

The background features several large, stylized green leaf-like shapes that curve upwards and to the right, creating a sense of growth and movement. The leaves are rendered in various shades of green, from light to dark, with soft gradients and subtle shadows.

第5章 方策の推進

1 方策の具体的な取組

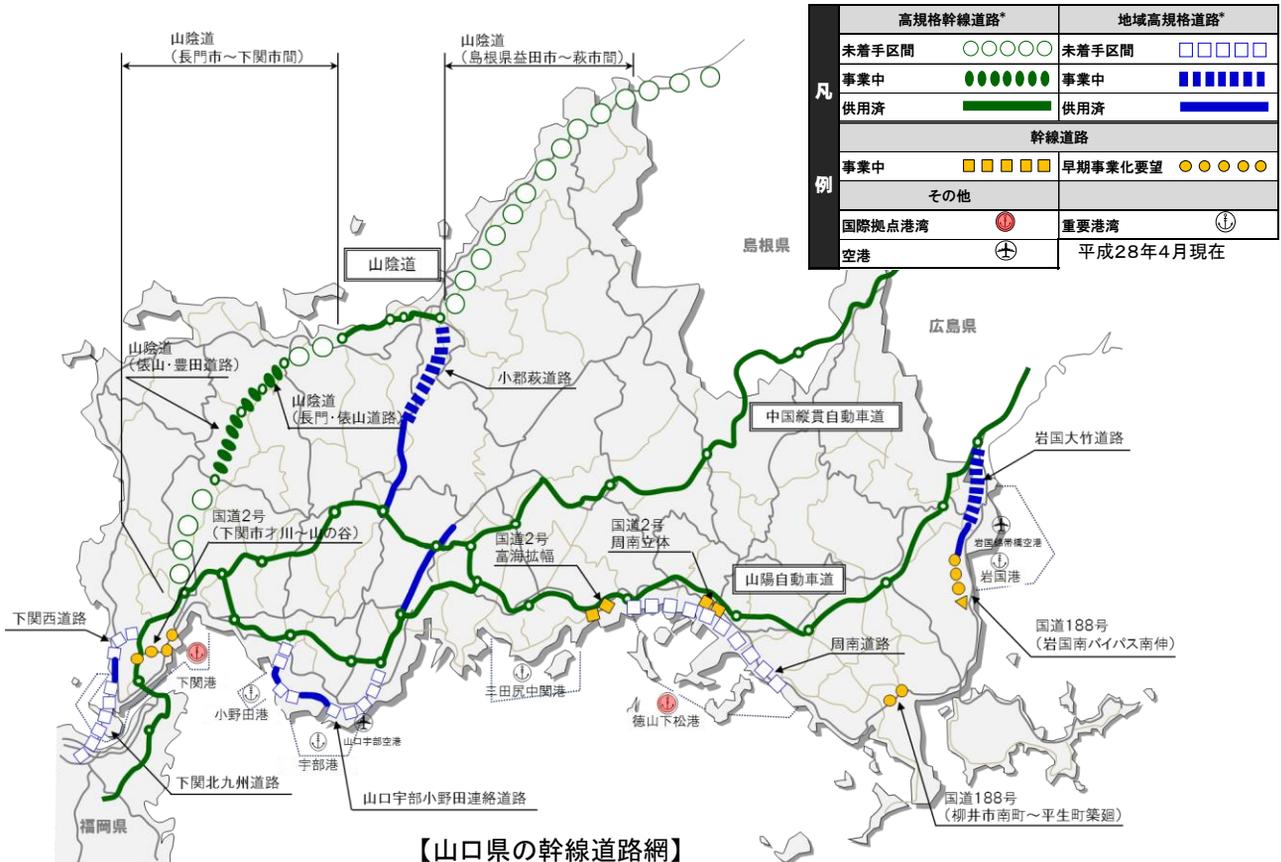


(1) 産業力・観光力の強化を支援します！

Point

人口減少社会において、地域経済の活性化を図り、新たな雇用を創出するためには、県内企業の競争力強化や農林水産業の振興、地域資源を活用した観光の振興など産業の活力を高めしていくことが不可欠です。

このため、県内外における物流等の円滑化や、広域観光ルートの形成、産業の立地等に資するサービス水準の高い道路ネットワークの整備を推進します。



具体的な取組

■ 物流等の迅速化・円滑化

県内企業の競争力強化を図るとともに、地域経済への多面的な波及効果が期待できる新規企業の誘致を進めるため、迅速かつ円滑な物流・人流の実現に資する山陰道や地域高規格道路*、さらには、企業団地・工場からインターチェンジ、港湾・空港等へのアクセス性の向上を図る国道・県道の整備を推進します。

■ 特殊車両通行許可制度*の改善等

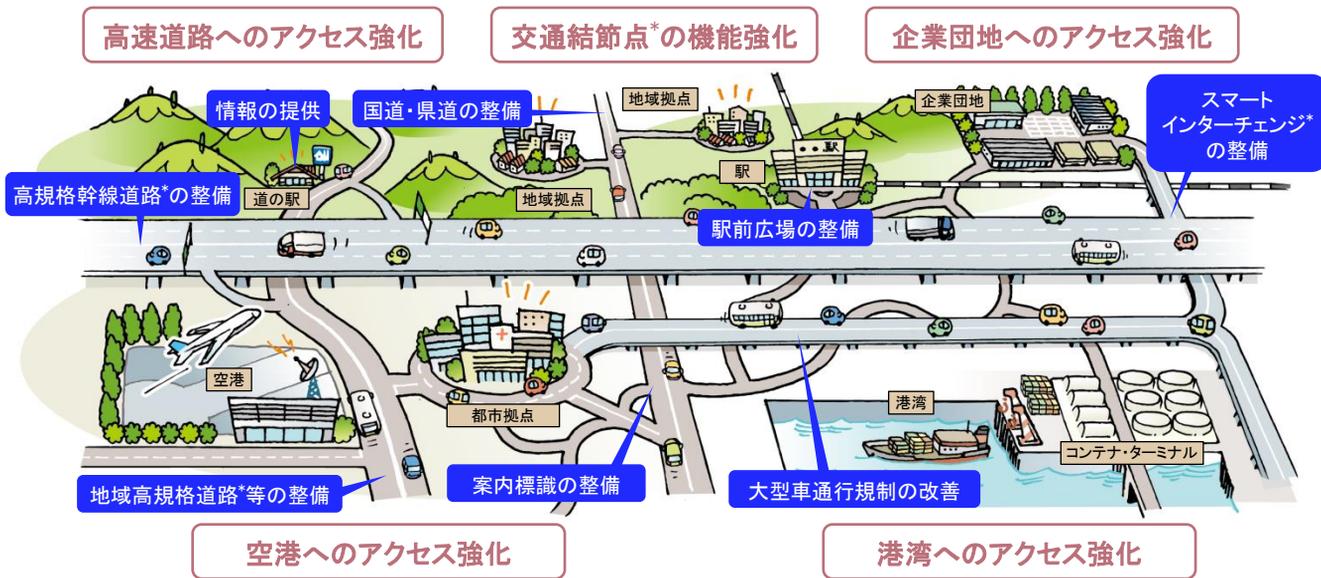
利用者ニーズを踏まえた大型車両の通行を誘導すべき道路の指定や、特殊車両通行許可制度*における通行条件の緩和等を国へ要望するなど、物流の効率化に努めます。



■ 観光客の利便性の向上

観光振興につなげるため、空港や新幹線駅等の広域交通拠点*と観光地、観光地相互の移動時間の短縮や、周遊ルートの形成に資する道路の整備を推進します。

また、観光客の利便性の向上を図るため、交通結節点*の機能強化やスマートインターチェンジ*の整備促進、道の駅における情報提供の充実*に努めます。



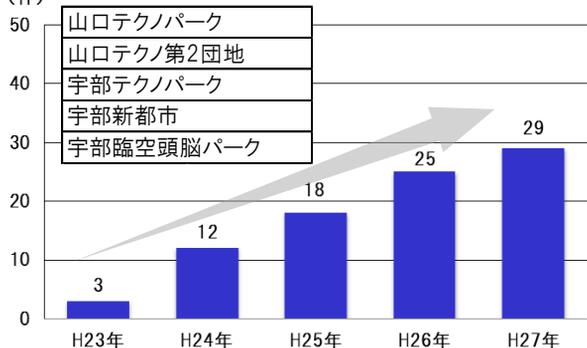
成果を示す評価指標

項目	現在	概ね10年後
インターチェンジ30分圏カバー率(面積)	82%	85%
空港1時間圏カバー率(面積)	58%	65%
物流拠点港湾*1時間圏カバー率(面積)	68%	75%
新幹線駅30分圏カバー率(面積)	40%	45%

期待される効果

山口宇部道路の全線供用後（H23.7暫定2車線）、沿線の山口テクノ第2団地の分譲地が完売するなど、企業進出が順調に進んでいます。

(件) 山口宇部道路周辺の産業団地



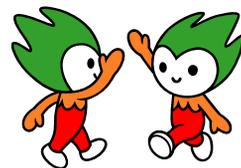
山口宇部道路周辺の産業団地における企業立地数
(平成23年からの累計)

小郡萩道路（美祢東JCT～絵堂IC）の整備により、山口宇部空港やJR山陽新幹線新山口駅などの広域交通拠点*から萩市などの観光地へのアクセス性が向上し、観光振興に寄与しています。

移動時間の短縮効果



(整備前 → 美祢東JCT～絵堂IC整備後)



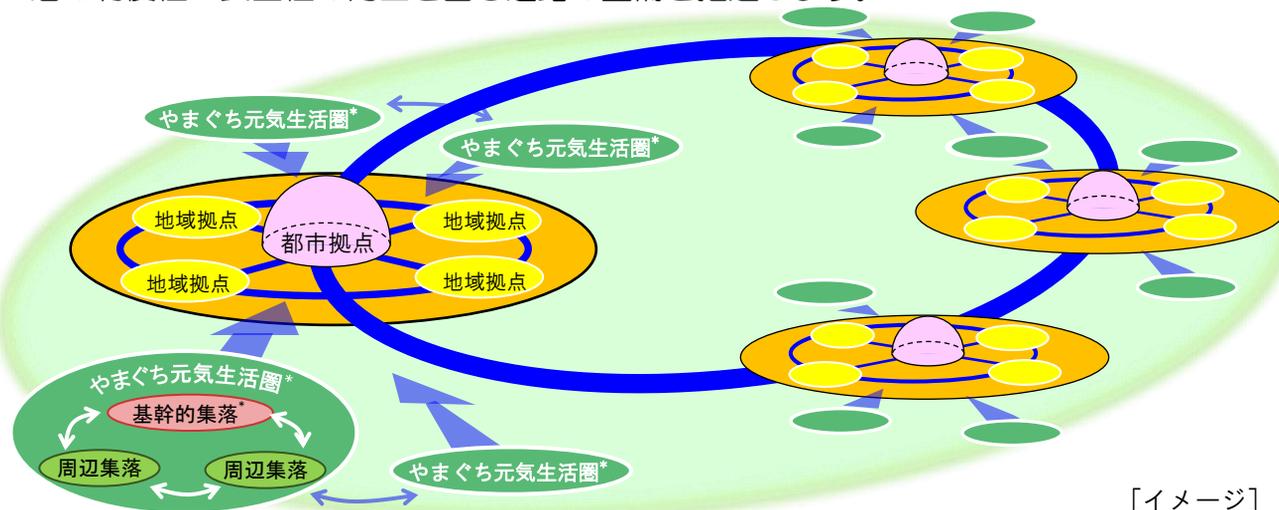
(2) 暮らしやすいまちづくりを支援します！

Point

人口減少や少子高齢化が進行する中で、地域が持続的に発展していくためには、各地域が生活に必要な医療や商業等の機能を一定のエリアに集約（コンパクト化）するとともに、不足する機能を互いに補完することが必要です。

中小の都市が分散する本県においては、それぞれの都市が高次の都市機能*を分担して互いに補完するとともに、都市内や周辺地域においても、都市の中心部やその周辺の生活の拠点等に必要な機能を階層的に配置し、各拠点の持つ機能を補完・連携する集約型のまちづくりと、集約型まちづくりを支える各拠点間の交流・連携のネットワーク（コンパクト+ネットワーク）が求められています。

都市や地域の拠点に都市機能*を集約するコンパクトなまちづくりや、中山間地域*のやまぐち元気生活圏*の形成と併せ、都市間や拠点間の交流・連携を強化する道路や、生活の利便性・安全性の向上を図る道路の整備を推進します。



[イメージ]

具体的な取組

■ 交流・連携の強化

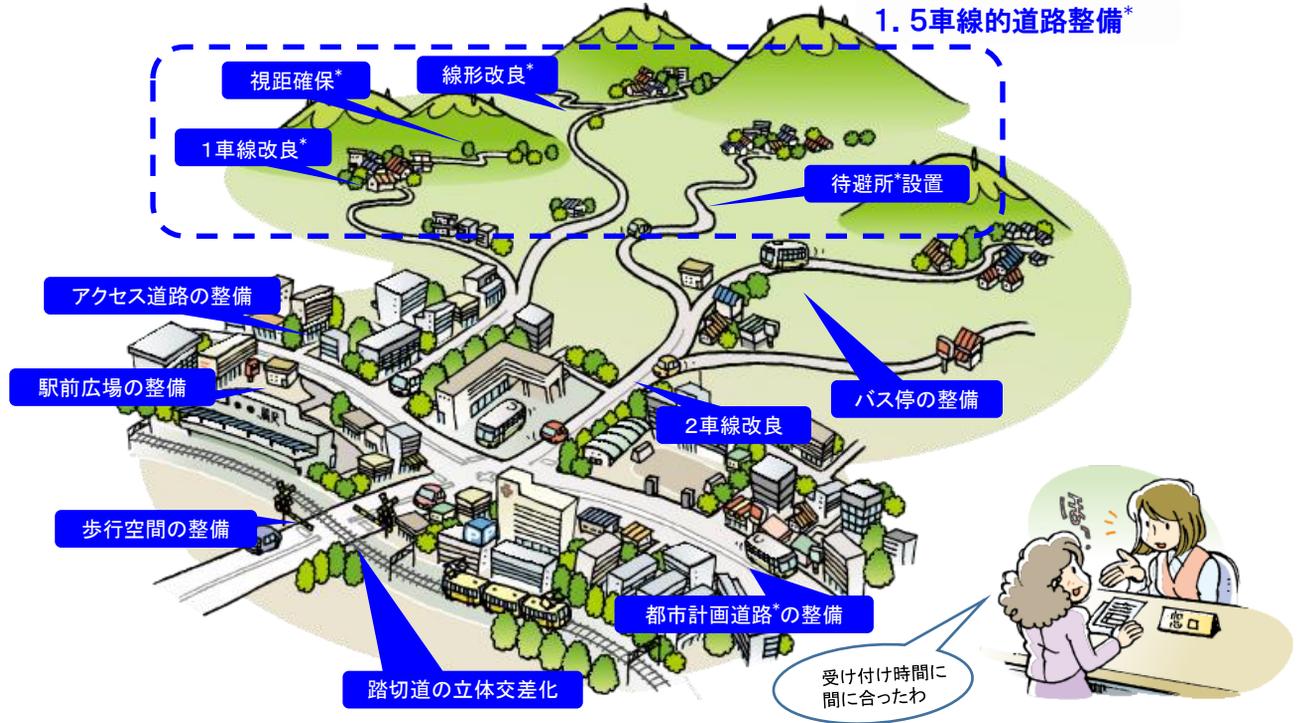
医療や商業等の都市機能*を相互に補完し、地域の持続的な発展を図るため、各都市間や広島都市圏・福岡都市圏との広域的な交流・連携に資する道路や、各拠点間を結ぶ道路の整備を推進します。



■ 生活の利便性の向上

日常生活の利便性・安全性の向上を図るため、都市計画道路*や生活道路の整備を推進します。

また、公共交通機関との連携を強化するため、鉄道駅等とのアクセス性の向上に資する道路の整備を推進するとともに、交通結節点*の機能強化を促進します。



成果を示す評価指標

項目	現在	概ね10年後
都市計画道路*の整備率	59%	60%
車両のすれ違いが困難な箇所の解消率	78%	80%
19市町30分圏カバー率(面積)	59%	65%

期待される効果



JR新下関駅と旧国道191号を連絡する県道田倉新下関停車場線(都市計画道路*長府綾羅木線)の供用により、JR新下関駅の交通結節点*としての機能が強化されました。

都市計画道路*長府綾羅木線



交通結節点*の機能強化!



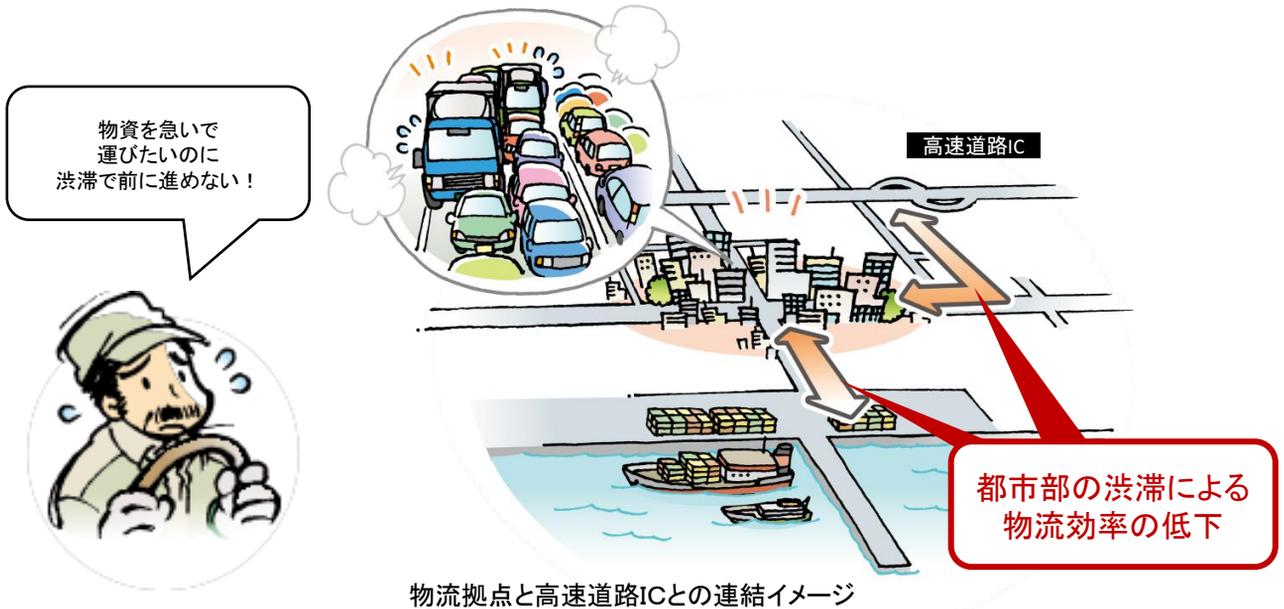
(3) 渋滞対策を推進します！

Point

道路の交通渋滞の状況は深刻化しており、県内で年間に発生する渋滞損失時間*は約2,741億人時間、貨幣価値換算すると約586億円にも上ります。渋滞による速度低下に伴い、CO2排出の増大など環境面への問題が発生しているほか、円滑な物流に支障をきたすなど、企業の立地や産業の活性化にも影響を与えています。

このため、損失時間が多い主要渋滞箇所*について、効率的かつ効果的な渋滞対策を推進します。

(数値はいずれも平成22年度道路交通センサスを用いて推計)



国道2号(周南市三田川)



国道2号(岩国市新港)



国道2号(下関市長府)



国道188号(岩国市藤生)



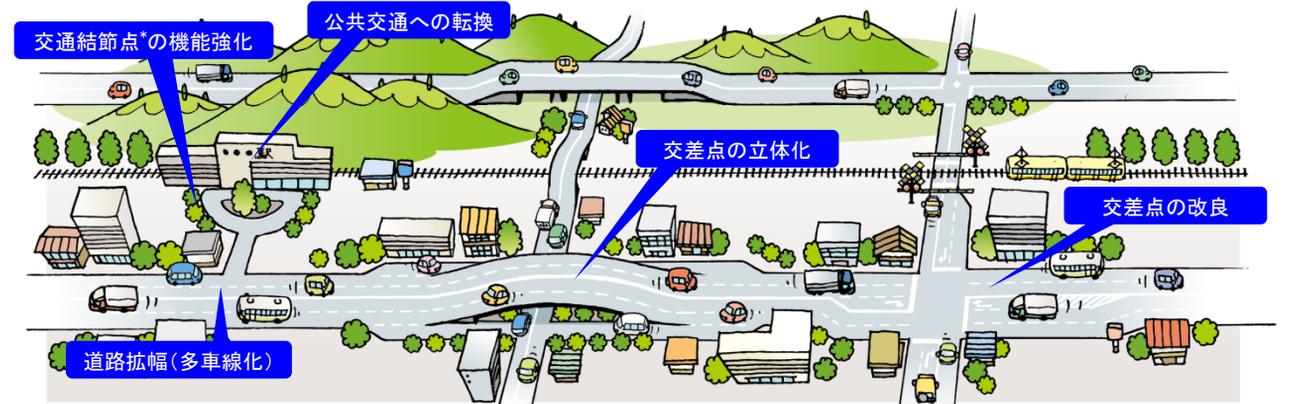
具体的な取組

■ バイパス整備や交差点改良等による渋滞対策の推進

主要渋滞箇所*の渋滞を緩和するため、バイパスの整備や交差点の立体化、加えて、公共交通への交通手段の転換を促すなどのソフト対策等を推進します。



<p>体系的ネットワーク整備</p> <p>・バイパスの整備 ・環状道路の整備 等</p>	<p>道路拡幅(多車線化)</p> <p>・慢性的な渋滞箇所の多車線化</p>	<p>交差点の立体化</p> <p>・渋滞が顕著な交差点の立体化</p>	<p>交差点の改良</p> <p>・右折レーンの設置 ・交差点角の改善 等</p>
--	--	---	--



※山口県道路交通渋滞対策部会*において、各関係機関が連携して渋滞対策の検討を行います。

成果を示す評価指標

項目	現在	概ね10年後
渋滞を緩和させる「主要渋滞箇所*」数	4箇所	17箇所

期待される効果

下関北バイパスの開通により、旧国道191号で発生していた渋滞が緩和されました。

綾羅木駅前交差点からの渋滞状況の変化



出典：国土交通省中国地方整備局山口河川国道事務所作成資料





(4) 安心・安全な交通環境の確保を図ります！

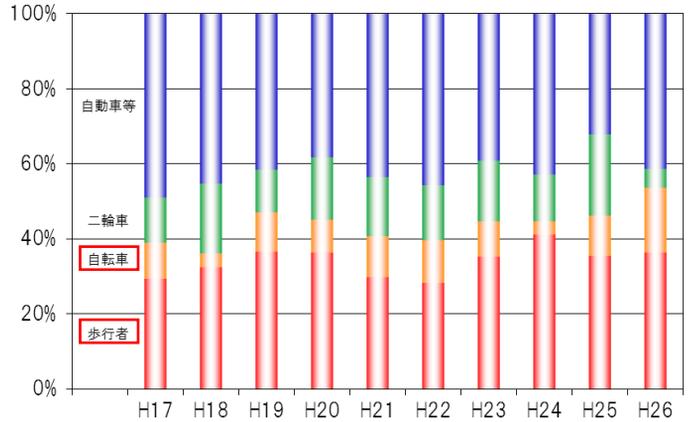
Point

県内の交通事故死者数のうち、歩行者及び自転車利用者が約4割を占めています。

このため、歩行者や自転車利用者を交通事故から守る取組を推進します。

また、高齢者や障害者などが日常生活や社会生活において利用する既存の道路施設等には、バリアフリー*化が不十分なものがあります。

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」という、ユニバーサルデザイン*の考え方を踏まえ、バリアフリー*化を推進します。



交通事故死者数の構成の推移

資料：交通白書 平成27年版



具体的な取組

■ 生活道路等における交通安全対策の推進

生活道路、通学路等において、歩道を整備するなど、人優先の立場に立った交通安全対策を推進します。

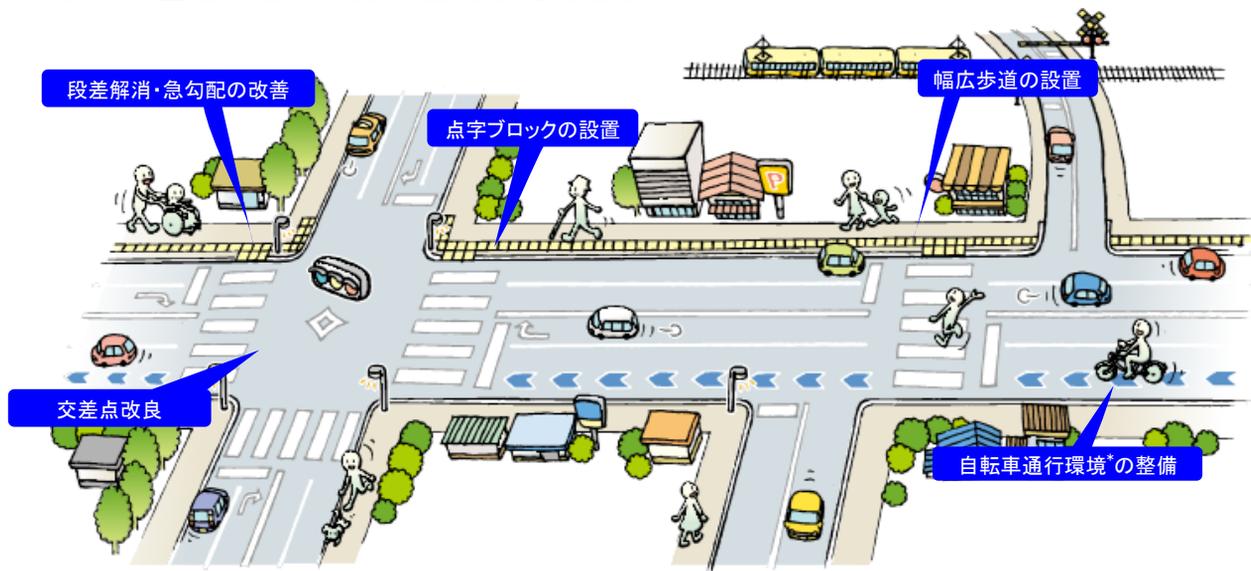
特に、通学路の合同点検において対策が必要とされた箇所については、子供たちが安心して通学できる歩道の整備や交差点改良等の対策を行います。



県道平生港田布施線(田布施町麻郷)

■ 全てのひとが安心して移動できる歩行空間の形成

全てのひとが安心・安全に移動することができるよう、幅の広い歩道の整備、歩道の段差の解消・急勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック）の設置、自転車通行環境*の整備等を推進します。



成果を示す評価指標

項目	現在	概ね10年後
通学路の歩道設置率	70%	75%
歩行空間のバリアフリー*化率	89%	100%
人身交通事故の発生件数(10万人あたり)(年間)	410件	減少に努める

期待される効果

歩道整備

県道長門三隅線(長門市浅田)



バリアフリー化

県道岩国停車場線(岩国市麻里布)



交差点改良

国道489号(周南市大神交差点)





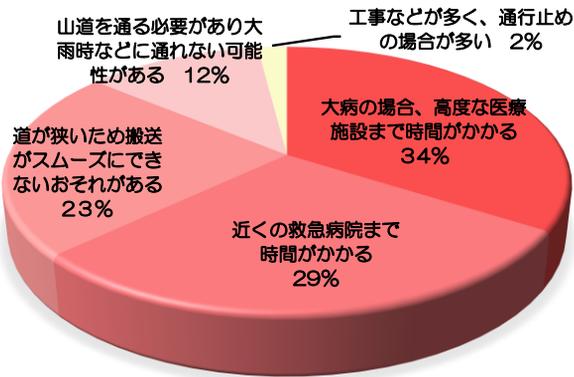
(5) 救急活動を支援します！

Point

救急時の移動について、多くの方が不安を抱えています。

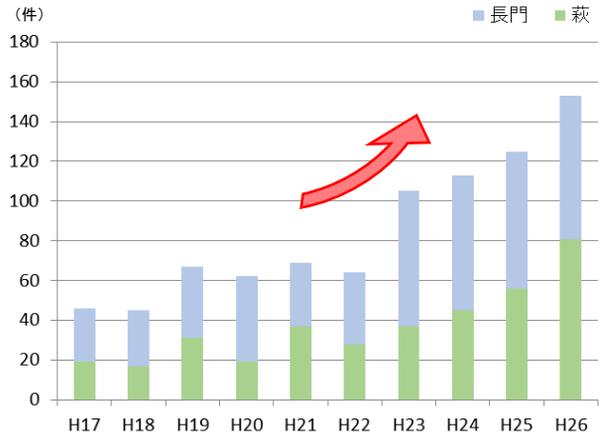
また、山陰地域などでは、3次救急*医療機関への搬送数が増加傾向にあるにもかかわらず、搬送までに60分以上を要しており、地域の皆様の安心な暮らしを支えるためには、迅速かつ円滑な救急活動を実現する必要があります。

医療施設までの信頼性の高い移動ルートの確保や、山陽側に集中する3次救急*医療機関や最寄りの医療施設への移動時間の短縮により、救急活動を支援します。



救急時の移動に不安を感じる要因

資料：平成25年度県民アンケート調査結果



長門・萩消防署管内から3次救急*医療機関への搬送件数

資料：ヒアリング結果

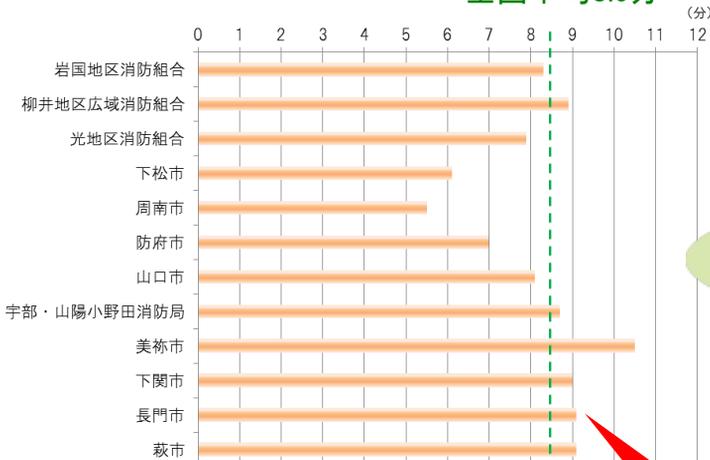
具体的な取組

■ 緊急車両の迅速かつ円滑な通行の確保

救急・消防活動の迅速化・円滑化を確保するため、中山間地域*においては、狭隘な道路の拡幅や待避所*の設置、線形不良箇所の改善を進めるとともに、都市部においては、交差点改良や多車線化等、渋滞の緩和に取り組みます。

さらに、電柱が倒壊することによる道路の寸断を防止するため無電柱化*を推進します。

全国平均8.5分



救急隊の現場到着時間(平成25年)

資料：平成26年版 救急・救助の現況
平成26年度 消防防災年報

現道拡幅、待避所*設置、線形改良*

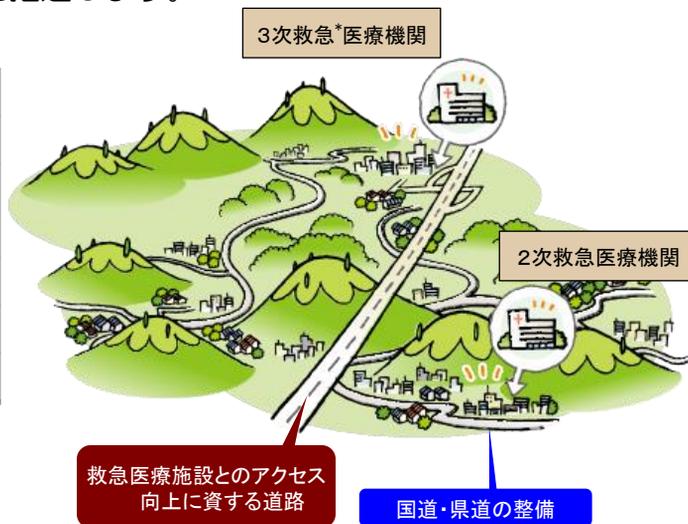
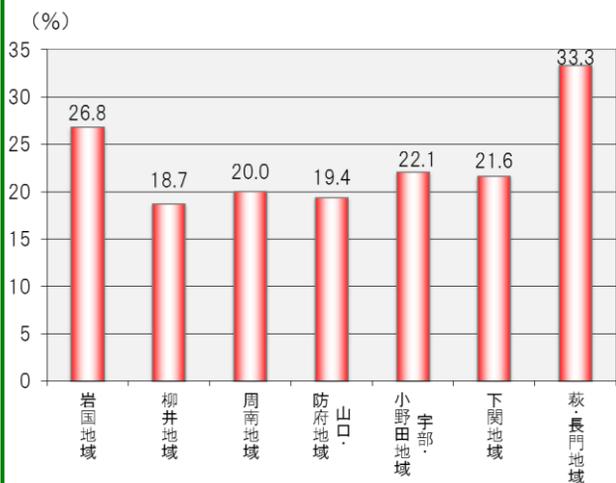


交差点改良、多車線化、無電柱化*

主に山陰側で、救急隊の現場到着が遅れている

■ 救急医療施設への搬送時間の短縮

県民の命を守る救急医療活動を支援するため、救急医療施設への搬送時間の短縮に寄与する山陰道や地域高規格道路*等の高規格道路やそのインターチェンジへのアクセス性の向上に資する道路の整備を推進します。



高度な医療施設への移動時間短縮を求める声

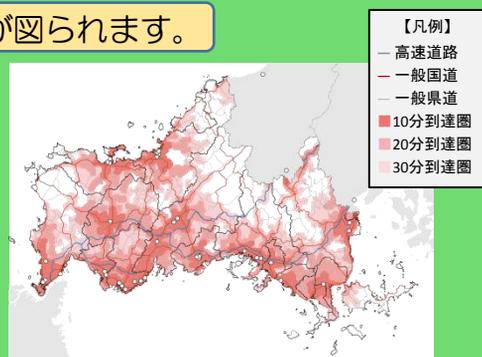
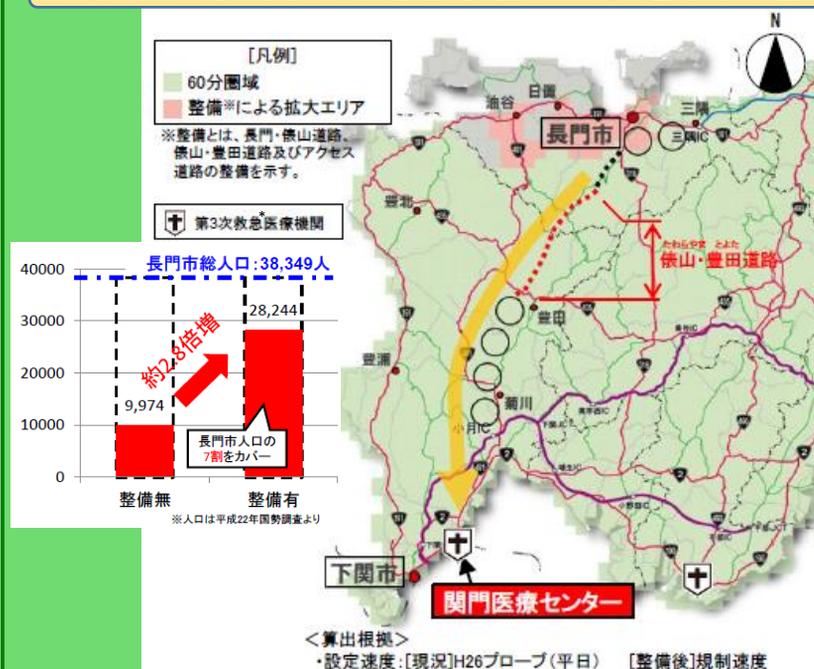
資料:平成27年度 県政世論調査

成果を示す評価指標

項目	現在	概ね10年後
3次救急*医療機関1時間圏カバー率(面積)	75%	80%

期待される効果

3次救急*医療機関など救急医療施設への到達時間の短縮が図られます。



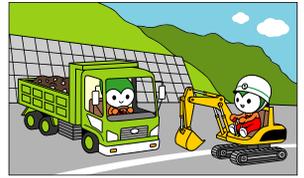
2次救急医療機関の圏域
 資料:平成22年度道路交通センサス

到達圏域の拡大

早く診てもらえて
 よかったね



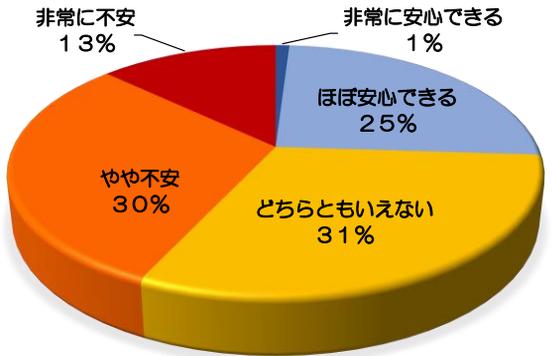
出典:社会資本整備審議会道路分科会中国地方小委員会資料



(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！

Point

緊急輸送道路*をはじめとする既存道路ネットワークの防災・減災対策を進めるとともに多重性・代替性を確保する道路ネットワークを構築することにより、災害時等の救急活動・緊急物資の輸送、復旧活動の支援等に迅速に対応でき、県民の皆様が安心して暮らせるようになります。



災害時における道路の安心度
資料：平成25年度県民アンケート調査結果

H22. 7. 15 県道美東秋芳西寺線(美祢市於福)



具体的な取組

■ 防災・減災対策の推進

安心・安全な通行を確保するため、土砂崩れや落石等の危険性が高い法面の補強工事や、越波対策など、防災・減災対策を推進します。

また、災害の未然防止・被害の最小化を図るため、定期的なパトロールの実施による道路状況の把握に加え、異常気象時等における緊急パトロールの実施等により、異常箇所の早期発見に努めます。

土砂崩れを防止します



県道下関長門線(下関市菊川町)

落石を防止します



国道191号(下関市津波敷)

地すべりを防止します。



県道山口宇部線(山口市佐山)

越波を防止します。

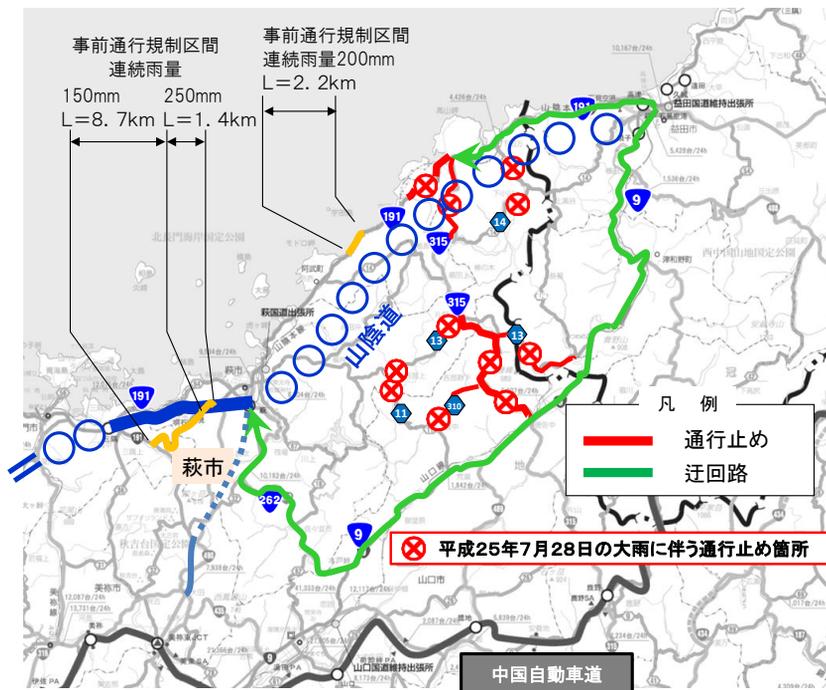


国道188号(岩国市黒磯)

■ 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

災害時等の救急活動や緊急物資の輸送、迅速な復旧活動を支援するため、広域的な道路ネットワークを構築する山陰道や地域高規格道路*の整備を推進するとともに、災害時等の迂回路や避難路となる生活道路の整備を推進します。

さらに、電柱が倒壊することによる道路の寸断を防止するため無電柱化*を推進します。



成果を示す評価指標

項目	現在	概ね10年後
国道・県道の整備完了延長	—	100km
災害時における道路網の安心度	26%	向上に努める

期待される効果

土砂崩れ等による災害時にも機能する多重性・代替性の確保された道路ネットワークの形成



H27. 8. 25 県道下関長門線(長門市深川湯本)





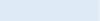
(7) 道路施設の耐震対策を推進します！

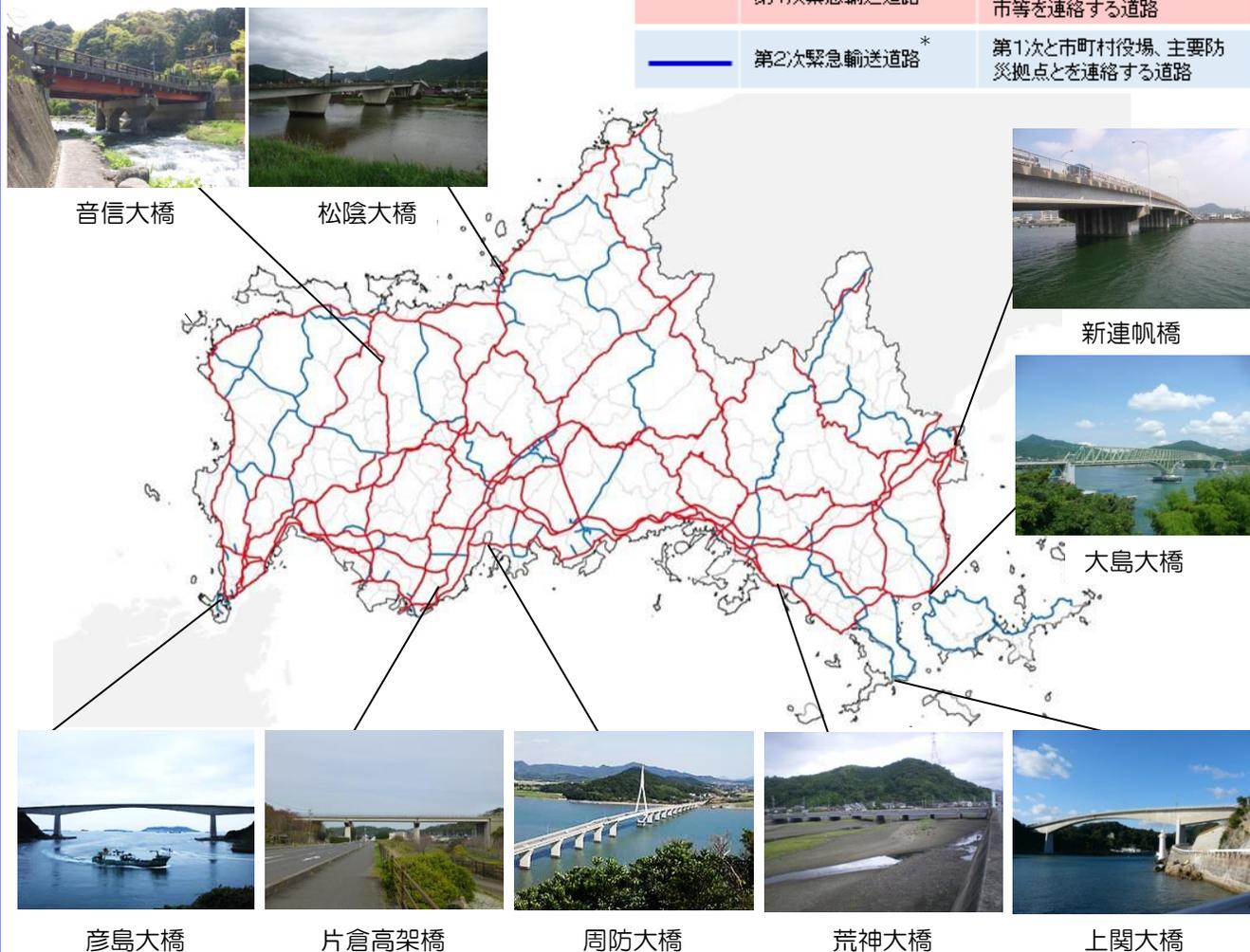
Point

緊急輸送道路*は、大規模災害時における救助・救援活動や緊急物資輸送のために極めて重要な役割を担っており、大規模地震時に緊急輸送道路*がその機能を発揮するためには、橋梁の倒壊を防止するための耐震補強を行っておくことが必要です。

山口県緊急輸送道路*ネットワーク計画図

<凡例>

	第1次緊急輸送道路*	県庁や地方生活圏の中心都市等を連絡する道路
	第2次緊急輸送道路*	第1次と市町村役場、主要防災拠点とを連絡する道路

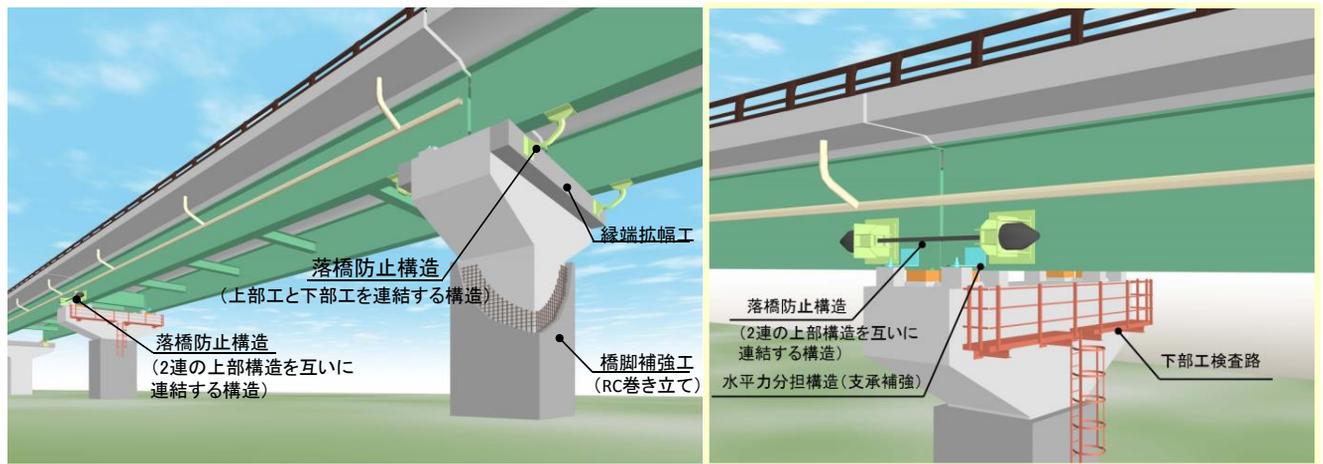


具体的な取組

■ 橋梁の耐震補強

地震による被災時に円滑な救急・救援活動、緊急物資の輸送、復旧活動に不可欠な緊急輸送を確保するため、緊急輸送道路*の橋梁や離島架橋、跨線橋、幹線道路を跨ぐ跨道橋を優先して、耐震補強に取り組んでいます。

※平成28年3月末時点での対象橋梁 233橋



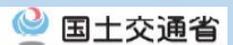
成果を示す評価指標

項目	現在	概ね10年後
橋梁の耐震補強実施率	25%	90%

期待される効果

東日本大震災では、耐震補強対策を実施した橋梁について、以下のような効果が発揮されました。

東日本大震災における橋梁耐震補強の効果



▶阪神淡路大震災(H7)での橋梁の被害を踏まえ、耐震補強対策を実施してきており、東日本大震災では、対策後の橋梁において落橋などの致命的な被害を回避し、震災後の早期復旧活動に寄与

国道45号 (観測震度:震度6弱)



【耐震補強済み(鋼板の巻立補強)】
地震動により損傷なし

県道 (観測震度:震度5弱)



【耐震補強未実施】
橋脚が地震動により損傷あり

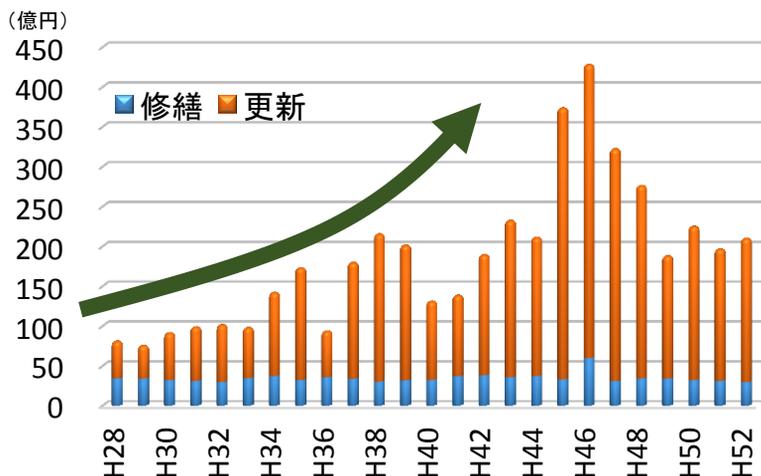
出典: 社会資本整備審議会道路分科会資料



(8) 道路施設の長寿命化を推進します！

Point

高度経済成長期に集中的に整備された橋梁やトンネルなどの道路施設の多くが建設後50年を迎えつつある現在、これまでの「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となることが予想されることから、適切な時期に修繕・更新を行うことで、施設の長寿命化を図る「予防保全型」への転換が必要となっています。



道路施設の修繕・更新(事後保全型)費用の見通しの試算結果

橋梁の老朽化の状況

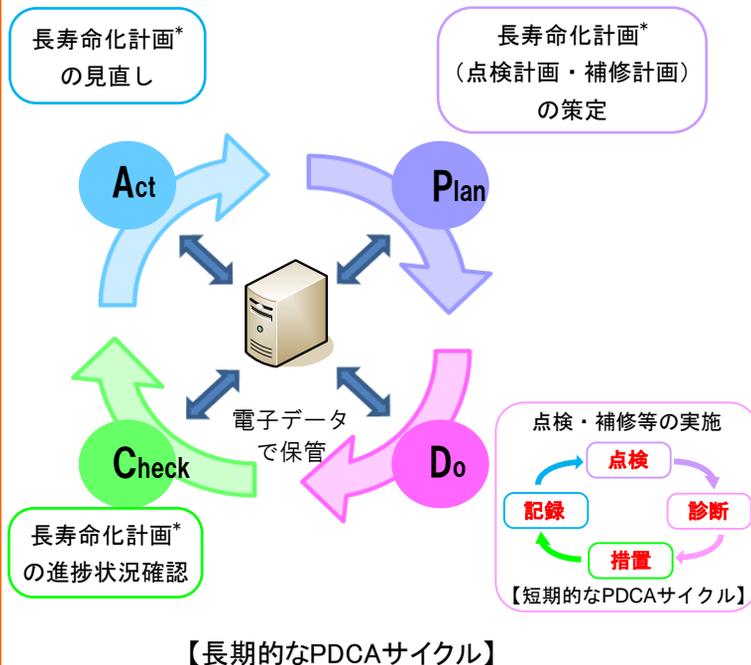


具体的な取組

■ 老朽化した道路施設の計画的な修繕・更新等

橋梁やトンネル等について、点検・診断を実施し、施設ごとに長寿命化計画*（個別施設計画）を策定します。さらに、この計画に基づき、各施設の健全度の確保、費用の縮減や平準化を図るよう戦略的な修繕・更新等を推進します。

長寿命化計画*（個別施設計画）を策定する6施設



	対象施設	策定年度
1	橋梁 	平成23年度
2	トンネル 	平成27年度
3	横断歩道橋 	平成28年度 (予定)
4	シェット* 	平成28年度 (予定)
5	門型標識 	平成28年度 (予定)
6	カルバート* 	平成29年度 (予定)

■ 山口県道路メンテナンス会議等を通じた市町支援

「山口県道路メンテナンス会議」は、県内の各道路管理者が相互に連絡調整等を行うことにより、県内の道路施設の維持管理・修繕・更新等を計画的・効率的に行い、道路施設の老朽化対策の強化等を図るため、平成26年度に国土交通省（山口河川国道事務所）が中心となって設立されました。

市町の多くは、老朽化対策のための予算や人材、技術力の不足などの課題を抱えており、会議の中で支援策等について検討しています。

また、本県においても、技術講習会の開催や点検要領の提供等により、市町への技術支援を行っています。



山口県道路メンテナンス会議



技術講習会

成果を示す評価指標

項目	現在	概ね10年後
長寿命化計画*（個別施設計画）の策定数	2計画	6計画

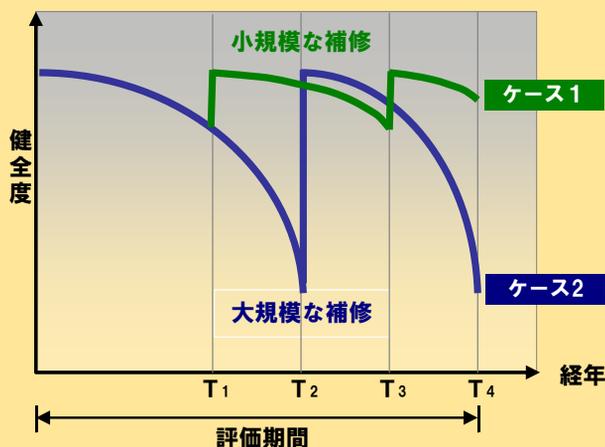
期待される効果

計画的な予防保全により、ライフサイクルコストの縮減を図ることができます

●維持管理のトータルコストの縮減

小規模な予防的補修によりライフサイクルコストの低減を図ります。

ライフサイクルコスト **小規模な予防的補修（ケース1）** < **大規模な補修（ケース2）**



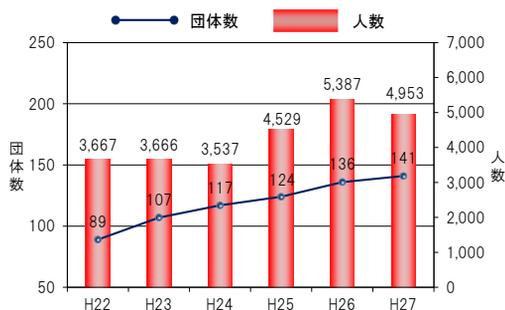


(9) 適切な維持管理に努めます！

Point

舗装の補修や側溝の清掃、草刈、街路樹の剪定等、県民の皆様から様々な御意見・御要望をいただいております。維持管理に関するニーズは高まっています。

こうした中、道路美化活動への参加者数は年々増加しており、県民の皆様との協働により、将来にわたって適切に道路の維持管理を行っていく必要があります。



山口県きらめき道路サポート事業*の登録団体数と登録人数



やまぐち道路愛護ボランティア支援制度*の登録団体数と登録人数

具体的な取組

■ 日常的な維持管理の充実・効率化

定期的に道路パトロールを実施して、道路の状況を確認するとともに、必要に応じて、舗装の補修や沿道の草刈、街路樹の剪定等を行うなど、適切な維持管理を行います。



また、沿道に路肩コンクリートなどの防草対策を実施することにより、草刈りに要するコストを縮減し、道路の維持管理の効率化を図ります。



路肩コンクリートによる防草対策

山口県では、道路の陥没や落石等の異状箇所の早期発見、迅速な対応に努めるため、タクシー協会、郵便局と協定を締結し、日常的に道路を利用されている事業者からの情報提供も受け付けています。

また、国土交通省が運営する「道路緊急ダイヤル」では、道路利用者が幹線道路の異状等を発見した場合の緊急通報を受け付けています。



道路の異状を発見したら

道路緊急ダイヤル #9910

全国共通・24時間受付無料

- 路面の汚れ(油・土砂)
- ガードレール等の損傷
- 標識等の損傷
- 路面の落下物
- 動物の死骸
- 路面の穴ぼこ・段差

■ 異常気象時等の対応

異常気象時等の緊急時においては、緊急パトロールの実施や、道路情報モニターをはじめ、地元の道路利用者等からの情報収集を行い、異状箇所の早期発見に努めます。また、異状箇所については、応急対策や交通規制の実施などにより、災害や事故の未然防止に努めます。

■ 地域住民との協働による維持管理

将来にわたって、適切に道路の維持管理を行っていくには、地域住民等との協働による取組が重要です。

県では、「山口県きらめき道路サポート事業*」や「やまぐち道路愛護ボランティア支援制度*」といった地域住民の参画による美化活動など、住民等との協働による維持管理を推進していきます。

山口県きらめき道路サポート事業*

地区単位で地域の住民の方々により組織されている団体が対象です。

【募集团体の例】 自治会、地区老人クラブ、地区婦人会、地域活動NPOなど

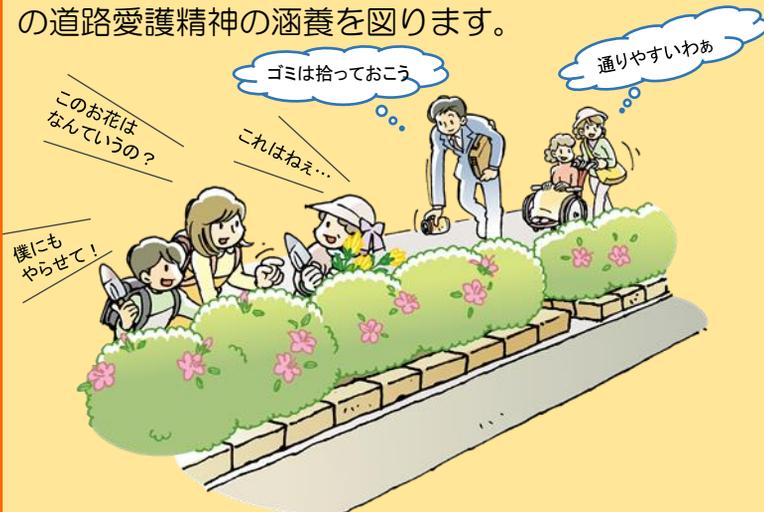


成果を示す評価指標

項目	現在	概ね10年後
維持管理状況の満足度	44%	向上に努める

期待される効果

地域住民との協働による維持管理の推進を通じて、維持管理水準の向上と地域住民の道路愛護精神の涵養を図ります。



連携・協働のみちづくり

2 みちづくりの評価指標

評価指標	指標の概要
I 産業・地域を「支える」	
①インターチェンジ30分圏カバー率(面積)	山口県全域面積に対する「インターチェンジからの30分圏域面積」の割合
②空港1時間圏カバー率(面積)	山口県全域面積に対する「空港からの1時間圏域面積」の割合
③物流拠点港湾*1時間圏カバー率(面積)	山口県全域面積に対する「国際拠点港湾・重要港湾からの1時間圏域面積」の割合
④新幹線駅30分圏カバー率(面積)	山口県全域面積に対する「新幹線駅からの30分圏域面積」の割合
⑤都市計画道路*の整備率	都市計画道路*延長(1,117km)に対する「整備済延長」の割合
⑥車両のすれ違いが困難な箇所の解消率	国道・県道の総延長(3,435km)に対する「すれ違い困難箇所(車道幅員4m未満)を解消した国道・県道の延長」の割合
⑦19市町30分圏カバー率(面積)	山口県全域面積に対する「市役所等からの30分圏域面積」の割合
⑧渋滞を緩和させる「主要渋滞箇所*」数	旅行速度が20km/h以下となる時間帯が、流入方向の1方向あたり2時間以上となる交差点において、渋滞が緩和された箇所数 ※「主要渋滞箇所*」として選定された、83箇所を対象とする
II 人々のいのちを「守る」	
⑨通学路の歩道設置率	法指定通学路の延長(県管理:715km)に対する「歩道整備済延長」の割合
⑩歩行空間のバリアフリー*化率	重点整備地区内の生活関連経路*の延長(県管理:6km)に対する「バリアフリー*整備済延長」の割合
⑪人身交通事故の発生件数(10万人あたり)(年間)	人口10万人あたりの人身事故の年間発生件数
⑫3次救急*医療機関1時間圏カバー率(面積)	山口県全域面積に対する「3次救急*医療機関の1時間圏域面積」の割合
III 災害に「備える」	
⑬国道・県道の整備完了延長	整備を完了する国道・県道の延長
⑭災害時における道路網の安心度	県民アンケートによる「災害時に安心できる道路網かどうか」において、「非常に安心できる」、「ほぼ安心できる」と評価された割合
⑮橋梁の耐震補強実施率	緊急輸送道路*等の耐震補強対象橋梁(233橋)に対する「補強済橋梁」の割合
IV 未来に「つなぐ」	
⑯長寿命化計画*(個別施設計画)の策定数	各道路施設の長寿命化計画*の策定数 ※山口県公共施設等マネジメント基本方針*に基づき、6施設を対象とする
⑰維持管理状況の満足度	県民アンケートによる「よく使う道路の維持管理状況」において、「非常に満足」、「ほぼ満足」と評価された割合

現況値	概ね10年後の目標値	目標値の設定理由
82%	⇒85%	国道・県道の計画的な整備により、圏域の増加を図る
58%	⇒65%	国道・県道の計画的な整備により、圏域の増加を図る
68%	⇒75%	国道・県道の計画的な整備により、圏域の増加を図る
40%	⇒45%	国道・県道の計画的な整備により、圏域の増加を図る
59%	⇒60%	都市計画道路*の計画的な整備を目指す
78%	⇒80%	車両のすれ違いが困難な箇所を解消を目指す
59%	⇒65%	国道・県道の計画的な整備により、圏域の増加を図る
4箇所	⇒17箇所	国道・県道の計画的な整備により、渋滞の緩和箇所の増加を図る
70%	⇒75%	通学路における、歩道の計画的な整備を目指す
89%	⇒100%	歩行空間の計画的なバリアフリー*化を目指す
410件	⇒減少に努める	交通事故のない安心・安全なまちづくりを目指す
75%	⇒80%	国道・県道の計画的な整備により、圏域の増加を図る
—	⇒100km	国道・県道の計画的な整備を目指す
26%	⇒向上に努める	国道・県道の計画的な整備により、県民の安心度向上を図る
25%	⇒90%	優先して耐震補強が必要な橋梁の計画的な対策を図る
2計画	⇒6計画	計画の策定により、道路施設の健全度の確保、費用の縮減や平準化を図る
44%	⇒向上に努める	適切な維持管理により、県民の満足度向上を図る

● 概ね10年後のカバー率(面積)

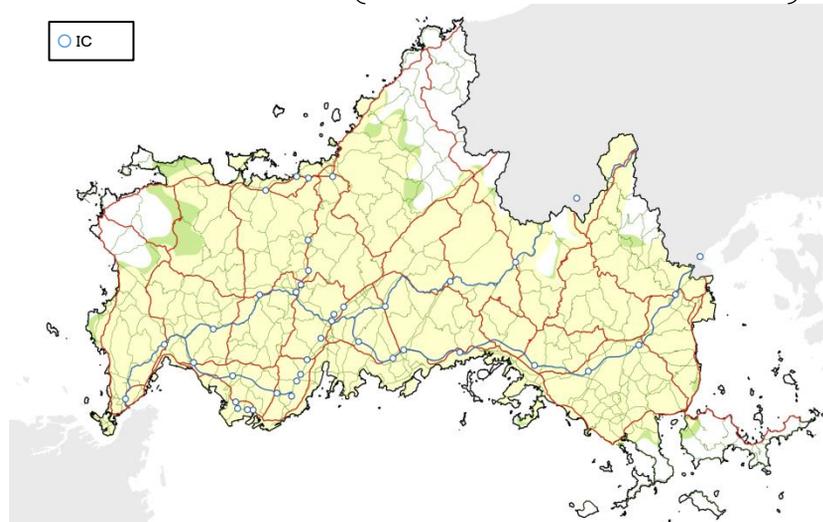
▶▶▶ インターチェンジ30分圏

H27年度 現況値
82%

概ね10年後の目標値
85%

概ね10年後の道路整備状況から想定される到達圏を図示しています。

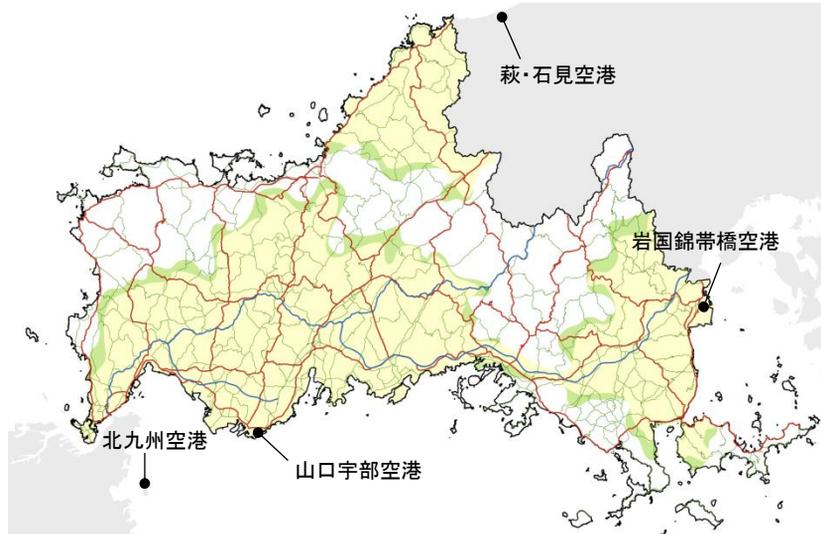
資料：平成22年度道路交通センサス



▶▶▶ 空港1時間圏

H27年度 現況値
58%

概ね10年後の目標値
65%



▶▶▶ 物流拠点港湾*1時間圏

H27年度 現況値
68%

概ね10年後の目標値
75%

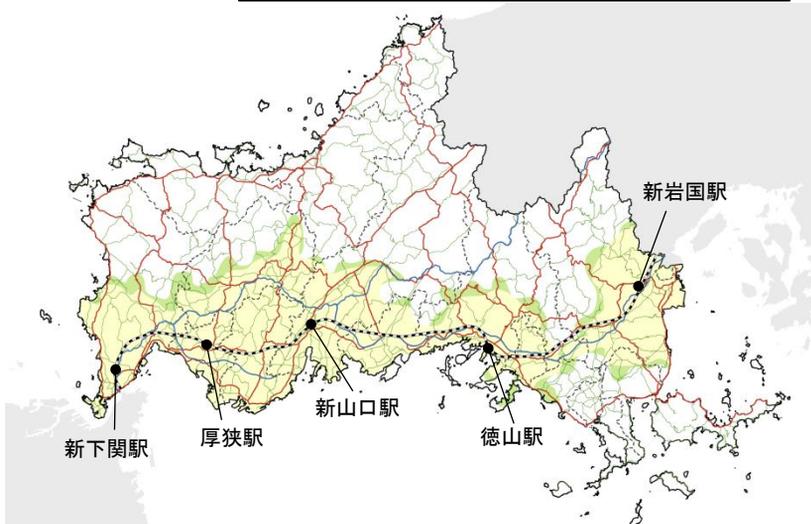


新幹線駅30分圏

【凡例】
 到達圏 (H27年度現況値)
 到達圏拡大範囲(概ね10年後目標値)
 高速道路 一般国道 県道

H27年度 現況値
40%

概ね10年後の目標値
45%



19市町30分圏

H27年度 現況値
59%

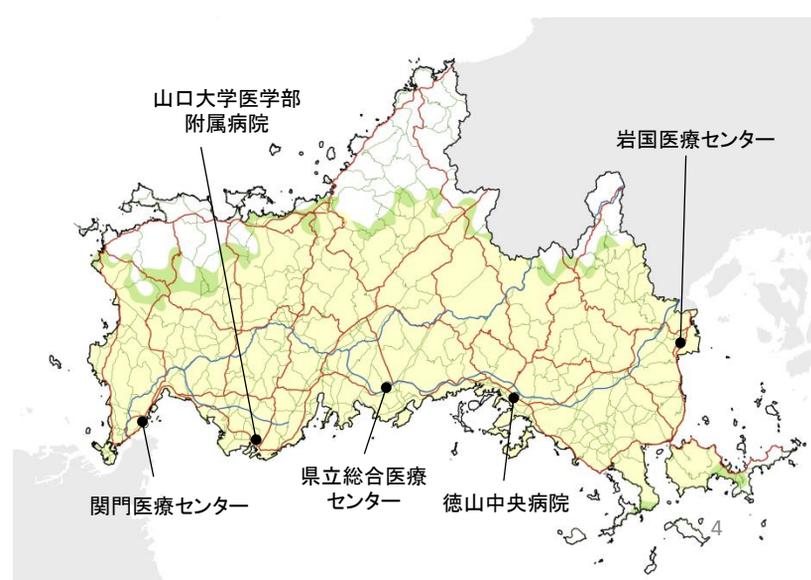
概ね10年後の目標値
65%



3次救急*医療機関1時間圏

H27年度 現況値
75%

概ね10年後の目標値
80%





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

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

厳しい財政状況の中で限られた予算を有効に活用し、重点的・計画的にみちづくりを進めていくため、効率的で透明性のある事業執行に努めます。

効率的な事業執行

効率的な道路整備を進めるため、既存ストックの有効活用や、ソフト施策を含む複数の整備手法の検討、さらには、ローカルルール適用や新技術・新工法の導入等によるコスト縮減に努めるとともに、完成間近な箇所への予算の優先配分や、他の道路管理者との連携等により、整備効果の早期発現・最大化を図ります。

◆総合的なコスト縮減策の推進

地域住民や道路利用者のニーズを踏まえ、地形や交通量など、地域の実情に応じた道路の設計・仕様により、必要な機能を満たす道路の整備を最小のコストで実施します。また、工事の内容に適した新技術・新工法を積極的に活用し、効率的なみちづくりを進めます。

また、既存施設の安全確保とメンテナンスに係るトータルコストの縮減・平準化を両立できるように、戦略的なメンテナンスを徹底します。

ローカルルール適用

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*の整備などによる1.5車線の道路整備*を実施しています。



◆道路管理者間の連携強化

道路網全体として一体的な機能を発揮し、道路ストックの効果を最大限に発揮させるため、また、住民の皆様からの道路に関する相談や道路の異状等の情報に迅速に対応するため、計画・工事・維持管理のそれぞれの場面で、道路管理者間の連携強化を図っていきます。

山口県道路メンテナンス会議

道路の老朽化対策を効果的・効率的に行うため、県内全ての道路管理者が結集して相互に連絡調整を行う、「山口県道路メンテナンス会議」の取組が進められています。

快適な道路利用に向けた取組

ゴールデンウィーク、お盆、年末年始において、交通規制を伴う工事を抑制するなど、国や市町、占用事業者等と協調して交通機能の低下防止に努め、道路利用者の満足度向上に努めています。

交通量が多い時期の路上工事を中止・抑制

各事業間の工程調整などによる路上工事の総合的縮減

ホームページや広報誌、工事案内板を通じた事前の情報提供の徹底

◆整備効果の早期発現

バイパス整備や道路拡幅等の大規模な事業は、事業着手から完成まで長期間を要します。個々の事業をできるだけ早く完成・供用し、効果が早期に発現するように、適切な事業規模の設定や事業手法の選定を行います。

山陽自動車道宇部下関線の取組

山陽自動車道宇部下関線（L＝28.1 km）の基本構造は4車線ですが、暫定2車線整備により、工事着工から約5年の歳月で開通し、高速道路ネットワークの充実強化が図られました。

◆その他の取組

地産地消の取組

公共工事における地産地消の取組として、「やまぐち発新製品」や、県の主要な地場産品であるセメントを利用する「コンクリート舗装」の活用促進について、公共工事発注機関や県民に紹介し、県の取組の浸透と利用拡大を図っています。



透明性のある事業執行

道路整備に関する情報提供や、各段階において事業評価を適切に実施することにより、透明性を確保し、県民の皆様の御理解・御協力を得ながら円滑な事業執行に努めます。

◆情報の共有化・評価の明確化

今後整備が必要な箇所については、各地域の特性や課題・ニーズを踏まえ、市町のまちづくり計画等との整合や必要性、緊急性、費用対効果等を勘案して選定し、本計画のみちづくり方針に沿ってその整備目的を明らかにした上で、今後整備が必要な主な路線として示します。また、主な整備中箇所については、その目的や内容、目標等を公表するとともに、新規採択時評価や事後評価等を行い、適切な事業執行に努めます。

加えて、本計画の進行管理は、みちづくりの方策ごとに設定した評価指標について、その進捗（達成）状況を把握し、検証を行った上で、必要に応じて見直しを図る仕組み（PDCAサイクル）により進めることとし、評価指標の進捗（達成）状況や、検証結果については、適時公表していきます。



取組の進め方(PDCAサイクル)

項目	概要	具体施策
総合的なコスト削減策の推進	地域の実情に応じた道路整備や総合的なコスト削減に向けた取組のさらなる充実を図り、事業の効率性の向上を図ります。	<ul style="list-style-type: none"> ❖ 新技術・新工法の活用 ❖ 県内産の技術、製品の活用 ❖ 1.5車線の道路整備* 等
道路管理者間の連携強化	道路管理者間相互の連携強化により、効率的なみちづくりを進めます。	<ul style="list-style-type: none"> ❖ 国道、県道、市町道等の道路管理者間相互の連携 等
整備効果の早期発現	事業区間、事業手法の適切な設定や、既存道路の有効活用などにより、整備効果の早期発現に努めます。	<ul style="list-style-type: none"> ❖ 整備手法・整備順序の最適化 ❖ 部分供用開始 等
情報の共有化・評価の明確化	情報の積極的な公表と、事業着手から事業完了後までの一貫した評価システムの運用により透明性の確保を図ります。	<ul style="list-style-type: none"> ❖ 情報提供 ❖ 新規採択時評価、事後評価等の実施 等

2 県民の皆様との協働によるみちづくり

みちづくりには県民の皆様の御理解と御協力が必要です。

県民の皆様との信頼関係を構築し、協働のみちづくりを進めます。

◆県民の皆様の声の反映

道路は、最も基礎的な社会基盤であり、県民の皆様と一緒に築き上げていく必要があることから、皆様の声を反映していくことに努めます。

山口の道づくり意見交換会

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いました。



◆情報の発信

主な整備中箇所について、概要や期待される効果等をホームページや県政出前トークなどを活用して発信するほか、現場見学会の開催などを通じて県民の皆さまに道路行政をより身近に感じて頂けるよう努めます。

また、路上工事や冬期の通行規制情報などについて、ホームページ等により適時情報提供を行い、道路サービスの拡充に努めます。

現場見学会の取組

建設業のイメージアップを図るため、県内の土木系学科の高校生及びその保護者を対象に、建設産業の魅力を感じ、理解を深めてもらうことを目的に、一般社団法人山口県建設業協会との共催により、現場見学会を開催しています。



県政出前トークの取組

山口県では、県民の皆さんのご注文に応じて、職員が直接皆さんの所へお伺いし、県の施策、事業等について説明させていただく、「やまぐち県政出前トーク」を実施しています。



平成27年度の道路関連のテーマ

→ 山口県の道路維持管理／山口県の道路整備

道路見えるナビ (URL : <http://road.pref.yamaguchi.jp/>)

工事や災害等の通行規制について、パソコン・携帯電話から確認できます。

- ・月間平均アクセス数：約95,000件/月
(平成24年1月から平成28年1月までの平均)

■工事や災害等の通行規制が分かる

山口県道路情報 道路見えるナビ

規制 気象 カメラ

11月19日 17:32 更新 一覧表示

※モ/クロ表示は「規制予定」を示します。

【規制理由】

- (炎) 災害による規制
- (前) 事前通行規制
- (工) 工事による規制

【規制内容】

- (止) 通行止め
- (大) 大型車通行止め
- (H) 片側交互通行
- (車) 車線規制
- (黄) その他規制

※Googleマップ上で、県内の主な規制情報を確認できます。
(パソコン用ページのみ)
※アイコンをクリックすると、迂回路や解除の予定等の情報が表示されます。

■主な道路の積雪状況が分かる

撮影日時	2016/12/01 00:00時点
路線名	一般国道 262号
観測地点	萩市佐々並小木原
観測日時	2016/12/01 00:00時点
路面状況	凍結
気温	00℃
路面温度	00℃

※画像はイメージ

※全9地点(他機関管理のカメラを含めると全20箇所)で積雪状況がわかります。(12/1～3/31の間のみ)

◆県民活動の支援

道路は国民生活に欠くことのできない最も基礎的な社会基盤ですが、あまりに身近な存在のため、その重要性が見過ごされがちです。1人でも多くの方に関心を持って頂けるよう、道路愛護思想の普及を図ります。

また、「県民活動支援センター」とも連携しながら、道路に関するボランティア活動についての情報提供に努めるとともに、『やまぐち道路愛護ボランティア支援制度*』や『山口県きらめき道路サポート事業*』により、県民の皆様のボランティア活動を支援します。

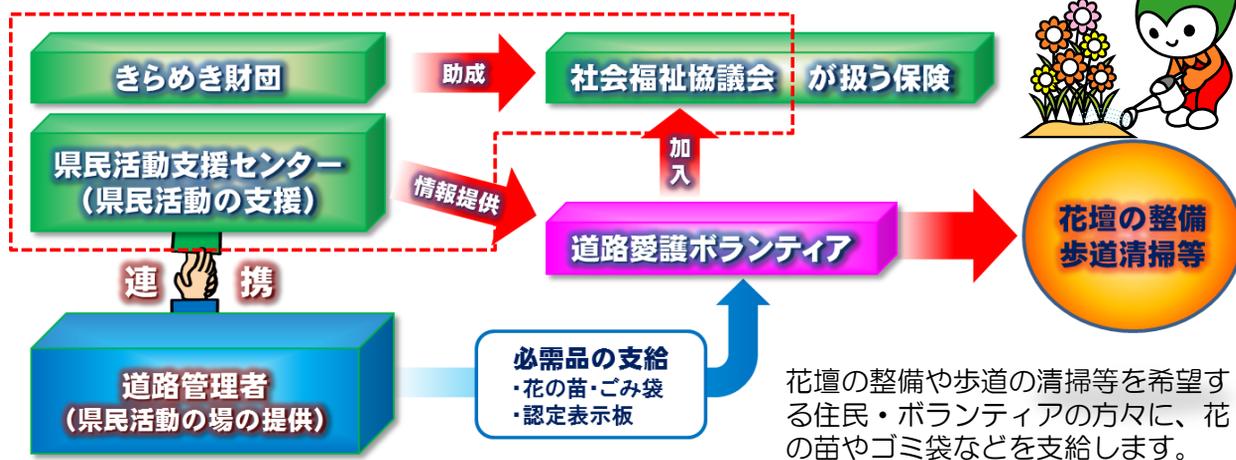
道の日の取組

国土交通省は昭和61年度に、8月10日を「道の日」と制定しました。道路の意義・重要性に対する、皆さまの関心と道路愛護の精神を高めるため、全国各地で毎年様々な行事が実施されています。



8月10日は「道の日」

やまぐち道路愛護ボランティア支援制度*



項目	概要	具体施策
県民の皆様の声の反映	道路に関する県民の皆様の様々な意見や提言、苦情、相談等に対して、速やかに対応するとともに、今後のみちづくりに反映します。	<ul style="list-style-type: none"> ❖ 道の相談室 ❖ 各種アンケート調査結果などの反映
情報の発信	道路の規制情報やイベント情報、工事の概要、開通情報など、道路に関する様々な情報をわかりやすく県民の皆様にお知らせします。	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ホームページ、広報誌、メディアなどの活用
県民活動の支援	NPOや地域住民の皆様による、花壇の整備など、道路上における活動を支援し、にぎわいのある地域づくりに貢献します。	<ul style="list-style-type: none"> ❖ 道路に関連した地域活動、イベント等への協力・支援

3 技術力の向上・技術の伝承

県民の皆様に快適に安心して道路を利用していただくため、また、“みち”という財産を次世代に『つなぐ』ため、技術力の向上や技術の伝承に努めます。

◆技術力の向上・技術の伝承

建設業への若年入職者の減少や、建設技術者・技能労働者の高齢化が進む中、担い手確保・育成を推進し、これまで培われてきた技術を次世代に確実に繋いでいきます。

コンクリートの品質確保の取組

コンクリートのひび割れは、構造物の長期的な耐久性に悪影響を及ぼし、トンネルや高架からのコンクリート片の落下事故に代表されるように、ひび割れに起因した構造物の不具合が、信頼性低下に直結します。

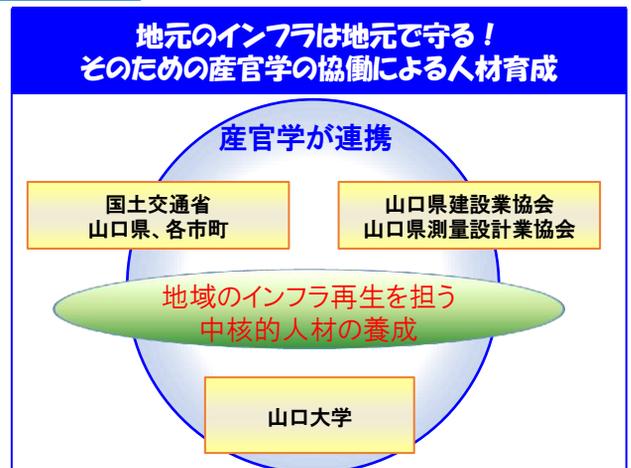
県では、これまで得られた多くの知見を踏まえて「コンクリート構造物品質確保ガイド」を作成し、発注者、設計者、施工者、製造者の各関係者の協働によりコンクリート構造物の品質確保を図るとともに、さらなる技術力向上を目指しています。

また、受注者を適切に支援できる公務員技術者を育成するため、コンクリート打ち込み時などに座学・現場研修・意見交換を各出先機関と技術管理課の共催で開催し、職員の技術力向上を図っています。

社会基盤メンテナンスエキスパート（ME山口）

山口大学では、「地域のインフラ再生を担う中核的人材」を養成するため、学び直しのシステムを構築することを目的とした「社会基盤メンテナンスエキスパート（ME山口）」事業を実施しています。

県では、こうした事業を活用しながら人材の育成に努めるとともに、山口大学等と連携して進めている官学勉強会等の実施により、技術力の向上を図っています。



社会基盤メンテナンスエキスパート（ME山口）

項目	概要	具体施策
技術力の向上・ 技術の伝承	これまで培われてきた技術を次世代に引き継ぎ、将来にわたって確実な道路整備に努める。	<ul style="list-style-type: none"> ❖ 技術マニュアルの整備 ❖ 研修等の拡充 等



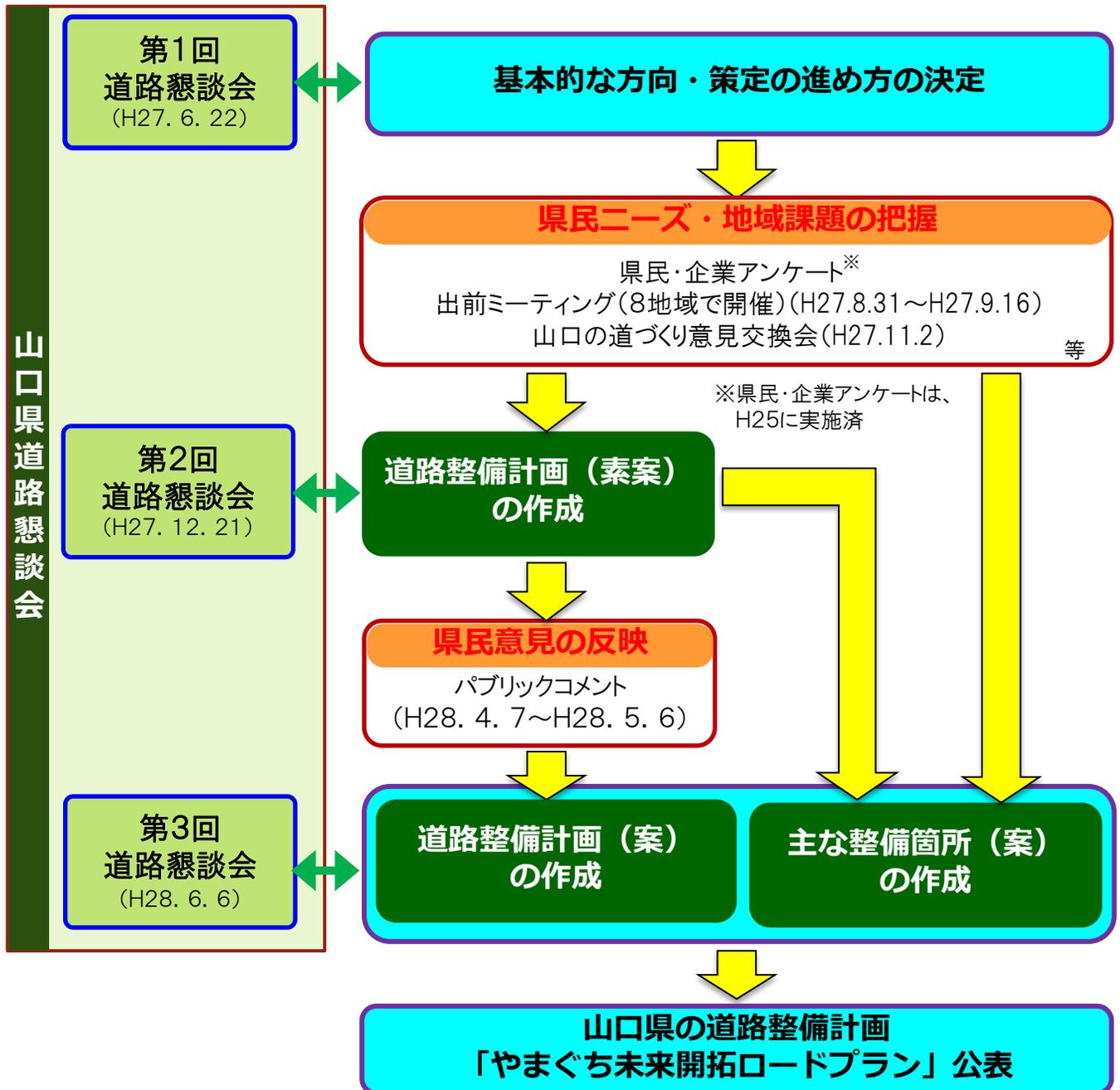
資料編

- 策定の経緯
- 用語解説

■ 策定の経緯

計画策定の進め方

本計画の策定にあたっては、県民・企業アンケートや出前ミーティングで頂いた県民の皆様のご意見を把握するとともに、策定の各段階において、「山口県道路懇談会」で有識者や道路利用者の皆様から意見・提言を頂いています。



出前ミーティングの様子



山口県道路懇談会の様子

山口県道路懇談会

[委員(11名)]

(敬称略、五十音順)

氏名	所属団体及び役職
今井 佐知子	子育て県民運動地域推進協議会 会長
大下 博	一般社団法人山口県身体障害者団体連合会 会長
小田 孝夫 河向 英利 [※]	山口県商工会議所連合会 常務理事
河崎 静生	山口県道路利用者会議 会長 (一般社団法人山口県トラック協会 会長)
進士 正人	国立大学法人山口大学 工学部長
田中 一郎 西田 隆男 [※]	山口県経営者協会 専務理事
西川 三代子	一般財団法人山口県老人クラブ連合会 会長
船崎 美智子	特定非営利活動法人やまぐち県民ネット21 理事
松井 邦昭	一般社団法人山口県観光連盟 専務理事 (参事) [※]
村重 理是	山口放送株式会社 山口支社長
森 邦恵	公立大学法人下関市立大学経済学部 准教授

※ 平成28年6月1日～

[開催状況]

	実施日	内容等
第1回	平成27年 6月22日	山口県の道路整備の基本的な方向・策定の進め方について
第2回	平成27年12月21日	山口県の道路整備計画(素案)について
第3回	平成28年 6月 6日	山口県の道路整備計画「やまぐち未来開拓ロードプラン」(案)及び別冊「主な整備箇所」について

用語解説

本計画に記載されている用語のうち、専門的な用語、十分に定着していない用語などについて、その解説を記載しています。

あ

● アセットマネジメント

資産管理(Asset Management)の方法。道路管理においては、橋梁、トンネル、舗装等を道路資産ととらえ、その損傷・劣化等を将来にわたり把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行うための方法のこと。

い

● 1車線改良

本来2車線以上となる県道などにおいて、地域に応じた通行機能を早期に確保するため、車道の幅員を3m以上で整備すること。

● 1.5車線の道路整備

全線を2車線で整備するのではなく、1車線の整備と待避所の設置を合わせた整備のこと。

か

● カルバート

道路の下に、水路、通路などの空間を得るために盛土あるいは地盤内に設けられる構造物のこと。

き

● 基幹的集落

旧小学校区など複数の集落からなる一定の生活圏内において、行政機関や医療、教育、生活サービス関連の施設が立地していたり、交通の要衝や道路の結節点であることなどによりその生活圏の中心となっている集落のこと。

● 緊急輸送道路

地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施するため、高速自動車道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路並びにこれらの道路と知事が指定する防災拠点を連絡する道路のこと。

け

● 元気生活圏

中山間地域の集落機能を持続可能なものに活性化し、底力のある地域を創るため、基幹的集落を中心とする複数集落で構成し、日常生活に必要なサービス等を拠点化・ネットワーク化した「基礎生活圏」を形成するとともに、近隣を中心都市とも連携しながら、この生活圏を核に地域産業の振興や人口定住の促進を目指す、本県独自の構想のこと。

※基幹的集落 行政機関や医療、教育、生活サービス関連の施設が立地していたり、交通の要衝や道路の結節点であることなどにより、その生活圏の中心となっている集落のこと。

こ

● 広域交通拠点

空港・新幹線駅・高速ICなどの施設のこと。

● 高規格幹線道路

一般的に自動車が高速で走れる構造で造られた自動車専用道路のこと。山口県内では、中国縦貫自動車道や山陽自動車道、関門自動車道、山陰自動車道(山陰道)を指す。

● 交通結節点

異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡し、乗り換えや乗り継ぎを行う場所のこと。

● 国土強靱化

どのような災害等が発生しても「致命的な被害を負わない強さ」と「速やかな回復するしなやかさ」を持った安全・安心な国土・地域・経済社会を構築すること。

● 国土形成計画

「国土のグランドデザイン2050」等を踏まえて、急激な人口減少、巨大地震の切迫等、国土に係る状況の大きな変化に対応した、平成27年から概ね10年間の国土づくりの方向性を定めたもの。

● 国土のグランドデザイン2050

本格的な人口減少社会の到来、巨大地震の切迫等に対する危機意識を共有しつつ、2050年を見据え、未来を切り拓いていくための国土づくりの理念・考え方を示したもの。

さ

● 3次救急

2次救急まででは対応できない重篤な患者への医療提供のこと。救命救急センターや高度救命救急センターによって行われる。

し

● 視距確保

見通しの悪い道路について地山掘削等を行い、設計速度に応じた見通し(視距)を確保すること。

● シェッド

鉄筋コンクリートや鋼材などで道路を覆い、落石等が路面に直接落下するのを防ぐ施設のこと。

- **自転車通行環境**

歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況(自動車の規制速度及び交通量等)や道路状況(道路横断面構成)が変化する箇所を踏まえて整備した、自転車道・自転車歩行者道などの自転車通行空間のこと。

- **社会資本整備重点計画**

社会資本整備事業(道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地、海岸及びこれら事業となつてその効果を増大させるため実施される事務又は事業)を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定された計画のこと。

- **渋滞損失時間**

渋滞によって、車両が通常時の走行時間よりも余分にかかった時間の総合計のこと。

- **主要渋滞箇所**

平成24年度に、「山口県道路交通渋滞対策部会」が中心となり、19市町の意見やパブリック・コメントの結果及び最新データ等による検証のうえ選定した、交通渋滞箇所のこと。

- **ストック効果**

道路が整備され供用されることで、人流・物流の効率化、民間投資の誘発や観光交流、人口・雇用などを増加させ、長期にわたり経済を成長させる効果のこと。

- **スマートインターチェンジ**

ETC技術を活用した自動料金收受方式により、料金所の無人化、分散化を可能としたインターチェンジ。インターチェンジの建設費・管理費のコストが縮減され、追加インターチェンジ等の整備が容易となりインターチェンジ周辺の地域活性化に貢献する。

- **生活関連経路**

生活関連施設(高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設等)相互間の経路のこと。

- **生活交通**

地域における通勤、通学、通院、買物などの日常生活に不可欠な身近な公共交通のこと。

- **線形改良**

急カーブ等で走行に支障をきたす区間について、走行の安全性が確保できる線形に整備すること。

- **待避所**

狭隘な道路で車両のすれ違いが行える道路の付属施設のこと。

- **地域高規格道路**

高規格幹線道路を補完し、地域道路ネットワークの軸を形成する、連携・交流・連結のいずれかの機能を持つ高規格な道路のこと。

- **中山間地域**

一般的には、平野の周辺部から山間部に至るまとまった平坦な耕地が少ない地域のこと。山口県では、地域振興5法(離島振興法、山村振興法、半島振興法、特定農山村法、過疎地域自立促進特別措置法)の適用地域又は農林水産省の農業地域類型区分による山間農業地域、中間農業地域のいずれかに該当する地域を指す。

- **長寿命化計画**

維持管理費の縮減や更新費用の平準化を図るため、具体的な対応方針を定めた計画のこと。

- **特殊車両通行許可制度**

道路の保全と交通の危険防止を図るため、一定の寸法や重量等を超える車両は通行を制限しているが、物流の効率化等を目的に制限値を超えた車両について「特殊車両」として道路管理者が許可し通行できることとしている制度のこと。

- **都市機能**

医療・福祉・商業施設など、都市の生活を支える機能のこと。

- **都市計画道路**

円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性を向上し、良好な都市環境を確保するうえで、必要な施設として、都市計画に定められた道路のこと。

- **バリアフリー**

障害のある人が社会生活をしていく上で障壁(バリア)となるものを除去するという意味で、段差等の物理的障壁の除去をいうことが多い。

ふ

● 物流拠点港湾

国際海上貨物輸送網または海上輸送網の拠点となる港湾であって、山口県の強みである瀬戸内産業の再生・強化に直結する産業基盤となる6港(徳山下松港、岩国港、三田尻中関港、宇部港、小野田港、下関港)のこと。

み

● ミッシングリンク

主要都市間等を連絡する高規格幹線道路等のうち未整備の部分のこと。

む

● 無電柱化

電力線や通信線等を収容する電線共同溝などの整備により電線類を地中化するなど、道路から電柱をなくすこと。これにより、台風や地震等の災害時に、電柱が倒れたり、電線が垂れ下がったりといった危険をなくすことなども目的とする。

や

● 山口県橋梁長寿命化修繕計画

県民が安心・安全に道路を通行できるように橋梁の機能を確実に維持し、橋梁の修繕および架替に係る費用の縮減と平準化を図った上で、県民の財産である橋梁を適切に管理していくための計画のこと。

● 山口県きらめき道路サポート事業

県道や県が管理する国道において、あらかじめ認定を受けた団体が道路ののり面等の草刈りを行う場合に、県がその活動方法等について助言を行うとともに必要な経費の一部を支援する事業のこと。

● 山口県公共施設等マネジメント基本方針

将来の財政負担の軽減・平準化を図るため、今後の公共施設等の計画的・効率的な管理に向けた方針を定めるもの。

● 山口県道路交通渋滞対策部会

山口県における総合的な渋滞対策を推進することを目的に国、県、警察、NEXCO西日本で構成された組織のこと。

● 山口県土木建築部インフラマネジメント計画

公共施設の総合的な管理を推進するための「山口県公共施設等マネジメント基本方針」を踏まえ、土木建築部が所管する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もの。

● 山口県まち・ひと・しごと創生総合戦略

チャレンジプランに掲げた取組のうち、産業、地域、人材の活力創出に資する施策を重点的に絞り込み、本県の実情に応じた今後「5年間の目標」、「施策の基本的方向」、「具体的な施策」を定めた計画のこと。

● やまぐち産業戦略推進計画

強い産業力なくして明日の地域の活力は生まれないとの考え方の下、「産業力・観光力の増強」を最重点課題に掲げ、本県産業力の再生・強化に取り組む今後の産業戦略の指針となる計画のこと。

● やまぐち道路愛護ボランティア支援制度

県道や県が管理する国道において、花壇の整備や歩道清掃等を希望する住民やボランティアへ活動場所を提供し、また活動に必要な花の苗、ごみ袋を支給するとともに活動を示す表示板を設置することにより、県民のボランティア活動を支援することを目的とする。

ゆ

● ユニバーサルデザイン

「すべての人のためのデザイン」を意味し、年齢や障害の有無などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人々が利用可能であるようにデザインすること。



H28.6

山口県土木建築部

(お問い合わせ)

山口県土木建築部道路建設課

〒753-8501 山口県山口市滝町1-1

TEL:083-933-3714

E-mail:a18300@pref.yamaguchi.lg.jp