

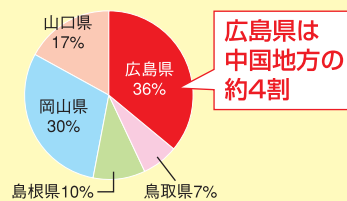
広島県における道路状況の課題

活力の増進

渋滞の現状は？

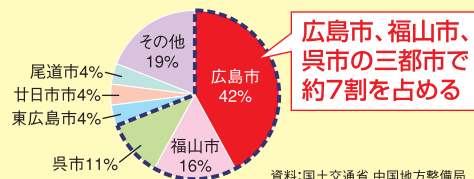
- 広島県で中国地方の約4割の渋滞が発生しています。
- 県内では広島市、福山市、呉市の3都市で広島県内の約7割の渋滞が発生しています。

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

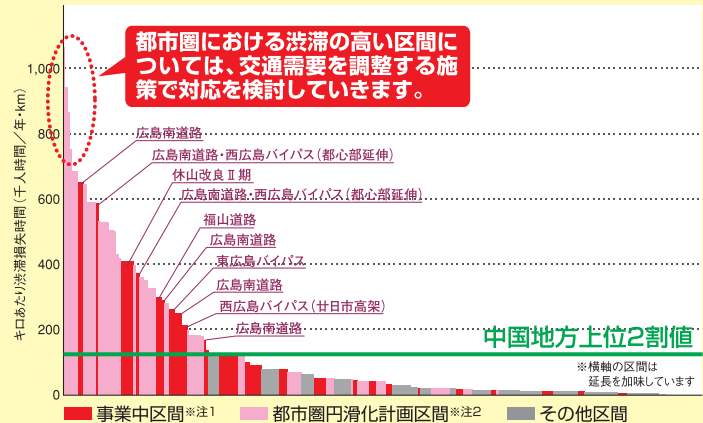


都心部を中心に渋滞が発生しています

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)



都市圏における渋滞の高い区間については、交通需要を調整する施策で対応を検討していきます。

中国地方上位2割値

●事業中区分 ※注1
●都市圏円滑化計画区分 ※注2
●その他区分

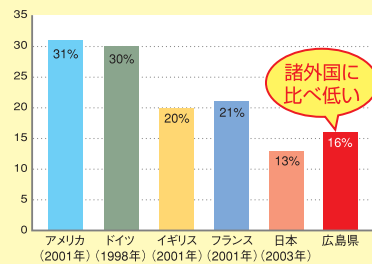


海田大正交差点の渋滞状況

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



諸外国に比べ低い

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:Bundesautobahn
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。



国道2号観音本町地区

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。

バリアフリー法に基づく重点整備地区



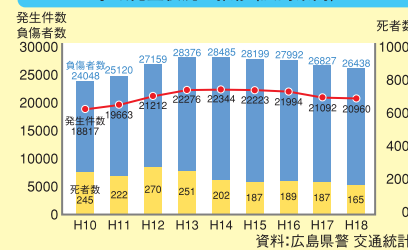
※平成15年度時点での重点整備地区の状況

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)



資料:広島県警 交通統計

広島県内直轄国道の死傷事故発生状況

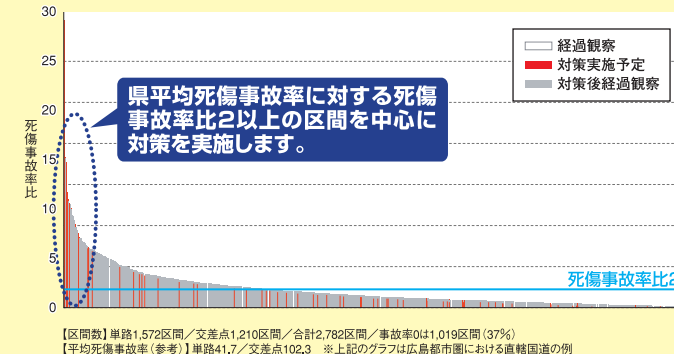


都心部を中心に事故が多発しています

資料:国土交通省 中国地方整備局

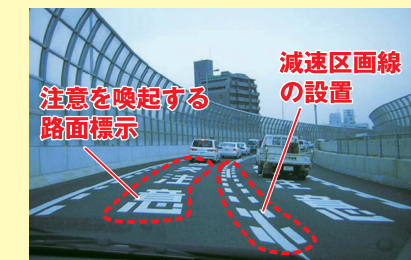
事故に対する取り組みは？

- 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。



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ます。

【区間数】単路1,572区間/交差点1,210区間/合計2,782区間/事故率0.41,019区間(37%)
【平均死傷事故率(参考)】単路41.7/交差点102.3 ※上記のグラフは広島都市圏における直轄国道の例



減速区画線の設置

注意を喚起する路面標示

一般国道2号観音高架構の路面表示

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。



耐震対策の実施状況

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18%であり、通行規制等により孤立する地域をなくしていく必要があります。



事前通行規制がある一般国道375号

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。



騒音対策が必要な西広島バイパス

国道2号、54号で夜間騒音要請限度を超過している区間が多い

資料:H16年度道路環境センサ

道路行政の改革

- 広島県内において147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。



アダプトプログラム参加団体分布状況

※各指標値は平成15年度(基準実績)時点のもの