

第1回 福井の道づくり懇話会 議事録（要旨）

日時 令和2年8月6日（木） 9:15～11:00

場所 福井県国際交流会館 特別会議室

1 開 会

司 会

ただ今から、第1回福井の道づくり懇話会を開催する。

2 あいさつ

土木部長

本県においては、平成15年度策定の「道路の将来ビジョン」に基づいて道路整備を進めてきた。

その間、人口減少・少子高齢化等社会情勢の変化の中で、本県においては重要な中部縦貫自動車道や舞鶴若狭自動車道の高速交通網が着実に進められてきた。

北陸新幹線も令和5年の春の開業に向けて工事が進められている。

近年は毎年のように大きな災害が発生しており、国土強靱化といった新たな課題やニーズの必要性が迫られている。また、AIやIoTといったデジタル化の技術革新があり、道路の環境が大きく変わってきている。

このため、約17年ぶりに「道路の将来ビジョン」の改定を行いたく、本日は各分野でご活躍の皆様にお集まりいただいた。道路は、本県の将来の発展のため、また、県内各地域における地方創生や「幸福度日本一」の県民生活を支える最も基本的かつ重要な社会資本である。可能な限り、ご意見を賜りますようお願いする。

3 議 事

事務局

(1) 福井の「道路の将来ビジョン」の改定について

現行の平成15年度に策定された「道路の将来ビジョン」は、

- ・地域をきずく道づくり
- ・地域をまもる道づくり
- ・地域をそだてる道づくり

の3つの基本方針を掲げ13の基本目標を設定して道路整備を進めてきた。整備を進めてきた内容につきましては、後程説明する。

策定以降16年が経過し、この間、人口構成の変化や自然災害の激甚化など道路を取り巻く行政の変化や、北陸新幹線の福井・敦賀開業、中部縦貫自動車道・舞鶴若狭自動車道の整備が進んできている。

また、今年7月には、県議会の承認を得て「福井県長期ビジョン」が策定された。

「福井県長期ビジョン」に示す将来像の実現に向けて、現行のビジョン策定（平成16年1月）以降の社会経済情勢の変化や高速交通網整備

の進展および国土強靱化等の新たな課題・ニーズに対応できるよう、福井の「道路の将来ビジョン」を改定する。改定にあたり、本懇話会の委員の皆様から幅広い意見を踏まえ、県において「道路の将来ビジョン改定版（仮称）」を取りまとめていきたい。

今後については、本日を含め4回の懇話会の開催を予定している。

- ・9月（第2回）：ビジョンの方向性について検討
 - ・11月（第3回）：ビジョンの骨子（案）の検討
 - ・年明け1月（第4回）：「道路の将来ビジョン 改定版（仮称）」（案）
- 最終的には、県議会に説明をした上で、年度末には「道路の将来ビジョン 改定版（仮称）」を取りまとめていきたい。

(2) 福井の道路をとりまく状況について

福井県の地域特性を説明する。

・P.2 地理的特性

日本海側の中央に位置し、アジア大陸に対面。関西圏・中京圏に近く北陸新幹線の福井・敦賀開業により関東圏とも直結される。

・P.3 人口減少社会の到来と少子高齢化

新聞発表によれば76万4,795人となっており、2000年のピークから2040年には22%減少し、約64万7千人と予測されている。

・P.4 福井県の産業構造

福井県は全国と比較しても製造業の割合が高い。北陸の富山・石川も製造業が盛ん。

・P.5 観光客入込数

平成26年7月舞鶴若狭自動車道全線開通、平成27年3月北陸新幹線金沢開業の影響により、大幅に増加している。また、関西地区からの来訪者が伸びている。今後、北陸新幹線の開業により、もっと伸びると推測される。

・P.6 主要観光地の入込数

100万人を迎える観光地が県内に点在している。嶺南地方のレインボーラインも入込数が増えてきている。

・P.7 気象の変化と自然災害(1)

平均気温が約60年間で1.5℃上昇している。先月の熊本県をはじめ九州や隣の岐阜県などにおける豪雨被害は記憶に新しいことと思う。1時間降水量50ミリ以上の発生回数は、1998年までの年平均0.4回から、1999年以降は年平均約1.7回と大幅に増加している。

・P.8 気象の変化と自然災害(2)

傾向として、積雪量は減っているが、平成30年2月福井豪雪のように数年に一度豪雪が発生している。

・P.9 車中心の社会

自家用乗用車保有台数は福井県、全国平均ともに増加している。特に

福井県は、1世帯当たり自家用車保有代数は1.74台と全国1位。通勤・通学時の利用交通手段は、自家用車が74.1%と車中心の社会である。

・P.10 福井県内の交通事故状況

交通事故（人身事故）件数は、平成16年以降減少している。事故による死者数も減少傾向。死者数と人身事故件数は、交通量の多い国道や、身近な生活道路の市町道で多い傾向がある。

ここからは、交通インフラの状況を説明する。

・P.11 北陸新幹線の開業

2023年春には金沢・敦賀間が開業し首都圏と直結。関東圏だけでなく東北圏との交流拡大が期待されている。

・P.12 高規格幹線道路の整備進展

北陸自動車道は1980年（昭和55年）に米原JCTと接続して全て開通。嶺南地方を横断する舞鶴若狭自動車道は2014年（平成26年）に北陸自動車道敦賀JCTと接続して暫定2車線で開通。中部縦貫自動車道は、2017年（平成29年）に大野ICまで暫定2車線で完成。その先、大野ICから和泉ICまでは新幹線が開業する2022年度（令和4年度末）に開通する予定である。和泉ICから岐阜県境は早期開通を目指し工事が進められている。

・P.13 敦賀港の貨物状況

日本海側で唯一、北海道と九州の両方に航路を持ち貨物量も年々増加。北陸道や国道8号に近い。

・P.14 敦賀港の災害時における役割

南海トラフ地震など太平洋側の大規模災害時に、北陸地域の港湾による代替輸送港湾として、国の業務計画に位置付けられている。関西・中京圏との輸送ルートの整備を進め、バックアップ体制の構築が重要視されている。

・P.15 福井港の貨物状況

県下最大のテクノポート福井に隣接し、広大なふ頭用地を持っている。中京圏から日本海側の福井港を利用するには、今までの北陸道ルートと、整備中の中部縦貫道ルートが確保されることで更なる産業拠点の拡大が期待できる。

・P.16 福井県における貨物流動量

貨物のほとんどが自動車により運搬されており、年々増加傾向にある。

・P.17 道路インフラ施設の老朽化

高度経済成長期以降多くの橋梁が建設され老朽化が進んでいる。2038年（令和20年）頃には、約8割の橋梁が建設後50年を超える。

ここから、福井県における道路の取組状況を説明する。

現行ビジョン策定時からの道路整備の成果を説明する。

・ P. 19 現行ビジョン策定時からの主な取組み

3つの基本方針と13の基本目標に基づいて実施してきた取組みとしては、舞鶴若狭自動車道、中部縦貫自動車道の整備が進められている。一般道路の整備としては、普通自動車がすれ違える道路の延長が1,654km→1,713kmに59km延びている。交通不能区間の解消や雪対策の消雪施設、道路の防災対策、無電柱化や道の駅の整備も実施している。

・ P. 20 主な整備箇所

平成15年度以降、令和元年度までに完了した主な整備箇所を示しており、きずく・まもる・そだてるの各分野で整備を進めてきている。

・ P. 21 県内主要幹線道路の整備

国や県で整備を進めている主要な幹線道路の整備箇所を示している。

①岐阜県につながる中部縦貫自動車道（大野・油坂間）

②嶺南地方の舞鶴若狭自動車道の4車線化

国管理道路としては、

③、④の福井バイパスと石川県境にかけての国道8号

⑤南越前町と敦賀市を結ぶ国道8号の改良

地域高規格道路としては、県において、北陸道丸岡ICからテクノポートを結ぶ⑦福井港丸岡インター連絡道路

県管理道路としては、嶺北地方においては、大野と福井を結ぶ国道158号バイパス、越前町の国道365号梅浦バイパス、岐阜県と福井県を結ぶ国道417号冠山峠道路の整備を進めている。嶺南地方においては、国道162号において橋梁の架け替えや道路改良を実施している。

以降、現況ビジョンに基づく整備事例を紹介する。

・ P. 22 地域をきずく道づくり（地域開発の支援）

ー福井港丸岡インター連絡道路の整備

福井港および県下最大の工業団地であるテクノポート福井と北陸自動車道丸岡ICとを直結する物流の面で重要な道路と認識している。福井県北部の道路ネットワークを強化し地域産業の活性化を図るとともに、災害発生時の緊急物資輸送路として、福井港（油槽所）と北陸自動車道の連絡を強化する。

・ P. 23 地域をきずく道づくり（地域間連携の強化）

ー国道305号ホノケ山トンネルの整備

市町村合併（南条町、今庄町、河野村）支援により、旧河野村と旧南条町を直接結ぶ道路がなかったため、交通不能区間を解消し連絡道路を整備した。この整備により、北陸自動車道今庄ICと越前海岸を結ぶ新たな観光ルートが形成された。

・ P. 24 地域をきずく道づくり（地域間連携の強化）

ー主要地方道 坂本高浜線（嶺南地方）

旧名田庄村と旧大飯町を結ぶ唯一の道路の幅員が狭く線形が悪い区

間を解消。国道 162 号と国道 27 号を結ぶ幹線道路であり、関西から若狭湾への観光道路としての利用が進んでいる。

・ P. 25 地域をまもる道づくり（耐雪力の向上）

－国道 417 号

点検による危険箇所を重点的に、雪崩施設を整備し、冬期間における安全性を確保。丹南地域で、岐阜県と福井県を結ぶ冠山峠道路の開通に向けて施設の整備を進めている。

・ P. 26 地域をそだてる道づくり（観光資源の有効活用への支援）

道の駅は、情報発信機能や休憩機能、地域の連携機能の 3 つの機能を基本とし、観光拠点や地域コミュニティ空間などの多様な施設機能を有している。

・ P. 27 地域をそだてる道づくり（環境との調和）

環境に配慮した整備を進めている。

街路樹による道路緑化、積極的に LED 照明を採用し自然環境への影響を低減、遮音壁による道路騒音対策の実施、側溝に斜路を設置し動物の横断移動ができるよう配慮している。

・ P. 28 地域をそだてる道づくり（まちづくりとの連携・支援）

－主要地方道 丸岡川西線 布施田橋

事業実施の構想段階において、地元代表者、各種団体、県市で「道づくり協議会」を設置し、意見を聞きながら道をつくった事例である。

・ P. 29 道路改良延長

路線の重要度や費用対効果、地元の協力体制の状況を踏まえ整備を進めてきた。平成 15 年度以降、約 60km の改良延長が延びているが、全国平均と比べると、福井県は改良率が低い状況にある。

・ P. 30 交通不能区間解消箇所

山岳部を中心に道路が繋がっていない箇所が、平成 15 年度に 20 箇所だったのが、この 16 年間で 5 箇所を解消している。

例えば、国道 305 号の南越前町河内～奥野々間のホノケ山トンネルや国道 416 号の勝山市と小松市を結ぶ大日峠道路を整備した。大日峠道路は、歩行者しか通れなかった道路を、峠を超えて石川県まで、まずは乗用車がすれ違えるよう 1.5 車線道路を整備する特徴的な整備を行った。

・ P. 31 歩道設置道路延長

通学路を中心に重点的に整備し 15 年間で約 40km の整備を進めているが、設置率で見ると全国 44 位となっている。

・ P. 32 消雪設備延長

家屋が密集している（堆雪スペースがない）、勾配がきつい区間、病院付近、大雪で渋滞した箇所を整備を進めている。

・ P. 33 防災対策箇所数

防災点検の結果、斜面对策が必要な要対策箇所 1,383 箇所の対策を順次進めてきている。県としては、緊急輸送道路や孤立集落が生じる生命

線道路上にある箇所を優先的に進めている。

・ P. 34 無電柱化整備延長

駅周辺などで重点的に整備を進めている。昨年の千葉県での台風では電柱が倒れ救急車両が通れない事例があり、防災の観点から整備が必要。

また、地中化により、景観の向上が図られている。

・ P. 35 橋梁の長寿命化

平成 25 年に 5 年に 1 度の点検が義務付けられ、平成 26 年度から点検を行いながら早期に補修が必要な箇所の補修を進めている。早期に修繕が必要なⅢ判定の橋梁は全体の約 1 割の 259 橋あり、今後もますます高齢化するため、予防保全の補修を進めていきたい。

・ P. 36 道の駅整備

平成 15 年には 8 箇所、現時点では 16 箇所の整備が完了している。また、現在 4 箇所の整備を進めている。

・ P. 37 道路空間整備

一越前市役所前 武生中央線の整備状況

片側 2 車線道路を、全体の幅員は変更せず歩道を拡幅し、市街地の活性化を進めている。イベントなどの空間として利用可能となる。

・ P. 38 サイクリングコース整備

近年のサイクルツーリズムの高まりを受けて、サイクリングコースと、路面表示の整備を進めている。

・ P. 39 自転車通行空間の整備

自転車の交通安全を確保する整備を進めている。

・ P. 40 歩行者安全対策

平成 24 年の京都府亀岡市や、昨年の大津市での事故を受け、車止めを設置するなど、通学路や未就学児の移動の安全を確保する整備を進めている。

・ P. 41 渋滞対策

一渋滞対策の代表事例

福井市大和田地区から森田地区の間では、新幹線と一体的に整備を進めている新九頭竜橋など新幹線を挟んで福井森田丸岡線の整備を進めている。これにより、国道 8 号の渋滞緩和が期待できる。道路整備のほか、ピンポイント対策として、交差点の右折レーンの設置なども行っている。

・ P. 42 新幹線開業対策

芦原温泉駅、南越駅、敦賀駅の新しい新幹線駅へのアクセス道路や駅前広場などの周辺整備を進めている。

・ P. 43 道路情報の発信

道路情報の発信として、「雪みち情報ネットふくい」をリニューアルし、通年で道路情報が提供できる「みち情報ネットふくい」を運用している。

・ P. 44 自動運転の実証実験（永平寺町）

永平寺町では、「永平寺参ろ一ど」として、平成 30 年から自動運転の実証実験を行っている。

・ P. 45 道路事業における県予算の推移

平成 15 年度以降右肩下がり推移しており、平成 28 年度には 199 億円と平成 15 年度の約 55%になった。令和元年度以降は、国土強靱化に関する予算増で増えている。また、近年は、中部縦貫自動車道の整備を推進するため、直轄事業負担金が増えている。

道路維持系の予算は、平成 15 年度は 17.4%であったが、今年度は 2 倍以上の 37.9%と維持系の予算が多くなってきている。

次に「福井県長期ビジョン」における道路の位置付けを説明する。

・ P. 47 県境フロンティアプロジェクト

「福井県長期ビジョン」は令和 2 年 6 月議会において議決・承認され、策定された。社会基盤に関しては、2040 年に向けた長期プロジェクトとして、「県境フロンティアプロジェクト」が掲げられており、東西南北に開く高速交通・物流ネットワークの整備を加速し、新時代の交流・暮らし・産業の基盤づくりを進めていくこととしている。

・ P. 48 100 年に一度のまちづくり

長期ビジョンでは、2020 年～2024 年度の 5 年間に実行する主な政策・施策が示されている。「100 年に一度のまちづくり」として、交通新時代の道路ネットワークの構築が掲げられており、

- ・ 県土の骨格を成す幹線道路ネットワークの構築
- ・ 地域間の交流をつなぐ幹線道路や身近な生活道路の整備推進が、うたわれている。

次に、国の最近の道路施策に関する動向を説明する。

・ P. 50 2040 年の道路政策ビジョン

今年 6 月、国土交通省は 20 年後の道路政策を展望した長期ビジョン「2040 年、道路の景色が変わる」を公表した。

道路に求められる役割として、自動運転などの先端技術を活かして、安全・効率的な移動を可能にする「進化」だけでなく、路上で散策や買い物を楽しむなど人々が交流する空間への「回帰」がうたわれている。

また、災害から人と暮らしを守るネットワークの確保や道路ネットワークの長寿命化についても記載されている。

・ P. 51 国土強靱化

国土強靱化は、大規模な自然災害等における国土の全域にわたる、強くしなやかな国づくりを推進しようとしている。国土強靱化にあたっては、ソフト対策とハード対策を組み合わせる効果的に取り組むこととされ、住民とも連携し、平時においても利活用等が図られることなどを、

基本方針として進められている。

・ P. 52 国土強靱化施策

国土強靱化施策として、道路分野においては、土砂災害等の危険性が高い箇所の道路法面、盛土対策、道路拡幅等を進めるとされている。

座 長

意見交換として、道路に関して普段思っていること、これからの道路の必要性、道路に期待すること、福井の道路に不足していること、強化していく必要があることなど、各委員の皆様から専門とされる分野以外でもご意見を伺いたい。

各委員の意見を伺う前に、本日ご欠席の委員のご意見を事務局から報告されたい。

事務局

【委員の意見】

①道路予算の使い方

- ・道路の維持管理（メンテナンス）、防災対策の重要性・必要性
- ・老朽化対策として、事後対策ではなく予防保全対策を進めていくことが急務

②環境変化に対応する道路整備を進めていく

- ・地球温暖化、気候変動に関する防災対策の道路の重要性を県民にアピールしながら進めていくべき
- ・地球温暖化対策として、公共交通利用の促進が重要で、公共交通機関と一体となった道路整備を進めることが重要
- ・地球温暖化対策として、自転車専用レーンや歩道の整備が必要

③住民参加の道づくり

- ・住民参加の道づくりを積極的に展開し、住民の参画意識、維持管理意識を育てていくことが重要

④県民へのPR

- ・道路予算が新規道路整備だけでなく、維持管理や防災など様々なことに使われていることを県民にPRしていくべき

【委員の意見】

①街のシンボルとなる道路整備を進める

- ・新幹線開業に合わせて、シンボルロードを中心とした主要道路の景観づくりを進める
- ・シンボルロードと連動して歩行者ネットワークの構築

②他のモビリティとの連携を進める

- ・公共交通機関との連携
- ・自転車との連携
- ・歩きやすい歩行空間・歩いて楽しめる空間と合わせる
- ・水辺空間・公共空間とのつながり、道路だけでなく沿道とのつながり

を考慮

③デザインや景観づくりにも配慮した道路整備を進める

- ・主要道路の交差点デザイン
- ・道づくりに関するデザイン

座 長 各委員から順番にご意見をお願いします。

委 員 社会変化に対応するため、どこに重点を置くか。

①道路空間の多目的利用ができるような使い方やこれからの作り方、柔軟性を持たせる。

- ・ex 武生中央線、敦賀市街地内の国道 8 号など大きな道路で車の利用が減った道路の利用、デザイン性も含めながら検討されていることを、どんどん進めてほしい。
- ・構造面より使い勝手を考慮して、作りこみすぎないフレキシブルな整備をする、柔軟性をもたす。

②人口減少・高齢化社会の進展に対応するため、まちづくりの中で、コンパクトシティ化や効率化をしながら、にぎわいを創出するという考え方において、道は重要。大都市だけでなく、田舎でも、道を拠点としてにぎわいをつくるのが大事である。

- ・人中心・歩行者優先のメリハリをつけて考える。
- ・身近な市町道路で良さを実感できる時代になっているので、大事にしてほしい。
- ・スローモビリティ、ゆっくり楽しむ、快適に移動するといった道のあり方が大切。

③情報化がかなり進んでおり、道路に活かしていく。

- ・データの取り方・分析をどう活かしていくか。
- ・すでに事故対策に活かされている。
- ・面的コントロールを広げていく。
- ・CASE=コネクテッド（繋ぐ）+自動化（オート）+共有（シェア）+電動化。

④SDGs につなげて政策転換していく。

- ・道路のどの部分が貢献できるのか、結び付けて整理していく。
- ・「つくる」「まもる」「そだてる」の基本的な柱はそれほど変わるものではないと思っているが、そこからさらに肉付けして、次の時代につなげていくための一つの新たな視点と、結び付けて考えていく。

座 長 多様な視点でのご意見ありがとうございます。

委 員 ①福井の道路整備率は少ないと言っているが、中部縦貫自動車道や舞若道が連携しながら進めていただいているのは、ありがたい。

- ②歩行者も車も安全な道づくり。
- ③雪害・災害に強い道をつくる。
- ④縦の線で道をつくってきた（ex 国道 8 号・27 号）。これからは、防災や観光振興のため横につなぐ道づくりをお願いしたい。
- ⑤美しい道づくりを進める必要。
 - ・無電柱化を田舎の方でも、主要となるような場所は進めてほしい。
 - ・新幹線開業により観光客が増えることから、美しい道・景観づくりによるおもてなしを進める。
 - ・トンネル内や信号交差点付近にゴミが散乱している。県民（利用者）として、ゴミを出さない・捨てない、花を植えるなど「道路をまもる、そだてる」県民運動、モラルを考える必要がある。例えば、北海道のシーニックバイウェイでは、景観道路や道の駅、中心地の無電柱化・中心になる道の花づくりなどの構想を立てながら、住民参加のまちづくり、道を生かすまちづくりを行っている。住民と連携しながら、住民とともに道づくりを進めるという方向性を、県のビジョンにいれてもいいのではないか。
- ⑧財源の問題
 - ・道路維持のため、国民・県民の負担も考えないといけない。
 - ・新たな財源を考える時ではないか。

座 長 ・受益者負担、道路利用者のモラルが問われる。

- 委 員
- ①道路は多目的に活用できるという機能が求められている。
 - ・健康づくりの視点を踏まえたような道路づくり。
ex. 健康づくりに使えるようなウォーキング、自転車道路等、安全できれいな道路
 - ・多面的な目的に応じて使用できる機能を持った道路の整備。
 - ②身近な生活道路の整備。
 - ・安心して住み続けることができる、生活を支えることができる道路づくり。生活にきめ細やかな配慮のある道路。
 - ・H30 福井豪雪時には、訪問看護・介護ができなかった。その地域で生活できるよう、大きい道路の整備も必要だが、身近な生活を支えてくれるような道路の整備の強化がこれから必要になってくる。
 - ③災害に強い道路の整備。
 - ・災害が起こらない道路づくり。
 - ・災害時には、県内外からの救援支援のルートを確保できるよう、災害に強い道路づくり。

座 長 いろいろな目的が出てきて、どう対応していける道路にしていくかということが大事。

- 委員
- ・人口減少社会 2040年の12万人減は坂井市の人口と同じくらいが減るとのこと。想像できないが、対応していく必要がある。
 - ・人口は減っているが観光客入込は増えている。北陸新幹線の開業や中部縦貫自動車道の開通を踏まえると、増加傾向は今後も続くと予想。
- ①観光地で観光客が車に依存せずに、安全に快適に歩ける道路が必要。
- ・無理した歩車道分離方式でなく、カラー舗装などで対応。
- ②鉄道駅・新幹線駅からの幹線道路へのアクセス
- ・北陸新幹線開業後は、鉄道での来客が増える。
 - ・車での移動ではなく、公共交通機関での移動を考える。
- ③ラウンドアバウト交差点の検討
- ・車が来ないのに、赤信号で車だけが止まっている交差点が結構あり、車に乗っている者にとっては、ストレスや時間の無駄になる。
 - ・信号を設置しなくて済むラウンドアバウト交差点を検討してみてもどうか。
 - ・信号の維持管理経費がかかっているのも、撤去も一つの検討案。福井市役所近くの農協会館前の信号を撤去したが特に問題ない。
- 座長
- ラウンドアバウト交差点については、昔の「松本ロータリー」を思い出した。
- 委員
- 県道だけがターゲットなのか、市町道も含めて県内の道路が対象か、事務局に確認したい。
- 事務局
- 県道だけでなく、国道や市町道含めた全ての道路に対する「福井県の道路の将来ビジョン」と考えていただければと思う。
- 委員
- 県道は幹線道路中心だと思うが、利用者からの立場からすると幹線道路以外の市町村道も日常的に使用するの、県道や市道もネットワーク化・連携することが大事。
- ①自動車以外、歩行者や自転車を中心とした方向性を目指して欲しい。
- ・福井の自家用車保有率は全国第1位である一方、歩道の設置率は全国44位と低く、これまで自動車中心（幹線道路中心）の道路整備を進めてきたと感じている。
 - ・「量的」な指標でみていることが気になるので、これからは「質的」な、歩道や自転車などの自動車以外の利用者を想定した方向を目指して欲しい。
- ex. まちなかは古い道が多く、ベビーカーは段差があり、ひっくり返りそうで危険。自転車もガタガタする。
- ・幹線道路以外も重視して整備しないと、まちなかを歩いたり、自転車利用は増えていかない。

②美しさや心地よさ、デザイン性を持った道路。

ex. アスファルト舗装の歩道では魅力的でない

- ・(資料 2 P. 38 に示されている) 非日常的なサイクリングコースだけではなく、自転車通勤を考えて日常利用を促す工夫が必要
- ・自転車都市として有名なコペンハーゲンのように、戦略的に都市全体で骨格的に自転車道を整備していて、緑道にしたり、遠回りしてでも通りたくなるような心地よさを兼ね備えた道が網の目のように張り巡らされている。そのような視点で福井県も取り組んでいければ、魅力的な都市になる。

座 長 車だけでなく、歩行者・自転車も考慮してほしい方向性。

委 員 中部縦貫自動車道や国道 8 号など骨格となる道路はしっかりと進めていただきたい。

このほか、他の委員からも発言があったが、

- ①まちなかが再生(更新)時期を迎える、道づくり、歩道整備を一体となって、位置付けていくとよい。
- ②国のビジョンのように「道路に人が溢れる」、まちづくりの中に道路を組み込む必要がある。
- ③車中心より、人が楽しむ道路づくりを進める。
ex. 地下道や(田原町)商店街、地域の道路
- ・学生が車をよけずに歩ける道路。
- ・地区の中で、歩道・車道を空間的にどう使っていくのかを考えてもらい整備を進めていく。
- ④道路メンテナンスは重要。
 - ・メンテナンス維持費の割合が高くなっている(維持費率 38%、20 年後は 80%が建設後 50 年以上経過)ことを想定して、財政面でも将来に備える必要がある。
 - ・新しい道路をつくるだけでなく、今ある道路を維持していくことも大事であることを県民にわかりやすく説明していく必要がある。

座 長 地域によって道路の役割が異なるので、中心市街地であれば賑わいに役立てるなど、地域に応じた道路の役割を考える。

委 員 自動車関連の 10 団体で組織されている団体の立場から、現場の声を話す。

道路は、つながる・つなげる・流すことが大事である。

中部縦貫道路のミッシングリンクの解消をお願いしたい。

福井県は、縦の幹線があるが非常に弱い(雪の影響で止まる)、東西の道が有事の際や災害時に非常に重要となる。

国道8号が福井市内を通っているが、産業道路と生活道路が混在・兼用となっている。

石川県では、山側・海側に広い道路があり、用途に応じて使い分けられているが、福井県は混在しているため、交通量も多くなり信号で渋滞するなど経済的損失が大きい。

例えば、昼や通勤・帰宅時間帯は、北陸自動車道（武生-金津間）の料金を多少県で負担するなどして高速道路に交通を流す等の対策を行い、産業道路と生活道路の区分けができる仕組みづくりが出来ないか。

座長 現場の声をありがとうございます。

座長 最後に、私の意見も述べさせていただきます。

- ①道路の役割が、場面、場面で、地域ブロックで使い方が変わる。
 - ・時代のニーズが変わり、多様化する道路の使い方を考えなければならない。ただし、コストの問題も考えながら道づくりをする。
 - ・市民・県民の受益者も道路に対するコスト意識を持つことが大切。
- ②ビジョンに長期的な視点を持たせる。
 - ・産業構造も変化していく。
 - ・舞若道、中縦道の整備で、もっと広域的な経済圏ができてくる。特に中縦道によって福井は東海圏とのつながりが深まると期待している。
 - ・デジタル化の中で産業構築が進められるか。
 - ・国内での福井県の位置付けが大きく変わっていく。
- ③グローバルな視点で見ると、福井は日本の中心となる強い地位を持つ可能性がある。
 - ・敦賀港の整備によって、福井が日本の窓口になって大陸に一番に出ていく、或いは大陸から歴史や技術、文化を、敦賀港から福井を介して取り込み、それを日本に広めていくことができる強い地位を持つ可能性がある。
 - ・「福井は日本のへそ」といわれたように日本の中心なので、夢が描かれたらと思う。

今日の意見をまとめて、ビジョン策定に反映していただきたい。

4 閉会 司会

本日は貴重なご意見ありがとうございました。
これをもって、懇話会を閉会する。