

(議事要旨)

○社会資本総合整備計画（子ども達が安心して通える交通安全プログラムに基づく通学路整備）について

【Pa18】

●委員

資料 49 ページのまとめの①番について、事業費ベースで 14% というような追記が必要だと思います。その関連で、事業費が 14% の執行にも関わらず、③にある目標値の実現状況に関しては 63% まで達成しているということですのでよろしいでしょうか。お金がそれほどかかっていないにも関わらず、かなり目標の達成に近づいているというのであればいいことです。

もう 1 つは、通学路を整備されると事故の率が減ることは明らかですけれども、整備されたことで、本当に危ない思いをされる方が減ったのかどうか。そういった評価はされているのでしょうか。された方がよいかと思います。

もう 1 つは、ハードの整備だけではなく、通学誘導されているボランティアや PTA の方々の努力もあるでしょうし、今後もハードの整備とともにソフト的な対応もしていかないと効果は発揮しにくいと思いますのでコメントさせていただきます。

●道路課

1 点目について、ご指摘のとおり「事業費」という言葉を追記させていただきます。

2 点目ですが、事業費では 14% なのに、箇所数としては 63% とかなり高く出ているということについてご説明します。県で行っている事業では、道路を広げて歩道を作ります。この場合、用地買収も絡むので事業費も非常に大きくかかっていますし、時間もかかります。市町の事業では、例えばグリーンベルト設置事業というものがたくさんあります。こちらは、暫定的な整備となりますが、少ない費用でたくさんの箇所が実施できます。県についても歩道整備がなかなか進まないところについては、路肩を緑色に塗らせていただくなど、応急対策も考えながら、安全確保に努めているところです。

3 目について、ご指摘のとおり、PTA、スクールガードとの協力も不可欠ですし、教育委員会、警察など管理者でも協力して進めているところです。

●道路課

補足説明をさせていただきます。お手元の資料 42 ページでございます。先ほどのパッケージ 17 と同じような整理となっています。まず整備計画のところ、県事業箇所数と記載をさせていただいておりますが、こちらにいても事業数となりますので、先ほどと同じ並びで整理させていただきます。整備計画のところも事業数、箇所というよりは 118 事業という整理をさせていただきたいと思っております。

それともう 1 つ、このパッケージには、歩道整備や簡易なグリーンベルトといったものまでありますが、更にバイパス整備も入っております。これは何かと申し上げますと、現道の幅員狭小なところを子ども達が車と輻輳しながら通学しているが、抜本的にそこに歩道整備ができないというなか、通過交通をバイパスに転換する、通過交通を排除することで子供たちの安全を確保するという位置づけのバイパス整備を、通学路交通安全プログラムに位置付けていただき、このパッケージ中の事業という整理をさせていただいているところでございます。

こちら、もともとは地域振興のために道を広げるところから始まったものではあったのですが、こういったところを通学生が通って行く。このバイパス整備をすることで通学路の安全確保に寄与

できるという発想の中で、過去に様々な整備計画で事業展開していたものを、こちらの通学路交通安全プログラムの整備計画に移行してきたという事例の1つでございます。

こちらのパッケージ 18 も国に重点的に支援してもらえる施策ということで、高い内示を期待してこういったバイパス事業も移行させてきた。このように大規模な事業が移行してきたために、事業費では14%の進捗にとどまったと分析しております。

●委員

今説明いただき、バイパスを作るだとか、歩道を作る、それができない場合には色を分けるような、「松竹梅」があることが分かったのですが、今回の説明やまとめを見ていますと、そのあたりがほとんど説明に入っていないです。私がもし滋賀県の人間だったら、色が塗られているだけよりも、歩道を作ってほしいですし、場合によってはバイパスを作ってほしいと思います。路肩を塗ったから安全対策ができたとなるのかどうかというところ。もっと踏み込んだ説明をしていただいた方が、丁寧に対策をしてくださっているということが伝わりやすいのではないかと思います。

●委員長

安全対策といっても、バイパスを作って交通を他に移行しようという大規模なものから、歩道を作るというもの、それから色を塗るというようなことがあって、そもそもその対策が最適なものが選ばれているのだろうか。そういったところも含めて、適切に行っているという説明をしていただけると、当委員会も評価しやすいです。県民の方もそういったことも知りたいだろうと思います。そのあたり、コメントがあればお願いします。

●道路課

ご指摘のとおりでございます。そもそも亀岡での事故を受け、緊急合同点検ですべての通学路をPTAなどにも関わっていただきました。滋賀県管理道路におきましては229箇所について不都合がありました。この中で、3年間という短期で対策を行うものが221箇所あります。残りの8箇所についてはアクションプログラムで歩道をつけるということで、中長期的に取り組むこととしています。短期で行う221箇所については現道の幅員の中で対策を行います。

グリーンベルトは、ただ緑色に塗るだけではなく、少し路肩を広げることで、車から見れば走りにくい道路にし、交通を排除しています。路側に擁壁を立てて歩道を設置したのもございますが、そういった221箇所でございます。

説明が少し足りない部分がありますので、地元と一緒に課題を共有し、当面できる対策をすぐに行うというところの説明を工夫いたします。

●委員

もう1点、評価の指標ですが、子ども達が事故に巻き込まれないというようなことがしっかりと担保されないと本当の効果にならないということです。緊急性の高いところの対策をされたということは評価される一方で、本当にそれだけで十分かどうか、事故の発生件数の減少率などを見ながら再度考えていかれたらよいのではと思います。

●委員長

他のパッケージで以前、評価対象となったもので、事故件数の減少という指標が挙げられているものもありました。統計がなくて比べようがないなどの事情があったと思いますが、事業の効果をモニタリングしていくという意味では、そういったことも気を配っておくことは大事かと思っておりますので、可能な限り是非ご検討いただければと思います。

ひとつ気になるのですが、事後評価に向けて抽出する主要事業があります。この完成年が平成30

年の半ばとあります。この事業が含まれているのに、29年での安全対策率目標が100%となっているのは、すでに期間内の目標達成が難しいことがわかってしまっていると理解すればよろしいでしょうか。当初は全部と思っていたが、事業の進捗が変わったということですね。

●道路課

はい。