

山口県
アウトカム・プラン
(業績計画書)



平成16年8月

山口県道路行政マネジメント研究会

目 次

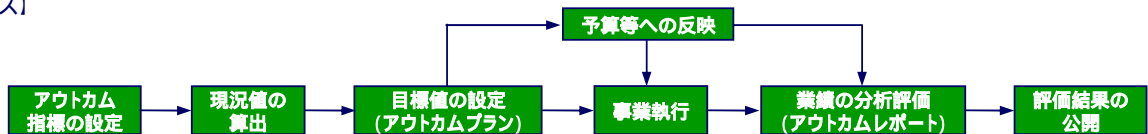
1 . 山口県版アウトカムプランについて	..... 1
2 . 山口県内の交通状況	..... 2
3 . 山口県内の道路状況（異常気象時通行規制状況）	..... 4
4 . アウトカム指標からみた山口県内の状況	..... 5
5 . 地域課題の特定化	..... 9
6 . 広域交流を進めるみちづくり	..... 10
~ 交流指標 ~	
・ 現況の詳細把握	..... 10
・ アウトカム目標	..... 11
7 . 地域の自活を支えるみちづくり	..... 13
~ 走行性指標 ~	
・ 現況の詳細把握	..... 13
・ アウトカム目標	..... 23
8 . 人と自然を大切にするみちづくり	..... 25
~ 安全性指標 ~	
・ 現況の詳細把握	..... 25
・ アウトカム目標	..... 27
9 . 総括	..... 29
付属資料	..... 32

1. 山口県版アウトカムプランについて

新しい道路行政マネジメント

道路行政を進めるにあたっては事業の必要性や効果を厳しく評価することが求められています。そのような中、平成15年6月の道路行政マネジメント研究会の提言を受けて、平成15年度に全国レベルでのアウトカム指標を用いた道路行政の業績計画書が策定され成果主義の新たな道路行政マネジメントがスタートされました。これを受けて、山口県においても平成16年度より毎年度、業績の分析と評価を行い、その結果を公表することとしています。

〔アウトカム指標をビルトインした事業執行プロセス〕



「業績計画書(アウトカム・プラン)」

毎年度当初に当年度の施策、事業の必要性等をアウトカム指標を用いて明らかにした「業績計画書(アウトカム・プラン)」を策定、公表します。アウトカム指標を用いた現況値及び目標を提示することで、県民に対する説明責任を果たすとともに、県民の目による評価を受けることで、より透明性、客観性の高い、効果的、効率的な施策、事業の展開を図ります。

「達成度報告書(アウトカム・レポート)」

毎年度の施策、事業の効果をアウトカム指標に用いて分析・評価し、当初予期した効果が発現しているかどうかを明らかにします。発現していない場合はその原因について分析し、今後の施策、事業に反映すべき事柄を明らかにするため、毎年度終了後に「達成度報告書(アウトカム・レポート)」を策定、報告します。

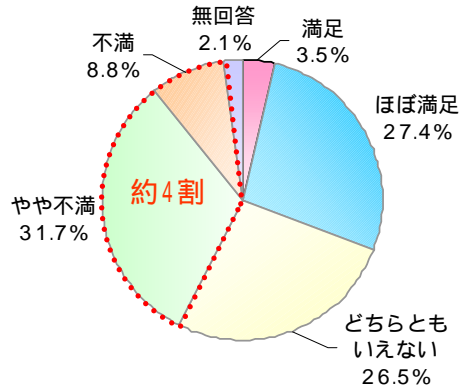
2. 山口県内の交通状況

山口県内の交通状況について、現状を整理します。

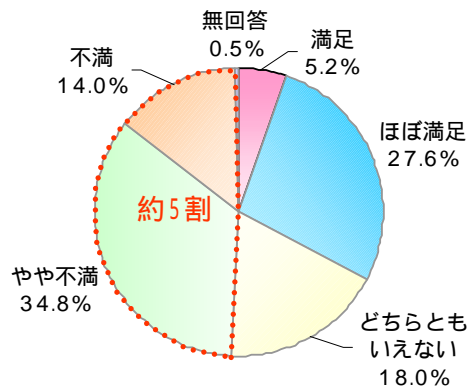
道路交通に対する住民意識

住民アンケートによると、約4割～5割の方が道路の使いやすさについて満足していない状況にあります。

国道などの幹線道路の使いやすさに関する満足度



住宅周辺の道路の使いやすさに関する満足度

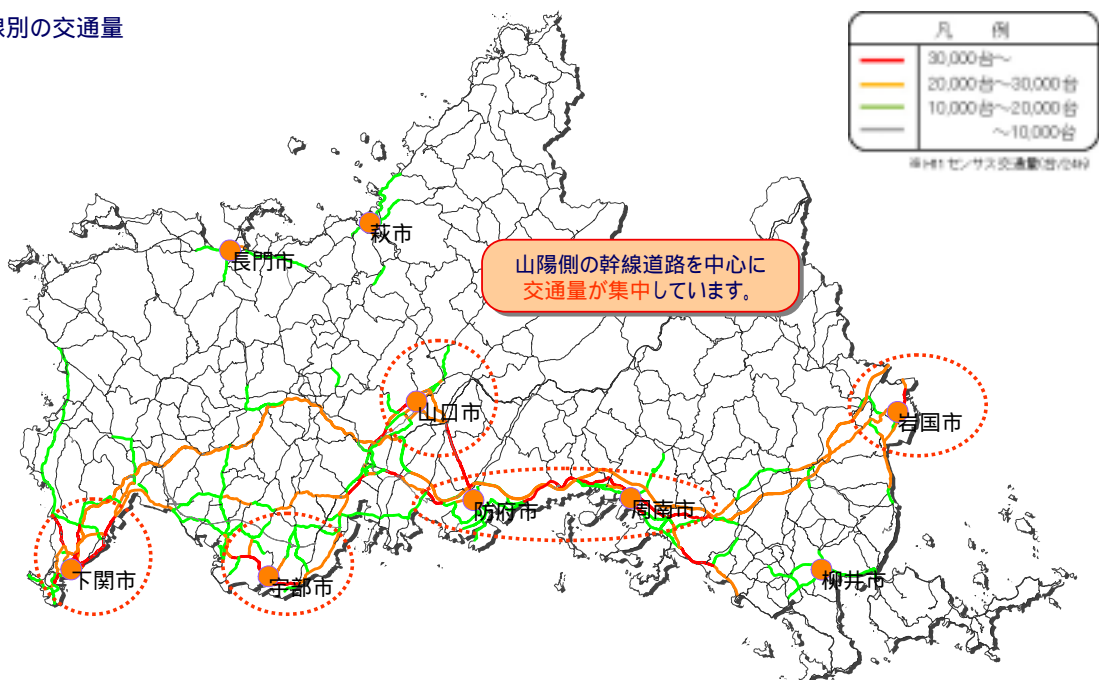


資料/H14山口県の道路整備に関する住民アンケート調査

交通量

交通量は山陽側に集中し、都市間を結ぶ幹線道路において特に多くの交通量が発生しています。

路線別の交通量



2. 山口県内の交通状況

交通流動

山陽側東西の結びつきが強い一方で、萩～山口間の結びつきも比較的強くなっています。

地方生活圏中心都市間交通流動



資料/H11道路交通センサス

工業団地とICの連絡性

高速IC付近に工業団地を設けることで流通機能の向上がはかられています。

高速ICと工業団地の分布状況



資料/H15年度版中国地方の物流

3. 山口県内の道路状況(異常気象時通行規制状況)

山口県内の道路状況について、現状を整理します。

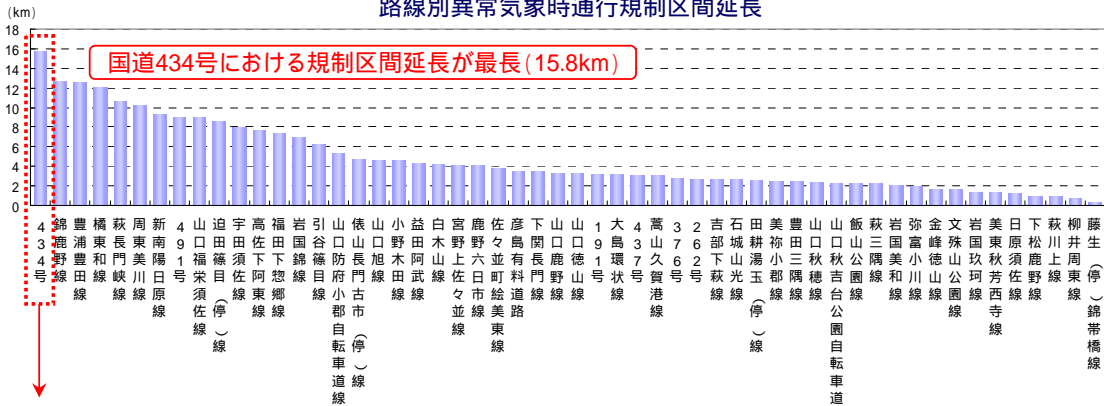
異常気象時通行規制区間

異常気象時通行規制区間(雨量等が一定の基準値を超えた際に通行が規制される区間)は、中山間地域、島嶼部を中心に広がっています。

異常気象時通行規制区間分布状況



路線別異常気象時通行規制区間延長



国道434号の規制基準(雨量)

路線名	区間	延長	通行注意		通行規制	
			連続	時間	連続	時間
国道434号	周南市須々万字渡瀬 - 周南市中須北字川平	3.5km	80mm	20mm	150mm	40mm
	周南市須金 - 玖珂郡錦町平瀬	6.9km	80mm	20mm	150mm	40mm
	玖珂郡錦町高根 - 玖珂郡錦町澄坂	5.4km	80mm	20mm	200mm	50mm

150mm ~ 200mmの雨量が発生した場合に通行規制が発生

資料 / 山口県 'H15年度異常気象時における道路規制区間,

4. アウトカム指標からみた山口県内の状況

アウトカム指標からみた山口県内の状況について、整理します。

渋滞損失額

山口県内の総渋滞損失額（県道以上）は、年間約954億円になっています。

キロあたり渋滞損失額



<渋滞損失額の算定方法>

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す。

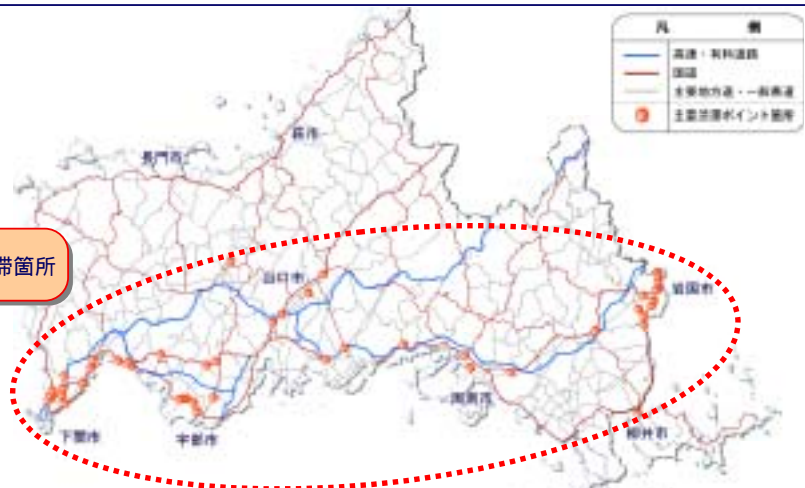
〔渋滞損失額 = 損失時間 × 交通量 × 1台あたりの時間価値〕

資料 / H11道路交通センサス、H13プローブ調査結果等を基に算定

主要渋滞ポイント

主要渋滞ポイントの多くは、山陽側の都市部に集中しています。

主要渋滞ポイント分布状況



山陽側の都市部に集中する渋滞箇所

<主要渋滞ポイントとは>

以下の定義に該当する渋滞の著しい箇所を示したものです。

- ・ D I D（人口集中地区）内：渋滞長1 km以上もしくは通過時間10分以上
- ・ D I D（人口集中地区）外：渋滞長500 m以上もしくは通過時間5分以上
- ・ 地域において渋滞が著しい箇所として改善の要望が高い箇所

なお、図上の主要渋滞ポイントは、第4次渋滞対策プログラム策定時の状況を示しています。

資料 / 山口河川国道事務所

4.アウトカム指標からみた山口県内の状況

事故発生箇所

山口県内では、幹線道路において55箇所の事故危険箇所が存在しています。(H15年7月指定)

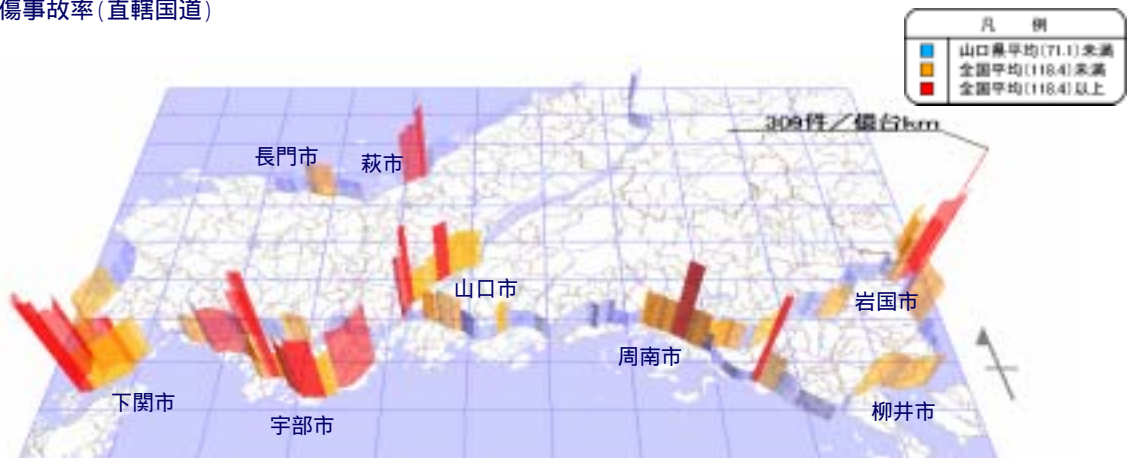
事故危険箇所分布状況



死傷事故率

山口県内の直轄国道の死傷事故率は、市街地を中心に高くなっています。

死傷事故率(直轄国道)



<死傷事故率の算定方法>

死傷事故率は交通量および延長(走行台キロ)に対する事故件数の多さを表現したものです。

資料 / H11道路交通センサス、H13事故統合データベース

4. アウトカム指標からみた山口県内の状況

あんしん歩行エリア

山口県内では、市街地内で14箇所のあんしん歩行エリアが指定されています。(H15年7月指定)

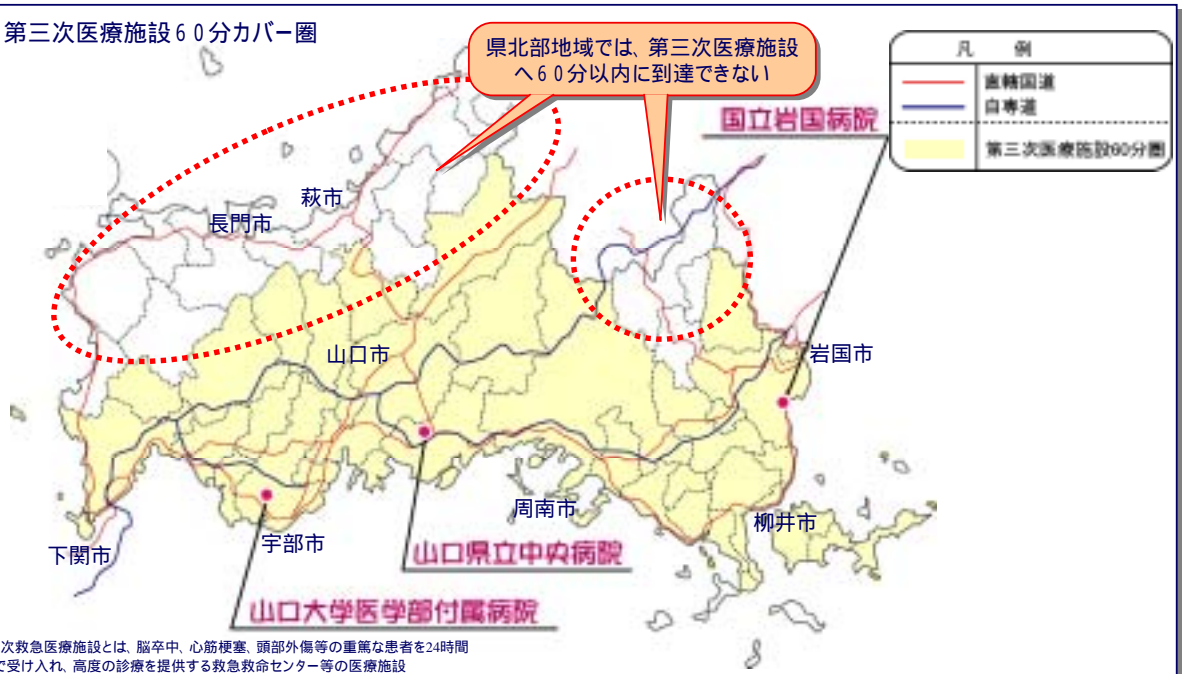
あんしん歩行エリア指定エリア



第三次医療施設からのカバー圏域

第三次医療施設からの60分カバー圏は、北部地域が未カバーエリアになっています。

第三次医療施設60分カバー圏



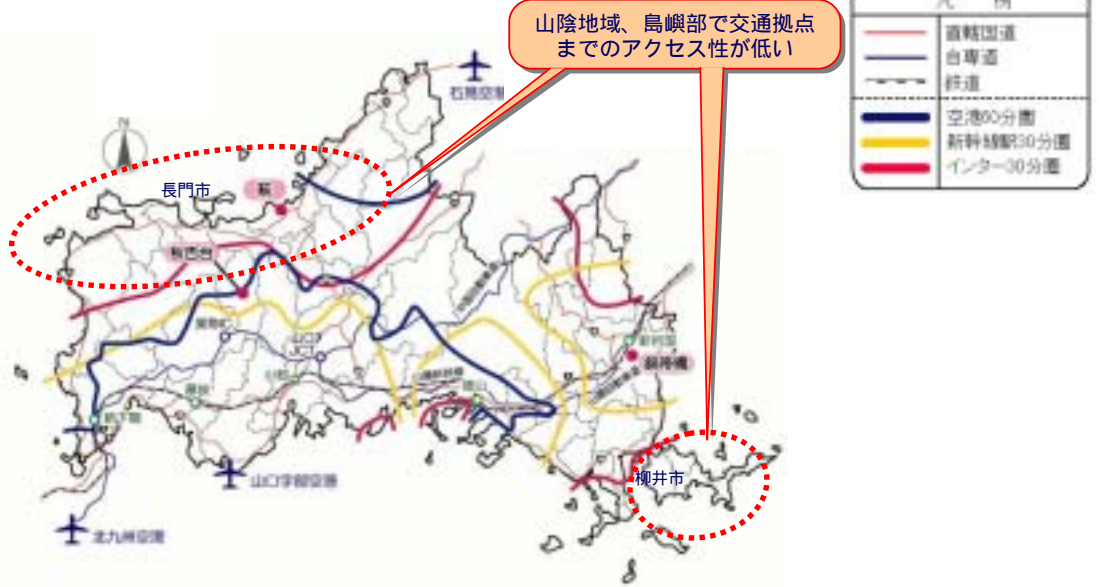
第3次救急医療施設とは、脳卒中、心筋梗塞、頭部外傷等の重篤な患者を24時間体制で受け入れ、高度の診療を提供する救急救命センター等の医療施設

4. アウトカム指標からみた山口県内の状況

交通拠点からのカバー圏域

山陰地域、島嶼部で交通拠点までのアクセス性が低くなっています。

交通拠点カバー圏(空港・新幹線駅・高速IC)



主な文化施設からのカバー圏域

主な文化施設からの30分カバー圏は、中山間地域が未カバーエリアとなっています。

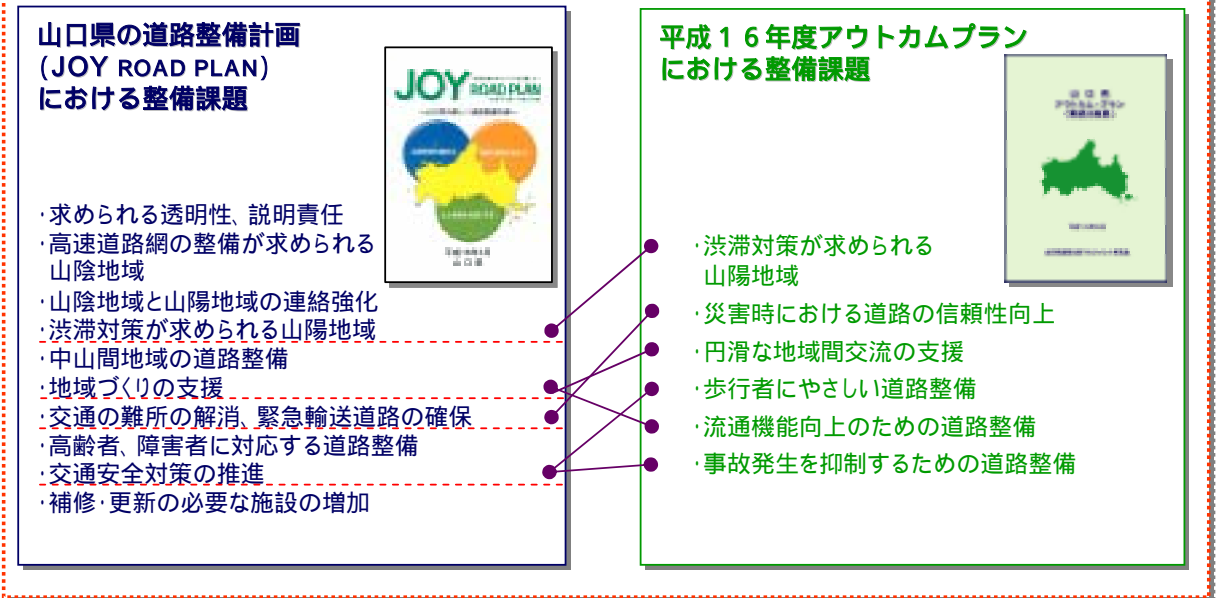
文化施設30分カバー圏(美術館・博物館・動物園・水族館・公会堂)



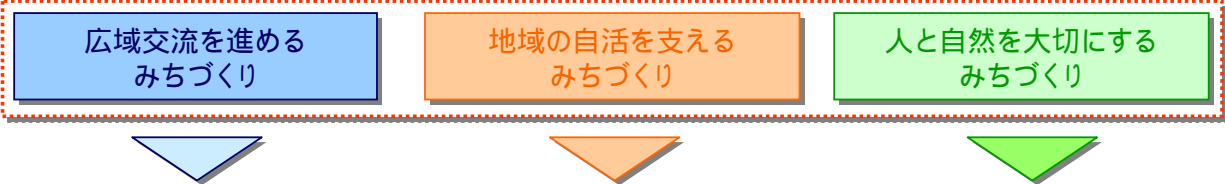
5. 地域課題の特定化

抽出した課題から政策テーマを体系的に整理することにより、テーマ毎のアウトカム指標を設定します。

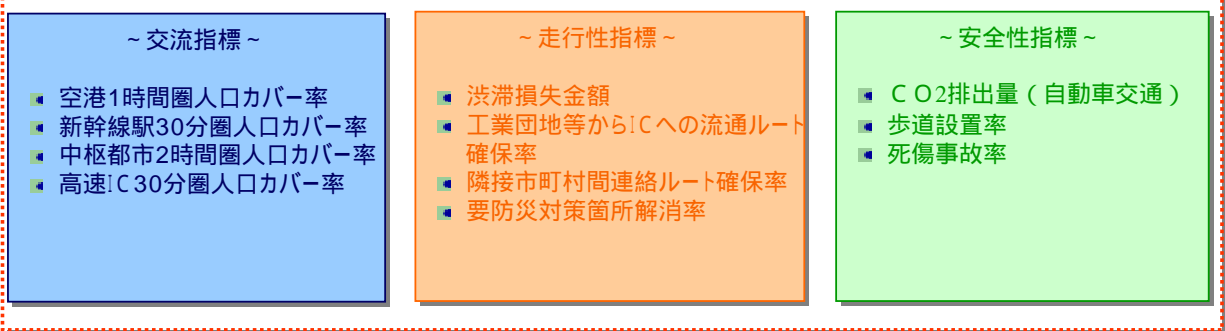
課題抽出 / 山口県の道路整備計画で整理された課題および本プランで整理された課題を抽出します。



政策テーマの設定 / 課題を政策テーマ毎に体系化します。



アウトカム指標の設定 / 政策テーマ毎にアウトカム指標を設定します。



6. 広域交流を進めるみちづくり 現況の詳細把握

政策テーマである「広域交流を進めるみちづくり」に対して、本プランでは交流指標として、「各種時間圏人口カバー率」を設定します。そこで、交流に関する現況把握を行ったうえで、山口県の将来値を示します。

各種拠点までの到達時間に関する住民意識

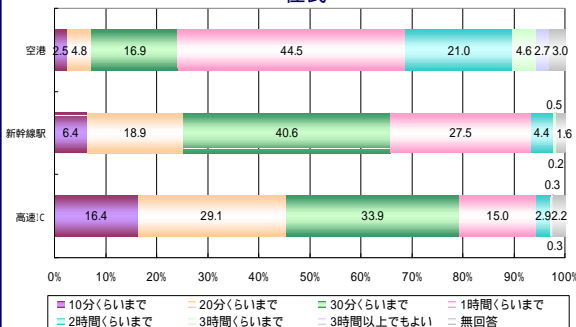
関連アウトカム指標

▶ 空港1時間圏・新幹線駅30分圏人口カバー率
 中枢都市2時間圏・高速IC30分圏人口カバー率

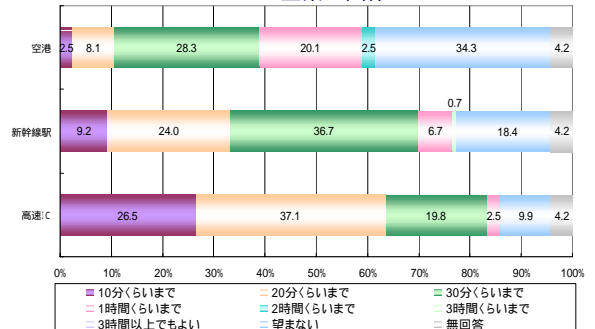
住民アンケートによると、高速道路IC、新幹線駅へは30分以内、空港へは1時間以内での到達が求められています。

交通拠点までの許容時間

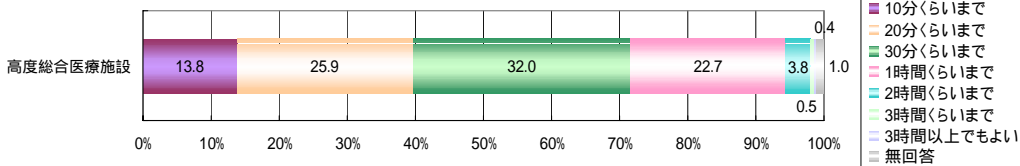
<住民>



<企業・団体>



高度総合医療施設までの許容時間



資料/H14山口県の道路整備に関する住民アンケート調査

6. 広域交流を進めるみちづくり アウトカム目標

政策テーマである「広域交流を進めるみちづくり」の観点から、アウトカム指標による目標値を示します。本テーマに関しては、H16年度に完成する箇所がないため、H19年度における山口県の目標値を示します。

アウトカム指標

- 空港1時間圏人口カバー率
- 新幹線駅30分圏人口カバー率
- 中枢都市2時間圏人口カバー率
- 高速IC30分圏人口カバー率

アウトカム指標による目標値

空港1時間圏人口カバー率

現況値

62%

H19年度値

63%

H19年度には、空港からの1時間圏人口カバー率(拡大人口)を1%(約1万5千人)向上させます。

新幹線駅30分圏人口カバー率

現況値

70%

H19年度値

71%

H19年度には、新幹線駅からの30分圏人口カバー率(拡大人口)を1%(約9千人)向上させます。

中枢都市2時間圏人口カバー率

現況値

77%

H19年度値

78%

H19年度には、中枢都市からの2時間圏人口カバー率(拡大人口)を1%(約1万9千人)向上させます。

高速IC30分圏人口カバー率

現況値

90%

H19年度値

94%

H19年度には、高速ICからの30分圏人口カバー率(拡大人口)を4%(約5万7千人)向上させます。

6. 広域交流を進めるみちづくり アウトカム目標

アウトカム指標の解説および関連事業

(指標解説)

- ・空港1時間圏人口カバー率
空港まで1時間以内でアクセス可能な地域に住んでいる人の割合
- ・新幹線駅30分圏人口カバー率
新幹線駅まで30分以内で到達可能な地域に住んでいる人の割合
- ・中枢都市2時間圏人口カバー率
中枢都市である広島市または福岡市まで、2時間以内で到達可能な地域に住んでいる人の割合
- ・高速IC30分圏人口カバー率
高速道路のインターチェンジまで、30分以内でアクセス可能な地域に住んでいる人の割合

(目標達成に向けての主な事業)

- ・国道191号萩三隅道路(萩市～三隅町)
- ・小郡萩道路(美東町～萩市)
- ・下関西道路(下関市)
- ・山口宇部小野田連絡道路(山口市～小野田市)

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

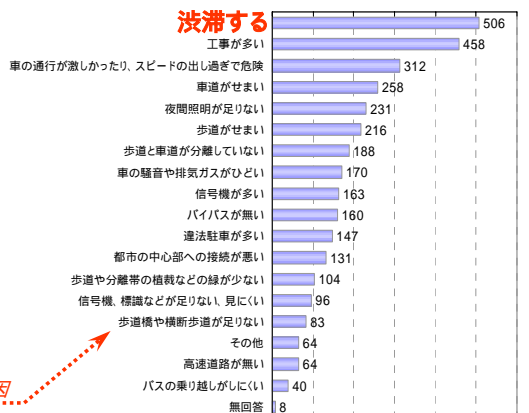
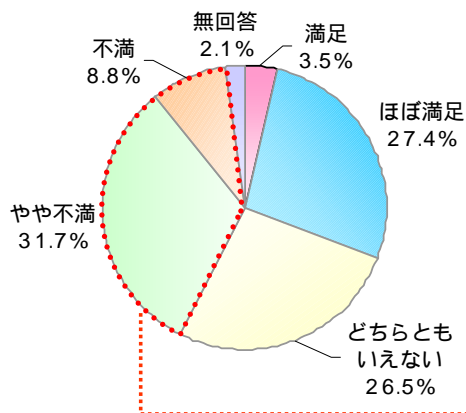
幹線道路に関する住民意識 ~ 渋滞現況 ~

▶ 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

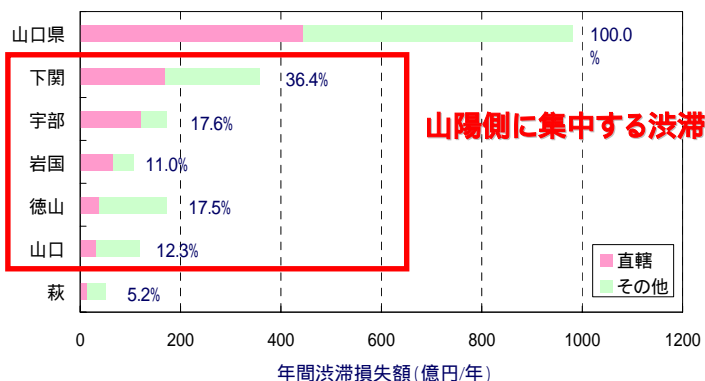
関連アウトカム指標

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

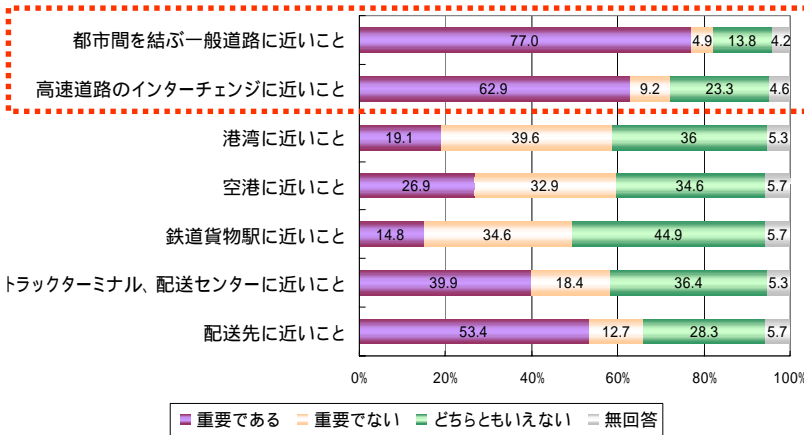
事業所意識 ~ 流通現況 ~

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 ~

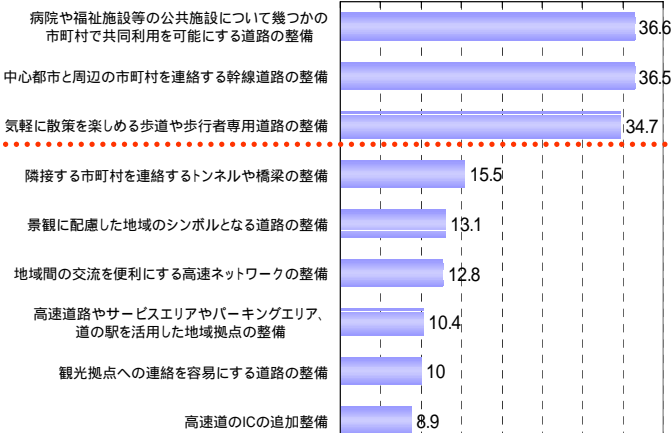
関連アウトカム指標

▶ 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

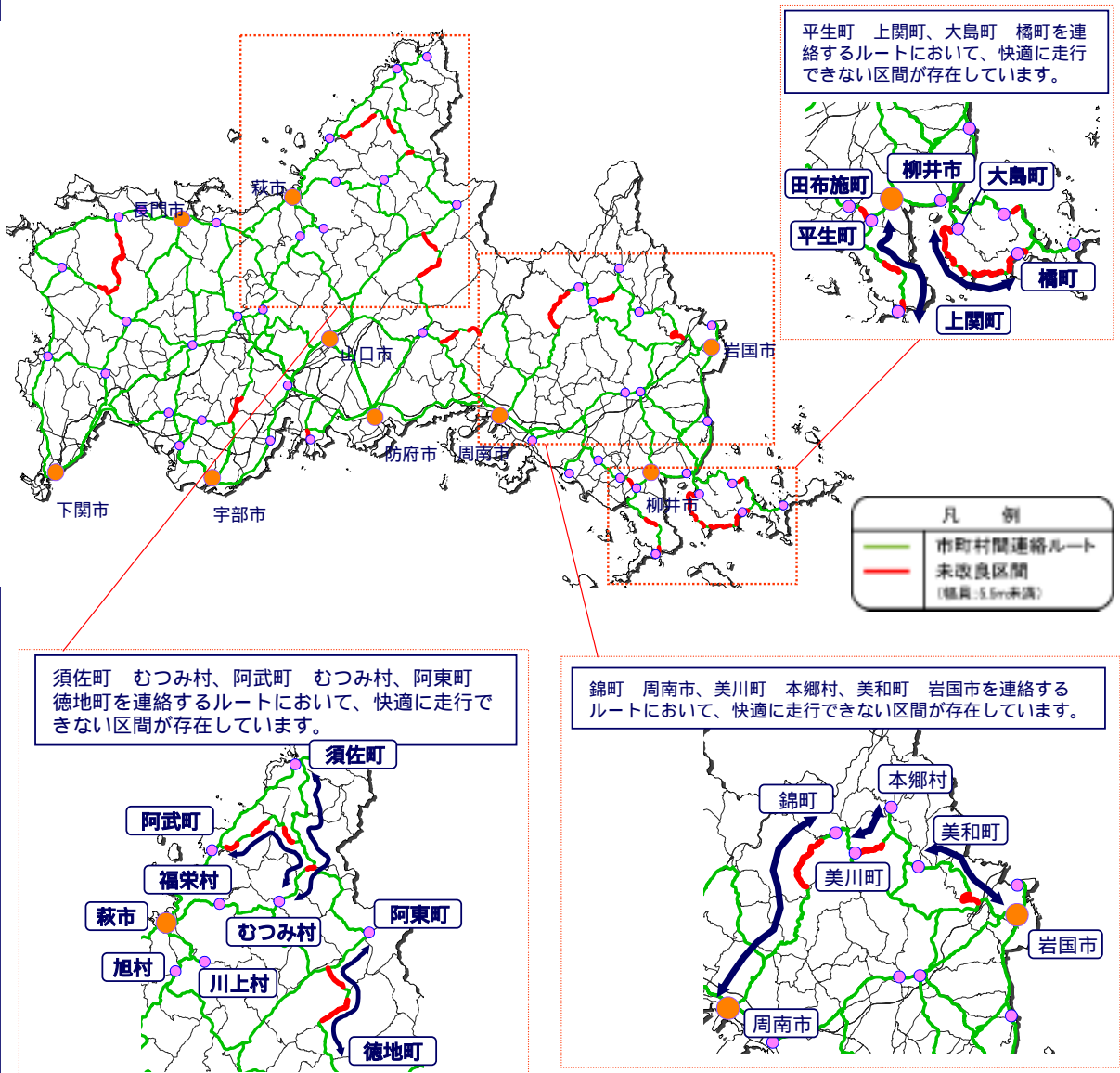
市町村間連絡ルート上の未改良区間 ~ 交流現況 ~

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

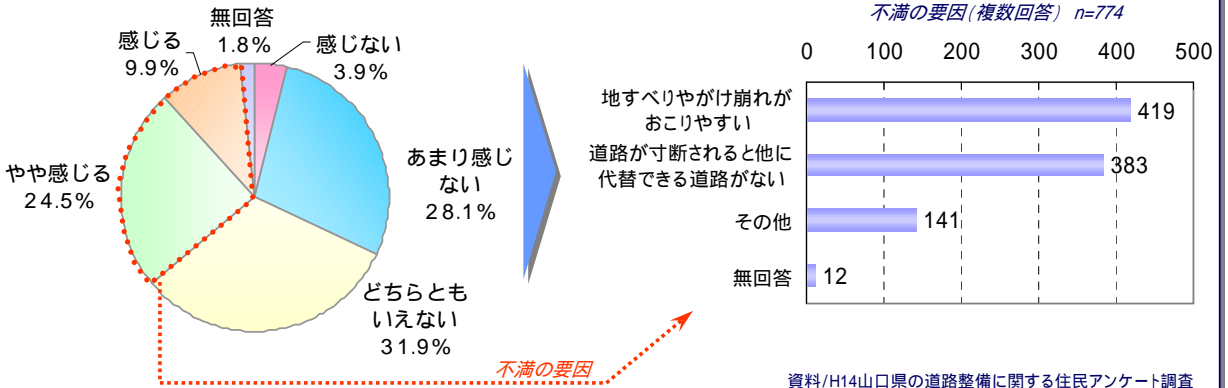
災害に対する住民意識

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

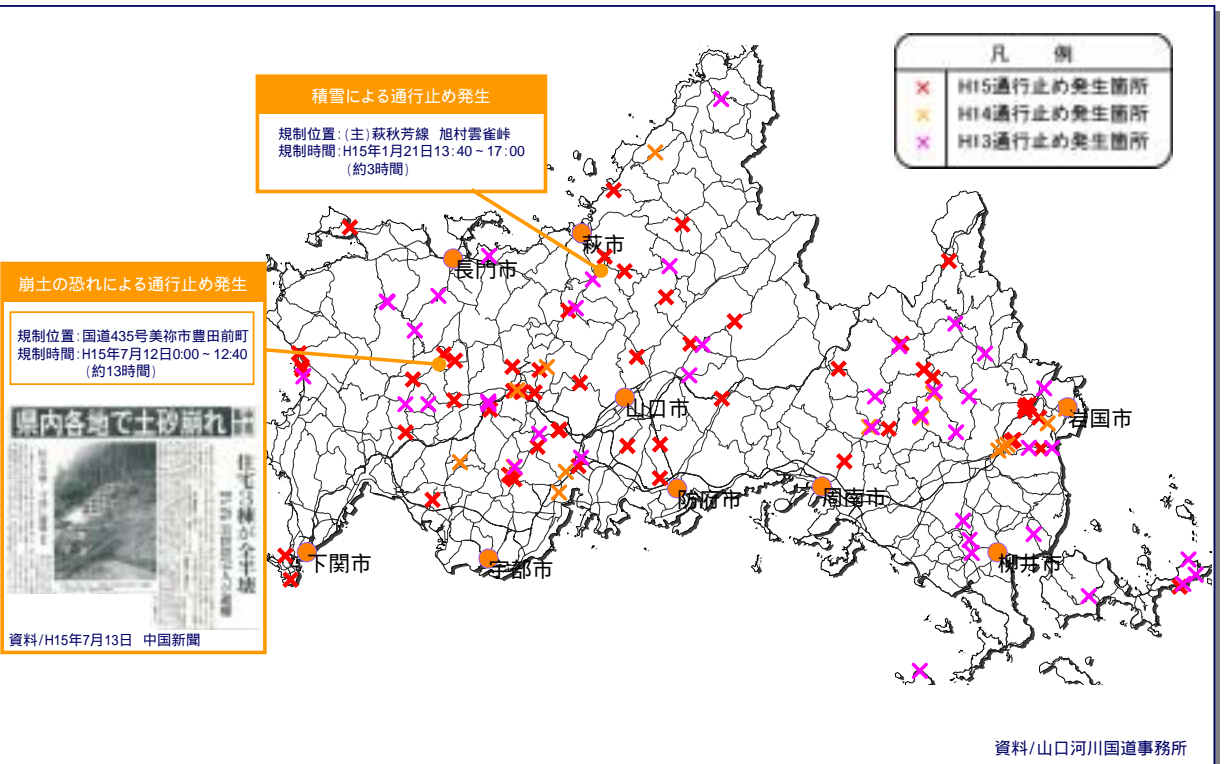


災害による通行止め実績区間

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。

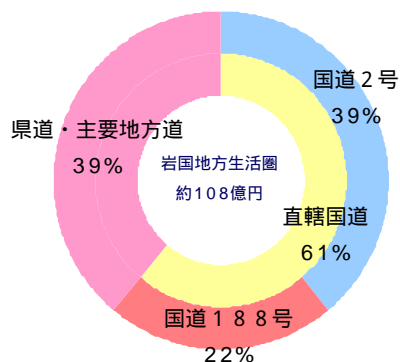
関連アウトカム指標

▶ 渋滞損失金額

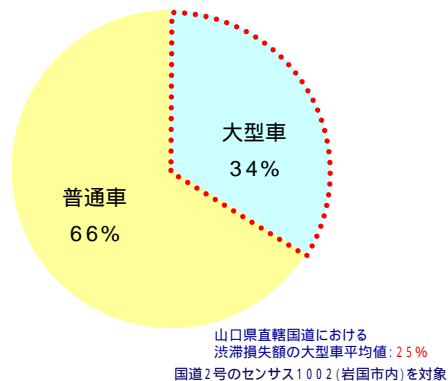
岩国市周辺

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



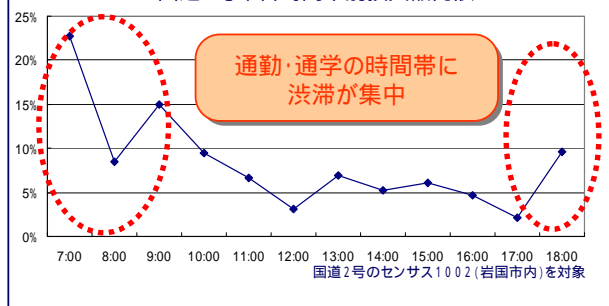
岩国市周辺における車種別渋滞損失額割合



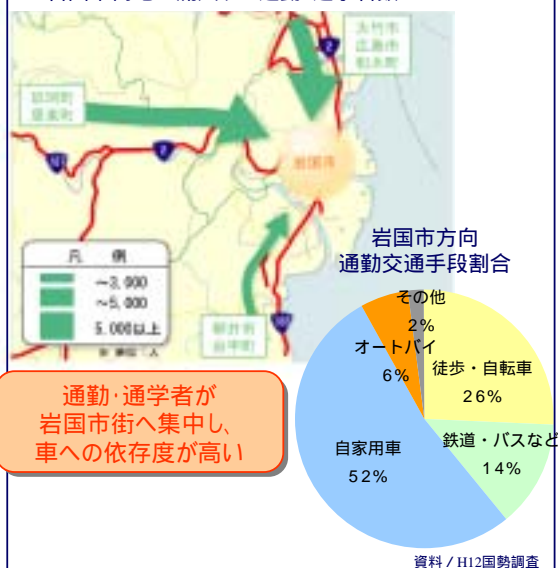
通勤時間帯に集中する渋滞

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 >



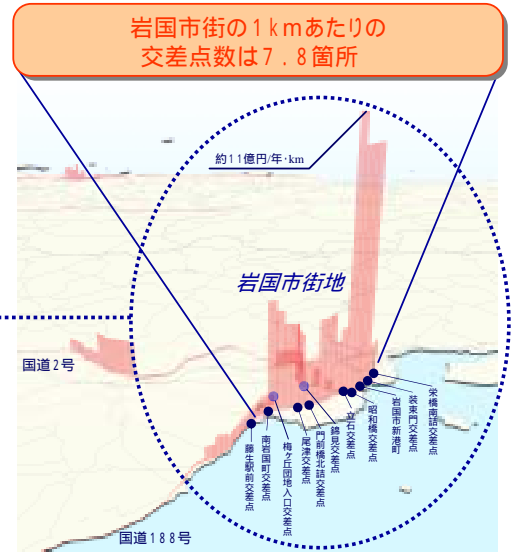
7. 地域の自活を支えるみちづくり

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

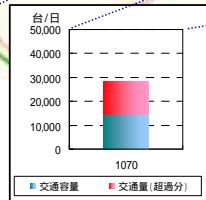
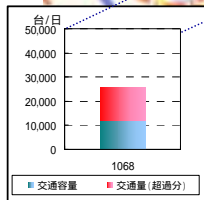
- ・ピーク時に交通が集中

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

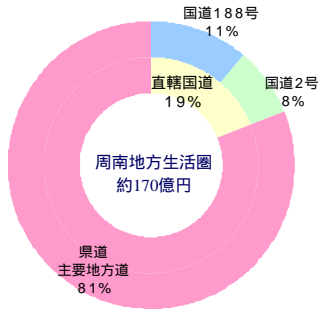
周南市周辺

関連アウトカム指標

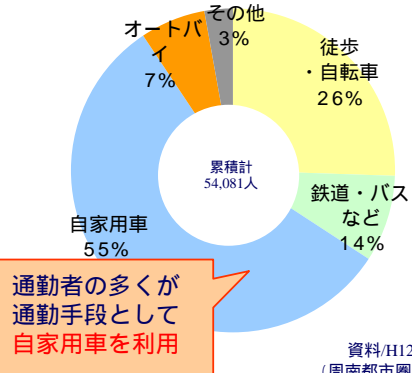
▶ 渋滞損失金額

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

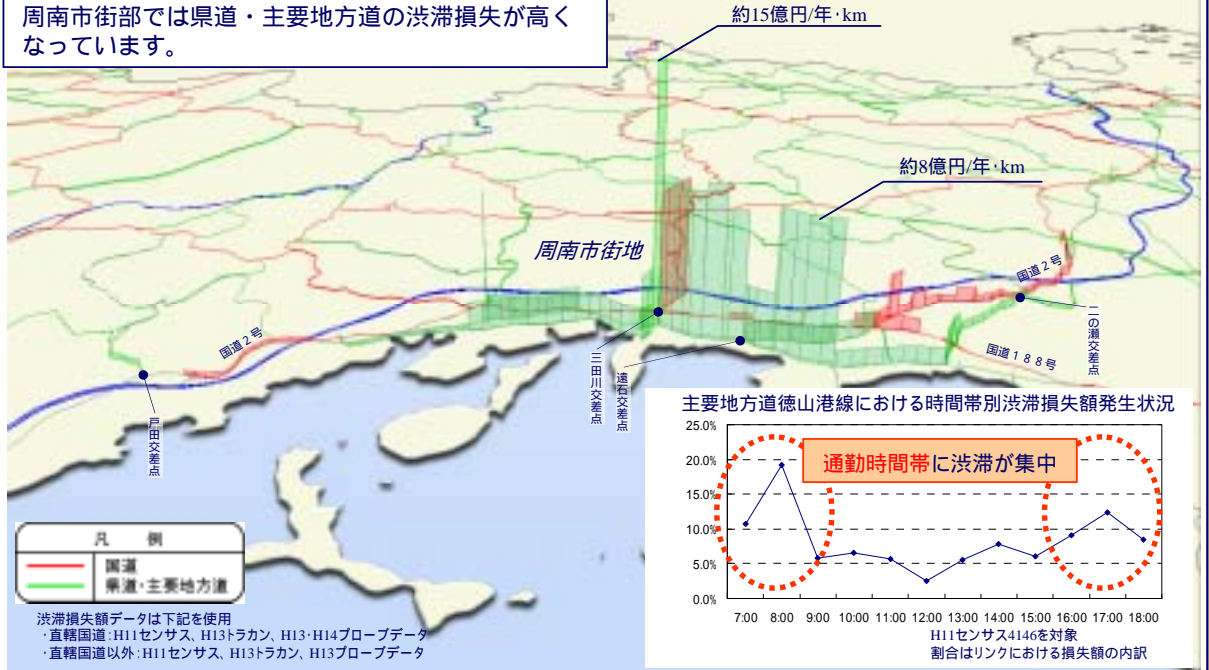


7. 地域の自活を支えるみちづくり

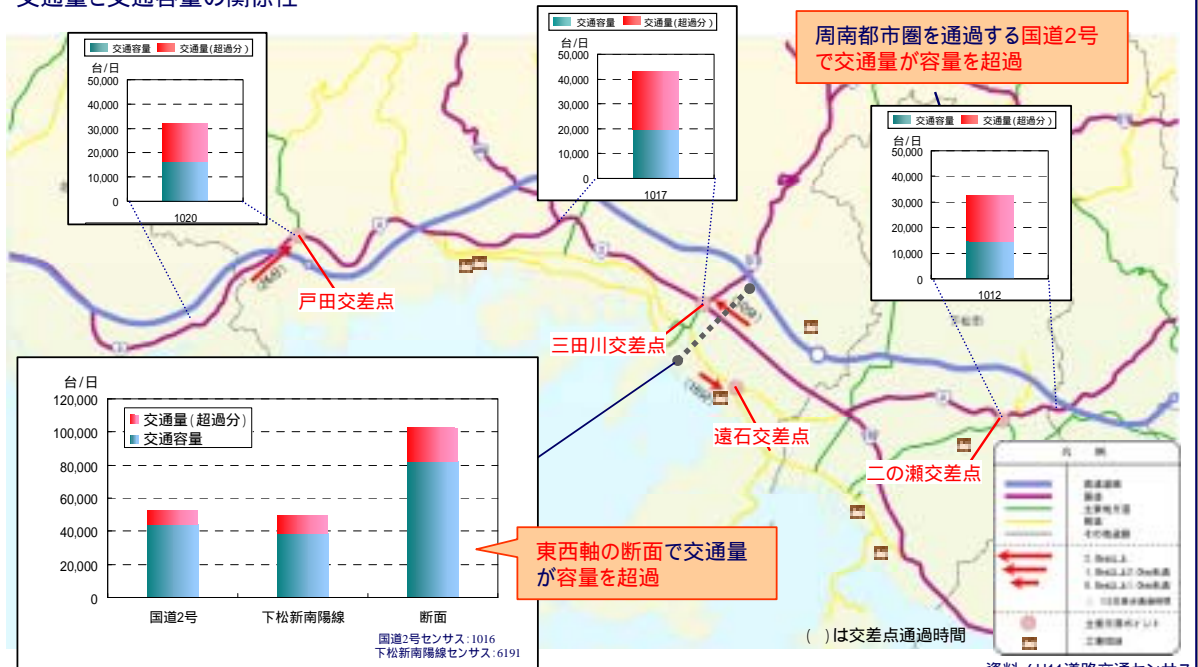
現況の詳細把握 ～ 周南市周辺の渋滞 ～

渋滞損失額の発生状況

周南市街部では県道・主要地方道の渋滞損失が高くなっています。



交通量と交通容量の関係性



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 ～

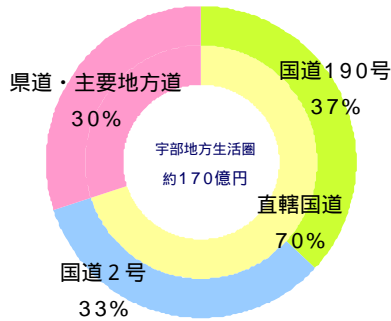
関連アウカム指標

▶ 渋滞損失金額

宇部市周辺

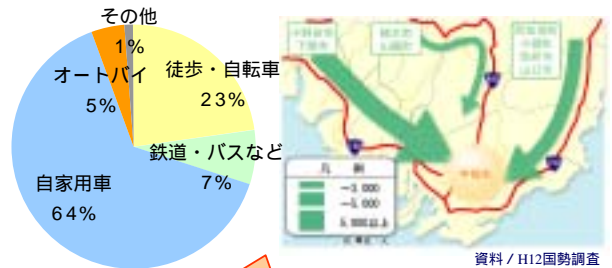
宇部市周辺においての主な渋滞要因は以下のようになっています。
国道2号および190号の直轄国道に渋滞が集中しています。
通勤時間帯に市街部に交通が集中し、特に大きな渋滞が発生しています。

宇部市周辺における渋滞損失金額内訳



通勤・通学状況

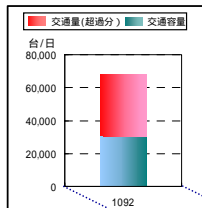
< 宇部市内への通勤・通学手段 > < 宇部市内への通勤・通学流入 >



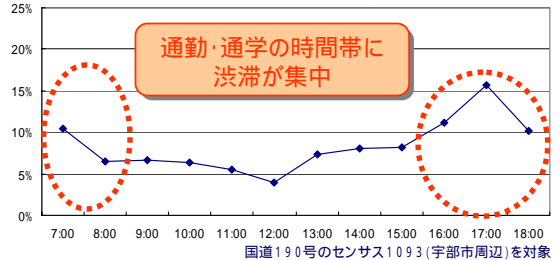
周辺エリアから通勤者が流入

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 >



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～

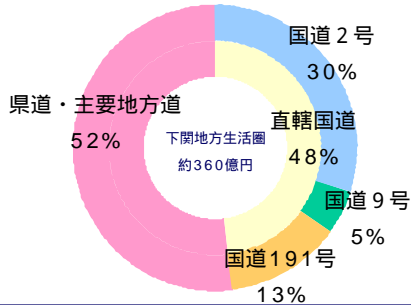
関連アウトカム指標

▶ 渋滞損失金額

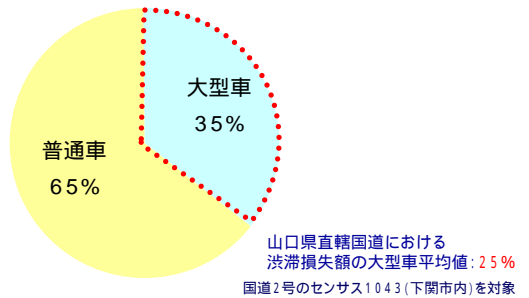
下関市周辺

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



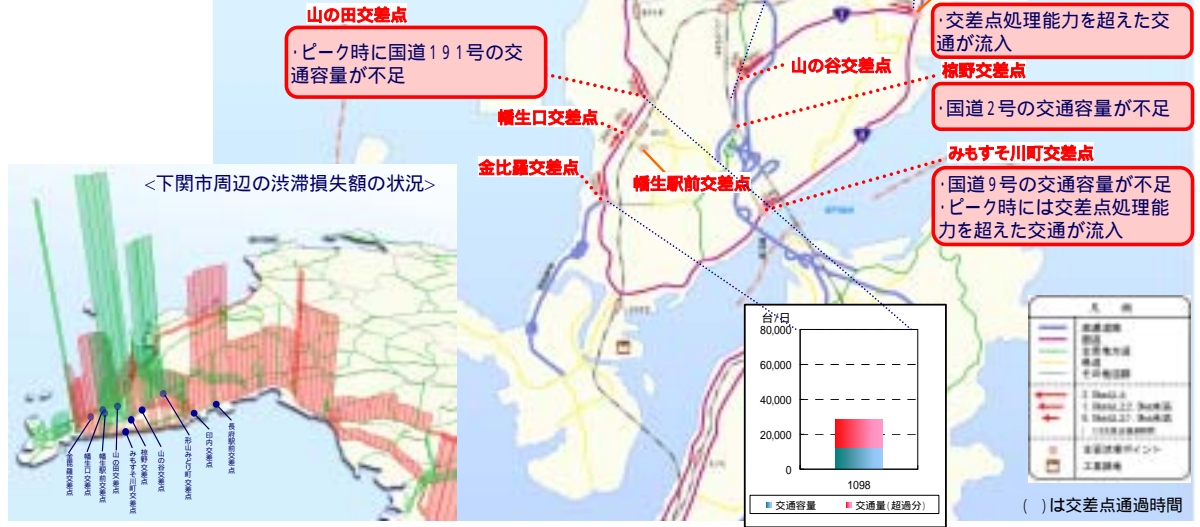
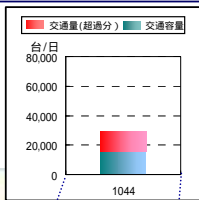
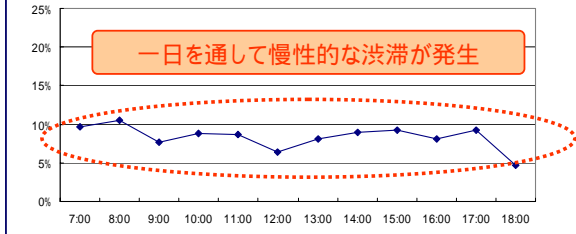
下関市周辺における大型車の損失額割合



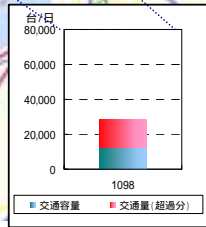
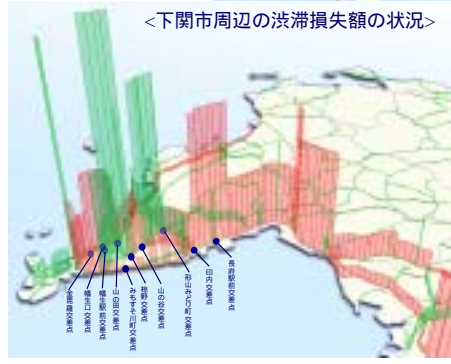
一日を通して慢性的な渋滞が発生

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 >



< 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	赤
国道	青
直轄国道	黄
支線国道	緑
県道	紫
市道	黒
その他	白
主要施設	記号
1 病院	赤丸
2 学校	青丸
3 公園	緑丸
4 商業施設	黄丸
5 公共施設	紫丸
6 住宅施設	黒丸
7 工業施設	白丸
8 交通施設	赤丸
9 公共施設	青丸
10 商業施設	緑丸
11 住宅施設	黄丸
12 工業施設	紫丸
13 交通施設	黒丸
14 公共施設	白丸
15 商業施設	赤丸
16 住宅施設	青丸
17 工業施設	緑丸
18 交通施設	黄丸
19 公共施設	紫丸
20 商業施設	黒丸
21 住宅施設	白丸
22 工業施設	赤丸
23 交通施設	青丸
24 公共施設	緑丸
25 商業施設	黄丸
26 住宅施設	紫丸
27 工業施設	黒丸
28 交通施設	白丸
29 公共施設	赤丸
30 商業施設	青丸
31 住宅施設	緑丸
32 工業施設	黄丸
33 交通施設	紫丸
34 公共施設	黒丸
35 商業施設	白丸
36 住宅施設	赤丸
37 工業施設	青丸
38 交通施設	緑丸
39 公共施設	黄丸
40 商業施設	紫丸
41 住宅施設	黒丸
42 工業施設	白丸
43 交通施設	赤丸
44 公共施設	青丸
45 商業施設	緑丸
46 住宅施設	黄丸
47 工業施設	紫丸
48 交通施設	黒丸
49 公共施設	白丸
50 商業施設	赤丸
51 住宅施設	青丸
52 工業施設	緑丸
53 交通施設	黄丸
54 公共施設	紫丸
55 商業施設	黒丸
56 住宅施設	白丸
57 工業施設	赤丸
58 交通施設	青丸
59 公共施設	緑丸
60 商業施設	黄丸
61 住宅施設	紫丸
62 工業施設	黒丸
63 交通施設	白丸
64 公共施設	赤丸
65 商業施設	青丸
66 住宅施設	緑丸
67 工業施設	黄丸
68 交通施設	紫丸
69 公共施設	黒丸
70 商業施設	白丸
71 住宅施設	赤丸
72 工業施設	青丸
73 交通施設	緑丸
74 公共施設	黄丸
75 商業施設	紫丸
76 住宅施設	黒丸
77 工業施設	白丸
78 交通施設	赤丸
79 公共施設	青丸
80 商業施設	緑丸
81 住宅施設	黄丸
82 工業施設	紫丸
83 交通施設	黒丸
84 公共施設	白丸
85 商業施設	赤丸
86 住宅施設	青丸
87 工業施設	緑丸
88 交通施設	黄丸
89 公共施設	紫丸
90 商業施設	黒丸
91 住宅施設	白丸
92 工業施設	赤丸
93 交通施設	青丸
94 公共施設	緑丸
95 商業施設	黄丸
96 住宅施設	紫丸
97 工業施設	黒丸
98 交通施設	白丸
99 公共施設	赤丸
100 商業施設	青丸

()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

8. 人と自然を大切にするみちづくり 現況の詳細把握

政策テーマ「人と自然を大切にするみちづくり」に対して、本プランでは安全性指標として、「CO₂排出量」、「歩道設置率」、「死傷事故率」をアウトカム指標として設定します。そこで、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。

幹線道路に関する住民意識

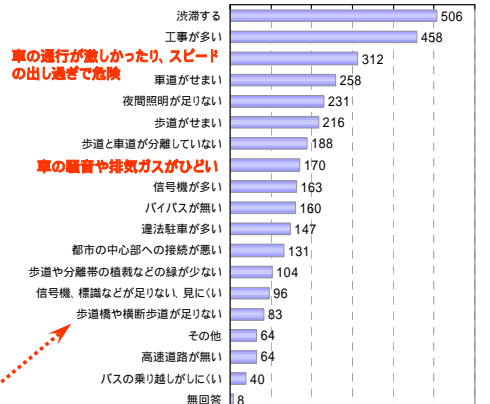
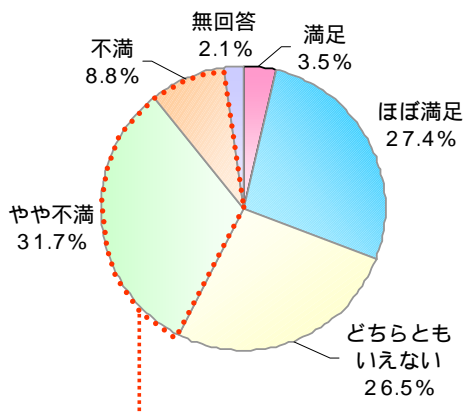
関連アウトカム指標

▶ CO₂排出量・歩道設置率・死傷事故率

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、中でも事故に関連する要因が上位になっています。また、沿道環境（騒音や排気ガス）に関する不満も高くなっています。

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

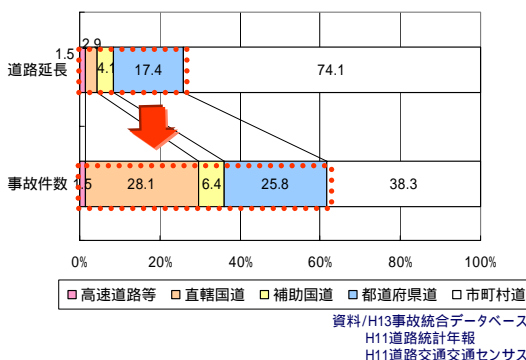
死傷事故発生状況

関連アウトカム指標

▶ 死傷事故率

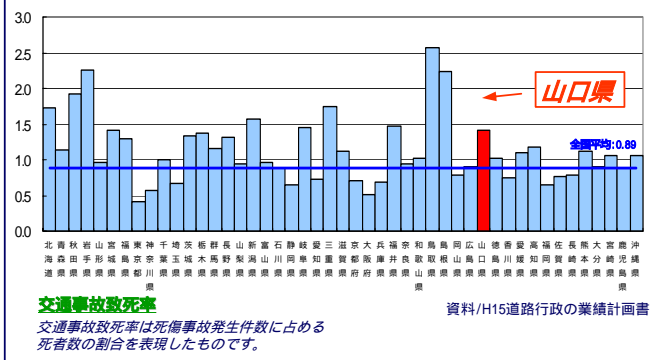
山口県における死傷事故は、直轄国道での発生頻度が高くなっています。また、事故による致死率は全国ワースト10位になっています。

山口県の事故件数割合と延長比



県内道路延長の約30%の幹線道路で
死傷事故の約60%が発生

交通事故致死率(全道路)



山口県の交通事故致死率は、全国平均値を大きく上回り、
全国ワースト10位になっています。

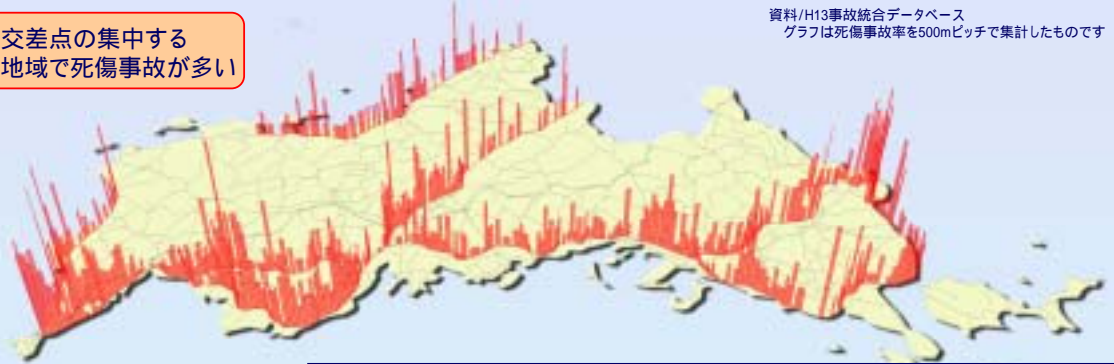
8. 人と自然を大切にするみちづくり 現況の詳細把握

直轄国道における死傷事故の主な要因は以下のようになっています。
 交通が集中し交差点の多い市街地での発生割合が高くなっています。
 走行速度が速くなる郊外地域での事故致死率が高くなっています。

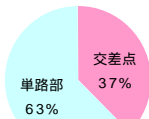
死傷事故率からみた事故の発生状況

交差点の集中する市街地で死傷事故が多い

資料/H13事故総合データベース
 グラフは死傷事故率を500mピッチで集計したものです



死傷事故発生箇所(直轄国道)

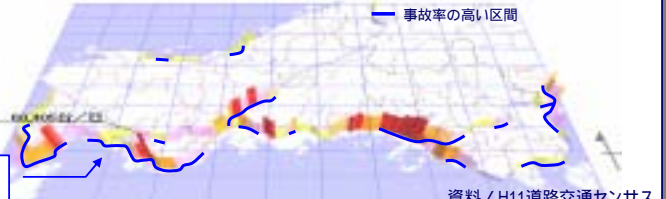


値は死傷事故件数に対する割合

交通量と死傷事故率の高い区間



死傷事故率が
 県平均以上の区間



資料/H11道路交通センサス

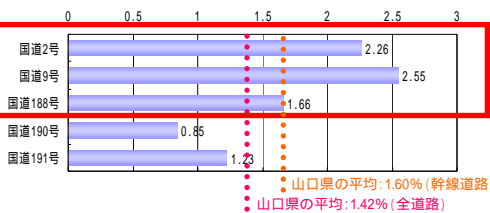
交通事故致死率から見た事故の発生状況

比較的走行速度の高い郊外部で事故致死率が高く、命に関わる重大な事故が発生

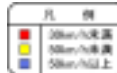
資料/H13事故総合データベース
 グラフは致死率をセンサスピッチで集計したものです



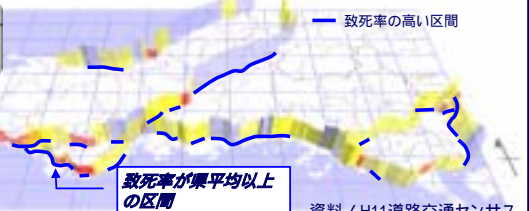
路線別交通事故致死率



混雑時旅行速度と致死率の高い区間



致死率が県平均以上の区間



資料/H11道路交通センサス

8. 人と自然を大切にするみちづくり アウトカム目標

H16年度の具体的な効果をアウトカム指標によって示します。

アウトカム
指標

- CO₂排出量(自動車交通)
- 歩道設置率
- 死傷事故率

アウトカム指標による目標値

CO₂排出量(自動車交通)

現況値

320万

t-CO₂/年

平成16年度

削減に努めます

平成19年度

300万

t-CO₂/年

H19年度までには、20万t-CO₂/年の削減に努めます。

歩道設置率

現況値

39.8%

平成16年度

40.2%

平成19年度

42.0%

H16年度は、一般県道三田尻徳地線等を整備することにより、歩道設置率を0.4%(約17km)向上させます。

<代表効果事例>

一般県道三田尻港徳地線(防府市真尾)による効果

当該路線(19.0km)の歩道設置率を9.8%(1.9km)向上させます(49.1% → 58.9%)。なお、当該事業は小学校の通学路に指定されていることから事業による効果が大きいと考えられます。

死傷事故率

現況値

103

件/億台キロ

平成16年度

削減に
努めます

平成19年度

削減に
努めます

H16年度は、一般国道2号花岡拡幅等の整備により死傷事故の削減に努めていきます。

<代表効果事例>

一般国道2号花岡拡幅

当該区間の死傷事故率を現況の69.6件/億台キロから49.2件/億台キロまで低減が期待されます。

8. 人と自然を大切に作るみちづくり アウトカム目標

アウトカム指標の解説および関連事業

(指標解説)

- ・CO₂排出量(自動車交通)
ガソリン消費、軽油消費、LPG消費を足し合わせたもの。
- ・歩道設置率
県道以上の総延長(約3,850km)に対する歩道設置延長の割合。
- ・死傷事故率
交通量および延長(走行台キロ)に対する事故件数の多さを表現したもの。

(目標達成に向けての主な事業)

- ・一般国道2号花岡拡幅
- ・主要地方道光上関線 田布施町城南
- ・主要地方道光上関線 平生町丸山
- ・一般県道三田尻港徳地線 防府市真尾

9. 総括

本年度のアウトカムプランは、政策テーマ毎にアウトカム指標を設定し、その目標値を示しました。

■ 広域交流を進めるみちづくり

アウトカム指標 空港1時間圏人口カバー率

現況値
62%



H19年度値
63%

アウトカム指標 新幹線駅30分圏人口カバー率

現況値
70%



H19年度値
71%

アウトカム指標 中枢都市2時間圏人口カバー率

現況値
77%



H19年度値
78%

アウトカム指標 高速IC30分圏人口カバー率

現況値
90%



H19年度値
94%

9. 総括

本年度のアウトカムプランは、政策テーマ毎にアウトカム指標を設定し、その目標値を示しました。

地域の自活を支えるみちづくり

アウトカム指標 渋滞損失金額

現況値
954億円/年



H16年度値
0.1%削減



H19年度値
10%削減

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

現況値
85%



H16年度値
86%



H19年度値
86%

アウトカム指標 隣接市町村間連絡ルート確保率

現況値
69%



H16年度値
69%



H19年度値
77%

アウトカム指標 要防災対策箇所解消率

現況値
20%



H16年度値
21%



H19年度値
削減に努めます

9. 総括

本年度のアウトカムプランは、政策テーマ毎にアウトカム指標を設定し、その目標値を示しました。

■ 人と自然を大切にすみちづくり

アウトカム指標 CO₂排出量(自動車交通)

現況値
320万
t-CO₂/年



H16年度値
削減に
努めます



H19年度値
300万
t-CO₂/年

アウトカム指標 歩道設置率

現況値
39.8%



H16年度値
40.2%



H19年度値
42.0%

アウトカム指標 死傷事故率

現況値
103
件/億台キロ



H16年度値
削減に
努めます



H19年度値
削減に
努めます

