

山口市道路整備計画 (案)

令和8年〇月

山口市

1 序章

1.1 山口市道路整備計画とは	1
1.2 計画の策定の目的	1
1.3 計画の位置づけ	1
1.4 計画期間	2

2 山口市の現況

2.1 地域の現況	3
2.1.1 地域別人口の推移	3
2.1.2 将来人口の推計	4
2.1.3 地域別人口密度	5
2.1.4 観光	6
2.1.5 主要流通施設等	7
2.2 交通の現況	8
2.2.1 公共交通機関	8・9
2.2.2 道路混雑度	10
2.2.3 交通事故	11
2.3 道路の現況	12
2.3.1 山口市内の道路延長	12
2.3.2 市道の整備状況	13

3 市民の声

3.1 道路整備に関する市民アンケート調査	14
3.1.1 市内における自動車通行の円滑さ	14
3.1.2 市道のうち幹線道路の整備状況	15
3.1.3 市道のうち生活道路の整備状況	16
3.1.4 市道の歩道の整備状況	17
3.1.5 日常生活を送る上で、自身の移動手段が確保できているか	18
3.1.6 まちづくりにおける各分野の「重要度」	19
3.1.7 産業・観光地へのアクセスに関する重要度	20

4 山口市道路整備計画の方針

4.1 基本方針までの流れ	21
4.2 市道における課題	22
4.2.1 日常生活に関する視点	22
4.2.2 事故に関する視点	22
4.2.3 道路混雑に関する視点	23
4.2.4 産業活動に関する視点	23
4.3 山口市道路整備計画の基本方針	24
4.4 整備路線の選定の考え方	25
4.5 整備路線選定までの流れ	26

5 無電柱化の方針

5.1 無電柱の現状と課題	27
5.1.1 山口市における無電柱化の現状	27・28
5.1.2 無電柱化の整備手法	28
5.1.3 無電柱化の課題	28
5.2 無電柱の推進に関する基本的な考え方	28
5.2.1 無電柱化の取組姿勢	28
5.2.2 無電柱化の対象路線	28
5.3 無電柱の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策	29
5.3.1 無電柱化事業の実施	29
5.3.2 道路事業等に合わせた無電柱化	29
5.4 無電柱の推進に関する整備路線	29

1 序章

1.1 山口市道路整備計画とは

山口市では、第二次山口市総合計画における「快適な道路交通網の構築」の実現に向け、国や県とも連携を図る中で、広域幹線道路網や都市拠点等の形成を支える路線の整備促進を図るとともに、安全・安心な歩行空間の確保などの道路整備を推進しています。

山口市道路整備計画は、市民生活に密着している「市道」について、交通機能だけでなく、公益的施設、交通・流通施設、避難所、観光地へのアクセスや通学路の整備など様々な点を踏まえ、今後の市道整備の方針を示すものです。

1.2 計画策定の目的

近年、人口減少、少子高齢化の進展、自然災害に対する危機意識の高まりや住民の価値観の多様化など、本市を取り巻く社会経済情勢は大きく変化しており、限られた財源の中で、より効果的・効率的に市道の整備を進める必要があります。

整備にあたっては、本計画の上位計画である「第二次山口市総合計画」や「山口市都市計画マスタープラン」を踏まえた市道整備の考え方を整理し、国・県・市の関連計画との整合をとり、施策や事業の連携を図り、計画的に進める必要があります。

1.3 計画の位置づけ

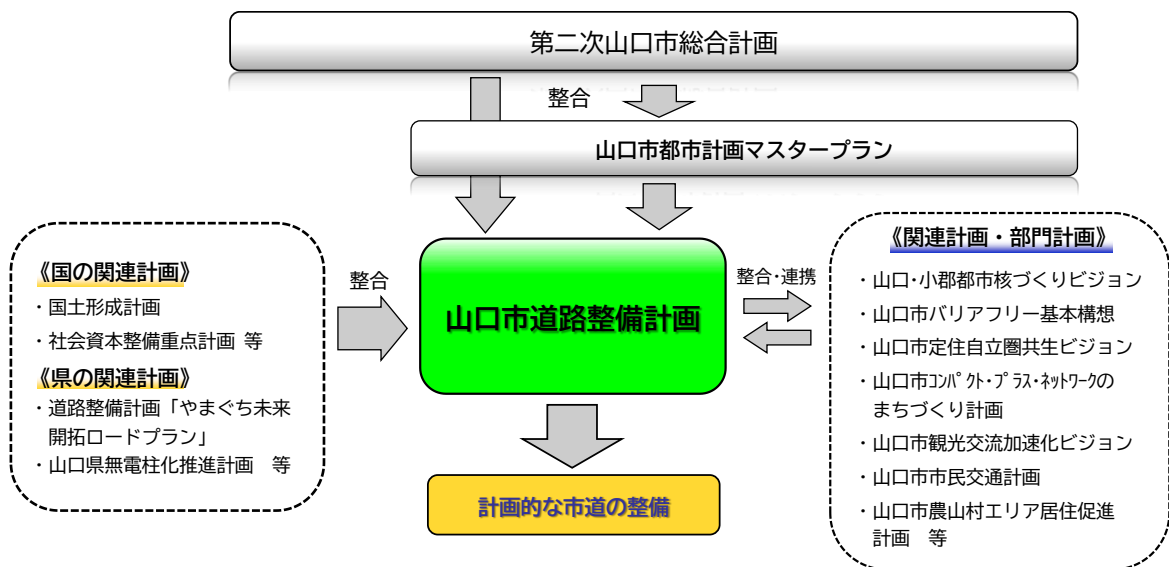


図 山口市道路整備計画の位置づけ

1.4 計画期間

本計画は、令和 8（2026）年度から令和 17（2035）年度までの 10 年間を計画期間とします。

社会経済情勢の変化、制度改正、関連計画との整合等を踏まえ、計画期間を前期と後期に分けて、おおむね中間年次に計画の見直しを行います。

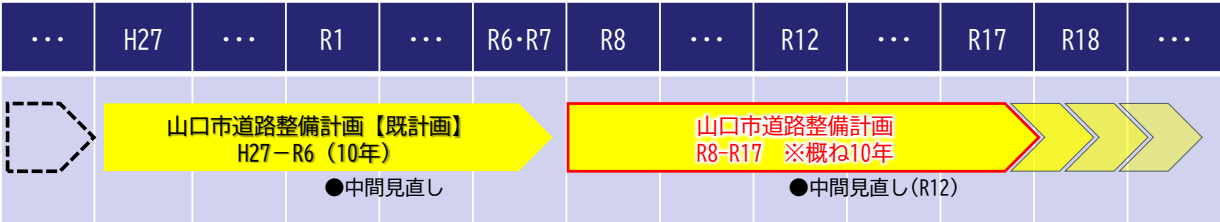


図 山口市道路整備計画の期間

2 山口市の現況

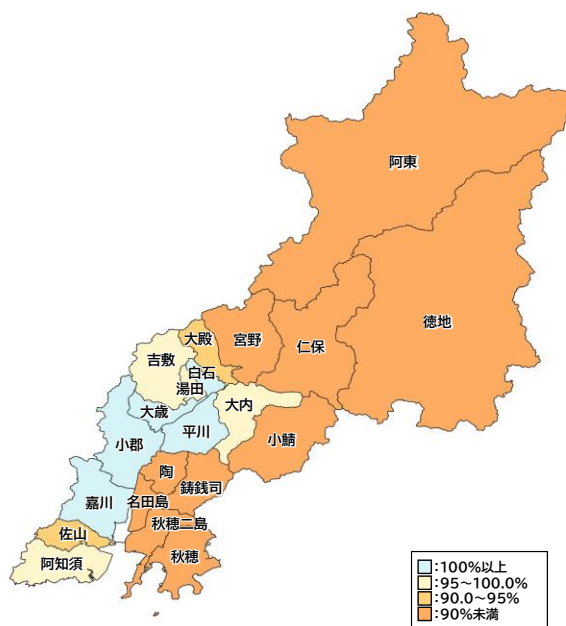
2.1 地域の現況

2.1.1 地域別人口の推移

地域別人口の推移は、白石、平川、大歳、嘉川及び小郡地域については増加している一方で、湯田、大内、吉敷及び阿知須地域については横ばいであり、その他の地域については減少傾向にあります。

表 地域別人口の推移（R6/H27 比）（単位：人）

地域	2015年 平成27年	2019年 令和元年	2024年 令和6年	R6/H27
大殿	7,832	7,711	7,302	93%
白石	10,684	10,781	10,957	103%
湯田	12,567	12,619	12,303	98%
仁保	3,196	3,009	2,677	84%
小鯖	4,509	4,296	3,867	86%
大内	23,345	23,247	22,946	98%
宮野	14,797	13,937	13,252	90%
吉敷	14,940	14,893	14,755	99%
平川	16,166	16,570	16,579	103%
大歳	13,297	13,732	13,868	104%
陶	2,391	2,265	2,048	86%
鑄銭司	2,656	2,516	2,303	87%
名田島	1,405	1,305	1,158	82%
秋穂二島	2,469	2,283	2,074	84%
嘉川	6,816	6,906	7,159	105%
佐山	2,847	2,796	2,663	94%
小郡	25,292	25,662	25,376	100%
秋穂	6,960	6,539	5,957	86%
阿知須	9,486	9,378	9,415	99%
徳地	6,262	5,674	4,793	77%
阿東	6,204	5,410	4,571	74%
合計	194,121	191,529	186,023	96%



出典：山口市の統計 推計人口（各年12月31日現在の住民基本台帳登録人口）を基に作成

図 人口の推移（R6/H27 比）

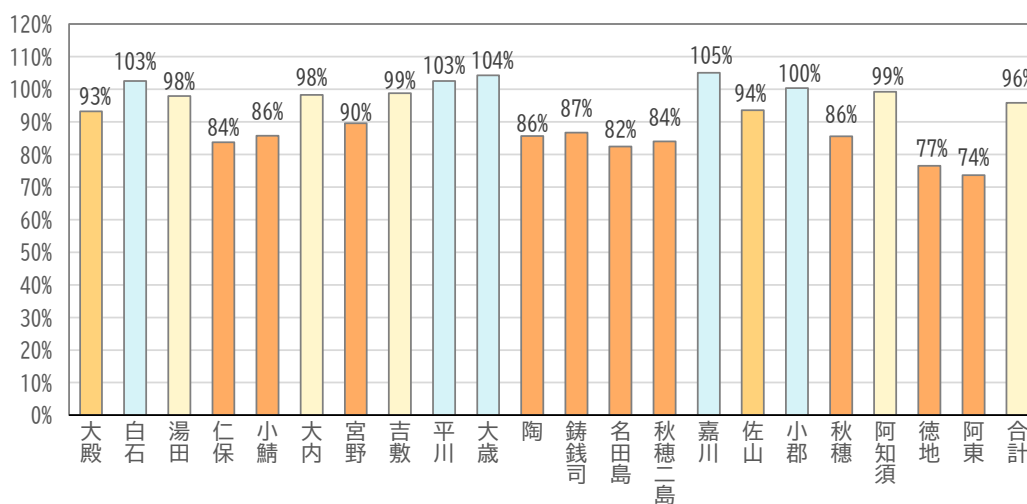
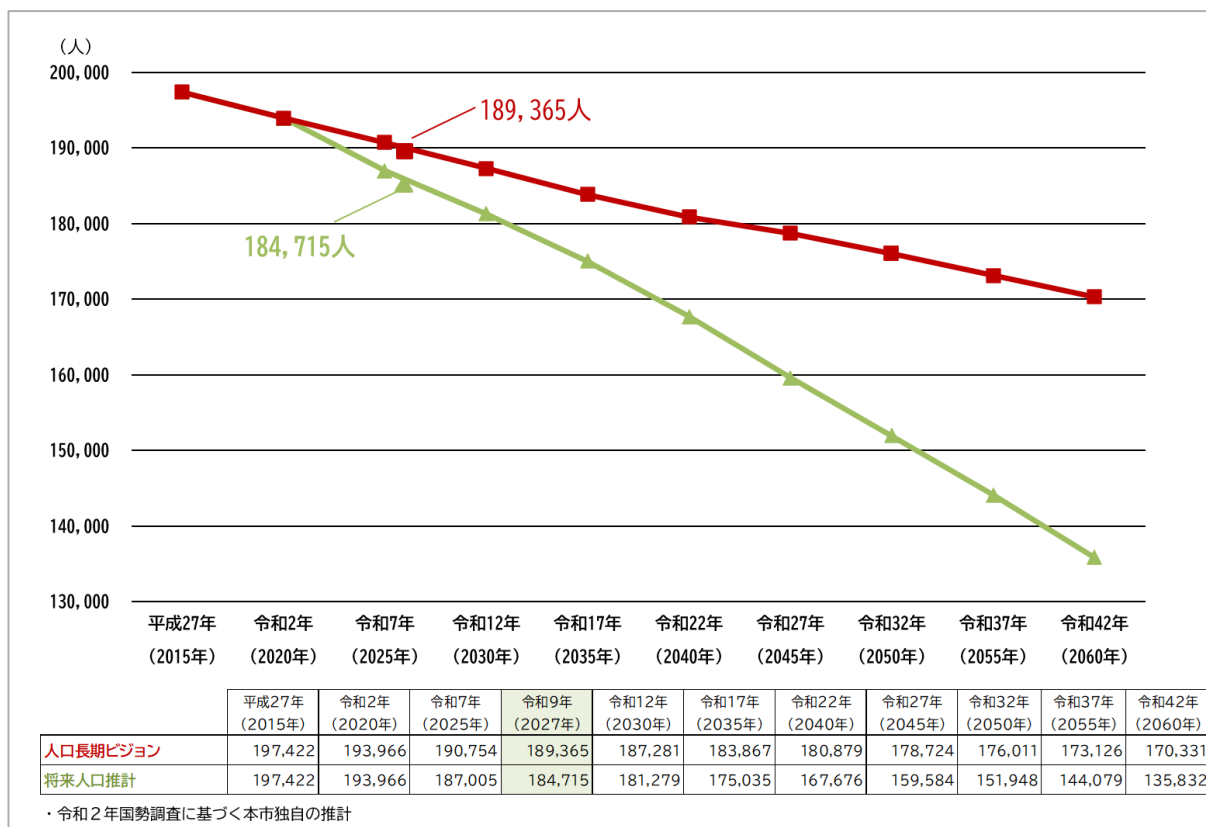


図 人口の伸び率（R6/H27 比）

2.1.2 将来人口の推計

山口市の人口は、今後減少局面に入ることが見込まれています。こうした中で、平成 27（2015）年 10 月に策定した「山口市まち・ひと・しごと創生総合戦略『人口長期ビジョン』」の展望に掲げる令和 42（2060）年における人口約 17 万人を維持するために、諸施策が展開されています。



出典：「第二次山口市総合計画[後期基本計画]」より抜粋

2.1.3 地域別人口密度

地域別の人口密度については、白石、湯田、大歳で 1,000 人/km²以上と比較的人口密度が高く、また、これらの地域を取り囲む形で大殿、大内、平川、吉敷及び小郡地域で人口密度が高くなっています。その他の地域については、400/人 km²未満と人口密度が低くなっています。

表 地区別人口密度

地域	人口 (単位：人)	面積 (単位：km ²)	人口密度 (単位：人/km ²)
大殿	7,336	13.07	561
白石	10,981	4.71	2,331
湯田	12,317	4.09	3,011
仁保	2,689	72.83	37
小鯖	3,886	43.82	89
大内	22,969	24.92	922
宮野	13,278	38.41	346
吉敷	14,710	26.67	552
平川	16,508	19.61	842
大歳	13,926	10.82	1,287
陶	2,049	11.52	178
鑄銭司	2,313	20.42	113
名田島	1,160	8.93	130
秋穂二島	2,077	16.15	129
嘉川	7,174	28.87	248
佐山	2,664	12.02	222
小郡	25,382	33.39	760
秋穂	5,980	24.09	248
阿知須	9,420	25.49	370
徳地	4,826	290.33	17
阿東	4,595	293.06	16

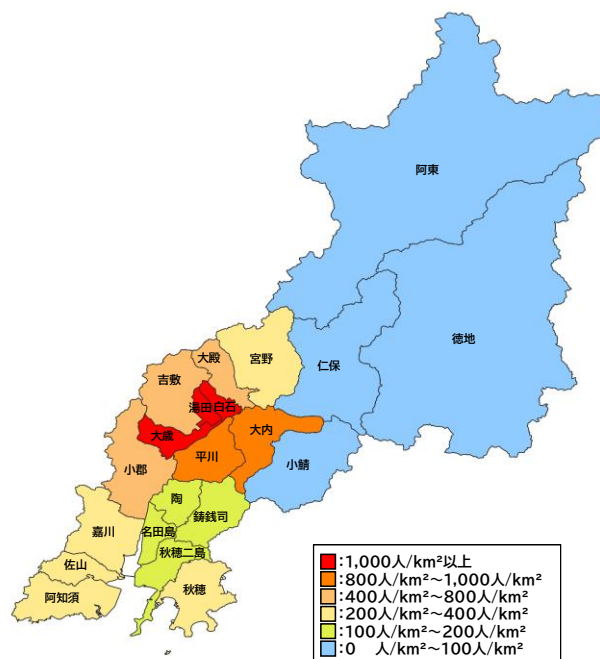


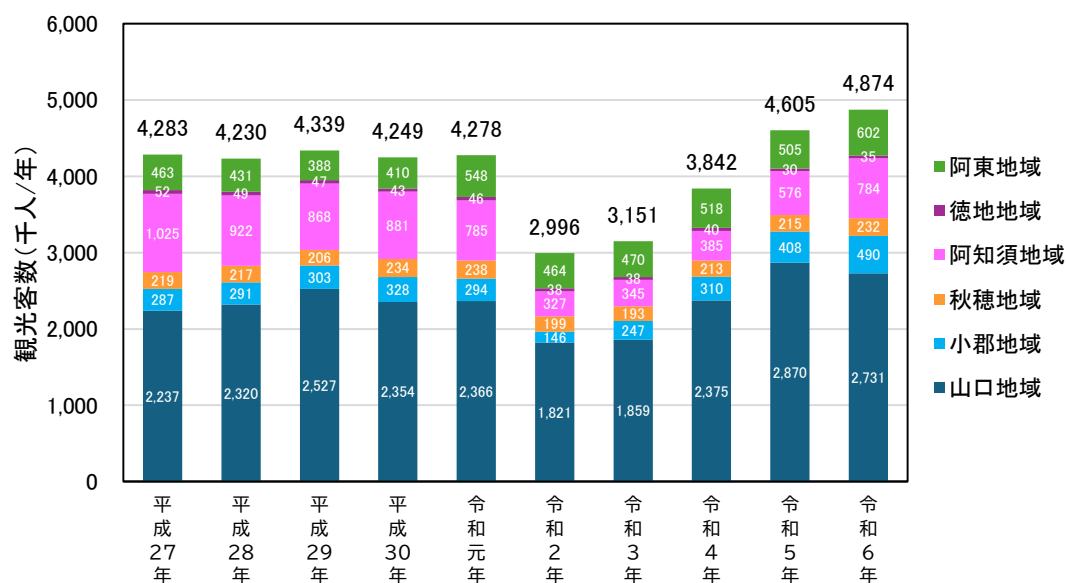
図 地区別人口密度

出典：山口市の統計（R6 年 9 月 30 日現在人口 推計人口、令和 6 年 10 月 1 日現在面積 土地・気象）

2.1.4 観光

市を訪れる観光客数は、新型コロナウイルスの影響により、令和2（2020）年に大きく減少しましたが、徐々に回復し、令和5（2023）年以降はコロナ前よりも多くの観光客が訪れています。

特に、主要観光地のうち、「湯田温泉」や「香山公園・洞春寺」、「道の駅仁保の郷」、「道の駅きらら あじす」には年間60万人以上の観光客が訪れています。



※エリア別観光客数を集計（イベントを除く）

出典：令和6年観光客動態調査結果（山口市分）を基に作成

図 地域別 観光客数の推移

表 山口市内の主要観光地と観光客数（令和6年）

（単位：人）

主要観光地	観光客数 (令和6年)
湯田温泉	697,044
狐の足あと	124,258
香山公園、洞春寺	618,987
常栄寺雪舟庭	36,831
山口県政資料館、山口県立美術館、山口県立山口博物館等	255,531
亀山公園	101,787
道の駅仁保の郷	753,656
山口情報芸術センター	111,949
SLやまぐち号	23,015
山口市観光案内所新山口駅観光交流センター	98,948
道の駅あいお	211,557
道の駅きらら あじす	675,708
ロハス島地温泉	17,268
観光農園（徳佐りんご園）	79,978
長門峡	497,400
道の駅「願成就温泉」	102,547

出典：山口県の宿泊者及び観光客の動向（令和6年）を基に作成

2.1.5 主要流通施設等

本市の主要流通施設として、国道や県道など幹線道路周辺に漁港、卸売市場、産業団地が立地しています。

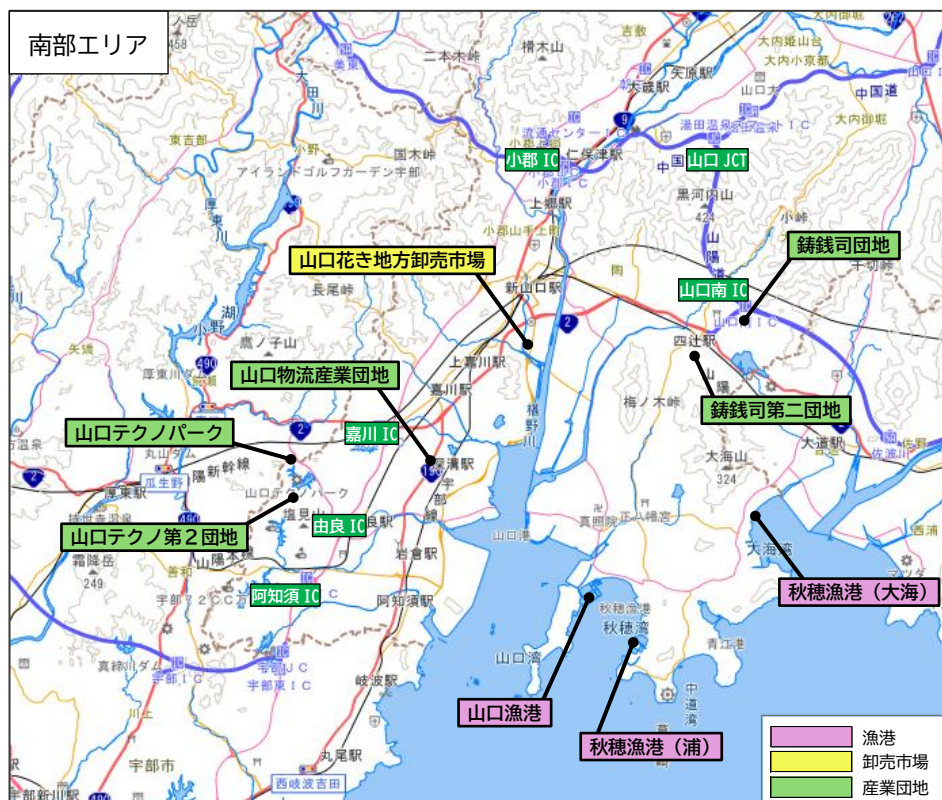
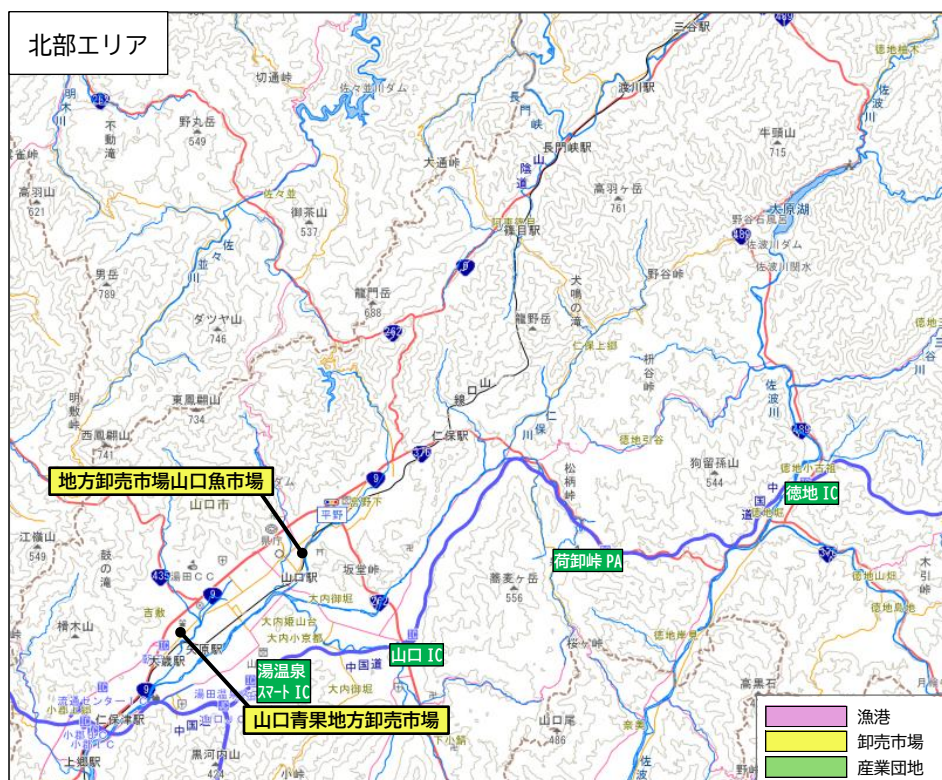


図 市内の主要流通施設位置図

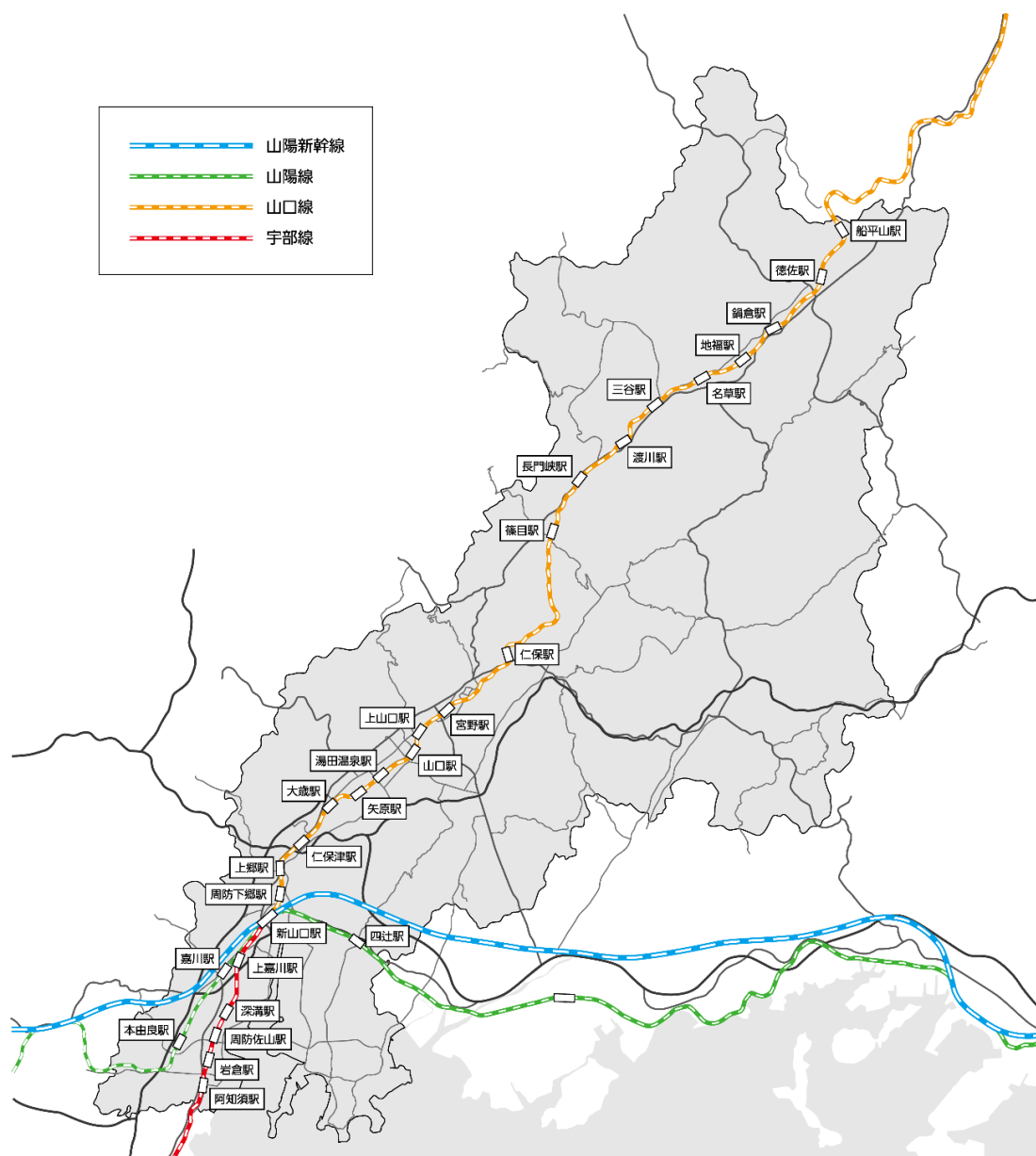
2.2 交通の現況

2.2.1 公共交通機関

鉄道の運行状況

本市には、JR 山陽新幹線に加え、近隣の市町と連絡する JR 山陽本線、JR 山口線、JR 宇部線の3路線が走っています。

鉄道の結節点である新山口駅と中心市街地を結ぶ JR 山口線の新山口駅から山口駅間では片方向30 便程度の便数が運行されています。しかしながら、山口線の中でも上山口駅以北の駅及び、JR 宇部線の市内の駅については20 便未満と比較的運行便数が少ない状況です。



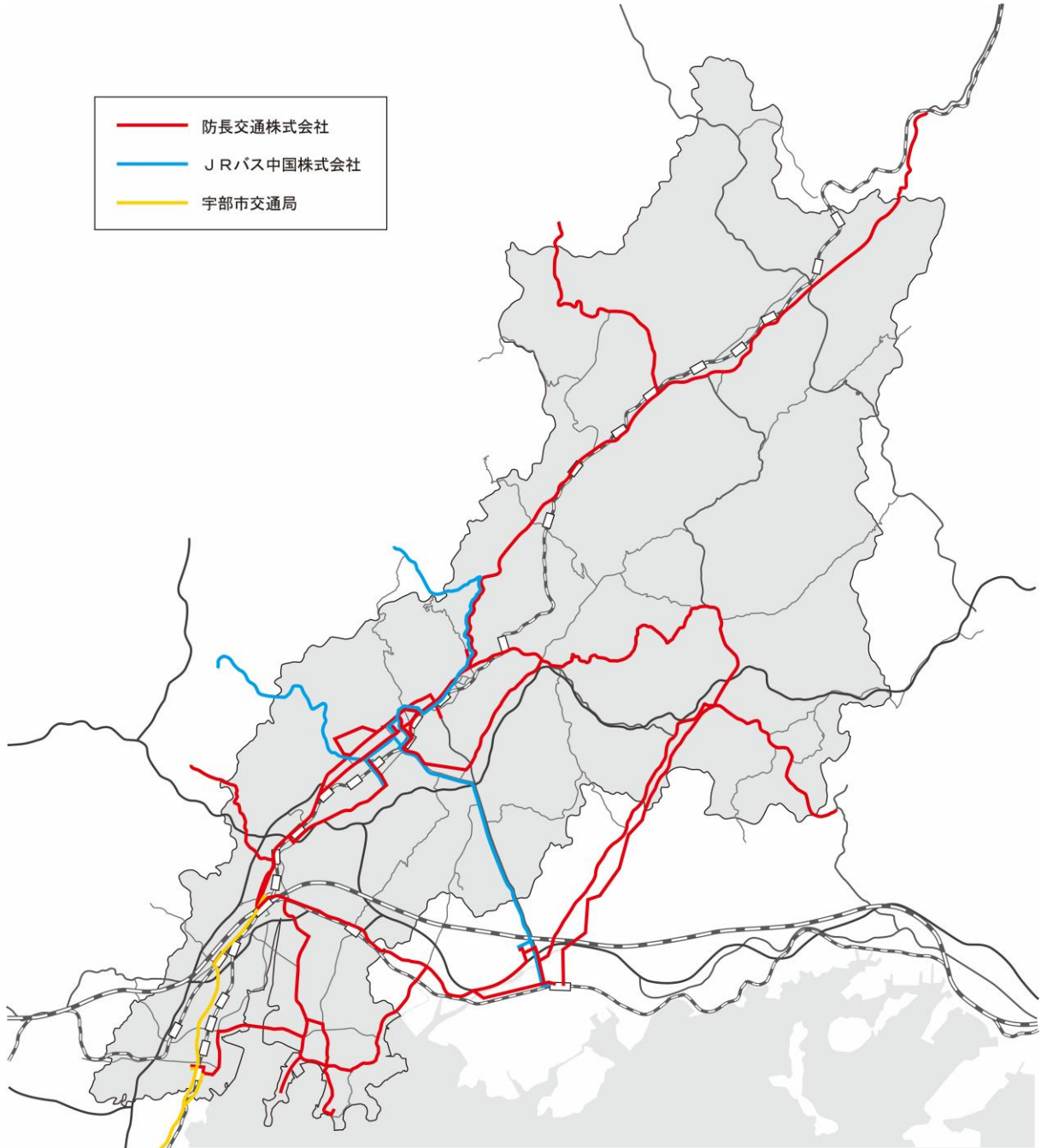
出典：「第二次山口市市民交通計画（令和6年3月）」

図 山口市内を通過する鉄道

バスの運行状況

バス路線は国道や県道などの主要な幹線道路を中心に交通網が形成されています。

用途地域内はバス路線が多く整備されていますが、阿東地域や秋穂地域はバス路線が比較的少ない状況です。

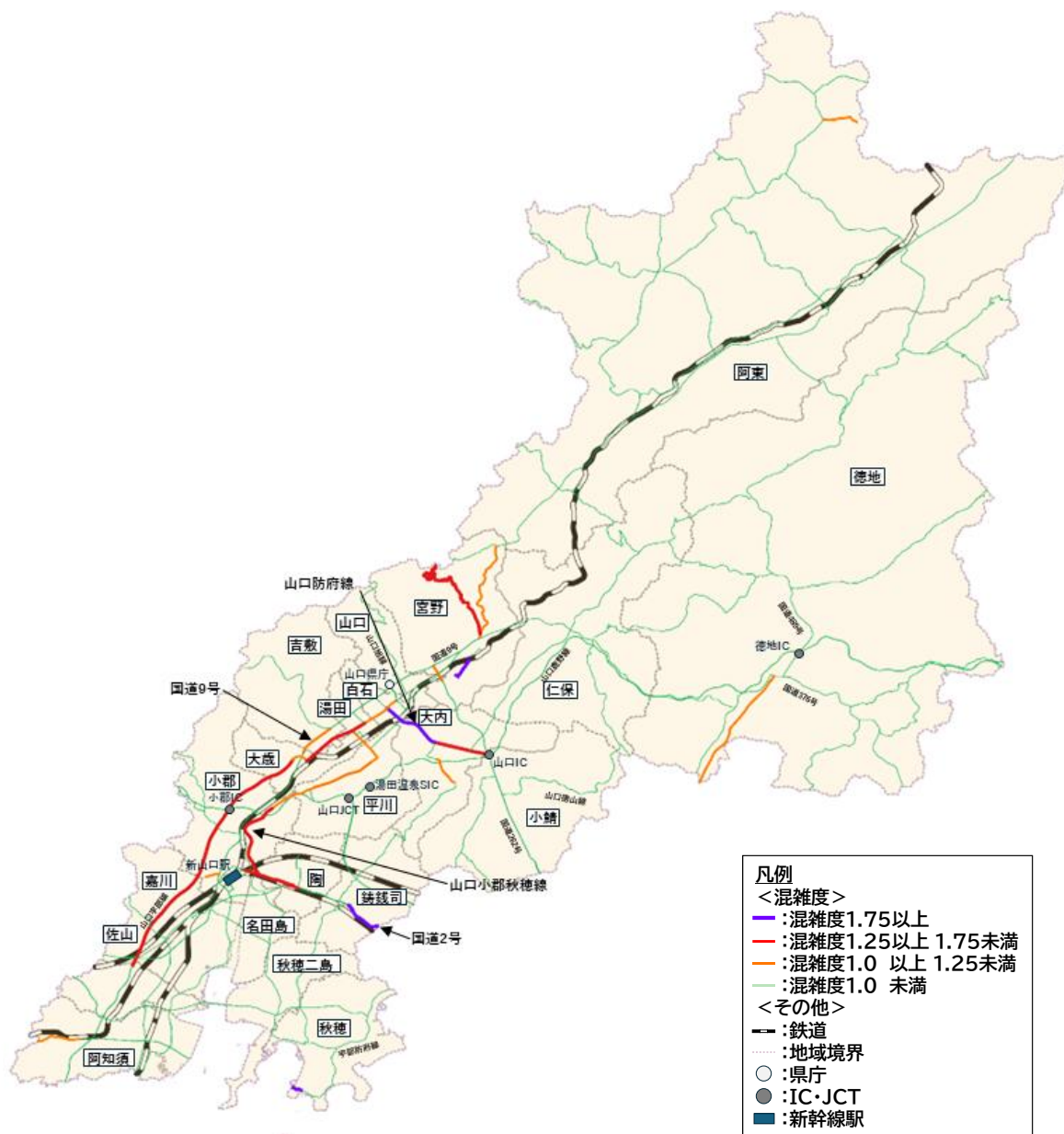


出典：「第二次山口市市民交通計画（令和6年3月）」を基に作成

図 山口市内のバス路線図

2.2.2 道路混雑度

道路の混雑度は、国道2号、国道9号、県道山口防府線や山口小郡秋穂線などで高くなっており、周辺の市道への通過交通の流入や交通負荷の増加が懸念されます。



出典：「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査、国土数値情報」を基に作成

図 山口市内の道路混雑度

2.2.3 交通事故

山口市内における交通事故発生件数は、近年減少傾向にあります。

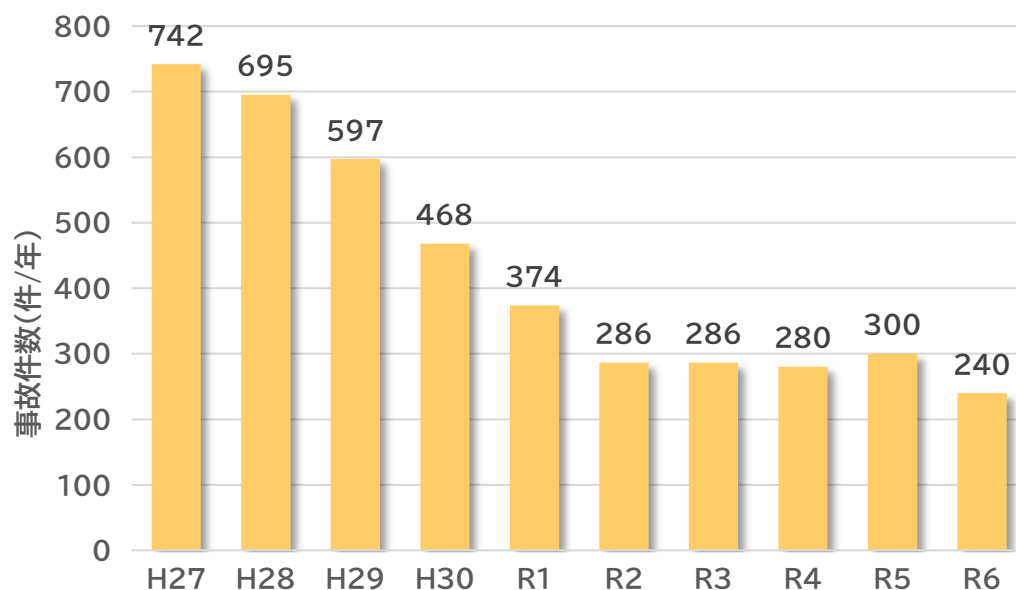


図 山口市内の事故発生件数の推移

出典：「山口県統計年鑑（H27～R6）」を基に作成

人身事故の発生は、国道や県道のみならず、市道においても同程度発生しています。また、事故類型別事故発生状況は、車両相互の事故が多いものの、人対車両、自転車対車両の事故も全体の3割程度発生しています。

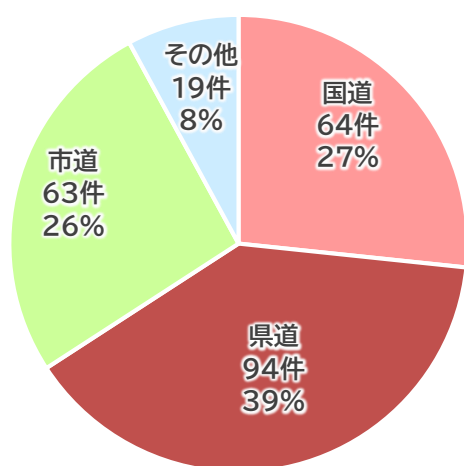


図 道路別人身事故発生状況

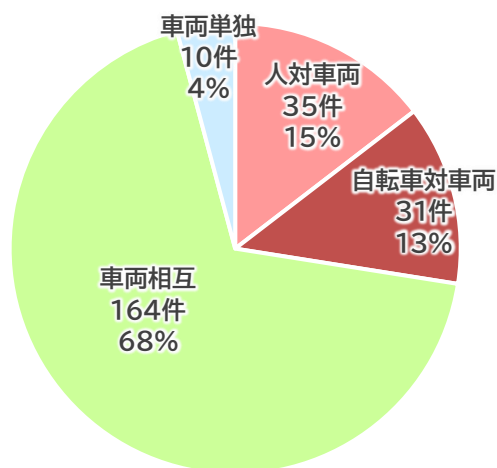


図 事故類型別事故発生割合

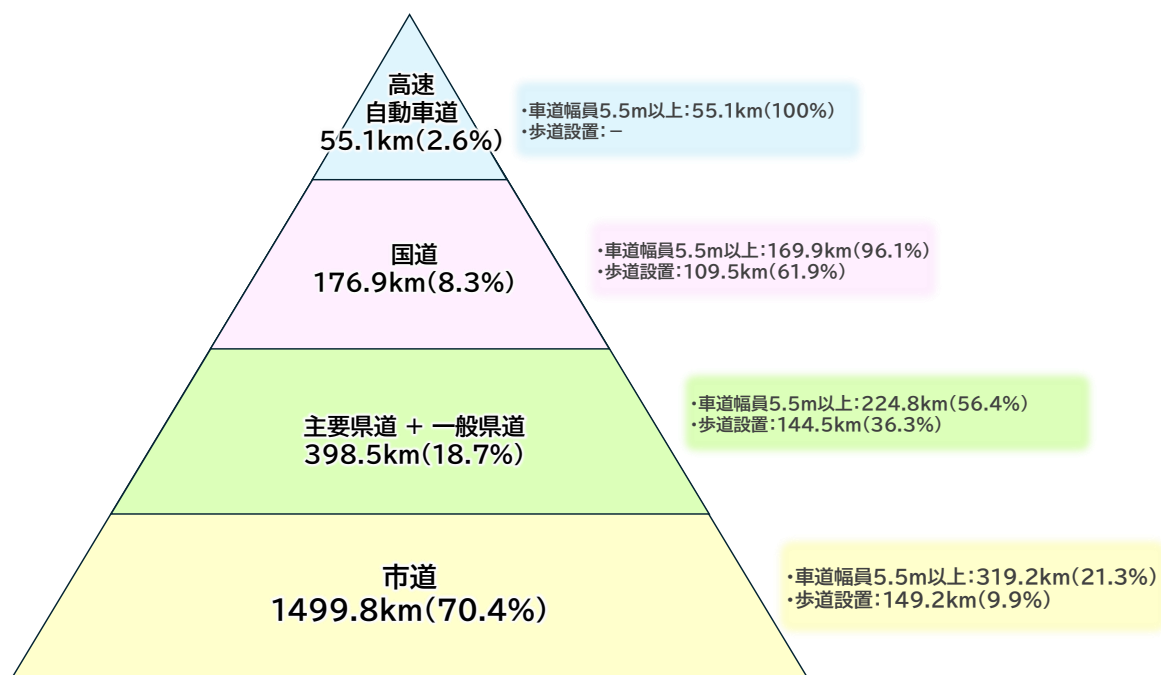
出典：「山口県統計年鑑（R6）」を基に作成

2.3 道路の現況

2.3.1 山口市内の道路延長

山口市内の道路には高速移動や広域連携を担う道路として、「高速自動車道」が55.1km、「国道」が176.9kmあり、地域拠点間の連携を図る道路として「主要地方道」や「県道」が398.5kmあります。

また、これらの幹線道路を補う道路として「市道」が1,499.8kmあり、全体の70.4%を占めています。

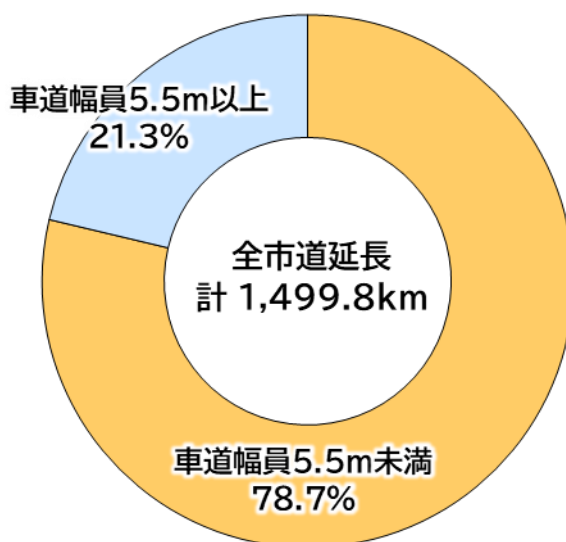


出典：山口県の道路現況（令和5年4月1日現在）を基に作成

図 山口市内の道路延長

2.3.2 市道の整備状況

市道（計 1499.8km）のうち、約 8 割が車道幅員 5.5m 未満となっており、多くの市道で車がスムーズに離合しにくい状況となっています。

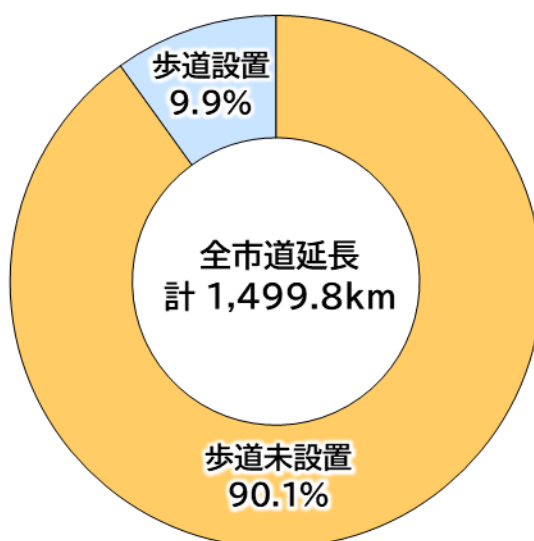


出典：山口県の道路現況（令和 5 年 4 月 1 日現在）を基に作成

図 市道の車道幅員割合

2.3.3 市道の歩道整備状況

市道（計 1499.8km）のうち、生活道路などの車道と分離された歩道がない路線も多くありますが、約 9 割が歩道未設置となっています。



出典：山口県の道路現況（令和 5 年 4 月 1 日現在）を基に作成

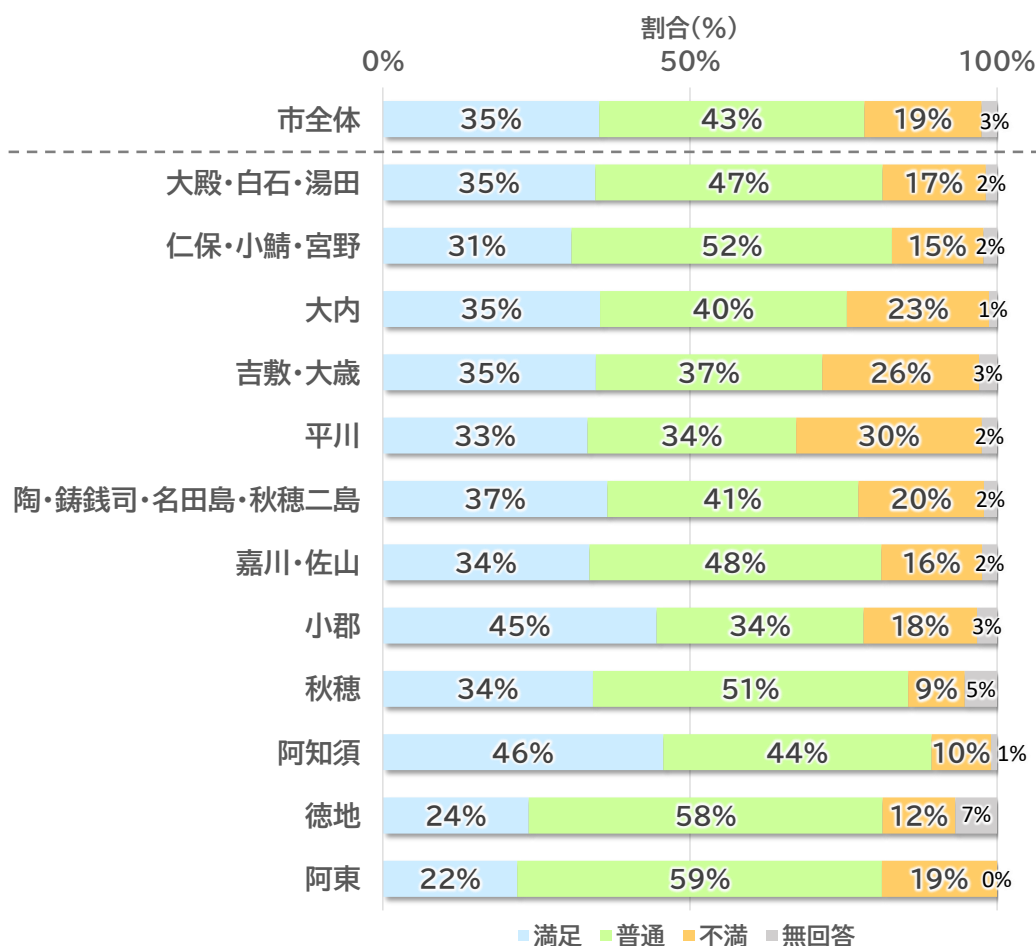
図 市道の歩道整備状況

3 市民の声

3.1 道路整備に関する市民アンケート調査

3.1.1 市内における自動車通行の円滑さ

市内における自動車通行の円滑さにおいて、市全体では約4割の方が「満足」と回答されています。一方で、約2割の方が「不満」と回答されている状況です。



※満足：「満足」、「どちらかといえば満足」の回答数を集計

※不満：「どちらかといえば不満」、「不満」の回答数を集計

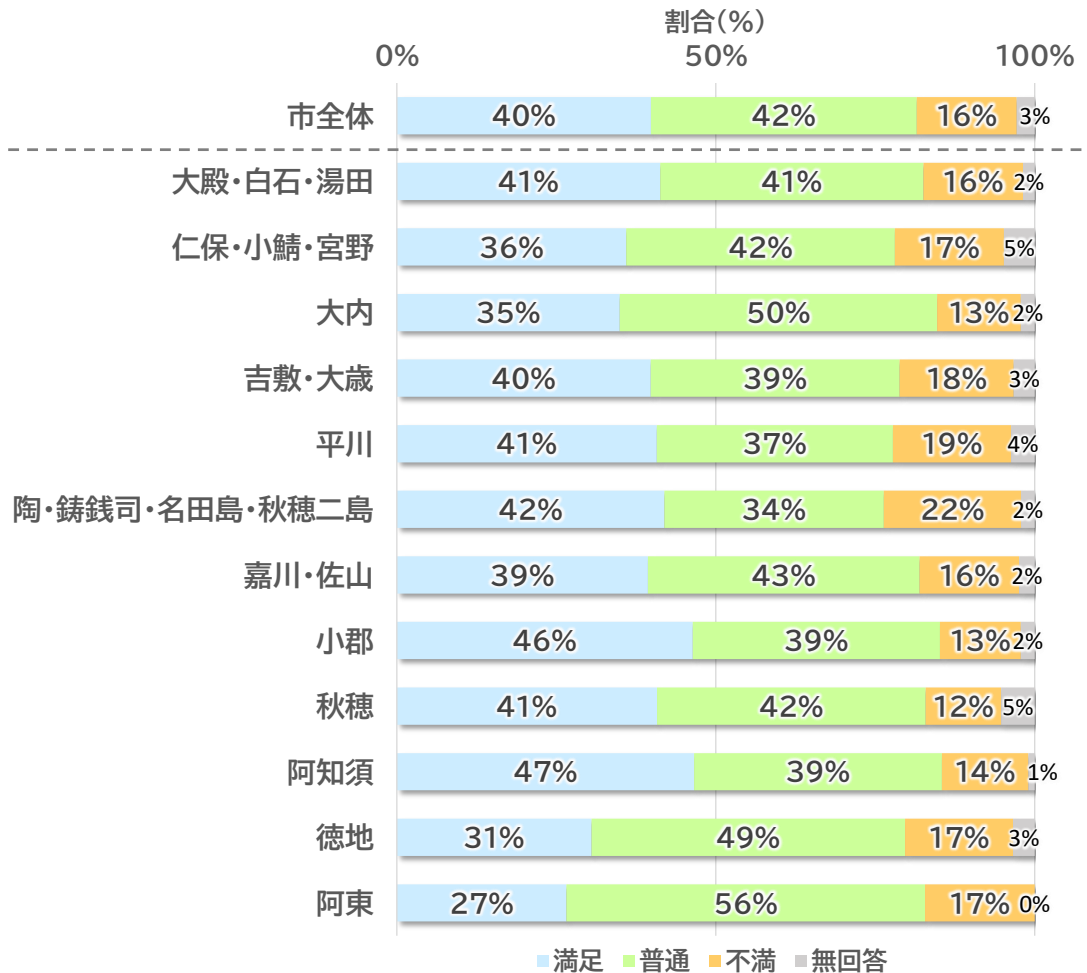
※回答者数計：2,027人（うち14人は居住地域未回答）

出典：山口市まちづくりアンケート（令和7年1月）を基に作成

図 地域別の満足度（市内における自動車通行の円滑さ）

3.1.2 市道のうち幹線道路の整備状況

幹線道路の整備状況において、市全体で約4割の方が「満足」と回答されています。一方で、約2割の方が「不満」と回答されている状況です。



※満足：「満足」、「どちらかといえば満足」の回答数を集計

※不満：「どちらかといえば不満」、「不満」の回答数を集計

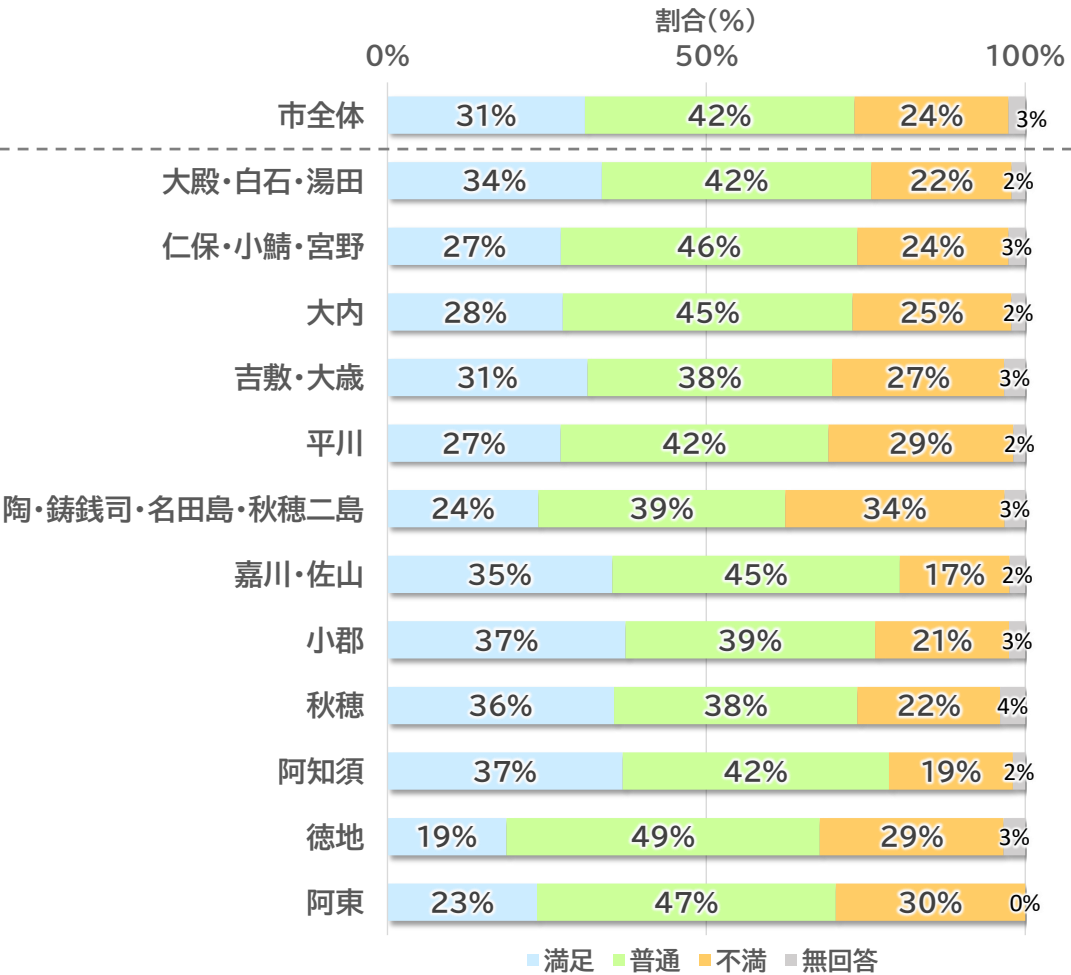
※回答者数計：2,027人（うち14人は居住地域未回答）

出典：山口市まちづくりアンケート（令和7年1月）を基に作成

図 地域別の満足度（市道のうち幹線道路の整備状況）

3.1.3 市道のうち生活道路の整備状況

生活道路の整備状況において、市全体で約3割の方が「満足」と回答しています。一方で、約2割の方が「不満」と回答されている状況です。



※満足：「満足」、「どちらかといえば満足」の回答数を集計

※不満：「どちらかといえば不満」、「不満」の回答数を集計

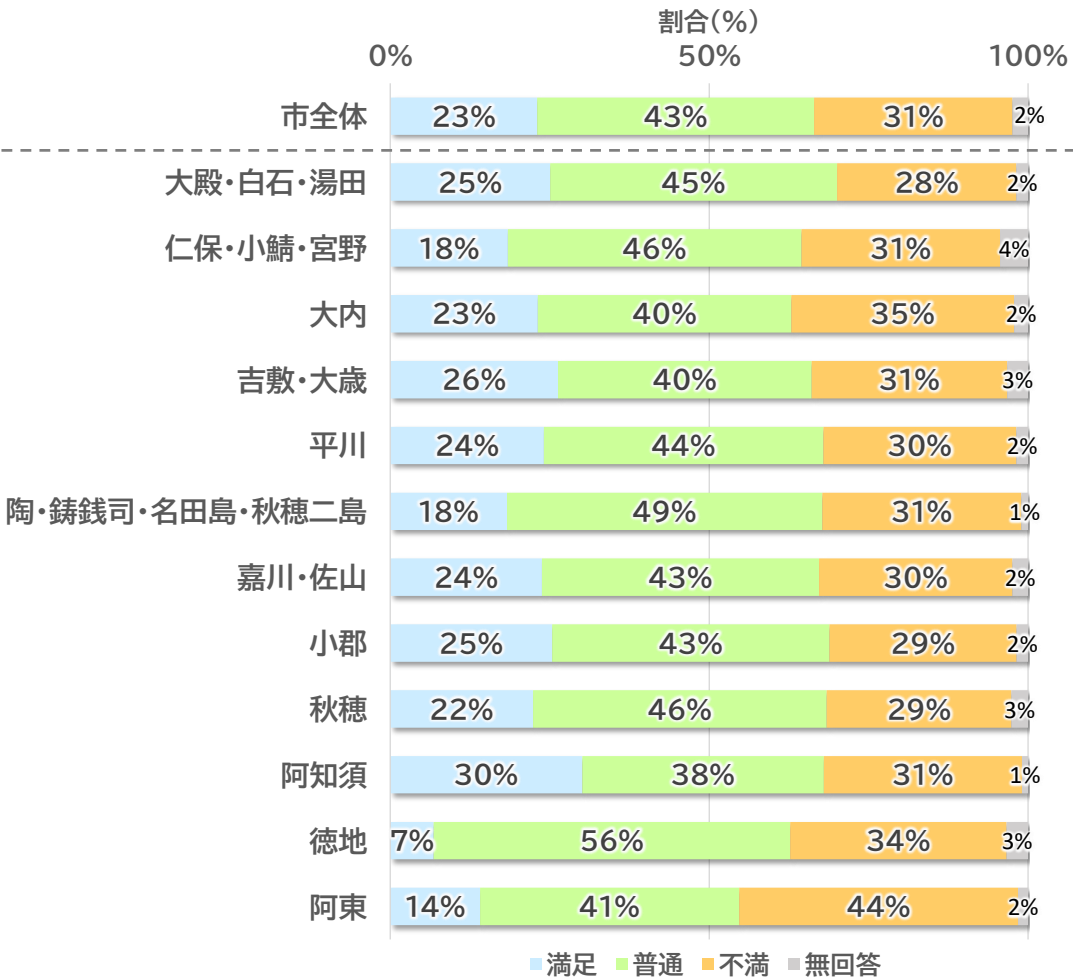
※回答者数計：2,027人（うち14人は居住地域未回答）

出典：山口市まちづくりアンケート（令和7年1月）を基に作成

図 地域別の満足度（市道のうち生活道路の整備状況）

3.1.4 市道の歩道の整備状況

市道の歩道の整備状況において、市全体で「満足」と回答されている方が約2割と、他の項目と比較して満足度が低い状況です。



※満足：「満足」、「どちらかといえば満足」の回答数を集計

※不満：「どちらかといえば不満」、「不満」の回答数を集計

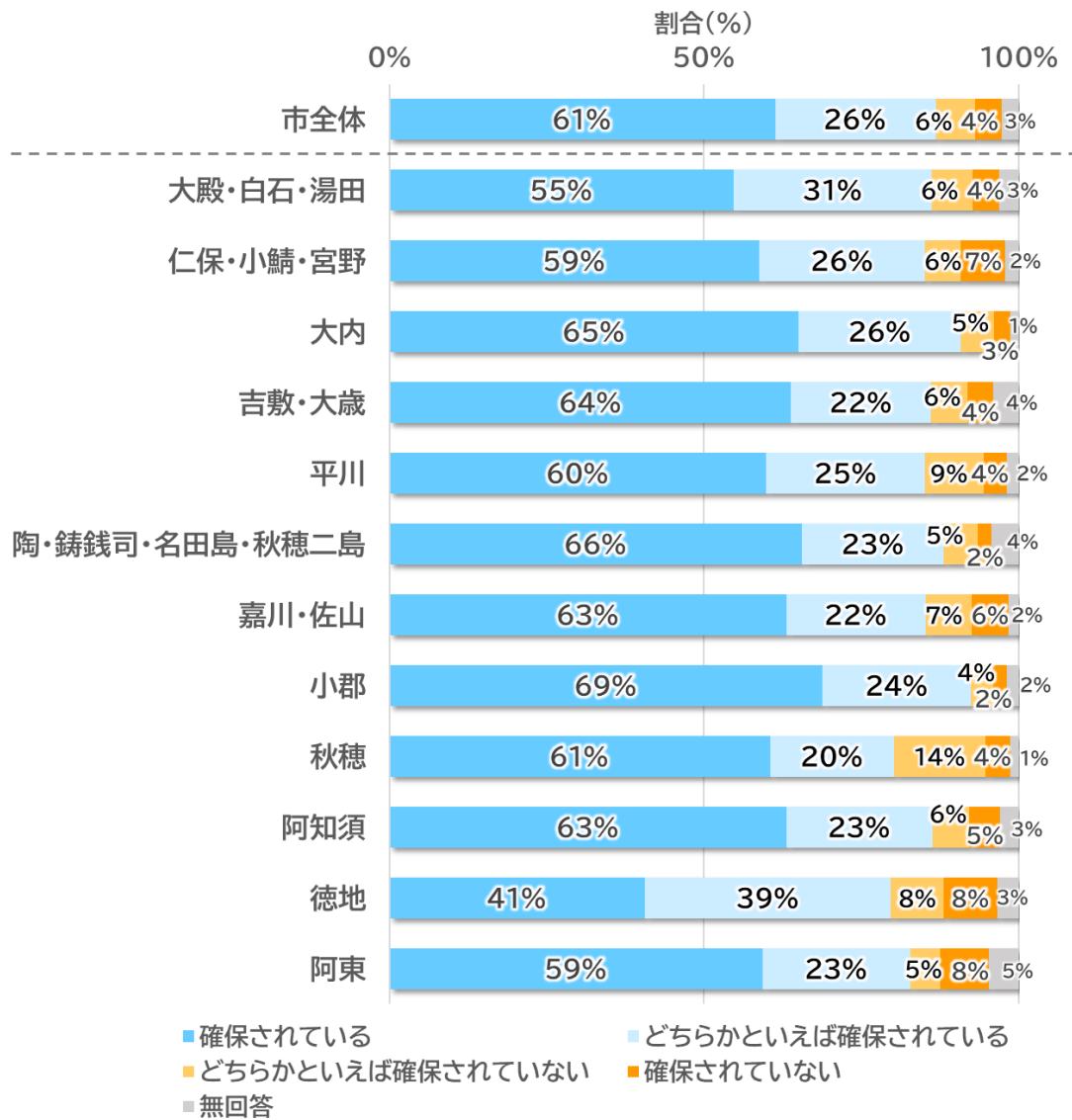
※回答者数計：2,027人（うち14人は居住地域未回答）

出典：山口市まちづくりアンケート（令和7年1月）を基に作成

図 地域別の満足度（市道の歩道の整備状況）

3.1.5 日常生活を送る上で、自身の移動手段が確保できているか

日常生活を送る上でご自身の移動手段を確保できているかについては、市全体で約6割の方が「確保されている」と回答されています。



※回答者数計：2,027人（うち14人は居住地域未回答）

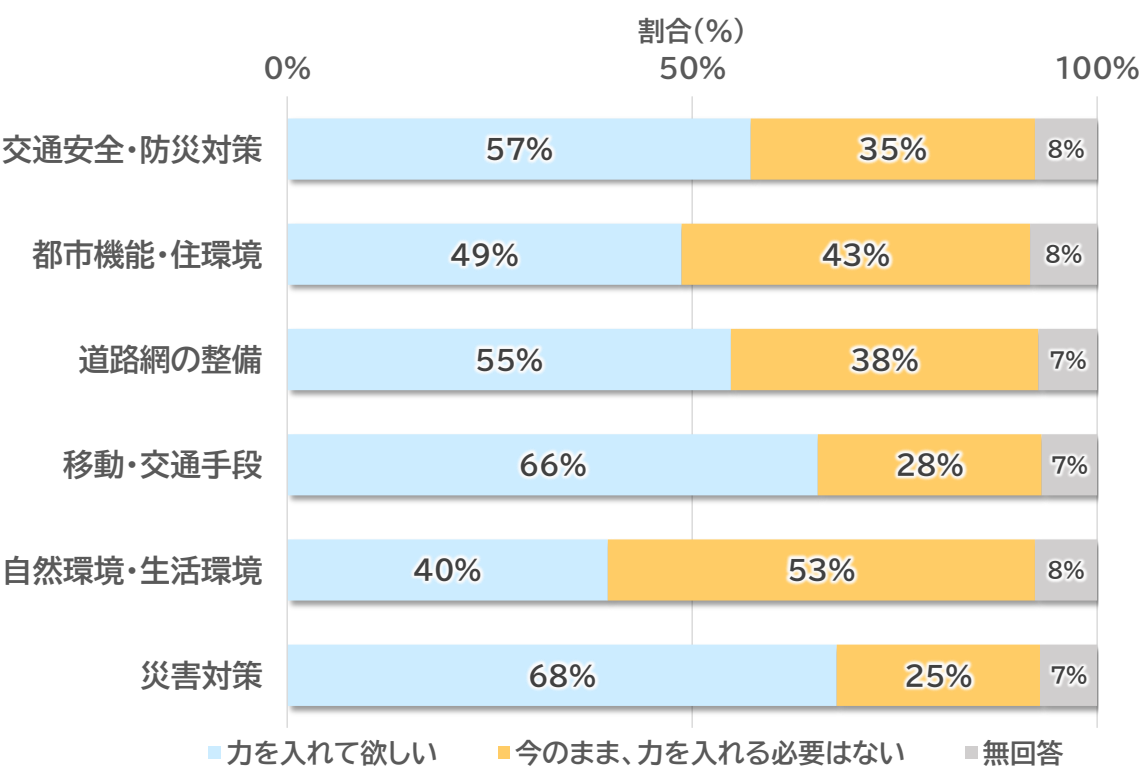
出典：山口市まちづくりアンケート（令和7年1月）を基に作成

図 地域別のご自身の移動手段の確保状況

3.1.6 まちづくりにおける各分野の「重要度」

まちづくりの重要度については、「移動・交通手段」及び「災害対策」の分野に対し6割以上の方が力を入れて欲しいと回答しています。

また、「交通安全・防災対策」や「道路網整備」の分野に対しても、5割以上の方が力を入れて欲しいと回答しているなど、道路整備に関する重要度が高い状況です。



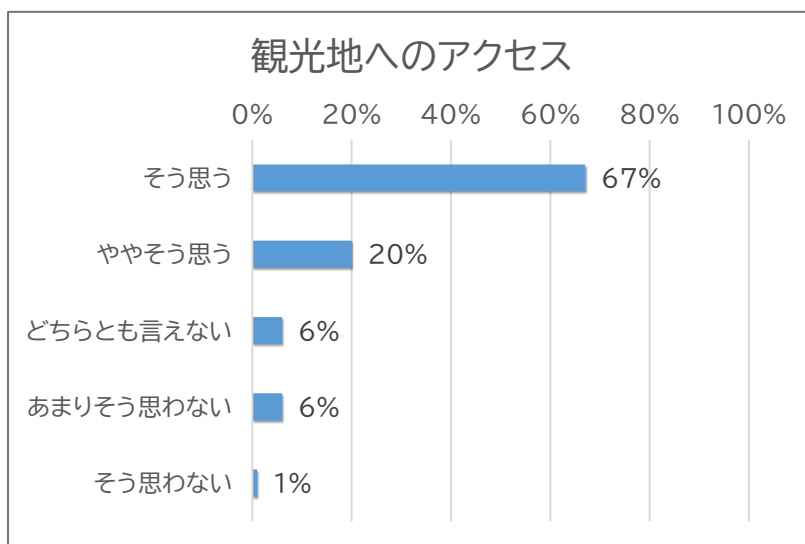
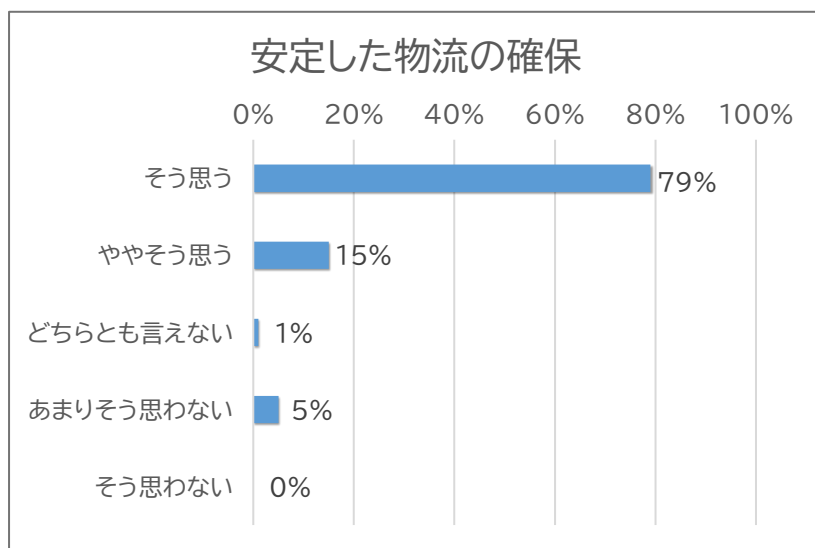
※力を入れて欲しい：「力を入れて欲しい」、「できれば力を入れて欲しい」の回答数を集計
※今のまま、力を入れる必要はない：「今のままでよい」、「あまり力を入れる必要はない」、「力を入れる必要はない」の回答数を集計
※回答者数計：2,027人

出典：山口市まちづくりアンケート（令和7年1月）を基に作成

図 まちづくりにおける各分野の「重要度」

3.1.7 産業・観光地へのアクセスに関する重要度

道路に求める役割として、「安定した物流の確保」が必要と回答した方が約 8 割、「観光地へのアクセス」が必要と回答した方が約 7 割となっており、物流や観光に対する期待度が高くなっています。



資料：道路に関するアンケート調査（令和 7 年 9 月 山口市）
※回答者数計：109 人

図 道路整備に求める役割

4 山口市道路整備計画の方針

4.1 基本方針までの流れ

「2 山口市の現況」と「3 市民の声」から次の4つ視点で今後の市道整備における課題を整理し、山口市道路整備計画の基本方針を定めます。

視 点

- 日常生活に関する視点
- 事故に関する視点
- 道路混雑に関する視点
- 産業活動に関する視点

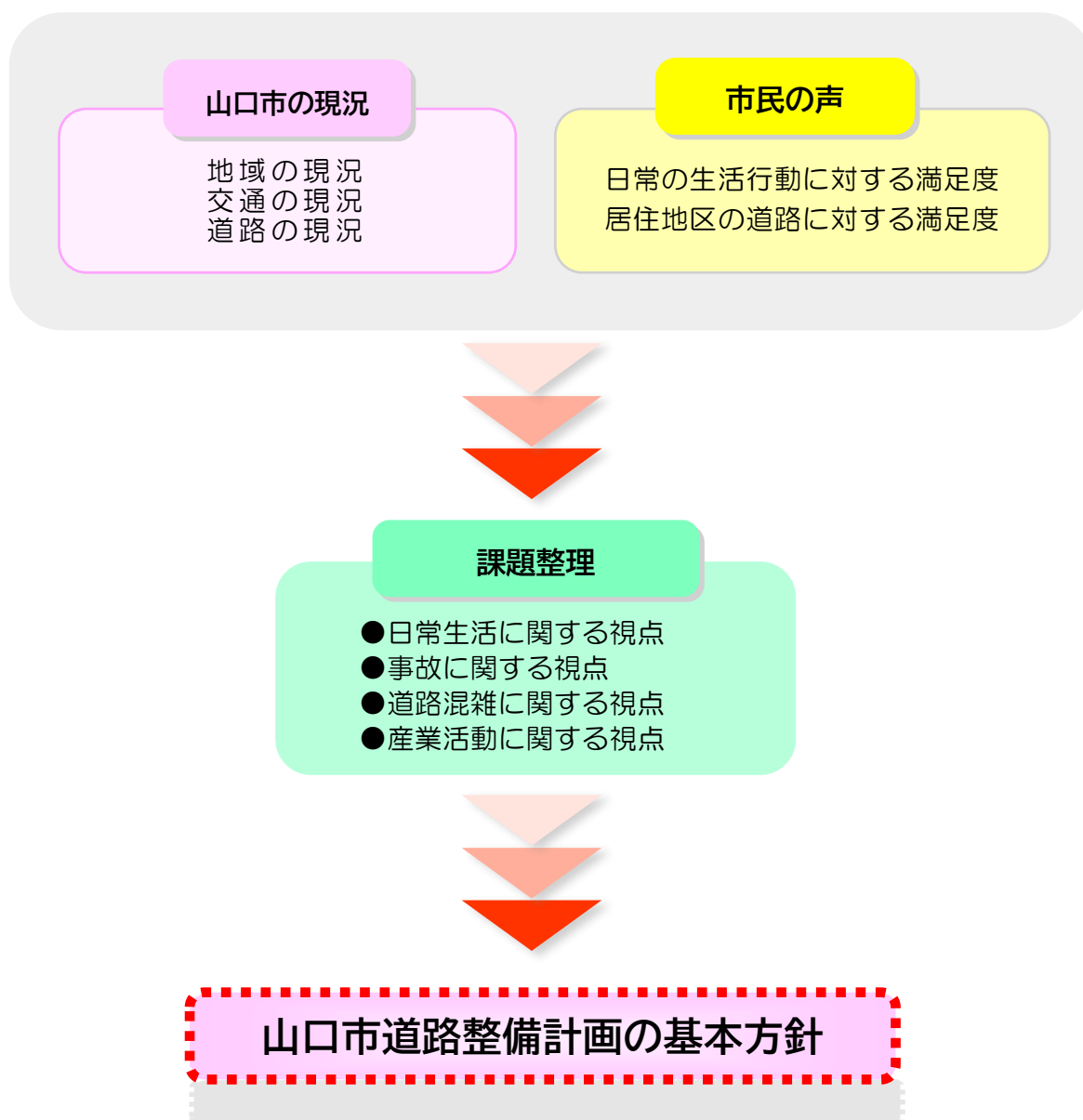


図 基本方針決定までのフロー図

4.2 市道における課題

4.2.1 日常生活に関する視点

《道路の現況》

・市道において、車がスムーズに離合できる車道幅員を満足する区間は2割程度であり、約8割の区間において狭い道路が存在しています。

《日常の生活行動に対する満足度》

・「日常生活を送る上で移動手段が確保されているか」では、約6割の市民が移動手段を確保できていると回答しています。一方で、一定数の市民は移動手段が十分に確保されていないと感じており、日常生活の移動に不安を抱える地域も見られます。



《課題》

・日常生活に密接に関わる医療施設や官公庁施設への移動や、買い物などの日常的な移動について、通行の円滑性や安全性を十分に確保する必要があります。

4.2.2 事故に関する視点

《交通の現況、道路の現況》

・交通事故において、人・自転車対車両の交通事故が全体の約3割を占めています。

また、歩行者が安全に通行できる歩道幅員を満足している区間は、全市道延長の約1割にとどまっています。

《居住地区の道路に対する満足度》

・「市道の歩道の整備状況」について不満層（「どちらかといえば不満」「不満」）が約3割を占め、満足度が相対的に低い結果となっています。



《課題》

・通学路をはじめ、安全な歩行空間が求められる市道において、歩道整備を進める必要があります。

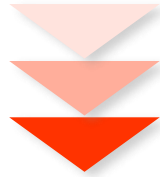
4.2.3 道路混雑に関する視点

《交通の現況、道路の現況》

・地域・地区間を結ぶ国・県道で混雑度が高く、周辺市道への通過交通の流入や交通負荷の増加が懸念されます。車がスムーズに離合できる車道幅員を満足する市道の区間は、全市道延長の約 2 割と低い値となっています。

《日常の生活行動に対する満足度》

・日常生活の行動において、「市内における自動車通行の円滑さ」に対し「どちらかといえば不満」「不満」と回答した市民が約 2 割となっています。



《課題》

・地域・地区間を結ぶ国・県道の混雑度を解消するための道路整備が進む中、これらの幹線道路を補完する市道について、幹線道路と連携した整備を進める必要があります。

4.2.4 産業活動に関する視点

《地域の現況、道路の現況》

・車がスムーズに離合できる車道幅員を満足する市道の区間は、全市道延長の約 2 割と低い値となっています。
・本市の主要な観光施設を有する地区において、狭隘な道路が多いことから、アクセス性の向上に資する道路整備が求められています。

《日常の生活行動に対する満足度》

・道路に求める役割として、「安定した物流の確保」との回答が約 8 割、「観光地へのアクセス」との回答が約 7 割となっています。
・市道のうち幹線道路の整備状況については、「満足」「どちらかといえば満足」と回答した割合は約 4 割となっている一方で、「普通」や「不満」とする回答も見られます。



《課題》

・観光地、商業地、流通施設など産業活動に関連する施設へアクセスする市道の整備を進める必要があります。

4.3 山口市道路整備計画の基本方針

4.2 で整理した市道における課題を踏まえ、山口市道路整備計画の基本方針を以下のとおり定めます。

基本方針1

安全・安心の向上

日常生活を支える、安全・安心な道づくり

通学路や生活道路において、歩行空間の確保・充実により安全性の向上を図ります。

基本方針2

利便性の向上

円滑な移動を支える道づくり

公益的施設（避難所を含む公共施設、医療・福祉施設、教育施設等）や公共交通機関へのアクセス性向上を図ります。また、都市核や地域拠点と連携した、利便性の高い持続可能な道路ネットワークの構築を図ります。

基本方針3

地域振興の促進

交流と産業を支え、地域力の向上を図る道づくり

観光地、商業地、流通施設などの産業活動関連施設へのアクセス道路について、集客や物資の円滑な流通を促すための機能向上を図ります。

また、地域間を連絡する国道・県道等にアクセスまたは補完する市道について、上位道路ネットワークと連携し、広域的なヒト・モノの移動の円滑化に寄与する道路ネットワークの構築を図ります。

4.4 整備路線の選定の考え方

整備路線の選定については、3つの基本方針に基づき、以下のとおり8つの機能を定め、対象となる道路等を選定し、対象路線の抽出を行います。

対象路線について、8つの機能ごとに、対象となる道路等の特性や重要性を踏まえ、評価を行います。

安全・安心の向上

利便性の向上

地域振興の促進

8つの機能と対象となる道路

通学路

山口市通学路交通安全プログラム※に示す通学路

避難所
アクセス

主要
公益的施設
アクセス

指定緊急避難場所、避難所
教育施設、医療施設、官公庁施設、社会教育施設、
福祉保健関連施設にアクセスする道路

主要
交通施設
アクセス

バス路線および鉄道駅にアクセスする道路

地域・地区間
アクセス

幹線道路を補完する道路
(集散機能をもつ道路)

主要観光地
アクセス

本市の観光振興を図るにあたって重要な観光施設に
アクセスする道路

中心市街地
アクセス

山口市中心市街地内の道路

主要
流通施設
アクセス

流通業務に必要な施設にアクセスする道路

※ 子どもたちが安全に登下校できるよう、学校・市役所・警察などが協力して
通学路の危険箇所を見つけ出し、継続的に改善していく取り組みです。

4.5 整備路線選定までの流れ

整備路線選定までの流れは以下のとおりです。

対象路線については、限られた財源の中で効果的・効率的に道路整備を推進するため、各機能で行った評価結果や機能数など路線の持つ特性を総合的に判断し、優先度の高い路線を選定します。

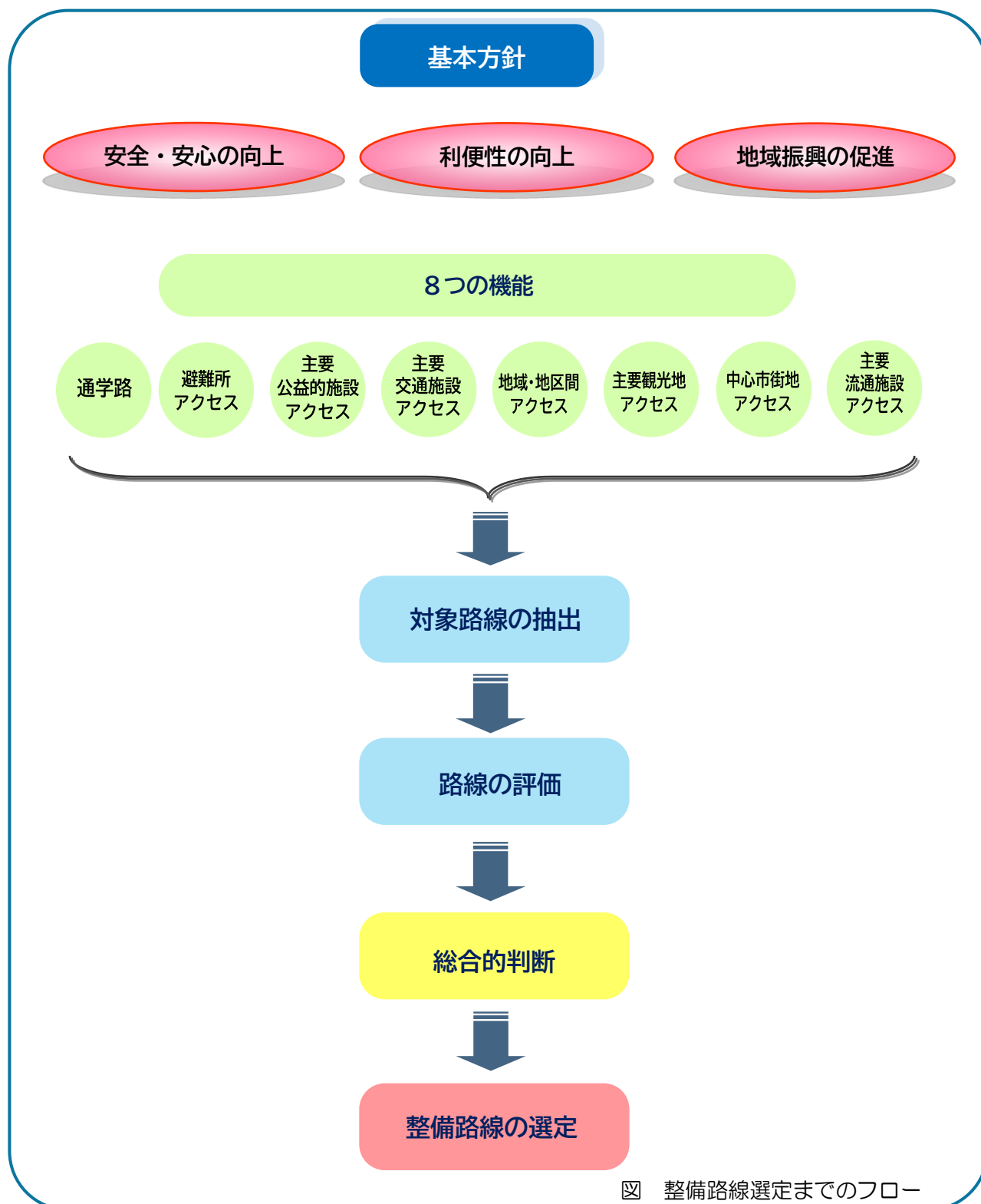


図 整備路線選定までのフロー

5 無電柱化の方針

5.1 無電柱化の現状と課題

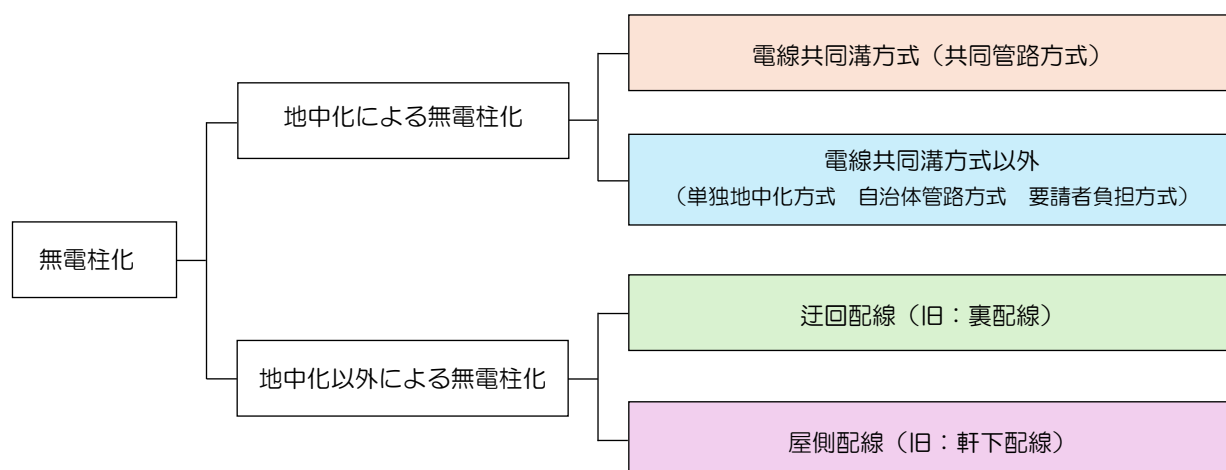
5.1.1 山口市における無電柱化の現状

本市における無電柱化は、「無電柱化の推進に関する法律（以下「無電柱化法」という。）」が平成 28（2016）年に施行される以前から取り組んでいます。これまで、市管理道路については、令和 7（2025）年 3 月末時点において、約 5.61 km で無電柱化が完了しており、その他、国道、県道においても整備が進んでいます。

5.1.2 無電柱化の整備手法

無電柱化の整備手法は、電線類を地中に埋設する「地中化による無電柱化」と迂回配線（裏配線）・屋側配線（軒下配線）等の「地中化以外による無電柱化」に大別されます。

国・県においては、電線共同溝方式による整備が一般的ですが、本市では自治体管路方式や要請者負担方式による整備にも取り組んできたところです。



①電線共同溝方式

「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づき、道路管理者が電線共同溝を整備し、電線管理者（2 社以上）が電線類、地上機器を整備する方式です。

②電線共同溝方式以外

自治体管路方式

自治体が管路等を整備し、残りの電線類や地上機器を整備・管理する方式です。管路等は道路占用物件として、自治体が管理します。

単独地中化方式

電線管理者が自らの費用で地中化する方式で、管理も電線管理者が行います。

要請者負担方式

自治体や民間事業者が、無電柱化を実施する方式です。原則として費用は全額要請者が負担し、管理は協議によって決まります。

③迂回配線（裏配線）

表通りの無電柱化を行うために、裏通りに電柱や電線類を移設する方式です。管理は電線管理者が行います。

④屋側配線（軒下配線）

通りの脇道に電柱を配置し、電線類を建物の軒下、軒先に配置する方式です。管理は協議によって決まります。

5.1.3 無電柱化の課題

現在、道路上には数多くの電柱が設置されており、地震や台風といった災害時には、倒壊した電柱により、緊急車両の通行や支援物資の輸送等に支障をきたす状況も見られます。歩道や路側帯にある電柱は、歩行者や車いす、シニアカー等の安全で円滑な通行を妨げています。

また、無秩序に張り巡らされた電線は、貴重な歴史的街並みや自然などの景観形成の阻害要因となっています。

一方で、無電柱化の整備においては、多額の費用と長期の整備期間を要し、地中化を行う上で必要となる地上機器設置場所等に関して、電線管理者との合意や沿道住民の理解を得る必要があります。

5.2 無電柱化の推進に関する基本的な考え方

5.2.1 無電柱化の取組姿勢

「無電柱化の推進は、地域住民の意向を踏まえつつ、地域住民が誇りと愛着を持つことができる地域社会の形成に資するよう行わなければならない。」という無電柱化法第2条の理念の下、市民と関係者の理解や協力を得ながら、安全・安心や良好な景観形成の観点から個性と魅力あるまちづくりに資する形で推進していきます。

5.2.2 無電柱化の対象道路

高い事業効果が得られる道路を抽出・選定するために、以下の目的に該当する道路を対象道路とし、まちづくりと一体的に無電柱化を推進していきます。

①防災・減災・国土強靱化

災害時の救急活動、物資輸送を円滑に行うために、本市の地域防災計画に位置付けている緊急輸送道路や災害拠点施設等への避難路等

②安全・円滑な交通確保

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく特定道路などバリアフリー化が必要な道路や、駅等の交通結節点周辺の道路、通学路等の安全で快適な歩行空間の確保が必要な道路。

（山口市バリアフリー基本構想に位置付けしている重点整備地区等）

③景観形成・観光振興

景観に関する法律等に位置づけられた地区やその他観光地における良好な景観形成や観光振興のために必要な道路。

（山口市景観条例に基づく山口市景観計画に位置付けしている景観形成重点地区）

5.3 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

5.3.1 無電柱化事業の実施

本市はこれまで、主に自治体管路方式や要請者負担方式で無電柱化に取り組んできましたが、限られた財源の中で効果的・効率的に無電柱化を推進するため、今後は、一般的な整備手法である電線共同溝方式により実施することを基本とします。

また、浅層埋設や小型ボックスの活用など低コスト手法の導入について、電線管理者と協議しながら検討を進めコスト縮減に取り組みます。

5.3.2 道路事業等に合わせた無電柱化

無電柱化法第12条に基づき、道路事業や市街地再開発事業等について、沿線の状況を踏まえつつ、電線管理者に無電柱化を実施するよう要請し、無電柱化を推進します。

5.4 無電柱化の推進に関する整備路線

整備路線については、無電柱化の推進に関する基本的な考え方を踏まえて選定し、無電柱化を行う上で必要な事業者との調整や地元関係者との協力体制が整った路線から、山口県無電柱化推進計画に位置付け、事業推進を図ります。