

やまぐち 未来開拓ロードプラン

やまぐちの
未来を拓くみちづくり

山口県の道路整備計画

山 口 県

目次

第1章 計画策定に当たって

1	計画策定の趣旨	2
2	計画の性格と役割	2
3	計画期間	3
4	上位計画・関連計画	3
5	計画の全体構成	4

第2章 現状と課題

1	山口県の特徴	6
2	山口県の現状と課題	8
3	山口県のみちづくりの現状と課題	12

第3章 県民等のニーズ

1	平成27年度県政世論調査	26
2	県民・企業アンケート	28
3	山口県の道路整備計画 出前ミーティング	30
4	山口の道づくり意見交換会	34

第4章 みちづくりの進め方

1	みちづくりの目標と方針	36
2	みちづくりの方策	38

第5章 方策の推進

1	方策の具体的な取組	
(1)	産業力・観光力の強化を支援します！	40
(2)	暮らしやすいまちづくりを支援します！	42
(3)	渋滞対策を推進します！	44
(4)	安心・安全な交通環境の確保を図ります！	46
(5)	救急活動を支援します！	48
(6)	災害時等にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築します！	50
(7)	道路施設の耐震対策を推進します！	52
(8)	道路施設の長寿命化を推進します！	54
(9)	適切な維持管理に努めます！	56
2	みちづくりの評価指標	58

第6章 道路行政の進め方

1	効率的で透明性のある事業執行	64
2	県民の皆様との協働によるみちづくり	66
3	技術力の向上・技術の伝承	69

< 資料編 >

■	策定の経緯	72
■	用語解説	74

The background features several large, stylized green leaf-like shapes that curve and sweep across the page, creating a sense of movement and growth. The leaves are rendered in various shades of green, from light to dark, and have a soft, gradient-like appearance.

第1章 計画策定に当たって

1 計画策定の趣旨

道路は、県民生活や産業、救急・防災活動などを支える、最も基礎的な社会基盤です。特に、交通手段のうち自動車交通への依存度が高い本県においては、道路は、極めて重要な役割を担っており、これまでも高規格幹線道路*から身近な生活道路に至る道路網の整備を計画的に進めてきたところです。

しかしながら、こうした道路網の整備には、多大な時間と膨大な費用が必要となることもあり、高速交通体系の根幹をなす山陰道に多くの未着手区間が残っていることをはじめ、都市部での慢性的な渋滞、生活道路の整備の遅れ、頻発する交通事故など、本県の道路網には、まだまだ多くの課題があります。

また、既存施設の老朽化など、対策を急がなければならない喫緊の課題もあります。

一方で、県民の皆様や企業関係者の方々からは、災害時等にも機能する信頼性の高い道路網や、産業を支える道路網等の整備を求める多くの声をいただいています。

このため、県では、平成27年3月に新たな県政運営の指針である「元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン」を策定したことを契機に、県民の皆様の声や、道路を巡る諸課題に的確に対応し、重点的・計画的に道路の整備・保全を進めていくため、山口県の道路整備計画「やまぐち未来開拓ロードプラン」を策定することとしました。

このたびの計画においては、チャレンジプランに掲げる、県民誰もがはつらつと暮らせる「活力みなぎる山口県」を実現するため、本県の抱える様々な課題のうち、県政の最重要課題である“人口減少問題”の克服をはじめ、近年頻発する“自然災害への対応”、急速に進む“既存施設の老朽化対策”を重要課題に位置づけ、これらの課題解消に資する道路の整備を進めていくための、みちづくりの目標や方針・方策、事業の進め方等に関する基本的な考え方を示しています。

2 計画の性格と役割

「やまぐち未来開拓ロードプラン」は、山口県が進める道路の整備や保全の基本的な方針をまとめた計画であり、これからの本県のみちづくりの指針となるものです。

県では、この計画に基づき、厳しい財政状況の中ではありますが、元気な産業や活気ある地域の中で、県民の皆様がはつらつと暮らすことができるよう、重点的・計画的に道路の整備・保全を推進してまいります。

※この計画における「みちづくり」とは、新たに道路を“つくる”という狭義な意味を指すものではなく、適切な維持・管理など道路をしっかりと“たもつ”ことを含めた広い意味を表します。

「活力みなぎる山口県」の姿

- 産業基盤の強化・充実や新たな研究開発・事業化に向けた取組等により、企業の活力が増進し、雇用が創出され、経済の好循環が生まれています。また、県産農林水産物の認知度が高まり、首都圏や海外等でも需要が拡大するとともに、観光地には国内外から多くの観光客が訪れ、賑わっています。
- 地域では、互いの絆を大切に、支え合い・助け合い（共助）の活動が広がっています。また、都市部においても、中山間地域*においても、暮らしやすい環境が整い、若い世代の定着・還流・移住が進み、地域の資源や特色を活かした魅力ある地域づくりが展開されています。
- 安心して子どもを生み育てることができる環境や、しっかりとした教育が受けられる環境が整い、子どもや若者がふるさとに誇りを持ち将来に夢や希望を抱いています。また、女性や若者、高齢者、障害者など、あらゆる県民が持てる力を発揮し、いきいきと活躍しています。
- 医師・看護師等の確保も進み、医療や介護、福祉対策も充実しています。また、地震や津波などの自然災害への対策も進み、子どもから高齢者に至るまで全ての県民が安心して暮らしています。

出典：元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン

県政運営の指針 『元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン』

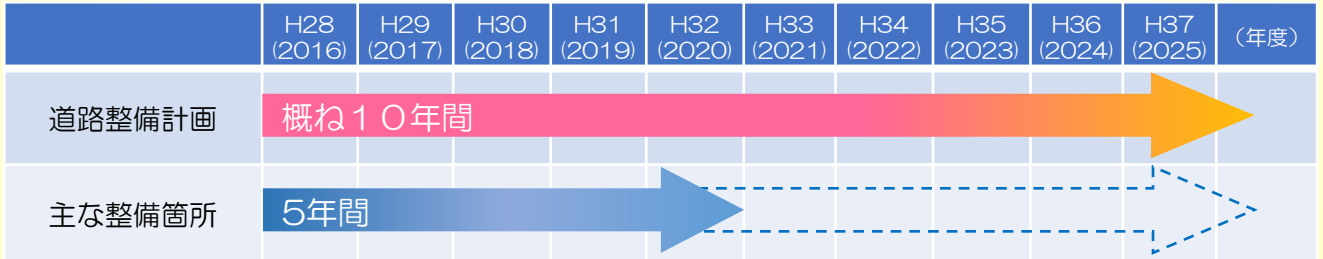
山口県の道路整備計画 『やまぐち未来開拓ロードプラン』

3 計画期間

道路は、完成までに長期間を要します。また、完成後も、長寿命化計画*（個別施設計画）等に基づき、将来にわたって適切に保全する必要があります。

このため、道路の整備や保全の基本的な方針をまとめた道路整備計画は、概ね10年後を見据えて策定しています。

また、事業（新設・改良等）の事例を示す「主な整備箇所」は、国の社会資本整備重点計画*に合わせ、その計画期間を平成32（2020）年度までの5年間とします。



4 上位計画・関連計画

本計画は、「元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン」をはじめ、「山口県まち・ひと・しごと創生総合戦略*」、「山口県国土強靱化*地域計画」、「やまぐち産業戦略推進計画*」等との整合を図って策定しています。

● 国の関連計画

国土のグランドデザイン2050*

国土強靱化*基本計画

国土形成計画*

まち・ひと・しごと創生総合戦略

社会資本整備重点計画*

等

● 県の関連計画

山口県
まち・ひと・しごと創生
総合戦略*

元気創出やまぐち！
未来開拓チャレンジプラン

やまぐち産業戦略
推進計画*

山口県
国土強靱化*地域計画

山口県公共施設等マネジメント基本方針*

等

整合

整合

整合

整合

山口県の道路整備計画
『やまぐち未来開拓ロードプラン』

連携

山口県土木建築部
インフラマネジメント計画*
(個別施設計画)

- ▶ 山口県橋梁長寿命化修繕計画*
- ▶ その他道路施設長寿命化計画*

山口県の道路整備計画 『やまぐち未来開拓ロードプラン』

■ 道路整備計画

第1章 計画策定に当たって

本計画の策定の趣旨や計画期間、構成等について説明しています。

第2章 現状と課題

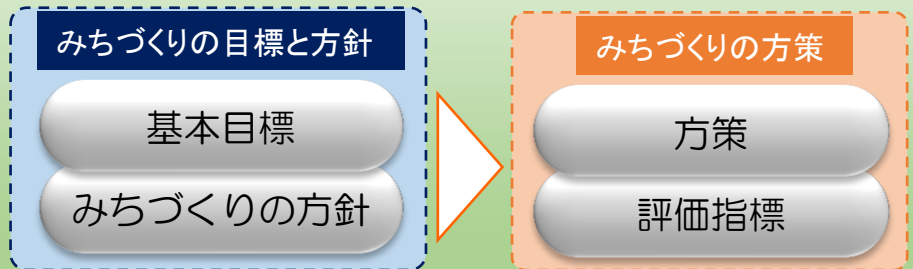
本県のみちづくりを取り巻く現状と課題を説明しています。

第3章 県民等のニーズ

県民の皆様が抱えているみちづくりに対するニーズ等を説明しています。

第4章 みちづくりの進め方

本県のみちづくりの課題や県民の皆様のニーズ等を踏まえ、今後のみちづくりを重点的かつ計画的に実施する方針や方策等を示しています。



第5章 方策の推進

各方策を進めていくための具体的な取組や目指す姿を指標で示しています。

第6章 道路行政の進め方

事業の進め方や県民の皆様との協働によるみちづくり等について説明しています。

■ 主な整備箇所(別冊)

整備計画に定める「みちづくりの方針」ごとに事業箇所を整理し、山口県の道路網のあるべき姿を示します。

地域別の主な整備箇所図

県内の8地域ごとに今後5年間で整備する主な箇所を示します。



例：路線名、工区名、構造

The page features several large, stylized green leaf-like shapes that curve across the background. The text is centered over these shapes.

第2章 現状と課題

1 山口県の特徴

●自然・環境

- 山口県は、本州の西端に位置し、三方が海に開かれ、中央部を東西に中国山地が走り、大きくは、瀬戸内海沿岸地域、内陸山間地域、日本海沿岸地域の3つに分けられます。
- これらの地域は、それぞれ異なった特性を有していますが、気候は、概して温暖で、地震も少なく、全国的にも住みよい県といわれています。
- 全国第6位の約1,500kmに及ぶ長い海岸線を有し、およそ240もの島々が点在し、穏やかな多島海美の瀬戸内海と、荒々しい浸食海岸美の日本海という異なった表情をもっています。
- 中国山地の西端に位置する緑豊かな山々は、その懐に、秋吉台（あきよしだい）国定公園や西中国山地国定公園等の景勝地を抱き、四季折々の変化に富んだ顔を見せています。

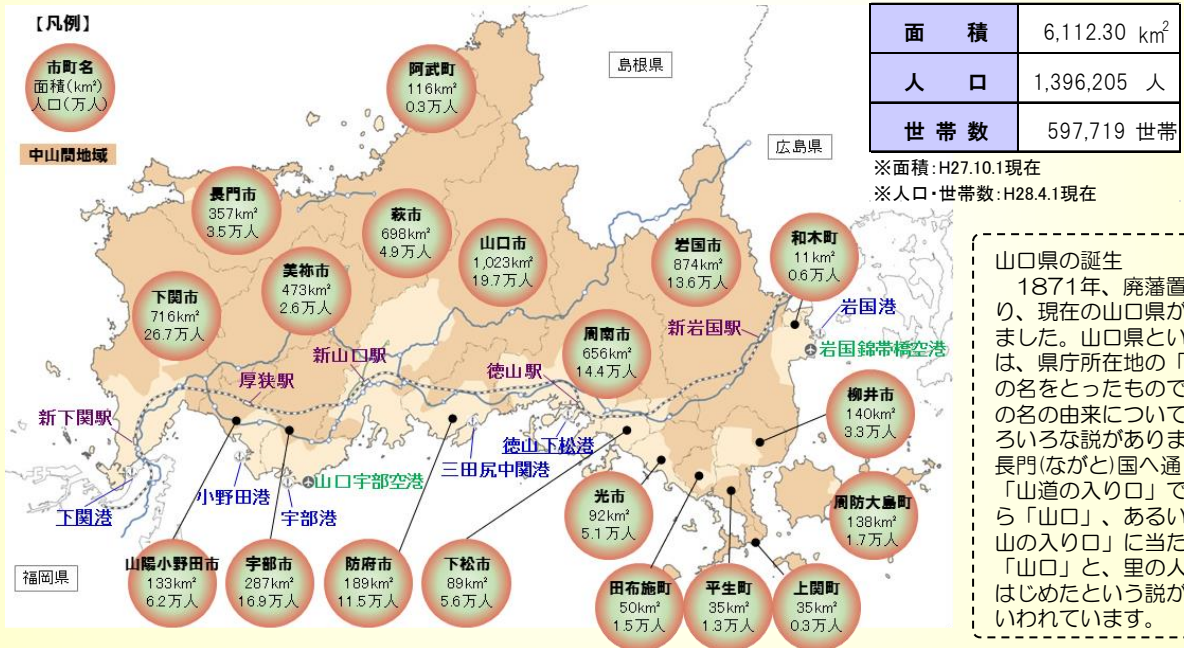
●歴史・文化

- 山口県は、源平合戦のクライマックスを飾る壇ノ浦の戦いや西の京として繁栄した大内文化、近代日本の幕開けとなる明治維新など、歴史の表舞台にたびたび登場してきました。また、金子みすゞや中原中也をはじめ、多くの文化人を輩出しています。県内には、このような豊かな歴史や文化を伝える多数の歴史遺産・文化遺産があります。
- また、古来からの歴史や風土で培った萩焼や大内塗、赤間硯などの伝統工芸品が多くあります。



● 地域

- 山口県は、本州と九州をつなぐ交通の結節点であり、中国縦貫自動車道、山陽自動車道、関門自動車道の3本の高規格幹線道路*により中国圏域、九州圏域と結ばれています。また、県内には2つの空港と5つの新幹線駅、2つの国際拠点港湾、4つの重要港湾があります。
- 都市の分布は、県中央部が山地で小規模な平野や盆地が分散している地勢を反映して、10万人から20万人程度の都市が点在する分散型の都市構造となっており、県の両端には大都市圏が存在しています。
- また、都市と農山漁村が近接し、県土の約7割が中山間地域*となっています。



【山口県における平成の大合併の状況】

平成15年から進められている市町村合併により、56市町村から19市町（13市6町）に再編されました。

● 産業

- 山口県は、豊かで多様な産業に支えられています。

アジア大陸に非常に近いため、古くから大陸文化の影響を受け、稲作などの農業が盛んに行われてきました。沿岸部から中山間部にわたる多様な自然条件や、消費地が近いなどの社会経済条件のもとで、米の他、青果物、花、牛肉などの様々な農畜産物が生産されています。

鎌倉時代に行われた奈良東大寺の再建時に木材が使用されるなど歴史が長く、古くからその質の高さが認められています。森林面積は県土の7割を占めており、これらの豊富な資源のなかで、木材のみならず、竹材やまつたけなどの様々な林産物が生産されています。

豊かで多様な産業

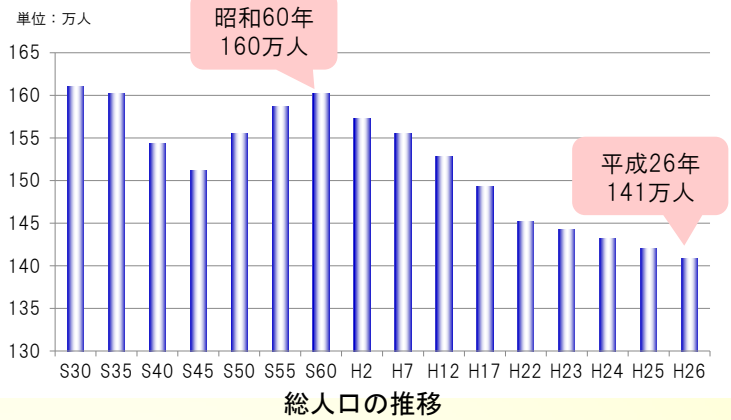
三方を海に開かれた山口県は豊かな水産資源に恵まれており、古くから漁業が盛んに行われてきました。取扱量日本一のフグ類、アマダイ類、アンコウをはじめ、多種多様な魚介類が水揚げされています。また、これらの豊富な水産資源を利用した蒲鉾などの水産加工も盛んに行われています。

瀬戸内沿岸地域に、石油、化学、鉄鋼などの重化学工業を中心とした数多くの工場が立地し、基礎素材型産業を中心に全国有数の工業県として発展してきました。また、自動車、鉄道、電子部品などの加工組立型産業が集積しています。

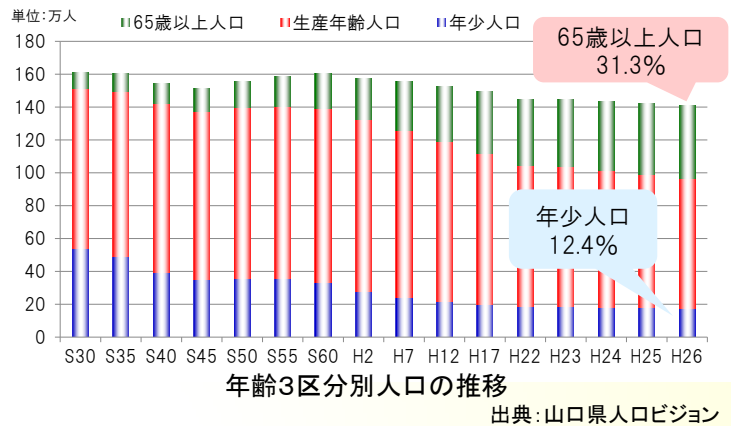
2 山口県の現状と課題

●人口減少・少子高齢化

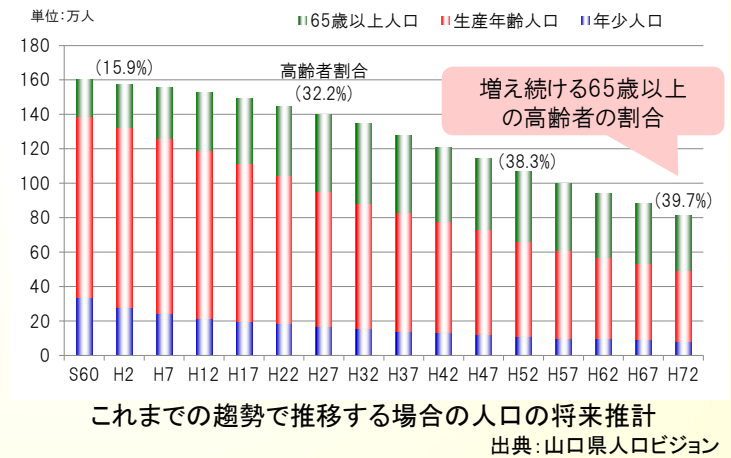
山口県の総人口は、昭和60年の160万人台から減少が続いており、平成17年には初めて150万人の大台を割りました。平成22年には145万人でしたが、平成26年10月現在では、さらに減少し、141万人となっています。



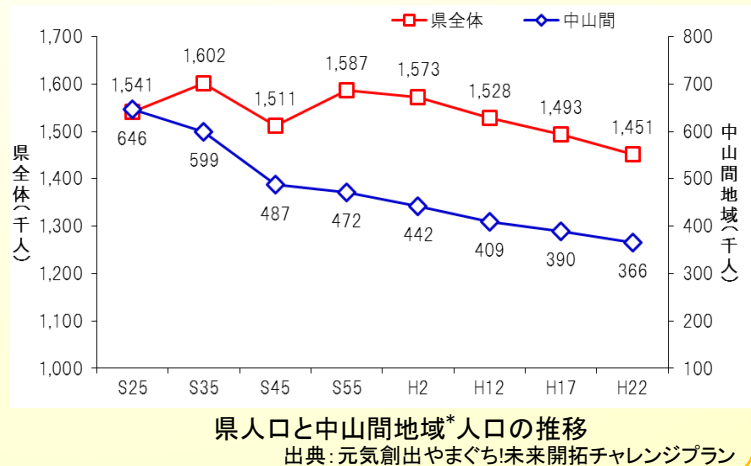
年少人口(15歳未満)の割合は、少子化の進行により減少が続いており、平成26年には12.4%まで低下しています。その一方で、65歳以上の人口の割合は、高齢化の進行により、平成12年以降、いわゆる「超高齢化社会」(65歳以上人口割合が21%超)に突入し、一貫して上昇を続けています。



人口減少への対策を講じず、これまでの趨勢のまま推移した場合、高齢化のさらなる進展に伴い、死亡数の増加が見込まれる一方で、出生を担う若年層の人口減少に伴い、出生数のさらなる減少が見込まれることなどから、平成72年時点での県の総人口は約81万人まで減少すると推計されます。

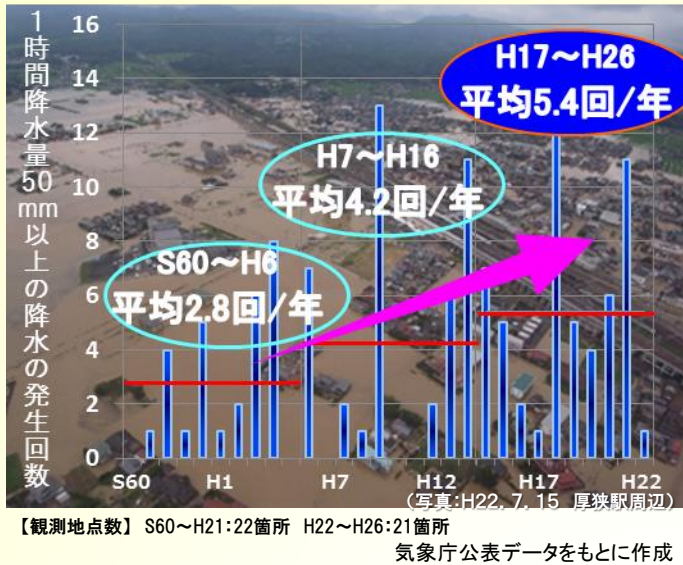


人口減少、高齢化が県全体を上回って進行する中山間地域*では、集落機能の維持と持続可能な地域づくりが必要です。



近年、雨の降り方が局地化・集中化・激甚化しており、各地で大規模な土砂災害や浸水被害が発生しています。

また、平成22年から26年までの本県の土砂災害発生平均件数は、全国で4番目に多く、全国平均に比べ、約3倍の土砂災害が発生していることから、自然災害に備えた対策が必要です。



近年の主な災害

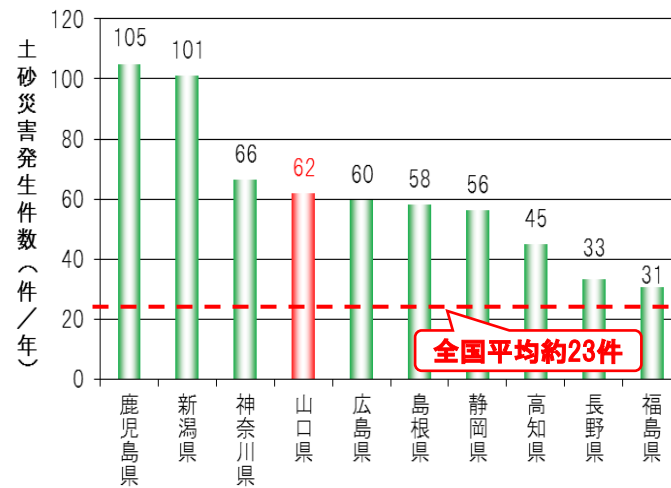
平成21年7月21日豪雨災害	県中部等
平成22年7月15日大雨災害	県西部等
平成25年7月28日大雨災害	県北部等
平成26年8月6日大雨災害	県東部

出典：やまぐち防災ガイドブック

H21. 7. 21 国道262号(防府市下右田)



H22. 7. 15 県道下関美祿線(美祿市厚保)



平成22年から26年までの土砂災害発生平均件数の上位10県

資料：都道府県別土砂災害発生状況

H25. 7. 28 国道315号(山口市阿東徳佐)



H26. 8. 6 県道岩国大竹線(岩国市関戸)

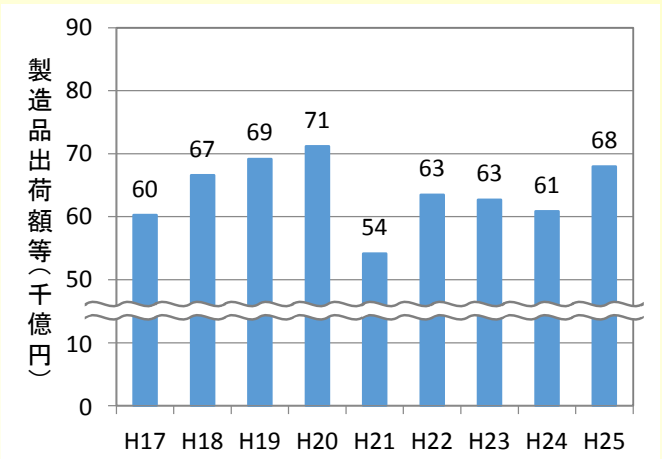


○ 製造品出荷額等の推移

本県の製造品出荷額等は、平成22年以降、回復傾向にあり、平成25年は6兆8千億円となっています。

瀬戸内沿岸地域のコンビナートが中心的な製造拠点で、製造品出荷額等の約7割を占めています。

企業の競争力のさらなる強化のためには、県内での生産活動等が促進されるよう、道路や港湾など産業基盤の一層の整備が必要です。

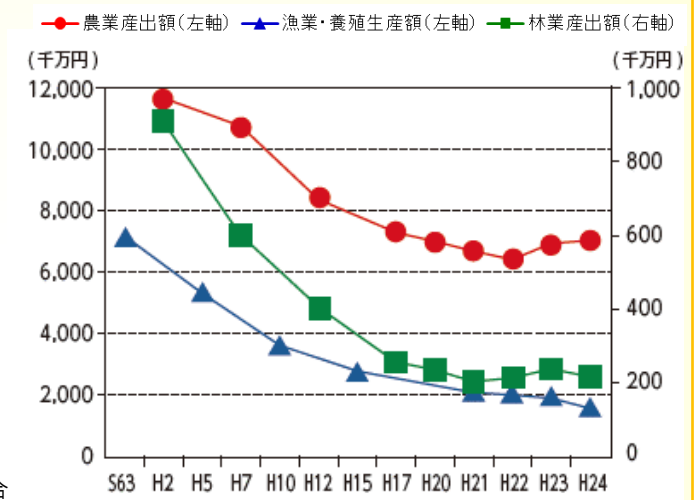


製造品出荷額等の推移

資料:工業統計調査

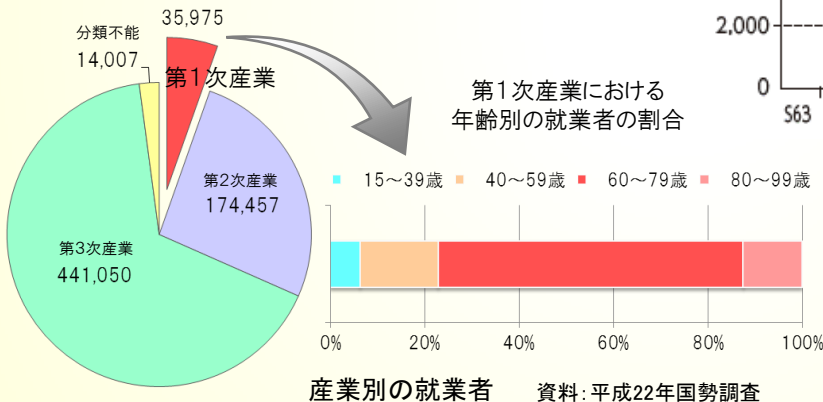
○ 農林水産業の生産状況の推移

本県では、担い手の減少や生産物価格の低迷等により、農林水産業の産出額が低下しており、生産技術や生産体制の強化、需要拡大等が必要です。また、現在、就業者の約8割が60歳以上であり、若年層の後継者不足が深刻です。



農林水産業の生産額の推移

出典:元気創出やまぐち!未来開拓チャレンジプラン

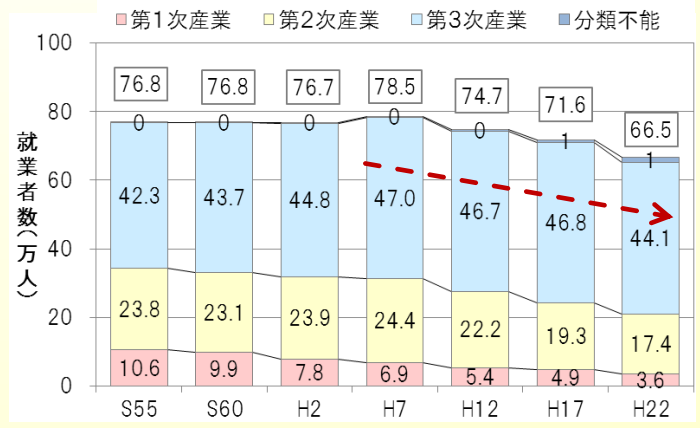


産業別の就業者 資料:平成22年国勢調査

○ 産業別の就業者の推移

本県の生産年齢人口(15~64歳)は、平成72年度には、現在の半数近くまで減少すると推計され、人材不足は、さらに深刻な問題となります。

高齢化社会において大きな需要が見込まれる介護や医療など社会保障分野の人材や、今後老朽化が急速に進む社会インフラの維持や災害復旧等を行う建設産業の担い手を確保することが大変困難な状況になることが予想されます。



就業者の推移

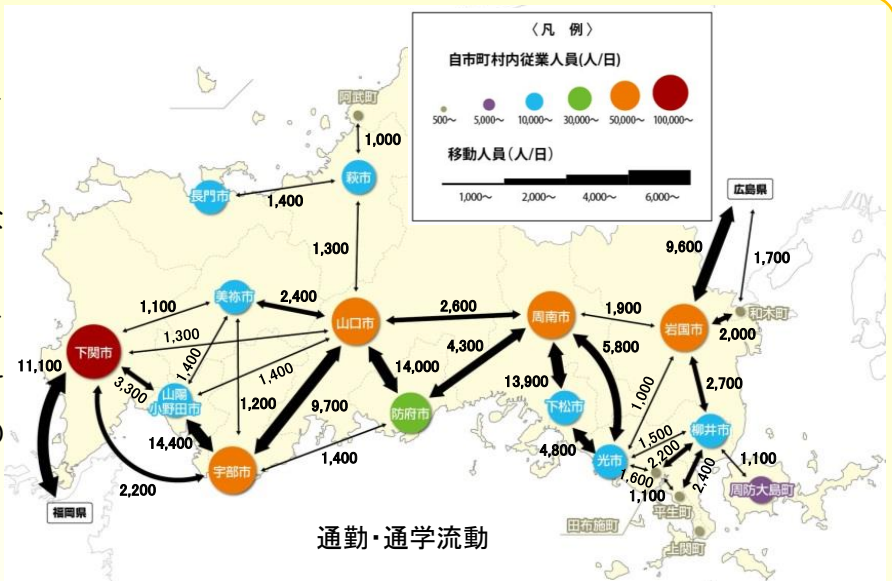
資料:国勢調査

●交通特性

○通勤・通学

通勤・通学流動は、瀬戸内側の都市間で多く、山陰・山陽間の流動は、少ない状況となっています。

また、大都市圏と隣接する下関市と岩国市では、それぞれ福岡県、広島県との流動が多く見られます。

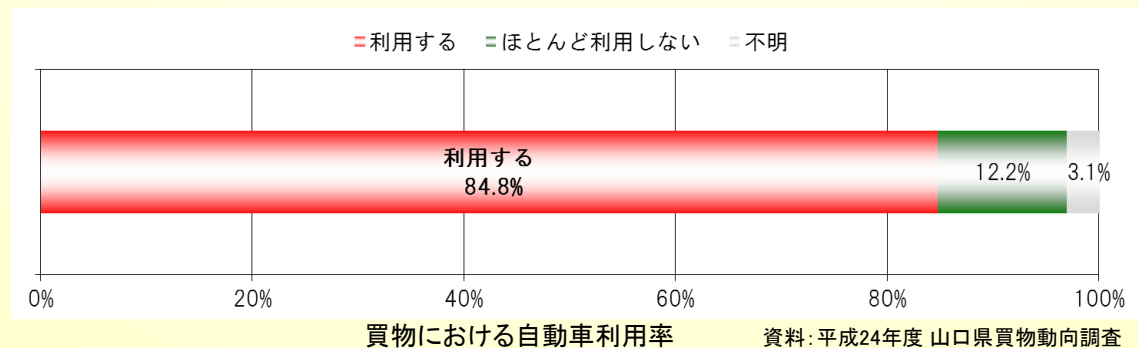
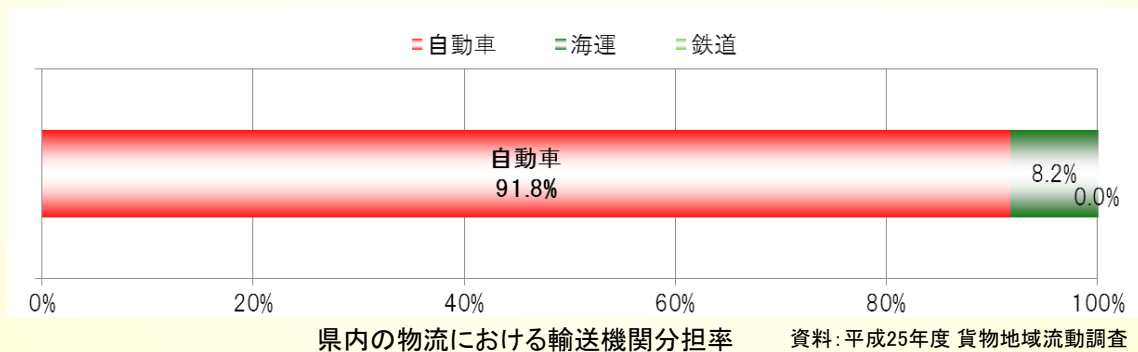
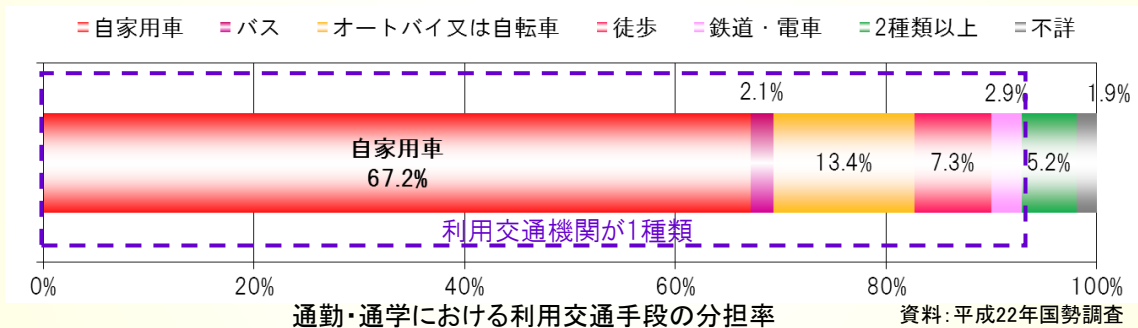


資料：平成22年国勢調査

○自動車分担率

通勤・通学における利用交通手段の分担率からもわかるように、本県では、移動の際に、自動車を利用する割合が他の交通手段に比べて高くなっています。

県内の物流の9割以上、日々の買物の8割以上が自動車を利用しており、人やモノの移動において、自動車にその多くを依存しています。



●これまでの取組

平成10年の「やまぐち未来デザイン21」の策定を契機に、地域間の移動時間の短縮や快適な歩行空間の確保を目指した「ジョイフルロード構想」を掲げ、現在までに様々な取組みを実施してきました。

ジョイフルロード構想

ジョイフルドライブ(Joyful Drive)

県土1時間構想の「拠点間の連結」に加え、「交流エリアの拡大」を目指す。

- 中枢都市（福岡県、広島県）2時間エリアの拡大
- 高速交通拠点（空港1時間、新幹線30分、IC30分）エリアの拡大
- 中核都市、圏域中心都市30分エリアの拡大

●山口宇部道路の整備



●小郡萩道路の整備



●国道434号(須川バイパス)の整備



●都市計画道路*長府綾羅木線の整備



ジョイフルウォーク(Joyful Walk)

歩行者の立場に立ったやさしい道づくりなど、質の充実を目指す。

- アメニティ歩道の設置
(歩道の段差解消、排水、歩きやすさ、景観)
- 幅の広い歩道の設置
- 道路緑化の推進
- 電線類の地中化

●快適な歩行空間の整備(岩国市)



●幅の広い歩道の設置(防府市)



●道路緑化の推進(山口市)



●電線の地中化(山口市)



	【目標】	【達成状況】
ジョイフルドライブ	高規格道路の延長(高規格幹線道路*・地域高規格道路*)	229.2km → 320km → 320.3km
	圏域中心都市に30分以内でアクセスできる県民の割合	約70% → 80% → 86.6% (人口ベース)
	インターチェンジに30分以内でアクセスできる県民の割合	約75% → 95% → 96.1% (人口ベース)
	空港(山口宇部空港、石見空港)に1時間以内でアクセスできる県民の割合	約40% → 50% → 57.5% (人口ベース)
ジョイフルウォーク	幅員3m以上の幅の広い歩道の設置率	33% → 45% → 42.4%
	電線類の地中化	15.7km → 85km → 109km
	道路緑化	237km → 260km → 284.4km

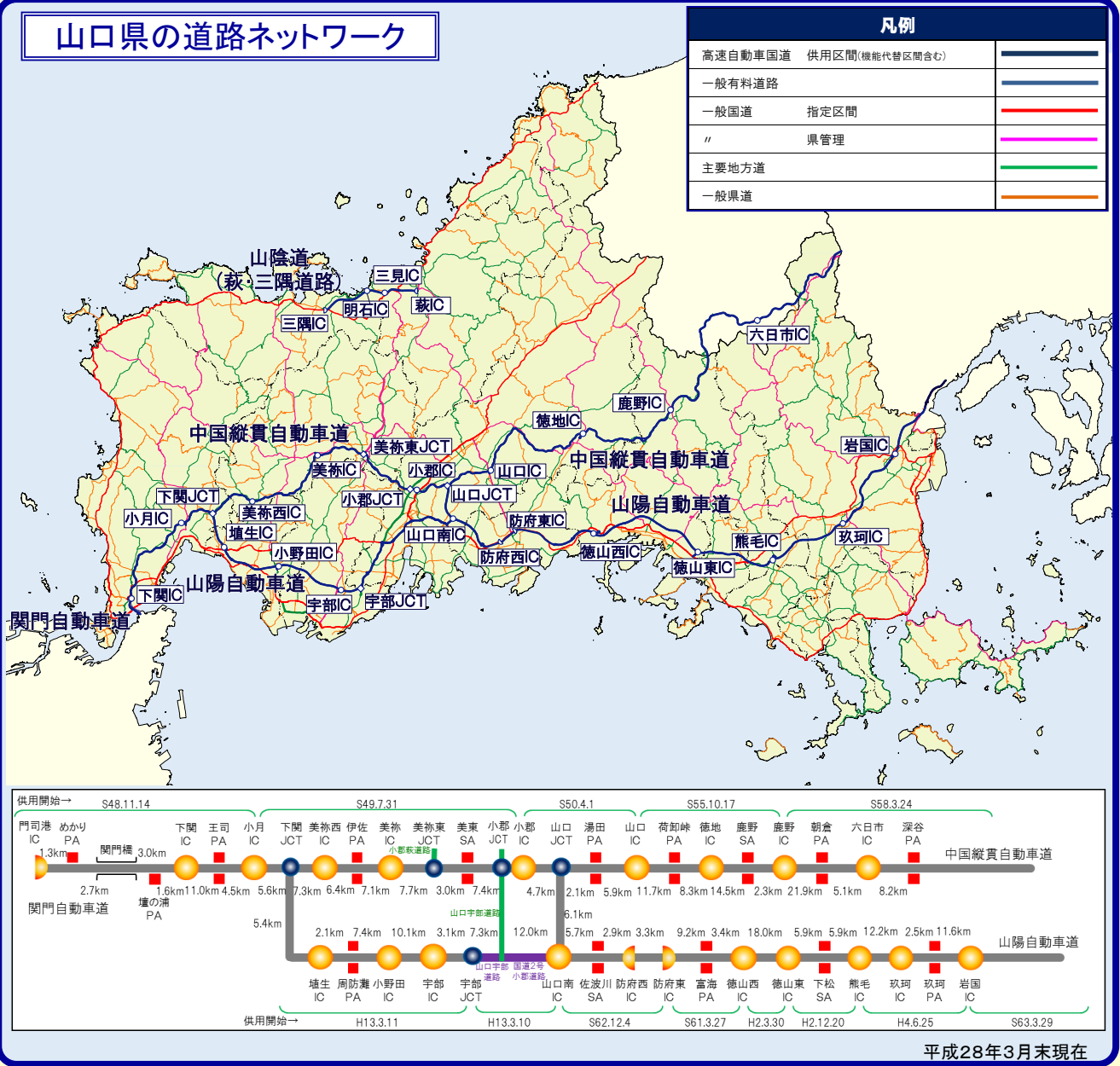
※ 「幅員3m以上の幅の広い歩道の設置率」については、平成16年に県独自の歩道設置基準を定め、歩行者交通量の少ない路線については3m未満の歩道整備を進めることとしたことから、目標値を達成していない。

○山口県の道路ネットワーク

本県では、県民生活や産業、救急・防災活動などを支える最も基礎的な社会基盤である道路について、これまでも計画的に整備を進めてきました。

その結果、空港、新幹線駅、インターチェンジなどの広域交通拠点*へのアクセス性の向上や、日常生活の利便性の向上など、一定の成果が現れていますが、都市部の慢性的な渋滞や防災・減災対策、今後急速に進行する道路施設の老朽化対策など、本県のみちづくりには、未だ多くの課題があります。

山口県の道路ネットワーク



○山口県における道路の整備延長

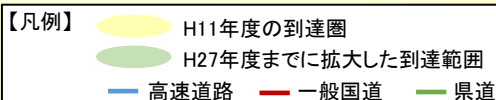
高速自動車国道	一般国道					県道			市町道	総計	
	指定区間内		小計	指定区間外		一般国道合計	主要地方道	一般県道			県道合計
	国管理	西日本高速道路株式会社管理		県管理							
延長(km)	257.0	466.1	2.0	468.1	643.9	1,112.0	1,227.1	1,564.2	2,791.3	12,476.8	16,637.1
県管理延長(km)					3435.0						平成27年4月1日現在

注: 四捨五入の関係により、合計は一致しない。

○広域交流拠点*へのアクセシビリティ

高規格幹線道路*や地域高規格道路*、国道・県道の整備により、移動時間が短縮され、広域交流拠点*へのアクセシビリティが向上しています。

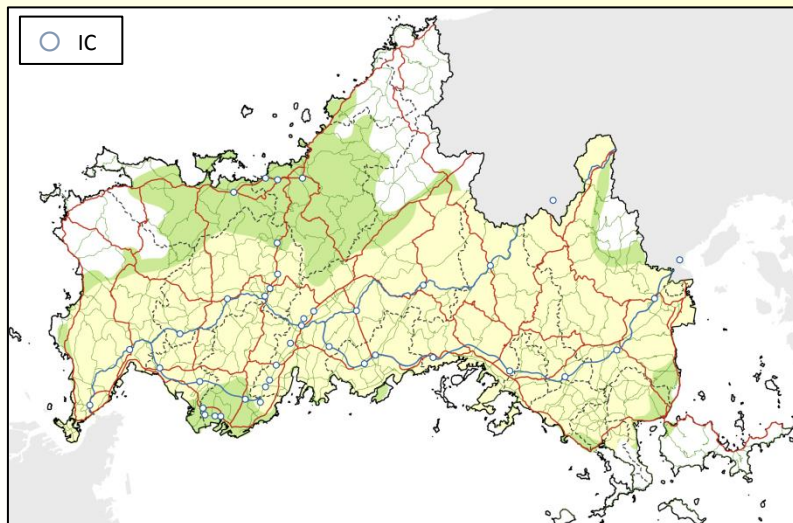
産業・観光の振興や、交流人口の拡大による地域の活性化のためには、さらなるアクセシビリティの向上が必要です。



◇インターチェンジ(IC)

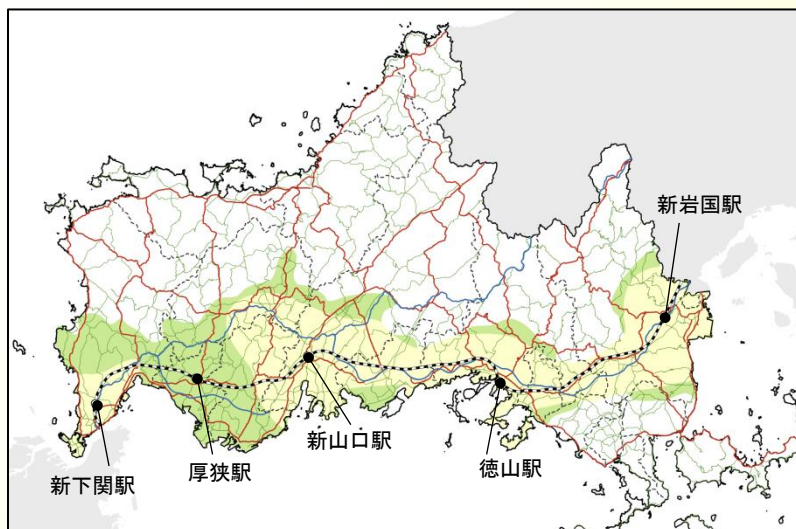
30分圏の拡大

山陰道（萩・三隅道路）や地域高規格道路*小郡萩道路（美祢東JCT～絵堂IC）、国道・県道の整備により、ICへのアクセシビリティが向上しました。



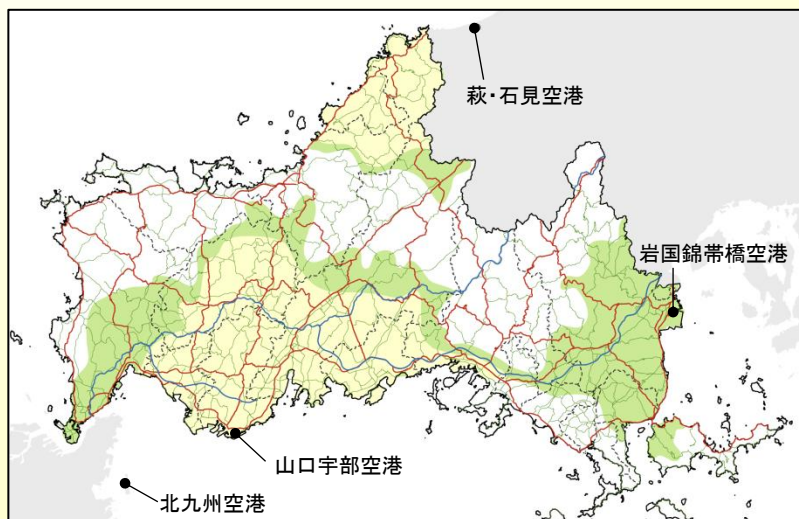
◇新幹線駅30分圏の拡大

山陽自動車道（宇部下関線）や地域高規格道路*小郡萩道路（美祢東JCT～絵堂IC）、国道・県道の整備により、新幹線駅へのアクセシビリティが向上しました。



◇空港1時間圏の拡大

山陽自動車道（宇部下関線）や岩国南バイパス、国道・県道の整備により、空港へのアクセシビリティが向上しました。



○地域の拠点となる「道の駅」



「道の駅」は道路利用者の休憩施設であるとともに、地元の特産品や観光資源を活かして、多くの人を迎えることにより、地域の雇用創出や経済の活性化にも貢献しています。

県内には、現在、23の「道の駅」が整備されており、近年は、「休憩」、「情報発信」、「地域連携」といったこれまでの機能に加え、大規模災害時等における広域的な防災拠点や住民の避難場所としての活用、人口減少・高齢化が顕著な中山間地域*における買物弱者へのサービス提供など、新たな役割も担っています。

今後、地域活性化の拠点として、さらなる活用が期待されます。

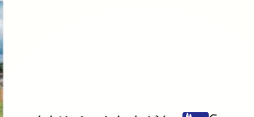
北浦街道豊北 下関市(一般国道191号) 萩・さんさん三見 萩市(一般国道191号) 萩しーまーと 萩市(主要地方道萩川上線) 阿武町 阿武町(一般国道191号) ゆとりパークたまがわ 萩市(一般国道191号)



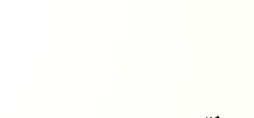
おふく 美祿市(一般国道316号) 萩往還 萩市(主要地方道萩秋芳線) あさひ 萩市(一般国道262号) ハビネスふくえ 萩市(主要地方道萩穂生線) うり坊の郷 kalamata 萩市(一般国道315号)



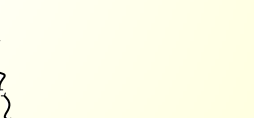
みとう 美祿市(主要地方道小郡三隅線) 仁保の郷 山口市(一般国道376号) 長門峡 山口市(一般国道9号) 願成就温泉 山口市(一般国道9号)



ゆとりパークたまがわ 阿武町 萩しーまーと うり坊の郷 ハビネスふくえ 願成就温泉



北浦街道豊北 萩往還 長門峡 ピュアラインにしき



おふく みとう 仁保の郷 長門峡 ピュアラインにしき



蛸街道西ノ市 山口市(一般国道大津秋穂二島線) ソレーネ周南 周南市(一般国道2号)



きくがわ 下関市(一般国道491号) きららあじす 山口市(一般県道きらら浜沖の原線) 潮形市場防府 防府市(市道新築地1号線) 上関海峡 上関町(主要地方道光上関線) サザンセットとうわ 周防大島町(一般国道437号)

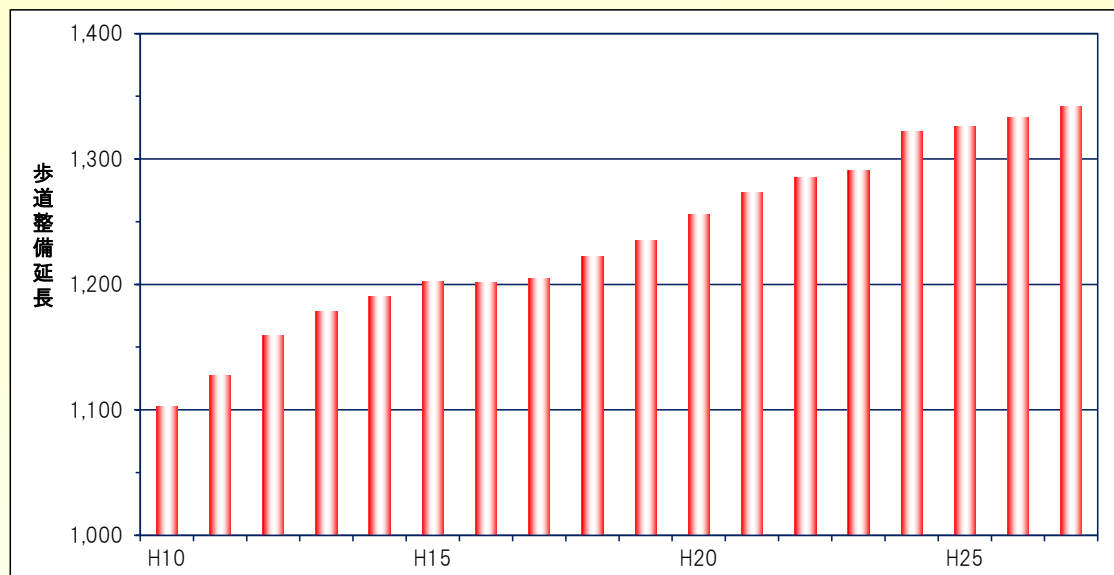


平成28年5月時点

○歩道の整備状況

歩行者等の通行の安全を確保するため、歩道の整備等を推進しています。
これまでに、1,342 kmの歩道整備が完了しています。

(平成27年4月1日時点)



山口県における歩道整備延長の推移

○通学路の安全対策状況

平成24年4月、全国の通学路において、児童等の死傷事故が多数発生しました。これを契機として、教育委員会、学校、警察、道路管理者等が通学路の緊急合同点検を実施し、その結果を受けた対策に取り組んでいます。

通学路の安全対策実施状況【交通安全・防犯・防災】
対策必要箇所における県管理道の対策件数(平成27年3月末現在)

校種	対策必要箇所数	対策必要延べ件数	対策済み件数
小学校	149	164	132
中学校	49	50	37
県立学校等	5	5	2
合計	203	219	171
進捗率			78.1%

県道光玖珂線 (岩国市周東町)



歩道の設置

国道191号 (下関市豊北町)



路肩のカラー舗装

○自転車通行空間の整備

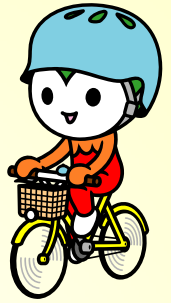
安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車と歩行者、自動車を縁石等により分離した自転車道（約0.2 km）や自転車の通行位置を示した自転車歩行者道（約9 km）を整備しています。

また、「交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、あわせて国民の心身の健全な発達に資する」ことを目的に、自然公園、名勝、観光施設、レクリエーション施設等を結ぶ大規模自転車道（3路線）を整備しています。

◇自転車道
（縁石等により構造的に分離）



◇自転車の通行位置を示した自転車歩行者道（視覚的に分離）



◇大規模自転車道

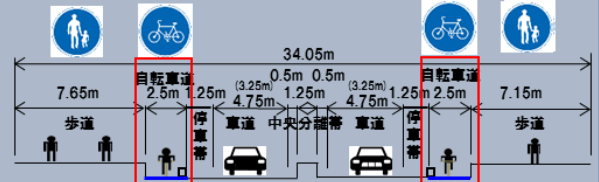
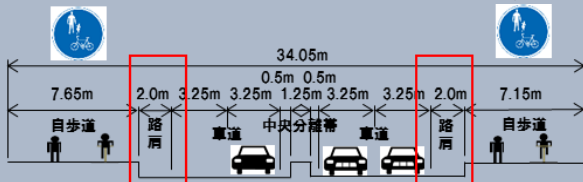


路線名	区間	計画延長	事業実施年度
山口秋吉台公園自転車道	山口市宮島町～美祿市秋芳町秋吉	30.8km	昭和50年度～昭和58年度
周防往還自転車道	山口市宮島町～山口市小郡東津	36.1km	昭和59年度～平成 8年度
佐波川自転車道	防府市新橋～山口市徳地野谷	32.0km	平成 8年度～平成19年度

JR下関駅東口周辺の自転車の通行が便利になりました！（平成27年10月完成）

下関駅周辺は、歩行者、自転車、自動車の交通量が多く、朝夕の通勤・通学時間帯には駅の利用者が特に集中することから、自転車歩行者道における自転車と歩行者の輻輳による接触事故等が懸念される危険な状況となっていました。

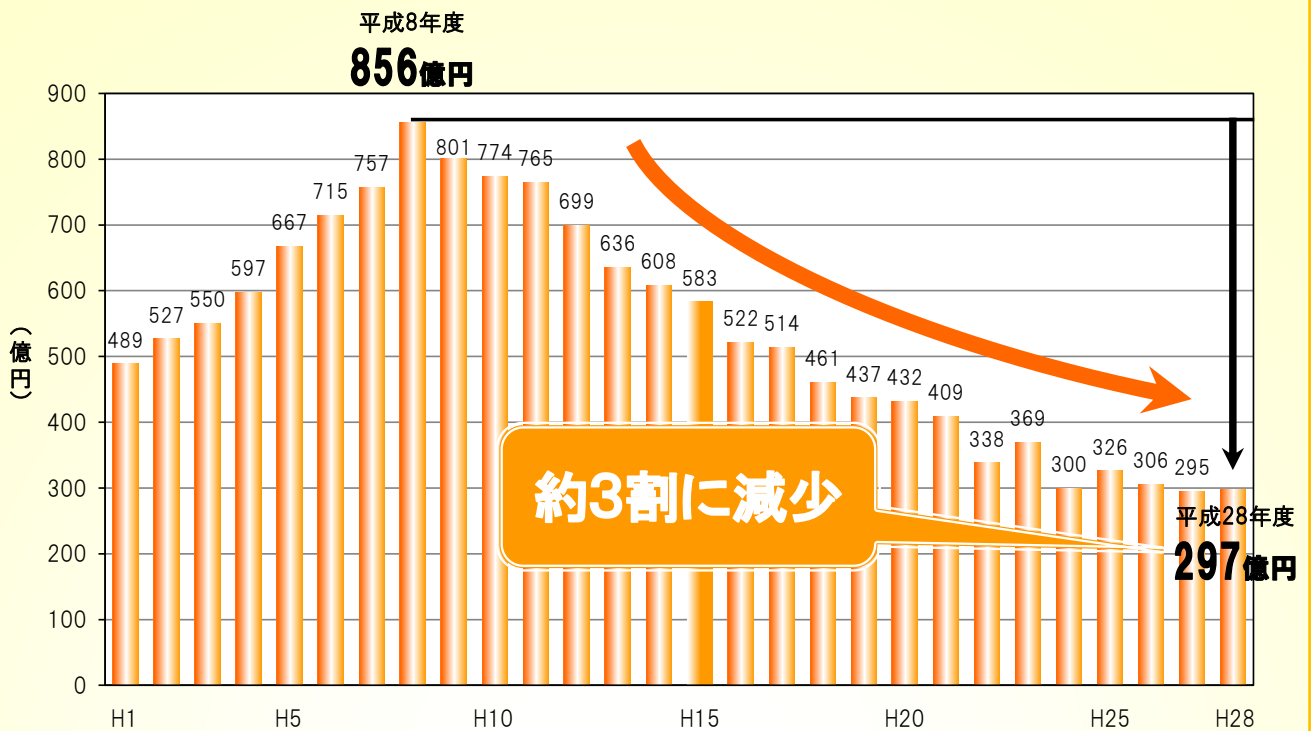
このため、国・県・市が連携の上、自転車道や自転車レーンを整備し、歩行者、自転車の安全かつ快適な通行空間を確保しました。



県道下関停車場線（下関市竹崎）

○道路関係予算

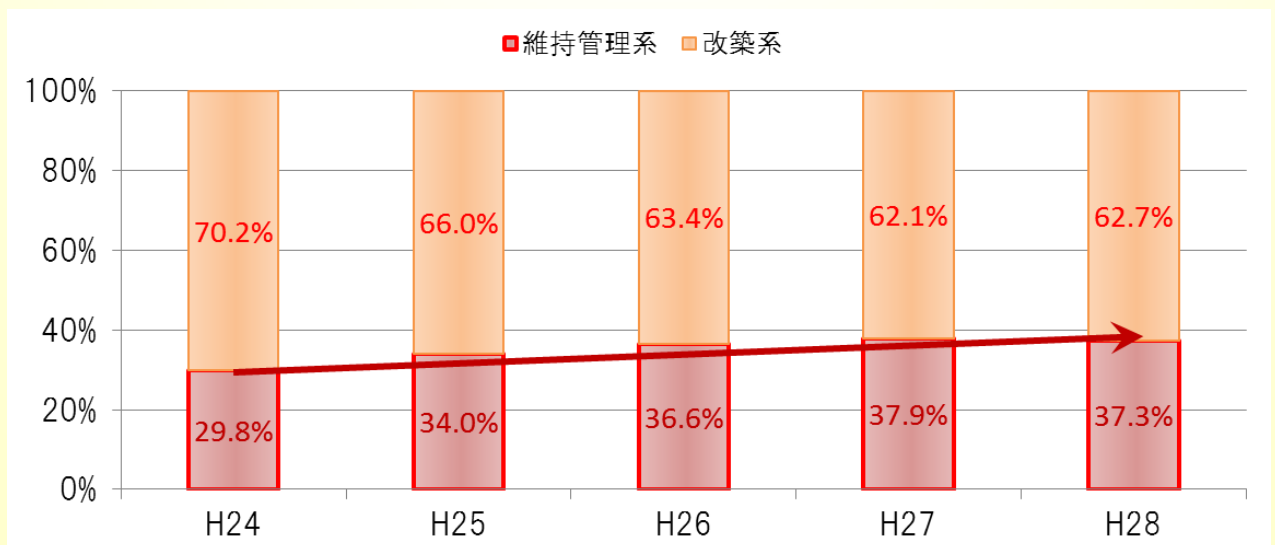
道路関係予算は、平成8年度をピークに減少をつづけており、平成28年度の予算はピーク時の約3割に減少しています。



山口県における道路関係予算の推移

※道路橋りょう費(当初予算)

平成24年12月に発生した中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故を受け、国が平成25年を「社会資本メンテナンス元年」と位置づけて以降、本県においても、施設の老朽化対策を本格的に推進しており、道路橋りょう費における維持管理系予算の割合も増加傾向となっています。

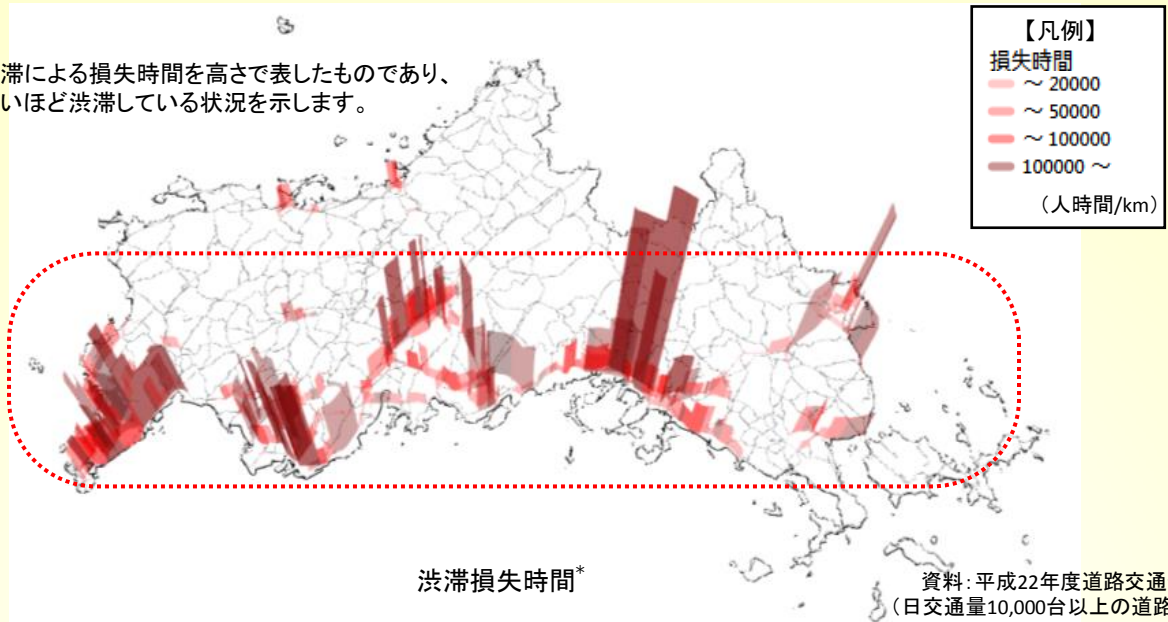


道路橋りょう費における改築系予算と維持管理系予算の割合

○都市部の慢性的な渋滞

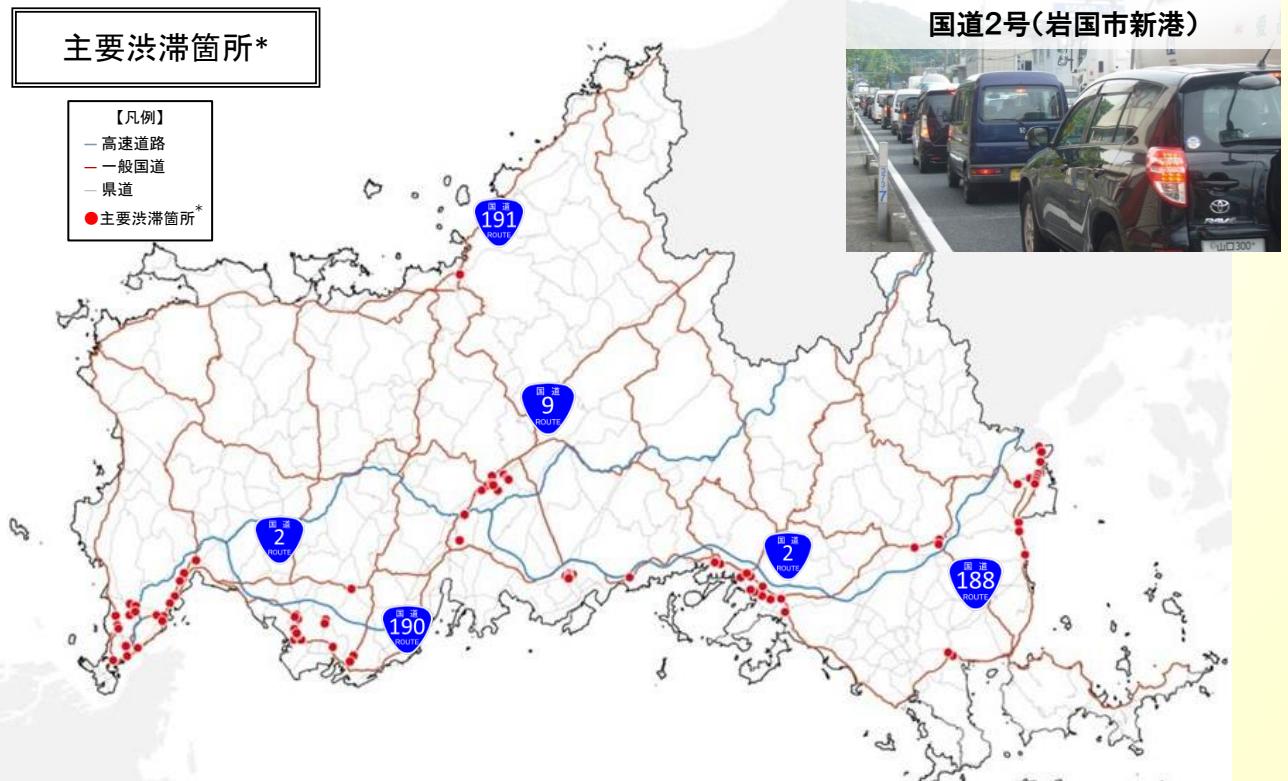
山陽側の都市部では、幹線道路において慢性的な渋滞が発生し、円滑な移動をさまたげています。

渋滞による損失時間を高さで表したものであり、高いほど渋滞している状況を示します。



平成25年1月に、山口県道路交通渋滞対策部会*が主要渋滞箇所*(83箇所)を抽出しており、これらの箇所の渋滞緩和が必要です。

主要渋滞箇所*



国道2号(下関市長府才川)



国道190号(宇部市文京町)



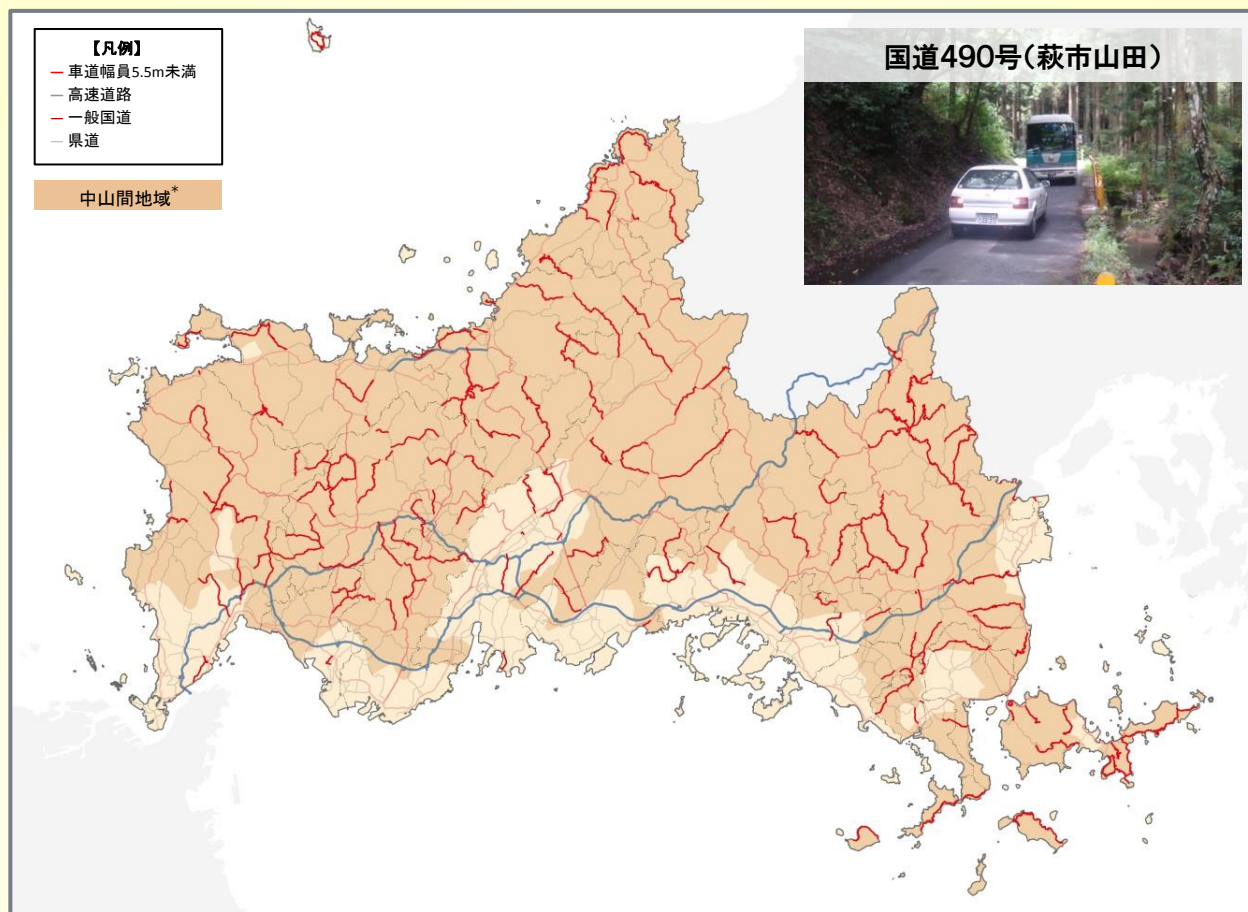
国道2号(周南市三田川)



○中山間地域*の狭隘な生活道路

中山間地域*では、幅員が狭く、カーブや勾配が急な道路がまだまだ多く、通勤・買物・通院等の日常生活において不便を強いられています。

このため、日常的な移動の利便性・安全性の向上が必要です。



車道幅員5.5m未満の区間

資料:平成22年度道路交通センサス

待避所*の設置により車両のすれ違いがスムーズになりました！

日常の暮らしを支える生活道路において、車両のすれ違いが困難であるなどの移動支障区間が多数存在しており、ネットワークとしての機能や安全な走行の確保が求められています。山口県では、コスト縮減を図りつつ、整備効果を早期に発現させる観点から、視距確保*や待避所*の整備により、地域の実情に応じた道路整備も進めています。



県道伊保庄平生線(平生町長谷)

○災害・異常気象等による通行規制

県内では、災害や事故等による通行止めが多く発生しており、日常生活や経済活動の支障となっています。

また、大規模災害等により、通行止めが長期にわたる場合には、集落の孤立や大幅な迂回など、その影響は甚大なものとなります。

このため、道路施設の防災対策や信頼性の高い道路ネットワークの構築など、災害に備えた対策が必要です。

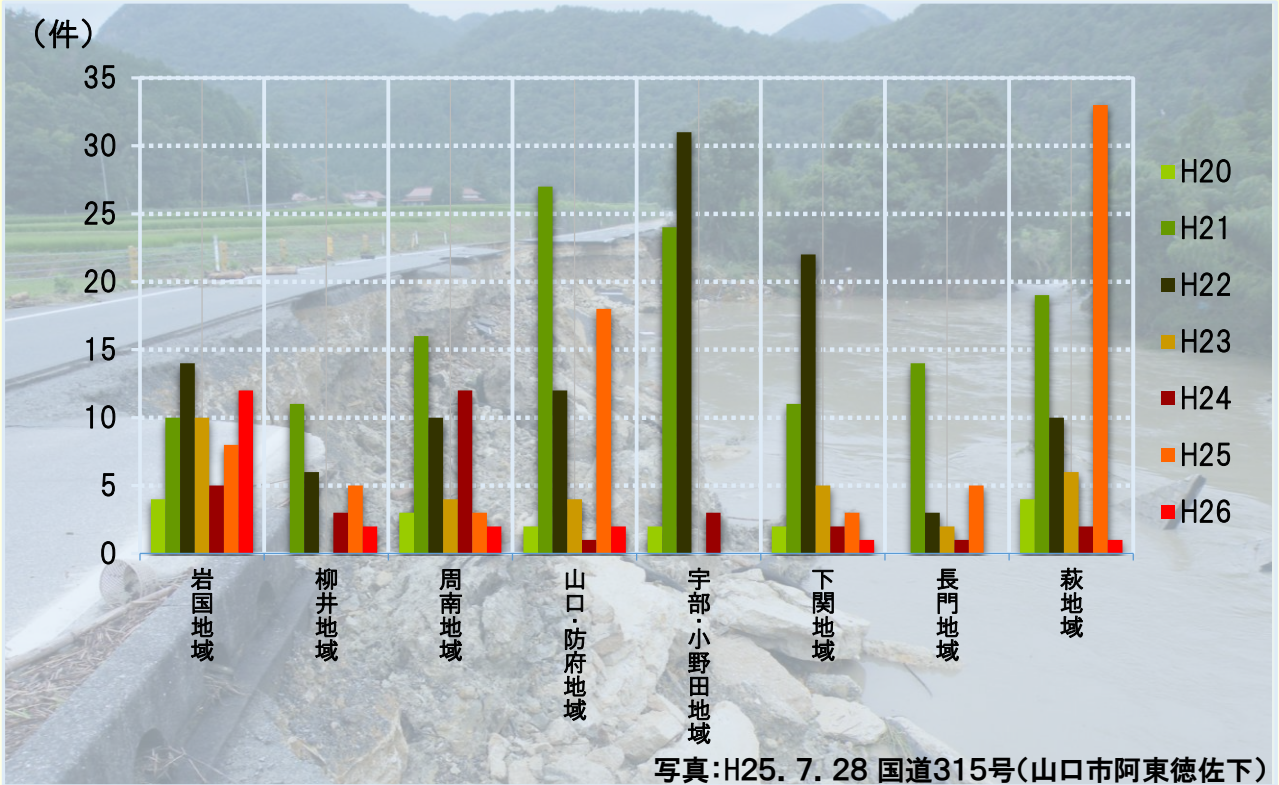
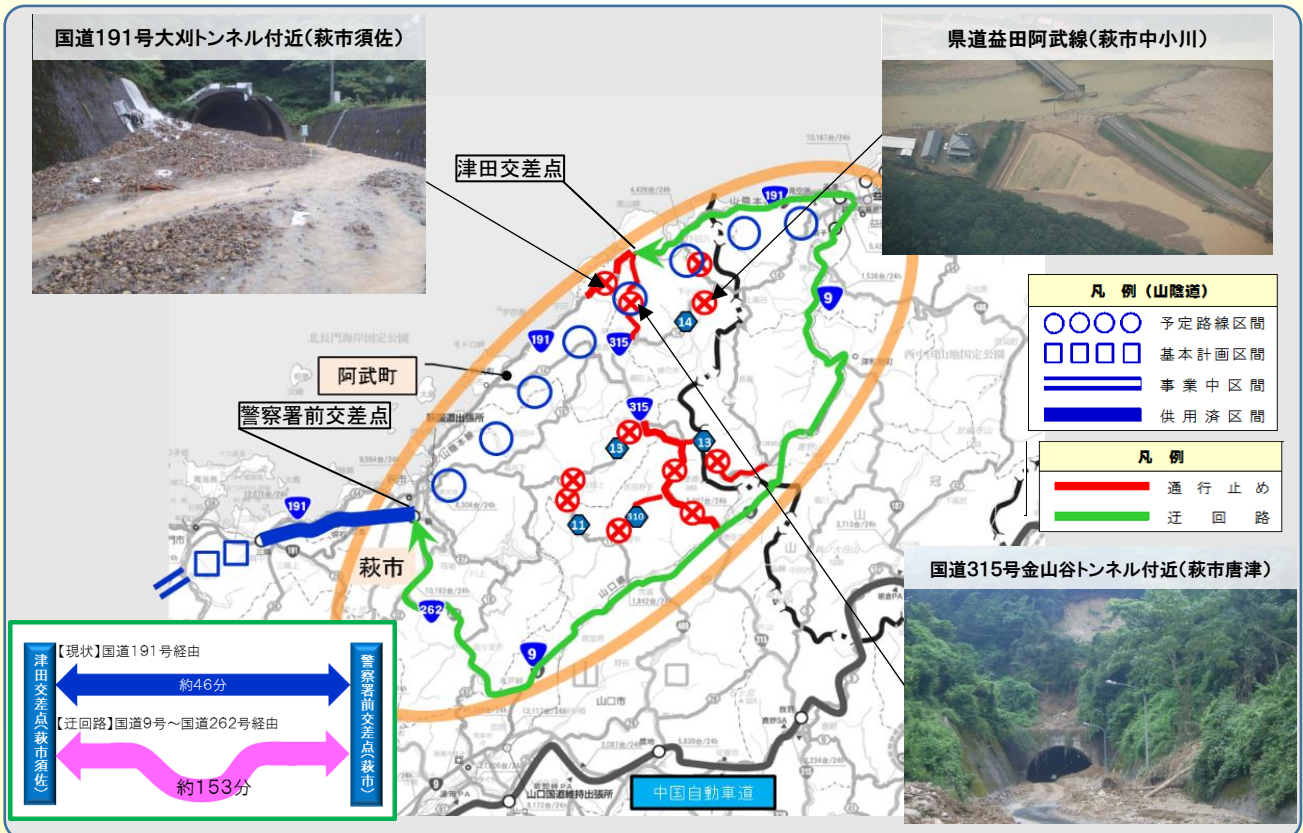


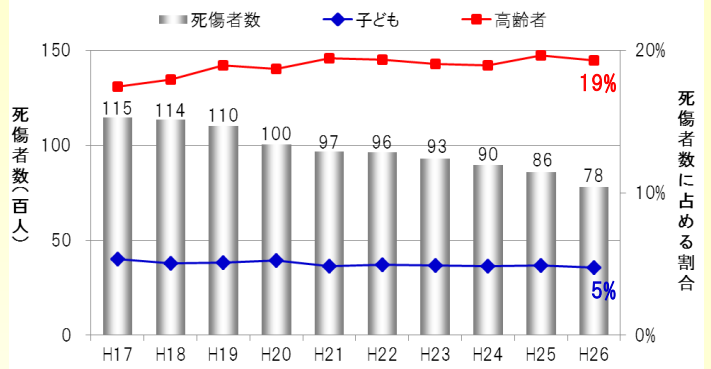
写真:H25. 7. 28 国道315号(山口市阿東徳佐下) 災害等による通行止め件数



平成25年7月28日の大雨に伴う被害状況

○交通事故の経年変化

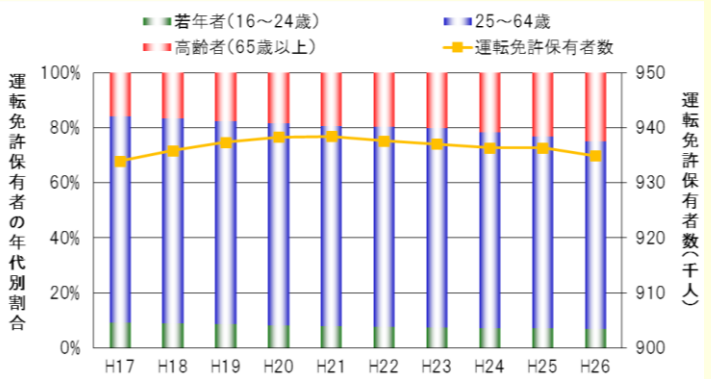
死傷者数は減少傾向にあります。死傷者数のうち、高齢者の占める割合は年々増加、子どもの占める割合は横ばいとなっています。高齢者や子どもの事故を減らす取組が重要となっています。



死傷者数の推移(高齢者:65歳以上 子ども:15歳以下)

資料:交通白書 平成27年版

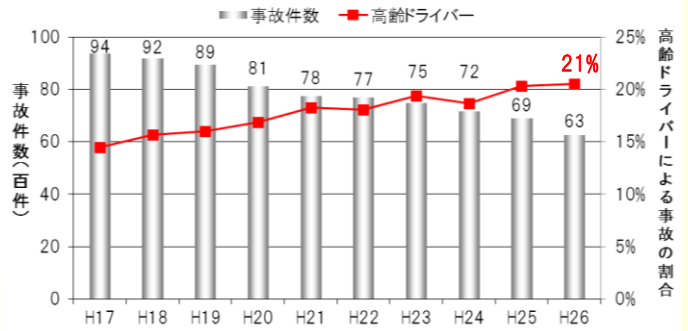
高齢者の運転免許保有率が高くなってきています。



運転免許保有者の年代別割合の推移

資料:交通白書 平成18年版~27年版

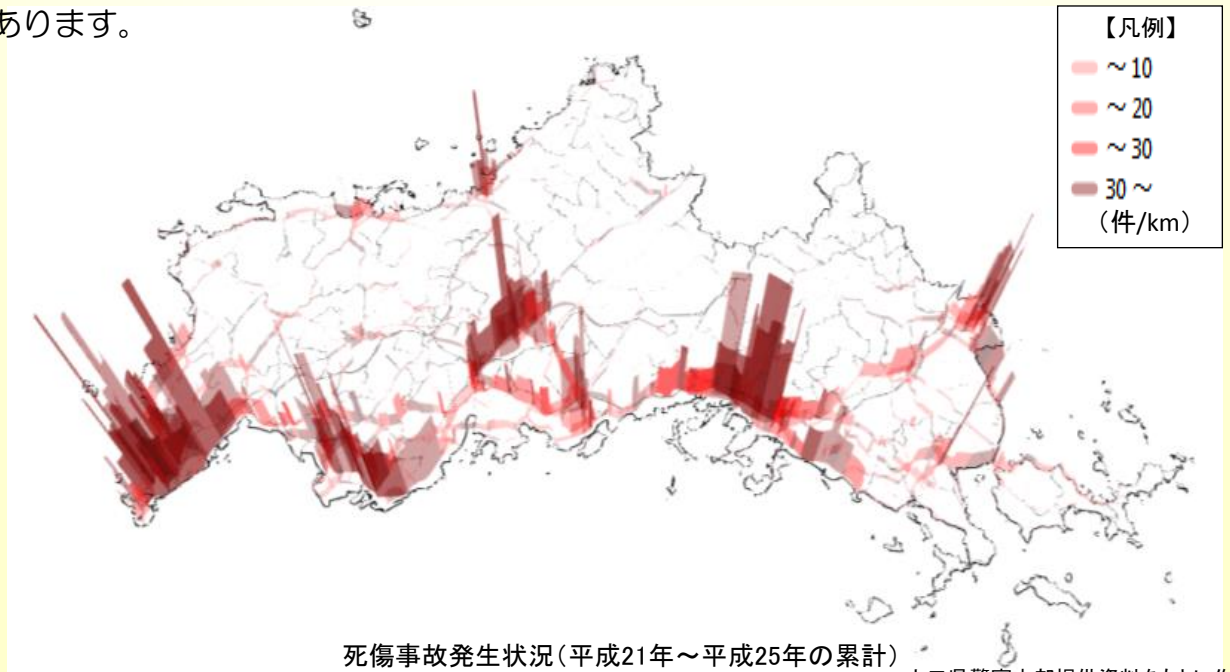
事故件数のうち、高齢ドライバーによる事故が占める割合は年々増加しています。



事故件数の推移

資料:交通白書 平成27年版

都市部のみでなく、中山間地域*においても事故が多発している地域があります。



死傷事故発生状況(平成21年~平成25年の累計)

山口県警察本部提供資料をもとに作成

○救急・消防活動

救急・消防活動を行う上で、幹線道路の渋滞、狭隘ですれ違いが困難な区間や線形不良箇所が存在、災害時等の通行止め等が支障となっています。

また、県内には、5つの3次救急*医療機関がありますが、いずれも瀬戸内側に立地しており、山陰地域や中山間地域*の一部には、搬送時間が60分以上かかる高度医療の空白地域も残っています。

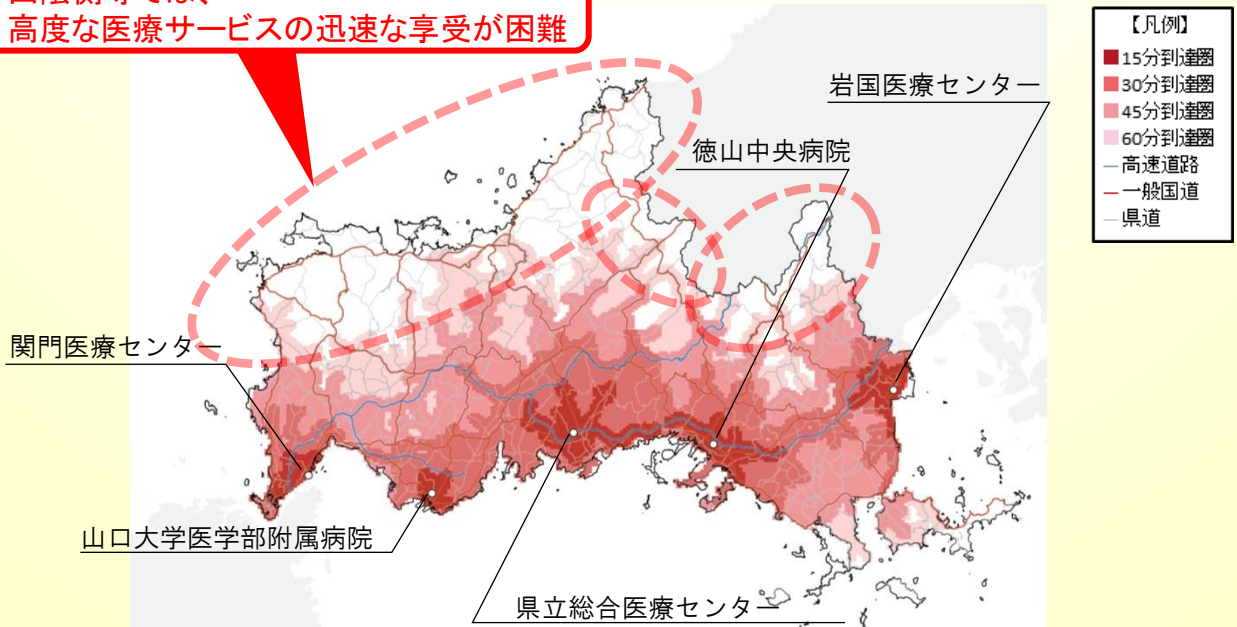
迅速かつ円滑な救急・消防活動を可能にするため、幹線道路整備や渋滞対策等が求められています。

救急・消防活動における問題点・課題

消防本部等	救急・消防活動における道路網の問題点・課題
岩国地区消防組合消防本部	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路の渋滞により緊急車両の通行に支障がある。 ・狭隘区間やカーブ区間が多数存在し、大雨時には通行止めとなる道路があるため、活動に支障がある。
柳井地区広域消防組合消防本部	<ul style="list-style-type: none"> ・狭隘な道路やカーブが多い道路では搬送に時間を要し、活動に支障がある。 ・3次救急*医療機関へのアクセス道路は渋滞が多く、緊急車両の通行に支障がある。
光地区消防組合消防本部	<ul style="list-style-type: none"> ・狭隘な道路では消防車等のすれ違いが困難であり、活動に支障がある。 ・歩道が未整備の通学路があり、通行時には細心の注意を払う必要がある。 ・高潮等による冠水時には、2次救急医療機関への搬送に迂回が必要となる。
下松市消防本部	<ul style="list-style-type: none"> ・狭隘で急カーブが連続する道路では、患者への負担が大きく、活動に支障がある。 ・3次救急*医療機関へのアクセス道路は渋滞が多く、緊急車両の通行に支障がある。 ・災害時に通行止めになると、島しょ部では孤立する地域が出る可能性がある。
周南市消防本部	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路が事故等で通行止めとなった場合、大きな迂回が必要となる。 ・カーブが多く、緊急車両の通行に支障がある。 ・臨海部においては、JRとの立体交差が少なく、踏切が多いため、活動に支障が生じる場合がある。
防府市消防本部	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路の渋滞により現場到着や病院搬送に支障がある。 ・3次救急*医療機関へ搬送する際、狭隘な最短ルートを避けて、2車線が確保された道路へ迂回する場合がある。
山口市消防本部	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路の渋滞により現場到着や病院搬送に支障がある。 ・狭隘で緊急車両のすれ違いが困難な区間がある。 ・重量制限の橋があるため、消防車等の大型車は迂回を強いられる。
宇部・山陽小野田消防組合	<ul style="list-style-type: none"> ・病院へのアクセス道路が狭く、搬送に支障がある。
美祿市消防本部	<ul style="list-style-type: none"> ・カーブが多く見通しが悪い道路では、患者を安静な状態で搬送できない。 ・通常利用する道路が通行止めになった際、近隣に迂回路が無かったため、病院への到達が困難であった。
下関市消防局	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路の慢性的な渋滞により現場到着や病院搬送に支障がある。 ・上下1車線ずつの道路は渋滞時に緊急車両の通行が困難である。
長門市消防本部	<ul style="list-style-type: none"> ・狭隘なため車両のすれ違いが困難な区間が多い道路がある。 ・通勤及び帰宅時間に消防本部前で渋滞が発生しており、出勤に支障がある。 ・3次救急*医療機関へのアクセス道路が狭隘ですれ違いが困難なため、緊急車両の通行に支障がある。 ・異常気象により、事前通行止めとなる場合、大きな迂回が必要となる。
萩市消防本部	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路が片側1車線のため、交通事故発生時の渋滞が、緊急車両の通行の妨げとなる。 ・幹線道路が異常気象により事前通行規制となると、活動に大きな支障となる。

資料：平成25年度 県内消防本部等へのヒアリング調査結果より抜粋

山陰側等では、
高度な医療サービスの迅速な享受が困難



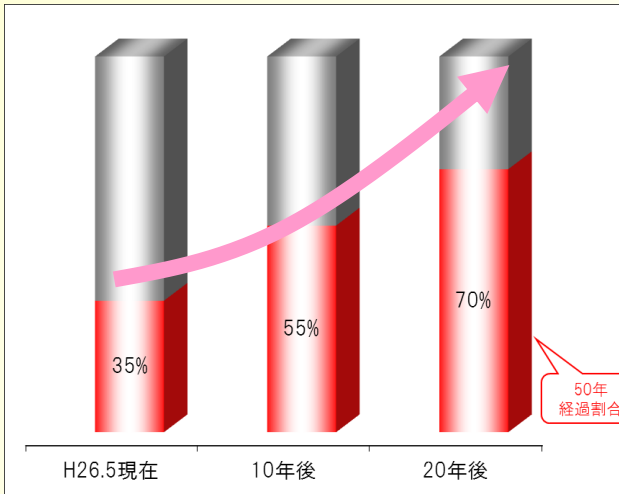
3次救急*医療機関の圏域

資料：平成22年度道路交通センサス

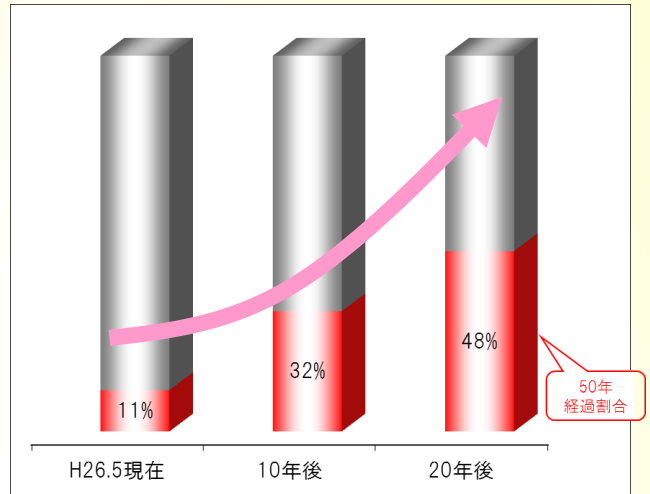
○道路施設の老朽化

高度経済成長期に集中的に整備された橋梁などの道路施設の老朽化は、利用者の安全性の確保に支障となるだけでなく、ネットワークの寸断等を通じ社会経済活動の停滞をもたらす恐れがあります。

また、これまでの、施設に不具合が生じてから改修を行う「事後保全型」の維持管理では、更新費用の確保や持続的な機能の保持が困難になることが予想されることから、適切な時期に修繕を行うことにより施設の長寿命化を図る「予防保全型」の維持管理に転換する必要があります。



橋梁(橋長2m以上)の50年経過割合 N=3,176橋



トンネルの50年経過割合 N=129本

【県道徳山下松線 荒神大橋】

(山口県下松市潮音町)

- ・昭和26年(1951年)建設 (コンクリート橋)
- ・耐震補強が必要かつ塩害による主桁、下部工の損傷が著しいため、平成26年に架け替えに着手(経年数64年)

【国道188号 新寿橋】

(山口県岩国市川下町)

- ・昭和28年(1953年)建設 (コンクリート橋+鋼橋)
- ・主桁、下部工の損傷が激しいため、平成24年に架け替え完了(経年数54年)



架設後50年以上が経過し架け替えに至った事例

The page features several large, stylized green leaf-like shapes that curve across the background. The text is centered and has a slight reflection effect below it.

第3章 県民等のニーズ

1 平成27年度県政世論調査

○目的

県民の生活の実感や県政への関心をはじめ、県の広報、当面する県政の課題や各種施策に対する意識などを把握し、今後の県政の運営と施策立案のための基礎資料として活用する。

○調査対象

山口県内の20歳以上の男女 3,000人

○調査期間

平成27年6月4日～6月22日

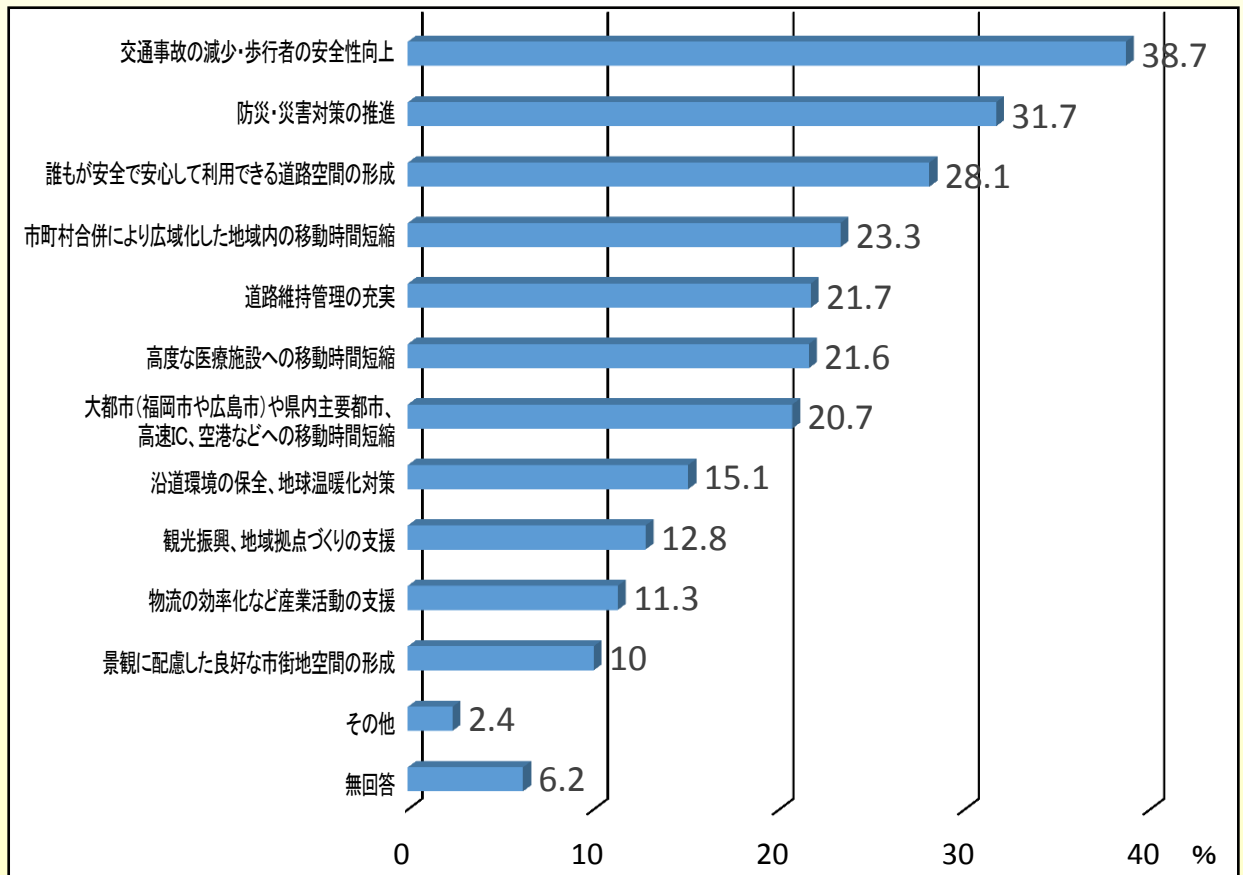
○回収率

55.3% (1,658票)

○調査結果

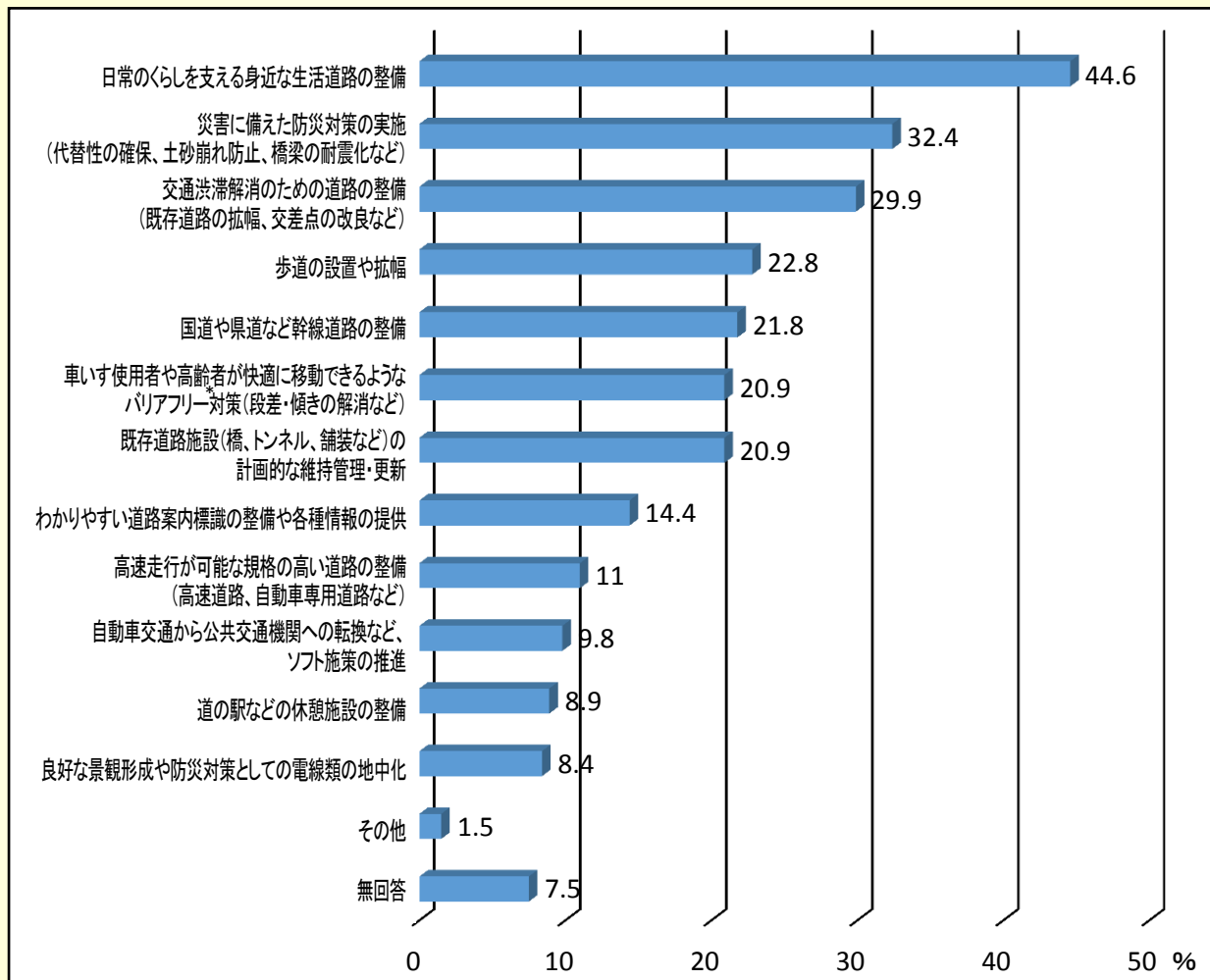
- ▶ 『今後の道路整備に重要なこと』では、「交通事故の減少・歩行者の安全性向上」が38.7%と最も高く、次いで、「防災・災害対策の推進」(31.7%)、「誰もが安全で安心して利用できる道路空間の形成」(28.1%)、「市町村合併により広域化した地域内の移動時間短縮」(23.3%)、「道路維持管理の充実」(21.7%)となっています。

【今後の道路整備に重要なこと】



- 『今後、整備が必要と思われること』では、「日常のくらしを支える身近な生活道路の整備」が44.6%と最も高く、次いで、「災害に備えた防災対策の実施（代替性の確保、土砂崩れ防止、橋梁の耐震化など）」（32.4%）、「交通渋滞解消のための道路の整備（既存道路の拡幅、交差点の改良など）」（29.9%）、「歩道の設置や拡幅」（22.8%）となっています。

【今後、整備が必要と思われること】



○調査結果(自由回答)

- 『今後の道路整備に重要なこと』では、回答数40件（重複含む）のうち、「道路は十分整備されている」が10件であり、「歩道・自転車道」に関する意見が12件、幹線道路の整備や渋滞解消などの「道路整備」に関する意見が7件、老朽化などの「維持管理」に関する意見が3件となっています。
- また、『今後、整備が必要と思われること』では、回答数26件（重複含む）のうち、「自転車道の整備」に関する意見が11件、「維持管理」に関する意見が4件、「道路整備」に関する意見が3件となっています。

● 県民アンケート

○ 目的

日常よく利用する道路の満足度や道路の使いやすさ、整備状況・環境等に対する考え、目的地までの許容時間等を把握し、山口県における道路網の課題を抽出する。

○ 調査対象

山口県内の18歳以上の男女 9,590人

○ 調査期間

平成25年5月20日～5月31日

○ 回収率

34.2% (3,279票)

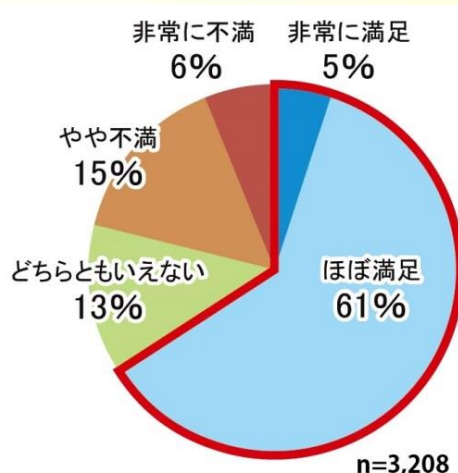
○ 調査結果

日常よく利用する道路の満足度は66%で、半数以上の満足度が得られています。

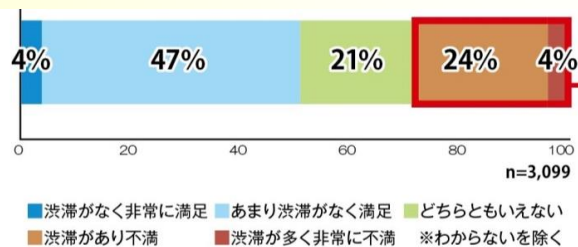
しかしながら、渋滞に関しては28%の方が不満に感じており、「渋滞となる交差点の改良」や「新しい道路(バイパス)の整備」を望む声をいただいています。

また、災害時に安心できる道路網に関しては43%の方が不安に感じています。その要因として、「よく使う道路に通行規制がかかり、移動に時間がかかる」や「崖くずれなど災害の可能性がある」という声をいただいています。

【よく使う道路全般の満足度】



【よく使う道路の車の流れや渋滞の状況】

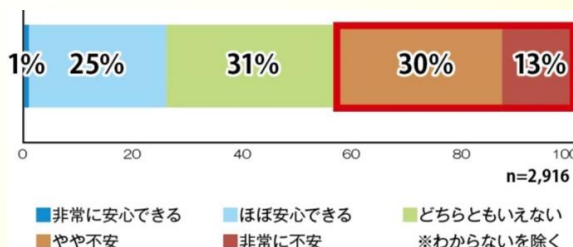


渋滞を解消する方法

渋滞となる交差点の改良	54%
新しい道路(バイパス)の整備	47%
道路の拡幅	43%
高速道路の料金値下げによる既存道路の有効活用(交通の分散)	19%
企業との連携による時差通勤やフレックスタイムの導入(通勤時間の変更)	15%
車、バス、自転車の利用促進など移動手段を変更する施策の推進	12%

n=843

【災害時に安心できる道路網かどうか】



災害時に不安に感じる要因

よく使う道路に通行規制がかかり、移動に時間がかかる	47%
崖くずれなど災害の可能性がある	44%
ライフライン(電気、水道、ガス等)の遮断の恐れがある	37%
山道を通る必要があり、事故の危険性がある	29%
集落が孤立する可能性がある	25%

n=1,200

●企業アンケート

○目的

業務活動でよく利用する道路の満足度や道路の使いやすさ、整備状況・環境等に対する考え、事業所の立地状況・高速交通体系へのアクセス性等を把握し、山口県における道路網の課題を抽出する。

○調査対象

山口県内の事業所 779事業所
 (観光業、農林水産業、商工業、運送業(トラック、バス、タクシー))

○調査期間

平成25年5月20日～6月21日

○回収率

43.0% (335票)

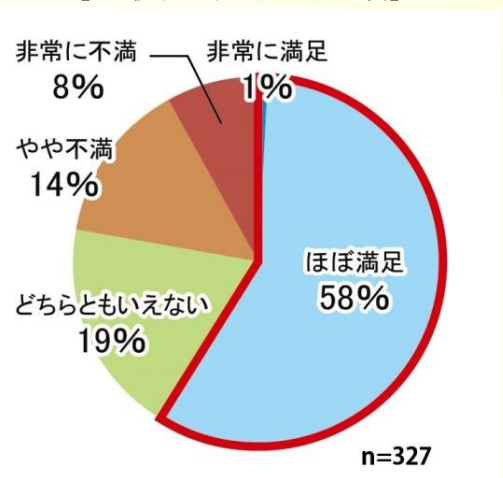
○調査結果

日常よく利用する道路の満足度は59%で、半数以上の満足度が得られています。

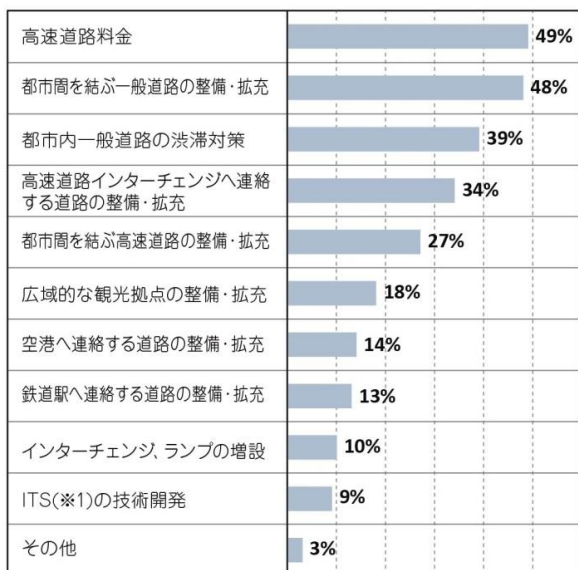
道路の利便性向上の方策に関しては「高速道路料金」や「都市間を結ぶ一般道路の整備・拡充」に関する声を多くいただいています。

また、主な営業活動範囲、来場者のアクセスなどに関しては「空港との接続性」や「高速道路のインターチェンジとの接続性」が悪いという声をいただいています。

【よく使う道路全般の満足度】

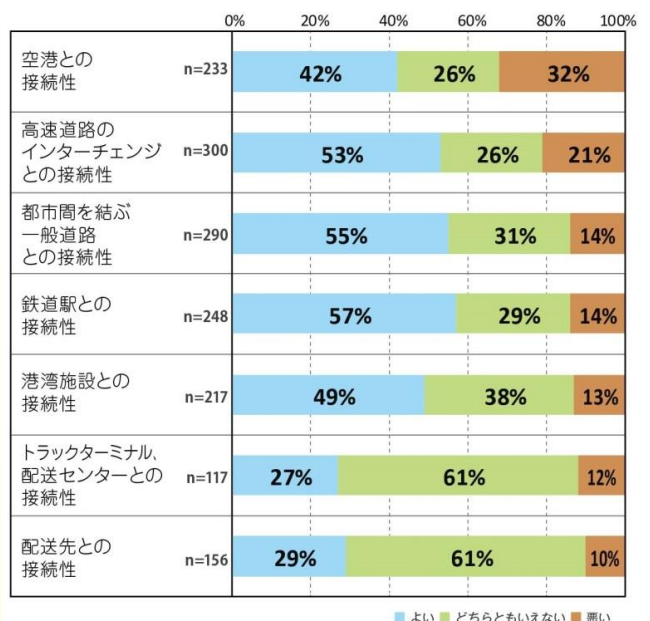


【自動車を利用する道路の利便性向上の方策】



(※1)ナビゲーションの高度化、安全運転の支援などを実現する高度道路交通システム

【主な営業活動範囲、来場者のアクセスなど】



※[該当なし]を除く

○目的

県民の皆様から、現状の道路についての課題や、その整備に対する期待など、今後のみちづくりについての意見を伺う。

○開催概要

地域	開催日	開催場所	参加人数
岩国	平成27年 9月 7日 (月)	やまぐち県民文化ホールいわくに(シンフォニア岩国)	33
柳井	" 9月 16日 (水)	柳井市文化福祉会館	30
周南	" 9月 3日 (木)	山口県周南総合庁舎	25
山口・防府	" 9月 10日 (木)	山口勤労者総合福祉センター(サンフレッシュ山口)	27
宇部・小野田	" 9月 1日 (火)	山口県宇部総合庁舎	19
下関	" 9月 15日 (火)	下関市立勝山公民館	19
長門	" 8月 31日 (月)	山口県長門土木建築事務所	18
萩	" 9月 8日 (火)	サンライフ萩	17

○主な意見

岩国地域

H27.9.7

- 地域高規格道路*など、規格の高い道路の早期整備が必要。
- 慢性的に渋滞が発生している箇所について、多車線化等の対策が必要。
- 大型車が生活道路を通過しないよう、代替路の整備が必要。
- 通学路の維持管理が必要。
- 海岸に面した道路は津波災害等の被害を受けやすいため、代替路の整備が必要。
- 緊急車両の医療施設へのアクセス性を高めるため、スムーズな移動を可能とする道路整備が必要。
- 災害時に救援物資の運搬等をスムーズに行えるような道路整備が必要。
- 道路のきめ細かい維持管理が必要。
- 費用対効果や維持管理の可否等も考慮した、適切な植栽計画が必要。



柳井地域

H27.9.16

- カーブや路面の凹凸が多く走りにくい道路について、安全な通行を可能にする改修が必要。
- 大型車との離合が困難かつ危険な道路について、多車線化等の対策が必要。
- 海岸沿いの道路は急カーブが多いうえ、幅員が狭いため、走りやすい道路整備が必要。
- 柳井市から山陽道へのアクセス性向上が必要。
- 歩行者・自転車が安全に移動できるような歩道整備が必要。
- 大雨による道路の冠水区間や、慢性的な渋滞箇所を回避できるバイパス等、代替路の早期整備が必要。
- 災害時および、平時の救急搬送においても円滑な交通を可能にする道路整備が必要。
- 高齢化社会においても継続可能な、植栽の維持管理計画が必要。



周南地域

H27.9.3

- 慢性的な渋滞を解消できるような道路整備が必要。
- 生活道路への通過交通の進入を抑制するなど、地域の生活エリアや通学路の安心・安全確保が必要。
- 山間部が多いため、積雪・凍結対策が必要。
- 医療施設へのアクセス性を高めるため、スムーズな移動を可能とする道路整備が必要。
- 老朽化した道路や橋梁の効率的な維持管理が必要。
- 街路樹について、普段の道路走行に支障を及ぼすことのないよう、適切な植栽計画が必要。また、定期的な剪定等の維持管理が必要。



山口・防府地域

H27.9.10

- 産業に関わる幹線道路に狭隘な箇所があるため、多車線化等の整備が必要。
- 幹線道路から市街地にスムーズに進入できるような道路整備が必要。
- 山陰方面へ円滑に移動できる道路整備が必要。
- 高齢者や障害者の利便性向上のため、バス等の公共交通機関が円滑に走行できる道路整備が必要。
- 歩行者・車いすが安全に移動できるような歩道整備や、無電柱化*が必要。
- 災害時に救援物資の運搬等をスムーズに行えるような道路整備が必要。
- 路面に轍や凹凸がある路線があり、走行に支障をきたすため、定期的な維持管理・改修が必要。
- 標識や路面標示による安全確保が必要。



宇部・小野田地域

H27.9.1

- 大型車両が通行できない橋梁等があるため、輸送の効率化のためにも早期対応が必要。
- 案内標識や路面標示などの設置について、迷わずに目的地までたどり着けるような対策が必要。
- 自転車による観光周遊ニーズへの対応が必要。
- 事故や渋滞を縮減し、円滑に移動できる道路整備が必要。
- 山陰方面へ円滑に移動できる道路整備が必要。
- 歩行者・自転車が安全に移動できる歩道整備が必要。
- 路面標示の再標示等、道路の維持管理が必要。
- 山間部の道路等、沿道の樹木が道路を覆い、走行に支障をきたしている箇所があるため、定期的な剪定が必要。



下関地域

H27.9.15

- 狭隘で大型車も通過する生活道路の改善が必要。
- 時間のかかるハード対策だけでなく、短期に効果が発現するソフト対策（交通運用の改善含む）による渋滞対策も必要。
- 通学路の歩道整備が必要。
- 連続性を考慮したバリアフリー*の整備が必要。
- 台風等の災害時でも機能する道路網の強化が必要。
- 適切な箇所にIC設置を行い、山陰道へのアクセス性向上が必要。
- 海岸近辺の街路樹が、潮風の影響で枯れ続けている箇所がある。環境や立地状況に応じた適切な植栽計画が必要。



長門地域

H27.8.31

- カーブが多く狭隘な、観光地へのアクセス道路の改善が必要。
- 下関と長門をつなぐ山陰道の早期整備が必要。
- 通学路をはじめとする歩道整備が必要。
- 集中豪雨などによる災害発生時においても通行可能な道路の整備が必要。
- 地すべり対策等の災害対策が必要。
- 凍結頻発箇所に待避エリアの整備が必要。
- 道路の凍結予防処置が必要。
- 動物注意標識の更なる設置が必要。
- 普段の走行・歩行に支障を及ぼすことのないよう、街路樹の定期的な剪定等、維持管理が必要。



萩地域

H27.9.8

- 山陰道の早期整備が必要。
- トンネル内の視認性向上、安全確保のため、照明の改善が必要。
- 障害者が安心して移動できるようなバリアフリー*対策が必要。
- 夜間歩行の安全性、また防犯性向上のため街灯等の新設が必要。
- 通学路の歩道整備が必要。
- 地域の生活道路について、高齢者が利用しやすい道路整備が必要。
- 越波等による道路の冠水を防ぐため、越波対策や冠水対策が必要。
- 大雨などによる通行規制を回避できる災害に強い道路ネットワークの構築が必要。
- 普段の道路走行に支障を及ぼすことのないよう、街路樹の定期的な剪定等、維持管理が必要。



○会場でのアンケート

「出前ミーティング」では、会場での意見交換に加え、アンケート用紙への記述による意見もいただきました。

- 山口県の東部地区は幹線道路整備が遅れており、地域経済や観光など、広域交流の活性化のみならず通学路歩行者の安全性にも大きな問題あり。
- 渋滞緩和や防災上の観点から、緊急輸送道路*網の整備が重要。
- 幹線道路の渋滞で生活街路を迂回する車が多く、小学生が事故に遭う例が何件もある。幹線道路の渋滞がなくなる限り、子ども達の事故はなくなる。
- 災害時の救援物資輸送や物流の拠点である港湾地区と幹線道路との大型車両アクセス向上が必要。
- 萩ー益田間や、萩ー山口間を結ぶことが大事である。
- 少子高齢化、人口減少、厳しい財政事情の中、生活に最も身近な「コミュニティー道路の安心安全確保」から取り組んで欲しい。歩道、自転車道整備、地域活力、産業活力創造へつながる。
- 医療施設に救急車が素早く行く道路がない。人命に関わると思う。
- 高齢化社会とはいえ、運転をする人は多いので、安心して運転が出来るよう、道路の拡幅をして欲しい。
- 緊急輸送道路*の整備が必要。（緊急搬送の時間短縮）
- 災害などで通行止めが過去必要となった箇所に対しての対策をお願いします。
- 災害などの問題も多く発生している。特に橋などが壊れると通行できなくなるので、経過年数、老朽化などを考慮して、改良、改善して欲しい。
- 高齢化橋梁の改修整備は、急務であると思う。
- 既存道路の補修を先行して考えること。
- 老朽化の道路の整備がとても気になる。安全のため計画をよろしくをお願いします。
- 道路整備後の草刈り等の維持管理のシステムを考えて欲しい。
- 「県道の草刈り」について、管理ボランティア（地元管理）の新しい制度を作って欲しい。
- 道路、橋、トンネル等、老朽化してきており、その対策が必要と思う。計画的に推進して欲しい。
- 橋やトンネルの点検は嚴重に調査されるよう望む。劣化した橋等の車両の通行を制限する、あるいは通行止めにする。

○目的

地域の課題や利用者ニーズを踏まえた山口県のみちづくりを推進するため、国・県・市町や経済団体等が一堂に会し、道路に関する最新の情報を共有するとともに、それぞれの地域における課題や道路整備・維持管理のあり方等について意見の交換を行う。

○開催概要

開催日 平成27年11月2日（月）

開催場所 山口市内

参加者 ・国土交通省

・19市町（道路整備促進期成同盟会山口県地方協議会）

・経済団体等（山口県道路利用者会議、山口県経営者協会、
山口県商工会議所連合会、山口県商工会連合会）

・山口県

○主な意見

- 都市部には、まだ渋滞箇所が多く、安全確保、物流の効率化等の観点からさらなる道路整備が必要。
- 老朽化と財政が課題。また、中山間地域*では高齢化が進み、道路の草刈り等を行ってくれる人が減少するなどの新たな課題が発生。
- 日本海側は交通基盤が脆弱。地域活性化には道路が必要不可欠。
- 物流や観光の面から、インターチェンジから地域を連絡する高規格な道路の整備が必要。
- 幹線道路から観光地等への枝線が整備されていない。
- バイパスの整備により、沿線の企業立地等が進むなど、ストック効果*が現れている。更なる効果発現のためにも未整備区間の整備が必要。
- 道路は繋がってこそ効果が発現するもの。国道・県道の一体的な整備が必要。
- ミッシングリンク*を解消する高規格幹線道路*や地域間連携を強化する地域高規格道路*の整備が必要。また、幹線道路の慢性的な渋滞解消も喫緊の課題。
- 広域道路ネットワークの形成や、産業力の強化に資する道路の整備が必要。また、適切な維持管理が必要。
- 地域格差の是正等のためには高規格幹線道路*が必要であり、スピード感を持った取り組みを要望。また、幹線道路の災害危険箇所の防災対策も必要。
- 地方創生の実現には、都市間、地域間を結ぶ幹線道路網の構築が不可欠。
- 道路網の充実・強化を図ることが必要。また、交通安全対策も重要。全ての人安心して通行できる交通環境の確保が必要。
- 災害に強い道路が必要。



The page features several large, stylized green leaf-like shapes that curve across the background. The text is centered and has a slight reflection effect below it.

第4章 みちづくりの進め方

第4章 みちづくりの進め方

1 みちづくりの目標と方針

平成27年3月策定の「元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン」においては、人口減少問題を県の最重要課題に位置付け、県づくりの推進力となる人口の減少に歯止めをかけ、そして人口減少・少子高齢化にあっても、元気な産業や活力ある地域の中で、県民誰もがはつらつと暮らせる「活力みなぎる山口県」の実現を目指すこととしています。

このため、このたびの道路整備計画においても、今後急速に進展する『人口減少・少子高齢化』問題の克服を最重要課題に位置づけるとともに、県民生活の基本である安心・安全の確保を図る観点から、近年『頻発する自然災害』や、喫緊の対策が必要とされる『既存施設の老朽化』問題への対応についても、優先的に解決すべき重要課題に位置づけ、『厳しい財政状況』の中、限られた財源を効率的・効果的に活用しながら、これらの課題解消に資する道路整備に重点的に取り組みます。

●重要課題

●人口減少・少子高齢化

本県においては、未婚化・晩婚化の進行などを要因とした少子化の流れに歯止めをかけるだけではなく、若者の他地域への流出を食い止めなければ、人口減少に歯止めがかかりません。

人口減少という課題に正面から向き合い、総力を結集して「活力みなぎる山口県」を実現していくために、まずは、**地域の強みを活かした産業の振興**を図ることにより、**安定した雇用の場を創出**していくことが必要です。

また、「しごと」と「ひと」の好循環を確立していくためには、産業振興によって創出された雇用の場を活かし、若者等の人材の定着・還流を進めるとともに、若者を含む幅広い層を対象にやまぐちへの新たな人の流れを創り出す必要があります。

さらに、**希望する人が安心して結婚、妊娠・出産、子育てができる環境づくり**を進めていくことも必要です。

加えて、今後、数十年において本県人口の大幅な減少は避けられないことから、**人口減少社会においても、人々が住み慣れた地域で元気に暮らす**ことができ、新たな人の流れも呼び込めるよう、**将来にわたって維持・発展できる地域づくり**を進める必要があります。

(山口県まち・ひと・しごと総合戦略* H27.10より抜粋)

●頻発する自然災害

本県においては、近年相次いで大雨等による被害が発生し、また、近い将来、南海トラフ地震の発生も予測され、人命を守り、また、**経済社会への被害が致命的にならず迅速に回復する「強さとしなやかさ」を備えた国土を平時から構築**することが重要です。

国土強靱化*の推進を図る上で必要な対策を明らかにするため、本県の強靱化の現状と課題を評価すること(脆弱性評価)は、重要です。

《脆弱性評価結果に基づく、対応方策(道路関係分)》

- 災害を未然に防止する**公共土木施設等(橋梁、堤防等)の計画的な整備**が必要
- 生活・社会基盤の耐震化**への対応が必要
- 災害時の輸送・復旧活動等を支える広域道路ネットワークの整備**が必要
- 関係機関の連携等による**救助・救急体制の整備**が必要

(山口県国土強靱化*地域計画 H28.3より抜粋、一部加筆)

●急速に進む施設の老朽化

平成24年12月2日、**中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故が発生**した。このような事故を二度と起こさないよう、国土交通省では、平成25年を「社会資本メンテナンス元年」と位置付け、取組が進められてきた。

(中略)

山口県土木建築部が所管する公共土木施設等は、**県民生活や経済活動を支える基盤**であり、一定の恒常的な機能の発揮が求められるものである。しかし、本県においても、**施設の老朽化が急速に進行し、今後一斉に更新時期を迎えることから、その適切な対策が喫緊の課題**となっている。

このため、中長期的なアセットマネジメント*の考え方のもと、**予防保全的な維持管理**を行うこととし、施設ごとに点検結果に基づく**長寿命化計画***を策定して、**費用の縮減や平準化を図る効率的な維持管理**を推進している。

今後は、これらの取組に加え、厳しい財政状況や人口減少、少子高齢化の進展など社会情勢が変化する中での課題を踏まえ、**将来にわたって必要な公共土木施設等の機能を発揮し続けるための取組を実行する必要がある**ことから、基本方針を踏まえ、公共土木施設等の維持管理・更新等を着実に推進するための具体的な取組方針を取りまとめた「山口県土木建築部インフラマネジメント計画*」を策定するものである。

(山口県土木建築部インフラマネジメント計画* H27.7より抜粋)

●厳しい財政状況

厳しい財政状況の下、「選択と集中」の視点に立ち、重点的・計画的に道路ネットワークの整備を進めることが必要です。

●基本目標

やまぐちの未来を拓くみちづくり

～将来にわたって、元気な産業や活気のある地域の中で、県民誰もがはつらつと暮らすことができるやまぐちのみちづくり～

●みちづくりの方針

I 産業・地域を『支える』

産業や地域の振興を支えるため、移動時間の短縮に資する道路ネットワークの整備を推進します。
また、特殊車両通行許可制度の改善等による物流の効率化を推進します。



II 人々のいのちを『守る』

子どもや高齢者等を悲惨な事故から守るため、安全な歩行空間の形成や交差点改良等を推進します。



III 災害に『備える』

地震や大雨などによる自然災害等に備えるため、災害時等にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの充実・強化を推進します。



IV 未来に『つなぐ』

県民の財産である道路施設を次世代につなぐため、計画的・効率的な維持管理・更新を推進します。
また、地域の方々の協力もいただきながら、良好な道路環境の確保に努めます。



●人口減少・少子高齢化

●頻発する自然災害

●急速に進む施設の老朽化

●厳しい財政状況

○現状と課題

- ▷広域交通拠点*へのアクセス性
- ▷慢性的な渋滞
- ▷中山間地域*の利便性
- ▷通学路の交通安全
- ▷災害時等における信頼性
- ▷救急・消防活動の迅速化
- ▷道路施設の老朽化
- ▷厳しい財政状況

○県民等のニーズ

- ▷地域間連絡道路の整備
- ▷インターチェンジへのアクセス性向上
- ▷渋滞対策
- ▷生活道路の整備
- ▷通学路の安全対策
- ▷高齢者や障害者に配慮した歩道整備
- ▷災害時等における安心・安全の確保
- ▷医療施設までの移動時間短縮
- ▷適切な維持管理

2 みちづくりの方策

基本目標を実現するため、4つのみちづくりの方針に沿って、取り組むべき9つのみちづくりの方策と具体的取組を設定します。

9つの方策と具体的取組

評価指標

方針

I 産業・地域を『支える』

方策

(1) 産業力・観光力の強化を支援します!

- 物流等の迅速化・円滑化
- 特殊車両通行許可制度*の改善等
- 観光客の利便性の向上

(2) 暮らしやすいまちづくりを支援します!

- 交流・連携の強化
- 生活の利便性の向上

(3) 渋滞対策を推進します!

- バイパス整備や交差点改良等による渋滞対策の推進

①インターチェンジ30分圏カバー率（面積）

②空港1時間圏カバー率（面積）

③物流拠点港湾* 1時間圏カバー率（面積）

④新幹線駅30分圏カバー率（面積）

⑤都市計画道路*の整備率

⑥車両のすれ違いが困難な箇所*の解消率

⑦19市町30分圏カバー率（面積）

⑧渋滞を緩和させる「主要渋滞箇所*」数

方針

II 人々のいのちを『守る』

方策

(4) 安心・安全な交通環境の確保を図ります!

- 生活道路等における交通安全対策の推進
- 全てのひとが安心して移動できる歩行空間の形成

(5) 救急活動を支援します!

- 緊急車両の迅速かつ円滑な通行の確保
- 救急医療施設への搬送時間の短縮

⑨通学路の歩道設置率

⑩歩行空間のバリアフリー*化率

⑪人身交通事故の発生件数（10万人あたり）（年間）

⑫3次救急*医療機関1時間圏カバー率（面積）

方針

III 災害に『備える』

方策

(6) 災害時等にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築します!

- 防災・減災対策の推進
- 広域道路ネットワークの構築や安心・安全な生活道路の整備

(7) 道路施設の耐震対策を推進します!

- 橋梁の耐震補強

⑬国道・県道の整備完了延長

⑭災害時における道路網の安心度

⑮橋梁の耐震補強実施率

方針

IV 未来に『つなぐ』

方策

(8) 道路施設の長寿命化を推進します!

- 老朽化した道路施設の計画的な修繕・更新等
- 山口県道路メンテナンス会議等を通じた市町支援

(9) 適切な維持管理に努めます!

- 日常的な維持管理の充実・効率化
- 異常気象時等の対応
- 地域住民との協働による維持管理

⑯長寿命化計画*（個別施設計画）の策定数

⑰維持管理状況の満足度