

山口県道路懇談会（第1回）

議 事 録

と き : 平成27年 6月22日 13:30~
と ころ : 山口県庁4階 共用第3会議室

山口県土木建築部道路建設課

○司会

本日は、大変お忙しいところ、御出席いただきましてありがとうございます。ただ今から、「山口県道路懇談会（第1回）」を開催いたします。開催に当たりまして、山口県土木建築部次長の林より、御挨拶を申し上げます。

○土木建築部次長

改めまして、こんにちは。土木建築部次長の林と申します。山口県道路懇談会の第1回会議の開催に当たりまして、ひと言ごあいさつを申し上げます。委員の皆様には大変お忙しい中、本懇談会への御就任を快くお引受けいただきまして誠にありがとうございます。また、平素から県政運営の多岐にわたり格別の御理解、御支援をたまわり、この場をお借りしまして厚く御礼を申し上げます。

さて、御案内のとおり本県では活力みなぎる山口県の実現に向け新たな県政運営の指針となる「元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン」を本年の3月に策定をし、産業力の強化、あるいは暮らしやまちづくりの推進、さらには暮らしの安心・安全の確保などの様々な取組を進めているところでございます。

申し上げるまでもなく、道路はこれらの取組を確実に成し遂げていくために欠くことのできない重要な社会基盤であることから、地域の課題や県民のニーズを的確に踏まえ、整備を着実に進めていくことが必要であると考えております。しかしながら、道路改良などの整備には多大な費用と時間を必要とするとともに、整備済みの道路につきましては急激に増加をします老朽化施設への対応等が喫緊の課題となっております。このため、厳しい財政状況のもと、道路の新設、改良や維持、管理、更新のバランスを取りながら、選択と集中の視点に立って効果的効率的に整備を進めていかなければなりません。そこでチャレンジプランの策定を契機に、このたび中長期的な道路整備の方向性を明確に示す「山口県の道路整備計画」を策定することとしたところであり、様々な分野からの御意見・御提言をいただきながら計画策定を進めるため本懇談会を設置させていただいたものです。

本日は限られた時間で誠に申し訳ございませんが、委員の皆様には、忌憚のない御意見・御提言をいただきますようお願いを申し上げ、簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。

本日はよろしく願いいたします。

○司会

ありがとうございました。それでは、はじめに、懇談会の委員をお引き受けいただきました皆様を御紹介いたします。

子育て県民運動地域推進協議会会長、今井委員でございます。

○今井委員

今井です。よろしく願いいたします。

○司会

山口県身体障害者団体連合会会長、大下委員でございます。

○大下委員

大下と申します。どうぞよろしく申し上げます。

○司会

山口県商工会議所連合会常務理事、小田委員でございます。

○小田委員

小田です。どうぞよろしくお願いたします。

○司会

山口県道路利用者会議会長で、山口県トラック協会会長の、河崎委員でございます。

○河崎委員

河崎でございます。よろしく申し上げます。

○司会

山口県経営者協会専務理事、田中委員でございます。

○田中委員

田中でございます。どうぞよろしく申し上げます。

○司会

山口大学工学部長、進士委員でございます。

○進士委員

こんにちは。工学部、進士と申します。よろしく申し上げます。

○司会

山口県老人クラブ連合会会長、西川委員でございます。

○西川委員

はい。西川と申します。どうぞよろしくお願いたします。

○司会

NPO法人県民ネット21理事、船崎委員でございます。

○船崎委員

船崎です。どうぞよろしく申し上げます。

○司会

山口県観光連盟専務理事、松井委員でございます。

○松井委員

松井です。よろしく申し上げます。

○司会

山口放送株式会社山口支社長、村重委員でございます。

○村重委員

はい。村重です。よろしく申し上げます。

○司会

下関市立大学准教授、森委員でございます。

○森委員

森です。よろしくお願いたします。

○司会

皆様、よろしくお願いたします。続きまして、本日の資料の確認をしたいと思います。資料はお手元の方に配付してございますが、まず資料1、山口県道路懇談会（第1回）議事次第、A4のものが1枚、それから資料2、山口県道路懇談会（第1回）の座席表、これもA4のものでございます。それから資料3、山口県道路懇談会設置要領、裏表のA4のものでございます。それから資料4といたしまして、山口県の道路整備計画の策定について、カラー版のホッチキス留めの資料でございます。それから資料5、山口県の道路整備計画の策定に係る出前ミーティング（仮称）開催要領（案）A4、1枚紙でございます。それから委員の皆様には参考資料といたしまして、元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン、A4のオレンジの紙ファイルに綴じたものでございます。それから参考資料2、ジョイフルロード構想のパンフレットを御用意しております。不足分がございましたらお申しつけください。よろしいでしょうか。

それでは議事に入ります前に、本日は、第1回目の道路懇談会ということでございますので、お手元の次第に沿いまして、4でございますけれども、本懇談会の設置趣旨等について御説明いたします。お手元の資料3、山口県道路懇談会設置要領の方を御覧ください。

まず、設置要領第1条において、本懇談会は「山口県の道路計画を策定するに当たり、広く意見を収集するために設置する」ということとされております。第2条でございますけれども、「道路網整備の基本的な方向」や「道路構造のあり方」などについて、委員の皆様から御意見や御提言をいただくということとしております。後ほど、議事の中でも御説

明させていただきますけれども、県では、「活力みなぎる山口県」の実現に不可欠な社会基盤でございます道路網の整備を重点的・計画的に進めるため、県民ニーズや地域の課題を踏まえた道路整備計画を今年度策定することとしておりまして、その策定にあたりまして、有識者の方々や道路利用者の方々から、御意見・御提言をいただくために設置するものでございます。

次に、本懇談会の組織、会議の運営方法等について御説明いたします。懇談会は、先ほど御紹介させていただきました11名の委員の皆様方によりまして組織されてまして、任期は1年以内というふうになっております。また、懇談会には、座長を置き、座長が議長となって会議を進めることとしております。また、山口県情報公開条例第21条に基づきまして、会議は、原則公開で開催するということとされております。なお、本会議の内容につきましては、議事録をまとめまして、後日、県の道路建設課のホームページの方で公表をしたいと考えておりますので、記録の関係がございますので、発言の際は、どうぞマイクの方をお通しいただきますように、お願いいたします。

それでは、次に、次第の4(2)、座長の選出についてお諮りいたします。

懇談会設置要領第5条では、「懇談会には座長を置く」とこととされております。同条第2項でございますが、「座長は委員が互選する」と定められておりまして、第6条では、座長が議長になるというふうに規定されております。そこで、座長の選出をお願いしたいと存じますが、どなたか御推薦をいただけませんかでしょうか。

田中委員さん。

○田中委員

山口大学工学部長の進士委員をお願いしたらどうかと存じますが、いかがでしょうか。

<拍手>

○司会

ありがとうございます。進士委員様の御推薦が田中委員からございましたが、御異議はございませんでしょうか。

<異議なし>

○司会

御異議ないようでございますので、本懇談会の座長につきまして、進士委員様にお願いしたいと思います。進士委員様、よろしくお願いいたします。

それでは、今後の議事進行につきましては、進士座長様にお願いしたいと思いますので、席の方をお移りいただけますでしょうか。

それでは、議事の進行をよろしくお願いいたします。

○進士座長

はい。よろしく申し上げます。山口大学工学部の進士と申します。この度は座長に

御指名いただきましてありがとうございます。

ひと言だけ申しますと、私は専門が、工学部はいろんな科学とか建築とか機械とかあるんですが、ちょうど土木の出身でございまして、何が専門かと言いますと土木の中でもトンネルの建設、トンネルの維持というのが一番の専門でございまして、そういう意味では、この座長をするのは専門家的な見方および工学部全体としての見方と、この2つの面でいろいろとお話しができるかなと思っております。よろしくどうぞお願いいたします。

それでは座らせていただきまして続けたいと思います。それでは本日の次第に従いまして議事を進めていきたいと思っております。本日の議事は2つございまして、『山口県の道路整備計画の方向性～基本的な考え方～』というのが1つ、もう1つは『山口県の道路整備計画策定に向けた今後の進め方』という2つが本日の議事というかたちで事務局の方から準備されております。

まずその1つ目、『山口県の道路整備計画の方向性～基本的な考え方～』ということに関してから説明を聞いて、いろいろ御意見等をお伺いしたいと思っております。それでは、事務局の方で説明をよろしく申し上げます。

○事務局

それでは、「山口県の道路整備計画の方向性～基本的な考え方～」について、説明させていただきます。お手元の配付資料の資料4により説明させていただきます。なお、スクリーンにも資料と同じものを映しておりますので、こちらの方も御覧ください。

計画の方向性・基本的な考え方の説明をさせていただく前に、国の動向や本計画の必要性について、御説明させていただきます。2ページを御覧ください。

国の動向としまして、昨年7月に国土交通省は、「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」を発表しました。これは、「急激な人口減少」や「巨大災害の切迫」、「インフラの老朽化」など、我が国が直面している大きな時代の潮流と課題を認識した上で、2050年を見据え、未来を切り開いていくための国土づくりの理念と考え方を示した構想となっています。この構想では、「国民の安全・安心を確保」し、「社会経済の活力を維持・増進」していくための基本的な考え方として、「コンパクト＋ネットワーク」や「多様性と連携による国土・地域づくり」、「災害への粘り強くしなやかな対応」等が示されています。

このような基本的考え方を踏まえ、2050年の目指すべき国土像を実現するため、「小さな拠点と高次地方都市連合等の構築」や「日本海・太平洋2面活用国土と圏域間対流の促進」などの基本戦略が定められています。

また、昨年6月に閣議決定された「国土強靱化基本計画」では、いかなる災害等が発生しようとも「人命の保護が最大限に図られること」や「財産や施設に係る被害の最小化」、「迅速な復旧復興」などを基本目標に掲げ、その推進方針として「代替輸送ルートの確保」や「多重性・代替性を高めるための日本海側・太平洋側の連携」、「既存インフラの維持管理に係るメンテナンスサイクルの構築」などが示されました。さらに、昨年12月に閣議決定された「まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、人口減少と地域経済の縮小の克服と「まち・ひと・しごとの創生と好循環の確立」が基本的な考え方として示されています。

また、国土交通省においても、国土と地域の構造的な問題として、グランドデザインを

具体化し、中長期的な視野をもって取り組むこととされており、取り組みに当たっては、「コンパクト＋ネットワークの形成」と「雇用と豊かな生活環境の創出」を基本戦略としています。

県においても、今年度「国土強靱化地域計画」、「山口県まち・ひと・しごと総合戦略」を策定することとしています。道路は、これらの取り組みを進める上で、重要な基盤となるものと考えています。

山口県の道路整備計画の策定に当たっては、これらの国や県の動向を注視していこうと考えています。

3ページを御覧ください。山口県の道路整備計画の必要性について説明させていただきます。

自動車交通への依存度が高い本県において、道路は、県民生活の向上や産業、救急・防災活動などを支える最も基礎的な社会基盤であると考えています。

しかし、現状・課題として、道路整備を求める多くの声があります。例えば、「山陰道をはじめとした幹線道路網の整備」、「円滑な物流等に資する道路の整備」、「生活道路の整備」、「渋滞対策」、「交通安全対策」、「防災対策」、「適正な維持管理」等があり、市町等からも、道路整備に係る多くの要望を受けているところです。

また、平成24年の12月に中央自動車道笹子トンネルで発生した天井版落下事故を契機に、国の方では、平成25年を「メンテナンス元年」として、「急速に進む施設の老朽化対策」について、戦略的な取組を推進しており、このことは、本県においても喫緊の課題であると考えています。

また、4ページを御覧ください。本県の道路整備の状況を全国、中国地方の状況と併せて示しています。

本県の道路整備状況は、改良率で見ると、山口県の方の真ん中の方の辺りなんですけれども、これは、「道路構造令に基づく整備を行った道路延長、いわゆる改良済みの延長を管理延長で割ったもの」ですが、この改良率は、国道は、全国34位、県道は、全国43位であり、中国地方では、国県道とも最下位という状況となっています。

また、整備率、これは、改良済み延長と混雑度が1.0未満の延長で、混雑度1.0未満というのは、昼間12時間を通して、道路が混雑することなく円滑に走行できる区間の延長のことなんですけれども、これらを管理延長で割ったものです。整備率は、県道では、全国40位、中国地方で最下位という状況となっています。このように、本県の道路整備水準は、全国や中国地方に比べ、まだまだ、低い状況となっています。

これら全ての要望や課題に対応するには、膨大な費用と時間が必要となります。

しかしながら、5ページを御覧ください。グラフは、本県の道路関係予算の推移を示しています。平成8年度をピークに減少しており、平成24年度の予算は、ピーク時の約3割に減少している状況です。

3ページに戻っていただきまして、このように、厳しい財政状況の下で、県民ニーズや地域の課題を踏まえ、道路ネットワークの充実・強化に向けた道路整備を重点的・計画的に進めることが、より一層必要となってくると考えています。このため、今年3月に「新たな県政運営」の指針となる「元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン」が策定されたことを契機に、このプランの方向性に沿った山口県の道路整備計画を策定することと

しました。

6 ページを御覧ください。山口県の道路計画を策定する意義・効果としましては、県民ニーズや地域課題を踏まえ、「産業・地域・くらしを支える道路の新設・改良」や「急速に老朽化が進む既存施設の適正な維持管理」等、“これからの道路整備の方向性”を明確にすることによって、厳しい財政状況の下、新設・改良や維持管理等のバランスを取りながら、「選択と集中」の視点に立った、効果的・効率的な道路ネットワークの整備が可能となり、事業効果の早期発現などが期待できると考えています。

また、策定過程の公開や県民の皆さん等からの意見聴取、計画を公開することによって、道路事業に対する県民の皆さんの理解や透明性が向上し、円滑な事業の推進ができると考えています。

さらに、道路整備の方針や期間内に実施する主な事業箇所等を示すことで、「行政や企業、県民等」が「関連する様々な施策・事業」、を「効果的に展開することに寄与できる」と考えています。

それでは、山口県の道路整備計画の方向性・基本的な考え方について、説明させていただきます。7 ページを御覧ください。

山口県の道路整備計画は、先ほど申しましたようにチャレンジプランの方向性に沿って策定することとしていることから、このチャレンジプランの中での道路の位置づけ・取り組みについて、説明させていただきます。

チャレンジプランでは、県づくりの基本目標として、県づくりの推進力となる「人口の減少」に歯止めをかけ、そして「人口減少・少子高齢化」にあっても「元気な産業」や「活気ある地域」の中で、県民誰もががはつらつと暮らせる「活きみなぎる山口県」の実現を目指すことを掲げています。このため、「5つの未来開拓戦略」を政策の柱とし、「選択と集中」の視点に立って、重点的に政策を進める「15の突破プロジェクト」を設定しています。そして、各プロジェクトの達成に向け、重点的に取り組む施策として「64の重点施策」を設定しています。このうち、道路は、「産業活力創造戦略」、「地域活力創造戦略」、「安心・安全確保戦略」の3つの戦略の下、「産業力強化プロジェクト」をはじめ、「観光力強化」、「まちづくり推進」、「災害に強い県づくり推進」、「安心・安全確保」の5つのプロジェクトに位置づけられています。そして、「産業を支える道路網の整備」をはじめとした7つの重点施策に取り組むこととしています。

このたび策定する山口県の道路整備計画は、このチャレンジプランの取り組みをより深化・具体化させるための「施策別計画」として位置づけることとなります。

7つの重点施策のうち、いくつかを説明させていただきます。8 ページを御覧ください。または、参考資料、オレンジのファイルですけれども、チャレンジプランの38 ページも併せて御覧いただければと思います。

重点施策の「産業を支える道路網の整備」では、物流等基盤の強化に資する幹線道路網の整備を促進することとしており、施策の方向として、「高規格幹線道路の建設促進」と「地域高規格道路や港湾・空港等とのアクセス向上に資する国道・県道の建設促進」を掲げています。掲載している「幹線道路網図」は、この取り組みに関係する高規格幹線道路や地域高規格道路等を示しています。

次に資料の9 ページ、または、チャレンジプランの87 ページを御覧ください。

重点施策の「地域や暮らしを支える道路網の整備」では、「地域間の交流・連携を強化」し、「各地域の活性化を図るため」、また、「生活の利便性・安全性の向上を図るため」、「道路網の整備を促進する」こととしており、施策の方向として、「高規格幹線道路の建設促進」、「地域高規格道路や港湾・空港等とのアクセス向上に資する国道・県道の建設促進」、それと「日常の暮らしを支える生活道路の整備」を掲げています。

この取り組みは、都市部や山間部において、「交通安全対策」や「渋滞対策」、「防災対策」、「局部改良」、「トンネル・橋梁整備」などを推進していくものです。

次に資料10ページを御覧ください。チャレンジプランでは、141、142ページです。

重点施策の「災害対応力の強化」では、大規模な自然災害等の発生に備えるための施策の方向として、「大規模な自然災害に備えた対策の推進」や「地域住民の安心・安全を支える道路整備の推進」を掲げています。資料及びスクリーンには、平成25年7月の大雨の時の事例で、山陰地域において、道路網の寸断により、大幅な迂回を余儀なくされ、被災地への支援等に大きな支障をきたしました。

資料11ページを御覧ください。チャレンジプランでは、143ページです。

重点施策の社会インフラの老朽化対策では、今後急速に進む「道路等の施設」の老朽化に計画的に対応するための「施策の方向」として、公共土木施設等の老朽化対策の推進を掲げています。

橋を例にして説明しますと、県内では、県が管理する長さ2m以上の橋梁は、約3,200橋あります。右のグラフに示しているように、これらの多くは、高度経済成長期に建設されたものです。左下の円グラフには、本県における高齢化橋梁の割合の推移を示しています。平成24年では、建設後50年を経過している高齢化橋梁が占める割合は、30%ですが、20年後の平成44年には、67%と、県が管理する約3分の2の橋梁が高齢化橋梁となります。

このように今後、高齢化橋梁が増加する状況の中、これまでどおりの事後的管理を行っていった場合、大規模な修繕や架替が一時期に集中することになり、限られた予算の中で適切に維持管理することができなくなる恐れがあります。このため、山口県橋梁長寿命化修繕計画に基づく、計画的な維持管理・更新により、「中長期的な維持管理費の縮減」や「更新費用の平準化」に務めていくことが必要であると考えています。

山口県の道路整備計画は、このようなチャレンジプランの取り組みの方向に沿って、策定することとしています。

12ページを御覧ください。

山口県の道路整備計画は、「チャレンジプランに沿った道路整備の方向性」を明確にした「道路整備計画」と、この方向性を踏まえ、一定の期間に実施する主な事業箇所等を示した「道路整備プログラム」の2部構成で策定していこうと考えています。

道路整備計画では、概ね10年程度先を見据えた道路整備の方向性や整備状況の姿を県民の皆さんにわかりやすく示していきたいと考えていることから、「活力みなぎる山口県」の実現に向けた道路整備をイメージできるような基本目標を掲げ、その目標の実現のための整備の方針・柱をわかりやすい表現で示したいと考えています。この方針・柱は、今、イメージとして示していますが、それでも、「産業の活性化」、「地域の活性化」、「安心・安全の

確保」など、チャレンジプランとの繋がりが判るように設定したいと考えています。そして、これらの方針を具現化する方策を、県民ニーズや地域課題も踏まえながら、設定するとともに、方策の推進による効果をわかりやすく示すことができる評価指標を設定しようと考えています。

次に、道路整備プログラムでは、今後実施する事業が、この整備計画に沿った事業であることを県民の皆さんにイメージしやすいようにするため、今後5年間で実施する主な事業箇所等を県全域版と地域版に分けて、例示したいと考えています。これから、計画を策定していくに当たり、このような方向性・考え方で進めていきたいと考えています。以上で、説明を終わります。

○進士座長

ありがとうございます。全体の、山口県の今、考えていらっしゃる「元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン」というものがあって、それを受けたかたちで、山口県の道路整備計画を、こういうかたちで進めていけたらという御説明であったというふうに思いますが、これまでの説明で不明な点、ここはどうなってるんだろうというような御質問等ありますでしょうか。いきなり聞かされてるということもあると思いますけど、何か素朴な質問等でも。どうぞ。

○村重委員

素朴な質問ですが、資料4ページの山口県の道路の現況のところ、イメージとして山口県の道路っていうのは、全国的に見てもきちんと整備されてるようなイメージがあるんですけども、実際に、この数字を見ると全国的にも下位の方だということで、これは何か統計上の理由があるのか、それとも、もうこれ、実態としてそうなのか、もし実態としてこの状況なら、なぜなのかというあたりをちょっと教えていただきたいんですけど。

○事務局

県道、山口県の道路は概していいように思えるけれども、この数字ですね、改良率というのが全国的に見て低いのはなぜかというような御質問だったと思いますけれども、どうしても山口県の未改良となっている道路については、山口県の地形上の特色、山間部とか島しょ部、そういったところには交通量少ないので、その整備というのがどうしても局部的に待避所を設置したり、視距の改良をしたりとかいうことで、改良率に反映されないような状況になっているのが、改良率が上がっていない原因になってこようかと思います。

そういった整備手法の、ちょっと一連の区間できちんと改良、幅員が確保された格好にならない整備手法になってるから、整備率の方は上がってきていないというのが、この数字に表れております。よろしいでしょうか。

○進士座長

今の説明でよろしいでしょうか。

○村重委員

よくわからない。

一般的なイメージですと、たぶん、普通の第三者的に言うと、県内から県外に出ると「道が悪くなったな」というのがだいたいイメージではないかということに対して、御説明だと、いやそうではないと。「その感覚がずれてますよ」というような話だったんですが。

○事務局

この数字自体は、山口県の管理延長で実際の数字で定量的な数字なんで、実態はこうだと。

山口県の道路は、良いよって印象があるのは、県外から入ってくる高速道路とか、メインの国道なんかは、言い方はおかしいんですが、外面はいいって言うんですか、そこで一歩田舎に入ってしまうと、岩国の奥の方とか、中山間に近い人は、きちっとした規格通りの道路を造っていくと、山とか川とか谷が多くて非常に事業費がかかると、ということでこういうちゃんとした2車線の道路じゃなくても、1車線の道路でも、とにかく繋ぐこととか、とにかく人が通れるようにするという目的で造ってきた道路が多いということ、今、うちの城一が申したわけでありまして。

その規格通りの、出来たのがどうかと言うと、率が低いんですが、見た目のところは良い道路ができてます。

山の中は規格通りじゃなくて、ちょっと規格を外れたような、なるべくお金をかけないで、A点とB点、C点をつなぐというような道路を造ってきた。そういう結果が、こういう数字に表れたんじゃないかなと。

予算の少ない貧乏県でございますので、なかなか他のお金のある県に比べては整備率が低いというのは、それは理由の一つにあると思います。

○進士座長

言葉を換えれば、整備の仕方をうまく工夫して、よりいいものを見せるような整備の仕方をしてきたという、道路行政が上手だったという言い方もできるかなと思いますけど。他に何か御質問ございますか。どうぞ。

○田中委員

村重委員のお話しにちょっと関係するんですけども。私ども経営者協会として、産業インフラの整備って非常に重要なんで、県の方国の方にいろいろ要望を出させていただいております、その中でいつも申し上げるのが、やっぱり山口県というのは中小分散型の都市分布構造をしていますので、そういう点において道路のネットワークというのは、全国的にも非常に重要になってきます。整備効果が高い県ではないかなというふうに思っています。その辺りの要望をさせていただいておりますが、そういう中で、道路はネットワークですから、今ここの数字で出てますような一般国道については確かに国管理、県管理も含めて非常に高い数値にあるということで、その他で、県の関係、県道関係が非常に低いと、市町道路も低いでしょうけど、そういうことは先ほど申し上げました前提で言いますと、道路ネットワークをいかに整備していくかという観点からすれば、まだ相当努力をする余

地というか重要性、必要性はあるのかなというふうなことをちょっと思っています。

それともう一つは産業関係でいきますと、工場地帯と、それから港湾とか空港とか、そういう産業拠点からこういう幹線道路、基幹道路と言いますか、これへのアクセスについて、まだいろんな支障とかある箇所が結構ございます。その辺りについてもきめ細かいと言いますか、対応もお願いしたいという要望をしておりますが、そのあたりにつきましては、これ、ざっと今、説明をお聞きした限りにおいてそのあたりについては十分書き込みもしておられますので、引き続きそういうかたちで対応はしていただけるのかなというふうなことを今感じたところでございます。よろしくお願い申し上げます。

○進士座長

他に何か。どうぞ。

○河崎委員

よろしいですか。トラック協会の方の関係から言いますと、確かに私も道路利用者会議の会長もやっておるんですけど、これは警察の方もいろいろ入られますので、交差点のところとかコーナーとかいろんなところを回りにくいから整備してくれとか、こうしたらどうですかと言ったら必ず反対なんですね。安全面から言えばそうはなりませんとかね。こうですよというんで、なかなか進まないというのが今、現状なんですよ。それをどういう場合に、道路を拡幅というのはなかなか難しいんでしょうけど、現状のままどうしていくかというのは、これから何回かやりますので、おいおいその辺が解消、少しずつですが、進んで行くだろう、そうは思ってるんですが、県の行政の方と警察の方との考え方が少し違うという感じは受けてます。

それと改良、確かに山口県も改良しなきゃいけない道路がいっぱいありますし、大変なんですけど、新しい道路。私岩国にいますけど、岩国大竹道路というのが、今やっと進みだしたところなんですけど、一番道路を新しくつくる場合に、道路をつくってその近辺にやはりいろんな商業施設とかいろんなものが出るんかどうかとか、ただ道路を走るだけじゃなくて、まちの活性という意味からいったら優先順位をどうするかという、徳山の東インターからまっすぐ188号線に抜けたのが一昨年ですかね、できましたけど、あの周りには何もなかったんですが、今すごいですよ。全部、イオンとか今度出てきますけど、全部張り付いて、そういうまちのにぎわいにもやっぱり結びつくというような、やっぱり道路の優先という、そういう改良プラス新道というものに関しては、いろんな観点からやっぱりやられないと、全然車も通らないような道路もありますんで、その辺のことはよく考えられて計画されたらと、そう思っています。以上です。

○進士座長

投資の仕方ということだと思いますが、他に何か、ございますか。では私から、

次の分、パワーポイントの5番目のパワーポイントなんですけど。これを見ると予算の話を見ますと、平成20何年からずっとほぼ300億ぐらいでなってますが、これから先というのは、だいたいこれくらいなんじゃないかという。

○事務局

この約300億弱のお金というのは、改築予算と今、老朽化する維持管理予算を足した金額になっています。国の方でも同様なんですけど、この2、3年で底を打って推移しているような感じが見受けられます。

来年以降どうなるかという予想になるんですけども、これ以上金額が減ると、そもそも維持管理すらできなくなるという危機感も国土交通省持っておられますんで、この程度が底で、もしかしたら若干上がるかって、その辺はちょっと期待しているところですが、これがもっと、どんどんどんどん矢印のとおり、等比級列で下がっていくということはまずないんじゃないかなというふうには想像しています。

○進士座長

これからも、今までインフラを投資してきたものが、先ほどの資料の中でもだんだん老朽化していく、人間で言えばだんだん高齢化してくるのは当然でありますので、それに対して、それを維持管理する費用は当然出てくる、私は土木系の教員とかしてますと、やっぱり教員としても、どういうふうに長く使うかとか、というのは非常に大きな課題なんですけど、それを考えると維持しないといけないお金がますます増えてきて、何か新しいものってなかなか難しくなるのかな、その中で、どううまく投資をするかというのが非常に重要なことなので、この委員会というか、このミーティングですね、非常に重要な会かなというふうに思っております。

何か他に御意見等ございますか。女性の方で御意見ございますか。違う視点で、今井さん。

○今井委員

はい。私は前のときの懇話会も、船崎さんも一緒に出席したんですけども。

今、温暖化とかになってきて、本当に自分の住んでいるところ、前の議論のときは、うちもあんなったら困るねみたいな、ちょっと隣りじゃないという感覚だったんですけども。これだけ、そういう環境が激変する中で、スポットでこないだありましたけど、萩で起こったときも、私たちの災害を、全国の私の友達はずい心配して、萩が出てくるから。私のところ長門の仙崎なんですけど、電話がかかってきて大丈夫か大丈夫かって。でもうちは曇りで、あのときには幸いそれが萩の方にちょっとだけ集中していたということで、本当にちょっとしたそういうことでよかった、ほっとするのとすごいことになっちゃうという、それがなんか混在していて予測できなくなっているから、それをどう応援できるのかなとか、萩が何かあったときとか、こっち側にあったときとか、人のネットワークとかも含めてになりますけれども、そういうときに何か第一優先で、そういうやっぱり暮らしに直結する道路とかをしっかりと整備してほしいというのと、専門家の先生たちとかもそういうところにしっかりと対応できるというか、そういうものを整えてほしいなと思います。

○進士座長

はい。当然です。ハード対策、ソフト対策というんですけど。なかなか全てを道路整備でやろうとすると非常に難しいというのが、現状で。いかにソフト的に危なくなったらま

ずは命を守るとか、そういうことに対する教育とか、そういうこともこれからやらなきゃいけないねとかいう話をしているところであります。どうぞ。

○船崎委員

2点あります。

1点目はチャレンジプランとの連携でお考えになってらっしゃるところで、よりわかりやすくチャレンジプランをひもといたかたちで記載していこう、方向性を確認していこうというのはすばらしいことだなというのを感じました。私は村重さんと御一緒にチャレンジプランの方の委員会を引き続きでしたので、いい形でできるのかなというふうには期待しています。

2点目、やっぱり私さっきの4ページのあの表、よくわからないんです。と言うのが、他の県も田舎なんかは当然工夫されていると思うんですよ、中国5県。私の印象では、島根、鳥取、山陰は本当に道が大変で回避できないという話をよく聞くんですね。その県と同じくらいの、それ以上かもしれないとかっていう、最下位に近いとかって中国5県で言われると、「えっ、何で」というふうに思うのです。よくわからないのは、今みたいな工夫をして整備をされているにもかかわらず、そういったかたちは評価の対象にならないというか、ちゃんとした規格に合っていないと数値が上がらないというような仕組みがあるのだとしたら、事業評価委員会でもよく出る、山口県方式で新たな視点が取れないのかなとか、そういう方式で以前も2車線取れないところは1.5車線みたいな、そういった工夫というのは、これからとても大事なことではないかなと思います。

人が住んでらっしゃるところには、当然道は必要です。だけど、それが本当に2車線必要なのかなとか、島、あるいは中山間の方でも本当に災害が起こらないための必要な整備としての、道は必要ですけど、そこまでやらないとお金がないものをどう使うかということも含めてつくり方、ほんとうに使い方とつくり方みたいなところで、もう1回お話しをいただくと、どうも納得できないというか、わかりにくいというか、「こんなに道がいいじゃん」って私は思っていたりもします。ただ、カーナビでここ行くと近道だよって言われて、本当に苦労してバックもできない前も行けない、車は傷つくと思いながら熊が出ると書いてある道を行ったことがあって、やっぱり最近そういうことがあると不安になってどうしようって思うこともあったりします。

ですから本当に道は大事だなと思いますので、ちょっとその辺もう一度、教えていただけたらなというふうに思います。山口県での状況が、いまいち、すっと腑に落ちないので、すいません。

○事務局

船崎委員おっしゃられるように、いわゆる1.5車線的改築という言い方もずいぶん前からあるんですが、高知県から始まった考え方なんです。Aという町とBという町をつなぐのに、昔は全部2車線で片側3m、両側で6mの道路をずっとつなぐと、これが全部つながれ、10キロあれば10キロ100%の改良率、ところがAとBの途中で山とか川があって同じような幅員でつくと非常にお金がかかって延長が伸びない。財政状況が厳しいときに、途中見通しのまっすぐのいいところは5mぐらいの幅員、ちょっと狭くして

ところどころ対向車が来れば避けれるようにして道をつくっていこうという考え方が1.5車線という解釈なんです。そういうところの1車線部分が今いう改良率の計算に反映されないというのであって、一定のルールで、全国47都道府県を比較したら43位だと。

その道路の印象がいいか悪いかという問題になりますと、そういったまっすぐな道路は5mでも結構走りやすいから、そこはいい道路、そんなに悪いとは思わないよという感じになるかもしれません。しかしデータの的に整理するとどうしてもこういった数字になるという、山口県の場合ですね。だから山口県は交通量に優先順位の決め方にもいろいろとあったと思うんですけど、交通量を見ながらここは、美東なんかは交通量が少ないから2車線つくって10年かかってやるよりは1車線で6年ぐらいでつくってしまおうという、経済、お金との見合いでつくってきた結果がこういう結果になったんじゃないかなと。

だから、必ずこのデータが43位だから全ての人がみんな悪く思うかといったら、これは印象の問題なんです。ちゃんと2車線では出来てないところがたくさん残ってるという意味で、改良率に反映されない道路がいくつもあるという。さっきもおっしゃったように、中山間地域なんかで急峻なところは日本全国どこにもありますから、そこは、当然同じような考え方で、各県やっておられると思いますけれども、山口県の場合は、それを先取りしてやってきた結果が出てるのかなというふうに、私は思っています。お金がないのも当然あって、進んでないのもあるかもしれませんが。

○船崎委員

よくわかりました。1.5車線が生きてくれば、そういう視点もあるよということで皆さんがOKして国もOKだったら、その評価が上がってくる可能性は多々あるかもしれないけど、今のところは規定された数字では無理ということですね。

○事務局

評価と、順位を決めるときのデータの整理の問題はちょっと違うんでありまして、事業評価委員会のところで評価してもらうのに、1.5車線は道路構造令の考え方も道路法が変わりまして、各地域地域で条例を作って各地域にあったような弾力的な運用をしてもいいということになってますから、それはつくり方の問題であって、評価は人がするんですけど。この切り口で見れば、こういう順位だよということ例示を示したかたちになっています。

○船崎委員

よくわかりました。今、わかりました。ありがとうございました。

○進士座長

すいません。時間がだいぶ厳しくなってます。では、たくさん御意見等ございました。方向的にはこういう感じでしょうということで、疑問もありますということでもあります。では、次の議題にいきたいと思います。山口県の道路整備計画策定に向けた今後の進め方の説明を事務局からお願いします。

○事務局

それでは、山口県の道路整備計画策定に向けた今後の進め方について説明させていただきます。

14ページを御覧ください。

資料の中央に計画策定に係る主な流れ・項目として、「計画の基本的な方向・策定の進め方の決定」、「県民ニーズ・地域課題の把握」、「計画（素案）の策定」、「県民意見の反映」、「計画（案）の策定」、そして最後に、「計画の公表」を示しています。

なお、山口県の道路整備計画は、本年度末、平成28年3月の公表を目指しています。右側には懇談会の開催予定を示させていただいております。懇談会委員の皆様には、本計画の策定において、本日の「方向・進め方」や「計画（素案）の策定」、「計画（案）の策定」といった、要所、要所で、その内容について、御意見・御提言をいただきたいと考えており、懇談会は全3回の開催を予定しています。

また、左側ですが、計画の策定においては、県民ニーズや地域課題を把握するためなど、策定過程において県民の皆さんの意見を聞くことが、重要であると考えています。このため、ニーズや課題を把握するために、県民アンケートの結果や市町等の要望を精査するとともに、出前ミーティング、これについては、後ほど説明しますが、これにより意見をいただきたいと考えています。さらに、パブリックコメントにより、道路整備の方向性について、県民の皆さんの意見等をいただきたいと考えています。

15ページを御覧ください。

懇談会で御意見・御提言をいただきたい内容ですが、本日第1回の懇談会では、計画の基本的な方向性・考え方と策定に向けた今後の進め方について、御意見・御提言をいただきたいと考えています。11月中旬に予定している第2回懇談会では、アンケート結果や出前ミーティングでの意見等を踏まえ、県民ニーズや地域課題に対応した道路整備の方向性や評価指標等を盛り込んだ山口県の道路整備計画（素案）について意見・提言をいただきたいと考えています。そして来年2月中旬に予定しています第3回懇談会では、パブリックコメント等を踏まえた道路整備計画（案）と、主な事業箇所等を例示した整備プログラム（案）について、御意見・御提言をいただきたいと考えています。

16ページを御覧ください。

先ほど説明しましたように県民ニーズや地域課題を把握するために、出前ミーティングを土木建築事務所の所管エリア毎の8地域で実施したいと考えています。

資料5を御覧ください。

A4の縦書きの方になりますが、資料5の方には、山口県の道路整備計画に係る、策定に係る出前ミーティングの箇所、開催要領（案）を示させていただいております。開催趣旨としましては、山口県の道路整備計画の策定に当たり、県民のニーズや地域課題を把握するため、道路利用者との意見交換を行うこととしております。参加者につきましては、広く一般の道路利用者の皆さんに参加していただきたいと考えております。また、懇談会の委員の皆様も御都合が許す限り御参加いただければと思っております。あとは、山口県、私ども及び所管する土木建築事務所等の参加を考えております。

開催時期につきましては、平成27年8月中旬から9中旬の平日の夜間を考えております。

開催場所及び回数ですけれども、各土木建築事務所管内で各1回ずつ計8回を開催したいと考えております。

ミーティングの内容ですけれども、まず最初に、山口県の道路に関する情報提供としまして、山口県の道路整備の状況や山口県の道路整備計画の基本的な考え方について情報提供させていただき、その後、参加者と一緒に意見交換をしていきたいと考えております。開催時間は、1回当たり1時間から1時間半程度を考えております。

ミーティング開催の広報なんですけれども、開催の1か月前から、次に示していますようなことを考えています。まず、記者発表を何月何日どこでというような内容のものを発表させていただきたいと思っております。同様の情報を道路建設課、当課のホームページでも掲載していきたいと思っております。またリーフレットを作成し、各土木建築事務所、県民局、市町、あと申し訳ないんですけど、懇談会委員の関係団体の皆様の方にも配布及び提示をお願いできたらと思っております。

最後に、その他としてまして、ミーティング終了後につきましては、道路建設課ホームページに会議の概要や主な意見等を掲載していきたいと考えております。

このように計画の策定に向けて、懇談会委員の皆様の御意見・御提言をいただくとともに、出前ミーティングやパブリックコメントにより県民の皆様の意見等をいただきながら進めていきたいと考えております。以上でございます。

○進士座長

はい。ありがとうございます。これからの進め方に関しまして、何か御質問・御意見ございますでしょうか。はい。

○大下委員

ちょっと教えていただきたいんですけど、道路整備計画の中には、歩道とか横断歩道とか歩道橋とか、そういったものまで含まれるものなんでしょうか。

○事務局

はい。整備計画、あまり細かい規定はしませんけど、歩道整備とか、こういったところには、陸橋までは整備するということまで具体的に乘せれるかどうかというのはありますけど、今言われた交通弱者、お年寄りとかそういった方のためにこういった歩行空間の整備を行うとか、そういう方針的なものを掲げていきたいというふう思っております。

○大下委員

それに関連して弱者の立場から、ちょっと感じていることを申し上げてもよろしいんでしょうか。一般的に利用されている歩道のことになるかと思えますけど、まず、歩道が車道側に斜めになっているというケースが多々見られるんですけども。車いすを押す場合とか、乳母車を押す場合とか、そういった場合にどうしても道路側に曲がって出てしまうというふうなことをよく感じております。それと、ちゃんと整備してある歩道もあるんですけども、街路樹が植えてありまして、その根っこが成長してアスファルトを破って外へ突き出ているというふうなところも見受けられます。非常に歩きにくいというふうなの

を感じております。それと最後に、エスコートゾーンというのがあるというのをお聞きしてるんですけども、この辺のところもこの整備に関連して充実したものにさせていただければありがたいなというふうに感じております。以上です。

○進士座長

貴重な意見、ありがとうございました。
他に何か、ありますでしょうか。

○村重委員

今日、配布いただいたこの参考資料2という、このジョイフルロード構想、これが前回の道路整備計画という理解でよろしいんですか。

○事務局

そうです。

○村重委員

こういうようなものを今回つくるということなんですかね。

○事務局

そうですね。

○村重委員

これを見ますと、整備目標というのが、要するに1995年時点の現状とそれから2010年にはこれをどういうふうにパーセンテージを上げていくかということが目標数値として示されているんですけども、この辺の達成率の検証だとか、実際どうだったかという検証はなされているんでしょうか。その検証した上で、やっぱり今回の計画にも盛り込む必要があると思うんですけども、その辺はいかがでしょうか。

○事務局

このジョイフルロード構想、平成10年に策定しまして、平成24年度が最終の年度ということで、このときジョイフルロード構想の方で掲げた数値目標ですね、たとえば高規格幹線道路の延長でありますと、320キロをやりますよというところに対して、まさに検証した結果、320キロは達成できたということ、データがあります。それから、例えば、インターチェンジの30分でアクセスできる県民の割合、これも2010年95%という数値目標に対しまして、検証した結果、95%で達成ができていたということで、ジョイフルロード構想の方で掲げた数値目標に関して逐一検証いたしまして、おおむね達成できたということで考えております。これを踏まえて、今回また新たに数値目標を設定した上で次の道路整備の在り方、方向性というのを考えていきたいというふうにしております。

○村重委員

これは、未達成というのではないということなんですか。

○事務局

ジョイフルウォークの方で、幅広歩道、みんなが安全快適にできる道路ということで、幅員3m以上の幅の広い歩道の設置率というのがございます。これが2010年で45%という数値目標にしておりますけれども、その達成状況としましては、42.3%と、ちょっと達成できていない。

これについては、山口県の財政が厳しい中で、平成16年当時に幅の広い歩道ばかりじゃなくて、厳しい財政状況を踏まえて、歩行者の交通量の少ない路線については、山口県のローカルルールとして、それだけ歩行者の利用がないということで、3m未満の歩道整備というふうに切り替えたわけです。それで、幅広歩道3m以上の歩道の延長が確保できていないと。歩道の整備は行っているんですけども、ここで定義している3m以上という歩道で当てはめた整備を行っていなかったの、この3mというきっちりした延長は達成できてないと。仮にその当時3mのものをずっとやっておれば、この45%という数字は達成できておりますけれども、定義に当てはめて3mないとしましたので、その部分だけ42.3%とちょっと目標達成に追いついてないという状況になってます。

○村重委員

はい。こういう計画を作る際には、必ず前の計画で立てた目標値がどうだったのか、その辺の検証をしっかりと、特に今回道路ということですから、地域高規格道路、計画どおりにつくった、いざつくってみたら当初の事業評価と違って全然通行量が、予想した通行量がなかったとか、やっぱり財源も限られてきますので、そういう前の計画の検証をしっかりとした上で次の計画を作っていくと、最初計画を作った、それで終わった、じゃ次というふうにやっていると、財源も限られてるので、その辺はしっかりとやっていく必要があるかと思っておりますので、この前回の計画で盛り込んだもののそれぞれがどうだったのかという検証は、しっかりとやった上で、つくった道路についての検証をやった上で、次の計画を作っていく必要があるかなというふうに思います。以上です。

○進士座長

よろしいでしょうか。若干時間もオーバーしつつあるようですけど。何か、よろしいでしょうか。はい。ありがとうございました。

本日は2つ議題がありました。「山口県の道路整備計画の方向性～基本的な考え方～」、「山口県の道路整備計画策定に向けた今後の進め方」の2点だったと思います。

委員の皆さんから、今日御意見としては、田中委員、今井委員がおっしゃった、分散都市、山口県の地域の特徴として、中規模都市が分散していて、それぞれの分散した地域のネットワークをどういうふうに組むのかというのが非常にやっぱり大きな問題で、非常に、今井委員が特におっしゃってた、ここで、昔に比べてスポット的に大きな大雨が降ったりすると、そのせっかくつくったネットワーク自体が途切れてしまう。途切れた瞬間から極めて大きな不便が発生するという事はもう実際起こってきている。そういうことに対

して、これからどういうふうを考えるのかということの御意見というのが非常に重要で、これから考えていかないといけないことであるなというふうに思っております。

後は、チャレンジプランを立てた上で、これから進めるのはいいと、船崎委員の御意見でございますが、その中には前回のジョイフルロード構想を踏まえた上での検証というのも当然やるべきだと、村重委員が先ほどおっしゃったことですが、含めて考えるべきだという意見がございました。

併せて、よく今あります、地方のある地域が、これから20年後にはなくなってしまう、地域消滅なんていう議論があります。そういう地域のこれから人口動態がどういうふうになるのかということも、先を見るなかで、考えながら、どういうふうに道路整備をするのかというのを御意見等も考えていただければいいのかなというふうには思っております。

その辺のニーズを知るということで、今回、出前ミーティングというのをやられるというふうなことの御提案がありました。資料の5でございました。ここに書かれているとおりで、どういうふうな道路整備計画をつくるのかというときに、県民のニーズや地域の課題を知るということで、各8地域で実施するということになっております。委員の皆様におかれましては大変御多忙とは思いますが、ぜひ参加いただいて、地域の細かいニーズ、細かい、重要なニーズだと思います。歩道に関する問題、交通弱者に関する問題等、具体的なニーズを取り出してくるというのが非常に重要だと思いますので、その辺、ぜひ御参加いただいて、その情報もまたこちらのところで御提供いただければというふうに思っております。

この辺の出前ミーティングの御意見とかを引き受けた上で、第2回目の懇談会に関しては日程を決めたいというふうに思っておりますので、よろしくどうぞお願いいたします。

他に何か全体を通しまして御意見とかありますでしょうか。

○船崎委員

最後に1点だけいいですか。出前ミーティングの件です。

8箇所で行っていただけのですけども、先ほどから出ていた中山間、たとえば周防大島みたいな島ですとか、場所によっていろんな御意見が出ると思うんです。周南市の街中とはまた違った御意見が出たりするので、その場所の選び方、会場が、便利だから中央部でやろうというだけではなくて、たとえばちょっと振ってもらおうということもありかなと思ったりもしました。中山間の人にはわざわざ出てくるのは大変だけど、近くだったらありかなというのもあるかも知れないので、その辺の御検討も少しいただいて、夜ですし、地域の方が出やすいような部分も含めて、どこを選ぶかというのが、非常に会場選びが重要になるような気も少しいたしました。なので、ちょっとその辺も御検討いただいて全てを中心部ではなくて、少し場所を振っていただくことも可能であれば、そういうのもありかなと思ったりもしました。以上です。

○進士座長

はい。今の、事務局の方から何かありますか。

難しいですか。

○事務局

せっかく委員の方から提案ありましたので、土木事務所ともちょっと連絡を取りあって、会場の選定については調整させていただきたいと思います。

○進士座長

ありがとうございます。

それでは事務局にお返ししたいと思います。

○事務局

委員の方々に貴重な御意見・御提言いただきまして、本当にありがとうございました。本日は、最初に道路ネットワークをつながってこそでっていう、きめ細やかな対応が必要だと、あるいは整備効果、最近はやりのストック効果というんですけれども、そういうのもにらんだかたちで、いろんな観点から優先順位を決めてやるべきところを選ぶべきだ。また命の道、災害で寸断したときのこととも考えてその命の道という考え方をもって、限られた予算で道路整備をやっていただきたいという話、あるいは前回のジョイフルロード構想のときの検証結果をしっかりとした上で新たな計画の策定に取り組んでいただきたい。最後に皆さんの方からありましたけれども、出前ミーティングの会場に関しても、その場所の選定もいろいろと配慮をしていただけたらという御意見がございました。本当にありがとうございました。

その他の御意見・御提言を下に、今後開催いたします出前ミーティングでの県民の方々からの意見も踏まえながら、整備計画の素案の策定を進めてまいりたいと考えております。

また、出前ミーティングおよび第2回懇談会につきましては、改めて日程調整をさせていただきたいと考えております。よろしく願いいたします。

○進士座長

これで全体を通しまして御意見がなければ以上で本日の議事を終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

○司会

進士座長さま、どうもありがとうございました。また、委員の皆様には、貴重な御意見をいただきまして、ありがとうございました。

以上を持ちまして、山口県道路懇談会（第1回）を閉会いたします。

皆様、どうも大変お疲れさまでございました。