

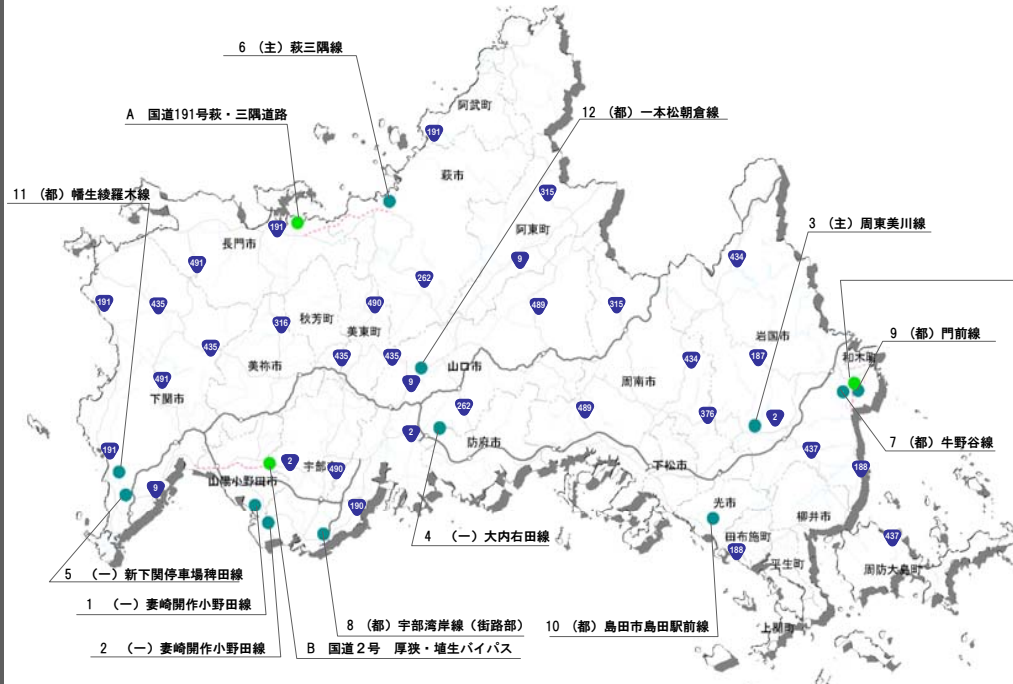
■平成19年度供用予定事業

■直轄国道(国土交通省事業)

No.	路線名	箇所名	路線延長(m)	H19供用延長(m)
A	国道191号 萩・三隅道路	長門市三隅中～萩市椿	15,200	7,100
B	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	1,800
C	国道188号 岩国南バイパス	岩国市藤生町三丁目～山手町	4,900	3,100(側道供用)

■県管理道路(山口県事業)

No.	路線名	箇所名	路線延長(m)	H19供用延長(m)
1	(一)妻崎開作小野田線	宇部市妻崎開作	1,700	1,700
2	(一)妻崎開作小野田線	山陽小野田市大字小野田～新生3丁目	1,800	700
3	(主)周東美川線	岩国市周東町川上	332	332
4	(一)大内右田線	防府市高井	1,000	1,000
5	(一)新下関停車場稗田線	下関市川中	1,180	1,180
6	(主)萩三隅線	萩市蔵本	1,190	1,190
7	(都)牛野谷線	岩国市牛野谷町～平田	1,860	1,060
8	(都)宇部湾岸線(街路部)	宇部市中央町～大字東須恵	2,356	1,600
9	(都)門前線	岩国市門前町	950	700
10	(都)島田市島田駅前線	光市島田	550	550
11	(都)幡生綾羅木線	下関市幡生宮の下町～武久町	1,200	1,200
12	(都)一本松朝倉線	山口市湯田温泉	500	500



平成19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。

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。

バスプローブ調査

GPS(全球測位システム)と運動した機器(車両位置取得装置)を搭載した車両(路線バス)を運行し、一定時間を経過するたびに車両の現在位置を基地に送信することで、移動距離や移動時間をデータとして蓄積するものです。

プローブカー(探索車)として路線バスを利用するためバスプローブ調査と称しています。

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

参加体験型の集いや講習会のごとで、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。

マルチモーダル

良好な交通環境を作るために、航空、海運、水運、鉄道など、複数の交通機関と連携し、物流の円滑化を図ります。

バリアフリー新法

駅等の公共交通機関と駅周辺の歩行空間は、平成12年に施工された交通バリアフリー法によりバリアフリー化が進められ、公共施設等の建築物は、平成6年に施行されたハートビル法によりバリアフリー化が進められてきました。このような中で、より総合的・一体的なバリアフリー化を推進するため、平成18年12月にこれら二つの法律を統合・拡充されたものをバリアフリー新法といいます。

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を示しています。

万人時間/km

1kmあたり、1万人の人が渋滞で損失する時間