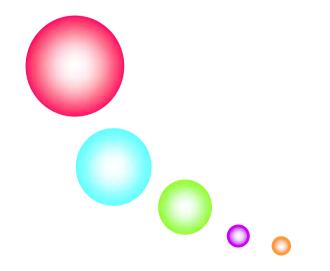
兵庫県域版 H18達成度報告書 H19業績計画書

近畿地区幹線道路協議会課題別会議 道路行政マネジメントに関する検討会議 兵庫分科会



国土交通省 豊岡河川国道事務所 姫路河川国道事務所

兵庫国道事務所

阪神国道事務所

兵庫県 市市

目次

○ はじめに・・・・・・・・・・ 1	○ 円滑化
これからのみちづくりは成果を重視して・・・・・・2	H18達成度報告書· 渋滞損失時間(直轄国道)····· 14 H19業績計画書 · 渋滞損失時間(直轄国道)···· 15
兵庫県の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3	安全·安心
道路の問題点とアウトカム指標の設定・・・・・・・ 5 アウトカム指標の定義・算出方法など・・・・・・・ 6	H18達成度報告書· 死傷事故率····· 16
兵庫のみちづくりにおけるアウトカム目標・・・・・・ 7	H19業績計画書 · 死傷事故率 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
活性化	H19業績計画書 · 消雪対策実施率······ 19
H18達成度報告書· 高速道路分担率····· 8	参考 緊急輸送道路の橋梁耐震補強実施率・・・・・・20
H19業績計画書 · 高速道路分担率····· 9	環境
H18達成度報告書· 大型車すれ違い困難道路解消率 10	H18達成度報告書・ 自動車によるNO _χ ·PM排出量······ 21
H19業績計画書 · 大型車すれ違い困難道路解消率····· 11	H19業績計画書 · 自動車によるNO _X ·PM排出量······ 22
H18達成度報告書· 無電柱化整備延長······ 12	H18達成度報告書· 夜間騒音73dB未満達成率······ 23
H19業績計画書 · 無電柱化整備延長······13	H19業績計画書 · 夜間騒音73dB未満達成率······24
	○ おわりに・・・・・・・・・・・・・・・・ 25

はじめに

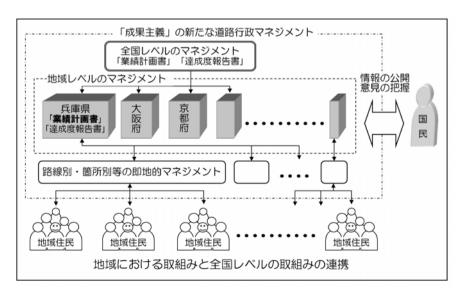
平成14年8月の社会資本整備審議会・中間答申(「今、転換のとき」)において、「道路行政をアウトカム指標に基づき運営を行う方式に転換」し、「毎年度、指標に基づき業績の分析、評価を行う」ことが提言されました。

これを受け、国土交通省では平成15年度から、道路行政の透明性や効率性の向上のため、全国レベルの道路行政の「業績計画書」及び前年度の業績を評価する「達成度報告書」を作成し、道路行政マネジメント 1を進めています。

また、全国の各地域レベルにおいても、地域住民や道路利用者にわかりやすい道路行政マネジメントを進めるため、地域のニーズに合致した「業績計画書・達成度報告書」の作成がすすめられています。

兵庫県域でも、近畿地区幹線道路協議会の幹線道路網検討会議兵庫分科会(国土交通省(豊岡・姫路・兵庫・阪神)、兵庫県、神戸市)が『平成15年度兵庫県域版業績計画書』を策定し、平成15年度から兵庫県域における道路行政マネジメントの取り組みがスタートしました。平成16年度には、近畿地区幹線道路協議会の課題別会議「道路行政マネジメントに関する検討会議」を設置し、『兵庫県域版H15達成度報告書・H16業績計画書』を策定しました。今回、『兵庫県域版H18達成度報告書・H19業績計画書』を策定いたしました。

1 事前に成果目標を定め、事後に達成度の評価を行ない、評価結果を以降の行政運営に反映させるマネジメント・サイクルのこと。



県域版業績計画書·達成度報告書

「兵庫県域版業績計画書・達成度報告書」は、道路行政マネジメントを展開するための第一歩として、兵庫県域の道路行政の取り組みを、生活実感にそった指標を用いて、わかりやす〈伝えるためにまとめたものです。それぞれの主体が目指している成果のうち兵庫県域を代表するものを、アウトカム指標を用いて示しています。

平成15年度から、道路行政マネジメントの展開に向けて議論を重ねてきましたが、兵庫県域は日本海に面した但馬地域や大都市圏の神戸・阪神地域、太平洋に面した淡路地域など、広大で多様な地域から成り立ち、それぞれ課題が異なることなどから、あらゆる視点を網羅した指標設定は難しい面がありますが、住民にわかりやすく、実効性のある道路行政マネジメントの実現に向けて継続的な改善に努めていきます。

これからのみちづくりは成果を重視して

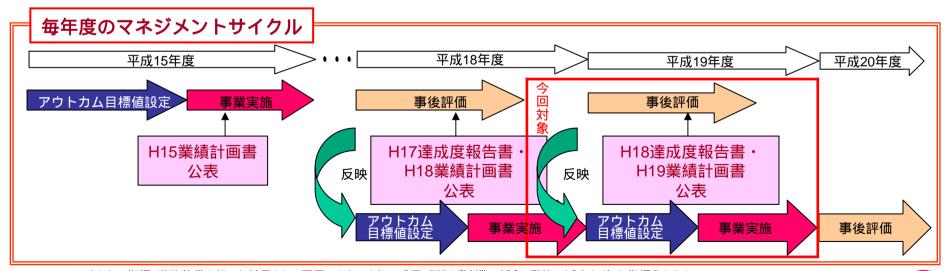
__________ 平成15年度より道路行政は、より効果的かつ効率的な運営を進めるため、アウトカム指標による政策目標を設定し、これに基づいて事業を推進しています。

毎年度のマネジメントサイクルを確立します

- 1.毎年度の業績計画書を策定し、その中で定量的な成果目標(アウトカム指標)を定めます。
- 2.次年度当初に成果目標に対する達成度の評価を行い、達成度報告書として公表します。
- 3.評価結果を次年度以降の行政運営に反映させることを目指しています。

わかりやすさと実現性を両立した目標を立てます

道路ユーザーのニーズに即した分かりやすい成果目標を立て、かつ行政運営に不可欠な目標を同時に設定します。



アウトカム指標:道路整備を行った結果として国民にもたらされる成果(例えば渋滞の緩和・事故の減少など)を指標化したもの。マネジメントサイクル:企画立案(Plan)・実行(Do)・評価(Check)・政策への反映(Action)を繰り返し行うことで、反省点や成果を次の計画に活かそうという考え方。

兵庫県の現状

- ・兵庫県は、近畿地方の西部に位置し、北は日本海、南は大 阪湾および瀬戸内海に面する地域と淡路島からなる県土を 持ち、約560万人が暮らしています。
- ・県土は、山地が大部分を占め積雪寒冷地でもある北部、地 形が比較的平坦で田と宅地が集積する南東部および南西部 で形成され、大都市と豊かな自然が共存する多彩な県土を 擁しているのが特徴です。

地域別人口 北部 19 南西部 134 南東部 407 兵庫県 560

200

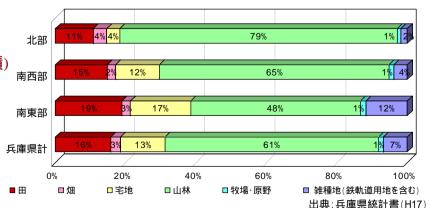
100

(万人) 出典:兵庫県人口の動き(H19)

500

600

地域別地目別 土地利用状況 (課税対象地積)



300

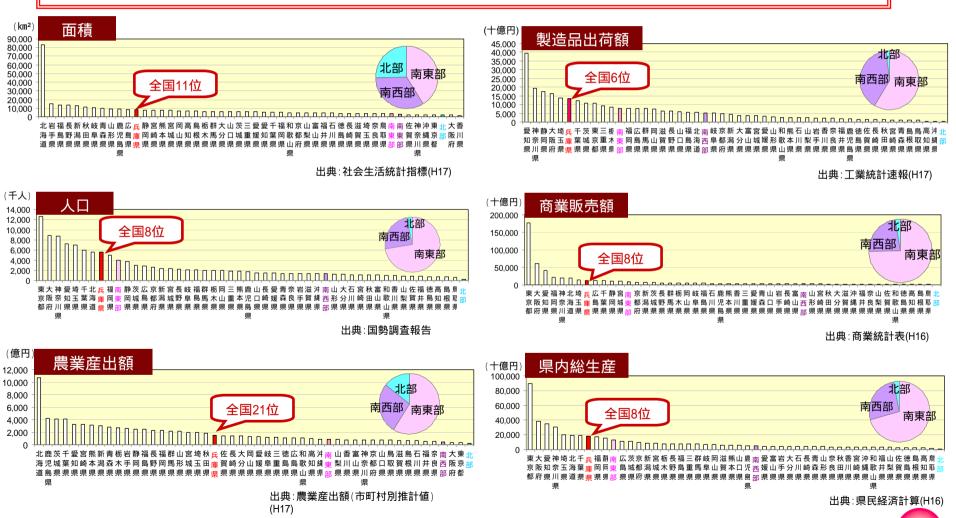
400



兵庫県の現状



・兵庫県は、人口:第8位·県内総生産:第8位など、全国的に上位に位置していますが、兵庫県の大部分を南東部と南西部が担っており、北部と南東部・南西部の間に大きな格差があります。



道路の問題点とアウトカム指標の設定

下記の4つのテーマを切り口に現在の道路の問題点とアウトカム指標、目標達成後の状況を整理します。



都市と地域を活性化する

- ●北部で高速道路へのアクセスがしに〈い
- ●中山間地域を中心に大型車のすれ違いができない道路がある
- ●道路上に電柱があり、歩行空間を狭めたり景観を損ねている

高速道路分担率

大型車すれ違い困難道路解消率

無電柱化整備延長

道路交通を円滑化する

●神戸・阪神地域、播磨地域臨海部の市街地で渋滞が生じている

渋滞損失時間

供用中道路の安全・安心を確保する

- ●神戸・西宮・尼崎・明石・姫路の市街地部で、事故が多い
- ●積雪時、北部地域において路面状況が悪くなり、安全性が低下している

死傷事故率

消雪対策実施率

環境を保全する

●主に阪神地域の沿道周辺で大気の課題が多い

●主に神戸の沿道周辺で騒音の課題が多い

自動車によるNOx、PM排出量

夜間騒音73dB達成率

アウトカム指標の定義・算出方法など



テーマ	アウトカム指標	定義・算出方法など
	高速道路分担率	高速道路(自動車専用道路)を利用する割合を示す指標。自動車の総走行台キロ に占める高速道路の走行台キロの割合。
活性化	大型車すれ違い困難道路解消率	道路の走行環境の改善効果を示す指標。幹線道路のうち大型車がすれ違いできない道路(道路幅員5.5m未満)を改良し、すれ違い可能とした道路の割合。
	無電柱化整備延長	都市基盤の形成を示す指標。昭和61年度より開始された電線類地中化事業等の実施延長(累計)。
円滑化	渋滞損失時間	交通の円滑化の状況を示す指標。渋滞によるロス時間。道路の決められた区間において1日のうち交通量が最も多い時間帯と最も少ない時間帯における区間の所要時間差をもとに算出したロス時間と平均乗車人員の積。
安全	死傷事故率	道路の安全性を示す指標。自動車が一定距離走行したときの死傷事故の発生率。
安心	消雪対策実施率	積雪時における道路の維持管理を示す指標。国道9号の雪害指定区間70.9kmのうち、通常以上の除雪対策が必要な区間における対策実施率。
TIM 1 + +	自動車によるNOx·PM排出量	大気汚染の状況を示す指標。自動車NOx·PM法第6条第1項及び第8条第1項に基づき定められた対策地域(神戸市、姫路市、 尼崎市、明石市、西宮市、芦屋市、伊丹市、加古川市、宝塚市、高砂市、川西市、加古郡播磨町及び揖保郡太子町の区域)にお ける自動車から排出されるNOx·PMの排出量。
環境	夜間騒音73dB未満達成率	騒音の状況を示す指標。騒音に関する環境基準(平成10年9月30日環境庁告示)において、騒音対策を優先的に実施するものとされた夜間の騒音レベル73dB未満の達成率。

走行台キロ:自動車がどれだけ走行しているかを示す指標。自動車台数と走行距離の積で求められる。

兵庫のみちづくりにおけるアウトカム目標(

「活性化」、「円滑化」、「安全・安心」、「環境」をテーマに、アウトカム指標を設定し、その目標を達成できるようみちづくりを進めます。

Th 77*	政策 アウトカム指標		H14	H15 H16			目標値(H18)		目標値	目標値	
以 束					H16	H17	H18	H 18	H18達成度	(H19)	中期
	高速道路分担率		24.6%	24.6%	24.8%	25.5%	26.4%	25.8%		26.0%*	
活性化	大型車すれ違い困難道路解消率		72.0%	72.4%	72.7%	73.1%	73.4%	73.2%		73.5%	73.6% (H24)
	無電柱化整備延長	km	242	270	302	333	354	375	×	401	440 (H20)
円滑化	渋滞損失時間	万人時間/年		ı	ı	3,072	2,737	3,056		3,029*	
安全	死傷事故率 件	‡/億台キロ・年	134	134	135	134	132	126	×	122	-
安心	消雪対策実施率			85%	85%	85%	85%	85%		93%	100% (H21)
環境	自動車によるNOx・PM排出量			NOX:19,760 t/年 PM:2,531 t/年 (H9)	-	NOX: 16,527 t/年 PM: 1,472 t/年 (中間報告値)	-	-	-	-	NOX: 12,000 t/年 PM: 431 t/年 (H22)
	夜間騒音73dB未満達成率		97%	99%	97%	99%	99%	99%		99%	100%

^{*「}高速道路分担率」「渋滞損失時間」についてはH18実績でH19目標値を達成



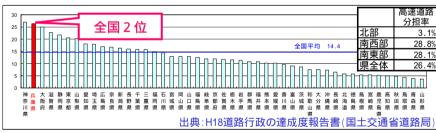
地域間の連携を密にすることで、各地域の活性化を図り、また交通の円滑化や安全な交通を確保するため、物流や観光などの長距離 移動を高速道路(自動車専用道路)に適正に分担させることが効果的です。そこで広域的な道路利用度を示す指標として高速道路分担 率をアウトカム指標とします。

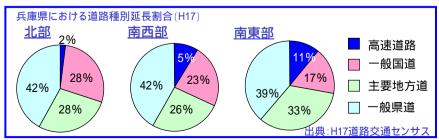
平成18年度目標 25.8% / 平成18年度実績 26.4%

目標值達成

<要因分析>

- ・平成18年度は、春日和田山道路の全線供用やETC利用者 を対象とした料金施策(料金割引)の実施等により、高速道 路の利用が増加し、その結果、目標値を達成しました。
- ・昨年同様、兵庫県域の高速道路分担率は全国平均(14.4%)を 大きく上回り、全国2位と高くなっています。
- ・ただし地域別に見ると、北部の高速道路分担率が低くなって おり、高速道路の整備の遅れが目立ちます。





ペストプラクティス

北近畿豊岡自動車道

春日和田山道路(氷上IC~和田山JCT·IC) (平成18年7月22供用)

沿線地域(丹波市・朝来市・豊岡市)の住民・企業を対 象に、春日和田山道路の利用実態を把握するため、アン ケート調査を実施.

【主な調査結果】

住民の約7割、企業の約6割が、生活、企業活動に 「役立っている」と回答

効果があったと感じる事項としては

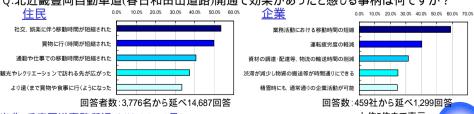
住民:「社交、娯楽に伴う移動時間の短縮」 が54%と最も高く、次いで「買い物に行く時 間が短縮」が50%と高い。

企業:「業務活動における移動時間の短 縮」が6割と最も高く、次いで「運転疲労度 の軽減」が約4割と高い。

0.北近畿豊岡自動車道(春日和田山道路)はあなたの生活(御社の企業活動)に役立っている と思いますか?



Q.北近畿豊岡自動車道(春日和田山道路)開通で効果があったと感じる事柄は何ですか?



出典: 兵庫国道事務所調べ(H19.2~3月

上位5位まで表示



H19業績計画書

平成18年度実績 26.4% / 平成19年度目標 (26.0%)

<目標>国土・地域ネットワークの構築

平成18年度において、当初目標であった平成19年度の高速道路分担率 26.0%を達成することができました。

平成19年度以降も引き続き、高速道路分担率の上昇を目指して、以下の整備を進めます。

高速道路の整備

(北近畿豊岡自動車道、鳥取豊岡宮津自動車道(余部道路、東浜居組道路)等) インターへのアクセス道路整備

ETCの普及と利用促進

等

北部において高速道路が整備 されることは、地域間の結び つきが強くなり、地域活性化 につながります。

高速道路分担率が1%上がると、兵庫県内において 自動車から排出される NO_x は約25トン/年、総排出量の0.12%)、 CO_2 は約25トン/年 (総排出量の0.26%)の削減効果があります。 CO_2 の削減量は約35万本の高木(直径10cm、高さ $4\sim5m$)が吸収する量に相当します。

また、高速道路分担率の向上により、一般道路の 渋滞解消や交通事故減少にも効果が見込めます。

中期的な目標設定の考え方

高速道路分担率

中期的な目標(H19)	26.0%
目標設定の考え方	高速道路分担率は、平成14年から平成19年にかけて整備される路線を考慮し、26.0%(H19目標値)に設定しています。

平成17年度	実績	25.5%
平成18年度	実績	26.4%
十八10十尺	目標	25.8%
平成19年度の目標		(26.0%)





大型車すれ違い困難道路解消率

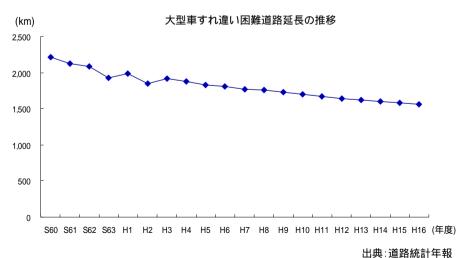


平成18年度目標 73.2% / 平成18年度実績 73.4%

目標值達成

<要因分析>

・社会資本整備重点計画に基づき、計画的かつ着実に道路整備が進められていることから、大型車すれ違い困難道路の延長は着実に減少しており、延長が約1560km(全体の27%)となっています。



大型車すれ違い困難道路とは:

県内の一般国道・主要地方道・一般県道において、大型車相互がすれ違うことができない区間(車線幅員5.5m未満)の延長(道路統計年報より)





H19業績計画書

大型車すれ違い困難道路解消率

平成18年度実績 73.4% / 平成19年度目標 73.5%

<目標>地域間交流・連携の促進

中期的な目標として平成24年度に73.6%とすることを目指し、平成18年度の実績値(73.4%)を勘案し、平成19年度は73.5%を目標値とします。

大型車すれ違い困難道路解消率の向上のために進める主な事業箇所 は以下の通りです。

国道429号 とりがたわ道路(宍粟市)

県道春日栗柄線(丹波市)

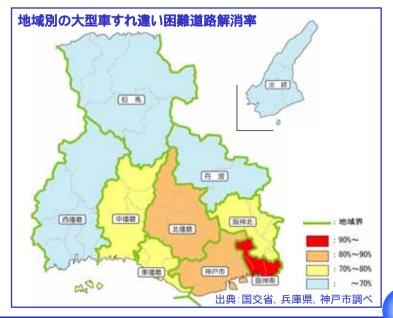
県道西宮豊中線 上武庫橋(西宮市~尼崎市) 等

大型車すれ違い困難道路の解消により、道路の走行性が向上され、 地域間の交流の活性化や連携の強化につながります。 また、すれ違い時の交通事故が減少します。

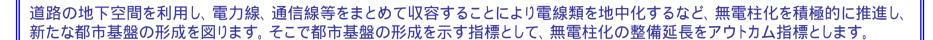
中期的な目標設定の考え方

中期的な目標(H24)	73.6%
目標設定の考え方	社会基盤整備プログラム(H14~H24 兵庫県策定)に基づき、 県が実施する道路整備による大型車すれ違い困難区間の改 良延長を勘案し、設定しています。

平成17年度	実績	73.1%
亚代40年度	実績	73.4%
平成18年度	目標	73.2%
平成19年度の目標		73.5%





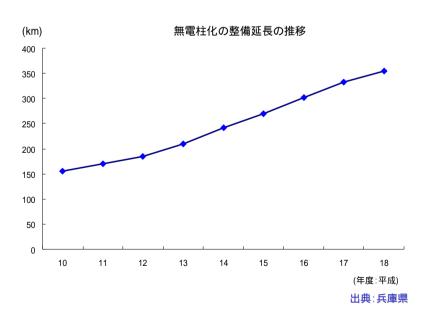


平成18年度目標 375km / 平成18年度実績 354km

目標值未達成

<要因分析>

平成18年度は、国道2号(尼崎市~神戸市)、県道大沢西宮線 ((都)建石線)(西宮市)などで着実に整備を進めましたが、一部の区 間において関係機関等との事業調整が難航し、事業計画が遅れた ことによる影響で、目標は達成できませんでした。



ベストプラクティス

無電柱化の取り組み

まちなかの幹線道路

(県道 西宮豊中線

[都市計画道路 今津西線](西宮市)) (南芦屋浜地区(芦屋市))



新たなまちづくり



区画整理内の道路

(阪急西宮北口駅周辺地区(西宮市))







無電柱化整備延長



平成18年度実績 354km / 平成19年度目標 401km

<目標>無電柱化による美しい街並みの形成

平成19年度は、目標値を達成するために、整備を進めます。

「無電柱化推進計画」(平成16年度~平成20年度)の目標である5年間で約170kmの無電柱化を目標とします。

無電柱化整備延長の目標達成に向けて進める主な事業箇所は以下の通りです。

国道2号(尼崎市~神戸市)

県道尼崎宝塚線((都)尼崎宝塚線)(尼崎市、伊丹市、宝塚市)

県道相生停車場線((都)相生駅相生線)(相生市)

市道若松線(新長田駅北地区)

等

無電柱化整備が進むことで、電柱がなくなり快適な都市空間や住環境が形成されます。

中期的な目標設定の考え方

中期的な	は目標(H20)	440km
目標設	定の考え方	「無電柱化推進計画」(H16~H20)より。市街化区域の幹線道路(国道・主要地方道・一般県道・4車線以上の市町道)、歴史的街並みを有する地区等での無電柱化延長、5年間で約170kmを無電柱化(累計で約440km)することを設定しています。

平成17年度	実績	333km
平成18年度	実績	354km
十八10十月	目標	375km
平成19年度の目標		401km

「無電柱化推進計画」

国土交通省・関係省庁及び関係事業者は平成16年4月14日無電柱化を推進するための計画として「無電柱化推進計画」をとりまとめました。

無電柱化の基本的な考え方

快適な都市空間や住環境の創出のために、まちなかの幹線道路については、引き続き重点的な無電柱化を推進する。

歴史的街並み・自然環境を保全する地区、新しくまちづくりを行う地区、観光地等において面的に無電柱化を推進する。

無電柱化整備のさらなる推進に向け、一層のコスト縮減を目指した施工を行う。

主な実施箇所

多くの人が集中する駅や公共施設周辺等の無電柱化 歴史的景観や自然景観の保全のための無電柱化

新たなまちづくりと併せた良好な都市景観形成のための無電柱化 地方都市の駅前周辺や観光地等、地域振興支援のための無電柱化 災害発生時の緊急輸送路確保等の都市防災対策のための無電柱化

円滑化

H18達成度報告書 渋滞損失時間(直轄国道)

交通量が道路の交通容量を上回っている区間では渋滞が発生し、本来の所要時間より余分に走行時間がかかり、その時間のロスによ り経済活動に大きな影響が生じています。そこで、バイパス整備や道路の拡幅などによる渋滞解消に関する指標として、時間の損失(渋 滞損失時間)をアウトカム指標とします。

平成18年度目標 3.056万人時間/年 / 平成18年度実績 2.737万人時間/年

目標值達成

<要因分析>

- ・加古川バイパスリニューアルや北近畿豊岡自動車道(春日和田山道路)が整備されたこ とにより、交通渋滞が緩和されたため、渋滞損失時間が減少し、目標値を達成しました。
- ・しかし、依然として姫路市から尼崎市にかけての臨海部で多くの交通渋滞が発生してい る状況にあります。

直轄国道の1kmあたり渋滞損失時間 北中部よりも臨海 部での渋滞損失が 大きく、特に姫路 市から尼崎市にか けて、多くの渋滞 損失が発生してい ることがわかりま 25.0~40 14.4~25 0.0~14.4 (Big 75,8952/ac-9 その他の国道 出典:近畿地方整備局(H18)



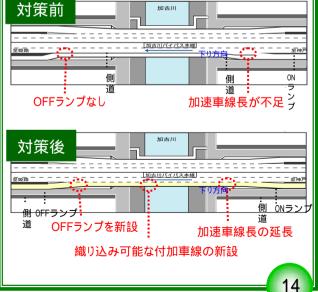
ペストプラクティス

加古川バイパスリニューアル(H18.7) (国道2号新加古川大橋下り線の拡幅)

【期待される整備効果】

- ・加古川ランプ入り口の 本線合流部の安全性向上
- ・河原交差点(加古川ランプ) 西井/口交差点(加古川西 ランプ)の渋滞緩和





円滑化

H19業績計画書

渋滞損失時間(直轄国道)

平成18年度実績 2,737万人時間/年 / 平成19年度目標 (3,029万人時間/年)

<目標>円滑なモビリティの確保

平成18年度において、平成19年度目標値であった3,029万人時間/年を達成することができました。平成19年度以降も引き続き、渋滞損失時間の削減を目指します。

神戸2号交差点改良 平野拡幅、神出バイパス 加古川バイパスリニューアル、神戸西バイパス 等

渋滞が解消することにより、大気や騒音などの沿道環境が改善されます。また、自動車の燃料消費量が減少するため、物流コストが減少します。

中期的な目標設定の考え方

中期的な目標(H19)	3,029万人時間/年
目標設定の考え方	H19年度までに供用予定の事業箇所を勘案して設定しています。

平成17年度	実績	3,072万人時間/年
平成18年度	実績	2,737万人時間/年
	目標	3,056万人時間/年
平成19年度の目標		(3,029万人時間/年)





— H18達成度報告書 死傷事故率

交通事故を削減し、安全な移動の確保を図ることは道路行政にとって重要な課題です。そこで単位走行台キロあたりの死傷事故の発生数(死傷事故率)をアウトカム指標とします。

平成18年度目標 126 / 平成18年度実績 132

目標值未達成

<要因分析>

- ・安全対策事業を進めているものの、兵庫県の死傷事故率は132件/億台キロであり、平成17年度値より2件/億台キロ減少したものの、全国平均(115件/億台キロ)を上回っています。
- ・依然として、臨海部において死傷事故率が高い区間があり、目標は達成していません。

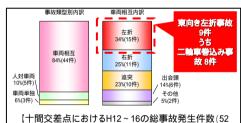




ベストプラクティス

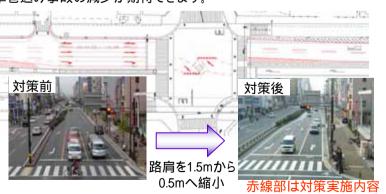
- 国道2号十間交差点(尼崎市昭和通3丁目)での「路肩の縮小」の実施
- ・広幅員路肩を有する区間であり、多〈の二輪車が路肩を走行しています.
- ・52件/5年の事故が発生しています。
- ・車両相互の左折事故が最も多く、特に左折車の二輪車巻込み事故が多発しています。





【期待される整備効果】

路肩を縮小して車線幅員構成の見直すことにより、左折車両の二輪 車巻込み事故の減少が期待できます。



出典:H18道路行政の達成度報告書(国土交通省道路局)





平成18年度実績 132 / 平成19年度目標 122

<目標>安全な生活環境の確保

平成19年度は、目標値を達成するために、対策事業を進めます。 目標値は、平成14年から平成19年までに死傷事故率を約1割削減 させるものとし、1億台キロあたり約122件とします。

対策事業としては、高速道路の整備、交差点改良や線形改良、歩道の 設置等があり、それぞれの事業を推進します。

交通事故が減少することにより、安心・安全な生活環境が創出に繋が ります。

中期的な目標設定の考え方

中期的な目標(H19)	122件/億台キロ
1 日標設定の差え方	全国値にならい、兵庫県においても平成14年から平成19年 までに死傷事故率約1割削減を目標に設定しています。

平成17年度	実績	134件/億台丰口
平成18年度	実績	132件/億台丰口
十八10千良	目標	126件/億台丰口
平成19年度の目標		122件/億台丰口

「目標達成に向けて」

死傷事故率減少に向け、

高速道路への交通転換対策(供用延長の延伸、高速料金の引き下げや割引など) 事故危険箇所のハード面での改善(交差点改良や線形改良、歩道の設置など) 交通安全意識の啓発

など、道路交通の安全性を高める施策を推進し、死傷事故を削減していきます。



H18達成度報告書 消雪対策実施率

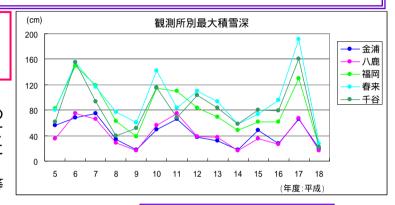
冬季積雪時の円滑な道路交通の確保のため、気象情報や積雪時における路面状況等を速やかに把握し、迅速かつ適切な雪害対策を 実施する必要があります。そこで国道9号の雪害指定区間70.9kmのうち、通常以上の除雪対策が必要な区間における対策実施率をアウトカム指標とします。

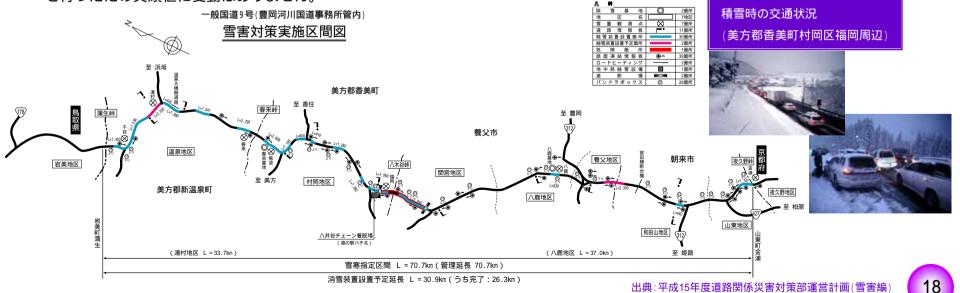
平成18年度目標 85% / 平成18年度実績 85% (=26.3km/30.9km)

目標值達成

<要因分析>

- ・国道9号は全線が積雪寒冷特別地区に指定されており、その区間内には5ヶ所の 峠があります。国道9号の降雪時の円滑な道路交通確保のため、通常行われて いる管理に加え、消雪装置30.9kmが必要とされており、平成16年度末に 26.3kmが整備を終えています。
- ・平成18年度は、平成19年度において設置予定している消雪装置の調査・計画等 を行ったため実績値に変動はありません。





H19業績計画書 消雪対策実施率

平成18年度実績 平成19年度目標 85% 93%

<目標>豪雪に対する防災対策

- ・平成19年度は、平成21年度までに整備予定の設置箇所を勘案し、目標値(93%) を設定しています。目標値を達成するために、消雪装置の整備を進めます。
- ・冬季積雪時の円滑な道路交通の確保のため、以下の積雪対策にも取り組んでいます。 道路状況を把握するための観測箇所やCCTV 1の設置 除雪・凍結防止のための除雪作業
 - 道路状況をドライバーに知らせるための道路情報板や路面凍結情報板の設置 等

項目	具体施策	
観測	雪量観測箇所の増設	
雪害防止	融雪装置・ロードヒーティング パンドラボックス 2 等	
情報提供	道路情報板 路面凍結情報板 等	

反	路面凍結情報板等	追 力 y
		,,,
7	⇒ 雪害対策実施区間図	必要

中期的な目標設定の考え方

中期的な目標(H21)	100%
日曜設元の老る方	消雪装置の必要箇所とは、複数の条件(道路構造で合成 勾配6%以上が連絡する区間、日陰区間、累積積雪量が多い 区間、最低気温が低い区間、路外包摂禁止区間等)から判断 しています。

平成17年度	実績	85.0%
平成18年度	実績	85.0%
十八10十反	目標	85.0%
平成19年度の目標		93.0%

- 1 CCTV(Closed Circuit Television) 道路状況を24時間、正確に把握するための メラシステム
- 2 パンドラボックス 必要に応じて地域の方に使用して頂けるよう 凍結防止剤を保管しているボックス





大規模な自然災害が多発する昨今、災害発生時における対策への関心が高まっています。そこで災害時におけるひと・ものの輸送を確保し、安全・安心な暮らしを実現するため、緊急輸送道路の橋梁耐震補強を推進しています。

「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」に従い、 緊急輸送道路の耐震補強を進めます。

兵庫県	要対策 橋梁数	平成18年度末 実績		平成19年度末 目標	
六岸尔	偏未致 [橋]	実施数 [橋]	実施率 [%]	実施数 [橋]	実施率 [%]
直轄国道	285	255	89.5	283	99.3
県·政令市管理道路	165	135	81.8	136	82.4
計	450	390	86.7	419	93.1

出典:H18道路行政の達成度報告書(国土交通省道路局) 緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム





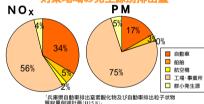
交通量が増加すると、自動車から排出されるNOvePMも増加し、大気汚染が生じ、生活環境に影響を与えます。そこで、道路沿道の環 境保全に関する指標として、対策地域において自動車が排出するNOvePMの総量をアウトカム指標とします。

平成17年度実績(中間報告値)出典: 「今後の自動車排出ガス総合対策中間報告」(H17.12) (環境省中央環境審議会 大気環境部会

NOx:16,527t/年 PM:1.472t/年

- ・NOx及びPMの排出量は、毎年の測定が困難なため、兵庫県自動車排出窒素酸 化物及び粒子状物質総量削減計画 (H15.8) に基づき、NOx及びPMの排出量 削減に向けた中間目標年度である平成17年度の実績値を記載しております。
- ●対策地域とは、自動車NOx・PM法第6条第1項及び第8条第1項に基づき定め られた対策地域のことで,具体的には、神戸市、姫路市、尼崎市、明石市、西宮 市、芦屋市、伊丹市、加古川市、宝塚市、高砂市、川西市、加古郡播磨町及び 揖保郡太子町の区域です。





· 窒素酸化物 (NOX) のうち、特に 毒性の高い二酸化窒素(NO2) は、県内における観測地点30局 のうち、阪神間に設置されている 4局が環境基準を達成していま

せん。

粒子状物質(PM)のうち、特に大 気中に浮遊している浮遊粒子状 物質(SPM)は、観測地点25局の うち、神戸市、姫路市に設置され ている2局が環境基準を達成し ていません。

以り組みの一例

環境ロードプライシング社会実験

【実験の目的】

・国道43号の沿道環境改善を目的に、湾岸線を活用した環境ロードプライシングを 実施し、交通実態の変化や沿道環境改善効果等を検証。

【実験の概要】

実施期間

平成18年6月12日(月) 0時~ 8月11日(金) 24時

ETC無線通行大型車料金を通常料金の半額

阪神高速5号湾岸線(住吉浜·六甲アイランド北出入口~天保山出入口)約20km

【実験結果】

- ・湾岸線料金割引で国道43号及び神戸線の大型車交通が湾岸線へ一部転換した ものの、実験による騒音・振動・大気の値の変化は認められなかった。
- ・沿道環境の改善に向け、今後は料金割引策だけでなく、ネットワーク整備も含め 様々な取組が必要.

実験中2回目の5号湾岸線への転換交通量(料金大型車)





自動車によるNO×・PM排出量



平成17年度実績 (中間報告値)

NOx

16,527t/年

PM

1,472t/年

平成22年度目標

N O x P M 12,000t/年

431t/年

<目標>快適な生活環境の確保

NOx及びPMの排出量は、兵庫県自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画 (H15.8) に基づき、平成22年度までに大気環境基準を達成することを目標としております。

なお、NOx及びPMの排出量は、毎年の測定が困難なため目標設定は 行っていません。

なお、目標達成に向けて、以下の施策に取り組みます。

交通の分散

バイパス道路や幹線道路へのアクセス道路等交通流の分散のための 道路整備を、周辺環境に配慮しつつ実施します。

交通渋滞の解消(ボトルネック対策)

鉄道との立体交差化、道路の拡幅改良、右・左折専用車線の設置を はじめとした交差点改良等をすすめます。

道路工事の平準化等

道路工事等が、特定の時期に集中することによって、道路の効用が 著しく低下しないようにします。

高度道路交通システム(ITS)の推進

道路交通情報通信システム(VICS)やノンストップ自動料金支払いシステム(ETC)など、最先端の情報通信技術等を用いて、 交通渋滞や交通に起因する環境負荷の低減を図ります。

中期的な目標設定の考え方(NOx)

中期的な目標(H22)	12,000t/年
目標設定の考え方	兵庫県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画(H15.8 兵庫県)より、対策地域において、NOxについては平成22年度までにNOxに係る大気環境基準(昭和53年環境庁告示第38号)を達成することを目標としています。

平成9年度	実績	19,760t/年
平成17年度	実績	16,527t/年
十八 17 十反	目標	目標設定なし
平成19年度の目標		目標設定なし

中期的な目標設定の考え方(PM)

	37073 (1 111)
中期的な目標(H22)	431t/年
目標設定の考え方	兵庫県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画(H15.8 兵庫県)より、対策地域において、PMについては、平成22年度までに自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されることにより、PMに係る大気環境基準(昭和48年環境庁告示第25号)を達成することを目標としています。

平成9年度	実績	2,531t/年
亚产47年	実績	1,472t/年
平成17年度	目標	目標設定なし
平成19年度の目標		目標設定なし



夜間騒音73dB未満達成率

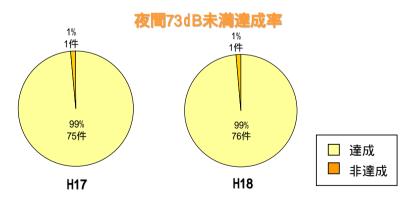
自動車の騒音に関する沿道環境の改善をはかる指標として、騒音対策を優先的に実施するとされた夜間の騒音レベルである73dBが達成されている観測局数の割合をアウトカム指標とします。

平成18年度目標 99% / 平成18年度実績 99%

目標值達成

<要因分析>

- ・平成18年度は、自動車騒音の観測地点76箇所で夜間騒音レベルを維持できたものの、1箇所が夜間73dB未満となっておらず、達成率は99%となっております。
- ・平成19年度以降も引き続き、現在の騒音レベルを維持し、 中期的な目標値(100%)を達成するため、様々な取組み を行っていきます。



73dB未満達成としたのは、「騒音に関する環境基準(平成10年9月30日環境庁告示第64号、改定 平成12年3月28日環境庁告示第20号)」で、夜間の騒音レベルが73dB以上の観測地点において騒音対策を優先的に実施するとされているためです。

また、ここでの観測地点(77箇所)は、要請限度の評価対象地点(3日間以上の連続観測を行った地点)のみを取り上げています。



H19業績計画書

夜間騒音73dB未満達成率

中期的な目標設定の考え方

平成18年度実績 99% / 平成19年度目標 99%

<目標>快適な生活環境の確保

平成19年度以降も引き続き、現在の騒音レベルを維持し、中期目標(100%)を達成するために、以下の施策に取り組みます。

交通需要の調整・低減

公共交通機関の利用を促進するため、公共交通機関の利便性の向上を図ります。

交通流対策

交通の分散や道路機能の分化を図るため、バイパス道路の整備や迂回対策を推進するとともに、交差点改良、立体 交差化等を推進します。

道路構造等対策

沿道における自動車騒音対策のため、遮音壁の設置、低 騒音舗装の採用等を推進します。

調査・測定

沿道騒音については、県内の主要幹線道路沿道において、 引き続き観測を行います。

中期的な目標	100%
	「騒音に関する環境基準(平成10年9月30日環境庁告示第64号、改定 平成12年3月28日環境庁告示第20号)において、騒音対策を優先的に実施するものとされた夜間の騒音レベルである73dB以上の観測地点を中期的に解消するものとして設定しました。

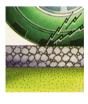
平成17年度	実績	99%
平成18年度	実績	99%
	目標	99%
平成19年度の目標		99%

取り組みの一例

低騒音舗装

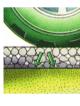
通常舗装

タイヤ溝と舗装面の間に挟 まれた空気の逃げ道がなく、 空気圧縮音、膨張音が発生。



低騒音舗装

空隙に空気が逃げ 音が生じにくい。



遮音壁の設置

- ・緑地帯の車道側に路面から5mの遮音壁を設置し、自動車からの騒音を低減。
- ・沿道住民の意向を踏まえ、遮音壁のタイプを決定。



沿道の緑化 環境防災緑地(基本形)



国で管理をし、植栽を中心とした整備を行います。

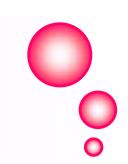


環境防災緑地【利用形】



沿道各市と管理協定を結び、住民の 要望などを踏まえた整備を行います。

おわりに



1. 指標の設定

道路は、国道・県道・市町道など、道路の性格に応じて種別が異なります。また、国土交通省・兵庫県・神戸市など管理者や管理体制が大き〈異なることから、全ての道路について同一レベルのデータ収集を行っていません。

したがって、「兵庫県域版H18達成度報告書・H19業績計画書」では、指標ごとに対象とする道路が異なるものとなっています。今後、 効率的・体系的なデータ収集体制を確立し、よりきめ細かい業績計画及び達成度報告となるよう努めていきます。

2. 多様な道路行政の視点

「兵庫県域版H18達成度報告書・H19業績計画書」は、兵庫県における道路事業者の道路事業に着目して作成した資料です。兵庫県域では、道路事業者ごとに色々な地域特性や課題に応じた道路整備が進められています。

兵庫県では、多様な地域に多彩な文化と豊かな暮らしがひろがる「美しい兵庫」の実現を目指し、県下地域特性に応じた、道路をはじめとする社会基盤整備を進めるため、県下10県民局毎に「社会基盤整備の基本方針・プログラム」を策定し、また道路行政はじめ県政全般を評価する「美しい兵庫指標」を策定しております。

神戸市では、市民の協働と参画のもと、神戸のみちづくりを進めることとしています。その中で、市民にわかりやすい「道路行政評価システム」についても市民と共に考えて行くこととしています。神戸市は、平成15年度より、道路行政を市民と共に考えるための仕組みづくりの作業に取りかかっており、今後、この仕組みを活用し、「兵庫県域版H18達成度報告書・H19業績計画書」の他に、神戸市としての地域特性や課題に応じた独自指標も策定していくこととしています。

なお、将来的には目標の高さや達成度によって予算配分等も決めるという方針が示されていますが、「兵庫県域版H18達成度報告書・H19業績計画書」における検討は、まだ階段を登りはじめたばかりです。今後とも行政運営への反映方法を検討していきます。

3. 継続的改善

今回の「兵庫県域版H18達成度報告書・H19業績計画書」は、アウトカム指標として8指標を整理していますが、今後、より効率的にデータの収集を行うことにより、様々な観点からのアウトカム指標の提示を行い、充実化を図っていきます。

また、設定したマネジメントサイクルに従って、継続的にアウトカム指標の設定、見直しを行います。この際、指標の現況値および 目標値については、データ更新や分析手法の向上などにより、修正することがあります。