

道路行政の平成18年度
達成度報告書

道路行政の平成19年度
業績計画書

平成18年度達成度報告書 平成19年度業績計画書
2006 ▶ 2007



山口県道路行政マネジメント研究会

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/cms/a18300/index/>

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ご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

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

地域の自活を支えるみちづくりの指標

渋滞によってどれだけの時間が失われるのか？
渋滞損失時間
どれだけの人が町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
事業によって要防災箇所はどれくらい解消したのか？
要防災対策箇所解消率

人と自然を大切にすみちづくりの指標

死傷事故が引き起こされる確率は？
死傷事故率
どのくらいの道路に歩道が設置されているか？
歩道設置率
県内の道路ではどのくらいCO₂が排出されているのか？
CO₂排出量(自動車交通)

県民参加のみちづくりの指標

山口の道路は5点満点で評価したら何点か？
道路利用者満足度

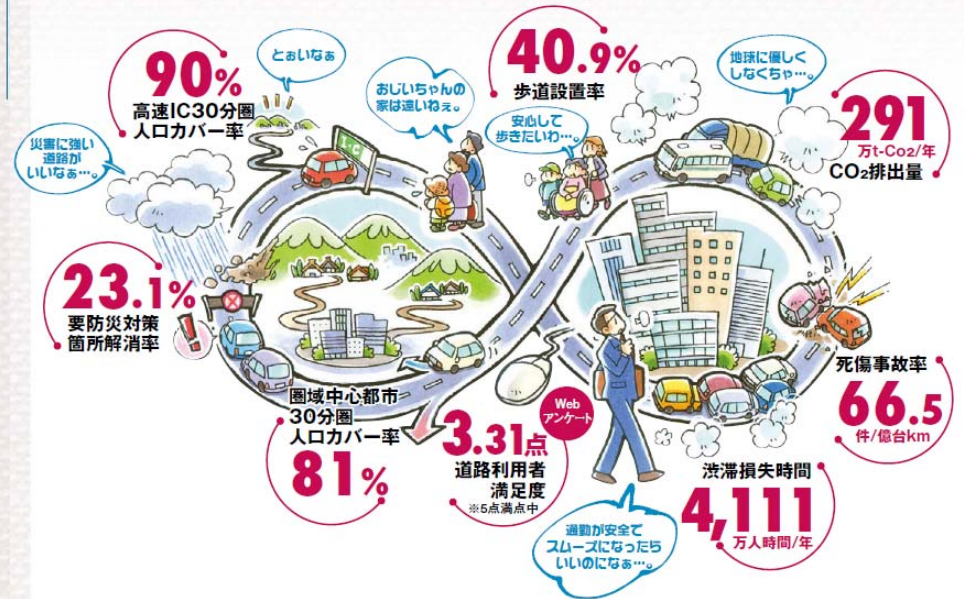
ま 待ちの少ないスムーズで安全な移動を目指します。

ぐ ぐっときれいに、快適に。人と自然との共生を図ります。

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。

アウトカム指標でわかる道づくりの「いま」そして「みらい」

道づくりの現状とこれからの改善目標を、分かりやすくアウトカム指標で示します。これまでの道路整備では、例えば「道路を〇〇km整備します」という目標が設定されることが多く、それが利用者にとり役に立つかが良く分からないことがありました。そのため、これからは「渋滞損失時間を〇〇時間改善します」など、期待される効果を表すアウトカム指標により、分かりやすい数値目標を設定して適切な事業推進・管理を進めます。



▲アウトカム指標(平成18年度実績値)でみる山口の道路

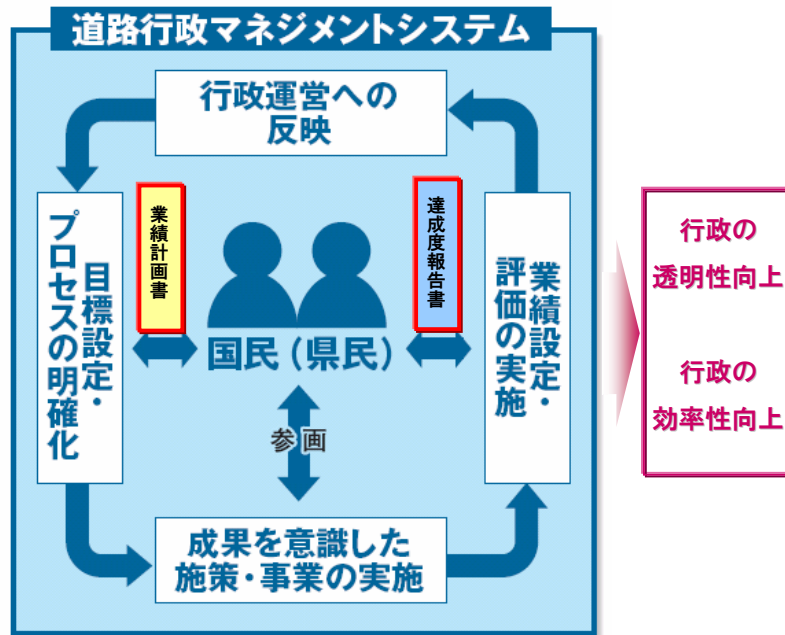
目次

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	07~36
○地域の自活を支えるみちづくり	
○人と自然を大切にすみちづくり	
○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	37~38

「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。

山口県における「道路行政マネジメント」への取り組み

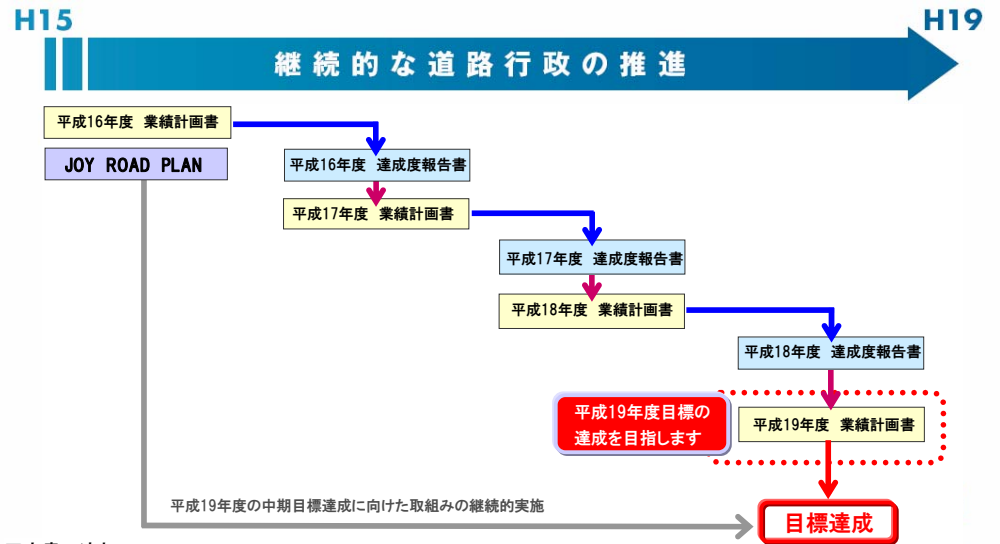
政策テーマ毎にアウトカム指標を設定

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。

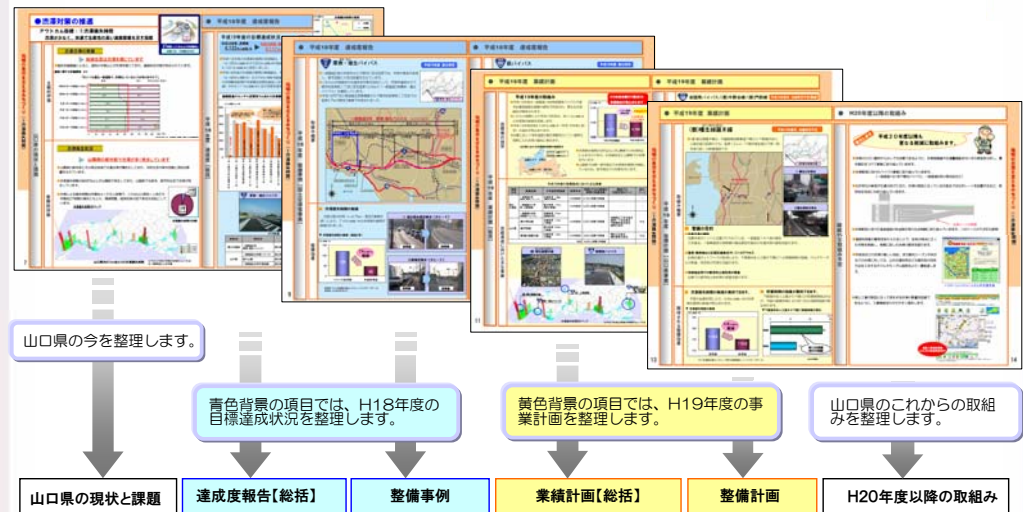
これに対し、道路行政マネジメントへの取り組みは、平成15年度からの全国レベルでの取り組みを受けて、平成16年度からスタートしていますが、4つの政策テーマとアウトカム指標を体系化することにより双方の取り組みを統合し、平成19年度までの目標に向け、年度毎に目標値の達成状況の評価や業績計画を行います。



■道路行政マネジメントシステムによる道路行政の流れ



■本書の流れ



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。

「地域の自活を支えるみちづくり」のために

●山陽側で深刻化する交通渋滞

・山陽都市部において、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。

アウトカム指標 ① 渋滞損失時間

●分散型都市構造による生活圏の広域化

・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、それぞれの都市圏が個性を活かしたまちづくりを推進しています。

アウトカム指標 ② 圏域中心都市30分圏人口カバー率

●災害に対する脆弱性

・未改良区間や要耐震橋梁、異常気象時の事前通行規制区間などを多く抱えています。

アウトカム指標 ③ 要防災対策箇所解消率

「広域交流を進めるみちづくり」のために

●山陰側で低いアクセス性

・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くなっています。
・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くなっています。

アウトカム指標 ⑦ 高速IC30分圏人口カバー率

「人と自然を大切にすみちづくり」のために

●多発する交通事故

・山陽側では交通が集中しており、事故が集中的に発生しています。

アウトカム指標 ④ 死傷事故率

●多発する歩行者の交通事故

・高齢者、小学生の交通事故が多く発生しており、死傷者、負傷者ともに数が増えています。

アウトカム指標 ⑤ 歩道設置率

●自動車交通による環境の悪化

・渋滞によるCO₂排出量の増加等により、沿道生活環境が悪化しています。

アウトカム指標 ⑥ CO₂排出量(自動車交通)

「県民参加のみちづくり」のために

●地域と一体となった道づくり

・道路全般についての満足度は中国地方管内でも一般的に高い評価を頂いています。
・しかし、道路全般に対する満足度の度合いは5点満点中3.31点であり、更なる向上を目指します。

アウトカム指標 ⑧ 道路利用者満足度

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18年度の実績値を踏まえ、事業の推進状況等や今後の事業計画等をもとに、平成19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実績値	H18目標値	H18実績値	H19目標値
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)	4,185 万人時間/年 (8.2%削減)	4,133 万人時間/年 (9.4%削減)	目標達成 4,111 万人時間/年 (9.8%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%	事業継続 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%	23.2%	概ね達成 23.1%	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	67.6 件/億台キロ	削減に努める	目標達成 66.5 件/億台キロ ^{※2}	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%	40.9%	目標達成 40.9%	42.0%
	⑥ 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}	320 万t-CO ₂ /年 ^{※4}	351 万t-CO ₂ /年 ^{※5}	332 万t-CO ₂ /年 ^{※6}	削減に努める	目標達成 291 万t-CO ₂ /年 ^{※7}	削減に努める 300 ^{※9} 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%	事業継続 90%	94%
県民参加のみちづくり	⑧ 道路利用者満足度 ^{※8} 道路利用者(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度の割合(5点満点)	3.05点	3.13点	3.31点	向上に努める	概ね達成 3.31点	向上に努める

※1 フローデータ(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18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

※6 平成14年実績値

※7 平成15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)

※9 平成18年度に達成済みのため更なる削減に努めます

※ 表中() 平成15年度実績値との比較

● 渋滞対策の推進

アウトカム指標：① 渋滞損失時間

快適で円滑な交通を確保する道路整備を示す指標



27時間/人(1日以上の渋滞損失)
全国27位 (中国地方3位)

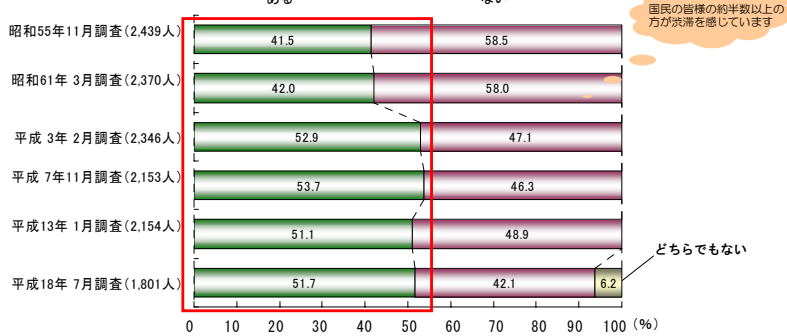
交通渋滞への意識

国民の皆様は渋滞を感じています

- 国民世論調査によると、国民の皆様の約半数以上が渋滞を感じており、継続的な対策が求められています。

道路に関する世論調査 より

「Q:いつも通る一般道路で、渋滞をしているところがありますか？」



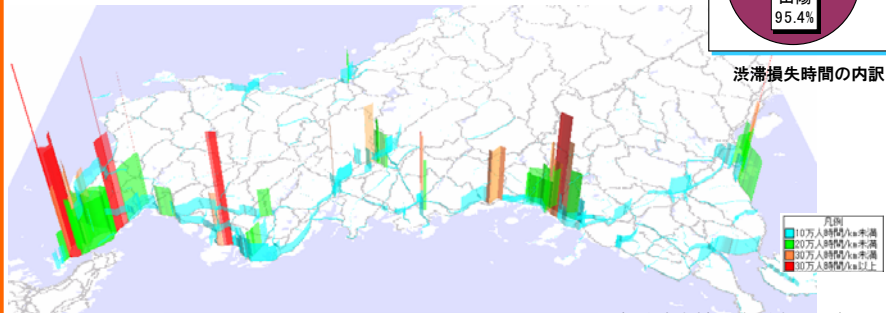
利用者の意識

渋滞発生状況

山陽側の都市部で渋滞が多く発生しています

- 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、市民生活や生産活動に深刻な影響を与えています。
- 渋滞損失時間の約95%以上が山陽側で発生しており、山陰側でも萩市、長門市付近で渋滞が発生しています。
- 渋滞による損失時間は年間約4.1千万人時間で、これは山口県民の皆様一人あたり年間約27時間の損失にも上り、経済効率、環境問題の低下等を引き起こしています。

渋滞損失時間3Dマップ



※平成18年度渋滞損失時間をもとに作成
※一般国道以上を対象

現状の分析

山口県の現状と課題

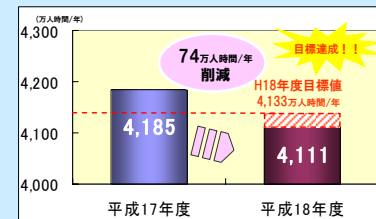
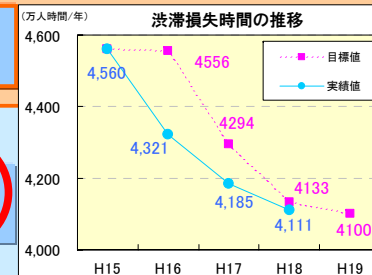
● 平成18年度 達成度報告

平成18年度の目標達成状況

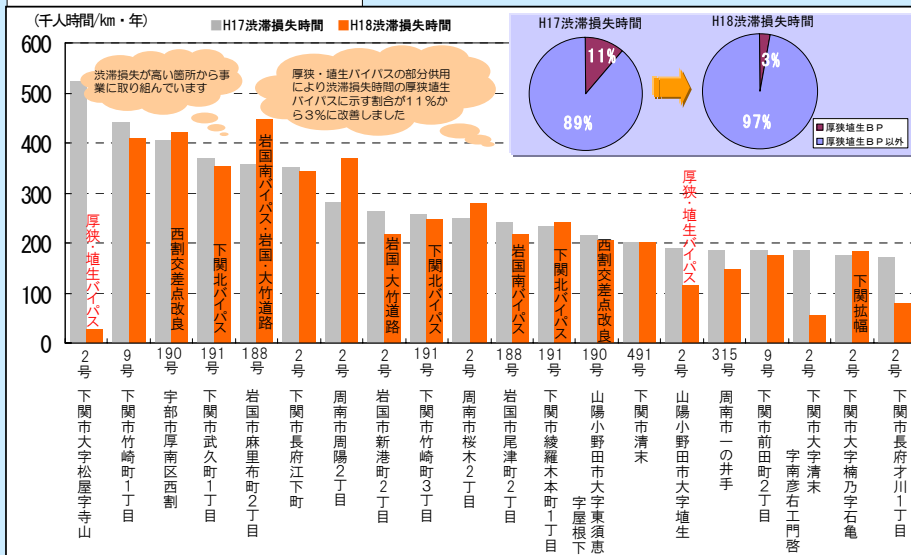
平成18年度 目標値 4,133万人時間/年
平成18年度 実績値 4,111万人時間/年



- 平成18年度の渋滞損失時間の目標値は、平成17年度実績値(4,185万人時間/年)から52万人時間/年の削減を目指し、4,133万人時間/年と設定しました。
- 平成18年度の渋滞損失時間の実績値は、平成17年度実績値(4,185万人時間/年)から74万人時間/年削減(事業進捗等により渋滞解消区間や渋滞悪化区間を総合し渋滞損失時間を削減)され4,111万人時間/年となり目標を達成しました。



1kmあたり渋滞損失時間の経年比較



平成18年度 達成度【総括】

厚狭・植生バイパス



萩バイパス



H18年度 渋滞解消に寄与した主な事業

事業主体	事業名称	供用延長	供用年次	関連する主要渋滞ポイント	紹介ページ
国土交通省	一般国道2号厚狭・植生バイパス	部分供用 2.7km(暫定2車線)	H18.7	・上市交差点 ・植生西永根交差点 ・前場交差点	P9
山口県	一般国道262号萩バイパス	部分供用 1.2km(4車線)	H19.3	-	P10
	萩川上線	部分供用 0.7km(2車線)	H18.10	-	-
	一般国道490号宇部拡幅	部分供用 1.0km(4車線)	H18.4	・北迫交差点	-

地域の自活を支えるみちづくり (① 渋滞損失時間)

地域の自活を支えるみちづくり (① 渋滞損失時間)

国道2号 あさ ばぐ 厚狭・埴生バイパス

平成18年度 部分供用

- 一般国道2号の宇部市から下関市に至る区間では、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「一般国道2号厚狭・埴生バイパス」を建設しています。
- 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。



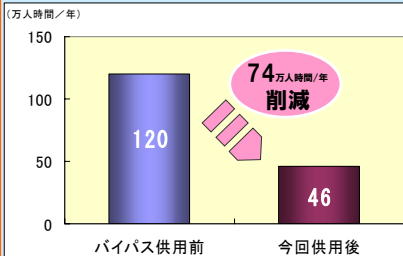
取組み概要

平成18年度 整備事例【国土交通省事業】

渋滞損失時間の削減

今回の部分供用 (L=2.7km・暫定2車線供用) により、74万人時間/年の渋滞損失時間が削減されました。

▼ 渋滞損失時間の削減 (国道2号)

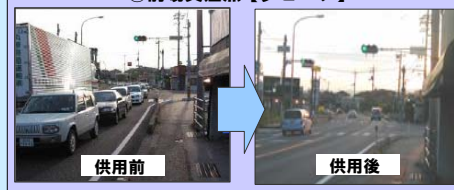


「H11年道路交通センサス」、「バスプローブデータ」

① 埴生西条根交差点【タビーク】



② 前場交差点【タビーク】



整備効果

国道262号 萩バイパス

平成18年度 部分供用

- 一般国道262号萩バイパスは、慢性的に渋滞している市内中心部を通過する現道の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区間で部分供用されました。



県道67号 萩川上線

- 一般県道萩川上線は、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「萩しーまーと」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1.0km) の整備を進めており、平成18年10月7日に残りの区間 (0.7km) で供用されました。

取組み概要

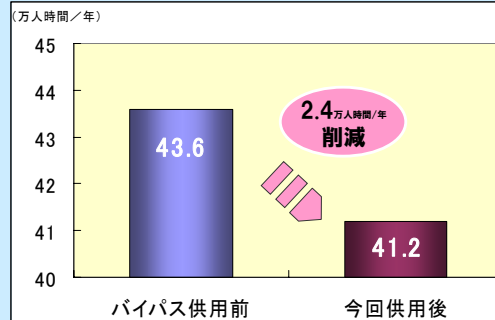
平成18年度 整備事例【山口県事業】



渋滞損失時間の削減

今回の部分供用により、2.4万人時間/年の渋滞損失時間が削減されました。

▼ 渋滞損失時間の削減



整備効果



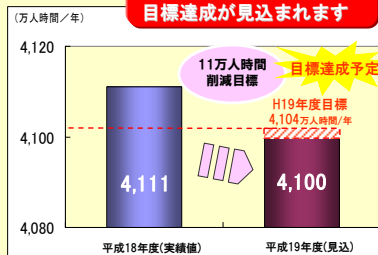
地域の自活を支えるみちづくり (1) 渋滞損失時間

地域の自活を支えるみちづくり (1) 渋滞損失時間

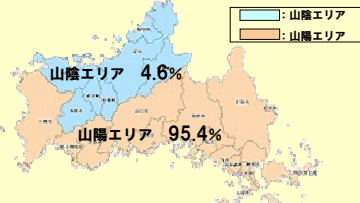
平成19年度の取組み

- 平成19年度は一般国道188号岩国南バイパスや都市計画道路幡生綾羅木線等が供用され、更なる渋滞緩和が期待されます。
- これらの施策により平成19年度は、約11万人時間/年の渋滞損失削減を目指します。
- 平成19年度目標4,104万人時間/年(平成15年度に設定)の達成が見込まれます。
- 必要に応じて有料道路の割引実験等のソフト施策も視野に入れ渋滞の緩和に努めます。

H19年度目標(H15設定)の目標達成が見込まれます



山口県における渋滞損失時間の地域区分



- 渋滞損失時間の95%以上が山陽側での渋滞発生によるものであり、引き続き主に山陽側での対策を行います。
- 山陰側では唯一萩市周辺で渋滞損失時間が卓越しているため、萩市周辺での対策を行います。

目標値の設定

平成19年度の目標達成に向けた主な事業

事業主体	事業名称	今年度供用延長	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	一般国道2号厚狭・埴生バイパス	全線供用 1.8km (暫定2車線)	H19年度末	0.1万人時間/年削減	-	-
	一般国道191号萩・三隅道路	部分供用 7.1km (暫定2車線)	H19年度末	0.2万人時間/年削減	-	-
山口県	一般国道188号岩国南バイパス	全線供用 3.1km (側道供用)	H19年度末	5.5万人時間/年削減	・岩国南三丁目交差点 ・尾津一丁目交差点 ・門前橋北詰交差点 ・錦見交差点	P12
	(都)牛野谷線	全線供用 1.1km (2車線)				
	(都)門前線	部分供用 0.7km (2車線)				
	(都)幡生綾羅木線	全線供用 1.2km (4車線)	H19年度末	4.8万人時間/年削減	・幡生口交差点 ・幡生駅前交差点	P13
合計				10.6万人時間/年削減		



※平成18年度渋滞損失時間をもとに作成

188 岩国南バイパス/(都)牛野谷線/(都)門前線

平成19年度末 全線供用予定(側道)

- 一般国道188号岩国南バイパスは、岩国市街南部方面の交通渋滞の緩和、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。



- 一般国道188号岩国南バイパスと同時に、(都)牛野谷線、(都)門前線の供用を開始し、岩国市街地の総合的な交通円滑化を図ります。



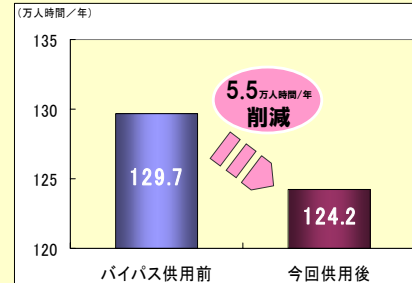
取組み概要

平成19年度 整備計画(国土交通省・山口県事業)

■ 渋滞損失時間の削減効果

今回の路線供用により、5.5万人時間/年の渋滞損失時間削減が見込まれます。

▼ 渋滞損失時間の削減(国道188号)



「H11年道路交通センサス」、「将来交通量推計」、「バスプローブデータ」

■ 今後の方針

平成19年度は、改良及び舗装工事を推進し、岩国市南岩国から同市山手町のL=3.1kmの側道供用及び(都)牛野谷線、(都)門前線の供用を目指します。

岩国南バイパスは、以下の観点から今後も事業を推進していきます。

- ①岩国内の渋滞緩和及び安全性向上に寄与
- ②沿道環境の改善に寄与
- ③日常生活における利便性向上に寄与

期待される整備効果・今後の方針

地域の声

【物流事業者A】

・岩国南バイパスと岩国・大竹道路が一体的に整備されれば、高速道路からのアクセスがしやすくなり、荷の流通利便性が高まると思います。

【岩国市観光協会】

・山手町付近に住んでいる方が大型小売店などのある南岩国方面へのアクセスがしやすくなり、買物の利便性が向上すると思います。



● 平成19年度 業績計画

はたぶあやらぎせん (都)幡生綾羅木線

平成19年度末 全線供用予定

- (都)幡生綾羅木線は、中国縦貫自動車道下関ICと下関港沖合人工島を結ぶ区間のうち、延長1.2km(下関市幡生宮の下町～同市武久町)の幹線道路です。



① 幡生口交差点



② 幡生駅前交差点



取り組み概要

■ 整備の目的

● 交通渋滞の緩和

主要渋滞ポイントに位置づけられている、一般国道191号の幡生口交差点、一般県道武久棕野線の幡生駅前交差点の交通渋滞の緩和を図ります。

● 港湾・新幹線など広域交通拠点やI.Cへのアクセス

広域交通ネットワークの形成により、下関港沖合人工島や下関I.Cへの移動時間の短縮、マルチモーダルの促進、物流等の円滑化を図ります。

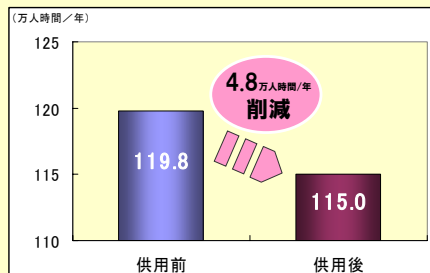
● 市街地近郊での都市的土地利用の増進

沿線での都市的土地利用の促進を図ります。

■ 渋滞損失時間の削減が期待できます。

今回の全線供用により、4.8万人時間/年の渋滞損失時間の削減が見込まれます。

▼ 渋滞損失時間の削減

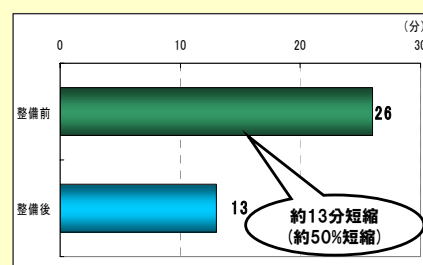


「H11年道路交通センサス」、「将来交通量推計」、「バスプローブデータ」

■ 所要時間の短縮が期待できます。

下関港沖合人工島から下関I.Cの所要時間約26分が、今回の路線供用により約13分の時間短縮が見込まれます。

▼ 下関港沖合人工島から下関I.C移動時間の変化



※山口県算出

期待される整備効果

● H20年度以降の取組み

努力します

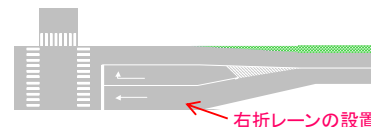
平成20年度以降も
更なる削減に取り組めます。



- 渋滞のひどい箇所から少しでも改善できるように、渋滞長調査や交通量調査を行いその原因を分析し、優先順位をつけて事業に取り組んでいきます。

- 渋滞解消に向けたバイパス事業に取り組んでいきます。
(一般国道191号下関北バイパス、一般国道9号小郡改良など)

- 右折待ちの車両が交通の妨げとなり、渋滞の原因となっている交差点では右折レーンを設置するなど、局所的な改良にも取り組んでいきます。



右折レーンの設置

- 渋滞解消に向けた高速道路の料金割引等の社会実験に取り組んでいきます。

- 道路利用者の意見を取り入れることで、住民の視点に立った対策を実施し、実態に即した渋滞の解消を図ります。



バスケーションシステムによる公共交通支援

- 市街地などの渋滞の著しい地区、また観光シーズンや休日などの渋滞に対しては、公共交通機関の利用などのマルチモーダル施策をより一層推進します。



道路工事規制情報
(山口河川国道事務所HP)

- 路上工事が原因となって発生する渋滞の影響を回避できるように、工事情報をわかりやすく提供します。

TOPICS 高速道路で料金割引の社会実験！！

ETC車限定
(全車種)

■ 全国的高速道路で料金割引の社会実験が実施されます。

- 「高速道路の料金を下げてもっと利用しやすくしてほしい」という利用者の声にお応えして実施されます。

- この社会実験は、高速道路の料金割引が、一般道の渋滞の緩和・解消にどのくらい効果を発揮するかを検証するために実施されるものです。

- 山口県でも平成19年8月20日(月)より高速道路での料金割引の社会実験が実施されています。



平日[月曜～金曜]
(祝日を除く)
3割引

● 地域交流の円滑化推進

アウトカム指標：②圏域中心都市30分圏人口カバー率
生活圏における連携を強化する道路網整備の指標



山口県民の皆様5人中4人の
地域間連携が確保されています

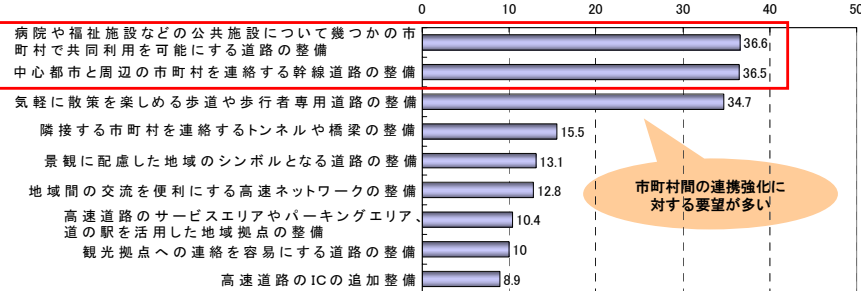
道路整備に対する意識

▶ 道路整備による地域連携の強化が求められています

● 国民世論調査「道路に関する世論調査」によると、活力ある地域づくりのための道路整備として地域間の連携強化が求められています。

道路に関する世論調査 より

「Q:活力ある地域づくりのために、道路整備の面からどのような配慮が必要だと思いますか？」



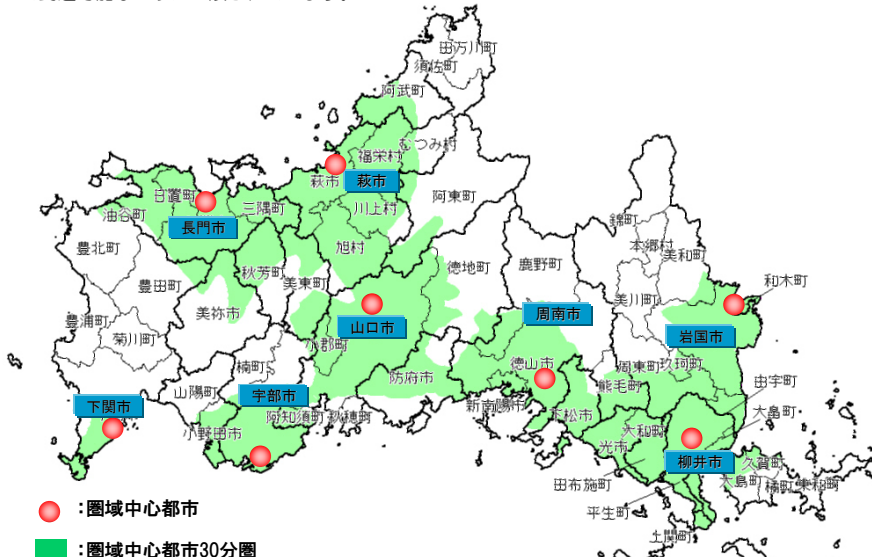
平成18年7月 内閣府「道路に関する世論調査」

市町村間の連携強化に対する要望が多い

市町村の動向

▶ 日常生活において圏域中心都市への依存度が高くなっています

- 圏域内移動のニーズが高まり、それに対応できるネットワークの整備が必要となっています。
- 山口県には中規模の都市が点在し、8つの広域生活圏からなる分散型の都市構造が形成されています。
- 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ません。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。



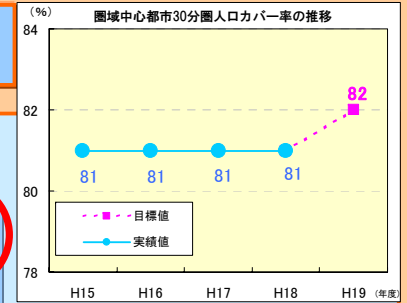
圏域中心都市30分圏

● 平成18年度 達成度報告

平成18年度 達成度【総括】

平成18年度の目標達成状況

平成18年度 目標値 81% ▶ 平成18年度 実績値 81%



● 平成18年度は目標値を大きく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17年度と変わらず81%となっています。

● 平成19年度 業績計画

平成19年度 業績計画【総括】

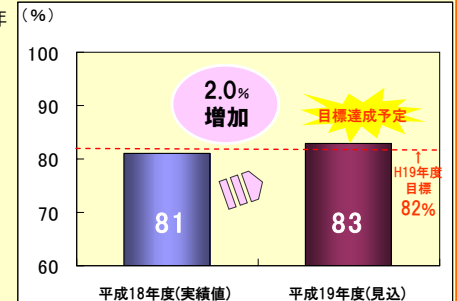
平成19年度の取組み

平成18年度 実績値 81% ▶ 平成19年度 目標値 82%

H19年度目標(H15設定)の
目標達成が見込まれます

- 平成19年度は、H19年度目標82%（平成15年度に設定）達成を目指し、現在部分供用している一般国道2号厚狹・植生バイパス、一般国道188号岩国南バイパス、（都）幡生綾羅木線等の全線供用に向け事業を推進していきます。
- 上記の取組みにより目標を達成する予定です。
- 現在到達エリアの限られている下関エリアにおいては、「一般国道191号下関北バイパス」の残区間の供用を目指して事業を推進していきます。

▼ 圏域中心都市30分圏人口カバー率



TOPICS 平成23年に第66回国民体育大会「おいでませ！山口国体」が開催されます！！

■ 山口県では、平成23年に二回目となる第66回国民体育大会が開催予定です。

● 第66回国民体育大会は、「スポーツを「する・みる・創る」者の思いを一つにして、山口県らしさを活かした県民総参加の大会」とするとともに、県内各地でスポーツを通じた活力ある地域づくりを進め、「住み良さ日本一」の元気な県づくりに寄与する大会として開催する予定です。

● 国土交通省、山口県では、国民体育大会開催に向けて、大会参加者等の移動円滑化に向けた事業を推進していきます。

▼ 第66回国民体育大会開催基本構想



山口県HP

● H20年度以降の取組み

地域の自活を支えるみちづくり (2) 圏域中心都市30分圏人口カバー率

継続的な取組み予定

努力します

平成20年度以降も
更なる向上に取り組めます。

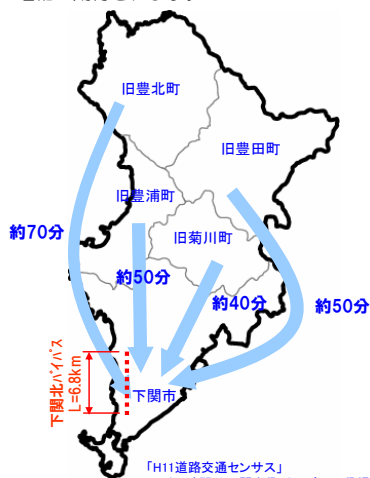


- 幹線道路等の大規模な事業は、短期間での整備が難しいため、集中投資により完成した箇所から部分供用するなど、投資効果の早期発現に向けた取組のさらなる充実を図ります。
- 徹底したコスト管理により、効率的な事業の執行を行い、早期完成に努めます。
- 渋滞すれば圏域中心都市への移動時間が長くなるなど、圏域中心都市30分圏カバー率は渋滞との密接な関係があるため、引き続き効果的な渋滞対策に努めます。

圏域拡大に向けて取組んでいます

191 下関北バイパス

- 下関市は、平成17年2月に1市4町が合併し再編されましたが、旧町から下関市街地への所要時間は30分以上となっています。
- 下関北バイパスは、下関市筋川町から同市安岡駅前二丁目に至る延長6.8kmの道路で、沿岸部の主要幹線道路として工事を進めています。
- 下関北バイパスの整備により、朝夕の慢性的な交通渋滞の緩和や、旧町から下関市街地への所要時間の短縮が期待されます。



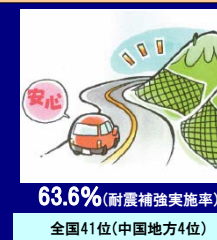
「H11道路交通センサス」
※所要時間は下関市役所及び旧町役場を基準として算出
周辺旧町から下関市街地までの現状の所要時間



下関武久町から豊浦方面を望む

● 道路防災対策の推進

アウトカム指標：③要防災対策箇所の解消率
災害時の安全性を確保する道路整備を示す指標

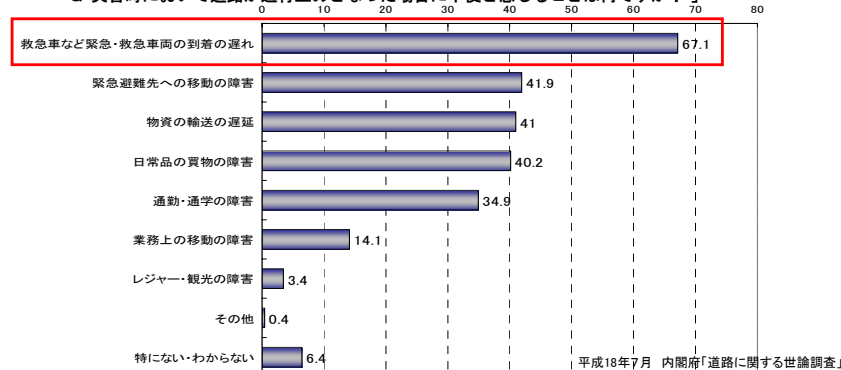


災害に対する意識

▶ 災害による到着の遅れや移動の障害を感じています

道路に関する世論調査 より

「Q:災害時において道路が通行止めとなった場合に不便と感じることは何ですか?」 単位:%



利用者の意識

山口県の現状と課題

現状の分析

災害による交通止め実績

▶ 山口県全域で通行止めが多数発生しています

■ 道路災害の現状

平成18年度にも台風や大雨時の崩土や倒木等による被害が出ています。山口県内でも1年間に88箇所の通行止めが発生し、換算すると平均して4日に1回の通行止めが発生しました。

▼ 平成18年度山口県内の通行止め箇所



地域の自活を支えるみちづくり (3) 要防災対策箇所解消率

● 平成18年度 達成度報告

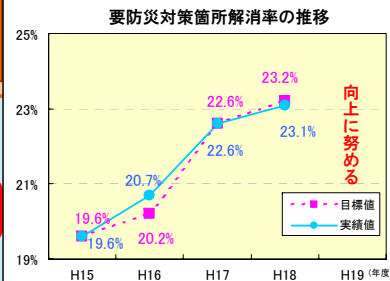
平成18年度 達成度 (総括)

平成18年度の目標達成状況

平成18年度 目標値 向上に努める(23.2%)
 平成18年度 実績値 23.1%



- 平成8年度に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り、要防災対策箇所の解消を行っています。
- 平成18年度には、10箇所の対策箇所の整備を実施し、概ね目標を達成しました。
- 要防災対策箇所以外の緊急性の高い法面や擁壁のうち、27箇所についても事業を進めました。



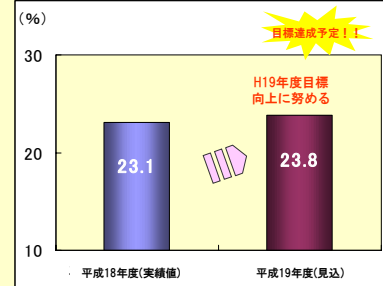
● 平成19年度 業績計画

平成19年度 業績計画 (総括)

平成19年度の取組み

平成18年度 実績値 23.1%
 平成19年度 目標 向上に努める

- 平成19年度は、要防災対策箇所として、昨年度実績10箇所（防災対策実施箇所）を上回る14箇所（国土交通省事業10箇所、山口県事業4箇所）を予定し、解消率23.8%を目指します。その他、緊急性の高い箇所等をあわせると合計で29箇所について対策を進めます。
- また、今後も引き続き未完了箇所の早期対策完了にむ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重要性の高い路線について重点的な整備を推進していきます。



平成18年度 整備事例 (国土交通省・山口県事業)

取組み概要

国道188号 (岩国市由宇町神東) 海岸兼用護岸を整備しました。



国道191号 (萩市字堂ヶ原) 老朽化したモルタル吹付け法面を、補修・補強により対策を実施しました。



主要地方道小郡三隅線 (美祢郡美東町) 落石防護柵工による対策を実施しました。



平成19年度 整備計画 (国土交通省事業・山口県事業)

取組み概要

国道2号 (岩国市大字関戸) 法面補強対策として、吹付け法枠工による補修・補強対策を実施します。



県道28号 主要県道小郡三隅線 (山口市小郡上郷) 落石防護柵工による対策を実施します。



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囲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。

▼山口県内の緊急輸送道路



山口県及び国土交通省山口河川国道事務所資料

地域の自活を支えるみちづくり (3) 要防災対策箇所解消率

地域の自活を支えるみちづくり (3) 要防災対策箇所解消率

● H20年度以降の取組み

努力します 平成20年度以降も 更なる向上に取り組めます



●引き続き、効率的な事業実施により、要防災対策箇所の解消に努めます。



大規模斜面の落石防護工

●緊急輸送道路における橋梁等の耐震補強、耐震性向上の促進等の震災対策、大規模な岩盤斜面における落石防護工等の防災対策などを推進します。

●計画的な維持管理（アセットマネジメント）手法を確立し、維持管理体制の強化を図ります。



橋梁の点検状況

●防災管理の情報化や、地域と連携した防災管理体制の充実など、ハード、ソフトの両面から防災対策、危機管理への対応を強化します。

●県民が自主的に災害に備えることができるように、関係機関と連携して情報提供や啓発に努めます。

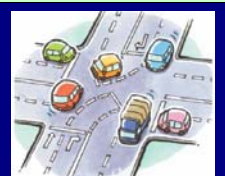


防災情報
中国地方整備局HP
<http://www.cgr.mlit.go.jp/saigai/saigai/index.htm>

●梅雨時期や台風時期など災害の発生しやすい時期は、広報誌、HP等による防災情報提供を実施します。（道の駅等でも情報提供を行います。）

● 交通事故対策の推進

アウトカム指標：④死傷事故率 事故の少ない安全な道路整備を示す指標



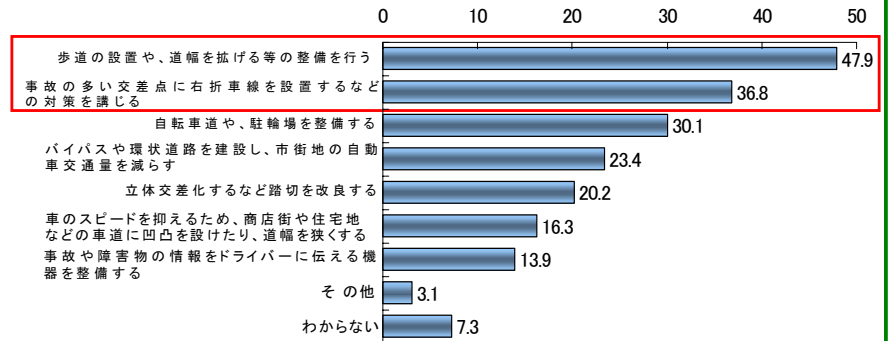
66.5件/億台キロ(死傷事故率)
死傷事故率の低さ全国7位
(中国地方3位)

交通安全に関する要望

歩道設置、歩行者専用道路整備が求められています

道路に関する世論調査 より

「Q：道路の安全性向上のためには、道路整備の面からどのような対策が必要だと思いますか？」 (%)



平成18年7月 内閣府「道路に関する世論調査」

利用者の意識

山口県の現状と課題

現状の分析

山口県内の事故状況

交通事故は山陽側で多く、交通事故死者数も都市部で多発しています

●山口県の交通事故発生状況

山口県内の死傷事故率67件/億台キロは、全国平均115件/億台キロを下回っています。また、人口10万人当たりの交通事故発生件数についても山陽側で多く発生しております。

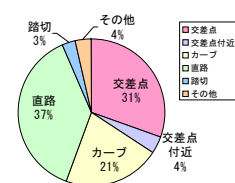
▼市町村別の交通事故発生状況(平成18年)



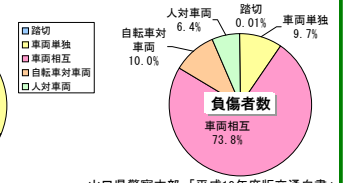
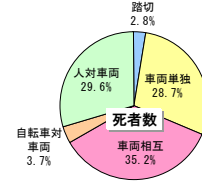
●道路形状および事故形態による事故状況

道路形状別では、直路、交差点において死傷事故が多発しています。事故形態別では、死者数及び負傷者数ともに車両相互の交通事故割合が最も高くなっています。

▼道路形状別発生状況(平成18年)



▼事故形態別死傷者数(平成18年)



山口県警察本部「平成19年度版交通白書」

人と自然を大切にするみちづくり (④死傷事故率)

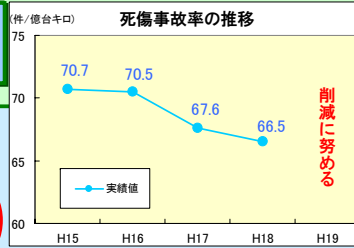
地域の自活を支えるみちづくり (③要防災対策箇所解消率)

継続的な取組み予定

平成18年度 達成度報告

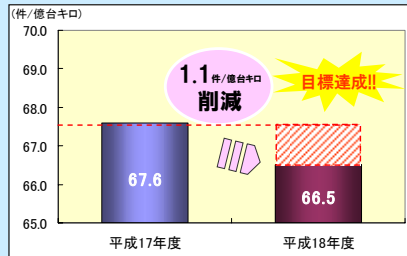
平成18年度の目標達成状況

平成18年度 目標値 削減に努める
 平成18年度 実績値 66.5件/億台キロ **目標達成**



■平成18年度の死傷事故率が削減

- 死傷事故率は平成17年の67.6件/億台キロから、66.5件/億台キロへ1.1件/億台キロ削減されました。
- 平成18年度は、交通事故が多い「山口市滝町自転車歩行者道整備」等の対策を実施しました。
- 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した。



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	事業内容	紹介ページ
国土交通省	一般国道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号山口市滝町付近の自転車歩行者道について、拡幅、段差解消等バリアフリー整備を行いました。	P23
山口県	主要地方道 徳山光線 光市浅江 交差点安全対策 (カラー舗装)	昼夜通して自動車交通量が多く、信号のない交差点です。また、付近の商業施設からの車が多いため、事故の多い交差点でした。そのため、交差点内をカラー舗装し、新たに照明灯を設置し交差点があることを分かりやすくしました。	-
山口県	主要地方道 豊浦清未線 下関市豊浦町湯町 交差点改良	下関市有数の温泉地である川棚温泉の中心部に位置し、歩道のないくいちがい交差点でした。そのため、交差点改良と歩道設置を行い安全性向上を図りました。	-

平成18年度 達成度【総括】

平成18年度 整備事例【国土交通省事業】

取組み概要



一般国道9号 山口市滝町自転車歩行者道整備

■現状の把握

- 一般国道9号山口市滝町前、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。
- 平成8年から17年までに、周辺地域において約800件もの交通事故が発生しています。

■整備内容

- 自転車歩行者道の整備により、安全・安心な歩行空間が確保できます。
- バリアフリー化を行うことによって、身体障害者や高齢者の利便性や安全性が向上します。



平成19年度 業績計画

平成19年度の取組み

平成18年度 実績値 66.5件/億台キロ
 平成19年度 目標 削減に努める

■更なる死傷事故の削減を目指して

- 平成19年度は、既に検討された対策の推進及び、交通事故が多い「一般国道2号長沢西交差点」や「一般国道190号西割交差点」等において、対策を実施していきます。
- 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ていきます。
- 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ていきます。

■死傷事故削減に向けた主な事業

平成19年度 実施予定の主な事業

事業主体	事業名称	事業内容	紹介ページ
国土交通省	一般国道2号 山口市鑄銭司 長沢西交差点改良	右折車線を設置することで渋滞を緩和するとともに、右折待ち車両と後続車両との追突事故の減少が期待されます。自転車歩行者道を整備することで、車両との接触による危険度が減少し安全に通行が可能となります。	P25
国土交通省	一般国道190号 宇部市妻崎開作 西割交差点改良	右折車線を設置することで渋滞を緩和するとともに、交差点での無理な右折による接触や右折待ち車両と後続車両の追突事故を削減します。自転車歩行者道を整備することで、車両との接触による危険度が減少し安全に通行が可能となります。	P25
山口県	一般県道 光玖珂線 玖珂駅前交差点 交差点のカラー舗装	交差点の存在がわかりにくいことによる突発的な事故が多いため、交差点内をカラー舗装して交差点をわかりやすくし、交通事故を減らします。	P26

●長門市国道191号におけるワークショップ!!

広域合併で通学や通勤範囲が拡大し、自転車、徒歩で通う道路空間が広がりました。そのため、安全安心な通学通勤を確保した道路のあり方等について地域の皆様と意見交換を行っています。



■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。

事故危険箇所及びあんしん歩行エリアの指定箇所

	全箇所数	着手箇所数	着手率
事故危険箇所	55	43	78%
あんしん歩行エリア	14	14	100%

目標値の設定

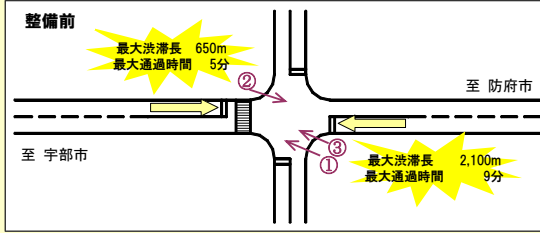
平成19年度 業績計画【総括】

目標達成に向けた主な事業

人と自然を大切にするみちづくり (4) 死傷事故率

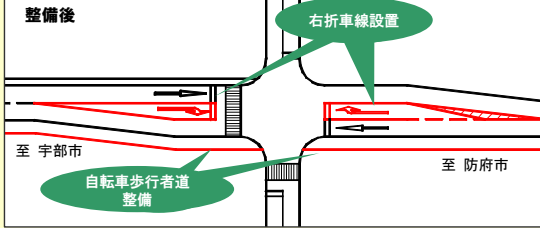
平成19年度 業績計画

国道2号 一般国道2号 長沢西交差点改良



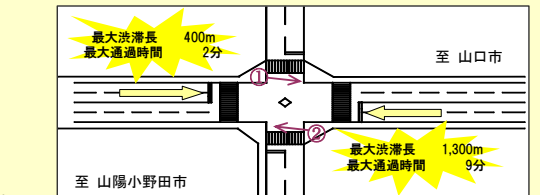
整備効果

- 右折車線を設置することで渋滞を緩和するとともに、右折待ち車両と後続車両との追突事故減少が期待されます。
- 自転車歩行者道を整備することで、車両との接触による危険度が減少し、安全に通行が可能となります。



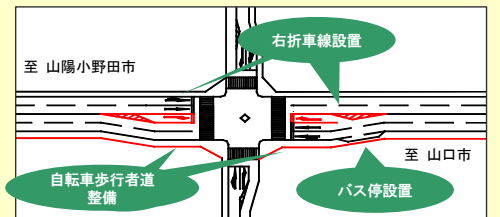
取組み概要

国道190号 一般国道190号 西割交差点改良



整備効果

- 右折車線を設置することで渋滞を緩和するとともに、交差点での無理な右折による接触や右折待ち車両と後続車両の追突事故を削減できます。
- 自転車歩行者道を整備することで、車両との接触による危険度が減少し、安全に通行が可能となります。



平成19年度 整備計画 (山口県事業)

144 一般県道 光玖珂線

交差点の安全対策を実施します。

整備効果

- 交差点内をカラー化して交差点を分かりやすくし、事故を減らします。
- 視線誘導標を設置することで、夜間でも交差点を分かりやすくします。



取組み概要

TOPICS 住民参画により子供の安全を確保した道路整備を検討しました

概要

子供を持つ母親、教育関係者等の子供の育成に関して意識の高い方々を対象に、安全安心な通学路、子供の安全を確保した道路整備の在り方を検討しました。

目的

主に通学路指定された国道を対象に「子供の安全を確保する」という視点で道路整備の在り方を検討しました。

- 平成18年10月11日 周南市周南バイパスにて現場点検を実施



小中学校、校長、教頭、PTA役員、子供見守り隊、市教育委員会、警察署から20名参加。

- 平成19年2月26日 広域モニターの意見交換会を開催



岩国、周南、山口、長門、防府、下関、山陽小野田市から、PTA役員、育児サークル、育児関係のNPOメンバーなど11名の参加。

- 意見交換会等により地域住民の皆様への情報伝達の不十分さなど、事業に対する不満があることが分かりました。このことから、行政は計画段階から地域住民の皆様との意見集約や住民参加の必要性を再認識しました。
- 同一県内でも、地域事情、地域格差が顕著に視られ、各地域のモニターがその内容を共有することができました。
- 行政と協働で安心・安全なみちづくりを行う組織の構築をすることができました。

平成19年度 整備計画 (国土交通省事業)

人と自然を大切にするみちづくり (4) 死傷事故率

人と自然を大切にするみちづくり (4) 死傷事故率

● 快適な歩行空間の整備

アウトカム指標：⑤歩道設置率
歩行者にやさしい道路空間整備を示す指標



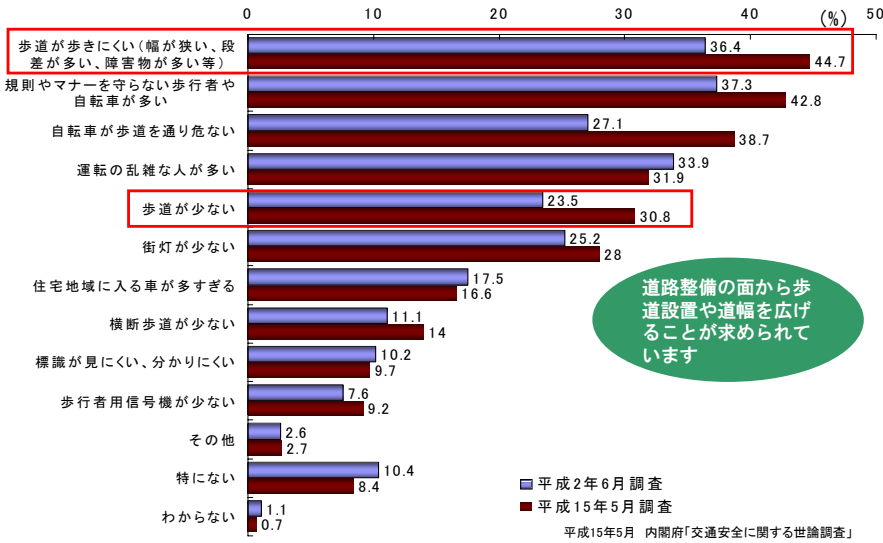
14.6%
(安心歩行エリア事故抑止率)
全国13位(中国地方3位)

交通安全に対する意識

歩道設置等の整備が求められています

交通安全に関する世論調査 より

「Q：歩行者として不満に思っていること、困っていることがありますか？」



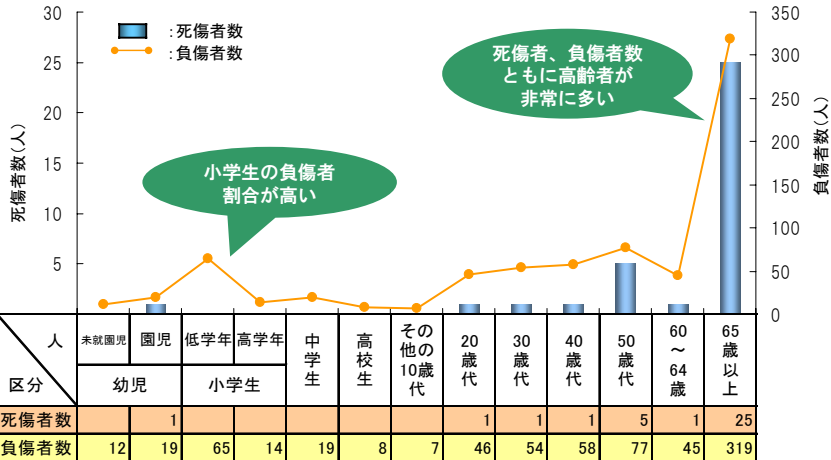
道路整備の面から歩道設置や道幅を広げることが求められています

利用者の意識

歩行者の交通事故状況

小学生、高齢者の事故が多発しています

● 高齢者、小学生について、死傷者、負傷者ともに数が増えています。



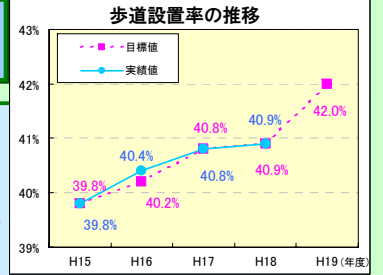
現状の分析

平成19年度版 山口県警察本部「交通白書」

● 平成18年度 達成度報告

平成18年度の目標達成状況

平成18年度 目標値 40.9% ▶ 平成18年度 実績値 40.9%



平成18年度 達成度 (総括)

■ 歩道の設置状況

● 歩道設置率は全体で40%程度であり、直轄国道区間のうち約80%で歩道が設置されています。

■ 平成18年度の目標達成状況

● 一般国道190号藤曲での歩道整備や一般国道2号厚狭・埴生バイパスに伴う歩道設置等により、平成18年度の歩道設置率は40.9%となり目標を達成しました。

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	事業内容	紹介ページ
国土交通省	一般国道2号厚狭・埴生バイパス 下関市松屋	道路改良にあわせて、歩道を設置しました。	—
	一般国道190号藤曲自転車歩行者道 宇部市藤曲	自転車歩行者道を設置しました。	P28
山口県	一般国道437号 周防大島町平野	道路改良にあわせて、歩道を設置しました。	

平成18年度 整備事例 (国土交通省・山口県事業)

取組み概要

190 一般国道190号藤曲自転車歩行者道 宇部市藤曲

● 自転車歩行者道を整備することで、通学路が連続化するとともに、安全な通行が可能となります。



437 一般国道437号 周防大島町平野

道路改良にあわせて、歩道を設置しました。



人と自然を大切にするみちづくり (5) 歩道設置率

人と自然を大切にするみちづくり (5) 歩道設置率

山口県の現状と課題

● 平成19年度 業績計画

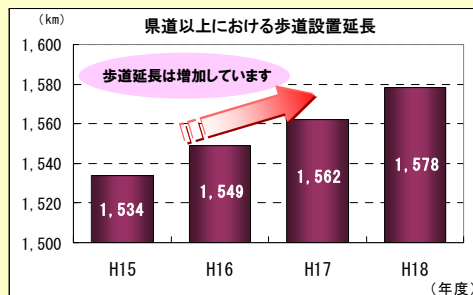
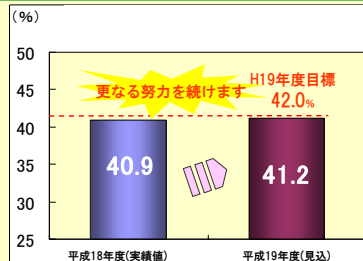
平成19年度の取組み

平成18年度 実績値 **40.9%** ▶ 平成19年度 目標値 **42.0%**

●市街地や通学路等において整備の必要性が高い区間を中心に、効果的な歩道整備を進めています。

●用地取得等で皆様のご理解を得ながら進めており、右のグラフに示すとおり歩道延長は年々増加していますが、平成19年度目標である42%の達成は厳しい見込です。

●今後、用地取得等を積極的に進め、歩道設置率向上へ更なる努力を続けます。



目標値の設定

平成19年度 業績計画【総括】

TOPICS バリアフリー新法とは

●平成18年12月に総合的・一体的なバリアフリー化を推進するため、交通バリアフリー法^{*1}とハートビル法^{*2}の法律を統合・拡充したバリアフリー新法^{*3}が施行されました。

●バリアフリー新法^{*3}では、高齢者、障害者等の利用する施設を含む地区について、市町村が住民等の意見を伺いながらバリアフリーの基本構想を作成し、道路管理者や交通管理者等の関係機関がその基本構想に基づいてバリアフリー化を進めていくものです。

●これまでは旅客施設及び一定の建築物が対象となっていました。バリアフリー新法^{*3}の施行により、道路、公園、駐車場などを新設する場合には、バリアフリー化が義務付けられました。また、旅客施設から徒歩圏外や旅客施設を含まない範囲についても基本構想を作成することができ、積極的にバリアフリー化の計画ができるようになりました。

●国土交通省、山口県では、バリアフリー新法^{*3}に基づいた施設のバリアフリー化を積極的に推進していきます。

交通バリアフリー法^{*1}による取組み

旅客施設等のバリアフリー化

- ・幅の広い改札口
- ・エレベーターの設置
- ・職員の教育訓練の充実 など

公共施設等のバリアフリー化

- ・幅の広い歩道
- ・歩道の段差、勾配の改善
- ・案内サイン等の設置 など

ハートビル法^{*2}による取組み

建築物等のバリアフリー化

- ・自動式引き戸
- ・段差のない出入り口
- ・多目的トイレの設置 など

バリアフリー新法^{*3}

*1「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」

*2「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」

*3「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」

平成12年11月15日施行、平成18年12月20日廃止

平成15年4月1日施行、平成18年12月20日廃止

平成18年12月20日施行

● CO₂の削減

アウトカム指標：⑥CO₂排出量（自動車交通）

環境に配慮した道路整備を示す指標



山口県民の皆様一人あたり排出量

1.9t-CO₂/年

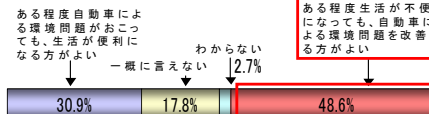
利用者の意識

自動車環境に関する意識

▶ 環境問題の改善が求められています

●一般国民の意識から、生活の利便性より環境問題を重視する割合が大きくなっています。

自動車環境に関する意識調査



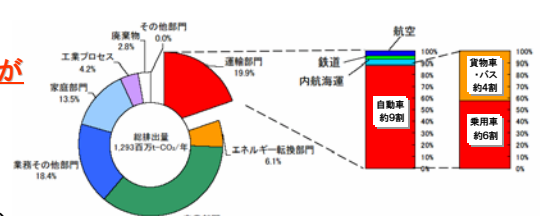
平成17年9月 内閣府「環境問題に関する世論調査」

現状の分析

CO₂の排出状況

▶ 乗用車からのCO₂排出量が多くなっています

●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、その約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。



平成19年6月 国土交通省道路局「H18年度道路行政の達成度報告書/H19年度道路行政の業績計画書」

● 平成18年度 達成度報告

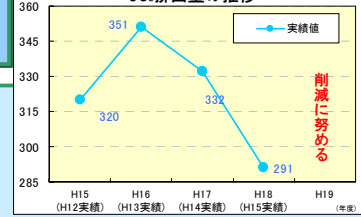
平成18年度の目標達成状況

平成18年度目標値 **削減に努める** ▶ 平成18年度 実績値 **291万t-CO₂/年** **目標達成**

●CO₂排出量は332万t-CO₂/年（平成14年度実績値）から291万t-CO₂/年（平成15年度実績値最新公表データ）となり、41万t-CO₂/年低減しました。

※平成19年山口県より公表された最新の実績値（平成15年実績値）であり、自動車の燃料消費より算出した山口県全体のCO₂排出量です。

CO₂排出量の推移

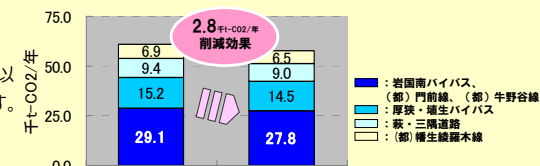


平成18年度 達成度【総括】

● 平成19年度 業績計画

平成19年度の取組み

- H19年度供用予定の各路線の整備により、以下のとおりCO₂排出量の削減が期待されます。
- ・岩国南バイパス、(都)門前線、(都)牛野谷線 ⇒約1.3千t-CO₂/年
- ・厚狭・殖生バイパス ⇒約0.7千t-CO₂/年
- ・萩・三隅道路 ⇒約0.4千t-CO₂/年
- ・(都)幡生綾羅木線 ⇒約0.4千t-CO₂/年



期待されるCO₂排出量の削減効果

※路線整備による速度変化をもとに算出した供用予定各路線のCO₂排出量です。

平成19年度 業績計画【総括】

人と自然を大切にするみちづくり ⑥CO₂排出量

人と自然を大切にするみちづくり ⑤歩道設置率

● H20年度以降の取組み

努力します

平成20年度以降も、
更なる向上に取り組めます。



- 現在CO2の増加によって、地球温暖化の問題が深刻化しています。今後はより一層渋滞緩和などによるCO2を削減することが必要です。このようなCO2の削減効果について、広報誌やホームページなどで積極的に広報を行い、ドライバーの方々にその重要性について理解していただけるよう努力します。

ECO-ROAD

エコロード・キャンペーン参加宣言

エコドライブ ミュージックゲーム

現在のエコロード実施車数 24487人

国土交通省道路局HP
(<http://www.eco-road.jp/top.html>)

エコドライブ度チェック

道路つてエコ

エコロード各地の取り組み

関連リンク

お問い合わせ

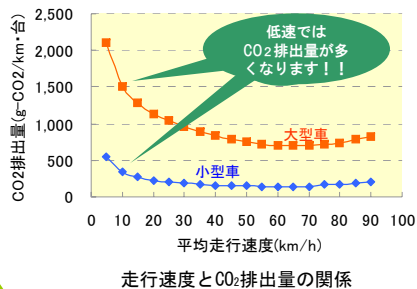
- 渋滞対策を実施することで、CO2削減に貢献します。
- エコドライブの普及により、自家用車から排出されるCO2の削減を推進します。
- 渋滞の多い市街地では、大気を浄化して大気汚染の影響を緩和するため、植樹などを行って道路緑化を行います。

自動車を「上手に乗る」ことが大切！ エコドライブとは？

- エコドライブとは、アイドリングストップや急発進や急ブレーキなど、環境に負荷のかからない自動車の乗り方を言います。
- 平成18年6月に、警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省を関係省庁とするエコドライブ普及連絡会において、『エコドライブ普及・推進アクションプラン』を取りまとめ、普及促進を図っているところです。

渋滞が減るとCO2排出量が減ります。

- 渋滞すると、走行速度が遅くなり、ガソリン等の燃料消費が多くなります。
- その結果、CO2排出量が多くなります。



● 広域ネットワークの形成

アウトカム指標：⑦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



山口県民の皆様の10人中9人は
高速ICにアクセス可能です

山口県の医療状況

山陰地域の高度治療のニーズが高まっています

- 山陰地域では、高齢化の進展により高度で専門的な治療の必要性が増加していることから、第3次医療施設へ短時間で搬送するための、道路整備の要望が高まっています。

長門市消防本部の声

- 心筋梗塞や、解離性大動脈瘤等の専門的治療かつ高度な治療が必要な患者が増加したため、3次医療施設への転院搬送件数が、増加している。
- 将来地域住民の高齢化が加速し、救急件数の増加が見込まれ、さらに救急医療がより高度化・専門化していくと考えられ、今以上に長門市外への転院搬送が増加することが予測される。
- 緊急業務の実施に必要な各種プロトコルの作成や、事後検証等の関係上、将来高速道路等の交通網が整備され、時間短縮が図られれば関門医療センターへ搬送したい。

山陰地域では、高度医療サービスの迅速な享受が困難です



利用者の意識

現状と課題

高速ICへの到達時間

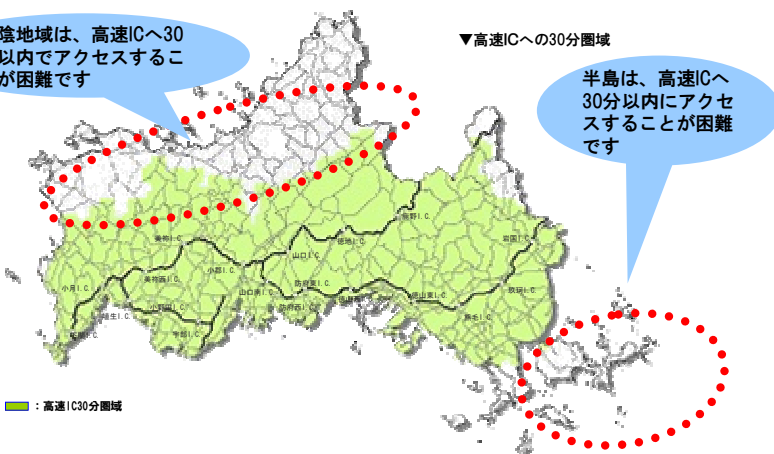
山陰地域や県南東部の柳井地域で到達時間が長くなっています

- 山口県南部の高規格幹線道路は概ね整備されていますが、山口県北部の整備が遅れていることから、山口県全体の高速IC30分圏人口カバー率は90%と高いものの、山陰地域や県南東部は到達圏域外となっています。

山陰地域は、高速ICへ30分以内でアクセスすることが困難です

半島は、高速ICへ30分以内にアクセスすることが困難です

現状の分析



平成18年度 達成度報告

平成18年度

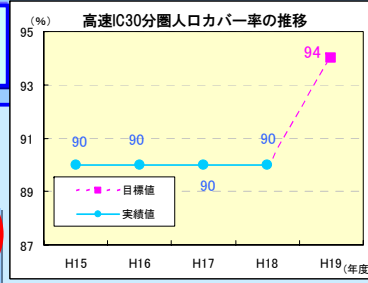
達成度【総括】

平成18年度の目標達成状況

平成18年度 目標値 **90%** ▶ 平成18年度 実績値 **90%**



●平成18年度は指標値を大きく向上に寄与する主要な道路の供用がなかったため、高速IC30分圏人口カバー率は平成17年度と変わらず90%となっています。



平成19年度 業績計画

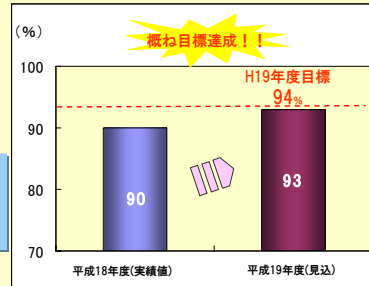
平成19年度

業績計画【総括】

平成19年度の取組み

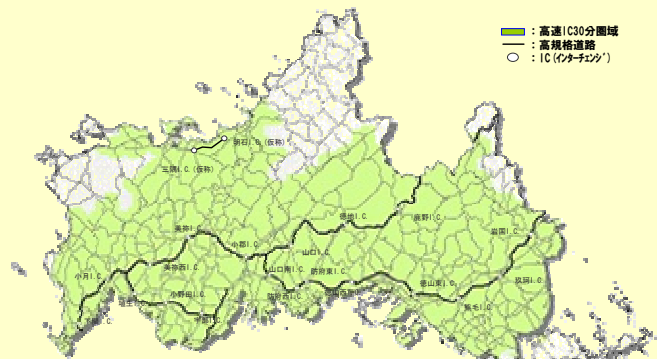
H19年度目標(H15年度設定)の概ね目標達成が見込まれます

平成18年度 実績値 **90%** ▶ 平成19年度 目標値 **94%**



- 萩・三隅道路「三隅IC～明石IC間（7.1km）」は今年度に供用予定であり、本区間供用により平成19年度目標値94%を概ね達成する見込みです。
- 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、未だ広域ネットワークの整備が不十分です。したがって、今後も引き続き山陰地方における広域道路ネットワーク整備事業を推進します。

目標値の設定



H19年度末の高速ICへの30分圏域

平成19年度 整備計画【国土交通省事業】

取組み概要

萩・三隅道路

平成19年度末 部分供用予定

- 萩・三隅道路は、長門市・萩市内の異常気象による通行規制時の通行確保と、利便性の向上・円滑な交通の確保、開発計画の推進や産業の集積による地域の活性化を目指して計画され、長門市三隅中から萩市楢に至る延長15.2kmの道路です。
- 平成19年度は橋梁・改良・舗装工事を推進し、三隅IC～明石IC間で暫定2車線の開通を目指します。また、明石IC～萩IC間については、用地買収の推進を行い、橋梁・改良工事に着手します。



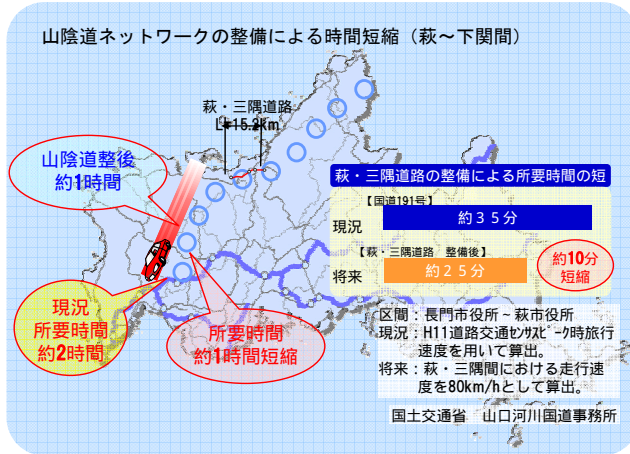
TOPICS 山口県山陰初！ 高規格な道路が開通します！

萩・三隅道路は、山口県の山陰側で開通する初めての高規格道路です



■山陰道ネットワークと萩・三隅道路

- 山口県の山陰地域には、山陽側に比べて公共交通のサービス水準が低かったり、高規格な道路がないため、移動に時間がかかります。
- このような中、整備が進められている萩・三隅道路は、山口県の山陰地域で初めての高規格な道路となります。
- 高規格な道路は、幅が広く線形が良いことから走りやすく、また交差点がないなど、高速で走行することができます。この結果、時間短縮や定時性の向上、物流交通、観光移動の円滑化など、様々な効果を発揮します。
- 萩・三隅道路を含む山陰道ネットワークの形成により、大幅な時間短縮効果が期待されます。



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

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

●道路利用者満足度の向上

アウトカム指標：⑧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



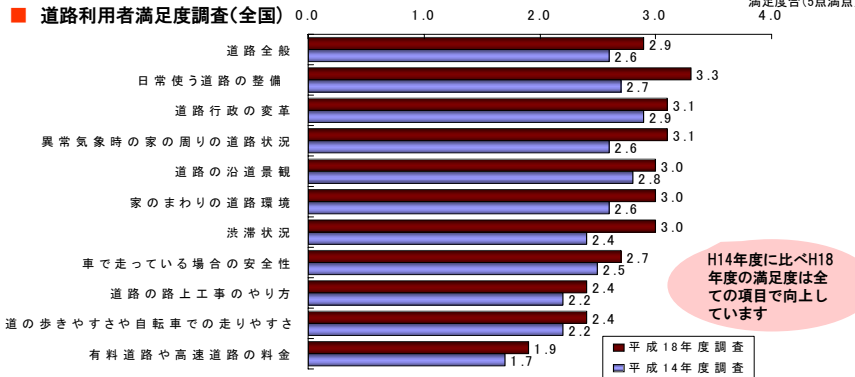
3.31点/5点

中国地方管内で 1 位

道路利用者満足度の状況

満足度は向上していますが、5点満点中3点程度となっています

●道路利用者の満足度は、年々向上していますが、今後も更なる満足度向上のため国民の皆様
の意見を伺いながら、事業を実施していく必要があります。



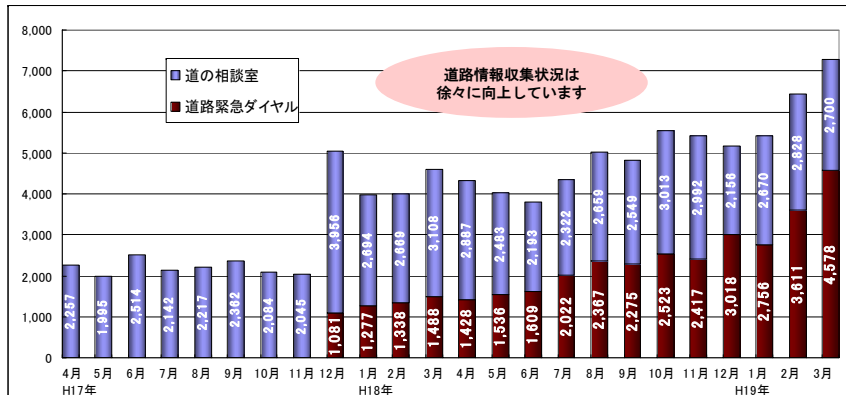
H14年度に比べH18年度の満足度は全ての項目で向上しています

平成19年6月 国土交通省道路局「H18年度道路行政の達成度報告書/H19年度道路行政の業績計画書」

住民ニーズの把握

地域の皆様の道路事業に対する問題意識が高まっています

- 平成10年度より導入を開始した「道の相談室」は、道路行政と国民の皆様との接点をつくることを目指し、整備・充実を図ってきました。「道の相談室」に寄せられた全相談件数は、年間3万件程度得られてきています。これに加え、道路に関する現状など、緊急に必要な情報を汲み上げられるように「道路緊急ダイヤル」を展開しています。
- 平成17年12月より全国展開した「道路緊急ダイヤル」は、平成18年12月より開始した通話料の完全無料化により発見・通報が大幅に増加しています。
- 今後、道路の異常等の即時対応が求められる情報を確実に収集するため、「道路緊急ダイヤル」等の取組み充実を図る必要があります。



道路情報収集状況は徐々に向上しています

平成19年6月 国土交通省道路局「H18年度道路行政の達成度報告書/H19年度道路行政の業績計画書」

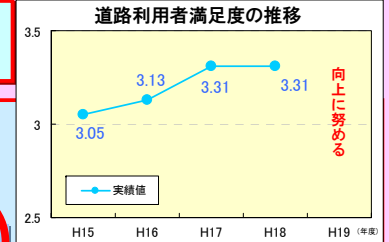
●平成18年度 達成度報告

平成18年度の目標達成状況

平成18年度 目標値 3.31点
平成18年度 実績値 3.31点

おおむね

目標達成



- 国土交通省道路局では毎年度、道路利用者の皆様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皆様の道路に対する満足度は中国地方管内で最も高く、15の調査項目のうち、14項目で1位を獲得しております。

山口県の道路についての満足度

No.	質問項目	評点(○:平成18年度結果 ○:平成15年度結果)				
		1	2	3	4	5
1	よく使う道路全般についての満足度					
2	よく使う高速道路や有料道路についての満足度					
3	よく使う国道や県道などの幹線道路についての満足度					
4	よく使う生活道路についての満足度					
5	よく使う車の流れや渋滞についての満足度					
6	特に高速道路や有料道路の車の流れや渋滞についての満足度					
7	よく使う家のまわりの沿道の環境についての満足度					
8	よく使う車で走っている場合の安全性についての満足度					
9	よく使う歩道の歩きやすさ、自転車での走りやすさの満足度					
10	よく使う沿道の景観の満足度					
11	大雨、大雪などの異常気象時のあなたのまわりの道路状況の満足度					
12	あなたがよく使う路上工事のやり方の満足度					
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かどうかの満足度					
14	現在の高速道路や有料道路の料金についての満足度					
15	最近「道路行政」は変わってきているかどうかの満足度					

H18年度 国土交通省道路局「道路利用者満足度調査」

●平成19年度 業績計画

平成19年度の取組み

住民ニーズの把握

平成18年度 実績値 3.31点
平成19年度 業績計画 3.31点

向上に努める

- 今後も引き続き、道路利用者の皆様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皆様のご意見を収集し道路行政に役立てていきます。

平成18年度 達成度 〔総括〕

平成19年度 業績計画 〔総括〕

県民参加のみちづくり (⑧道路利用者満足度)

県民参加のみちづくり (⑧道路利用者満足度)

山口県の現状と課題

現状の分析

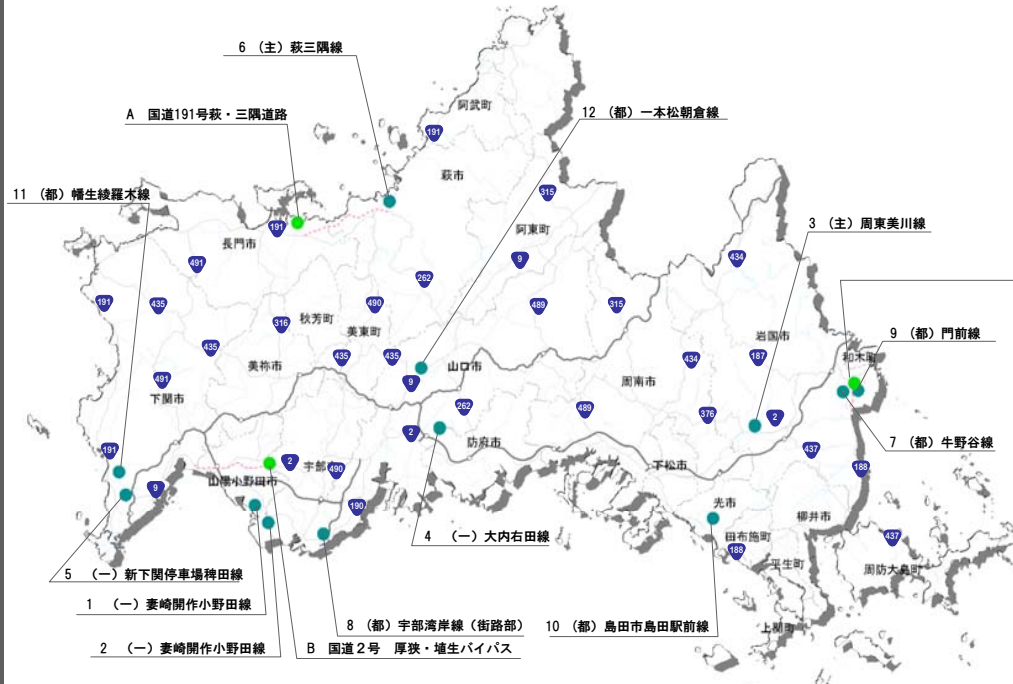
■平成19年度供用予定事業

■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