

### 第3回 福井の道づくり懇話会 議事録（要旨）

日時 令和2年11月18日(水) 9:30～10:50

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3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

10月に開催した第2回懇話会においては、道づくりの基本方針と基本的な進め方の論点について各委員の皆様からご意見をいただいた。基本方針として、賑わいや道路空間の使い方、自転車利用、県土強靱化、渋滞対策といった観点など、道づくりの進め方として、地域の方と一緒に進める、県民に愛着・関りを持ってもらえるようにするなどのご意見をいただいた。

本日は、第3回ということで、これまでの懇話会での議論を踏まえ、道路の将来ビジョンの骨子案を事務局よりお示しさせていただく。

委員の皆様には、忌憚のないご意見をいただき、将来ビジョンをとりまとめていきたい。

#### 3 議 事 事務局

(1) 道路の将来ビジョンの骨子（案）について

##### 【資料1】

第2回懇話会「道路の将来ビジョンの論点」における委員の皆様からのご意見を踏まえ、骨子案をまとめた。

##### 【手元資料】

「道づくりの基本方針 道路施策イメージ」として、各項目の具体的な事業がイメージできるよう、主に事業中箇所を整備状況の写真を整理した。

##### I 趣旨

趣旨、背景、課題の目標年次は、福井県の長期ビジョンとあわせて2040年とした。

##### ○改定のポイント

- ・道づくりの基本方針の項目について、現行ビジョンの3つから5つとし、県土強靱化と持続性、魅力ある道路空間の創出など目指す方向を明確化して記載したこと
- ・激甚災害への対応、コロナ禍における経済産業の支援、持続可能なインフラ機能の確保など、新たなニーズを受けて、命と暮らしを守る安心・安全な道づくりへの対応を図ろうとすること

- ・道路空間の利活用、歩行者、自転車中心の道づくりなど、道路に求められる機能の多様化への対応を図ろうとすること
- ・ICT技術の活用、自動運転車の実用化など、情報化技術が進展するデジタル社会への対応を図ろうとすること

## II 道づくりの基本方針

前回の懇話会でお示した基本方向の表現や小項目を、委員の皆様からのご意見を踏まえ修正した。お手元に第2回懇話会資料「道路の将来ビジョンの論点について」の抜粋をお配りしているので、あわせてご覧いただきたい。

改定のポイントは、

- ・カッコ書きの小項目で記載していた“〇〇する道路整備”という語句を削除し、表現を変更したこと
- ・4つめの項目の3つ目の小項目として“ICT技術の活用”を追加したこと
- ・5つめの項目の「多様性の創造」という表現を「魅力ある道路空間の創出」に変更したこと

など、このほか全般的に表現を変更している。

(各項目についての説明)

### 1 広域交流の拡大

日本海側の中央に位置し、太平洋側にも一番近接しているという地理的優位性を活かし、国土軸を形成し、県土の骨格となり、東西南北に交流を拡大するネットワークを構築するもの

#### (1) 国土軸を形成し、県土の骨格となる広域ネットワークの構築

- ・日本海国土軸を形成し、広域圏を結ぶ高速性、信頼性、安定性の面で優れている 高規格幹線道路の整備や高規格幹線道路と一体となって広域ネットワークを形成する道路網の構築

#### (2) 東西南北に開き、交流を拡大するネットワークの強化

- ・県土を東西南北に開き、県境をまたぐ道路整備を促進し、幅広い交流・連携を活性化

### ○ 道路施策のイメージ【手元資料 P1】

#### (1) 広域ネットワークの構築

- ・ミッシングリンクとなっている中部縦貫自動車道の整備

#### (2) 交流を拡大するネットワークの強化

- ・平成30年2月の大雪で約1500台もの車両が66時間にわたって滞留した石川県境の国道8号や、トンネル幅員が狭くトンネル内壁に大型車の接触痕が見られるなど大型車同士の通行に支障がある京都府との境の国道27号の整備

## 2 産業・観光の活性化

北陸新幹線の福井・敦賀間の開業、中部縦貫自動車道の全線開通を控え、市場開拓・販路拡大、観光誘客など産業経済の活性化や県内外の観光促進につながる道づくりを推進するもの

### (1) 産業経済活動の支援

- ・産業経済活動を支援し、企業立地や立地企業の規模拡大の促進につながる道路、産業拠点と高規格幹線道路をつなぐ道路、市街地の幹線道路の渋滞を緩和し、経済的損失を抑制する道路の整備

### (2) 周遊・滞在型観光の促進

- ・観光の活性化を促進するため、広域周遊観光ルートを形成する道路の整備や道の駅などの観光拠点となる施設の充実およびサービスの向上を図るとともに、観光地の魅力を高めるため景観・美観の向上

## ○ 道路施策のイメージ【手元資料 P2】

### (1) 産業経済活動の支援

- ・地域高規格道路として整備を進めている福井港、テクノポート福井と北陸自動車道丸岡インターを結ぶ福井港丸岡インター連絡道路の整備

### (2) 周遊・滞在型観光の促進

- ・丹南地域と岐阜県西濃地域を連携し、広域観光に大きく寄与することが期待される国道417号の冠山峠道路や三方五湖のサイクリングロード

## 3 幸福度日本一の生活基盤

人口減少・高齢化が進む中、いつまでも安心して暮らすことができる地域づくり、日常生活が快適となる道路ネットワークの充実化、鉄道やバスなど公共交通機関との連携強化など、ふくい暮らしを支える基盤づくりを推進するもの

### (1) 快適な生活をサポート

- ・通勤、通学、買い物など日常生活を快適にし、住みやすい環境基盤の整備および地域間の交流・連携を強化する幹線道路の整備促進

### (2) 誰もが安全・安心

- ・安全・安心に暮らせるよう、交通安全対策や、快適な通行空間の確保、生活道路における歩行者等の通行空間の確保など誰もが使いやすい道路空間の整備

### (3) 公共交通機関との連携強化

- ・鉄道駅や道の駅などを拠点とした公共交通ネットワークを強化し、駅などの拠点から地域の拠点等への移動を容易にするとともに、高齢者等の移動手段として利用

## ○ 道路施策のイメージ【手元資料 P3】

- (1) 快適な生活をサポート
  - ・市町村合併したおおい町の旧大飯町と旧名田庄村を連絡する主要地方道坂本高浜線の整備
- (2) 誰もが安全・安心
  - ・通学路の安全対策として歩道がない踏切に歩道を設置した事例
- (3) 公共交通機関との連携強化
  - ・駅を拠点とした周辺整備として、北陸新幹線南越駅の駅前広場の整備状況

#### 4 県土強靱化と持続性

頻発化する激甚災害に備え、平時・災害時を問わず、ヒト・モノ・情報の流れを確保できるよう災害に強い道路の推進、老朽化する道路施設の長寿命化や、急速に進展している ICT 技術を活用し、持続可能な道づくりを推進するもの

- (1) 大雨・大雪など災害に備えた機能強化
  - ・近年、頻発化する激甚災害に備え、緊急輸送道路など重要な路線の機能強化およびダブルネットワーク化を図るとともに関係機関との連携による幅広い道路に関する情報の共有(一元化)し情報を利用者へ発信
- (2) 道路施設の予防保全・長寿命化
  - ・道路施設の定期点検を実施し、予防保全による長寿命化
- (3) ICT 技術を活用した道路管理の高度化・効率化  
(前回の懇話会でいただいたご意見を受けての追加)
  - ・新技術の導入による道路施設管理の効率化・高度化および長期かつ有効的に道路施設の機能確保

#### ○ 道路施策のイメージ【手元資料 P4】

- (1) 大雨・大雪など災害に備えた機能強化
  - ・雪崩防止柵などの防災対策として、国道 417 号冠山峠道路につながる区間において雪崩防止柵を設置した事例
- (2) 道路施設の予防保全・長寿命化
  - ・橋梁の点検状況と橋桁の錆を落とし再塗装した補修工事の事例
- (3) ICT 技術を活用した道路管理の高度化・効率化
  - ・国道 8 号で、AI を活用した交通障害自動検知システムの導入事例

#### 5 魅力ある道路空間の創出

(目指す方向を明確化する為小項目も含めて、表現を前回から変更)

地域のニーズに応じた柔軟な道づくりにより、賑わいや安らぎが感じられ、行きたくなる・居たくなる道路空間の創出、歴史的なまちなみや優れた自然景観など、福井らしい魅力ある情景・環境が継承できるような道づくりを推進するもの

(1) 地域のニーズに応じた柔軟な道路空間の創出

- ・賑わいや安らぎが感じられ、行きたくなる・居たくなるよう地域のニーズに応じた多目的に利用できる柔軟な道路空間の整備、歩行者や自転車を優先した快適な通行空間、美しさや心地よさが感じられる質の高い道路空間の創出とともに、イベントや憩いの場としての利活用の推進

(2) 豊かな景観・環境の創生

- ・歴史的なまちなみや優れた自然景観など、周辺の風景に合わせたデザイン性を持った道路空間の創出、福井らしい情景が持続できるよう環境の保全、地球温暖化など気候変動に対応した環境にやさしい道づくりの推進

○ 道路施策のイメージ【手元資料 P5】

(1) 地域のニーズに応じた柔軟な道路空間の創出

- ・国道 8 号敦賀バイパスの開通により交通量が減少したことにより敦賀市内道路 4 車線を 2 車線に変更し歩行者空間を創出した敦賀空間再整備の事例（11 月 1 日（日）のイベントの状況の写真）

(2) 豊かな景観・環境の創生

- ・一乗谷朝倉氏遺跡周辺の主要地方道鯖江美山線において、無電柱化を実施した事例

Ⅲ 道づくりの基本的な進め方

1 効率的、経済的な事業展開とストック効果の最大化

(1) 選択と集中による事業展開

- ・重要度や必要性を踏まえ、適切に事業評価を行い、効果的・効率的な事業の推進（委員からのご指摘を受けて事業評価を追記）

(2) 建設～維持管理～更新を踏まえたライフサイクルコストの抑制

- ・維持管理や更新まで含めて、長期的な視点でコストの抑制を図ろうとするもの

(3) 既存の道路（ストック）の維持管理の充実と長寿命化

- ・定期点検を実施し、予防保全対策による道路施設の長寿命化、民間事業者との連携（PPP）や県民との合意形成を図りながら、選択と集中による効果的・効率的かつ持続可能な維持管理の推進しようとするもの

2 県民の参画と協働

（前回の資料で「県民とのコミュニケーション」としていた項目を、県民と共に道づくりを進めていくことを明確化するため、「2 県民の参画と協働」として、表現を変更）

(1) 県民とのコミュニケーション

- ・パンフレットやウェブ等を活用した積極的な情報共有、道路の課題や今後の道路のあり方を地域住民と共有し、地域と共に道づくりを

推進しようとするもの

(2) 愛着のある身近な道づくり

- ・地域住民や民間事業者が主体となった、きめ細やかな道路維持・美化の促進と共に、賑わいや憩いの場として愛着の持てる道路空間を創出しようとするもの

3 情報化技術の活用

(1) 通信技術を利用した情報収集(一元化)と発信による情報の共有化(前回の資料で「情報提供」としていた項目を、情報提供だけでなく収集も行うこととして表現を変更)

- ・ICT等を活用しながら、関係機関との積極的な情報共有、県民等からの道路に関する情報(異状など)の収集を図り、迅速に対応するとともに、これらの情報を一元化し、関係者や道路利用者に発信・共有することで、通行の安全性や利便性を向上しようとするもの

(2) デジタル技術の有効活用

- ・AI、ICT、5G・6G、ビッグデータ等の最新技術を活用し、渋滞対策、交通安全対策、自動運転車の実用化、維持管理の効率化とするもの

座長 第1回、第2回の懇話会を通して、委員の方々の意見を基に中身を濃く作りあげられた「道路の将来ビジョンの骨子(案)」について、各委員の皆様から、ご自由にご意見を伺いたい。

委員 いろいろな意見を反映していただき、感謝申し上げます。

I 趣旨の背景と課題(P1)について

「背景」と「課題」を一つのセットとして読み込んでいくと文脈が流れやすいと思う。「背景」に記載のある「激甚災害の頻発化」を受けて、気候変動等による災害に対する対策を「課題」に入れてはどうかと思う。「道路施設の老朽化対策」が入っているが、老朽化対策だけでなく「災害対策」の文字も入れてはどうか。

座長 事務局の方で細かい文言や表現の仕方を修正していただいた。「課題」として「災害対策」を記載することについては、検討させていただく。

委員 3点ほどコメントする。

- ① 前回も指摘させていただいた、ひらがなの「みちづくり」と漢字の「道づくり」の使い分けが、まだ少しわかりにくい。前回のパンフレットをじっくり見てみると、全部が漢字の「道」を使っている表記になっている。なんらかのルールというか、わかりやすい表記と言葉の定義が必要と思う。

② 全体的に言葉がちょっと難しい印象。例えば、「激甚化」(P5)は道路に携わる方やその分野の方々は理解できると思うが、県民の方々にとって理解しやすい単語ではない。基本的な進め方(P7)の中の「ストック効果」という言葉も、インフラを考える上では非常に大切な効果の考え方の一つではあるが、注釈を入れながら分かりやすく表記する必要があると思う。

③ 道路施策イメージの写真について、人(地域の方々)の姿が少なく感じる上に、引いた構図(写真)が非常に多い。道路整備を俯瞰して全体を表現するイメージ図だと思うが、やっぱり市民の姿がしっかり写りこんでいて、道づくりに携わることが可能なことを表現するべきと思う。前回のパンフレットを見ると、ワークショップをする姿や、歩道で人々が歩いている姿がある。例えば、道路施策イメージのP5は、アスファルト舗装が整備された写真ではなく、市民が植栽をしている写真などに替えた方がいいように思う。

前回のパンフレットの中では、進め方の中に「県民の意見を聞く取組みを進める」ことが大きな柱として入っていたが、その成果がもしあるのであれば、参考までにお聞きしたい。これを受ける形で、次の、基本的な進め方の「2 県民の参画と協働」に上手くリンクしてくるような形で、発展的なところを表現できればと思う。

事務局

全てを把握していないので申し訳ないが、例えば、坂井市丸岡中学校前の道路整備に関して、中学校の前で道が狭い中、どのように子ども達の通学路を確保するか、社会実験や周辺の中学校関係者や住民の方々にも協力いただいて、一緒になって問題を解決しようとする取組みも行っている(平成18年~19年)。

このような取組みも各地で行っているので、そのようなイメージも付け加えていきたい。

やわらかい表現については、なるべく心がけていきたい。

座長

また、そのような事例があれば、イメージとして載せてもいいと思う。

委員

やわらかい表現の関連で、(2)豊かな景観・環境の創生(P6)の中の「環境にやさしい道づくり」という表現が入っているが、この「環境にやさしい」という言葉は、長年、日本全国あちこちで使われているが、やや人間が環境に対して上位にあるような印象を与えるので、時代遅れの表現になってきている。そのような関係ではなく、「環境と共生する」や「環境と共生する道づくり」など、人間は環境の一部であり、対等な関係で存在することが伝わる表現にしてはどうかと思う。

環境の中で、人間も一つの存在として生かされている、との認識でないと昨今の複雑な問題は解決しない、という考え方になりつつある。

座 長 言葉の使い方は宿題として考えていきたい。

委 員 県全体として考えた場合、嶺北の大きい幹線道路ばかりに目がいきがちだが、嶺南の話も聞いてみると、福井県特有の原子力関係の災害に備えていかないといけない。原子力災害制圧道路は半島の方から基幹道路へ上手く繋がり、ほぼ完成状態に整備されてきているが、その地域に住んでいる方々のより安全を考えていくと、避難道路が制圧道路だけで十分なのか疑問を持っている。例えば、嶺南地域の滋賀県に繋がる県境をまたぐ道路なども、今後県内だけといった考え方だけでなく、隣県と積極的に繋いでいく市道レベルも含めた整備推進をしていくべきである。避難道路としてだけでなく、観光に繋がるなど、いろいろな展開も生まれるので、そのような観点において、原子力を抱えている特有な県としての記載もしながら、このビジョンをまとめ、補助を国に訴えていくためにも、記載が必要ではないかと思う。

座 長 道づくりの基本方針の（２）東西南北に開き、交流を拡大するネットワークの強化(P2)の中で書いてはいるが、目的は明確化していない。安心・安全がわかる具体的な県境とのネットワークに関する意見をいただいた。

委 員 ４ 県土強靱化と持続性の（１）大雨・大雪など災害に備えた機能強化(P5)の中に加えてはどうかと思う。

座 長 重要な視点だと思うので、検討させていただく。

委 員 よく検討されてできていると思う。

道路整備を進めるための導（しるべ）のような「福井県の道づくり」といった意味で策定されると思うので、多方面・多様に記載されているから、これでいいと思う。

① 福井県が担わなければいけない「道づくり」を書いているので、市町や国との連携の記載が必要であればいいが、どこにも出てこないの、どうなのかと思う。

② 行政が作成しているため、構成的に、私たち造ってあげる人・造る人、それに対し利用する人・利用したい人は何かを言いなさい、という構図が見える。それはそれで良く、そのようなものだと思う。ただ、5 魅力ある道路空間の創出(P6)、ここだけ「創出」という言葉を使っている、このサブタイトルは「みちづくり」という「造る・造っていきますよ」というニュアンスではなく、第1回の懇話会にも言ったが、やっぱり「道」は“育てましょう”という「道そだて」に関し



て、県民の皆様を感じてもらいたい。このビジョンが、どの範囲まで頒布されるのかわからないが、内容的には行政だけが引き受けるべきものではない。県民の皆様に対して、少し要求することも必要で、道の多様な整備を求めるのもいいが、求めたからには利用する側も汗をかきながら道をちゃんと育てていく。(例えば、福井県の「みどりのスコップひとかき運動」で除雪をお願いしているような良い運動)

また、そのことが歩道や道路を利用する方々を守ることにもつながる。そういう言葉も、今度新しくビジョンを策定するならば、入れ込んでも良いと思う。県の道しるべばかりでなく、利用していく・それを活かしていくのも、市町や住民・県民との連携も必要で、道そのものをより良く美しくキレイに守っていくのも住民の参加や活動が必要だと言ったほうがいい。

近頃は、行政にモノを言えばいい、行政がやらないからダメだ、という変な構図ができて先に進んでいくのは、これからのコロナ禍の中、いい方向ではないと思うので、県から、そのようなことを言ってもらったほうが良いと思う。

座 長            今のご意見は非常に重要で、受益者だからとか、供給者だからといったことではなく、ひとつになって皆でやろう。という機運がいろいろな会議の場に出てきている気がする。県にとっては財政面で非常に厳しい中で、県民一人ひとりが取り組まなければいけない課題なので、このようなことが書き込めるのであれば、全員一丸となって「オールふくい」で「道づくり」や「道そだて」などが入れれば良いことだと思う。当事者意識を今まで福井県は持ってこなかったり、ちょっと弱かったが、今からは、行政だけでなく県民も含めて皆でやるんだ、というところがあったとしても良いと思う。その考えに、非常に賛成。

委 員            今の委員の意見には賛成。  
道路施策のイメージの資料は、今後HPや冊子で紹介するのか？

事務局            イメージの資料は、委員の皆様にご理解いただくために、今実施している事業で、方針の項目に該当する例を示しており、もっとわかりやすい写真等があれば、ビジョンの方に差し込んでいきたいと考えている。よりよいものをこれからビジョンを作るときに使っていきたいと考えている。

委 員            ① イメージの中にある写真は、ハード整備中心で行政が行っている事業が多い。一般の市民にもイメージ図を入れながら紹介していくのならば、市民がどう関われるかについて、もっとイメージが膨らむようにした方が、今回の改定の意味がより出てくると思う。

② そうした中で、5. 魅力ある道路空間の創出(P6)が、最も市民が関われる項目だと思う。福井市内の花月橋通りなどでは市民が道路沿いに花を植えるなど市民自身が緑道を作っているような事例もある。また最近では敦賀の事例などもあるが、福井ではまだそんなに先進事例がないので、5の項目に関しては、県外の先進事例も含めて道路空間の活用イメージが広がるような事例を入れた方が良いと思う。

いずれにしても、5の項目では市民が様々な形で道路空間を育んだり活用している良い事例を、写真を用いて多く紹介すると良いと思う。

③ SDGsのロゴが小さいので拡大して見やすくした方が良いと思う。

座 長            いまの意見も活かしていきたい。

委 員            現場目線の意見を述べます。

①自動運転車の実用化(P7)について

車の自動化は急激に進歩していくと思っており、空飛ぶ車も登場すると言われているので、そのような車の進歩に合わせた道路整備も考えていただきたい。

②県土強靱化と持続性の中の老朽化対策(P5)について

老朽化に対するいろいろなメンテナンスも必要だとは思いますが、道路幅が極端に狭くなっている区間や、4車線から2車線になっている区間、渋滞や交通安全上問題を抱えた区間があるので、ボトルネックの解消も視野に入れた道づくりを推進してもらいたい。

③大雨・大雪など災害に備えた機能強化(P5)について

雪害に強い道路整備も必要。登り坂や橋梁やトンネルの出入口など道路状況に合わせて融雪装置の設置が必要。

④車中心から、人中心への道づくりの推進(P6)について

過度に車に依存しない方策として、トランジットモール(自家用自動車の通行を制限し、バス・電車・タクシーなどの公共交通機関だけが優先的に通行できる形態)の歩車共存道路という考え方も、道路空間の整備に必要。

座 長            現場サイドからの、まだ抜け落ちているような課題についての意見をいただいた。

車自体の高度化(進化)の中で、道路もその時流に合ったフレキシブルな対応が重要だと感じた。全体的にその対応も図っていくことが見えると良いと感じる。

委 員            骨子(案)を見て、県民の参画と協働(P7)の部分について、前回の懇話

会から修正を入れていただき、非常に良かったと思っている。ただ、道路を造る時に県民の意見を聞く、というニュアンスが強くて、造った後に使うや守る、育てるといった自分たちが使っている道路の維持管理まで住民や県民の方々にも意識を向けていただきたい。大がかりな点検は難しいと思うが、道の汚れやひび割れなどは、使っている方々が見つかることが非常に早いと思うので、造る時だけ参画協働ではなく、造った後の守るや使う所まで住民の方々と一緒にやる、といったニュアンスが少し入っていけば良いと思う。

座長 私たちは道は使うものとはばかり考えるので、その後の事は全然考えない。道と共に生きるという考え方が必要だと改めて確認した。

委員 ①5 魅力ある道路空間の創出(P6)について

丸岡中学校と高椋小学校前の県道整備において、8回程のワークショップを重ね、住民の様々な意見と共に道路整備を行ったが、その時に素晴らしいと思ったのは、センターラインを移動させるとか、融雪装置のラインが中心にないとか、いろいろな今までにない考え方に基づいて地域の方々が一生懸命アイデアを絞って整備が行われた過程(プロセス)において、非常に地域の方々が沢山のことを学ばれ、また、道路に対する愛着が深まり、出来上がった後も自分達で大切にしているという意識が育まれたということなので、そういったことを、ここで、もう少し表現できれば良いと思う。

その一つとして、(1)地域のニーズに応じた柔軟な道路空間の創出(P6)の中に主な道路施策が3つあるが、空間整備等の話だけでなく、そうした住民参画型の道づくりをしていくことを一つの事業や仕組みとして確立できるような施策があれば良いと感じた。

②幸福度(P4)のSDGsのマークについて

「13 気候変動」のマークが入っていない。激甚災害の対応は、どちらかと言うと気候変動に対する適応策になる。適応というのは、地球温暖化が進むことで起きるであろうことに対して対策をしていくことだが、それ以前に地球温暖化をできるだけ減らそう、止めようという緩和策も大変重要で、ここにある公共交通機関の問題や、近くは徒歩や自転車で健康的に行きましょう、という話が既に入っているので、是非ここでもSDGsの「13 気候変動」を入れていただき、なおかつ、そうした文言も少し加えていただくことで、気候変動(温暖化)に対する緩和策にもしっかり取り組むという姿勢を表せると思う。

③「幸福度日本一」について

「幸福」は、この場合、何で捉えようとしているのかわかりづらく、「幸福度日本一」という言葉が独り歩きしかねないと思う。例えば、福井県の幸福度は、インバウンド関係や文化余暇時間が非常に少

ない部分が弱点でもあると思うが、インバウンド対策とか県民の日々の暮らしの豊かさを創出するというような役割も併せて考えていくことで、本当の「幸福度日本一」を目指せると思う。

座 長 SDG s 関係は、抜け落ちのないように確認を事務局にお願いしたい。

- 委 員
- ① 委員の方の意見を聞いて、災害では、自助・共助・公助が大切だと言われており、災害だけでなく、行政全般に自助・共助・公助が必要だという視点を織り込むべきだとの話を、なるほどと思って聞いていた。この中にそのようなことを盛り込んでいただければ良いと思う。
  - ② 言葉が難しい、との意見はなるほど、と感じた。特に、豊かな景観・環境の創生(P6)をパッと見た瞬間、何を言っているのかほとんどわからない。「地方創生」という言葉があり、「創生」という言葉は一般的となってはいるが、「豊かな景観・環境の創生」と言われて何を想像するか、なかなか難しいと思った。もっとやさしい言葉に変えると良い。
  - ③ 2 産業・観光の活性化(P3)の中に、北陸新幹線の県内開業について書かれていて、開業が遅れる懸念がある。遅れることは、どれぐらい遅れるのか明確にしてもらえれば良いと思うが、その遅れによって県内の道づくりが遅れることがあるのか、ないのか。もしそのようなことがあれば、教えていただきたい。

座 長 北陸新幹線開業が遅れるとすれば、「2023 年春」という表現をどうするか、今の道づくりをグローバルな視点で見る必要があると思う。

事務局 北陸新幹線開業の遅れについては、国土交通省で検証委員会が設置され、これからしっかりと政府・与党で申し合わせされた 23 年春敦賀開業がどの程度遅れるのか、議論をしていただけていると思っている。ビジョンの中の表現については、令和 3 年 1 月頃に第 4 回委員会を行い、年度末までに将来ビジョンを改定する中で、福井・敦賀開業の時期については、いつまでになるか明らかになると想定しているので、この表現については、これから吟味していく。

北陸新幹線開業の遅れが道づくりにも影響をするのか？とのことについては、新幹線は高速交通ネットワークの国の政策として進めている。県としては、新幹線が来ることによる駅周辺の道づくり、二次交通の中での道の整備はあるが、新幹線の遅れによる影響はない。県としては、道づくりについて、しっかりとした目標を持って、財源が伴うことも視野にいれながら、地域の皆様方、ネットワーク化(中縦や舞若の 4 車線化)は国土強靱化においても極めて重要なので、しっかりと進めていきたい。

## ① 3 幸福度日本一の生活基盤(P4)について

第1回、2回の懇話会には出てきていないが、背景として挙がっている「高齢化社会の進展」というキーワードについて、高齢ドライバーも増えることを考えた時に、それに対してどうなの？とストレートにわかることが、この(案)の中のどこにも見られない。高齢ドライバーが快適に安全に走れるようなわかりやすい道路、のようなことがイメージ的に見えない。そこが気になっていて、「高齢者が～」と限定せずに、今後のインバウンド(海外からのレンタカーの観光客)や、県外の人が車でいろいろな所に入り込むので、わかりやすい、使いやすい、走りやすい「道づくり」が大事だと思う。物流の所で4車線が2車線になるボトルネックが気になるが、一般の人から考えると、3車線が2車線に急になったり、右折レーンが突然消えたり等、福井の道は走りにくいと感じる人が結構多い。細かいところだが、もう少し丁寧に見ながら改善していく視点も大事だと思う。人中心はもちろん大事だが、本来の道路の、車が走行する空間の問題はまだ残されていて、渋滞緩和だけでなく、もっと走りやすく安全に、わかりやすく、スムーズに流れる等は、抜いてはいけない部分であり、そこはきっちり王道として入れても良いと思う。言い方は悪くなるが、少し人に偏りすぎている。そこは大事だが、本来の部分はちゃんとすべきところ、直すべきところ、もっときちっと高度化するところは高度化する、整合させるところは整合させる、といったことはやるべき、そこがおろそかになってはいないかと思う。やっちはいるが、あんまり表立って見えていないことがあるので、この辺りにそれが伝わることを入れると良いのではないかと思う。

## ② 4 県土強靱化と持続性(P5)について

一つめの文章がわかりにくい。例えば、「頻発・激甚化する自然災害に備え、平時・災害時を問わず、ヒト・モノ・情報の流れを確保する道路のネットワーク化や機能向上の推進」にするとスッキリすると思うので、この文章を少し考えていただきたい。今のままだと、頭部分がぐちゃぐちゃになる感じがして、分かりにくいと思う。

## ③ それぞれの箇所の文章の言い回しについて

～し、～に、など少し変なところがあるので、もう一度確認いただきたい。

## ④ 5 魅力ある道路空間の創出(P6)について

道路のプロセスが大事というところで、2 県民の参加と協働(P7)にも関係するが、「県民」だけでは弱いと感じる。県民ももちろんだが、県と市町、道路管理者と交通管理者など、機関どうしの円滑なスムーズな情報交換とか交流が必要である。交流や連携となると、県民と行政といった構図にもっていくところが前面に出すぎている感じ

がして、もう少しここは、座長の「オールふくい」のイメージを出すのであれば、あらゆるものとの連携と協働、例えば、県民とのものもあれば、行政間のものもあれば、道路管理者と交通管理者、市と県とのレベル、など、いろいろなものがうまく協調しあう、協働しあうと良いと思う。県民となになに、ということだけをことさら協調するのではない方が良いと思う。タイトルの「県民の参画と協働」に、もう少し言葉を入れて良いと思う。これだと、歩み寄っていることがことさら出る印象を感じた。

⑤ 全体として、様々なモビリティ手段への対応について

車の自動運転などの進化を考えた時、車のタイプ（いろいろな所で行われている実証実験の一人乗り用のパーソナルモビリティ）など移動手段が今後考えられ、そのようなものが受け入れられるような、使えるような空間を準備する、どうなるかわからないが、そうなることもイメージしながら柔軟に考えていきます、というのがあっても良いと思う。自動運転など、例えば、外に走っている道路が建物の中に入ってくることもあり得るなど、建物の作り方も変わってくると言われているなか、そのようなことも入ると良いと思う。

⑥ 県民との連携と協力について

過程が大事だと凄く感じる。造るを前面に出すだけでなく、社会実験を少しずつ行っていたり、少し馴染みがでてきていると思うので、いろいろなことにチャレンジしながら進めていきますよ、ということが入ってくると、より「協働」として一緒にやろうとしていることが見える。どこの部分に入れると良いかはわからないが、試しながらやっていくこともどこかで見えるような形で示されると、造ることも、一緒に考えながら少しずつやっていき、後戻りもできますよ、ということも含めながら柔軟な発想の中で展開することも考えていきたい、そんなことが伝わるような中身があると良いと思う。カチカチのものだけじゃないことにも繋がると思う。

座 長 次の時代に向けた課題解決型も見えるような表現もどこかに入っていると良いと思う。

委 員 (2) 道路施設の予防保全・長寿命化(P5)について

数日前の山口県上関の道路段差で事故が起きており復旧で大変なことになっている。高度成長の時に造られてきている施設が、県内において定期点検を行っていると思うが、国交省は令和元年、2年で別予算をとり点検や改修を大きくスピードアップさせたと言っている。地方公共団体の財源の問題もあると思うが、安全・安心の中で橋梁等の定期点検を加速化させたりして、長寿命化や安全な道を維持していくことを県の道路の保全方針としてもっと強く出していくと良いと感じた。山口県の

ような大事故が起きそうな場所が国内に沢山あると思う。国交省の直轄道路は比較的早期に対応できると思うが、地方公共団体は予算の都合で後回しになるかもしれない。そこを早く行うことを検討して打ち出していったらどうかと感じた。

事務局

定期点検の紹介

福井県管理道路で橋は2,350橋、市町管理道路も合わせて約1万橋ある。笹子トンネルの天井板崩落事故(平成24年)を受けて、平成26年度に定期点検が法定点検となり、平成30年度で一巡している。先程の1万橋も、人間が直接行って叩いて点検をしている。それが人間に例えると人間ドックになり、悪い所がわかるとこれから直していく。保全の方法が2種類あり、足が折れてはいないがボロボロになっているものを直す事を「事後保全」、悪くなった所を早めに直していくことを「予防保全」。これから早め早めに直して長生きしていく方向にしていきたい。定期点検で、悪いところは把握している。ただ、山口県の事例では、橋本体ではなく、例えば、外力(下の地盤や波のあがり)の要因が新聞に書いてあったので、これから注視していく。

そういったことで、定期点検と予防保全という表現になっている。

委員

先程の座長の意見、次の時代に向けて課題を解決していけるようなプランを踏まえて、5 魅力ある道路空間の創出(P6)において、子ども達の参加が非常に重要だと思うので、「道づくり教育」のようなものを位置付けていただければ良いと思う。丸岡の道づくりの時も、中学生の生徒さん達が参加することで最終的には道の名前を皆で考えたり、道の看板を生徒さん達で作ったり、いろいろな点で発展していった。

道ができてからその維持管理を皆でお掃除したり、花を植えたりということも重要であるが、政策決定のプランニングにおけるプロセスの中で直接子ども達が教育という位置付けで参画していくことが、これからの次世代育成で重要だと思うので、是非願います。

座長

「道とともに生きる教育」、「守る」、「使う」など、「造る」だけでなく、広い意味での教育が大事だと思う。

座長

最後に、一言だけ意見を述べさせていただく。今日は、各委員の先生方から細部に渡ってご意見をいただき、私が指摘することはないと思った。ただ、来年に入ってから「道路の将来ビジョン(案)」が取りまとまると思うので、細かいことについては今日が最後の議論の場だと思う。今回、懇話会3回を通じて思ったのは、ちょうど今、コロナやいろいろな平成に入ってから災害など私たちの命を奪う出来事が多く起き、経済情勢も停滞しているなど、いろいろな面で戦後の日本の大きなターニ

ングポイントの時期に差し掛かっているのは間違いないと思った。その時期にできる、このビジョンはかなり将来のことを見据えたビジョンでなければいけないだろうと思う。今日、委員の皆様から沢山のご意見をいただき、いろいろな課題についてもフレキシブルに対応できることが、これからの道を守り、道を造り、道を使っていく上で、必要な要素になると思う。

よく福井の特性を「勤勉と絆の福井」との言い方をする。私たち経済をやっているとそのような言葉を使うが、「勤勉と絆」、今、福井はそれを言われた時代からも大きく変わる時がきたのだろうと思う。他の委員の方々も言われたように、いろいろな多様な連携がようやく今求められている。県と住民の連携だけでなく、機関どうしの連携だったり、このビジョンが今までの「勤勉と絆」といった地域特性から離脱して、「勤勉と絆」＋「多様な連携」がひとつの売りになるような「道路ビジョン」ができれば、大変嬉しいと思う。

#### 4 閉 会 司 会

本日は、貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。

次回は、最終回となります。予定では、年明け1月下旬～2月上旬頃の開催を予定しております。具体的な日時につきましては、個別に調整させていただきます。

これをもって、懇話会を閉会する。