

やまぐち

道路行政の
平成17年度 達成度報告書

道路行政の
平成18年度 業績計画書

2005→2006
[平成17年度達成度報告書] [平成18年度業績計画書]



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>

山口県道路行政マネジメント研究会

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な数値で示す「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「達成度報告書/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

- 高速IC30分圏人口カバー率
どれくらいの方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

- 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？
- 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？
- 要防災対策箇所解消率
事業によって要防災箇所はどれくらい解消したのか？

く

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

- 死傷事故率
死傷事故が引き起こされる確立は？
- 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？
- CO₂排出量(自動車交通)
県内の道路ではどのくらいのCO₂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

- 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？

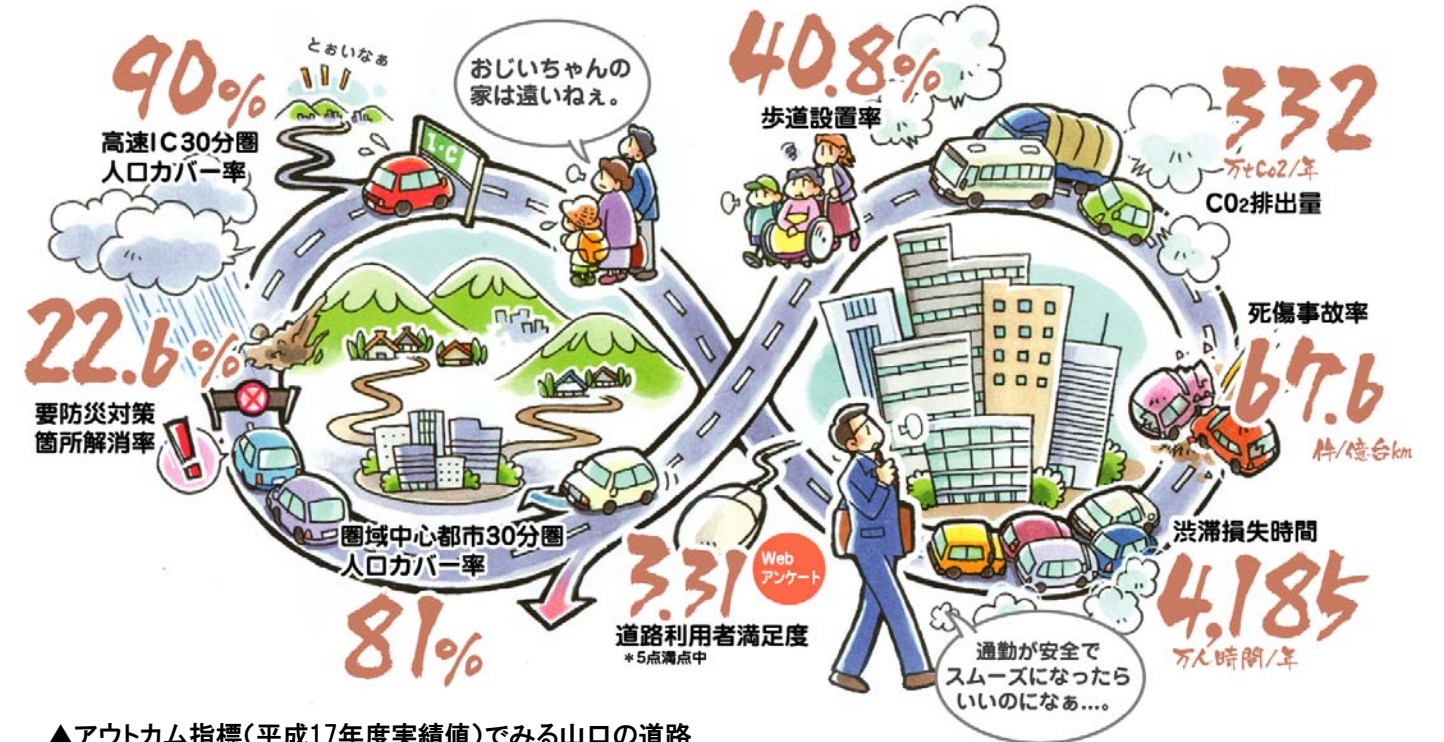
40年
9月

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4,560万人時間(H15)が失われていることになります。これを業績計画では、平成19年までに1割削減することを目標としています。

このように、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、適切な事業推進、事業進行管理を進めていきます。



▲アウトカム指標(平成17年度実績値)でみる山口の道路

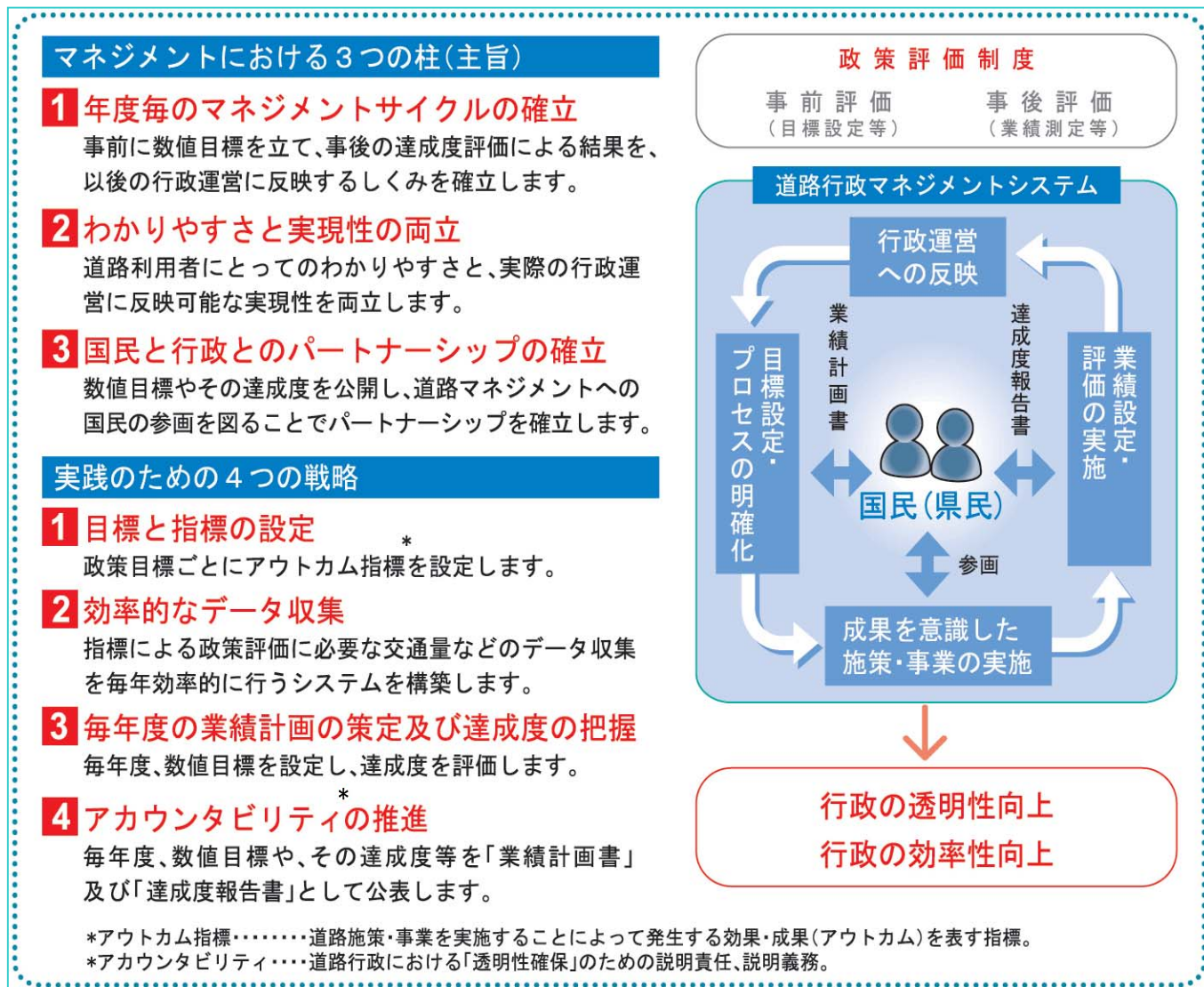
目次

1. 達成度報告書/業績計画書とは？	01~04
2. アウトカム指標と目標値	05~06
3. 目標達成に向けての取り組み	07~30
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	
広域交流を進めるみちづくり	
県民参加のみちづくり	
4. 参考資料	31~32
平成18年度供用予定事業	
用語説明	

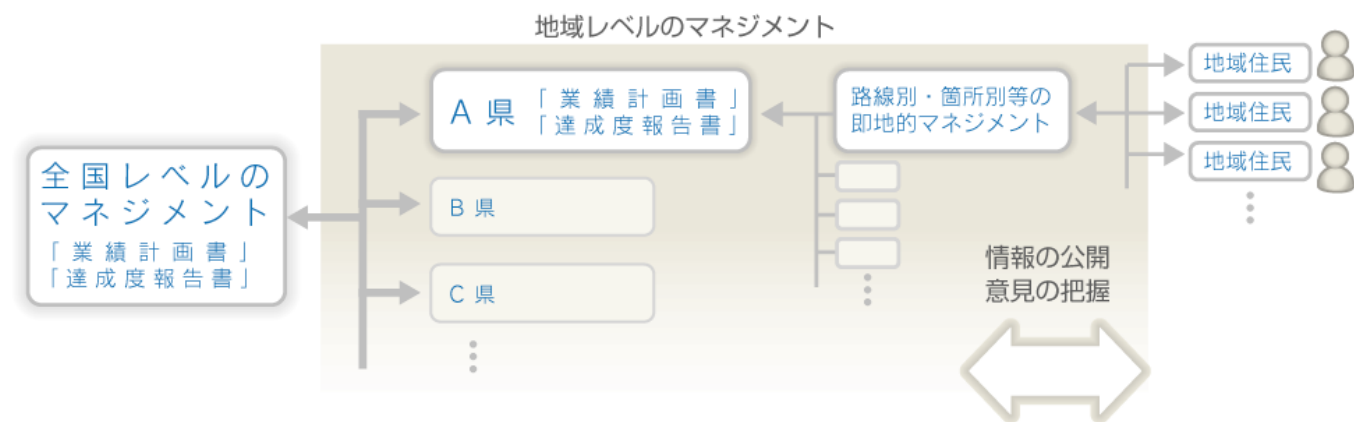
「成果志向の道路行政マネジメント」が始まっています。

「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。



道路行政マネジメントの推進では、地域特性やニーズに応じた即地性の追求と、公共事業における成果主義徹底のために、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。



山口県における「道路行政マネジメント」への取り組み

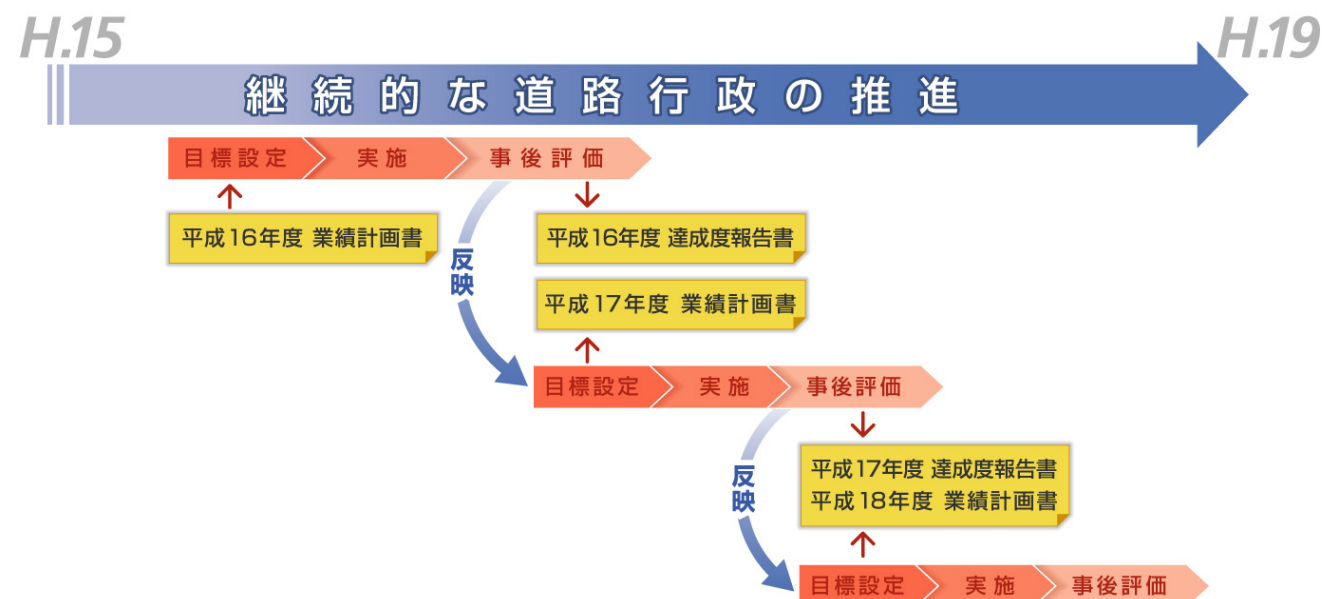
政策テーマ毎にアウトカム指標を設定

山口県では、道路整備の課題と県民の意見を踏まえ、平成15年度から平成19年度までの新しい道路整備計画を「JOY ROAD PLAN」として策定し、4つの政策テーマを設定しています。

これに対し、道路行政マネジメントへの取り組みは、平成15年度からの全国レベルでの取り組みを受けて、平成16年度からスタートしていますが、4つの政策テーマとアウトカム指標を体系化することにより双方の取り組みを統合し、平成19年度までの目標に向け、年度毎に目標値の達成状況の評価や業績計画を行います。

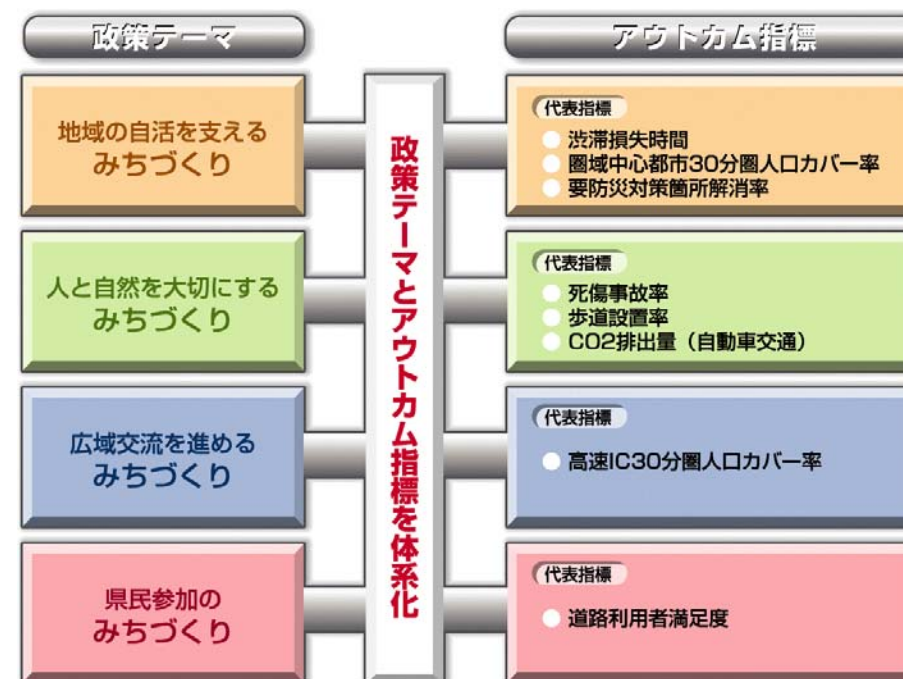


道路行政マネジメントシステムによる道路行政の流れ



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。

政策テーマに対するアウトカム指標の設定



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の課題や要点を把握・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。

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。

アウトカム指標 ●圏域中心都市30分圏人口カバー率

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

- ・道路全般についての満足度は全国1位。
- ・その他、国道や県道などの幹線道路に対する満足度(1位)、普段使っている生活道路に対する満足度(1位)など11の調査項目のうち、8項目で1位を獲得しており一般的に評価は高い。

アウトカム指標 ●道路利用者満足度

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。

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。

● : 広域生活圏の中心都市

■ : 高速IC30分圏外エリア



■ : 主要渋滞ポイントが集中するエリア 宇部・小野田地域

■ : 農林統計上の中山間地域

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CO₂の発生要因ともなっている。

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。

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、事故や渋滞も集中的に発生。

●自動車交通による環境の悪化

- ・渋滞によるCO₂排出量の増加や沿道騒音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、空港など利用者の多い施設が山陽側の都市部に集中。

アウトカム指標 ●渋滞損失時間 ●死傷事故率 ●CO₂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

- ・山陰側には高規格道路がなく、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

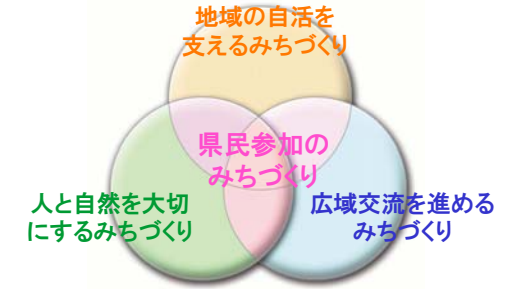
- ・不採算路線の撤退等により公共交通サービスが不足。

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

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17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18年度目標値を設定しました。



政策テーマ	代表指標	H15実績値 (基準年)	H16 実績値	H17		H18 目標値	H19 目標値
				目標値	実績値		
地域の自活を支えるみちづくり	①渋滞損失時間 ^{※1} 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	4,321 万人時間/年 (5.2%削減)	4,294 万人時間/年 (5.8%削減)	4,185 万人時間/年 (8.2%削減)	4,133 万人時間/年 (9.4%削減)	4,104 万人時間/年 (10%削減)
	②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%	81%	81%	82%
	③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%	22.6%	23.2%	向上に努める
人と自然を大切にすみちづくり	④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/億台キロ	70.5 件/億台キロ ^{※2}	削減に努める	67.6 件/億台キロ ^{※3}	削減に努める	削減に努める
	⑤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%	40.8%	40.9%	42.0%
	⑥CO 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	332 万t-CO ₂ /年 ^{※7}	削減に努める	300 万t-CO ₂ /年
広域交流を進めるみちづくり	⑦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%	90%	90%	94%
県民参加のみちづくり	⑧道路利用者満足度 ^{※8} 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(5点満点)	3.05	3.13	向上に努める	3.31	向上に努める	向上に努める

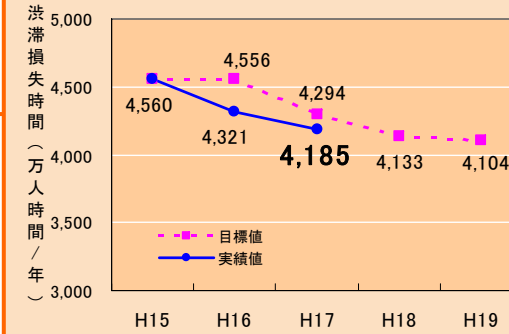
1 プローブデータ(車載器からモバイルデータ通信により収集される車両の位置、速度等の情報)をもとに算定
2 平成16年度確定値(平成16年度暫定値(69.5件/億台キロ)から変更)
3 平成17年度暫定値
4 山口県環境白書における公表値
5 平成11年実績値
6 平成13年実績値
7 平成14年実績値(最新公表データ)
8 道路利用者満足度調査(国土交通省道路局)

◎渋滞対策の推進

アウトカム指標：渋滞損失時間

渋滞が少なく、快適で生産性の高い道路整備を示す指標

指標解説 [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

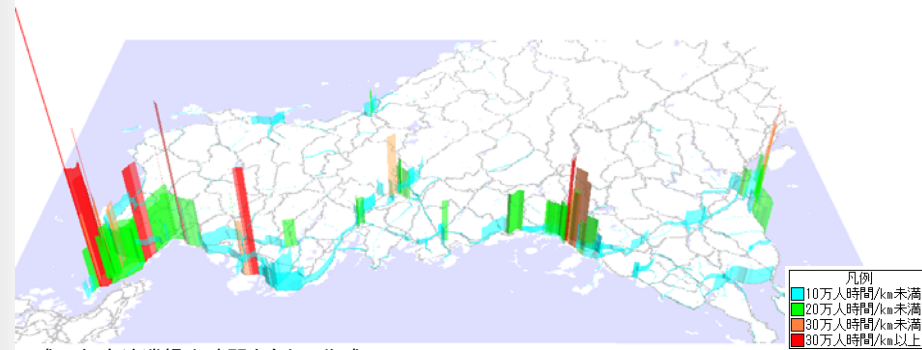


山陽都市部に集中する交通渋滞

山陽側の都市部とその周辺地域で交通渋滞が慢性化しており、市民生活や都市活動に深刻な影響を与えています。

渋滞による損失時間は年間約4千万人時間で、これは山口県民一人あたり年間約27時間の損失にも上り、環境問題、経済効率の低下等を引き起こしています。

渋滞損失時間の約4割近くが下関都市圏で発生しています。



※平成17年度渋滞損失時間をもとに作成
※一般県道以上を対象

山口県内の1kmあたりの渋滞損失時間

現状

分析結果に基づく重点的な渋滞対策の実施

1kmあたりの渋滞損失時間が大きい順に並べると、累積上位2割区間の損失のうち約7割が直轄国道で発生しており、これらの地域を対策重点箇所として選定しています。

また、このような損失時間の総計が高い地域に該当しなくとも、朝夕の渋滞が激しい箇所など地域の実情に応じて渋滞対策を実施していきます。例えば、宇部拡幅は累積上位2割区間には該当していませんが朝夕の渋滞が激しく(最大渋滞長:1km(H15))、地域の生活に多大な影響を与えていました。

このように渋滞状況について適宜分析を行い、渋滞箇所を中心に対策を実施しています。



※平成17年度渋滞損失時間をもとに作成

取組方針

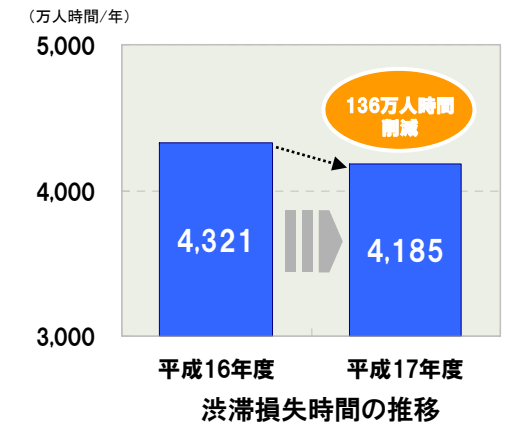
平成17年度達成度報告

平成17年度の目標を達成

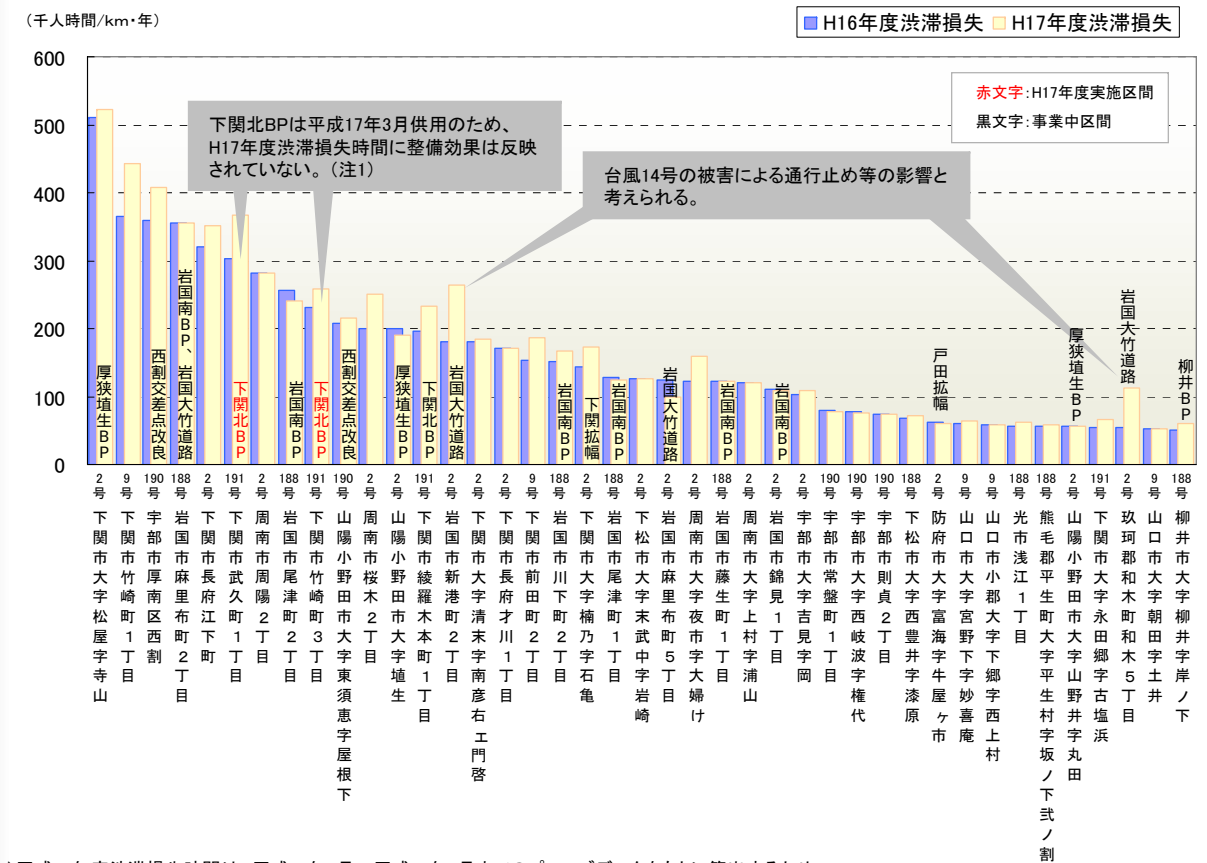
平成17年度の渋滞損失時間の目標値は、前年度から29万人時間の削減を目指し、4,294万人時間/年と設定しました。

平成17年度の渋滞損失時間は、前年度値(4,321万人時間)から136万人時間削減され4,185万人時間となり目標を達成しました。

平成17年度は、台風14号による土砂流出等の被害により、山陽自動車道や国道で通行止めが発生するとともに、その影響により岩国地域で渋滞が発生しました。このため前年度よりも渋滞損失時間が大変高くなった区間もあります。



直轄国道のセンサス区間別1kmあたり渋滞損失時間の経年比較



注1) 平成17年度渋滞損失時間は、平成16年4月～平成17年3月までのプローブデータをもとに算出するため。

※平成16年度・平成17年度渋滞損失時間をもとに作成

H17年度達成度報告の主な事業

事業主体	事業名称	延長	供用年次	整備効果及び分析結果の概要	紹介ページ
国土交通省	国道191号 下関北バイパス	1.1km (部分供用)	H18.3	・下関北バイパスの整備効果を確認するため、供用前後にプローブ調査や交通量調査等を行いました。 ・これら調査データの分析結果から、一定の渋滞長の減少や渋滞損失時間の削減効果を確認しました。(削減目標18.7万人時間/年に対し、5.0万人時間/年の削減効果を確認)	⇒9P
山口県	県道岩国大竹線 関々バイパス	3.0km (完成)	H17.11	・両バイパスの並走区間について渋滞損失時間の削減効果を確認しました。(削減目標7.8万人時間/年に対し、5.0万人時間/年の削減効果を確認) ・これらの区間を含めた岩国地域のH17年度渋滞損失時間においては台風14号の被害の影響を受けている可能性があるため引き続き渋滞損失の推移を把握していきます。	⇒10P
	県道藤生(停)錦帯橋線 平田バイパス	3.7km (完成)	H17.8		

達成度報告

バイパス供用による下関都市圏の渋滞緩和

対策事業

国道 191 下関北バイパス

県道 258 武久椋野線

平成18年3月部分供用

下関地域は、山口県内で最も渋滞損失時間が多く、特に主要渋滞ポイントが連続する国道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。

これらの渋滞緩和を目的として、延長6.8kmの下関北バイパスの整備を進めており、平成18年3月に下関市汐入町から武久町間の1.1kmを暫定2車線で部分供用しました。

また、この供用と合わせ、県道武久椋野線（L=0.5km）も部分供用しました。



下関北バイパス



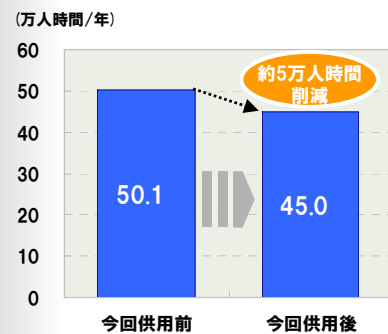
県道 武久椋野線

取組み概要

■ 渋滞損失時間が削減されました。

昨年度下関北BPの供用により18.7万人時間/年削減を目標としていましたが、供用前後のプローブ調査結果に基づき渋滞損失時間の削減効果を算出した結果、約5万人時間/年の削減となりました。

これは、現道191号の交通量が予測よりもバイパスに転換しなかったことが要因の一つと考えられます。

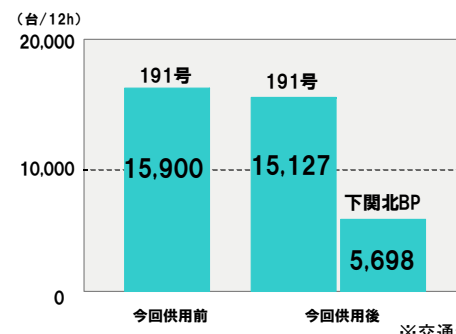


※算出対象区間
191号(金比羅交差点～山の田交差点)及び今回供用区間(下関北バイパス、武久椋野線)
※算出に用いたプローブデータ
供用前:H18.3調査
供用後:H18.6調査

■ 国道(バイパス含む)の利用交通が増加しました。

下関北バイパスの利用交通量は約6,000台/12hでした。一方バイパスに並走する国道191号の交通量は供用前後であまり変化しませんでした。

これは国道191号から交通量が転換したことで、国道191号及びバイパスの走行が快適になったことにより、周辺道路からの交通を誘発していることが原因と考えられます。



※交通量データ
供用前データ:H14.10調査
供用後データ:H18.6調査

整備効果

今後の方針

今回の供用により、下関市西北部の北浦海域に建設中の沖合人口島「長州出島」が完成した際には中心市街地とのアクセス向上により、物流機能の強化が期待できます。

更なる渋滞緩和を目指し、下関北バイパス・県道武久椋野線の早期全線供用に向けて継続的に事業を推進していきます。



「長州出島」の完成予想図

バイパス供用による並走区間の渋滞緩和

対策事業

県道 1 岩国大竹線 関々バイパス

平成17年11月供用

県道 112 藤生(停)錦帯橋線 平田バイパス

平成17年8月供用

岩国地域は、海岸沿いの国道2号及び国道188号に主要渋滞ポイントが点在するなど、慢性的な渋滞が発生しており、市民生活や都市活動に深刻な影響を与えています。

これらの渋滞の緩和及び新岩国駅や山陽自動車道岩国ICへのアクセス向上を目的として、平成17年11月に県道岩国大竹線関々バイパス、平成17年8月に県道藤生(停)錦帯橋線平田バイパスを供用しました。



県道岩国大竹線 関々バイパス



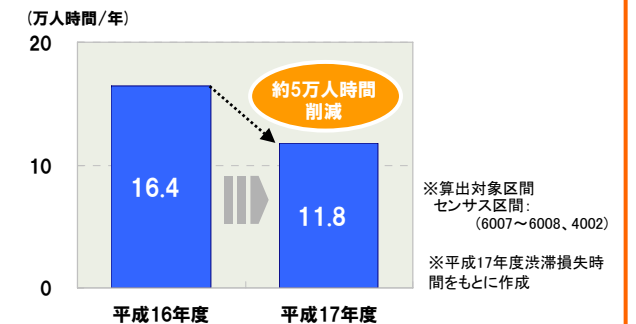
県道藤生(停)錦帯橋線 平田バイパス

取組み概要

■ 渋滞損失時間が削減されました。

昨年度両バイパスの供用により7.8万人時間/年削減を目標としていましたが、平成16年度と平成17年度の渋滞損失時間を比較した結果、約5万人時間/年の削減となりました。

これは平田バイパスと並走する区間の平均旅行速度が3.5km/h程度向上すると予測していたところ、実際は2.0km/h程度しか向上しなかったことが要因の一つと考えられます。



※算出対象区間
センサス区間:
(6007~6008、4002)
※平成17年度渋滞損失時間をもとに作成

■ 住民の方々が効果を実感しています。

供用後のアンケート調査では、整備効果を実感した意見が寄せられています。

岩国市内を回る際、両バイパスを活用する事で、今まで旧道などを利用していた頃と比べると、渋滞に巻き込まれる回数も減り随分楽になった。(自営業)

会社からの帰宅時、今までは渋滞する国道2号を利用していたが、関々バイパスが完成してからは、帰宅時間が早くなった。(会社員)

今後の方針

岩国市街地の更なる渋滞緩和を目指し、現在取り組んでいる国道188号岩国南バイパス、岩国・大竹道路等について、継続的に事業を推進していきます。

既存道路空間の有効活用による渋滞緩和

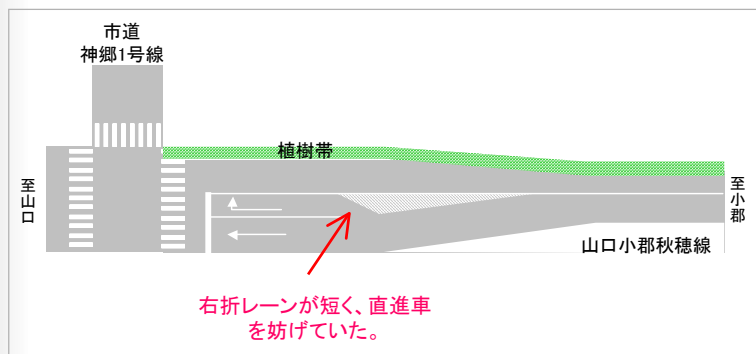
対策事業

県道 61 山口

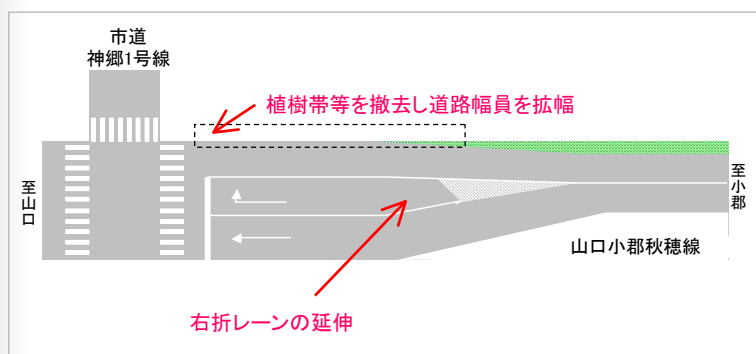
山口小郡秋穂線

県道山口小郡秋穂線の上り線大内方面への右折交通量は沿道土地利用の増進や関連道路の開通などにより増加傾向でした。しかし右折滞留時間が短く、右折車が直進車を妨げていたため大きな渋滞が発生していました。

そこで、植樹帯の撤去など既存の道路幅員の中で見直しを図り、右折滞留時間を約120mへ延伸するとともに、信号の現示最適化などを実施することで渋滞緩和を実現しました。



整備前の道路平面図イメージ・写真



整備後の道路平面図イメージ・写真

■ 渋滞が緩和され住民の方も効果を実感しています。

対策実施により、朝夕の通勤時間帯における渋滞が緩和されました。住民の方も効果を実感しています。

右折レーンが伸びたため、直進レーンに右折車が入り込まなくなり、朝夕の通勤時間帯の混雑が、大幅に緩和されました。また、右折レーン延長と同時に排水性の舗装がされ、視認性と走行性が大幅に改善されました。(公務員)



取組み概要

整備効果

TOPICS 台風14号による被害

台風14号の概要

平成17年9月6日～7日にかけて九州を北上した台風14号は、山口県岩国地区、広島廿日市等の観測所で日雨量が、300mmを超えるなど各地に大雨をもたらし、13観測所で観測開始以来の最大値を更新しました。

主な被害

台風14号による豪雨の影響で、中国地方の各地の道路で土砂流出等が発生しました。これらの被害により、山口県内14箇所において通行止めが発生し、中でも主要幹線道路における全面通行止めにより岩国地域の東西を結ぶ主要ネットワークが遮断されました。この被害に伴い周辺道路で大きな渋滞が発生しました。

全面通行止め区間	通行止め期間
山陽自動車道〔岩国IC～玖珂IC〕	9/6～12/1
一般国道2号全面通行止め	9/6～9/14
欽明路道路全面通行止め	9/6～9/7

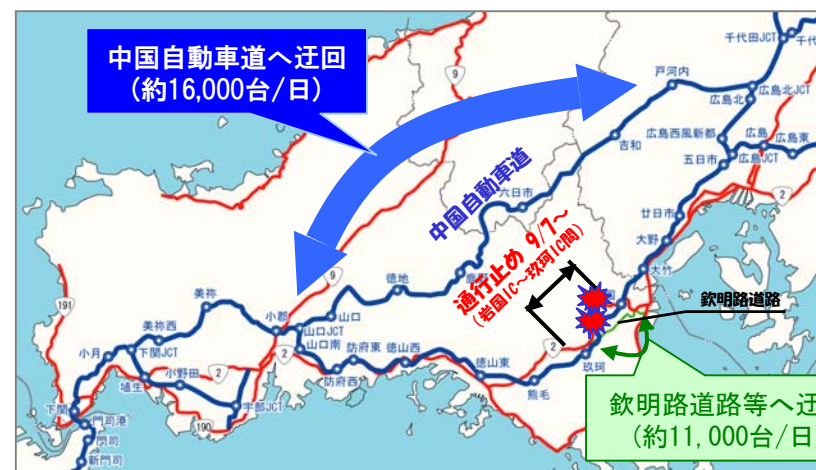
被災による交通に関する損失

迂回・渋滞に伴う経済損失は災害復旧費を除いて約11億円と試算されました。(9/7～9/13の1週間分で計上)

迂回・渋滞の損失費用(億円)	
■ 中国自動車道へ迂回した交通の損失額	3億円
■ 欽明路道路など(一般道路)へ迂回した交通の損失額及び迂回交通による市内の渋滞損失額	8億円
損失額(推計)	11億円

道路ネットワークの重要性

国道2号や山陽自動車道は東西を結ぶ主要幹線道路です。これらの通行止めに対し中国自動車道や欽明路道路等の道路ネットワークが迂回ルートの役割を果たし社会・経済への被害を極力抑えることができました。このように、災害発生時においてもリダンダンシーが高い道路ネットワークの整備を進めていきます。



通行止めに伴う迂回状況

平成17年9月の台風14号による主な被災箇所



護岸流出の状況
国道2号(岩国市瓦谷)

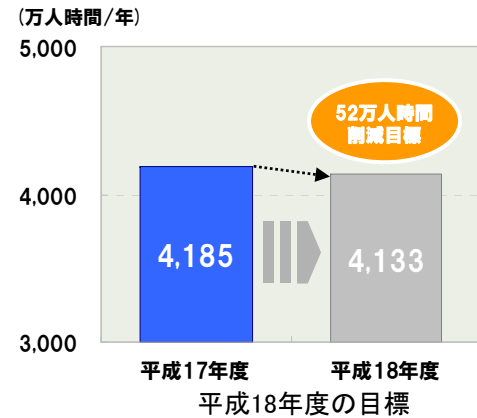


盛土崩壊の状況
山陽自動車道(岩国IC～玖珂IC)

地域の自活を支えるみちづくり

平成18年度目標値の設定

平成18年度は国道2号厚狭・埴生バイパスや県道262号萩バイパス等が供用され、更なる渋滞緩和が期待できます。これらの施策により平成18年度は、約52万人時間/年の渋滞損失削減を目指します。必要に応じて有料道路の割引実験やTDM等のソフト施策も視野に入れ渋滞の緩和に努めます。



目標達成に向けた主な事業

平成18年度の目標達成に向けた主な事業

事業主体	事業名称	延長	供用年次	目標とする渋滞損失時間の削減効果	関連する主要渋滞ポイント	紹介ページ
国土交通省	国道2号厚狭・埴生バイパス	部分供用 2.7km (暫定2車線)	H18.7	42万人時間/年削減	・上市交差点 ・埴生西系根交差点 ・前場交差点	⇒14P
山口県	国道262号萩バイパス	部分供用 1.2km (4車線)	H19.3	2.4万人時間/年削減	-	⇒15P
	萩川上線	部分供用 0.8km (2車線)	H18.10			
	国道490号宇部拡幅	部分供用 1.0km (4車線)	H18.4	7.1万人時間/年削減	・北迫交差点	⇒16P
合計				51.5万人時間/年削減		

萩バイパス



萩バイパスは萩市中心部の渋滞緩和に向けた総延長1.9 kmのバイパスです。

厚狭・埴生バイパス

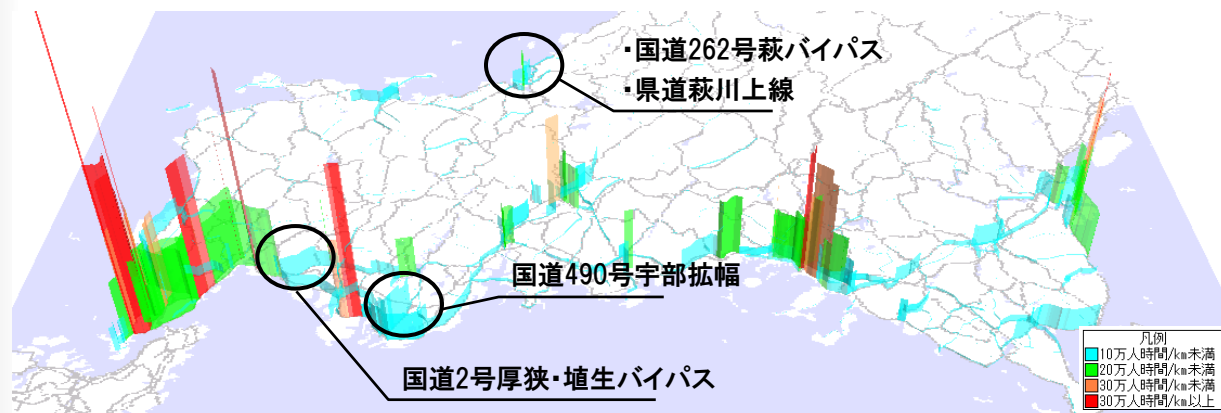


厚狭・埴生バイパスは宇部市から下関市に至る区間の渋滞緩和や交通安全対策に向けた総延長12.6kmのバイパスです。

宇部拡幅



宇部拡幅は宇部市街地北部の渋滞緩和に向け総延長6.0kmを整備中です。



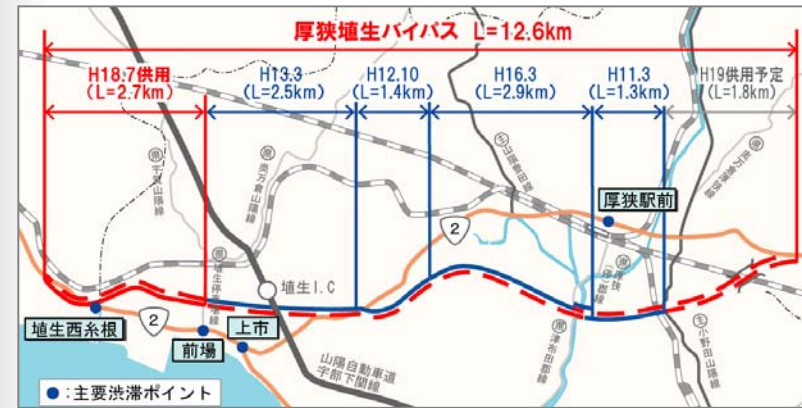
※平成17年度渋滞損失時間をもとに作成

バイパス供用による国道2号の渋滞緩和

対策事業 国道2号 厚狭・埴生バイパス

平成18年7月部分供用

国道2号の宇部市から下関市に至る区間は、近年の交通量の増加により渋滞や事故が多発し、都市活動に大きな影響を与えています。これらの渋滞緩和や交通安全対策を目的として、宇部市逢坂から下関市松屋東町二丁目に至る延長12.6kmの「国道2号厚狭・埴生バイパス」を建設中です。これまでに、暫定2車線で8.1kmを供用していましたが、新たに平成18年7月に県道埴生停車場線から下関市松屋東町二丁目までの延長2.7kmが暫定2車線で供用されました。



前場交差点の渋滞状況

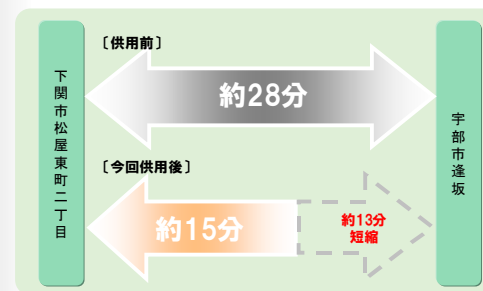


厚狭・埴生バイパス (H18.7.29供用区間)

取組み概要

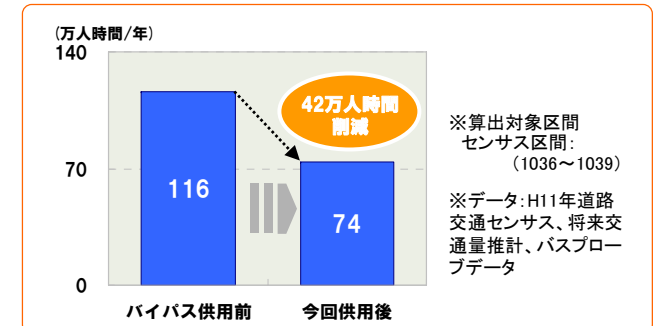
■ 所要時間の短縮が期待できます。

下関市松屋東町二丁目～宇部市逢坂間の所要時間約28分が、今回の供用により約15分へ短縮することが見込まれます。



■ 渋滞損失時間の削減が期待できます。

今回の供用により、国道2号前場交差点付近の交通量約29,100台(H11)から、厚狭・埴生バイパスへ6割弱の交通の転換が予測され、42万人時間/年の渋滞損失時間の削減が見込まれます。



期待される整備効果

■ 住民の方々が効果を実感しています。

埴生の市街地は交差点や、スーパーや学校などが連続していて、朝夕はどうしても渋滞になっていましたから、バイパスができて快適に走行できるというだけでなく、安全性も高くなりますね。脇道との接続が交差点ではなく、ランプウェイになっているのもスムーズな走行ができそうでいいですね(運送会社経営)。

小月バイパスから厚狭・埴生バイパスとつながると、小郡方面でも、宇部・小野田方面でもずいぶん早く行けるようになりそうですね。今までは埴生地区の渋滞で時間が読めなくて、抜け道を探していたりもしましたが、バイパスの完成で通るのが苦痛でなくなりそうです(主婦)。

今まで、片側1車線の国道で県中央部とつながっていたのが、厚狭・埴生バイパスが完成すると、一気にスムーズな流れになって近くなりそうで、期待しています。物流のための長距離トラックと、地元の生活のための一般の自動車の流れが分かると、どちらの利用者にとってもスムーズになっていいと思います(営業職)。

バイパス供用による萩市内中心部の渋滞緩和

対策事業



萩バイパス

平成18年部分供用予定

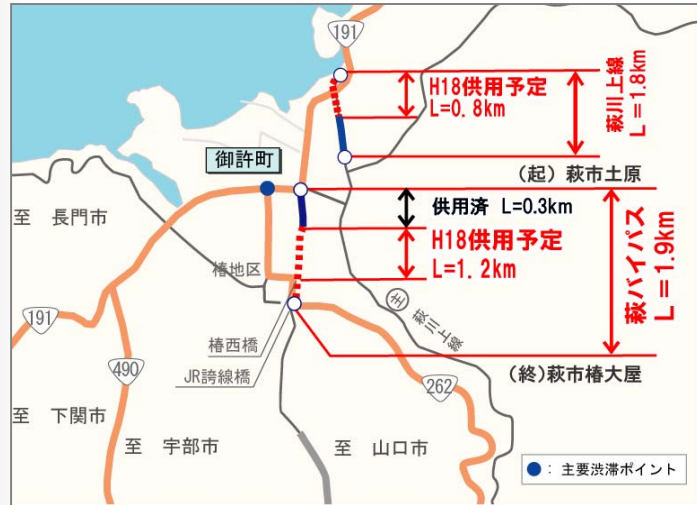


萩川上線

平成18年10月供用

■ 萩市内中心部の渋滞緩和を目指します。

国道262号萩バイパスは、市内中心部を通過する現道の慢性的な渋滞解消を目的に整備を進めています。
平成18年度は、萩市椿地区の改良工事を推進し1.2km区間を部分供用する予定です。



国道262号現道の渋滞状況



施工中の状況(萩バイパス)

■ 萩川上線の交通円滑化を目指します。

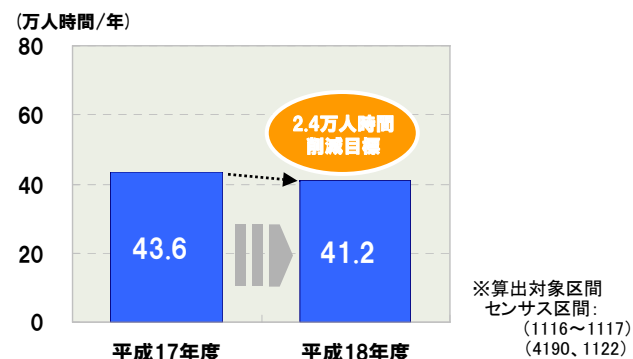
県道萩川上線は、萩市街地周辺の住居地を通過し、沿線の松陰神社や、道の駅「萩シーマート」等の主要観光施設へのアクセス道路として利用されています。
しかし現道は歩道が狭小で、集中する観光交通と一般交通によって大変危険な状況であり、安全で円滑な交通の確保を目的としてバイパス（延長1.8km）の整備を進めています。
平成18年10月に残りの区間（0.8km）を供用しました。



空から見る萩川上線

■ 渋滞損失時間の削減が期待できます。

これらバイパスの供用により渋滞が緩和し、平成18年度の目標達成に向けて、約2.4万人時間/年の渋滞損失削減が期待されます。
また、萩川上線に交通が転換することにより現道部分の交通渋滞が緩和され、車両及び歩行者の安全性の向上が期待できます



期待される渋滞損失削減効果

取組み概要

期待される整備効果

地域の自活を支えるみちづくり

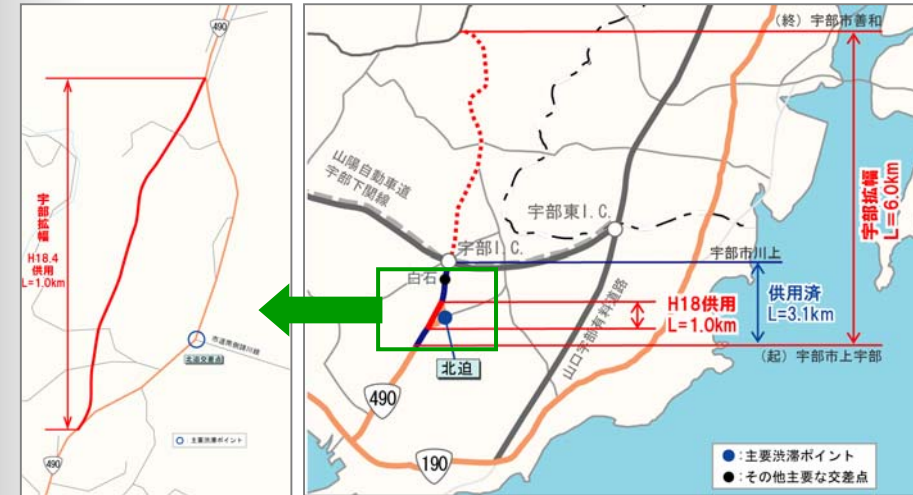
バイパス供用による宇部市街地北部の渋滞緩和



宇部拡幅

平成18年4月部分供用

国道490号の宇部市街地北部では北迫交差点などの主要渋滞ポイントで慢性的な渋滞が発生しており、市民生活や都市活動に深刻な影響を与えています。
宇部拡幅は、これら宇部市街地北部の渋滞緩和や、山陽自動車道宇部下関線宇部ICへの連絡を強化する道路として整備を進めています。
平成18年4月に川上地区の1.0km区間を部分供用しました。



供用前 (国道490号の渋滞状況)



供用区間

取組み概要

■ 北迫交差点付近の渋滞が緩和されました。

平成18年4月開通以後、北迫交差点付近の国道490号の渋滞が大きく緩和されました。
この供用により、主要渋滞ポイントである北迫交差点の渋滞が緩和され、7.1万人時間の渋滞損失の削減が見込まれます。



供用前



供用後

期待される整備効果

■ 住民の方々が効果を実感しています。

国道490号のバイパスが完成して、川上地区の朝夕の渋滞が大幅に緩和され、宇部市街への通勤時間が短くなりました。後は、国道の工事が完成し、市道が国道まで延伸すれば、川上地区の渋滞が解消されると思います(会社員)。



平成19年度目標

■ 平成19年度までに1割削減(457万人時間/年削減)を目指しています。

平成19年度までに渋滞損失時間を15年度基準で1割削減することを目標とし、毎年度の渋滞状況を把握しながら渋滞対策を推進していきます。
平成19年度の渋滞損失時間目標値は4,104万人時間と設定しています。

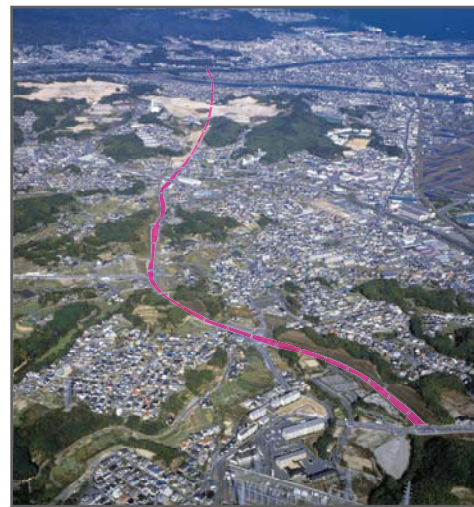
地域の自活を支えるみちづくり

事業の概要

国道188号岩国南バイパスは、岩国市街南部の交通渋滞の緩和や、交通安全の確保を目的とした、岩国市山手町から同市藤生町三丁目に至る延長4.9kmの道路です。

このバイパスは、地域高規格道路「岩国大竹道路」の一部として岩国地域及び大竹地域の連携強化を図る道路です。

平成11年3月には、岩国市藤生町から同市南岩国間（L=1.8km）が2車線で開通し、主要渋滞ポイントである海土路交差点を経ず、錦帯橋方面と岩国市南部とが連絡できるようになりました。



期待される効果

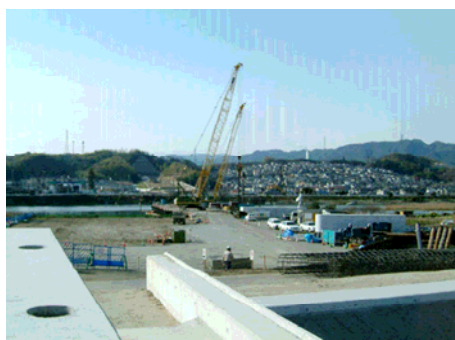
平成17年に供用した県道岩国大竹線（関々バイパス）、県道藤生停車場錦帯橋線（平田バイパス）を含め、岩国都市圏の新たな環状道路を形成することにより、以下のような効果が期待されます。

- ・主要渋滞ポイント「海土路交差点」「尾津交差点」「門前橋北詰交差点」の渋滞解消
- ・交通の定時性が確保され、通勤や通学、買い物などの利便性の向上、産業活動の活性化など地域の発展に貢献

今後の予定

平成18年度は、門前川、今津川の橋梁工事及び改良工事を促進し、平成19年度に残りの区間（3.1km）の供用を目指します。

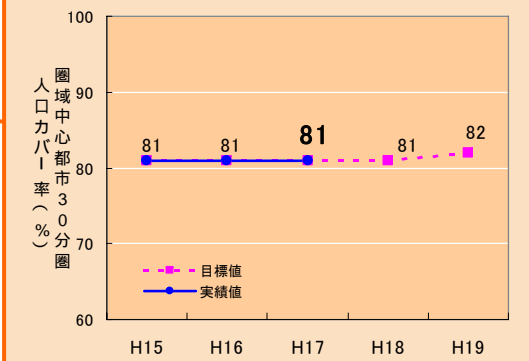
事業区間	延長	進捗状況
海土路地区～平田地区	1.8km	平成11年3月 暫定供用済み
平田地区～山手地区	3.1km	平成19年度 供用目標



◎地域交流の円滑化推進

アウトカム指標：圏域中心都市30分圏人口カバー率
8つの生活圏内の連携を強化する道路網整備の指標

指標解説 [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



下関地域の狭い到達エリア

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、特に下関地域では30分で到達可能なエリアが限られています。



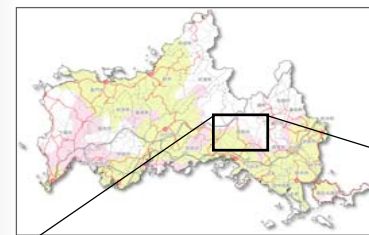
広域生活圏と圏域中心都市30分圏

平成17年度の目標達成状況

平成17年度は指標値向上に寄与する主要な道路の供用がなかったため、圏域中心都市30分圏人口カバー率は平成16年度と変わらず81%となっています。

バイパス整備によるカバー率の向上

平成18年度は、平成19年度の目標達成を目指して、現在部分供用している「国道376号須々万バイパス」の全線供用に向け事業を推進していきます。また、現在到達エリアの限られている下関エリアにおいては、「国道191号下関北バイパス」の残区間の供用を目指し事業を推進していきます。



須々万バイパスは、新市の中心部（旧徳山市）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。

進捗状況（H17末）：80%（事業費ベース）



須々万バイパス 既部分供用区間

現状と達成度報告

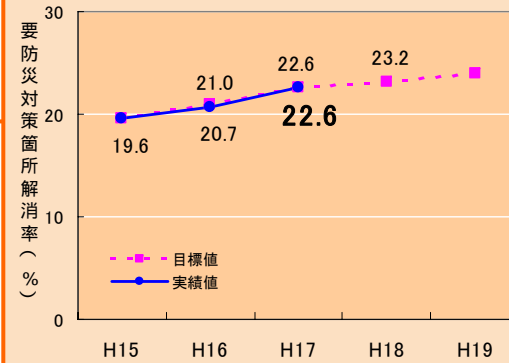
業績計画

◎道路防災対策の推進

アウトカム指標：要防災対策箇所解消率

地方部の安全性を確保する道路整備を示す指標

指標
解説 [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て要防災対策箇所として指定を受けた箇所の解消割合

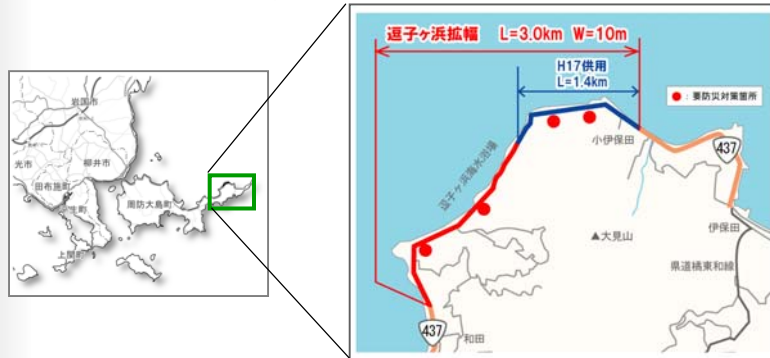


平成17年度の目標達成状況

平成17年度の「要防災対策箇所解消率」は国道9号みもすそ川町の防災対策や国道437号逗子ヶ浜拡幅に伴う防災対策等により20.7%から22.6%に向上し、目標を達成しました。

■ 国道437号逗子ヶ浜拡幅に伴い2箇所の要防災対策箇所が解消されます。

逗子ヶ浜拡幅は、異常気象時通行規制が指定されている幅員狭小、線形不良の隘路区間を解消し、安全で円滑な交通の確保を目的に整備を進めています。
本路線は災害時の緊急輸送を円滑かつ確実に実施するための第2次緊急輸送道路に指定されています。
平成17年度は1.4km区間を部分供用し、2箇所の要防災対策箇所の工事を完了しました。



整備前



整備後

■ 国道9号みもすそ川町の防災対策を完了しました。

国道9号下関みもすそ川町の法面対策として、グランドアンカーの施工、周辺景観に配慮してジオファイバー工法による緑化を実施しました。



対策前



対策後

■ 国道191号三見の防災対策を完了しました。

国道191号萩市三見地区の法面対策として、地山の切りなおし、グランドアンカーによる対策を実施しました。



対策前



対策後

平成18年度業績計画

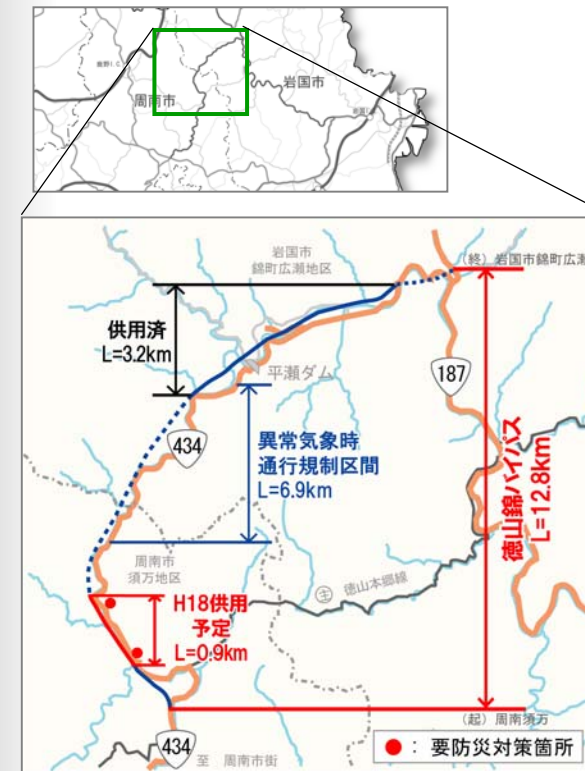
平成18年度の目標設定

平成18年度は「国道434号徳山錦バイパス」供用に伴う危険箇所解消等をはじめ、防災対策数は13箇所を予定し、解消率23.2%を目標とします。
また、今後も引き続き未完了箇所の早期の対策完了に向けた事業推進を図るとともに、緊急性の高い対策箇所や緊急輸送道路などの重要性の高い路線について特に重点的な整備を推進していきます。

徳山錦バイパスの供用に伴う防災対策

対策事業 国道434 ROUTE 徳山錦バイパス

平成18年部分供用予定



徳山錦バイパスは、異常気象時通行規制が指定されている幅員狭小、線形不良の隘路区間を解消し、安全で円滑な交通の確保を目的に整備を進めています。
本路線は災害時の緊急輸送を円滑かつ確実に実施するための第2次緊急輸送道路に指定されています。
平成18年度末に周南市須万地区の0.9km区間を部分供用することで、2箇所の要防災対策箇所の対策が完了する予定です。



施工中の状況

TOPICS 緊急輸送道路とは？

緊急輸送道路
大規模な災害が起きた場合における避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等広範な応急対策活動を実施するため、非常事態に対応した交通の確保を図ることを目的として、重要な路線を緊急輸送道路として定めています。

凡 例	
★	第三次医療施設
●	市町村庁舎
○	旧市町村庁舎
—	緊急輸送道路



出典：山口県及び国土交通省山口河川国道事務所資料

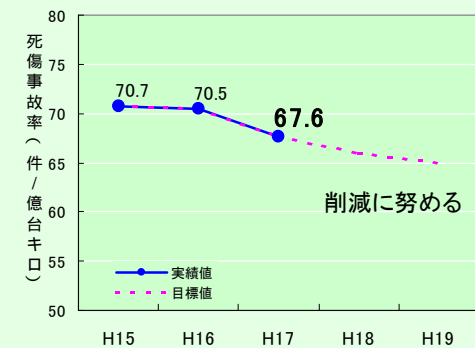
山口県内の緊急輸送道路

◎交通事故対策の推進

アウトカム指標：死傷事故率

事故の少ない安全な道路整備を示す指標

指標解説 [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



山陽側の国道で多発する交通事故

山口県内の交通事故による負傷者数は10年連続で一万人を超えるなど依然厳しい状況が続いています。事故率は交通の集中する山陽側で高い傾向です。死傷事故は国道で多数発生しており、特に国道2号の死傷事故率が高くなっています。



※交通事故総合データベース(H16)をもとに作成
※一般県道以上を対象

平成16年 山口県内の死傷事故率

道路種別 事故発生件数

現状

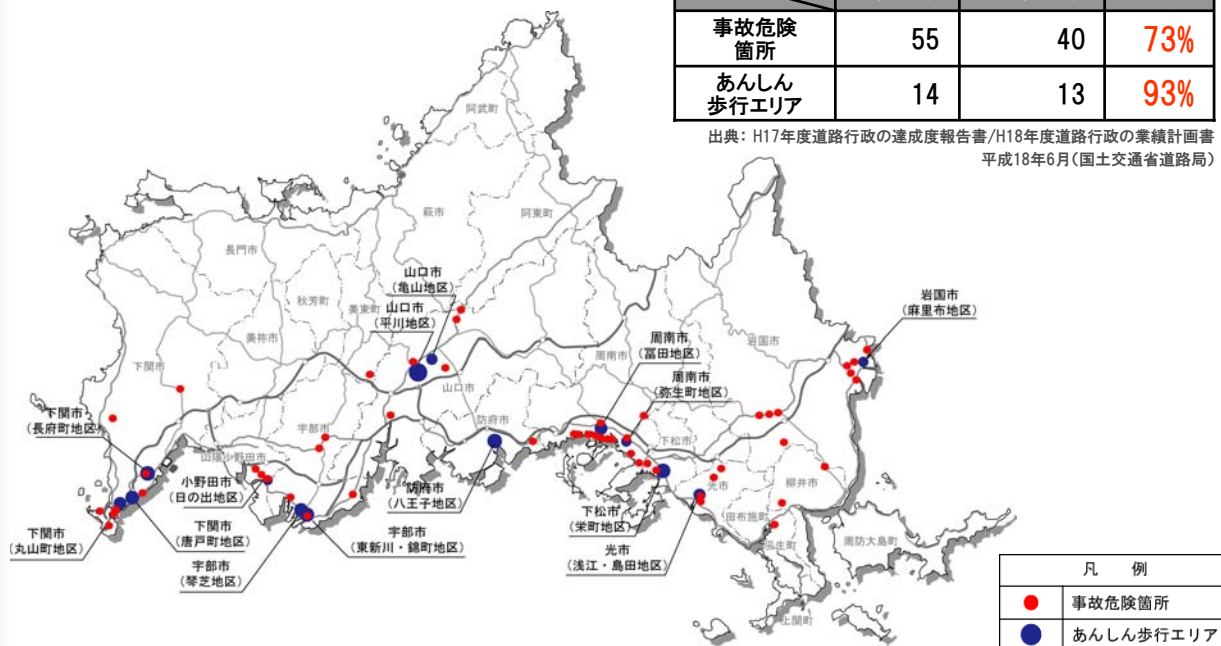
事故多発箇所における重点的な対策実施

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、これらの地域について重点的に交通事故削減に向けた対策を実施しています。

対策着手率

	全箇所数	着手箇所数	着手率
事故危険箇所	55	40	73%
あんしん歩行エリア	14	13	93%

出典：H17年度道路行政の達成度報告書/H18年度道路行政の業績計画書
平成18年6月(国土交通省道路局)



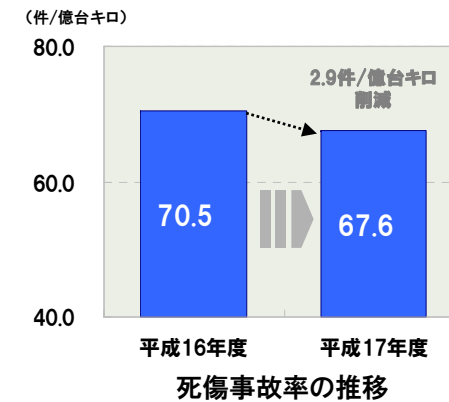
事故危険箇所及びあんしん歩行エリアの指定箇所

取組方針

平成17年度達成度報告

平成17年度の死傷事故率が削減

死傷事故率は平成16年の70.5件/億台キロから、67.6件/億台キロへ削減されました。幹線道路に着目すると5.0件/億台キロの削減となっています。



平成17年度は、主に事故多発箇所での発生要因を分析し今後の対策について検討しました。

交通事故の発生要因は様々であることから、対策にあたっては過去の事故発生要因を分析し、要因に応じた対策を検討する必要があります。

この観点から、平成17年度は、下表の地域における事故発生要因の分析を行うとともに、事故対策の立案等を実施しました。

これらの取り組みは、平成17年度の死傷事故率の低減には結びつきませんが、平成18年度以降の対策実施により、将来的には死傷事故率の低減に寄与する事業として掲載しています。

平成17年度実施した主な事業

事業主体	事業	実施内容	紹介ページ
国土交通省	国道191号 萩市土原地区 交通安全ワークショップの実施	地域ニーズに即した交通安全対策案の立案	⇒23ページ
	国道2号岩国市錦見 事故対策決定	事故要因分析に基づく事故対策の決定	⇒24ページ
	国道190号宇部市大字東岐波 事故対策決定	経年観察に基づく追加事故対策の決定	⇒24ページ

達成度報告

①国道191号交通安全ワークショップ

・国道191号萩市土原地区において交通安全ワークショップにより具体的な事故対策案を決定しました。



③国道190号

宇部市東岐波事故対策決定

・H14年の対策後、事故状況を経年把握した結果、更なる追加対策の必要性を確認し対策案を決定しました。



②国道2号

岩国市錦見事故対策決定

・過去4年間で12件の死傷事故が発生している区間について事故対策を決定しました。



平成17年度の主な事業実施箇所

住民参画による事故対策の立案

対策事業



萩市土原地区交通安全ワークショップの実施

国道191号の山口県萩市土原地区は、通学路、観光ルートでありながら、死傷事故率約145件/億台キロ（H11～H16平均）と、事故率の高い区間です。

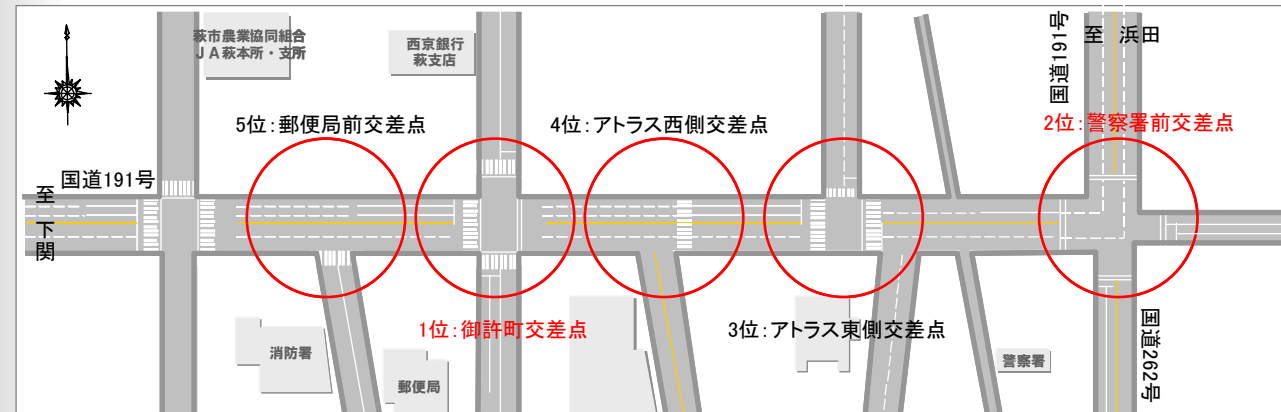
そこで、この区間の事故削減を目的として、一般の方約600人のアンケート結果を基に、ヒヤリ箇所や危険箇所について地域住民の方と一緒に現地点検を行うとともに、今後の対策案について話し合いました。

※ヒヤリ箇所：

事故には至らなかったものの、一歩間違えれば事故となる可能性を体験した箇所



現地点検の状況



アンケート結果に基づくヒヤリ箇所ランキング

ヒヤリ箇所ランキング上位2箇所における対策の立案

交通安全ワークショップによりヒヤリ箇所ランキングの上位2箇所についての具体的な対策案を決定しました。

今後は交通安全ワークショップで決定した対策案を実施していくとともに、事故発生の経過を観察しつつ、更なる交通事故削減に向けた長期的対策案の検討を行っていきます。

現地点検後の話し合いによる 主な課題・問題点抽出		対策における 必要要件の設定	対策方法の立案
御許町 交差点	右折信号の時間が短い	車両の視認性の確保	<p>地下道の外壁撤去</p>
	左折時に自転車の見通しが悪い		
	地下道がこわい		
	地下道が死角になっている		
	電動車イスが外壁で見えない		
警察署前 交差点	左折時、自転車横断者が見づらい	歩行者の安全確保	<p>横断歩道の設置</p>
	自転車がスピードを出して突っ込んでくる		
	地下道にごみが多い		
	見通しが悪い		

取組み概要

事故要因の分析による事故対策

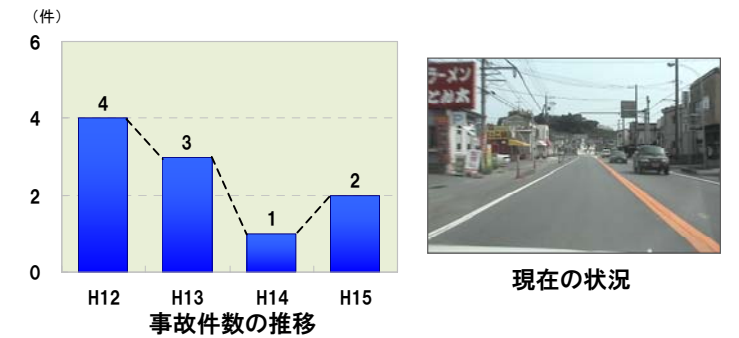
対策事業



岩国市錦見 事故対策決定

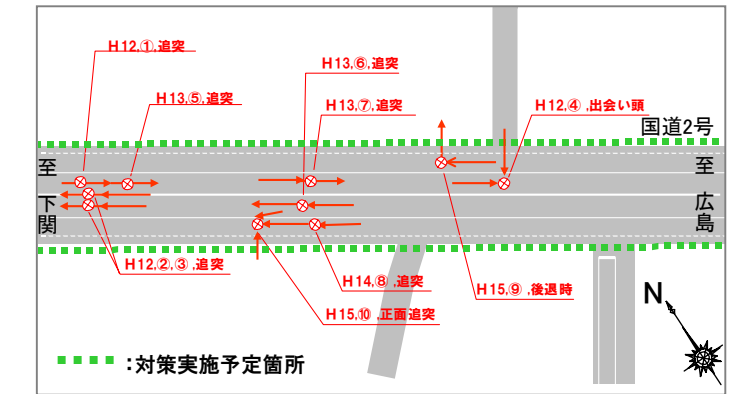
国道2号岩国市錦見は、過去4年間で12件の死傷事故が発生していました。

この区間では追突や沿道店舗からの出入り車両との接触等、車両相互の事故が多く発生しており、これらの交通事故削減を目的に、事故要因を把握するとともに、今後の対策案を決定しました。



取組み概要

- 事故要因の把握**
 - 市街地内の2車線の道路で沿道施設出入口や細街路の位置が確認しづらい
 - 道路境界、特に歩車道境界が不明瞭
- 対策案の決定**
 - 歩車道境界ブロックの設置
 - 視線誘導標の追加設置
- 対策の実施・経過観察(今後)**
 - 対策を実施していくとともに、対策後の事故発生状況の経過を観察していきます。



対策後の経過観察に基づく追加事故対策案の決定

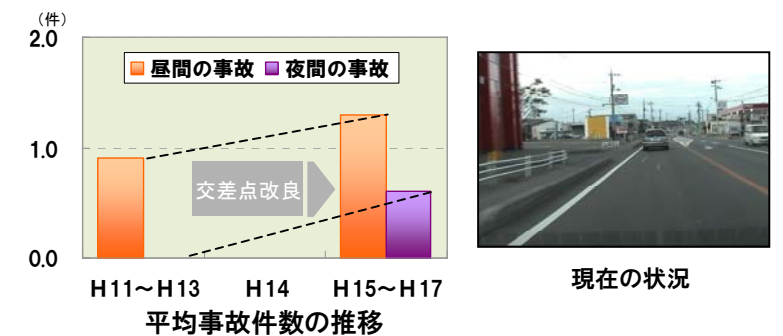
対策事業



宇部市東岐波 事故対策決定

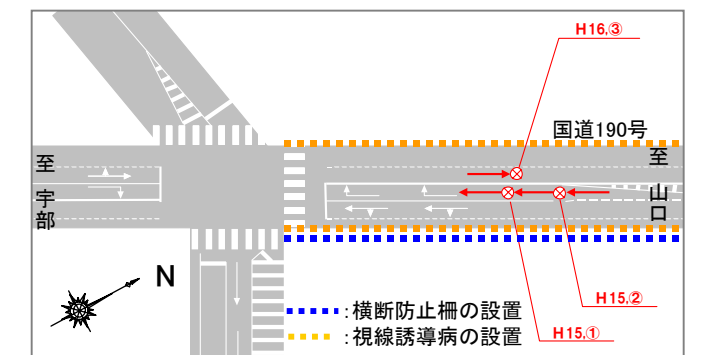
国道190号の山口県宇部市東岐波は、事故多発区間であったことから、平成14年に交差点改良を実施しました。

しかしながら、その後の事故発生の追跡調査により、事故の削減効果が見られなかったため、事故要因を分析・把握し、更なる追加対策案を決定しました。



取組み概要

- 事故要因の把握**
 - 歩行者の乱横断により重傷事故が発生
 - 夜間の事故が増加
- 対策案の決定**
 - 横断防止柵の設置
 - 視線誘導標の設置
- 対策の実施・経過観察(今後)**
 - 対策を実施していくとともに、事故発生の経過を把握していきます。



人と自然を大切にするみちづくり

更なる死傷事故の削減を目指して

平成18年度は、平成17年度に検討された対策の推進及び、交通事故が多発している「国道2号宇部市瓜生野」や「県道光玖珂線 光市島田」等において対策を実施します。

また、事故危険箇所及びあんしん歩行エリアにおいて安全対策・交通安全整備を進めます。

なお交通事故は突発的な事象であるため、対策実施済みの箇所についても引き続き交通事故の発生状況を観察し、追加対策の必要性などを検討します。

死傷事故削減に向けた主要な事業

平成18年度実施予定の主要な事業

事業主体	事業内容	事業内容	紹介ページ
国土交通省	国道2号 山口市 長沢交差点改良	昼夜を通して自動車交通量が非常に多く、片側1車線で右折レーンもなく、非常に危険な状況であるため、右折レーンや、自転車歩行者道を設置し交差点内の安全を確保します。	⇒26ページ
	国道9号 山口市滝町 自転車歩行者道整備	自動車交通量や自転車交通量が多い国道9号山口県庁付近の自転車歩行者道について、平成19年度の事業完成を目指して引き続き事業を促進します。	⇒26ページ
山口県	県道光玖珂線 光市島田 交差点のカラー舗装	事業予定箇所は、あんしん歩行者エリアに指定された箇所、渋滞による無理な進入により突発的な事故が多発しています。そのため交差点内にカラー舗装を実施することで、車両を交差点内に停車させないようにし、交通事故防止を図ります。	-
	市道中之町5号線 下関唐戸 歩道段差解消、点字ブロック	自歩道の段差が著しく、自転車、歩行者の通行に支障をきたしている箇所について対策を実施します。	-

①国道2号 山口市長沢交差点改良



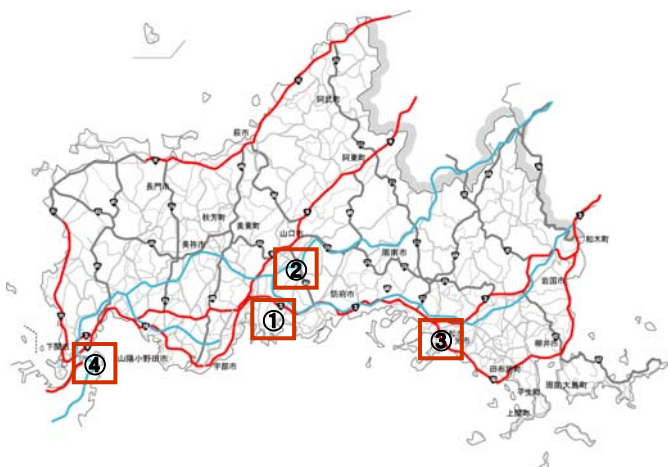
②国道9号 山口市滝町自転車歩行者道整備



③県道光玖珂線 光市島田交差点のカラー舗装



④市道中之町5号線 下関唐戸歩道段差解消、点字ブロックの設置



自転車歩行者道設置による安全確保

対策事業



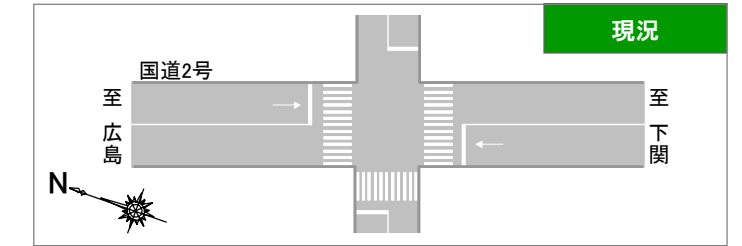
山口市 長沢交差点改良

現状の把握

国道2号の長沢交差点は、昼夜を通して交通量が非常に多い箇所です。しかし片側1車線で右折レーンもないため、右折車が交差点に停車することで、後続車が路側帯にはみ出して走行するなど、自転車や歩行者に対して非常に危険な状況です。



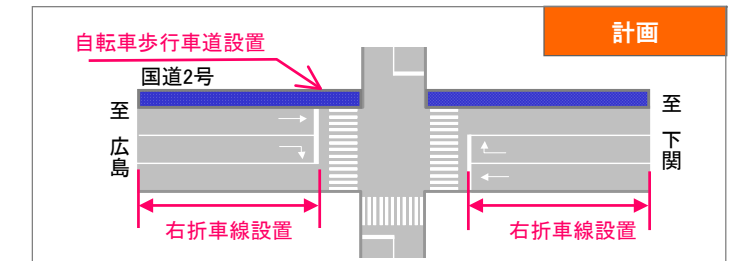
現況



対策の目的及び実施内容

平成18年度は、自転車や歩行者の安全確保を目的に、「右折レーンの設置」、「自転車歩行者道の整備」に工事着手する予定です。

計画



取組み概要

沿道環境の改善による安全性・利便性の向上

対策事業



山口市 滝町自転車歩行者道整備

現状の把握

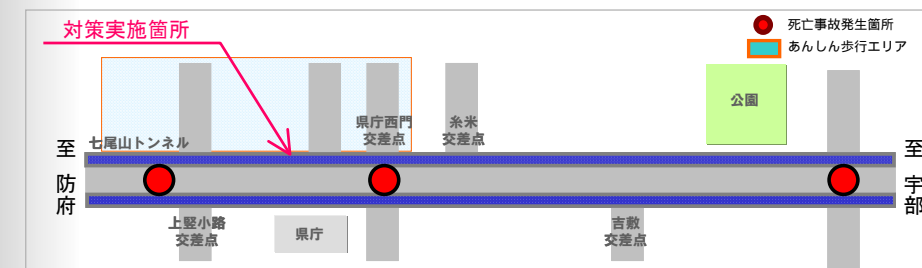
国道9号山口県庁前は、バリアフリー歩行空間ネットワーク地区に指定され、周辺には山口市役所、県立美術館、県立図書館や観光地として、ザビエル記念聖堂、瑠璃光寺の五重塔等が立地しています。現状では歩道幅が3m以上確保されていますが、通勤通学の自転車がも多く、十分な歩道空間とは言えません。平成8年から16年までに、周辺地域において792件もの交通事故が発生しています。

対策の目的及び実施内容

自転車や歩行者の安全な通行を確保するため、歩道の拡幅、段差解消等のバリアフリー化対策を実施していきます。これにより、交差点や沿道で発生している死傷事故の低減効果も期待できます。平成18年度は、平成19年度の完成を目指して対策を推進していきます。



対策前



対策後

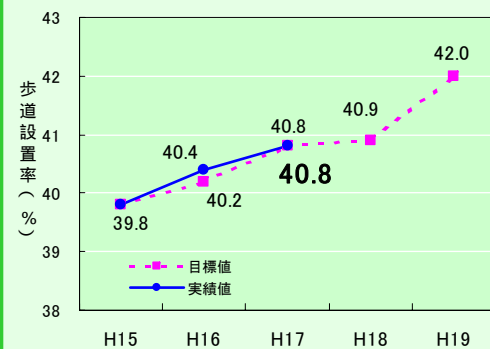
取組み概要

◎安全・快適な歩行空間の整備

アウトカム指標：歩道設置率

歩行者にやさしい道路空間整備を示す指標

指標
解説 [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



歩道整備の状況

歩道設置率は全体で約4割程度であり、直轄国道では市街地及び通学路として利用されている区間のうち約9割で歩道が設置されています

平成17年度の目標達成状況

国道2号宇部市木田や国道2号岩国市多田での歩道整備や、新規供用路線に伴う歩道設置により、平成17年度の歩道設置率は40.8%となり目標を達成しました。



現状と達成度報告

効果的な歩道整備の推進

岩国市周辺や山陽小野田市、下関市等では、未だ市街地歩道が設置されていない区間が残っています。今後も、引き続き市街地や通学路等の歩道整備の必要性の高い区間を中心に効果的な歩道整備を進め、平成18年度は歩道設置率40.9%を目指します。

①代表整備箇所「国道2号(宇部市瓜生野)」

通学路でありながら歩道が整備されておらず危険な状況のため、自転車歩行車道の整備を進めています。



出典:国土交通省 山口河川 国道事務所資料

②代表整備箇所「県道山口阿知須宇部線(山口市阿知須浜区~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。



③代表整備箇所「県道光玖珂線(岩国市周東町千束)」

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。



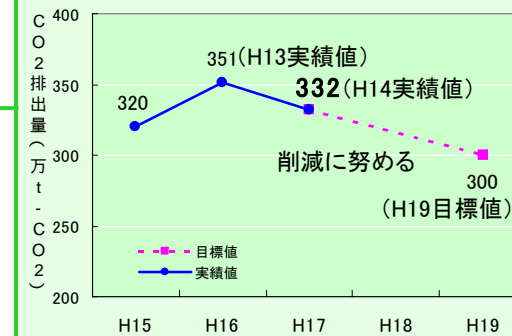
業績計画

◎CO₂の削減

アウトカム指標：CO₂排出量(自動車交通)

環境に配慮した道路整備を示す指標

指標
解説 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CO₂の排出量
※平成14年度値(最新公表データ)

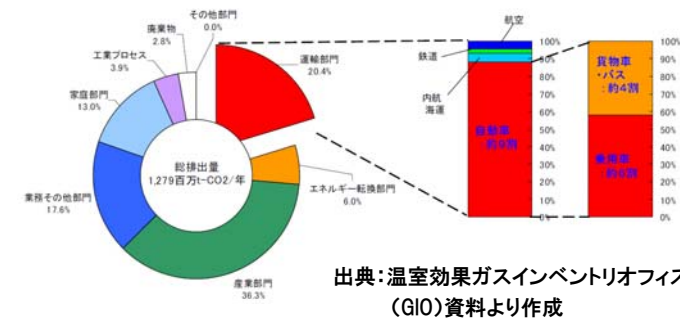


自動車から多く排出されるCO₂

日本のCO₂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CO₂排出量はそのうちの20%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CO₂であり、その半分以上が乗用車から排出されています。

乗用車から排出されるCO₂は、速度が低下した時に多く排出されるため、渋滞対策によりCO₂排出の削減を目指しています。

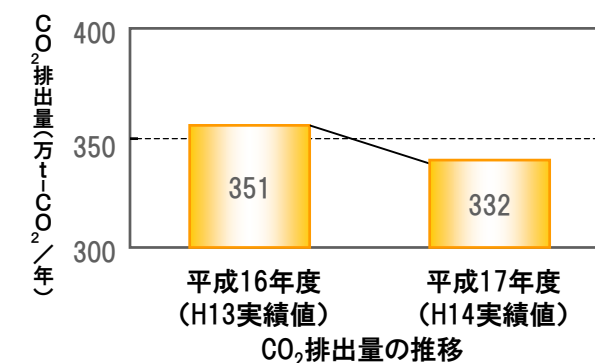


出典:温室効果ガスインベントリオフィス (GIO)資料より作成

CO₂排出量の内訳(2004年度)

平成17年度の目標達成状況

CO₂排出量は351万t-CO₂(平成13年度値)から332万t-CO₂(平成14年度値最新公表データ)となり、19万t-CO₂低減しました。



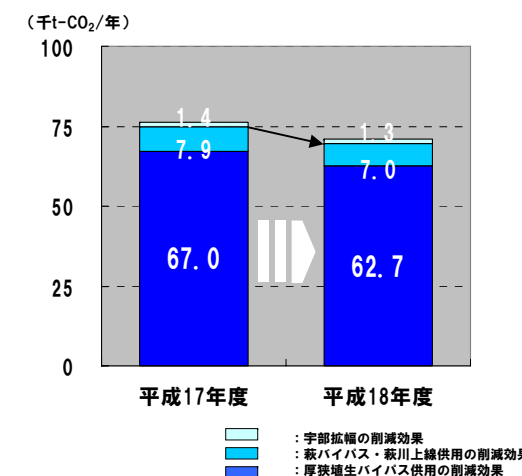
現状と達成度報告

平成18年度に期待されるCO₂削減効果

平成18年度も引き続きCO₂排出量削減を目的に、主要なCO₂の排出要因である都市部の渋滞緩和に向けて、「国道2号厚狭・埴生バイパス」の供用など、道路ネットワークの整備を推進していきます。

■ H18年度供用事業により約5.4千t-CO₂/年のCO₂削減効果を見込んでいます。

国道2号厚狭・埴生バイパス2.7km部分供用により、約4300t-CO₂/年の排出量削減が期待されます。
国道262号萩バイパス及び県道萩川上線の供用により、約900t-CO₂/年の排出量削減が期待されます。
国道490号宇部拡幅1.0km部分供用により、約100t-CO₂/年の排出量削減が期待されます。



期待されるCO₂排出量の削減効果

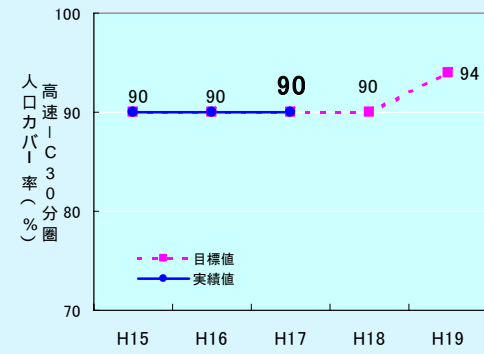
業績計画

◎広域ネットワークの形成

アウトカム指標：高速IC30分圏人口カバー率

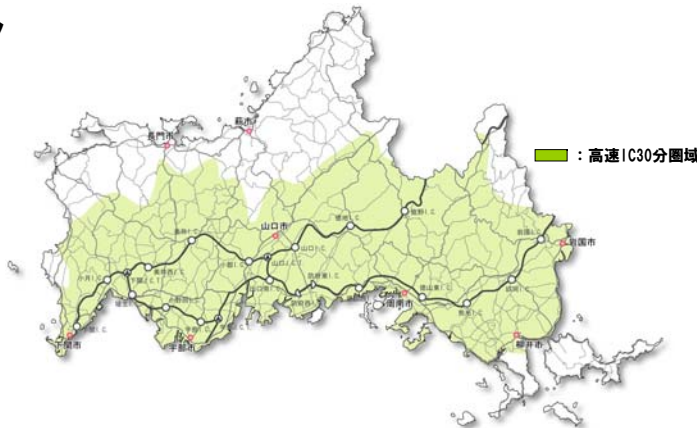
アクセス性が良く、住む場所を問わない道路整備を示す指標

指標 [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]
解説 高速道路のIC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



脆弱な山陰地方の広域ネットワーク

山陰地方の多くの地域では、高速ICへの移動に30分以上を要し、近隣の中核都市（広島、福岡）への移動にも2時間以上を要するなど、未だ広域ネットワークの整備が不十分です。平成17年度は、指標値向上に寄与する主要な道路の供用がなかったため、高速ICへの30分圏人口カバー率は平成16年度と変わらず90%でした。



高速IC30分圏域

山陰地方における広域道路ネットワーク整備事業の推進

平成18年度も山陰地方の高規格幹線道路「萩・三隅道路」の工事を進めていきます。萩・三隅道路「三隅IC～明石IC間（7.1km）」は平成19年度に供用予定であり、本区間供用により平成19年度の目標値94%を達成する見込みです。

■ 萩・三隅道路の概要

山陰の一般国道191号の鎖峠は、連続雨量が150mm及び250mmに達した時、全面通行止めの措置をとることにしており、主要幹線道路の機能を保つ際の大きな障害となっています。このため、山陰の長門市～萩市間の連絡ルートとして全長15.2kmにわたる「萩・三隅道路」を整備中です。



進捗状況

現在工事中の三隅IC～明石IC間の進み具合は、平成16年度の64%から、平成17年度には76%に向上しました。平成18年度は、三隅IC～明石IC間の橋梁・改良・舗装工事を促進するとともに、三見IC～萩IC間の用地買収に着手します。三隅IC～明石ICまでの7.1kmについては平成19年の開通（2/4車線）を目指します。



写真1 三隅トンネル側より津雲第1トンネル方面



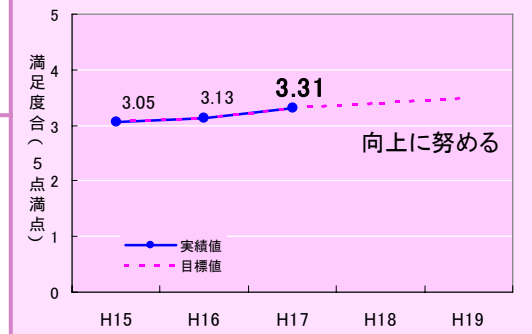
写真2 飯井第2トンネルから飯井第1トンネル方面

◎道路利用者満足度の向上

アウトカム指標：道路利用者満足度

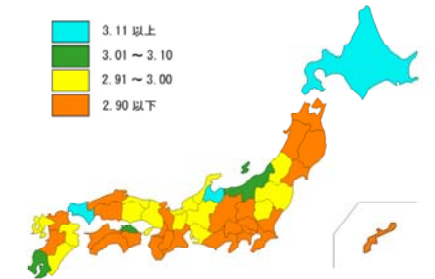
利用者ニーズに即したみちづくりを検証する指標

指標 [道路利用者満足度=身近な道路に対する満足度(5点満点)]
解説 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割合



道路に対する満足度は年々向上

国土交通省道路局では毎年度、道路利用者の道路サービスに対する満足度についてインターネットを用いた調査を行っています。山口県の道路利用者の道路に対する満足度は全国で最も高く、11の調査項目のうち、8項目で1位を獲得しており、昨年度からさらに向上しました。



質問項目1『道路全般に対する満足度』の全国状況

山口県の道路についての満足度

No.	質問項目	順位				評点(順位)
		47	40	30	20	
1	道路全般に対する満足度					3.31(1位)
2	高速道路や有料道路に対する満足度					3.02(1位)
3	国道や県道などの幹線道路に対する満足度					3.30(1位)
4	普段使っている生活道路に対する満足度					3.01(1位)
5	普段使っている道路の管理状況に対する満足度					3.48(1位)
6	普段使っている道路についての満足度(大雨等が起こった場合)					2.95(1位)
7	車で走行しているときに感じる危険についての満足度					2.86(1位)
8	歩道を歩行又は自転車で行っているときに感じる危険についての満足度					2.76(3位)
9	家の近くの道路環境についての満足度					3.13(22位)
10	渋滞状況についての満足度					3.15(18位)
11	日常使う道路整備に対する満足度					3.68(1位)

出典:H17年度 道路利用者満足度調査(国土交通省 道路局)

住民ニーズの把握

今後も引き続き、道路利用者の高い満足度を得られるよう、道路整備事業を推進していく他、「道の相談室」「道路緊急ダイヤル」「アンケート調査」等により多くの住民の意見を収集し道路行政に役立てていきます。

■ 事例：下関地域における住民ニーズの確認

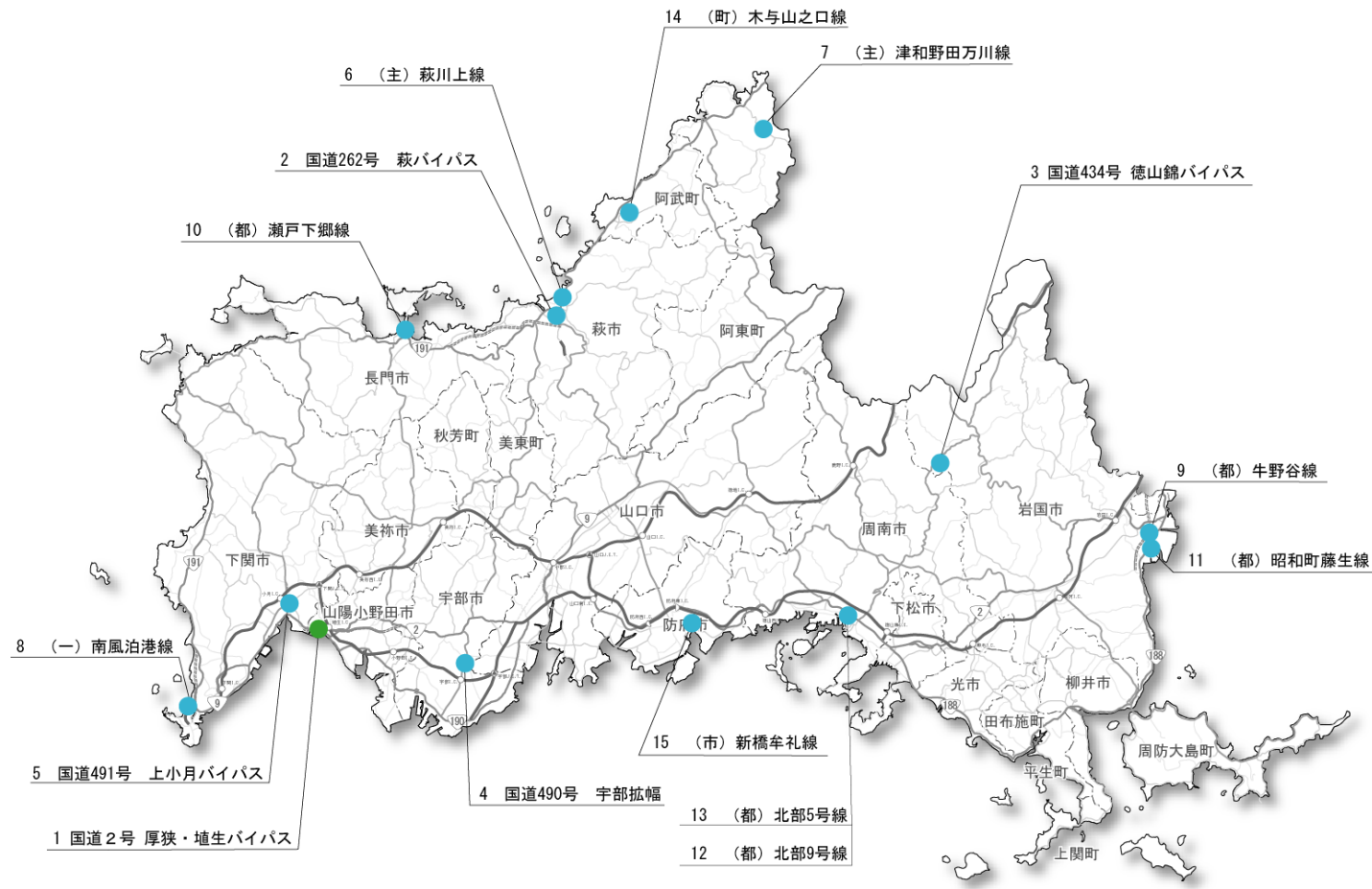
下関地域においてアンケート調査を実施した結果、道路利用者が「交通に問題がある」と指摘する箇所と、主要渋滞ポイントは概ね一致していました。この他、渋滞損失時間等の客観データと住民ニーズを比較するなど、道路利用者の意識を考慮した効果的な道路事業を推進していきます。



利用者アンケートによる交通問題指摘件数

■平成18年度供用予定事業

No.	路線名	箇所名	路線延長 (m)	H18供用延長 (m)
1	国道2号 厚狭・埴生バイパス	下関市松屋東町二丁目～宇部市逢坂	12,600	2,700
2	一般国道262号 萩バイパス	萩市川島～椿	1,900	1,200
3	一般国道434号 徳山錦バイパス	周南市須万	12,820	900
4	一般国道490号 宇部拡幅	宇部市上宇部～川上	6,000	1,000
5	一般国道491号 上小月バイパス	下関市小月町	2,100	1,100
6	(主)萩川上線	萩市無田ヶ原	1,750	750
7	(主)津和野田万川線	萩市上田万	250	250
8	(一)南風泊港線	下関市本村町	690	690
9	(都)牛野谷線	岩国市牛野谷～平田	1,860	900
10	(都)瀬戸下郷線	長門市東深川～東湊	390	390
11	(都)昭和町藤生線	岩国市車町	245	245
12	(都)北部9号線	周南市慶万～舞車	220	220
13	(都)北部5号線	周南市車辻～河原	170	170
14	町道木与山之口線	阿武町木与～奈古	2,200	2,200
15	市道新橋牟礼線	防府市多々良	300	300



平成18年度供用予定事業位置図

■用語説明

アカウントビリティ <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、山口大学医学部附属病院、関門医療センターが指定されています。

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。

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。

ワークショップ

参加体験型の集会や講習会のことで、地域の問題点や課題を解決する場合によく用いられる手法です。行政、企業、地域住民など様々な人たちが共通の体験をしたり、意見を出し合ったりすることで合意形成を図っていきます。