

**「第10次山口県交通安全計画（骨子案）」
に対する意見の概要及び県の考え方**

【全体に関すること】

番号	意見の内容	意見に対する県の考え方
1	広い視点から見て、安全で住みよい街になるよう、各方面で取り組んでいけるよう願っております。	本計画に基づき、関係機関・団体と連携して、交通安全対策を総合的、計画的に推進していきます。
2	当計画の前身であろう「第9次山口県交通安全計画」の内容・計画に沿った具体的対策の実施状況と結果判断を明記して「第10次」の骨子案を提示すべきと考えます。 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ます。	本計画は、「第9次山口県交通安全計画」の期間中における施策の実施状況や交通事故発生状況を踏まえて作成しています。
3	高齢者や若者を取り巻く交通環境は今後の急速な高齢化に伴い、山口県では早急な対策が求められています。この度の第10次交通安全計画では、まさに幼児から成人に至るまでの段階的かつ、体系的な交通安全教育の推進が必要ということが掲げられていますので、より実現可能でシステムチックな安全教育システムの構築を望みます。そのためには、警察のみならず地元企業や地域で暮らす住民（ボランティア等）全てが一丸となって取り組むネットワーク・連携の構築が必要で、一刻も早い地域の実態に即した交通安全対策の実現を希望したいと思います。（基本計画・第4章・第1の1-1）	「地域ぐるみの交通安全対策の推進」の中で、「地域の安全な交通環境の実現のためには、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく必要がある」としており、地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、県民主体の意識を醸成していくこととします。
4	様々な角度から、交通安全について細やかに考えられており、とてもよいと思います。 今後この計画を推進していくためには、このような計画で取り組んでいることや、さらに推進していきたいのだということ、広く県民に啓発することが大切だと感じました。	県民総参加の取組となるよう、様々な機会を活用して、幅広く広報していきます。
5	交通事故については、子どもと高齢者へ配慮することが重要だと考えます。	「施策の方向」の項目として「通学路における交通安全対策の推進」や「交通事故から高齢者等を守る対策の推進」を設け、推進していきます。
6	P2-P3（現状と課題） 現状の問題点を示すのであれば、事故件数等をもう少し詳しく表記すべきと考えます。	ご意見を踏まえ、高齢者に関する事故件数等を追加しました。
7	P3の「交通事故の現状」に記載の無い「人口10万人辺りの人身事故発生件数」を目標に掲げられても、その数値の妥当性を確認出来ません。 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ます。 県内人口を別途確認して（約140万人）で概算したところ現状の「人口10万人辺りの人身事故発生件数」は400-500件程度と思われます。これに対して5年間での目標が「350件以下」と言うのは「設定が低い」と感じます。	ご意見を踏まえ、「交通事故の現状」の中に人口10万人あたりの人身事故発生件数を記載しました。 また、人口10万人あたりの人身事故発生件数の数値目標については、過去の発生状況を参考にしながら、高齢化の進行など、今後の交通情勢の変化等を考慮し、有識者や関係機関等の意見を踏まえ設定しています。

	目標としては「半減」を掲げるべきでは、と感じます。	
8	P9（目標指標） DATA提示のある直近2014年（平成26年）の死者数が56名なのに対して5年間の目標が[50人以下]と言うのは「設定が低い」と感じます。 目標としては「半減」を掲げるべきでは、と感じます。	交通事故死者数の数値目標については、過去の交通死亡事故の発生状況を参考にしながら、高齢化の進行など、今後の交通情勢の変化等を考慮し、有識者や関係機関等の意見を踏まえ設定しています。
9	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ましたら幸いです。	ご意見に基づき、昭和以前や将来的な年号については西暦を併記するよう努めました。

【計画の内容に関すること】

番号	意見の内容	意見に対する県の考え方
1	「ゾーン30」等の交通環境の整備は、よい取組だと思えます。ぜひ広めていただきたいと思います。 ただ、見落としそうなので、よく分かるようにしていただけると助かります。	市町や地域住民の理解と協力により「ゾーン30」の設置に努め、標識・標示などの設置方法や広報活動にも配慮していきます。
2	通学路等における「ゾーン30」等の交通環境の整備とあるが、どのような内容かよく分からないので、詳しく知りたいと思えます。	区域内の最高速度を30km/hに規制し、歩行者や自転車の安全を優先した交通事故防止対策を行っています。 詳細につきましては、山口県警察のホームページに記載されています。
3	道がどんどんできると、交通量等の実態が変わるので、信号の調整があるとうれしいです。	「幹線道路における交通安全対策の推進」の中で、交通実態等に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進することとしています。
4	歩行者、自転車、自動車を適切に分離することについては、なかなか難しいと思えますが、自転車で通勤・通学ができるように自転車専用道などがあると、ノーマイカーデーの実施率が上がるのではないかと思います。	「自転車利用環境の総合的整備」の中で、自転車道や歩道の整備を推進することとしています。
5	高齢化社会で、これからは自転車に乗る高齢者の方も増えると思うので、自転車道をもっと整備すれば、自転車も車も安全に通れるので、是非整備をお願いしたいと思います。	「自転車利用環境の総合的整備」の中で、自転車道や歩道の整備を推進することとしています。
6	自転車は、基本的には車道通行ということですが、実際、車を運転していると、自転車を追い越す時に危険を感じる人が多いです。	「生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備」の中で、歩道等の交通安全施設等の整備や効果的な交通規制を推進し、生活道路を中心に、自動車と自転車の分離を進めることとしています。
7	小中学校での登下校の安全指導、特に自転車の乗り方指導が必要不可欠ではないでしょうか。	「交通安全思想の普及徹底」の中で、小中学生に対し、発達段階に応じた交通安全教育を推進することとしています。
8	自転車も自動車と同じ扱いを受けるので、自転車に乗る側に、その意識を普及徹底していかなければなりません。	「普及啓発活動の推進」の中で、自転車を利用する場合は、車両としてのルールへの遵守と交通マナーの実践について理解促進を図ることとしており、自転車も車両であることについて、交通安全教育により周知徹底を図ります。

9	<p>自転車に対する取締りは、どの程度行われているのでしょうか。</p> <p>自動車と異なり、免許証があるわけではないので、難しいかもしれませんが、自転車の交通安全についての取り組みや取締りについて、具体的にされるとよいと思います。</p>	<p>「交通指導取締りの強化等」の中で、自転車利用者による無灯火や二人乗り、信号無視、一時不停止、歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導を行うとともに、これに従わない悪質な自転車利用者や、遮断踏切立入り等の危険な違反行為に対し検挙措置を推進することとしています。</p>
10	<p>高齢者の判断力の低下や運転ミスによると思われる事故のニュースが多いので、自分の将来を含め、他人事ではなく心配です。「高齢ドライバーに対する「交通安全定期診断等の実施」や「高齢者による運転免許証の自主返納の促進と生活支援」の推進に力を入れてほしいと思います。</p>	<p>「交通事故から高齢者等を守る対策の推進」の中で、高齢ドライバーの交通安全定期診断の実施や、運転免許証の自主返納等の促進を図ることとしており、交通安全定期診断等の実施や高齢者による運転免許証の自主返納の促進と生活支援に取り組むこととしています。</p>
11	<p>高齢者については、様々な事情で高齢でも運転を必要とする人がいると思うので、生活支援等と併せて進めていかないと、運転免許証の自主返納は促進されないのではないのでしょうか。</p>	<p>ご意見のとおり、運転免許証の自主返納を促進するためには生活支援が重要であり、交通手段の確保が必要となる場合があります。</p> <p>このため、本人や家族の理解により自主返納を進めており、返納された場合には、タクシーの割引等の支援を受けることができます。</p>
12	<p>山口県内の交通死亡事故の該当者の多くは、高齢者と聞いています。「交通事故から高齢者等を守る対策の推進」について、取り組んでおられることを、広く県民に伝えて、活発に行っていってほしいです。</p>	<p>高齢者の交通安全対策について、積極的に県民に広報していきます。</p>
13	<p>車を操作するドライバー側（人）の問題に関して述べたいと思います。日本の少子高齢化には歯止めがかからず、特に山口県のような高齢化が全国平均より10年も早く進み、高齢者のみの世帯率が全国一位である地方においては、家庭で運転出来るドライバーが高齢者しかいないという事情から、買い物や病院通いといった日常生活においてハンドルを握る高齢者が非常に多いという交通環境があります。このような環境こそがまさに山口県の高齢者事故増加の一因となっていることは必然とも言えます。さらに附言すれば、山口市のように公共の乗り物が少なく、どうしても移動手段としてマイカーを利用しなければ生活できない環境下においては、高齢者にとって車はなくてはならない生活必需品（足）であり、このような交通環境が同時に全ての道路を利用している利用者（ドライバー・歩行者）にとっても、ある意味で脅威となっていることは容易に推測できます。</p> <p>以上のような状況からも、山口県のような高齢者ドライバーの多い県（免許保有者のうち、高齢者が占める割合24.8%、全国4位（「平成27年版山口県交通白書」参照））においては、高齢者が加害者にも被害者にもなりうる可能性は非常に高いと言え、全国のモデル県として早急に具体的な事故防止対策システムを構築する必要があると思われます。山口県において</p>	<p>「施策の方向」の中で、交通事故から高齢者等を守る対策の推進を掲げ、歩行者や自転車利用者の交通事故防止対策を推進するとともに、高齢運転者の事故防止のため、自動車教習所で実車講習を行う「交通安全定期診断」の実施や、「運転免許証の自主返納」等の促進を図るなど、きめ細かな交通安全対策を推進します。</p>

	<p>は高齢ドライバーが加害者となる場合や高齢歩行者が被害者となる場合の両側面から抜本的な事故対策をより具体的に検討することが喫緊の課題であるとも言えます。(基本計画・第4章・第1の8-1及び3)</p>	
14	<p>小中学校で、非常事態が発生した際、保護者に生徒を引き渡すにあたり、自動車での送迎が多いことが予想され、グラウンドに車を入れて対応したり、あらかじめ一方通行での進入を徹底したりして対応するようですが、敷地の状況、道路事情から難しい学校もあるので、非常時を想定した道路づくり、街づくりが大切ではないかと感じています。</p>	<p>学校が新設される場合など、関係機関が連携して、非常時を想定した道路づくり、街づくりに留意していきます。</p>
15	<p>過去の事故発生有無に関わらず、「交通安全上問題の有る箇所」について調査確認・一覧作成と公開・対応優先順設定・問題点の解消実施(の進捗把握)を、当計画と並行して、又は独立してでも推進願います。</p>	<p>交通安全上の危険箇所については、把握した都度、関係機関、地域住民と連携して対応しています。 また、毎年、関係機関による通学路の合同点検を実施しています。</p>
16	<p>車両を一番使用しているのは従業員の私的使用・通勤等も含め「企業」と思われます。企業への協力要請・通知広報指導を効果的に実施願います。</p>	<p>「広範囲かつ効果的な広報の実施」の対象の中に、「企業」という文言を追加しました。 なお、企業からの要請により、「交通安全出前講座」を実施しています。</p>
17	<p>飲酒運転撲滅に関して、「酒類提供店舗への協力要請・通知広報指導」が抜けていると感じます。</p>	<p>「飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立」の中で、酒類提供飲食店等への協力要請等について記載しています。</p>
18	<p>「公共交通機関利用拡大(による一般車両減少効果)」も項目に入れて良いのでは、と感じます。</p>	<p>「公共交通機関利用の促進」の中で、交通量の抑制による円滑な道路交通の実現を図るため、公共交通機関利用の促進について記載しています。</p>
19	<p>車両本体の安全性能(事故防止装置)については既に普及しているABSに次いで、近年、各自動車メーカー間で自動ブレーキや車間距離警告装置、ライトの自動上向き装置などの技術開発が活発化しています。さらに昨年2015年から今年にかけては自動運転の実用化がいよいよ具体化するなど、今まさに夢のような技術革新が目押しで行われようとしています。このような技術開発は今後の我が国の交通事故防止に多大な貢献をすることは間違いありません。(基本計画・第4章・第1の5-5)</p>	<p>技術開発について把握に努め、普及啓発が必要な場合には、積極的に対応します。</p>
20	<p>加齢に伴う運動機能や認知能力(判断力)の低下、また経験未熟な初心者ドライバーの安全確保にとって、これらの技術革新は極めて実効性ある安全運転システムとして、これまで以上に交通事故防止に寄与するのではないかと期待されます。そして、当然のことながら自動運転の普及を目指すということであれば、現行の運転免許制度(教育内容)そのものの見直しも同時に行われるべきでしょう。世の中の大半の車がAT車である実情に反し、未だにマニュアル車中心による教習を多大な時間と経費をかけて行っている現行の運転免許制度は、そろそろ見直すべき時期に来ているのかもしれない。(基</p>	<p>運転免許の見直しには、道路交通法の改正が必要です。 法律が改正された場合には、改正内容に対応した交通安全教育の見直しを図ります。</p>

	本計画・第4章・第1の3-1及び2)	
21	<p>自動運転システムが普及すれば、遂に安心安全がお金で買える時代が来たと言っても決して過言ではなく、それに投資する価値も絶大と思われます。今後このような人命保護に関わる技術開発が早期に実用化され、広く一般に普及することを期待したいと思います。さらに車両の問題に関して言えば、車両整備の問題として、未だに街中で黒煙を吐きながら走っている乗り合いバスや大型貨物の存在があります。環境保全の観点からも大変問題であると言わざるを得ません。車検や整備点検は人命に関わる大切な部分であるため、民間に丸投げとならぬよう、これまで以上に行政のチェック体制がしっかり機能するよう求めたいと思います。(基本計画・第4章・第1の5-3)</p> <p>因みに最近山口市内を走っている乗合バスを見ていると、果たして本当に整備点検が正しく行われ車検に通っているのか疑いたくなるような黒煙を吐いて走っているものが存在し、大変驚かされます。とても公共の乗り物とは思えないトラック並みに酷いバスも散見されます。あの黒煙こそがまさに今話題の発ガン性物質のPM2.5であることを知ると、後ろを走りたくないと思うのは私だけでしょうか。</p>	<p>自動運転システムの普及については、動向を見守りながら、必要な都度対応していきます。</p> <p>また、車両整備の促進については、「自動車の検査及び点検整備の充実」の中で、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじめとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除などを推進することとしています。</p>
22	<p>今年に入り、昨年一年間の山口県の交通事故状況が報道されていますが、事故件数や負傷者の数は減ったものの、交通事故による死者の数は再び増加に転じたことなどがわかりました。山口県は平成21年に人口10万人当たりの交通事故による死者数が全国ワースト1となったと記憶していますが、少なくとも昨年(平成27年中)の事故統計を見る限り、山口県の交通事故による死者数は全国の死者数全体を引き上げている状況とも言え、大変不名誉な報告として今後の動向がとてども気になるところです。また、昨年は高齢者事故の占める割合が全体の68%にも達し、特に道路横断中の高齢者事故が増えていることなどがあげられていて、このことは道路を横断して轢かれた高齢者の問題以上に、暗い道路が非常に多いと言われている山口県の道路事情そのものに問題があることを改めて露呈させたとも言えます。さらに、昨年一年間の交通事故のうち、歩行者・自転車が被害に遭った死亡事故を調べてみると、その半数以上(27人中14人)が日没後の夜間に発生していたこともわかりました(率にして51.8%)。このような最近の事故傾向に対して、今回は以下のような問題点と改善点について考察したいと思います。(基本計画・第4章・第1の8-1)</p> <p>例えば一例として、山口市の平川エリア、特に吉田・黒川エリア周辺などは山口大学周辺の居住学生1万人超をはじめ、県下一のマンモス校と言</p>	<p>「普及啓発活動の推進」の中で、原則として照射範囲の広いハイビームへのこまめな切り替えを行う「ライトきりかえ運動」を推進することとしています。</p> <p>また、「反射材用品等の普及促進」の中で、反射材の着用を促進していくこととしています。</p> <p>さらに、幹線道路の照明の設置については、LED照明の活用も含め、費用対効果を重視しながら取り組んでいきます。</p>

われる平川小学校（千人超）や平川中学校、西京高校、中村女子校専攻科などの学校が数多く密集している広域の文教地区で、高齢者も多く暮らす県住等があるとも聞いています。しかし、高齢者や若者が非常に多いエリアであるにも関わらず、以前より街灯の設置が極めて少なく、暗い道路が非常に多いとの指摘があります。言うまでもなく暗い道路の存在は、いつ往来する車にはねられてもおかしくない危険な状況とも言え、特に道路横断中の歩行者にとっては大変な脅威となります。行動学上、車の運転は「認知→判断→操作」の繰り返しと言われていますが、見えないものに対してドライバーは回避の判断すら出来ないのです。このような交通環境こそが、今まさに山口県が直面し、また、今後増えるであろうことが予測される高齢者の交通死亡事故抑止にとって大変重要な対策ポイントになるのではないかと私自身はそう確信しています。（基本計画・第2章の2）

また、長年に渡り教習所では夜間の車のライトは市街地では「原則下向き」走行と教育していました。しかし、近年では高齢者の道路横断中の事故が増えたことなどから、ライトは「原則上向き」との指導に変わっています。このような指導の変更も、まだまだ一般のドライバーには十分周知徹底されていないと思います。真っ暗な道路でのライト下向き走行では、例え法令を遵守していても道路横断中の歩行者を発見しても避けきれないという現実、世のドライバーや歩行者は、まだまだ気づいていないこと自体が道路横断中の事故原因の一因になっているのではないかと感じています。具体的に言えば、法定内の時速50～60km走行の車がライト下向きで街灯の無い暗い道路で横断している人を発見できる距離は、一般的に30m程度手前と言われていています。一方、車の停止距離（危険を認知してブレーキを踏み車が停止するまでの空走距離+制動距離）は一般道路の場合、法定内の速度であれば出ている速度から15を減じた距離と言われていています。従って、真っ暗な道路を時速60kmの法定速度で走行している車は、30m程手前で歩行者を発見して急ブレーキをかけても45m程度（60-15）は停止距離が必要となる訳ですから、ブレーキを踏んでも15m程度は行き過ぎて止まる計算となり、到底事故回避は出来ないという恐ろしい現実があることをもっと全てのドライバーに周知徹底すべきなのです。

では、どうすれば今後このような暗い夜道での道路横断中の死亡事故をこれまで以上に防げるのでしょうか。本人の意志で道路を横断したいと思っている歩行者を止めることはなかなか容易ではないと思われます。従って、事故を未然に防ぐには、一刻も早く横断した歩行者が車から見え

	<p>るような状況を作ること（道路照明等の整備や歩行者側の反射材着用等）と、車が速度を落として走ることしか手段は無いとも言えます。ただ、車のドライバーは制限速度を守り、きちんとライトを点けて前を見ているのだから余程の脇見をしない限り大丈夫と思っていますから、なかなか制限速度以下で走るという発想にはならないと思います。また、歩行者側も車はライトを点けて走っているのだから、自分のことは見てくれているだろう（存在に気づいているだろう）と思って道路を横断しているはずで、このようなドライバー側と歩行者側の考え方の違いが事故の原因となっている場合も多々あるのではないかと思います。いずれにしても反射材は夜間暗い道路での事故防止には大変有効と考えられますので、交通安全協会や自動車学校などとタイアップして免許更新時講習や高齢者講習の際に全ての高齢者に配布されることを提言します。（基本計画・第4章・第1の8-1）</p> <p>上記のような状況を道路環境の観点から考えれば、このような夜間道路横断中の歩行者事故を防ぐには、まずは高齢者の多いエリアや文教地区などを手始めに少しでも明るい道路環境を構築すること、車両の自動ライト上向き装置等の普及は待つとして、せめて幹線道路だけでも電気代の掛からないLED照明等をこれまで以上に整備して見通しを良くするなどの対策が急務ではないかと思われま。現状のままでは、今後も超高齢化社会の山口県においては道路横断中の死亡事故はまだ増え続けることが予測されるため、太陽光を利用した蓄電型のLED照明など経済性を重視した道路照明等の検討は必要不可欠ではないかと考えています。（最近では山口大学の先生が開発された農村エリアでも農作物の生育を妨げない道路照明が普及しつつあります）</p>	
23	<p>交通安全の問題を検討するにあたっては、現状の道路整備以上に“人に対する安全教育”がとても重要であることは言うまでもありません。次に、小学生から高校生・大学生に対する交通安全教育について、最近問題となっている自転車の危険運転を例に意見を述べたいと思います。</p> <p>山口市内では先の例にもあげた文教エリアの平川地区で最近私が朝の通学路で撮った交通状況写真が幾つかありますので、この画像を参考に少しでも意見を述べさせていただきます。添付の写真を見てわかるように、この黒川エリアの朝の通学路は道路が自転車で占領されていると言っても決して過言ではない状況です。歩道は自転車で一杯となり、時間帯（主に登下校時）によっては歩行者も怖くて歩道が歩けない状況となっています。学校周辺の生活道路も自転車が5～6列で走行し、車道をふさいでいるため</p>	<p>「交通安全の普及徹底」の中で、小学生から大学生に対する自転車の交通安全教育について記載しています。</p> <p>また、「交通指導取締りの強化等」の中で、自転車利用者による無灯火や二人乗り、信号無視、一時不停止、歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導を行うとともに、これに従わない悪質な自転車利用者や、遮断踏切立入り等の危険な違反行為に対し検挙措置を推進することとしています。</p>

に車が通行できないといった状況すらあります。学校の教職員が時折立って指導しているものの、一向に改善されていないというのが実情です。そもそも、先生自身が自転車の正しい乗り方、走らせ方に関する法令を正しく理解されていないのだろうと推察します。自転車の並列走行や路側帯の右側通行は罰金等を伴う立派な法令違反ですが、指導されている様子は殆ど見受けられません。現行の学習指導要領のもとでは大変難しい問題ですが、学校での安全教育の充実も今後の検討課題としてあげておきたいと思えます。（基本計画・第2章の2）

一方で、私の家内が勤める山口大学では近年、正門に警備員を配置し、連日厳しい指導をされることで、この1年間で随分と信号無視や傘刺し運転、イヤホン運転の自転車が激減したと聞いています。児童生徒や学生のみならず日常の移動手段を車から自転車に変える高齢者も増える中で自転車の安全利用や正しい乗り方の教育は必要不可欠と思われれます。最近、黒川地区に住む私自身は高校生の自転車との接触事故が怖いので、朝の出勤時間をずらしてマイカー通勤しています。果たして自転車の安全運転や法令知識等は一体「誰が」、「どこで」、「どのタイミングで」教えるべき問題なののでしょうか。時代の流れで改正が最も多いと言われている道路交通法については、しかるべきタイミングで広く周知徹底し教育すべきものではないかと考えています。（基本計画・第2章の3）

私の以前の研究（山口県下の小学校、中学校、高等学校における2300人アンケート調査）では、学校の先生は授業で忙しく、形式的な安全運転指導程度しか行っていない、家庭では高学年になるほど事故に気をつけなさい程度の注意しかされていない事などが明らかとなり、警察もなかなか忙しくて手が回らないというのが実情ではないかと思われれます。にもかかわらず、現状では自転車のイエローカードを交付するなどの法改正や行政指導のみが先行し、挙げ句の果て、十分な自転車レーンの整備がされないまま、自転車は車の一部（軽車両）だから車道通行が原則、歩道走行は例外などといった広報がされていることについても大変危惧しています。なお、本稿を起草している最中（1月15日の朝）、山大通りに通じる橋の上で警察官が自転車（路側帯の右側通行）を指導する姿を通勤の車中から見かけました。警察でも自転車の指導に努力されていることに敬意を表し、ここに付記しておきたいと思えます。（基本計画・第4章・第1の2-8）

24	<p>現在のようなスピード社会において、当地の山口線の踏切は昔から無駄に早くから遮断機を下ろして車の円滑な走行を妨げている箇所が多いと言われています。(交通信号自体も無駄に長い赤信号の存在が時折指摘されていますが)列車がホームに入って次の遮断機を降ろしても十分間に合うにも関わらず、列車がホームに到着する前から遮断機を降ろして車や歩行者を長時間待たせている状況はとても時代遅れで地域住民にとってはとても迷惑なこととも感じられます。特に通勤時間帯の JR 矢原駅周辺は酷い状況とも言われ、このような渋滞が先を急ぐドライバーを心理的により危険な運転へと導くということを考えれば、このような踏切の在り方についても一考の余地があるかもしれません。</p>	<p>踏切の制御については、最も早い列車が通過する際のタイミングに合わせて設定されているため、駅構内付近の踏切については、どうしても待ち時間が長くなります。</p> <p>駅に停車するタイミングに合わせて設定することは危険ですので、ご理解ください。</p>
----	---	--

【その他、パブリックコメントに関するもの】

番号	意見の内容	意見に対する県の考え方
1	<p>① 骨子案そのものの他、今回の意見募集の実施方法に関する意見も含み、この記載だと、「どの様に毎年の計画を立案」し、「どう推進」し、「どう評価」するのか全く分からず、県民も意見を提示出来ない、と感じます。</p> <p>② 当案件資料10頁ほどの案件だが、本来ならば意見作成の為には関係計画・諸施策も確認すべきであると考えます。</p> <p>その様な意見募集を年末年始も含めた上で、且つ同時期に7案件、募集期間重なるものは更に4案件あ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いと感じます。</p> <p>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ます。</p> <p>③ 当件の内容は地域性専門性の高いものとなっていると考えます。</p> <p>県民からの意見募集の他に、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お願い致します。</p> <p>当案は「計画(骨子案)」であり、『基本的事項』の列記に止まる(殆どが具体的数値・内容に乏しい[推進][整備][展開][活用]等の表現で終始している)、と理解致します。「目標指標」の一般的数値目標以外の具体的事項や数値目標の決定の際には、再度意見募集・住民関係者からの聞き取り等の実施をお願い致します。</p> <p>④ 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ります。</p> <p>「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、その理由を明示願いま</p>	<p>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」に基づき実施しました。</p> <p>また、有識者、関係機関・団体など、広い分野の方々からの意見をお聞きし、計画案を作成しています。</p> <p>なお、いただいたご意見は、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。</p>

	す。	
2	<p>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」では無く、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)』に提示願います。</p> <p>上記質問内容と、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います。</p>	<p>本パブリック・コメントの実施については「山口県パブリック・コメント制度実施要綱」に基づき、12月21日に報道各社に発表しました。</p> <p>また、県ホームページに掲載するとともに、新聞広告(1月9日付けの山口新聞と中国新聞に突出広告を掲載)により、広報に努めました。</p>