

滋賀の道路を考える懇談会（第1回）

議 事 概 要

日時；令和3年7月12日（月） 14:00～16:00

場所；滋賀県危機管理センター災害対策本部室

1. 開会

2. 主催者挨拶

3. 委員紹介

4. 懇談会

（1）座長挨拶

（2）懇談会の位置づけと進め方について

- ・事務局より懇談会の位置づけと今後の進め方について説明を行った。

（3）情報提供「滋賀県の特徴と道路状況」等

- ・事務局より滋賀県の道路の特徴と道路状況について説明を行った。

（4）各委員からの意見

○各委員からの主な意見等については以下のとおりである。

【アセットマネジメント・維持管理修繕計画について】

- ・第3次マスタープランでは、アセットマネジメントに関わる大きな柱を立てる必要がある。
- ・滋賀県は、人口が少く財源も少なくなってきた。道路を新たに作る改築、補修の費用をどのように財源確保するかという観点から、滋賀県民として持続可能な道路交通システムをいかに作り上げていくか議論していく必要がある。

【マスタープランの評価スキームの設定について】

- ・マスタープラン自身を評価する仕組みがない。第1次、2次とマスタープランは計画・実行されている中で、それにどういう実行性があったか、マスタープラン自身を評価するスキームを第3次マスタープランでは組み込んでほしい。

【新技術の活用について】

- ・これから考えるべきことはお金をかけずして、いかにあるものを活用するかという考え方が大事で、有効なのがICT化、情報の共有化である。事前に混みそうという状況が車の中で分かれば、迂回などの対応ができるのではないかな。
- ・現状、コストの観点からコミュニティバスやタクシーの運用は厳しいのが実情である。今後の無人運転やシェアリングサービス等の研究充実に期待したい。
- ・山間部では特に高齢化が進んでいて公共交通機関もあまり整備されていないため、交通手段がない人々を支援するプラン、例えば奥永平寺溪流の里のような自動運転サービスなど普及していく必要がある。
- ・災害発生時における救援物資を積載したトラックが優先的に走行できるような体制整備を図ることが必要。
- ・オンライン販売の増加に伴い、高速道路では、大型貨物車の通行の優遇施策やスマートインターチェンジの充実により一般歩道に負担をかけないこと、また、市中では、小口配送についてはエコカー使用などによる環境の配慮も必要ではないかな。

【防災に向けた整備について】

- ・災害に強い道路整備のためには、インターチェンジを降りてから被災地へ向かう幹線道路整備が非常に重要。
- ・滋賀県は琵琶湖西岸断層帯がある地域はネットワークが弱く、琵琶湖があることもあり、橋梁が破損して通れないという状況が生まれると地域が二分化されるため、応援隊が進出できないという状況も予測される。洪水、土砂、地震などのハザードを考えながら道路の整備を進めることが必要。

【公共交通について】

- ・自家用車が多く走っている状況が、混雑を生み出していることが考えられる。路線バスの利用者は疎らであり、利用者側の車の使い方を含めた意識改革も必要ではないか。

【産業支援・渋滞対策に向けた整備について】

- ・工業団地等へのアクセス道路において、トラック同士が十分に安全に離合できるような道路幅員の確保してほしい。
- ・バイパスや道路の拡幅も必要だが、右折車線をつくる交差点改良などの短期対策も必要ではないか。
- ・物流業における労働時間短縮に向けた道路整備が望まれる。

【安全性確保に関する整備について】

- ・近年、自動車が歩道に乗り込むような痛ましい事故が発生している状況もあり、防護柵等により歩道と車道を分離し、歩行者・自転車の安全性を確保することが必要。特に、通学路の安全性確保は優先的に求められる。
- ・滋賀県の「ビワイチ」の走行ルートは、自転車と自動車の走行空間が分離されていない危険な区間もあり、この区間の対応が必要。特に、大型車が自転車と並走する場合、危険である。
- ・交通事故防止のためには街灯整備も必要。特に、横断歩道で照明のない箇所もかなり見受けられるため、主要な場所にはLEDの照明などをつけて事故防止に繋げたい。

【歩道や自転車道（人にやさしい道路整備）について】

- ・道幅が狭く電柱が立っていて車のすれ違いができないような状況の場所もあり、特に、湖西地区の道路は人にやさしくなく、車社会ありきになっている。
- ・高齢者は免許返納するとどこも出かけられなく、将来的に廃線になる可能性があるバス路線もある中、歩道整備を拡充し、安全に老人カーで走れるような道路整備が今後出来れば

いいと思う。

- ・コロナ禍においては、健康促進のため山歩きや自転車、近所の散歩などによる運動習慣も高まっている。その中では、生活道路や周辺道路における歩道の充実が必要不可欠。
- ・弱者を安全にするための道路付帯設備が必要。死角の多いところでは、例えば信号の自動音声のような視覚補助的な表示があれば。また、点字ブロックの整備など、弱者の意見を取り入れながら進めていきたい。
- ・地球環境の持続可能性と豊かな生活を両立するサステナブルな社会実現のためにも、今後の道路のあり方として自然環境に多大な負担をかけないような道路の作り方・使い方・楽しみ方が必要である。作り方は、長期的なプランの作成とともに環境に優しい素材で作られることが求められる。使い方は、車を走らせない日など自然環境に優しい使い方の模索することも重要。楽しみ方は、地域との共生を考えたいうえでビワイチロードの整備や車内からでも自然を感じられる景観づくりなど暮らしと道路が一体となった取り組みが望まれる。

【意見収集・共有について】

- ・今回の議論やアンケート結果を県道のみには反映するだけでは不足と感じており、国道管理者、市道管理者にも方向性を共有・発信していく必要があるのではないか。
- ・県が管理している道路だけでなく、その他の道路と繋がっている中から交通への影響が出てくるので、そこを抜きにした議論はできない。まちづくりも含めて考えるためには、周りの道路管理者も交えて議論する必要がある。

【追加整理が必要な資料について】

- ・マスタープランにおいて、新規の道路を作るのか、現在の道路の改築・修繕な力を置くのか比較しながら議論するためには、琵琶湖を除いた県土面積に対する道路延長がどのくらいを示す必要がある。
- ・アンケート結果は属性での分けや類型化した方が色々な意見が出る。道路利用者一つとっても、物流業・一般市民・観光客で結果が変わると思う。