

滋賀の道路を考える懇談会（第3回）

議 事 概 要

日時；令和3年10月18日（月） 14:00～16:00

場所；滋賀県北新館 5A 会議室

1. 開会

2. 主催者挨拶

3. 委員紹介

4. 懇談会

（1）第二回懇談会の概要

- ・事務局より第二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）骨子案について

- ・事務局より道路整備マスタープラン（3次）骨子案について説明を行った。

（3）客観的評価マニュアル策定に向けた評価項目の設定について

- ・事務局より客観的評価マニュアル策定に向けた評価項目案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。

■滋賀県道路整備マスタープラン（3次）骨子案について

- ・既存施設を計画的に修繕し、アセットマネジメントを推進するには、「施策の現状分析」「将来予測」「経営健全化」「投資、財政計画などの経営計画」を考慮する必要がある。
- ⇒【道路整備の基本方針について】

- ・取組みの柱には、道路整備に関連するキーワードがあったほうが理解しやすいと思う。
 - ・道路整備の基本方針に、「新技術」を1つの柱として建てられないか。
- ⇒【取組みの柱・取組み方針について】

- ・現状の道路行政では広域道路を新設するのは厳しいので、農林関係において広域農道の整備を行ってはどうか。
 - ・「循環型社会の構築への貢献」におけるモビリティマネジメント等の施策は、政策レベルの問題のため、環境計画にあたるのではないか。
 - ・「1-(3)気候変動等へ適応した道路整備（防災）」に関して、カッコ書きの防災という言葉は適当であるのか。ここでは、「強靱で持続的・安全」のような1つの大きな柱を立てるべきであると思う。近年の気候変動により衝撃的な被害を受ける可能性があり、それらに対応しておくことが第3次のマスタープランでは大きな話になると思う。
 - ・「3-(2)街並みや沿道環境に調和した道路空間の整備(生活環境・景観)」は、道路ではなく、環境保全計画やまちづくりの分野に当たると思える。本道路整備計画に適しているものなのか。
 - ・環境負荷の低減は非常に重要であるが、これらの項目は道路整備に本当につながるのか、マスタープランの柱の中の項目としては少し弱いと思う。
 - ・無電柱化の推進とあるが、地震が起きた場合、電柱だけでなくブロック塀なども道路側に倒れる。震災時の通行が困難になるため電柱以外の考慮もが必要である。
 - ・人が生き生きと暮らせる道路整備は重要であるので生活道路も期待したい。今後は自転車や自動車だけでなく、電動車いすなども出てくるので、これらの観点も含めて考えるべきである。また観光という観点でも ICT 技術を活用して、多くの方に足の代替ということで期待ができる。
 - ・視覚障害の方に対して、点字ブロックの代わりに白い杖と歩道に磁気を埋め電磁誘導するなどできないか。自動運転で世の中が変わるのであれば、それに対応したユニバーサルデザインの案もあるのではないかと思う。
- ⇒【施策について】

- ・バリアフリーに対応したフォントがあるようだが、冊子の仕上がりの際には文字の大きさやフォントなどに、バリアフリー的な配慮や基準はあるのか。
- ・マスタープランの冊子に関して、小学生以上や中学生以上などの読み手の対象とする年齢はあるのか。
- ・県民が読むことも想定されるので、読みやすく、見やすいものを作るべきである。県民や行政といった立場などで読む層が違ってくるので、両方を考慮することは難しいが、どちらにも読みやすいものが作ればよりいい。
- ・前書きとして、第3次マスタープランの意義・趣旨、第2次と何が変わったのかを示してほしい。

⇒【マスタープランの冊子について】

■客観的評価マニュアル策定に向けた評価項目の設定について

- ・評価項目に関しては、ソフトとハードをうまく組み合わせており、問題ないと思う。
- ・客観的な数字だけで評価すると、地域間の格差が生まれてしまうと思う。客観的な数字だけではとらえられない部分を、SNS等を活用して意見収集をし、評価をするべきである。
- ・費用便益比の点数は現状よりも上げるべきである。
- ・地元市町からの要望に関しては当然のことなので、評価してから確認程度でいいのではないかと思う。
- ・交通事故状況の評価方法として、交通量によって評価が変わるのには違和感がある。事故があるかないかで評価した方がよく、滋賀県の安全をどう考えているかというアピールにもなると思う。
- ・交通量の多い地域のほうが事故は多く生じているかもしれないが、そのような都市部以外の事故も見てほしい。
- ・橋梁とトンネルを個別で点数を挙げておかないと、耐用年数や老朽化により後ほど大変なことになるので、評価するのが常識ではないか。
- ・新しいモノを作る整備と維持管理の評価を別々の評価基準で行ってしまうと、後々作りすぎで補修しきれないなどの状況が起こってしまう可能性がある。維持管理を含めたトータルの評価基準がいるのではないか。
- ・「拠点間ネットワーク整備」と「拠点内道路空間整備」で別々の評価項目としているが、今ある道路がどちらに該当するのか整理できないと運用できないのではないかと思う。また、拠点内区間と拠点外区間において、道路区間ごとに綺麗に分類できるようなものなのか。
- ・地域ごとのWGの点数配分が重いため、結果が大きく変わってしまう。評価点をつけるの

はいいが、0.5点ずつ割り振るなどもう少し柔軟にしてはどうかと思う。

- ・客観的評価マニュアルの「V事業熟度」の「①地元市町等からの要望」より配点を行っているが、地元要望からの意見を取り入れるのでは、客観的な評価とは言えないのではないか。

⇒【事業の評価項目・評価方法について】

- ・幹線道路が整備されると車が走りやすくなり、それによる事故も起こりやすくなると思う。そのため道路標識の整備などはしっかり行ってほしい。

⇒【事故対策について】

- ・道の駅など防災拠点やそれらをネットワークとつなぐことを1つの評価基準として設けるべき。また、事故時など緊急ヘリを飛ばすとき着陸する場所がないという事例があるため、着陸可能な道路も防災拠点として評価できないかと思う。
- ・医療機関や防災拠点をネットワークで結ぶことが重要。滋賀県の地域防災計画も踏まえてみていく必要がある。

⇒【防災について】

- ・高島市では人口は減少しているが、道路の利便性が良く、鉄道が止まっても他でアクセスできるため、若い人々呼び込むきっかけにもなる。
- ・滋賀県内でテレワークに向いている地域があるという話もあるので、テレワークを踏まえた道づくりをすると思う。その他評価項目で将来的観点から道路整備をしていくということが書かれているので良いと思う。

⇒【ネットワーク整備について】

- ・高齢化社会により免許返納が行われると思うが、特に守山などの地域では公共交通機関が発達していないため、地域公共交通の発展に関する施策をお願いしたい。

⇒【公共交通について】