

# 滋賀の道路を考える懇談会（第4回）

## 議 事 概 要

日時；令和3年12月22日（水） 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3回懇談会でのご意見と対応方針等

- ・事務局より第3回懇談会の意見と対応等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）の改定案

- ・事務局より道路整備マスタープラン（3次）の改定案について説明を行った。

#### （3）客観的評価マニュアルの改定案

- ・事務局より客観的評価マニュアル策定に向けた改定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）の改定案について

- ・表紙にマスタープランがイメージ出来るデザインか写真が入ればより分かりやすくなるのではないか。

⇒【マスタープランのデザインについて】

- ・「はじめに」の4項目である県道・市町村道の相互移管の内容は、道路整備マスタープランにはそぐわないのではないか。国や市町と連携して県全体として道路整備を図るといった内容に重点を置いた方がよいのではないかと思う。
- ・「本計画の位置づけ」は非常に重要であり、マスタープランは位置づけに基づいて作成されなければならないものである。目指すべき将来像は、都市計画基本方針の中で描かれる拠点連携型都市構造の実現に向けて、道路整備の視点で目指す姿である。道路整備の目指す姿ではない。

⇒【基本的な考え方・本計画の位置付けについて】

- ・「目指すべき道路整備の将来像」という言葉があるが、道路整備そのものは将来像とは言わないと思う。道路整備マスタープランの中で議論しなければいけないのは、道路整備の基本方針であり、それにより実現するものが将来像である。「目指すべき将来像」と「道路整備」は分けて考える必要がある。
- ・都市計画基本方針と、道路整備マスタープランの表現がどう関連するか整理しておく必要がある。
- ・「目指すべき道路整備の将来像」の前文について、いろいろな言葉をちりばめているが全体的によくわからない。拠点間と拠点内の「階層」とは何か。

⇒【目指すべき道路整備の将来像について】

- ・取組の柱である「(1)人中心の空間創出(車から人へ)」は言い過ぎではないか。「共存する」程度の表現でもよいのではないかと思う。同様に、「(3)マイカーに頼らない生活様式への転換(乗換拠点)」もそうで、滋賀県の車の保有台数が増えているという現状があるのに、マイカーに頼らないというのは難しい。頼りすぎないといった表現でもよいのではないか。
- ・「マイカーに頼らない」という表現であるが、マイカーに過度に頼らないという意味で、自転車・自家用車・公共交通機関などを上手く使っていくベストミックスという表現が該当するのかなと思う。滋賀県はほとんど自家用車で移動されると思うので、ここまで言い切ってしまうのは、難しい。表現を変えた方が、今後の10年、20年の中では上手く進めていけるのではないかと思っている。
- ・マスタープランの上位計画である滋賀県の基本構想では、「車から人へ」という表現ではなかったかと思うが、「歩く」という表現を強く出していたと思う。「車から人へ」は表現として間違いではないと思うが、滋賀県の実情を考えると県民から納得をいただけないではないか。「過度に頼らない」など表現を和らげるとよいかもかもしれない。
- ・「マイカーに頼らない生活様式への転換」について、そういう交通が実現できるのであれば、これから高齢者の免許返納などの問題がある中で、効果的であると思う。
- ・滋賀県の現状を考えると、車に頼らない生活は難しいと思うが、出来るのであれば頼らない生活を出来れば目指して行ってほしい。
- ・無電柱化のイメージ写真について、歩道に電柱が飛び出て不便な状態が解消されるような写真にした方が、より効果のイメージが伝わりやすくなると思う。
- ・道路での「賑わい創出」について、守山市の中山道で歩行者天国を行い大変賑わったが、準備が大変。準備体制も含めてどのように実現していくかが難しいところだと思う。
- ・取組の柱の「3.快適でセーフティ」の「(4)誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備(ユニバーサルデザイン)」の中で、ICT技術に関する取組も入れて欲しい。ICT技術が進歩していけば、ユニバーサルデザインに繋がる計画ができるのではないかと思う。
- ・都市計画基本方針と合わせて、道路も暮らしの一部と考えて取組の柱の3、4の項目が加わったのだと思う。道路の中で賑わいを創出するといった観点での道路整備に期待したい。
- ・「検討していく」という表現があるが、「構築していく」といったような強い表現にしてほしい。道路は管理者ごとで分かれているが、使っている人からすると同じ道路なので、県が国や市町にも要望を繋いでいく姿勢で取り組んで欲しい。
- ・「子育て支援」というキーワードもどこかに盛り込めたらいいと思う。ベビーカーを押ししていると歩道ガタガタして歩きにくいなど思うことがある。滋賀県には、淡海子育て応援カードの支援制度もあるので、それらの活用も検討してほしい。

- ・「②異常気象時の地域の孤立化を防止する対策の推進」の「対策の推進」という表現があるが、道路整備と無関係であるので、「対策に資する道路整備の推進」とすると、内容をフォローすることができる。
- ・取組の柱の「2. スムーズでクリーン」という表現は、道路整備計画にマッチしていないのではないかと思う。クリーンな道路とは何か。スムーズというのも道路が動くものではない。道路空間の中で新しい技術を導入するものがあるから、それにマッチする言葉を選んだ方がいいように思える。
- ・「(2) 環境負荷の軽減（環境）」は、道路自体がCO<sub>2</sub>の排出を抑制する訳ではないため、表現として、「CO<sub>2</sub>排出を抑制に資する」という表現に変えれば、内容をフォローすることができる。
- ・「(1)にぎわいと交流の場の創出（にぎわい）」は、例えばオープンカフェを滋賀県で出せる道路空間は果たしてあるのか。現状でも道路が渋滞しているような状況がある中、副作用が大きいのではないか。ここには、もう少し「経済」「文化」「風格のある」「質の高い」といった言葉を入れてほしい。
- ・取組の柱、施策の言葉は、道路整備のことと、もう少し広いニュアンスで書いてあるものが混在しているので、もう少しトーンを統一すると、わかりやすくなるかもしれない。

⇒【取組の柱・施策について】

- ・「Ⅱ-1. 道路整備の取組方針」の「2. まちづくり等と連携・一体化した整備」における「(3) 道路交通と公共交通の連携による輸送分担の推進」という言葉があるが、道路交通と公共交通の連携は、バス等で考えると内容が重複する言葉でもあるので、表現として正しいか見直してほしい。
- ・「Ⅱ-1. 道路整備の取組方針」で、色々な連携という言葉が入っているが、このあたりの考え方はもう少し整理しておいたほうがよい。「道路交通と公共交通の連携」という表現があるが、バスで考えると道路交通とも重複した言葉であるので、再整理した方がよい。

⇒【道路整備の取組方針について】

- ・マスタープランの改定後は、引き続き各土木事務所のアクションプログラムが進められるということで、知っている人は8箇所の地域（土木事務所）があることが分かるが、知らない人でも分かるように、具体の地名を記載するか何か工夫をした方が分かりやすい。

⇒【各地域の道路整備計画について】

#### ■客観的評価マニュアルの改定案について

- ・事業評価の対象を拠点間と拠点内で分けられているが、それぞれに該当する事業を特定して柱が決定されている訳ではないという認識である。歩道・自転車道整備が拠点内に該当するとされているが、拠点内だけに該当するわけではないと思う。
- ・「拠点間ネットワーク整備」と「拠点内道路空間整備」で、どのように事業を分けるかは、客観的に事業を判別できるような仕組みを作っておかないと客観的評価にならない。拠点のエリアを定めておくか、両方で採点を行い点数が高い方を採用する、など恣意的にならないようなルールが必要。
- ・安全性や ICT 技術など、拠点間と拠点内のどちらにも該当する評価項目がある。拠点間と拠点内ではっきりと指標が分けられているが、分けすぎるのもどうかと思うので、検討いただきたい。
- ・客観的評価マニュアルの評価フローに、事業の進捗状況に応じて事業計画を再考するとあるが、これはマスタープランではなくアクションプログラムの領域で決めるほうがすっきりするのではないかと思う。特例とする評価をあまり多く入れて、一次評価結果が大きく歪むことになってはいけない。
- ・客観的評価マニュアルの配点等の詳細までマスタープランに掲載しない方がよい。
- ・「再生エネルギーを利用活用した道路整備」や「環境に配慮した道路整備」といったものは、どういう事業が該当するのか、該当条件を明記したほうがよい。
- ・防災ネットワークとして重要な道路が、災害が起きた際に耐えられるのか、アセスメントでの観点を評価に加えることができないのか。
- ・評価項目の中に「③リダンダンシーを確保可能な道路整備」とあるが、滋賀県には農道、林道も多く整備されており、そういった道路も代替性を確保する道路として入れてほしい。
- ・高島など、一本しか道路がなく通行止めになると行けなくなる地域もあり、湖上での移動手段確保も必要となる。一時的な話かもしれないが、港へのアクセス道路も防災の観点で必要。

⇒【客観的評価マニュアルの評価項目・評価方法について】