

中国地方の道づくりを考える懇談会

～ アンケート調査結果 ～

「中国地方の道づくりを考える懇談会」アンケートへのご協力ありがとうございました。

アンケート調査票	1
集計結果 問1	3
集計結果 問2	5
集計結果 問3	6
集計結果 (年齢、性別、お住まいの地域)	10

あなたの声をお聞かせください

社会資本整備審議会道路分科会「基本政策部会」や「中国地方の道づくりを考える懇談会」において、次のような議論がなされています。今後の道路整備や道路行政について、みなさんのご意見をお聞かせください。

問1. 中国地方における道路整備について、今後重点的に取り組んでいくべき項目は何だと思われますか？（以下の項目から3つを選択してください。）

1. 地域間の移動を容易にする高速道路（山陰自動車道、中国横断自動車道など）の整備
2. 都市内の渋滞を解消するためのバイパスや環状道路の整備
3. 都市内の局所的な渋滞を解消するための交差点の立体化や改良
4. 交通安全対策（歩行者や自転車の優先、事故多発箇所の対策など）
5. 沿道環境の改善
6. 都市内道路の緑化推進
7. 道路空間のバリアフリー化
8. 鉄道・バスなどの公共交通機関も含めた総合的な交通システムとしての利便性

その他（具体的に内容をご記入ください）

9.

問2. 今後の道づくりにあたっては、どのような観点で見直しが必要だと思われますか？（以下の項目から3つを選択してください。）

1. 事業の峻別を行い、緊急性の高い事業に重点的に投資すること
2. 事業の効果を評価する制度を強化すること
3. 既存のストック（施設）を有効に活用すること
4. 計画段階から市民の意見を取り入れていく仕組みをつくること
5. 徹底した情報の公開
6. 環境アセスメントの拡充
7. 一般道路の渋滞緩和や高速道路の利用促進のための柔軟な料金設定の導入
8. 全国一律ではなく、中国地方の特性にあった道路構造及びつくり方の採用

問3. その他、道路や道路行政に対するご意見をお寄せください。
(おおむね500文字まで入力可能です。)

(任意)

- 年齢 10歳未満 10歳代 20歳代 30歳代
 40歳代 50歳代 60歳代 70歳以上
- 性別 1. 女性 2. 男性

都道府県:

居住地
市町村名:

(都道府県名・市町村名まで入力をお願いします。)

e-mail (任意)

この内容で送信する

— ご多忙のところ、ご協力大変ありがとうございました。 —

お寄せいただいた意見を、懇談会資料として使用することや、集計結果を公開することがあります。

[<<「中国地方の道づくりを考える懇談会」トップページへ](#)

[社会資本整備審議会道路分科会「基本政策部会」ホームページへ>>](#)

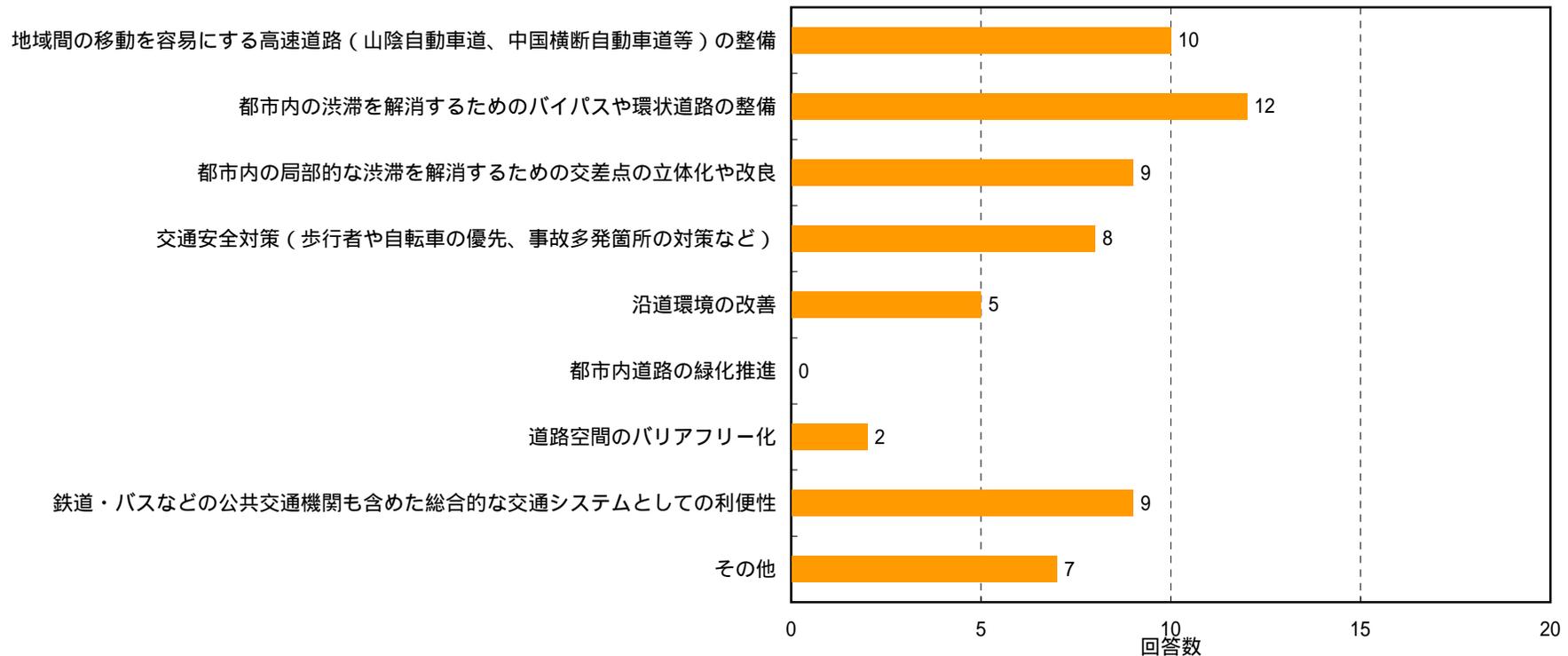
中国地方整備局 道路部 道路計画課 douro-keikaku@cgr.mlit.go.jp

All Rights Reserved, Copyright (C) 2002, Chugoku Regional Development Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport

回収数 22

Q1. 中国地方における道路整備について、今後重点的に取り組んでいくべき項目は何だと思われますか。

	項目	回答数
1	地域間の移動を容易にする高速道路（山陰自動車道、中国横断自動車道等）の整備	10
2	都市内の渋滞を解消するためのバイパスや環状道路の整備	12
3	都市内の局所的な渋滞を解消するための交差点の立体化や改良	9
4	交通安全対策（歩行者や自転車の優先、事故多発箇所の対策など）	8
5	沿道環境の改善	5
6	都市内道路の緑化推進	0
7	道路空間のバリアフリー化	2
8	鉄道・バスなどの公共交通機関も含めた総合的な交通システムとしての利便性	9
9	その他	7



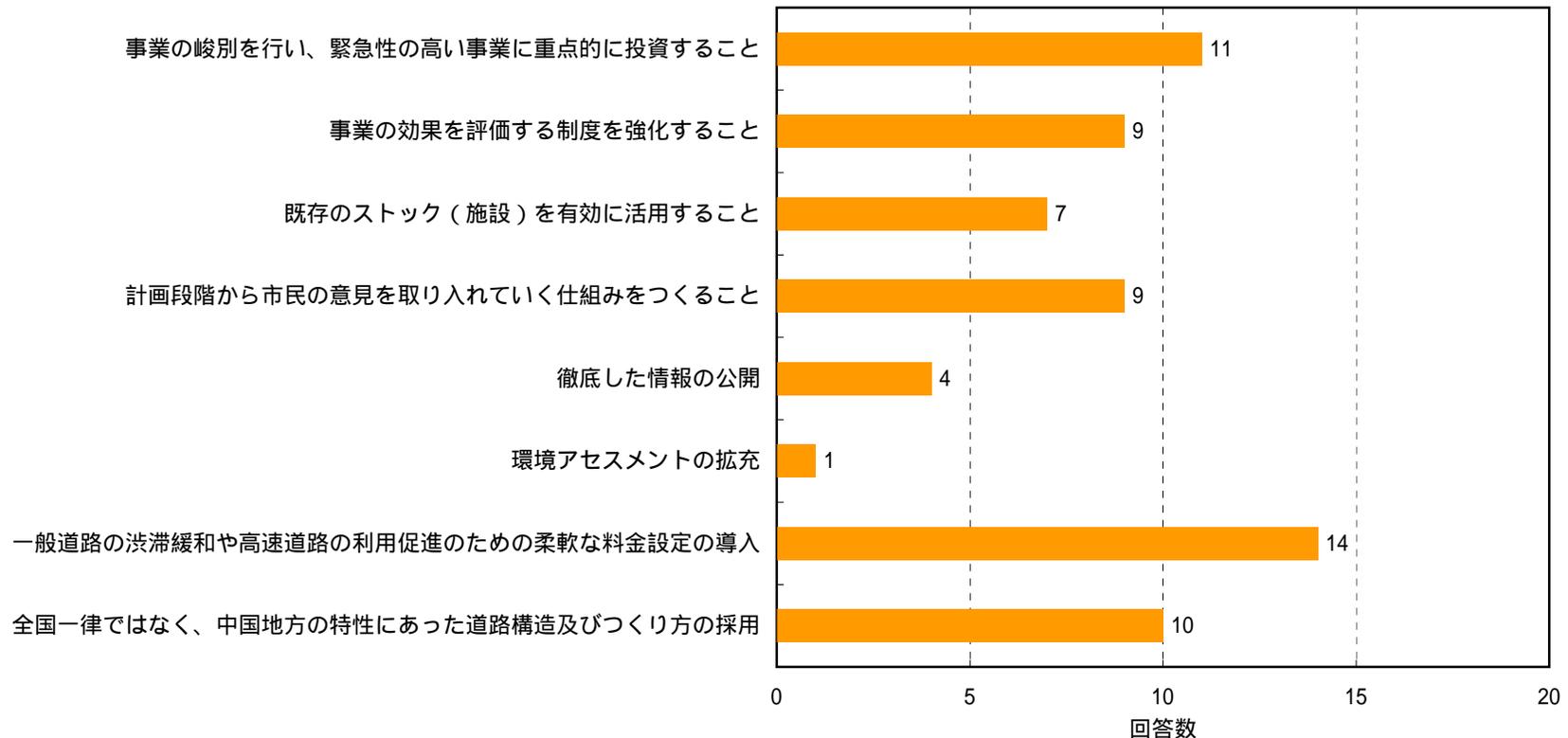
Q1 . 中国地方における道路整備について、今後重点的に取り組んでいくべき項目は何だと思われますか？

その他のご意見	
1	【広域利用の促進】広島市河川敷のより効果的な利用と、整備。水都市ひろしまとしてのモデル事業。より多くの人に広島を広大な公園として利用してもらおう整備。具体的にはサイクリングコースの整備。健康都市。広大な駐車場の整備。
2	高速道路運賃の引き下げ。
3	山間部へのアクセス、または都市間を結ぶために安易に高速道路を整備するのではなく、今ある国道・県道・広域農道をしっかりと整備したほうがよいと思います。
4	山陰地方を走る国道9号で事故があればそれを迂回する道路が見つからない場合が多い。何かあった場合等や渋滞を解消するためのバイパスや高速道路への取り組み。
5	田舎はタクシーさえなくなる。
6	歩道を車道なみの規格にするべき、段差解消など。
7	安全性。医療面、災害時の緊急道路として。

回収数 22

Q2. 今後の道づくりにあたっては、どのような観点で見直しが必要だと思われますか。

	項目	回答数
1	事業の峻別を行い、緊急性の高い事業に重点的に投資すること	11
2	事業の効果を評価する制度を強化すること	9
3	既存のストック（施設）を有効に活用すること	7
4	計画段階から市民の意見を取り入れていく仕組みをつくること	9
5	徹底した情報の公開	4
6	環境アセスメントの拡充	1
7	一般道路の渋滞緩和や高速道路の利用促進のための柔軟な料金設定の導入	14
8	全国一律ではなく、中国地方の特性にあった道路構造及びつくり方の採用	10



「中国地方の道づくり懇談会」ご意見 集計結果

Q3 . その他、道路や道路行政に対するご意見をお寄せください。

	内 容
1	<p>私は鳥取市に住んでいるのですが、日ごろ感じる事があります。収支赤字が確実な中国横断自動車道（姫路鳥取線、尾道松江線）や山陰自動車道の整備より、既存の国道の拡幅やバイパス化などの整備をすべきだと思います。姫路鳥取線に限っていうと、智頭-西粟倉間は国が志戸坂峠道路（現在は無料）として整備しており、智頭-鳥取間は国道53号線と平行しています。このような状況でこの区間に高速道路をつくっても、あまり利用されないのが確実だと思います。志戸坂トンネルを含めた志戸坂峠道路を全線有料道路にすれば作用JCT-智頭間は有料道路しか道路がなくなるから利用が増えるのですが…。もしそうなれば高速道路は作用JCT-智頭間で十分だと思います。鳥取-智頭間は国道53号線を4車線化するほうが効率がいいと思います。</p>
2	<p>中国地方各地の既存道路に対する渋滞緩和策など、かなり前からいろいろなプランが表明されてきているが、10年経っても20年経っても完成していないところが多いような気がしますでしょうか？有料の高速道の整備は進んでも、肝心な生活主要道路の改善は遅々として進まず、私たちが元気なうちにどれほど改善されるのであろうか？ 鳥根県西部の夜の9号線は相変わらず通過交通のトラックが高速（70-90km/h）で走り回っており、危険極まりない状況です。片や中国道は閑散としており、夜の地域交通の安全面からすれば有料高速道は何の役にも立っていないように思えて仕方ありません。</p>
3	<p>こんなところに道路があれば、この段差がなければ・・・、こういう日々感じることを、どこに訴えるかをもっと広報してほしい。インターネットなどみることでできる人ばかりじゃないから。</p>
4	<p>昨日国道9号線にて、70代男性運転の対向車線にはみ出た軽ワゴン車とキャリア車の衝突夫婦死亡事故が報じられた。モータリゼーションの進む中、長距離運輸や都市間移動と近距離の生活上の移動はすみわけを迫られている。高速道は利用者だけでなく生活者にとっての「盾」なのだ。 北海道が死亡事故数最大なのを見てもわかる通り、一般国道で高速走行を行っている違法な状態に無理があるわけで、「道路運営の採算性」に、「影の国民負担」である事故による逸損利益や、極端ではあるが制限速度の規定通り厳格な取締りにより得られるはずの罰金のトランスファーを加えたら、計算は全然変わってくる。 「高速道ネットワークの整備」提言には従来通りの、政治家・財界人など権威者の「お言葉」などという稚拙な手法ではなく、中央のごく限られた事業規模内での「採算とやら」を覆すだけのファクトがなければならない。前記の事故逸損のような、現実にあってかつ重要なモデルからコスト計算の算出をして提言に当たるべきではないのか。当然「採算」などというのはコンサル業ではデタラメなのは千も承知だが、未だ「権威」で対抗しようというのだろうか。</p>
5	<p>1．高規格幹線道路網の重点投資による整備促進 早く完成させるための関係者一体となった協力体制の整備。特に県・市町村の地元説得が重要である。用地買収ができれば、完成のめどが付く。 事業説明時に十分納得させる工夫が必要。 地元が協力的でないところは、無理して造らない。他の箇所を早く行うべし。 2．既成市街地の歩道再整備を行うべし。（主要地方道や、県道は難しいところはさけて歩道設置がされており、真に必要なところは手つかずの状態。汗をかくことをしない県の行政の姿勢が問題である。） 必要な公共事業をアピールするためにも見えるかたちで既存道路の再整備をすべき。 3．既設の歩道構造の見直し、高齢化社会、バリアフリーの視点で構造を再点検する。ものすごくたくさんの不備がある。</p>

Q3 . その他、道路や道路行政に対するご意見をお寄せください。

	内 容
6	<p>高速道路の料金を下げることにより、利用率が上昇するのではないのでしょうか。 (マクドナルドや吉野家みたいに値引きで収益が良かったみたいにはならないのでしょうか?!) また様々な割引方式を作ると面白いかと思えます。 (例えば回数券を発行する等、低排気ガス低燃費優遇割引等)</p>
7	<p>道路新設は各役所が各自で計画施工するのでなく、全体配置を検討する部署がいる。たとえば県公安委員会。 幹線道路の安全性の確保。{見通し、落石対策、非常時駐車帯、等} 必要でない場所の歩道はやめる。{草ばかりで人が通らない場所は、車道が広いほうがまだまし} 交通信号の連動化、渋滞原因をもっと検討して欲しい。 通行量の少ない有料道路は、タダ!!に近い値下げして通行量をふやす。{いつまでも償却できなくて問題になるより、皆さんに使ってもらおう}</p>
8	<p>年末の慣例「不要な一斉道路工事」はやめて頂きたい。 私の家の近所にある、素人目にはまだ綺麗で改修の必要が無い道路で、先日アスファルトの張替え工事がありました。役所に問い合わせたが「ひび割れなどで危険な為に必要」との一点張りでした。 また、事前に周辺住民への「道路工事の実施のお知らせ」が無かった点を指摘すると「業者が事前に通知した筈」と繰り返すばかり。 「では通知は全て業者任せにしているのか」と尋ねると、曖昧な返答しか返って来ませんでした。道路工事の沿線住民への事前通知は、役場の職員が責任を持って直接通知して欲しいと考えます。そして留守宅があれば、必ず郵便受けに工事の時日などを記した資料を入れるくらいの配慮が欲しいです。本当に困ります。 また、道路の危険防止を言うのであれば、破損を未然に防ぐ工事よりも、既に破損したまま放置されているガードレールや点字ブロックの補修などが最優先ではないでしょうか? 「広島高速」の建設に関しても、多方面を同時並行に建設するよりも、まずは一箇所重点的に整備すべきではないか。同高速道で、最優先なのは「東広島バイパス」と連携して、東西方向の渋滞を解消する「広島高速3号線(広島南道路)」だと考える。「広島高速5号線(東部線)」は、硬い岩盤の発見で追加投資が必要なことも分かっており、またこの道路のトンネル建設で、重要文化財の集中する「二葉の里」の景観が破壊されるのは確実であることを考えると、一旦5号線の建設は凍結し、3号線の建設に集中投資すべきではないでしょうか。 また、広島南道路通過予定地の江波地区は、古くからの漁港の風情が残る、文化的な価値の高い地域です。この文化を南道路建設と再開発事業の美名の元に破壊することは許されません。 以前の段原地区の再開発でも、「骨董店街」として賑わっていた段原の文化が、「再開発事業」によって完膚なきまでに破壊され、全く無味乾燥で「人に優しくない街」に変貌し、暴走族の跋扈する酷い街になってしまいました。道路建設によって地域を寸断し、人々の文化を破壊することは愚の骨頂と言わざるを得ません。広島南道路の観音地区を「地下トンネル方式」で着工するのであれば、江波地区も「地下トンネル方式」で建設しなければ、筋が通りません。人々の文化を破壊し、景観を破壊することを考えれば、観音地区よりも、むしろ江波地区こそ、「地下トンネル方式」での道路建設が必要であると考えます。 現在の道路建設行政の視点は、過剰に「時短」や「経済効率」などに偏重しており、「景観」や「地域文化」の保守による社会へのフィードバックの視点を欠いています。 以上、多視的な着眼での道路行政への移行を、御一考頂きたいと考えます。</p>

「中国地方の道づくり懇談会」ご意見 集計結果

Q3 . その他、道路や道路行政に対するご意見をお寄せください。

	内 容
9	<p>国道54号線八木地区の道路は共同溝工事とかで、その道路工事は、すでに10年は経過したと思います。毎週日曜日など、このあたりはわき道も含め大渋滞を引き起こしておりますが、いったいなぜこれほど長期の工事になるのか、はなはだ疑問に感じ、このページを見てみましたが記述は見つかりませんでした。それだけでなく近年問題になっている公共工事、効率のよい工事を国民の納得のいく期間での完成を望みます。そして、工事の計画をわかりやすい形で知らせることも必要だと思えます。</p>
10	<p>高速道路の場合、沿線の要望を取り入れ過ぎているのか、かえって遠回りなルートを通っていることがあって、たしかに所要時間は短くなってもこれではわざわざ高い金を出してまで乗ろうとは思いません。もっと「公共の利益」を念頭に置いて路線を検討してほしいものです。一般国道や県道の場合、同じ路線でも県ごと・振興局ごとに整備状況（単に道路幅などの構造的な側面だけではなく、路線取りや案内なども含めて）がかなり異なっていて戸惑うことがあります。もっと広域的な連携があってもいいのではないかと思います。</p>
11	<p>島根県松江市に住んでいて、仕事で浜田・益田に行くことがありますが、途中で工事が何ヵ所もあつたり事故で通行止になることがあり、浜田・益田への到着時間が読めないことがよくあり、業務に支障が生じる場合もあります。最近、益田までの電車が高速になり便利になりましたが、益田・浜田周辺での仕事であれば、やはり車でなければ対応出来ません。出来るだけ早期に、山陰自動車道かそれに代るバイパスができればスムーズな移動ができると考えます。</p>
12	<p>道路標識についてお尋ねします 下り方面の標識に「大田」とあり、ローマ字表記では「ODA」とあります。たまたま小田がありますので問題はありますが、「OODA」の間違いではないかと思ひましてメールしました。</p>
13	<p>都市部の交通渋滞の1番の原因は路上駐車ではないのでしょうか。せつかく2、3車線ある道路が路上駐車によって車線が減少してしまい、交通量が飽和状態になる事からだと思います。路上駐車をさせない、できない道路を作るべきだと思います。また、都市部を通過するような幹線道は最低限片側3車線にし、1車線以上が常に車がながれる状態をつくり、著しく混雑している交差点は立体構造とすべきだと思います。</p>
14	<p>萩、津和野などは、自然をそのままに残して欲しいです。</p>
15	<p>利便性を十分に検討し、税金の無駄使いは、やめていただきたい。</p>
16	<p>・高速道路を利用しやすくするためにも、ETCの短距離割引を行ってほしい。 ・広島市に長年住んでいるが、この20年程度で道路が整備されたのは、祇園新道だけ？ いっこうに街が変わらない。税金を何に使っているのかわからない。</p>
17	<p>1 . 地方道も含め発展性のある地区の調査と合わせて計画が必要。 2 . 地区開発計画とのタイアップ。（単線道路に団地を作ったために渋滞を引き起こす、3月開業予定の府中大型店舗に関わる渋滞対策はどの様に対応するか、横を通る高速道の1日も速い運用、等々） 3 . 道路を利用する電気、ガス、水道、等の一貫した道路行政からの監視、調整。（1日でも少なくなる様な渋滞緩和措置）</p>

Q3 . その他、道路や道路行政に対するご意見をお寄せください。

	内 容
18	<p>1 . 道路行政に日夜精励されご苦労様です。 2 . 観音高架が延伸され大きな効果がでており、後半年ぐらいは大丈夫でしょうか。 3 . 実は、観音高架上り線に温度表示計が新設されているのですが、左カーブの端末に設置されているのと側壁の影響により通常の走行では事前にほとんど視認ができない状況であります。 冬期間では路面状況の把握に必要なものであり設置場所を変更してもらえたら幸いです。 また側壁のない高架橋上部に「吹き流し」を設置してもらえれば、横風対策に効果があります。 これは二輪車の方にとっては朗報ではないでしょうか。 4 . 旭橋上の高架部には低い側壁しか有りませんので、重大事故などでは川に関係者が転落のおそれが十分にあり、ネットフェンス等の新設を検討してもらえれば安全性が向上するものと期待するものです。</p>
18	<p>中国地方の特性、また島根県の特性もそれぞれ違うと思います。できるだけ小さな地域で、それぞれの特性にあった整備計画が必要ではないでしょうか。島根県、特に石見地方は、災害時での緊急代替用道路がなく、過去孤立した怖い思い出があります。道路1本で安心した気持ちで生活できるだけで、大きいことです。</p>
19	<p>歩行者&自転車共有道路で人ごみの中、直進走行を行わず”ミズスマシ”のようにスピードを上げ走行する自転車には危険を感じる。自転車を運行者のマナー向上を望む。</p>

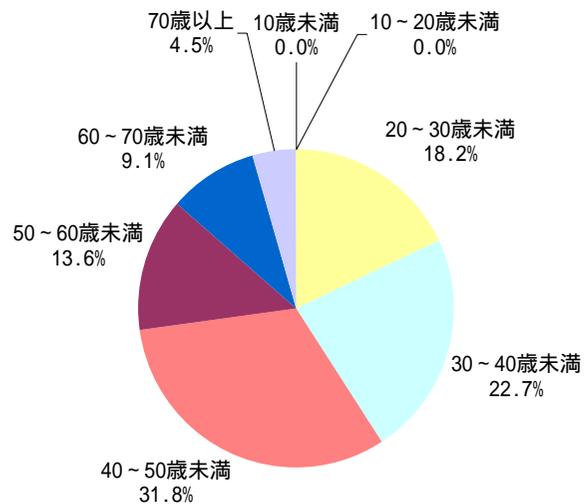
回収数 22

	項目	回答数	構成比率
0	10歳未満	0	0.0%
1	10～20歳未満	0	0.0%
2	20～30歳未満	4	18.2%
3	30～40歳未満	5	22.7%
4	40～50歳未満	7	31.8%
5	50～60歳未満	3	13.6%
6	60～70歳未満	2	9.1%
7	70歳以上	1	4.5%
	計	22	100.0%

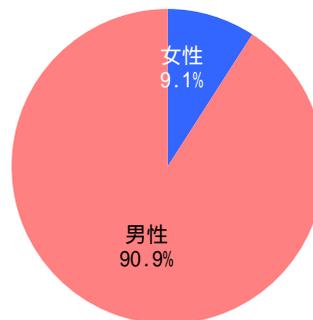
	項目	回答数	構成比率
1	女性	2	9.1%
2	男性	20	90.9%
	計	22	100.0%

	項目	回答数	構成比率
1	鳥取県	2	9.1%
2	島根県	4	18.2%
3	岡山県	2	9.1%
4	広島県	13	59.1%
5	山口県	0	0.0%
6	その他	1	4.5%
	計	22	100.0%

年齢



性別



お住まいの地域

