



活力の増進
快適な暮らしの実現

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

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

平成17年度達成度報告書／平成18年度業績計画書【概要版】



安全性の向上
環境の改善
道路行政の改革

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>

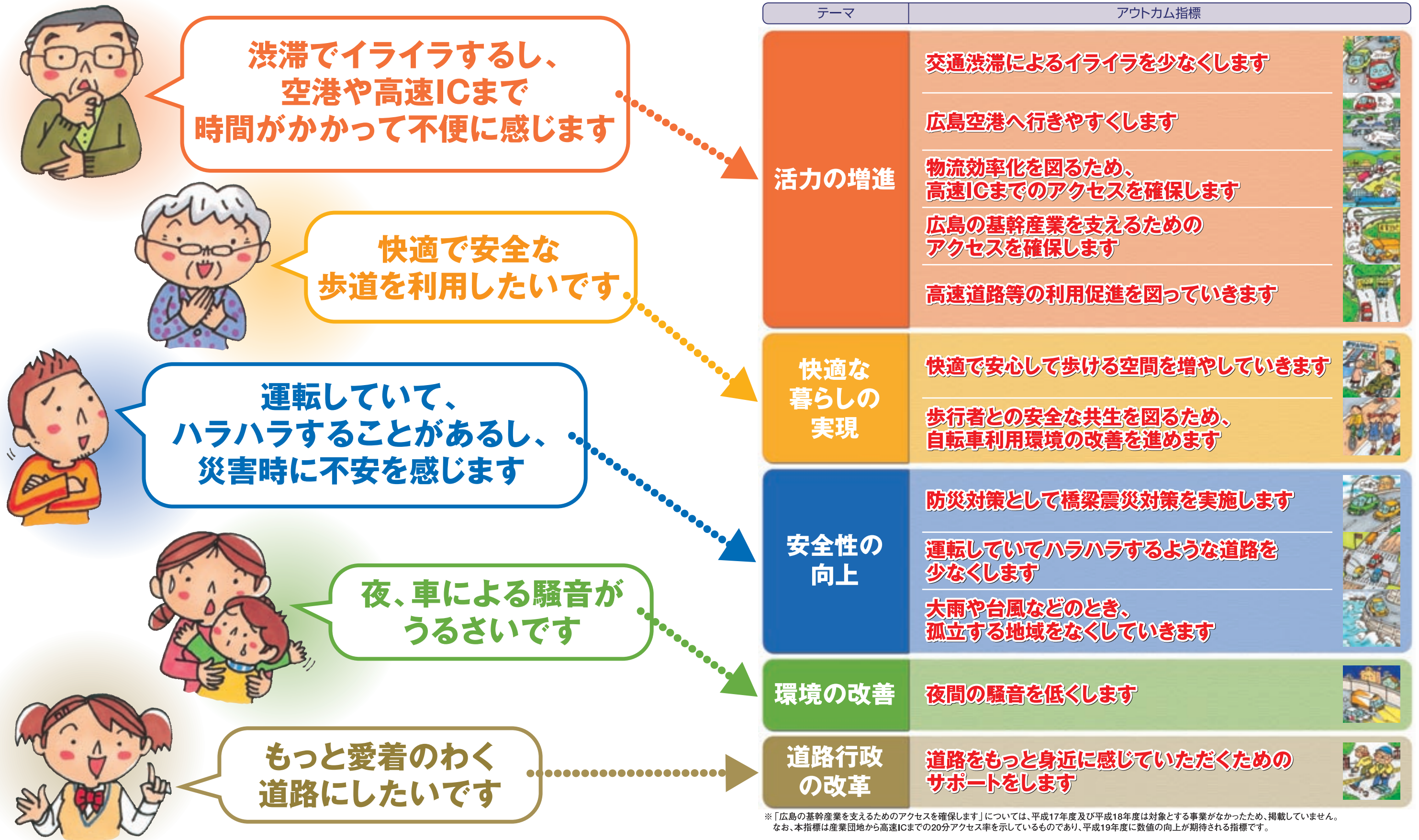
広島県土木部土木整備局道路企画室
〒730-8511 広島市中区基町10-52
TEL.082-513-3891 FAX.082-223-3523 <http://pref.hiroshima.jp/>

広島市道路交通局道路部道路計画課
〒730-8586 広島市中区国泰寺町1丁目6-34
TEL.082-504-2361 FAX.082-504-2134 <http://www.city.hiroshima.jp>

「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。



※「広島の本幹産業を支えるためのアクセスを確保します」については、平成17年度及び平成18年度は対象とする事業がなかったため、掲載していません。なお、本指標は産業団地から高速ICまでの20分アクセス率を示しているものであり、平成19年度に数値の向上が期待される指標です。

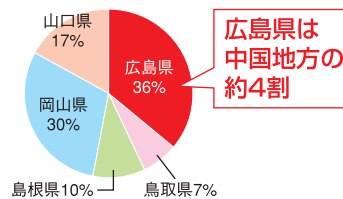
広島県における道路状況の課題

活力の増進

渋滞の現状は？

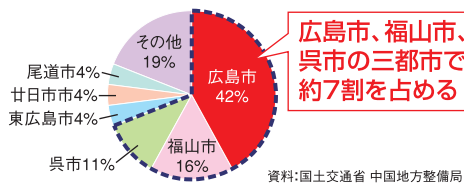
- 広島県で中国地方の約4割の渋滞が発生しています。
- 県内では広島市、福山市、呉市の3都市で広島県内の約7割の渋滞が発生しています。

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

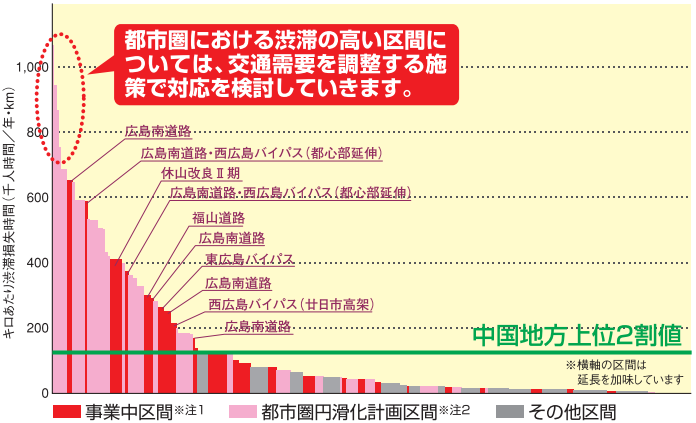
資料:国土交通省 中国地方整備局



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)を超える区間を中心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年度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・福野町
 ●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・福野町・坂町・東瀬田町・倉橋町・安浦町・川尻町・下瀬川町・清瀬町

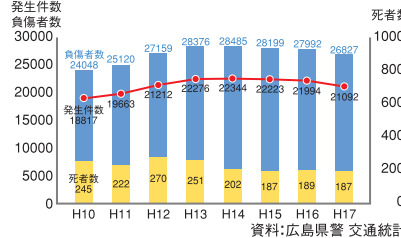


安全性の向上

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。

事故発生状況の推移(広島県内)

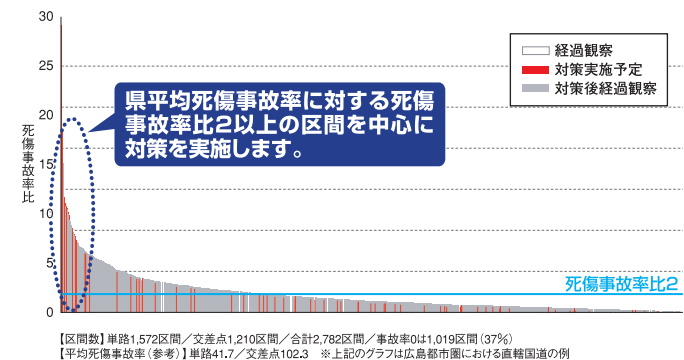


広島県内直轄国道の死傷事故発生状況



事故に対する取り組みは？

- 県平均死傷事故率に対する死傷事故率比2以上の区間を中心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

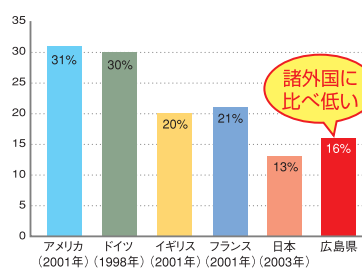
- 異常気象時における通行規制の代替路線の整備率は現在約21%であり、通行規制等により孤立する地域をなくしていくことが必要です。



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

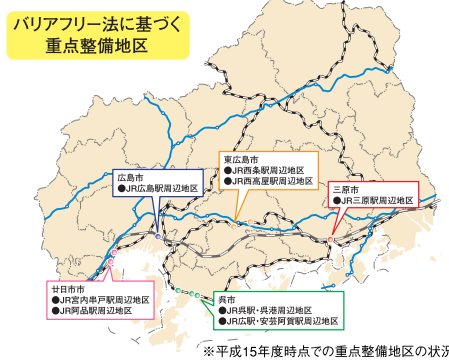
快適な暮らしの実現

- 広島市中心部においては、歩行者と自転車空間を視覚的に分離している自転車歩行者道は約3.2kmであり、今後も引き続き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平成15年度時点で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、8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。

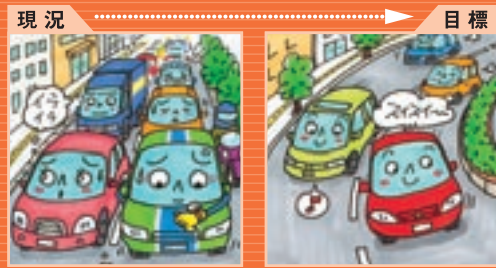


道路行政の改革

- 広島県内において184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



昨年度の成果
 平成17年度は、東広島バイパスによる効果が予想通り発現しなかったため、目標を達成することが出来ませんでした。

今年度の取り組み
 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、昨年度の結果を踏まえた検討をします。

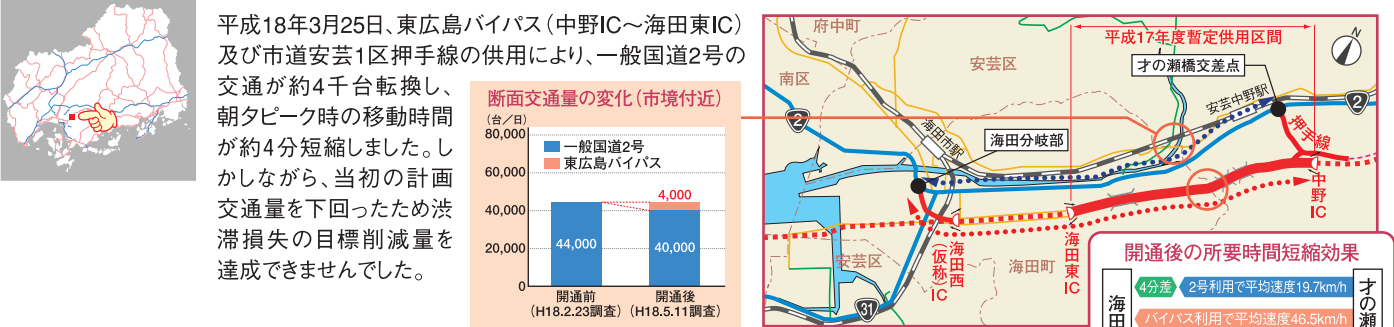
※指標のない事業については、短期的な施策のため指標の対象とはなっていません。

代表的な事業	目標(千人時間/年)	実績(千人時間/年)	評価	事業の説明
一般国道2号 東広島バイパス及び市道安芸1区押手線	100	30	二	バイパスの利用交通量が当初の計画交通量を下回ったため、渋滞損失の目標削減量を達成することができませんでした。
一般国道185号 野呂山公園入口交差点	60	110	三	交差点西側流入部に右折レーンを設置することにより、交差点を起点とする渋滞が解消しました。
広島都市圏モビリティマネジメント※3	-	-	-	広島市安佐南区の一部の地域にクルマに過度に依存するライフスタイルについて改めて取り組むことにご協力頂きました。
福山市立駅家西小学校5年生と総合的な学習の中で環境問題に取り組み、CO2を減らすための行動プランを作成しました。	-	-	-	

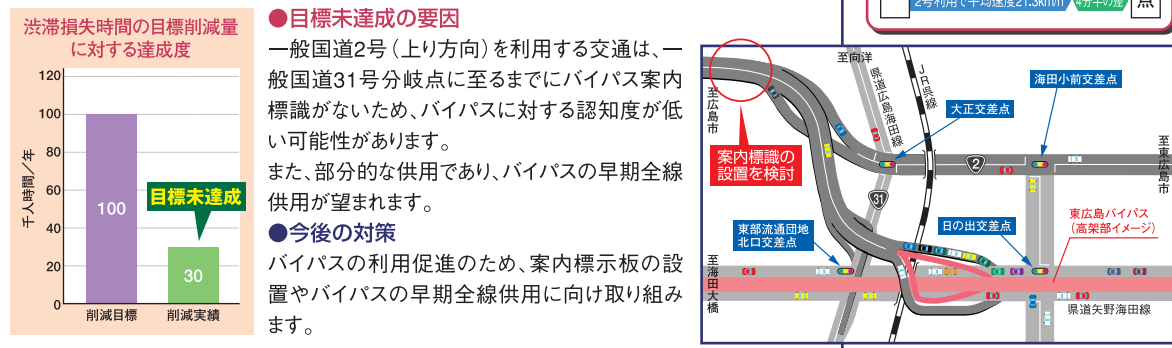
代表的な事業	目標(千人時間/年)	事業の説明
一般国道54号 佐東拡幅	20	一般国道54号の古川土地区画整理事業内のうち1.2kmを6車線化します。
一般国道2号 三原バイパス	140	一般国道2号三原バイパス時広ランプ～中之町ランプ間1.6kmを2車線暫定供用します。
一般国道54号 可部バイパス	230	一般国道54号可部バイパス県道南原峡～市道山倉線間1.8kmを2車線暫定供用します。
一般国道317号 生口島道路	20	一般国道317号生口島道路尾道市瀬戸田町萩～尾道市因島洲江町間6.5kmを2車線暫定供用します。
広島高速1号線(安芸府中道路) 馬木料金所～山陽自動車道広島東IC間2.3kmを4車線供用します。	60	
ノーマイカーデー※2ひろしま2006	-	広島都市圏を対象に、毎月22日を「マイカー乗るまっデー」(マイカー利用を控える日)とし、都市圏の環境問題、渋滞問題に取り組みます。
福山市立駅家西小学校5年生と総合的な学習の中で環境問題に取り組み、CO2を減らすための行動プランを作成しました。	-	福山市立駅家西小学校5年生と総合的な学習の中で環境問題に取り組み、CO2を減らすための行動プランを作成しました。

※評価マークの説明は18ページを参照してください。

昨年度の達成度 一般国道2号 東広島バイパス(中野IC～海田東IC)及び市道安芸1区押手線(暫定供用)



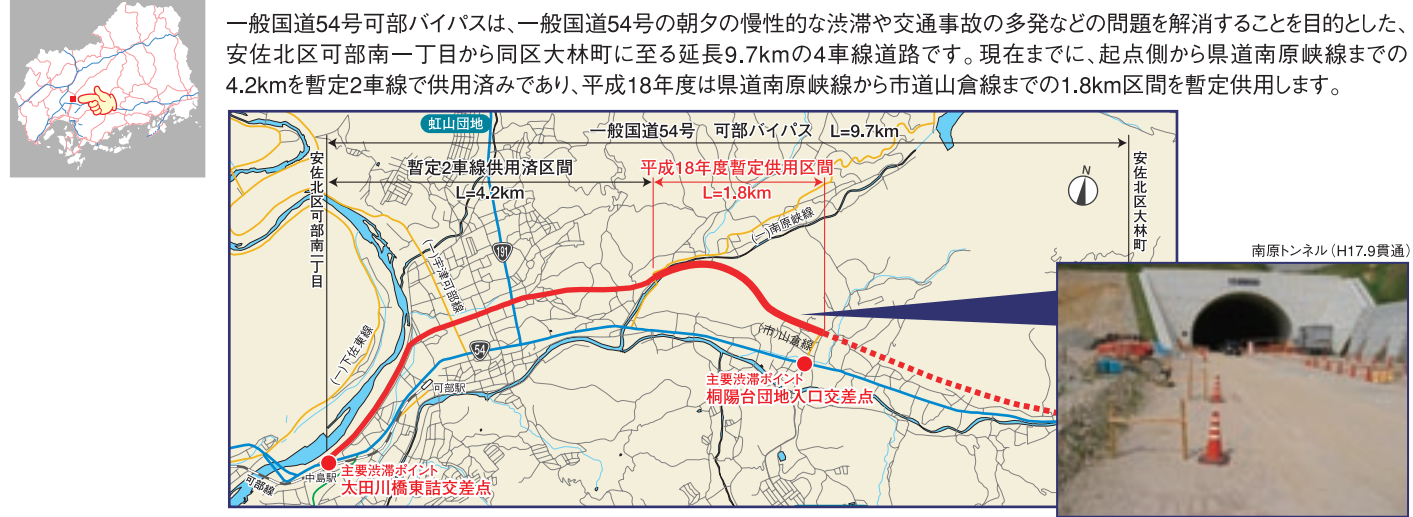
目標未達成要因と今後の対策



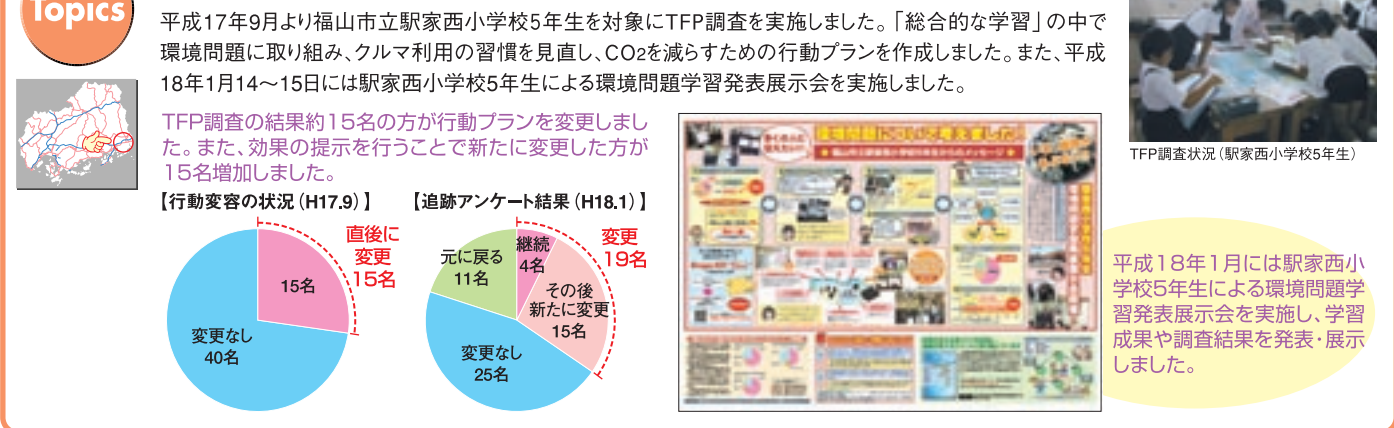
平成18年度の取り組み 一般国道54号 佐東拡幅



平成18年度の取り組み 一般国道54号 可部バイパス(7-2工区)



Topics 小学生を対象としたTFP※3調査



広島空港へ行きやすくします



昨年度の成果 平成17年度は、広島空港60分カバー圏の向上に寄与する道路の供用がなかったため、指標の変化はありませんでした。

今年度の取り組み 平成18年度は、広島高速1号線の延伸により、広島空港から広島市中心部との連結を強化し、利便性の向上、定時性の確保を図ります。

代表的な事業	事業の説明
広島高速1号線(安芸府中道路)延伸	広島高速1号線(安芸府中道路)馬木料金所～山陽自動車道広島東IC間2.3kmを4車線供用します。

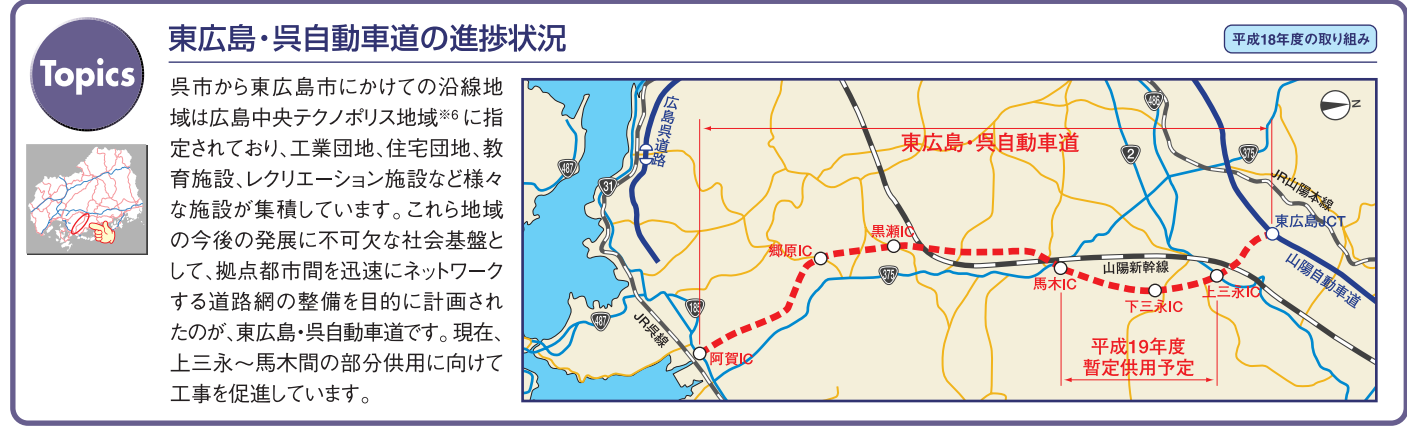
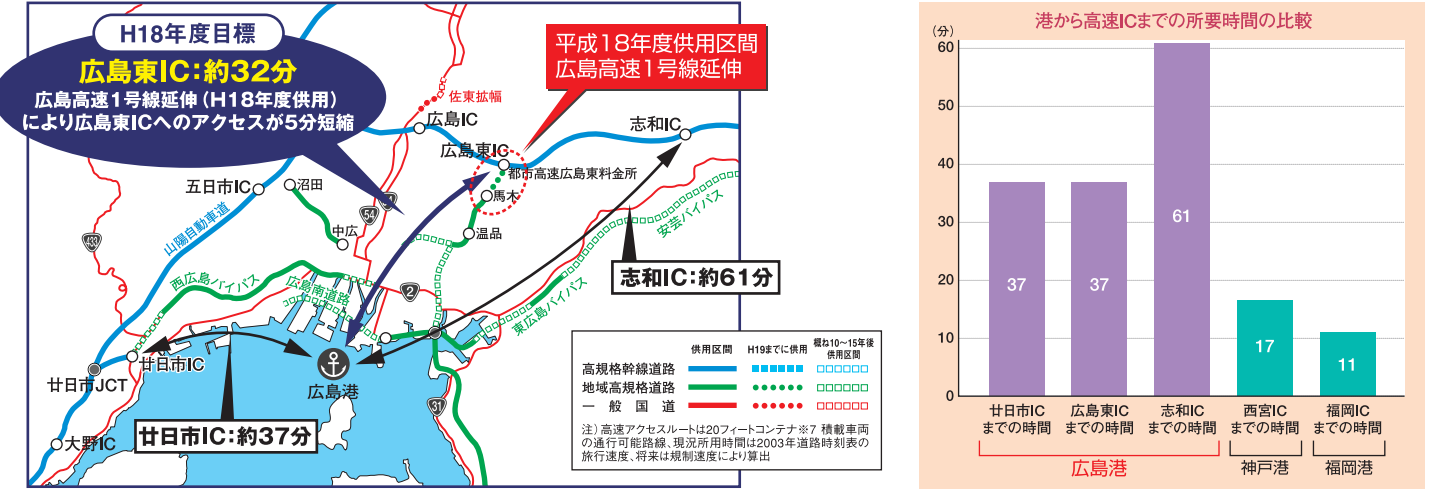
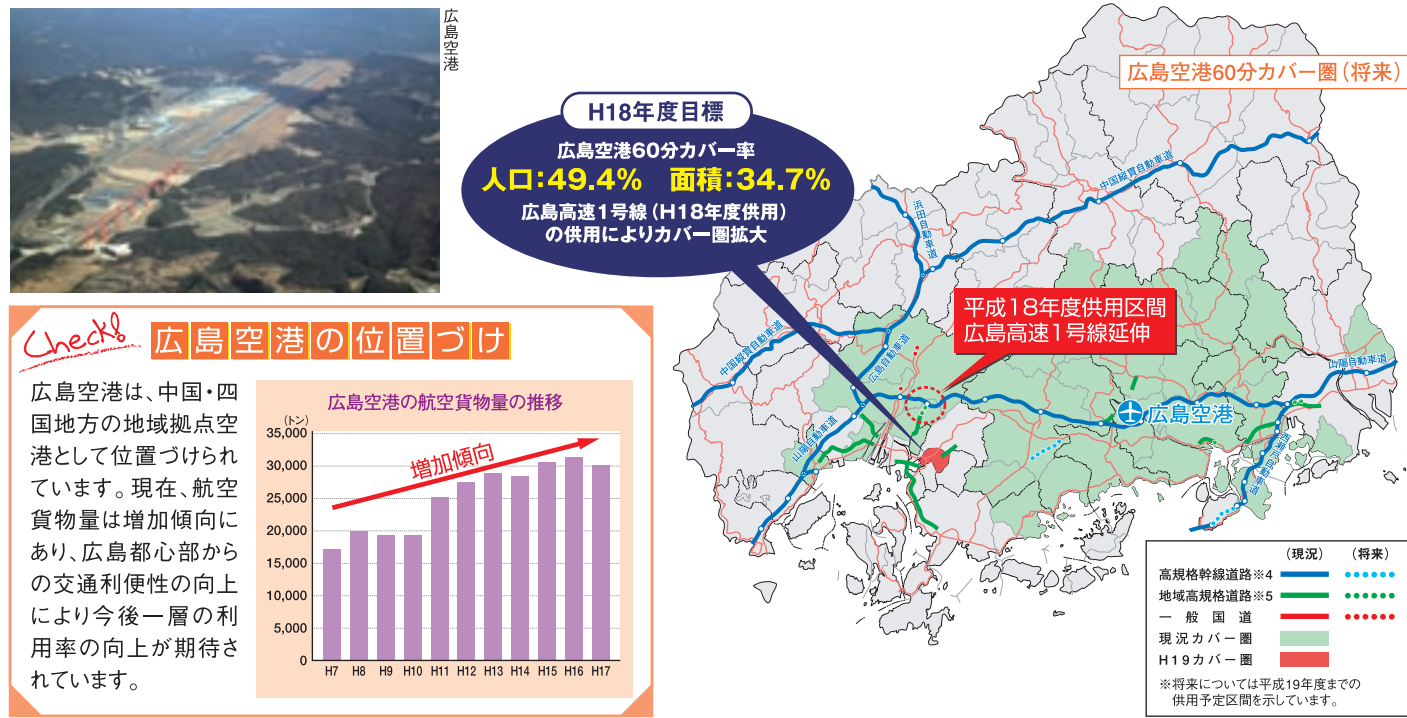
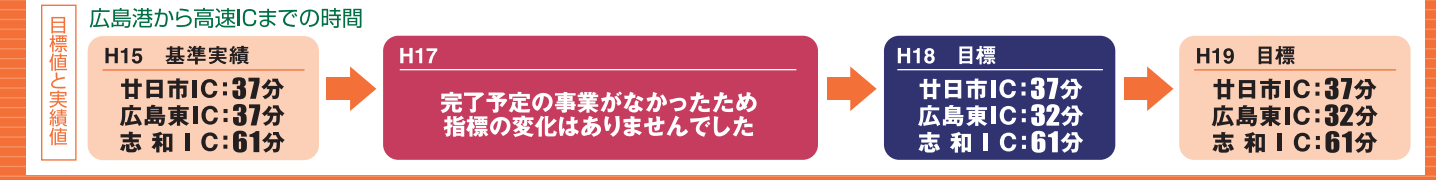
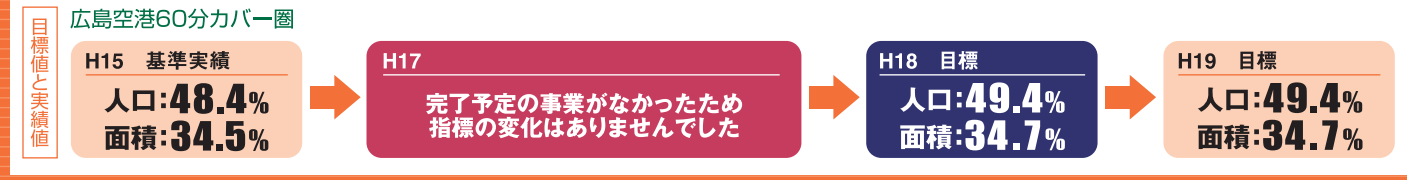
物流効率化を図るため、高速ICまでのアクセス道路を確保します



昨年度の成果 平成17年度は、広島港から高速ICまでの所要時間を短縮する事業がなかったため、指標の変化はありませんでした。

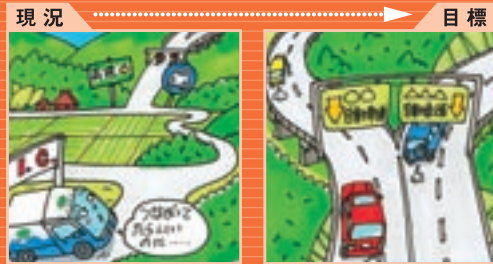
今年度の取り組み 平成18年度は、広島高速1号線の延伸により、広島港と山陽自動車道広島東ICとの連結強化を図ります。

代表的な事業	事業の説明
広島高速1号線(安芸府中道路)延伸	広島高速1号線(安芸府中道路)馬木料金所～山陽自動車道広島東IC間2.3kmを4車線供用します。





高速道路等の利用促進を図っていきます

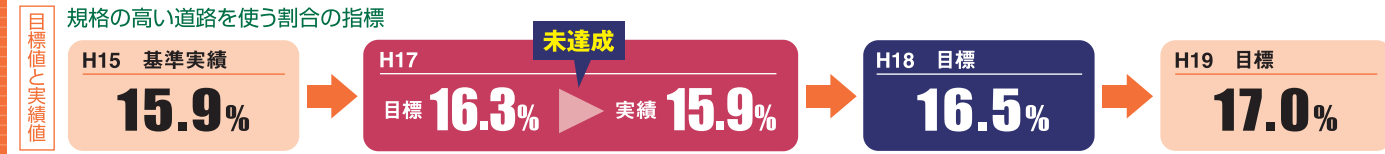


昨年度の成果 平成17年度は、東広島バイパスによる効果が予想通り発現しなかったため、目標を達成することが出来ませんでした。

代表的な事業	評価	事業の説明
一般国道2号 東広島バイパス及び市道安芸1区押手線	⊖	バイパスの利用交通量が当初の計画交通量を下回ったため、目標を達成することができませんでした。

今年度の取り組み 今後は、東広島バイパスの利用促進策の検討を行うとともに、平成18年度供用予定の事業の年度内完成を目指します。

代表的な事業	事業の説明
一般国道2号 三原バイパス	一般国道2号三原バイパス時広ランプ～中之町ランプ間1.6kmを2車線暫定供用します。
一般国道317号 生口島道路	一般国道317号生口島道路尾道市瀬戸田町萩～尾道市因島洲江町間6.5kmを2車線暫定供用します。
広島高速1号線(安芸府中道路)延伸	広島高速1号線(安芸府中道路)馬木料金所～山陽自動車道広島東IC間2.3kmを4車線供用します。
中国自動車道加計BスマートIC※8	中国自動車道 加計バスストップ(BS)スマートICの本格運用に向けて推進します。



快適で安心して歩ける空間を増やしていきます

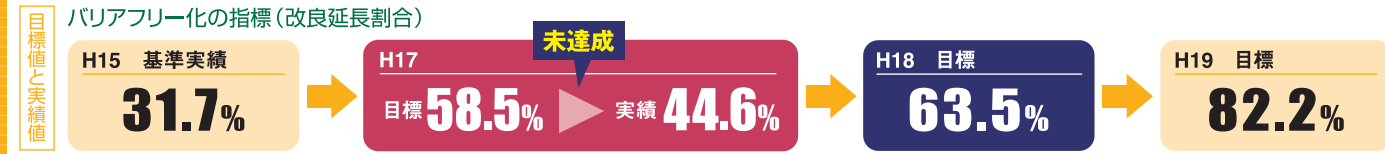


昨年度の成果 平成17年度は、関係機関との調整が遅れたことにより計画通りに実施できませんでした。

代表的な事業	目標	実績	評価	事業の説明
JR宮内串戸駅周辺	40m	0m	⊖	未整備
JR西条駅周辺地区	840m	350m	⊖	歩道の段差や急勾配を解消し、点字ブロックを使いやすいしました。
JR呉駅・呉港周辺地区	900m	900m	⊕	歩道の段差や急勾配を解消し、点字ブロックを使いやすいしました。

今年度の取り組み 平成18年度は、コスト削減を検討するとともに、地域住民との連携を図りながら目標達成に向けて整備を推進します。

代表的な事業	目標	事業の説明
JR宮内串戸駅周辺	640m	歩道をバリアフリー化します。
JR広島駅周辺地区	900m	歩道をバリアフリー化します。



Topics ETC^{※9}車限定割引

昨年度の取り組み 東／中／西日本高速道路株式会社では利用時間帯と利用区間に応じたETC車限定割引を実施中です。通勤時間帯で最大5割引、深夜帯で最大3割の割引効果があり、高速道路の利用促進とETC車の普及を図っています。

通勤割引

東／中／西日本高速道路株式会社が管理する高速国道が割引対象道路となり、朝夕の通勤時間帯(6～9時もしくは17～20時)は100km以内の区間で最大5割引となります。但し東京・大阪近郊の大都市近郊区間では割引対象外となります。

午前6時～9時 **50%OFF**
午後5時～8時 **50%OFF**

深夜割引

東／中／西日本高速道路株式会社が管理する高速国道が割引対象道路となり、深夜時間帯(0～4時)は最大3割引となります。

午前0時～4時 **30%OFF**

平成18年度の取り組み 一般国道2号 三原バイパス(時広～中之町)

一般国道2号「三原バイパス」は、三原市糸崎町～新倉町に至る延長9.9kmの国道2号のバイパスで、三原市内に滞留している交通を適切に分散誘導処理し、交通渋滞の解消、良好な都市環境の形成を図るとともに、周辺各都市との連結を強化し、三原市の新たな都市の骨格を形成して均衡のとれた地域の発展に寄与する道路です。平成14年4月までに西側の約半分の中の町ランプから新倉町ランプ間5.3kmを暫定2車線で供用済みであり、平成18年度は、時広ランプから中之町ランプ間の1.6km区間を2車線暫定供用します。さらに、糸崎地区等の用地買収、三原第3トンネル等の工事を促進します。

三原バイパスの進捗状況

期待される整備効果
三原バイパス(中之町～時広)の整備により、現道国道2号の交通がバイパスに転換し、現道の環境改善及び渋滞緩和が期待されます。

昨年度の達成度 JR西条駅周辺地区

JR西条駅周辺地区では、(一)西条停車場線、(市)本町上寺家線、(市)栄町4号線の3路線計350mをバリアフリー化しました。

整備前 整備後

- (市)本町上寺家線 整備延長:50m
- (一)西条停車場線 整備延長:110m
- (市)栄町4号線 整備延長:190m

重点整備地区※10

平成18年度の取り組み JR宮内串戸駅周辺地区

JR宮内串戸駅周辺地区では、(都)地御前串戸線・(都)宮内串戸駅通線・(市)宮内串戸駅構内線の計640mの区間をバリアフリー化します。

- (都)地御前串戸線 整備延長:400m
- (都)宮内串戸駅通線 整備延長:200m
- (市)宮内串戸駅構内線 整備延長:40m

重点整備地区

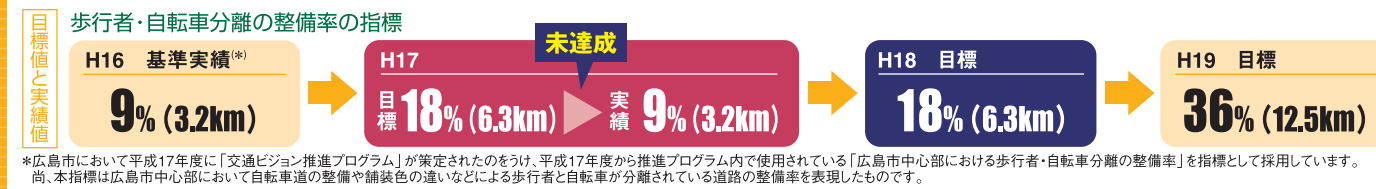
歩行者との安全な共生を図るため、 自転車利用環境の改善を進めます



昨年度の成果 平成17年度は、歩行者と自転車空間の視覚的分離を行う予定でしたが、関係機関との調整が遅れたため、計画通りに実施できませんでした。

今年度の取り組み 幅広い幅員の歩道について、歩行者と自転車空間の視覚的分離を積極的に行います。

代表的な事業	目標	事業の説明
一般国道54号(中央局北～白神社前)	0.25km	歩道に区画線などの路面標示を行い、視覚的に歩行者・自転車を分離します。
一般国道2号(国泰寺～新明治橋東)	0.7km	歩道に区画線などの路面標示を行い、視覚的に歩行者・自転車を分離します。
中広宇品線(県立広島大前～段原中央)	2.1km	歩道に区画線などの路面標示を行い、視覚的に歩行者・自転車を分離します。



平成18年度の取り組み 一般国道2号・54号・及び中広宇品線

一般国道54号

整備区間 中央局北交差点～白神社前交差点
 整備延長 0.25km
 整備内容 歩道に区画線などの路面標示を行い、視覚的に歩行者・自転車を分離します

一般国道2号

整備区間 国泰寺交差点～新明治橋東交差点
 整備延長 0.7km
 整備内容 歩道に区画線などの路面標示を行い、視覚的に歩行者・自転車を分離します

中広宇品線

整備区間 県立広島大前交差点～段原中央交差点
 整備延長 2.1km
 整備内容 歩道に区画線などの路面標示を行い、視覚的に歩行者・自転車を分離します

凡例

	実施済	計画
国分	—	—
広島市分	—	—

※計画については、視覚的分離が可能と思われる(歩道の有効幅員が概ね3.5m以上)路線を抽出

防災対策として橋梁震災対策を実施します



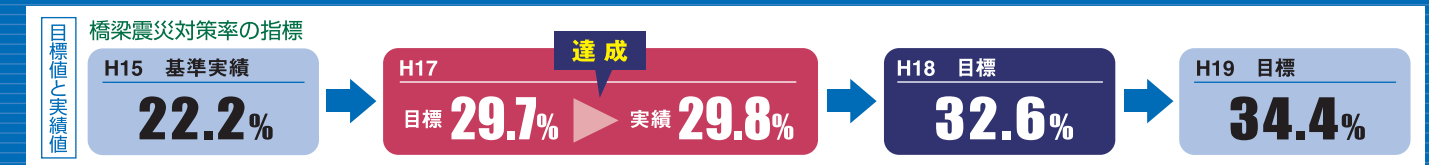
昨年度の成果

代表的な事業	評価	事業の説明
細野橋(上下)(一般国道54号)	☺	落橋防止装置の設置、橋脚補強(コンクリート巻き立て)を実施しました。
布原橋(上下)(中国自動車道)	☺	橋脚補強(コンクリート巻き立て)を実施しました。
三次大橋(一般国道54号)	☺	落橋防止装置を設置しました。
新五龍橋(一般国道54号)	☺	落橋防止装置を設置しました。

※評価マークの説明は18ページを参照してください。

今年度の取り組み

代表的な事業	事業の説明
尾関大橋(一般国道54号)	橋脚補強を実施します。
平野橋(上下)(一般国道2号)	橋脚補強を実施します。
臥竜橋(上下)(一般国道2号)	落橋防止および橋脚補強を実施します。



昨年度の達成度 **新五龍橋(一般国道54号)** ☺

目的 古い設計基準の橋梁の耐震補強。
対策 落橋防止装置の設置により、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)

平成17年度対策箇所

Check! 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、平成7年の阪神・淡路大震災等で橋梁の被災実態を踏まえ、昭和55年道路橋示方書より古い基準を適用した橋梁等で、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年度までに概ね完了するよう対策を実施します。

目的 落橋などの大きな被害を防止し、緊急輸送道路としての機能を確保を図ります。

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。

平成18年度の取り組み **臥竜橋(一般国道2号)**

目的 古い設計基準の橋梁の耐震補強。
対策 橋脚補強及び落橋防止装置設置により、地震時の橋脚の倒壊及び橋げた落下を防ぎます。

落橋防止装置設置、橋脚補強

平成18年度事業箇所

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

平成17年度は、予定通り対策を実施することができたため、目標を達成することができました。

代表的な事業	評価	事業の説明
一般国道54号 白神社前交差点	◎	予告矢印路面標示、進路変更禁止区分線の実施により追突事故が減少しました。
(一)広島海田線 安芸郡海田町	◎	二輪車専用レーンの廃止により車両と二輪車の接触事故の低減を図りました。

※評価マークの説明は18ページを参照してください。

今年度の
取り組み

今後も引き続き、事故要因を分析し、効果的な事故対策を行います。

代表的な事業	事業の説明
(一)八木広島線 安佐大橋東詰交差点	右折レーン及び歩道を設置します。
府中駅地区(あんしん歩行エリア)*13	歩道の段差・急勾配を解消します。

一般国道54号 白神社前交差点改良

予告矢印の路面標示、進路変更禁止区分線により、交差点手前で急に車線変更する際に発生する追突事故の削減を図りました。また、歩行者注意路面標示により、左折導流路での進入速度や歩行者への注意喚起をしました。

車線区分が分からず交差点前で急に車線を変更することによる追突事故が多発

- 予告矢印路面標示
- 進路変更禁止区分線

安全への意識が足りなく前方不注意や速度の出し過ぎによる左折導流路で歩行者事故が多発

- 歩行者注意路面標示

対策効果

- 不安定行動をとる車が減少したことにより、追突事故件数が約6割減少
- 歩行者・自転車事故が大幅に減少

時期	件数
対策前 (H17.1~7月)	15件 (実件数9件)
対策後 (H17.8~12月)	6件 (実件数2件)

時期	件数
対策前 (H16.1~H17.1月)	6件 (実件数6件)
対策後 (H17.2~12月)	1件 (実件数1件)

※対策前はH17.1~7月事故、対策後はH17.8~12月事故をそれぞれ1年換算

府中駅地区(あんしん歩行エリア)

当区間は、府中市のあんしん歩行エリアに指定されています。JR府中駅を中心とし公共施設、商業施設が集中し、通勤・通学その他、多くの方が歩道を利用しており、平成20年度には府中市立小中一貫教育校が開校する予定です。しかし既設歩道は、幅員が狭く段差や急勾配が多いため、高齢者・障害者・通学生が非常に危険な状況での利用を余儀なくされています。これらの解消のため、一連のバリアフリー化された歩行空間の整備を図ります。

歩道設置
歩行者・自転車の事故が減少し、歩行者の安全性が向上

交差点改良(右折レーンの設置)
交差点内の通行をスムーズにし、右直事故が減少

期待される整備効果
右折レーン設置による右直事故、歩行者・自転車事故の減少が期待されます。

(一)広島海田線 安芸郡海田町(中電海田変電所前交差点~海田大正交差点)

沿道商店等への右左折車両と二輪車との接触事故が多発する当区間において、二輪車専用レーンの廃止と歩道拡幅を実施しました。

- 二輪車専用レーンの廃止
- 歩道拡幅

整備前

整備後

府中駅地区(あんしん歩行エリア)

全体計画 L=250m

あんしん歩行エリア

期待される整備効果
歩道幅員の拡幅・段差の解消により、安心且つ安全な歩行空間が創出されます。

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



昨年度の成果 平成17年度は、事前通行規制区間等における代替路線の整備がなかったため、指標の変化はありませんでした。

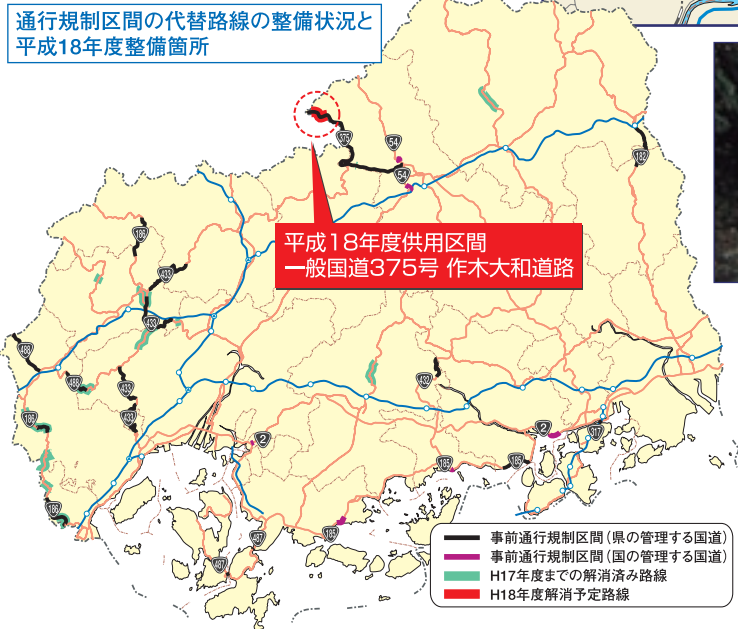
今年度の取り組み 平成18年度は、作木大和道路の整備により一般国道375号の幅員狭小区間・屈曲区間・冠水区間など交通難所の解消、中山間地域の交流、連携の促進、安全な生活環境の確保を図ります。

代表的な事業箇所	目標	事業の説明
一般国道375号 作木大和道路	6.1km	規制区間に並行する代替路線を整備します。



平成18年度の取り組み 一般国道375号 作木大和道路

一般国道375号「作木大和道路」は、一般国道375号の幅員狭小区間・屈曲区間・一級河川江の川増水時における冠水区間など交通難所の解消、中山間地域の交流、連携の促進、安全な生活環境の確保を目的に計画された、延長6.1kmのバイパスです。



期待される整備効果

- 一般国道375号の幅員狭小区間・屈曲区間・一級河川江の川増水時における冠水区間など交通難所が解消されます。
- 中山間地域の交流、連携の促進、安全な生活環境の確保が図られます。

夜間の騒音を低くします



平成17年度に実施した対策の効果により、目標を達成することができました。

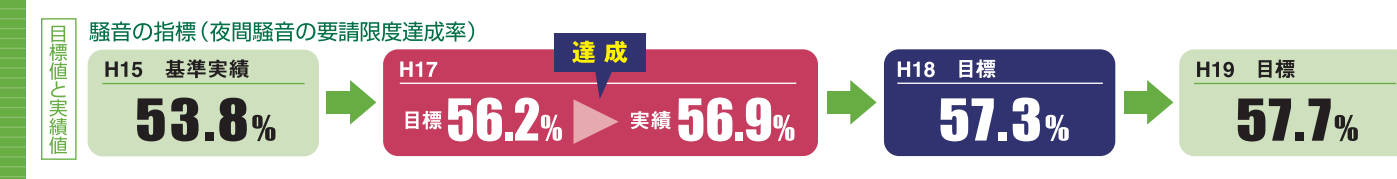
昨年度の成果

代表的な事業箇所	目標	実績	評価	事業の説明
一般国道2号 三原市西野	夜間要請限度 (70dB) の達成	夜間騒音値70dB	達成	低騒音舗装を実施しました。
一般国道31号 呉市梅木町	夜間要請限度 (70dB) の達成	夜間騒音値65dB	達成	低騒音舗装を実施しました。
一般国道2号 三原市皆実町	夜間要請限度 (70dB) の達成	夜間騒音値68dB	達成	低騒音舗装を実施しました。

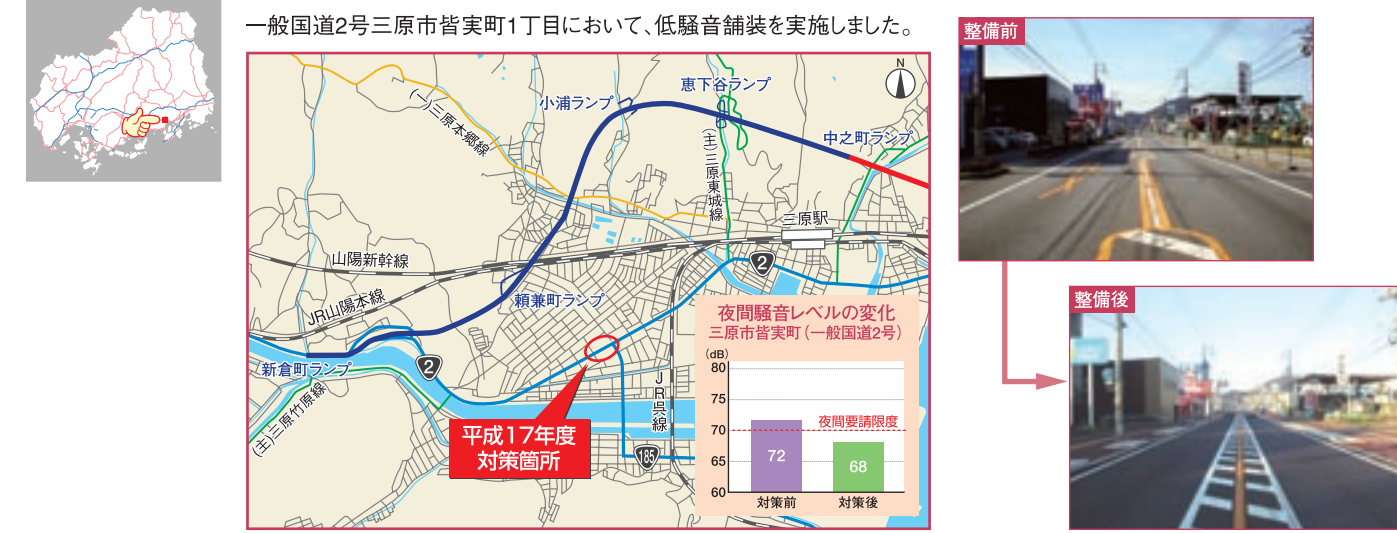
※評価マークの説明は18ページを参照してください。

今年度の取り組み 今後も、引き続き夜間要請限度*15を超過している区間を中心に遮音壁*16、低騒音舗装*17等の対策を講じます。

代表的な事業箇所	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	遮音壁の設置を行います。
一般国道54号 安佐南区八木	夜間要請限度 (70dB) の達成	低騒音舗装を実施します。
一般国道54号 安佐北区三入	夜間要請限度 (70dB) の達成	低騒音舗装を実施します。



昨年度の達成度 一般国道2号 三原市皆実町 (低騒音舗装)



平成18年度の取り組み 一般国道2号 西広島バイパス (高須)



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 平成17年度には新たに13団体がアダプトプログラム^{※18}に参加し、県内の参加団体数は184団体となりました。

今年度の取り組み 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。



昨年度の達成度 平成17年度の参加団体

平成17年度は、13団体がアダプトプログラムに参加し、現在広島県内では184団体が地域道路の清掃、美化活動を行っています。

Check アダプト・プログラムとは?

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といいます。

実施団体	公共団体
<ul style="list-style-type: none"> 清掃活動 植樹などの管理 その他 	<ul style="list-style-type: none"> 収集ごみの回収 安全指導 用具の支給 サインボードの設置 事務局 実施団体の連絡窓口



三原地区クリーン協議会

会員数	30名
団体の属性	企業
市町村名	広島県三原市
活動場所	一般国道2号
活動内容	清掃活動
活動頻度	年4回

平成18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。

※中国地方整備局が管理する道路では、「ボランティア・ロード」と呼んでいます。

12のアウトカム指標

平成17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17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	H17年度目標値	H17年度実績値	評価	H18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	0.9%削減	0.6%削減	⊖	1.3%削減	1.7%削減	5p
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49.4% 面積34.7%	人口49.4% 面積34.7%	7p
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:32分 志和IC:61分	廿日市IC:37分 広島東IC:32分 志和IC:61分	8p
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%	16.3%	15.9%	⊖	16.5%	17.0%	9p
⑥主要旅客施設周辺等のバリアフリー化率	31.7%	58.5%	44.6%	⊖	63.5%	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	9% (3.2km) (注)H16年度基準実績	18% (6.3km)	9% (3.2km)	⊖	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%	29.7%	29.8%	😊	32.6%	34.4%	12p
⑨道路交通における死傷事故率	114件 / 億台キロ	112件 / 億台キロ	110件 / 億台キロ	😊	110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%	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			26.6%	26.6%	15p
⑪夜間騒音要請限度達成率	53.8%	56.2%	56.9%	😊	57.3%	57.7%	16p
⑫アダプトプログラム参加団体数	147団体	199団体	184団体	⊖	217団体	230団体以上	17p

※規格の高い道路を使う割合は、東広島バイパス供用による指標値の変化があったが、微小であったため、表示上は昨年度の実績から変化がないものとなっています。
 (注)広島市において平成17年度に「交通ビジョン推進プログラム」が策定されたのをうけ、平成17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。

評価マークの説明

- 😊 対策が完了し、目標を達成することが出来た指標
- ⊖ 対策は完了し指標値の向上はあったものの、目標を達成することが出来なかった指標
- ⊖ 対策が完了しなかった指標

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

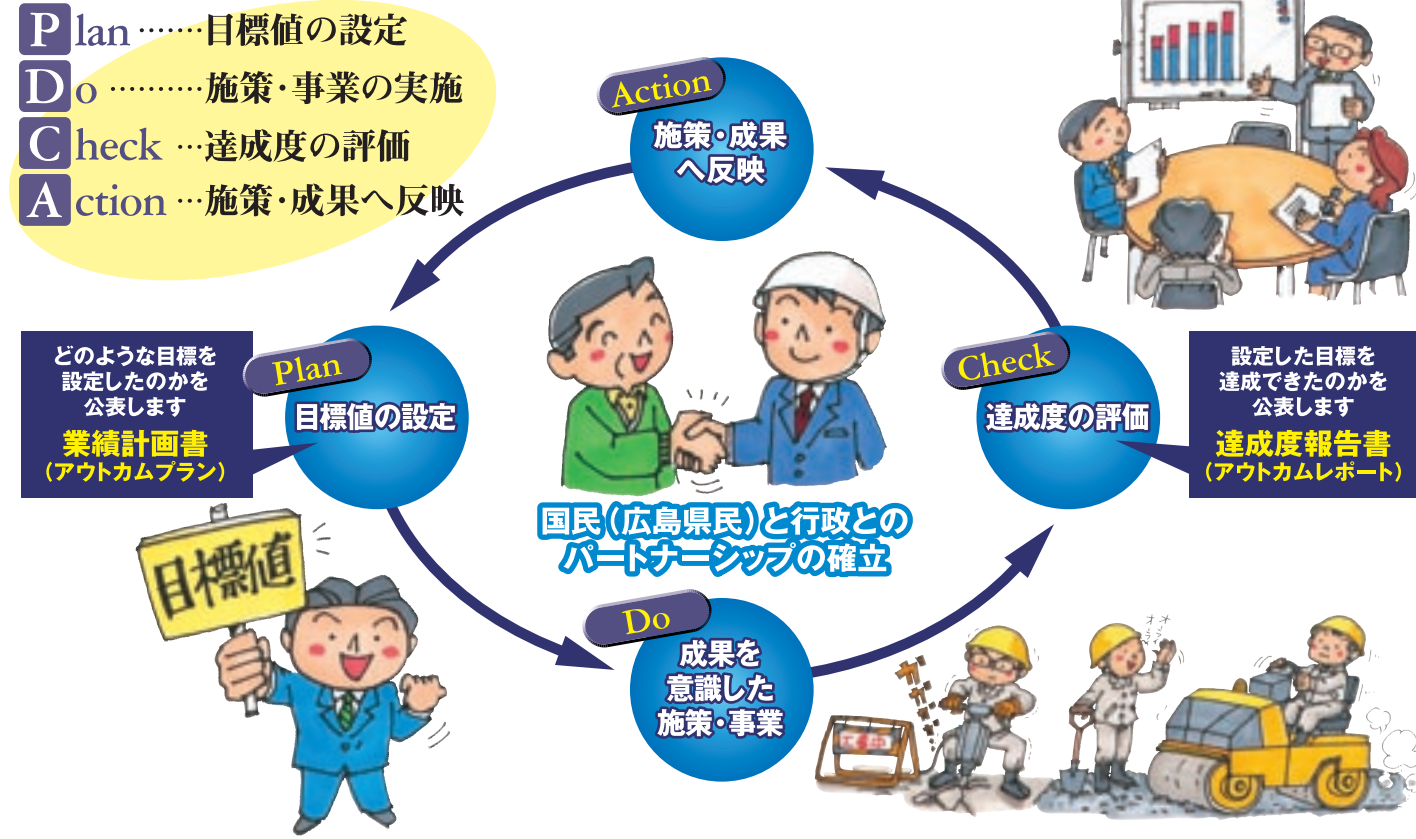
- 凡例
- 平成18年度供用区間
 - 平成19年度までに供用予定の区間
 - 平成29年度までに供用予定の区間
 - 事業推進

(平成15年度道路整備プログラム※19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。



道路行政の効率化と透明性の向上を目指し、数値目標の設定、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)

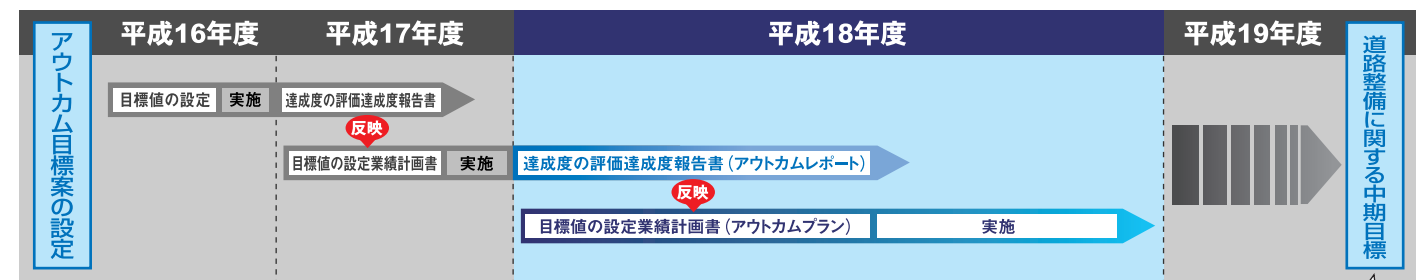


行政の透明性の向上 行政の効率性の向上

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。

●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値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までの所要時間	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、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。
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 道路行政の改革	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ことから、夜間騒音要請限度達成率を指標として採用しました。
	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年度、広島県

用語解説

※1 渋滞損失時間

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。

※2 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。

※3 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いて、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。

※4 高規格幹線道路

自動車的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、全国で約14,000kmの自動車専用道路ネットワークです。

※5 地域高規格道路

高規格幹線道路と一体となって高速ネットワークを形成し、地域相互の交流促進や空港・港湾等のアクセス等に資する路線のことです。

※6 広島中央テクノポリス地域

昭和58(1983)年高度技術工業集積地域開発促進法(テクノポリス法)に基づいて制定された「高度技術集積都市」のことです。

※7 20フィートコンテナ積載車両

ISO規格海上輸送用コンテナトレーラに、20フィートコンテナを積載した状態をいいます。これらの特殊車両(幅、長さ、高さのいずれかが規定値を超えるもの)が、道路管理者の許可を得たうえで通行できる路線は、高速自動車国道や指定された道路に限定されています。

※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 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。

※10 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、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。

※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)で割ったもので、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 あんしん歩行エリア

「あんしん歩行エリア」は、警察庁、国土交通省が、協同して進める新たな交通安全施設等整備事業の主要施策の一つです。住居地区または商業地区内の人身事故発生件数が、1km²あたり年間42件以上(全国平均の1.2倍以上)、外郭(周囲)を幹線道路で構成(もしくは内部に存在)する概ね100~200ヘクタールの区域をいいます。

※14 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。

※15 夜間要請限度

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。

※16 遮音壁

自動車騒音の空気伝搬を遮断するために、音源となる車道と受音点となる沿道住宅等の間に設けられた壁のことをいいます。

※17 低騒音舗装

車両のタイヤと路面による騒音を、通常の舗装より小さくする舗装の総称をいい、供用中の道路に実施するため、遮音壁などと違って設置場所を選ばず、騒音を発生段階で抑えます。また、夜間雨天時に視界が悪くなるのを抑え、ハイドロプレーニング現象を防止するなど、交通安全上からも効果があります。

※18 アダプトプログラム

私たち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といいます。

※19 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。

『ひろしまの道づくり』(平成17年度達成度報告書・平成18年度業績計画書)をご覧になったご感想を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」

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>