

山口県
新広域道路交通計画(素案)

令和3年3月

目 次

はじめに	1
1 広域道路ネットワーク計画	2
1-1 基本戦略	2
1-2 広域道路ネットワークの基本的な考え方	3
1-3 用語の定義	3
1-4 各道路の考え方	4
1-5 拠点の設定	5
1-6 山口県広域道路ネットワーク	6
2 交通・防災拠点計画	7
2-1 交通拠点の機能強化（モーダルコネクトの強化）	7
2-2 防災拠点の機能強化	7
2-3 中山間地域等における「小さな拠点」の形成	9
3 ICT交通マネジメント計画	10
3-1 新たなモビリティサービスの導入	10
3-2 ICTを活用した交通マネジメントの強化	11
3-3 ICT・ビッグデータを活用した多様な交通情報の収集と提供	11
3-4 ICT・AIを活用した道路施設のメンテナンスの高度化	12
【巻末資料】	
○ 用語解説	13
○ 山口県広域道路ネットワーク図（素案）	15

はじめに

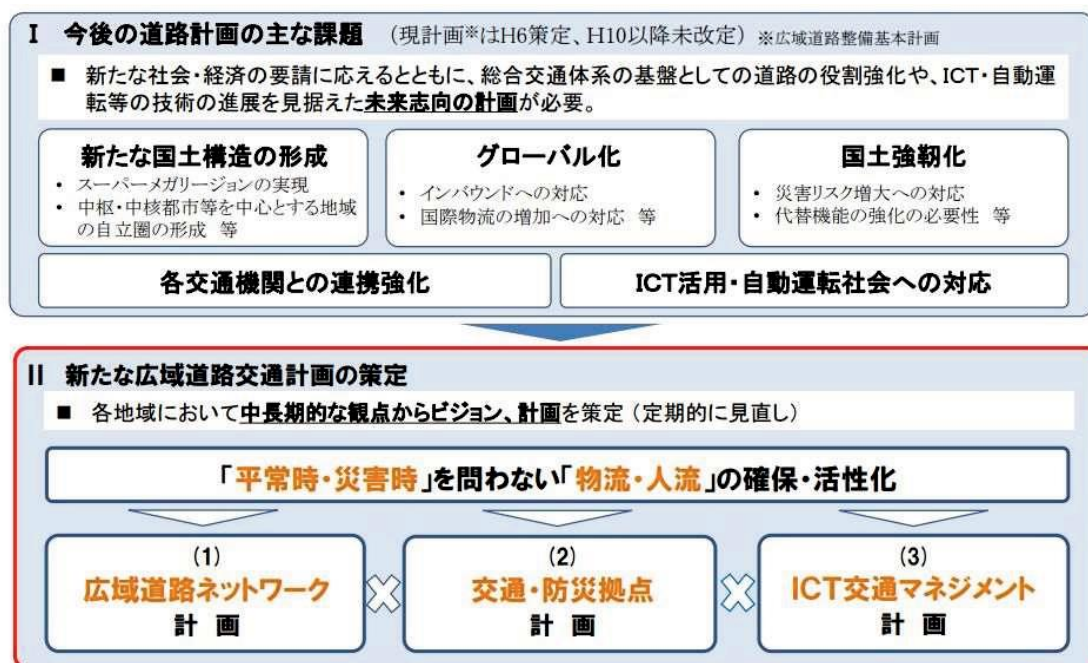
本計画は、ビジョンに基づき、高速自動車国道や、これを補完する広域的な道路ネットワークを中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行いながら、平常時・災害時及び物流・人流の観点から踏まえた具体的なネットワーク計画を策定するものとする。

(1)計画期間

本計画の計画期間は、概ね 20～30 年を対象とする。なお、今後の社会経済の動向等を勘案しつつ、必要に応じて、計画を見直すこととする。

(2)対象地域

本計画の対象地域は、山口県全域とする。



重要物流道路を契機とした「新たな広域道路交通計画」の策定について

資料：第 1 回 新たな広域道路ネットワークに関する検討会 配付資料

1 広域道路ネットワーク計画

1-1 基本戦略

広域道路ネットワークは、地域、そして我が国の経済活動を支える基盤であるが、各地域の実情に応じて必要となる拠点連絡等の強化を検討する必要があり、その効果を早期に発現させるため、効率的に道路ネットワークを構築する必要がある。

そのため、都市間連絡速度、高速道路や一般道路の渋滞、拠点へのアクセス性、災害時のリダンダンシー^{*}などの現状の交通課題の解消を図る観点やアジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた2面活用型国土^{*}や新型コロナウイルス感染症の経験を踏まえた社会の変化の可能性への備え等の新たな国土形成の観点が重要であり、これら「両輪」となる観点を踏まえ、次の基本戦略に沿って、広域道路ネットワークの効率的な強化を図っていく必要がある。

(1) 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成

人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中枢中核都市や連携中枢都市圏^{*}、定住自立圏等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進する。

(2) 我が県を牽引するブロック都市圏等の競争力や魅力の向上

ブロック都市圏内の拠点間連絡、環状連絡を強化し、都市圏の競争力や魅力の向上を図る。

(3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化

空港・港湾等の交通拠点へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図る。

(4) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化

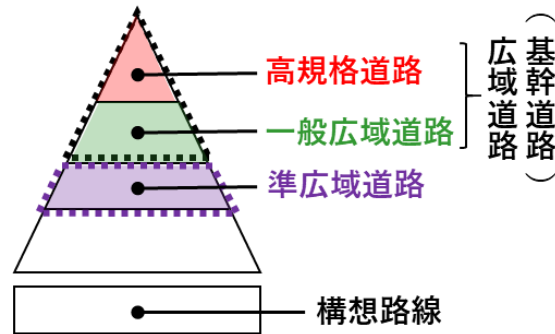
広域道路ネットワークを強化することにより、巨大災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたリダンダンシー^{*}の確保や国土強靱化^{*}を推進する。

(5) 国土の更なる有効活用や適正な管理

広域道路ネットワークを強化することにより、アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた日本海・太平洋2面活用型国土^{*}の形成や、半島地域を含めた国土の更なる有効活用・適正な管理を図る。

1-2 広域道路ネットワークの基本的な考え方

広域道路ネットワークは、主要都市間、及び主要都市と地域の中心都市間を往来する広域的な都市間交通や、主要な物流拠点（空港、港湾、鉄道駅等）等へアクセスする交通等について、平常時・災害時を問わない安定的な物流・人流を確保・活性化するための総合交通体系の基盤となるネットワーク（計画路線を含む。）とする。



広域道路ネットワークの階層イメージ

1-3 用語の定義

(1) 広域道路

① 高規格道路

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路。また、地域の実情や将来像（概ね20～30年後）に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路。全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図る。

② 一般広域道路

広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。

(2) 準広域道路

高規格道路、一般広域道路から構成される広域道路を補完し、地域の実情と実態を踏まえ、県独自に設定する道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、安全性、走行性の確保等を図る。

(3) 構想路線

高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路。

1-4 各道路の考え方

(1) 広域道路

①高規格道路

原則として以下のいずれかに該当する道路

i) ブロック都市圏^{*1}間を連絡する道路

※1：中枢中核都市や連携中枢都市圏^{*}、定住自立圏等

ii) ブロック都市圏内の拠点連絡^{*2}や中心都市^{*3}を環状に連絡する道路

※2：都市中心部から高規格幹線道路^{*C}へのアクセスを含む

※3：三大都市圏や中枢中核都市、連携中枢都市

iii) 上記道路と重要な空港・港湾^{*4}を連絡する道路

※4：拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

②一般広域道路

原則として以下のいずれかに該当する道路であって、高規格道路を除く道路。

i) 広域交通の拠点となる都市^{*1}を効率的かつ効果的に連絡する道路

※1：中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏における中心市
上記圏域内のその他周辺都市(2次生活圏中心都市相当、昼夜率1以上)
ただし、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域から都市への到達が著しく困難な場合を考慮する

ii) 上記道路と重要な空港・港湾等^{*2}を連絡する道路

※2：拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、三大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

(2) 準広域道路

原則として以下のいずれかに該当する道路。

i) 広域道路を補完し、都市間の連絡や港湾、鉄道駅等の拠点へのアクセスの強化に資する道路

ii) 陰陽連絡道路など、地域のバランスを考慮した道路(広域道路を除く一般国道^{*1})

※1：一般国道は、高速自動車国道と併せて全国的な幹線道路網を構成し、県庁所在地や重要都市を連絡し、又は重要都市と高速自動車国道等を連絡する道路であるため。

1-5 拠点の設定

(1) 拠点設定の考え方

基本戦略（広域道路ネットワークの強化の方向性）に沿って、広域道路ネットワークの効率的な強化を図るうえで考慮すべき拠点を設定する。

▼広域交通の拠点となる都市、重要な空港・港湾等

施設名		施設の概要	法令等による位置付け
広域交通の拠点となる都市	中枢中核都市	①産業活動の発展のための環境 ②広域的な事業活動、住民生活等の基盤 ③国際的な投資の受入環境 ④都市の集積性・自立性等の機能・性格が備わっている都市。 東京圏(東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県)以外に存する次に掲げる市に該当するもののうち、昼夜人口比率が概ね1.0未満の都市を除いたもの。 1) 地方自治法(昭和22年法律第67号)第252条の19第1項の指定都市 2) 地方自治法第252条の22第1項の中核市 3) 地方自治法の一部を改正する法律(平成26年法律第42号)附則第2条の施行時特例市 4) 県庁所在市 5) 連携中枢都市圏構想推進要綱(総務省自治行政局長通知)の連携中枢都市	1) 地方自治法(昭和22年法律第67号)第252条の19第1項の指定都市 2) 地方自治法第252条の22第1項の中核市 3) 地方自治法の一部を改正する法律(平成26年法律第42号)附則第2条の施行時特例市 4) 県庁所在市 5) 連携中枢都市圏構想推進要綱(総務省自治行政局長通知)の連携中枢都市
	地方生活圏中心都市	大都市地域及び沖縄県を除く全国において、都市と周辺の農山漁村が一体になるよう設定した生活圏域(地方生活圏、二次生活圏)の中心となる都市	昭和43年に建設省が「地域開発の主要課題」において提唱し、昭和44年度以降に圏域を設定
	定住自立圏における中心市	生活に必要な都市機能について一定の集積があり、近隣市町村の住民もその機能を活用しているような、都市機能がスビルオーバーしている都市。 【要件】 ①人口：5万人程度以上(少なくとも4万人超) ②昼夜間人口比率：1以上(合併市の場合は、人口最大の旧市の値が1以上も対象とする。) ③地域： ・三大都市圏の都府県(*)の区域外の市 ・三大都市圏の都府県(*)の区域内では、通勤通学者のうち、特別区又は指定都市に通勤通学する者の割合が、1割未満の市 *埼玉、千葉、東京、神奈川、岐阜、愛知、三重、京都、大阪、兵庫、奈良	定住自立圏構想推進要綱に基づき形成された定住自立圏の中心都市
	2次生活圏中心都市	役場、診療所、集会所、小中学校等基礎的な公共公益的施設を中心部に持ち、それらのサービスが及び地域の中心都市。圏域範囲は半径4～6km程度。	—
重要な空港・港湾等	拠点空港	拠点空港：国際・国内の航空輸送網の拠点となる空港	拠点空港：空港法第4条に基づき、国土交通大臣または空港会社が設置・管理する空港
	その他のジェット化空港	ジェット化空港：定期旅客便を有する空港のうち、ジェット機の運用が可能な空港	その他の空港：空港法第2条に基づく、公共の用に供する飛行場
	国際戦略港湾、国際拠点港湾	国際・国内の海上輸送網の拠点となる港湾	港湾法第2条第2項に定めのある、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾
	重要港湾		
	コンテナ取扱駅	鉄道コンテナ輸送とトラック輸送との間の載せ替え拠点のうち、トップリフター [※] 駅	鉄道事業法に基づく事業許可を取得したJR貨物株式会社が運営する貨物駅
代表駅	中枢中核都市の代表駅(新幹線駅もしくは乗降客数が最大の駅)(出典：平成29年都市計画現況調査)	—	

(2) 拠点一覧

設定した拠点は以下の通りである。

▼広域交通の拠点となる都市、重要な空港・港湾等

施設名		拠点
広域交通の 拠点となる都市	中枢中核都市	下関市、宇部市、山口市
	地方生活圏中心都市	下関市、宇部市、山口市、萩市、岩国市、周南市
	定住自立圏における中心市	山口市、萩市、長門市
	2次生活圏中心都市 (中国地方要覧に記載のある都市)	下関市、宇部市、山口市、萩市、防府市、岩国市、長門市、柳井市、周南市
重要な空港 ・港湾等	拠点空港	山口宇部空港
	その他ジェット化空港	岩国飛行場
	国際拠点港湾	徳山下松港、下関港
	重要港湾	宇部港、岩国港、三田尻中関港、小野田港
	コンテナ取扱駅 (トップリフター [*] 駅)	新南陽駅
	中枢中核都市の代表駅 (新幹線駅又は乗降客数が最多の駅)	新山口駅、新下関駅、宇部駅

1-6 新たな広域道路ネットワーク【山口県版】

巻末資料のとおり

2 交通・防災拠点計画

地域における中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点について、利用者の利便性向上や周辺道路の交通課題の解消を図るため、官民連携によるモーダルコネクト（多様な交通モード間の接続）の強化を図るとともに、災害時の物資輸送や救援活動等の主要な拠点となる公園や港湾、道の駅等の防災機能の強化を図る。

2-1 交通拠点の機能強化(モーダルコネクトの強化)

主要鉄道駅等の交通拠点において、乗り継ぎやすい公共交通の実現と公共交通機関利用者の利便性の向上を図るなど、交通結節機能を強化する。

- ・交通事業者や市町と連携し、利便性の高いダイヤが編成されるよう促すとともに、交通系 IC カードの導入を促進し、乗継環境の改善等、利便性向上を図る。
- ・駅施設のバリアフリー化を進めるとともに、ノンステップバスの導入を促進する。
- ・市町等が実施するパークアンドライド*駐車場及びサイクルアンドライド*駐輪場の整備や、路線バス機能を集約するなどの駅前広場の整備を支援する。
- ・カラー舗装等により、歩行者と自転車の通行位置を視覚的に分離した自転車歩行者道の整備を推進する。

2-2 防災拠点の機能強化

● 広域輸送拠点の機能強化

「山口県地域防災計画」に位置づけのある広域輸送拠点は下表のとおり。

区分	施設名称	所在地	管理者
陸上輸送基地	維新百年記念公園	山口市維新公園	山口県
	周南緑地	周南市大字徳山	周南市
	下関北運動公園	下関市大字富任	下関市
	日置総合運動公園サブ拠点	長門市大字日置中	長門市
	消防学校(セミナーパーク)	山口市鑄銭司	山口県
	山口きらら博記念公園	山口市阿知須	山口県
海上輸送基地	岩国港新港北2号岸壁	岩国市新港町3丁目	山口県
	徳山下松港晴海埠頭岸壁	周南市晴海町	山口県
	徳山下松港下松第2埠頭岸壁	下松市末武下	山口県
	三田尻中関港築地4号岸壁	防府市新築地町	山口県
	宇部港芝中西岸壁	宇部市大字沖宇部	山口県
	小野田港本港	山陽小野田市小野田	山口県
	柳井港県営岸壁	柳井市柳井	山口県
	萩港瀧港岸壁	萩市大字椿東字後木畑	山口県
	下関漁港伊崎耐震岸壁	下関市伊崎町	山口県
	下関港新港1号岸壁	下関市長州出島	下関市

大規模災害時に、広域輸送拠点としての機能を発揮できるよう、これらの施設の耐震化を進めるなど、防災拠点の機能強化を図る。

➤ 海上輸送基地

耐震強化岸壁の整備を促進する。

＜完了＞徳山下松港晴海埠頭岸壁、三田尻中関港築地 4 号岸壁、
下関漁港伊崎耐震岸壁

＜事業中＞岩国港新港北 2 号岸壁

＜計画中＞宇部港芝中西岸壁、下関港新港 1 号岸壁

※その他の岸壁については、適切な維持管理に努める。

● 広域活動拠点の機能強化

広域活動拠点については、消防や警察、自衛隊、テックフォース[※]等の県外からの応援部隊が移動する際の目標となるとともに、各部隊の指揮、資機材集積、燃料補給等を行う拠点となるものであり、拠点からの活動範囲が県土を広範にカバーできるよう、広域道路へのアクセス性などを勘案し、適切に配置することが望ましい。

一方、道の駅は、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」、の 3 つの機能を併せ持つ施設として設置されている。

また、平成 30 年 7 月豪雨においても、中国地方の道の駅では、一時避難場所や飲食料品の提供、災害廃棄物仮置き場、道路の被災状況の情報提供など防災拠点としての役割を果たしている。

こうした中、国において、令和 2 年に、道の駅第 3 ステージとして、道の駅が広域的な防災機能を担う「防災道の駅」を認定する制度が創設された。

「防災道の駅」は大規模災害時等において、消防や警察、自衛隊、テックフォース[※]等の救援活動の拠点、緊急物資等の基地機能等、広域的な復旧・復興活動拠点としての役割が期待される。

本県において、広域活動拠点として活用が見込まれる道の駅は、「長門峡」、「願成就温泉」、「萩・さんさん三見」、「ゆとりパークたまがわ」、「ソレーネ周南」等を想定している。

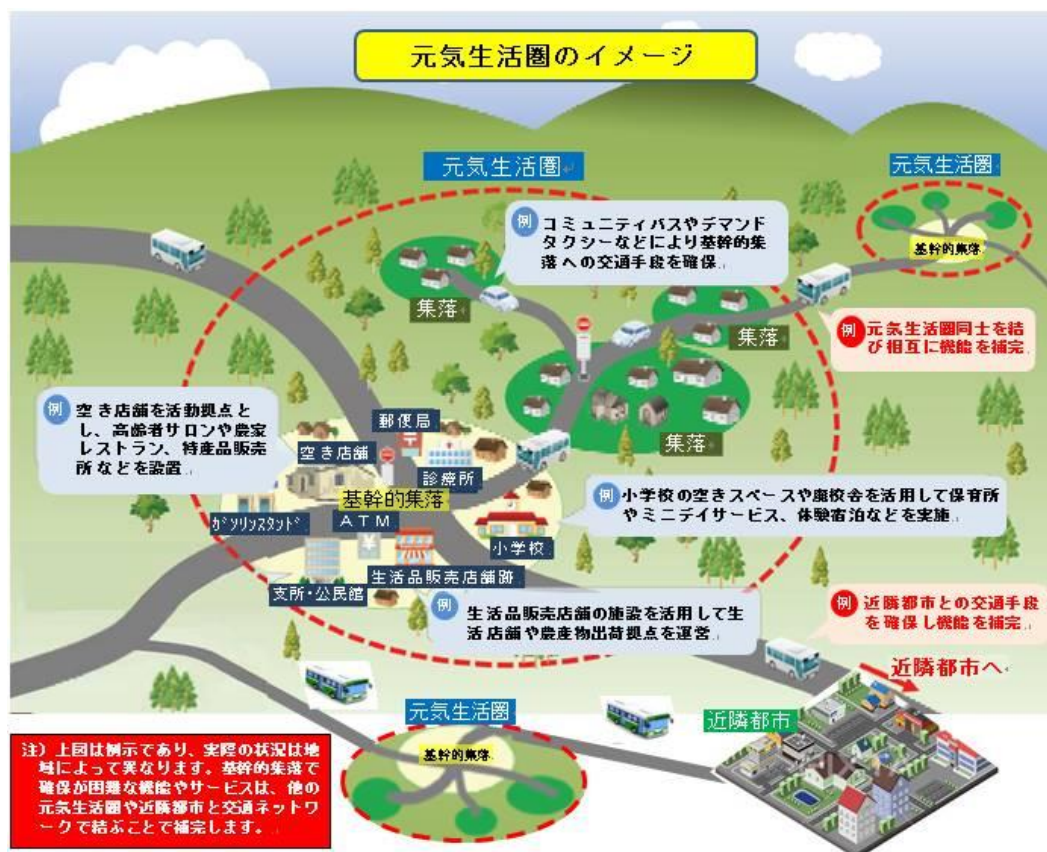
このため、これらの道の駅については、設置者である市町とも連携しながら、「防災道の駅」の認定制度を活用するなど、防災機能の強化を図る。

なお、今後、道の駅の整備を計画する際には、広域活動拠点としての活用の観点も踏まえ、設置位置等の検討を行うこととする。

2-3 中山間地域*等における「小さな拠点」の形成

基幹的集落を中心とする複数集落で構成し、日常生活支援機能等を拠点化・ネットワーク化した「元気生活圏」を形成するとともに、近隣の中心都市とも連携しながら、元気生活圏を核とした地域産業の振興や人口定住の促進を目指す『やまぐち元気生活圏』づくり*を推進するため、バス路線等の生活交通の維持・確保や身近な生活交通システムの導入促進などに取り組む。

- バス路線等の生活交通の維持・確保
 - ・住民生活を支える機関、施設を利用するためのバス路線や離島と本土を結ぶ離島航路など、地域住民にとって主要な交通手段である生活交通の維持を支援する。
- 身近な生活交通システムの導入促進
 - ・地域住民の生活を支える効率的な地域内の移送・生活交通システムであるデマンド型乗合タクシー等の導入を促進するとともに、地域公共交通会議等での助言など、地域の実情に応じた生活交通の在り方の検討を支援する。



資料：山口県中山間地域づくりビジョン

(参考) 令和元年度末の取組状況

やまぐち元気生活圏づくりに取り組む地域 (市町が元気生活圏づくり推進方針を策定した数)
◆ 地域数 : 16市町 53地域

資料：令和2年度山口県中山間地域づくり白書

3 ICT交通マネジメント計画

ICT 交通マネジメントの基本方針に基づき、以下に示す取組を進めるなど、ICT^{*}等の革新的な技術を積極的に活用した交通マネジメントの強化を進める。

また、国では、5G^{*}（第5世代移動通信システム）を活用し、「車車間通信」・「路車間通信」・「歩車間通信」等の技術開発に取り組むことを掲げ、道路を走っている各自動車と、歩行者や自転車などに、それぞれの情報をリアルタイムで交換させることで、交通全体の流れを安全に最適化するとともに、ネットワークに接続されている自動車が当たり前前に走っている社会の実現を目指している。

なお、こうした取組を進めるためには、中山間地域などの通信環境の向上が必要であることから、通信事業者とも連携しながら、5G^{*}提供エリアの拡大について検討していく。

3-1 新たなモビリティサービスの導入

少子高齢化や訪日外国人観光客の増加、運転手不足の顕在化、新型コロナウイルスの影響による交通事業環境の変化等、地域公共交通を巡る社会環境が大きく変化する中、AI^{*}やICT^{*}等のイノベーション^{*}の急速な進展を背景とした新たなモビリティサービスを含め、様々な視点からの取組を推進し、地域交通の課題解決を図る。

- ・取組の主体となる「新たな地域交通モデル検討委員会」の設置
- ・今後の取組の指針となる取組方針の策定
- ・MaaS^{*}などの実証事業の実施

【先進事例】 新たなモビリティサービス調査・実証実験

JR新山口駅北地区の「山口市産業交流拠点施設（R3.4月供用開始）」を核とした交流人口の拡大に向け、新山口駅から山口、萩、長門の各エリアを対象に、新たなモビリティサービス(MaaS^{*})の導入や新たな付加価値を創出するビジネスモデルを構築し、二次交通の充実を図る。

【概要】

- 拠点施設を核とした MaaS^{*} 実証事業の推進体制の運営
- 交通機関の利用状況調査及び運行情報等データの収集・分析
- スマートフォン向けやまぐち MaaS^{*}用 Web アプリ「ぶらやま」の拡充及び新たなビジネスモデルの構築
- MaaS^{*}実証実験及び効果検証

◆ 新たなモビリティサービス実証実験のイメージ ◆



資料：山口県資料

3-2 ICTを活用した交通マネジメントの強化

観光地周辺で広域的に発生する渋滞を解消するため、ETC2.0^{*}等のビッグデータ^{*}を活用した交通分析の高度化により、交通マネジメントの強化を図るなど、今後の技術革新を踏まえ、国の動向にも注視しながら、適切に対応する。

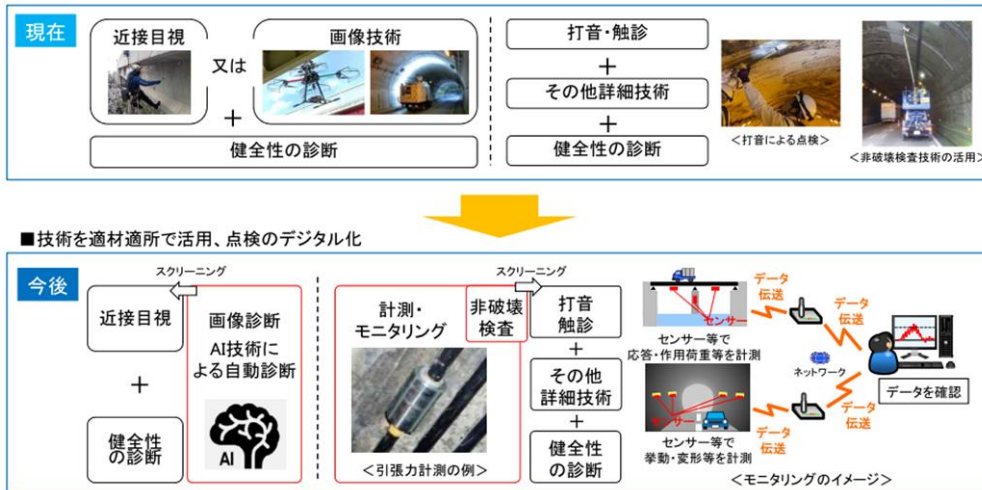
3-3 ICT・ビッグデータを活用した多様な交通情報の収集と提供

災害発生時に、警察や道路管理者や民間事業者が保有する自動車走行履歴（プローブ）情報などのビッグデータ^{*}から運行実績情報を生成し提供することで、災害時における交通情報を提供するなどの取組を推進する。



3-4 ICT・AIを活用した道路施設のメンテナンスの高度化

点検の質を確保しつつ効率化を進めるため、センサー等による橋梁のモニタリングやAI^{*}のデータ解析による劣化予測や健全度診断などの支援を行うなど、AI^{*}技術等を活用した道路施設のメンテナンスの高度化を推進する。



資料：国土交通省 HP

用語解説

あ

- ICT
Information and Communication Technologyの略。意味は通信技術を使って人とインターネット、人と人が繋がる技術のこと。

い

- ETC2.0
高速道路等の利用料金収受だけでなく、渋滞回避や安全運転支援といった、ドライバーに必要な情報を必要なタイミングで提供するサービス。
- イノベーション
新たな技術やアイデアをもとに競争力ある製品、商品、サービス等を市場に送り出し、経済社会に大きなインパクトを与えること。山口県においては、地域の企業・大学・支援機関等が連携し、共同研究等を通じて新技術・新事業等を次々に創出し、地域経済に大きな波及効果をもたらすことを目指す。

え

- AI
Artificial Intelligence（人工知能）の略。学習、推論、判断策などの人間の知的な機能を人工的な方法により実現する技術のこと。

こ

- 高規格幹線道路
「高速自動車国道」および「一般国道の自動車専用道路」のことで、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を指す。
- 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「速やかに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。

さ

- サイクルアンドライド
自宅から自転車で、バス停や駅などの近隣に整備された乗り換え用駐輪場まで行き、公共交通機関に乗り換えて目的地まで行く方法。

ち

- 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

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。

て

- テックフォース
大規模自然災害が発生し自治体職員だけでは対応が困難な場合に、いち早く被災地へ出向き、被災自治体を支援する組織。

と

- トップリフター
20 フィートから 40 フィートまでの大型コンテナを運ぶことができる国内でも最大級のフォークリフトの一種。

に

- 2面活用型国土
現在諸機能が集中している太平洋側だけではなく、日本海側を活用することの重要性が高まっていることから、日本海側の機能の強化を図るとともに、新幹線の整備や道路ネットワークの強化を着実に進めるなど日本海側と太平洋側を結ぶネットワークの形成等を通じて、日本海側と太平洋側の2面をフル活用し、世界との結びつきを強化すること。

は

- パークアンドライド
自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。

ひ

- ビッグデータ
従来のデータベース管理システムなどでは記録や保管、解析が難しいような巨大なデータ群。

ふ

- 5G
「5th Generation（第5世代移動通信システム）」の略で、次世代の通信規格。5G が普及すれば、今まで以上にさまざまなモノがネットワークに接続され、生活のあらゆるところで通信が行われると予測されている。

ま

●MaaS

Mobility as a Service の略でマースと読む。ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。利用者はスマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行う例が多い。

み

●ミッシングリンク

幹線道路などの交通ネットワークの欠落区間のこと。

や

●やまぐち元気生活圏づくり

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、近隣の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。

り

●リダンダンシー

「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながるないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

れ

●連携中枢都市圏

中心となる都市（連携中枢都市）が近隣の市町と連携し、高い都市機能の集積を図ることで、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を保ち、活力ある社会経済を維持すること。

山口県広域道路ネットワーク図

高規格道路	供用中	赤線	重要な空港・港湾等
一般広域道路	事業中	赤点線	拠点空港、その他ジェット化空港
構想路線	調査中	赤点線	国際拠点港湾、重要港湾
標準域道路	供用中	赤点線	中枢中核都市の代表駅
	事業中	赤点線	コメンテナ取扱駅
	調査中	赤点線	

拠点都市	赤丸	中核都市	青丸
中核都市	青丸	地方生活圏中心城市	黄丸
地方生活圏中心城市	黄丸	定住自立圏中心城市	紫丸
定住自立圏中心城市	紫丸	2次生活圏中心城市	
2次生活圏中心城市			

