

第6章 目標 愛媛の道づくりが目指すもの

2. アウトカム指標 – あなたの満足度で評価したい(1)

指標(案) 1 アクセスプラン達成率

道路が持つ様々な機能

例えば、高速道路や国道のような隣接県や主要都市間を結ぶ幹線道路は、大都市にしかない高度専門医療サービスを提供する施設へのアクセスや、地域の特産品である農水産物をより早く、また、遠くの市場へと流通させる役割を果たします。また、地域の主要都市と近隣町村とを結ぶ補助幹線道路は、大規模な商業施設へのアクセスや福祉サービスの提供範囲の拡大などの役割を果たします。さらに、集落と町の中心地とを結ぶ生活道路は、通勤、通学、通院、買い物など日常生活を支える役割を果たします。このように道路には様々な役割、機能がありますが、人々の暮らしや地域経済活動にとってはどれ一つ欠くことができないものばかりです。

住んでいる生活圏での安心・快適な暮らしを

ところが、現実には全ての地域において、均等に道路整備が進んでいるわけではなく、高速道路の整備が遅れている宇和島地方から松山市に行くのにかかる時間は、松山からの距離がほぼ同じである宇摩地区からの時間より約1.4倍の時間を要したり、山間地の集落では買い物や通院のため町の中心に出るだけで30分以上かかったりします。このような地域では道路の機能が満足に発揮されないため、生活や社会状況に格差が出てしまいます。

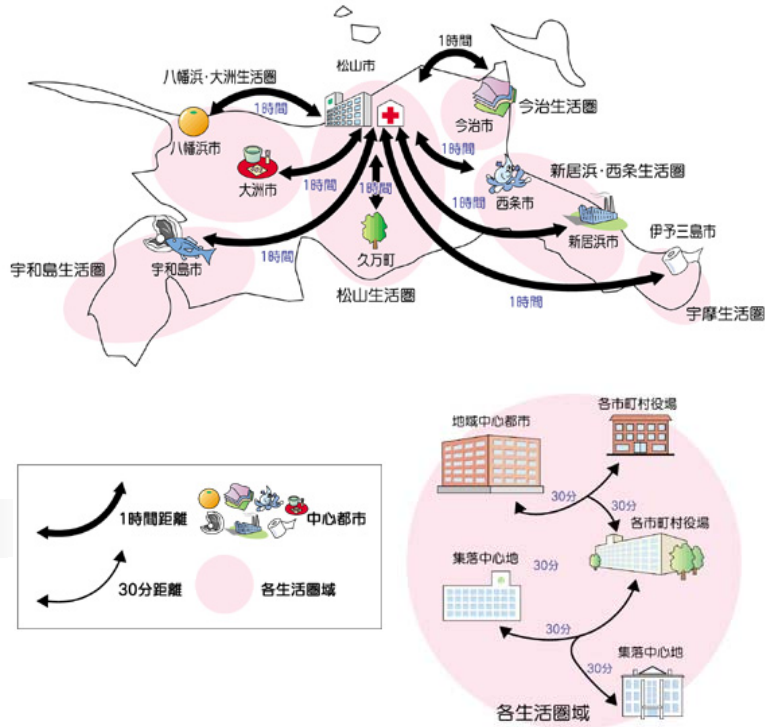
愛媛県では、「新しい愛媛づくり指針」(第五次愛媛県長期計画)において、全ての生活圏中心都市を松山市の1時間交通圏にし、全ての市町村役場を生活圏中心都市からの30分交通圏、全ての集落を市町村役場からの30分交通圏にすることを目標にした「県都60圏域内30アクセスプラン」を立て、県民が安心、快適な生活をおくれるように、また安定した社会経済活動が営めるようにすることを目指しています。

あなたの「まち」からのアクセス性を評価します

そこで、一つめの指標として県都60圏域内30アクセスプランの達成率を採用することとしました。

県都60アクセスプラン達成率は、県土の均衡ある発展のための高速ネットワークとしての基盤がどれだけ確保されているかを表しています。一方、圏域内30アクセスプラン達成率では、生活に密着した日常の利用の多い道路が、どれだけ整備されているかを表しています。

県都60圏域内30アクセスプランとは



指標(案) 2 市町村合併支援率

行政圏域の拡大

行政サービスに対するニーズの高度化・多様化に加えて、少子・高齢化の進展、地方分権の進展、厳しい財政状況等、市町村の行財政を取り巻く環境は大きく変化しており、これらの課題に的確に対応するため、市町村合併の推進が重要かつ緊急の課題として取組まれています。

本県でも、70ある市町村のほとんどで市町村合併に向けての具体的な動きが進んでいます。広域化した合併後の市町村における行政サービス水準の向上や地域内の一体化の醸成には、地域内の移動がスムーズであることが不可欠と考えられます。

新市町内のスムーズな移動を評価します

そこで、市町村合併を予定している各市町村間を結ぶ最短ルートがどれだけ快適に走行できるかを示す指標として、市町村合併支援率を用います。

この指標で、市町村合併地域内の移動のスムーズさを評価するとともに、日常行動圏が拡大しつつある県民の生活の利便性を表すものとなります。

指標(案) 3 渋滞による損失時間

都市部に集中する渋滞

渋滞に巻き込まれて予定時間に間に合わないといった経験をされたことのある方は少なくないと思います。この他にも渋滞を見越して早めに出発するなど、渋滞は日々の生活に多大な影響を及ぼし、無駄に時間を消費しています。そして、愛媛県の渋滞は松山や新居浜、西条、今治などの都市部に集中しており、愛媛県で年間の渋滞損失時間を貨幣換算すると金額は約 1,200 億円にも上ります。(国県道および高速の合計)

渋滞解消の効果を評価します

そこで、渋滞緩和の効果の評価には、渋滞による損失時間が、どれくらい減少したかを算定することで、どのくらい渋滞が解消されたかを表すことができます。

指標(案) 4 緊急輸送ルート確保率

脆弱な県土に緊急輸送路は重要

四国南西部では、近い将来に南海地震が発生する可能性が高いと言われており、脆弱な地質である愛媛県では、地震が発生すれば多大な被害が発生すると予測されます。愛媛県では、地震などの緊急時に避難、救助、諸施設の復旧などの応急活動に不可欠な道路ネットワークとして、緊急輸送路を選定しています。緊急時にはこのネットワークの確保が重要となります。

緊急時のルートの確保を評価

そこで、災害時における道路確保を示す指標として、緊急輸送路確保率を導入します。この指標が高くなれば、災害時における輸送路や救急医療へのアクセスルートが確保されることになり、県民の安心感につながると考えられます。

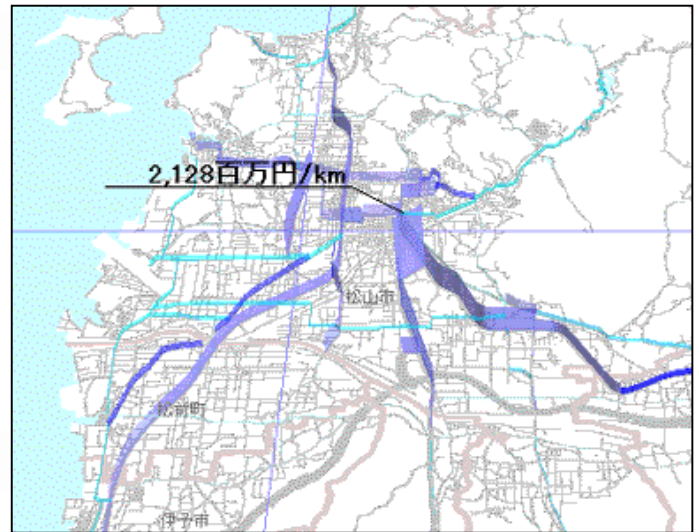
指標(案) 5 道路交通における死傷事故率

交通事故の減少は非常に重要

愛媛県で年間に発生する交通死傷事故は 11,490 件(平成 12 年度)[※]で、人口当たりの発生件数で見ますと全国で 15 番目に多い状況となっています。発生した死傷事故のうち約 3 割[※]が、県が管理する国道、県道で発生している状況にあります。道路を快適に安全に利用していただくためには、交通事故の減少は不可欠であり、これらを念頭においた道路整備は、非常に重要であると考えられます。

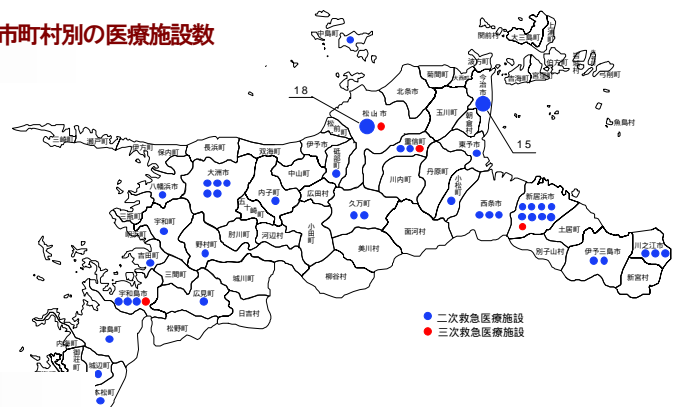
※ 「交通年鑑」愛媛県警察本部による。

● 県都松山市内の渋滞状況



出典: 国土交通省ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/>)

● 市町村別の医療施設数



出典: 第4次愛媛県地域医療計画(案)より作成

道路における死傷事故率で評価

そこで、交通量に対する死傷事故数の割合を示すものとして、自動車走行台キロ当たり(区間毎の交通量と道路延長を掛け合わせた値で、道路交通の量を表す。)の死傷事故件数を死傷事故率として算出します。死傷事故率が下がること、すなわち、事故が相対的に減少していくことを目指す指標といえます。

第6章 目標 愛媛の道づくりが目指すもの

2. アウトカム指標 — あなたの満足度で評価したい(2)

指標(案) 6 市街地歩道整備率

安心して街を歩けるように

近年、歩行中の高齢者が交通事故に巻き込まれるケースが増加しています。今後、高齢化が進み、お年寄りの社会進出が多くなれば、街を歩く機会が今より増えると考えられます。しかし、市街部の国県道で歩道が整備されているのは約半分であり、残りの区間は車道を歩かなければならない状況となっています。

今後、お年寄りや身障者を含めた誰もが安心して移動できる歩道の整備が求められ、バリアフリー化や電線地下化などの整備を併せて行う必要があると考えています。



歩道の整備状況の評価

そこで、歩道の整備状況を表す指標として、市街地歩道整備率を用いることとし、人の往来が特に多くなる市街地において広い歩道が整備された割合で表します。

指標(案) 7 離合困難解消率

すれ違いもままならない道路

愛媛県の特に山間地の道路では、1車線で対向車に出合うとすれ違いえないような道路が数多く存在します。1車線道路の場合、国が定めた基準では、見通しのよい区間で約300mごとに待避所が必要とされていますが、待避所のない区間も多く見られます。

このような道路では、大型車による物流はほとんど不可能であり、また救急車や消防車など緊急を要する車両がすれ違いえないために立ち往生することもあり、沿道地域の生活面、産業面に多大な影響を与えています。

離合困難な道路の解消を評価

郊外や山間地の交通量の比較的少ない道路では、必ずしも全線2車線で改良しなくても、特に線形が悪い区間の局部改良による2車線化や待避所の設置などいわゆる1.5車線的整備を施すことで、当面の効果があると考えられます。

そこで、中山間地における快適な走行性の確保を示す指標として離合困難解消率を採用し、中山間地の道路整備状況を評価することとします。

身近な道路を取り戻すための取り組み

安心歩行エリア・愛媛ふれあいのみち …etc

かつての道路では、地域の人々が井戸端会議をしたり、学校帰りの子供達が鬼ごっこをしたりする風景がそこかしこで見られました。その後、自動車の急速な普及によって、道路は“自動車”中心の場となり、このような風景はほとんど見られなくなりました。しかし、自動車社会が成熟の時を迎えつつある今、身近な道路にかつてのような生活の賑わいを取り戻すための様々な取り組みが行われています。

その1つとして、「あんしん歩行エリア」や「くらしの道ゾーン」と呼んでいる、ある区域における“人”を中心とした道路整備の方法があります。これらのエリアでは道路空間を歩行者や自転車者が安心かつ快適に利用できるものにするための構造面や規制面での工夫をしており、規制速度を低く設定したり車道をジグザクにしたクランクや道路を凸型にしたハンプを設置したりすることで自動車の速度を低下させて通行者の安全性の向上を図るとともに、バリアフリー化された歩道やたまり空間の設置、無電柱化、緑化による景観、環境の改善による快適性の向上をめざしています。

また、住民のみならずボランティアで道路の管理や美化活動などをお願いする「愛媛ふれあいのみち」※という取り組みもあります。この制度を実施することで、地元の道路への愛着心と美化意識の高揚を図り、美しく住みよいまちの環境づくりの基盤を築くことができます。

※「愛媛ふれあいのみち」は、「道路里親制度」の愛称です。

アウトカムの向上は満足度の向上に

このように、愛媛県ではアウトカム指標を使って道路整備の成果を評価していきます。

この指標での評価が向上するという事は、単に数字の向上ではなく、地域の活性化や生活の向上、利便性といった道路を利用するみなさまの満足度の向上につながっていき、更には、愛媛の元気の創造へとつながっていきます。



●愛媛県道路整備アウトカム指標(案)

指標となる項目		内容	備考
指標 1	アクセスプラン達成率		
1-1	県都 60 アクセス達成率	圏域中心都市のうち松山市まで 60 分で到達可能な都市の割合により評価	
1-2	中心都市 30 アクセス達成率	市町村役場から圏域中心都市まで 30 分で到達可能な市町村の割合により評価	
1-3	市町村役場 30 アクセス達成率	集落中心（小学校）から市町村役場まで 30 分で到達可能な集落の割合により評価	
指標 2	市町村合併支援率	市町村合併が計画されている市町村間の役場を結ぶ最短ルートのうち、快適に走行できるルートの割合で評価	
指標 3	渋滞による損失時間	渋滞に巻き込まれて無駄にした時間で評価	
指標 4	緊急輸送ルート確保率	整備された緊急輸送ルートにより生活圏の中心都市や隣接する市町村とつながっている割合	
指標 5	道路交通における死傷事故率	自動車走行による道路交通量に対する死傷事故の割合の減少量により評価	
指標 6	市街地歩道整備率	市街地の道路のうち広い歩道が整備されている延長の割合により評価	
指標 7	離合困難解消率	中山間地の道路のうち 2 車線化や待避所の整備（1.5 車線の整備含む）により大型車を含めた全ての車が容易にすれ違いが可能な延長の割合により評価	