

第2回懇談会の各委員意見と
「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ(案)への反映

平成14年11月8日

福 島 県

第2回懇談会の各委員意見と「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）への反映

no	各委員の意見	「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）への反映
1	<p>中間とりまとめ（案）については、この計画の特徴（目玉商品となるもの）を示すべきである。</p>	<p>P3 「計画の特徴」として、この道路計画は、「県民ニーズの反映」「基本的な考え方の提示」「施策展開にあたっての共通認識の提示」「わかりやすい指標」が特徴であるということに記述した。</p>
2	<p>福島県の道路の現状認識、それを踏まえた道路整備の方向性はしっかり示す必要がある。</p>	<p>P17,18 本県の道路整備についての現状認識を示し、さらに、これまでの整備の考え方、整備手法での課題等を示した。 以上の観点を踏まえて、今後の道路整備の方向性については、本県の特徴ある七つの生活圏相互の連携・交流を促進する縦横三本からなる六本の地域軸による多極ネットワークの形成や、県民がほんとうの豊かさを実感できる、安全で安心な地域生活を支える道づくりを、「ともに考え、ともにつくる」ことを念頭に、より一層の事業の効率化・重点化・透明性に配慮しながら進めていくことを記述した。</p>
3	<p>量から質への転換を図ることとしているが、県としては、道路整備に関して一定の量は満たされたのかどうかの認識を示す必要がある。 量はまだまだ足りないといった点を強調すべきである。</p>	<p>P17 「道路整備の現状認識」の中で、「全国一律の均衡ある発展の終焉」や「一定の量的ストックは満たされた」との中央での議論に対し、本県のシビルミニマムとしての道路はまだまだ整備が必要であることを記述した。 しかし、今後の道路整備にあたっては、これまでの道路が果たしてきた役割、成果を検証し、新たな視点から今後の道路の方向性を示すことが必要となっていることを記述した。 P20 本県の道路は、定時性、速達性、安全性、信頼性などの観点から、地域に応じた解決すべき課題は依然として存在し、まだまだ整備を進めなければならない状況にあるという認識を記述した。</p>
4	<p>県土のグランドデザインに立った計画的な事業の展開としては、非常に広範囲な内容であるため、具体的な説明が必要である。</p>	<p>P19 県土のグランドデザインに立った道路の役割としては、計画的な事業展開による多極ネットワークの形成として、本県の特徴ある七つの生活圏相互の連携・交流を促進する縦横三本からなる六本の地域軸による多極ネットワークの形成を図ることを記述した。また、これら県の骨格となる主要幹線の整備は、道路管理者の責務によって計画的かつ重点的に事業展開を図ることを記述した。</p>

第2回懇談会の各委員意見と「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）への反映

no	各委員の意見	「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）への反映
5	<p>福島県の道路は圧倒的に歩道が少ない。歩道の整備を優先的に考えるべきである。</p>	<p>P18,20 本県の道路整備は、自動車のための道路整備が最優先課題であったために、交通弱者に対し必ずしも良好な環境を提供してきたとは言い難い状況であることを記述した。 それらを踏まえて、「安全で安心できる生活環境の確保」の中で、今後の道路の整備にあたっては、歩行者・自転車の安全性を重視し、生活環境の向上に視する道路の整備に努めることを記述した。</p>
6	<p>道路を安全にするということは当然であり、それ以外にも土地利用を含めた地域環境を考慮した道路整備を行うべきである。</p>	<p>P19 「地域社会との調和」の中で、道路の整備にあたっては、地域社会の実情や課題を踏まえ、将来の市町村の土地利用計画や振興計画等と十分な調整を図ることを記述した。</p>
7	<p>台風6号の被災状況を見ても、福島県にはまだまだ道路の整備が必要な箇所が存在する。つまり有事の際の避難路も含めて、最低限、県民の生命、財産を守る道路の整備は必要である。 これからの道路整備にあたっては、安全、安心ということを念頭に置いて行うべきである。本計画のなかでも基本的な考え方に取り込むべきである。</p>	<p>P20 「安全で安心できる生活環境の確保」を道路整備の基本的な考え方に追加し、安全で安心できる質の高い暮らしを実現するためにも、県民の生命、財産を守る道路の整備は必要不可欠であることを記述した。さらに、豪雨等による孤立地域の解消や救急医療施設へのアクセスの確保及び大規模災害時における緊急救援ルートの確保により、豪雨・地震に対する安全性・信頼性の向上を図り、リダンダンシーの高い道路ネットワークの構築により、地域の安全や暮らしの安心を守ることを記述した。</p>
8	<p>財政状況が厳しい中において、既存の道路を使いやすく、安全に通行できるようにするためにも、維持管理業務を適切に行うことは重要である。</p>	<p>P20 「維持管理の充実」の中で、新規投資については、地域特性に応じた成果の高い事業を峻別し、集中的に実施していくとともに、既存の道路ストックを重点的かつ適切に維持管理し、長期にわたって有効活用を図っていくことを記述した。</p>
9	<p>景観に配慮した道づくりを行っていただきたいし、これらの考えは基本的な部分に入れるべきである。</p>	<p>P21 「自然環境や景観への配慮」を道路整備の基本的な考え方に追加し、今後の道路整備にあたっては、「福島県景観条例」(平成10年3月制定)を受けた「福島県公共事業等景観形成指針」に基づき、従来の機能性、安全性、経済性等に配慮することはもとより、地域の個性を生かしながら持続性、公共性、環境性を備え、周辺景観に配慮し洗練された道路の整備に努めることを記述した。</p>

第2回懇談会の各委員意見と「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）への反映

no	各委員の意見	「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）への反映
10	<p>物流の観点から、大型車が支障なく通行できる道路として見た場合、すべての道路が駄目であるというわけではないが、まだまだ問題箇所がある。幹線道路の役割を担っている道路も問題が多いし、大型車のすれ違いに支障がある箇所も多く存在している。</p> <p>25t車両対応の指定道路以外にも、背高コンテナ等の指定経路の話題も盛り込んでいただきたい。</p>	<p>P30</p> <p>「1 広域的な連携・交流を促すふくしまの道づくり」の中に25t車両が自由に通行可能な指定道路の整備や背高海上コンテナ用セミトレーラーなどの新規規格車が自由に通行可能な指定経路の整備を図り、物流拠点のネットワーク強化を推進することを記述した。</p>
11	<p>中心都市間を結ぶ途中の集落には、歩道が少ないように感じる。それら地域の沿道にも学校があり、生徒が非常に危険な状況が見られるため、学校周辺の道路には是非とも歩道の整備をすべきである。</p>	<p>P37</p> <p>「3 安全で安心な暮らしを支えるふくしまの道づくり」の中に、依然として交通事故の発生件数が増加していることから、緊急性の高い通学路などにおいて安全・安心に配慮した歩道の整備を推進することを記述した。</p> <p>さらに、住宅系地区や商業系地区を走る道路のうち、死傷事故が多発している地区を抽出し、「あんしん歩行エリア」として、歩道の整備や自動車のスピードを抑える道路構造の採用など歩行者や自動車の安全対策を集中的に展開することを記述した。</p>
12	<p>原子力発電所の有事の際の避難路として、高速道路、国道、県道等は地域住民が期待するような道路の整備が行われていない。</p> <p>安全安心といった観点から、原子力発電所の避難路の位置付けを明記していただきたい。</p>	<p>P38</p> <p>「3 安全で安心な暮らしを支えるふくしまの道づくり」の中に、多数の原子力発電所をかかえる浜通り地方において、民生の安定確保を有事の際の適切な避難路としての道路の整備を図り、地域住民が安全に安心して暮らせる生活環境を確保することを記述した。</p>
13	<p>障害者の視点に立てば、やはり歩道は狭いと思われる。さらに段差があるため、車道を通行することがある。</p>	<p>P42</p> <p>「5 思いやりを持ったふくしまの道づくり」の中に、車いすがすれ違える幅の広い歩道や、道路、駅前広場、自由通路などにおけるバリアフリーの導入等、健常者の視点だけでなく誰もが歩きやすい道路の整備を推進することを記述した。</p>
14	<p>いわき中央ICのパーク＆ライドシステムは、非常に好評であり、これらの施策は交通渋滞の緩和など非常に有効と思われるため、積極的に取り組むべきである。</p>	<p>P45</p> <p>「7 都市の活動を支えるふくしまの道づくり」の中に、パーク＆ライドなど公共交通の積極的活用を図ることにより、公共交通結節点の機能強化を推進することを記述した。</p>

第2回懇談会の各委員意見と「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）への反映

no	各委員の意見	「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）への反映
15	<p>道路に沿って非常にいいビューポイントがあるにもかかわらず駐車するスペースがないため、ポイント的でもそれらを提供するスペースがあればいいのではないか。</p>	<p>P47 「8 自然環境や景観と調和したふくしまの道づくり」の中に、道づくりにおいては、自然との共生を図り、周辺の自然環境との調和を大切にすることにより、誰でも気軽に身近な森や水辺から安らぎやくつろぎを感じられる「癒しの空間」の保全に努めることを記述した。</p>
16	<p>アドプトシステムの導入やボランティア団体との連携、さらにはアウトソーシング（外部委託）の推進などは基本的な考え方に加えるべきである。</p>	<p>P48 「道路整備にあたってのしくみづくり」の中で、道路の整備にあたっては、計画策定段階から住民懇談会、住民アンケートを行い、さらに維持管理においては、アドプトシステムの導入を図るなど、住民参画による手法を取り入れた整備・管理を行い、行政と住民が「ともに考え、ともに作る道づくりを」推進することを記述した。</p>
17	<p>本計画の中では、優先順位（プライオリティ）の考え方を示す必要がある。 予算の優先順位を付けるという点も考えがあれば聞かせていただきたい。</p>	<p>P48 「道路整備にあたってのしくみづくり」の中で、事業の執行にあたっては、県民のニーズを的確に捉え、それらに迅速に対応するために、数多い事業メニューの中から、時代時代に応じた県民ニーズの高い事業に予算を重点配分するなど、柔軟な事業執行体制を構築することを記述した。</p>
18	<p>道路整備の目的が、供用時にその目的と違った性格で供用されている気がする。その矛盾を解決するためにも、交通管理者との連携を図り、供用後の交通規制を含めて建設主体が考えるなど、いわゆる総合的なマネジメントを考慮した道づくりを進める必要がある。 信号の設置箇所、交差点の構造は道路管理者と交通管理者が協議しているが、現示は交通管理者で行っているため、バイパスを造っても信号の現示によって効果は半減されるため、道路整備にあたっては交通管理者との連携も盛り込んでいただきたい。</p>	<p>P49 「総合的な道路行政による展開」の中で、交通安全や円滑な交通の確保の観点から、例えば信号制御など、交通管理者（公安委員会）との協力・連携を図り、効率的な道路の使い方の実現を図ることを記述した。</p>

第2回懇談会の各委員意見と「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）への反映

no	各委員の意見	「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）への反映
1	<p>中間とりまとめ（案）については、この計画の特徴（目玉商品となるもの）を示すべきである。（柳委員）</p>	<p>P3 「計画の特徴」として、この道路計画は、「県民ニーズの反映」「基本的な考え方の提示」「施策展開にあたっての共通認識の提示」「わかりやすい指標」が特徴であるということを書いた。</p>
2	<p>福島県の道路の現状認識、それを踏まえた道路整備の方向性はしっかり示す必要がある。（鈴木委員・坪井委員）</p>	<p>P17,18 本県の道路整備についての現状認識を示し、さらに、これまでの整備の考え方、整備手法での課題等を書いた。 以上の観点を踏まえて、今後の道路整備の方向性については、本県の特徴ある七つの生活圏相互の連携・交流を促進する縦横三本からなる六本の地域軸による多極ネットワークの形成や、県民がほんとうの豊かさを実感できる、安全で安心な地域生活を支える道づくりを、「ともに考え、ともにつくる」ことを念頭に、より一層の事業の効率化・重点化・透明性に配慮しながら進めていくことを記述した。</p>
3	<p>量から質への転換を図ることとしているが、県としては、道路整備に関して一定の量は満たされたのかどうかの認識を示す必要がある。（坪井委員） 量はまだまだ足りないといった点を強調すべきである。（酒井委員）</p>	<p>P17 「道路整備の現状認識」の中で、「全国一律の均衡ある発展の終焉」や「一定の量的ストックは満たされた」との中央での議論に対し、本県のシビルミニマムとしての道路はまだまだ整備が必要であることを記述した。 しかし、今後の道路整備にあたっては、これまでの道路が果たしてきた役割、成果を検証し、新たな視点から今後の道路の方向性を示すことが必要となっていることを記述した。 P20 本県の道路は、定時性、速達性、安全性、信頼性などの観点から、地域に応じた解決すべき課題は依然として存在し、まだまだ整備を進めなければならない状況にあるという認識を記述した。</p>
4	<p>県土のグランドデザインに立った計画的な事業の展開としては、非常に広範囲な内容であるため、具体的な説明が必要である。（坪井委員）</p>	<p>P19 県土のグランドデザインに立った道路の役割としては、計画的な事業展開による多極ネットワークの形成として、本県の特徴ある七つの生活圏相互の連携・交流を促進する縦横三本からなる六本の地域軸による多極ネットワークの形成を図ることを記述した。また、これら県の骨格となる主要幹線の整備は、道路管理者の責務によって計画的かつ重点的に事業展開を図ることを記述した。</p>

第2回懇談会の各委員意見と「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）への反映

no	各委員の意見	「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）への反映
5	<p>福島県の道路は圧倒的に歩道が少ない。歩道の整備を優先的に考えるべきである。（星委員）</p>	<p>P18,20 本県の道路整備は、自動車のための道路整備が最優先課題であったために、交通弱者に対し必ずしも良好な環境を提供してきたとは言い難い状況であることを記述した。 それらを踏まえて、「安全で安心できる生活環境の確保」の中で、今後の道路の整備にあたっては、歩行者・自転車の安全性を重視し、生活環境の向上に視する道路の整備に努めることを記述した。</p>
6	<p>道路を安全にするということは当然であり、それ以外にも土地利用を含めた地域環境を考慮した道路整備を行うべきである。（鈴木委員）</p>	<p>P19 「地域社会との調和」の中で、道路の整備にあたっては、地域社会の実情や課題を踏まえ、将来の市町村の土地利用計画や振興計画等と十分な調整を図ることを記述した。</p>
7	<p>台風6号の被災状況を見ても、福島県にはまだまだ道路の整備が必要な箇所が存在する。つまり有事の際の避難路も含めて、最低限、県民の生命、財産を守る道路の整備は必要である。（大石委員） これからの道路整備にあたっては、安全、安心ということを念頭に置いて行うべきである。本計画のなかでも基本的な考え方に取り込むべきである。（伊藤委員・柳委員）</p>	<p>P20 「安全で安心できる生活環境の確保」を道路整備の基本的な考え方に追加し、安全で安心できる質の高い暮らしを実現するためにも、県民の生命、財産を守る道路の整備は必要不可欠であることを記述した。さらに、豪雨等による孤立地域の解消や救急医療施設へのアクセスの確保及び大規模災害時における緊急救援ルートの確保により、豪雨・地震に対する安全性・信頼性の向上を図り、リダンダンシーの高い道路ネットワークの構築により、地域の安全や暮らしの安心を守ることを記述した。</p>
8	<p>財政状況が厳しい中において、既存の道路を使いやすく、安全に通行できるようにするためにも、維持管理業務を適切に行うことは重要である。（遠藤委員）</p>	<p>P20 「維持管理の充実」の中で、新規投資については、地域特性に応じた成果の高い事業を峻別し、集中的に実施していくとともに、既存の道路ストックを重点的かつ適切に維持管理し、長期にわたって有効活用を図っていくことを記述した。</p>
9	<p>景観に配慮した道づくりを行っていただきたいし、これらの考えは基本的な部分に入れるべきである。（大石委員）</p>	<p>P21 「自然環境や景観への配慮」を道路整備の基本的な考え方に追加し、今後の道路整備にあたっては、「福島県景観条例」（平成10年3月制定）を受けた「福島県公共事業等景観形成指針」に基づき、従来の機能性、安全性、経済性等に配慮することはもとより、地域の個性を生かしながら持続性、公共性、環境性を備え、周辺景観に配慮し洗練された道路の整備に努めることを記述した。</p>

第2回懇談会の各委員意見と「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）への反映

no	各委員の意見	「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）への反映
10	<p>物流の観点から、大型車が支障なく通行できる道路として見た場合、すべての道路が駄目であるというわけではないが、まだまだ問題箇所がある。幹線道路の役割を担っている道路も問題が多いし、大型車のすれ違いに支障がある箇所も多く存在している。（酒井委員）</p> <p>25t車両対応の指定道路以外にも、背高コンテナ等の指定経路の話題も盛り込んでいただきたい。（酒井委員）</p>	<p>P30</p> <p>「1 広域的な連携・交流を促すふくしまの道づくり」の中に25t車両が自由に通行可能な指定道路の整備や背高海上コンテナ用セミトレーラーなどの新規規格車が自由に通行可能な指定経路の整備を図り、物流拠点のネットワーク強化を推進することを記述した。</p>
11	<p>中心都市間を結ぶ途中の集落には、歩道が少ないように感じる。それら地域の沿道にも学校があり、生徒が非常に危険な状況が見られるため、学校周辺の道路には是非とも歩道の整備をすべきである。（柳委員）</p>	<p>P37</p> <p>「3 安全で安心な暮らしを支えるふくしまの道づくり」の中に、依然として交通事故の発生件数が増加していることから、緊急性の高い通学路などにおいて安全・安心に配慮した歩道の整備を推進することを記述した。</p> <p>さらに、住宅系地区や商業系地区を走る道路のうち、死傷事故が多発している地区を抽出し、「あんしん歩行エリア」として、歩道の整備や自動車のスピードを抑える道路構造の採用など歩行者や自動車の安全対策を集中的に展開することを記述した。</p>
12	<p>原子力発電所の有事の際の避難路として、高速道路、国道、県道等は地域住民が期待するような道路の整備が行われていない。（遠藤委員）</p> <p>安全安心といった観点から、原子力発電所の避難路の位置付けを明記していただきたい。（遠藤委員）</p>	<p>P38</p> <p>「3 安全で安心な暮らしを支えるふくしまの道づくり」の中に、多数の原子力発電所をかかえる浜通り地方において、民生の安定確保を有事の際の適切な避難路としての道路の整備を図り、地域住民が安全に安心して暮らせる生活環境を確保することを記述した。</p>
13	<p>障害者の視点に立てば、やはり歩道は狭いと思われる。さらに段差があるため、車道を通行することがある。（大石委員）</p>	<p>P42</p> <p>「5 思いやりを持ったふくしまの道づくり」の中に、車いすがすれ違える幅の広い歩道や、道路、駅前広場、自由通路などにおけるバリアフリーの導入等、健常者の視点だけでなく誰もが歩きやすい道路の整備を推進することを記述した。</p>
14	<p>いわき中央ICのパーク＆ライドシステムは、非常に好評であり、これらの施策は交通渋滞の緩和など非常に有効と思われるため、積極的に取り組むべきである。（野崎委員）</p>	<p>P45</p> <p>「7 都市の活動を支えるふくしまの道づくり」の中に、パーク＆ライドなど公共交通の積極的活用を図ることにより、公共交通結節点の機能強化を推進することを記述した。</p>

第2回懇談会の各委員意見と「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）への反映

no	各委員の意見	「福島県の道路の将来像」中間とりまとめ（案）への反映
15	<p>道路に沿って非常にいいビューポイントがあるにもかかわらず駐車するスペースがないため、ポイント的でもそれらを提供するスペースがあればいいのではないかと。（星委員）</p>	<p>P47 「8 自然環境や景観と調和したふくしまの道づくり」の中に、道づくりにおいては、自然との共生を図り、周辺の自然環境との調和を大切にするにより、誰でも気軽に身近な森や水辺から安らぎやくつろぎを感じられる「癒しの空間」の保全に努めることを記述した。</p>
16	<p>アドプトシステムの導入やボランティア団体との連携、さらにはアウトソーシング（外部委託）の推進などは基本的な考え方に加えるべきである。（坪井委員）</p>	<p>P48 「道路整備にあたってのしくみづくり」の中で、道路の整備にあたっては、計画策定段階から住民懇談会、住民アンケートを行い、さらに維持管理においては、アドプトシステムの導入を図るなど、住民参画による手法を取り入れた整備・管理を行い、行政と住民が「ともに考え、ともに作る道づくりを」推進することを記述した。</p>
17	<p>本計画の中では、優先順位（プライオリティ）の考え方を示す必要がある。（坪井委員） 予算の優先順位を付けるという点も考えがあれば聞かせていただきたい。（酒井委員）</p>	<p>P4 「道路整備にあたってのしくみづくり」の中で、事業の執行にあたっては、県民のニーズを的確に捉え、それらに迅速に対応するために、数多い事業メニューの中から、時代時代に応じた県民ニーズの高い事業に予算を重点配分するなど、柔軟な事業執行体制を構築することを記述した。</p>
18	<p>道路整備の目的が、供用時にその目的と違った性格で供用されている気がする。その矛盾を解決するためにも、交通管理者との連携を図り、供用後の交通規制を含めて建設主体が考えるなど、いわゆる総合的なマネジメントを考慮した道づくりを進める必要がある。（野崎委員） 信号の設置箇所、交差点の構造は道路管理者と交通管理者が協議しているが、現示は交通管理者で行っているため、バイパスを造っても信号の現示によって効果は半減されるため、道路整備にあたっては交通管理者との連携も盛り込んでいただきたい。（酒井委員）</p>	<p>P49 「総合的な道路行政による展開」の中で、交通安全や円滑な交通の確保の観点から、例えば信号制御など、交通管理者（公安委員会）との協力・連携を図り、効率的な道路の使い方の実現を図ることを記述した。</p>