

第4回 信州みちビジョン検討委員会 議事録

開催日時：平成30年2月8日(木) 10:00～11:40

開催場所：長野県庁 西庁舎1階 111・112 会議室

【議事次第】

- 1 開会
- 2 挨拶
- 3 議事
 - (1) パブリックコメントの実施結果について
 - (2) 信州みちビジョン(案)について
- 4 その他
- 5 閉会



委員会の様子

【配布資料】

- ・資料1：信州みちビジョン(案)
- ・資料2：信州みちビジョン(案)の構成
- ・資料3：信州みちビジョン(素案)へのご意見と県の考え方
- ・資料4：信州みちビジョン(案)の概要
- ・関連資料：道路整備のストック効果について
- ・参考資料1：第3回検討委員会の議事録
- ・参考資料2：次期総合5か年計画について

【議事録】

(高瀬委員長)

それでは、議事に入ります。対象を絞って議論したいため、資料1と資料3について、ご不明な点や修正すべき点等あれば、ご意見をお願いします。

まずは私から。資料1の13ページの【意見⑨】に対応する「高齢者等の交通弱者を含む誰もが安心して移動できる道路環境の形成を進めます」と書いてありますが、「高齢者等の交通弱者」とはどのような意図で記載しているのでしょうか、というのが一点目。

二点目が、22ページのパブリックコメントの【意見⑳】に対応した「アダプト団体や道路愛護会の活動による沿道美化等を進めます。」というふうに言い切っていますが、この意見は本当によくやられている方の意見に引っ張られている形になっている気がします。実情としてこの団体が760団体あるのですが、場所によっては高齢化が進んでやっていけないということが今後出てくる話なので、安易に「アダプト団体や道路愛護会の活動による沿道美化等を進めます。」という言い切り方をするといいかかなものではないでしょうか。活動が難しい場所について何も論ずること無く載っています。

以上、この二点についてお願いします。

(事務局)

まず一点目ですが、「高齢者等の交通弱者に対する取り組み」ということで今回記載しております。お手元の13ページの施策Ⅰの中にあります「コンパクト+ネットワークに資する道路網の構築」の中の「③歩きたくなる まちなか道路環境整備」の部分に歩道のユニバーサルデザイン化として、歩くことに支障のないみちについて記載いたしました。写真も右側のページで、視覚障がい者の点字ブロック関係などに取り組んでいくということで記載しているものです。

続きまして、22ページの「アダプト団体や道路愛護会の活動による」をご説明させていただきます。特に「道路愛護団体」という方々に以前から中山間地域で草刈など様々な活動をしていただいている方が多いということがございます。これともう一点「アダプト団体」は、花壇で花を植えたりしていただくことが多い事業内容となっております。特に中山間地域ではなかなか草刈をしていただける方が少ないという話もございますが、私どもとしましては、地域住民との協働ということもひとつのテーマとしてやっておりますので、地域の方の負担にならないようにということも踏まえながら地域との協働活動を進めていきたいということもございます。

(高瀬委員長)

このアダプト団体や道路愛護会がそういうことをしていただくことを県としてはそれをサポートするなどの表現のほうが良いのではないかと思います。

(事務局)

県としては、実際に花の苗の提供や、道具を貸し出したり、保険を掛けたり等の支援をしていきたいと考えております。

(高瀬委員長)

そのような書き方のほうが良いのではないのでしょうか。「アダプト団体や道路愛護会の活動による沿道美化等」というのは、この方たちにやっていただくということが強調されていて、そのために県は何をするかということが無いような気がします。

(事務局)

ご意見を参考に検討させていただきます。

(足立委員)

よくまとめていただいたと思います。みちビジョン全体の話なのですが、道路につきましては基本的に車や人の移動というモビリティの機能を中心に考え、それに付随した機能をさせるということだと思っております。もうひとつ実は重要な機能がありまして、例えば通信や電気などの、道筋になっていることがインフラを形成している中で道路の重要な役割だと思っております。これを改善していくということは難しく、本当は地中化等ができればいいのですが、非常に莫大な費用が掛かるということで、全部については無理なのですが、通信や電気等については、これから非常に重要な社会インフラになると思うので、道路の機能の充実のひとつとして、どこかに入れておくことがあってもいいのではないかと思います。

これから 10 年間ということですので、自動運転などが出てくるとなると、GPS なども含め、現場のほうでも誘導していく面があると思いますので、そういう視点を入れてもいいのではないかと思います。

(事務局)

道路のいわゆる占有機能としての役割というようなご指摘かと思えます。現時点でこのビジョンの中では、例えば 13 ページの重点分野 I に、無電柱化という言葉が書いてありますが、現時点で書けるのがインフラの地中化を示している無電柱化という言葉かと感じております。ご意見いただきましたので少し入れていければと思います。

(足立委員)

デザイン等ということだけではなく、道路の機能の一つとしてうまく表現をしていただければ、大変ありがたいと思います。

(武者委員)

信州みちビジョン（案）の 7 ページの下の地図、パブリックコメントの【意見②】に対応した通勤圏の地図についてですが、市町村合併した旧村部の部分に、具体的な例を示したほうが良いと思います。

例えば佐久市の南のほうから小海町や南相木村からの通勤者数が非常に増えているという結果が出ている訳ですが、これは佐久市が平成 17 年の市町村合併により、臼田町を合併した訳です。その臼田町に入ってくる通勤者の部分が、ある意味割り増しされてカウントされているから、一見すると拡大しているように見え、通勤圏が拡大しているように見えているのではないかとのご質問だと思うのですが、県としてもそういう認識でしょうか。

今回、例えばこれも佐久市の辺りで説明すると、望月町が合併して佐久市になっている訳ですが、この望月町が括弧書きになっているというのは意味がうまく把握できなくて、補足でご説明いただければと思います。

(事務局)

資料 7 の赤字で括弧が書いてあるものにつきましては、この市町村が合併された旧市町村で、望月町や奈川村等が括弧書きにされています。今回比較をしているのは平成 7 年と平成 27 年の国勢調査で、それぞれのくらい通勤の仕方が変わってきたかというのを調べたのですが、合併した市町村につきましては合併後の割合が分からず、計算上うまくその合併との違いを表すことができなかつたため、矢印を破線で描いております。

(武者委員)

本来、例えばその望月町であれば、旧佐久市ですね。旧佐久市の部分に対する通勤者数の増減を見たい訳ですが、平成 27 年では、旧佐久市の部分に対する人数が分からないということですね。

(事務局)

平成 7 年はあるのですが、合併した後は佐久市に入ってしまったので、その旧市町村にい

た方がどれだけこの市街地のほうに行っているかは分からないので、今回は点線を表示しております。

(武者委員)

平成 27 年の国勢調査でも、旧望月町から旧佐久市に対する数というのは仕分けして出してはいないということですね。

(事務局)

旧市町村の仕分けが分からなかったので、同じような現象がある安曇野市等でも同じように表現しました。

(武者委員)

そうするとあえて表示する必要はあるのでしょうか。

(事務局)

お手元の資料 1 の 7 ページは合併市町村のところは矢印が無い状態でしたが、合併市町村の移動がどうなっているか分からないのではないかと、ということで、今回は矢印を破線表示にしました。

(武者委員)

誤解を招くような感じもしますので、破線を入れないことも含めてもう一回ご検討いただく必要があると思います。

(河野委員)

8 ページの課題(5)です。高度情報化社会の進展という現状の整理があり、ビッグデータの活用に関しては後段の具体的な施策のところをそれを生かしてどうするということは書かれています。が、「また、インターネットを利用した道路情報カメラや SNS 等、県民への情報提供環境が発達してきています。」という現状整理から後ろの具体的な施策のところでは出口が無い形になっています。

具体的に SNS 等を使って県民への情報提供環境というのは道というテーマの中で何をやるかということが出てくると思うので、具体的に何をしろという話ではないのですが、例えば、この高度情報化社会の進展という意味では、県民への情報提供が課題の整理の中で一方向の情報提供ではなく、双方向で住民の方からも情報が入ってくる形にはなっています。従って、現状整理のところは、双方向型で情報が入ってくるという内容に書き換えたほうがいいのではないかと思います。

具体的な取り組みとして橋や道等に異常が発見された時に、住民からの通報・報告システムを採られているような自治体もあります。インフラのメンテナンスの部分では、情報通信を生かして、県あるいは市町村としても管理・チェック・監視はしますが、通常偶然発見した人からそういう情報が上がって行って、迅速に対応できる仕組みができるということが情報化社会のメリットなので、その辺りで課題と中身の紐付けが少し弱いのではないかと思います。可能であれば

何か記載いただきたいなと思います。

(事務局)

ICT 技術と情報網の双方向型の記述が欠けているということですが、8 ページに今の状況があり、それに対する今後の施策という意味では、16 ページ「②インフラメンテナンスの強化」の「ICT 技術導入による道路管理の効率化」で記述しています。双方向というようなニュアンスがもう少し出るような形で書き方を工夫させていただければと思います。

(河野委員)

「ICT 技術導入による道路管理の効率化」という単語だけでは想像が膨らみすぎて、読まれた方、あるいは個々の市町村にとって汲み取り方が大きく変わってくると思います。下の空きスペースのところに事例を入れればよいのではないかと思います。

(三井委員)

7 ページの「社会の広域化・国際化」の図ですが、特に点線で表されているところは完全にカットしたほうがこの 20 年間でどう変化してきているのかをより具体的に見せていただくには良いのではないかと考えます。合併後の詳細データが分かればそれを載せてもいいと思うのですが、考える観点がばらけてしまうのではないかと思います。

またビジョンの案の資料 1 としていただいている図・表として載せてある部分ですが、例えば図 1 や図 3 等で表題がついているところが、上方や下方にあるなど、非常に探すのが困難な場所がありました。写真 1、2 というのも同じなのですが、説明を載せる場所の統一をお願いしたいと思います。

(事務局)

先程の 7 ページの移動の広域化の図ですが、ご指摘がありますので、移動が広域化しているということを分かりやすく表現できるような図にしたいと思います。凡例、図表番号のご指摘につきましては、その通りですので、最終の仕上げの際にそのような形で統一をしていきたいと思えます。

(藤澤委員)

委員の皆さんの意見をある程度まとめていただけてみちビジョン（案）ができているなど私は感じております。道の駅や防災など、色々考えられているのかなと思っております。15 ページの「道路照明の LED 化」は改行ですよね。次の 17 ページの「また」というところも改行で一マス空くのではないかと思います。今後も校正をしたほうが良いような点がいくつか見受けられました。図のところもそうですが、お願いをしたいと思えます。

(事務局)

最終仕上げにあたりましては体裁の部分、もう一度チェックをさせていただきます。

(武者委員)

13 ページの「コンパクト+ネットワーク」のところについてですが、パブリックコメントの 11 番などを見たときに、「コンパクトな拠点」という言い方が、何か誤解を招いているような気がします。これがそのコンパクトシティの部分、各都市の中心に当たる部分のことなのか、それともいわゆる郊外の集落の小さな拠点に当たる意味なのかというのが、多少誤解を招くような感じがします。県としてこういうコンパクトな拠点というのは、色々含んでいるのでしょうか。ご説明をお願いします。

(事務局)

コンパクトの意味合いということですが、まずはその市街地の中心部という意味もありますし、郊外のいわゆる村や町等のその拠点区域のようなどころも含んでいるという意味合いです。

(武者委員)

そうすると、色々な読み方ができてしまい、パブリックコメントの【意見⑩】も多分そのような誤解もあるのではないかと感じます。「小さな拠点」というのは全国共通の言葉ですから変えられないとして、この「コンパクトな拠点」という言い方は検討したほうが良いのではないかと思います。コンパクトシティの真ん中のいわゆる都心の部分を含めて拠点と言ってしまうと、色々な読み方ができてしまうので、ご検討いただければと思います。

(事務局)

確かに色々な意味で捉えられるという可能性はありますので、ご指摘の意味合いで、誤解されないような言い方を考えたいと思います。

(高瀬委員長)

15 ページ 16 ページで、①の文中「交通施策等の連携」についての記述部分ですが、15 ページは「交通施策等の連携等により」となっていますが、右側 16 ページのほうは交通安全施策が前に出てきているため、「他の交通安全施策との連携」とした方が良いのかなと思います。

左側はこのままでもいいと思うのですが、色々な機能の話をして、これも交通施策との連携ですね。こちらも「他の」交通施策との連携ですので、「他の」という文言を入れておいたほうがよろしいかと思います。ご検討いただければと思います。

(事務局)

15 ページのほうに「他の」交通施策等との連携、その様な言い方ということによろしいですね。

(高瀬委員長)

こういう交通施策もあってそれに加えて、という他の交通施策と連結するという言い方です。

(武者委員)

パブリックコメントの最後のほうで、個別事業のいわゆる伊駒アルプスロードのことに関する

意見が複数出ているのですが、これは何故こういうことが出てしまったのでしょうか。何かビジョンのほうに掲載されているのでしょうか。

(事務局)

意見は一名の方からいただいています。個別の意見の内容でこう分割してるということで、数が多く見えています。ビジョンでは特に個別のイメージは触れていません。

(河野委員)

13 ページ以降から重点分野 I のそれぞれ続いていくところの、それぞれの冒頭部、▶のところ で書かれた「子供からお年寄りまで、皆が快適に暮らせる、持続可能な地域を目指す」のような表記がこれから 3 つ続いていくのですが、末尾に句点が付いているものとそうでないものがあるので、どちらかに統一をお願いします。

(中村委員)

13 ページ「③歩きたくなる まちなか道路環境整備」で、下の図を見たのですが、何の図かわかりませんでした。この図はもう少し分かりやすい図で表現できれよいかと思います。

(事務局)

この図面につきましては、「歩きたくなる道路環境整備」を表すものではなく、施策 I-(1)の「コンパクト+ネットワークに資する道路網の構築」のところを示すため付けたものです。「歩きたくなる道路の整備」というのは、本当はこの図の中でまた歩道の整備などの取り組みということになるのですが、小さすぎて出てこないの、歩きたくなる歩道のユニバーサルデザイン化や無電柱化というものを、次のページ上部に歩道の整備ということで写真で説明しております。関連性がよく分からなかったということですので、製本の段階では少し考えたいと思います。

(中村委員)

もう少し分かりやすく一目で見て分かるような図というのがあるのではないかと思いますので、そういったものも取り入れていただければ親しみが沸くのではないかと思います。

(河野委員)

22 ページ、インフラツーリズムの需要増加の部分です。「橋カード」というものが最近新たに出てきて、当初「ダムカード」を始めとして、カードものに火がついて、「橋カード」が出てきたり、小樽市のほうでは「砂防ダムカード」が出てきています。また、最近では横須賀市が「トンネルカード」を始め、他にも「マンホールカード」というものもあります。

その中のひとつの事例として、県の立場としてできるものとして、「橋カード」というものを具体的に挙げられています。この分野に対しては国土交通省が力を入れていますし、今後更に、インフラに関する注目度が観光の分野でも上がっていくだろうと思われま。

今回のビジョンは今後 10 年を対象とするものなので、道を取りまくこれまで注目されていなかった様々なインフラや道そのものに対して、様々な観光的な取組が強化される可能性があります。現状の表記では、その社会の潮流を受けて、これらの取り組みを更に広げていくというような気

持ちが表現できません。「橋カード」は例の一つではありますが、今後 10 年のインフラが観光の素材として着目されていくことに合わせて、素材を提供するなり、観光と連携していくなどの書き方にしたほうが広がりが出てよいのではないかと思います。

(柄澤委員)

22 ページ写真 1 の下の写真は伐採後だと思うのですが、道に影があるので修正したほうがいいと思います。

(事務局)

こちらは県の木曾地域振興局が CG で作ったもので、伐採するとこのように景観的に良くなりますというシミュレーションで写真を作りましたが、加工が下まで手が回っておりませんでした。

(武者委員)

今回関連資料としてストック効果についての資料を「信州みちビジョン」に巻末的に付けるということですよね。その場合ストック効果の話というのは、本文のどこの部分に紐付いているのでしょうか。

(事務局)

本文の案のほうには今は説明の文章は付いておりません。パブリックコメント等ご覧の中で道路の効果というものをもっと伝えたほうが良いという話がありまして、今までご議論いただいた中で無かった話ですので、資料としては関連資料ということで付ける予定でおります。何故付いているかの説明は付けたいと思います。

(武者委員)

恐らくこの中だと重点分野のⅢ番辺りでしょうか、その辺りに多分きちんと紐付けておかないといけないかなと思います。また、この資料自体もこれだけだとストック効果とは何かというのが一般の方は中々分かりにくいと思いますので、この関連資料も多少整理して付けたほうがいいかと思っています。

(三井委員)

13 ページ重点分野Ⅰの【意見⑪】の部分、①の「コンパクトな拠点」、【意見⑫】の部分で「小さな拠点」という言葉を使っていて、②のところ「拠点間をつなぐ」という、ここには例えば医療機関等を繋ぐ道路というようなことが出てきて、「コンパクトな拠点」と「小さな拠点」と「拠点間をつなぐ拠点」となっています。

19 ページ重点分野Ⅲのところでも内容的には高速道路絡みの整備ということになるのですが、ここは言い方は違うのですが、【意見⑳】の反映ということで「県内の地域間を結ぶ道路」というように、この辺りのその拠点や地域等というのが、どこを実際具体的に指すのかというのが段々分からなくなってきていると思います。

何を意味するかをどこかで説明しておいていただくとか、言葉の使い方を少し整理していただけたらと感じます。

(事務局)

拠点という言葉が端々出てきておりますので、誤解が無いように整理したいと思います。

(高瀬委員長)

それでは、現時点では信州みちビジョンに対するご意見を頂戴したということで、この後いつまでに意見をというデッドラインはありますか。

(事務局)

この後の進め方につきましては、この後で説明をしたいと思いますが、今年度中の策定という予定なので、今日ご意見いただけない部分、少し締め切り時間を設けて、最終的な意見をいただいて、修正を加えて最終版にしたいと思います。

(高瀬委員長)

そのようにお願いしたいと思います。本日、様々なご意見を頂戴しましたので、その修正したものににつきまして、どのようにすればよろしいでしょうか。

(事務局)

事務局よりお伝えします。本日のご意見につきましては修正して、また委員長にご相談する形を取りたいと思っております。後日、お気づきの点ございましたら、県のほうにご連絡いただければ併せて検討したいと思っております。

本日漏れている意見がございましたら約一週間程度でいただければ幸いです。事務局のほうにご連絡いただきたいと思います。

(高瀬委員長)

信州みちビジョン（案）の大まかな方向性としてはこのような形でよろしいでしょうか。

本日の議論等をふまえ、最終案を策定することとなりますが、修正が発生した際は、委員長への一任事項とさせていただきますとともに、その結果については委員とオブザーバーの皆さまにお伝えしたいと考えております。

本日の議事はこれで終了します。

議事進行にご協力ありがとうございました。

(事務局)

本日よりまとめた内容につきましては、2月県議会の危機管理建設委員会で説明した後、3月を目途に策定を終える予定です。また、4月以降に製本を行い、広く周知に努める予定でおります。

最後となりますが、この1年間の皆様のご協力に再度感謝申し上げまして、本検討委員会を終了させていただきます。

1年間まことにありがとうございました。

(以上)