

指標の解説

アウトカム指標	指標の内容(定義)	解説
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	広島は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を短時間で結ぶと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。
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、自転車と歩行者が鉄道、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。
⑨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。
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こと、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 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。

※5 高規格幹線道路
自動車の高速度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。

※6 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。

※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 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。

※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す。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 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、1億台キロあ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。

※11 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。

※12 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。

※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なくても「通行止め」となる区間のことです。

※14 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。

※15 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。

※16 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。

※17 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ていただき、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。

※18 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。

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>

『ひろしまの道づくり』(平成18年度達成度報告書・平成19年度業績計画書)をご覧ください。感想をホームページからお寄せください。今後の施策の参考とさせていただきます。

ホームページURL
http://www.hirokoku-mlit.go.jp/out_plan/index.html