

# 山口県の地域特性

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  
→ 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  
→ 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  
→ 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  
→ 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

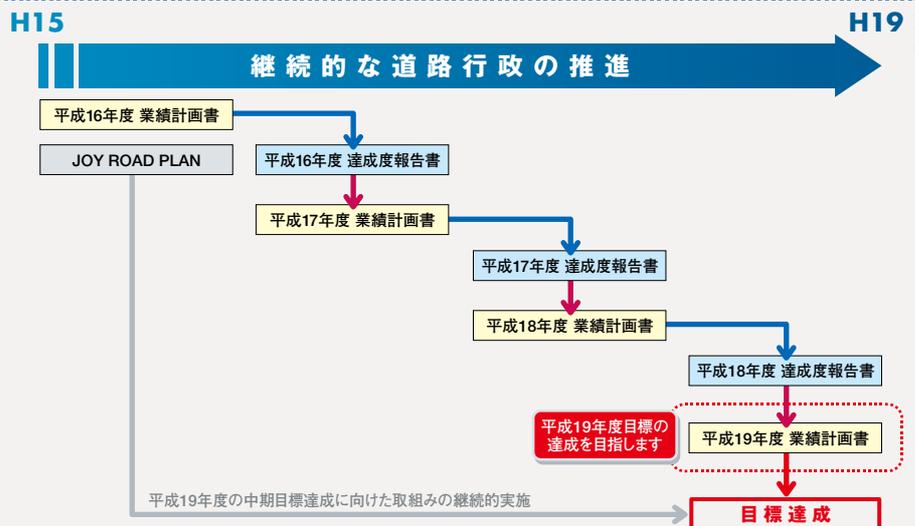
- 多発する交通事故  
→ アウトカム指標 ④ 死傷事故率
- 多発する歩行者の交通事故  
→ アウトカム指標 ⑤ 歩道設置率
- 自動車交通による環境の悪化  
→ アウトカム指標 ⑥ CO<sub>2</sub>排出量(自動車交通)

## 「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  
→ アウトカム指標 ⑧ 道路利用者満足度

# 山口県における「道路行政マネジメント」への取り組み

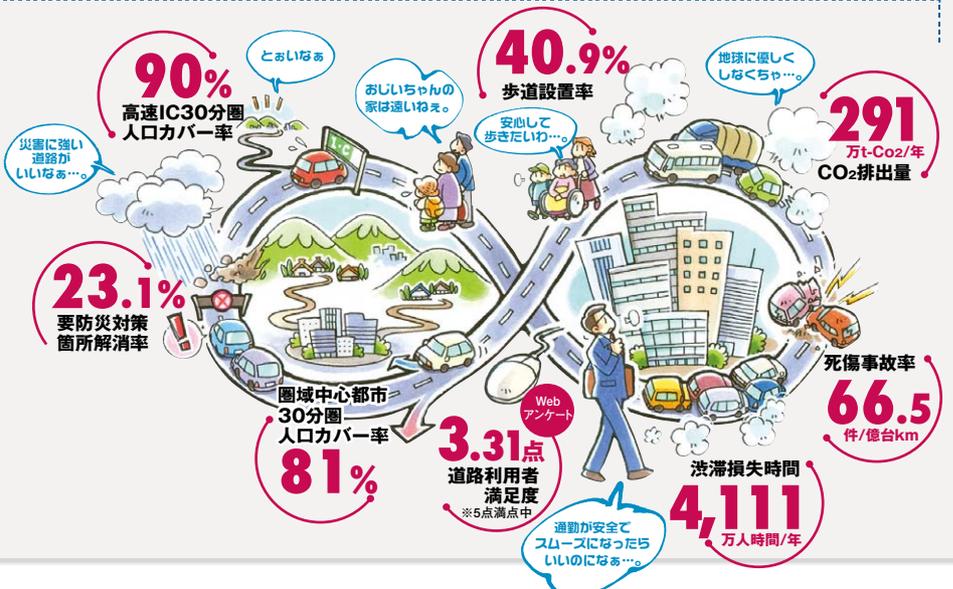
山口県における道路行政マネジメントへの取り組みは、平成15年度からの全国レベルでの取り組みを受けて、平成16年度からスタートしていますが、4つの政策テーマとアウトカム指標を体系化することにより双方の取り組みを統合し、平成19年度までの目標に向け、年度毎に目標値の達成状況の評価や業績計画を行います。



# 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。

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、それが利用者にどれだけ役に立つの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	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度		平成19年度
		実績値 (基準年)	実績値	実績値	目標値	実績値	目標値
地域の自活を支える みちづくり	<b>1 渋滞損失時間</b> ※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)	<b>4,560</b> 万人時間/年	<b>4,321</b> 万人時間/年 (5.2%削減)	<b>4,185</b> 万人時間/年 (8.2%削減)	<b>4,133</b> 万人時間/年 (9.4%削減)	<b>目標達成</b> <b>4,111</b> 万人時間/年 (9.8%削減)	<b>4,104</b> 万人時間/年 (10%削減)
	<b>2 圏域中心都市30分圏人口カバー率</b> 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	<b>81%</b>	<b>81%</b>	<b>81%</b>	<b>81%</b>	<b>事業継続</b> <b>81%</b>	<b>82%</b>
	<b>3 要防災対策箇所解消率</b> 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	<b>19.6%</b>	<b>20.7%</b>	<b>22.6%</b>	<b>23.2%</b>	<b>概ね達成</b> <b>23.1%</b>	向上に努める
人と自然を大切にする みちづくり	<b>4 死傷事故率</b> 交通量および延長(走行台キロ)に対する死傷事故件数	<b>70.7</b> 件/億台キロ	<b>70.5</b> 件/億台キロ	<b>67.6</b> 件/億台キロ	削減に努める	<b>目標達成</b> <b>66.5</b> ※2 件/億台キロ	削減に努める
	<b>5 歩道設置率</b> 県道以上の総延長に対する歩道設置延長の割合	<b>39.8%</b>	<b>40.4%</b>	<b>40.8%</b>	<b>40.9%</b>	<b>目標達成</b> <b>40.9%</b>	<b>42.0%</b>
	<b>6 CO2排出量(自動車交通)</b> 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 ※3	<b>320</b> ※4 万t-CO2/年	<b>351</b> ※5 万t-CO2/年	<b>332</b> ※6 万t-CO2/年	削減に努める	<b>目標達成</b> <b>291</b> ※7 万t-CO2/年	削減に努める <b>300</b> ※9 万t-CO2/年
広域交流を進める みちづくり	<b>7 高速IC30分圏人口カバー率</b> 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	<b>90%</b>	<b>90%</b>	<b>90%</b>	<b>90%</b>	<b>事業継続</b> <b>90%</b>	<b>94%</b>
県民参加のみちづくり	<b>8 道路利用者満足度</b> ※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度の割合(5点満点)	<b>3.05</b> 点	<b>3.13</b> 点	<b>3.31</b> 点	向上に努める	<b>概ね達成</b> <b>3.31</b> 点	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

## 平成18年度の代表事業紹介



### 一般国道2号 厚狭・埴生バイパス

渋滞緩和や交通安全対策を目的とした宇部市逢坂から下関市松屋東町二丁目に至る延長12.6kmのバイパスです。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。



### 一般国道262号 萩バイパス

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とした延長1.9kmのバイパスです。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。

# ひと目でわかる達成度／業績計画

平成18年度の達成度並びに、平成19年度の業績目標と目標達成に向けた取組みを紹介します。

■ 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



**1 渋滞によって、どのくらいの損失があるのか？**  
**渋滞損失時間**

山口県内の渋滞による損失を時間で表すと、年間4,111万人時間になります。これは、県民一人あたり年間約27時間の損失にも上り経済効率、環境問題の低下を引き起こしています。渋滞の緩和・解消に向け、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推進していきます。

実績値:H.18  
**4,111**  
万人時間/年  
▼  
目標値:H.19  
**4,104**  
万人時間/年

【平成19年度の主な取組み】  
・一般国道188号岩国南バイパス側道供用予定 (L=3.1km)  
・(都) 幅生綾羅木線全線供用予定 (L=1.2km)



**2 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**

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。中山間地域の連携強化や日常生活における利便性・安全性向上への事業を推進していきます。

実績値:H.18  
**81%**  
▼  
目標値:H.19  
**82%**

【平成19年度の主な取組み】  
・一般国道2号厚狭・埴生バイパスの整備推進



**3 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**

平成18年度には台風や大雨により、各地で土砂流出等の道路災害が数多く発生しました。安全性の向上を図るため、自然災害の危険性の高い「要防災対策箇所」について、法面補強工事等の整備を推進していきます。

実績値:H.18  
**23.1%**  
▼  
目標値:H.19  
**向上に努める**

【平成19年度の主な取組み】  
・一般国道2号法面補強工事  
・主要県道小郡三隅線落石対策工事



**4 死傷事故が引き起こされる割合は？**  
**死傷事故率**

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おり、特に交通の集中する山陽側で交通事故が多発しています。事故の削減に向けて、「事故危険箇所」※1や、「あんしん歩行エリア」※2における安全対策を推進していきます。

実績値:H.18  
**66.5**  
件/億台km  
▼  
目標値:H.19  
**削減に努める**

【平成19年度の主な取組み】  
・一般国道2号長沢西交差点改良  
・一般県道光玖珂線玖珂駅前交差点カラー舗装

※1 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。



**5 歩行者が安全に通ることのできる道路の割合は？**  
**歩道設置率**

県内では未だ市街地や通学路において歩道が設置されていない区間が残っています。今後も、引き続き必要性の高い区間を中心に効果的な歩道整備を進め、歩道空間のバリアフリー化を推進していきます。

実績値:H.18  
**40.9%**  
▼  
目標値:H.19  
**42.0%**



**6 山口県の道路ではどの程度のCO2が排出されているか？**  
**CO2排出量(自動車交通)**

日本のCO2排出量の約2割を運輸部門が占め、そのうちの約9割が自動車交通によるものです。自動車のCO2排出量は、走行速度の低下とともに増加する傾向があり、都市部の渋滞が大きな発生要因となっています。CO2排出量の削減に向け、都市部の交通円滑化のための道路整備を推進していきます。

実績値:H.18  
**291**  
万t-CO2/年  
▼  
目標値:H.19  
**削減に努める**

※平成19年山口県において公表された平成15年値(291万t-CO2/年)を表記しています。



**7 山口県に住むどれくらいの人、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**

山陰地域の多くは、高速ICまでの移動に30分以上を要し、広域交流の促進や地場産業の活性化の課題となっています。山陰地方の道路ネットワークの強化を図るため整備を推進していきます。

実績値:H.18  
**90%**  
▼  
目標値:H.19  
**94%**

【平成19年度の主な取組み】  
・国道191号萩・三隅道路の整備推進



**8 身近な道路に対して、どのくらいの人が満足しているか？**  
**道路利用者満足度**

アンケート調査によると、山口県の道路利用者の道路に対する満足度は中国地方で最も高く、15の調査項目のうち14項目で1位を獲得しています。ニーズの反映やさらなる透明性の向上に向け、利用者とのコミュニケーションや、事業の適正な評価を推進していきます。

実績値:H.18  
**3.31/5点**  
▼  
目標値:H.19  
**向上に努める**

【平成19年度の主な取組み】  
・「道の相談室」、「道路緊急ダイヤル」等による情報収集

※2 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居住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。