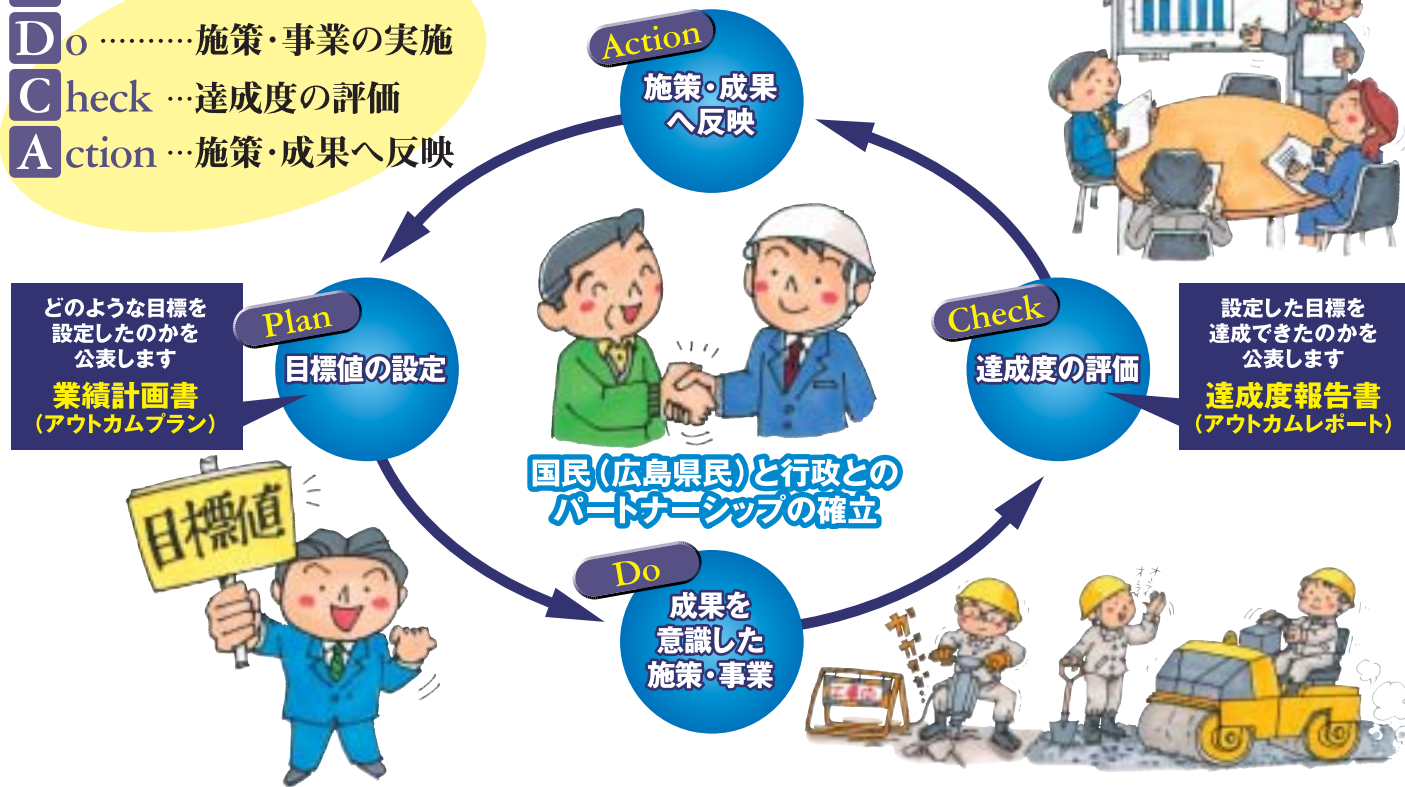


# 道路行政の効率化と透明性の向上を目指し、数値目

●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)

- P**lan ……目標値の設定
- D**o ……施策・事業の実施
- C**heck ……達成度の評価
- A**ction ……施策・成果へ反映



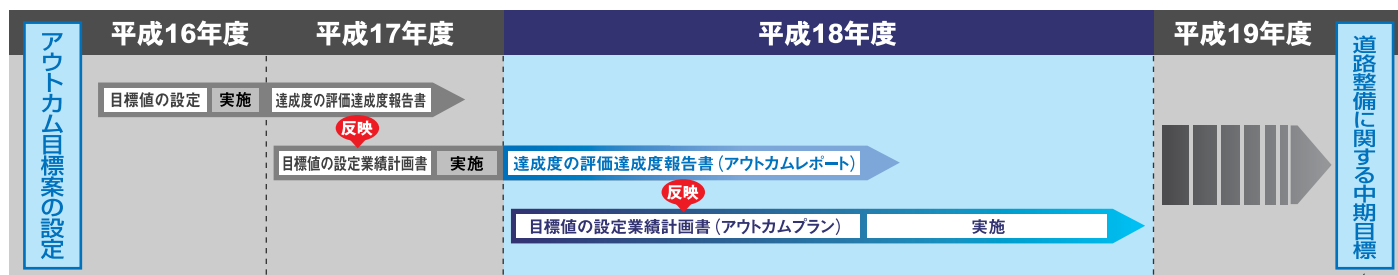
行政の透明性の向上

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18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18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。

# 標の設定、達成度の評価を行っています

## ● 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的高速ICまで20分以内で到達できる産業団地の割合	広島の基幹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。
	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。
快適な暮らしの実現	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。
	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、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保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。
安全性の向上	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。
	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。
環境の改善	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。

※「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年度、広島県