

滋賀の道路を考える懇談会（第2回）

議 事 概 要

日時；令和3年8月6日（金） 14:00～16:00

場所；滋賀県危機管理センター災害対策室 5, 6

1. 開会

2. 主催者挨拶

3. 委員紹介

4. 懇談会

（1）第一回懇談会の概要

- ・事務局より第一回懇談会の意見と対応について説明を行った。

（2）滋賀県道路整備マスタープラン（3次）取り組みの柱について

- ・事務局より道路整備マスタープラン（3次）取り組みの柱について説明を行った。

（3）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。

【取組みの柱・取組み方針について】

- ・政策目標2は実現したいもの、それ以外の政策目標が整備したいもので書かれているので統一しては。
- ・p.16 道路整備の取組方針の「4. 継続的に見直す道づくり」は、「マスタープラン実効性の確保」として、マスタープランにおいて定めた取組みの柱や施策、客観的評価マニュアルに関する取組み等については、PDCA サイクルのもとで第三次マスタープランの進捗管理と評価を行うようにすべき。

【目指すべき道路整備の将来像について】

- ・地域内と地域間の話で、拠点の中は人々の生活が満足できる空間として、マスタープランでは地域内・地域間で区別した道づくりが大事。

- ・これからのまちづくりと道路整備は切っても切れない問題で、その視点が抜けると、道路をいくら作っても不満が残ることになる。これまでそういった事例はたくさんあった。まちづくりの観点は、いろいろな施策を実現していく中では重要な視点であり、マスタープランの中でも踏まえていただきたい。
- ・拠点間のネットワークについて、歩行者や車いすなどの弱者が快適に生活できるような点字ブロックなどの整備をするなど、まずは生活拠点の中のネットワークを上手く整備して、次に地域拠点、広域拠点と徐々にネットワークを広げて考えていただきたい。
- ・人と車をきちんと分けるのは難しいかもしれないが、ウェイトのメリハリをつけることはできる。そうでないと、道路をいくら作っても解決にならない。
- ・道路は手段であって、目指すべきところはまちづくり。目指すべきまちのすがたがあり、それに応じた道路整備が、正しい手順である。
- ・道路の役割分担を行い、産業道路と生活道路ともっとメリハリをつけることも大事。
- ・コロナ以降、一般の生活者は健康意識が高まっている。自己免疫力を高めるという意識が高まっていることもあり、生活道路の快適性向上への重要性は高まっているのではないか。安心安全はマイナスを0に持っていく考え方なので、0をプラスに持っていく付加価値をつけるという発想も大事である。
- ・道路を作るだけでなく、まちづくり・ひとづくりを頭において考えていかなければいけない。
- ・滋賀県はいろいろな地域があり、その地域の交流を高める地域間の交流、市町を超えた住民の交流を促すという視点が入っていてほしい。
- ・目指すべき道路整備のイメージ図について、「気候変動としての適応策としての整備」の視点を加えるべき。
- ・その他の県の計画でも、目指すべき道路整備のイメージ図のような拠点連携型の都市構造に関するイメージ図が作成されているかと思うが、その他の計画とで不整合が発生しないようにしておく必要がある。公共交通の関連で地域公共交通計画を今後やられるのではと思うが、拠点間を結んでいくという施策が、色々なレベルで、道路がメイン、公共交通がメインということが起こるので、そこは整理しておくべき。
- ・一本の道路の折り合いをつけることも大事だが、面的な道路整備を考えることが必要。ミクロな視点で一本の道路だけで解決策を探してはいけない。面的に交通管理者や道路管理者、地元といろいろな議論が必要。
- ・道路の役割分担でメリハリをつけることは大事だが、つけすぎてもいけない。

【マスタープラン改定方法・他機関との連携について】

- ・未来像を実現していくためには、国・県・市町という問題をブラッシュアップしていく中で、課題を洗い出していけないとなかなか難しいのでは。
- ・マスタープランは県主導でつくられるものだが、やはり滋賀の道路を考えると、す

すべての道路が含まれる。アンケートも県道だけを言っているわけではない。ここでの議論も県道だけを言っているわけではない。国・県・市の連携が必要。県が全体を見た方針を出すべきと改めて感じた。全体の方針が、将来像のところに入ってくるのでは。

- ・ 1次、2次のマスタープランの検証があって、そのときに目指した目標とのギャップを把握する必要があるのではないか。理想は理想だが、それに一体財政的にいくらかかるのか、それはどこから捻出していつ達成できるのか、この方向で進んでいいのかどうか不安がある。
- ・ マスタープランでは大きな概念というところであって、どの道路をどの時期までに作る、できているのかといったことについては次のアクションプログラムで策定。マスタープランについては基本的な考え方なので概論的なものとして押さえていく。細かい部分で達成の評価をするのはマスタープランの性格上、厳しいのではないかと。

【アンケート調査結果について】

- ・ アンケート調査結果について、運送業の満足が全体的に低いが、トラックドライバー立場で考えた場合、トラックから見て自転車は危険という回答もあるのかと思う。
- ・ アンケートの結果は、傾向の一つとしてとらえるもの。我々の業界で見ても、業界の中でも意見が分かれる。
- ・ マスタープランの大枠はこのままでよいと思うが、実際に住んでいる人の感覚とアンケート調査の答えが異なる点が気になる。
- ・ アンケート調査について、10年前の調査手法と同じ方法とのことだが、そのままでもいいのか疑問である。
- ・ 滋賀県は琵琶湖を真ん中に、それぞれの地域で言葉や文化が違う。地域それぞれが持っている課題が異なる。高島地域がこんなに困っていることは、アンケートを見てはじめてわかった。

【渋滞対策・安全性確保について】

- ・ 改築の話では、交通安全となるとすぐさまガードレール設置などとなるが、本当にそれだけでよいのか、少し視点を上げて検討すべきである。当然ガードレール設置でもいいが、それだけではないということ。
- ・ 現在の道路をそのまま利用しながら、交差点改良・右折レーンをつけてほしい箇所が多くある。それにより渋滞・事故が減り、道路がうまく利用できるのではないかなと思う。
- ・ 右折レーンの設置について、道路が大きくなればなるほど交通量が多くなるため、右折レーンがなければ渋滞になってしまう。個別箇所の問題で考えると、県内では解決していない箇所が多い。道路だけでなくまちづくりとして考えることも大事。
- ・ 日常の生活道路が一番身近な道路問題。浜街道にしても住宅が張り付いていて拡幅が困難。バスの往来も多い。狭隘な道路では、通学路の話もそうだが、こんなところでこんな

事故がというものがある。

- ・施設管理者の問題かもしれないが、コンビニやガソリンスタンドなどで、止まれ表示をするなど交通安全への努力をできないか。道路整備以前の問題が日常に混在しているのではないか。
- ・日常生活の中での路面改良や事故防止のための「細かな整備推進」の必要が身に染みているところ。
- ・守山市では、駅中心の半径1 kmはマンションが多く、車の往来も激しいため、安全とはいえない状況がある。また同じ市でも地域格差がある。
- ・湖西には道路が一本しかなく、高浜原発が爆発したら白髭から向こうの地域は逃げられない。抜け道を考えてほしい。
- ・人口が減ると学校が閉鎖・統合し、通学路が長くなるということがある。
- ・かまぼこ型の横断歩道で車がスピードを落としてくれる対策もあり、参考にしてみようか。
- ・アンケート調査で学生が学校に行きにくいと回答している割合が高いように、滋賀県の高校は通学しにくいところが多い。・学校を拠点の中に持ってくるといいのだが、今更変えるのは難しいので、道路を通学路にしたがって整備していくことが必要である。

【防災について】

- ・政策目標1(2) 主要施設のアクセス性を高める道路整備については、防災拠点として県庁・市役所など公共施設も該当するため、その点も考慮いただきたい。
- ・(3) 異常気象時や災害時における信頼性の高い道路整備において、中山間地についてはハザードリスクを考えながら道路整備を進める必要がある。野洲川など洪水の危険がある大きな河川については洪水ハザードマップ等を踏まえて道路整備を進める必要がある。洪水があった場合、洪水を避けて通れる道路があると災害時にスムーズに救助が行える。
- ・滋賀県は飛行場がないため、ヘリコプターを駐機しておく場所がなかなかない。特に災害があった場合、希望が丘という広場があり、そこがヘリコプター待機所となっている。それ以外、なかなか大きな広場がなく、警察、消防、自衛隊が来て集まるような場所がなく、広域防災拠点がなかなかない。
- ・小さな広場を使っただけの防災拠点活用も考えられ、その中では”道の駅”は消防が使えるようにネットワークに組み込んでいただきたい。道の駅など防災拠点も含めたネットワーク図を将来の道路整備イメージに組み込んでいただきたい。
- ・交通量がそれほど多くない地域では、環状交差点(ラウンドアバウト)の整備がいいのでは。災害時に信号が必要でないのも、信号が止まっても困らない。

【公共交通について】

- ・道路なのでネットワークとしての整理が重要。ネットワークの充実は、道路整備に理解あ

る方だけではなく、県民に広く理解していただくために、単に自動車だけでなく、公共交通のサービス水準を上げるようなネットワーク整備である必要がある。

【新たな交通手段への対応】

- ・近年普及が進んでいる電動キックボードなどの新しい交通手段についても、滋賀県での利用者も増えてくると思う。そういった交通手段も利用できる道路も考慮して整備を進めてほしい。
- ・シェアサイクルや電動キックボードが浸透してきており、滋賀県でスムーズに広まっていくように歩行者と自転車の分離を進めて、走りやすい道づくりを進めるべき。

【新技術について】

- ・これからは、交差点内に人を感知するような機器を設置して、車と連動して知らせるシグナルなどが出せないか。
- ・事故の多い交差点では、カメラで歩行者を確認してドライバーに知らせる仕組みづくりや、地下歩道整備も考えられる。

【客観的評価指標について】

- ・交差点事業と改築事業の違いについて、外向けには整理しておいたほうがよい。