

## 7. 地域の自活を支えるみちづくり 現況の詳細把握

政策テーマである「地域の自活を支えるみちづくり」に対して、本プランでは、走行性指標として、「渋滞損失金額」、「工業団地等からICへの流通ルート確保率」、「隣接市町村間連絡ルート確保率」、「要防災対策箇所解消率」をアウトカム指標として設定します。そこで、走行性に関する現況把握を行ったうえで、各指標の平成16年度における目標値を設定します。

関連アウトカム指標

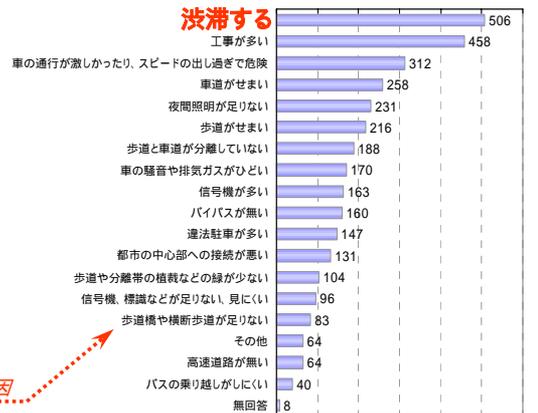
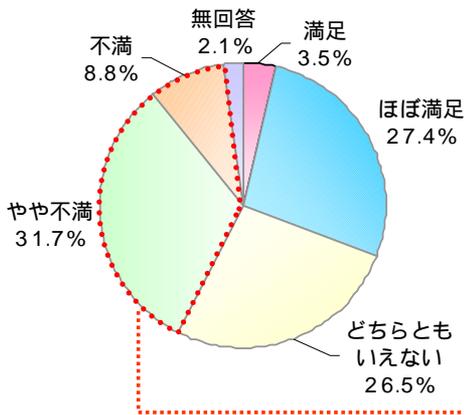
### 幹線道路に関する住民意識 ~ 渋滞現況 ~

▶ 渋滞損失金額

山口県の道路整備に関する住民アンケート調査（H14）では、幹線道路に対する不満が4割（満足は3割）を占めており、中でも渋滞に対する不満が最も多くなっています。

国道などの幹線道路の利用満足度

不満の要因（複数回答） n=883



資料/H14山口県の道路整備に関する住民アンケート調査

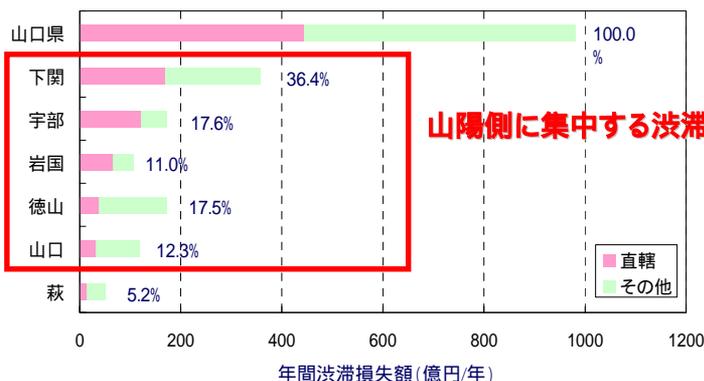
関連アウトカム指標

### 生活圏別渋滞損失金額 ~ 渋滞現況 ~

▶ 渋滞損失金額

山口県における渋滞損失金額は下関・宇部をはじめとした山陽側に集中しています。

山口県内における渋滞損失金額



山陽側に集中する渋滞

# 7. 地域の自活を支えるみちづくり 現況の詳細把握

走行性指標

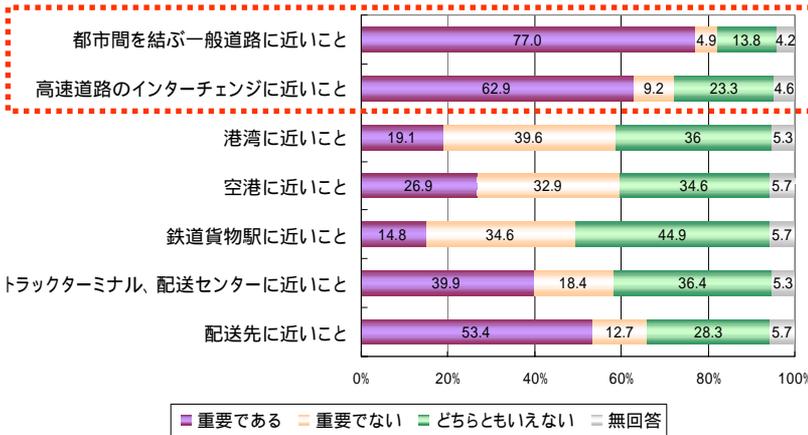
## 事業所意識 ~ 流通現況 ~

関連アウトカム指標

▶ 工業団地等からICへの流通ルート確保率

事業所の立地条件の重要度として、「都市間を結ぶ一般道路に近いこと」、「高速道路のインターチェンジに近いこと」の重要度が高くなっています。

事業所の立地条件の重要度



事業立地条件の最重要項目  
流通経路としての道路の存在

流通経路としての道路の役割

一般国道・高速道路  
中心都市間を連絡する幹線道路  
一般県道およびその他  
幹線道路までのアクセスを助ける  
道路

資料/H14山口県の道路整備に関する企業アンケート調査

## 地域づくりに関する住民意識 ~ 交流現況 ~

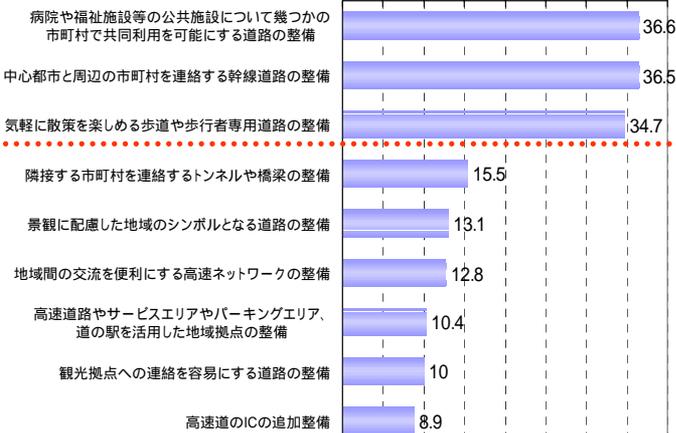
関連アウトカム指標

▶ 隣接市町村間連絡ルート確保率

市町村間を連絡する道路や中心都市へ行くための道路整備に対する需要が高くなっています。

活力ある地域づくりのための道路整備

(%) 0 5 10 15 20 25 30 35 40



都市と都市を結ぶ道路の整備  
に対する需要が高くなっています。

資料/H13内閣府「道路の整備に関する世論調査」

# 7. 地域の自活を支えるみちづくり 現況の詳細把握

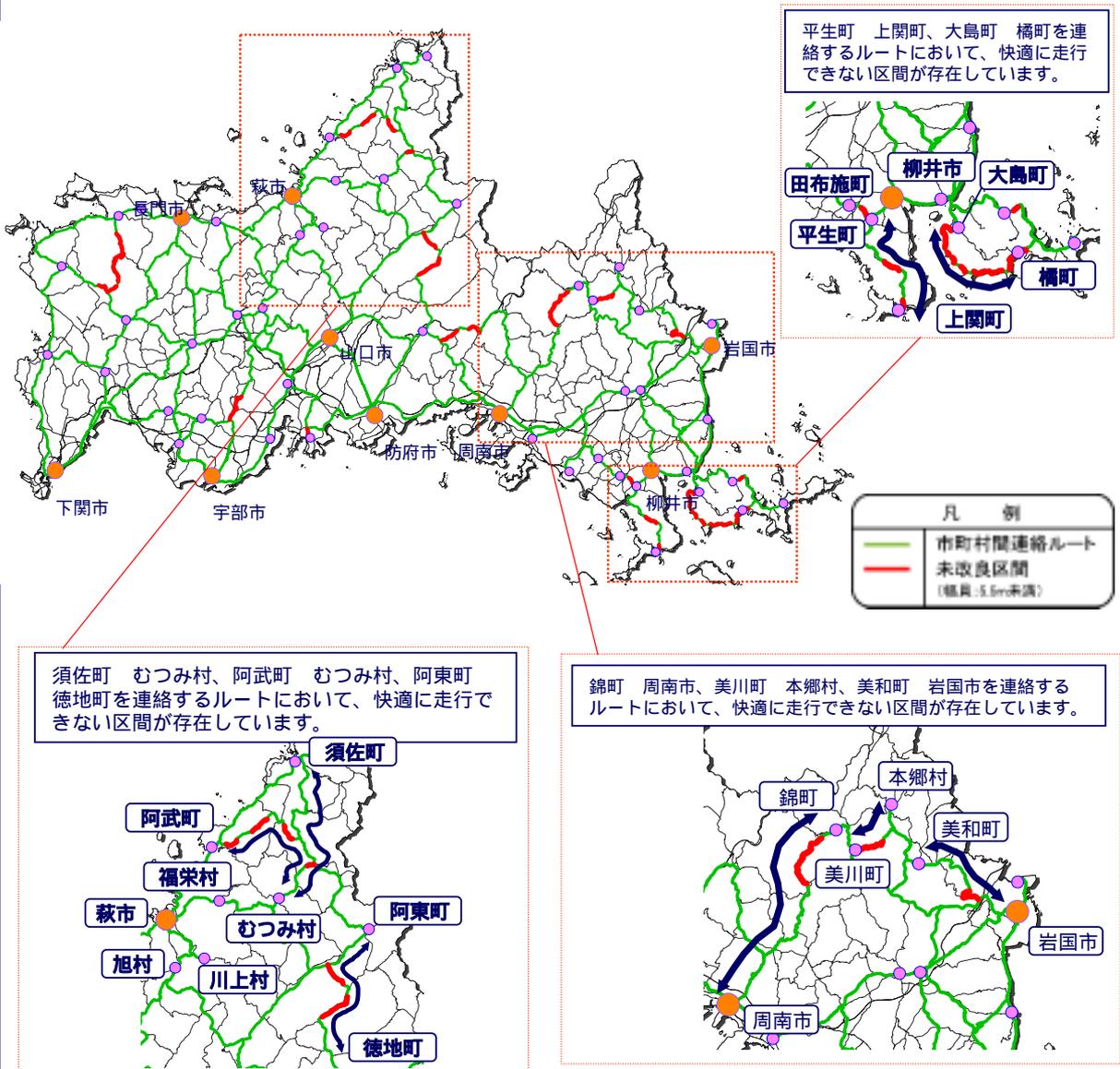
## 市町村間連絡ルート上の未改良区間 ~ 交流現況 ~

関連アウトカム指標

▶ 隣接市町村間連絡ルート確保率

中山間地域および島嶼部において市町村連絡ルート上の未改良区間が多数存在しています。

市町村間連絡ルート図



市町村間連絡ルートは、「山口県の新しい道路整備計画」で位置づけられたもの

# 7. 地域の自活を支えるみちづくり 現況の詳細把握

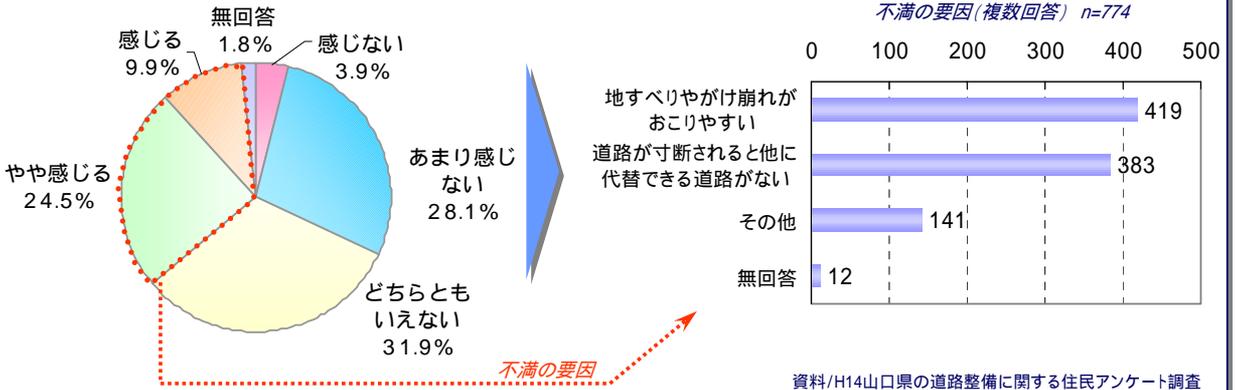
## 災害に対する住民意識

関連アウトカム指標

▶要防災対策箇所解消率

住民アンケートによると、約4割の方が異常気象時の道路に不安を感じており、地すべり、がけ崩れ対策や緊急時の代替道路の確保が望まれています。

### 大雨など異常気象時に感じる道路への不満

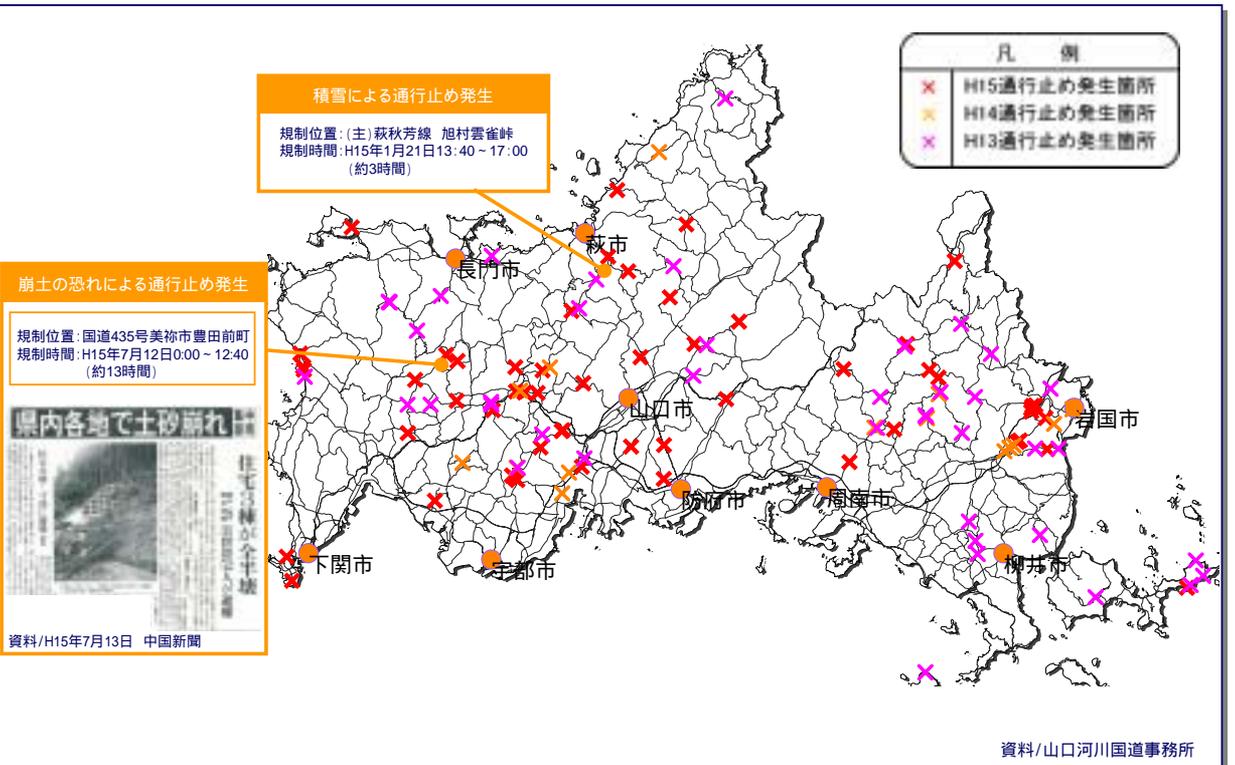


## 災害による通行止め実績区間

関連アウトカム指標

▶要防災対策箇所解消率

H13～H15年の3年間で、116件(うち直轄国道4件)の全面通行止めが発生しています。



# 7. 地域の自活を支えるみちづくり

## 現況の詳細把握 ～ 岩国市周辺の渋滞 ～

走行性指標の中でも渋滞に焦点を絞り、渋滞の集中する都市圏別に詳細分析を行います。

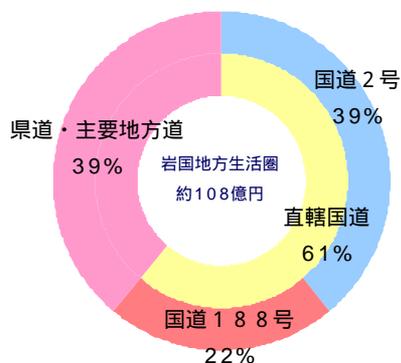
関連アウトカム指標

▶ 渋滞損失金額

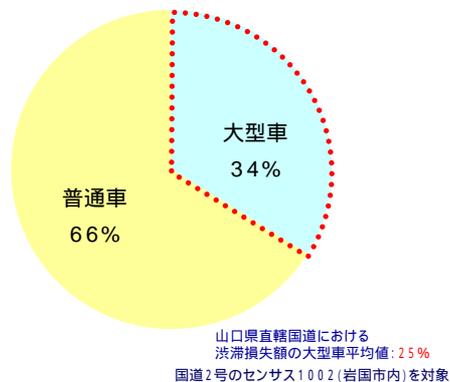
### 岩国市周辺

岩国市周辺においての主な渋滞要因は以下のようになっています。  
 大型車の多い直轄国道を中心に渋滞が発生しています。  
 通勤時間帯に市街部に交通が集中し、特に大きな渋滞が発生しています。  
 市街地帯においての交差点数が多く、渋滞が発生しています。

岩国市周辺における渋滞損失額内訳



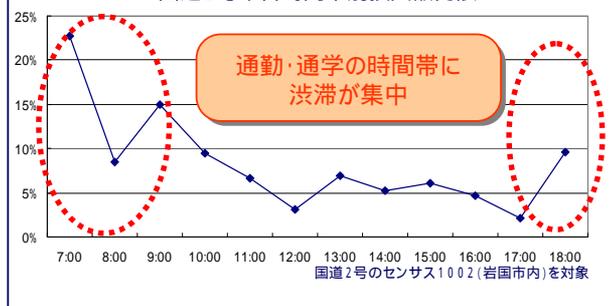
岩国市周辺における車種別渋滞損失額割合



### 通勤時間帯に集中する渋滞

朝夕ピーク時に周辺市町村から通勤・通学者が集中し、渋滞が発生しています。

< 国道2号平日時間帯別損失額内訳 >



< 岩国市街地へ流入する通勤・通学者数 >



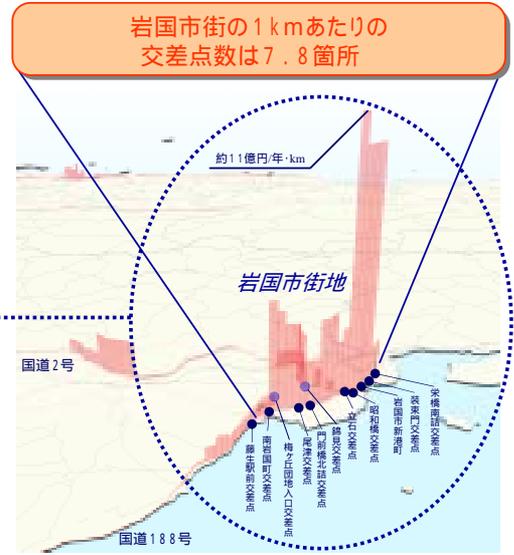
# 7. 地域の自活を支えるみちづくり

## 現況の詳細把握 ～ 岩国市周辺の渋滞 ～

交差点数の多い岩国市街地で渋滞が発生

市街部において交差点密度（1kmあたりの交差点数）が7.8箇所/km と多く、渋滞が発生する要因の一つとなっています。（山口県DIDエリア内の平均交差点密度は6.9箇所/km）

H11 道路交通センサスにおける交差点を対象



< 岩国市街地周辺拡大図 >

**栄橋南詰交差点**

- ・国道2号の交通容量が不足
- ・河川横断部で渋滞

**岩国市新港町**

- ・車線数減少により広島方面の車が渋滞
- ・交通容量の不足

**昭和橋交差点**

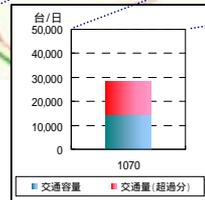
- ・ピーク時に交通が集中

**門前橋北詰交差点**

- ・ピーク時に交通が集中
- ・河川横断部で渋滞



- ・ピーク時に188号の交通容量が不足



( )は交差点通過時間

現在の道路処理能力以上の交通量が流入

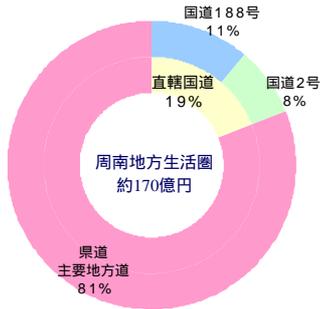
周南市周辺

関連アウトカム指標

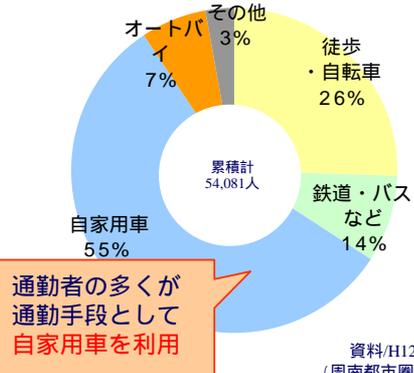
▶ 渋滞損失金額

周南市周辺においての主な渋滞要因は以下のようになっています。  
県道・主要地方道に渋滞が集中しています。  
通勤時間帯に市街部に交通が集中し、特に大きな渋滞が発生しています。

周南市周辺における渋滞損失金額の状況



周南都市圏における通勤交通手段内訳



周南都市圏への通勤者流入状況





# 7. 地域の自活を支えるみちづくり

## 現況の詳細把握 ～ 宇部市周辺の渋滞 ～

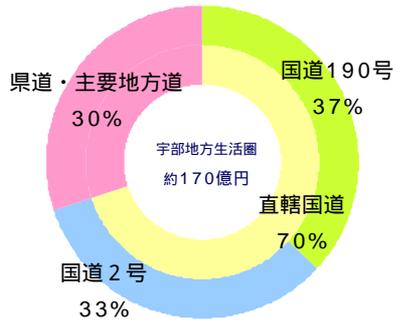
関連アウタカム指標

▶ 渋滞損失金額

### 宇部市周辺

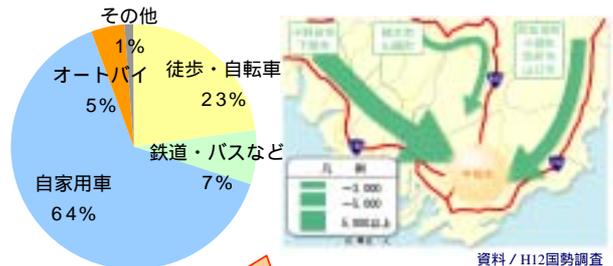
宇部市周辺においての主な渋滞要因は以下のようになっています。  
国道2号および190号の直轄国道に渋滞が集中しています。  
通勤時間帯に市街部に交通が集中し、特に大きな渋滞が発生しています。

#### 宇部市周辺における渋滞損失金額内訳



#### 通勤・通学状況

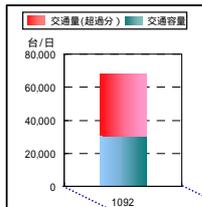
< 宇部市内への通勤・通学手段 > < 宇部市内への通勤・通学流入 >



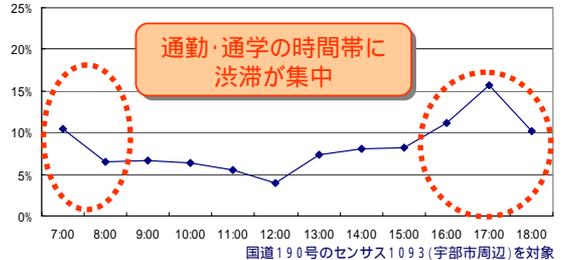
周辺エリアから通勤者が流入

#### ピーク時に集中する渋滞

交通容量の不足とともに、特に、ピーク時の交通の集中により渋滞が発生しています。



#### < 国道190号平日時間帯別損失額内訳 >



#### 西本町交差点

・国道190号の交通容量が不足  
・港湾部の大規模事業所への通勤交通が集中



# 7. 地域の自活を支えるみちづくり

## 現況の詳細把握 ～ 下関市周辺の渋滞～

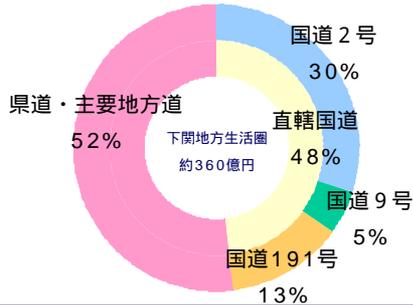
### 下関市周辺

関連アウトカム指標

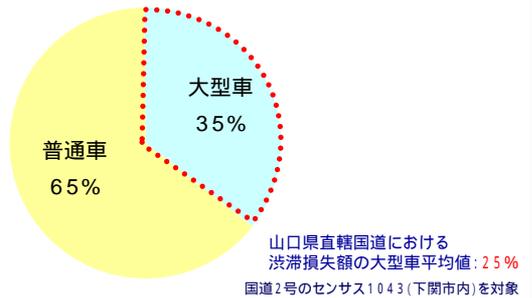
▶ 渋滞損失金額

下関市周辺においての主な渋滞要因は以下のようになっています。  
 大型車の多い直轄国道を中心に渋滞が発生しています。  
 現在の道路処理能力以上の交通量が流入しています。  
 一日を通して慢性的な渋滞が発生しています。

下関市周辺における渋滞損失額内訳



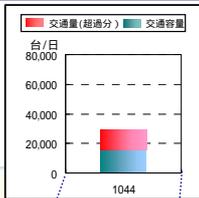
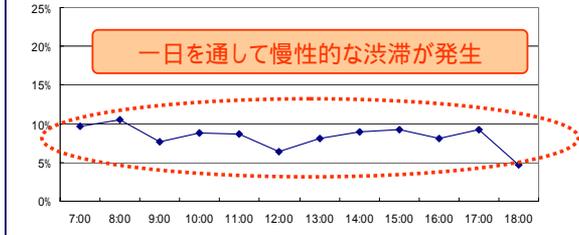
下関市周辺における大型車の損失額割合



### 一日を通して慢性的な渋滞が発生

交通容量の不足などが原因で下関市周辺で大きな渋滞が発生しています。

< 国道2号平日時間帯別損失額内訳 >



#### 山の田交差点

・ピーク時に国道191号の交通容量が不足

#### 形山みどり町交差点

#### 長府駅前交差点

#### 印内交差点

・交差点処理能力を超えた交通が流入

#### 椋野交差点

・国道2号の交通容量が不足

#### 幡生口交差点

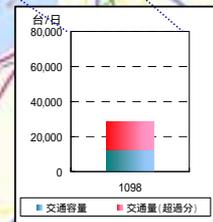
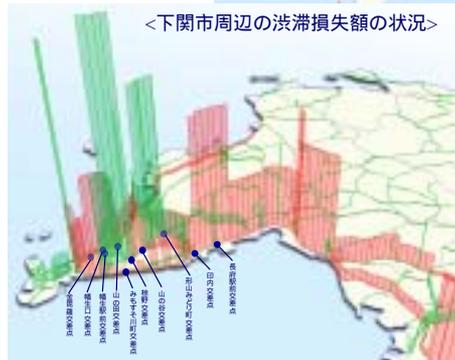
#### 金比羅交差点

#### 幡生駅前交差点

#### みもすそ川町交差点

・国道9号の交通容量が不足  
 ・ピーク時には交差点処理能力を超えた交通が流入

< 下関市周辺の渋滞損失額の状況 >



凡例	
道路種別	色
主要地方道	色
国道	色
支線国道	色
橋	色
バス専用道路	色
その他	色
交通量超過	赤
交通容量	緑
1: 国道2号	2: 国道9号
3: 国道191号	4: 国道191号
5: 国道191号	6: 国道191号
7: 国道191号	8: 国道191号
9: 国道191号	10: 国道191号
11: 国道191号	12: 国道191号
13: 国道191号	14: 国道191号
15: 国道191号	16: 国道191号
17: 国道191号	18: 国道191号
19: 国道191号	20: 国道191号
21: 国道191号	22: 国道191号
23: 国道191号	24: 国道191号
25: 国道191号	26: 国道191号
27: 国道191号	28: 国道191号
29: 国道191号	30: 国道191号
31: 国道191号	32: 国道191号
33: 国道191号	34: 国道191号
35: 国道191号	36: 国道191号
37: 国道191号	38: 国道191号
39: 国道191号	40: 国道191号
41: 国道191号	42: 国道191号
43: 国道191号	44: 国道191号
45: 国道191号	46: 国道191号
47: 国道191号	48: 国道191号
49: 国道191号	50: 国道191号
51: 国道191号	52: 国道191号
53: 国道191号	54: 国道191号
55: 国道191号	56: 国道191号
57: 国道191号	58: 国道191号
59: 国道191号	60: 国道191号
61: 国道191号	62: 国道191号
63: 国道191号	64: 国道191号
65: 国道191号	66: 国道191号
67: 国道191号	68: 国道191号
69: 国道191号	70: 国道191号
71: 国道191号	72: 国道191号
73: 国道191号	74: 国道191号
75: 国道191号	76: 国道191号
77: 国道191号	78: 国道191号
79: 国道191号	80: 国道191号
81: 国道191号	82: 国道191号
83: 国道191号	84: 国道191号
85: 国道191号	86: 国道191号
87: 国道191号	88: 国道191号
89: 国道191号	90: 国道191号
91: 国道191号	92: 国道191号
93: 国道191号	94: 国道191号
95: 国道191号	96: 国道191号
97: 国道191号	98: 国道191号
99: 国道191号	100: 国道191号

( )は交差点通過時間

## 7. 地域の自活を支えるみちづくり アウトカム目標

H16年度の具体的な効果を出カム指標によって示します。

アウトカム  
指標

- 渋滞損失金額
- 工業団地等からICへの流通ルート二車線確保率
- 隣接市町村間連絡ルート確保率
- 要防災対策箇所解消率

### アウトカム指標による目標値

#### 渋滞損失金額

現況値

954億円/年

平成16年度

0.1%削減

平成19年度

10%削減

H16年度は、一般国道2号花岡拡幅により供用区間周辺の渋滞損失金額の削減を見込みます。

<代表効果事例>

一般国道2号花岡拡幅による効果

供用区間周辺の渋滞損失金額を年間約6千万円の削減が見込まれます。また、供用区間の現道に存在する主要渋滞ポイント(二ノ瀬交差点)の渋滞解消も期待されます。

#### 工業団地等からICへの流通ルート確保率

現況値

85%

平成16年度

86%

平成19年度

86%

H16年度は、一般県道湯ノ口美祢線等の整備により、工業団地からICへの流通ルート確保率を向上させます。

<代表効果事例>

一般県道湯ノ口美祢線(美祢市曾根～大嶺)による効果

美祢工業団地から美祢ICへアクセスするルートの二車線確保率を100%(現況89.1%)にすることにより、流通ルート確保率を向上させます。

#### 隣接市町村間連絡ルート確保率

現況値

69%

平成16年度

69%

平成19年度

77%

H16年度は、一般国道434号徳山・錦バイパス等の整備により、路線別の二車線確保率を向上させます。将来的には、市町村間連絡ルートの二車線確保率を100%にすることにより、確保率を向上させます。

<代表効果事例>

一般国道434号徳山・錦バイパスの一部供用による効果

錦町・周南市間の二車線確保率(延長比)を7.1%(76.6%→83.7%)向上させます。

## 7. 地域の自活を支えるみちづくり アウトカム目標

### アウトカム指標による目標値

#### 要防災対策箇所数解消率

現況値

20%



平成16年度

21%



平成19年度

削減に努めます

H16年度は、一般県道篠目地福上線等の整備により要防災対策箇所解消率を1.4%向上させます。  
< 代表効果事例 >  
一般県道篠目地福上線(阿東町大野)による効果  
当該事業工区における要防災対策箇所2箇所をすべて解消します。

### アウトカム指標の解説および関連事業

#### (指標解説)

##### ・渋滞損失金額

渋滞のない場合の所要時間と実際の所要時間の差(損失時間)を費用換算したもので、渋滞の実態を数量的に表したものである。

【渋滞損失金額 = 損失時間 × 交通量 × 1台当たりの時間価値】

##### ・工業団地等からICへの流通ルート確保率

ICとの流通ルートが二車線以上の道路で結ばれている工業団地の割合

【工業団地からICへの流通ルート確保率 = ルートが確保されている工業団地数 / 全工業団地数】

##### ・隣接市町村間連絡ルート確保率

「山口県の新しい道路整備計画」において位置付けられている市町村間連絡ルートを対象に、二車線以上で結ばれている市町村数(H16年6月時点)の割合

【市町村間連絡ルート確保率 = 隣接市町村ルート確保市町村数 / 隣接市町村数】

##### ・要防災対策箇所解消率

H8道路防災点検において要防災対策箇所として指定を受けた箇所数の解消割合

【8要防災対策箇所のうち解消されている箇所数 / 全要防災対策箇所数】

#### (目標達成に向けての主な事業)

・一般国道2号花岡拡幅

・一般県道湯ノ口美祢線 美祢市曾根～大嶺

・一般国道434号徳山・錦バイパス 周南市須万～錦町広瀬

・主要地方道大島環状線 大島町日見

・一般県道篠目地福上線 阿東町大野