

滋賀の道路を考える懇談会（第5回）

議 事 概 要

日時；令和4年3月14日（月） 14:00～15:30

場所；滋賀県危機管理センター 1階プレスセンター

1. 開会

2. 主催者挨拶

3. 委員紹介

4. 懇談会

（1）パブリックコメントの報告

- ・事務局よりパブリックコメントの主な意見と対応について、説明を行った。

（2）第四回懇談会の概要

- ・事務局より第4回懇談会の意見と対応について説明を行った。

（3）滋賀県道路整備マスタープラン（第3次）案について

- ・事務局よりパブリックコメント等を踏まえた道路整備マスタープラン（第3次）案について説明を行った。

（4）懇談会の提言について

- ・事務局より滋賀県道路整備マスタープラン（第3次）案に対する懇談会の提言について説明を行った。

（5）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。

●滋賀県道路整備マスタープラン（第3次）案について

○ p26 に関して、p25 の「スムーズでクリーン」という目標の下で、最終的な社会実験の

結果として「CO2 排出の抑制に資する、交通管理者や交通事業者と連携した公共交通利用の促進」は示すのは間違いではないが、本ページにて示されている南草津の社会実験の当初の目的は「周辺道路や南草津駅のターミナル周辺の交通渋滞緩和とスムーズなバス運行」のためのものである。ここでは CO2 の削減を目的として行われた社会実験として書かれており、当初の大きな目的である交通渋滞緩和に関して抜けているため、見直しが必要である。なぜこの社会実験を行ったのかという出発点を記載してほしい。

○ 南草津の社会実験の当初の目的としては、周辺道路や南草津駅のターミナル周辺の交通渋滞緩和であった。

○ 最終的には快適な道路空間を創出したいという考えであると思う。
上記社会実験に関して、駐車場を別途用意したり、流入規制をしたり、バスルートを変えたり、などの対策を行っており、全部は記載しなくても良いが、この文章の書き方では、CO2 排出の抑制が最終目的のように見えるため、出発点をしっかり記してほしい。

○ 公共交通利用の促進というのは、このページのタイトルはこの状態で良くて、社会実験としてターミナルなどの渋滞を抑制することで、バスの利便性を向上させ、結果としてバスの利用者が増えるから、公共交通利用促進につながるという全体の流れという解釈。社会実験の目的を補足するとよりわかりやすい。

○【事務局】

現在の書き方では、CO2 排出の抑制効果だけがメインで書かれている印象を受けたため、本来の目的を追記し、修正を検討する。

○ 今回は、表紙に書いてあるように3つの色分けを踏まえて色々なご意見を取り入れ、詳細に意見を反映している点は評価できる。ただし、局所的な最適化をすべて追及していくと、全体として本当に最適になっているのかという点で疑問を持っている。

一例をあげると p44 の公共交通の連携に関するところである。ここで、黄色のラインマーカーが引かれている自転車という部分に関しては以前指摘があり、入れたと考えられる。しかし、そもそも公共交通との連携というタイトルのため、自転車を入れるということは自転車を公共交通として位置付けているように見られ、特殊な自転車であればよいがこの書き方では少し引かかる。かえってわかりにくくなったように見られる。

続いて船ともあるが、「自転車・船」と連続で記載されており、自転車という私的な交通手段に対して、次に私的でない船が来るとわかりにくくなる。

また、タクシーは準公共交通の扱いとなっているが、持論ではあるが最近の流れ的に公共交通として位置付けるべきである。そうしないとコミュニティバスやデマンドタクシ

ーなどに関して、扱いにズレが生じる。これらを踏まえて、「電車・バスだけでなく」→「電車・バス・タクシーだけでなく」に変更するべきである。こうしないといつまで経ってもタクシーが中途半端な位置づけとなってしまう。

交通手段として自転車を加筆することはよいが、現状の書き方では分かりにくいいため、分かりやすいように工夫するべきである。

最後の文に関して、元は「道路交通と公共交通の分担」と書かれていたが、道路交通と公共交通で意味が重複するということで、「マイカーと公共交通の役割分担」と修正されたが、マイカーと公共交通という書き方では非常に限定した表現になっており、20 行目の「インターモーダル」とあるが、これは「マイカー」にも「公共交通」にも当てはまらないため、この部分は局所最適化をとられるのではなく、全体としての最適化を図ってほしい。

- タクシーは公共交通の方に入れた方がよいという意見。また、私的な自転車や公共交通としてのシェアサイクルなどがある中で、書き方を分かりやすく工夫するべきであるという意見。

マイカーと公共交通に関しては、交通手段の整理を行うべきである。

- 公共交通というものに対して、どこまでが公共交通かをはっきりしてもらいたい。

- 様々な交通手段がある中で、どこまでが公共交通手段かの定義をしっかりと決めるべきである。

ほかの箇所にもマイカーや公共交通と記されている箇所が存在すると思われるので、全体的に見直す。

- 【事務局】

ご指摘の通りだと感じたので、どこまでが公共交通か、また移動手段に関して、線引きを行った上で、修正を行いたい。

- p43 の 7 行目の市町との連携に関して、公道や市道の管理に関する考え方は、はじめの基本方針において道路整備マスタープランにはそぐわない内容であるという意見に対して、そのページからは削除され、取組方針の中での (2) 既存道路を最大限活用の項目に内容を変更し、修正が行われている。前回同様、本内容が道路整備マスタープランにそぐわないという意見に変わりはない。

参考資料 2 である『「滋賀県道路整備マスタープラン (第 3 次)」(原案)」に対して提出されたご意見・情報とそれらに対する県の考え方について【関係行政機関意見照会 (14 団体 : 140 件)】』に関して、p1 の No. 4 の意見にて、「県としての一方的な表現であるので修

正をお願いしたい」や「市町を跨ぐ広域的なネットワークは県へ、適切に協議を進め相互の移管」には疑問があるため、訂正していただきたい。」と書かれており、私も同意見である。そこで、p. 43 の 7 行目～10 行目の 4 行を除くことはできないのか。市町との連携自体は、その上の 5, 6 行目でも述べられており、ここにその内容をうまく含めるくらいでいいと思う。、管理のルールについて議論があるところで述べ、そこで適切な役割分担を行うべきである。しかしこれらの道路整備マスタープランで述べることではない。

○【事務局】

ここに関しては、前回指摘を頂いた箇所であり、今回もご指摘頂いたように少し細かく書きすぎている部分もあるが、このマスタープランは私たちだけでなく県民の皆様も見ると考えており、私たちが行っている道路整備のサービスや道路の在り方や持ち方のスタンスを書きたい。どこまで書くかは議論の余地があるが、述べたい。

- p. 43 の 7 行目～10 行目の 4 行あるが、例を除いて「適切な役割分担のもと県全体の道路ネットワークの構築を進めます。」に押し込んではいかがか。

○【事務局】

少し弱めることを検討する。在り方だけは書きたい。

- 参加者の中で、一番年上である私が老婆心から発言をさせていただきます。

私は、この懇談会での意見のほかに、意見書を 3、4 回提出していました。しかし、これらの意見書に対して、これまで何の返答も回答もなかった。懇談会の中では十分な発言ができないという思いもあって文書によって提出したが、真摯に受け止めることもなく、回答さえなかったことに対しては、極めて遺憾に思っている。

第 1 回目の懇談会の発言で、第 3 次マスタープランに関して、第 1 次・第 2 次のマスタープランとの違いを文書で出してほしいという意見を提案し、課長から「そうすると言うような旨」の意見があった。これは、1 次・2 次の時と比べ現在の社会情勢が大きく変化しているためであり、その情勢に合わせた道路政策やアセットマネジメントの推進のような取り組みを取り上げるべきであるという想いから提案した。つまり、第 3 次マスタープランの核心や特徴を「はじめ」の中に第 1 次・第 2 次のものとの違いとして書き込んでおくべきであるという想いであった。

この 3 次マスタープランの「はじめに」を見ると、ありきたりな記載になっている。したがって、第 3 次マスタープランの特徴として、アセットマネジメントの推進や気候変動へ適応した道路整備・計画などを「はじめに」のなかに記載すれば、第 3 次マスタープランと第 1 次・2 次の違いが明示されることになる。

前回発言した内容で、言葉足らずで自分の思いが事務局や委員の皆さん理解されてい

なかった部分であるが、それは道路整備に関して文化的や歴史などの内容の道路整備があってもいいのではないかということ、p35のオープンカフェのような県内では夢物語になってしまうような道路整備計画に代わる道路整備の私案を提案したかったのですが、その肝心な提案をすることができませんでした。その私案の一例として、改めて提案させてもらいますと、滋賀県の大津市坂本には無数の寺院があり、それぞれの寺院には個性ある庭園があり、維持管理がなされている。つまり、そこは貴重な歴史、宗教、文化、造園を散見できるような場所であるため、坂本周辺一帯を第3次マスタープランの特徴的な歴史・文化の道路整備として取り上げるべきであるという想いがあった。この坂本の無数のお寺や庭園の歴史・文化の散見、散策を行えるような道路整備をソフト面でもいいので記載すべきではないかと考える。これらはp31「歴史を伝えるみちづくり」やp35「にぎわいと交流の場の創出」という項目に関して目玉になる整備であると思う。

最後に、「スムーズでクリーン」という「取組みの柱」は、どのような理解をしても、この整備内容を反映したものではないのは明白である。つまり、道路整備でクリーンといったらごみのない道路整備であり、また道路整備にスムーズは全く関係がなく、車に関連した言葉である。また、「スムーズでクリーン」の記載内容全体が車の渋滞や排気ガスのCO2の削減などになっていることから、この整備の中心は新技術の活用によるものである。したがって、「スムーズでクリーン」の代わりに「新技術で交通管理」という「取組みの柱」とすべきである。

○【事務局】

大きく3つの観点で意見を頂戴した。「はじめに」にマスタープランで目指す方向性を記すべきではないかという話で、取り組む方向性に関してはp13に記しており、そこで災害の観点やコロナの観点を踏まえた道路整備に関して記載しているので、内容が重複することから「はじめに」には載せていない。

p35に関して、事務局なりに判断して前回の意見から文化的や質が高いといった言葉を取り入れた。P31には坂本は入っていないが、確かに歴史の背景ということで歴史を伝えるみちづくりの事例として多賀の駅前や彦根城付近の道路として反映している。その面から歴史を伝える道路・格式の高い道路を整備していくという観点で小林委員の意見を反映させて頂いていると考えている。

「スムーズでクリーン」という言葉に関して、「スムーズ」は渋滞が緩和されて道路が走りやすいという状況イメージで、その結果として環境に優しいという繋がりから「クリーン」ということを事務局としては提案している。我々事務局側からしたら違和感もなく、これで行きたいと考えている。委員の皆様はこの項目に関してどう思われているのか逆に聞きたいと考えている。

○ 「スムーズ」や「クリーン」というワードに関して、それぞれ何を表しているのかがあ

ればいいのかなと感じた。「スムーズ」は渋滞が少なくなってという話で、「クリーン」はCO2を削減して環境負荷を削減するといった話であると思うが、ここで使用している言葉の意味をもう少し説明するべきであると感じた。「スムーズでクリーン」は他の意味でも捉えられるため、説明が必要であると感じた。

- 「クリーン」な道路整備・計画に関して、「クリーン」とは「ゴミなどが無い綺麗な道路整備計画」ということになってしまうし、道路は動くものじゃないから「スムーズ」という言葉自体に違和感がある。つまり、「スムーズでクリーン」の代わりに「新技術で交通管理」という高邁な「取組みの柱」とすべきである、ということである。
- 道路空間と道路の位置づけの違いは何か。「快適な道路空間の創出」とよく書かれているが、それは道路を作る上での要素の1つでないのか？そういう意味では、事務局が書かれている「スムーズでクリーン」は当てはまると私は思う。
- 道路空間と「スムーズ」「クリーン」は概念が全く違うものである。
道路空間というものは道路のある空間そのものを指す。それに対してスムーズな道路とはどんな道路か、またそのような道路の概念はない。
- もともとこの中身は、公共交通の定時性の確保というところが出発点であり、そこから事務局としては「スムーズ」というところを書かれたと理解している。
- そうではないです。車の交通渋滞が生じることによってCO2の排出が多くなるのに対して、道路整備計画とは全く関係のない車のCO2削減にクリーンを当てている。また、車が渋滞したら、渋滞した道路一帯では車の排気ガスが多く排出されることになるので、車が渋滞しないようにスムーズに移動させると言うことに当てはめたものである。交通渋滞削減によりスムーズに車が移動し、CO2削減が見込まれクリーンになるということだが、これは明らかに道路の問題ではなく車の問題ではないか。
- 車がスムーズに移動するための道路整備という理解だと思う。スムーズな移動が出来る道路という意味。
- スムーズに車を動かすために、あるいはCO2削減のために渋滞をしないように、道路整備計画に関して新技術を使った交通情報システムを高度化したものをしようということなので、そのまま「新技術で交通管理」とすればよいだけのことである。つまり、道路整備計画には全く関係ない、車自身の問題に対応したような「スムーズ」「クリーン」をわざわざ使わなくてもいいのではないか。

○ 文言に関しては伝わるように説明を入れる。タイトルに関してどうするか、タイトルに対する説明書きをどうするかなど伝わる説明書きを書く。

○ タイトルを単語にしているということで単語の意図とその下の具体的な内容との繋がりに関して、読者に伝わるように説明書きがあるようにすると良いと考える。「つながる・ひろがる」や「行きたくなる・居たくなる」などにも説明書きがあると良いと考える。

○【事務局】

「行きたくなる・居たくなる」など事務局の道路への想いをキーワード的に4つの柱として挙げさせて頂く中で、第2回の意見を踏まえて第3回を作るにあたって、キーワード+中身の施策という形に変更した。その中でキーワードと施策の間が飛んでいるため、それらを埋める繋ぎの言葉を考える。

○ 端的に表現するという事で柱を建てられているが、誰しものがこの内容から同じキーワードを思い浮かべることはできないし、その逆で誰しものがこのキーワードから同じ内容を思い浮かべることができるわけではないので、事務局の想いを県民が分かる文章として入れると良いと考える。

●懇談会の提言について

○ タイトルの件で、一般県民の視点から容易な言葉で表現するとわかりやすい。

この案に関してよかった点として、地域の実情の「情」は馴染みがなく、「状」ではないかと思い調べたら、地域の事情や内情を示す言葉であるため、提言で書かれているように「情」を使われるとじっくりくると感じた。

案のp26の8行目では、地域の実状とあるが「情」ではなく「状」である理由は何なのか。もし理由がなければ提言と同じ「情」を使うべきであると考えます。

○ 提言についての意見として非常にまとまっているように感じる。

全5回の懇談会は、県民の熱意を感じるような会議であると感じる。

しかし文章からは、「どういう幸せを作るために・・・」のようなビジョンや目的がないように見られるため、想いを入れると提言として熱くなるのではないかと感じる。

また全体として、新しいものを研究することは大事なことであり、失敗することもあると思うが、チャレンジ意欲をもってどんどん挑戦して、より良い道路環境整備をお願いしたい。

○ ビジョンや目的を文言の中に少し入れた方がよろしいということでしょうか。

- なかなか良い文言が見つからないが、p13にあるように目指すべき将来像とあるが、何を目的としてなどに関する情緒的な文言を入れることが、この中ではふさわしいように感じた。
- 全5回の会議に関して、実情や悩んでいること、地域のことなどは身をもって体感していることに関しては堂々と発表できるが、その問題をどのように変えていくかは専門的な人でないと答えることが難しいと感じた。

そこで、私たちのような一般の人の意見もいいが、専門的に知識を持った人が意見を出し合い、それを取り入れることで、より良いマスタープランを作成できると感じた。

また、時間をかけていいものを作ったのだから、経過状況や結果を示して行ってほしい。
- 表紙が可愛く、若い方でも何となくでも滋賀県はこうしたいのかなというイメージがつきやすくて、良かった。

現状の道路をそれぞれの状況に合わせて新設及び補修するのは難しいと考えるため、今あるものをより良いものにしたいという気持ちから、「優しい」道路になればいいと感じた。

提言に関する案として20年後のことであり、現状コロナの影響などで世の中が激変している中で、道路整備目的の順番として、「物流の活性」や「経済の向上」も大事かもしれないが、「地域の人々が安心して道路を使えるような」「ユニバーサルデザイン」「小さい子供や育児にやさしい」といった滋賀県らしさを表す心の部分を一番上に掲げてほしい。そうすることで、イラストとも合う。経済等は当たり前かなと感じる。
- 表紙のイラストが地域の特性を表しており、良いと感じた。

全体的にイメージや画像等が挿し変わっており、文章も最初の時より読みやすいものとなっているため、一般市民でも読みやすいマスタープランになっていると感じた。

滋賀県の状況や対策を知ることができ、非常に良い経験となった。
- 「スムーズ」や「クリーン」など、若い方々が案を出し作成したプランなので良いものになると思われる。

20年後は現在より、高齢化が進んでいると想定される中で、提言の中にある「高齢者や障害者等～」の部分をもっと強調すべきであると感じた。
- 提言に関して我々の意見が意識して反映されており、より良いものになっている。

中でも1つ目の「地域の景気を下支えするよう、物流の活性化を図る道路整備を推進する必要がある。」や2つ目の「近年の災害の激甚化・頻発化を考慮し、災害に強い道路整

備を推進する必要がある。」はとくに重要であると感じた。また、3 つ目の防災拠点に関しては1, 2 つ目の項目と繋がることであり、我々が緊急物資を運搬にするのにあたって非常に重要なことである。

いずれにしても、「安全で安心な道づくり」が基本となっており、それらを反映したこのマスタープランという想いを次のアクションプランに落とし込んでほしいと感じた。

○ 「〇〇すること」という文言がきつい言い方のため、「〇〇されたい」といった文言がよいと感じた。

○ ユニバーサルデザイン、優しい街づくり等の様々な意見をマスタープランに反映させて頂いてありがとうございました。

提言③「道路整備アクションプログラムの改定においては、地域の実情や、すみよいまちづくり（ユニバーサルデザインのまちづくり）の観点を踏まえ、本プランの方向性が実現するように事業の優先順位を決定すること。」に関して、私の意見も踏まえて頂きありがとうございました。

整備のアクションプログラムにおいてどこかのモデル地域になるような意味合いを設けたいと持っていたが、それは違うのだなと思った。

●追加意見

○ 本マスタープランに関して20年後とあるが、20年の期間（〇〇年～〇〇年）を書いた方がイメージが湧きやすい。

裏表紙に、担当詳細（滋賀県〇〇部〇〇課、所在、電話番号）を載せるべきであると考える。

「障害者」の「害」に関して私はこれでよいと思う。その中で、「がい」や「碍」など様々な表現がある中で、「がい」という文字の考え方は自治体や人の心の持ちようによって違うであろうと感じたため、滋賀県はなぜ「害」という文字を使うのかお聞きしたい。

もとは「がい」という文字が使われていた背景もあるのでその経緯もお聞きしたい。

○【事務局】

「がい」という文字から「害」という文字に変更した経緯としては、他の県庁の中の部署から指摘を頂いて障害者に対する安全性を高めるといった表記について考える中で、「害」を使った。

誰が障害を受けるのかに関して、自分の障害なのか、他のものから受ける障害なのか、といったものを全てひっくるめて「障害」と表すことにしている。

○ 確かに 20 年間の期間が書かれていない。どこかにあった方がいい。

○【事務局】

裏表紙に担当詳細を記載させて頂きたいと思います。

○ 「はじめに」の部分に関しては、その概念に即した適切な記載が見当たらないため、せめて第 1 次・2 次との大きな違いとして、この 3 次マスタープランの重要整備計画の柱を入れるべきである。つまり、その柱の一つとしては「この大きな計画の道路整備マスタープランを県民の評価を踏まえて PDCA サイクルに基づき見直しを行う」という記載をすべきで、このような記載内容は道路整備マスタープランのような大きな計画内容には類を見ない、初めての内容であると思う。

また、もう一つの柱は、この道路整備マスタープランにおいて、現在の最も難題とされている社会学状況を反映した気候変動に適応した道路整備計画の内容が記載されており、この記載を「はじめに」の中に明記することは、第 3 次マスタープランにとって妥当で適切な「はじめに」になるのではないかと考える。

○【事務局】

PDCA に基づき行っていく点と気候変動に関する点を入れる方向で検討していく。

○ 今の意見を取り入れて提言の修正を行う。

事業の目的という話で、提言内にある「今後、財政面や工事執行方法等に～」について「今後、目指すべき将来像に向けて、財政面や～」に変えるとよいと思う。

「誰もが安全で快適に通行できるよう、自動車交通の安全性向上とともに、歩行者・自転車利用者に対する安全性を高める必要がある。」が一番上という意見もあったように、「誰もが」ということが述べられている文と「高齢者や障害者等はもちろん誰もが安心してスムーズに移動することができる、ユニバーサルデザインによる道路空間整備の必要がある。」あたりの 2 つが一番上にくるのではないかと考える。並び順に優劣はないが懇談会の重みとして重視していきたいものを順番に反映していくことはいいと思うので、「誰もが安全で～」 「高齢者や障害者等は～」の上記の 2 つの項目を上を持ってくるべき。

「〇〇すること」は確かに強い表現にも見えるため、「〇〇されたい」や「〇〇するべきである」のような表現でもよいと思う。

提言②の「市道管理者」を「市町道管理者」に修正する必要がある。