

社会資本総合整備計画『鉄道駅へのアクセス向上と安全安心な 歩行者・自転車の通行環境を目指したまちづくり（防災・安全）』の事後評価

●委員

実感を述べさせて頂く。長浜市の豊公園長浜駅線の事業について、冬は雪が多く、道がガタガタしており危険であったが、整備後は雪の影響も少なくなった。また、道が広がったことで、豊公園との距離も短くなったように感じる。

道路整備というのは、整備して安全になるだけでなく、景観や、そこを歩く人の気分を変えるのだと実感した。道路整備は、安全・安心ももちろんだが、道路を使う県民の気持ちや歩くという健康面などにも寄与するのだと感じた。

目標値については、丸めてしまったのは残念だが、ほぼ達成ということで、県民も安全であると認識していることが分かった。これからも危ない道路を計画的に、順次良くして頂きたい。

●委員

2つある。

1つ目は、この事業の予算が95億円で、投じた予算が70億円ということについて、もう一度説明をお願いしたい。

●都市計画課

95億円とは、当計画に挙げている路線において、平成27年度以前や平成31年度以降に必要な事業費も含めた額である。また、計画期間中に他の整備計画に移行した事業にかかる費用も含まれている。

70億円とは、当計画に挙げた13事業に対して、当計画期間内に実際に投じた費用である。

●委員

2つ目は、アウトカムの指標の出し方についての意見である。

交通事故発生件数の分母の考え方や、アンケートについても人の主観になってしまうので、効果を示すことが難しいのではないか。一つの意見だが、アンケートには「危険」と回答する項目もあるので、「危険」という意見が整備前後でどのように変わるかという観点があってもよいのではないか？

今後、整備効果についてアンケートを取るのであれば、そういった指標も検討して頂きたい。

●都市計画課

次期計画に向けて、当初の成果目標を設定する際に、検討していきたい。

●副委員長

今後の道路整備のことだが、歩行者の安全を確保するために車道の横に歩道を整備しているが、道路を整備すればするほど自動車交通量が増えて速度も上がる。それによってある意味、危険が増すことになっていないか。車道と歩道を離して別々のところに整備する、歩道のみを整備する、といった考え方は無いのか？

●都市計画課

歩行者専用道路や自転車専用道路という概念はある。しかし、滋賀県内ではあまり例がない。草津市の旧草津川跡地において、防災道路として自転車歩行者専用道路が整備されている例はあるが、道路ネットワークとして考えた場合には、やはり車道と歩道を一体的に整備するという発想になる。

ただし、街路事業の場合は、植樹帯をあわせて整備することが多く、そのために歩道幅員を広く確保しているため、そういった空間が緩衝帯の役割も果たし、一定の安全が確保されていると考えている。

また、最近傾向として、にぎわい作りのために道路占用を緩和することにより、マルシェを作る、沿道で飲食ができる空間を作ろうとする全国的な動きもある。滋賀県道路構造条例が改定されたが、滋賀県としても道路整備の在り方を検討しているところである。

●委員

アウトカム指標についてである。当議題については、結果と成果を区別し、成果目標はアウトカム指標となっているが、他の事業において指標がアウトカムではなく、アウトプットとなっているケースも散見される。また、計画に掲げている目標と事業で実施している内容がどう結びついているのかが分からないものもある。それぞれの事業の目標達成に向けてどのような指標や事業内容が適しているのか、十分に検討されたい。

●委員

アウトカムの算定について確認したい。指標1の事故件数は、工事をした区間を対象としたものではなく、対象市町の事故件数を比べたものか？指標2の普段利用している道路についても、対象区間に限定したものではないという理解でよいのか？

●都市計画課

事業区間に限定せず、事業を実施している市町の全域を対象としている。

●委員

つまり、交通事故の場合、事故件数が減ったのは、自動車の性能が向上したことが実は

大きく影響していて、道路を整備したことが要因ではない、といった可能性もあると
考えたほうがよいのか？

●**都市計画**

そのとおりである。

●**委員長**

整備箇所の成果を反映した指標を立てることは中々難しいと思うが、次の整備計画を策
定するには、専門家の意見も取り入れながら、改善していくべきだと考える。

また、全体的な事象の変遷を、各事業と関連付けて考えるための論理を整理していく必
要があると思う。

(以上)