

(議事要旨)

○社会資本総合整備計画（生活空間の安全確保のための通学路等の整備および無電柱化）について

【Pa31】

●委員

タイトルに無電柱化とありますが、それについて説明がなかったので、歩道を整備したところは無電柱化になっているのか、あるいはなっていないところもあるのか教えてください。

●道路課

資料 1-2 の 27 ページの 7 行目に野洲停車場線の電共というのが電線地中化の事業で、その次のページにもいくつかありますがそれほど多くありません。電線類を地中化して、電柱を撤去して、そこをバリアフリー化などの歩道を整備しているところで、そこは歩道整備と無電柱化が重複しております。

●委員

それであれば、事業効果の発現状況にも追加した方がいいかと思います。

●委員

何点かあります。

1 点目は、さきほどの国の重点支援の件と関連しますが、内容が要対策箇所と安全確保と離れているとは思えないのです。たとえば、電柱をなくす話は、点検されてそれがベストであると判断されれば、そのような申請をすることもできるのでは思いました。

2 点目は、資料 61 ページのところに、計画の成果目標（アウトカム指標）として、自動車交通の危険にさらされる歩行者の割合を 2%縮減しますと書かれていますが、今回まとめの部分で触れていないのは何か理由があるのでしょうか。

3 点目に、ひやり歩行者率の算出を教えてください。該当する場所が通勤路や通学路であれば、日中の流動量というより、通勤・通学が多い朝や夕方方に限定することでさらに精度の高い数値が出るのでは思いました。

4 点目は、資料 67 ページのまとめの②事業効果の発現状況でバリアフリー化により安心して通行できる歩行空間とありますが、一方で生活空間という言葉も使われていますので、統一された方がいいかと考えます。

●道路課

1 点目の地中化することで通学路の方にも合致することに対しては、もともと通学路は教育委員会や学校の方で指定されるものでありまして、区間が指定されたところと合致しておりましたら、さきほどの方でやっていくこともできるかと思います。

2 点目のアウトカム指標の設定について、2%は全体の期間の目標で、まとめには明記していませんので明記いたします。

3 点目のひやり歩行者率の指標の精度については、委員が仰るように通勤・通学の時間帯で絞り込めば、精度があがる区間もあるのかと思います。今回は通学路以外のところなので、お昼の時間に人が多いところもあるため、押しなべて交通量調査で行っている午前 7 時から午後 7 時までの 12 時間の通行量をもとに算出しています。

4 点目について、歩行空間で統一したいと考えています。

●委員長

今議論になりました資料 65 ページのひやり歩行者率ですが、12 時間の交通センサスのデータでは、ある断面を通過した人の量を計っていますよね。今回のデータは、ある時刻に一定の空間に存在する人の量なのか、あるいは断面を通過した人の量なのかどちらでしょうか。

●道路課

ある一定の区間を設定して、そこを 12 時間通った人の数です。

●委員長

ここで取り上げられている電線の地下化というのは、電線を地下に置くことが目的ではなくて、歩道の真ん中に電柱が立っており、それが歩行空間を非常に狭めていると。だから、歩道の幅を確保するために、その電柱を取り除かなければいけない、その手段として地中化が選ばれるというような考え方でしょうか。

●道路課

そうです。電線地中化の目的は防災や歩行空間の広がりがあると思いますが、ここでは交通安全というところを主眼としておいていますので、今委員長が仰ってくださった考え方で問題ありません。

●委員長

電線の地中化というと、よく景観面があげられますが、今回はその観点で選ばれていないということでしょうか。

●道路課

はい。

●委員長

すでにご発言がありましたが、通学路とあるのに国の重点支援の方に入っていないのはなぜかと思ってしまうところですが、国の重点施策として認定するための限定的な条件がいくつかあって、それにあてはまっていないということでした。