山口県道路行政マネジメント研究会

ご意見・お問い合わせ

国土交通省 中国地方整備局 山口河川国道事務所

〒747-8585
山口県防府市国衙1丁目10番20号
TEL(0835)22-1785　FAX(0835)23-8973

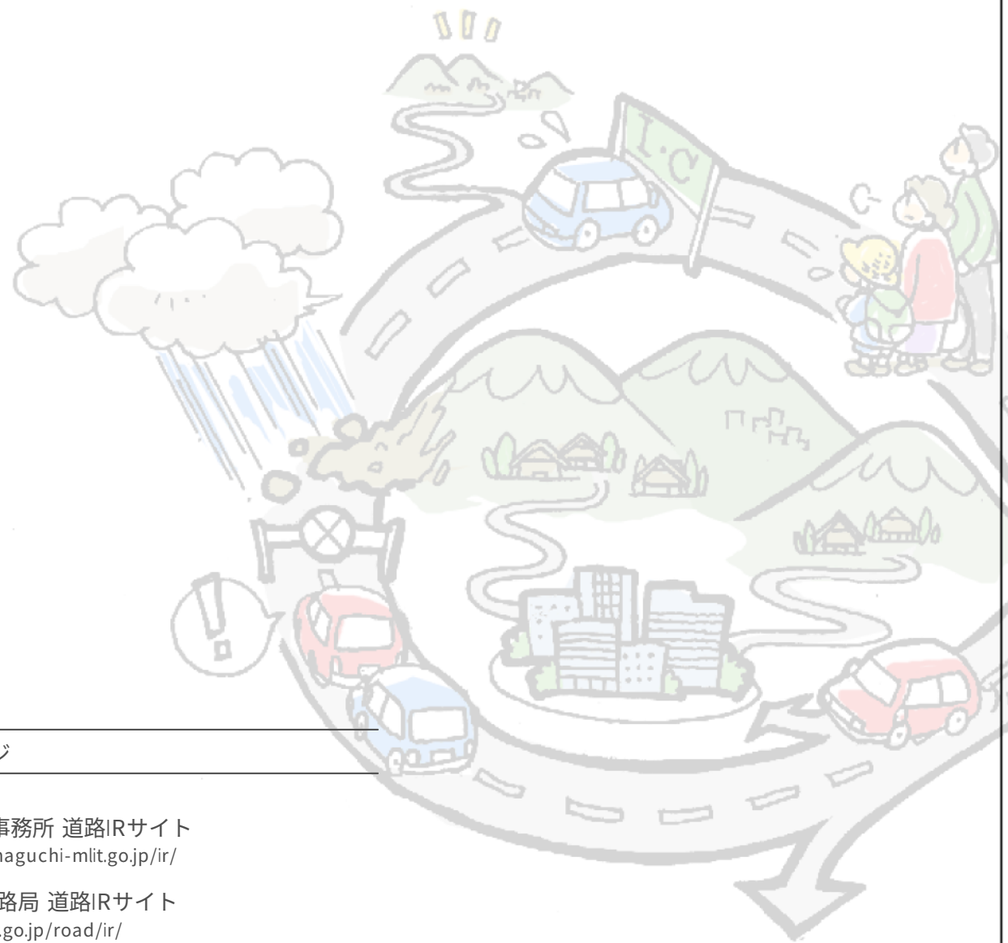
ホームページアドレス
http://www.yamaguchi-mlit.go.jp/

山口県 土木建築部 道路建設課

〒753-8501
山口県山口市滝町1番1号
TEL(083)933-3714　FAX(083)933-3719

ホームページアドレス
http://www.pref.yamaguchi.lg.jp/gyosei/doro-k/index.htm

前年度の達成度は、「平成16年度　山口県の達成度報告書」でご覧いただけます。
※詳しくは左記ホームページをご覧ください。



関連ホームページ

●山口河川国道事務所 道路IRサイト
http://www.yamaguchi-mlit.go.jp/ir/

●国土交通省 道路局 道路IRサイト
http://www.mlit.go.jp/road/ir/

やまぐち

8つの広域生活圏を網羅するネットワークを整備します。
広域交流を進めるみちづくりの指標

待ちのないスムーズで安全な移動を目指します。
地域の自活を支えるみちづくりの指標

ぐっときれいに、快適に。人と自然との共生を図ります。
人と自然を大切にするみちづくりの指標

中心に人あり。ニーズを反映します。
県民参加のみちづくりの指標

山口県のみちづくり

WEB PAMPHLET

2005

山口県道路行政マネジメント研究会

平成17年度

山口県の業績計画書

山口県の道路行政マネジメント

c o n c e p t

成果目標

全国の道路行政において、事業におけるアカウンタビリティ（事業の透明性や説明責任）の向上を推進するため、現状課題を定量的に捉えて成果目標を具体的数値で示す「成果志向の道路行政マネジメント」への取り組みが始まっています。

山口県では４つのテーマと８つの指標の目標値を掲げ、道路利用者の方々に実感していただける「業績計画書」として整理しています。

や

8つの広域生活圏を網羅するネットワークを整備します。

広域交流を進めるみちづくりの指標

❶ 高速IC30分圏人口カバー率
どれくらいの人が高速道路へ快適にアクセスできるか？

ま

待ちのないスムーズで安全な移動を目指します。

地域の自活を支えるみちづくりの指標

❷ 渋滞損失時間
渋滞によってどれだけの時間が失われるのか？

❸ 圏域中心都市30分圏人口カバー率
どれだけの人が町の中心に快適にアクセスできるか？

❹ 要防災対策箇所解消率
事業によって要防災箇所はどれぐらい解消したのか？

ぐっ

ぐっときれいに、快適に。人と自然との共生を図ります。

人と自然を大切にするみちづくりの指標

❺ 死傷事故率
死傷事故が引き起こされる確率は？

❻ 歩道設置率
どのくらいの道路に歩道が設置されているか？

❼ CO_2排出量（自動車交通）
県内の道路ではどのくらいのCO_2が排出されているのか？

ち。

中心に人あり。皆さんのニーズをみちづくりに反映します。

県民参加のみちづくりの指標

❽ 道路利用者満足度
山口の道路は5点満点で評価したら何点か？

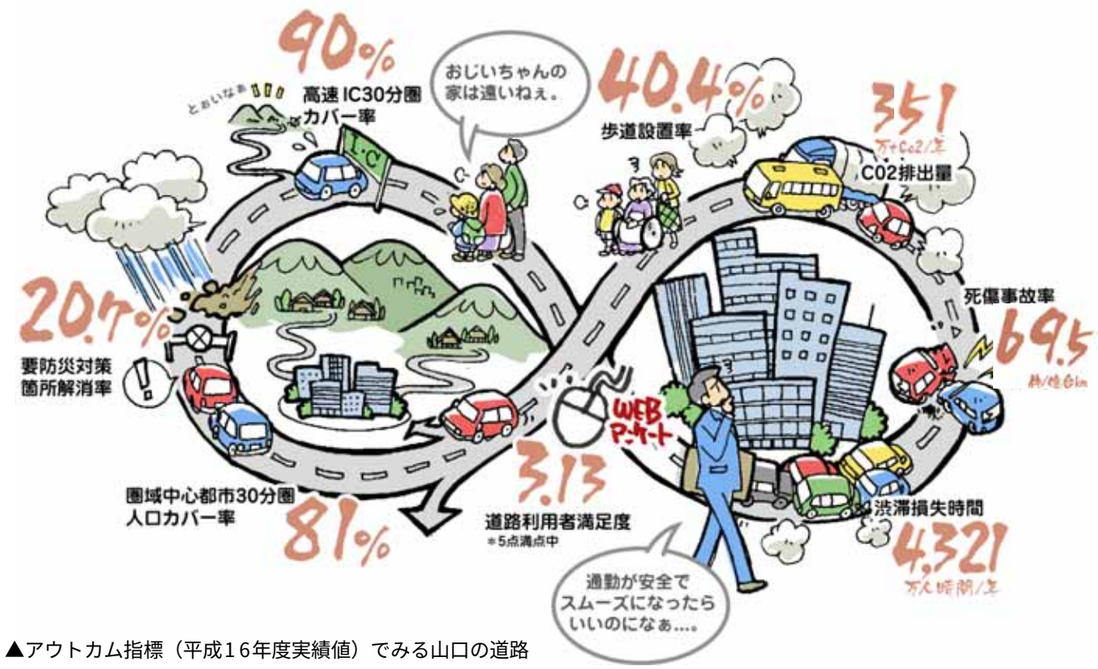
山口県の道づくり

数値でわかる事業目標［アウトカム指標］

道路に関する諸問題を数値で表すことで、道路の現状と改善の目標を明らかにします

例えば山口県における渋滞の問題を「渋滞損失時間」というアウトカム指標で表すと、年間4,321万人時間（一人当たり29時間）が失われていることになります。この業績計画では、平成19年までに、これを年間4,104万人時間（一人当たり27時間）に削減することを目標としています。

このように、本計画書では従来わかりにくかった事業目標を、アウトカム指標として数値化し示すことで、よりわかりやすいものとする工夫をしています。



▲アウトカム指標（平成16年度実績値）でみる山口の道路

目　　次

１．業績計画書とは？ …… 01～04

２．アウトカム指標と目標値 …… 05～08

３．目標達成に向けての取り組み …… 09～26
- ■広域交流を進めるみちづくり
- ■地域の自活を支えるみちづくり
- ■人と自然を大切にするみちづくり
- ■県民参加のみちづくり

４．参考資料 …… 27～30
- ■関連指標
- ■平成17年度供用予定事業
- ■用語説明

業績計画書とは？

■「成果志向の道路行政マネジメント」が始まっています。

「成果志向の道路行政マネジメント」を実現するための3つの柱と4つの戦略

より透明性の高い、効果的かつ効率的な道路行政運営へ転換していくために、3つの柱と4つの戦略を掲げ、国民の視点から見た「成果志向の道路行政マネジメント」の実現に取り組んでいます。

マネジメントにおける３つの柱（主旨）

1 年度毎のマネジメントサイクルの確立
事前に数値目標を立て、事後の達成度評価による結果を、以後の行政運営に反映するしくみを確立します。

2 わかりやすさと実現性の両立
道路利用者にとってのわかりやすさと、実際の行政運営に反映可能な実現性を両立します。

3 国民と行政とのパートナーシップの確立
数値目標やその達成度を公開し、道路マネジメントへの国民の参画を図ることでパートナーシップを確立します。

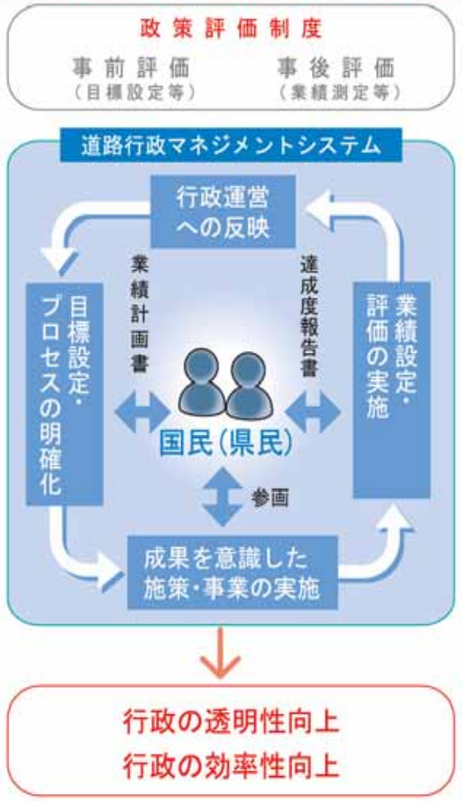
実践のための４つの戦略

1 目標と指標の設定
政策目標ごとにアウトカム指標*を設定します。

2 効率的なデータ収集
指標による政策評価に必要な交通量などのデータ収集を毎年効率的に行うシステムを構築します。

3 毎年度の業績計画の策定及び達成度の把握
毎年度、数値目標を設定し、達成度を評価します。

4 アカウンタビリティ*の推進
毎年度、数値目標や、その達成度等を「業績計画書」及び「達成度報告書」として公表します。



*アウトカム指標……道路施策・事業を実施することによって発生する効果・成果（アウトカム）を表す指標。
*アカウンタビリティ……道路行政における「透明性確保」のための説明責任、説明義務。

各地域の道路行政マネジメント推進においては、地域特性やニーズに応じた即地性追求と、公共事業における成果主義徹底のため、国と地方公共団体等の連携を図った取り組みを行っています。

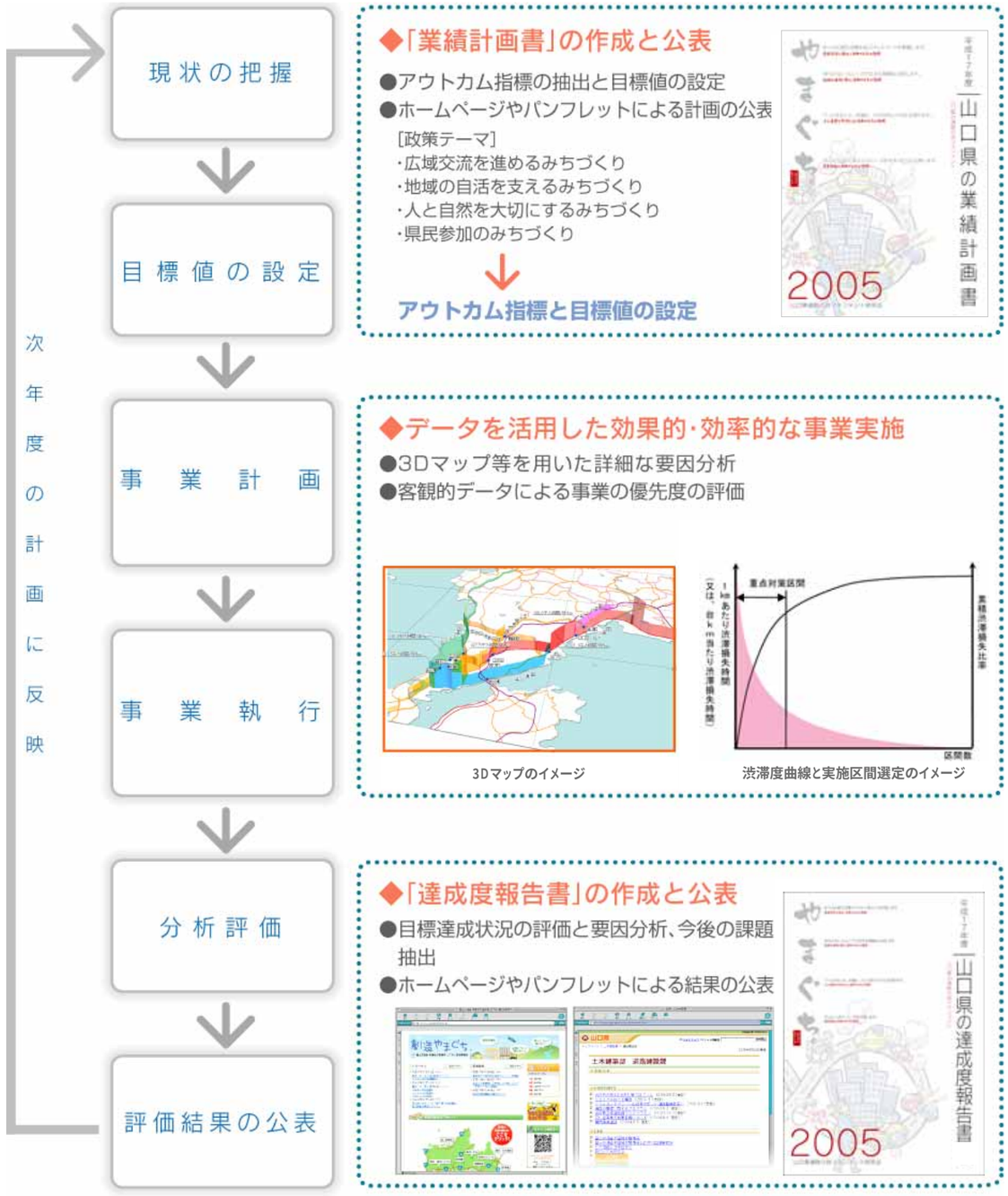
全国同様、アウトカム指標によって地域における施策・事業の妥当性を明らかにし、年度毎に業績計画書や達成度報告書のかたちで取りまとめて公表しています。

■山口県における「道路行政マネジメント」への取り組み

成果・進捗の見える透明性の高い道路行政を目指します

山口県の道路行政マネジメントは、平成15年度にスタートした全国レベルでの取り組みを受けて、平成16年度から始まりました。

山口県の地域課題に対応したアウトカム指標の設定により、透明性の高い効率的な事業実施に取り組みます。また、年度毎に、目標値の達成状況を公表するとともに、業績分析や評価結果を今後の事業計画に反映することで、効率的な道路行政マネジメントを実施します。



業績計画書とは？

地域特性を踏まえたアウトカム指標の抽出

山口県の地域特性から実感しやすい指標を抽出

山口県の地形や都市構造等に起因する地域の特性や道路利用者が感じる使い勝手など、総合的にみちづくり課題の要点を把握・整理し、道路を利用しているみなさんが実感しやすいアウトカム指標を抽出しています。

〔山口県の地域特性〕

課題 地域連携の強化

●分散型の都市構造
- 中規模の都市が点在しており、８つの広域生活圏からなる分散型の都市構造を形成。
- それぞれの都市圏が個性を活かしたまちづくりを推進。市町村合併により地域内連携の重要性が高まる。

●広域ネットワーク整備の不足
- 山陰側と山陽側を結ぶネットワークが不足。

広域生活圏と圏域中心都市30分圏域

アウトカム指標 ●圏域中心都市30分圏人口カバー率

中規模の都市が点在しており、分散型の都市構造を形成している。山陰側と山陽側を結ぶネットワークが不足している。

●：広域生活圏の中心都市

山陽側の都市部では、事故や渋滞が集中的に発生している。また、都市の交通渋滞はCO_2の発生要因となっている。

：主要渋滞ポイントが集中するエリア

山陰側や島しょ部では、高速インターチェンジから30分以上、また、3次医療施設まで1時間以上を要する地域が多い。

：高速IC30分圏外エリア

中山間地域では、未改良区間や異常気象時事前通行止め区間が多く、災害時の交通確保に不安を抱える。

：農林統計上の中山間地域

課題 住民意向の反映と透明性の向上

●高い山口県の道路利用者満足度
- よく利用する道路全般についての満足度は全国1位。
- その他、幹線道路に対する満足度（3位）、道路ネットワークに対する満足度（3位）、安全性に対する満足度（4位）など、全般的に評価は高い。

●さらなる透明性の確保が求められる
- 一方、「道路行政は変わってきているか？」との問いに対する満足度は23位と低い。

山口県の道路についての満足度（抜粋）

※47都道府県ランキング

よく利用する道路全般についての満足度	全国1位	3.13／5点
道路行政は変わってきているか？	全国23位	3.02／5点

出典：平成16年度　道路利用者満足度調査（国土交通省道路局）

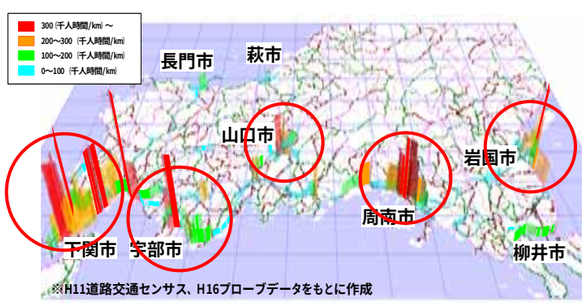
アウトカム指標 ●道路利用者満足度

課題 山陽側に集中する交通への対応

●渋滞および事故の集中発生
- 山陽側の都市部における交通の集中や輻輳により事故や渋滞が集中的に発生。

●自動車交通による環境の悪化
- 渋滞によるCO_2排出量の増加や沿道騒音の増加による生活環境の悪化。

●利用者の多い旅客施設が集中
- 新幹線駅、空港などの利用者の多い施設が山陽側の都市部に集中。



山口県内の渋滞損失時間

アウトカム指標 ●渋滞損失時間 ●死傷事故率 ●CO_2排出量（自動車交通） ●歩道設置率

課題 サービス水準の確保と安全性の向上

●低いアクセス性
- 山陰側に高規格道路がなく高速ICまで30分以上を要する地域が多い。

●災害に対する脆弱性
- 未改良区間や要耐震橋梁、異常気象時事前通行規制区間などを多く抱える。
- 山陽側にしか3次医療施設がなく、山陰側からは60分以上を要する地域が多い。

●公共交通サービスの不足
- 不採算路線の撤退等により公共交通サービスが不足。

高速IC30分圏域と中枢都市（広島・福岡）2時間圏域

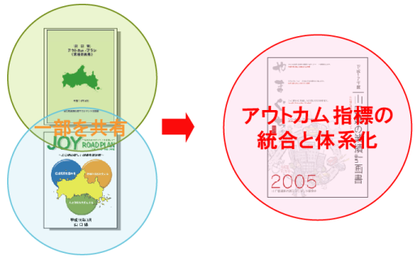
アウトカム指標 ●高速IC30分圏人口カバー率 ●要防災対策箇所解消率

平成17年度のアウトカム指標

4つのテーマと8つの代表指標

平成17年度の業績計画では、これまで一部を共有していた山口県の道路整備計画（JOY ROAD PLAN）と平成16年度山口県業績計画書のアウトカム指標の統合を図りました。

また、地域の課題と事業による成果の関わりがより分かりやすくなるよう、地域課題から抽出した8つの代表指標やこれに関連する指標群を、4つの政策テーマをもとに体系化しました。



平成16年度のアウトカム指標 平成17年度のアウトカム指標

政策テーマ	8つの代表指標	相乗効果を示す関連指標群
広域交流を進めるみちづくり	8つの生活圏内の連携を強化する道路網整備の指標 ①高速IC30分圏人口カバー率 →P.9	1-A 空港 1時間圏人口カバー率 1-B 新幹線駅 30分圏人口カバー率 1-C 中枢都市2時間圏人口カバー率
地域の自活を支えるみちづくり	渋滞が少なく、快適で生産性の高い道路整備を示す指標 ②渋滞損失時間 →P.11	2-A 渋滞損失金額 2-B 路上工事密度
	アクセス性が良く、住む場所を問わない道路整備を示す指標 ③圏域中心都市30分圏人口カバー率 →P.15	3-A 隣接市町村間連絡ルート確保率 3-B 工業団地等からICへの流通ルート確保率 3-C 都市計画道路が整備された市街地に居住する人口比率
	地方部の安全性を確保する道路整備を示す指標 ④要防災対策箇所解消率 →P.17	4-A 隣接市町村間災害時ルート確保率 4-B 通行止め延べ日数
人と自然を大切にするみちづくり	事故の少ない安全な道路整備を示す指標 ⑤死傷事故率 →P.19	5-A 交通事故件数 5-B 交通事故死者率
	歩行者にやさしい道路空間整備を示す指標 ⑥歩道設置率 →P.21	6-A 歩道等設置率 6-B バリアフリー化率
	環境に配慮した道路整備を示す指標 ⑦CO2排出量（自動車交通） →P.23	7-A 騒音に係る環境基準達成率
県民参加のみちづくり	利用者ニーズに即したみちづくりを検証する指標 ⑧道路利用者満足度 →P.25	

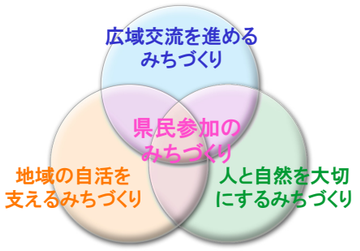
※関連指標→P.27～28

※1　平成16年度の「事故率」から平成17年度は「死傷事故率」に変更

アウトカム指標の目標値の設定

数値設定による施策・事業の進捗と目標の明確化

平成16年度の実績値および平成19年度目標値を踏まえ、事業の推進状況等や今後の事業計画等をもとに、平成17年度目標値を設定しました。



政策テーマ	代表指標	実績値 H.15	実績値 H.16	目標値 H.17	目標値 H.19
広域交流を進めるみちづくり	① 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。	90%	90%	90%	94%
地域の自活を支えるみちづくり	② 渋滞損失時間 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）。	※1 4,560 万人時間/年	4,321 万人時間/年 (5.2%削減)	4,294 万人時間/年 (5.8%削減)	4,104 万人時間/年 (10%削減)
	③ 圏域中心都市30分圏人口カバー率 圏域中心都市まで30分で到達可能な地域に住んでいる人の割合。 圏域中心都市・・・山口市、宇部市、下関市、周南市、柳井市、岩国市、萩市、長門市の8市	81%	81%	81%	82%
	④ 要防災対策箇所解消率 平成8年度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。	19.6％	20.7%	22.6%	向上に努める
人と自然を大切にするみちづくり	⑤ 死傷事故率 交通量および延長（走行台キロ）に対する死傷事故件数。	70.7 件/億台km	※2 69.5 件/億台km	削減に努める	削減に努める
	⑥ 歩道設置率 県道以上の総延長に対する歩道設置延長の割合。	39.8%	40.4%	40.8%	42.0%
	⑦ CO_2 排出量（自動車交通） 山口県内の道路交通に関する年間の燃料消費により算出したCO_2の排出量。	※3 ※4 320 万t-CO2/年	※5 351 万t-CO2/年	削減に努める	300 万t-CO2/年
県民参加のみちづくり	⑧ 道路利用者満足度 道路利用者へのアンケート調査等に基づく、道路全般に対する満足の度合（5点満点）。	※6 3.05	3.13	向上に努める	向上に努める

※1　平成15年度プローブデータ（車載器からモバイルデータ通信により収集される車両の位置、速度等の情報）をもとに再算定
※2　平成16年度暫定値
※3　山口県環境白書における公表値
※4　平成11年実績値
※5　平成13年実績値（最新公表データ）
※6　平成15年度及び平成16年度道路利用者満足度調査（国土交通省道路局）をもとに再設定

■広域交流を進めるみちづくり

山口県に住むどのくらいの人が、快適に高速道路にアクセスできるか？

高速IC30分圏人口カバー率

〔高速IC30分圏人口カバー率＝高速道路ICから30分圏の人口/県内の全人口〕

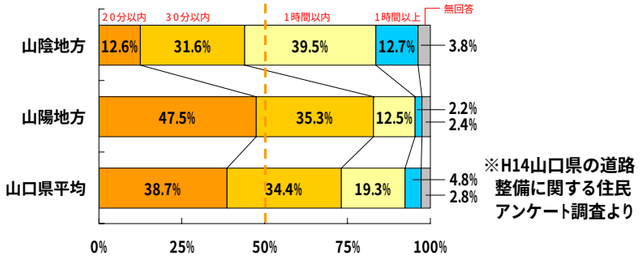
高速道路のインターチェンジまで、30分以内でアクセス可能な地域に住んでいる人の割合。

H15実績値	H16実績値	H17目標値	H19目標値
90% →	90% →	90% →	94%

地域の現状と課題

■高速ICアクセス性に関する住民意見

高速ICまでの到達時間は、山陽地域では20分程度、山陰地域では30分程度が求められています。



※H14山口県の道路整備に関する住民アンケート調査より

住民が求める高速ICまでの到達時間

■高速ICや近隣の中枢都市への アクセス性

山陰地方の多くの地域では、高速ICへの移動に30分以上要し、近隣の中枢都市（広島、福岡）への移動には２時間以上を要します。

高速IC30分圏域と中枢都市2時間圏域

■公共交通拠点（新幹線駅、空港）への アクセス性

山陰側の多くの地域が、新幹線駅への移動に30分以上を要します。

また、山口県東部には空港がなく、山陽側でも、空港への移動に１時間以上を要する地域が見られます。

新幹線駅30分圏域と空港1時間圏域

課題への対応

■陰陽を結ぶ道路ネットワークの整備

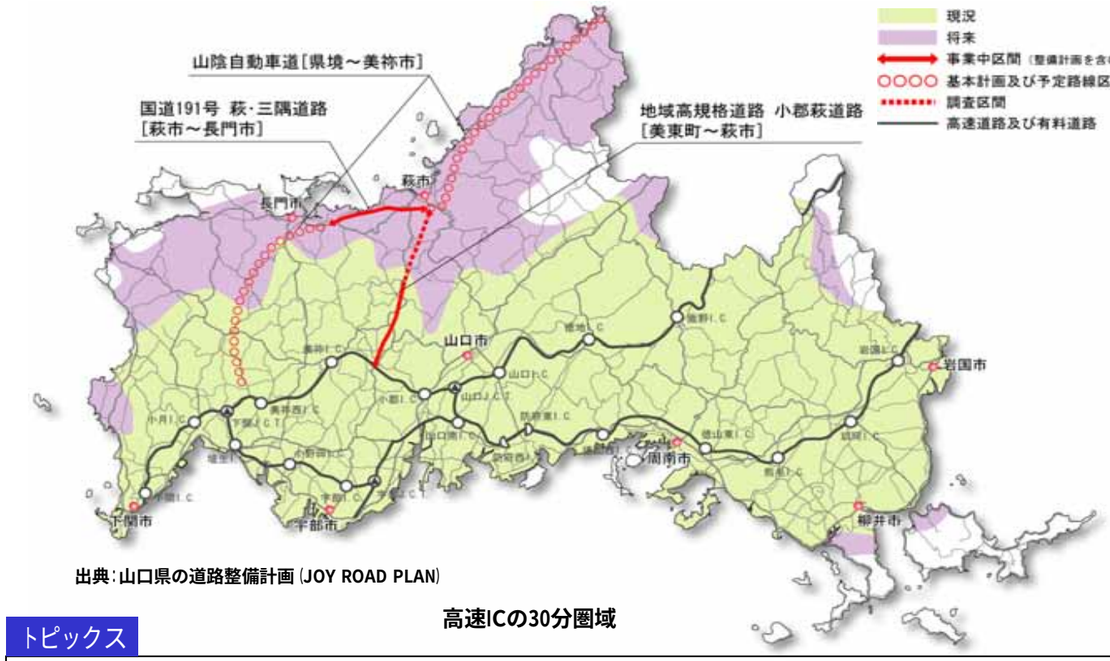
高速ICや新幹線駅、空港等へのアクセス性は、特に山陰地域において十分でない状況です。今後は、「山陰自動車道」の延伸や「地域高規格道路 小郡萩道路」の整備など、陰陽を結ぶ道路ネットワークの強化により、山陰地域のアクセス性の向上を図ります。

□代表整備箇所「国道191号 萩･三隅道路」

自然災害による通行規制が発生しやすい国道191号を補完するとともに、広域交流の促進、地域の活性化に寄与することを目的に、整備を推進しています。
平成17年度は三隅IC～明石IC間の進捗を70%から85%に推進します。

□代表整備箇所「地域高規格道路 小郡萩道路」

県央の交通拠点である小郡町と山陰の中心都市である萩市を結び、中国縦貫自動車道等と連結することにより高速道路ネットワークを形成することを目的に、地域高規格道路として整備を推進しています。
平成17年度は美東JCT～絵堂IC間の進捗を57%から69%に推進します。



出典：山口県の道路整備計画（JOY ROAD PLAN）

高速ICの30分圏域

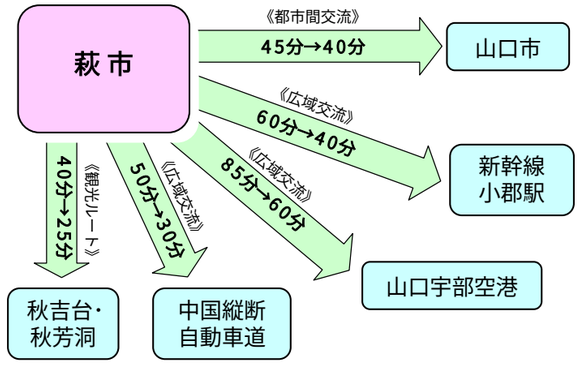
トピックス

『小郡萩道路の整備効果』

小郡萩道路の整備により、広域交流拠点との連携強化等が図られ、主な観光地や公共交通拠点までの所要時間も短縮されます。

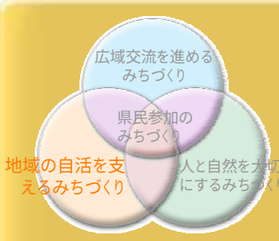
小郡萩道路の役割と整備効果

① 山陰地域と県央部との交流促進
② 主要都市と空港や新幹線駅、重要港湾などの広域交流拠点との連携強化
③ 観光拠点を結ぶ広域観光ネットワークの形成
④ 地域開発プロジェクトの支援
⑤ ジョイフルロード構想の推進



小郡萩道路による時間短縮効果の例示

■地域の自活を支えるみちづくり



渋滞によって、どのくらいの時間損失があるのか？

渋滞損失時間

〔渋滞損失時間（人・時間）＝損失時間×交通量×1台あたりの平均乗車人数〕

渋滞の無い場合の所要時間と実際の所要時間の差に、交通量と乗車人数を乗じた値。

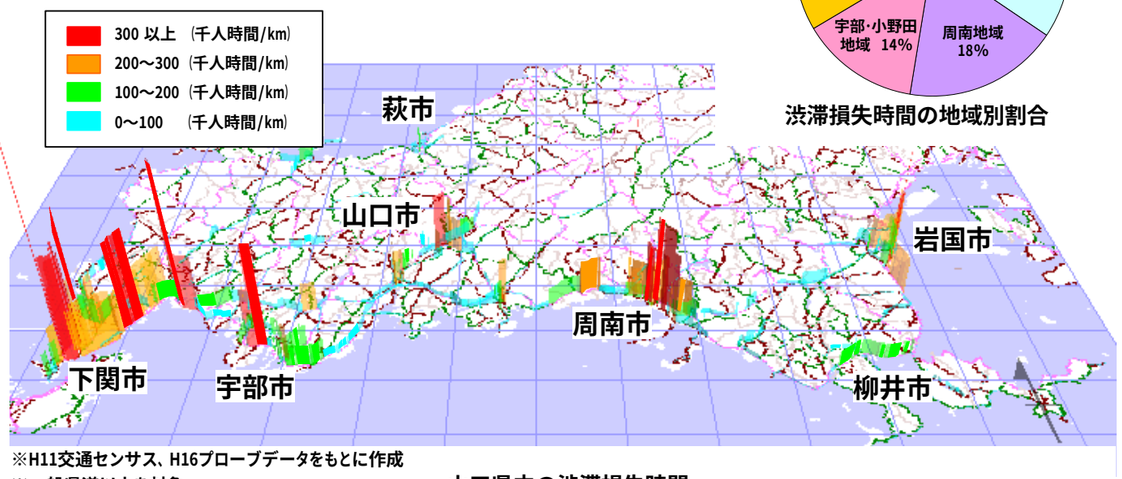
H15実績値	H16実績値	H17目標値	H19目標値
4560 万人時間/年	4321 万人時間/年 (5.2%削減)	4294 万人時間/年 (5.8%削減)	4104 万人時間/年 (10%削減)

地域の現状と課題

■山口県内の渋滞損失時間

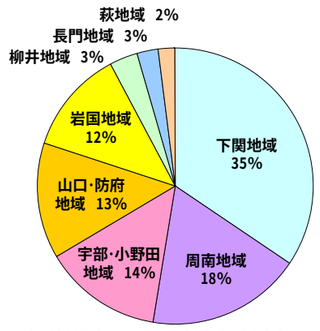
山口県内で発生する渋滞による損失を時間で表すと、年間4,321万人時間になります。これは、山口県民一人あたり約29時間／年を渋滞のために口スしていることになります。

また、山口県内の渋滞は、山陽側の都市部で集中的に発生しており、特に下関地域が全体の3割以上を占めています。



※H11交通センサス、H16プローブデータをもとに作成
※一般県道以上を対象

山口県内の渋滞損失時間



渋滞損失時間の地域別割合

課題への対応

平成17年度は、国道191号下関北バイパスや県道藤生停車場錦帯橋線の供用等により、約27万人時間/年の渋滞損失時間の削減を目指しています。

平成17年度の主な事業と整備効果

事業名	平成17年度の供用区間	渋滞損失時間の削減効果	関連する主要渋滞ポイント
国道191号下関北バイパス 県道武久椋野線	部分供用　1.1km（暫定2車線） 部分供用　0.5km	18.7 万人時間/年	金比羅、幡生口
県道藤生停車場錦帯橋線（平田バイパス） 県道岩国大竹線（関々バイパス）	全線供用　3.7km 全線供用　3.0km	7.8 万人時間/年	梅ヶ丘団地入口、海土路、栄橋南詰、装束門、岩国市新港町、昭和橋、立石、錦見

課題への対応

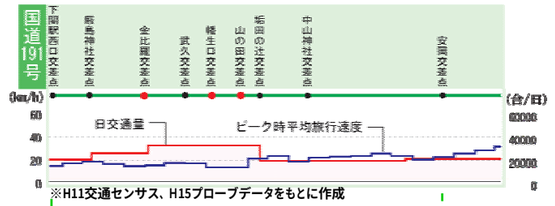
■下関地域における渋滞対策

下関地域は、山口県内で最も渋滞損失時間が大きく、特に交通の集中している国道２号や国道191号では、朝夕のラッシュ時を中心とした慢性的な渋滞が発生しています。

これらの渋滞を緩和するために、国道191号下関北バイパスや国道２号下関拡幅、県道武久椋野線などの整備を進めています。

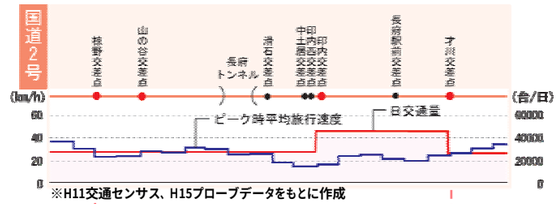
〔交通量と旅行速度〕

□国道191号の交通量とピーク時旅行速度



※H11交通センサス、H15プローブデータをもとに作成

□国道2号の交通量とピーク時旅行速度



※H11交通センサス、H15プローブデータをもとに作成

〔主要渋滞ポイントの状況〕

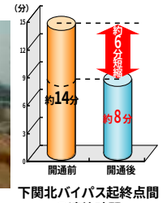
□国道191号 山の田交差点

□国道２号 印内交差点

〔代表整備箇所〕

□国道191号 下関北バイパス

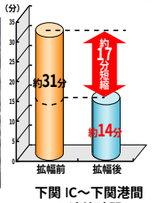
下関市街の南北の交通を支える国道191号は、特に朝夕のピーク時の渋滞が課題となっています。その渋滞緩和を目的として、下関北バイパスの整備を推進しており、平成17年度は下関市汐入町から県道武久椋野線との交差点までの1.1km区間を供用する予定です。



下関北バイパス起終点間の連絡時間

□国道２号 下関拡幅

平成16年度までに椋野交差点の立体化が完了しており、平成17年度は山の谷交差点の立体化工事に着手する予定です。



下関 IC～下関港間の連絡時間

□県道 武久椋野線

下関市街地の渋滞緩和、及び物流拠点として整備中の下関沖合人工島と中国縦貫自動車道下関ICの連絡を強化する道路として整備を推進しており、平成17年度末に国道191号下関北バイパスの部分供用と合わせ、0.5km区間を部分供用する予定です。

課題への対応

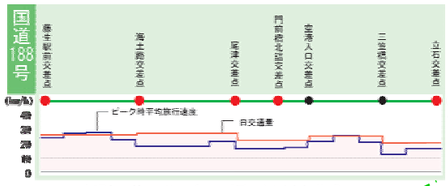
■岩国地域における渋滞対策

岩国地域では、海岸沿いの国道２号及び国道188号において慢性的な渋滞が発生しており、主要渋滞ポイントが集中して存在しています。

これらの渋滞を緩和するために、国道２号岩国･大竹道路や国道188号岩国南バイパス、県道岩国大竹線（関々バイパス）、県道藤生停車場錦帯橋線（平田バイパス）等の整備を進めています。

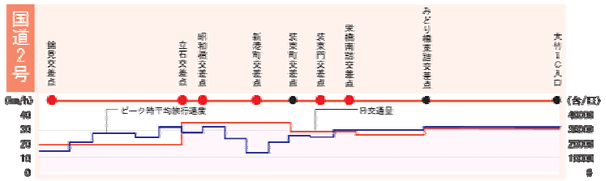
【交通量と旅行速度】

□国道188号の交通量とピーク時旅行速度

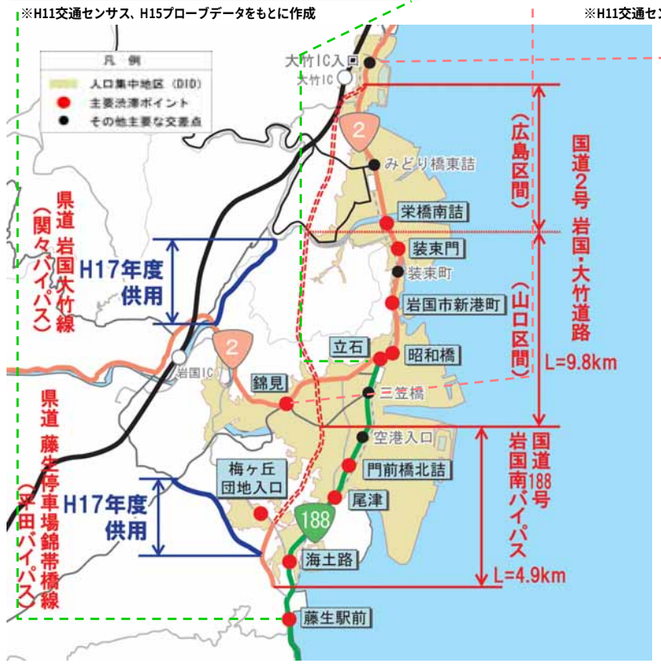


※H11交通センサス、H15プローブデータをもとに作成

□国道2号の交通量とピーク時旅行速度



※H11交通センサス、H15プローブデータをもとに作成



【主要渋滞ポイントの状況】

□国道2号 岩国市新港町交差点

□国道188号 尾津交差点

【代表整備箇所】

□県道 岩国大竹線（関々バイパス）
□県道 藤生停車場錦帯橋線（平田バイパス）

国道188号岩国南バイパス等との一体的整備により、岩国市街地の渋滞を緩和し、高速交通拠点への連絡強化を目的とした道路です。

県道岩国大竹線は昭和63年度から事業に着手し、平成17年11月18日に全線供用しました。

県道藤生停車場錦帯橋線は平成５年度から事業に着手し、平成17年8月20日に全線供用しました。

県道 岩国大竹線
（関々バイパス）

県道 藤生停車場錦帯橋線
（平田バイパス）

□国道2号 岩国･大竹道路

平成17年度は、用地買収を促進しています。

□国道188号岩国南ﾊﾞｲﾊﾟｽ

平成17年度は、門前川、今津川の橋梁工事を促進しています。

トピックス

『山口県の渋滞対策プログラム』

山口県では、県内の交通渋滞の緩和を図るために、渋滞対策プログラムを策定しており、第３次渋滞対策プログラムに位置づけられていた47箇所のうち、13箇所が解消されましたが、新たに13箇所の新規主要渋滞ポイントが加えられました。

このため、平成15年度からは「山口県の第４次渋滞対策プログラム」を策定し、主要渋滞ポイントの渋滞を緩和するため、バイパスの整備や現道拡幅、交差点の立体化等の道路整備を実施しています。

さらに、信号機能の向上や交通需要マネジメント（TDM）・マルチモーダル施策等により、交通の円滑化に取り組んでいます。

平成17年度は、国道191号下関バイパス、県道藤生停車場錦帯橋線（平田バイパス）、県道岩国大竹線（関々バイパス）等の供用により、10箇所の渋滞解消または緩和が見込まれます。

出典：山口県の第４次渋滞対策プログラム

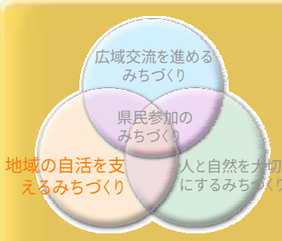
渋滞対策事業実施箇所

交通流の円滑化やTDM施策などの取り組み

テーマ	取り組み	内容
交通流の円滑化	交通流に応じた信号機の運用見直し	・信号現示の調整
	交通信号機の高度化	・路線信号機の系統制御化 ・多現示化（時差式、矢印表示）
	交通管制制御の高度化 及び交通管制エリアの拡大	・車両感知器の整備による渋滞情報収集機能の充実 ・都市部における信号制御機能の高度化
	高度道路交通システム（ITS）	・交通情報提供システム（AMIS）の整備拡充 ・公共車両優先システム（PTPS）の整備拡充
TDM施策 マルチモーダル施策	コミュニティバス	・山口市コミュニティバス（山口市）
	自動車利用の自粛	・ノーマイカーデー（山口市、岩国市、防府市） ・エコファーストフライデー（山陽小野田市）

出典：山口県の第４次渋滞対策プログラム

■地域の自活を支えるみちづくり



どれだけの人がまちの中心に快適にアクセスできるか？

圏域中心都市30分圏人口カバー率

〔圏域中心都市30分圏人口カバー率＝圏域中心都市30分圏人口/山口県人口〕

圏域中心都市まで30分で到達可能な地域に住んでいる人の割合。

H15実績値	H16実績値	H17目標値	H19目標値
81% →	81% →	81% →	82%

地域の現状と課題

■8つの広域生活圏と圏域中心都市へのアクセス性

山口県には中規模の都市が点在しており、8つの広域生活圏からなる分散型の都市構造を形成しています。

中山間地域の多くは、圏域中心都市まで30分で到達することができず、特に、下関都市圏では30分で到達可能なエリアが限られています。

広域生活圏と圏域中心都市30分圏域

■市町村合併の状況

市町村合併により、平成15年には56あった市町村が、平成18年までに半分以下に再編される見込みです。地域連携の重要性はこれまで以上に高まるものと予想されます。

市町村合併の状況（平成17年10月現在）

課題への対応

■地域連携を強化する道路整備

合併により広域化する市町村の一体性を高め、広域的な市町村合併を支援するために選定された「市町村合併支援道路」の整備を進めています。

これにより、中山間地域における地域連携の強化や日常的な移動の利便性・安全性の向上に努めます。

また、山陽側の都市部では、バイパス整備などの渋滞対策によりアクセス性の向上に努めます。

出典：中国地方のみちづくりビジョン

地域連携を強化する道路のイメージ

□代表整備箇所「国道２号 厚狭･埴生バイパス」

厚狭･埴生バイパスは、新市町村間の広域的な連携強化を促進する道路として、主要渋滞ポイントの渋滞の解消、新幹線厚狭駅や埴生ICへのアクセス性の確保、地域産業発展への貢献等を目的に整備を進めています。
平成17年度は、山陽小野田市山陽町正寺～下関市松屋東町の改良を促進します。

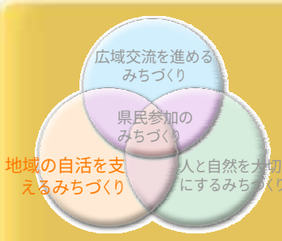
□代表整備箇所「国道376号 須々万バイパス 」

須々万バイパスは、新市町村の中心部（旧徳山市）と旧市町村の中心部（旧熊毛町）を連絡する道路として、幅員狭小・線形不良の隘路区間の解消など、安全で安定した交通の確保を目的に整備を進めています。

出典：山口県の道路整備計画（JOY ROAD PLAN）

市町村合併支援道路位置と圏域中心都市30分圏域の拡大

■地域の自活を支えるみちづくり



要防災対策箇所はどのくらい解消されているのか？

要防災対策箇所解消率

（要防災対策箇所解消率＝平成8年指定箇所のうち解消済の箇所/全指定箇所）

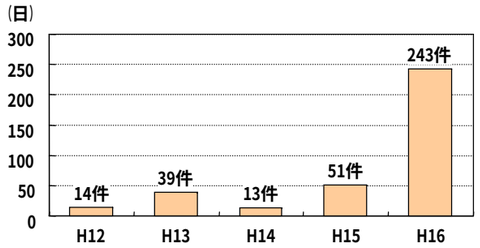
平成8年の道路防災点検において、要防災対策箇所として指定を受けた箇所の解消割合。

H15実績値	H16実績値	H17目標値	H19目標値
19.6% →	20.7% →	22.6% →	向上に努める

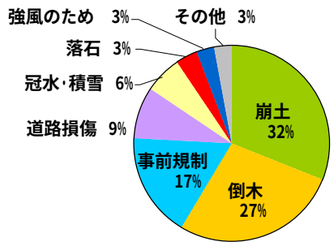
地域の現状と課題

■道路災害の現状

平成16年度の年間の通行止め日数は過年度から大幅に増加し、特に、台風や大雨時の崩土や倒木等による被害が出ています。



災害による全面通行止め件数（平成12～16年度）



全面通行止めの要因の内訳（平成12～16年度）

□被災状況「県道 粟野二見線（下関市豊北町粟野）」

平成16年９月の台風18号の風雨により木が倒れ、道路を遮断したため、１日間の全面通行止めを要しました。

□被災状況「国道2号（岩国市保木）」

平成16年8月の台風16号通過時 の増水により道路が崩落したため、３日間の全面通行止めを要しました。

出典：山口県及び国土交通省山口河川国道事務所資料

平成16年度の道路災害の発生状況

課題への対応

■法面補強･道路改良等による要防災対策箇所の解消

山口県では、自然災害の危険性の高い箇所を「要防災対策箇所」として指定し、バイパス整備や法面補強工事等による要防災対策箇所の解消を順次行っています。

□代表整備箇所「国道191号（萩市鎖峠）」

安定勾配で切土を行い、法面の滑り崩壊を抑止するために法枠とグラウンドアンカーによる対策を実施しています。

□代表整備箇所「県道 岩国玖珂線（玖珂町欽明路）」

法面の崩壊、落石等を防止するため、吹付法枠工、擁壁及びストンガード等による対策を実施しています。

出典：山口県及び国土交通省山口河川国道事務所資料

山口県内の緊急輸送道路と要防災対策箇所対策事例

道路災害に対するリダンダンシーを示す参考指標

萩～長門間の災害時の迂回路と所要時間 通常時32分⇒災害時52分

道路災害による通行止めは、ドライバーに大きな迂回を強いるだけでなく、救急活動や復旧支援の妨げとなり、地域を孤立化させます。

萩～長門間では、国道191号には並行する幹線道路がなく、大きな迂回を要するため、通行止めになった場合、所要時間は32分→52分に増加します。

要防災対策箇所の早期解消とともに、一般国道191号萩・三隅道路の整備を進めます。

災害時の迂回路と所要時間（萩～長門の例）

■人と自然を大切にするみちづくり

死傷事故が引き起こされる割合は？

死傷事故率

〔死傷事故率＝死傷事故件数/自動車走行台キロ〕

交通量及び延長（自動車走行台キロ）に対する死傷事故件数。

H15実績値	H16実績値	H17目標値	H19目標値
70.7 件/億台キロ	69.5 件/億台キロ	削減に努める	削減に努める

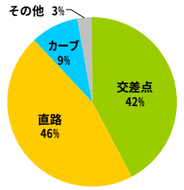
地域の現状と課題

■死傷事故の特性

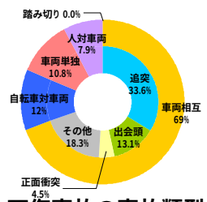
死傷事故は、約4割が交差点で発生しています。

また、死傷事故の約7割は車両相互の追突や出会い頭の衝突によるものです。

死傷事故率は、交通の集中する山陽側において高い傾向が見られます。

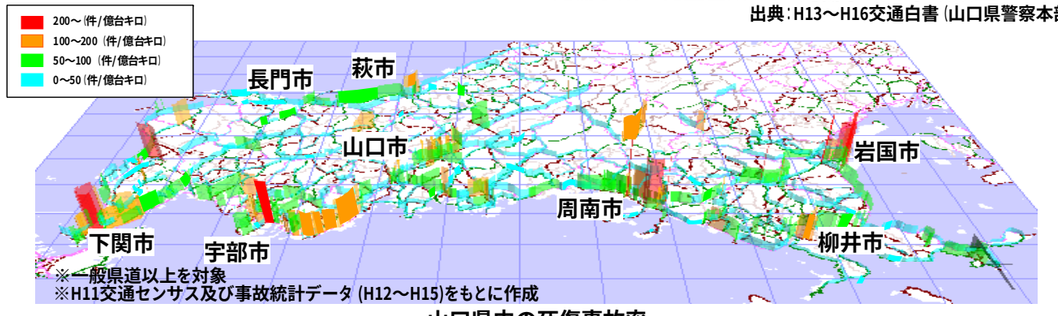


死傷事故の発生箇所



死傷事故の事故類型

出典：H13～H16交通白書（山口県警察本部）

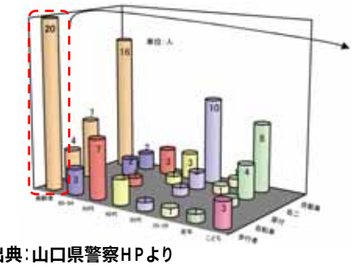


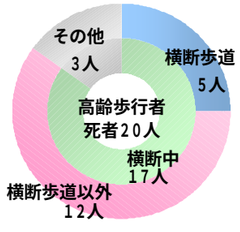
山口県内の死傷事故率

■交通事故死亡者の状況

交通事故死亡者の約４割が６５歳以上の高齢者であり、歩行中の事故が多くなっています。

また、歩行中の高齢死亡者２０人のうち、１７人は道路横断中に事故に遭遇しています。





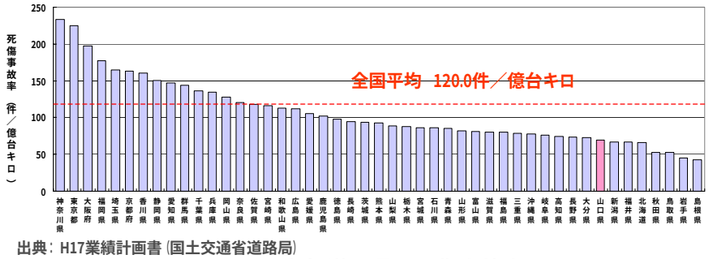
出典：山口県警察ＨＰより

交通事故死亡者の年齢及び事故形態（平成16年）

■山口県の死傷事故率

山口県の死傷事故率６９.５件/億台キロは、全国で8番目に低く、全国平均１２０.０件/億台キロを大きく下回っています。

平成１７年度は、死傷事故率の一層の削減に努めます。



出典：H17業績計画書（国土交通省道路局）

各都道府県の死傷事故率

課題への対応

■事故危険箇所及びあんしん歩行エリアにおける交通安全対策

山口県公安委員会と道路管理者の連携のもと、特に事故率が高く対策が必要と認められる単路部や交差点を「事故危険箇所」に指定するとともに、歩行者や自転車の安全な通行を確保すべき地区を「あんしん歩行エリア」に指定し、安全対策に向けた整備を実施しています。

□代表整備箇所「山口市亀山地区」（あんしん歩行エリア）

歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、歩道の拡幅、段差の解消等を行っています。

整備中

□代表整備箇所「国道２号 周南市花畠町交差点」(事故危険箇所)

防府方面へは下り勾配で速度が出やすいため、減速を促す路面表示等により対策を行います。

整備前

出典：国土交通省山口河川国道事務所資料

事故危険箇所及びあんしん歩行エリアの指定箇所

排水性舗装の敷設状況を示す参考指標

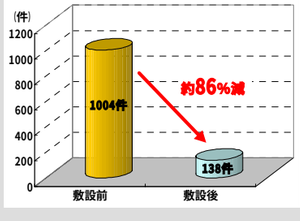
直轄国道の排水性舗装敷設率 １７％

排水性舗装は、走行車両による水はねやハイドロプレーニング現象の緩和により、降雨時の安全性を向上するとともに、自動車騒音の吸収により騒音を低減します。

排水性舗装の具体的な効果として、高速道路における雨天時の事故件数が、敷設前後で約８６％減少したというデータが得られています。

山口県内の直轄国道における排水性舗装の敷設率は約１７％です。今後は、排水性舗装の敷設率を高めるとともに、機能低下した敷設区間の補修も効率的に行っていきます。

排水性舗装敷設前後の道路の状況



《事故データの条件》
※ 高速道路のうち、平成元年度から7年度に排水性舗装を敷設した箇所
※ 敷設前の1年間の総事故件数が6件／km以上、かつ雨天時の事故がそのうち５０％以上の箇所
➡ 上記要件に該当する110箇所を対象としている

出典：第22回日本道路会議論文集「高速道路における排水性舗装と安全性」（日本道路公団）

排水性舗装敷設前後1年間の事故件数（雨天時）

■人と自然を大切にするみちづくり

歩行者が安全に通行できる道路の割合は？

歩道設置率

（歩道設置率＝歩道設置延長/全道路延長（県道以上））

県道以上の総延長に対する歩道設置延長の割合。

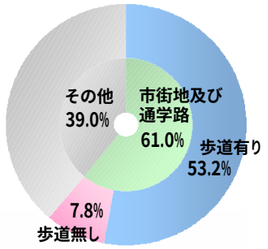
H15実績値	H16実績値	H17目標値	H19目標値
39.8% →	40.4% →	40.8% →	42.0%

現状の課題と対応

■市街地や通学路における歩道の設置状況

直轄国道のうち、市街地及び通学路として利用されている区間は61%であり、そのうち約9割で歩道が設置されています。

しかし、岩国市周辺や山陽小野田市、下関市等では、歩道が設置されていない区間が多く存在しており、安全に通行できるよう、歩道の整備を進める必要があります。



市街地や通学路の歩道設置率

出典：国土交通省 山口河川 国道事務所資料

市街地や通学路における歩道の設置状況（直轄国道）

■通学路等における歩道整備

市街地や通学路等の歩道整備の必要性の高い区間から効果的な歩道整備を進めています。

□代表整備箇所「県道光玖珂線（玖珂郡周東町千束）」

通学する児童・生徒と通勤車両等が交錯し危険なため、安心・安全に通学できるように歩道の整備を進めています。

□代表整備箇所「県道山口阿知須宇部線（山口市阿知須町浜区～宇部市東岐波）」

山口市阿知須地区の中心市街地で、駅、郵便局、病院、学校、養護施設等があり、多くの市民が利用していますが、歩道が未整備で、歩行者と一般車両が輻輳し、非常に危険なため、安心・安全に歩行できるように歩道の整備を進めています。

□代表整備箇所「県道長門油谷（長門市日置上）」

沿線の学校施設へ通学する児童及び、福祉施設の利用者等と一般車両が交錯し危険なため、安心・安全に通学できるように歩道の整備を進めています。

トピックス

『歩行空間のバリアフリー化への取り組み』

■旅客施設周辺の歩道のバリアフリー整備状況

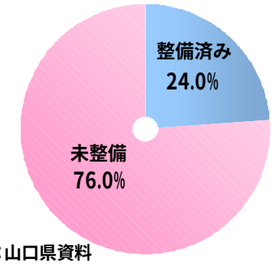
山口県内の主要な旅客施設周辺の歩道ネットワークのうち、バリアフリー整備が行われているのは24%です。

不特定多数の人が利用する旅客施設周辺では、ユニバーサルデザインにもとづく歩道空間のバリアフリー化が今後の課題となっています。

平成17年度は、ＪＲ徳山駅周辺の整備により、整備率30%を目指しています。

まだまだ低い整備状況で、今後も引き続きバリアフリー整備に取り組んでいきます。

※主要な旅客施設…下関駅、幡生駅、新下関駅、長府駅、徳山駅、防府駅、岩国駅、柳井駅、新山口駅、菊川町バスターミナル



出典：山口県資料

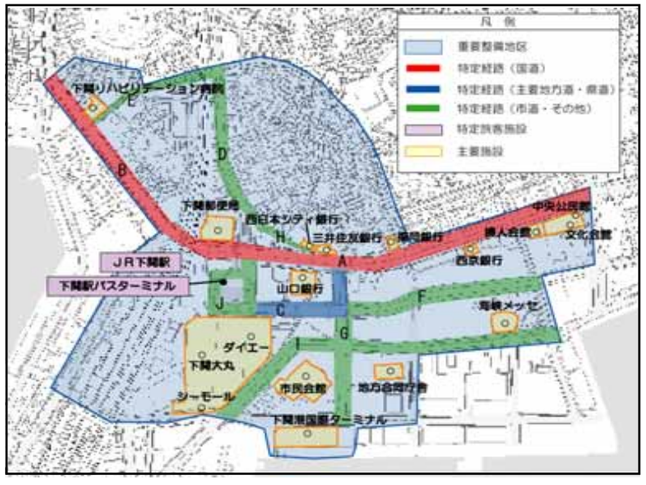
主要な旅客施設周辺のバリアフリー整備率

■主要な旅客施設周辺のバリアフリー化整備

主要な旅客施設周辺の歩道ネットワークについて、段差や勾配の緩和、視覚障害者用ブロックの設置など、歩道のバリアフリー整備を進めています。現在、下関市内の3つの地域で交通バリアフリー法に基づく重点整備地区が指定されており、重点的なバリアフリー整備を行っています。

□「下関市交通バリアフリー基本構想（下関駅周辺地区）」

交通バリアフリー法に基づき、ＪＲ下関駅周辺地区におけるバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するための基本構想を、身体障害者の方とも一緒に現地点検を実施し様々な意見を反映し、策定しています。これに基づき、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会が連携し、重点整備地区内の特定旅客施設や特定経路等のバリアフリー化を進めています。



出典：下関市交通バリアフリー基本構想

○特定経路

A	国道9号	F	市道竹崎・細江線
B	国道191号	G	市道竹崎線
C	県道下関停車場線	H	市道竹崎町28号線
D	市道下関駅・東駅線	I	細江臨港道路
E	市道茶山・竹崎線	J	駅前広場

○特定経路における整備内容

- 歩道設置、 歩車分離、段差・勾配・凹凸の改修
- グレーチングや車止めの改良
- 視覚障害者誘導用ブロックの設置・改良

誘導用ブロックの現地点検

■人と自然を大切にするみちづくり

山口県の道路ではどの程度のCO_2が排出されているか？

CO_2排出量（自動車交通）

山口県内の道路交通に関する年間の燃料消費により算出したCO_2の排出量。

※1 平成11年度値
※2 平成13年度値（最新公表データ）

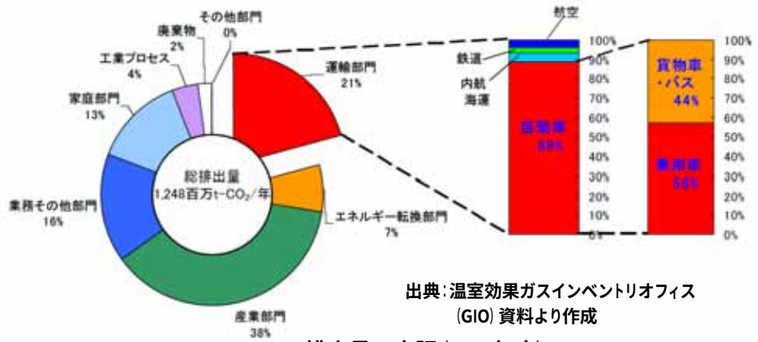
H15実績値	H16実績値	H17目標値	H19目標値
320※1 万t-CO_2／年	351※2 万t-CO_2／年	削減に努める	300 万t-CO_2／年

地域の現状と課題

■CO_2排出量の内訳

日本のCO_2総排出量の9割はエネルギー消費によるもので、運輸部門のCO_2排出量はそのうちの21%を占めています。

また、運輸部門の約9割が自動車交通から排出されるCO_2であり、その半分以上が乗用車から排出されています。

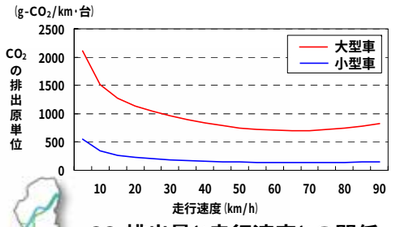


出典：温室効果ガスインベントリオフィス（GIO）資料より作成

CO_2排出量の内訳（2002年度）

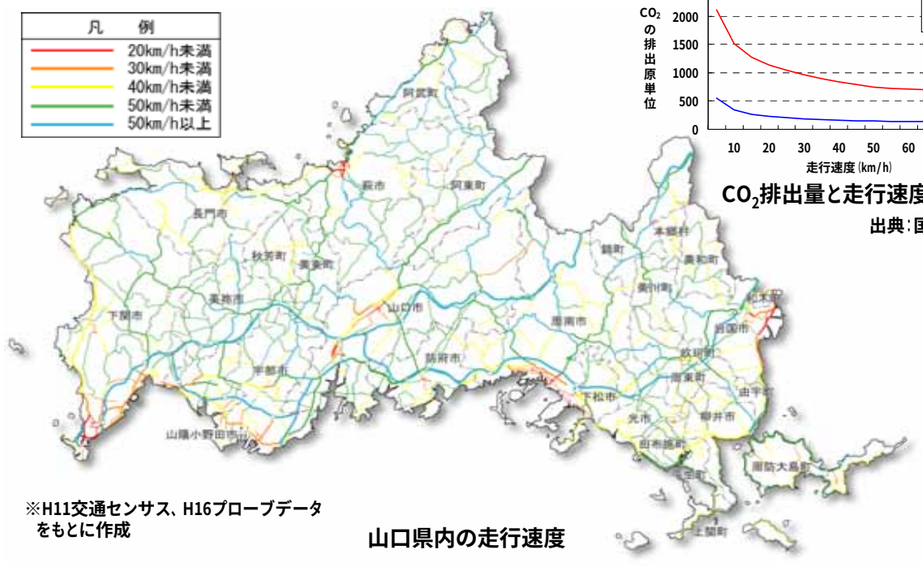
■CO_2排出量と走行速度との関係

CO_2排出量は、走行速度が60km/h程度の時に最も小さく、それより遅くなるほど、また速くなるほど大きくなります。渋滞の発生しやすい都市部では走行速度が遅い傾向にあり、交通量の多い状況もあいまってCO_2排出量が大きくなる傾向にあります。



CO_2排出量と走行速度との関係

出典：国土交通省資料



※H11交通センサス、H16プローブデータをもとに作成

山口県内の走行速度

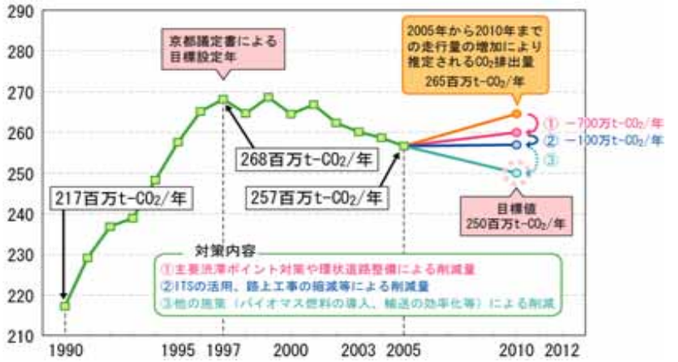
課題への対応

■CO_2排出量削減に向けた取り組み

運輸部門におけるCO_2排出量は1997年から減少傾向にありますが、今後、目標達成に向けてさらなる取り組みが必要となります。

CO_2排出量増加の主要な要因である渋滞の緩和に向けて、交通円滑化への取り組みのほか、低公害車の導入やエコドライブの啓発を積極的に行います。

また、CO_2の吸収に有効な道路法面の緑化や街路樹等による都市の緑化を推進します。



※2004～2005年のCO_2排出量は1999～2003年のトレンドより推計
出典：地球温暖化のための道路政策会議資料

運輸部門におけるCO_2排出量の削減目標

■バイパス整備などによるCO_2排出量の削減

平成17年度は、国道191号下関北バイパスや県道藤生停車場錦帯橋線の供用等により、約850t-CO_2/年の削減を目指しています。

平成17年度の主な事業と整備効果

事業名	平成17年度の供用区間	CO_2排出量の削減効果
国道191号下関北バイパス 県道武久椋野線	部分供用　1.1km（暫定2車線） 部分供用　0.5km	170 t-CO_2/年
県道藤生停車場錦帯橋線（平田バイパス） 県道岩国大竹線（関々バイパス）	全線供用　3.7km 全線供用　3.0km	680 t-CO_2/年

□代表整備箇所「国道191号 下関北バイパス」

国道191号の渋滞緩和を目的としたバイパス道路で、平成17年度は下関市汐入町から県道武久椋野線との交差点までの1.1km区間を供用する予定です。

□代表整備箇所「県道 藤生停車場錦帯橋線（平田バイパス）」

渋滞の緩和、及び高速道路や公共交通拠点への連絡を強化することを目的とした延長3.7km、2車線の道路で、平成17年8月20日に全線供用しました。

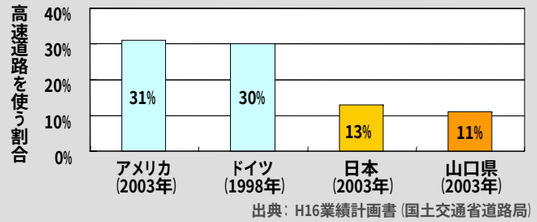
高速道路の有効利用を示す参考指標

規格の高い道路を利用する割合 **11%**

高速道路の利用率の向上は、渋滞の緩和や交通事故の削減のほか、CO_2排出量の削減にも有効です。しかし、日本の高速道路の利用率は13%と、欧米諸国に比べて低く、山口県は11%とさらに低い水準にあります。

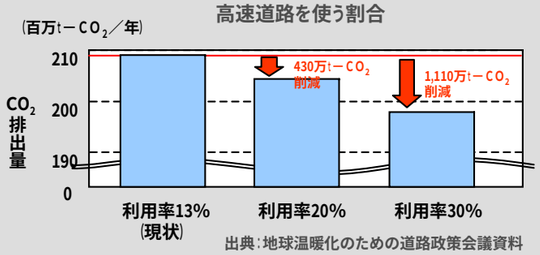
日本の高速道路利用率が30%に達すると、CO_2排出量は年間1,110万t-CO_2削減されると試算されています。

ハード整備による渋滞の解消とともに、既存のストックを有効に活用するソフト面での取り組みが重要になっています。



出典：H16業績計画書（国土交通省道路局）

高速道路を使う割合



出典：地球温暖化のための道路政策会議資料

日本の高速道路利用率とCO_2排出量

■県民参加のみちづくり

身近な道路に対して、どのぐらいの人が満足しているか？

道路利用者満足度

〔道路利用者満足度＝身近な道路に対する満足度（5点満点）〕

道路利用者（県民）へのアンケート調査※に基づく、道路全般に対する満足の度合。

※ 利用者満足度調査（国土交通省 道路局）

H15実績値	H16実績値	H17目標値	H19目標値
3.05 →	3.13 →	向上に努める →	向上に努める

地域の現状と課題

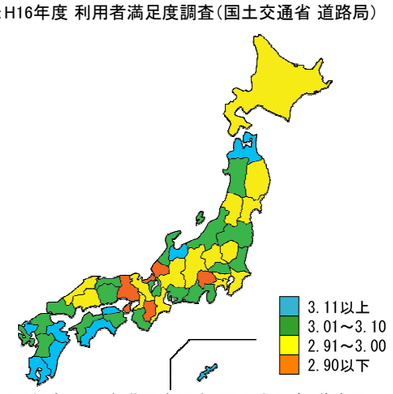
■道路利用者の満足度の現状と求められている課題の把握

山口県の「よく使う道路全般に対する満足度」は全国で最も高く、その他の項目に対する満足度も、多くが全国平均よりも高くなっています。しかし、道路行政の変革に関する満足度は23位と、他の項目に比べて低く、住民意向の反映とさらなる透明性の向上に向けた取り組みが必要です。

山口県の道路についての満足度

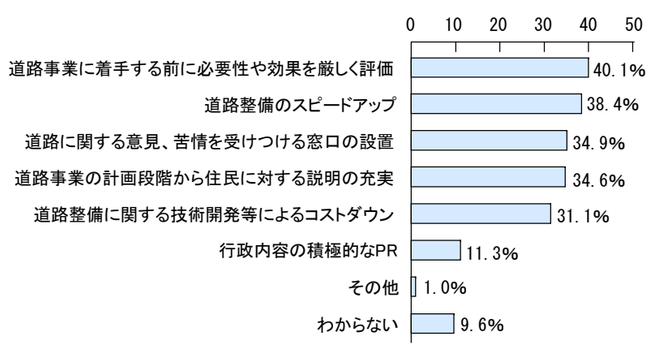
No.	質問項目	順位（47—40—30—20—10—1）	評点（順位）
1	よく使う道路全般について		3.13（1位）
2	よく使う高速道路や有料道路について		2.72（12位）
3	よく使う国道、県道などの幹線道路について		2.97（3位）
4	よく使う生活道路について		2.69（11位）
5	よく使う道路の車の流れや渋滞について		2.87（17位）
6	特に高速道路や有料道路の車の流れや渋滞について		3.73（10位）
7	家のまわりの沿道の環境について		2.82（12位）
8	よく使う道路を車で走っている場合の安全性について		2.78（4位）
9	よく使う道路の歩道の歩きやすさや、自転車での走りやすさ		2.52（6位）
10	よく使う道路の沿道の景観		3.09（9位）
11	大雨、大雪などの異常気象時のあなたの家のまわりの道路状況		2.64（14位）
12	あなたがよく使う道路の路上工事のやり方		2.27（28位）
13	日常生活を営む上で十分な道路ネットワークが整備されている		3.11（3位）
14	現在の高速道路や有料道路の料金について		1.80（34位）
15	最近「道路行政」は変わってきている		3.02（23位）

出典：H16年度 利用者満足度調査（国土交通省 道路局）



出典：H16年度 利用者満足度調査（国土交通省 道路局）

設問15.『最近「道路行政」は変わってきている』に対する満足度



出典：H13年道路に関する世論調査（内閣府）より

道路行政を進めるにあたって重要なこと

課題への対応

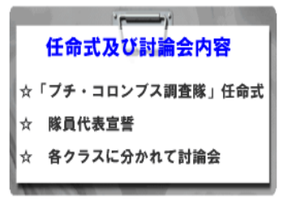
■積極的なコミュニケーションの推進

ボランティアロードや「総合的な学習の時間」を活用した出前講座など、地域一体の取り組みを通して、道路への理解や愛着を深めていただく活動を行っています。

ボランティアロードでの植樹活動

□ ボランティアロードの活動
- 地元町内会による道路清掃
- 地元ボランティアによる花づくり
- 児童によるふれあい花壇
- 企業グループによるフラワーガーデンなど

□ 総合的な学習の時間を活用した取り組み
- 植樹活動、車椅子体験
- 身近な公共事業をテーマにした討論会
- 工事現場見学、自動車騒音の計測の体験



「総合的な学習の時間」を活用した体験学習

■道路利用者などからの情報収集窓口の設置

より早く、きめ細かな道路管理を行うため、コンビニエンスストアを窓口としたロードセーフティステーションを設置し、道路利用者からの情報収集を行っています。

また、タクシー協会の協力のもと、タクシードライバーからの道路異常などに関する情報収集を行っています。

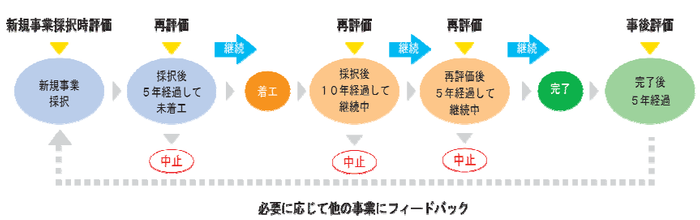
コンビニエンスストアを窓口とした情報の収集

タクシードライバーからの緊急情報の収集

■公共事業の適正な評価と透明性の向上

事業の採択時の評価に加え、事業採択後の継続的な事業評価行い、事業の必要性を評価しています。

また、評価結果は、HP等を通して公開し、公共工事の透明性の向上を図っています。



出典：H17年度 中国地方整備局事業概要

事業評価の流れ

HPでの評価結果の公表

■関連指標

８つの代表的な指標とともに、これに関連する15の指標についても、以下のように目標を設定し、計画的な事業を進めています。

テーマ	アウトカム指標	指標の定義	実績値		目標値	
			平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成19年度
広域交流を進めるみちづくり	1．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。	90%	90%	**90%**	94%
	1-A 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。	62%	62%	**62%**	63%
	1-B 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。	70%	70%	**70%**	71%
	1-C 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。	77%	77%	**77%**	78%
地域の自活を支えるみちづくり	2．渋滞損失時間	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）。	4,560万人時間/年※1	4,321万人時間/年 （5.2%削減）	4,294万人時間/年 （5.8%削減）	4,104万人時間/年 （10%削減）
	2-A 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。	1,390億円/年※1	1,317億円/年 （5.3%削減）	1,310億円/年 （5.8%削減）	1,251万人時間/年 （10%削減）
	2-B 路上工事密度	道路1kmあたりの路上工事に伴う年間の交通規制日数。	14日／km・年	12日／km・年	**削減に努める**	1割削減
	3．圏域中心都市30分圏人口カバー率	圏域中心都市まで30分で到達可能な地域に住んでいる人の割合。	81%	81%	**81%**	82%
	3-A 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の割合。	68.6%	70.2%	**70.2%**	77.0%
	3-B 工業団地等から高速ICへの流通ルート確保率	高速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。	84.8%	86.1%	**86.1%**	86.1%
	3-C 都市計画道路が整備された市街地に居住する人口比率	市街地に居住する人のうち、都市計画道路が整備された地域に居住する人の割合。	57%	63%	**63%**	68%
	4．要防災対策箇所解消率	平成8年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の解消割合。	19.6%	20.7%	**22.6%**	向上に努める
	4-A 隣接市町村間災害時ルート確保率	防災対策が完了している道路で連結されている隣接する市町村役場を少なくとも一つ確保している市町村の割合。	45%	46%	**46%**	46%
	4-B 通行止め延日数	豪雨等の災害による通行止めの延日数。	757日	1,973日	**削減に努める**	削減に努める
人と自然を大切にするみちづくり	5．死傷事故率※2	交通量および延長（走行台キロ）に対する死傷事故件数の多さ。	70.7件/億台キロ	69.5件/億台キロ※3	**削減に努める**	削減に努める
	5-A 交通事故件数	交通事故の発生件数。	9,905件	9,642件	**削減に努める**	削減に努める
	5-B 交通事故死者率	交通事故の死者発生頻度を表す指標で、交通事故による死者数を走行台キロで除した値。	1.01人/億台キロ・年	1.09人/億台キロ・年	**削減に努める**	削減に努める
	6．歩道設置率	県道以上の総延長に対する歩道設置延長の割合。	39.8%	40.4%	**40.8%**	42.0%
	6-A 歩道等設置率	県が管理する道路において、歩道等が設置されている道路延長の割合。	35%	36%	**36%**	38%
	6-B バリアフリー化率	主要な旅客施設周辺における主要道路のうち、バリアフリー化された道路の割合。	7%	24%	**30%**	40%
	7．CO_2排出量（自動車交通）	山口県内の道路交通に関する年間の燃料消費により算出したCO_2の排出量。※4	320万t-CO_2/年※5	351万t-CO_2/年※6	**削減に努める**	300万t-CO_2/年
	7-A 騒音に係る環境基準達成率	道路に面する一定地域内の居住等のうち騒音レベルが環境基準を達成する割合。	65%	—	**向上に努める**	70%
県民参加のみちづくり	8．道路利用者満足度※7	道路使用者（県民）へのアンケート調査等に基づく、道路全般に対する満足の度合。	3.05	3.13	**向上に努める**	向上に努める

※1　平成15年度プローブデータ
（車載器からモバイルデータ通信により収集される車両の位置、速度等の情報）をもとに再算定
※2　平成15年度の「事故率」から平成16年度は「死傷事故率」に変更
※3　平成16年度暫定値
※4　山口県環境白書における公表値
※5　平成11年実績値
※6　平成13年実績値（最新公表データ）
※7　平成15年度及び平成16年度道路利用者満足度調査（国土交通省道路局）をもとに再設定

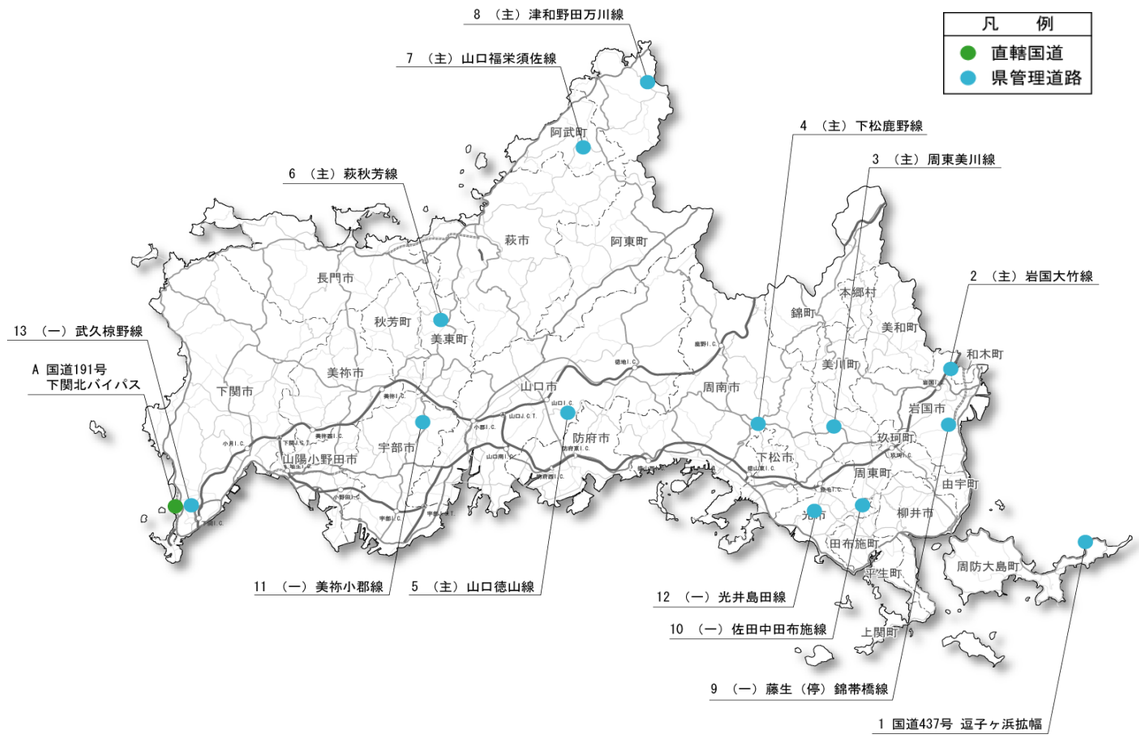
■平成17年度供用予定事業

■直轄国道

No.	路線名	箇所名	路線延長（m）	H17供用延長（m）
A	国道191号 下関北バイパス	下関市筋川町～安岡駅前二丁目	6,800	1,100

■県管理道路

No.	路線名	箇所名	路線延長（m）	H17供用延長（m）
1	国道437号　逗子ヶ浜拡幅	周防大島町小伊保田	3,000	1,400
2	（主）岩国大竹線	岩国市関戸～和木町関ヶ浜	3,000	3,000
3	（主）周東美川線	周東町郷上	200	200
4	（主）下松鹿野線	周南市須々万	1,200	1,200
5	（主）山口徳山線	山口市稔畑	1,700	300
6	（主）萩秋芳線	美東町銭谷	600	200
7	（主）山口福栄須佐線	阿武町飯谷	700	400
8	（主）津和野田万川線	萩市上組	700	700
9	（一）藤生（停）錦帯橋線	岩国市海土路～御庄	3,700	3,700
10	（一）佐田中田布施線	光市佐田	1,500	100
11	（一）美祢小郡線	宇部市上小野	250	200
12	（一）光井島田線	光市島田	1,000	500
13	（一）武久椋野線	下関市武久町	1,600	500



平成17年度供用予定事業位置図

■用語説明

アカウンタビリティ ＜Accountability＞
道路行政における「透明性の確保」のための説明責任や説明義務です。

アウトカム指標
道路施策･事業を実施することによって発生する効果･成果を表す指標です。

3次医療施設
脳卒中、心筋梗塞等の重篤な患者を24時間体制で受け入れ、高度な医療を提供する救急救命センター等の医療施設を意味します。山口県内では、岩国医療センター、県立総合医療センター、山口大学医学部付属病院、関門医療センターが指定されています。

交通需要マネジメント（TDM）
パーク＆(バス)ライドやノーマイカーデーの実施など車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市または地域レベルの交通渋滞を緩和する交通施策です。

マルチモーダル ＜Multimodal＞
交通結節点の整備や歩行者支援施設の整備などにより複数の交通機関の連携による交通施策を推進し、利便性を向上することにより、都市全体の交通を円滑にする手法です。

緊急輸送道路
大規模な地震が起きた場合の避難・救助、物資の供給、復旧作業等の広範な応急対策活動のための道路ネットワークです。このうち、県庁と主要都市を結ぶ高速道路、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路などを第1次緊急輸送道路としています。

リダンダンシー ＜Redundancy＞
諸機能の万一の機能障害やピーク時の過度な負荷による機能低下に対する代替・補完手段を確保することを示します。道路ネットワークにおいては、代替路線があり、災害時にも使える道路が確保できる状態を「リダンダンシーが高い」といいます。

事故危険箇所
10年に1度以上の確率で死亡事故が発生する恐れの高い箇所、または、幹線道路の平均事故率の５倍以上の確率で事故が発生する箇所を「事故危険箇所」として指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な死傷事故抑止対策を講じています。

あんしん歩行エリア
歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するために緊急に対策を講ずる必要があると認められる住居地区又は商業地区内の人身事故発生件数が、1km²当たり年間 42件以上で、概ね100～200 ヘクタールの区域を「あんしん歩行エリア」として指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、面的かつ総合的な死傷事故抑止対策を講じています。

排水性舗装
排水性舗装とは、道路の表層または表層と基層に空隙率の高いアスファルト混合物を用いた舗装で、道路の表面の雨水を素早く下層に浸透させ、排水側溝に流すことで、雨天の走行の安全性を高めます。また、タイヤ摩擦音やエンジン音の吸音により、自動車騒音を低減します。

交通バリアフリー法
高齢者、身体障害者、妊産婦などの公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性を向上するため、旅客施設を中心とした一定の地区において市町村が作成する基本構想に基づいて、公共交通機関や歩道ネットワークのバリアフリー化を推進することを定めた法律です。

重点整備地区
一定規模の駅等の旅客施設（特定旅客施設）及びその周辺を重点的に整備するために、特に指定した地区のことです。
なお、特定旅客施設とは、一日の利用者数が5,000人以上の旅客施設、又は利用状況から移動円滑化事業を優先的に実施する必要が高いと認められる施設のことです。

特定経路
特定旅客施設と周辺の主要施設とを結ぶ経路のうち、特に重点的にバリアフリー化を図るべき経路で、市町村が策定する基本構想において定められます。