

山口県の道路整備計画「やまぐち未来開拓ロードプラン」(素案)に対する 意見の内容と県の考え方

【第3章 県民等のニーズに関するもの】

No.	意見の内容	意見に対する県の考え方
1	“厳しい財政状況”の中、限られた財源を効率的・効果的に活用するため、県民等のニーズを適切に取り込んでいると思う。利用者目線での意見を取り込み、出前ミーティング等での声も反映しているプランであると感じた。	今後も、県民のニーズ等を踏まえながら、みちづくりを進めていくとともに、第6章に記載しているように、透明性のある事業執行に努めることとしています。
2	山口県の現況と課題、県民や企業からのアンケートによるニーズの集計、また山口県のみちづくりに関する意見交換会、出前ミーティングなど実施され、今後のみちづくりの進め方を県民が考えられる良い資料だと感じた。	
3	県政世論調査、県民アンケート結果の記載があるが、統計学上有意性を持つサンプル数とは思われるものの100万以上の県民に対して数千のサンプル、しかも回答率が最大でも約半分である。結果の評価は慎重に行うべきと感じる。 例(あくまで例) 「半数以上の満足度」という場合も、半数以上が未回答であるならば、未回答分は否定的意見(回答する気が無い＝施策に無関心又は「回答しても有効に活用されない」と考えている)、と捕らえておく必要があるのではないか。	本計画の策定にあたり、みちづくりに対する県民のニーズを把握するために県政世論調査や県民アンケートを実施したところです。さらに、県民の皆様から直接意見を聞くため県内8地域で出前ミーティングを開催したところです。 今後も県民ニーズを的確に把握しながら、みちづくりを進めていきます。

【第4章 みちづくりの進め方、第5章 方策の推進に関するもの】

No.	意見の内容	意見に対する県の考え方
4	山陰道は、多軸型国土構造の形成に不可欠な日本海国土軸の根幹をなすものとして重要な路線であり、広域交流の促進はもとより、地域の個性を活かした新しい文化の創造と企業誘致、観光産業の振興など地域経済の発展に大きく寄与する。地域全体の基盤となる重要な社会インフラとして、ミッシングリンクの解消に向け早期かつ着実に進めて欲しい。	山陰道は、産業や地域の活力創出、県民の安心・安全の確保に取り組むにあたって重要な基盤であるため、別冊「主な整備箇所」において、「整備が求められる主な路線」に位置付け、あらゆる機会を通じて全線の早期整備を訴えているところです。
5	地域高規格道路小郡萩道路は、将来の山陰道と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾などの広域交流拠点との連結等に資するものである。また、安全性の向上、円滑な物資輸送、観光振興の促進、災害や降雪をはじめとした災害時支援ルートとして必要不可欠であり、早期に完成して欲しい。	小郡萩道路は、産業や地域の活力創出、県民の安心・安全の確保に取り組むにあたって重要な基盤であり、全線の早期完成を目指し、引き続き、全力で取り組むこととしています。
6	山口宇部道路は、利便性の良い自動車専用道路であり、安全な移動が実現した。今後、4車線化の実現に向けた取り組みも検討してほしい。	今後の交通量の動向や交通事故発生状況、財政状況等を踏まえ、検討させていただきます。
<p>≪ I 産業・地域を『支える』 ≫</p>		
7	山陰側の豊かな自然・歴史を活かした観光をより付加価値のついた商品とするためには、交通拠点(新幹線駅・空港・IC)からの短時間で結べる道路網が必要。また、農産物を大消費地へいち早く輸送するためにも必要であり、産業活性化の重要な施策である。	みちづくりの方策「(1)産業力・観光力の強化を支援します！」により、人口減少社会においても、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ていくため、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進めることとしています。(P.40、41)
8	山陽側は、空港、新幹線、インターチェンジなどの広域交通拠点へのアクセスは道路整備とともに向上しているが、萩市からは位置的に距離があるため30分・1時間では困難である。小郡萩道路が全線開通すれば大幅に時間を短縮できるので、早期完成を期待している。	なお、別冊「主な整備箇所」において、山陰道、小郡萩道路、岩国南バイパス南伸等を「整備が求められる主な路線」等に位置付けているところです。

9	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道路の整備が急務であり、小郡萩道路の早期完成を強く望む。	
10	田布施、柳井、平生、上関、周防大島町周辺は、山陽自動車道へのアクセスが悪く、生活や教育・産業・医療等といった各種分野の発展を妨げる要因となっているものと思料される。地域を縦断する地域高規格道路を整備することにより、時間や費用の縮小ができ、海上交通との連携や観光、医療、産業等にも好影響を与えるものと思われる。	
11	平成27年7月に萩の5資産を含む「明治日本の産業革命遺産」が世界遺産に登録された。今後多くの観光客が見込まれるが、道路網の整備が不十分であり、所要時間を含め不便を感じられている。小郡萩道路(絵堂萩～萩間)、山陰道(益田～萩間)の早期整備が必要。	
12	人口の流出や少子高齢化により、地域経済は疲弊しており、観光産業などを中心とした経済の活性化は不可欠であり、ミッシングリンクを解消する地域高規格道路の整備が急務。	
13	山口県北部は少子高齢化、人口減が深刻であり、地域活性化・農水産資源を活用した産業おこし、観光客の利便性向上のため、山陰道・小郡萩道路を中心としたネットワークが重要であり、早期整備を望む。	
14	仕事や通勤のため、車で山口市から阿東地区の方に出向いている。平日は、国道・県道を使用しているが、みちづくり意見交換会のページにも記載されているとおり、国道・県道の一体的な整備が必要不可欠であると感じる。また、地域産業の活性化や観光には、広域道路ネットワークの形成が必要である。	
15	広域道路ネットワークの形成が不十分であり、産業力の強化に資する道路網の整備が喫緊の課題。地方格差の是正、地方創生の実現には、都市間、地域間を結ぶ幹線道路の構築が急がれる。	
16	美祢市では市内に高速道路入口・出口が3箇所もあり、主要となる道路が概ね整備されていると言える。加えて自然豊かであるが、人口が減少しつづけている事もあり空き地が多く、これらの空き地の大半は死に地となっている。これらを踏まえて10年・20年先に興産関係とは別に工業都市として巻き返しを考える事は出来ないだろうか。運輸面での高速利用が容易な状況ではないかと思う。安価に土地を取得出来ると思われるので、県営での土地利用や工場の誘致、または観光地の見直し等を検討してほしいと思う。	いただいたご意見は、今後の施策推進の参考とさせていただきます。
17	中山間地域では少子高齢化が進み、定住人口が大幅に減少している。定住人口及び交流人口を増加させ、暮らしやすい街にするためには道路整備は欠かせない。都市間・地域間を結ぶ幹線道路網の構築は不可欠であり、小郡萩道路や山陰道の早期ネットワーク化が急がれる。	みちづくりの方策「(2)暮らしやすいまちづくりを支援します！」により、人口減少や少子高齢化が進行する中で、コンパクトなまちづくりや、やまぐち元気生活圏の形成を支援するため、都市間や拠点間の連携・交流を強化する道路や、生活の利便性・安全性の向上を図る道路の整備を進めることとしています。(P.42、43)
18	山口県北部は未だにネットワークとしては弱く、基幹となる小郡萩道路や山陰道の早急な整備が必要。	なお、別冊「主な整備箇所」において、山陰道、小郡萩道路を「整備が求められる主な路線」等に位置付けているところです。
19	山口県の道路ネットワークは山陽を中心に整備され、山陰側は脆弱で陰陽格差に大きく影響を与えている。山口県の大きなテーマである人口減少を食い止めるためには、北部の過疎化を止める必要があり、産業を活性化し就労人口を増やすためにも道路は欠くことのできない重要な存在。山陰道・小郡萩道路の高速交通網の整備が、安心安全といった生活面も含め早急に求められる。	
20	陰陽格差の是正のため、高規格幹線道路の整備、小郡萩道路の早期完成が強く望まれる。	

21	山陽と山陰では整備の格差が見られる。現在、山陰道や小郡萩道路の延伸が、厳しい財政ながら進められている様子は理解しているが、鉄道網が辺鄙な部分であり、早期整備を期待する。		
22	生活上、最も喫緊な課題が「生活関連道路」であり、国道→県道→市町道の連携が図れて初めて、利用者の満足が得られ、円滑な交通行政が図れると思う。優先順位として、生活圏の利便性の確保(都市と周辺地域とのスムーズな交通)に集中して取り組んでいただきたい。		
23	長門市と下関市を結ぶ県道(下関長門線)を改善して欲しい。		
24	美祢油谷線(麦川～田代区間)については歩道もなく車道の幅も狭い。残る区間について新規に改良し双方をつなぐ事が出来ればこういった地域に人が行きやすくなる。		
25	国道2号は対面交通の箇所で渋滞が発生しており、通勤時間帯の渋滞は慢性化している。広島との県境でアクセスが多く、平日の昼間や土日は終日渋滞とかなり深刻な状態である。	みちづくりの方策「(3)渋滞対策を推進します！」により、円滑な物流等に支障をきたしている主要渋滞箇所について、関係機関と連携しながら、効率的かつ効果的な渋滞対策を進めていきます。(P.44、P.45) なお、渋滞対策にも資する道路の整備については、別冊「主な整備箇所」に取組状況を例示しています。	
26	国道190号を通勤で利用しているが、山陽小野田市役所前の交差点から労災病院入口交差点の間が特に混雑している。前後は4車線であるが、この間だけ依然として2車線で据え置かれており、早急に4車線化に取り組んで欲しい。		
27	通勤・通学時間はやむを得ないとしても、いつも同じ場所で渋滞が見られる。道路を拡幅するなど、渋滞を緩和できないだろうか。		
28	先日、国土交通省が発表した「2014年 全国の高速度道路で渋滞によって利用者が無駄にした時間」がなんと、1億9000万時間と報道された。主に都市部であるが、山口県においても例外ではない。		
29	小野田地区では、湾岸までの跨線橋部分や、踏切部分でボトルネックとなって渋滞がマンネリ化している地区もあり、今後の早期整備を望む。		
30	下関長門線は、最近の道路改良工事等で渋滞が緩和されているように感じる。		
31	渋滞解消方法は道路整備だけではないはずである(モーダルシフト(鉄道利用推進)、公共交通機関利用、自動車→二輪車への切り替え、等々)。「みちづくり」とは異なる施策となるだろうが、何処かにこれらに関して関係機関と協力していく旨明記が必要では、と感じる。		
《Ⅱ 人々のいのちを『守る』》			
32	障害者等が安心して移動できるバリアフリー対策等が必要だと思う。		みちづくりの方策「(4)安心・安全な交通環境の確保を図ります！」により、生活道路、通学路等において、人優先の立場に立った交通安全対策や、全てのひとが安心・安全に移動できる歩行空間の形成に資する道路の整備を進めていきます。(P.46、47) なお、歩道等の整備については、別冊「主な整備箇所」に取組状況を例示しています。
33	高齢者に優しい歩道が必要。		
34	宇部湾岸道路が一部開通して現道の交通量は減少し、あちこちで渋滞が緩和したとを感じるが、湾岸道路の東西への延伸が実現すれば、交通の利便性が増し、県民のニーズでもある交通事故の減少、歩行者の安全性向上へ繋がると考える。		
35	湯の口美祢線(常森～相行区間)の車道幅拡幅及び歩道の増設。		
36	カルストロード内の自転車・歩行者通路の明示及び増設。他にもサイクリングやドライブで寄ってみたいと思うような案内や名所作り。	いただいたご意見は、関係機関と連携し、今後、具体的な検討を行う際には参考とさせていただきます。	
37	中山間部の高齢者にとっては生活の基盤となるインフラ整備が必要であり、救急車が山間部の狭隘道路を走行した場合、病院までの時間が長くかかり、手遅れになる場合もある。	みちづくりの方策「(5)救急活動を支援します！」により、救急車両の迅速かつ円滑な通行の確保や、救急施設への搬送時間の短縮に資する道路の整備を進めていきます。(P.48、49) なお、道路の拡幅や線形不良箇所の改善などについては、別冊「主な整備箇所」に取組状況を例示しています。	
38	緊急事態の医療施設へのアクセス性を高めるための道路整備等が必要だと思う。		

《Ⅲ 災害に『備える』》

39	大雨が降るたびに災害で通行止めになる箇所が多いと感じる。災害の起きそうな箇所を事前に確認、対策を取ることには出来ないものなのか。通行止めになる程の被害が、運悪く偶然通行中に起きたとするととても恐ろしい。安全を優先して欲しい。	みちづくりの方策「(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！」により、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、山陰道や小郡萩道路等の広域道路ネットワークの構築、安心・安全な生活道路の整備を進めていきます。(P.50、51) なお、防災・減災の対策や山陰道や小郡萩道路などの幹線道路の整備については、別冊「主な整備箇所」に取組状況を例示しています。
40	全ての人が安心・安全に暮らす為にも災害を未然に防ぐ道路の維持管理点検・防止工事も合わせて必要。	
41	2013年7月の萩市東部集中豪雨災害では、国道191号が寸断され、迂回路がないので不便を感じた。現在、国による山陰道の計画があるので、県も国と一体となって早期完成に注力し、191号のバイパスとして、災害時の緊急輸送路の確保、県民の安心感向上を図って欲しい。	
42	萩市の道路ネットワークは脆弱で、萩市東部水害等においても、交通手段が寸断されたために災害初期対応が遅れ、その後の復旧にも困難が生じた。国道と合わせた、山陰道・小郡萩道路のネットワークが重要である。	
43	山陰地方(日本海側)は交通機関が脆弱で、ひとたび災害が発生すると迂回路もないために市民の生活が脅かされる。そのため、小郡萩道路、山陰道の早期整備・供用開始を望む。	
44	災害に強い道路ネットワークづくりが必要。自然災害等により地域が隔離されると市民生活に多大な影響を及ぼすことから、適切な迂回路がない地域への道路整備は急務。	
45	山口県の道路ネットワーク(高規格道路等)は、山陽地域ばかりが整備され、山陰地域は未整備の区間が非常に多い。地域格差の是正や、災害時にも対応できる道路整備を強く望む。	
46	災害時に備えての道路整備等も必要だと感じる。	
47	みちづくりに、さまざまな観点が必要であるとの認識を持っているが、時代背景を考えると第一優先で「災害に強い県作り」を上げ、災害・減災計画、救急・消防活動を考えた緊急輸送路のネットワーク、土砂災害など通行止めには代わる代替道路計画の推進が望ましい。	
48	ここ数年、異常気象で萩や岩国、宇部など大きな被災を受け、熊本県でも地震による道路寸断などで大変な苦悩をされていることで道路整備は大事なことだと感じた。	
49	山口県においては、南海トラフ地震の発生も予測されている。全国的に見ると熊本県同様、比較的地震が少ない県であるが、比較的地震が少ない熊本県で信じられない大地震に見舞われており、いつ大地震や豪雨災害がおきないと限らない状況である。近年、特に山口県で発生した豪雨災害の多さや県民アンケートの結果からも、「災害に強い県作り」が最優先だと考える。	
50	県民、誰もが心配している災害(地震も含む)は、いつ発生するかわからないので、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークが必要。	
51	先日、島根県にて『道路に転落してきた岩が車両にあたり助手席の方(山口大生)が死亡』との報道があった。その後の報道では、「20年前”落石の危険性”指摘されたものの対策未実施」「危険性指摘の550m中、500mは対策実施、未実施50mの区間で事故」「全国で危険性指摘箇所2万箇所以上、未対策箇所1万超」との報道もなされている。 ・「ロードプラン」にも当該危険性指摘箇所についての対応を組み込むべきと考える。組み込まないのであればその理由を明示願う。また、ロードプランへ組み込むかどうかに関わらず、「県内の危険箇所」を明示願う。	みちづくりの方策「(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！」により、緊急輸送道路をはじめとする既存道路の安心・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等、防災・減災対策を進めてきます。(P.50) また、県内の危険箇所の明示については、今後、検討していきたいと考えています。

52	道路の危険性は日々刻々と変化していると思われる。影響大と考えられる事象(豪雨暴風地震等)発生時の道路状況確認・年単位の道路状況調査を「ロードプラン」に明示願う。	みちづくりの方策「(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!」、 「(9)適切な維持管理に努めます!」により、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、異常箇所の早期発見に努めることとしています。(P.50、56) また、みちづくりの方策「(9)適切な維持管理に努めます!」により、年単位の道路状況調査については、日常的な維持管理の中で、定期的に道路パトロールを実施し道路の状況を確認することとしています。(P.56)
53	熊本大震災では、地域の交通網が寸断されるなど交通に多大な影響が出ているが、山口県においては阪神淡路大震災での橋梁被害などを踏まえた対策を積極的に推進されている印象がある。平時には災害に対する意識の低さもあると思われるので、地域住民の方々に対して、災害に備えた取り組みが必要であることを継続して広報活動することが大切だと感じる。	みちづくりの方策「(7)道路施設の耐震化対策を推進します!」により、引き続き、道路施設の耐震対策を進めることとしています。(P.52、53)
54	橋梁の耐震補強については明示されているが、他の道路施設、特にトンネルについては耐震補強はどの様に計画を立てるのか(又は計画済、補強完了等か)。	他の道路施設の耐震補強については、国の基準が示されたところであり、今後、国の技術的助言を得ながら検討してまいります。また、トンネルについては、地表の構造物に比べて一般的には地震の影響は少なく、被害があっても軽微とされていることから、個別に検討してまいります。
55	地域高規格道路を地震等の災害に強いスーパー基幹道路とし、道の駅の駐車場等にプラスアルファのスペース確保を行い、緊急時のヘリポート等の緊急災害拠点としての役割を持たせることも可能と思料される。	いただいたご意見は、今後の施策推進の参考とさせていただきます。
◀Ⅳ未来に『つなぐ』▶		
56	老朽化した道路や橋梁も多く、効率的な維持管理が必要だと思ふ。	みちづくりの方策「(8)道路施設の長寿命化を推進します!」により、老朽化した道路施設の計画的な修繕・更新等に取り組むこととしています。(P.54、55)
57	熊本地震でも感じたが、災害時は道路が欠かせないものであり、日頃からの維持管理や長寿命化に向けた取り組みも大切と思ふ。	なお、橋梁の長寿命化については、別冊「主な整備箇所」に取組状況を例示しています。
58	施設長寿命化の記載があるが、具体的対策は「長寿命化計画」の中で、ということか。直近新聞記事で読んだ記憶のある「コンクリート舗装」を推進すべきでは、と考える。	みちづくりの方策「(8)道路施設の長寿命化を推進します!」により、施設長寿命化の具体的対策については、施設ごとの長寿命化計画に基づき、老朽化した道路施設の計画的な修繕・更新等に取り組んでまいります。(P.54、55) また、コンクリート舗装の推進につきましては、「コンクリート舗装活用マニュアル(案)」に基づき、コンクリート舗装の特性を踏まえた条件を満足する箇所での使用を推進しています。(P.65)
59	道路の走行車線に凹凸がある箇所があり、雨天時には水しぶきが歩道まで飛ぶことがあるので歩行者の安全が損なわれる。修繕が望まれる。	みちづくりの方策「(9)適切な維持管理に努めます!」により、今後も、日常的な維持管理の充実・効率化に取り組むこととしています。また、住民の皆様からいただく道路の異状等の情報については、速やかに現地確認を行い必要に応じて対応するとともに、道路に関する様々な御意見については、今後の道づくりに反映してまいります。また、「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制度」など、地域住民との協働による維持管理を進めてまいります。(P.56、57)
60	阿東地区の歩道を歩く人を見ると、高齢者が多く、手押し車や電動車椅子で移動される方も多いが、凸凹段差や草が多い所もあり、道路のきめ細かい維持管理が必要だと思ふ。	
61	歩道の植樹が大きくなりすぎて歩道が盛り上がっていたり、ひび割れを起こしている箇所がある。お年寄りの歩行者がつまづくことが懸念される。	
62	夏季において、生い茂った歩道の植樹のために道路標識が見えにくい箇所があり、交通事故を誘発する恐れがある。今まで以上に点検と剪定が望まれる。	
63	道路脇の除草を定期的にされてるようだが、雑草繁茂期においては維持管理が追いついていないように感じる。回数が妥当なのか検討の余地があるように思う。	

64	<p>拡幅し歩道が設置されているにもかかわらず、整備が行き届いていない為、通行をためらう状況となっている事から管理・整備の手を広げてほしい。(草・木の枝等の除去)</p>	
65	<p>下関市に住んでいるが交通の面で不便と感じたことはない。ただし、下関市役所前の大通りに関しては車道線が引かれていないにも関わらず車線減少している箇所があり、いつ通っても怖いと感じる。また、下関IC周辺も、土地勘がなければ通行車線が分かりにくく、関門トンネルに入りこんだりした。</p>	<p>いただいた御意見を参考に、関係機関とも連携して、わかりやすく安全な道路標示となるよう努めてまいります。</p>
66	<p>車道から歩道の乗り入れ口のRの付いた縁石が傷ついている状況を見かけることがある。原因は単に運転手の不注意によるものだけだろうか。</p>	<p>車両乗り入れ部の開口幅は基準に基づいて決定しています。</p>
<p>《指標》</p>		
67	<p>第2, 3章の内容を受けての第4章: 方策と理解するが、前章で取り上げた事項/問題点のうち何点か方策・評価指標に含まれていないと感じた。再確認を希望する。(又は評価指標としていない理由を明示すべきと考える)。 例(あくまで例) ・道路緑化 ・電線類地中化 ・道の駅整備 ・自転車通行空間整備</p>	<p>第2章では山口県の現状やみちづくりの課題等を、第3章ではみちづくりに対する県民等のニーズを整理しています。これらの課題等を重点的・効果的に解消するため、第4章及び第5章では、これからのみちづくりについて、4つの方針と9つの方策を設定し、これらの評価指標として、17の項目を選定したところです。</p>
68	<p>評価指標が記載されているがそのほぼ全てが「現状値※」「概ね10年後※」と未記載状態であり、『※指標については、今後精査の上、決定致します』とあるだけで、いつどの様に現状値を確認し、どう決定するのか不明。 ・現状値は、地図に図示されているものは数値明示可能なはずではないか。 ・「10年後の目標値」が妥当か判断するには、「現状値」だけではなくこれまでの経過が必要と考える。 →過去(5~10年前)の数値と現状値の2つを明示の上での目標値明示をすべきと考える。</p>	<p>評価指標について、現況値及び概ね10年後の目標値を記載しています。 また、これまでの取組については、P.12に記述しています。</p>
69	<p>数値目標で一部「累計」となっているものがあるが、「(実施必要箇所数に対する)達成率」とすべきと考える。 例(あくまで例) 橋梁の耐震補強…必要なのは「実施数」ではなく「補強必要橋梁の内どこまで補強が完了したか」と考える。</p>	<p>いただいた御意見を踏まえ、橋梁の耐震補強については、実施率を設定することとしました。(P.53、58、59) また、耐震補強が必要な橋梁数と長寿命化計画(個別施設計画)の策定が必要な数を記載しました。(P.52、54、58)</p>
70	<p>指標をいつまでにどの様に決定するのか明示願う。又、決定の際は再度パブリックコメント等実施するのか明示願う。</p>	<p>評価指標について、現況値及び概ね10年後の目標値を記載しています。(P.59 外) なお、指標に対するパブリックコメント等は実施しません。</p>

【第6章 道路行政の進め方に関するもの】

No.	意見の内容	意見に対する県の考え方
71	<p>事業執行の主体は「山口県土木建築部道路建設課(道路企画班)」という事で宜しいか(明記無かったため)。</p>	<p>個別の道路事業の執行の主体は、国土交通省や県の道路建設課・道路整備課・都市計画課となりますが、本計画のとりまとめは道路建設課(道路企画班)で行っています。</p>
72	<p>道路ネットワークの整備に必要なものはミッシングリンクの解消であり、道路は繋がってはじめて機能を発揮するものである。山陰道(萩~益田間)では、優先整備区間となった3区間の工事着工に全力で取り組み、小郡萩道路に関しては工事の始まった絵堂・明木間の早期完成が必要である。</p>	<p>大規模な事業は完成まで長期間を要することから、個々の事業をできるだけ早く完成・供用し、整備効果が工期に早期できるよう、適切な事業規模の設定や事業手法の選定を効率的な事業執行を関係機関に訴えていくとともに、所要の予算確保に努めていきます。</p>
73	<p>PDCAサイクルの記載があるが、当サイクルの実行には ・実施主体(前述) ・1サイクル実施期間 の明示が必要と考える。</p>	<p>道路は完成までに長期間を要することから、1サイクルを5年としています。また、上位計画の見直しや社会情勢の変化に応じて、適宜、見直しを図ってまいります。</p>

74	これからの見直しを図る仕組み(PDCA)が判りやすく、山口県を活力みなぎる県にする取組みが感じ取れた。	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こととしており、評価指標の進捗(達成)状況や検証結果は、適宜公表することとしています。
75	「やまぐち未来開拓ロードプラン」は、災害対応の緊急輸送路の確保及び観光資源開発、県民の豊かで公平な生活に直結しており、重要な計画である。プランを作成して、予定通り道路が早期に整備されることを望む。	
76	先日、島根県にて『道路に転落してきた岩が車両にあたり助手席の方(山口大生)が死亡』との報道があった。 今回の事故の様な「関係重要事象」発生時には、「ロードプラン」への記述追加・修正、必要であれば意見再募集実施を願う。	社会情勢の変化や上位計画の変更等により本計画の推進が困難となった場合には、必要な見直しを行う予定としております。なお、本計画の大幅な見直しを行う場合にはパブリックコメント等の実施を検討します。
77	当「ロードプラン」に限らず、重要事象発生時はその内容・対策等を県行政施策・計画に迅速に反映頂きたい。	
78	当計画の内容は地域性専門性の高いものとなっていると考える。県民からの意見募集の他に、今後の対応については、住民・関係者・専門家からの直接の意見聞き取り等の実施を願う。	本計画は、県内8地域で出前ミーティングを開催し、県民の皆様から、今後のみちづくりについて直接意見を伺うとともに、有識者や道路利用者で構成される「山口県道路懇談会」の御意見をも伺い策定したものです。今後も、県民のニーズ等を踏まえながら、みちづくりを進めていくとともに、第6章に記載しているように、透明性のある事業執行に努めることとしています。
79	この計画に込められた思いを県民一人一人に知っていただくため、県のホームページだけでなく、山口放送のCMやCS・BSなどで宣伝してはどうか。働き手や若者など、将来の道路事情が早めに判れば何かと先を見据えられるきっかけになるのではないかと。	本計画については、ホームページへの掲載を通じて幅広く広報していきます。また、「(別冊)主な整備箇所」において、各地域での“主な整備中箇所”や“整備が求められる主な路線”を公表します。 また、いただいた御意見は、今後の施策推進の参考とさせていただきます。
80	建設業は、若者不足で技術者の高齢化が進んでいる。社会基盤整備に不可欠な人材の確保が出来ないと、地元企業での基盤整備ができなくなる。地元企業の間は、平均所得よりもっと低い所得で生活しているのが現状であると考えられ、地域住民、地元企業が少しでも活性化できるようロードプランの早期実現を願う。	「3 技術力の向上・技術の伝承」により、現場の担い手を安定的かつ持続的に確保・育成していくため、「山口県地域を支える建設産業担い手確保・育成協議会」を設置し、高校生などを対象とした現場見学会による建設業のイメージアップ等に取り組んでいるところです。(P.69)
81	道路行政を推進する中で、老朽化対策のための予算や人材、技術力不足の課題を抱えておられるが、産学官の連携や民間と連携した効率的な維持管理を実施するなどさまざまな手法を検討してほしい。	山口大学と連携した「社会基盤メンテナンスエキスパート(ME山口)」事業により、産官学の協働による人材育成等を行っており今後も推進してまいります。(P.69) また、「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制度」など、地域住民との協働による維持管理を引き続き推進してまいります。
82	「みちづくりの進め方」を読むと、さまざまな観点から行政が考えていかないと、限りある予算の中では、非常に難しいことだと思った。山口県の特徴(自然環境の把握や歴史的文化)や地域性(山陽・山陰、都市部・中山間部)、産業との関わりなどを考慮し、少子高齢化・人口減少・過疎化、自然災害(土砂災害・地震)、渋滞対策や狭小な道路整備(インフラ)を考えていかななくてはならない。	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、“人口減少問題”の克服や“自然災害への対応”、“既存施設の老朽化対策”などの課題解消に資するみちづくりを進めていきます。
83	結果として10年後どうなっているのか、この資料からは分からなかった。山口県がより良い道路環境となるよう、今後とも注視していきたい。	「(別冊)主な整備箇所」において、各地域での“主な整備中箇所”や“整備が求められる主な路線”を公表します。
84	プランの構成・目指すべき方向など全体としてよく書き込まれているがどれも同列に見え、優先順位がよく分からない。限られた予算の中、総花的ではなく、優先順位を明示するなど、具体的な行動計画としてほしい。	
85	これから10年間の道路整備計画において県民のニーズを聞いていただき、計画方針や各路線の整備内容などをきちんと公開してほしい。	

86	環境に配慮した道路維持(環境歩道舗装等)が必要な箇所もでてくるのではないかと感じる。	いただいたご意見は、今後の施策推進の参考とさせていただきます。
87	温暖化防止対策として、道路温暖化防止ペイント、合材の試験的使用。	

【その他】

No.	意見の内容	意見に対する県の考え方
88	資料として用語解説を付記頂いているのは有難いが、掲載語句について再度御確認御検討頂ければと感じる。 例(あくまで例) P54写真「シェッド」「カルバート」…説明が必要と感じる。	御意見を踏まえ、「シェッド」「カルバート」などの用語解説を追加しました。
89	資料頁数を減らす目的からか、説明地図・グラフ等を小さくおられる様だが、特に打ち出して資料確認した場合読み取りにくくなった。説明図面の大きさに配慮願う。	御意見を踏まえ、可能な範囲で、図面・グラフ等を大きくしました。
90	可能であれば年次把握が誰でもし易いように年代は元号西暦併記頂けたら幸いである。	御意見を踏まえ、必要に応じて西暦を併記し、わかりやすい表記に努めました。
91	当案件70頁弱の資料案件であり、本来ならば意見作成の為に関係計画・諸施策も確認するべきであるとする。 その様な意見募集をGWを含め、他案件と募集期間重なる中、通常のパブリック・コメントと同様の1ヶ月の期間設定は短く感じる。資料再提示の上での期間の延長又は意見募集再実施を求める。 (県のパブリック・コメントに関する条例では募集期間は1ヶ月固定絶対、1回限定とはしていないと記憶している。)	本パブリック・コメントは「山口県パブリック・コメント制度実施要綱」に基づき、1ヶ月の意見提出期間を定めて実施しているものであり、期間延長等は考えておりません。いただいた御意見は、今後のパブリック・コメントを実施する際の参考とさせていただきます。
92	県行政では、1企業の申請に対して、内規に定める期間を超過して「資料不足」を理由に「資料再提出」を指示し、長期検討を実施している例がある。 「県民＝主権者」からの「資料不足又は期間不足による意見募集の期間延長/再実施」の要請を断るのであれば、その理由を明示願う。	
93	今回の意見募集の広報・記事扱いが実際どの程度あったのか、後々「広報が十分なされたか」を判断する為にも、「県のホームページ＝県行政に関心又は用事の在る県民が参照する媒体」ではなく、一般県民が広く目にする新聞にどう広告掲載した/記事掲載されたのか、『具体的(媒体、掲載日、大きさ)』に提示願う(記事の場合は把握している範囲内)。	本パブリック・コメントは、「山口県パブリック・コメント制度実施要綱」に基づき、4月5日に報道各社に発表しました。 また、県道路建設課ホームページに掲載するとともに、新聞広告(4月14日付け山口新聞・中国新聞に突出広告を掲載)により広報に努めました。
94	県広報誌には当パブリックコメントの記事・パブリックコメント全般の記事・記載は無かったと記憶している。未記載理由を明示願う。	県広報誌は、隔月発行となっており、原稿を入稿する時期との兼ね合いから、主に速報性のある県ホームページや新聞広告等を活用した広報に努めています。
95	当パブリックコメントの期間中に新聞に掲載された「山口県からのお知らせ/山口県公報」(新聞紙面下方4段程度の広報)には、当パブリックコメントの記事は無かったと記憶している。未掲載の理由を明示願う。 (パブリックコメントの広告を小さく掲載するよりも、紙面を広く取っている「山口県からのお知らせ」の項目の1つとする方が明らかに県民の目に留まると思われる。)	また、新聞広告は、「山口県からのお知らせ」又は「突出広告」としており、本パブリックコメントについては、「突出広告(4月14日付け山口新聞・中国新聞)」により広報しました。
96	上記3件の質問への御回答内容と、意見送付県民数・意見数より、広報が十分になされたのか御判断の上明示願う。	「山口県パブリック・コメント制度実施要綱」に基づいて実施した結果、県内各地域から31人、96件の意見をいただいております。一定の広報がなされたものと考えます。