 沿道住民アンケートでは国道2号の騒音について、8割引実験中約5割の人が「騒音が小さくなった」と感じました。

8割引中における住民の騒音に対する変化

変化	割合
小さくなったと感じた	32%
やや小さくなったと感じた	56%
変化が感じられない	11%
大きくなったと感じた	3%

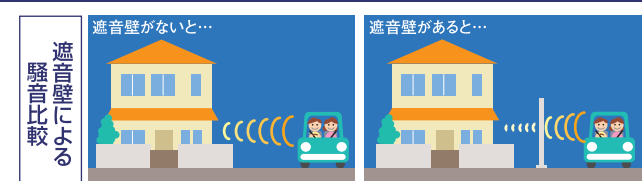
約5割

※「Topics」であげる事業は、短期的な施策であり指標の対象とはなっていません。

### 平成17年度の取り組み 平成17年度の取り組み事業



夜間騒音要請限度を超過している区間について、平成17年度は、西広島バイパス(高須)における遮音壁の設置、広島市安芸区瀬野などにおける低騒音舗装の整備により対策を講じていきます。





# 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



**昨年度の成果** 想定していた団体数以上の団体に参加して頂いたため、目標を達成することができました。ボランティアサポートプログラムの取り組みが県内全域に浸透してきていることが考えられます。

**今後の取り組み** 今後も、積極的な募集活動により、参加団体の更なる増加を目指します。



## 平成16年度の参加団体

平成16年度においては、広島県内で171の団体がボランティアサポートプログラム(アダプトプログラム<sup>\*15</sup>)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。

**江田島市立三高中学校**

会員数 53名  
団体の属性 中学校  
市町村名 広島県江田島市  
活動場所 高田沖美江田島線 三高中学校周辺  
活動内容 清掃・緑化  
活動頻度 2回/月

参加団体の所在地

●平成15年度参加団体  
●平成16年度参加団体

**観音本町1丁目南・北町内会**

会員数 40名  
団体の属性 住民団体  
市町村名 広島県広島市  
活動場所 一般国道2号  
活動内容 清掃・緑化  
活動頻度 2回/年

**日本道路興運(株) 広島支店こおうん集心クラブ**

会員数 11名  
団体の属性 企業  
市町村名 広島県福山市  
活動場所 一般国道2号  
活動内容 清掃活動、植樹帯の管理等  
活動頻度 4回/年

**広島日野自動車株式会社 三次支店**

会員数 23名  
団体の属性 企業  
市町村名 広島県三次市  
活動場所 一般国道54号  
活動内容 清掃

## 平成17年度の取り組み 『わが道・わが街 自慢の景観づくり隊』(広島国道事務所の新たな取り組み)

既存の仕組みであるボランティア・ロードを活用した地域連携強化の取り組みとして、ボランティア・ロード推進プログラム『わが道・わが街 自慢の景観づくり隊』を関係自治体と共同で策定し、参加団体の拡大と良好な道路の景観・街並みの形成を目指します。

# 12のアウトカム指標

平成16年度の各指標(目標)の達成状況の一覧は下記のとおりです。達成できなかったものについては、その要因を把握した上で、本年度の目標を達成できるよう努力していきます。

## 平成16年度の成果目標の達成状況

アウトカム指標	H15年度実績値	H16年度目標値	H16年度実績値	評価	H17年度目標値	H19年度目標値	頁
①道路渋滞による損失時間	9930万人時間	0.3%削減	0.5%削減	達成	0.9%削減	1.7%削減	7p
②広島空港60分カバー圏	人口48.4% 面積34.5%		完了予定の事業がなかったため 指標の変化はありませんでした		人口48.4% 面積34.5%	人口49.4% 面積34.7%	
③広島港から高速ICまでの時間	廿日市IC:37分 広島東IC:37分 志和IC:61分		完了予定の事業がなかったため 指標の変化はありませんでした		廿日市IC:37分 広島東IC:37分 志和IC:61分	廿日市IC:37分 広島東IC:32分 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	71.7%		完了予定の事業がなかったため 指標の変化はありませんでした		71.7%	75.8%	
⑤規格の高い道路を使う割合	15.9%		完了予定の事業がなかったため 指標の変化はありませんでした ※社会実験等の短期的な施策を実施しました。		16.3%	17.0%	9p
⑥主要旅客施設周辺等のバリアフリー化率	31.7%	42.5%	42.5%	達成	58.5%	82.2%	10p
⑦広島市中心部における自転車利用環境の改善延長	5,070m	6,410m	6,410m ▼(注) 9%(3.2km)	達成	18%(6.3km)	36%(12.5km)	11p
⑧緊急輸送道路における橋梁震災対策率	22.2%	24.0%	26.9%	達成	29.7%	34.4%	12p
⑨道路交通における死傷事故率	114件/億台キロ	113件/億台キロ	114件/億台キロ	未達成	112件/億台キロ	109件/億台キロ	13p
⑩事前通行規制区間等における代替路線の整備率	18.1%	21.2%	21.2%	達成	21.2%	26.6%	15p
⑪夜間騒音要請限度達成率	53.8%	55.2%	56.1%	達成	56.2%	57.7%	16p
⑫アダプトプログラム参加団体数	147団体	156団体	171団体	達成	199団体	230団体以上	17p

※本年度から、目標に対する達成度を詳細に評価するために指標値の表現を小数点表示することにしました。  
 ※緊急輸送道路における橋梁震災対策率は、施工方法変更により施行期間やコスト削減が可能となったため、平成19年度目標を上方修正しました。  
 ※夜間騒音要請限度達成率は、平成16年度実績で昨年度設定した平成19年度目標を達成したため、平成19年度目標を上方修正しました。  
 ※アダプトプログラムは、団体数を最終的なプログラムへの登録年度で整理しなおしたため、昨年度の実績と若干変更があります。  
 (注)広島市において「交通ビジョン推進プログラム」が策定されたのをうけ、本年度から推進プログラム内で使用されている「広島市中心部における歩行者・自転車分離の整備率」を指標として採用しています。尚、本指標は広島市中心部において自転車道の整備や舗装色の違いなどによる歩行者と自転車が分離されている道路の整備率を表現したものです。

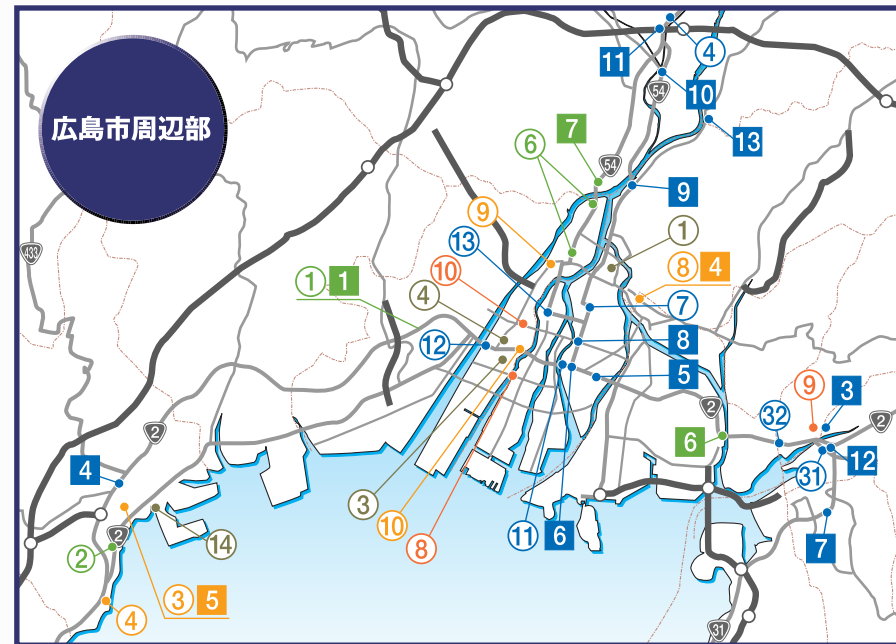


# 目標に向けて事業を行っています

平成16年度完成事業と平成17年度完成予定事業

目標に向けて事業を行っています

目標に向けて事業を行っています



## 活力の増進 [交通の流れをスムーズにする事業]

### 平成16年度完成事業

- 1 R185 野呂山入口交差点(暫定供用)
- 2 トラックDEエコ作戦
- 3 納所橋交差点
- 4 R2 福山自動車学校前交差点
- 5 中心部ループバス・バスロケーション・ノーマイカーデー
- 6 R375 御園宇BP
- 7 主要地方道 志和インター線
- 8 都市計画道路 吉島観音線(暫定供用)
- 9 都市計画道路 花都川線(1工区)
- 10 平和大通りの交差点の改良
- 11 パークアンドライド用駐車場の充実
- 12 加計バスタップ スマートIC

### 平成17年度完成予定事業

- 1 東広島BP(中野～海田東)
- 2 生口島道路(暫定2車供用)
- 3 市道安芸1区 押手線(暫定供用)
- 4 ノーマイカーデー運動の実施・モビリティマネジメント
- 5 (定着型)ノーマイカーデー・小学校におけるTFP
- 6 パークアンドライド用駐車場の充実

## 安全性の向上 [交通事故対策・橋梁補修などの道路交通の安全性を高める事業]

### 平成16年度完成事業

- 事故対策事業**
- 1 尾道BP【滑り止め舗装】
  - 2 松永道路【明色舗装】
  - 3 呉駅地区【歩道段差・勾配の解消】
  - 4 緑井駅地区【佐東拡幅において交差点改良】
  - 5 福山市福山駅地区【歩道整備】
  - 6 三原市三原駅地区【歩道拡幅・段差勾配の解消】
  - 7 R54 広島城南交差点【明色舗装など】
  - 8 R2 安芸区中野東4丁目【追突注意路面標示】
  - 9 R185 呉市広駅前1丁目【電柱後退・歩道拡幅】
  - 10 R185 呉市広白石2丁目【追突路面標示など】
  - 11 R2 住吉交差点【市道側の右折導流線食い違い修正など】
  - 12 R2 観音高架橋【減速区画線・追突注意標示設置】
  - 13 R54 十日市交差点【電停移設など】
  - 14 R2 赤坂BP早戸ランプ交差点【追突注意路面標示・側道交差点改良】
  - 15 R2 紅葉町交差点【減速破線・交差点内誘導線の修正】
  - 16 R2 福山郵便局前交差点【減速破線・交差点内誘導線の修正など】
  - 17 R2 御船町交番前交差点【減速破線修正】
  - 18 R2 府中分れ交差点【減速破線修正など】
  - 19 R2 本庄町交差点【減速破線新設など】
  - 20 R2 西桜町1丁目交差点【方面誘導標示の設置】
  - 21 R182 十九軒屋北交差点【右折レーン延長など】
  - 22 R183 南畑敷交差点【歩行者用信号設置など】
  - 23 安芸高田市八千代町勝田地先付近【減速区画線設置】
  - 24 虹山団地西入口交差点【交差点のコンパクト化など】
  - 25 R375 御園宇BP【バイパス事業】
  - 26 主要地方道 志和インター線【バイパス事業】
- 橋梁補修事業**
- 26 明月橋
  - 27 千歳橋
  - 28 新本郷橋
  - 29 長谷橋
  - 30 竹原大橋
  - 31 海田高架橋
  - 32 船越橋
- 事前通行規制区間の代替路整備**
- 33 R433 加計バイパス

### 平成17年度完成予定事業

- 事故対策事業**
- 1 松永道路【トンネル滑り止め明色舗装】
  - 2 赤坂BP東口交差点【右折レーン延長】
  - 3 海田市駅地区【歩道拡幅・段差勾配の解消】
  - 4 R2 廿日市市串戸6丁目【減速マークなど】
  - 5 R2 南竹屋町交差点【誘導線設置】
  - 6 R2 広島市役所前交差点【誘導線設置など】
  - 7 R31 矢野大浜交差点【予告矢印(破線)直進など】
  - 8 R54 白神社前交差点【減速ライン】
  - 9 R54 祇園新橋南詰交差点【追突路面標示など】
  - 10 R54 中筋1丁目交差点【警戒標識(歩行者・自転車)】
  - 11 R54 広島インター北交差点【路面標示など】
  - 12 安芸郡海田町【二輪車専用レーンの廃止など】
  - 13 下小田バス停前交差点【ガードパイプ設置など】
  - 14 福山新橋西詰め交差点【減速区画線・追突注意標示設置など】
  - 15 東広島BP(中野～海田東)【バイパス事業】
  - 16 生口島道路(暫定2車供用)【バイパス事業】
  - 17 福山市福山駅地区【入船地下道にエレベータ2基設置】
  - 18 三原市三原駅地区【歩道拡幅・段差勾配の解消】

## 快適な暮らしの実現

### [バリアフリー化などの主に歩行空間を快適にする事業]

#### 平成16年度対策事業

- 1 JR呉駅・呉港周辺
- 2 JR広島駅・安芸阿賀駅周辺
- 3 JR宮内串戸駅周辺
- 4 JR阿品駅周辺
- 5 JR西条駅周辺
- 6 JR西高屋駅周辺
- 7 JR三原駅周辺
- 8 JR広島駅周辺
- 9 市道西1区 駅前観音線
- 10 R2 観音本町地区

#### 平成17年度対策予定事業

- 1 JR呉駅・呉港周辺
- 2 JR広島駅・安芸阿賀駅周辺
- 3 JR西条駅周辺
- 4 JR広島駅周辺
- 5 JR宮内串戸駅周辺

## 環境の改善

### [道路交通による騒音を低くするための事業]

#### 平成16年度完成事業

- 遮音壁設置**
- 1 R2 西広島BP(高須～井口間)
- 低騒音舗装**
- 2 R2 廿日市市地御前
  - 3 R2 大野町梅林
  - 4 R2 大野町尾立
  - 5 R54 安佐北区可部
  - 6 R54 広島市西区三篠・大宮
  - 7 R2 三原市本郷町
  - 8 R2 福山市南本庄町
  - 9 R54 安芸高田市吉田町徳田

#### 平成17年度完成予定事業

- 遮音壁設置**
- 1 R2 西広島BP(高須～井口間)
- 低騒音舗装**
- 2 R2 安芸区瀬野
  - 3 R54 安佐北区可部町三入
  - 4 R2 竹原市西野町
  - 5 R31 呉市梅木町
  - 6 R2 南区黄金橋
  - 7 R54 安佐南区長束
  - 8 R2 三原市本郷町
  - 9 R54 安芸高田市八千代町上市

#### 社会実験

- 10 トラックDEエコ作戦

#### バイパス等整備

- 10 東広島BP(中野～海田東)

## 道路行政の改革

### [アダプトプログラムの参加団体]

#### 平成16年度参加団体

※平成17年度は、さらに28団体の参加を目指しています

- 1 広島市公衆衛生推進協議会牛田新町学区
- 2 おおの瀬戸ビューロード
- 3 観音本町1丁目南町内会
- 4 観音本町1丁目北町内会
- 5 板城おやじの会
- 6 曙学区ボランティアの会
- 7 大野忠昭
- 8 大浜いずみ会
- 9 花の会
- 10 伏谷大野女性会
- 11 三原バイパス第5トンネル工事西松・飛鳥特定建設工事共同企業体
- 12 粟谷町下荒瀬常会
- 13 深江区民会
- 14 (株)テンジンモータース
- 15 重永前振興会
- 16 東広島ロータリークラブとプールボール昭和町事業所連合会
- 17 江田島市立三高中学校
- 18 株式会社 エルビエント
- 19 国司自治会
- 20 ハッピーカム
- 21 福山シニアライオンズクラブ
- 22 原市沖商業用地組合
- 23 日本道路興運(株)広島支店こおうん集心クラブ
- 24 広島日野自動車株式会社三次支店

事業箇所の詳細については、ホームページをご覧ください。 [http://www.hirokoku-mlit.go.jp/out\\_plan/index.html](http://www.hirokoku-mlit.go.jp/out_plan/index.html)



# どんどん進む広島道のづくり

近い将来完成する広島県の道路ネットワーク

- 凡例
- 平成17年度供用予定区間
  - 平成19年度までに供用予定の区間
  - 平成29年度までに供用予定の区間
  - 事業推進

(平成15年度道路整備プログラム<sup>※16</sup>をもとに作成。なお、高規格幹線道路については整備方針をふまえ、今後スケジュールを見直すことがあります)  
 ※「事業推進」と記している箇所については、高速道路の整備方針をふまえ、今後、供用時期について明らかにしていきます。



どんどん進む広島道のづくり

どんどん進む広島道のづくり



# 用語解説

## ※1 交通容量

交通容量とは、一定の道路条件と交通条件の下で、ある一定の時間内にある道路の断面を通過することができる自動車の最大数のことです。

## ※2 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。

## ※3 バスロケ(バスロケーションシステム)

GPS(衛星測位システム)等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムです。これにより、渋滞や雨などの理由によりバスが遅れているときのバス待ちのイライラを解消できます。

## ※4 ノーマイカーデー

なるべくクルマの利用を控え、徒歩、自転車、公共交通といった環境にやさしい交通手段を利用したり、車を利用する場合でも、混雑時を避けたり、相乗りしたりするなど、一人一人が環境に配慮した交通行動を実践・体験する取り組みです。

## ※5 モビリティマネジメント、トラベル・フィードバック・プログラム(TFP)

『モビリティ・マネジメント』とは個人のモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向へ、自発的に変化することを期待するものです。たとえば、過度に自動車を利用する「クルマ中心」のライフスタイルから、電車やバスなどの公共交通や、自転車などの積極的な利用を促すなど、個人とのコミュニケーションを中心に働きかける交通施策です。

トラベル・フィードバック・プログラム(TFP)とは、ひとりひとりの自律的な行動変化を促すコミュニケーション型のプログラムです。参加者ひとりひとりの外出行動を記録していただき、その結果を診断します。また、クルマ利用予定を対象として「上手なクルマの使い方」を考え、実践していただきます。

## ※6 規格の高い道路

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。

## ※7 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。

## ※8 スマートIC

ETC専用のインターチェンジで、料金所の無人化やキャッシュレス化により、料金所の運営経費やセキュリティの問題を解決し、インターチェンジのコンパクト化が可能になります。

## ※9 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。

## ※10 交通ビジョン推進プログラム

広島市が、交通施策を計画的・効果的に実施していくために、今後の交通政策の方向性を示した「新たな交通ビジョン(平成16年(2004)6月策定)」に基づき、平成19年度(2007年度)までの具体的な取組や整備目標を示すものとして、平成17年(2005)7月に策定したプログラムのことです。

## ※11 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。

## ※12 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)でわったもので、1億台キロ当たりの年間事故件数を表し、事故にあう発生確率を数値的に表示したものです。

## ※13 事前通行規制区間

道路の構造は安全であるように造られていますが、豪雨・台風・地震等の異常気象時に土砂崩れや落石が発生し、人や車に被害を及ぼす危険なところもあります。このため、基準以上の降雨があった時などに、被害を未然に防ぐため災害が起きていなくても「通行止め」となる区間のことです。

## ※14 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。

## ※15 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。

## ※16 平成15年度道路整備プログラム

平成15年度から5ヵ年(平成19年度)内、10～15年(平成20年代)内に行う中国地方の主な道路事業について供用目標年度を設定したものです。

# ●指標の解説

	アウトカム指標	指標の内容(定義)	解説
活力の増進	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。
	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指標として採用しました。
	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指標として採用しました。
	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	広島の基本産業である製造業を支えるため、産業団地と高速ICを短時間で結び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。
快適な暮らしの実現	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。
	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。
安全性の向上	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又は物理的に分離した延長	広島市は、自転車、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・歩行者道による移動の利便性及び安全性の向上を図るため、互いの安全性・快適性の向上につながることから、市中心部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。
	⑧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。
	⑨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。
環境の改善	⑩事前通行規制区間等における代替路線の整備率	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。
	⑪夜間騒音要請限度達成率	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(70dB)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。
道路行政の改革	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。地域の実情にあった道路管理を行うためには、このような市民参加が欠かせません。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。

※「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

『ひろしまの道づくり』(平成16年度達成度報告書・平成17年度業績計画書)をご覧ください  
感想をはがき(切手不要)かホームページでお寄せください。今後の施策の参考とさせていただきます。

ホームページ  
[http://www.hirokoku-mlit.go.jp/out\\_plan/index.html](http://www.hirokoku-mlit.go.jp/out_plan/index.html)

## 道の相談室

●道路に穴があり危ない ●道路に落下物がある

●道路について知りたいことがある

こんな時には…道の相談室

道路に関するご相談は「ワンストップサービス」で対応

中国地方「道の相談室」

ドローヨクナレ  
FreeDial 0120-106-497

FAX.082-225-4970

受付時間:土・日・祝祭日(年末年始を含む)を除く毎日  
AM9:30～PM5:00(フリーダイヤル)

ホームページでもご相談いただけます

<http://www.cgr.mlit.go.jp/soudan/index.htm>