

(仮称)信州みちビジョン検討委員会 準備会 議事録

開催日時：平成 29 年 4 月 11 日(火) 14：30～16：30

開催場所：長野県庁 3 階 特別会議室

<議事次第>

- 1 開会
- 2 挨拶
- 3 委員等紹介
- 4 議 事
 - (1) 事務局からの説明
 - ・資料 1：(仮称)信州みちビジョン検討委員会設置要綱(案)
 - ・資料 2：事務局説明資料
 - ・資料 3：県政モニター調査項目案
 - ・資料 4：課題整理票
 - ・資料 5：道路整備に関連する主な計画等の経過
 - ・参考資料：H22 道路交通センサスの状況
 - (2) 意見交換
- 5 その他
- 6 閉会



(準備会の様子)

<出席者>

【委員等】

柄澤委員、倉島委員、河野委員、高瀬委員、三井委員、武者委員、
長野県町村会 岡田事務局次長（代理出席）

【オブザーバー】

国土交通省 関東地方整備局 長野国道事務所 吉見所長
国土交通省 中部地方整備局 飯田国道事務所 中平所長
東日本高速道路株式会社 関東支社 長野管理事務所 丸山所長
西日本高速道路株式会社 八王子支社 松本保全・サービスセンター 築山所長
長野県道路公社 新家理事長
長野県警察本部 交通部 交通規制課 辰野課長
長野県 企画振興部 交通政策課 玉井課長

【事務局】

長野県 建設部長 油井 均
長野県 建設部 参事（高規格幹線道路整備推進担当）兼 道路建設課長 白田 敦
長野県 建設部 道路管理課長 下里 巖
長野県 建設部 都市・まちづくり課長 藤池 弘

<議事>

【討議内容】

■ =説明・意見・質問・要望

➤ =回答

事務局 ■ 事務局より、資料2に基づき、下記の5項目について説明した。

- ・(仮称) 信州みちビジョン策定の概要
- ・道路を取り巻く環境
- ・現状分析と課題抽出(社会基盤、安全、地域づくり、健康福祉、教育子育て、産業・雇用、環境)
- ・県民ニーズ
- ・事業の進め方

<以下、本ビジョン全般に関する意見>

柄澤委員 ■ 限られた予算の中で道路整備をしていく上で、モニターアンケートの実施等、住民の意見を幅広く取り入れていくことは重要だと思う。

道路整備によりアクセス性を向上させれば、人やモノの流動等、交流圏域の拡大や観光の活性化に繋がり、地域経済の振興に大きな効果を起こすと思う。また、観光については、北陸新幹線やリニア中央新幹線の駅など、高速交通網からの2次交通網を整備し、周遊観光を促すことが重要になってくると思う。

高齢化社会の進行に伴う道路の安全性の確保も大切だと思う。

建設業では人手不足が問題となっており、有資格者等が不足している。

河野委員 ■ 県政モニターアンケート結果は、本ビジョン作成にあたり、どのように活用するのか教えてほしい。

事務局 ➤ 過去に行ったアンケート調査との比較によって、住民のニーズやニーズの変化を把握し、それらと現状の課題を結び付けたいと考えている。また、住民ニーズをできる限り満たせるよう、どのような整備に重点をおくか等の観点で活かしていきたい。

河野委員 ■ 観光客に対するアンケートも地区毎の課題を見ながら活かしていくという考えで良いか。

事務局 ➤ その通りである。

河野委員 ■ 長野県は観光が非常に強い県であり、観光客の8割がマイカーやレンタカーで観光に来ている。しかし、峠が多くあるため観光地同士が分断されていることや、バス規制等により、東京や名古屋圏からの大型バスを使った旅行が組みにくくなっている。そのため、長野県では周遊観光があまり行われておらず、観光地と観光地をつなぐ「道の駅」が賑わいきれていないところが惜しいと感じている。

観光地同士を結ぶような道路が整備されれば、これまでになかった新たな周遊ルートが形成される可能性がある。そうすれば、これまで素通りだった人も観光客として呼び込むことができると思う。

一方で、今回の計画が向こう10年を見据えた計画であることを考えると、今マイカーで観光している高齢者も、徐々に公共交通にシフトしていくことが考えられる。

そうした場合には、新幹線で長野県まで来て、そこから 2 次交通（路線バス、マイクロボス、タクシー等）を利用することが想定されるため、幹線道路だけでなく、新幹線駅等からの細かい道路も整備していくことがポイントとなると思う。

また、近年は一般的な観光地より、行きにくくてもホットなスポットが人気になっており、山間地の道路が観光地につながる道路にもなり得る。

また、県政モニターアンケートを行う上では、世代別や自動車利用の有無、利用目的（仕事や買い物等）についても調査し、立場や属性によるクロス集計ができるようにした方が良いと思う。

三井委員 ■ 道路というのは、住民生活や観光、産業等、多種多様な機能を持ち、期待も多種多様であると思う。しかし、どれもすべて実現させるとなると逆にどれも中途半端になってしまうのではないかという危惧がある。道路以外の側面からも考えるべき要素もあり、色々なバランスを考えつつ、県民の具体的なニーズを捉え、スピード感・優先順位を意識した方針を検討すべきだと思う。

倉島委員 ■ 長野県内は、大型バスが通れないところが多く、中型・小型バスに特化した事業者もある。地方路線は観光に限らず生活路線でもあるため、整備の必要性は高いと思う。都市部の道路については、バス利用者が多い中で、渋滞によって定時定路線が確保できてない現状にある。さらに近年では、自転車が車道を走行するようになったため、幅員の狭い道路等ではバスの運行に支障をきたしている面もある。今回のビジョン策定により、こういったところが改善されれば良いと思う。

高瀬委員 ■ 意見交換会とは、どういったものか。

事務局 ■ 長野県内の 10 広域毎で意見交換会を行うことを予定している。市町村や道路に関係する団体等と意見交換し、道路に対して感じていることをお聞きしてニーズを把握することを目的としている。

高瀬委員 ■ 限られた予算の中で整備を行っていく上で、道路整備全体の方針として、「県全体がある一定水準を超えるように整備する」のか「社会的便益を県全体として上げるように箇所を絞って整備する」のか、考える必要がある。また、将来的なまちの形としてよいのかも検討する必要がある。「救急」に関して言えば、何分以内に搬送できれば死亡率が下がるという水準が明確にあるため、その水準を下回るようにするという姿勢はわかるが、「産業」や「観光」については、明確な基準がないため、やみくもに整備を進めても仕方がない。そういった状況を踏まえ、利用者のニーズをしっかりと捉え、方針を検討していくことが大切だと思う。

武者委員 ■ 本ビジョンを考える上で、ある程度推計ベースで議論することが必要だと思うが、維持管理費等のコストや自動車保有台数等のニーズに関する数字について、推計値はあるのか教えてほしい。

事務局 ■ 今現在、推計値は準備できていないが、自動車保有台数等については、時間があれば調べることはできると思う。

武者委員 ■ 道路整備の優先順位をつける上で、コストの問題やニーズの問題というのはある種の制約になると思う。優先順位を付けるときの理論として、推計という作業は必要になってくると思う。

もう一点、市街地の道路整備について、長野県の市街地の道路整備率の低さの原因はなにか教えてほしい。

事務局 ■ 古くに都市計画決定された道路が多く、整備がそれに追いついていないというのが現状である。現在、全国的に地域のあり方に応じた都市計画道路の見直しが行われており、長野県においても、廃止する路線や幅員を見直す路線がでてくることが想定される。そのような中で、今示している整備率の数字は今後変わってくると思う。

武者委員 ■ 道路を整備することで逆に街が悪くなることもあるので、地方都市のまち中の道路のあり方をしっかり考え直していくことが重要だと思う。

もう一点、現在国土交通省でもインフラ整備による生産性の向上を一つのテーマとして掲げているが、従来のように大都市や港湾等へのアクセス性を向上させることだけでなく、生産性の向上につながるのかは、慎重に考える必要がある。例えば企業立地について言えば、アクセス性のみならず、レジリエンスや従業員にとって暮らしやすい街であるかどうか、といったことが企業立地に寄与しているというような調査結果もある。そう考えると、ただアクセス性を向上させることを考えるのではなく、地域性を考慮して道路整備していくことが重要であると思う。

事務局 ■ 長野県の特徴や道路整備を踏まえた将来像についてご意見を頂きたい。

<以下、長野県の将来像に関する意見>

柄澤委員 ■ やはり災害時や緊急時に利用する道路の整備が最も大事だと思う。

また、近年では、自動車の安全システムが充実してきており、将来的には自動運転が可能になると言われている。そういった社会の変化に対応した道路整備が必要になってくると思う。これに関して、考えがあれば教えてほしい。

事務局 ■ 自動運転については、国が東京オリンピックを見据えた中で、限られた範囲での実現を目指しているところである。当面は、その動きの中で、長野県の一部に取り入れられることがあるかどうか、検討していきたい。

河野委員 ■ 観光や防災等の面では、誰かにとって良いことが、誰かにとって悪いことになってしまうことが往々にしてある。この計画は10年間の計画であるが、おそらくその後も長野県の状況を見直す等して計画をリバイスしていくことが想定される。それを踏まえれば、今から30年後の長野県の人々の暮らしや産業構造の変化を想像した上で、本ビジョンの最初のフレームを作った方がよいのではないかなと思う。

向こう20年、30年先を考えたとき、道路に求められることは、コンパクトなポイントの中とその周辺を、どれだけその地域の事情に合わせて最適化できるのかという点と、いざという時に大動脈が止まらないようにすることだと思う。

観光に関しては、サポートする立場としての道路整備と考えるべきである。

また、将来に向けて、今30~40代の方々は何を希望するかも重要なポイントとなる。

三井委員 ■ 本ビジョンの将来像を考える上では、道路の役割を見極め、地域性を考慮した整備をすることが重要だと思う。役割としては、「暮らし」、「防災」、「産業」、「観光」等があると思うが、これらを区別しながら、明確な道路の方向性を見出していく必要があると思う。

倉島委員 ■ 高齢化社会を支える上でも、公共交通機関の必要性は不変であるので、公共交通機関が定時定路線という使命を全うできるような道路整備を行ってほしい。

武者委員 ■ 長野のベーシックな地域像としては、「コンパクト+ネットワーク」と「定住自立圏」だと思う。中でもやはりベースは「暮らし」であり、暮らし方を考えた上で道路をどうすればよいか考えるべきだと思う。道路が産業を変えるというのは傲慢な考えであり、「観光」、「製造業」、「農業」どれに対しても、道路はあくまでサポート的な役割になる。そういった意味で、直接的な効果が出やすいと思われる「医療」や「買い物」等の生活活動に対して、道路をどう整備していくか検討していくことが必要だと思う。

高瀬委員 ■ これまでは、主に「渋滞」や「安全安心」、「防災」等の観点から道路整備を進めていたと思う。今後の長野県のビジョンを考えていく上では、それらの視点に加えて、「高度情報化」や「パーソナルモビリティ等の普及」等、社会情勢の変化を見据え、新たな視点を組み込んでいけたらよいと思う。
県をどのようにしていけばよいのか、という面を取り込むべき。

河野委員 ■ 長野県外からは、長野県に対して、「清廉な空気と、おいしい水と、きれいな山並みを見渡せる、日常から離れて楽しめる場所」というイメージを持っている。国内の観光客は、20年後には、ピークの2000年から6割程に減少し、それを外国人観光客が埋めていくことになる。外国人を含め県外の人からしたら、「景観をいかに壊さないようにするか」ということがひとつのニーズになると思う。一方、県内の人にすれば、「いずれ自分が車を運転できなくなって時にも、いかに快適・安全に暮らせるか」が重要になってくると思う。
また、アンケート等から得られる住民の意見は、その時々状況によって変化するものなので、県がきっちりとビジョンを示し、その中で「防災」や「暮らし」、「日々の快適性」等のバランスを取ることが大事だと思う。あとは、その時々で、県外から来る人ががっかりしない長野県的美観をどう保つのか、が重要だと思う。

柄澤委員 ■ 長野県在住者としても、利便性ばかりを追求するのではなく、長野県らしさを大切にしていけることが必要だと思う。

三井委員 ■ 第4次産業革命が始まっていると言われている今、10年計画を立てて10年後というものも、かなり色々なことが変わっていると思う。例えば、緊急時のヘリコプターの利用やドローンによる物の輸送等、今後さらに空の利用が進展しているだろうし、自動車の自動運転も、自動運転専用道路ができるなど、一部の道路では実現しているかもしれない。先ほど30年後という話もしたが、30年後には今では想像もつかないほど社会が変化していると思う。しかし、少しでもそれに近づけるようにイメージをもって、本ビジョンを策定することが必要だと思う。

以上