

# 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18年度達成度報告書／平成19年度業績計画書 [概要版]



## 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

### 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://www.pref.hiroshima.lg.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。



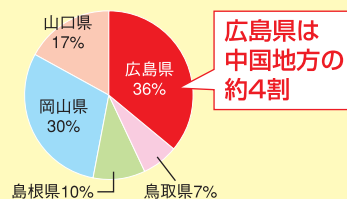
# 広島県における道路状況の課題

活力の増進

## 渋滞の現状は？

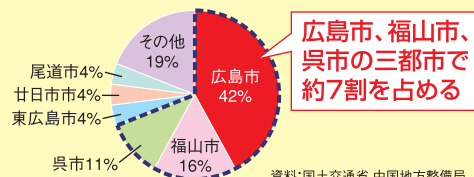
- 広島県で中国地方の約4割の渋滞が発生しています。
- 県内では広島市、福山市、呉市の3都市で広島県内の約7割の渋滞が発生しています。

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

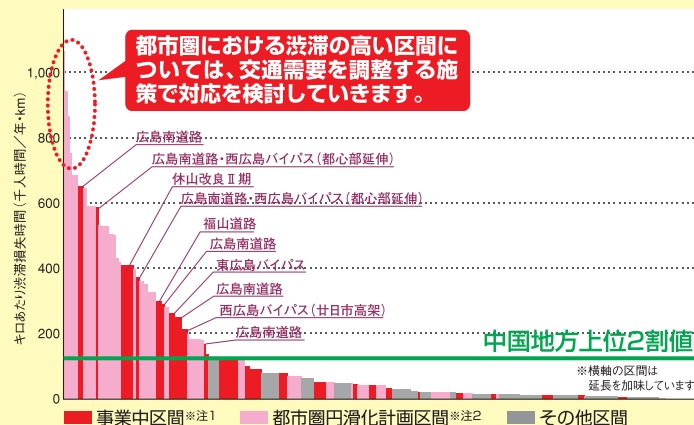


都心部を中心に渋滞が発生しています

## 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※1 ●都市圏円滑化計画区分※2 ●その他区分

※注1:事業中区分 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分 ●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・香戸町・倉橋町・安浦町・川尻町・下瀧町・瀧川町 ※市町村名、市町村境はそれぞれH12年度国調時点のもの

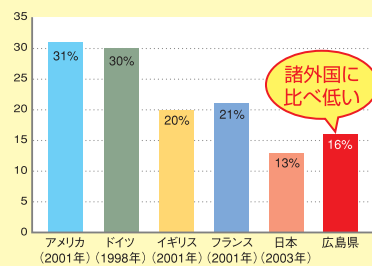


海田大正交差点の渋滞状況

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。

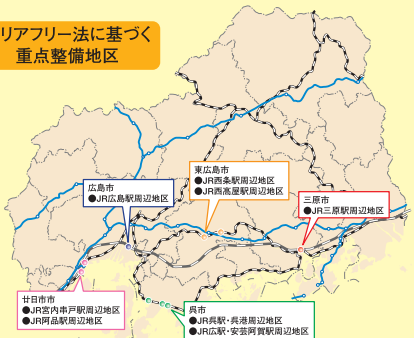


国道2号観音本町地区

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



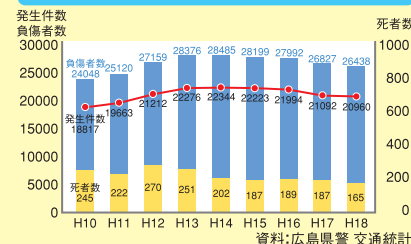
※平成15年度時点での重点整備地区の状況

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

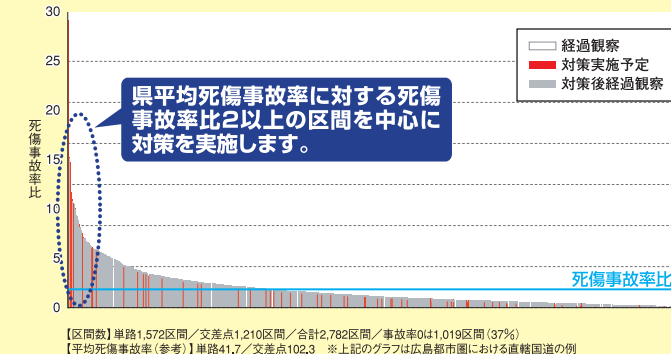


都心部を中心に事故が多発しています

資料:国土交通省 中国地方整備局

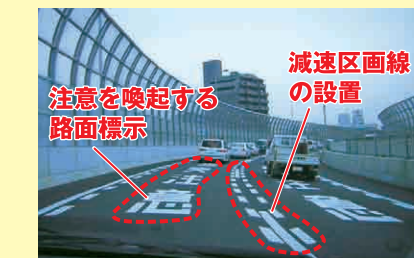
## 事故に対する取り組みは？

- 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



注意を喚起する路面標示

減速区画線の設置

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



活力の増進

快適な暮らしの実現

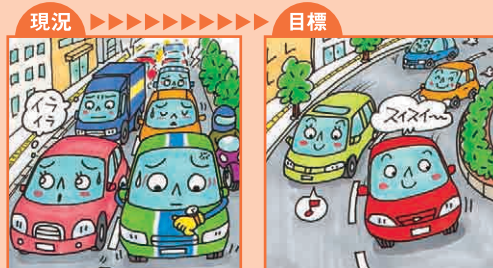
安全性の向上

環境の改善

道路行政の改革

道路渋滞による損失時間

交通渋滞によるイライラを少なくします



渋滞の指標(渋滞損失時間※1)



昨年度の成果

平成18年度は佐東拡幅、可部バイパス、福山拡幅などの整備効果が予想以上に発現したため、目標を上回りました。

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54号 佐東拡幅	20	150	😊	6車線化による交通容量の拡大により、交通渋滞が緩和しました。
一般国道2号 三原バイパス	140	—	😞	未整備
一般国道54号 可部バイパス	230	410	😊	バイパスへの交通転換により、現道54号の渋滞が緩和しました。
一般国道317号 生口島道路	20	40	😊	バイパスへの交通転換により、現道317号の渋滞が緩和しました。
広島高速1号線(安芸府中道路)延伸	60	190	😊	バイパスへの交通転換により、現道広島中島線の渋滞が緩和しました。
一般国道486号 福山拡幅	40	40	😊	4車線化による交通容量の拡大により、交通渋滞が緩和しました。
ノーマイカーデーひろしま2006	—	—	—	広島都市圏を対象に、毎月22日を「マイカー乗るまァデー」(マイカー利用を控える日)とし、都市圏の環境問題や交通問題に取組みました。

※評価マークの説明は21ページを参照してください。

昨年度の達成度

一般国道54号 佐東拡幅 😊

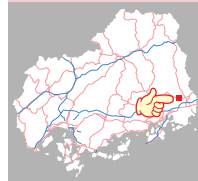


平成19年3月30日、佐東拡幅(古川土地地区画整理事業内L=1.2km)が供用しました。車道が4車線から6車線へ、自転車・歩行者道幅員が2.5mから4.0mへ拡幅され、共同溝整備により電柱等が地中化されました。今回の供用により、緑井6丁目交差点を先頭とした休日の渋滞が緩和しました。また、共同溝整備により、路上工事に伴う通行規制が削減されます。



昨年度の達成度

一般国道486号 福山拡幅 😊



平成18年12月27日、福山拡幅(福山市駅家町近田~福山市新市町戸手間L=1.2km)の供用により、福山市神辺町から福山市新市町までの約10kmの4車線化が完了しました。今回の供用により、主要渋滞ポイントユーホー駅家店入口交差点を先頭とした交通渋滞が解消しました。



昨年度の達成度

一般国道54号 可部バイパス 😊



平成19年3月3日、可部バイパス〔(一)南原峡線~(市)山倉線L=1.8km〕の暫定供用(2車線)により、一般国道54号の交通量が約6千台転換しました。交通量の転換により、土居橋西詰交差点を先頭とした朝夕の渋滞が緩和しました。



昨年度の達成度

ノーマイカーデー※2 ひろしま2006



広島市では、行政機関や交通事業者などで構成する実行委員会を組織して、地球温暖化防止につながる行動の輪を広げるため、平成18年7月より毎月22日を「マイカー乗るまァデー」と定め、一人ひとりが交通や環境問題を考え、環境にやさしい交通手段を使うよう広く呼びかけています。平成18年11月には「マイカー乗るまァデー」を20日~24日の5日間に拡大し、推進キャンペーンを行いました。

キャンペーン期間中の効果

11月推進キャンペーン期間(5日間)を中心に、のべ約7,000人の方が、自動車利用を約6,200時間控えるなど、環境にやさしい交通行動を実践していただき、その結果、二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量が24トン削減されたとの効果が得られました。また、自動車利用の抑制により、ドラム缶80本分(1万6千リットル)の燃料が節約できました。

広域公園 ほぼ2個分  
約100ha(杉9万本)の森林が1週間に吸収するCO<sub>2</sub>量に相当します  
※杉1本の年間CO<sub>2</sub>吸収量 14kg-co<sub>2</sub>/年(28kg-co<sub>2</sub>/量 ※杉1本の占有面積12m<sup>2</sup>/本)

西区と南区の全世帯(13万世帯)が1日に視聴する時間分  
テレビの消費電力に換算すると、約60万時間消したことに相当します  
※電力1kWh使用時のCO<sub>2</sub>排出量0.36kg-co<sub>2</sub>/kWh ※28インチテレビ1時間の消費電力11.9Wh/時 ※一般家庭のテレビの平均視聴時間4.5時間/日

キャンペーン期間中のCO<sub>2</sub>排出削減量 (t-CO<sub>2</sub>)

従来通り自動車利用した場合のCO <sub>2</sub> 排出量	30.1t
削減量	24.2t
公共交通を利用するなど自動車利用を控えた交通行動によるCO <sub>2</sub> 排出量	5.9t

PRチラシ  
広告塔  
取組の趣旨を広めようと、イベントでパネル展示や環境クイズなど啓発活動を展開しました。

- 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



## 交通渋滞によるイライラを少なくします

道路渋滞による損失時間

指標の  
評価

現況

目標

渋滞の指標(渋滞損失時間※1)

H15 基準実績

**9,930万人時間**

➔

H18 実績

目標 **1.3%削減**

実績 **1.6%削減**

➔

H19 目標

**1.7%削減**

### 平成19年度の取り組み 一般国道2号 三原バイパス(時広~中之町)

三原バイパスは三原市糸崎8丁目~新倉町2丁目に至る延長9.9kmのバイパスで、三原市内の渋滞を解消するとともに、周辺各都市との連携を強化し、地域の発展に貢献する道路です。平成19年度は、時広ランプ~中之町ランプ間(L=1.6km)を暫定供用(2車線)します。

削減目標 **約140千人時間/年**

期待される整備効果

三原バイパス(時広~中之町)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。

### Topics 広島都市圏モビリティマネジメント※3

このプロジェクトは、皆様方に少しでも「公共交通に関する情報」や「過度なクルマの利用による健康・環境面への影響」等について知っていただくために、それらの情報を掲載したグッズをお配りし、クルマに依存したライフスタイルについて改めて考えていただく取り組みです。安佐南区のアストラムライン沿線地区の皆様と本プロジェクトを行い、平成19年度は11,200世帯にグッズをお配りするとともに、アンケート調査を通じて広島市北部地区(国道54号)の渋滞を1割程度削減することを目標とします。

モビリティマネジメントの実施目標

**渋滞緩和効果(渋滞長)**

**1割削減**

**CO2排出量**

**約30t削減**

渋滞緩和目標対象箇所

西原1丁目交差点、祇園新橋南詰交差点

### 取り組みの流れ

- 健康や地球温暖化防止のためにも、もっと公共交通を利用しようかな？
- ふむふむ、あまり考えたことがなかったけど、マイカーばかりで移動していたからほとんど歩いてないんだね。環境面でもあまり良くないみたい...
- 意外とスムーズに通動できるんだね。これなら体にもいいかも!

### 今年度の取り組み

平成19年度は、短期目標の達成に向け、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、都市圏の渋滞緩和に向けた社会実験等計画的に取り組んでいきます。

代表的な事業	目標(千人時間/年)	事業の説明
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(L=1.6km)を暫定供用(2車線)します。
一般国道375号 東広島・呉自動車道	150	一般国道375号東広島・呉自動車道上三永IC~馬木IC間(L=7.3km)を暫定供用(2車線)します。
広島都市圏モビリティマネジメント	-	広島市安佐南区を中心に地域を拡大し、グッズをお配りするとともに、アンケート調査に取り組んでいきます。
福山都市圏交通円滑化総合計画	-	主要施策ベスト運動の一層の推進を図るほか、中心部ループバスや公共交通情報提供システムなどの支援施策を計画的に取り組んでいきます。

※指標値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。

### Topics 福山都市圏交通円滑化総合計画

福山都市圏交通円滑化総合計画では、「ベスト運動」として、月に1回、時差出勤や公共交通利用など自由な方法でエコ通勤を実践していく運動に取り組んでいます。平成18年度は、広報やキャンペーンによる認知度の向上に加え、レンタサイクル、TFP※3、フォーラムとの連携により、徐々に「ベスト運動」の輪が広がっています。平成19年度は福山都市圏交通円滑化総合計画の短期目標の達成に向け、「ベスト運動」の一層の推進を図るとともに、支援施策など計画的に取り組んでいきます。

**自分の通勤方法を考える! それが「ベスト運動」です**

月に1回「ベスト運動」に取り組めば、京都議定書の目標値を上回る**7%のCO2削減**が見込めます

例えば月に1回こんなこと...

**自転車通勤**

自転車通勤ならCO2の排出量はほぼ0%

**時差出勤**

渋滞していないからCO2の排出量は1/2

**公共交通機関の利用**

CO2の排出量は鉄道なら約1/7、バスなら約1/2

**相乗り**

相乗りする人数が増えれば増えるほど効果大!

### 福山都市圏交通円滑化の目的と目標・効果予測

**目的と重点施策の枠組**

福山都市圏交通円滑化総合計画は、交通混雑の著しい福山都市圏において、重点的な道路整備による交通容量拡大策と、交通需要マネジメント・マルチモーダル施策を組み合わせて総合的な対策を進めることで、都市交通の円滑化を図り、交通渋滞と道路環境を改善するため、策定されたものです。

**H15~H19短期対策期間目標**

都市圏内の各主要地点から福山中心部(福山市役所)までのピーク時およびオフピーク時の所要時間差の2/3程度の時間短縮を目標とします

**目標達成時の効果**

- 渋滞損失時間 / **14%削減** (全国削減目標:13%)
- CO2排出量 / **7%削減** (京都議定書による運輸部門のCO2削減目標【平均】:3%)

### Topics ETC※4 料金割引社会実験 山陽自動車道 西条IC~大竹IC

一般国道に平行する山陽自動車道を有効活用し、一般道の渋滞などの課題を解消・緩和することを目的に、ETC料金割引社会実験を実施。

**ETC 山陽自動車道**

平日・昼間限定 平日[月曜~金曜] 9~17時が割引対象(祝日を除く)

**西条IC** ← 区間中のICでの乗り降りが対象 (大竹ICを含む) → **大竹IC**

**3割引**

上記区間内での乗り降りに限り割引対象となります

NEXCO西日本社会実験専用ホームページ <http://www.jikken-etc.jp/>

割引適用条件

- 入口インターチェンジをETC無線通信により走行してください。
- 祝日を除く月曜日から金曜日の9~17時までの間に、入口または出口料金所を通過してください。
- 割引条件を満たす走行であれば、利用回数に制限はありません。1回の走行距離は100km以内までです。
- 100kmを超える場合は割引が適用されません。

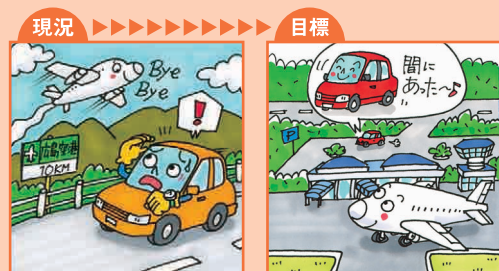
※山陽自動車道では広島県内で西条IC~大竹IC間他、福山西IC~備前IC(岡山県)間でもETC料金割引社会実験を実施します。割引適用条件が異なりますので、詳しくはホームページをご覧ください。



- 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

広島空港60分カバー圏

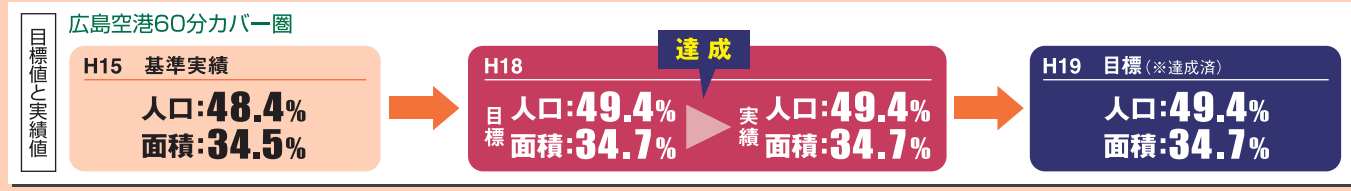
# 広島空港へ行きやすくします



**昨年度の成果** 平成18年度は、広島高速1号線の延伸により、広島市中心部から広島空港への利便性が向上しました。

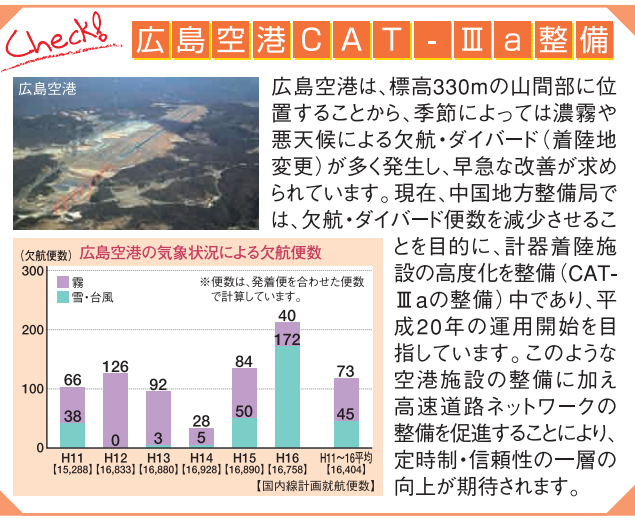
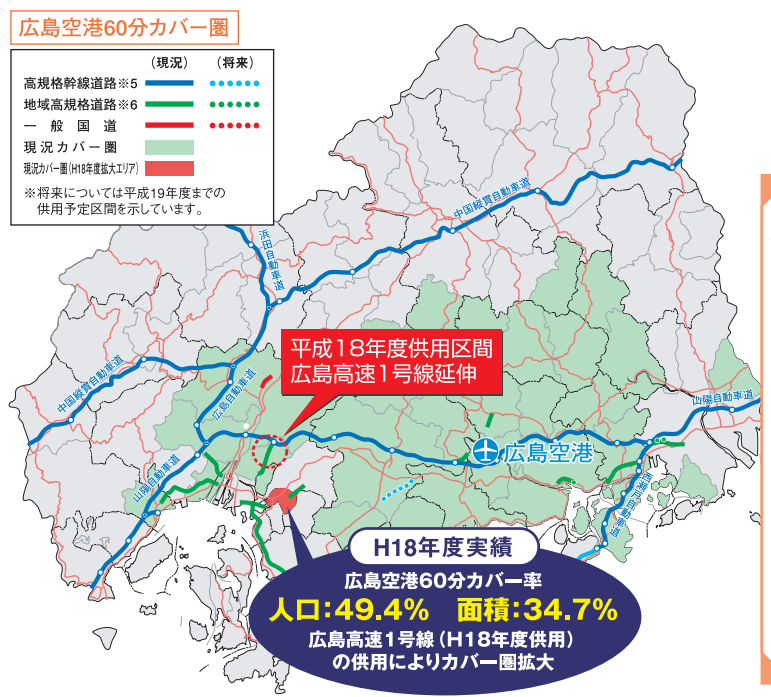
代表的な事業	評価	事業の説明
広島高速1号線(安芸府中道路)延伸	😊	広島高速1号線の延伸により、広島空港1時間圏エリアが拡大しました。

**今年度の取り組み** 今後も広島空港へのアクセス性向上に資する各種バイパス整備の進捗をはかっていきます。



## 昨年度の達成度 広島高速1号線(安芸府中道路)延伸

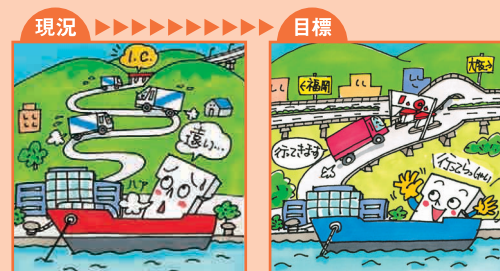
平成18年10月16日、広島高速1号線延伸(馬木料金所～山陽自動車道広島東IC L=2.3km)により、広島高速1号線が全通し、山陽自動車道と直結しました。これにより、広島空港と広島市中心部間の利便性・定時性が向上しました。



- 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

広島港から高速ICまでの時間

# 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との連結が強化されました。

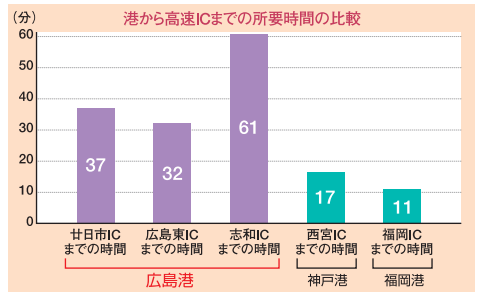
代表的な事業	評価	事業の説明
広島高速1号線(安芸府中道路)延伸	😊	広島高速1号線の延伸により、広島港と山陽自動車道広島東IC間の所要時間が5分短縮しました。

**今年度の取り組み** 今後も広島港と高速道路ICの連結強化に資する各種バイパス整備の進捗をはかっていきます。



## 昨年度の達成度 広島高速1号線(安芸府中道路)延伸

平成18年10月16日、広島高速1号線延伸(馬木料金所～山陽自動車道広島東IC L=2.3km)により、広島高速1号線が全通し、山陽自動車道と直結しました。これにより、広島港と山陽自動車道広島東IC間の連絡時間が5分短縮しました。



産業団地から高速ICまでの20分アクセス率

# 広島県の基幹産業を支えるためのアクセスを確保します。

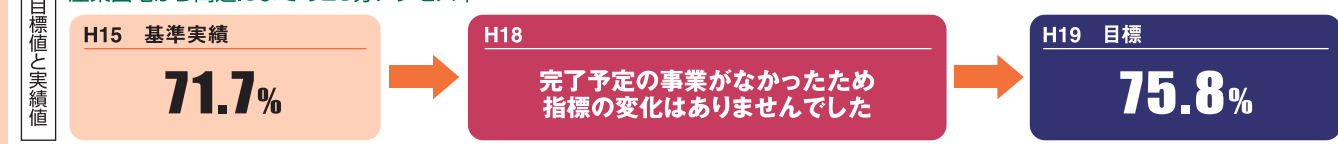


**昨年度の成果** 平成18年度は、産業団地から高速ICまでの20分アクセス率向上に寄与する事業がなかったため指標値の変化はありませんでした。

**今年度の取り組み** 平成19年度は、東広島・呉自動車道の部分供用(上三永～馬木間)により、沿線産業団地と高速道路ICとの連結強化を図ります。

代表的な事業	事業の説明
一般国道375号 東広島・呉自動車道	一般国道375号東広島・呉自動車道上三永IC～馬木IC間(L=7.3km)を暫定供用(2車線)します。

産業団地から高速ICまでの20分アクセス率



## 平成19年度の取り組み 一般国道375号 東広島・呉自動車道

呉市から東広島市にかけての沿線地域は広島中央テクノポリス<sup>※8</sup>地域に指定されており、工業団地、住宅団地、教育施設、レクリエーション施設など様々な施設が集積しています。これら地域の今後の発展に不可欠な社会基盤として、拠点都市間を迅速にネットワークする道路網の整備を目的に計画されたのが、東広島・呉自動車道です。平成19年度は、上三永IC～馬木IC間(L=7.3km)を暫定供用(2車線)します。

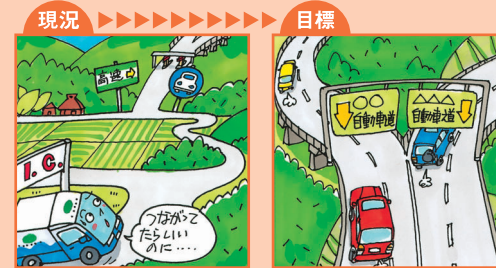


期待される整備効果

広島中央テクノポリス地域に立地する産業団地から高速道路ICへのアクセス性が強化されます。

規格の高い道路を使う割合

# 高速道路等の利用促進を図っていきます

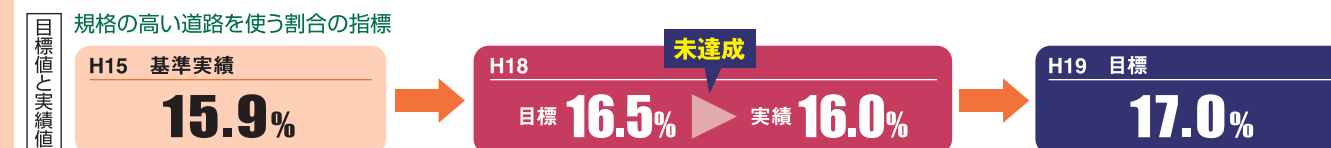


**昨年度の成果** 平成18年度は、計画通りに供用ができなかったため、目標を達成することができませんでした。

代表的な事業	評価	事業の説明
一般国道317号 生口島道路	😊	生口島道路の整備により、自動車専用道路による本州と四国間の高速ネットワークが形成されたことにより、自動車交通の適正化が図られました。
広島高速1号線(安芸府中道路)延伸	😊	広島高速1号線と山陽自動車道が直結することにより、広島高速1号線の交通量が増加しました。
一般国道2号 三原バイパス	😞	未整備

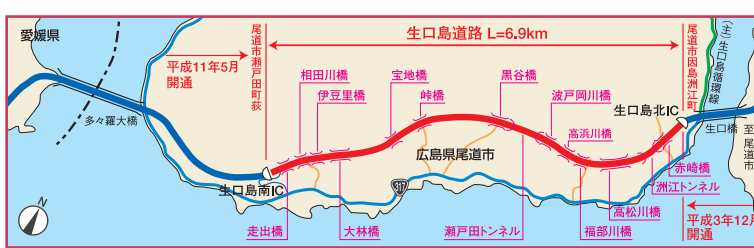
**今年度の取り組み** 平成19年度は、三原バイパス、東広島・呉自動車道、江府三次道路(高道路)の整備や社会実験により規格の高い道路の利用促進を目指します。

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(L=1.6km)を暫定供用(2車線)します。
一般国道375号 東広島・呉自動車道	一般国道375号東広島・呉自動車道上三永IC～馬木IC間(L=7.3km)を暫定供用(2車線)します。
一般国道183号 高道路	一般国道183号高道路(L=3.0km)を暫定供用(2車線)します。
しまなみ海道 料金割引社会実験	平成19年8月25日より、土日祝日の昼間(午前9時～午後5時)の料金が20%OFFになります。(普通車、軽自動車のみ)

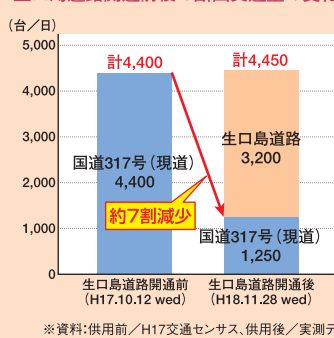


## 昨年度の達成度 一般国道317号 生口島道路 😊

平成18年4月29日、国道317号生口島道路の供用により、現道国道317号の日交通量が約7割減少しました。通過交通の排除により、生口島島内国道317号の沿道環境改善及び交通の安全性が向上しました。



生口島道路開通前後の断面交通量の変化



**ETC料金割引社会実験 西瀬戸自動車道 西瀬戸尾道IC～今治IC** 平成19年度の取り組み

土日祝日の昼間の時間帯割引を実施することにより、西瀬戸自動車道における観光交通需要を促進させ地域活性化を支援するものです。これにより一般道路及び本四道路における交通等に与える影響を検証します。なお、実験期間については、本州四国連絡高速道路株式会社ホームページをご覧ください。

**ETC 西瀬戸自動車道(しまなみ海道) 限定**

- 土日祝日【昼間】9～17時が割引対象
- 「普通車」「軽自動車等」が割引対象

**西瀬戸尾道IC** 区間中のICでの乗り降り可 → **今治IC** **2割引**

実施時間内に入出口料金所を通過してください

本州四国連絡高速道路株式会社ホームページ <http://www.jb-honshi.co.jp/experiment/index.html>

**割引適用条件**

- 西瀬戸尾道一向島、又は向島～西瀬戸尾道でご利用の場合には、ETC無線走行ができませんが、ETCカードでのお支払いであれば割引対象になります。割引対象時間の確認は、いずれも向島料金所通過時刻で行います。
- 土日祝日の昼間午前9時～午後5時までの間に入口又は出口の料金所を通過してください。
- 対象車種は「普通車」「軽自動車等」です。
- 障害者割引・ETC特別割引は重複適用されません。
- 利用回数、利用区間の制限はありません。

## 平成19年度の取り組み 一般国道183号 高道路

一般国道183号高道路は、庄原市高地区沿線における幅員狭小区間や踏切を回避することによる円滑な走行の確保、通過交通を排除することによる地域の人々の安全で快適な通行の確保を目的とした延長3.0kmのバイパスです。また当該路線は、鳥取県西部地域と広島県備北地域を連絡する地域高規格道路江府三次道路に位置付けられており、将来的には両地域の交流促進、物流効率化に寄与します。



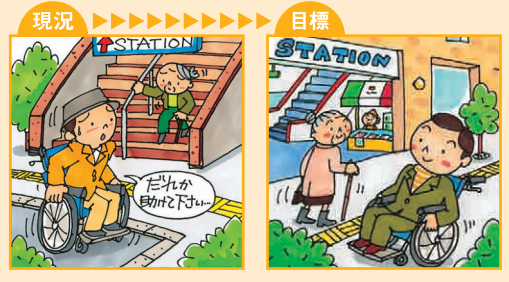
期待される整備効果

バイパス整備により、現道国道183号の通過交通が転換し、道路機能の適正化が図られます。



- 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

# 快適で安心して歩ける空間を増やしていきます

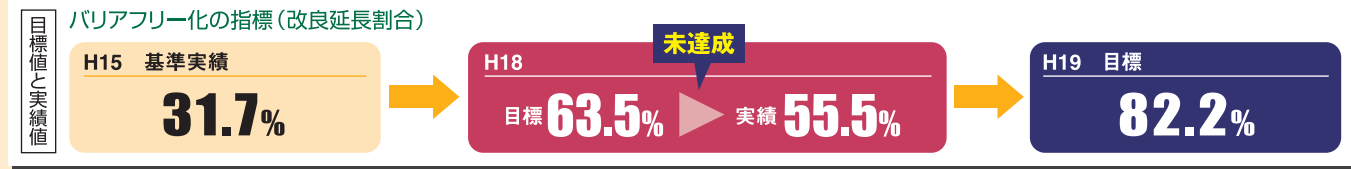


昨年度の成果 平成18年度は、関係機関との調整が遅れたことにより計画通りに実施できませんでした。

代表的な事業	目標	実績	評価	事業の説明
JR宮内車庫駅周辺地区	640m	40m	⚪	宮内車庫駅連絡通路に手すり、誘導ブロック、エレベーターなどを設置しました。
JR広島駅周辺地区	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くしました。
JR安芸阿賀駅周辺地区	1,200m	1,300m	⚪	歩道の段差や急勾配を解消し、点字ブロックを使いやすくしました。

今年度の取り組み 平成19年度は、コスト縮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西条駅前周辺地区	1,000m	歩道をバリアフリー化します。
JR宮内車庫駅周辺地区	600m	歩道をバリアフリー化します。



## 昨年度の達成度 JR安芸阿賀駅周辺地区

JR安芸阿賀駅周辺地区では、(市)阿賀中央7丁目1号線、(市)阿賀中央5丁目1号線、(市)阿賀南3丁目1号線、(市)阿賀中央町田線の4路線計1,300mをバリアフリー化しました。



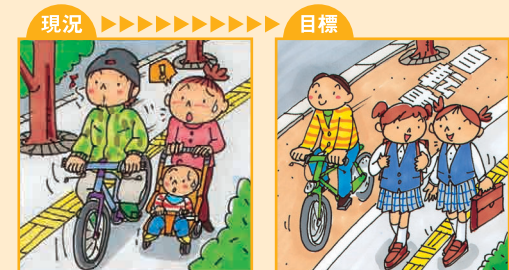
## 平成19年度の取り組み JR西条駅前周辺地区

JR西条駅前周辺地区では、(市)中央巡回線、(市)栄町4号線の2路線計1,000mをバリアフリー化します。



- 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

# 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

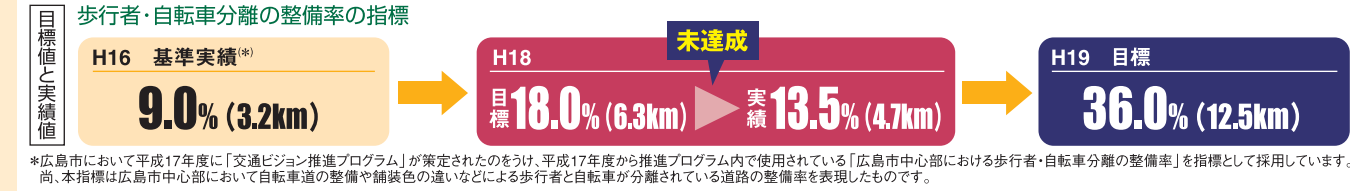


昨年度の成果 平成18年度は、関係機関との調整が遅れたことにより計画通りに実施できませんでした。

代表的な事業	目標	実績	評価	事業の説明
一般国道54号(中央局北~白神社前)	0.25km	0km	⚪	未整備
一般国道2号(国泰寺~新明治橋東)	0.7km	0km	⚪	未整備
中広宇品線(県立広島大前~段原中央)	2.1km	1.5km	⚪	歩道に区画線と歩行者・自転車マークを設置し、視覚的に歩行者・自転車を分離しました。

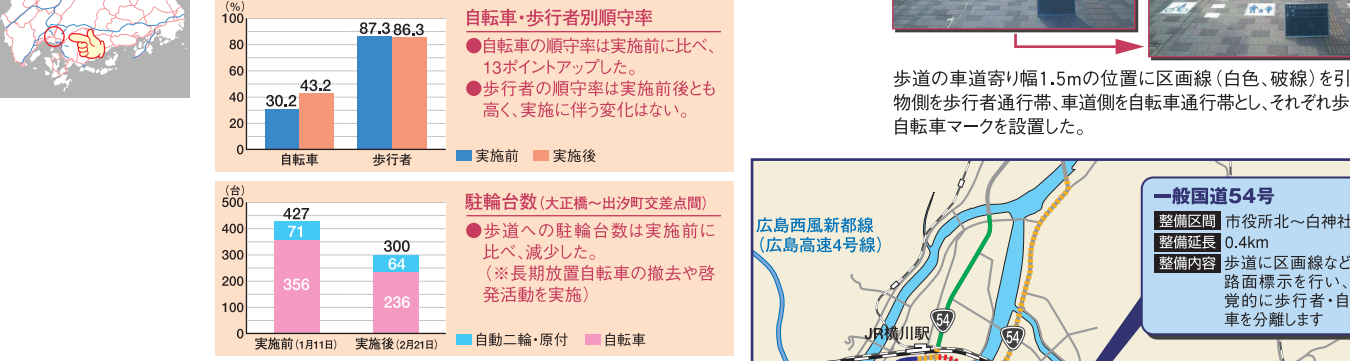
今年度の取り組み 平成19年度は、幅の広い幅員の歩道について、歩行者と自転車空間の視覚的分離を積極的に行います。

代表的な事業	目標	事業の説明
一般国道2号(出汐~新観音橋西詰)	3.4km	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(観音本町~スタジアム入口)	0.6km	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54号(市役所北~白神社前)	0.4km	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。
紙屋町御幸橋線(鷹野橋~御幸橋西詰)	1.1km	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。
駅前観音線(スタジアム入口~上天満町、城北駅北~白鳥)	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。



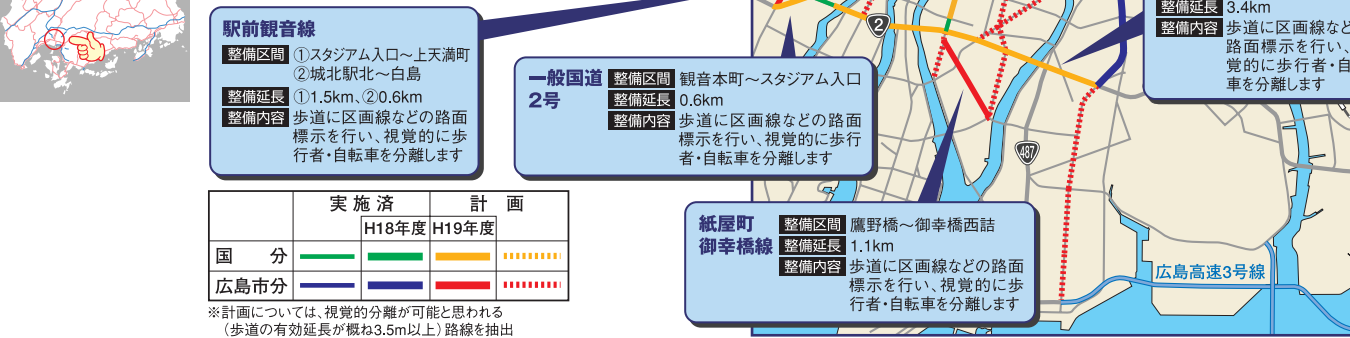
## 昨年度の達成度 平成18年度実施区間

平成18年度は、中広宇品線(大正橋交差点~出汐町交差点間L=1.5km)の歩道に区画線(白破線)と歩行者・自転車マークの設置を行いました。



## 平成19年度の取り組み 平成19年度実施区間

平成19年度は、以下の区間の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。



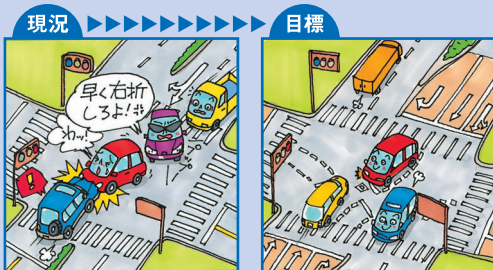




- 活力の増進
- 快適な暮らしの実現
- 安全性の向上
- 環境の改善
- 道路行政の改革

道路交通における死傷事故率

運転していてハラハラするような道路を少なくします



事故の指標(死傷事故率)<sup>\*10</sup>



昨年度の成果

平成18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)八木広島線 安佐大橋東詰交差点改良	😊	右折レーン設置により、交差点内での右折事故の軽減を図りました。また、歩道の設置により歩行者の安全を確保しました。
(一)金丸府中線 府中駅地区(あんしん歩行エリア)	😊	歩道を拡幅し、段差や急勾配を解消することにより、高齢者・障害者・通学生の安全を確保しました。

今年度の取り組み

平成19年度は、コスト縮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	事業の説明
一般国道2号 湯坂温泉入口交差点改良	右折レーンを設置します。
一般国道2号 廿日市市駅地区(あんしん歩行エリア)	歩道の段差・急勾配を解消します。

昨年度の達成度 (一)八木広島線 安佐大橋東詰交差点改良 😊

整備前

整備後

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

（一）八木広島線安佐大橋東詰交差点では、交差点内での車両対車両、車両対二輪車の右折が多発していました。このため、右折レーンを設置し、右折事故の減少を図りました。また、歩行者の安全な通行の確保のため歩道を設置しました。

平成19年度の取り組み 一般国道2号 湯坂温泉入口交差点改良

平成19年度対策箇所

右折レーン設置  
右折レーンを設置し、直進車と右折車を分離させることにより、交差点付近の交通事故を防止

右折車両が停止すると後続車の通行を阻害し追突事故が発生する

右折レーンが設置されていない

一般国道2号湯坂温泉入口交差点では、事故率が広島県の平均死傷事故率の5倍以上ある、非常に危険な箇所です。現在右折車線が設置されていないため、右折車が存在した場合、後続車の通行を阻害し追突事故が発生しています。このため、当該箇所に右折レーンを設置し、後続車を円滑に通行させることにより追突事故の防止を図ります。

期待される整備効果  
右折レーンを設置し、後続車を円滑に通行させることにより追突事故の防止を図ります。

昨年度の達成度 (一)金丸府中線 府中駅地区(あんしん歩行エリア)<sup>\*11</sup> 😊

整備前

整備後

全体計画 L=250m

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した。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した。

平成19年度の取り組み 廿日市市駅地区(あんしん歩行エリア)

全体計画 L=1,200m

整備前

整備後イメージ

平成19年度も引き続き整備を実施します

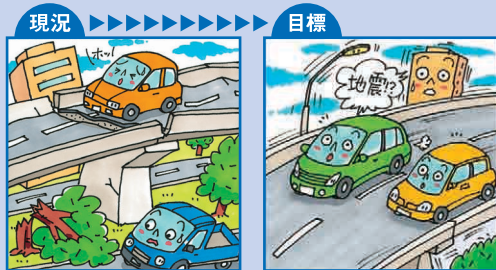
当区間は、廿日市市のあんしん歩行エリアに指定されている。JR廿日市駅を中心とし公共施設、商業施設が集中し、通勤・通学の他、多くの方が歩道を利用している。しかし既設歩道は、幅員が狭く段差や急勾配が多いため、高齢者・障害者・通学生が非常に危険な状況での利用を余儀なくされている。これらの解消のため、一連のバリアフリー化された歩行空間の整備を図ります。

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。



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

# 防災対策として 橋梁震災対策を 実施します



緊急輸送用道路における橋梁震災対策率

## 昨年度の 成果

平成18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。

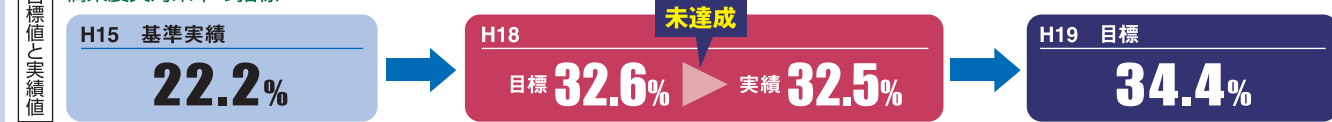
代表的な事業	評価	事業の説明
一般国道2号 平野橋(上下)	☺	橋脚補強(炭素繊維巻立て)
一般国道2号 臥竜橋	☺	橋脚補強(コンクリート巻立て)、落橋防止装置
一般国道54号 新可愛川橋	☺	落橋防止装置
(主)広島三次線 新高大地橋	☺	落橋防止装置
中国自動車道 東城池橋(上下)	☺	橋脚補強(コンクリート巻立て)

## 今年度の 取り組み

平成19年度も引き続き「緊急輸送道路<sup>※12</sup>の橋梁耐震補強3箇年プログラム」  
として第1次緊急輸送道路(都道府県等管理道路については優先確保ルート)  
にある橋梁の耐震補強を実施し、特に優先的に耐震補強を実施する必要のある橋梁について、今年度中におおむね完了するよう対策を推進します。

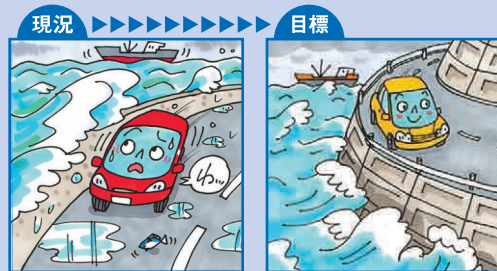
代表的な事業	事業の説明
一般国道2号 海田高架橋(上下)	落橋防止装置
一般国道2号 神島橋(上下)	橋脚補強(コンクリート巻立て)、落橋防止装置
一般国道54号 明神橋	橋脚補強(炭素繊維巻立て)、落橋防止装置
一般国道487号 音戸大橋(本線)	落橋防止装置
中国自動車道 本村川橋(上下)	橋脚補強(コンクリート巻立て)

橋梁震災対策率の指標



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

# 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



事前通行規制区間等における代替路線の整備率

## 昨年度の 成果

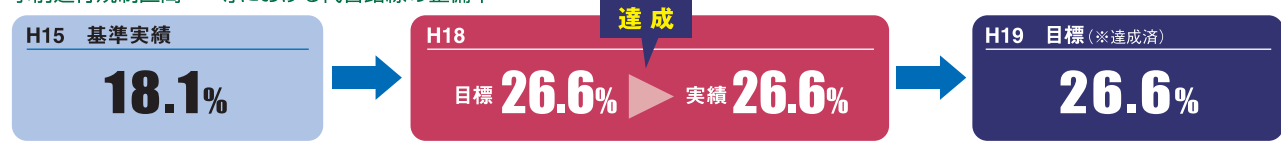
平成18年度は、作木大和道路の整備により一般国道375号の幅員狭小  
区間・急カーブ区間・冠水区間など交通難所の解消を図りました。

代表的な事業	評価	事業の説明
一般国道375号 作木大和道路	☺	規制区間に並行する代替路線を整備しました。

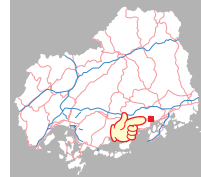
## 今年度の 取り組み

今後も災害時における孤立地域減少のため、規制区間に並行する各種  
バイパスの整備をはかっていきます。

事前通行規制区間<sup>※13</sup>等における代替路線の整備率



## 昨年度の達成度 臥竜橋(一般国道2号) ☺

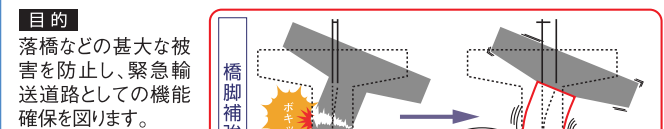


**目的** 古い設計基準の橋梁の耐震補強。  
**対策** 橋脚補強及び落橋防止装置設置により、  
地震時の橋脚の倒壊及び橋げた落下を防ぎます。



## 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・淡路大震災等での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のある橋梁について、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。

## 平成19年度の取り組み 音戸大橋(一般国道487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す。



## 昨年度の達成度 一般国道375号 作木大和道路 ☺



平成18年5月30日、一般国道375号に並行する作木大和道路(L=6.1km)の全線供用により、現道側の幅員狭小区間・急カーブ区間・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を図りました。



## 通行規制区間の代替路線の整備状況と平成18年度整備箇所



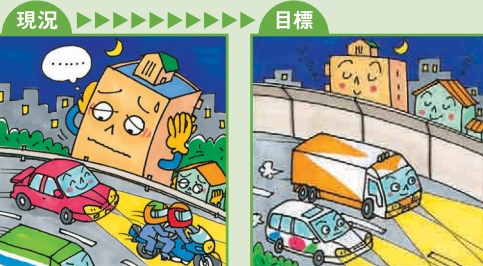
両国トンネル (北西側より撮影)



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

夜間騒音要請限度達成率

夜間の騒音を低くします



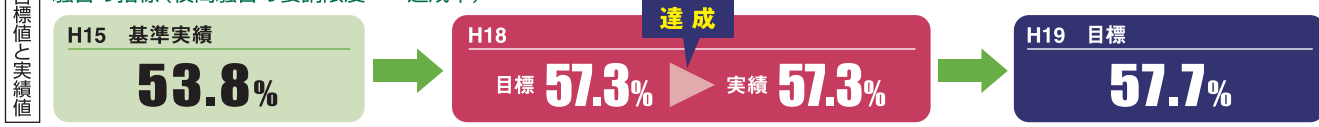
昨年度の成果 平成18年度に実施した対策の効果により、目標を達成することができました。

Table with 5 columns: 代表的な事業箇所, 目標, 実績, 評価, 事業の説明. Lists noise reduction measures on roads like 西広島バイパス and 大竹市黒川.

今年度の取り組み 今後も、引き続き夜間要請限度\*14を超過している区間を中心に遮音壁\*15、低騒音舗装\*16等の対策を講じます。

Table with 3 columns: 代表的な事業箇所, 目標, 事業の説明. Lists future noise reduction measures like sound barriers and low-noise pavement.

騒音の指標(夜間騒音の要請限度\*14 達成率)



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

アダプトプログラム参加団体数

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18年度には新たに25団体がアダプトプログラム\*17に参加し、県内の参加団体数は209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18年度の参加団体

平成18年度は、25団体がアダプトプログラムに参加し、現在広島県内では209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。



呉大学 会員数 125名 団体の属性 学校 市町村名 広島県呉市 活動場所 呉市西中央1丁目~本通1丁目地内 活動内容 清掃活動 活動頻度 月4回

呉大学は、呉駅キャンパスで行われる1・2年生のセミナーの中で、地域貢献の一環として歩道の清掃活動を行っています。呉市の「美しいまちづくり」宣言のもと、呉市の玄関としてのJR呉駅前を中心に清潔なまちづくりを推進することにより、多くの観光客をはじめとして、住民の心を癒し・生活に安らぎを与えてくれる心温まる社会の実現を目指して努力しています。

平成19年度の取り組み 「特定非営利活動法人 ひろしまアダプト」の設立

道路・河川等の土木公共施設を対象とする美化清掃等のボランティア活動の支援を行い、官民協働型の公共施設管理の充実を行うNPO法人が設立されました。

平成18年12月27日 認証申請 平成19年3月28日 認証通知 平成19年4月6日 設立登記(法人成立)

設立記念フォーラム(平成19年5月21日)での意見交換会の様子



昨年度の達成度 一般国道54号 広島市安佐北区三入(低騒音舗装)

一般国道54号広島市安佐北区三入において、低騒音舗装を実施しました。騒音低減効果調査結果: 昼間5dB、夜間7dBの騒音が低減されました。

平成19年度の取り組み 一般国道2号 福山市津之郷町(遮音壁設置)

一般国道2号福山市津之郷町に遮音壁を設置することによる夜間騒音の低減を目指します。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、夜間要請限度(70dB)の達成を目指します。

# 12のアウトカム指標

平成18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18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	H18年度目標値	H18年度実績値	評価	H19年度目標値	頁
①道路渋滞による損失時間	9930万人時間	1.3%削減	1.6%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%	人口49.4% 面積34.7%	人口49.4% 面積34.7%	😊	人口49.4% 面積34.7%	9p
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	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	😊	廿日市IC:37分 広島東IC:32分 志和IC:61分	10p
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			75.8%	11p
⑤規格の高い道路を使う割合	15.9%	16.5%	16.0%	👉	17.0%	12p
⑥主要旅客施設周辺等のバリアフリー化率	31.7%	63.5%	55.5%	👉	82.2%	13p
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)	13.5% (4.7km)	👉	36% (12.5km)	14p
⑧道路交通における死傷事故率	114件 / 億台キロ	110件 / 億台キロ	110件 / 億台キロ	😊	109件 / 億台キロ	15p
⑨緊急輸送道路における橋梁震災対策率	22.2%	32.6%	32.5%	👉	34.4%	17p
⑩事前通行規制区間等における代替路線の整備率	18.1%	26.6%	26.6%	😊	26.6%	18p
⑪夜間騒音要請限度達成率	53.8%	57.3%	57.3%	😊	57.7%	19p
⑫アダプトプログラム参加団体数	147団体	217団体	209団体	👉	230団体以上	20p

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

**評価マークの説明**

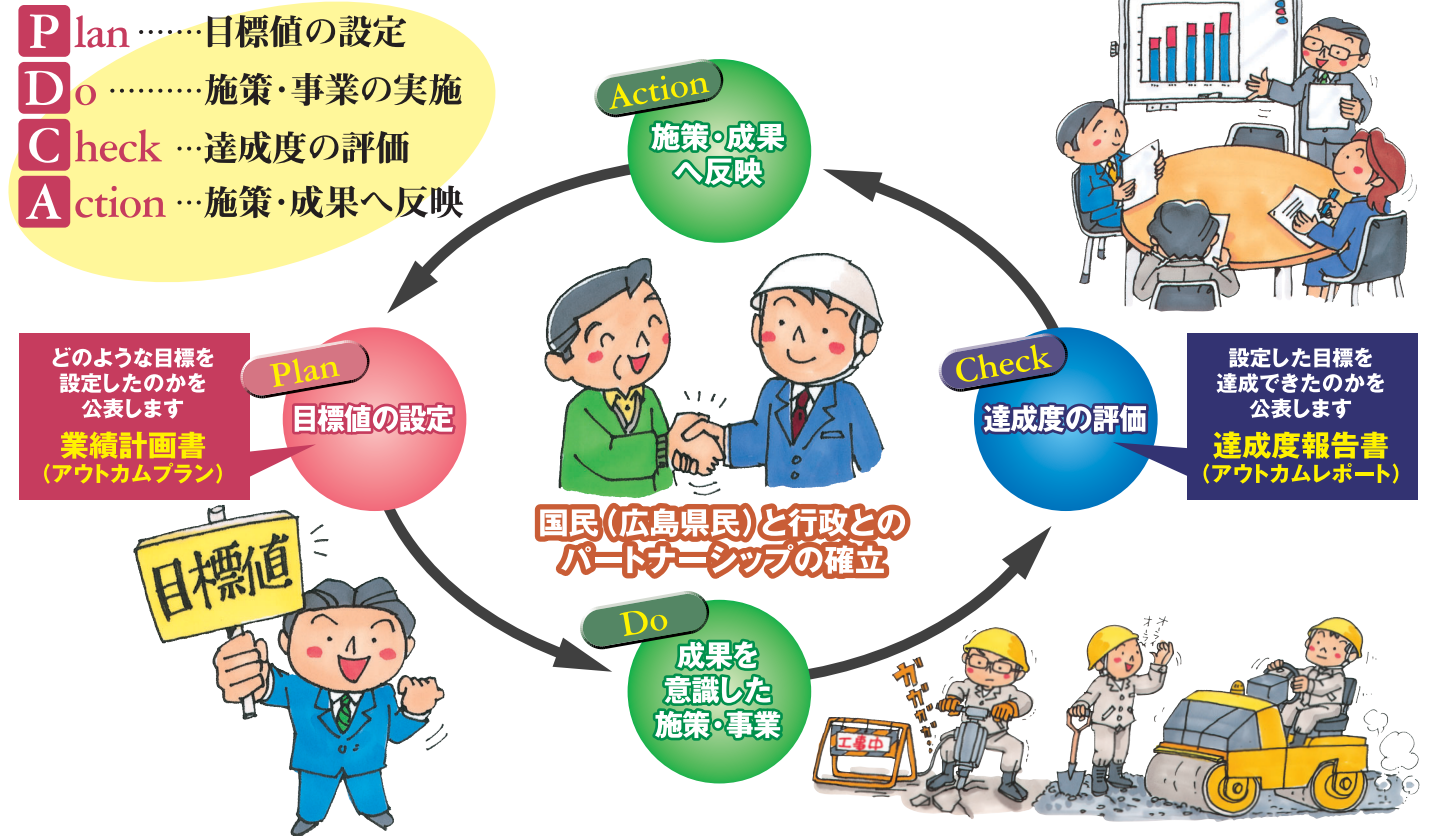
😊 対策が完了し、目標を達成することが出来た指標

👉 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

# 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)

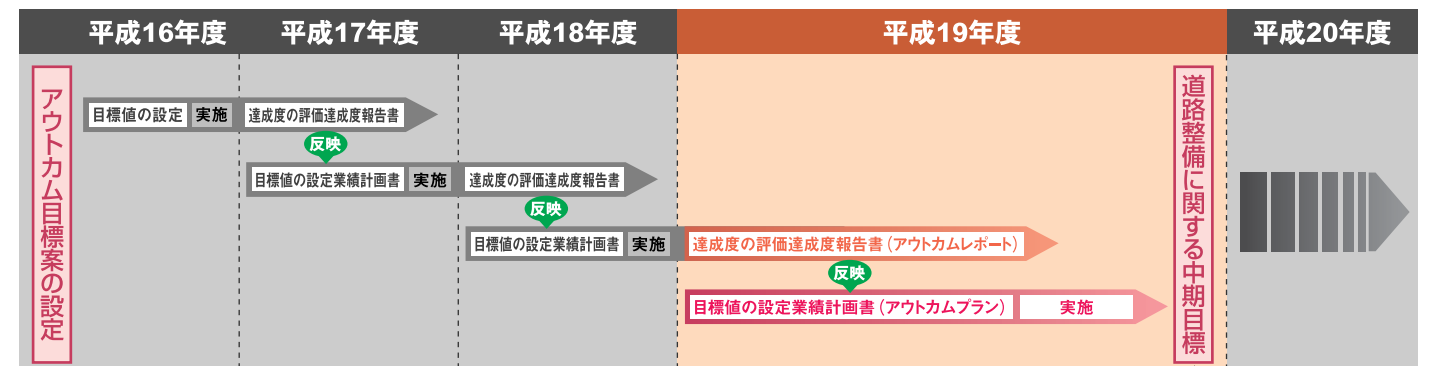


行政の透明性の向上 行政の効率性の向上

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19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19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。

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

# どんどん進む広島県の道づくり

## 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※18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、高速度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。



# 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。

**※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、1km<sup>2</sup>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](http://www.hirokoku-mlit.go.jp/out_plan/index.html)