

各県における今後の道路施策  
の基本的方向（論点整理）に関する  
有識者意見とりまとめ結果

平成18年12月15日

今後の道路施策の基本的方向（論点整理）  
に関する有識者意見とりまとめ結果

青 森 県

青森県幹線道路協議会

## 1. 議論のポイント「真に必要な道路とは」(別冊)に対する意見把握

今回意見把握を行った項目は下記のとおり。

### ( P 2 ~ 3 ) 「これから目指す社会と道路」について (別冊 P . 5 ~ 6 )

- ・「 1 . 少子高齢化の社会でも、活力ある生活ができるように 」 について
- ・「 2 . 東アジアの経済成長を活かし、日本の国際競争力の強化を 」 について
- ・「 3 . 安全で安心な社会の実現へ 」 について
- ・「 4 . 地球環境の問題に、積極的な対応を 」 について

### ( P 4 ~ 5 ) 「新しい道路行政へのポイント」について (別冊 P . 7 ~ 8 )

- ・「 高齢化する道路構造物を戦略的に管理 」 について
- ・「 いまの道路を徹底的に活用 」 について
- ・「 地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生 」 について
- ・「 具体的に目標を設定して、スピーディに政策展開 」 について

### ( P 6 ~ 7 ) 「課題への今後の対応」について (別冊 P . 9 ~ 22 )

- ・「 1 . 道路ストックの適切な管理 」 について
- ・「 2 . 防災・減災 」 について
- ・「 3 . 交通安全 」 について
- ・「 4 . 景観・文化的価値の創造 」 について
- ・「 5 . 観光振興への寄与 」 について
- ・「 6 . 沿道環境・地球環境の保全 」 について
- ・「 7 . 都市の交通体系整備 」 について
- ・「 8 . 都市空間の整備 」 について
- ・「 9 . 渋滞対策 」 について
- ・「 10 . ネットワーク整備の戦略 」 について

### ( P 8 ~ 9 ) 「道路行政の進め方」について (別冊 P . 23 ~ 24 )

- ・「 理解・共感が得られるような説明と、スケジュール管理の徹底 」 について
- ・「 コストを抑える 」 について
- ・「 市民と連携して行政を進める 」 について
- ・「 新しい技術を活かしていく 」 について
- ・「 道路の整備や管理費用のあり方 」 について

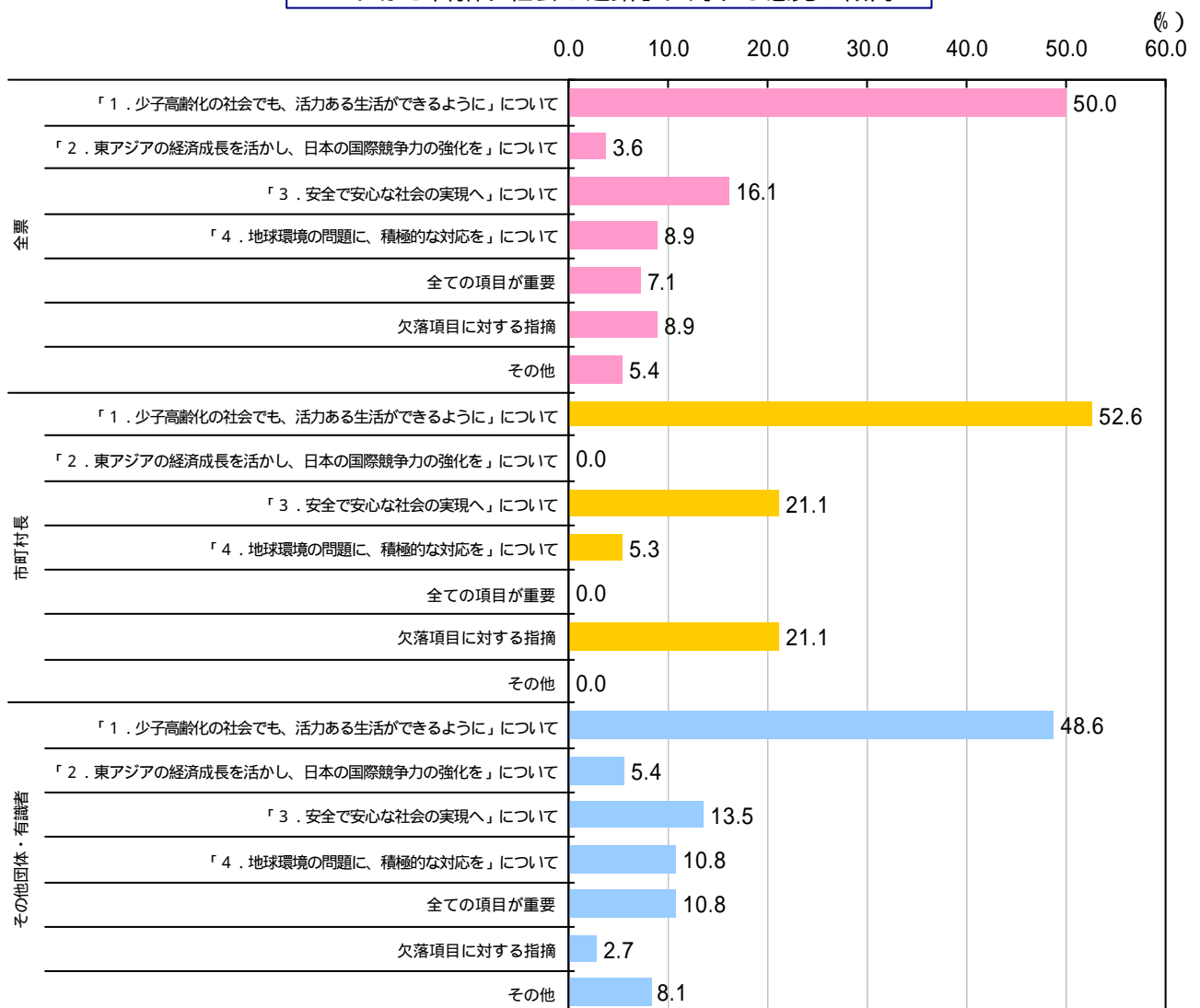
## 2. 「これから目指す社会と道路」について（別冊P.5～6）

### 意見の傾向

「1. 少子高齢化の社会でも活力ある生活ができるように」、「3. 安全で安心な社会の実現へ」を重視する意見が多く、身近な道路へ視点が向けられていることが伺える。

- ・ 全体として、「1. 少子高齢化の社会でも、活力ある生活ができるように」についての意見が最も多く、次いで「3. 安全で安心な社会の実現へ」についての意見が多い。
- ・ 市町村長は、「1. 少子高齢化の社会でも、活力ある生活ができるように」、「3. 安全で安心な社会の実現へ」を掲げる意見が特に多い。
- ・ その他の団体・有識者は上記に加えて「全ての項目が重要」、「4. 地球環境の問題に積極的対応を」についての意見も多くなっている。
- ・ 市町村長では「欠落項目に対する指摘」意見も見られる。

「これから目指す社会と道路」に対する意見の傾向



## 主な意見

### 欠落項目について

- ・ 大都市圏の視点がやや強く、車無しでは成り立たない地方の視点がやや弱いのではないかと感じる。

#### 1. 「少子高齢化の社会でも、活力ある生活ができるように」について

- ・ 少子高齢化に配慮した安全で安心な道路整備の推進が必要。
- ・ 活力ある暮らしができるよう都市と地方を結ぶ道路ネットワークがこれまで以上に必要である。

#### 2. 「東アジアの経済成長を活かし、日本の国際競争力の強化を」について

- ・ 青森県において、企業誘致を考える場合、交通網の発展（改善）がなければ経済の発展はない。都市間交流があって人は居住を求め住み着くだろう。

#### 3. 「安全で安心な社会の実現へ」について

- ・ 地方の生活、医療、災害対応等に必要な道路ネットワークの整備を推進する必要がある。

#### 4. 「地球環境の問題に、積極的な対応を」について

- ・ 地球環境の問題に積極的に対応した施策の展開が重要となる。

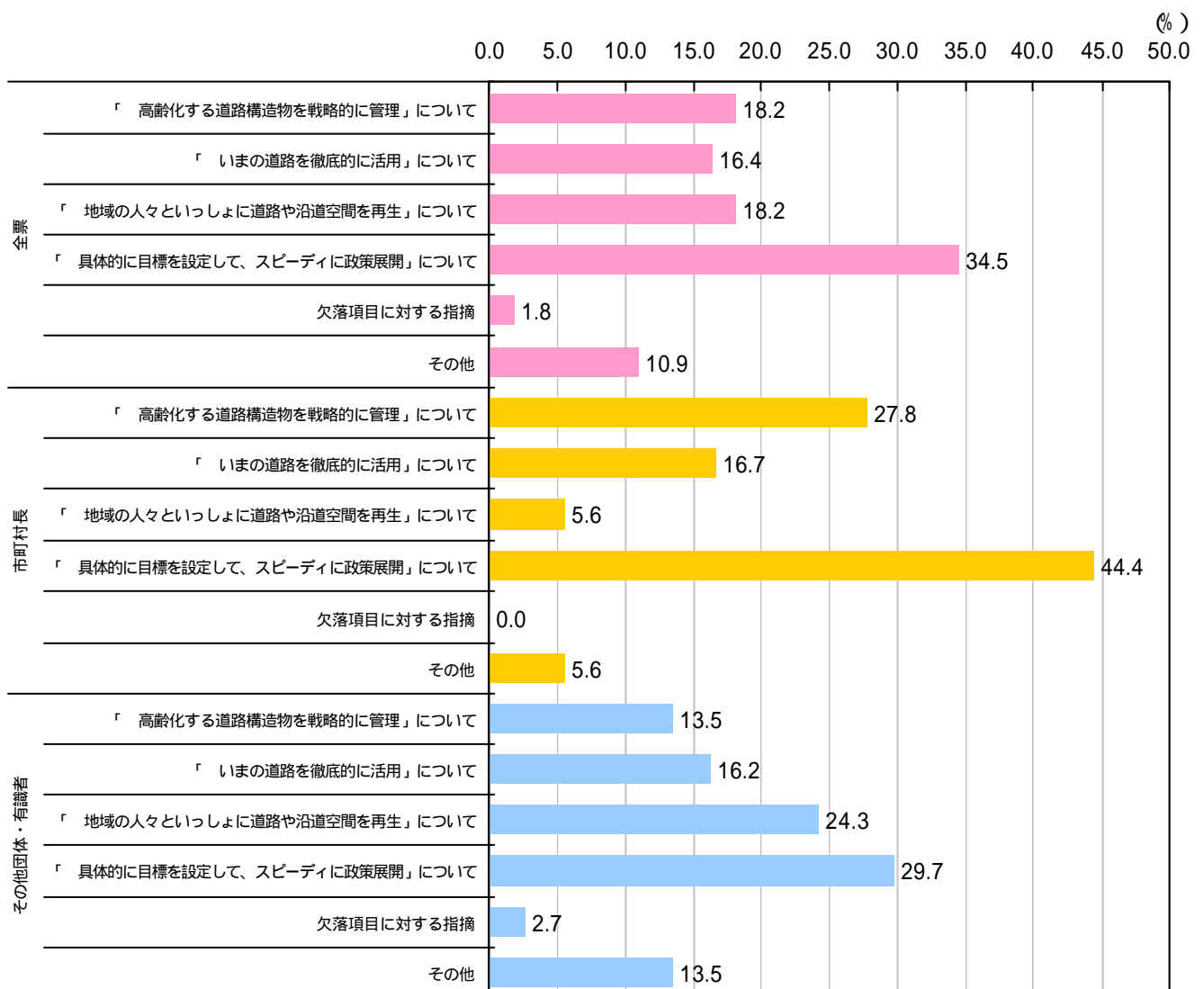
### 3. 「新しい道路行政へのポイント」について（別冊P.7～8）

#### 意見の傾向

市町村長、その他団体・有識者共に行政の「スピード」を重視すると共に、市町村長は事業推進者として道路の維持管理をより重視し、その他団体・有識者からは、道路ユーザーとして積極的に道路整備に参画すべきとの意向が伺える。

- ・ 全体としては、「具体的に目標を設定して、スピーディに政策展開」についての意見が最も多い。
- ・ 市町村長は「高齢化する道路構造物を戦略的に管理」、「いまの道路を徹底的に活用」も重視。
- ・ その他団体・有識者は「地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生」の意見も多い。

「新しい道路行政へのポイント」に対する意見の傾向



## 主な意見

### 欠落項目について

- ・ 総合交通体系の面からの位置づけのし直しなどが欠落している印象がある。

### 「高齢化する道路構造物を戦略的に管理」について

- ・ 高齢化する道路構造物を早期の対応で延命化し、トータルコストを抑えるなど戦略的管理が必要だと思います。

### 「いまの道路を徹底的に活用」について

- ・ 「いまの道路を徹底的に活用」ということは、「道づくり」から「道づかい」への考え方の大きな転換であり、今後より一層進めていくべき視点であると考えている。

### 「地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生」について

- ・ 道路利用者だけでなく、沿道住民、企業が一緒になっての道路づくりは雪道には必要。

### 「具体的に目標を設定して、スピーディーに政策展開」について

- ・ 地域住民や道路利用者に成果目標や供用目標を設定して公表することは大事なことで、無駄なくスピーディに「つくる」ことが必要である。
- ・ 国道県道を整備する際は、その地域に見合った整備をすべきである。不必要な整備を避け、経費の削減とスピーディな施策実施を図ることが必要。
- ・ 重要なことは道路整備の優先順位をきちんとつけ、住民に理解してもらうことだと思う。限られた予算内でやるにはやはり多くの場所を少しずつやるのではなく、優先順位をつけ進めるべきだ。

### その他の意見

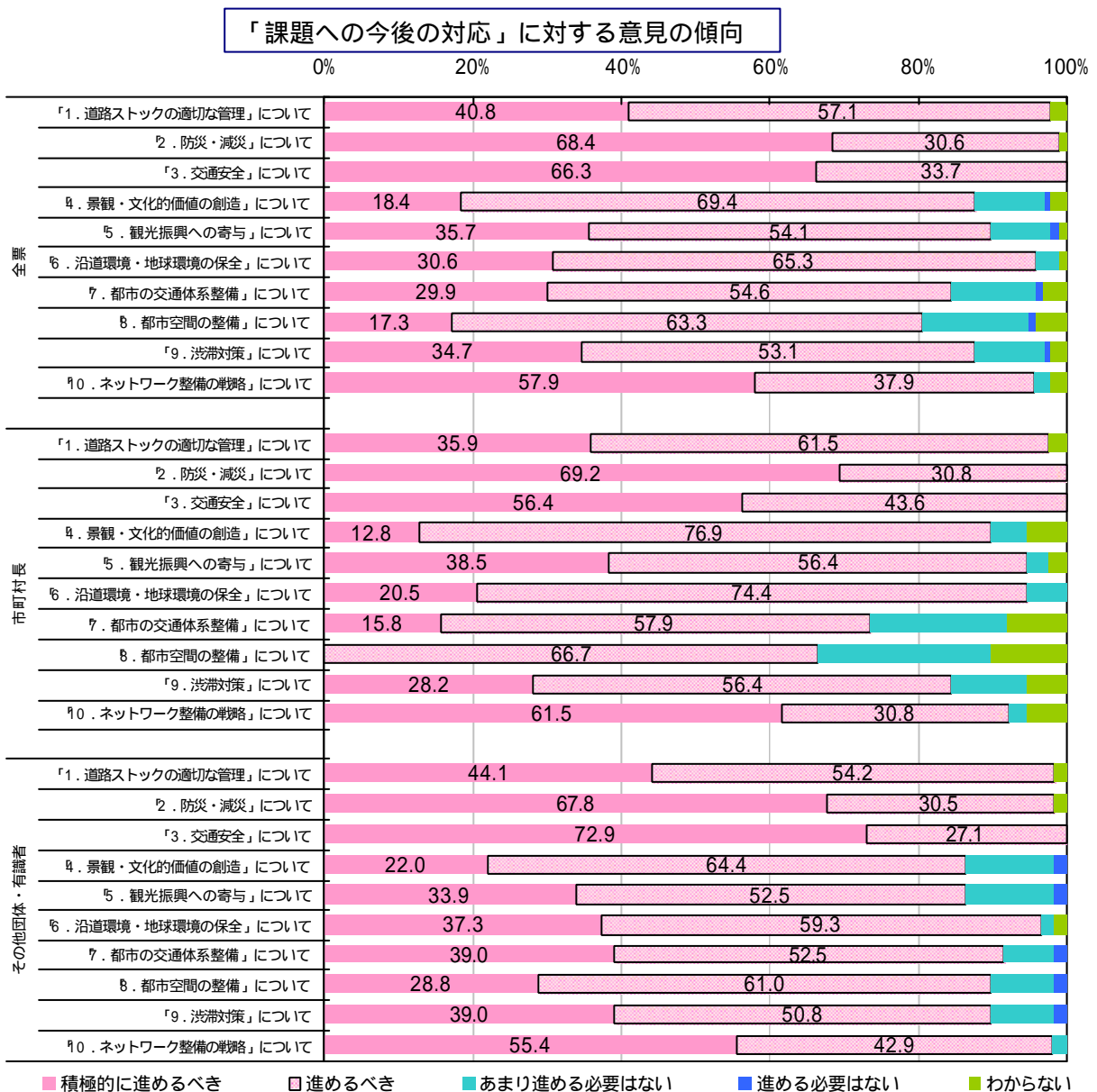
- ・ 大都市の道路整備が優先される懸念がある。

#### 4. 「課題の今後への対応」について（別冊P.9～22）

##### 意見の傾向

市町村長、その他団体・有識者共に、「2. 防災・減災」、「3. 交通安全」、「10. ネットワーク整備の戦略」を重視し、市町村長はさらに行政推進者として、「観光振興への寄与」を重視。その他団体・有識者は「1. 道路ストックの適切な管理」、「7. 都市の交通体系整備」を重視しており、行政への問題提起や道路ユーザーの視点として快適な移動ニーズの充足を指摘している。

- ・ 全体として、「2. 防災・減災」、「3. 交通安全」、「10. ネットワーク整備の戦略」の推進が多い。
- ・ 市町村長の場合、上記に加え「5. 観光振興への寄与」を重視する意見が多い。
- ・ その他団体・有識者はさらに「1. 道路ストックの適切な管理」、「7. 都市の交通体系整備」を重要視。





## 主な意見

### 欠落項目について

- ・ 雪国の人間にとっては、冬期間の交通確保が真に必要とされる課題ではありますが、雪対策に関する議論はないのでしょうか。

#### 1. 「道路ストックの適切な管理」について

- ・ 維持管理に対する住民ニーズは増加傾向にあり、それに対して経常的に必要な予算の確保は年々困難となってきている。適正な維持管理により安全で快適な道路環境を住民に提供するため、維持管理予算の充実を図って頂きたい。

#### 2. 「防災・減災」について

- ・ 緊急時においてライフラインとして使用できる道路や、日常生活に密着している生活道路の整備が重要。
- ・ 地震など災害の対応策について、( 1 ) 発生時の危機管理体制の確立が必要、( 2 ) 緊急輸送道路などの重点的な整備が必要。

#### 3. 「交通安全」について

- ・ 交通事故発生箇所の原因を追及し改善に努める。
- ・ 交通事故防止のための、人優先の歩行者空間の整備が重要。

#### 5. 「観光振興への寄与」について

- ・ 町づくりの観点から、その町の観光施設、重要産業施設等へのアクセス向上対策の推進。

#### 7. 「都市の交通体系整備」について

- ・ 都市の道路を公共交通整備と高齢化の視点から見直す必要がある。単なる道路整備ではなくTDMなどソフトな政策との組み合わせが重要だと思う。

#### 10. 「ネットワーク整備の戦略」について

- ・ ネットワーク整備は地方にとって重要なテーマである。
- ・ 地方の未整備の高規格道路をまず完成させることに全力を傾注して頂きたい。

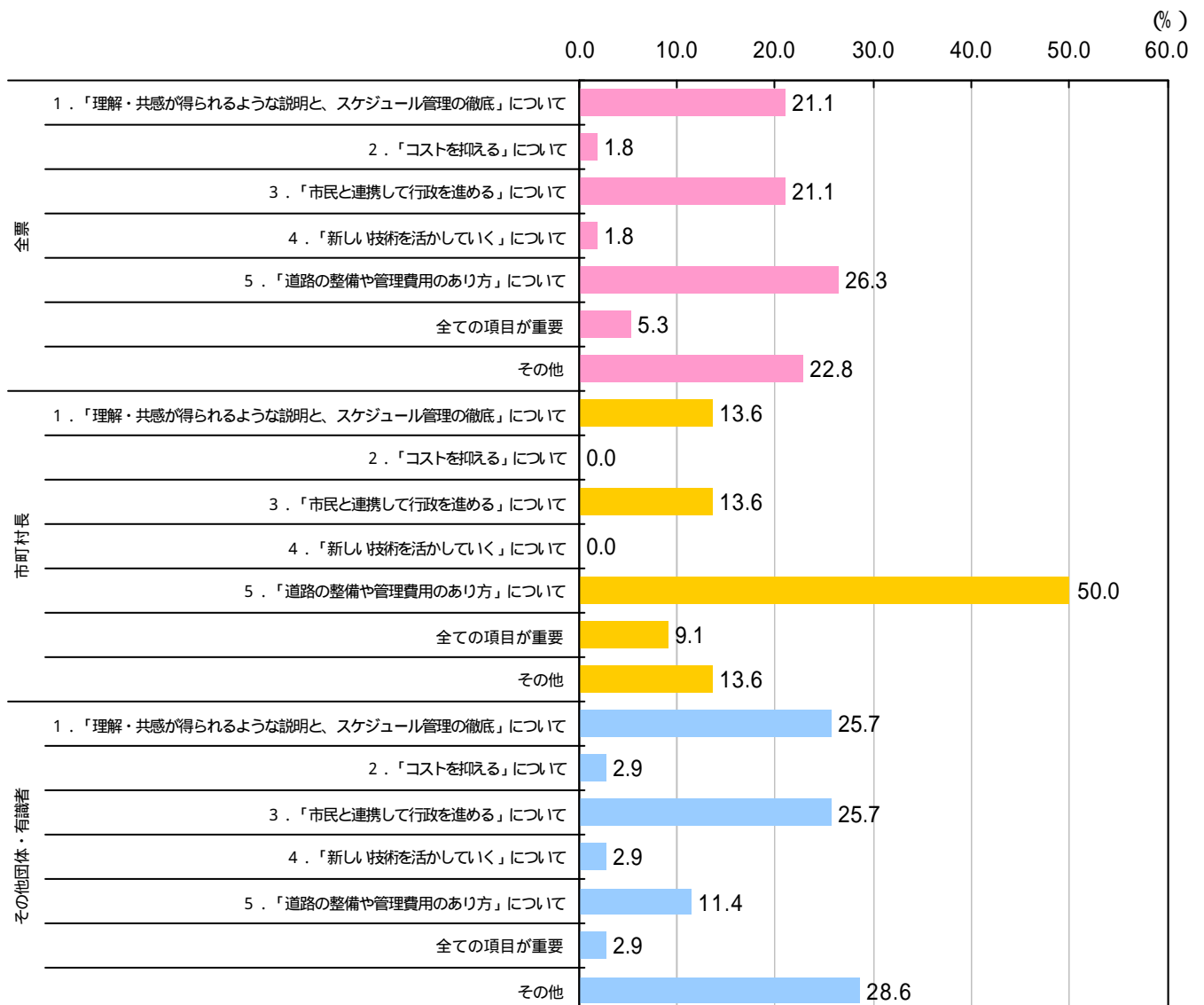
## 5. 「道路行政の進め方」について（別冊P.23～24）

### 意見の傾向

市町村長は、「5. 道路の整備や管理費用のあり方」を重視し、行政を推進する上で直接関連する事項をあげている。その他団体・有識者は、「1. 理解・共感が得られるような説明と、スケジュール管理の徹底」、「3. 市民と連携して行政を進める」の意見が多く、道路ユーザーを意識した進め方を重視すべきとしている。

- ・ 全体としては、「5. 道路の整備や管理費用のあり方」「1. 理解・共感が得られるような説明と、スケジュール管理の徹底」、「3. 市民と連携して行政を進める」が多い。
- ・ 市町村長では、「5. 道路の整備や管理費用のあり方」が特に多い。
- ・ その他団体・有識者の場合「1. 理解・共感が得られるような説明と、スケジュール管理の徹底」、「3. 市民と連携して行政を進める」が多い。

「道路行政の進め方」に対する意見の傾向



## 主な意見

「理解・共感が得られるような説明と、スケジュール管理の徹底」について

- ・ スケジュール管理を徹底し、住民の理解が得られるよう早期整備を望む。

「コストを抑える」について

- ・ 維持・整備のコストを抑えるために、当初から耐久性のあるものづくりや新材料の開発等があってもよいのではないのでしょうか。

「市民と連携して行政を進める」について

- ・ 道路の日常管理（清掃・除雪等）にボランティアとして協力してもらえないものかを協議していきたい。
- ・ 市民にも施策の提言など行政に参加させると同時に市民の側にも責任を持っていただく「参加と責任」を取り入れた政策を進めてもらいたい。
- ・ 「道路」の問題だけでなく、すべてコミュニケーションとビジョンの示し方が大切。明確なビジョンの提示。

「道路の整備や管理費用のあり方」について

- ・ 「無駄な道路が造られている」という意見に対して、地方においては十分な道路整備がなされていないことを理解してもらうことが必要。
- ・ 道路の維持管理費用は増加していく。必要となる費用を確実に確保できる仕組みづくりが大切である。
- ・ 市町村負担の少ない補助制度の創設。

その他の意見

- ・ 地域密着型の道路を造り、生活向上・産業基盤の安定を図る。
- ・ 沿道環境整備（植樹等）は、都市部だけでなく山村部にも目を向けて欲しい。

今後の道路施策の基本的方向（論点整理）  
に関する有識者意見とりまとめ結果

岩 手 県

岩手県幹線道路協議会

# 1. 背景

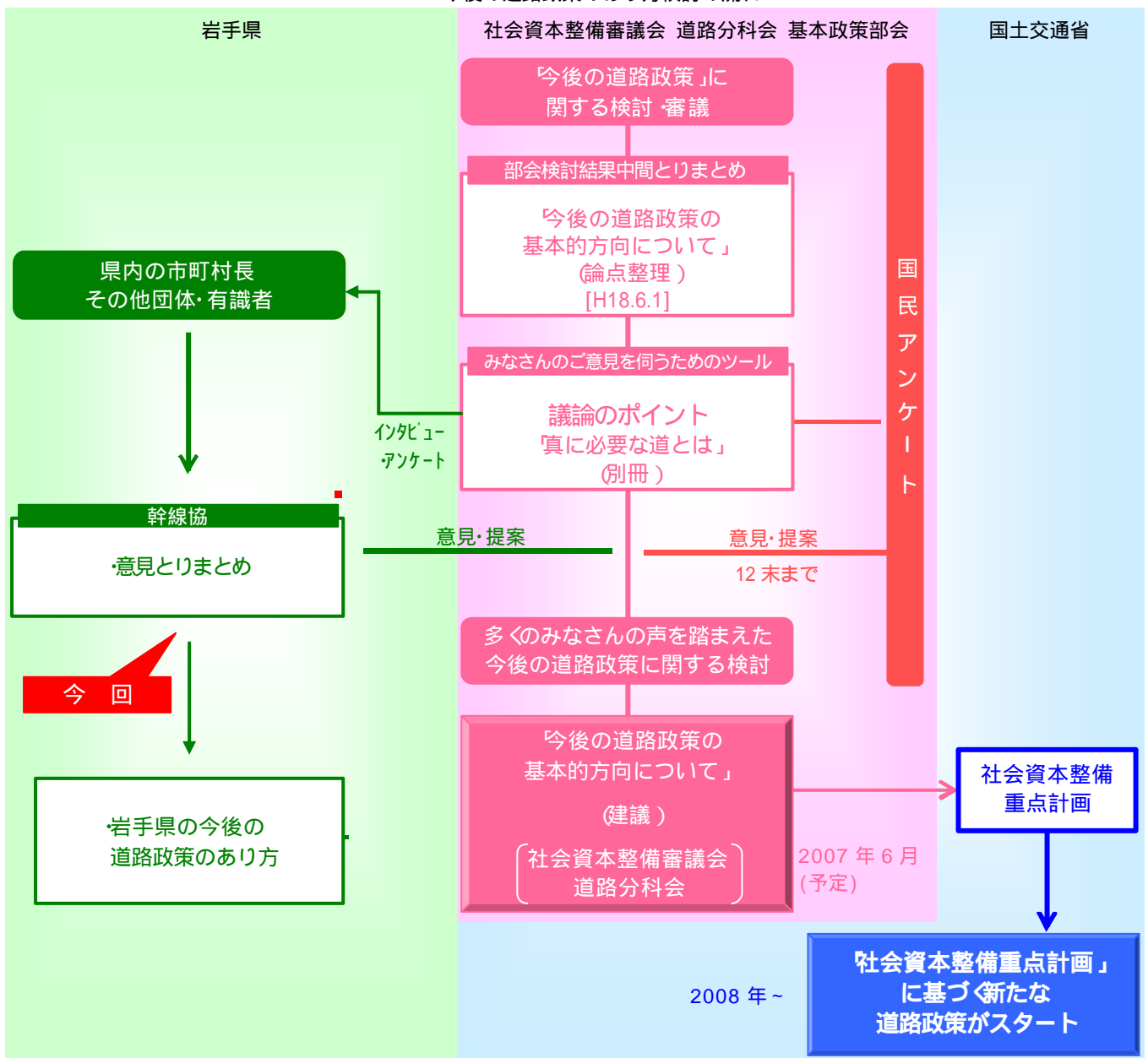
現在、今後の道路政策の基本的な方向をとりまとめるため、社会資本整備審議会・道路分科会において、次期社会資本整備重点計画（H20～H24）の策定に向けた議論が行われており平成18年6月1日には、議論の中間的な整理として「議論のポイント（論点整理）」がとりまとめられたところです。

しかし、道路をとりまく状況は非常に厳しく、道路を整備・管理する「道路特定財源」については、一般財源化を前提として、年末に具体案がとりまとめられる予定となっています。

このような状況の中で、岩手県幹線道路協議会では、「論点整理」や今後の道路施策のあり方に対し、市町村長、有識者、経済団体、道路関係の諸活動をしている団体、マスコミ関係者等から意見を伺い、「岩手県の今後の道路政策のあり方」について整理することとしております。

今回は、伺った意見について報告します。

今後の道路政策のあり方検討の流れ



## 2. 岩手県の今後の道路政策についての意見把握

「今後の道路施策の基本的方向について（論点整理）社会資本整備審議会道路分科会」  
について、岩手県各主体に対しインタビュー形式で意見収集

### （1）インタビュー対象者

市町村長、学識経験者、ユーザー団体、道路関係団体、マスコミ関係等	計 101 名
----------------------------------	---------

### （2）調査時期

平成 18 年 9 月 ~ 平成 18 年 11 月
----------------------------

### （3）調査内容

- |  |
|--|
| <p>A. 新しい道路行政へのポイントについて (P3～5)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・「高齢化する道路構造物を戦略的に管理」について</li><li>・「いまの道路を徹底的に活用」について</li><li>・「地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生」について</li><li>・「具体的に目標を設定して、スピーディに政策展開」について</li></ul> <p>B. 課題への今後の対応について (P6～10)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・1. 道路ストックの適切な管理」について</li><li>・2. 防災・減災」について</li><li>・3. 交通安全」について</li><li>・4. 景観・文化的価値の創造」について</li><li>・5. 観光振興への寄与」について</li><li>・6. 沿道環境・地球環境の保全」について</li><li>・7. 都市の交通体系整備」について</li><li>・8. 都市空間の整備」について</li><li>・9. 渋滞対策」について</li><li>・10. ネットワーク整備の戦略」について</li><li>・11. 道路行政の進め方」について</li></ul> <p>C. 道路特定財源」について (P11～12)</p> |
|--|

### 3. 新しい道路行政へのポイント」について

「地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生」、「いまの道路を徹底的に活用」に関する意見が多く、地域住民とともに地域振興に資する道路の整備に関心が強いことが伺える。

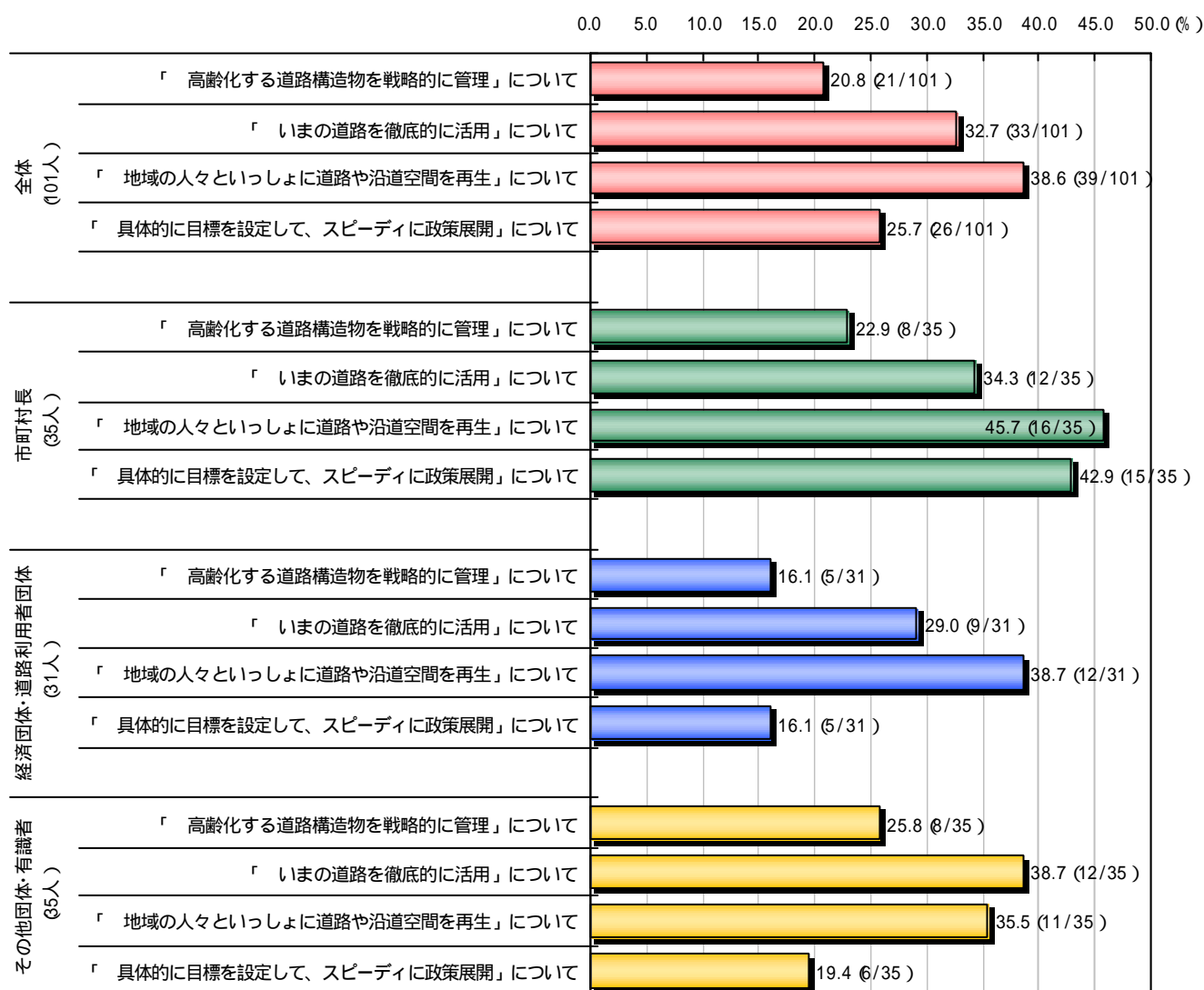
全体として、「地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生」についての意見が最も多く、次いで「いまの道路を徹底的に活用」についての意見が多い。

市町村長は、「地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生」、「具体的に目標を設定して、スピーディに政策展開」についての意見が特に多い。

経済団体・道路利用者団体は、「地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生」についての意見が多くついで「いまの道路を徹底的に活用」についての意見が特に多い。

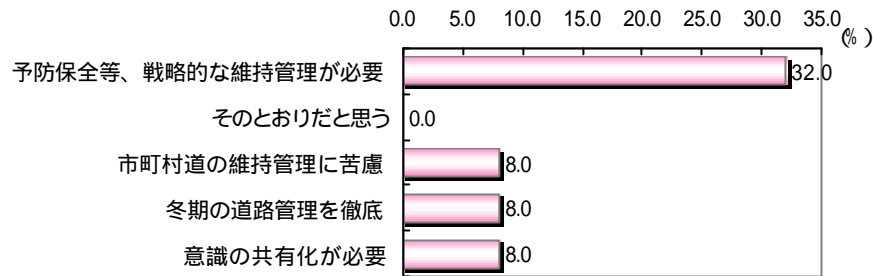
その他の団体・有識者は、「いまの道路を徹底的に活用」、「地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生」についての意見が多い。

新しい道路行政へのポイント」についての意見の傾向



## 主な意見

### 「高齢化する道路構造物を戦略的に管理」について



#### 【予防保全・戦略的な維持管理が必要】

- ・予防保全的な維持修繕の重要性を認識する意識改革が必要。
- ・戦略的に対応していかなければ一気に老朽化が進むことになる。

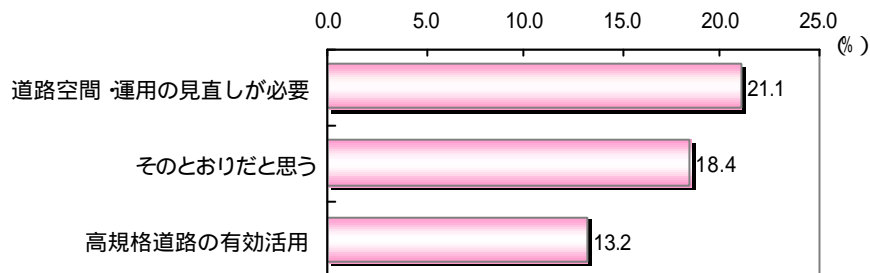
#### 【冬期の道路管理を徹底】

- ・積雪地は道路の傷みも早いので、空間確保と併せて対応が必要である。
- ・冬期の融雪剤による塩害等にも配慮し道路管理すべき。

#### 【意識の共有化が必要】

- ・早期に管理していく必要があることについて、官と民の認識を共有すべき。
- ・多くの橋が寿命を迎えることについて、より多くの方に公表すべき。

### 「いまの道路を徹底的に活用」について



#### 【道路空間・運用の見直しが必要】

- ・現状を整理し4車線 3車線とし、歩道整備等を検討すべき。
- ・交差点の正規の右折レーンがとれないのであれば、右折ポケット的なレーンを整備していくべき。

#### 【高規格道路の有効活用】

- ・有料道路有効利用の料金体系の検討。
- ・スマートICを整備し、高速道路から緊急車両の出入りを容易にすべき。

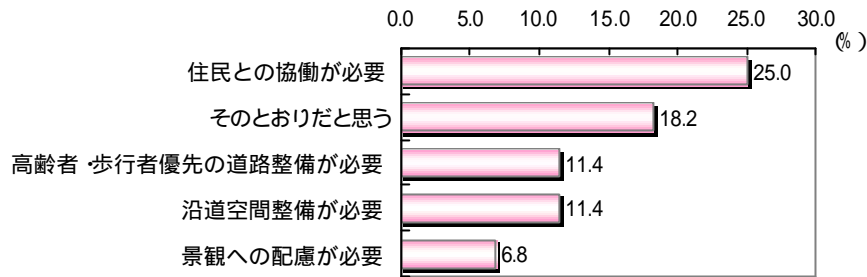
#### 【その他】

- ・道路利用について、時間帯による工夫を行うなど、柔軟な使い方の対応を検討したほうがよいと思う
- ・道路整備に多額の費用を使うのではなく、現状の道路を維持すればよい。



主な意見 (続き)

「地域の人々と一っしょに道路や沿道空間を再生」について



【住民との協働が必要】

- ・住民との協働による活動を促進していくべき。
- ・道路づくりに地域住民が自らの責任として関わっていくことが重要。

【高齢者・歩行者優先の道路整備が必要】

- ・高齢化社会の中では道路をどのように使いやすくするかを、地域で考えていかなければならない。

【沿道空間整備が必要】

- ・道の駅整備をBP整備と一緒に計画するなど、沿道空間をつくるべき。
- ・路上駐車規制および取り締まりを厳しくするだけでは、生活面での道路活用ができない。そのことを考慮したうえで、荷捌き場を設けるべきである。

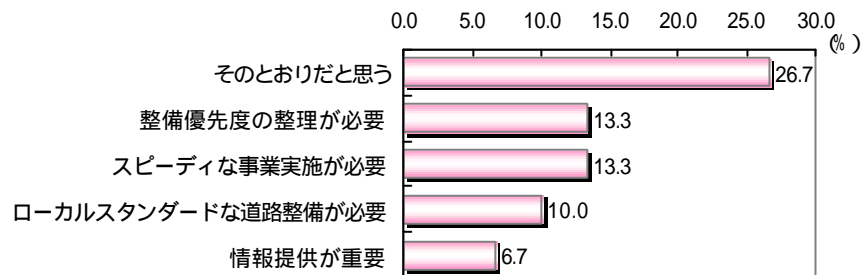
【景観への配慮が必要】

- ・古い街並みを活かした柔軟な対応をして欲しい。
- ・地元住民と一緒に景観づくりをしていくべき。

【その他】

- ・冬の除雪対策として、融雪溝、流雪溝を設置してはどうか。

「具体的に目標を設定して、スピーディに政策展開」について



【整備優先度の整理が必要】

- ・地域との協議により、整備優先度の高さを決定することも必要。(北上市長)
- ・「平等に遅く」ではなく「重点的に早く」を目指して、優先順位を明確にするというところは重要であり、望ましい。

【スピーディな事業実施が必要】

- ・スピーディな取り組みやコスト縮減は大切である。
- ・住民と一緒になれば時間を要することが多いだろう。一定のルールの中でスピーディにやるべき

【その他】

- ・効率的な道路整備(ローカルスタンダードの活用)によるできるだけ早い事業実施の考え方が必要。

### 3. 課題への今後の対応」について

全体として、最も重視しているのは「10.ネットワーク整備の戦略」であり、依然道路整備が不足していることが伺える。

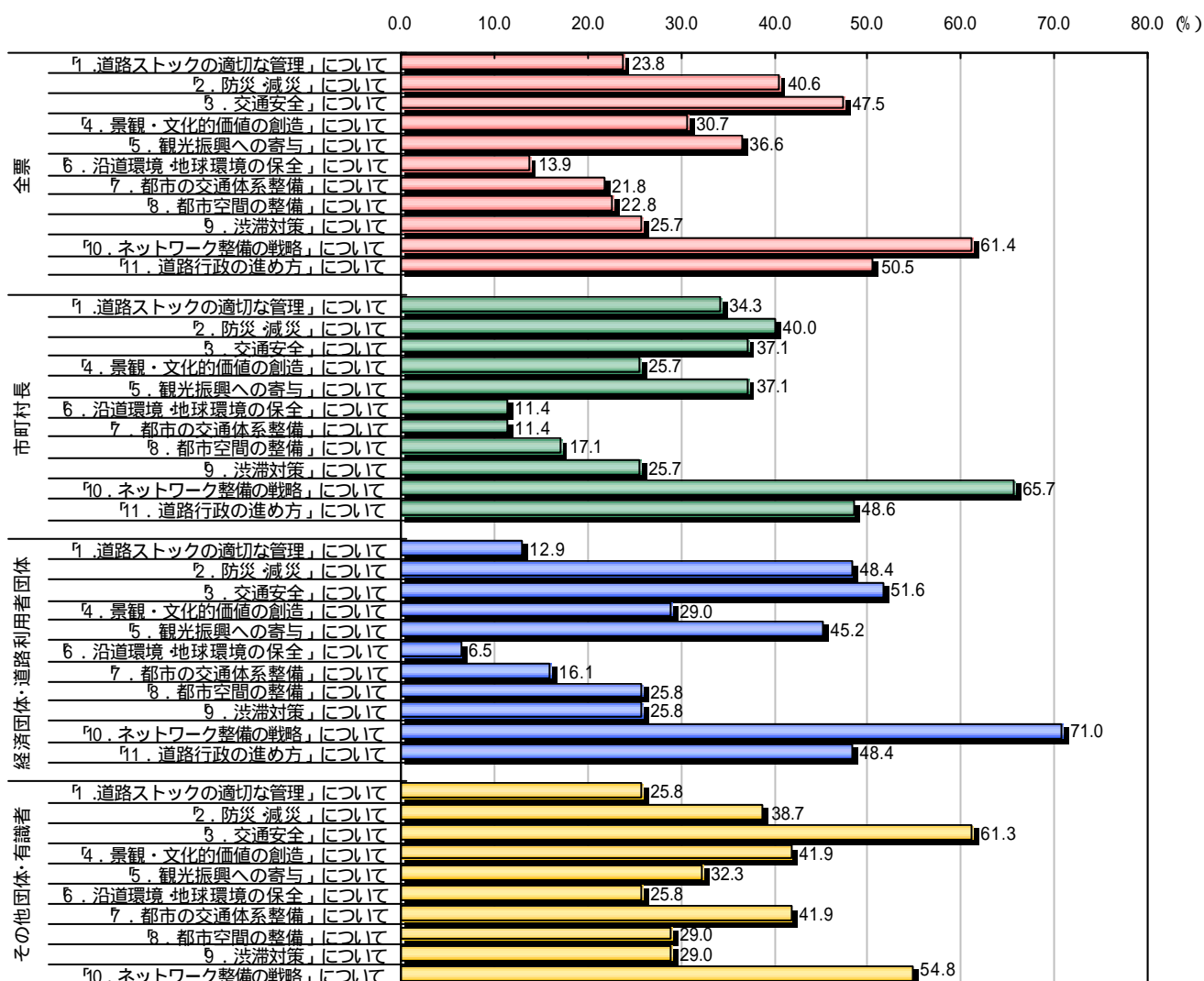
全体として、「10.ネットワーク整備の戦略」についての意見が最も多く、次いで「11.道路行政の進め方」、3.交通安全」、2.防災・減災」についての意見が多い。

市町村長は、「10.ネットワーク整備の戦略」についての意見が最も多く、次いで「11.道路行政の進め方」、2.防災・減災」についての意見が特に多い。

経済団体・道路利用者団体は、「10.ネットワーク整備の戦略」についての意見が最も多く、次いで3.交通安全」、2.防災・減災」、11.道路行政の進め方」についての意見が特に多い。

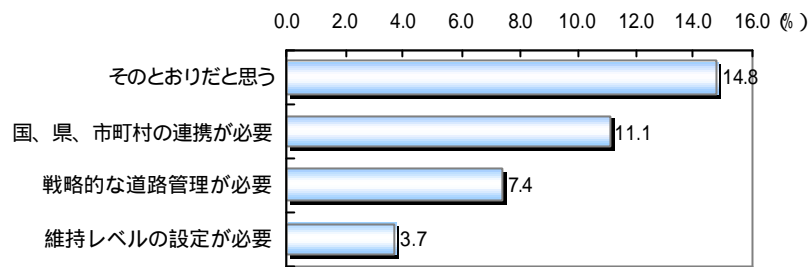
一方、その他の団体・有識者については、最も多いのは3.交通安全」についての意見であり、安全で安心して通行できる道路への関心が強い。

課題への今後の対応」についての意見の傾向



## 主な意見

### 1.「道路ストックの適切な管理」について



#### 【国、県、市町村の連携が必要】

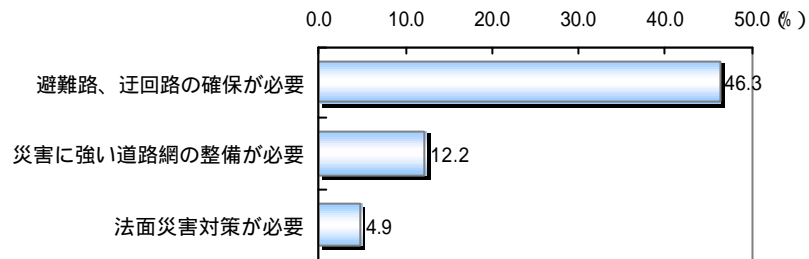
道路の維持管理については、国道・県道・市町村道の位置づけ、整備レベルにアンバランスが感じられる。

道路整備、維持管理について国道、県道、市町村道における除雪など管理レベルにギャップが大きいと感じる。

#### 【その他】

積雪寒冷地においては、凍結抑制剤による構造物への塩害に対するメンテナンスが課題となってくる。

### 2.「防災・減災」について



#### 【避難時、迂回路の確保が必要】

三陸地域にとっては最も重要な課題と認識している。

津波等の災害の不安を抱えているので、迂回路としての道路整備も早期に整備する必要がある。

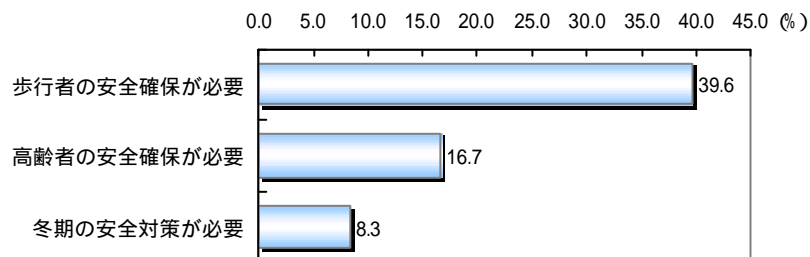
津波の浸水により道路分断された場合の迂回路が無いため、救急搬送時にとって一大事である。

#### 【災害に強い道路網の整備が必要】

全体的に災害に強い道路網を整備するべき。

高速道路ネットワークが完成することで、防災面でも大きな効果がある。

### 3.「交通安全」について



#### 【歩行者の安全確保が必要】

歩道の無い道路がまだ多くあり、子供たちが危険であるので歩道の整備が必要である。

学童、高齢者のよく通るところは、歩道をきっちり整備すべき。通学路には必ず整備すべき。

#### 【高齢者の安全確保が必要】

高齢者が多いので、人命を守るうえでも道路整備は大変重要である。

・レンタカー利用の観光客や高齢者ドライバーなどが増えており、車を止めてちょっと休むところを造るべき。

#### 【冬期の安全対策が必要】

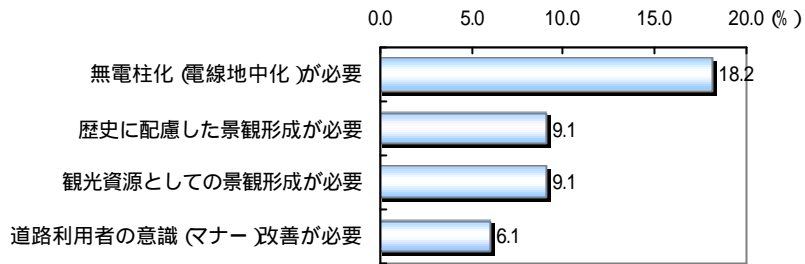
沿岸部は雪は多くないが、凍結はよくある。冬期交通における事故対策など、安全性の確保の取り組みが重要と考える。

#### 【その他】

・公安ともっと密接に協力して対応できれば。

主な意見 (続き)

4. 景観・文化的価値の創造」について



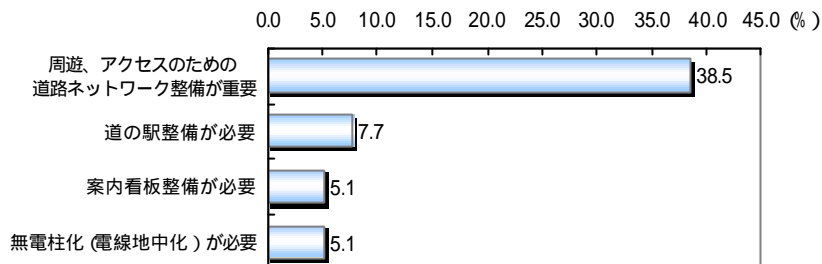
【無電柱化 (電線地中化) が必要】

・電線地中化は、中心市街地活性化には非常に有効と考える。

【その他】

・古い建物に調和した街並みを作る必要がある。

5. 観光振興への寄与」について



【周遊・アクセスのための道路ネットワーク整備が重要】

・高速ネットワークにより観光ルートを支援していくべき。

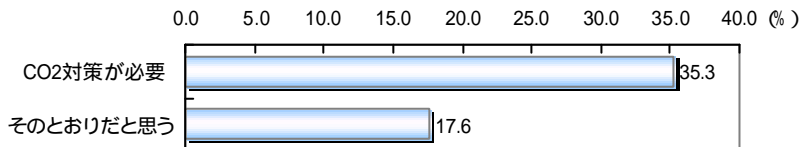
・地元に対する波及効果が大きい観光拠点へのアクセス道路を整備すべき。

【道の駅整備が必要】

・道の駅の設置を推進すべき。道の駅に行けば地域のことがよく分かる。

・道の駅は、手洗いが計算でき、物産もあって観光面からも大変有効。

6. 沿道環境・地球環境の保全」について

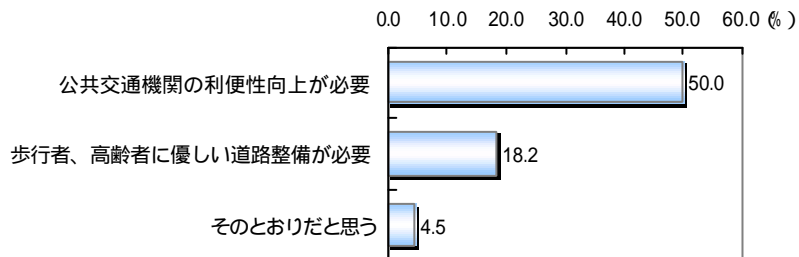


【CO2 対策が必要】

・直轄国道の機能補完が可能な道路整備による CO2 削減も可能と考えられる。

・CO2 削減は自動車交通の抑制も考えるべき。

7. 都市の交通体系整備」について



【公共交通機関の利便性向上が必要】

・高齢化社会の中で交通弱者への公共交通の確保、有効活用も重要と考える。

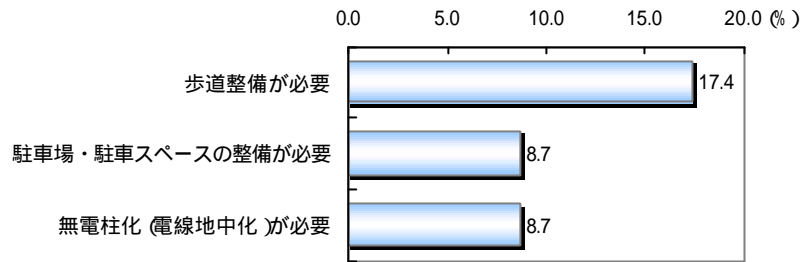
・少子高齢化の中で医療機関への通院方法の確保のためにも、公共交通の安定した確保が必要。

【歩行者・高齢者に優しい道路整備が必要】

・高齢者にやさしい幅広歩道やバリアフリーも踏まえた道路整備をしていくべき。

主な意見 (続き)

8. 都市空間の整備」について



【歩道整備が必要】

・歩道と自転車道の整備。

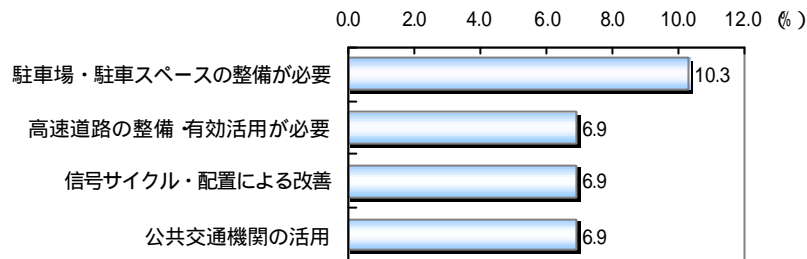
・高齢者・障害者が出歩ける道路整備を考えるべき。いつでも誰でも自由に歩ける街としての環境整備が必要。

【無電柱化 (電線地中化) が必要】

・国家 100年の計として電線地中化を推進すべき。

・電線地中化は全てとは言わないが、必要箇所を重点的に整備すべき。

9. 渋滞対策」について



【駐車場・駐車スペースの整備が必要】

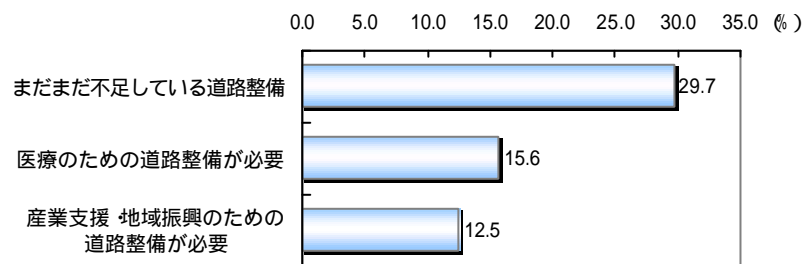
・荷捌きスペースや駐車場を整備して欲しい。

・バスベイ、バス専用レーン、右折レーンの設置を進めるべき。

【高速道路の整備・有効活用が必要】

・交通容量に余裕がある高速道路の利用を促進する必要がある。

10. ネットワーク整備の戦略」について



【まだまだ不足している道路整備】

・基軸となる高速道路ネットワークの整備が必要である。

・高速道路ネットワーク等の整備が最重要。

【医療のための道路整備が必要】

・5分、10分が生死を分ける救急医療で、意思不足、医療機関不足が深刻。医療過疎対策として道路ネットワークの整備が急務。

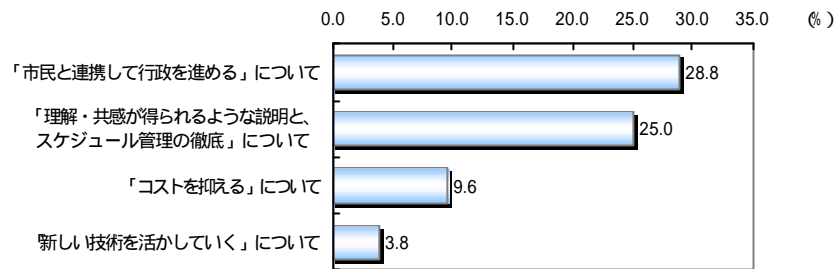
・医師等の縮小、医療機関の統合が進んでおり、道路整備によるアクセス支援が必要。

【産業支援・地域振興のための道路整備が必要】

・産業支援の流通経路として道路整備が必要。

・地域経済を活性化させるネットワーク整備が必要。

「1. 道路行政の進め方」について



【市民と連携して行政を進める】

- ・アンケートなどにより、多くの人の意見を聞くべきである。
- ・様々な補助金制度を上手に組み合わせ道路整備と地域づくりを一体的に進めるためには県のイニシアチブに期待。
- ・道路整備をする際は、土地所有者にもっと説明をして欲しい。
- ・行政側のことも考えて、地域でできるものは地域で行うようにしたほうがよい。

【理解・共感が得られるような説明と、スケジュール管理の徹底】

- ・短期的な視点に捉われすぎており、もっと長期的な視点に立って道路行政を進めてもらいたい。
- ・早期に供用することのメリット、事業連携での効果拡大を上手く活用すべき。
- ・費用の使途について透明性を望む。

【コストを抑える】

- ・規格どおりの道路整備ではなく、柔軟な対応によりコストを下げる工夫が必要である。
- ・年度予算の弾力的運用で、冬期施工を避け、コスト縮減を図るべき。そこで発生した財源を別に回すことができる。
- ・維持・管理等の工事時期が冬期に集中しているように感じられる。時期をずらす、早めることにより、冬期に係わる部分のコストを削減できるのではないか？

【新しい技術を活かしていく】

- ・技術者の技術力の向上が必要。

【その他】

- ・道路管理者の連携、縦割りではなく全体として考えていくべきである。
- ・地域活性化の視点からの道路整備が必要。
- ・快適で便利な道路より、安全安心な道路政策であるべき。
- ・各都道府県(市町村)との事業調整を東北エリアにて検討すべき。
- ・道路を使う人の意識改革が必要。

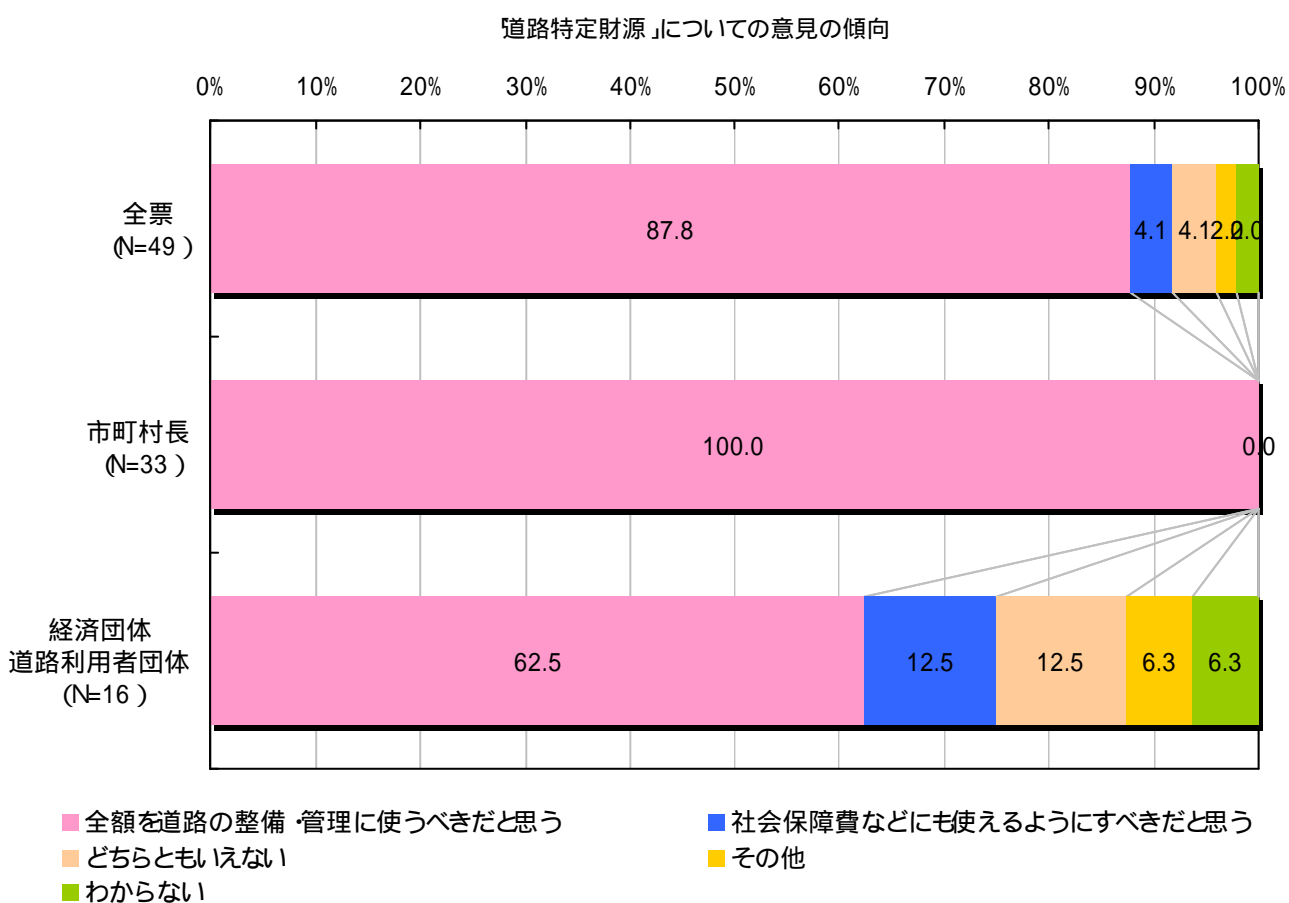
#### 4. 「道路特定財源」について

依然道路整備が不足しており、遅れている道路整備がさらに遅れるという懸念から、「道路特定財源は全額道路の整備・管理に使うべきだと思う」という意見が多く、今後の道路整備への期待感が伺える。

全体として、全額道路の整備・管理に使うべきだと思うという意見が最も多く、全体の81%を占めている。

市町村長は、事業推進者という立場から、全員が「全額道路の整備・管理に使うべきだと思う」という意見であり、今後の道路整備に強い期待感を持っている。

一方、経済団体・道路利用者団体、その他の団体・有識者については、最も多いのは「全額道路の整備・管理に使うべきだと思う」の63%、54%であるが、「社会保障費などにも使えるようにすべきだと思う」という意見も13%、15%ある。



主な意見

全額道路の整備 管理に使うべきだと思う」

・一般財源化するのであれば、一旦税を国民に戻して、地方分権に合った配分を考えるべきだと思う

・もともと東北は遅れている。後発が不利益を被るようでは地域の魅力を活かせない。

地方の整備は遅れており、一定の整備が終わるまで一般財源化すべきではなく、暫定税率についても継続すべきである。

・全国一定の整備水準ではなく、地方の遅れている水準を上げることが必要である。

社会保障費などにも使えるようにすべきだと思う」

・用途を拡大していくのはよいが、地方に受益のある用途拡大をすべき。

「どちらとも言えない」

余計な物に使われたくないという考えは分かり、縮小傾向なのもわかる。どう注ぎた形で予算が使われているかを確認すべき。



今後の道路施策の基本的方向（論点整理）  
に関する有識者意見とりまとめ結果

宮 城 県

宮城県幹線道路協議会

# ～ 目 次 ～

1. 意見把握結果の取りまとめ	1
(1) 意見をいただいた有識者の分類とその人数の内訳	1
(2) 議論のポイント「真に必要な道とは」について	1
2. 「新しい道路行政のポイント」について（別冊 P7～8）	2
(1) 有識者意見の概要	2
(2) ご意見の傾向（ポイント別回答数、賛成・否定の内訳など）について	3
(3) 「Ⅰ高齢化する道路構造物を戦略的に管理」について	5
(4) 「Ⅱいまの道路を徹底的に活用」について	7
(5) 「Ⅲ地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生」について	9
(6) 「Ⅳ具体的に目標を設定して、スピーディに政策展開」について	11
3. 「課題への今後の対応」について（別冊 P.9～24）	13
(1) 有識者意見の概要	13
(2) ご意見の傾向（テーマ別回答数、賛成・否定の内訳など）について	14
(3) 「1. 道路ストックの適切な管理」について	16
(4) 「2. 防災・減災」について	18
(5) 「3. 交通安全」について	20
(6) 「4. 景観・文化的価値の創造」について	22
(7) 「5. 観光振興への寄与」について	24
(8) 「6. 沿道環境・地球環境の保全」について	26
(9) 「7. 都市の交通体系整備」について	28
(10) 「8. 都市空間の整備」について	30
(11) 「9. 渋滞対策」について	32
(12) 「10. ネットワーク整備の戦略」について	34
(13) 「11.道路行政の進め方」について	36

## 1. 意見把握結果の取りまとめ

今回意見把握を行った項目は下記のとおりです。

### (1) 意見をいただいた有識者の分類とその人数の内訳

宮城県にゆかりのある有識者にご意見を伺い、89名（12/6 現在）から回答をいただきました。その内訳は以下のとおりです。

なお、本資料においては、県内有識者のご意見を下記の分類で集約して整理しています。

＜ご意見を頂いた県内の有識者＞

- ・首長（県知事、市町村長）：37名
- ・学識経験者等（学識経験者、マスコミ、ユーザー団体）：36名
- ・道路関係団体等（道路関係団体、経済団体）：16名

### (2) 議論のポイント「真に必要な道とは」について

#### 1) 「新しい道路行政へのポイント」について（別冊P. 7～8）・・・（本資料 P2-12）

- ・ご意見の傾向（ポイント別回答数、賛成・否定の内訳など）について
- ・「Ⅰ 高齢化する道路構造物を戦略的に管理」について
- ・「Ⅱ いまの道路を徹底的に活用」について
- ・「Ⅲ 地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生」について
- ・「Ⅳ 具体的に目標を設定して、スピーディに政策展開」について

#### 2) 「課題への今後の対応」について（別冊P. 9～24）・・・（本資料 P13-37）

- ・ご意見の傾向（ポイント別回答数、賛成・否定の内訳など）について
- ・「1. 道路ストックの適切な管理」について
- ・「2. 防災・減災」について
- ・「3. 交通安全」について
- ・「4. 景観・文化的価値の創造」について
- ・「5. 観光振興への寄与」について
- ・「6. 沿道環境・地球環境の保全」について
- ・「7. 都市の交通体系整備」について
- ・「8. 都市空間の整備」について
- ・「9. 渋滞対策」について
- ・「10. ネットワーク整備の戦略」について
- ・「11. 道路行政の進め方」について

## 2. 「新しい道路行政のポイント」について (真に必要な道路とは～議論のポイント～P7～8)

### 有識者意見の概要

新しい道路行政へのポイントに対する県内有識者の主な意見は、以下のように整理できます。

宮城県にゆかりのある有識者に対して実施した「真に必要な道とは～議論のポイント～」に対するアンケート結果を取りまとめたものです。(89名の方から意見を頂きました)

### I 高齢化する道路構造物を戦略的に管理

<宮城県からの主な意見>

- ・ 維持管理の仕組み見直しを求める意見が3割と多数
- ・ 首長から財政支援や地方部での維持管理に対する危機感に関する声が目立つ

### III 地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生

<宮城県からの主な意見>

- ・ 地方の実情を考慮して進めるべきといった意見が最も多い
- ・ 次いで、沿道空間が活用できる構造での整備、住民参加の積極的な推進を求める声が多い

### II いまの道路を徹底的に活用

<宮城県からの主な意見>

- ・ 部分的な改良による現道活用を望む声が目立つ
- ・ ただし、必要な道路整備推進を望む声も大きい
- ・ 既存道路の有効活用では高速道路の料金割引やソフト施策の実施という意見が多い
- ・ パンフレット記載事項への賛同も約2割

### IV 具体的に目標を設定して、スピーディーに政策展開

<宮城県からの主な意見>

- ・ 整備の優先順位を明確にすべきとの意見が2割以上と最も多い
- ・ しかし上記に次いで地域の実情を考慮した実施を求める声が多く、大都市偏重とならない配慮を望む声が目立つ

(2) ご意見の傾向（ポイント別回答数、賛成・否定の内訳など）について

●全体の回答傾向(回答数:89)

全てのポイントに対し、8割以上の賛同が得られており、特にポイントⅢ、Ⅳに対する回答率が高く（肯定意見比率も約9割と高い）、沿道空間の再生（街づくり・地域活性化）や早期の道路整備に対する意識が高いことが伺える。

【役職別の回答について】

<首長意見（回答数：37）>

- ・ 全てのポイントに対する回答率が高く、肯定的な意見が多く出ている
- ・ ただし、ポイントⅠおよびⅡについては、否定的意見も見られる

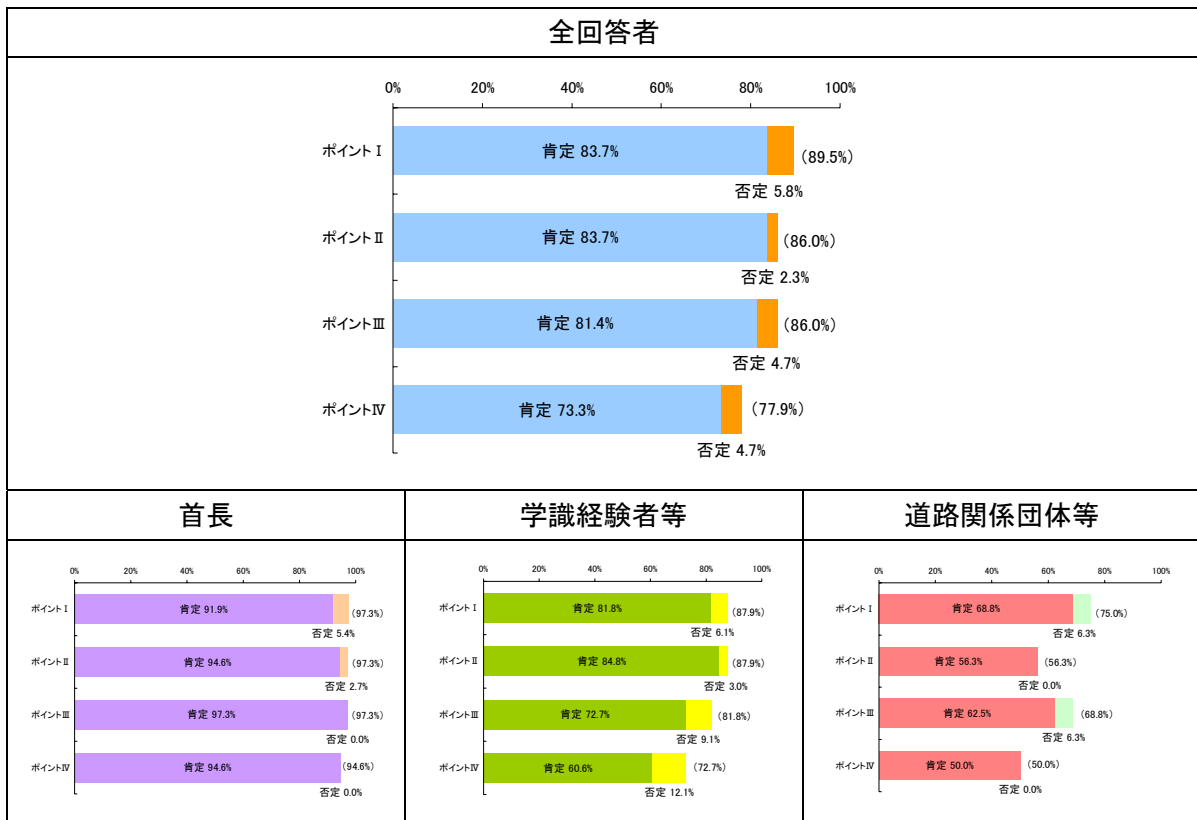
<学識経験者等意見（回答数：36）>

- ・ 学識経験者の皆様の回答率も全てのポイントで8～9割と高い

<道路関係団体等（回答数：16）>

- ・ ポイントⅢに対する回答率が他ポイントに比べ高く、道路空間の利用に対する関心が高いことが伺える
- ・ 逆に、ポイントⅠ、Ⅱに対する回答率は低く、これらポイントに対する認識や浸透が低いことが想定される

「新しい道路行政へのポイント」についての肯定・否定意見の回答率



ポイントⅠ: 高齢化する道路構造物を戦略的に管理、  
 ポイントⅡ: いまの道路を徹底的に活用  
 ポイントⅢ: 地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生、  
 ポイントⅣ: 具体的に目標を設定して、スピーディーに政策展開

●重点化に対する意見(回答数:89)

特にポイントⅠ（高齢化する道路構造物を戦略的に管理）について、「重点化への論及」が多く見受けられ、道路構造物に関する緊急性が認識されていることが伺える

【役職別の回答について】

<首長意見(回答数:37)>

- ・ 総じて重点化への論及割合が高く、道路整備に関する積極性の高さが見受けられる
- ・ 特にポイントⅠ、Ⅱ（今の道路を徹底的に活用）についてその比率が高い

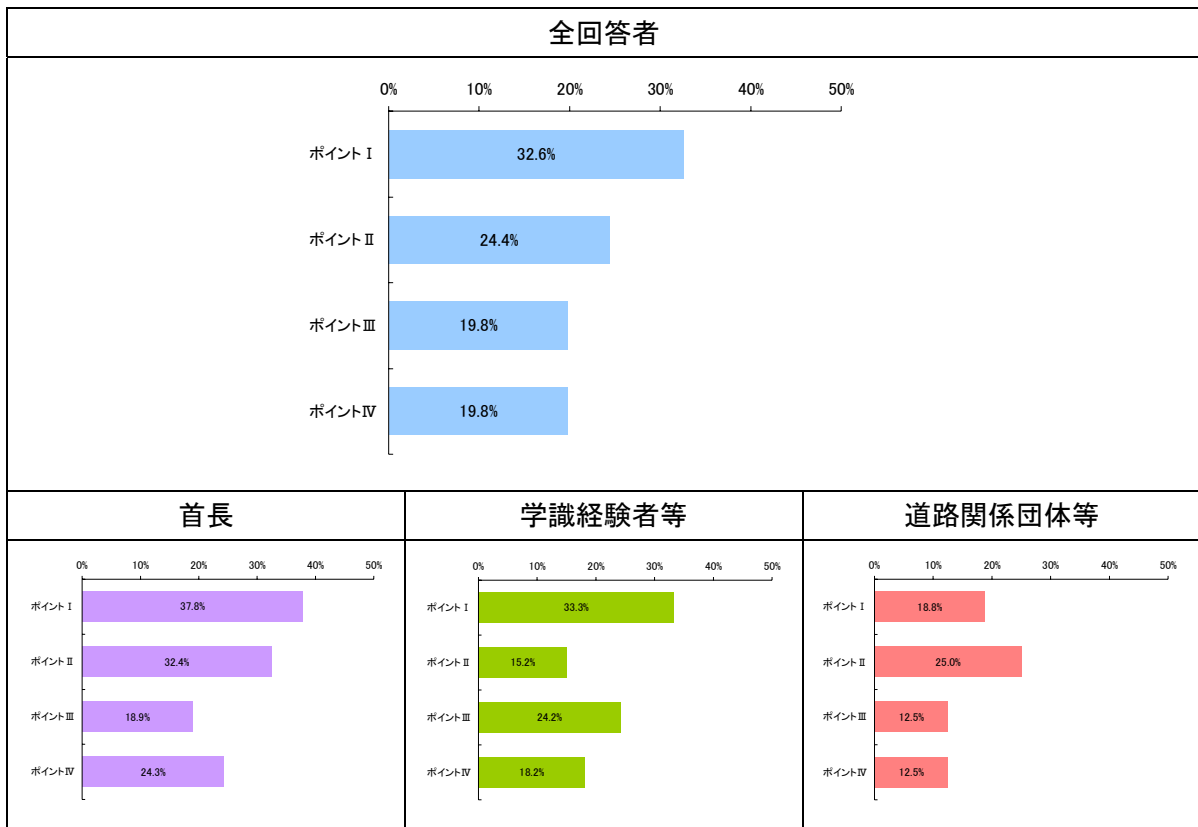
<学識経験者等意見(回答数:36)>

- ・ ポイントⅠ、Ⅲ（地域の人々と一緒に道路や沿道空間を再生）への論及比率が高い

<道路関係団体等(回答数:16)>

- ・ 特にポイントⅡに対する論及比率が高く、確実なネットワークの確保が望まれている

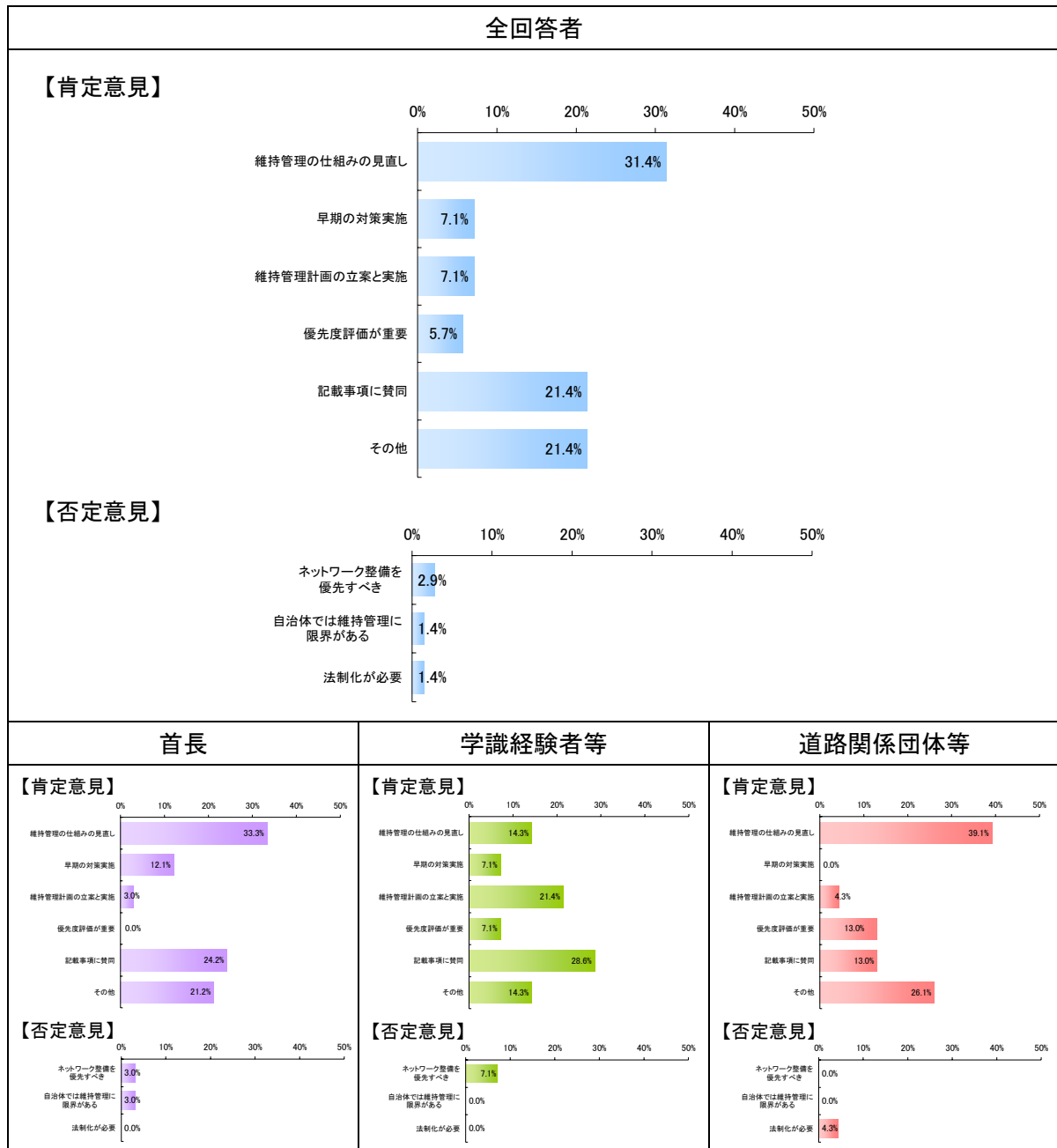
「新しい道路行政へのポイント」についての重点化(積極的推進)に関する回答率



ポイントⅠ:高齢化する道路構造物を戦略的に管理、  
 ポイントⅡ:いまの道路を徹底的に活用  
 ポイントⅢ:地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生、  
 ポイントⅣ:具体的に目標を設定して、スピーディーに政策展開

(3) 「I 高齢化する道路構造物を戦略的に管理」について

- ・維持管理の仕組みを見直し、効率化を進めるべきとの意見が多い
- ・自治体からは、財政事情に配慮すべきとの意見が多く見られる



※：「維持管理の仕組み見直し」といったご意見を多く頂いたが、その内訳は以下のとおりです。

- ・ 何らかの評価により計画性を持って実施すべき(当該意見の4割強)
- ・ 地震などの災害発生が危惧されることから維持管理は重要(当該意見の4割弱)

などが主な意見

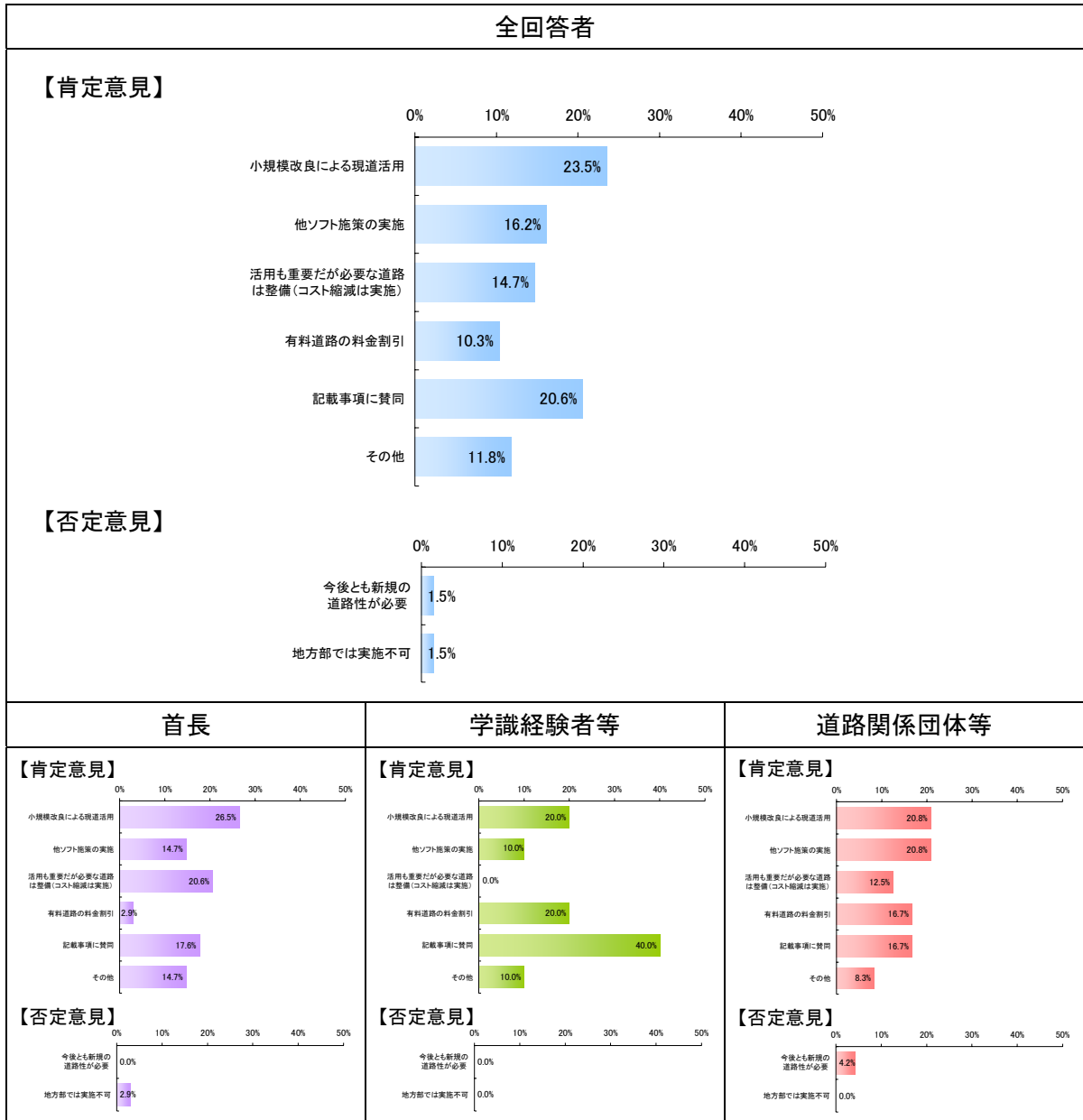
【自由意見】

「維持管理の仕組みの見直し」について	
学識経験者等	安全性に基本を置いた科学的・効率的な運営が望ましい
首長	宮城県沖地震の発生が想定される上、今後予算が縮減されることから、戦略的に管理を進めるべき
首長	道路の維持管理や整備は命に係わる事業であり、最重要事業の一つである
首長	特に交通量の多い幹線町道等について積極的に実施
「早期の対策実施」について	
首長	緊急輸送道路は災害時の生命線であるため耐震化の早期実現を
道路関係団体等	高い確率で発生が想定される宮城県沖地震に備え、早急な点検・整備は必要
「記載事項に賛同」について	
首長	重要構造物の一極老朽化が問題であり、補強、耐震等の積極的かつ重点的に推進すべき
「その他」について	
首長	コスト削減は維持管理の低下につながる懸念されるため国の支援施策が必要
学識経験者等	トータルコストを抑制するマネジメントは時代の要請
「ネットワーク整備を優先すべき」について	
首長	整備自体が不十分であり、ストック形成にいたっていない
道路関係団体等	戦略的管理は必要であるが、維持管理に予算が充当されると未完成の道路整備が更に遅れる
「法制化が必要」について	
学識経験者等	国家の戦略を明確にするために法制化が必要ではないか



(4)「Ⅱいまの道路を徹底的に活用」について

- ・ 隘路や交差点の改良など部分的な改良を実施して道路を活用すべきとの意見が多く見られる
- ・ また、自治体からは必要な道路はコスト削減を行いながら進めるべきとの意見も多い
- ・ その他有料道路の料金割引などによる活用といった意見も多く見受けられる

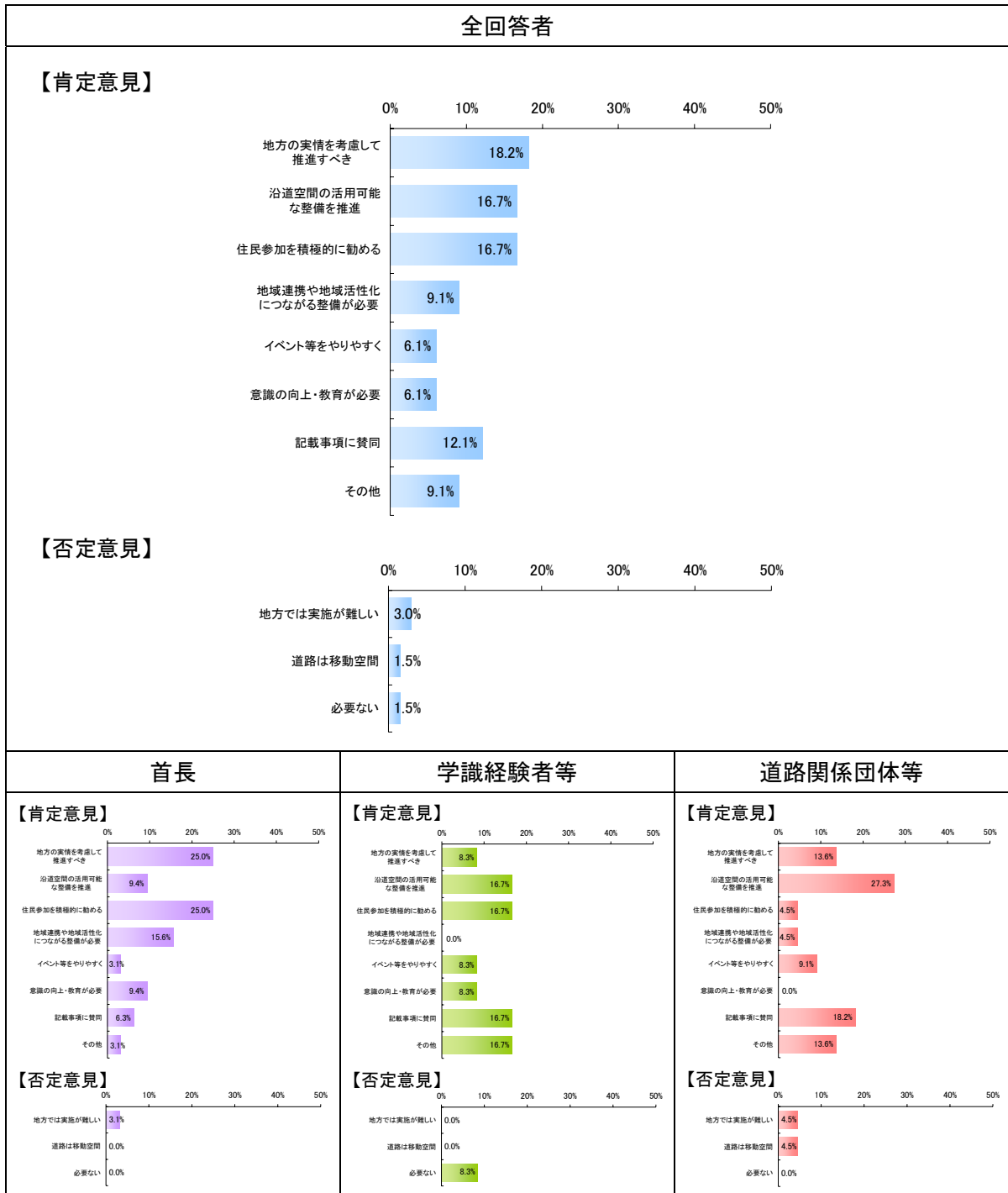


【自由意見】

「小規模改良による現道活用」について	
首長	既存道路の部分的な改良や問題点を絞った対策等、現在のストックの有効活用が重要
首長	限られた用地で、交差点などの渋滞対策を効率的に推進するため、積極的に進めるべき
「他ソフト施策の実施」について	
首長	今後しばらくは効率優先で進むことが想定されるため、現道路用地を活用した対策を勧めるべき
「活用も重要だが必要な道路は整備(コスト縮減は実施)」について	
学識経験者等	既存ストックを活用しつつも防災道路として三陸道の必要性が高い
首長	実情に合わせて必要な部分に必要な道路を作ればよい(1.5車線も可)。
「有料道路の料金割引」について	
道路関係団体等	一般道路から高速道路へ交通を転換させ環境問題、渋滞問題を解消することは、事業者や市民にもメリットが大
道路関係団体等	既存道路の活用は無駄な投資の抑制・利便性向上につながる
首長	道路を作る時代は終わった。有料道路を割引し周辺一般道路との需給調整を図るべき
「今後とも新規の道路性が必要」について	
学識経験者等	細かな対応ばかりなされているが、それでは対処しきれない場合もある
「地方部では実施不可」について	
首長	狭隘道路の多い地区は困難

(5)「Ⅲ地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生」について

- ・役職ごとで異なる意見となっている。
- ・自治体からは、住民参加、地方の実情に合わせた整備が多い
- ・その他有識者では、沿道空間を活用可能な構造として整備してほしいとの意見が多い

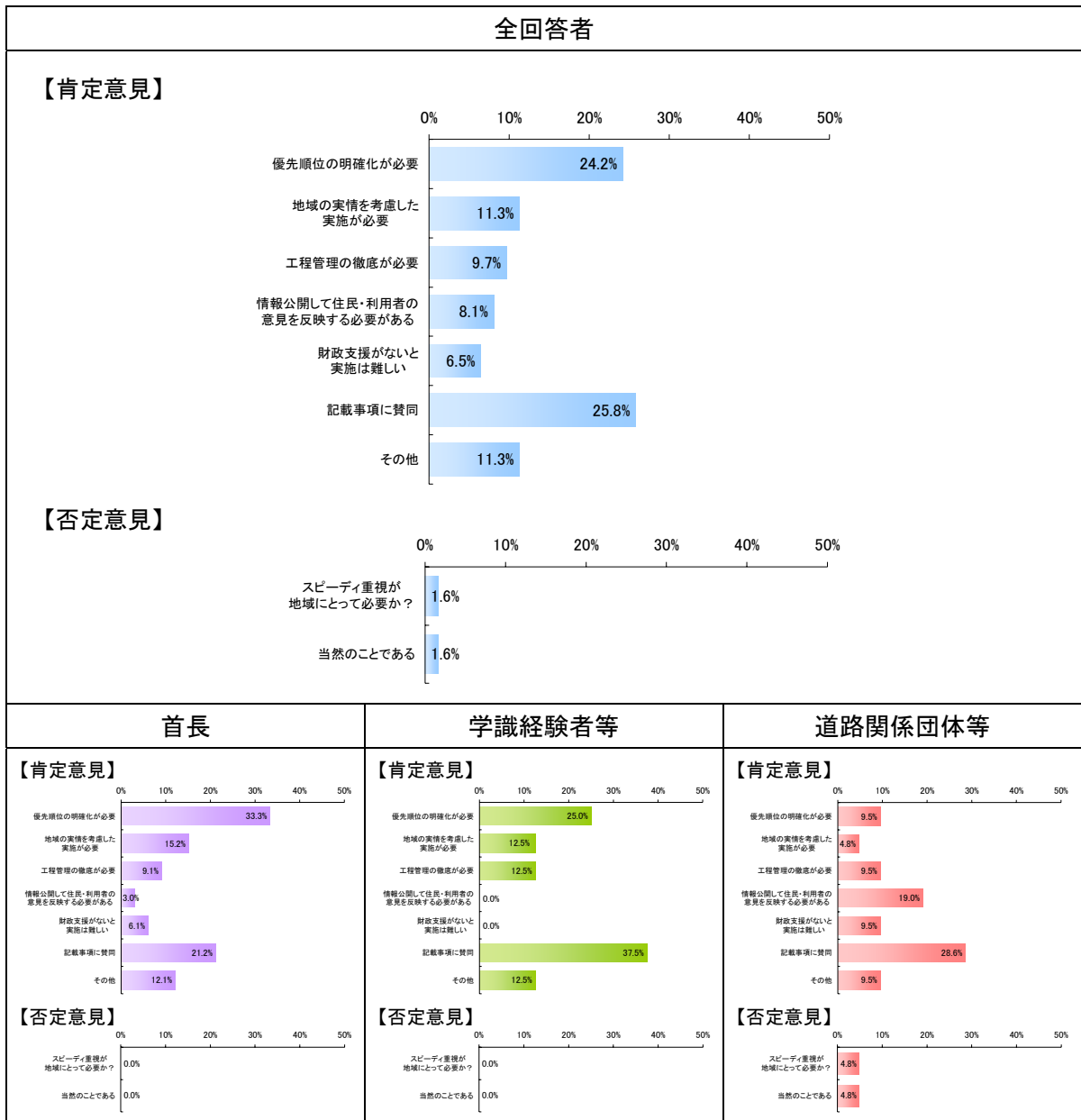


【自由意見】

「地方の実情を考慮して推進すべき」について	
首長	自治体と住民が一緒になって「協働のまちづくり」が必要
「沿道空間の活用可能な整備を推進」について	
首長	道路は交通のためのみではなく、地域のコミュニケーションを広げる場としても有効
「住民参加を積極的に勧める」について	
道路関係団体	沿道住民との連携による賑わいのある魅力的な街づくりを進めるべき
首長	コミュニケーション型の事業は重要。PIの手法については工夫がまだ必要ではないか
首長	地元企業に道路の維持管理をしてもらおう試みを実施中(事例指摘)
「地域連携や地域活性化につながる整備が必要」について	
首長	都市と地方は、交流して初めて信頼が生まれ、お互いが理解する
「イベント等をやりやすく」について	
首長	道路空間を「市」(イベント)として使えるようにしてほしい
道路関係団体	歩行者天国などを実施するときの手続きを簡素化すべき
「意識の向上・教育が必要」について	
道路関係団体	「自分たちの街である」という意識で行政頼みを減らすことも必要
「道路は移動空間」について	
学識経験者等	まずは移動空間としての道路整備を考えるべき。オープンカフェまで対象とする余力が道路行政にあるのか

(6) 「IV具体的に目標を設定して、スピーディに政策展開」について

- ・整備に関する優先順位の明確化や地方への配慮、情報公開などに関する言及が多い



【自由意見】

「優先順位の明確化が必要」について	
首長	各事業の遂行には、優先順位を付けて、明確にしていかなければならない
首長	目標とするサービス水準を設定しそのために必要となる事業を選択していく等の優先順位付けが重要
「地域の実情を考慮した実施が必要」について	
首長	大都市近郊に集中した優先順位ではなく、もっと地方に目を向けるべき
学識経験者等	優先順位の明確化は重要だが、地方分権の流れを配慮し、自治体、地方の意見を尊重すべき
「工程管理の徹底が必要」について	
道路関係団体等	景気や時代の問題で工事を途中でやめるようなことはしないように
首長	予算上の理由から工事が長期化しているケースが多く見られるため目標設定を行うなどの政策展開をするべき
「情報公開して住民・利用者の意見を反映する必要がある」について	
学識経験者等	効率的でスピーディーな政策展開するためには国民・住民の理解を得ることが重要
「財政支援がないと実施は難しい」について	
首長	財政基盤が脆弱な自治体に対する財政援助も併せて検討して欲しい
「スピーディ重視が地域にとって必要か？」について	
学識経験者等	「スピーディ」を重視しすぎて地域にとって意味のないものにしてはいけない。

### 3. 「課題への今後の対応」について（真に必要な道路とは～議論のポイント～P7～8）

#### (1) 有識者意見の概要

1 1テーマについては、「防災・減災」（テーマ2）の関心が最も高い（肯定意見：88.8%、重点化論及率：34.8%）他、テーマ1（道路ストックの適切な管理）、テーマ3（交通安全）、テーマ5（観光振興への寄与）、テーマ10（ネットワーク整備の戦略）での関心が高くなっています。

※関心の高い5テーマは、肯定意見の回答率が80%以上で、かつ重点化（積極的推進など）を求める意見を述べた人の割合が20%以上のものを選定しました。

#### ◆テーマ1：道路ストックの適切な管理

（肯定意見：**80.9%**、重点化意見：**21.3%**）

- ・**管理体制の強化**を求める声が約2割と多い
- ・ただし首長から**維持管理に対する財政支援**を求める声が非常に大きい

#### ◆テーマ4：景観・文化的価値の創造

（肯定意見：75.3%、重点化意見：**22.5%**）

- ・「地域の特性に合った整備の推進」、や「景観に配慮した道路整備の推進」といった回答が多い

#### ◆テーマ7：都市の交通体系整備

（肯定意見：74.2%、重点化意見：12.4%）

- ・公共交通の活用、利用促進を求める声が4割と多い
- ・次いで、放射・環状道路整備を求める声が多い

#### ◆テーマ8：都市空間の整備

（肯定意見：78.7%、重点化意見：12.4%）

- ・パンフレット記載事項に賛同する方が約3割と多い

#### ◆テーマ2：防災・減災

（肯定意見：**88.8%**、重点化意見：**34.8%**）

- ・**緊急輸送道路網の確立**を求める声が約4割を占める
- ・**老朽橋や狭幅員道路等の早期対策、危機管理体制の強化**を求める声も大きい

#### ◆テーマ5：観光振興への寄与

（肯定意見：**82.0%**、重点化意見：**20.2%**）

- ・**観光道路の整備**を求める声が約2割を占め、県内の点在する**観光資源へのアクセス、観光施設間のアクセス強化**が望まれている

#### ◆テーマ10：ネットワーク整備の戦略

（肯定意見：**80.9%**、重点化意見：**20.2%**）

- ・不足している**幹線道路ネットワーク整備**を求める声が多く、本県の大きな課題として捉えられている。

#### ◆テーマ3：交通安全

（肯定意見：**89.9%**、重点化意見：**25.8%**）

- ・歩行者や自転車対策（**歩道整備や歩行者と自転車の分離**など）を求める声が約2割と最も多い
- ・次いで「**モラル教育**」、「**弱者対策**」が続く
- ・ただし、首長意見では**危険箇所の対策**が求められている

#### ◆テーマ6：沿道環境・地球環境の保全

（肯定意見：75.3%、重点化意見：16.9%）

- ・パンフレット記載事項に賛同する方が約4割と多い

#### ◆テーマ9：渋滞対策

（肯定意見：**84.1%**、重点化意見：13.5%）

- ・道路整備による渋滞解消が必要との回答が最も多い
- ・次いで、「交通規制の強化」、「公共交通機関の活用」といったソフト施策推進の意見が続く

#### ◆テーマ11：道路行政の進め方

（肯定意見：**80.9%**、重点化意見：14.6%）

- ・住民参加の促進・相互理解向上を求める意見が最も多い
- ・次いで説明責任の明確化、明確な必要性や評価方法の確立といった事業実施の妥当性を求める声が続く
- ・また、地方に配慮した道路行政を行うべきといった、費用対効果だけでない評価を望む声も多い

(2) ご意見の傾向（テーマ別回答数、賛成・否定の内訳など）について

●全体の回答傾向(回答数:89)

全てのテーマに対し、概ね8割程度の賛同が得られ、特にテーマ2、3に対する回答率・肯定意見比率が高く、差し迫っている宮城県沖地震への対策、増加の続く交通事故対策が県内有識者の共通意見となっていることが伺える

【役職別の回答について】

<首長意見（回答数：37）>

- ・ 全てのテーマに対する回答率が高く、肯定的な意見が多く出ている
- ・ 特に安全・安心に関するテーマ1～3は、肯定意見の回答が9割を超え、積極的な推進が望まれている
- ・ また、テーマ5（観光振興への寄与）に対する肯定意見も9割を超えており、観光産業への期待の大きさが現れている

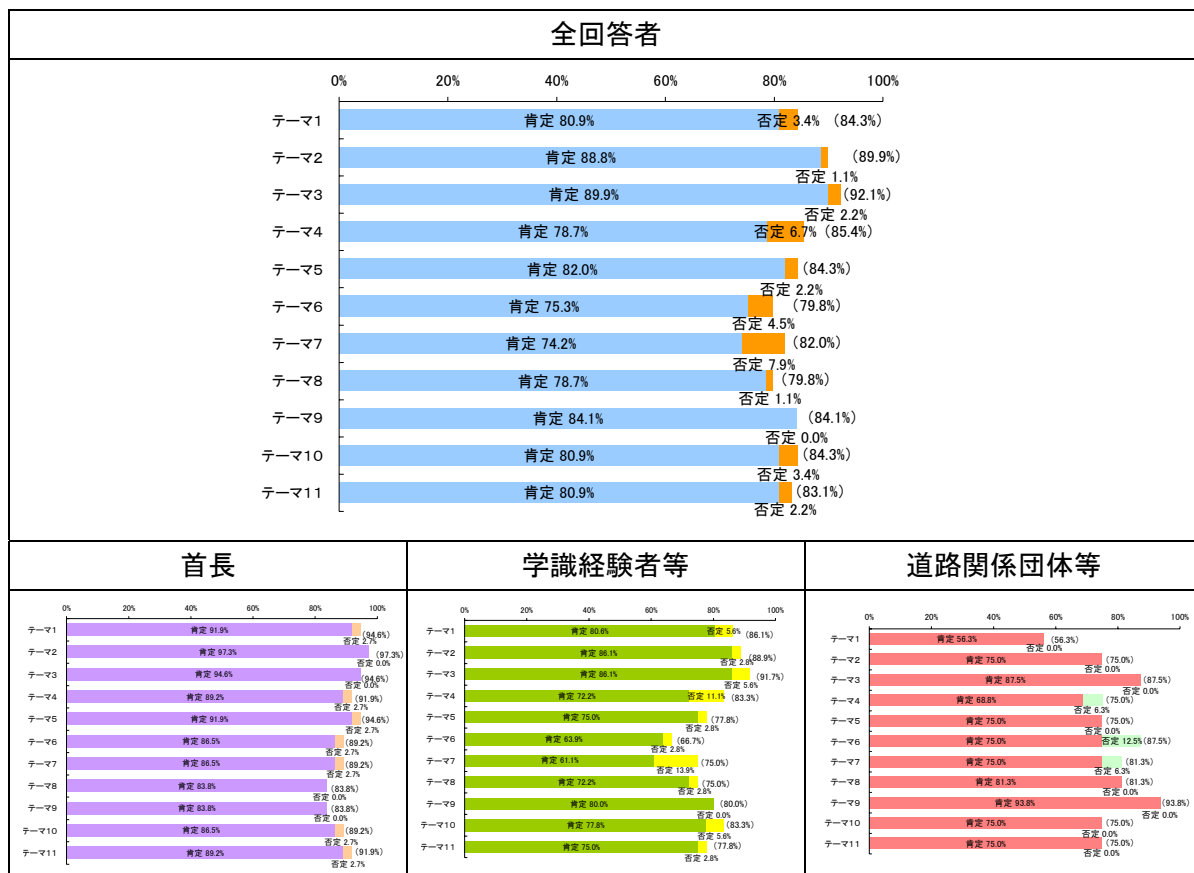
<学識経験者等意見（回答数：36）>

- ・ テーマ5以降の回答率が低く、特に6～8は半数程度の回答にとどまった

<道路関係団体（回答数：16）>

- ・ テーマ2・3・9に対する回答率・肯定意見比率が他テーマに比べ高く、防災対策、事故対策、渋滞対策に関心が高いことが伺える

課題への今後の対応についての肯定・否定意見の回答率





●重点化に対する意見(回答数:89)

特にテーマ2（防災・減災）、テーマ3（交通安全）に対し重点化への言及が多く肯定意見比率と概ね同様の傾向にある。

【役職別の回答について】

<首長意見(回答数:37)>

- ・ 総じて重点化への論及が多い傾向にある。特にテーマ3（交通安全）への論及は4割に及び、増加する交通事故対策への重点化が望まれている

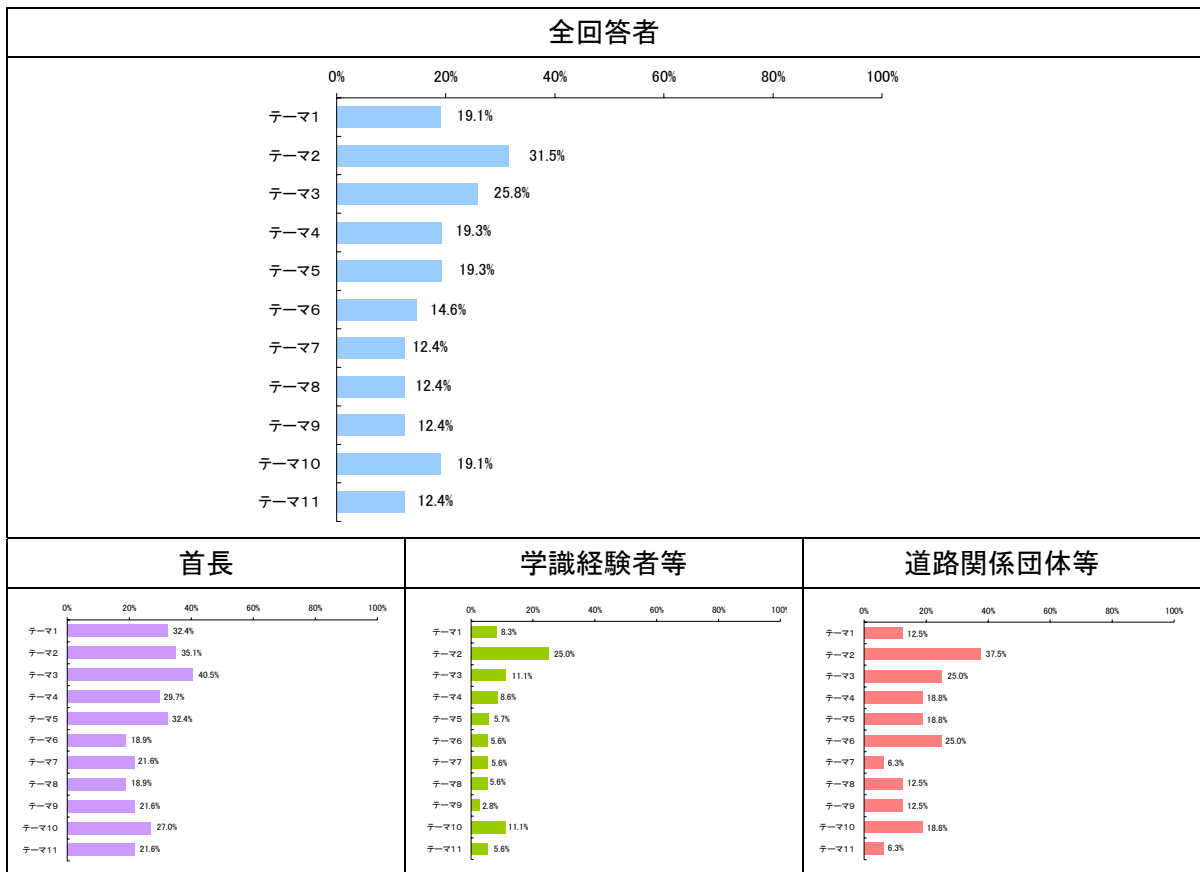
<学識経験者等意見(回答数:36)>

- ・ テーマ2（防災・減災）への論及が他テーマに比べ多い

<道路関係団体(回答数:16)>

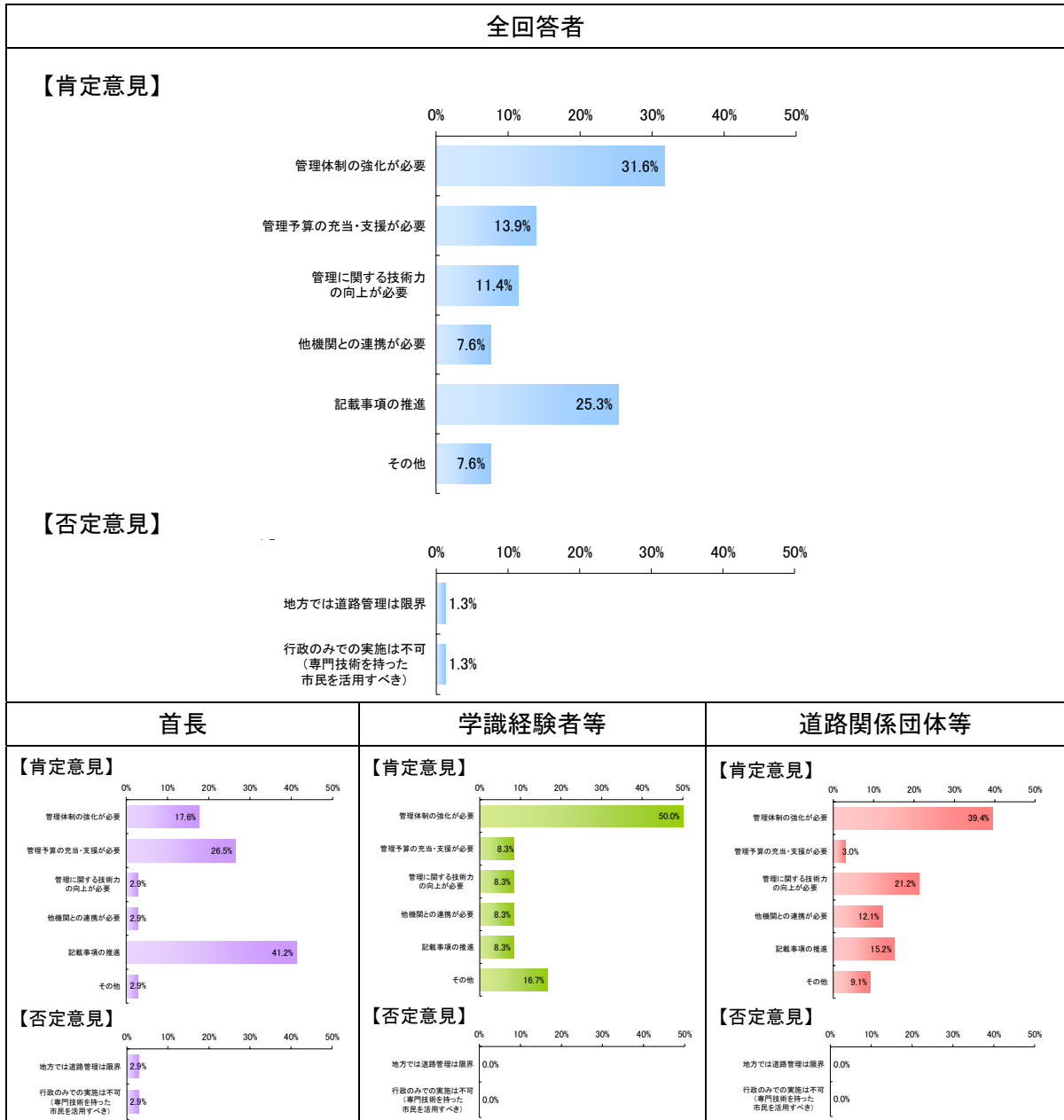
- ・ 特にテーマ2への論及が多く、道路の信頼性向上が望まれている

課題への今後の対応についての重点化(積極的推進)に関する回答率



(3) 「1. 道路ストックの適切な管理」について

- ・管理体制の見直しなどによる効率的な管理をすべきとの意見が多い
- ・特に自治体からは、財政事情の問題も多く指摘されている



※ 「管理体制の強化が必要」といったご意見を多く頂いたが、その内訳は以下のとおりです。

- ・ 何らかの評価による計画を立案して対応すべき(当該意見の4割強)
- ・ 管理の効率化をはかりコストを削減すべき(当該意見の3割弱)

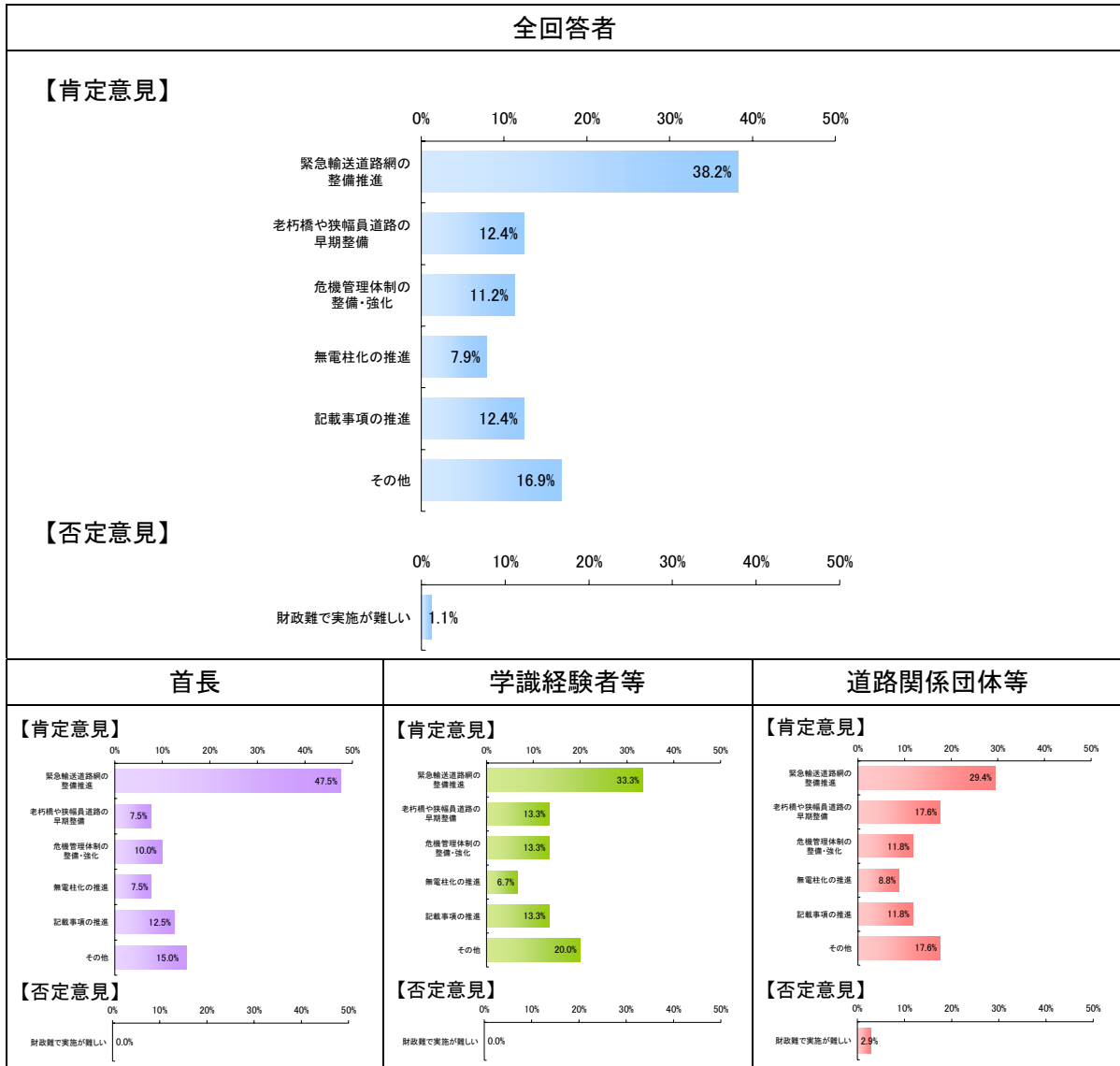
などが主な意見

**【自由意見】**

<b>「管理体制の強化が必要」について</b>	
学識経験者等	維持管理において、「限定された予算の中で道路交通の効率を最適化する」というマネジメントのコンセプトを明確にする必要がある。
<b>「管理予算の充当・支援が必要」について</b>	
首長	市町村では人的にも予算的にも厳しい状況にあり、国・県からの積極的な支援を
<b>「管理に関する技術力の向上が必要」について</b>	
学識経験者等	優れた技術者が少なくなっており、技術者作りに国がもっと積極的にかかわるべき
<b>「他機関との連携が必要」について</b>	
道路関係団体	ソフトは地方自治体、ハードは国が行うといった役割分担を図って推進すべき

(4) 「2. 防災・減災」について

・役職に関わらず「緊急輸送道路網の確立」に関する意見が多く、道路の信頼性向上を早期に進める必要がある

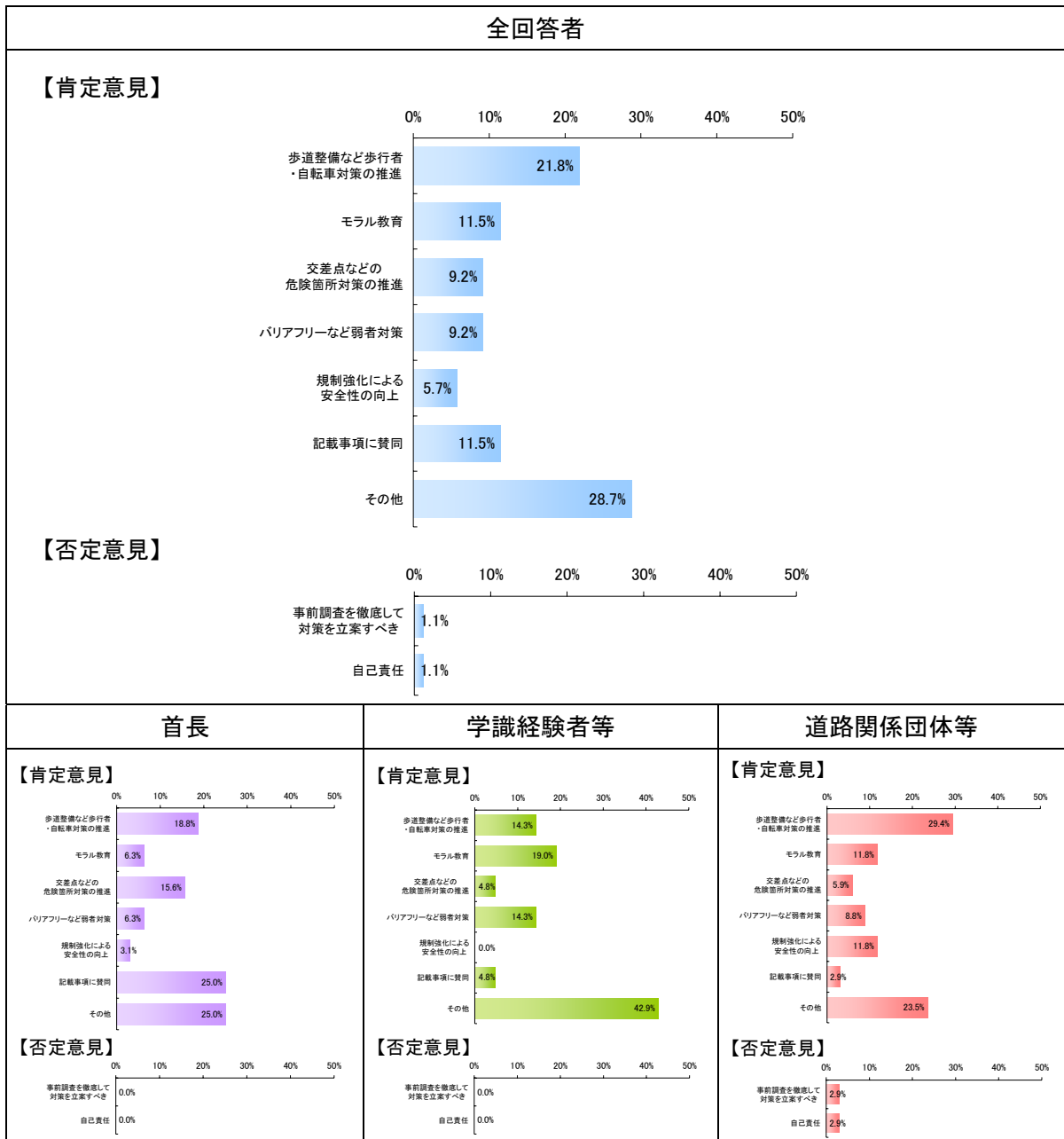


【自由意見】

「緊急輸送道路網の整備推進」について	
首長	国家的戦略として緊急輸送網を整備すべき
首長	宮城県沖地震に備え積極的に進めるべき
「老朽橋や狭幅員道路の早期整備」について	
首長	道路においては、震災対策として橋梁の補強、崖や法面の点検・補強等を計画的に実施すべき
「危機管理体制の整備・強化」について	
首長	道路利用者への情報表示版が必要
「その他」について	
道路関係団体等	地震の発生確率が極めて高い本県においては、老朽橋などの危険箇所に対し、国による特別予算を編成して対策すべき
「財政難で実施が難しい」について	
学識経験者等	教育や医療等に資金を使うべき。減災はヘリポート整備等で。

(5) 「3. 交通安全」について

- ・歩行者・自転車対策を進めるべきとの意見が多い
- ・特にその他有識者から、道路利用者の教育を行うべきとの意見が見られる

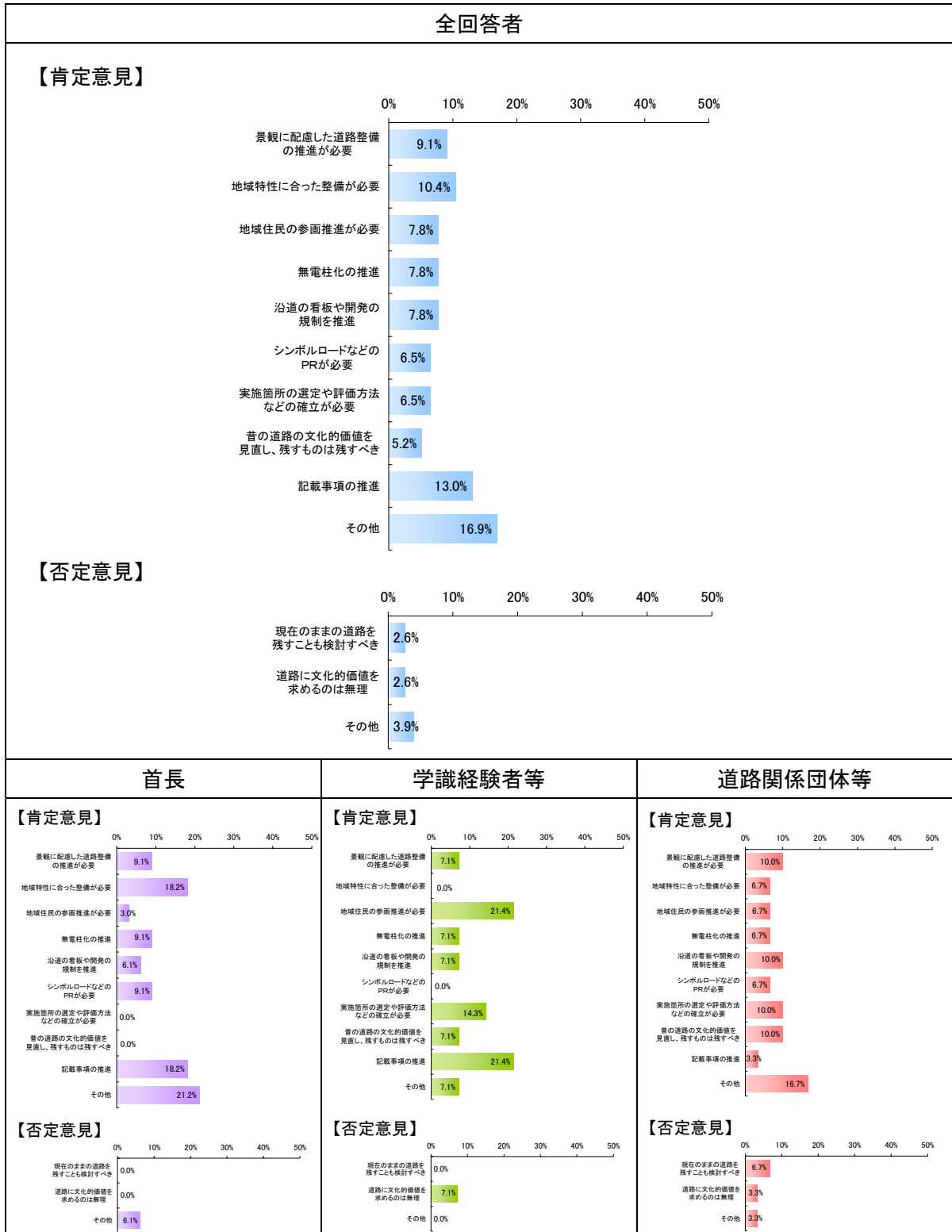


【自由意見】

「歩道整備など歩行者・自転車対策の推進」について	
首長	幹線道路で歩道整備が遅れており、通学児童が危険にさらされている
首長	少子高齢化にともない、こども、高齢者を事故から守る必要がある
「交差点などの危険箇所対策の推進」について	
首長	見通しの悪いカーブの局部改良で視界が良くなる箇所があると思う
「バリアフリーなど弱者対策」について	
学識経験者等	車椅子等、交通弱者に配慮した対策を充実すべき
「規制強化による安全性の向上」について	
首長	狭い道路は、一方通行などで規制することにより歩行空間の確保が有効
「道路整備による安全性向上」について	
学識経験者等	貨物輸送と生活道路を極力切り離すべき
「生活道路への対策(規制・ハンプ等の設置)」について	
首長	箇所によっては、スピード抑制のための物理的措置も必要である。(例:ハンプの設置など)
「その他」について	
道路関係団体等	トラック運転手の疲労を考えると、200～300km の幹線道路沿いに広い駐車スペースが必要
「事前調査を徹底して対策を立案すべき」について	
学識経験者等	施策失敗のないように事前の調査、計画を適切に

(6) 「4. 景観・文化的価値の創造」について

・否定意見が最も多いテーマであり、本県での進め方について議論を深める必要がある



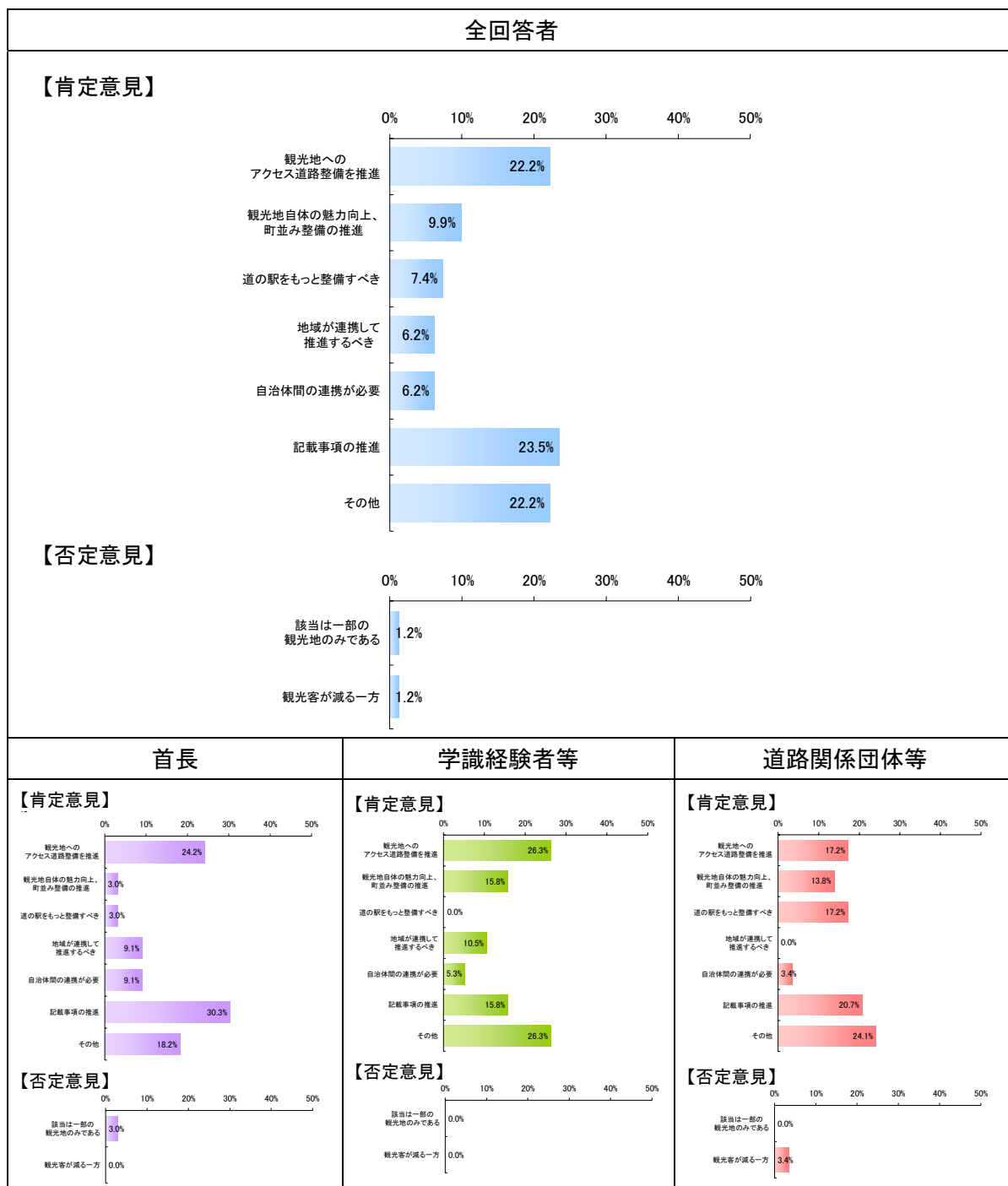


【自由意見】

「景観に配慮した道路整備の推進が必要」について	
学識経験者等	道路とまちは一体であり、景観に適合する整備が必要
「地域特性に合った整備が必要」について	
首長	道路整備は、景観整備、交流促進などで地域の特性を象徴するよう都市全体の整備として考えるべき
「地域住民の参画推進が必要」について	
学識経験者等	古い道路が朽ち果てないように人が関わりを持てるようにする必要がある
「沿道の看板や開発の規制を推進」について	
首長	沿道施設に対する適切な規制、誘導により、道路と一体となった景観を形成することも必要
「無電柱化の推進」について	
首長	無電柱化は積極的に推進してほしい
「昔の道路の文化的価値を見直し、残すものは残すべき」について	
道路関係団体等	将来的に使う道なので、目先のコストにこだわる必要はない
「道路に文化的価値を求めるのは無理」について	
学識経験者等	新しい価値創造という表現と文化という概念にギャップがある
道路関係団体等	沿道に文化・歴史があり、地区間の連携を進めるべき

(7) 「5. 観光振興への寄与」について

- ・観光地への道路整備推進に関する意見が他意見を大きく上回る
- ・また観光地自体の魅力向上、道の駅を設置・活用、地域間の連携などへの言及が多い



【自由意見】

「観光地へのアクセス道路整備を推進」について	
首長	幹線道路が整備されず、観光振興のネックになっている。
首長	優れた観光資源を有しているが、高速道路整備の遅れなどによる条件不利地域となっている
「観光地自体の魅力向上、町並み整備の推進」について	
学識経験者等	あくまでも道路が主体ではなく、まちづくりを基本とした道路づくりも必要ではないか
道路関係団体等	バイパス整備による市街地空洞化が深刻であり、市街地への人の引き込みが必要
「地域が連携して推進するべき」について	
首長	連携、時間短縮、観光資源の有効活用など多角的な取り組みが必要
「案内標識の改善が必要」について	
首長	観光地への道路整備やサイン・標識整備などもあわせて実施が必要
「観光客が減る一方」について	
学識経験者等	道路整備が観光客減につながることもある

(8) 「6. 沿道環境・地球環境の保全」について

- ・肯定意見が最も少なく、関心が低いテーマである
- ・特に自動車依存の高い本県では、貨物車規制への否定意見も見られる



【自由意見】

「貨物車流入規制などの交通規制推進」について	
学識経験者等	市街地道路への通行規制・車両改善につながる政策が必要
「様々な技術開発の推進」について	
首長	道路環境整備も重要だが、車両の低公害化も併せて大切である
「渋滞対策等の道路整備」について	
道路関係団体等	社会経済の発展と逆行しない方法での規制や削減が必要であるが、鉄道や船を使うこともすぐには無理である。 道路網を積極的に整備し環境の保全を図っていく
「パーク＆ライドの推進」について	
道路関係団体等	公共交通中心の交通体系とし、都心部への自家用車の流入を抑制することによって渋滞や環境の改善を図る
「地域の特性に合った対策の実施」について	
道路関係団体等	政策として環境対策を実施する場合は、地域の違いを配慮すべき
「その他」について	
学識経験者等	自動車産業も力を入れている分野であり、環境問題に関心が高い欧米に対する優位性を確保するためにも国を挙げた体制作りが必要
学識経験者等	日本の物流は大半がトラックに依存しているため、目的地(大都市圏)周辺での「休憩」、「車両整備」箇所の整備が必要
「貨物車規制は物流を停滞させる」について	
道路関係団体等	都市部への流入規制は、生活物資が届かなくなるなどの弊害発生が懸念
「地方になじむ施策でない」について	
首長	二酸化炭素は、全国的と考えるが、その他は首都圏だけの問題

(9) 「7. 都市の交通体系整備」について

- ・公共交通機関の活用・利用促進に関する言及が非常に多く見られる
- ・環状道路などの整備への言及は全体の1割程度にとどまる

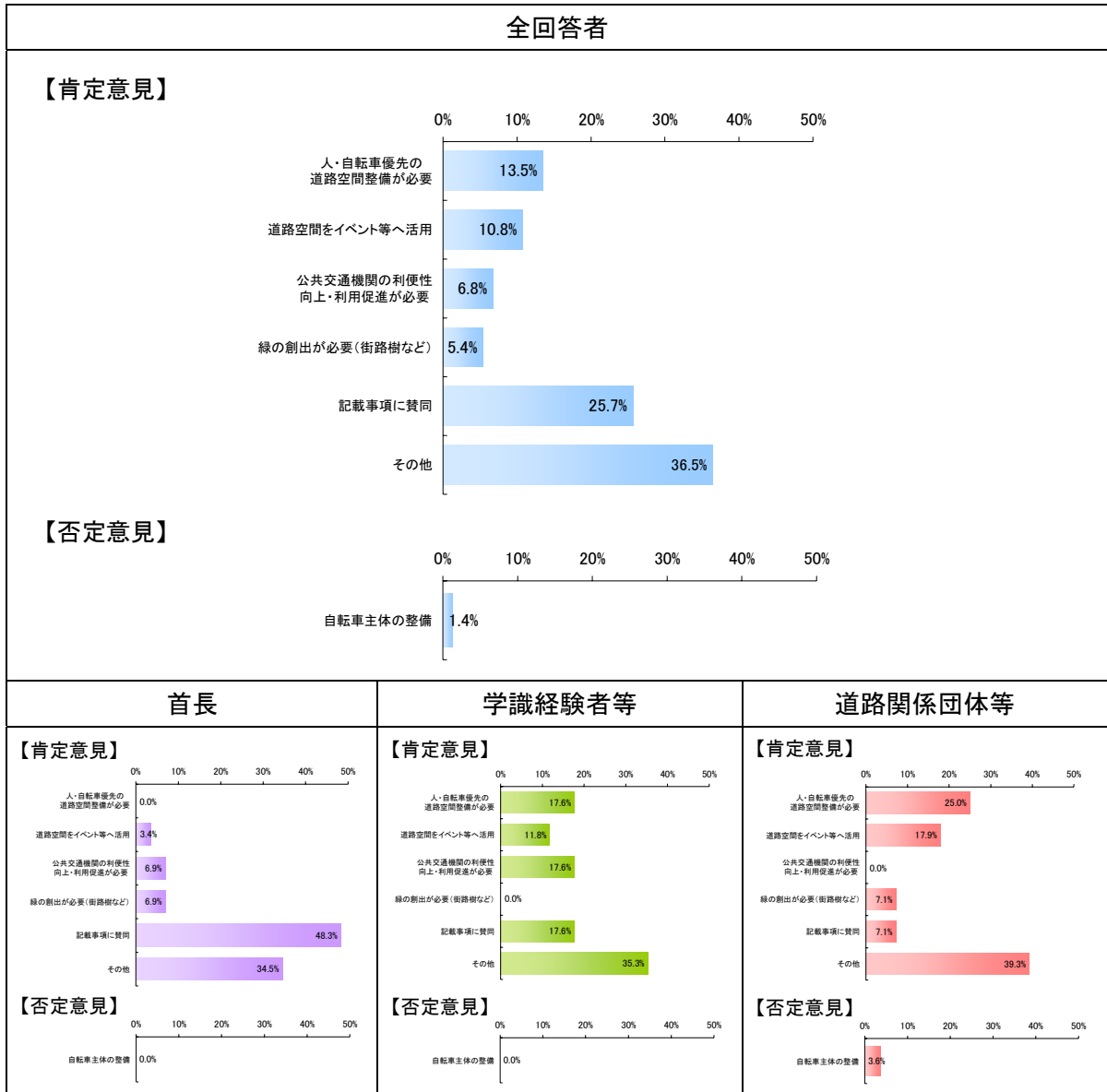


【自由意見】

「公共交通の機関の活用・利用促進が必要」について	
首長	交通体系の確立とTDM等の施策を融合させ都市交通問題の解決が必要
道路関係団体等	渋滞はマイカー依存を高め、更に渋滞を招く。これによりバス利用者が減ると運行本数が減少し、利便性が悪化する悪循環に入っている
「環状道路や放射道路整備が必要」について	
道路関係団体等	計画ありきで多くの整備に着手すると時間と費用が膨大となることから必要性の高い道路への集中投資と優先整備が必要
学識経験者等	環状道路は都市の基本施設と認識すべき
「記載事項は全て難しすぎる」について	
道路関係団体等	人々の合意形成を得る仕組みづくりを急ぎ、その上で長期的視点に立った課題解決を目指すべき 公的資金の投入は避けるべき

(10) 「8. 都市空間の整備」について

- ・個別意見が少ないテーマであり、本県では関心の低いテーマである
- ・施策としては、歩行者・自転車への配慮を求める意見が、その他有識者から多く出ている



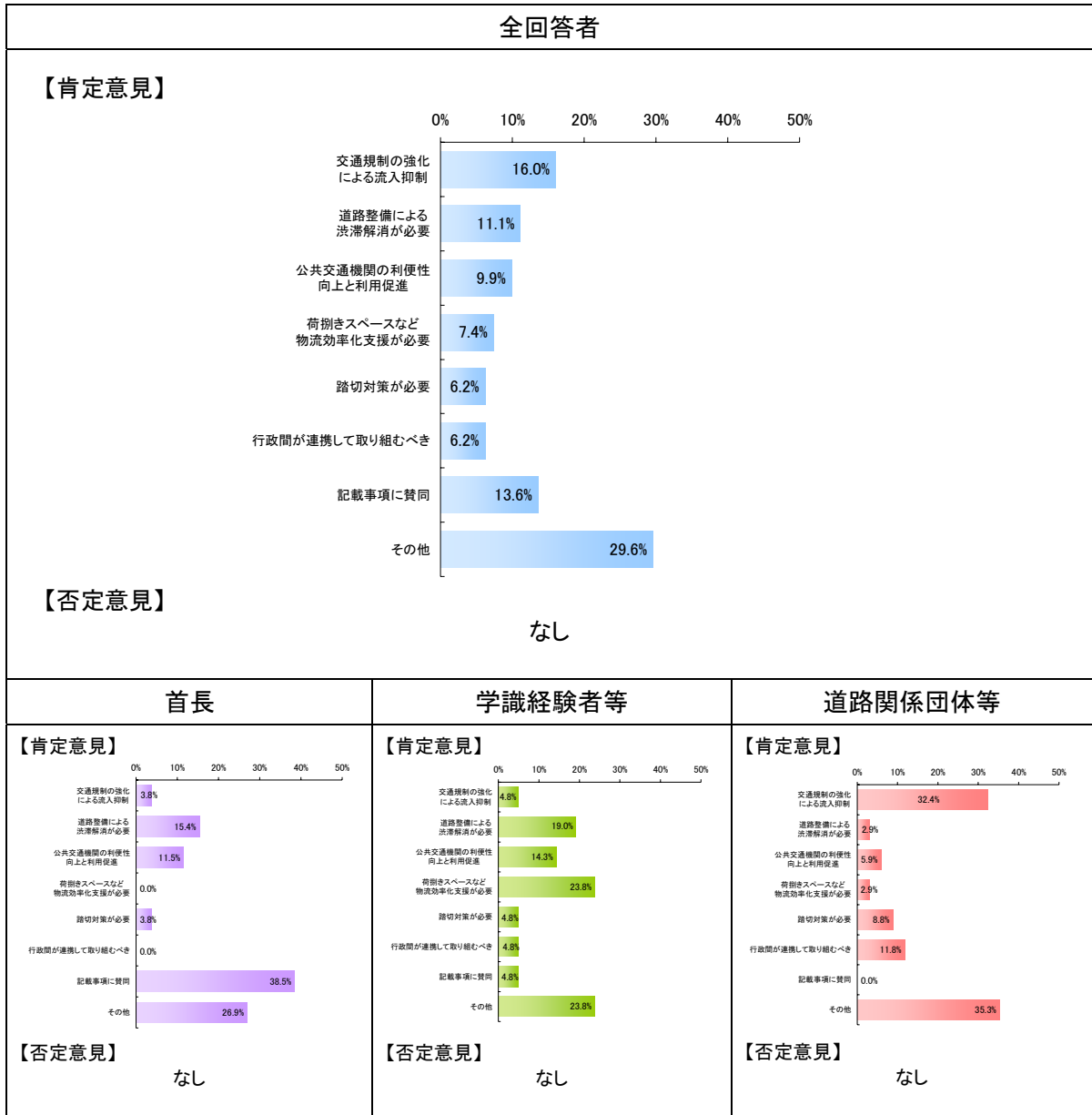


【自由意見】

「道路空間をイベント等へ活用」について	
道路関係団体等	近年道路空間でのイベント開催が増えてきており、今後とも継続・拡大していくべき
「その他」について	
首長	道路は、通行するだけでなく憩いの場所と捉えることもできるため、快適な空間とするため緑の整備が必要
学識経験者等	無電柱化は必要であるが、全て出来るとは思えない。表通りに電柱を設けないなど視覚的に邪魔にならない工夫を行うべき
「自転車主体の整備」について	
学識経験者等	万人にとって快適という意味を考えるべき

(11) 「9. 渋滞対策」について

- ・首長、その他有識者を中心に道路整備による渋滞解消への言及が多く見られる
- ・ついで公共交通機関の活用や交通規制などのソフト施策導入についての意見が出ている

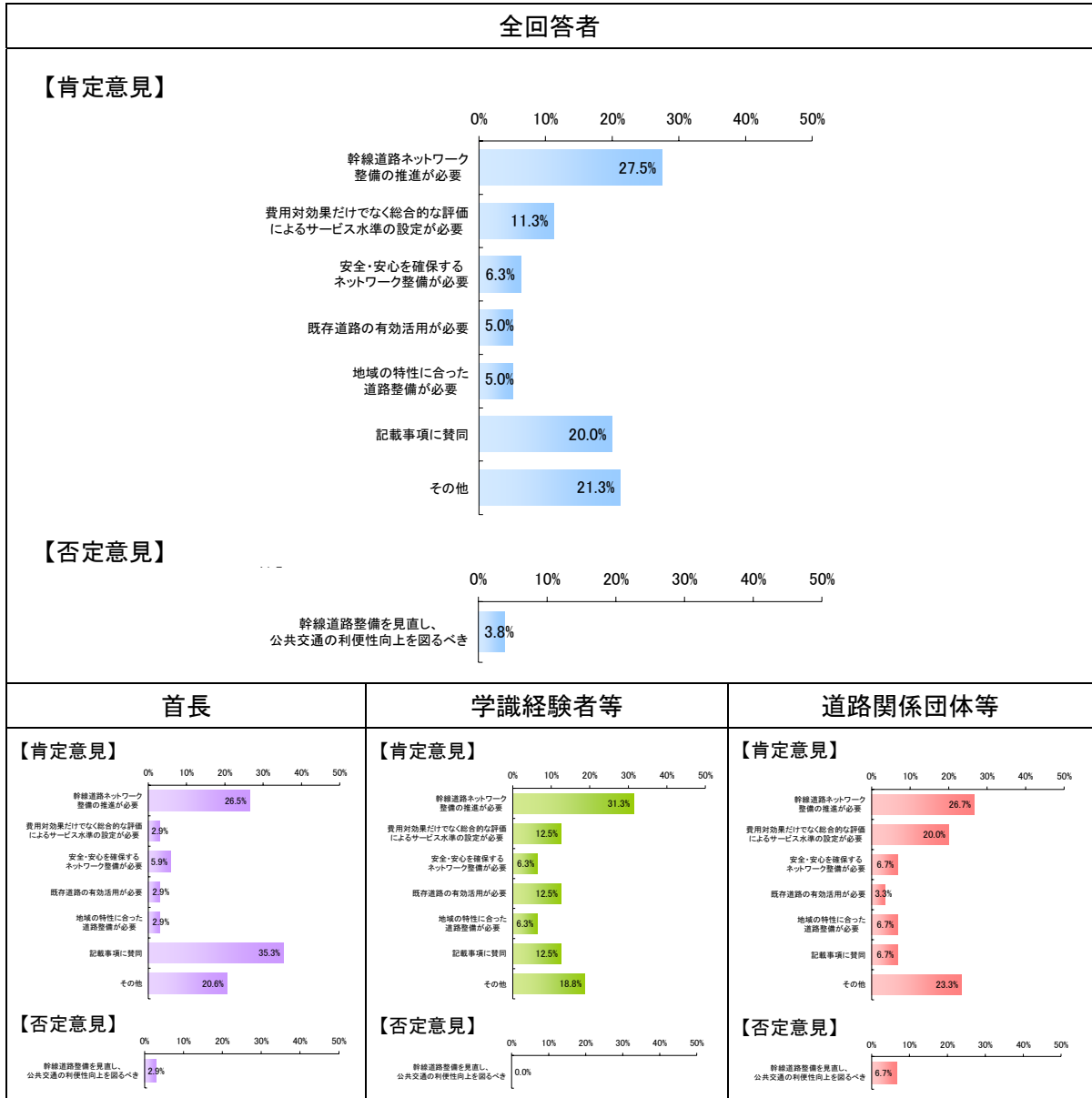


【自由意見】

「道路整備による渋滞解消が必要」について	
首長	沿道利用ありきの道路整備だけでは、幹線が渋滞し、解消は難しい
「交通規制の強化による流入抑制」について	
学識経験者等	渋滞対策は必要であるが、それによる更なる自動車流入を抑制すべき
「公共交通機関の利便性向上と利用促進」について	
道路関係団体等	公共交通機関との連携による中心部への車両の抑制をする必要がある。モータープールや駅までの接続道路の整備をバスなどの公共交通機関整備と一体に進めていく必要がある
「荷捌きスペースなど物流効率化支援が必要」について	
道路関係団体等	品物の個数を減らすような物流の仕組みを変えることが必要
道路関係団体等	宅配車による駐停車による渋滞が多発しており、荷捌きスペースを全国展開すべき
「踏切対策が必要」について	
道路関係団体等	坂下(仙石線)の連続立体(地中化)が大成功しており、その他の主要踏み切りでも改善が必要
「その他」について	
首長	信号機の増設が渋滞原因。交通情報提供の面から解消を図るべき

(12) 「10. ネットワーク整備の戦略」について

- ・ 幹線道路整備の推進を求める意見が他意見にくらべ非常に多く出ている
- ・ その他意見として、様々な視点による評価を求める意見が多い（費用対効果のみで判断するのは問題との意見）



【自由意見】

「幹線道路ネットワーク整備の推進が必要」について	
学識経験者等	仙台から東京より遠い気仙沼へのネットワークを整備すべき
「費用対効果だけでなく総合的な評価によるサービス水準の設定が必要」について	
学識経験者等	個々の路線をリンダングンシー確保等ネットワーク要素としての強さの観点から評価し、道路整備を行うべき
「その他」について	
学識経験者等	気仙沼・本吉地域のような地域では、様々な交流を支える幹線道路が重要であり、B/Cのみで整備の判断がなされた場合、本地域のような場所はいずれなくなってしまう
学識経験者等	市町村合併されたが、合併市町村間を結ぶ道路が不完全
首長	顕在化しつつある食糧自給率の低下といった我が国の食糧問題を解決するため、地方との連携強化を図ることが重要
「幹線道路整備を見直し、公共交通の利便性向上を図るべき」について	
首長	幹線道の見直しを早急に進め、公共交通機関の利便性向上のため局部改良等行うべき

(13) 「11. 道路行政の進め方」について

- ・首長は、説明責任の明確化など、情報公開を積極的にすべきとの意見が多い
- ・その他有識者は、住民参加を促すべきとの意見が多く、行政側からの積極的な情報提供が必要と考えていることが伺える



【自由意見】

「住民参加を促し、相互理解を得る仕組みが必要」について	
首長	予算が限られている中では、住民と情報を共有しながら事業の計画を作成し協力を得ていく必要がある
「説明責任の明確化が必要」について	
首長	税金を投入していることに対する行政の認識強化
「地域特性や地方へ配慮した道路行政を行うべき」について	
首長	道路整備や道路管理は、地域の実情にあった整備水準の「基準」を策定すべき
「その他」について	
学識経験者等	記載事項は当たり前のこと。後は実行できるかどうかのポイント
「現在の費用対効果に準じた整備優先度選定には問題がある」について	
首長	道路の評価はB/Cだけでは決まらない

今後の道路施策の基本的方向（論点整理）  
に関する有識者意見とりまとめ結果

秋 田 県

秋田県幹線道路協議会





# はじめに

本とりまとめは秋田県の道路政策のあり方の検討に先だって秋田県の実情やニーズを把握するために、県内の市町村長25名、学識者14名、企業・ユーザー団体関係者71名及びマスコミ関係者6名の計116名を対象として「真に必要な道路とは～議論のポイント」に関するインタビューを実施した結果を整理したものである。「秋田県の今後の道路行政のあり方(案)」はこれらの意見を踏まえたものとなっている。

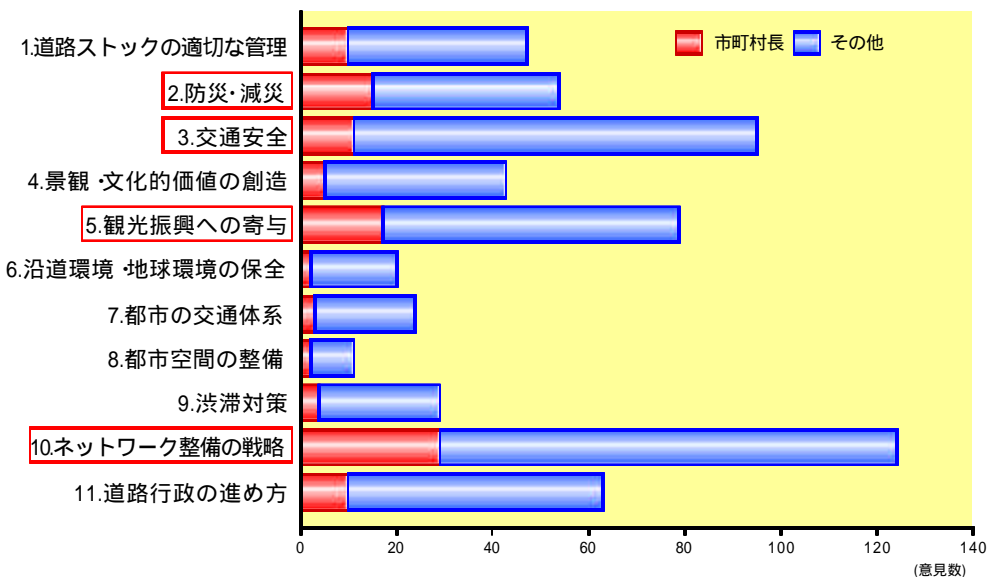
また、巻末には参考資料として、H18年に秋田県が実施した道路整備満足度アンケート調査、県民意識調査の結果についても掲載している。

# 『議論のポイント』で提示された11テーマに対する意見の状況

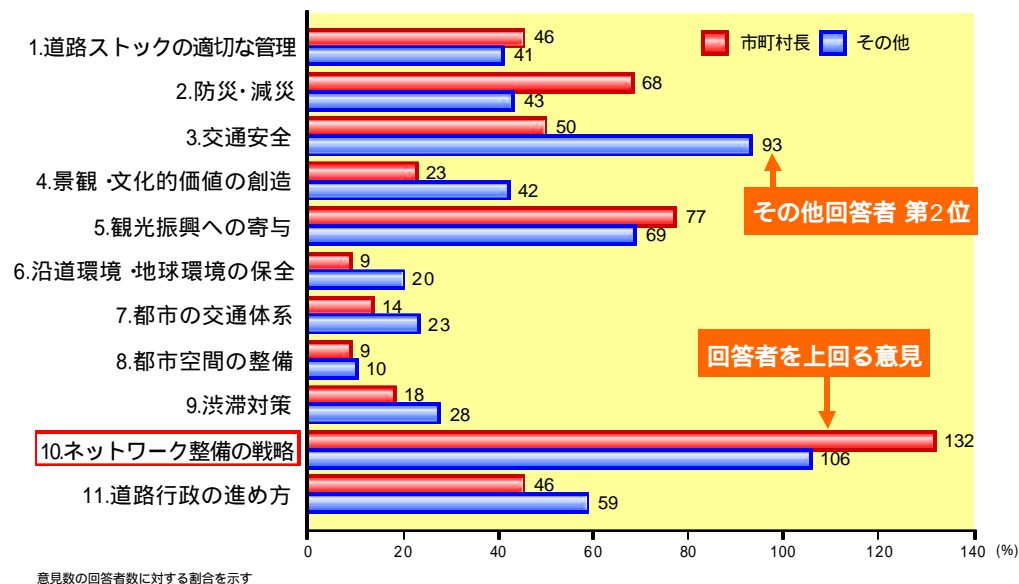
- 11のテーマ区分ごとの意見数では「10.ネットワーク整備の戦略」に関する内容が最も多く、ついで「3.交通安全」「5.観光振興への寄与」「2.防災・減災」の順となっている。

- 「10.ネットワーク整備の戦略」に関する意見数は回答者数を上回る状況にあり、極めて関心が高いテーマとなっている。
- 市町村長の意見はこのテーマに集中し、「5.観光振興への寄与」「2.防災・減災」が60～70%と比較的高くなっている。
- その他の回答者においても「10.ネットワーク整備の戦略」が100%を上回っているが、「3.交通安全」も91%と高く、より身近な意見が多くなっている。

テーマ別意見状況



テーマ別意見状況



次項から個別のテーマについて詳細を整理する



# 個別テーマに対する意見の詳細について

## 意見数第1位 10.ネットワーク整備の戦略

### 高速交通ネットワークの整備

- ネットワークのなかでも特に高速道路に対する必要性を強調する意見が多く、回答者の約6割が指摘している。
- 広域交流を始め、生活、産業、医療等県民の暮らしを守るだけでなく、大都市圏を支える社会資本としての機能が期待されている。

### 道路ネットワークの整備

- 一般道路の整備に対するニーズも高く、高速道路と合わせると回答者の約9割が整備を求めている。
- 高速道路一体となるアクセス道路の整備、県道や市町村道の整備に対する意見が多い。

### 冬期の交通確保

- 年間を通して利用できるネットワークの形成。

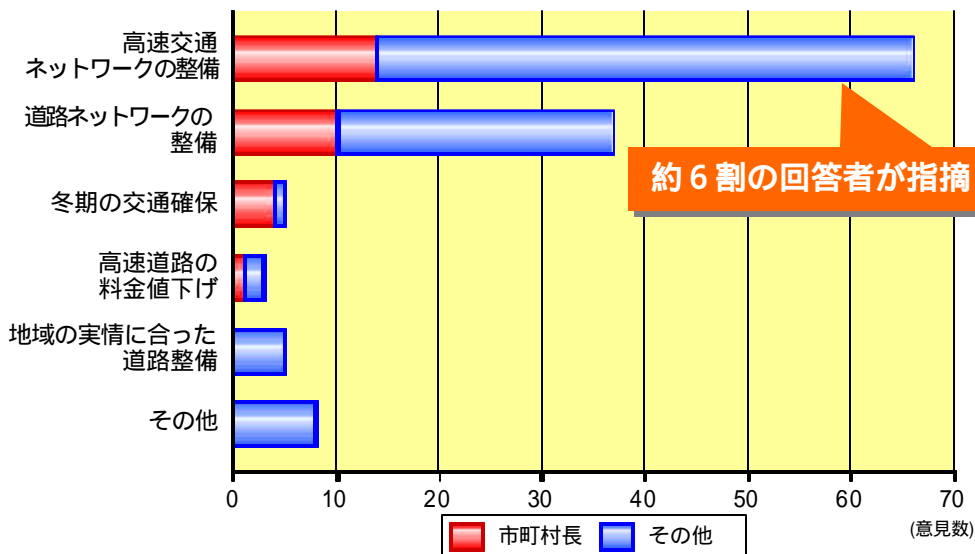
### 高速道路の料金値下げ

- 貨物輸送に関する高速道路利用促進を中心としたニーズ。

### 地域の実情に合った道路整備

- 人口の少ない地方での生活を守る道路整備。

10.ネットワーク整備の戦略 意見内容





# 個別テーマに対する意見の詳細について

〔個別意見(抜粋)〕

## 高速交通ネットワークの整備

- テーマ10は、道路行政としてもっとも重要なテーマ。他のテーマもそれぞれ個別には必要ではあるが、そもそも**テーマ10が不足している地方部にとっては、まずは高速ネットワーク整備が最優先**。整備されれば他のテーマについても改善されていくはず。地方においては、テーマ10をもっと大きく出すべきである。テーマ10以外の項目は、それぞれサブシステム(サブテーマ)ではないか。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- にかほ市にはTDKに代表される電子産業が集積しているが、最近では北上に工場を作りそちらにシフトしている。北上には高速道路があるためであり、**既存の産業の維持、新しい産業として観光振興を進めるためにも、僻地にならないための道路整備が必要**。〔中央地区 首長〕
- 当町では、リサイクル関連事業に力を入れ、**都会からの焼却灰・携帯電話などを受け入れ**ている。そのためには、高速道路を含む道路のネットワーク化が必要である。また、能代港、秋田港などリサイクルポートからも搬入するため、これらと一体となったネットワーク造りに期待したい。〔東北地区 首長〕
- 秋田港のコンテナは年々増えているが、陸上の輸送では高速道路、特に**東北の整備が遅れている**ため時間がかかる。弘前方面の企業への搬送は需要があると考えており、早期につなげて欲しい。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- まだまだ秋田においては、**環境等の付加的機能の前に、ストックの増大が優先である**と感じている。先進国において、青森～新潟間のあの程度の距離に、こんなに時間がかかるなど、考えられない。〔中央地区 学識者〕
- 地方であるが故に助かる人が助からない現実がある。地方であっても同じ治療が受けられるように道路の整備を強く願う。医師確保の問題から、地方はオールラウンドな対応ができなくなるだろう。この対策として中核となるセンター病院が必要となってくる。こうした地方において高速道路がない場合どうするか、既存の道路を強化する必要がある。**既存道路の病院へのアクセス強化は極めて重要**となってくる。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- 都市部では、地方の道路整備は不要という意見も出ているようだが、都市への食料はどこから届けられているか考えて欲しい。**地方の道路ネットワークが整備されることは、都市部の人々にとってもメリットがある**事を認識して欲しい。〔東北地区 首長〕

## 道路ネットワークの整備

- 「**階層的道路ネットワーク**」の構築にもっとお金をかけるべき。せっかくのネットワークが有効に活用されていない状態が多い。高規格から国道、県道や、港湾・地先に至る道路までをうまくつなげて機能を果たすべき。〔中央地区 学識者〕
- 高速道路の整備が進んできているが、一方で**インターチェンジや空港、港湾等への道路アクセスの悪さで帳消し**になっている。有効に活用するためにはアクセス道路も整備促進を図っていく必要がある。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- 市町村合併**により、大館市は端から端まで80分掛かるようになったが、これでは一つの市とは言えない。環状道路や高速道路を整備し、**域内交通にも使える市内の道路ネットワーク**造りが重要となっている。〔東北地区 首長〕

## 冬期の交通確保

- 高速道路の整備による「**速達性**」が産業に与えるインパクトは大きい、「**定時性**」の方がより重要という企業経営者も多いように感じる。特に**冬期間の雪による定時輸送への影響は企業にとって大きな問題**となる。〔中央地区 首長〕

## 高速道路の料金値下げ

- 燃料費高騰やら不景気で、荷主に高速道路利用料金の負担をお願いしてもいただけない現状にあり、料金値下げや無料化、緑ナンバー割引の充実など、**運送業者が利用しやすい高速道路**であってほしい。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕

## 地域の実情に合った道路整備

- 人口減=道路は不必要では決していない。それぞれの**地域事情に合った道路整備が必要**と思う。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕

## その他

- 国土を網羅していない状況の下で、**地方の道路整備を切り捨てることは国土を捨てることに等しい**。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕



# 個別テーマに対する意見の詳細について

## 意見数第2位 3.交通安全

### 歩道整備の推進

- 歩道の未整備を指摘する意見が最も多いが、不要な区間に整備されているといった、整備箇所の確認を求める意見も見られる。

### 標識等による安全対策

- 標識のわかりやすさ、設置位置の改善、カーナビゲーションシステムとの連動等による安全性向上の意見がある。

### 冬期の安全対策

- 雪国秋田県の特徴として、積雪・凍結時の安全対策の必要性を指摘する意見がある。

### 高齢者の安全対策

- 高齢化が進行するなかで、これまでの安全対策の見直しも含めた、高齢者を事故から守る対策が求められている。

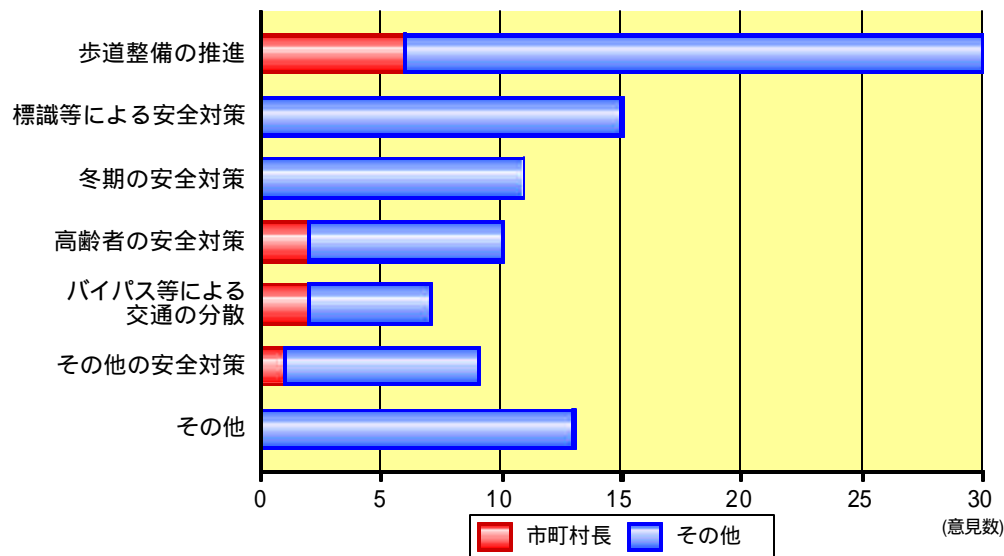
### バイパス等による交通の分散

- バイパスや高速道路といった新たな道路整備による現道の事故削減を求める意見もあるが、その数は多くない。

### その他の安全対策

- 休憩施設の整備、科学的分析に基づく対策の検討等の安全対策を指摘する意見もある。

3.交通安全 意見内容





# 個別テーマに対する意見の詳細について

〔個別意見(抜粋)〕

## 歩道整備の推進

- これまでがどちらかというと自動車を優先した施策であったのは、日本の道路事情を考えるとやむを得なかったと思っている。今後、**歩行者等に対する機能の強化**についても、必要な箇所に応じて検討していけば良いと思う。〔中央地区 首長〕
- 国道で歩道が狭く危険な箇所があるが、一方では歩行者が少ないのに広い歩道を整備しているところもある。**必要なところに設置**すべき。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- 通学路となっていながら幅員狭小で無歩道、砂利運搬のダンプトラックが多く走行している区間**があり、大変危険である。〔県北地区 首長〕
- 通学路なのに歩道が繋がっていない箇所がある**。そういうところは、つないでほしい。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕

## 標識等による安全対策

- 視線誘導標の設置数が少ない**気がする。夜になるとこわい。夜になるとカーブの矢印が点滅する標識があるが、非常に有効だと思う。山間部等で交通事故が起きたときにすぐ連絡できるようなシステムを造ってほしい。〔県北地区 企業・ユーザー団体等〕
- 道路の**案内標識についてはもっと手前から表示**してほしい。わからないで通り過ぎてしまうことがある。交差点を過ぎてから間違いなく目的地まで進んでいることを確認できるように**標識の整備**をしてほしい。〔県北地区 企業・ユーザー団体等〕
- 道路標識や道路情報は大変助かっているが、その**情報をカーナビにも反映**していただければ大変役に立つ。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕

## 冬期の安全対策

- 積雪寒冷地での走行でもっとも不安となるのが、夜間の地吹雪による視界不良。**一般国道でも自発光の視線誘導の整備**を進めてほしい。〔県南地区 マスコミ〕
- 高速道路はこわい**。(特に冬)高速道路は片側2車線にしてほしい。〔県北地区 企業・ユーザー団体等〕

## 高齢者の安全対策

- これから高齢化が進展し、ますます乳母車等を杖代わりに歩く人が増えるので、階段の地下歩道では利用ができない。**建設当時は交通安全に役立っていた施設も、高齢化が進展すると使えなくなる**。時代に対応した**施設整備**が必要。〔県南地区 首長〕
- 超高齢社会を踏まえ、**道路構造面での高齢者交通安全支援策**(バリアフリー、交安施設等)の検討が必要。〔中央地区 マスコミ〕
- 今後、高齢化がさらに進展し高齢者ドライバーが増大する中で、一般車が規制速度で走る車線のほかに**低速車レーンの整備**を進めていくべき。これにより、高齢者の安心と一般ドライバーのストレス解消につながる。〔県南地区 マスコミ〕

## バイパス等による交通の分散

- 国道7号は一定の道路整備が進んでいるため基本的には走行しやすい道路ではあるが、秋田市の下浜などは沿道住民の生活道路でもあるため、対策(**バイパス整備**)が必要と感じている。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕

## その他の安全対策

- 「もしもしピット」「道の駅」の整備が進んでいるが、特に高齢化の進む秋田県にとって、**安全性(適切な休息による事故の未然防止)や快適性の確保**の面で、大変な効果があると思われる。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- 新潟などへの長距離移動の際は、昔は休憩するところなく非常に苦労した。現在は道の駅や、高速のS Aの整備もあり休憩でき非常に便利であり、**交通安全の面でも休憩施設の整備は重要**。〔中央地区 首長〕
- 交通事故や渋滞などのデータ収集や科学的分析が十分ではない**。関係省庁の連携で、これからのIT技術の進歩などで、もっと減らすことはできると思う。〔県南地区 マスコミ〕

## その他

- 「行きすぎたバリアフリー」による**安全性の低下が懸念**。例えば、バリアフリーを重視しすぎるあまり歩車道間の縁石や防護柵の設置をおろそかにしたり、十分な交通規制を伴わず歩車共存道路を導入したりすると、かえって危険な状態を生む。〔中央地区 学識者〕
- トラック等が現道に残ることによる交通安全上及び環境上の問題がある。長距離貨物が現道に残るのは高速道路の料金の問題であり、**重交通や通過交通がしっかりと高速道路を利用**するような、**ハード・ソフト(値下げ等)両面での対策が必要**。〔中央地区 学識者〕
- 学校、地域を通して**マナー教育**が必要。〔県北地区 企業・ユーザー団体等〕



# 個別テーマに対する意見の詳細について

## 意見数第3位 5.観光振興への寄与

### ネットワークの整備

- 観光は秋田県の基幹産業との認識の下、広域に分散する観光資源を結ぶ観光ネットワークの形成を望む声強い。

### 高速道路の整備

- ネットワーク整備のなかでも、特に高速道路の整備を強く求める意見も見られる。

### 情報提供の充実

- 案内標識への不満、観光情報の不足を指摘する意見が見られる。

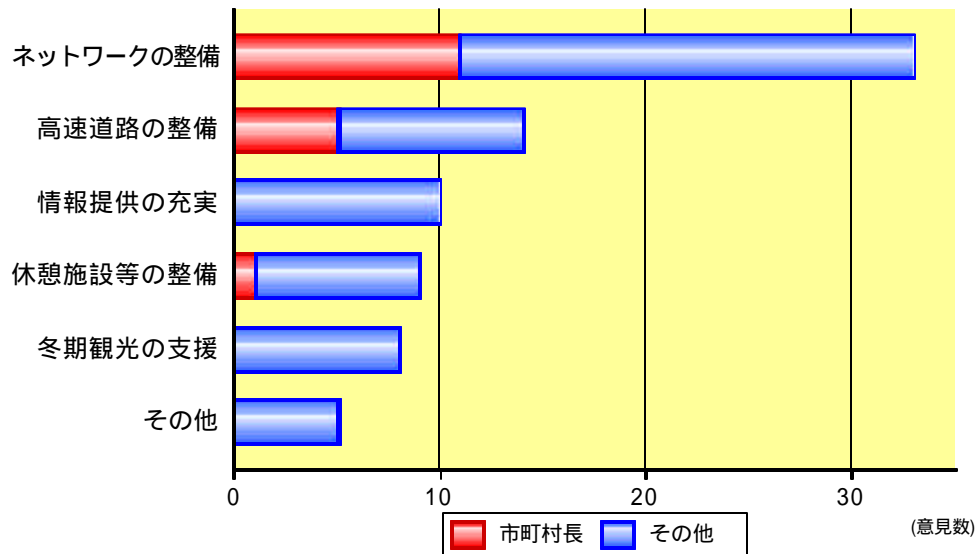
### 休憩施設等の整備

- 道の駅、駐車場や楽しみながら走行する道路等の整備を求める意見。

### 冬期観光の支援

- 観光客の冬期の落ち込みを改善するための防雪対策や冬期通行不能の解消に対するニーズ。

5.観光振興への寄与 意見内容



# 個別テーマに対する意見の詳細について

〔個別意見(抜粋)〕

## ネットワークの整備

- 観光に大きく依存している男鹿市にとって、**観光を支える道路はまさに「産業の道」**である。〔中央地区 首長〕
- 男鹿半島は豊かな観光資源がありながら非常に厳しい状況。男鹿半島までの**アクセス時間の改善が必要**。道路の整備が必要である。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- 田沢湖、十和田湖、男鹿半島などの観光地を個別にとり上げるのではなく、**有機的に連結する道路網にするべき**である。〔東北地区 企業・ユーザー団体等〕
- 全国規模での競争には地域間の連携・周遊が必要であり、秋田市を中心とした東北観光ゾーン、雄物川流域観光ゾーンなど**広域的な観光振興が必要**。〔中央地区 首長〕
- 秋田県の観光地は、JR等の公共交通では乗り継ぎの時間が合わないなどアクセスが悪いため、不便すぎてとても行けない。**観光振興を図っていくためには道路整備が不可欠**である。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕

## 高速道路の整備

- 北秋田地区を訪れる観光客が増えてきている。**高速道路の整備が進むことで、更に増えるもの**と期待している。〔東北地区 首長〕
- 北東北3県で連携し観光を展開しているが、一般道の移動では時間が読めないため時間に余裕を持たせざるを得ない状況で、高速道路がつながることへの期待感は大い。**道路状況が良くなれば、3泊の行程が2泊になり値頃感が出れば集客につながると考えている**。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- 高齢者は高速道路に安心感を抱いており、運転も楽であることから**高齢者を呼び込むための高速道路の整備が重要**。〔中央地区 学識者〕

## 情報提供の充実

- 観光については、いい場所があるが宣伝不足。道路としても、**案内板、道の駅等での情報提供にもっと力を入れて欲しい**。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- 県道の 号の案内看板はわかりにくい**。地元の人は国道以外は路線名で県道を覚えていないので、観光客から県道の 号はどこですかと聞かれてもピンとこない。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- 案内標識が不親切**であり市町村合併に伴う表示変更も遅れているため早急な整備が必要。〔県南地区 マスコミ〕

## 休憩施設等の整備

- 国立公園や国定公園の中に観光地があるが、道路が狭く、特に駐車場が狭いため、観光客に不便を感じさせている。**余裕を持った停車帯をもうけて、景色を眺める場所を作る**などのことが考えられないか。〔県南地区 首長〕
- 観光道路は、スピード上げて通り過ぎるような道路でなく、**あちこち寄ることができるような道路にするべき**である。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕

## 冬期観光の支援

- 秋田は冬期間も多く観光客が訪れるが、道路の除雪がしっかりしていないと話にならない。冬期間の道路管理は、**除雪をしっかり**と行って欲しい。〔県南地区 学識者〕
- 秋田の冬の観光は温泉、スキーが主であり、**除雪の頻度等サービスレベルの向上は最低限必要なこと**。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕

## その他

- 今後の道路造りは、女性の意見を大いに取り入れる必要がある**。〔中央地区 学識者〕
- 高速道路や空港が整備されてきているが、**最近日帰り客が増えており、問題意識をもっている**。〔東北地区 企業・ユーザー団体等〕





# 個別テーマに対する意見の詳細について

## 意見数第5位 2.防災・減災

### 一般道路の防災対策

- リダンダンシーの確保、孤立集落が発生しないような現道対策を求める意見が多く、市町村長にその傾向が強い。

### 雪害対策の充実

- その他の回答者は除雪を中心とする雪害対策にニーズが集中。

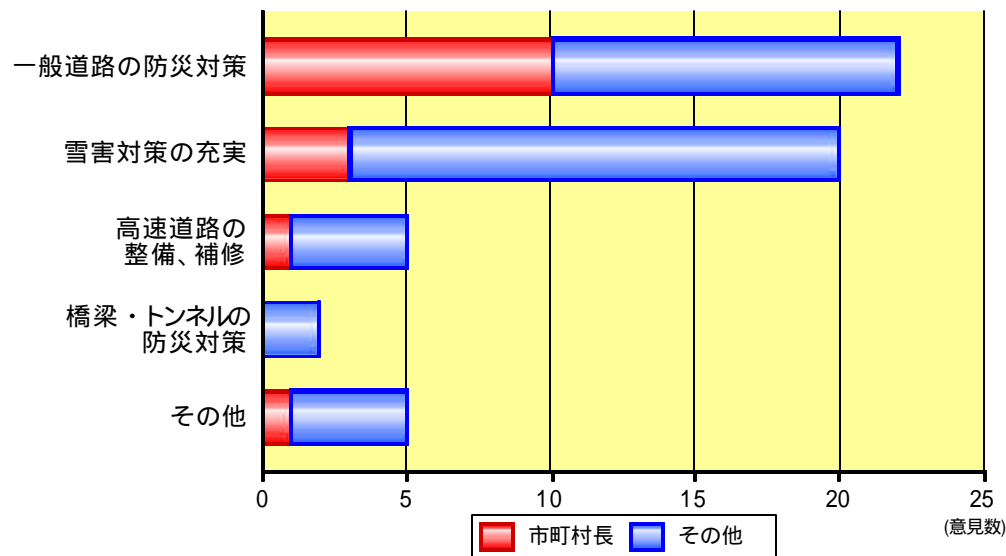
### 高速道路の整備、補修

- 高速道路によるリダンダンシーの確保や供用中の高速道路の十分な維持管理に対する意見。

### 橋梁・トンネルの防災対策

- 橋梁の耐震補強、25t車対応等に対する意見。

2.防災・減災 意見内容





# 個別テーマに対する意見の詳細について

〔個別意見(抜粋)〕

## 一般道路の防災対策

- 地震等の災害が発生した場合、代替路がなければ大変。ぜひ道路は整備してほしい。  
〔東北地区 企業・ユーザー団体等〕
- 三桁国道は合併した旧市町村をつなぐ道路でもあり、生活、観光、救急など地域にとって非常に重要。しかしながら、急峻な地形により雪崩が懸念される箇所もあり、また幅員の狭隘部も残されている。  
〔中央地区 首長〕
- 谷間の集落へとつながる道路が豪雪、落石等で寸断されると、集落が孤立するような箇所がまだある。これらの道路の整備は重要。  
〔中央地区 首長〕

## 雪害対策の充実

- 雪国の田舎の方だと、道の向こうには数軒しか家が無いというところがある。「そんなところには住まなきゃいいじゃないか」という暴論を言う人がいる。そこに住んでいる人の気持ちが全くわかっていない。田舎の特色ある生活をいかに保障するかが、重要。みんな、そういうところは、不便を承知で住んでいる。しかし、必要最小限の生活の確保のためには道(除雪)がどうしても必要。  
〔県南地区 首長〕
- 秋田市のような、市街地化が進んだ地域においては、H18豪雪の例にあるように除雪体制が課題。特に、除雪より排雪・堆雪の重要性を認識。排雪・堆雪に道路として対応できる体制や費用負担等が必要。  
〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕

## 高速道路の整備、補修

- 災害が発生した場合のリダンダンシー機能は、過去の災害を見ても必要不可欠であるのは明白であり、日沿道の未整備区間は国道7号しかないため、早急な整備が必要である。  
〔東北地区 企業・ユーザー団体等〕
- 東京で震災が発生したら水も食料も不足する。二ツ井町には「水、米、味噌、野菜」何でもあるので送りたいが、高速道路に結ばれていない。早く災害に強い高規格道路を整備してほしい。  
〔東北地区 企業・ユーザー団体等〕

## 橋梁・トンネルの防災対策

- 橋梁の2.5トン対応架替など、国際競争、防災・減災のための道路の改善が必要。  
〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕

## その他

- 災害時緊急時については、利用者への情報提供が徹底出来るような体制が必要である。  
〔県南地区 企業・ユーザー団体等〕
- 電柱の無電柱化は大いに進めていくべき。中心市街地の街路が先行しているが、地方都市の市街地部でも景観、防災の面で行っていく必要があるのではないか。  
〔県南地区 マスコミ〕

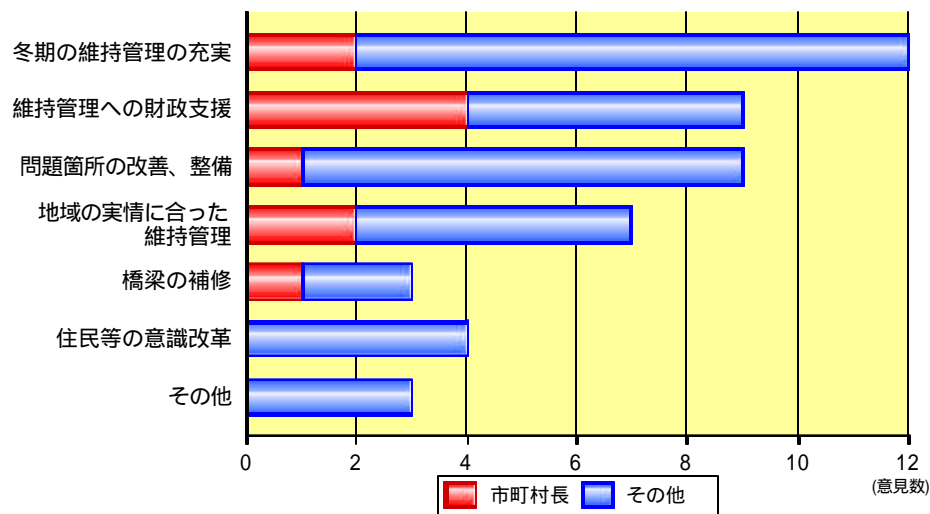


# その他のテーマに関する意見

## 1. 道路ストックの適切な管理

- 市町村長は財政的支援に関する意見が多いが、その他の回答者では冬期の維持管理に関するニーズが多い。

1. 道路ストックの適切な管理 意見内容



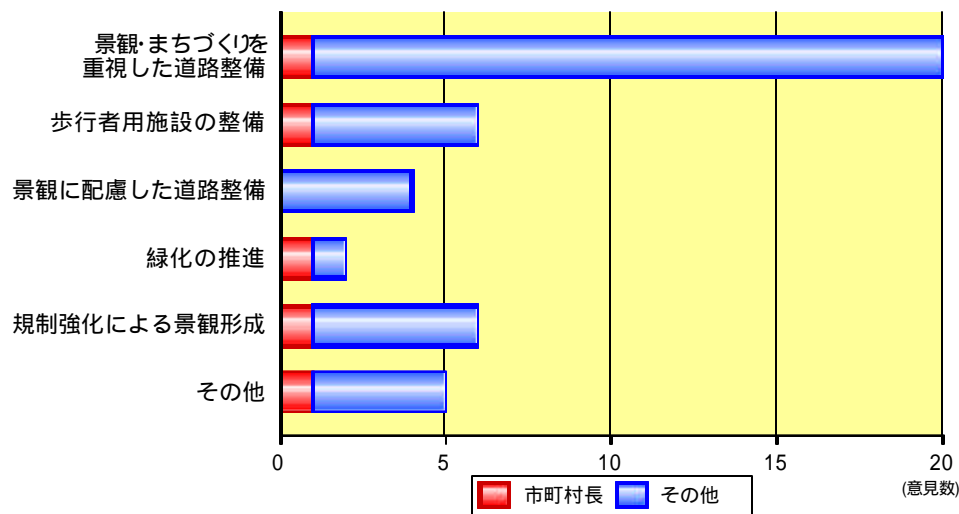
### 〔個別意見(抜粋)〕

- 秋田県においては、特に冬期の安全安心な通行が求められており、**雪対策(除雪・排雪)の重点化が必要**(委員の意見は東京中心であり、雪寒地域を無視している)  
〔県南地区 企業・ユーザー団体等〕
- 県の道路予算が減少しているから道路整備、管理が出来ないではなく、**民間を活用するなど工夫することが必要**。  
〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- 道路の機能等に応じて維持管理レベルにも一定の差を付けざるを得ず、**ユーザー側もそれを理解した道路の利用をする必要有り**。  
〔中央地区 マスコミ〕
- 日常管理においては人を育て、**ボランティア、地域住民が協力できる仕組みづくり**が必要。  
〔県南地区 マスコミ〕
- 昨今、**目先のコスト縮減にとられすぎて、維持費用の増大**などが心配される。  
〔中央地区 学識者〕

## 4. 景観・文化的価値の創造

- 景観やまちづくりを重視し、ゆとりや潤いのある道路整備に対するニーズは比較的高い。
- 身近な対策として、**標識に対する景観への配慮**が見られる。

4. 景観・文化的価値の創造 意見内容



### 〔個別意見(抜粋)〕

- 道路はその役割によって、いろいろな機能が必要。国道のような幹線道路についてはスムーズな移動が必要になるが、住民の関わりが強い道路や、観光客が訪れるような道路は風情のあるような、**人が滞留できる、親しめる道路も必要**ではないか。  
〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- 標識の数が多い気がする。景観のことも考え集約したらどうか**。  
〔県北地区 企業・ユーザー団体等〕
- 景観に配慮した標識(規制、案内)**にしてほしい。統一したアイコン表示にしたらどうか。  
〔県北地区 学識者〕

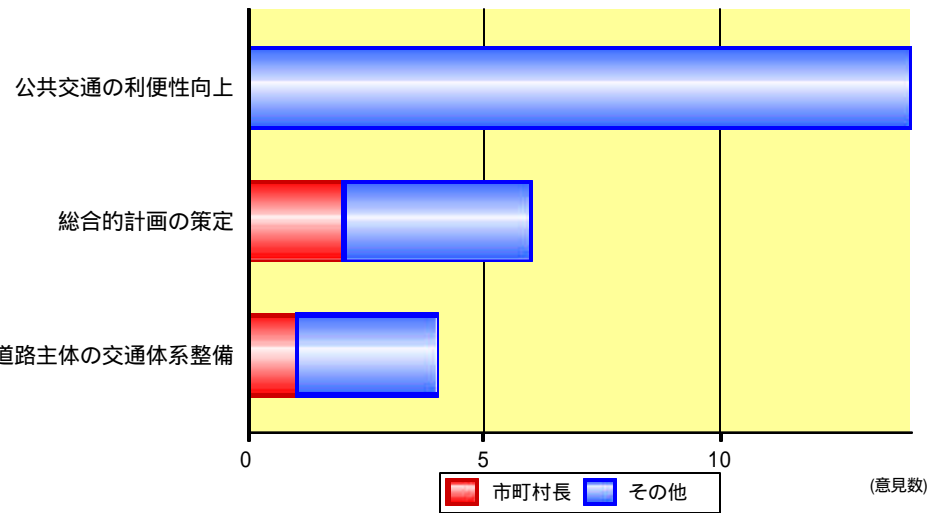


# その他のテーマに関する意見

## 7.都市の交通体系整備

- 高齢化が進行する中で、公共交通機関を重視する意見が多くなっている。
- 一方、地方都市としては自動車が唯一の交通手段であり、その利便性を高めることが活性化に寄与するとする意見もある。

7.都市の交通体系 意見内容



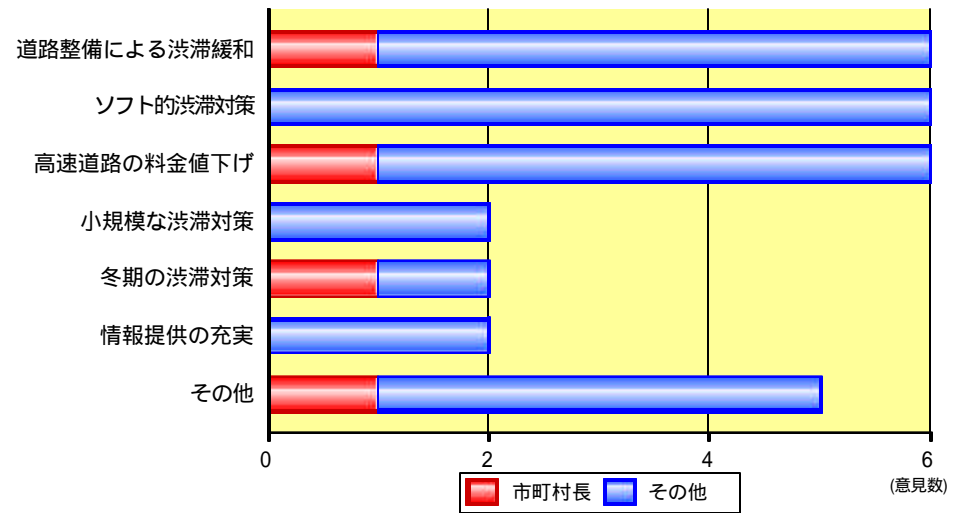
### 〔個別意見(抜粋)〕

- 高齢化社会となり医療負担が増えていくなかで、顧客ニーズにあった公共交通、特に**路線バスの有効活用を進めていく必要がある**。〔県南地区 企業・ユーザー団体等〕
- 公共交通の利便性を向上させるP&Rなどの施策を行い、**マイカーを持つ人も持たない人も便利・安心して訪れる中心市街地にすべき**。〔中央地区 学識者〕
- 高齢者の移動の足は公共交通機関であるバス、タクシーである**。それらの利用の不便さを少しでも解消できるような施策を望む。〔県南地区 企業・ユーザー団体等〕
- 秋田市のような地域では、**駐車場を整備して都市内でもマイカーを利用できるようにした方が、市街地の活性化につながる**と思う。〔中央地区 学識者〕
- 地方都市や中山間地域において、**自動車と公共交通、道路整備をどのように組み合わせて社会を形成すべきか、という視点が欠落している**。〔中央地区 学識者〕

## 9.渋滞対策

- 渋滞対策については道路整備以外にも、さまざまな意見が提案されている。
- 一般道路における対策としては右折レーン、信号集約、TDMなど、小規模でも即効性の高い施策が提案されている。

9.渋滞対策 意見内容



### 〔個別意見(抜粋)〕

- 秋田に車で通勤しているが、朝の渋滞の原因として右折待ちの車両が交差点の先頭で詰まっていることが多い。その先は流れているので、渋滞対策として**右折レーンを設置**することが必要。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- 時間帯一方通行、時間差出勤等**ソフト事業**も考えてほしい。〔県北地区 企業・団体〕
- 秋田では全国一律の高速料金は割高に感じられる。**高速道路を利用するためには、地域の実情を反映した料金設定も必要**である。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- 道路工事の情報が少ない**。観光客などは工事規制による渋滞で不満を持っている人も多く、わかりやすい情報提供や混まない日に工事を行うなどの工夫が必要では。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕



# 全体に対する意見

## 重点計画のあり方について

- 「真に必要な道路」について、何年後をゴールにした、今後何年間の計画であるのか不明瞭。ゴールの設定方法によって、戦略は大きく変わる。〔中央地区 学識者〕
- 国として、もっと根本的、かつ戦略的な国の有り様を議論し、それをかなえるための道路整備のあり方を検討するという視点が必要。〔中央地区 学識者〕
- 「総花的」「短絡的」な意見が多い。各項目とも重要だが、優先度の議論が必要。〔中央地区 学識者〕
- 11のテーマの重み付けについて、都市と地方でも違うし、同県内でも地域性により違いがかなりあるはず。アンケート集計の際には、多数決で丸め込むような処理にせず、慎重な処理・分析をして欲しい。〔中央地区 学識者〕
- 目標を定めて政策を展開することは当然だが、それが目先だけの施策に留まらないようにして欲しい。100年の大計で物事を実行できるのはあなたたちでもあるのですから。〔県南地区 マスコミ〕

## 道路のサービスレベルの設定について

- 具体的な目標としての整備水準（どのような道路をどの程度整備するか）と整備コストの両方を示す必要がある。それが十分に示されていないまま道路財源が使われていると、不必要な道路を整備しているのではないかと国民の不信感が高まる。〔中央地区 学識者〕
- 道路整備の優先順位については、それを公表してほしい。道路整備を待ち望むがまだ整備されていない地域の住民にとって、その道路の優先順位がどの程度であるか知りたいはずである。〔中央地区 学識者〕
- 一定レベルの道路ストックは形成されたという認識はあるが、年に1度だけ使う道路でも「この道路はやっぱりあった方がいいなぁ」と思うことはよくある。どこまでのサービスレベルが必要か、あり方については議論すべき。〔中央地区 学識者〕
- 人口減少に伴う交通量の減少も視野に入れた、慎重な議論が必要。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- 道路にもっと個性を持たせて良い。場所に応じて、利用しておもしろい道路、人が語らえる道路 等を目指す道路整備が必要。〔中央地区 首長〕

## 地域・地方の実情への配慮について

- 雪国の道路は、全国基準と違って良いので、住民と話をして最低限を満たすローカル基準を作って簡易なものを作っても良いと思う。シビルミニマムとは何かという視点が、都会に住んでいる方々を中心とした委員会の議論では、反映されにくいのではないかと。〔県南地区 首長〕
- 毎年、除雪等の道路管理に多くの費用がかかるが、中央では無駄な費用とみられているのではないかと。除雪は雪国の暮らしに不可欠であり、しっかりと実情を伝えて理解につなげる必要がある。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- 雪国の過疎集落などに対し、「そんなところには住まなきゃいいじゃないか」という暴論を言う人がいる。そこに住んでいる人の気持ちが全くわかっていない。田舎の特色ある生活をいかに保障するかが重要。〔県南地区 首長〕
- 道路構造は全国一律ではなく地方（雪国）ならではの基準を設け、滞雪箇所の設置、除雪余裕幅のある道路幅など、社会資本に機能的余裕を考慮してほしい。〔県北地区 企業・ユーザー団体等〕〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕

## 道路事業を取り巻く世論について

- 『公共事業 = 無駄、悪者』という論調が卓越しすぎ、正当な道路整備に対する評価がなされていない。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- 目先の議論にとらわれず、国策、戦略として道路整備の必要性を主張し、議論すべき。〔中央地区 学識者〕

## 道路事業の評価手法について

- B / Cの考え方は方向性としては良いと思うが、道路整備においては最適解ではないと思うし、それだけでは破綻してしまう。「安全」「暮らし」「命」が保障されない。修正が必要。〔中央地区 マスコミ〕
- 個別路線の効果、目標等はよく議論されるが、国全体としての道路整備の必要性や効果を把握するための手法等の検討が必要。〔中央地区 学識者〕
- 現在の道路整備において、区間整備との視点が強く、道路ネットワーク計画に関する議論があまりにも希薄ではないか。道路の階層性に見合った道路ネットワーク網を構築してもらいたい。〔中央地区 学識者〕



# 全体に対する意見

## 道路の必要性と財源・計画論等について

- 名古屋の「100m道路」のように、当初は過剰と思われるものでも、真に必要であれば自信を持ち、金をかけて整備する必要がある。もっと「先見の明」を持った計画・整備を望みたい。  
〔中央地区 学識者〕
- 「道路予算が減少しているから道路整備・管理が出来ない」ではなく、民間を活用するなど工夫することが必要。道路以外の財源でムダと思う事業もある。本当に必要であれば、他の財源からもってくるぐらいの強い気持ちが欲しい。  
〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕
- 道路整備に対し効率だけを考え安くつくるのは疑問だ。あまり補修が必要ないような丈夫な道路をつくるべき。毎年修繕工事をしているように感じられる。丈夫に造って長くもたせるほうがよい。  
〔東北地区 企業・ユーザー団体等〕
- 「コスト縮減」の追求ではなく、ムダの「有用転用」（例、もしもしピット など）、つまり、Cを下げるのではなくBを上げる努力をすべき。  
〔中央地区 学識者〕
- 人口減、税収減の中であまり多くの道路を造るべきでないと感じている。将来のメンテナンスに多大な費用負担が生じ、福祉などの充実が図れなくなることが危惧される。将来を見据えた道路整備が必要。既存の道路をスピードアップさせる取り組みが有効でないか。  
〔東北地区 企業・ユーザー団体等〕

## 計画調整について

- 河川の場合、流域単位での計画、管理が進んでいるが、道路では管理者間の計画調整が図られていない気がする。幹線道路に流入する細街路の交通も、幹線に影響を与えるものであるため、一体的に計画することが必要。  
〔中央地区 マスコミ〕
- 道路の整備効果や必要性については、省庁間が連携すればもっと多くの成果や戦略が作れるのではないか。  
〔中央地区 学識者〕
- 今後、道路構造物の維持管理が重要になるなかで、マネジメントの対象を構造物のライフスタイルだけに向けるのではなく、修繕中の現存交通へのインパクト、周辺環境への影響も含める必要がある。修繕は重要であるが、その期間中に交通渋滞・交通事故が多く発生するようでは問題である。  
〔中央地区 学識者〕

## 道路ユーザーへの啓発の必要性について

- 私たちが若い頃は、「東京に出た人が、地方に便利に帰って来られるように、いい道路を作るもの」だと言われた。今の若い人たちはそんな感覚をもっているだろうか。（道路は与えられてあるものだと思うている。）道路が身近に感じられる、理解につながる取組が必要なのは。  
〔中央地区 学識者〕
- 道路が住民に身近でないものになってしまっており、「役所任せ」の感覚が住民側に根付いてしまっている。  
〔中央地区 マスコミ〕
- 地域の道路に対する意識、愛着といったものは昔に比べて弱くなっている。これまで道路が住民を寄せ付けてこなかったのに、今更急に住民協働の維持管理などと言われても上手く行かないのは当然。道路、地域をより良くしていくためには、道路と住民との関わりを持たせることが不可欠でありその仕掛けが必要。〔中央地区 企業・ユーザー団体等〕

## その他

- 基本的に単年度会計であるため、整備が佳境になる時期が冬期にかかり、雪国では問題。  
〔中央地区 マスコミ〕
- 地方都市等における、道路整備による都市の活性化等について、11のテーマのどれでも評価できない気がする。中心市街地において、道路や駐車場等を整備することで市街地の活性化に寄与する影響を評価すべき。  
〔中央地区 学識者〕
- 「目指すべき社会の姿」において、我が国の食糧自給率を高める必要性和その為の中山間地域の維持、それに係る道路整備という観点が必要。（我が国の食糧自給率は将来さらに厳しくなる。）  
〔中央地区 学識者〕
- 「安全で安心な社会の実現」と「美しい社会」とを一体のものとして検討する必要がある。  
〔中央地区 学識者〕
- 地域の人々の意見を取り込むシステムをいかに築き上げるかが重要。受け身になりがちな地域住民からの意見をどのように獲得するか。中心市街地の衰退をくいとめるためにも、地域住民の意識改革が重要。  
〔中央地区 学識者〕

# 参考資料- 1 道路整備満足度アンケート調査

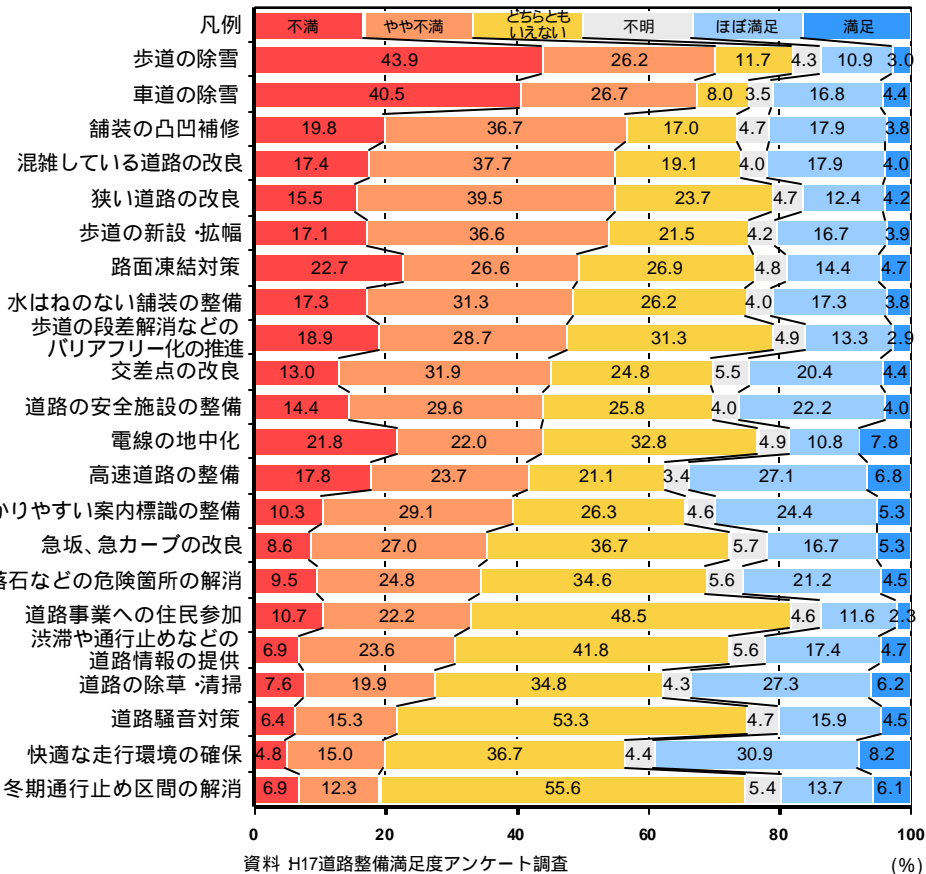
## 道路整備満足度アンケート調査の概要

- 実施機関 秋田県建設交通部道路課
- 実施時期 平成18年1月～2月
- 調査対象 県内居住者 2,500人
- 有効回収数 1,215票(回収率 48.6%)

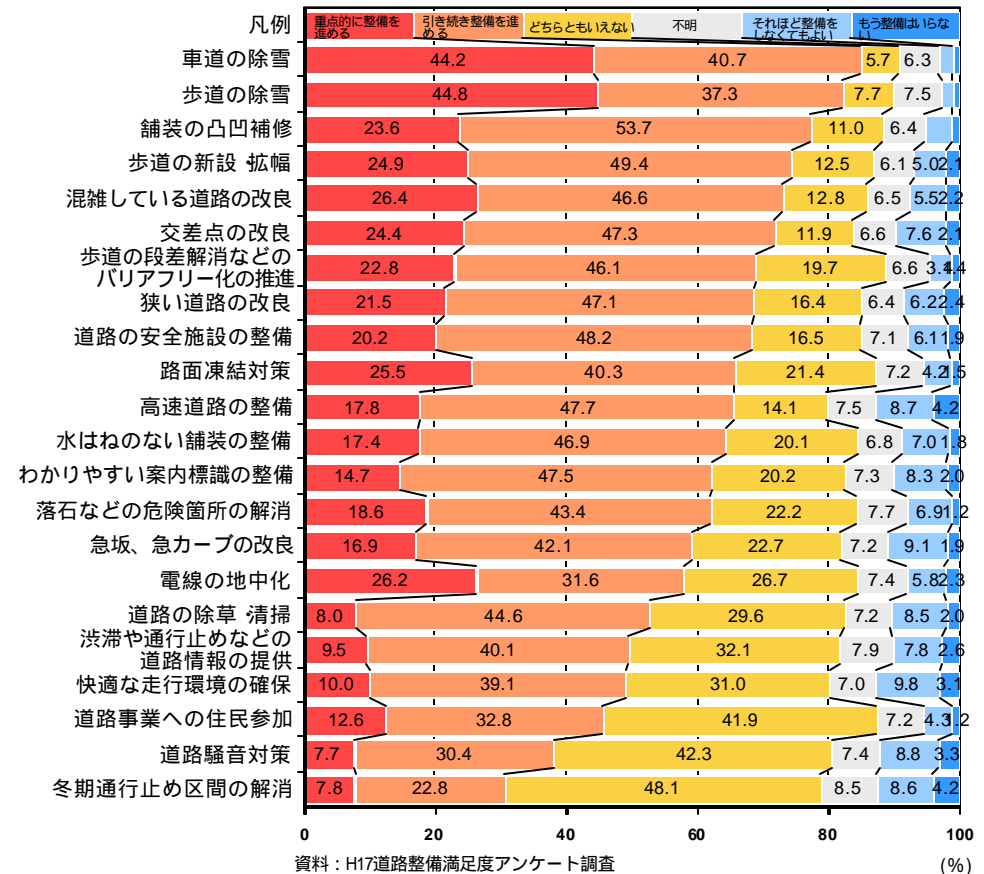
- 歩道及び車道の除雪に対する不満は常に上位にあるが、平成18年豪雪を受けて不満足の割合は高まっている。
- その他の項目では舗装の補修、渋滞の解消、拡幅など身近な道路における問題が上位に位置づけられている。

- 整備重要度の点でも不満の高い項目が上位となっており、道路利用者のニーズとしては身近な道路への配慮を求める意見が多くなっている。

道路整備の満足度



道路整備の重要度



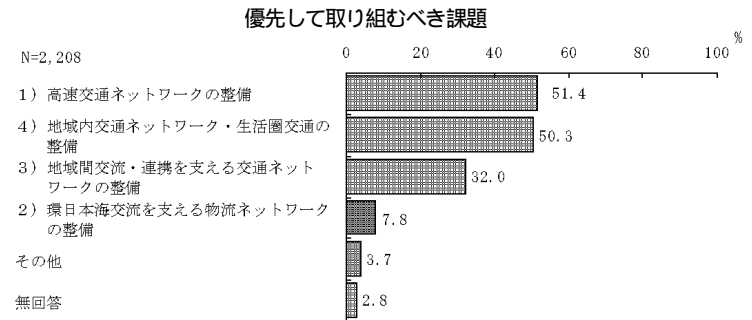
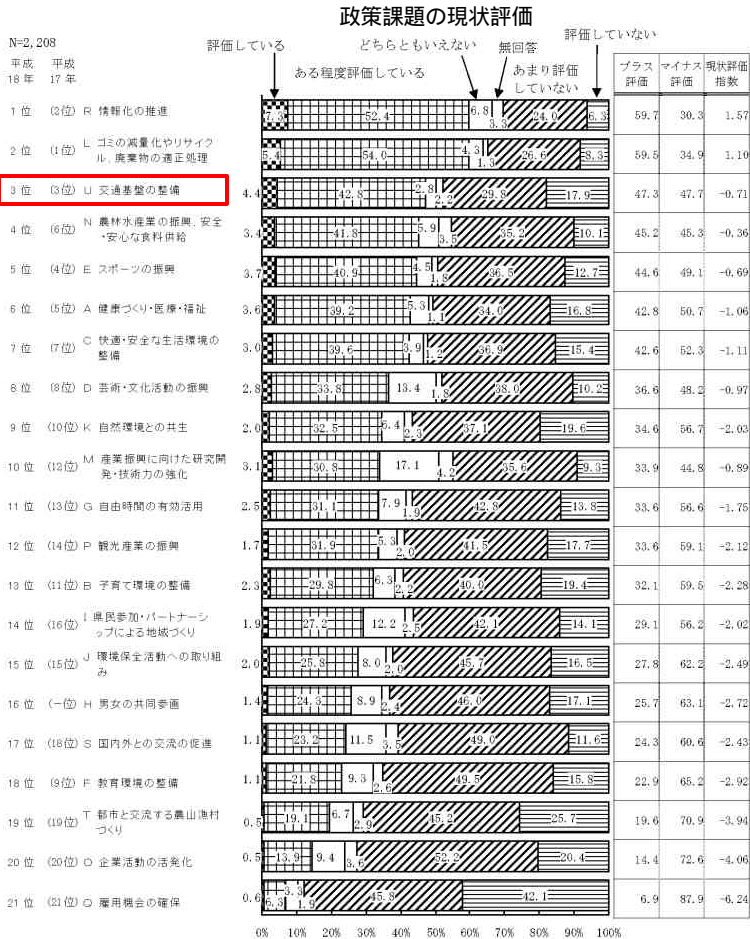
# 参考資料-2 県民意識調査

## 県民意識調査の概要

- 実施機関 秋田県総務企画部総合政策課
- 調査対象 県内に居住する満20歳以上の個人 4,000人
- 調査時期 平成18年5月
- 有効回収数 2,208票(回収率 55.2%)

- 21の政策課題に対する現状の評価では交通基盤の整備は第3位と高い評価となっている。
- ただし、プラス評価とマイナス評価がほぼ等しい状況であり、不十分な部分も多く残されているという評価である。

- 最も優先すべき課題は「高速ネットワークの整備」であり、51.4%の県民が求めている。
- 「地域内交通ネットワーク・生活圏交通の整備」がこれに次いでいるが、指摘率は50%に達し、身近な道路の重要性も認められる。



資料 H18県民意識調査



今後の道路施策の基本的方向（論点整理）  
に関する有識者意見とりまとめ結果

山 形 県

山形県幹線道路協議会

## ～ 目 次 ～

1. 議論のポイント「真に必要な道とは」(別冊)に対する意見把握 .....	3
(1)「新しい道路行政へのポイント」に対するご意見 .....	4
1) ご意見の傾向(ポイント別回答数、賛成・否定の内訳など)について.....	5
2) ポイント別の主な意見 .....	7
(2)「課題への今後の対応は？」について.....	12
1) 全体意見の概要.....	13
2) テーマ別の意見整理 .....	17

1．議論のポイント「真に必要な道とは」(別冊)に対する意見把握

その1

「新しい道路行政へのポイント」について

に対するご意見

(別冊P7～8)

(1)「新しい道路行政へのポイント」に対するご意見

新しい道路行政へのポイントに対する主な意見は、以下の点となっている。

**I** 高齢化する道路構造物を戦略的に管理

< 山形県からの主な意見 >

- ・ 記載事項への賛同意見が約4割と多数
- ・ **維持管理体制の強化・効率化**を求める意見が多い
- ・ 特に首長から**財政支援**を求める声が目立つ

**III** 地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生。

< 山形県からの主な意見 >

- ・ 記載事項への賛同意見が約4割と多数
- ・ **住民参加による沿道空間の再生**を求める声が多い

**II** いまの道路を徹底的に活用

< 山形県からの主な意見 >

- ・ 記載事項への賛同意見が約4割と多数
- ・ **歩行者対策や足りない道路整備**を望む声が目立つ
- ・ 既存道路の有効活用では**高速道路の料金割引の実施**という意見が多い

**IV** 具体的に目標を設定して、スピーディーに政策展開。

< 山形県からの主な意見 >

- ・ **地域にあった（大都市偏重とならない）制度とすべき**との意見が多数寄せられている
- ・ 優先度の明確化を求める声も多いが上記事項とあわせ、**B / C 偏重とならないよう留意すべき**との意見が多い

1) ご意見の傾向 (ポイント別回答数、賛成・否定の内訳など) について

全体の回答傾向 (回答数 : 114)

どのポイントも 6 割程度の肯定意見をいただいております、否定意見はほとんど見られません。ただし、ポイント については、若干否定意見が寄せられ、十分なストック形成を優先すべきとのご意見が目立っています。

【役職別の回答について】

< 首長意見 (回答数 : 35 ) >

- ・ どのポイントも 7 割程度から肯定意見をいただいております、否定意見はほとんどない
- ・ ポイント については、ほとんど見受けられないが、ポイント に対する回答が若干少ない

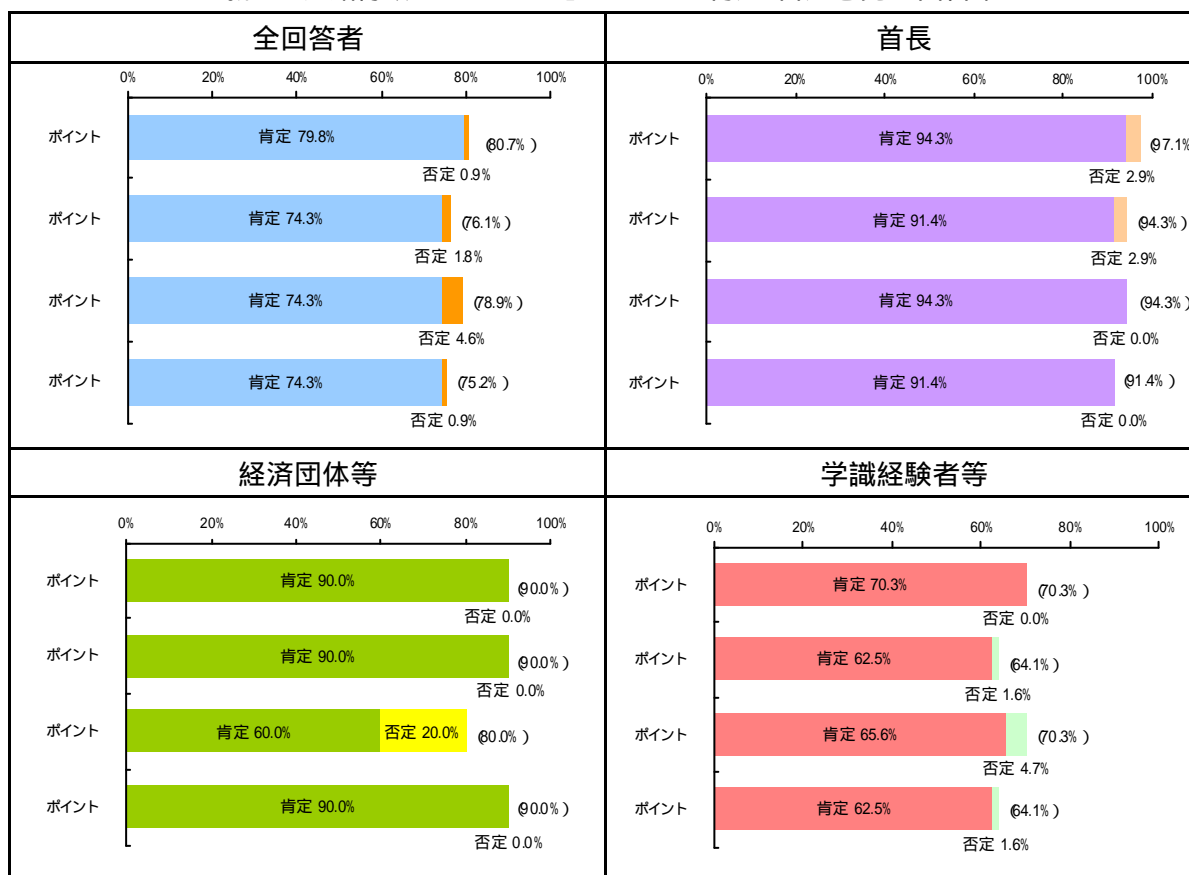
< 経済団体等意見 (回答数 : 14 ) >

- ・ どのポイントについても回答率が高い (ポイント の否定意見比率は回答数が少ないため)

< 学識経験者等 (回答数 : 65 ) >

- ・ どのポイントも他の役職に比べ回答比率が低い

新しい道路行政へのポイント」についての肯定・否定意見の回答率



- ポイント : 高齢化する道路構造物を戦略的に管理
- ポイント : いまの道路を徹底的に活用
- ポイント : 地域の人々と一緒に道路や沿道空間を再生
- ポイント : 具体的に目標を設定して、スピーディに政策展開

重点化に対する意見 (回答数 : 114)

ポイント 、 について重点化の論及比率が高く ( 5 ~ 6 割 ) 「維持管理」 「既存ストックの活用」 についての意識が高い。

ポイント 、 は、首長以外の方の論及比率が低く、沿道整備や行政の進め方についての関心が低いことが伺える。

【役職別の回答について】

< 首長意見 ( 回答数 : 35 ) >

- ・ 総じて重点化の論及が多くなっており、道路行政全般への関心が高いことが伺える

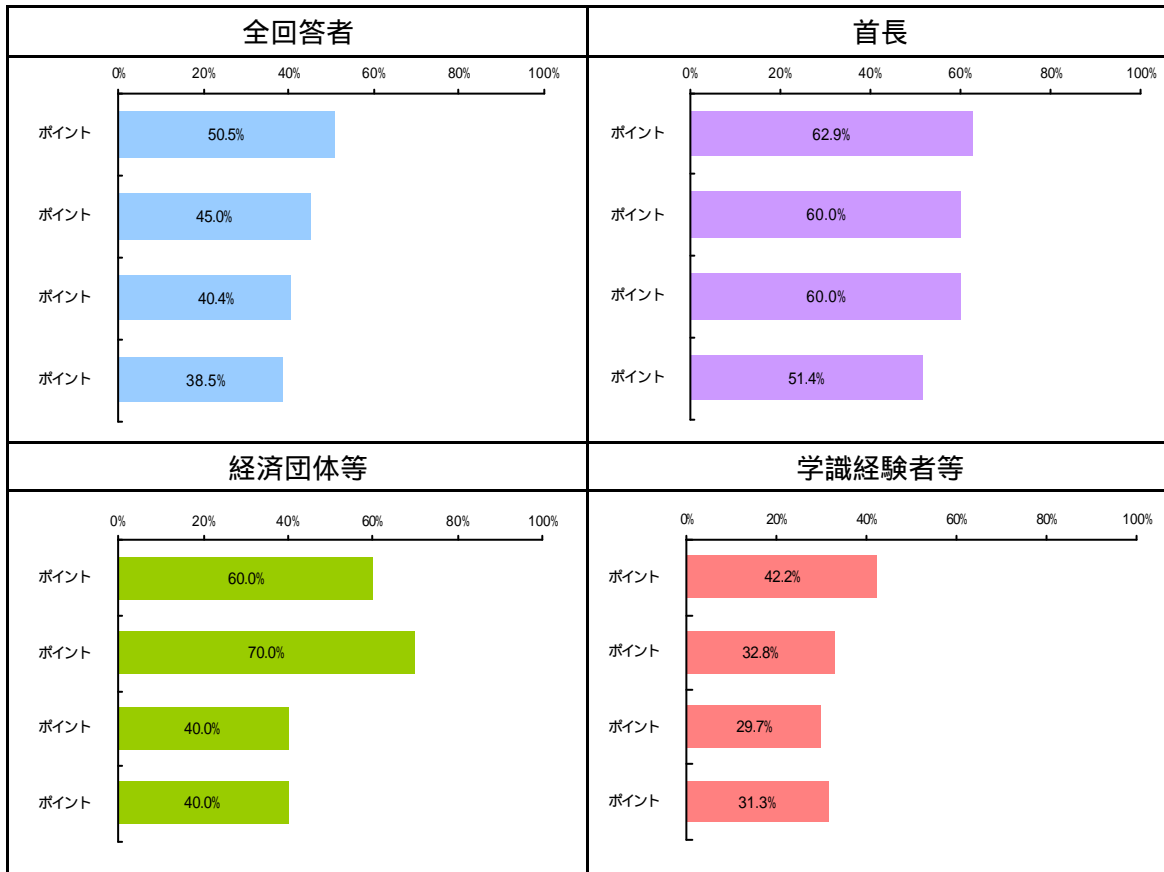
< 学識経験者意見 ( 回答数 : 14 ) >

- ・ 特にポイント 、 の論及比率が低く、関心が低くなっている

< その他有識者 ( 回答数 : 65 ) >

- ・ 総じて論及の比率が低い

新しい道路行政へのポイント」についての重点化 ( 積極的推進 ) に関する回答率



ポイント : 高齢化する道路構造物を戦略的に管理

ポイント : いまの道路を徹底的に活用

ポイント : 地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生

ポイント : 具体的に目標を設定して、スピーディに政策展開

2) ポイント別の主な意見

「高齡化する道路構造物を戦略的に管理」

全回答者		当該ポイント回答特性																												
<p><b>肯定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>肯定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>記載事項に賛同</td><td>37.6%</td></tr> <tr><td>維持管理の仕組み充実が必要</td><td>14.1%</td></tr> <tr><td>財政支援が必要</td><td>14.1%</td></tr> <tr><td>コスト削減が必要</td><td>10.6%</td></tr> <tr><td>耐震化等の早期実施が必要</td><td>5.9%</td></tr> <tr><td>優先順位の明確化が必要</td><td>3.5%</td></tr> <tr><td>地域性に考慮する必要がある</td><td>2.4%</td></tr> <tr><td>民間の協力が必要</td><td>2.4%</td></tr> <tr><td>厳密な診断が必要</td><td>1.2%</td></tr> <tr><td>構造物の統廃合が必要</td><td>1.2%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>5.9%</td></tr> </tbody> </table> <p><b>否定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>否定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>調査研究が必要</td><td>1.2%</td></tr> </tbody> </table>		意見内容	割合	記載事項に賛同	37.6%	維持管理の仕組み充実が必要	14.1%	財政支援が必要	14.1%	コスト削減が必要	10.6%	耐震化等の早期実施が必要	5.9%	優先順位の明確化が必要	3.5%	地域性に考慮する必要がある	2.4%	民間の協力が必要	2.4%	厳密な診断が必要	1.2%	構造物の統廃合が必要	1.2%	その他	5.9%	意見内容	割合	調査研究が必要	1.2%	<ul style="list-style-type: none"> <li>パンフレット記載事項に賛同とする意見が全体の約4割を占める</li> <li>個別意見を集約すると、<b>維持管理の仕組み充実</b>を求める声が大きく、管理体制の見直し等が求められている</li> <li>また、<b>財政支援</b>を求める声も、特に首長からあがっており、市町村での道路構造物維持に対する危機感の強さが伺える</li> </ul>
意見内容	割合																													
記載事項に賛同	37.6%																													
維持管理の仕組み充実が必要	14.1%																													
財政支援が必要	14.1%																													
コスト削減が必要	10.6%																													
耐震化等の早期実施が必要	5.9%																													
優先順位の明確化が必要	3.5%																													
地域性に考慮する必要がある	2.4%																													
民間の協力が必要	2.4%																													
厳密な診断が必要	1.2%																													
構造物の統廃合が必要	1.2%																													
その他	5.9%																													
意見内容	割合																													
調査研究が必要	1.2%																													
<p>主要な自由回答</p>																														
<p><b>維持管理の仕組み充実が必要」について</b></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>経済団体等</td> <td>現状の使用中の道路において、危険を生じる可能性のあるものについては、根本的に再構築する必要がある。恒常的な道路パトロールによる管理体制を確立し、道路構造物の使用の限界を適性に判断してほしい</td> </tr> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>できる限りの長持ちを追及するだけでなく、コスト面・安全面、工事のチェック機能など多方面から考慮が必要。これらのことを全て含めて「戦略的」と表現しているのかと思うが、「戦略的」との言葉には、近頃の「拝金主義」的なイメージも重なる。その語の意味を明確にしてほしい。</td> </tr> </tbody> </table>			経済団体等	現状の使用中の道路において、危険を生じる可能性のあるものについては、根本的に再構築する必要がある。恒常的な道路パトロールによる管理体制を確立し、道路構造物の使用の限界を適性に判断してほしい	学識経験者等	できる限りの長持ちを追及するだけでなく、コスト面・安全面、工事のチェック機能など多方面から考慮が必要。これらのことを全て含めて「戦略的」と表現しているのかと思うが、「戦略的」との言葉には、近頃の「拝金主義」的なイメージも重なる。その語の意味を明確にしてほしい。																								
経済団体等	現状の使用中の道路において、危険を生じる可能性のあるものについては、根本的に再構築する必要がある。恒常的な道路パトロールによる管理体制を確立し、道路構造物の使用の限界を適性に判断してほしい																													
学識経験者等	できる限りの長持ちを追及するだけでなく、コスト面・安全面、工事のチェック機能など多方面から考慮が必要。これらのことを全て含めて「戦略的」と表現しているのかと思うが、「戦略的」との言葉には、近頃の「拝金主義」的なイメージも重なる。その語の意味を明確にしてほしい。																													
<p><b>財政支援が必要」について</b></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>首長</td> <td>管理する道路延長が年々増加しているなかで、計画的な維持管理維が重要となっている。今後維持管理費の占める割合が高くなるため、新たな国の支援策として、道路維持管理に対する補助事業メニューの新設を望む。</td> </tr> </tbody> </table>			首長	管理する道路延長が年々増加しているなかで、計画的な維持管理維が重要となっている。今後維持管理費の占める割合が高くなるため、新たな国の支援策として、道路維持管理に対する補助事業メニューの新設を望む。																										
首長	管理する道路延長が年々増加しているなかで、計画的な維持管理維が重要となっている。今後維持管理費の占める割合が高くなるため、新たな国の支援策として、道路維持管理に対する補助事業メニューの新設を望む。																													
<p><b>「コスト削減が必要」について</b></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>地方部の道路整備は遅れているため、しわ寄せがないよう徹底したコスト抑制を図るべき</td> </tr> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>メンテナンス等の重要性は理解するも、トータルのコストダウンと共に個別の要不要の精査が必要であると考え。</td> </tr> </tbody> </table>			学識経験者等	地方部の道路整備は遅れているため、しわ寄せがないよう徹底したコスト抑制を図るべき	学識経験者等	メンテナンス等の重要性は理解するも、トータルのコストダウンと共に個別の要不要の精査が必要であると考え。																								
学識経験者等	地方部の道路整備は遅れているため、しわ寄せがないよう徹底したコスト抑制を図るべき																													
学識経験者等	メンテナンス等の重要性は理解するも、トータルのコストダウンと共に個別の要不要の精査が必要であると考え。																													

「いまの道路を徹底的に活用」

全回答者		当該ポイント回答特性																		
<p><b>肯定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>肯定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>歩行者対策が必要</td> <td>12.9%</td> </tr> <tr> <td>有料道路の割引など現施設の活用が必要</td> <td>11.8%</td> </tr> <tr> <td>足りない道路の整備が必要</td> <td>10.6%</td> </tr> <tr> <td>地域性に配慮すべき</td> <td>5.9%</td> </tr> <tr> <td>優先順位の明確化が必要</td> <td>3.5%</td> </tr> <tr> <td>財政支援が必要</td> <td>2.4%</td> </tr> <tr> <td>記載事項に賛同</td> <td>35.3%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>11.8%</td> </tr> </tbody> </table>		意見内容	割合	歩行者対策が必要	12.9%	有料道路の割引など現施設の活用が必要	11.8%	足りない道路の整備が必要	10.6%	地域性に配慮すべき	5.9%	優先順位の明確化が必要	3.5%	財政支援が必要	2.4%	記載事項に賛同	35.3%	その他	11.8%	<ul style="list-style-type: none"> <li>パンフレット記載事項に賛同とする意見が全体の約4割を占める</li> <li>個別意見を集約すると、どの役職からも<b>歩行者対策の推進</b>を求める声が大きく、現在の道路を活用していくためには歩道整備などによる歩行者の安全性確保が求められている</li> <li>その他、<b>有料道路の割引による活用</b>を求める声や、<b>足りない道路の整備推進</b>を求める声が多い</li> </ul>
意見内容	割合																			
歩行者対策が必要	12.9%																			
有料道路の割引など現施設の活用が必要	11.8%																			
足りない道路の整備が必要	10.6%																			
地域性に配慮すべき	5.9%																			
優先順位の明確化が必要	3.5%																			
財政支援が必要	2.4%																			
記載事項に賛同	35.3%																			
その他	11.8%																			
<p><b>否定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>否定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ITS</td> <td>1.2%</td> </tr> <tr> <td>公共交通</td> <td>1.2%</td> </tr> <tr> <td>重要性が低い</td> <td>1.2%</td> </tr> <tr> <td>道路整備</td> <td>1.2%</td> </tr> <tr> <td>料金割引</td> <td>1.2%</td> </tr> </tbody> </table>		意見内容	割合	ITS	1.2%	公共交通	1.2%	重要性が低い	1.2%	道路整備	1.2%	料金割引	1.2%							
意見内容	割合																			
ITS	1.2%																			
公共交通	1.2%																			
重要性が低い	1.2%																			
道路整備	1.2%																			
料金割引	1.2%																			
<p>主要な自由回答</p>																				
<p>歩行者対策が必要」について</p>																				
首長	車優先から、歩行者安全を重視した道路づくりをしていく必要がある。																			
<p>有料道路の割引など現施設の活用が必要」について</p>																				
首長	有料道路の弾力的な料金システムの構築やE T C専用の簡易なランプを増設し、通過交通を有料道路へ誘導して、一般道の渋滞解消を図る。																			
首長	積雪地域にとっては、冬期間の生活道路の確保が重要であり 道路管理用地の再整備等により交通の確保を行い、幹線道路との連携を図りながら道路網を構築する。																			
<p>足りない道路の整備が必要」について</p>																				
学識経験者等	今の道路活用も重要だが、整備状況に都道府県間の格差があるため格差是正も必要																			



「地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生」

全回答者		当該ポイント回答特性																										
<p><b>肯定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>肯定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住民参加の促進が必要</td> <td>20.0%</td> </tr> <tr> <td>地域性に配慮した整備が必要</td> <td>11.8%</td> </tr> <tr> <td>住民意識の高揚が必要</td> <td>5.9%</td> </tr> <tr> <td>植樹などでの参加を促すべき</td> <td>5.9%</td> </tr> <tr> <td>情報提供が必要</td> <td>1.2%</td> </tr> <tr> <td>記載事項に賛同</td> <td>44.7%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>4.7%</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>否定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>否定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>社会資本整備を優先すべき</td> <td>1.2%</td> </tr> <tr> <td>重要度が低い</td> <td>2.4%</td> </tr> <tr> <td>更なる研究が必要</td> <td>1.2%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>1.2%</td> </tr> </tbody> </table>		意見内容	割合	住民参加の促進が必要	20.0%	地域性に配慮した整備が必要	11.8%	住民意識の高揚が必要	5.9%	植樹などでの参加を促すべき	5.9%	情報提供が必要	1.2%	記載事項に賛同	44.7%	その他	4.7%	意見内容	割合	社会資本整備を優先すべき	1.2%	重要度が低い	2.4%	更なる研究が必要	1.2%	その他	1.2%	<ul style="list-style-type: none"> <li>パンフレット記載事項に賛同とする意見が全体の4割以上と非常に多い</li> <li>個別意見を集約すると、経済団体を除き<b>住民参加の促進</b>を求める声が多い。</li> <li>また、経済団体からも<b>住民意識の高揚</b>が多くあげられており、沿道空間を再生させるためには、地域住民との協働が必要であるとの認識で共通している</li> <li>一方で<b>重要度が低い、社会資本整備を優先すべき</b>といった否定意見も見受けられる</li> </ul>
意見内容	割合																											
住民参加の促進が必要	20.0%																											
地域性に配慮した整備が必要	11.8%																											
住民意識の高揚が必要	5.9%																											
植樹などでの参加を促すべき	5.9%																											
情報提供が必要	1.2%																											
記載事項に賛同	44.7%																											
その他	4.7%																											
意見内容	割合																											
社会資本整備を優先すべき	1.2%																											
重要度が低い	2.4%																											
更なる研究が必要	1.2%																											
その他	1.2%																											
<p>主要な自由回答</p>																												
<p>『住民参加の促進が必要』について</p> <table border="1"> <tr> <td>首長</td> <td>地域の住民によるまちづくり協議会など組織し、住民参加型の道づくりを積極的に推進。</td> </tr> </table>			首長	地域の住民によるまちづくり協議会など組織し、住民参加型の道づくりを積極的に推進。																								
首長	地域の住民によるまちづくり協議会など組織し、住民参加型の道づくりを積極的に推進。																											
<p>『住民意識の高揚が必要』について</p> <table border="1"> <tr> <td>経済団体等</td> <td>地域住民の道路に対する関心、認識、愛着等を得ることが道路行政には不可欠である。</td> </tr> <tr> <td>首長</td> <td>地域社会にとって道路空間は重要であり、魅力ある景観にするための道と沿道を一体的にとらえ、道路利用者だけでなく、沿道の多くの人々と一緒になった道路づくりを検討し、公共空間としての道路に対して意識の高揚に努めてほしい。</td> </tr> </table>			経済団体等	地域住民の道路に対する関心、認識、愛着等を得ることが道路行政には不可欠である。	首長	地域社会にとって道路空間は重要であり、魅力ある景観にするための道と沿道を一体的にとらえ、道路利用者だけでなく、沿道の多くの人々と一緒になった道路づくりを検討し、公共空間としての道路に対して意識の高揚に努めてほしい。																						
経済団体等	地域住民の道路に対する関心、認識、愛着等を得ることが道路行政には不可欠である。																											
首長	地域社会にとって道路空間は重要であり、魅力ある景観にするための道と沿道を一体的にとらえ、道路利用者だけでなく、沿道の多くの人々と一緒になった道路づくりを検討し、公共空間としての道路に対して意識の高揚に努めてほしい。																											
<p>【否定意見】</p> <p>『社会資本整備を優先すべき』について</p> <table border="1"> <tr> <td>経済団体等</td> <td>地域活動は必要だが、山形県の道路整備は立ち遅れているため道路整備などの社会資本に投入すべき</td> </tr> </table>			経済団体等	地域活動は必要だが、山形県の道路整備は立ち遅れているため道路整備などの社会資本に投入すべき																								
経済団体等	地域活動は必要だが、山形県の道路整備は立ち遅れているため道路整備などの社会資本に投入すべき																											

「具体的に目標を設定して、スピーディーに政策展開」

全回答者		当該ポイント回答特性																				
<p><b>肯定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>肯定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域にあった制度とすべき</td> <td>24.1%</td> </tr> <tr> <td>優先順位の明確化が必要</td> <td>15.2%</td> </tr> <tr> <td>住民の参加を促すべき</td> <td>8.9%</td> </tr> <tr> <td>目標設定の明確化(確実な目標設定)</td> <td>7.6%</td> </tr> <tr> <td>安全や環境など多面的な点を配慮すべき</td> <td>3.8%</td> </tr> <tr> <td>予算配分への配慮</td> <td>2.5%</td> </tr> <tr> <td>不足の道路整備をすべき</td> <td>2.5%</td> </tr> <tr> <td>高速道路の割引をすべき</td> <td>1.3%</td> </tr> <tr> <td>記載事項に賛同</td> <td>31.6%</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>否定意見】</b> なし</p>		項目	割合	地域にあった制度とすべき	24.1%	優先順位の明確化が必要	15.2%	住民の参加を促すべき	8.9%	目標設定の明確化(確実な目標設定)	7.6%	安全や環境など多面的な点を配慮すべき	3.8%	予算配分への配慮	2.5%	不足の道路整備をすべき	2.5%	高速道路の割引をすべき	1.3%	記載事項に賛同	31.6%	<ul style="list-style-type: none"> <li>パンフレット記載事項に賛同とする意見が全体の3割以上と多い</li> <li>個別意見を集約すると、<b>地域にあった制度とすべき</b>が特に首長から多く出ている。</li> <li>その他の方々からは<b>優先順位の明確化</b>が多くあげられており、スピーディーな政策展開を実施するうえで、納得のいく説明を求めていることが伺える。</li> </ul>
項目	割合																					
地域にあった制度とすべき	24.1%																					
優先順位の明確化が必要	15.2%																					
住民の参加を促すべき	8.9%																					
目標設定の明確化(確実な目標設定)	7.6%																					
安全や環境など多面的な点を配慮すべき	3.8%																					
予算配分への配慮	2.5%																					
不足の道路整備をすべき	2.5%																					
高速道路の割引をすべき	1.3%																					
記載事項に賛同	31.6%																					
<p>主要な自由回答</p>																						
<p>「地域にあった制度とすべき」について</p>																						
首長	<p>高速道路網の整備は、国土の均衡にある発展と地方経済の活性化を図る上で喫緊の施策である。立ち遅れている地方の整備を国家の発展を支える戦略的投資と位置付け最優先に取り組んでいただきたい。</p>																					
学識経験者等	<p>優先度を定める際大都市偏重にならないよう配慮すべき</p>																					
<p>「優先順位の明確化が必要」について</p>																						
学識経験者等	<p>道路整備の優先順位を明確にし、スピーディーに取り組む必要がある。</p>																					
首長	<p>公共事業に対する国民の理解を得るために透明性、説明責任を確保することが重要。その意味においても事業の優先順位を明確にしたスピーディーな取り組みは大事。</p>																					

その2

「課題への今後の対応は？」について

に対するご意見

(別冊P9～24)

(2)「課題への今後の対応は？」について

パンフレット記載の11テーマについて、肯定意見回答比率、重点化(積極的に実施)に関する論及の比率ともに上位(5位以内)であるテーマは、2(防災・減災)、3(交通安全)、5(観光振興への寄与)、10(ネットワーク整備の戦略)が挙げられ、特に山形県ではこれらの整備について配慮していく必要があると考えられます。

また、全体意見では低くなっているテーマ1(道路ストックの適切な維持管理)については、行政から切実な意見が多く寄せられ(肯定意見比率 94.3%)、道路管理の現状を踏まえると配慮する必要があると考えられます。

各テーマに対する県内有識者の主な声

テーマ1 : 道路ストックの適切な管理

(肯定意見 :71.6%、重点化意見 :32.1%)

全体回答数では、特筆する値となっていないが、**首長から維持管理に関する財政支援、体制強化に関する切実な声**が非常に多い

テーマ4 : 景観・文化的価値の創造

(肯定意見 :59.6%、重点化意見 :42.2%)

・地域住民との連携が必要との回答が多い

テーマ7 : 都市の交通体系整備

(肯定意見 :48.6%、重点化意見 :24.8%)

・公共交通の整備、利用促進を求める声  
が3割超と多い  
・次いで、街路整備を求める声が多い

テーマ10 : ネットワーク整備の戦略

(肯定意見 :76.1%、重点化意見 :39.4%)

・不足している**県内のネットワーク整備**  
を求める声が約3割を占める

テーマ2 : 防災・減災

(肯定意見 :79.8%、重点化意見 :62.4%)

・**緊急輸送道路網の確立**を求める声が  
約4割を占める  
・また**冬期対策の強化**を求める声も大きい

テーマ5 : 観光振興への寄与

(肯定意見 :75.2%、重点化意見 :55.0%)

・**観光道路の整備**(特に、鉄道駅や空港、  
高速工から観光地への道路)を求める  
声が約5割を占め、県内の点在する  
**観光資源へのアクセス、観光施設間  
のアクセス強化**が望まれている

テーマ8 : 都市空間の整備

(肯定意見 :54.1%、重点化意見 :16.5%)

・歩行者、自転車対策及び冬期対策を  
求める声とともに2割を超え、高いニーズ  
となっている

テーマ3 : 交通安全

(肯定意見 :73.4%、重点化意見 :56.9%)

・歩行者や自転車対策(**歩道整備や歩  
行者と自転車の分離など**)を求める声  
が3割を超える

テーマ6 : 沿道環境・地球環境の保全

(肯定意見 :62.4%、重点化意見 :29.4%)

・道路整備や技術開発などによる環境対  
策推進の声が大きい

テーマ9 : 渋滞対策

(肯定意見 :63.3%、重点化意見 :29.4%)

・TDMなどのソフト施策の実施を求める  
声強く、3割を越す  
・次いで、交差点などの渋滞箇所対策を  
求める声が多い

テーマ11 : 道路行政の進め方

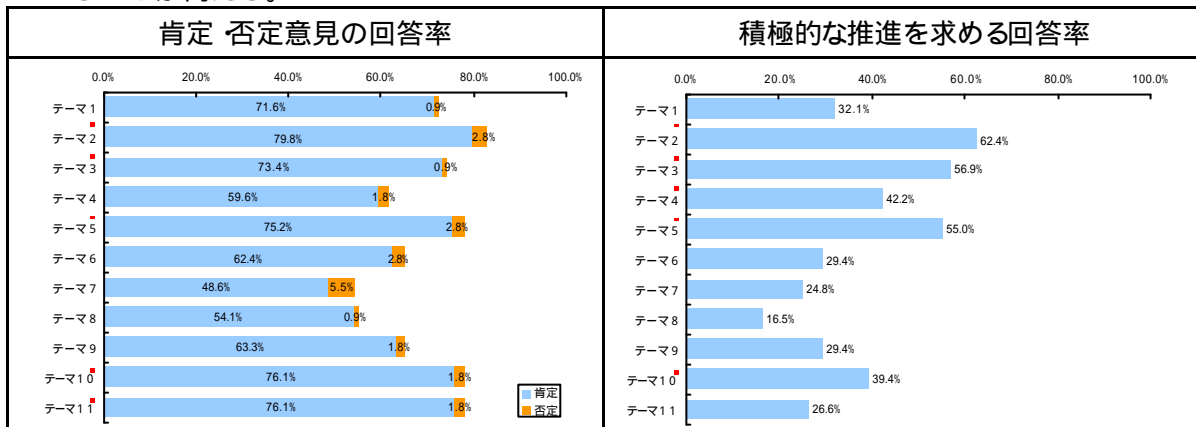
(肯定意見 :76.1%、重点化意見 :29.6%)

・住民意見の把握・反映を求める意見、説明  
責任の向上を求める意見が共に2割程度と  
多い  
・また、その他意見が多く「費用対効果のみ  
での事業判断は問題」、「地方の実情を考  
慮すべき」といった声が多数を占める

1) 全体意見の概要

〔全体回答の概要〕

- ・ 特にテーマ2（防災・減災）に対し、肯定意見の回答率、重点化に関する回答率共に高く（どちらも1位）本テーマに対する県内有識者の「関心」や「必要性」が非常に高くなっていることが伺える。
- ・ テーマ2の主な意見では、「緊急輸送道路網整備」といった幹線道路整備を求める声に続き、「冬期対策」があがっており、11テーマに冬期対策が含まれていなかった点も、本テーマの関心が高まった要因と考えられる。
- ・ また、肯定意見回答率、重点化に関する論及率共に上位（5位以内）となっている4つのテーマに関する主な意見は、テーマ3（交通安全）を除き、全て「幹線道路の整備」による対策が求められており、山形県では「幹線道路の整備」による対策が強く求められていることが伺える。



(総回答数 :114)

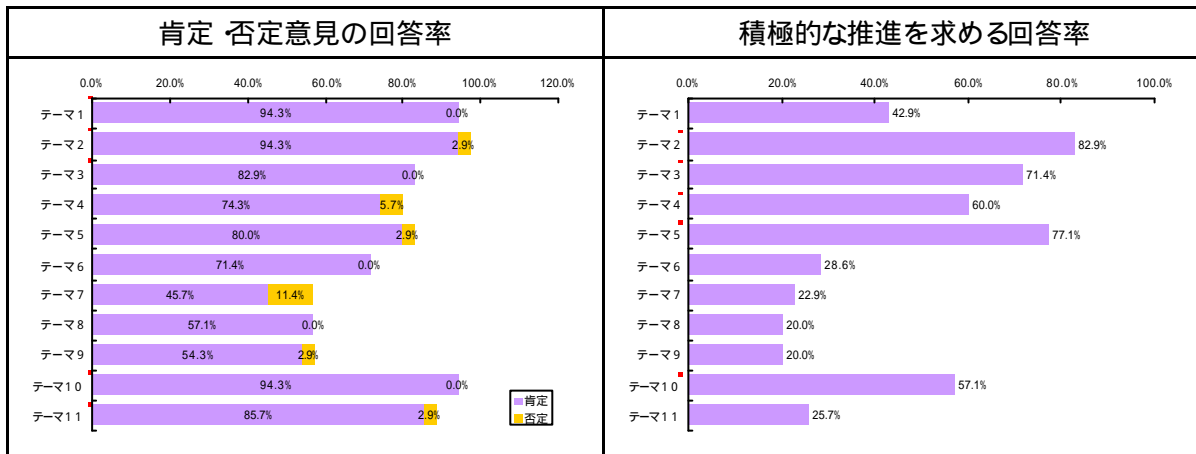
テーマ名	肯定意見の回答率	積極的な推進を求める回答率	主な意見	
テーマ1 「道路ストックの適切な管理」について	71.6%	32.1%	財政支援が必要 管理体制の強化・見直し 災害対策など早期に進めるべき	28.2% 9.0% 5.1%
テーマ2 「防災・減災」について	79.8%	62.4%	緊急輸送道路網整備 冬期対策 ネットワーク化の推進	38.3% 22.6% 10.4%
テーマ3 「交通安全」について	73.4%	56.9%	歩行者・自転車対策が必要 交差点改良などの問題箇所対策 冬期対策が必要	33.9% 10.7% 6.3%
テーマ4 景観・文化的価値の創造について	59.6%	42.2%	地域住民との連携・啓蒙が必要 町並みや沿道空間と一体となった整備が必要 景観に配慮した整備が必要	22.4% 11.8% 9.2%
テーマ5 「観光振興への寄与」について	75.2%	55.0%	観光道路の整備 観光資源の整備、魅力アップが必要 住民との連携・啓蒙が必要	46.0% 11.0% 5.0%
テーマ6 沿道環境・地球環境の保全について	62.4%	29.4%	高速道路などの整備による渋滞解消 環境にやさしい技術の開発 沿道環境対策の促進	10.7% 9.3% 8.0%
テーマ7 都市の交通体系整備について	48.6%	24.8%	公共交通の整備・利用促進 街路などのハード整備を促進 交通弱者対策が必要	31.5% 21.9% 9.6%
テーマ8 都市空間の整備について	54.1%	16.5%	イベント等に活用可能なスペースの整備 歩行者・自転車対策 駐車・荷捌きスペースの確保	8.3% 26.4% 4.2%
テーマ9 渋滞対策について	63.3%	29.4%	TDM等のソフト施策推進 交差点等のポイント対策の推進 交通規制の強化	31.2% 19.4% 6.5%
テーマ10 「ネットワーク整備の戦略」について	76.1%	39.4%	ネットワーク化が重要 地域や地域産業の振興 行政機関が連携して進めるべき	29.6% 8.2% 6.1%
テーマ11 道路行政の進め方について	76.1%	29.6%	住民意見の把握・反映の推進 説明責任の向上が必要 徹底的な効率化	17.3% 15.5% 9.1%

「積極的な推進を求める回答率」とは、肯定意見だけでなく重点的に整備を進める旨の回答があった割合

■は、「ネットワーク化（幹線道路整備）による課題の克服」を望んでいる意見

〔首長意見の概要〕

- ・ 全体回答と傾向は概ね近く、肯定意見の回答率、重点化に関する論及率共に高いテーマは、テーマ2（防災・減災） 3（交通安全） 10（ネットワーク整備の戦略）の3テーマ
- ・ ただし、テーマ1（道路ストックの適切な維持管理）について肯定意見の回答率が非常に高く、主な意見も「財政支援」などといった切実な意見が多く、対応が望まれる。
- ・ 各テーマの主な意見についても全体意見と概ね傾向は同じであるが、テーマ2は、「冬期対策」が最上位となっており、特に地域での冬期対策に関心が高いことが伺える。
- ・ その他の主な意見では、全体意見同様「幹線道路整備」に関連するものが上位となっており、本県自治体における幹線道路に対するニーズの高さが伺える。



(総回答数 : 35)

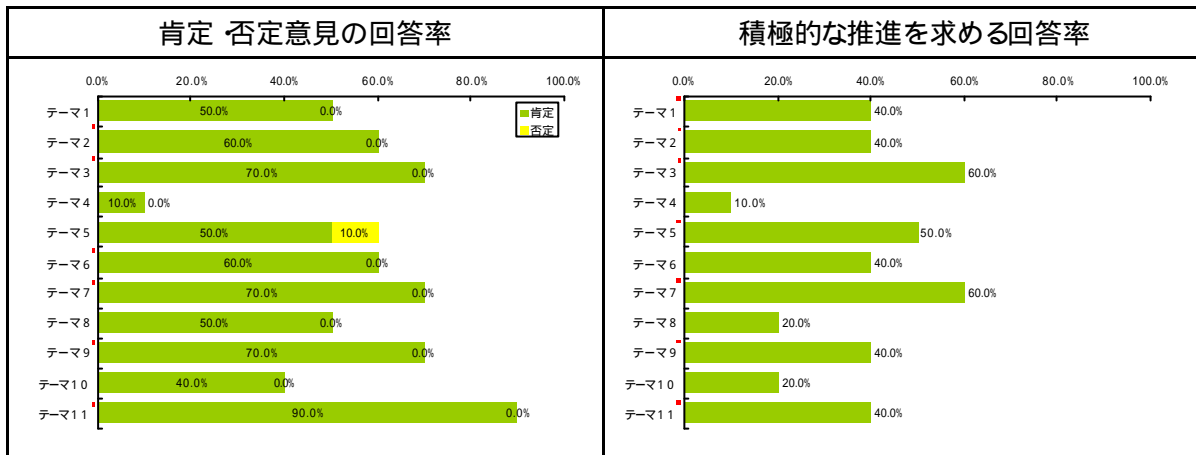
テーマ名	肯定意見の回答率	積極的な推進を求める回答率	主な意見	
テーマ1	94.3%	42.9%	財政支援が必要 管理体制の強化・見直し 必要な道路整備を進めるべき	55.6% 11.1% 2.8%
テーマ2	94.3%	82.9%	冬期対策 緊急輸送道路網整備 ネットワーク化の推進	28.8% 25.0% 17.3%
テーマ3	82.9%	71.4%	歩行者・自転車対策が必要 冬期対策が必要 交差点改良などの問題箇所対策	50.0% 7.1% 2.4%
テーマ4	74.3%	60.0%	地域住民との連携・啓蒙が必要 町並みや沿道空間と一体となった整備が必要 環境に配慮した整備が必要	22.9% 14.3% 8.6%
テーマ5	80.0%	77.1%	観光道路の整備 観光資源の整備、魅力アップが必要 住民との連携・啓蒙が必要	46.5% 14.0% 4.7%
テーマ6	71.4%	28.6%	高速道路などの整備による渋滞解消 環境にやさしい技術の開発 沿道環境対策の促進	14.7% 11.8% 8.8%
テーマ7	45.7%	22.9%	公共交通の整備・利用促進 街路などのハード整備を促進 交通弱者対策が必要	25.9% 22.2% 7.4%
テーマ8	57.1%	20.0%	冬期の雪対策が必要 都市空間の魅力向上が必要 イベント等に活用可能なスペースの整備	21.7% 17.4% 17.4%
テーマ9	54.3%	20.0%	TDM等のソフト施策推進 交差点等のポイント対策の推進 バイパス等の道路整備	33.3% 18.2% 9.1%
テーマ10	94.3%	57.1%	ネットワーク化が重要 地域や地域産業の振興 行政機関が連携して進めるべき	42.1% 10.5% 10.5%
テーマ11	85.7%	25.7%	説明責任の向上が必要 住民意見の把握・反映の推進 財源確保が必要	21.3% 19.1% 10.6%

「積極的な推進を求める回答率」とは、肯定意見だけでなく重点的に整備を進める旨の回答があった割合

■ は、「ネットワーク化(幹線道路整備)による課題の克服」を望んでいる意見

〔経済団体等（経済団体・道路利用者団体）意見の概要〕

- ・ 全体の回答と傾向が異なっており、テーマ3（交通安全）、7（都市の交通体系整備）に対し肯定意見の比率、重点化の論及比率が共に高く関心が高い
- ・ 肯定意見の比率、重点化の論及比率が共に上位となるテーマの主な意見は、全体の回答と概ね同様の傾向となっているが、テーマ6（沿道環境・地球環境の保全）では、「運用の工夫」や「規制」による対策を望む声が高く、「幹線道路整備」に関する意見は少数となっている。
- ・ ただし、テーマ2（防災・減災）では、ネットワーク整備を求める声は高い



(総回答数:14)

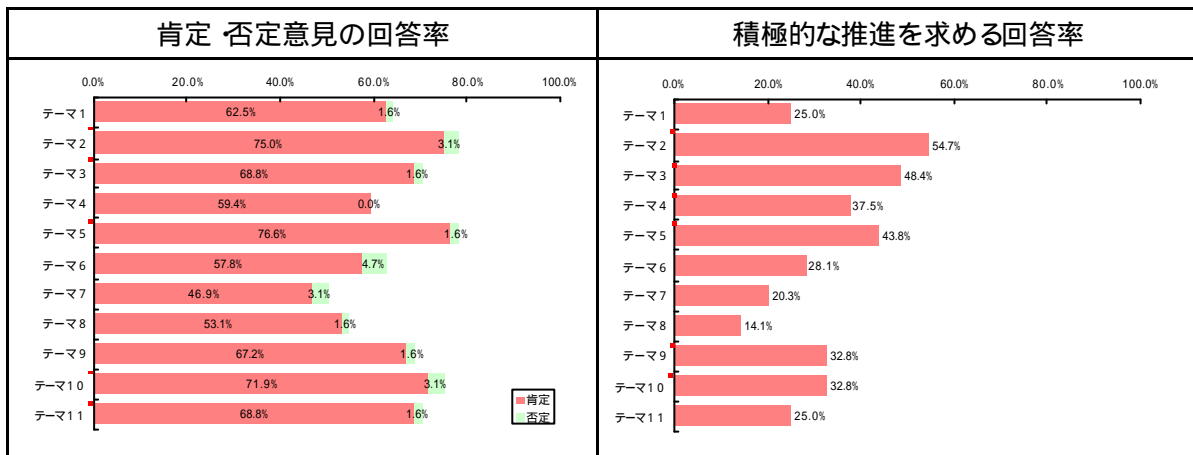
テーマ名	肯定意見の回答率	積極的な推進を求める回答率	主な意見	
テーマ1	50.0%	40.0%	情報の公開・共有が必要 財政支援が必要	40.0% 20.0%
テーマ2	60.0%	40.0%	緊急輸送道路網整備 冬期対策 ネットワーク化の推進	44.4% 11.1% 11.1%
テーマ3	70.0%	60.0%	交差点改良などの問題箇所対策 歩行者・自転車対策が必要 規制強化が必要	20.0% 13.3% 13.3%
テーマ4	10.0%	10.0%	町並みや沿道空間と一体となった整備が必要	100.0%
テーマ5	50.0%	50.0%	観光道路の整備 大量輸送機関との連携が必要 雪対策が必要	55.6% 11.1% 11.1%
テーマ6	60.0%	40.0%	運用の工夫による渋滞の緩和 貨物車流入規制などの規制強化	33.3% 16.7%
テーマ7	70.0%	60.0%	公共交通の整備・利用促進 街路などのハード整備を促進 交通弱者対策が必要	25.0% 25.0% 16.7%
テーマ8	50.0%	20.0%	歩行者・自転車対策 冬期の雪対策が必要 イベント等に活用可能なスペースの整備	42.9% 14.3% 14.3%
テーマ9	70.0%	40.0%	TDM等のソフト施策推進 交差点等のポイント対策の推進 交通規制の強化	25.0% 25.0% 16.7%
テーマ10	40.0%	20.0%	記載事項に賛同とする意見のみ	-
テーマ11	90.0%	40.0%	住民意見の把握・反映の推進 徹底的な効率化 説明責任の向上が必要	18.2% 18.2% 9.1%

「積極的な推進を求める回答率」とは、肯定意見だけでなく重点的に整備を進める旨の回答があった割合

■ は、「ネットワーク化（幹線道路整備）による課題の克服」を望んでいる意見

〔学識経験者等（学識経験者・その他ユーザー団体・マスコミ等）意見の概要〕

- 概ね全体意見の傾向と同様の傾向となっているが、テーマ9（渋滞対策）について全体意見に比べ肯定意見回答率、重点化論及率ともに全体より高く関心が高い
- ただし、肯定意見回答率、重点化論及率ともに上位となる4テーマのうちテーマ2（防災・減災）5（観光振興への寄与）10（ネットワークの戦略的整備）の主な意見は、「幹線道路整備」に関するものが大半を占めており、本県有識者の「幹線道路整備」に対するニーズの高さが伺える



(総回答数：65)

テーマ名	肯定意見の回答率	積極的な推進を求める回答率	主な意見	
テーマ1 「道路ストックの適切な管理」について	62.5%	25.0%	災害対策など早期に進めるべき 管理体制の強化・見直し 明確な優先順位付けが必要	10.8% 8.1% 8.1%
テーマ2 「防災・減災」について	75.0%	54.7%	緊急輸送道路網整備 冬期対策 ネットワーク化の推進	50.0% 18.5% 3.7%
テーマ3 「交通安全」について	68.8%	48.4%	歩行者・自転車対策が必要 交差点改良などの問題箇所対策 ハイパス等の道路整備の推進	27.3% 14.5% 9.1%
テーマ4 「景観・文化的価値の創造」について	59.4%	37.5%	地域住民との連携・啓蒙が必要 景観に配慮した整備が必要 環境に配慮した整備が必要	22.5% 12.5% 10.0%
テーマ5 「観光振興への寄与」について	76.6%	43.8%	観光道路の整備 観光資源の整備、魅力アップが必要 住民との連携・啓蒙が必要	43.8% 10.4% 6.3%
テーマ6 「沿道環境・地球環境の保全」について	57.8%	28.1%	高速道路などの整備による渋滞解消 環境にやさしい技術の開発 沿道環境対策の促進	8.6% 8.6% 8.6%
テーマ7 「都市の交通体系整備」について	46.9%	20.3%	公共交通の整備・利用促進 街路などのハード整備を促進 交通弱者対策が必要	38.2% 20.6% 8.8%
テーマ8 「都市空間の整備」について	53.1%	14.1%	歩行者・自転車対策 冬期の雪対策が必要 都市空間の魅力向上が必要	33.3% 21.4% 9.5%
テーマ9 「渋滞対策」について	67.2%	32.8%	TDM等のソフト施策推進 交差点等のポイント対策の推進 交通規制の強化	31.3% 18.8% 6.3%
テーマ10 「ネットワーク整備の戦略」について	71.9%	32.8%	ネットワーク化が重要 地域や地域産業の振興 社会実験を活用すべき	23.2% 7.1% 5.4%
テーマ11 「道路行政の進め方」について	68.8%	25.0%	住民意見の把握・反映の推進 説明責任の向上が必要 徹底的な効率化	15.4% 11.5% 9.6%

「積極的な推進を求める回答率」とは、肯定意見だけでなく重点的に整備を進める旨の回答があった割合  
 は、「ネットワーク化（幹線道路整備）による課題の克服」を望んでいる意見

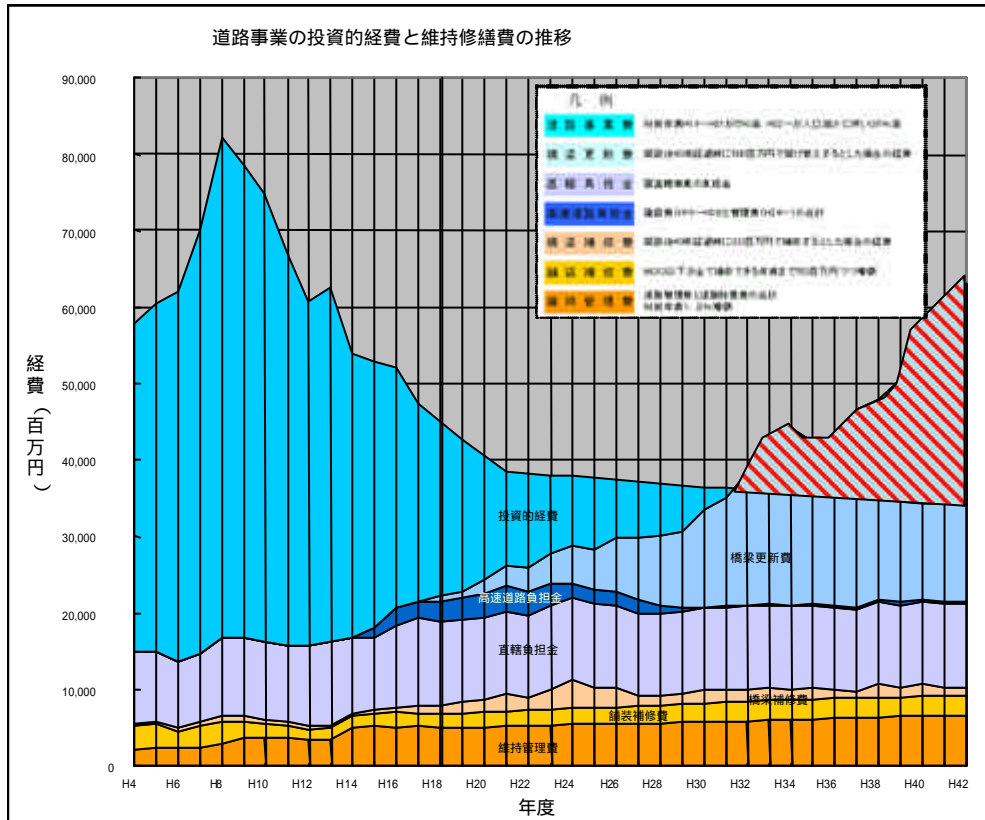


## 2) テーマ別の意見整理

### 「.道路ストックの適切な管理」

維持・修繕費用の増加が見込まれ、新たな整備に着手しにくくなっています

- ・ 今後更新期を迎える構造物（橋梁やトンネル等）が増大し、更新に必要な費用の大幅増が見込まれている
- ・ 公共投資全体が縮小するなか、維持・修繕費用が大きく増加しており新規整備が限定されてきている



道路投資額の推移



橋梁補強の実施状況

本テーマ（「道路ストックの適切な管理」）に対するご意見

全回答者		当該ポイント回答特性																						
<p><b>肯定意見】</b></p> <p><b>肯定意見】</b></p> <table border="1"> <tr><td>財政支援が必要</td><td>28.2%</td></tr> <tr><td>管理体制の強化・見直し</td><td>9.0%</td></tr> <tr><td>災害対策など早期に進めるべき</td><td>5.1%</td></tr> <tr><td>明確な優先順位付けが必要</td><td>3.8%</td></tr> <tr><td>情報の公開 共有が必要</td><td>3.8%</td></tr> <tr><td>必要な道路整備を進めるべき</td><td>2.6%</td></tr> <tr><td>安全性に不安有</td><td>2.6%</td></tr> <tr><td>地方に配慮した施策展開とすべき</td><td>1.3%</td></tr> <tr><td>記載事項に賛同</td><td>21.8%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>20.5%</td></tr> </table> <p><b>否定意見】</b></p> <table border="1"> <tr><td>新規道路整備を進めるべき</td><td>1.3%</td></tr> </table>		財政支援が必要	28.2%	管理体制の強化・見直し	9.0%	災害対策など早期に進めるべき	5.1%	明確な優先順位付けが必要	3.8%	情報の公開 共有が必要	3.8%	必要な道路整備を進めるべき	2.6%	安全性に不安有	2.6%	地方に配慮した施策展開とすべき	1.3%	記載事項に賛同	21.8%	その他	20.5%	新規道路整備を進めるべき	1.3%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>財政支援</b>を求める声が多く、特に首長から強く求められている</li> <li>・ 次いで<b>管理体制の強化・見直し</b>など管理の効率化を求める声が続く</li> <li>・ 個別意見ではその他意見が多いが、「<b>コスト縮減</b>」や<b>新規道路の抑制やむなし</b>といった声が目立つ</li> <li>・ 一方で<b>必要な社会資本整備を進めるべき</b>といった否定意見も少ないながら見受けられる</li> </ul>
財政支援が必要	28.2%																							
管理体制の強化・見直し	9.0%																							
災害対策など早期に進めるべき	5.1%																							
明確な優先順位付けが必要	3.8%																							
情報の公開 共有が必要	3.8%																							
必要な道路整備を進めるべき	2.6%																							
安全性に不安有	2.6%																							
地方に配慮した施策展開とすべき	1.3%																							
記載事項に賛同	21.8%																							
その他	20.5%																							
新規道路整備を進めるべき	1.3%																							
<b>主要な自由回答</b>																								
<b>「財政支援が必要」について</b>																								
首長	舗装や橋梁等の構造物は、適切な維持管理を行うことで寿命を長期化できるので、大規模な維持管理について、技術的、予算的支援を行う政策が望まれる。																							
首長	道路は日常的に利用する基本となる社会基盤であり 安全な道路構造物を維持管理していくためには、適切な維持管理が必要。また、日常の維持管理費のコスト縮減が課題となるが、特に道路延長とともに増大する市町村道の維持管理費への国の支援を望む。																							
<b>「管理体制の強化・見直し」について</b>																								
首長	国、県、市町村をトータルした管理体制の構築。（維持管理レベルの統一など）																							
学識経験者等	道路ストックの効率的で適切な維持管理については、必要最小限の費用で最大の効果を発揮する長期的なメンテナンスの戦略的手法の仕組みづくりが必要。今後、更新に必要な構造物の費用と適切な維持管理費については、更新費用などを極力抑え、計画的に充当していく対応が必要																							
<b>「その他」について</b>																								
学識経験者等	バイパスなどが出来て、不要になった道路は、更地にして払い下げしたらどうか。道路は増えるばかりで、管理費用がどんどん増えていく。数軒のためだけの道路は、住民に管理させたらいい。																							
学識経験者等	安全で安心な道路が維持されるためには、ある程度、新規整備が抑制されても仕方がない。ただし、工事コストについてはトータル的に削減するために、研究、チェックが必要。																							
<b>否定意見】</b>																								
<b>「新規道路整備を進めるべき」について</b>																								
学識経験者等	長寿命化ありきではなく、新規を含めた望まれる道路整備が重要																							

## 2.防災・減災」

自然災害の危険にさらされている県土であるが緊急輸送ネットワーク等の避難路が不十分

- 近年自然災害の規模が大きくなりつつあり、豪雨や豪雪による幹線道路の寸断が相次いでいるが、リダンダンシーが確保されていない
- 山形県でも、内陸型の地震や日本海東縁部地震などの発生が懸念されており、大規模な直接被害や二次災害（津波など）の発生が懸念される

— 迂回路がない区間  
— 通行規制基準区間  
— 特殊通行規制基準区間



山形県内の迂回路未確保区間と事前通行規制区間

	事故	災害	合計
H14	42時間10分（41回）	8時間30分（1回）	50時間40分（42回）
H15	86時間9分（59回）	0時間0分（0回）	86時間9分（59回）
H16	99時間26分（56回）	83時間37分（12回）	183時間3分（68回）
H17	28時間55分（48回）	14時間40分（2回）	43時間35分（50回）

（ ）は通行規制回数 事前通行規制は、H16に延べ4回規制が発令された。

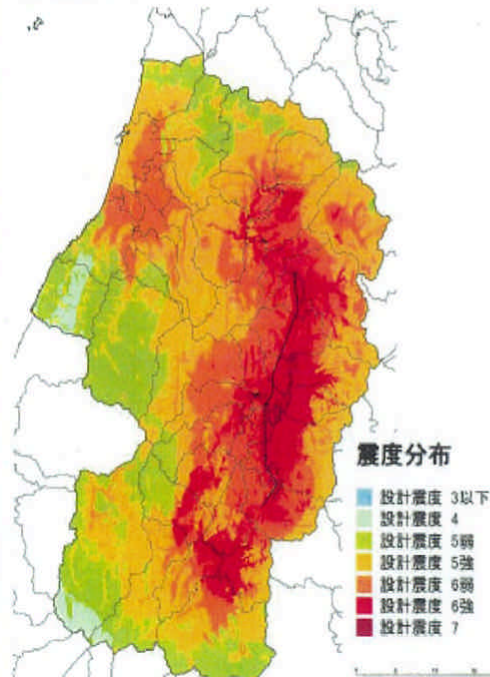
県内主要幹線道路の通行止め時間

県内4つの活断層と想定される大地震

地区	活断層	想定地震規模
村山地区	山形盆地断層帯地震	マグニチュード7.8
最上地区	庄内盆地断層帯地震	マグニチュード7.0
置賜地区	長井盆地西縁断層帯地震	マグニチュード7.0
庄内地区	庄内平野東縁断層帯地震	マグニチュード7.2

### ■山形盆地断層帯地震による想定被害

#### ●震度分布



#### ●想定される地震及び被害の概要

想定地震	山形盆地断層帯地震		
マグニチュード	7.8		
予想震度	村山、最上、置賜の各地域の都市部が震度6以上、震源近くの河川沿いでは一部震度7。庄内地域を含め全県的に震度6弱の地域が分布。		
主な想定被害	建築物	全壊・大破棟数	34,792
		半壊・中破棟数	54,397
	火災	炎上出火数	156
		焼失棟数	297
	人的	死者数	2,114
		負傷者数	21,887
	避難所生活者(ピーク時)	202,444	

出典：山形県地域防災計画 震災対策編（平成16年7月 山形県）

山形盆地断層帯地震の発生確率は7%（阪神大震災と同じ）

本テーマ（「2.防災・減災」）に対するご意見）

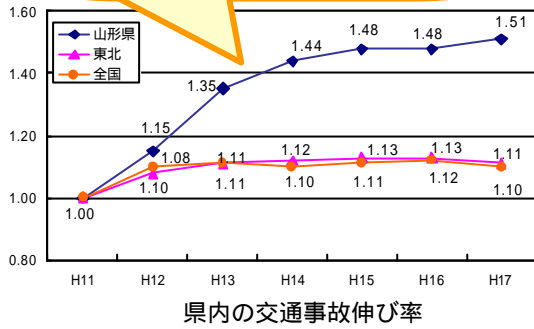
全回答者		当該ポイント回答特性																										
<p><b>【肯定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>肯定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>緊急輸送道路網整備</td> <td>38.3%</td> </tr> <tr> <td>冬期対策</td> <td>22.6%</td> </tr> <tr> <td>ネットワーク化の推進</td> <td>10.4%</td> </tr> <tr> <td>情報提供の充実</td> <td>4.3%</td> </tr> <tr> <td>危機管理体制の構築</td> <td>1.7%</td> </tr> <tr> <td>既存施設の活用</td> <td>1.7%</td> </tr> <tr> <td>記載事項に賛同</td> <td>2.6%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>15.7%</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【否定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>否定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ストック整備を進めて対応すべき</td> <td>0.9%</td> </tr> <tr> <td>整備の優先順位を明確に</td> <td>0.9%</td> </tr> <tr> <td>道路行政の範疇外</td> <td>0.9%</td> </tr> </tbody> </table>		項目	割合	緊急輸送道路網整備	38.3%	冬期対策	22.6%	ネットワーク化の推進	10.4%	情報提供の充実	4.3%	危機管理体制の構築	1.7%	既存施設の活用	1.7%	記載事項に賛同	2.6%	その他	15.7%	項目	割合	ストック整備を進めて対応すべき	0.9%	整備の優先順位を明確に	0.9%	道路行政の範疇外	0.9%	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急輸送道路網整備を求める声 が約4割と最も多く、首長を除く役職の方では概ね5割の意見と非常に多い意見となっている</li> <li>次いで冬期対策を求める意見が多く豪雪地帯である本県の課題として、特に首長からの指摘が多い。</li> <li>その他意見では、「無電柱化」や「住民への啓蒙」といった声が目立つ</li> <li>一方で災害対策より日常生活に資する社会資本整備を進めるべきなどの否定意見も少ないながら見受けられる</li> </ul>
項目	割合																											
緊急輸送道路網整備	38.3%																											
冬期対策	22.6%																											
ネットワーク化の推進	10.4%																											
情報提供の充実	4.3%																											
危機管理体制の構築	1.7%																											
既存施設の活用	1.7%																											
記載事項に賛同	2.6%																											
その他	15.7%																											
項目	割合																											
ストック整備を進めて対応すべき	0.9%																											
整備の優先順位を明確に	0.9%																											
道路行政の範疇外	0.9%																											
<p>主要な自由回答</p>																												
<p><b>緊急輸送道路網整備」について</b></p> <table border="1"> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>高速ネットワークができれば迂回路等も確保され防災面でもメリットあり。迂回路の確保が必要、特に山形～米沢、冬期は庄内～内陸(国道112号、47号)</td> </tr> <tr> <td>首長</td> <td>災害時の危険回避に備え代替路線の整備や緊急輸送道路等重点的整備が必要</td> </tr> </table>			学識経験者等	高速ネットワークができれば迂回路等も確保され防災面でもメリットあり。迂回路の確保が必要、特に山形～米沢、冬期は庄内～内陸(国道112号、47号)	首長	災害時の危険回避に備え代替路線の整備や緊急輸送道路等重点的整備が必要																						
学識経験者等	高速ネットワークができれば迂回路等も確保され防災面でもメリットあり。迂回路の確保が必要、特に山形～米沢、冬期は庄内～内陸(国道112号、47号)																											
首長	災害時の危険回避に備え代替路線の整備や緊急輸送道路等重点的整備が必要																											
<p><b>冬期対策」について</b></p> <table border="1"> <tr> <td>首長</td> <td>特別豪雪地帯が県土に占める割合が大きい山形県は冬期間の交通対策が課題であり、除雪体制の確立と緊急輸送路の確保が急がれる。</td> </tr> <tr> <td>首長</td> <td>冬期間の除雪体制の確立、豪雪地域における、雪崩防止対策が急務である。</td> </tr> </table>			首長	特別豪雪地帯が県土に占める割合が大きい山形県は冬期間の交通対策が課題であり、除雪体制の確立と緊急輸送路の確保が急がれる。	首長	冬期間の除雪体制の確立、豪雪地域における、雪崩防止対策が急務である。																						
首長	特別豪雪地帯が県土に占める割合が大きい山形県は冬期間の交通対策が課題であり、除雪体制の確立と緊急輸送路の確保が急がれる。																											
首長	冬期間の除雪体制の確立、豪雪地域における、雪崩防止対策が急務である。																											
<p><b>その他」について</b></p> <table border="1"> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>地震時の倒壊を防止するための無電柱化が必要。地中化だけでなく、電柱の民地への建柱や裏配線も進めるべき。さらに、無電柱化により、除雪作業が容易になる利点もある。景観だけでなく、無電柱化には多くのメリットがある。</td> </tr> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>発生時のパニックを防ぐため一般市民への意識の高揚を高めるPRも必要。</td> </tr> </table>			学識経験者等	地震時の倒壊を防止するための無電柱化が必要。地中化だけでなく、電柱の民地への建柱や裏配線も進めるべき。さらに、無電柱化により、除雪作業が容易になる利点もある。景観だけでなく、無電柱化には多くのメリットがある。	学識経験者等	発生時のパニックを防ぐため一般市民への意識の高揚を高めるPRも必要。																						
学識経験者等	地震時の倒壊を防止するための無電柱化が必要。地中化だけでなく、電柱の民地への建柱や裏配線も進めるべき。さらに、無電柱化により、除雪作業が容易になる利点もある。景観だけでなく、無電柱化には多くのメリットがある。																											
学識経験者等	発生時のパニックを防ぐため一般市民への意識の高揚を高めるPRも必要。																											
<p><b>【否定意見】</b></p>																												
<p><b>整備の優先順位を明確に」について</b></p> <table border="1"> <tr> <td>首長</td> <td>地方は生活道路、アクセス道路等の整備が最優先課題。冬期交通の充実。</td> </tr> </table>			首長	地方は生活道路、アクセス道路等の整備が最優先課題。冬期交通の充実。																								
首長	地方は生活道路、アクセス道路等の整備が最優先課題。冬期交通の充実。																											

### 3.交通安全」

#### 急増する交通事故

- 山形県の交通事故発生件数は、東北地方や全国の伸びを大きく上回る勢いで増加
- 県内では、事故危険箇所 11 箇所、あんしん歩行エリア 6 地域が指定され、鋭意対策を実施
- しかしながら近年も事故増加傾向に変化がないため、警察と道路管理者が連携し、危ない箇所の対策を推進

県内の交通事故の伸び率は東北値、全国値を大きく上回っている。



資料：交通事故統計年報

#### 事故危険箇所 安心走行エリア一覧表

事故危険箇所		あんしん歩行エリア
路線名	箇所名	地域名
国道112号	西村山郡西川町大字海味	山形市 七日町通周辺地区
国道13号	山形市松山1丁目(松山交差点)	山形市 滝山地区
国道113号	南陽市宮内字中の坪	天童市 天童南部地区
国道113号	南陽市宮内字八輪田	酒田市 こあら・東大町地区
国道13号	上山市金瓶字林ノ陰(金瓶交差点)	酒田市 山居倉庫周辺地区
国道112号	寒河江市大字西根(西根交差点)	鶴岡市 鶴岡市西部地区
国道121号	米沢市大町3丁目1番先交差点	鶴岡市 鶴岡市中心市街地地区
国道121号	米沢市大町3丁目4番先交差点	南陽市 赤湯地区
国道121号	米沢市大町3丁目5番先交差点	米沢市 米沢北部地区
(主)尾花沢開山線	村山市橋岡新町(新町十字路)	
(主)酒田松山線	飽海郡平田町大字砂越(砂越跨線橋東十字路)	

### 【主な取り組み施策】

#### 【緊急事故対策】

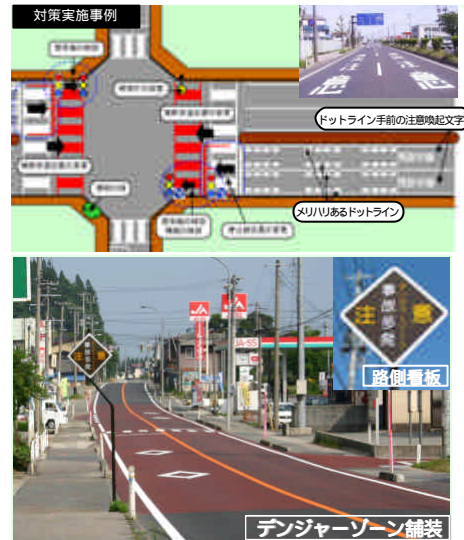
事故が増加傾向にある交差点について、横断歩道の改良が路面表示による注意喚起等、警察と協力して緊急時対策を実施

#### 【デンジャーゾーン舗装整備】

出会い頭の事故が当事者の不注意による事故が多発する区間において、注意喚起を促す舗装や看板を設置

#### 【歩道の整備】

新たに歩道を整備、安全性を向上



本テーマ(「3.交通安全」)に対するご意見)

全回答者		当該ポイント回答特性																
<p><b>肯定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>肯定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>歩行者・自転車対策が必要</td> <td>33.9%</td> </tr> <tr> <td>交差点改良などの問題箇所対策</td> <td>25.0%</td> </tr> <tr> <td>冬期対策が必要</td> <td>6.3%</td> </tr> <tr> <td>規制強化が必要</td> <td>5.4%</td> </tr> <tr> <td>バイパス等の道路整備の推進</td> <td>4.5%</td> </tr> <tr> <td>記載事項に賛同</td> <td>4.5%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>20.5%</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>否定意見】</b> なし</p>		意見内容	割合	歩行者・自転車対策が必要	33.9%	交差点改良などの問題箇所対策	25.0%	冬期対策が必要	6.3%	規制強化が必要	5.4%	バイパス等の道路整備の推進	4.5%	記載事項に賛同	4.5%	その他	20.5%	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者・自転車対策が必要との意見が3割以上と多く最も多く、歩道などの歩行者空間の整備推進を求める声大きい</li> <li>次いで交差点などの問題化書体策を求める意見が多く、事故の多い危険箇所での対策推進が望まれている。</li> <li>その他意見では、「運転者へのモラル向上」といった声が目立つ</li> </ul>
意見内容	割合																	
歩行者・自転車対策が必要	33.9%																	
交差点改良などの問題箇所対策	25.0%																	
冬期対策が必要	6.3%																	
規制強化が必要	5.4%																	
バイパス等の道路整備の推進	4.5%																	
記載事項に賛同	4.5%																	
その他	20.5%																	
<p>主要な自由回答</p>																		
<p>歩行者・自転車対策が必要」について</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>通学路での歩道整備を進めるべきではあるが、すべてを行うには時間と費用が多分に掛かってしまう 応急対策として、歩行スペース・自転車のスペースの確保を促進。歩行スペースと車道の色分け等</td> </tr> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>道路は利用者にとって安全なものでなければならない。生活道路については、人間優先歩行帯(空間など)の整備</td> </tr> <tr> <td>首長</td> <td>高齢社会にあたって、交通弱者と言われる子供や老人の安全対策は不可欠。幹線道路や通学路における幅広の歩道(自転車歩行者道)の整備が必要</td> </tr> </tbody> </table>			学識経験者等	通学路での歩道整備を進めるべきではあるが、すべてを行うには時間と費用が多分に掛かってしまう 応急対策として、歩行スペース・自転車のスペースの確保を促進。歩行スペースと車道の色分け等	学識経験者等	道路は利用者にとって安全なものでなければならない。生活道路については、人間優先歩行帯(空間など)の整備	首長	高齢社会にあたって、交通弱者と言われる子供や老人の安全対策は不可欠。幹線道路や通学路における幅広の歩道(自転車歩行者道)の整備が必要										
学識経験者等	通学路での歩道整備を進めるべきではあるが、すべてを行うには時間と費用が多分に掛かってしまう 応急対策として、歩行スペース・自転車のスペースの確保を促進。歩行スペースと車道の色分け等																	
学識経験者等	道路は利用者にとって安全なものでなければならない。生活道路については、人間優先歩行帯(空間など)の整備																	
首長	高齢社会にあたって、交通弱者と言われる子供や老人の安全対策は不可欠。幹線道路や通学路における幅広の歩道(自転車歩行者道)の整備が必要																	
<p>交差点改良などの問題箇所対策」について</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>事故多発地点等、問題箇所を重点的に対策する必要がある</td> </tr> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>路面に凹凸を付けたリ 路面表示によりスピードを落とす工夫も必要。</td> </tr> </tbody> </table>			学識経験者等	事故多発地点等、問題箇所を重点的に対策する必要がある	学識経験者等	路面に凹凸を付けたリ 路面表示によりスピードを落とす工夫も必要。												
学識経験者等	事故多発地点等、問題箇所を重点的に対策する必要がある																	
学識経験者等	路面に凹凸を付けたリ 路面表示によりスピードを落とす工夫も必要。																	
<p>その他」について</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>ハード面での対応は今までどうに実施してもらいたいが、特にドライバーのモラル啓蒙活動を強化してもらいたい。(特に若いドライバーのスピード過度)</td> </tr> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>道路は生活のために存在するのであって「狭いなら狭いなりに」工夫してほしい。</td> </tr> </tbody> </table>			学識経験者等	ハード面での対応は今までどうに実施してもらいたいが、特にドライバーのモラル啓蒙活動を強化してもらいたい。(特に若いドライバーのスピード過度)	学識経験者等	道路は生活のために存在するのであって「狭いなら狭いなりに」工夫してほしい。												
学識経験者等	ハード面での対応は今までどうに実施してもらいたいが、特にドライバーのモラル啓蒙活動を強化してもらいたい。(特に若いドライバーのスピード過度)																	
学識経験者等	道路は生活のために存在するのであって「狭いなら狭いなりに」工夫してほしい。																	

#### 4. 景観・文化価値の創造」

山形県は特に自然環境に恵まれた地域です

- ・ 鳥海山、最上川、蔵王連峰、月山、日本海側の夕日や奇岩など様々なビューポイントが存在
- ・ 県内の優れた景色を活かす道路整備を随所で展開



山形県の自然景観



景観に配慮した防護柵：一般国道13号(山形県南陽市)

本テーマ（4.景観・文化価値の創造）に対するご意見

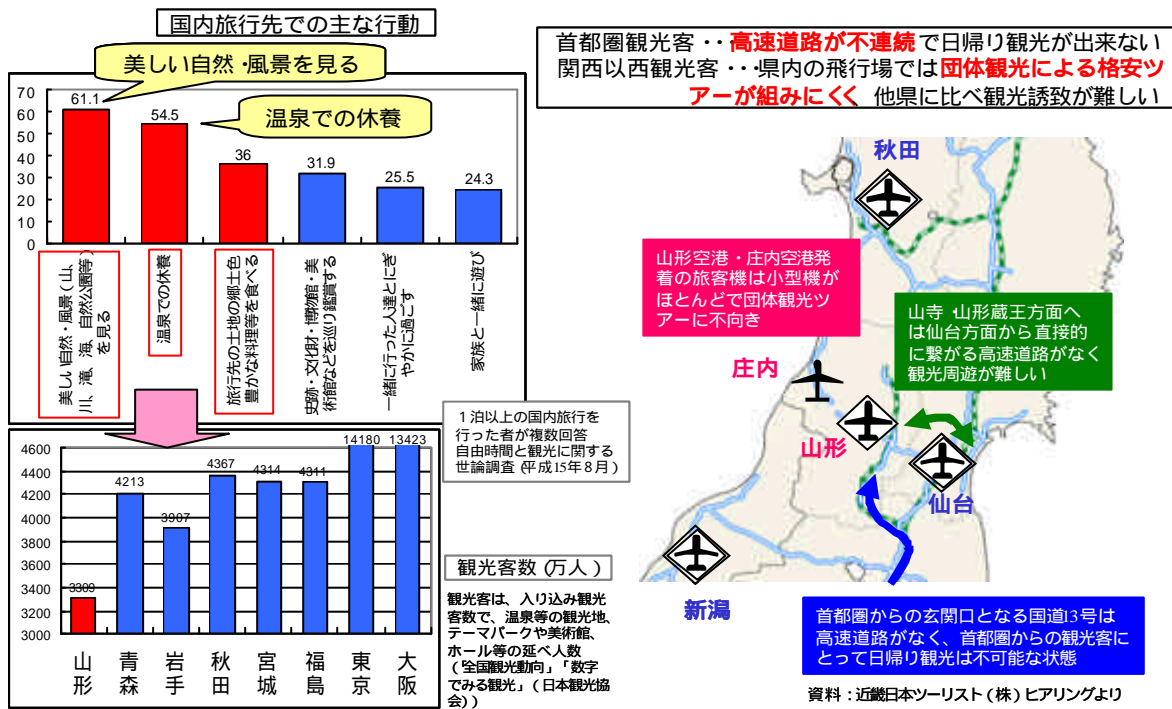
全回答者		当該ポイント回答特性																												
<p><b>【肯定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>肯定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域住民との連携・啓蒙が必要</td> <td>17.0%</td> </tr> <tr> <td>町並みや沿道空間と一体となった整備が必要</td> <td>9.0%</td> </tr> <tr> <td>景観に配慮した整備が必要</td> <td>7.0%</td> </tr> <tr> <td>環境に配慮した整備が必要</td> <td>7.0%</td> </tr> <tr> <td>休憩施設の整備が必要</td> <td>4.0%</td> </tr> <tr> <td>観光資源の活用が必要</td> <td>4.0%</td> </tr> <tr> <td>既存の文化・資源の保存が必要</td> <td>3.0%</td> </tr> <tr> <td>地域特性にあった整備が必要</td> <td>1.0%</td> </tr> <tr> <td>記載事項に賛同</td> <td>9.0%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>13.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【否定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>否定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>一律な尺度による判断は危険</td> <td>1.3%</td> </tr> <tr> <td>地方では実施困難</td> <td>1.3%</td> </tr> </tbody> </table>		意見内容	割合	地域住民との連携・啓蒙が必要	17.0%	町並みや沿道空間と一体となった整備が必要	9.0%	景観に配慮した整備が必要	7.0%	環境に配慮した整備が必要	7.0%	休憩施設の整備が必要	4.0%	観光資源の活用が必要	4.0%	既存の文化・資源の保存が必要	3.0%	地域特性にあった整備が必要	1.0%	記載事項に賛同	9.0%	その他	13.0%	意見内容	割合	一律な尺度による判断は危険	1.3%	地方では実施困難	1.3%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>地域住民との連携・啓蒙が必要</b>との意見が約2割と最も多く、景観整備に当たっては地域住民と協働することが必要との認識が高い</li> <li>・ 次いで<b>町並みや沿道空間と一体となった整備が必要</b>との回答が続く。道路整備に当たっては沿道の状況に配慮した計画が望まれている。</li> <li>・ 一方でパンフレットに記載されているような<b>一律な尺度での評価を問題視する意見</b>や<b>地方ではこのような施策実施は難しい</b>といった意見も見られる。</li> </ul>
意見内容	割合																													
地域住民との連携・啓蒙が必要	17.0%																													
町並みや沿道空間と一体となった整備が必要	9.0%																													
景観に配慮した整備が必要	7.0%																													
環境に配慮した整備が必要	7.0%																													
休憩施設の整備が必要	4.0%																													
観光資源の活用が必要	4.0%																													
既存の文化・資源の保存が必要	3.0%																													
地域特性にあった整備が必要	1.0%																													
記載事項に賛同	9.0%																													
その他	13.0%																													
意見内容	割合																													
一律な尺度による判断は危険	1.3%																													
地方では実施困難	1.3%																													
<p>主要な自由回答</p>																														
<p>「地域住民との連携・啓蒙が必要」について</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>首長</td> <td>地域住民の盛り上がりと連携して価値のあるみちづくりを行う</td> </tr> <tr> <td>首長</td> <td>地域個別の景観を育むための整備については、住民との協議が大変重要である。その結果を活かせる柔軟な国の補助制度が望まれる。</td> </tr> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>山形県の誇れるものと考えているので、運転者のモラルの低下による現状はいたましい。</td> </tr> </tbody> </table>			首長	地域住民の盛り上がりと連携して価値のあるみちづくりを行う	首長	地域個別の景観を育むための整備については、住民との協議が大変重要である。その結果を活かせる柔軟な国の補助制度が望まれる。	学識経験者等	山形県の誇れるものと考えているので、運転者のモラルの低下による現状はいたましい。																						
首長	地域住民の盛り上がりと連携して価値のあるみちづくりを行う																													
首長	地域個別の景観を育むための整備については、住民との協議が大変重要である。その結果を活かせる柔軟な国の補助制度が望まれる。																													
学識経験者等	山形県の誇れるものと考えているので、運転者のモラルの低下による現状はいたましい。																													
<p>「町並みや沿道空間と一体となった整備が必要」について</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>道の近くにビューポイントがある場合、道とつなぐような工夫が必要。道だけでなく、道の周りを含めたものが景観である。道が周り一体となることが重要。</td> </tr> </tbody> </table>			学識経験者等	道の近くにビューポイントがある場合、道とつなぐような工夫が必要。道だけでなく、道の周りを含めたものが景観である。道が周り一体となることが重要。																										
学識経験者等	道の近くにビューポイントがある場合、道とつなぐような工夫が必要。道だけでなく、道の周りを含めたものが景観である。道が周り一体となることが重要。																													
<p>「地域特性にあった整備が必要」について</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>首長</td> <td>道路は単に移動のための道具ではなく、景観を含め歴史を物語る貴重な住民財産と考えます。地域の特性を意識しての道路づくりをすることにより、沿道と道路が一体となった良好な景観が生まれてくると考えます。</td> </tr> </tbody> </table>			首長	道路は単に移動のための道具ではなく、景観を含め歴史を物語る貴重な住民財産と考えます。地域の特性を意識しての道路づくりをすることにより、沿道と道路が一体となった良好な景観が生まれてくると考えます。																										
首長	道路は単に移動のための道具ではなく、景観を含め歴史を物語る貴重な住民財産と考えます。地域の特性を意識しての道路づくりをすることにより、沿道と道路が一体となった良好な景観が生まれてくると考えます。																													
<p>【否定意見】</p> <p>「一律な尺度による判断は危険」について</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>首長</td> <td>景観は長い歴史と風土に育まれ、人に郷愁と癒しを与えるものであり、外部から新たな景観を切り貼りしても、テーマパーク的景観となる危険性がある。一律的な景観の評価尺度は地域に根付かない景観形成を強制する危険性が懸念される。</td> </tr> </tbody> </table>			首長	景観は長い歴史と風土に育まれ、人に郷愁と癒しを与えるものであり、外部から新たな景観を切り貼りしても、テーマパーク的景観となる危険性がある。一律的な景観の評価尺度は地域に根付かない景観形成を強制する危険性が懸念される。																										
首長	景観は長い歴史と風土に育まれ、人に郷愁と癒しを与えるものであり、外部から新たな景観を切り貼りしても、テーマパーク的景観となる危険性がある。一律的な景観の評価尺度は地域に根付かない景観形成を強制する危険性が懸念される。																													



## 5. 観光振興への寄与」

観光ニーズに適した地域であるが、入り込み客数は少ない

- 温泉や地域の名産品（おいしい食材）など日本人の観光にマッチした観光資源が多く存在するが、観光客は他県に比べ少ない
- 多くの魅力ある観光地を抱えるが、空港等の交通結節点と道路ネットワークの接続が悪く周遊できない
- これに対し、近年の高速道路整備によるネットワーク効果をより活かすため、観光パンフレットを発行し、観光客のほりおこしを図っている



発行部数:8万部



道路とタイアップした観光キャンペーンを地域と一体となって実施

本テーマ(「5.観光振興への寄与」)に対するご意見

全回答者		当該ポイント回答特性																										
<p><b>肯定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>肯定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>観光道路の整備</td> <td>48.0%</td> </tr> <tr> <td>観光資源の整備、魅力アップが必要</td> <td>11.0%</td> </tr> <tr> <td>住民との連携・啓蒙が必要</td> <td>5.0%</td> </tr> <tr> <td>歩行空間の整備が必要</td> <td>2.0%</td> </tr> <tr> <td>沿道と一体となった整備が必要</td> <td>2.0%</td> </tr> <tr> <td>既存道路の活用が必要</td> <td>1.0%</td> </tr> <tr> <td>雪対策が必要</td> <td>1.0%</td> </tr> <tr> <td>積極的な情報提供が必要</td> <td>1.0%</td> </tr> <tr> <td>記載事項に賛同</td> <td>5.0%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>21.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>否定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>否定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路整備されればよいということではない</td> <td>3.0%</td> </tr> </tbody> </table>		意見内容	割合	観光道路の整備	48.0%	観光資源の整備、魅力アップが必要	11.0%	住民との連携・啓蒙が必要	5.0%	歩行空間の整備が必要	2.0%	沿道と一体となった整備が必要	2.0%	既存道路の活用が必要	1.0%	雪対策が必要	1.0%	積極的な情報提供が必要	1.0%	記載事項に賛同	5.0%	その他	21.0%	意見内容	割合	道路整備されればよいということではない	3.0%	<ul style="list-style-type: none"> <li>約半数に当たる48%の方から「<b>観光道路の整備</b>」が求められており、山形県に多数ある<b>観光資源</b>を有効に活用する<b>ネットワーク整備</b>を求める声大きい</li> <li>次いで「<b>観光資源の整備や観光地自体の魅力アップが必要</b>」との意見が続く</li> <li>その他意見が多いが、「<b>標識の整備</b>」や「<b>無電柱化</b>」などがあがっている</li> <li>一方で、「<b>道路整備されれば観光振興につながるものではない</b>」という否定意見も見られる</li> </ul>
意見内容	割合																											
観光道路の整備	48.0%																											
観光資源の整備、魅力アップが必要	11.0%																											
住民との連携・啓蒙が必要	5.0%																											
歩行空間の整備が必要	2.0%																											
沿道と一体となった整備が必要	2.0%																											
既存道路の活用が必要	1.0%																											
雪対策が必要	1.0%																											
積極的な情報提供が必要	1.0%																											
記載事項に賛同	5.0%																											
その他	21.0%																											
意見内容	割合																											
道路整備されればよいということではない	3.0%																											
<b>主要な自由回答</b>																												
<b>「観光道路の整備」について</b>																												
学識経験者等	高速道路等と観光地との道路ネットワークの構築を																											
首長	山形県内における観光客の約60%が東北からの入り込み客であり、観光資源として多くのポテンシャルを持っている事などを考えると、空港からのアクセス、特に仙台空港からのアクセスの整備が重要																											
<b>「観光資源の整備、魅力アップが必要」について</b>																												
学識経験者等	最近の道の駅はどこでも立派な観光産業として成り立っているのではないかと。又、情報提供の場としての活用も大きな役割とみている。(生活環境整備向上)																											
<b>「その他」について</b>																												
学識経験者等	標識が多すぎる。特に規制標識が多い。不要なものは撤去すべきである。それより、観光地を案内する標識を優先してつけるべきである。																											
首長	まちの潤いや景観を作る上で、電線・電柱が障害になる例も。中心市街地の道路空間は祭などのイベント空間としても重要な役割を果たしており、中心市街地の一部や観光施設の周辺などというように、地区を限定してでも、電線地中化の推進を。また、DID地区内の都市計画道路などについて、道路占用基準の見直しなどによって、制度的にも電線地中化の推進を。																											
<b>「否定意見」</b>																												
<b>「道路整備されればよいということではない」について</b>																												
首長	単に幅員の立派な道路を観光地へのアクセス道路として一律的に建設することが、全ての観光地の振興に寄与するものかの検討が必要。																											

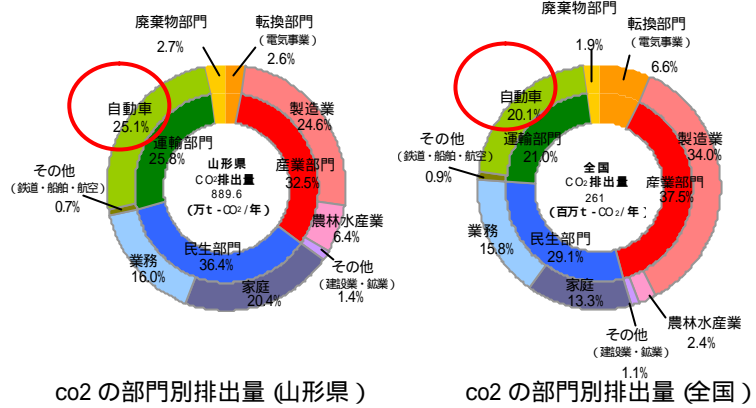
6.沿道環境 地球環境の保全」

沿道環境や地球環境の保全が求められています

- ・ 幹線道路沿線を中心に道路騒音など沿道環境の悪化が深刻
- ・ 地球温暖化が進展しており 県内の道路交通においても総排出量の25%は、自動車交通による排出



夜間騒音要請限度超過箇所



二酸化炭素 (CO2) の部門別排出量

山形県内の運輸門におけるCO2排出量は全体の25.8%を占め民生部門 (36.4%)、産業部門 (32.5%)に次いで高い。(2002年値) うち、自動車交通の割合は9割を占める

[トピック:渋滞解消による二酸化炭素排出量の削減事例]

整備後の松山交差点

整備前後の二酸化炭素排出量の変化

整備前	整備後
13,560 (t/年)	12,320 (t/年)

松山北交差点の立体化により渋滞が解消。地球温暖化の原因となっている二酸化炭素排出量も大幅 (約 1,250t) に削減しました。これは霞城公園約6個分の森林が吸収する量と同じくらいとなります。

右左折交通と直進交通を分離し、渋滞を解消

渋滞長: 0m  
通過時間: 0分

走りやすくなった国道13号へ交通が転換 (朝ピーク時交通量が1割以上減少)

本テーマ（6.沿道環境・地球環境の保全）に対するご意見

全回答者	当該ポイント回答特性																												
<p><b>【肯定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>肯定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>記載事項に賛同</td><td>24.0%</td></tr> <tr><td>高速道路などの整備による渋滞解消</td><td>10.7%</td></tr> <tr><td>環境にやさしい技術の開発・導入</td><td>9.3%</td></tr> <tr><td>沿道環境対策の促進</td><td>8.0%</td></tr> <tr><td>自動車利用の縮小</td><td>6.7%</td></tr> <tr><td>貨物車流入規制などの規制強化</td><td>6.7%</td></tr> <tr><td>住民参加の促進</td><td>6.7%</td></tr> <tr><td>公共交通の整備・利用促進</td><td>5.3%</td></tr> <tr><td>運用の工夫による渋滞の緩和</td><td>4.0%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>14.7%</td></tr> </tbody> </table> <p><b>【否定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>否定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>大都市偏重の意見である</td><td>2.7%</td></tr> <tr><td>自動車利用は個人の問題</td><td>1.3%</td></tr> </tbody> </table>	意見内容	割合	記載事項に賛同	24.0%	高速道路などの整備による渋滞解消	10.7%	環境にやさしい技術の開発・導入	9.3%	沿道環境対策の促進	8.0%	自動車利用の縮小	6.7%	貨物車流入規制などの規制強化	6.7%	住民参加の促進	6.7%	公共交通の整備・利用促進	5.3%	運用の工夫による渋滞の緩和	4.0%	その他	14.7%	意見内容	割合	大都市偏重の意見である	2.7%	自動車利用は個人の問題	1.3%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「記載事項に賛同」という意見が2割以上と最も多く、関心はそれほど高くないテーマ</li> <li>・ この中で、「<b>高速道路などの整備による渋滞解消</b>」が最も多い意見となっている。</li> <li>・ これに次いで「<b>環境にやさしい技術開発</b>」が続く</li> <li>・ 一方で「<b>大都市偏重の意見</b>」といった地方部での対応ではなく、大都市で課題解消すべきといった否定意見も見られる。</li> </ul>
意見内容	割合																												
記載事項に賛同	24.0%																												
高速道路などの整備による渋滞解消	10.7%																												
環境にやさしい技術の開発・導入	9.3%																												
沿道環境対策の促進	8.0%																												
自動車利用の縮小	6.7%																												
貨物車流入規制などの規制強化	6.7%																												
住民参加の促進	6.7%																												
公共交通の整備・利用促進	5.3%																												
運用の工夫による渋滞の緩和	4.0%																												
その他	14.7%																												
意見内容	割合																												
大都市偏重の意見である	2.7%																												
自動車利用は個人の問題	1.3%																												
<p>主要な自由回答</p>																													
<p>「高速道路などの整備による渋滞解消」について</p>																													
<p>学識経験者等</p>	<p>高速ネットワークが整備されれば環境も改善されるのでは</p>																												
<p>「環境にやさしい技術の開発」について</p>																													
<p>首長</p>	<p>CO2の削減措置については、様々な検討がなされていると思うが、地球環境にやさしいエコ車の普及が必要</p>																												
<p>「その他」について</p>																													
<p>経済団体等</p>	<p>マイカー依存率の高い山形県にとってはハードルの高い問題であるため、きちんとした施策を示し、誘導してほしい</p>																												
<p>【否定意見】</p>																													
<p>「大都市偏重の意見である」について</p>																													
<p>学識経験者等</p>	<p>CO2削減について、自動車交通に頼らざるを得ない地方部で考えるのは難しい。都市部でしっかり対応してもらいたい。</p>																												

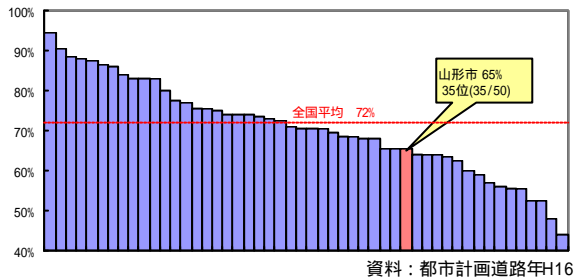
7.都市の交通体系整備」

遅れる都市内道路の整備

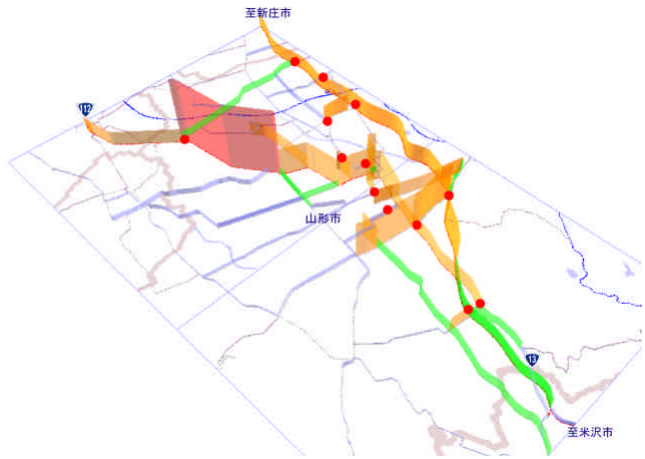
自家用車に頼らざるを得ない山形県の交通手段

- ・ 都市内街路の整備が遅れている
- ・ このため、都市内や都市流入部で渋滞が発生
- ・ 自家用車比率が高い山形県では、公共交通は縮小
- ・ ただし、自家用車が運転できない高齢者などの交通弱者は、今後の高齢化社会進展とともに増大が見込まれる

山形市の都市計画道路整備率は全国で50市中35位  
(全国47都道府県の県庁所在都市とその他政令指定都市を含めた50市)

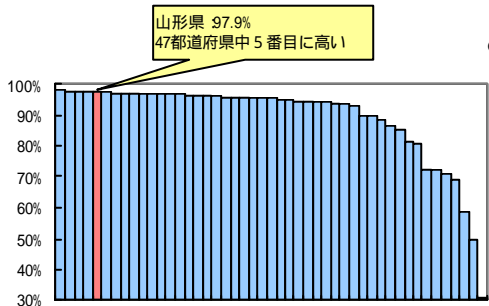


全国主要都市の都市計画道路整備率

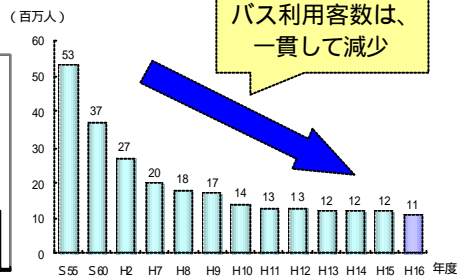


山形市の渋滞損失時間

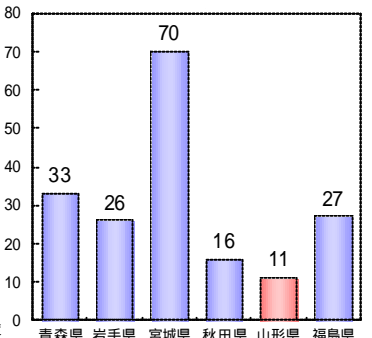
山形県は自動車の利用割合が高い



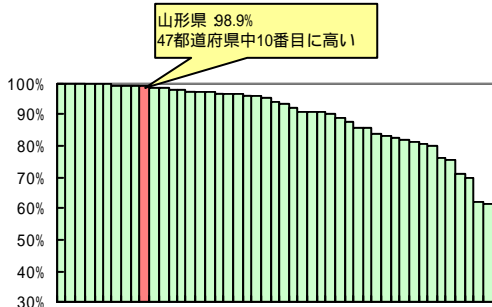
旅客流動における自動車分担率の順位



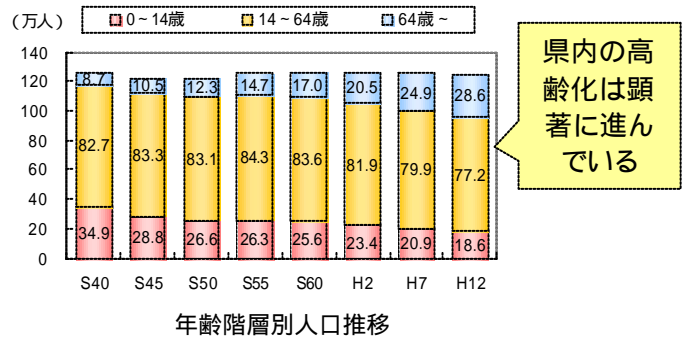
乗り合いバス輸送人員の推移



東北の県別乗り合いバス輸送人員



貨物流動における自動車分担率の順位



県内の高齢化は顕著に進んでいる

本テーマ（「都市の交通体系整備」）に対するご意見

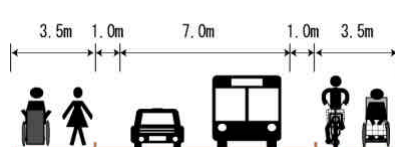
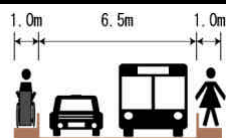
全回答者		当該ポイント回答特性																												
<p><b>肯定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>肯定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通の整備 利用促進</td> <td>31.5%</td> </tr> <tr> <td>街路などのハード整備を促進</td> <td>21.9%</td> </tr> <tr> <td>交通弱者対策が必要</td> <td>9.6%</td> </tr> <tr> <td>地域の特性を配慮した施策とすべき</td> <td>4.1%</td> </tr> <tr> <td>通過交通を高速道路へ転換させるべき</td> <td>2.7%</td> </tr> <tr> <td>住民との合意形成を行って進めるべき</td> <td>2.7%</td> </tr> <tr> <td>記載事項に賛同</td> <td>8.2%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>11.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>否定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>否定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>まず遅れている道路整備を推進すべき</td> <td>2.7%</td> </tr> <tr> <td>都市内の街路整備はもつ無理</td> <td>2.7%</td> </tr> <tr> <td>地方を優先とする施策とすべき</td> <td>1.4%</td> </tr> <tr> <td>都市部に人口が集中する施策である</td> <td>1.4%</td> </tr> </tbody> </table>		意見内容	割合	公共交通の整備 利用促進	31.5%	街路などのハード整備を促進	21.9%	交通弱者対策が必要	9.6%	地域の特性を配慮した施策とすべき	4.1%	通過交通を高速道路へ転換させるべき	2.7%	住民との合意形成を行って進めるべき	2.7%	記載事項に賛同	8.2%	その他	11.0%	意見内容	割合	まず遅れている道路整備を推進すべき	2.7%	都市内の街路整備はもつ無理	2.7%	地方を優先とする施策とすべき	1.4%	都市部に人口が集中する施策である	1.4%	<ul style="list-style-type: none"> <li>「公共交通の整備 利用促進」を求める意見が3割以上と最も多く、地方都市でも自動車依存を見直すべきといった声大きい</li> <li>ただし、本テーマに対する回答率は最も少なく、山形県では関心の最も低いテーマとなっている</li> <li>また「街路などのハード整備」を求める声も2割以上と多く、山形県の都市内道路整備の促進も求められている</li> <li>更に、否定意見でも「遅れている道路整備を推進すべき」という意見も見られ、肯定・否定意見共に道路整備が求められている</li> </ul>
意見内容	割合																													
公共交通の整備 利用促進	31.5%																													
街路などのハード整備を促進	21.9%																													
交通弱者対策が必要	9.6%																													
地域の特性を配慮した施策とすべき	4.1%																													
通過交通を高速道路へ転換させるべき	2.7%																													
住民との合意形成を行って進めるべき	2.7%																													
記載事項に賛同	8.2%																													
その他	11.0%																													
意見内容	割合																													
まず遅れている道路整備を推進すべき	2.7%																													
都市内の街路整備はもつ無理	2.7%																													
地方を優先とする施策とすべき	1.4%																													
都市部に人口が集中する施策である	1.4%																													
<p>主要な自由回答</p>																														
<p>「公共交通の整備 利用促進」について</p>																														
学識経験者等	<p>バスや列車など公共交通の利用促進のほか、自転車道の整備により自動車の利用縮小を図ることではないか。</p>																													
首長	<p>最上町が古川駅に駐車場を持っているように、都市近郊に高速から進入できるものでJRと連携した大規模駐車場をつくり、田舎からの車の進入を防ぐ方法はないのか。ただし、JRやバスなどと連絡、所要時間は短くし、駐車料金も無料にするなど利便性と割安性がないと利用しないが。</p>																													
<p>「街路などのハード整備を促進」について</p>																														
学識経験者等	<p>市街地の整備が遅れており、都市流入部での渋滞が発生する。そのため予定どおりの運行を行うことができないケースが生じる。都市内、郊外部のバランスのとれた整備が必要。</p>																													
<p>否定意見】</p>																														
<p>「まず遅れている道路整備を推進すべき」について</p>																														
首長	<p>公共交通の導入が難しい地域においては、道路網の整備が今後とも必要である。</p>																													

## 8.都市空間の整備

歩行者や交通弱者に優しくない県内の道路

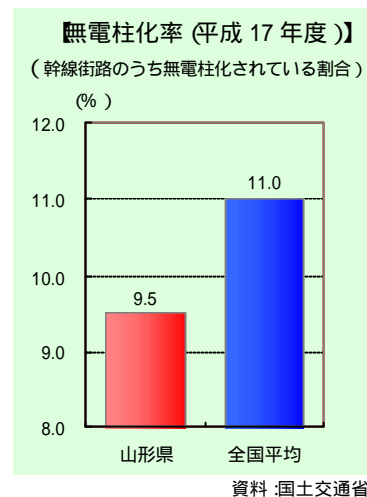
- ・ 近年は電線類の地中化が進み、快適な歩行空間が確保されつつある。
- ・ しかしながら、県内の道路では冬期の歩行空間が確保されておらず、満足に通行できない箇所が多い

### < 無電柱化の整備 >



車いす利用者も安心して利用できるように、歩道の段差を小さくしました。

[寒河江駅前通]



### < 無散水消融雪施設の整備 >



[国道7号酒田市]

### < 満足の歩行空間が確保できない冬期の状況 >



[国道13号泉田地区沿道]

本テーマ（8.都市空間の整備）」に対するご意見]

全回答者		当該ポイント回答特性																										
<p><b>肯定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>肯定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>歩行者・自転車対策</td> <td>26.4%</td> </tr> <tr> <td>冬期の雪対策が必要</td> <td>20.8%</td> </tr> <tr> <td>都市空間の魅力向上が必要(無電柱化)</td> <td>11.1%</td> </tr> <tr> <td>イベント等に活用可能なスペースの整備</td> <td>8.3%</td> </tr> <tr> <td>駐車・荷捌きスペースの確保</td> <td>4.2%</td> </tr> <tr> <td>市民との連携が必要</td> <td>4.2%</td> </tr> <tr> <td>生活道路対策が必要</td> <td>2.8%</td> </tr> <tr> <td>防災空間の確保が必要</td> <td>1.4%</td> </tr> <tr> <td>記載事項に賛同</td> <td>8.3%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>11.1%</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>否定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>否定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地方に配慮した施策展開が必要</td> <td>1.4%</td> </tr> </tbody> </table>		項目	割合	歩行者・自転車対策	26.4%	冬期の雪対策が必要	20.8%	都市空間の魅力向上が必要(無電柱化)	11.1%	イベント等に活用可能なスペースの整備	8.3%	駐車・荷捌きスペースの確保	4.2%	市民との連携が必要	4.2%	生活道路対策が必要	2.8%	防災空間の確保が必要	1.4%	記載事項に賛同	8.3%	その他	11.1%	項目	割合	地方に配慮した施策展開が必要	1.4%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>歩行者・自転車対策</b>」を求める声 が約3割と最も多く、都市空間形成に向けた歩行者空間の形成が大きな課題として挙げられる</li> <li>・ 次いで「<b>冬期の雪対策が必要</b>」との意見も2割を超え、冬期の都市空間形成を求める声も大きい</li> <li>・ 一方で「<b>地方に配慮した施策展開が必要</b>」といった、都市空間の形成ではなく、遅れている地方部の道路整備を推進すべきといった意見も見られる</li> </ul>
項目	割合																											
歩行者・自転車対策	26.4%																											
冬期の雪対策が必要	20.8%																											
都市空間の魅力向上が必要(無電柱化)	11.1%																											
イベント等に活用可能なスペースの整備	8.3%																											
駐車・荷捌きスペースの確保	4.2%																											
市民との連携が必要	4.2%																											
生活道路対策が必要	2.8%																											
防災空間の確保が必要	1.4%																											
記載事項に賛同	8.3%																											
その他	11.1%																											
項目	割合																											
地方に配慮した施策展開が必要	1.4%																											
<p>主要な自由回答</p>																												
<p>歩行者・自転車対策」について</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>交通弱者に対する施策は、きめ細かく歩きやすいなど街路改善が必要である。福祉タクシー、福祉宅配、NPO等による集落内コンビニなど総合的な福祉対策が必要である。(交通、商業、福祉政策連携)</td> </tr> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>都市部では買い物場所が減少し、広く移動する必要があるが、自歩道の整備が未完で高齢者等が安全に移動できない。(幅の広い歩道等バリアフリーな整備が必要)</td> </tr> </tbody> </table>			学識経験者等	交通弱者に対する施策は、きめ細かく歩きやすいなど街路改善が必要である。福祉タクシー、福祉宅配、NPO等による集落内コンビニなど総合的な福祉対策が必要である。(交通、商業、福祉政策連携)	学識経験者等	都市部では買い物場所が減少し、広く移動する必要があるが、自歩道の整備が未完で高齢者等が安全に移動できない。(幅の広い歩道等バリアフリーな整備が必要)																						
学識経験者等	交通弱者に対する施策は、きめ細かく歩きやすいなど街路改善が必要である。福祉タクシー、福祉宅配、NPO等による集落内コンビニなど総合的な福祉対策が必要である。(交通、商業、福祉政策連携)																											
学識経験者等	都市部では買い物場所が減少し、広く移動する必要があるが、自歩道の整備が未完で高齢者等が安全に移動できない。(幅の広い歩道等バリアフリーな整備が必要)																											
<p>冬期の雪対策が必要」について</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>首長</td> <td>除雪の堆雪により歩行空間が確保できないため、ゆとりある歩道の確保や流雪溝などの施設整備が必要</td> </tr> </tbody> </table>			首長	除雪の堆雪により歩行空間が確保できないため、ゆとりある歩道の確保や流雪溝などの施設整備が必要																								
首長	除雪の堆雪により歩行空間が確保できないため、ゆとりある歩道の確保や流雪溝などの施設整備が必要																											
<p>否定意見】</p> <p>地方に配慮した施策展開が必要」について</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>この対策に目を奪われて、地方の未整備道路の整備が遅れることのないよう配慮を。</td> </tr> </tbody> </table>			学識経験者等	この対策に目を奪われて、地方の未整備道路の整備が遅れることのないよう配慮を。																								
学識経験者等	この対策に目を奪われて、地方の未整備道路の整備が遅れることのないよう配慮を。																											



## 9.渋滞対策」

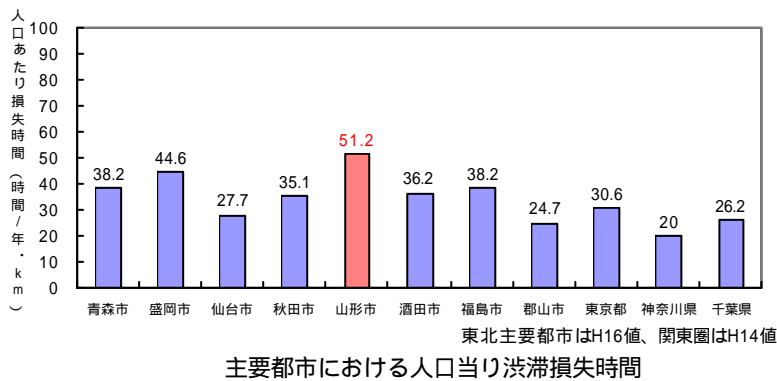
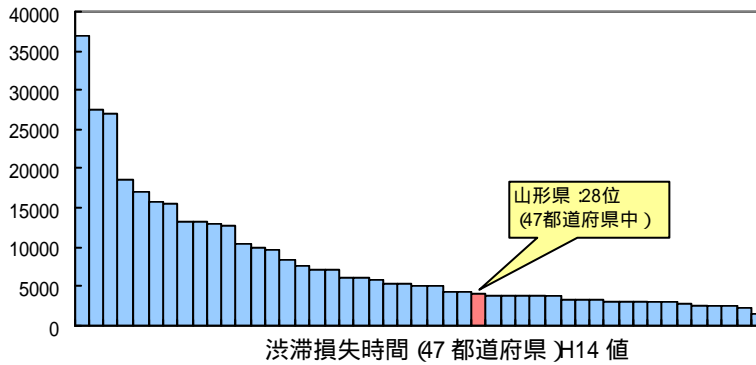
### 都市部に集中する県内の渋滞

- ・ 県内に 36 箇所の渋滞ポイントが存在し、うち 28 箇所は、依然として解消に至っていない
- ・ 県内全体の渋滞損失は、大きくないが主要都市では人口当たり渋滞損失は首都圏に匹敵



山形都市圏の渋滞ポイント

万人時間/年

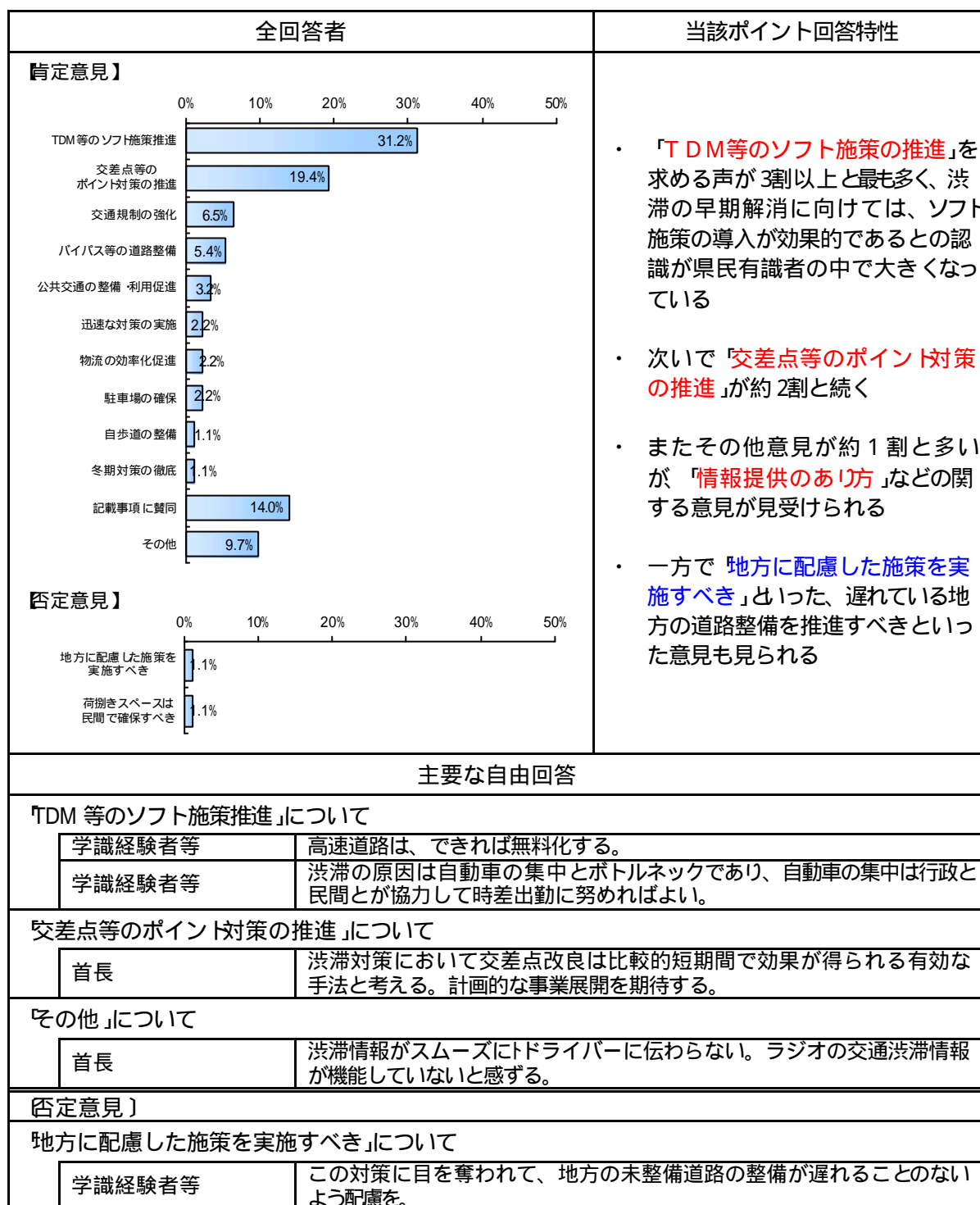


### 渋滞ポイント交差点箇所

指定要件	平成14年度	平成17年度末	地域別に見ると
<b>主要渋滞ポイント (30箇所)</b> DID 2地区 渋滞長1km以上 又は 通過時間10分以上 DID地区外 渋滞長500m以上 又は 通過時間5分以上	11	8	山形 14 新庄 0 米沢 5 庄内 5
<b>その他渋滞ポイント (6箇所)</b> DID地区 渋滞長800m以上 又は 通過時間8分以上 DID地区外 渋滞長400m以上 又は 通過時間4分以上	1	1	山形 2 新庄 1 米沢 0 庄内 1

28 箇所は未解消

本テーマ(9.渋滞対策)に対するご意見



今後の道路施策の基本的方向  
(論点整理)に関する  
有識者意見とりまとめ

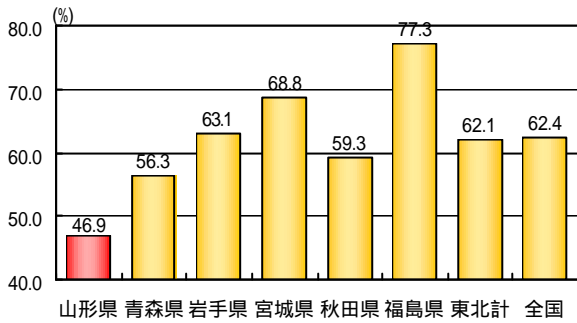
青森県

青森県幹線道路協議会

『10. ネットワーク整備の戦略』

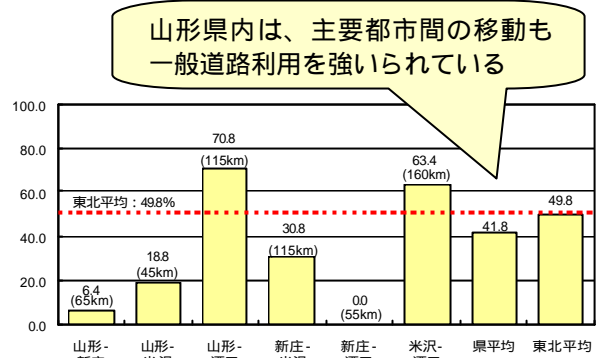
ネットワークが未形成で利用しにくい県内の高速道路

- 山形県の高速道路整備は、全国で43位の水準と著しく遅れている
- 山形県の都市圏距離は、約26.8Km。関東地方の約2倍と長く、県の目標としている県内半日行動圏(生活圏中心都市間2時間)は、未達成
- 高次医療施設への搬送についても、最上地方や庄内地方が60分圏に入っていない



資料：国土交通省東北地方整備局

高規格幹線道路整備率(平成17年度末)



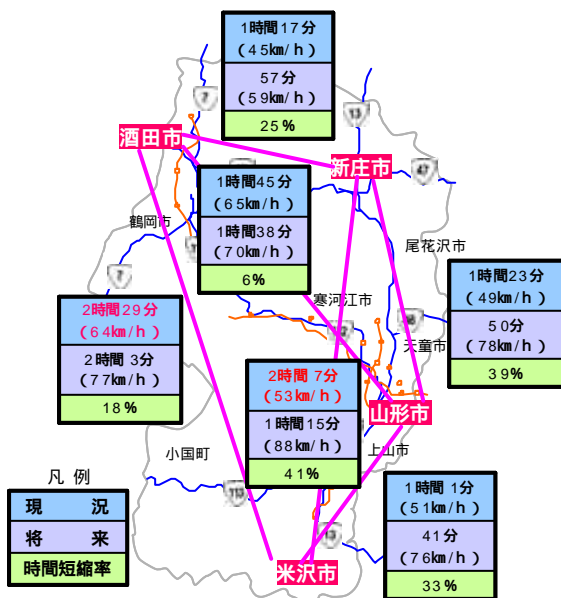
山形県内は、主要都市間の移動も一般道路利用を強いられている

自専道は、高規格幹線道路、地域高規格道路

生活圏中心都市間の移動における

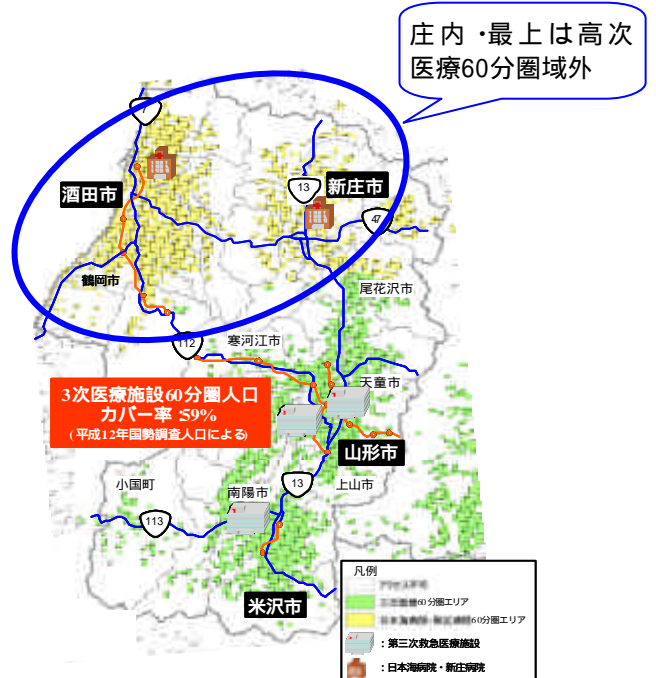
自専道利用可能割合

(平成17年度末道路網により、市役所間時間最短ルートにより算定  
高速道路利用距離/市役所間道路距離)



将来値は計画道路全線整備時を想定

県内生活圏中心都市間所要時間(平均旅行速度)の変化



庄内・最上は高次医療60分圏域外

第三次救急医療施設60分圏域図

本テーマ(「10. ネットワーク整備の戦略」)に対するご意見]

全回答者		当該ポイント回答特性																										
<p><b>肯定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>肯定意見の割合</caption> <tr><th>意見内容</th><th>割合</th></tr> <tr><td>ネットワーク化が重要</td><td>29.6%</td></tr> <tr><td>地域や地域産業の振興</td><td>8.2%</td></tr> <tr><td>行政機関が連携して進めるべき</td><td>6.1%</td></tr> <tr><td>社会実験を活用すべき</td><td>3.1%</td></tr> <tr><td>計画や優先度を明示すべき</td><td>2.0%</td></tr> <tr><td>定時制の確保</td><td>1.0%</td></tr> <tr><td>記載事項に賛同</td><td>33.7%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>11.2%</td></tr> </table> <p><b>否定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>否定意見の割合</caption> <tr><th>意見内容</th><th>割合</th></tr> <tr><td>安全・安心の確保を優先すべき</td><td>1.0%</td></tr> <tr><td>山形では高速道路のメリットが低い</td><td>2.0%</td></tr> <tr><td>必要性を再度検証する必要がある</td><td>2.0%</td></tr> </table>		意見内容	割合	ネットワーク化が重要	29.6%	地域や地域産業の振興	8.2%	行政機関が連携して進めるべき	6.1%	社会実験を活用すべき	3.1%	計画や優先度を明示すべき	2.0%	定時制の確保	1.0%	記載事項に賛同	33.7%	その他	11.2%	意見内容	割合	安全・安心の確保を優先すべき	1.0%	山形では高速道路のメリットが低い	2.0%	必要性を再度検証する必要がある	2.0%	<ul style="list-style-type: none"> <li>本テーマでは <b>記載事項に賛同</b> という意見が全体の3割以上と最も多く、様々な視点による道路整備推進が求められている</li> <li>これに次いで <b>ネットワーク化が重要</b> との意見が約3割と続き、山形県のぶつ切りとなっている高速道路利用者の現状が現れている</li> <li>一方で少ないながら、「<b>高速道路のメリットが少ない</b>」、<b>必要性を再検証すべき</b>」といった否定意見も見られる</li> </ul>
意見内容	割合																											
ネットワーク化が重要	29.6%																											
地域や地域産業の振興	8.2%																											
行政機関が連携して進めるべき	6.1%																											
社会実験を活用すべき	3.1%																											
計画や優先度を明示すべき	2.0%																											
定時制の確保	1.0%																											
記載事項に賛同	33.7%																											
その他	11.2%																											
意見内容	割合																											
安全・安心の確保を優先すべき	1.0%																											
山形では高速道路のメリットが低い	2.0%																											
必要性を再度検証する必要がある	2.0%																											
<p>主要な自由回答</p>																												
<p>記載事項に賛同」について</p>																												
学識経験者等	<p>山形においては全体がたりない。迂回路、救急医療面でも必要。道路はつながってはじめて整備効果を発揮する。(全体が整備されなければ成り立たない、そのため、時間と利用効果のPRが重要)地域性効率をわけて考えるのもよいのではないか。広域的ネットワークが重要。</p>																											
学識経験者等	<p>全国の道路整備状況から見て、山形県の高速道路の整備状況は依然として低い。特に、東北中央道については繋がっていないため、目的地まで一般道を使用することになり、移動時間の短縮が図られていない。</p>																											
<p>ネットワーク化が重要」について</p>																												
学識経験者等	<p>日本海と太平洋を結ぶ筋骨線が必要。高速道路の無料化またはトラックの負担軽減策を導入し、利用拡大を図ればよい</p>																											
首長	<p>山形県内の主要都市は、高速道路で結ばれておらず、ネットワークとして機能していないため、地域相互の交流に支障をきたし、サービス水準は極めて低い現状</p>																											
<p>「山形では高速道路のメリットが低い」について</p>																												
学識経験者等	<p>高速道路はインターチェンジが離れており料金も高い。その上県内では高速道路を利用するメリットがさほど感じられない。今ある主要なバイパス道路の交差点を立体化し、信号を無くすだけでも良いのでは。</p>																											

「1. 道路行政の進め方」

全回答者		当該ポイント回答特性																												
<p><b>【肯定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>肯定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住民意見の把握・反映の推進</td> <td>17.3%</td> </tr> <tr> <td>説明責任の向上が必要</td> <td>15.5%</td> </tr> <tr> <td>徹底的な効率化</td> <td>9.1%</td> </tr> <tr> <td>財源確保が必要</td> <td>6.4%</td> </tr> <tr> <td>ネットワークの整備促進</td> <td>2.7%</td> </tr> <tr> <td>用地取得の方法改善が必要</td> <td>1.8%</td> </tr> <tr> <td>記載事項に賛同</td> <td>7.3%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>35.5%</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【否定意見】</b></p> <table border="1"> <caption>否定意見の割合</caption> <thead> <tr> <th>意見内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>財源確保が重要</td> <td>0.9%</td> </tr> <tr> <td>受益者負担を基本に考えるべき</td> <td>0.9%</td> </tr> <tr> <td>地方を配慮した施策展開とすべき</td> <td>1.8%</td> </tr> <tr> <td>道路評価を徹底すべき</td> <td>0.9%</td> </tr> </tbody> </table>		意見内容	割合	住民意見の把握・反映の推進	17.3%	説明責任の向上が必要	15.5%	徹底的な効率化	9.1%	財源確保が必要	6.4%	ネットワークの整備促進	2.7%	用地取得の方法改善が必要	1.8%	記載事項に賛同	7.3%	その他	35.5%	意見内容	割合	財源確保が重要	0.9%	受益者負担を基本に考えるべき	0.9%	地方を配慮した施策展開とすべき	1.8%	道路評価を徹底すべき	0.9%	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路行政の進め方については、「住民意見の把握・反映の推進」を求める声が約2割と最も多く、地域の声を反映した行政運営が求められている</li> <li>次いで説明責任の向上を求める声が多く、事業の透明性を向上させることが求められている</li> <li>また、その他意見が約4割と多く「地方の事業評価のあり方（優先度の考え方）」や「交通弱者対策」、「ローカルルール」など様々な意見が出されている</li> </ul>
意見内容	割合																													
住民意見の把握・反映の推進	17.3%																													
説明責任の向上が必要	15.5%																													
徹底的な効率化	9.1%																													
財源確保が必要	6.4%																													
ネットワークの整備促進	2.7%																													
用地取得の方法改善が必要	1.8%																													
記載事項に賛同	7.3%																													
その他	35.5%																													
意見内容	割合																													
財源確保が重要	0.9%																													
受益者負担を基本に考えるべき	0.9%																													
地方を配慮した施策展開とすべき	1.8%																													
道路評価を徹底すべき	0.9%																													
<p>主要な自由回答</p>																														
<p>「住民意見の把握・反映の推進」について</p> <table border="1"> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>PI の充実が重要。全ての人の満足は得られなくとも、互いに話をする事で、作ったものに対する理解が深まる。</td> </tr> <tr> <td>首長</td> <td>住民の無関心さや自己中心的な考えが、事業の円滑な推進や適正な維持管理にも支障を及ぼす。住民から地域ニーズの発議や施策の提言等官民の境界を越えた取り組みや「協働の意識」を求めていく施策が必要である</td> </tr> </table>			学識経験者等	PI の充実が重要。全ての人の満足は得られなくとも、互いに話をする事で、作ったものに対する理解が深まる。	首長	住民の無関心さや自己中心的な考えが、事業の円滑な推進や適正な維持管理にも支障を及ぼす。住民から地域ニーズの発議や施策の提言等官民の境界を越えた取り組みや「協働の意識」を求めていく施策が必要である																								
学識経験者等	PI の充実が重要。全ての人の満足は得られなくとも、互いに話をする事で、作ったものに対する理解が深まる。																													
首長	住民の無関心さや自己中心的な考えが、事業の円滑な推進や適正な維持管理にも支障を及ぼす。住民から地域ニーズの発議や施策の提言等官民の境界を越えた取り組みや「協働の意識」を求めていく施策が必要である																													
<p>「説明責任の向上が必要」について</p> <table border="1"> <tr> <td>首長</td> <td>国民の理解をえるために、これまで以上に説明責任を向上する必要があると考える。整備目標や事業量を示すことは有効であるとする。</td> </tr> </table>			首長	国民の理解をえるために、これまで以上に説明責任を向上する必要があると考える。整備目標や事業量を示すことは有効であるとする。																										
首長	国民の理解をえるために、これまで以上に説明責任を向上する必要があると考える。整備目標や事業量を示すことは有効であるとする。																													
<p>「その他」について</p> <table border="1"> <tr> <td>学識経験者等</td> <td>市民生活に関連する道路の優先順位評価にあたっては、費用対効果だけでなく、安全確保や市民生活維持等の観点から評価すべきである。</td> </tr> <tr> <td>首長</td> <td>道路は地域の産業、経済、生活の生命線。地方の意見を反映してもらいたい。</td> </tr> </table>			学識経験者等	市民生活に関連する道路の優先順位評価にあたっては、費用対効果だけでなく、安全確保や市民生活維持等の観点から評価すべきである。	首長	道路は地域の産業、経済、生活の生命線。地方の意見を反映してもらいたい。																								
学識経験者等	市民生活に関連する道路の優先順位評価にあたっては、費用対効果だけでなく、安全確保や市民生活維持等の観点から評価すべきである。																													
首長	道路は地域の産業、経済、生活の生命線。地方の意見を反映してもらいたい。																													

今後の道路施策の基本的方向（論点整理）  
に関する有識者意見とりまとめ結果

福 島 県

福島県幹線道路協議会

# インタビュー概要（インタビュー項目）

以下に示す、「新しい道路行政へのポイント」及び「課題への今後の対応は？」について、有識者、各種関係団体、マスコミ関係者等、134名に意見を伺いました。

## 新しい道路行政へのポイント

高齢化する道路構造物を戦略的に管理

地域の人々を一緒に道路や沿道空間を再生

いまの道路を徹底的に活用

具体的に目標を設定して、スピーディーに政策展開

## 課題への今後の対応は？（テーマ1～11）

### テーマ1 道路ストックの適切な管理

古くなった橋やトンネルなどが多くなるが、これからの維持管理をどうするか？

### テーマ2 防災 減災

地震などの災害を防ぐため、減らすためには、何が必要か？

### テーマ3 交通安全

交通事故を減らすためには、どうすればよいか？

### テーマ4 景観・文化的価値の創造

美しい景観をつくるためには、道はどうあるべきか？

### テーマ5 観光振興への寄与

観光を盛んにするための有力な支援は何か？

### テーマ6 沿道環境・地球環境の保全

沿道環境や地球環境を守るために、どうするべきか？

### テーマ7 都市の交通体系整備

都市の交通問題を、どう解決するか？  
公共交通を、どう活かしていくか

### テーマ8 都市空間の整備

都市の道路空間を、  
もっと快適にするには？

### テーマ9 渋滞対策

渋滞を減らすためには、  
何をすべきか？

### テーマ10 ネットワーク整備の戦略

道路ネットワークを整備していくうえで、  
考慮すべきことは？

### テーマ11 道路行政の進め方

道路行政はこれから、  
どう進めていったらよいか？



# インタビュー概要（関心の度合い）

## インタビュー対象者

市町村長、有識者、経済団体、マスコミ関係者  
道路環境の諸活動をしている団体等

…全県 :134名 (会津 :19、中通り :64、浜通り :51)

### 今後の新しい道路行政に対しては

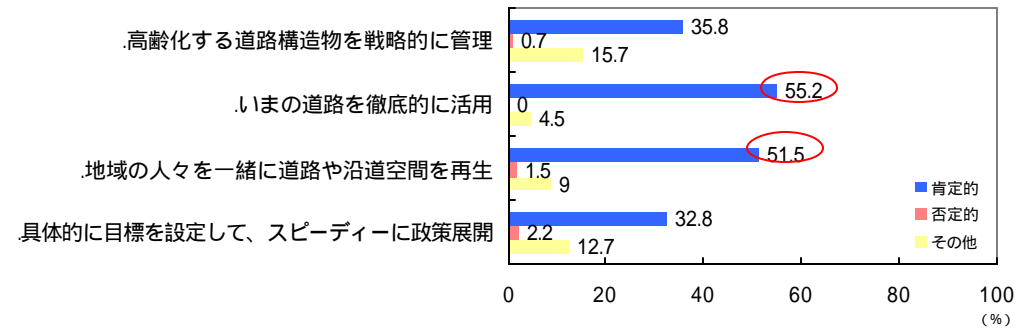
既存ストックや地域の活力、地域資源の活用に関心が高いことがわかります。

### 各課題に対しては

防災・交通安全・観光・ネットワークなどへの関心が特に高いことがわかります。

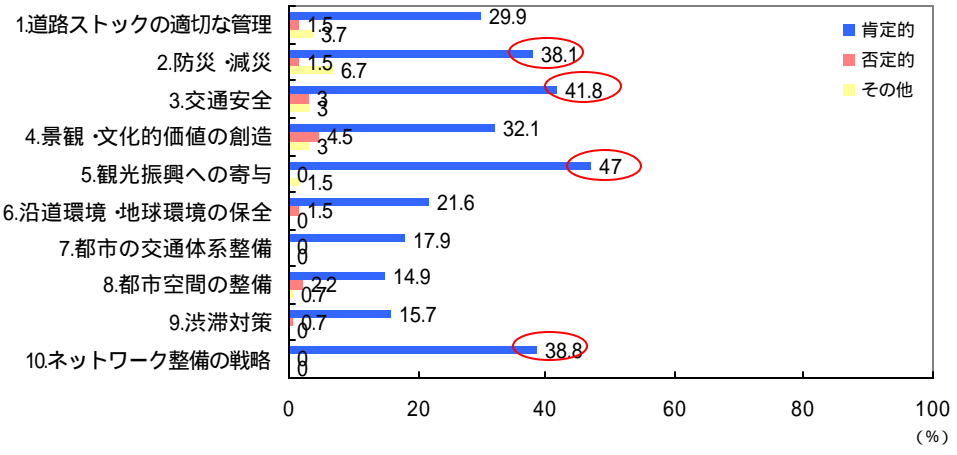
## 新しい道路行政へのポイント

### 全県



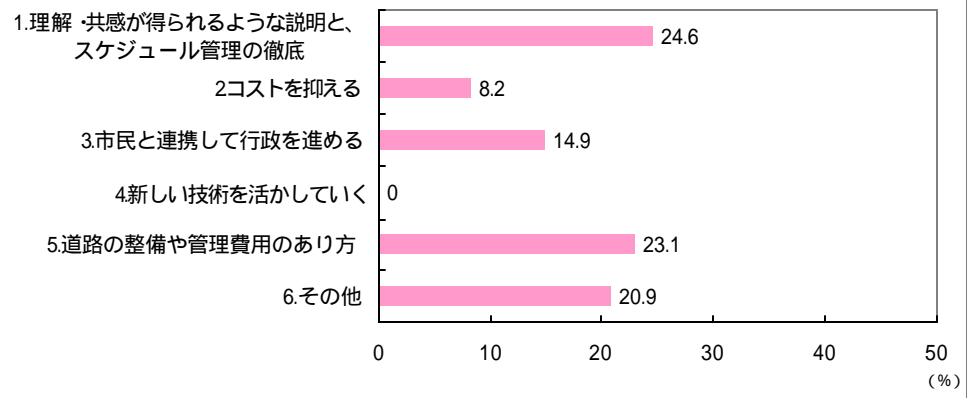
## 課題への今後の対応は？(テーマ1~10)

### 全県



## 道路行政の進め方(テーマ11)

### 全県



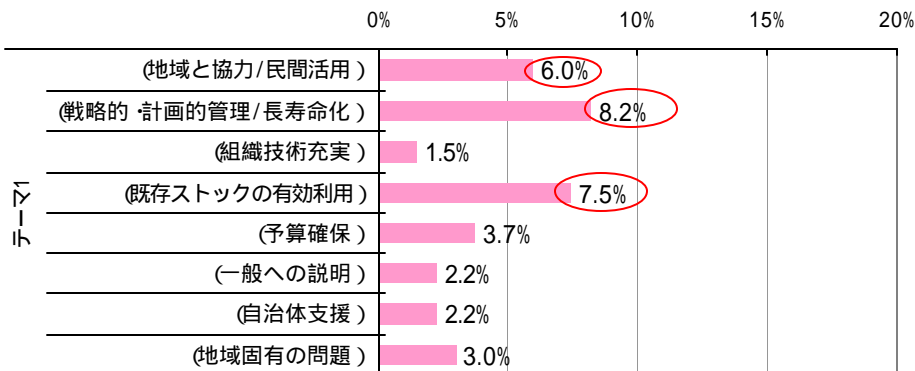
注：グラフ中の数値は、インタビュー回答者総数に対する割合（未回答を除くため、合計は100%にならない）

# インタビュー結果（各課題に対する意見の特徴）

課題への今後の対応」に対するインタビューの回答から、福島県の道路整備に関するキーワードが以下のように抽出されました。（各テーマの集計に用いた語句は、自由回答の内容のより代表的なものから、福島県で独自に設定したもの）

## テーマ1 道路ストックの適切な管理

古くなった橋やトンネルなどが多くなるが、これからの維持管理をどうするか？



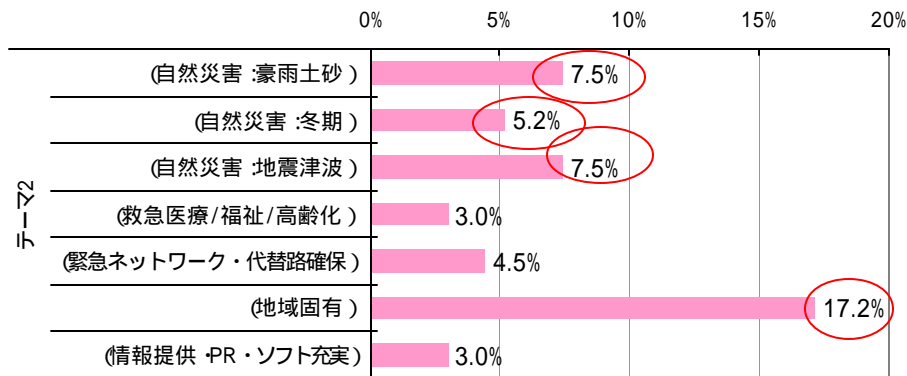
### 抽出されたキーワード

「今ある道路を使って」  
「自分たちでできることから」

- 地域ボランティアや民間企業の活用による維持管理
- 既存構造物の長寿命化、戦略的・計画的な管理
- 使い方や管理水準の変更による長寿命化
- 財政や技術面での支援・補助率増等、地方自治体をバックアップ

## テーマ2 防災・減災

地震などの災害を防ぐため、減らすためには、何が必要か？



### 抽出されたキーワード

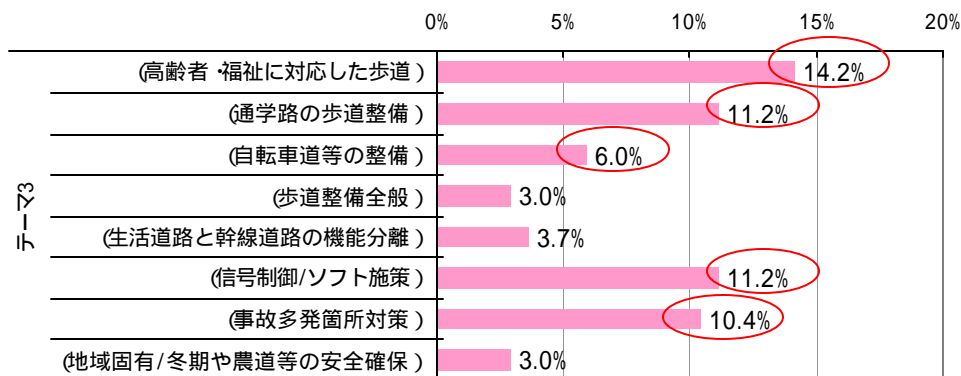
「広い県土をカバーする」  
「自然災害から守る」

- 集中豪雨や冬期の豪雪等自然災害への対応
- 緊急輸送路や代替路等の緊急時ネットワークの確保
- 災害発生情報発信や避難マップ配布等の情報提供や、防災意識の啓蒙等のPRを充実

### テーマ3

## 交通安全

交通事故を減らすためには、どうすればよいか？



### 抽出されたキーワード

「子供やお年寄りにやさしく」

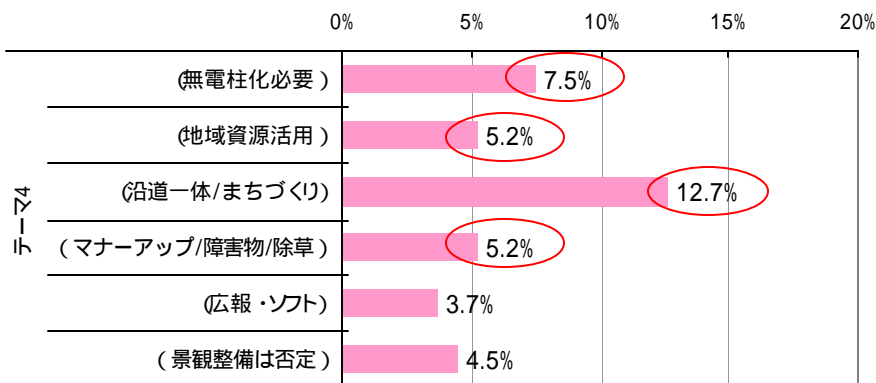
「今ある道路を使って」

- 少子高齢者社会に対応した交通安全
- 通学路や自転車の多い区間での交通安全
- 生活道路における交通安全のために道路の機能分離を明確に
- 信号制御や交通運用の変更による交通安全の確保

### テーマ4

## 景観・文化的価値の創造

美しい景観をつくるためには、道はどうあるべきか？



### 抽出されたキーワード

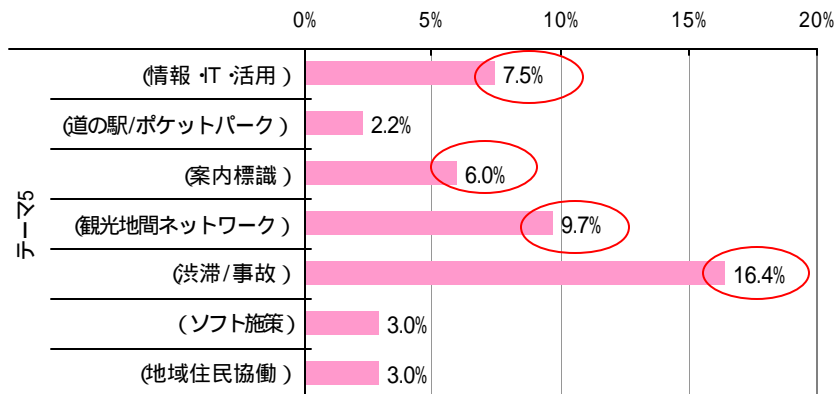
「地域資源・まちづくりと一体に」

- 無電柱化等による沿道空間の景観向上や、まちづくり等と一体となった賑わい創出
- 自然や文化などの地域個性や地域資源を活用した景観形成
- (否定的意見) 自然が豊富な地方の道路には、景観整備や沿道空間活用よりも重要なことがある...歩道未設置・狭隘区間など

## テーマ5

## 観光振興への寄与

観光を盛んにするための有力な支援は何か？



### 抽出されたキーワード

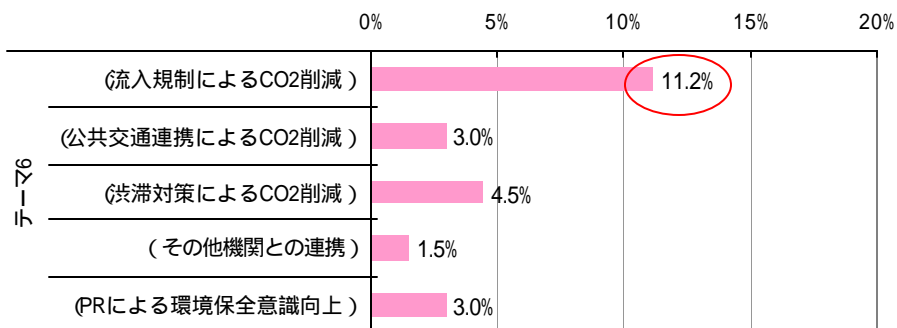
#### 「広い県土をカバーする」

- 「道の駅」やポケットパークなど、一息つける休憩スポットの整備
- 観光地への誘導、観光内での誘導等の案内情報提供を充実
- 点在する観光地相互や主要観光地と主要都市をネットワークする道路の整備

## テーマ6

## 沿道環境・地球環境の保全

沿道環境や地球環境を守るために、どうすべきか？



### 抽出されたキーワード

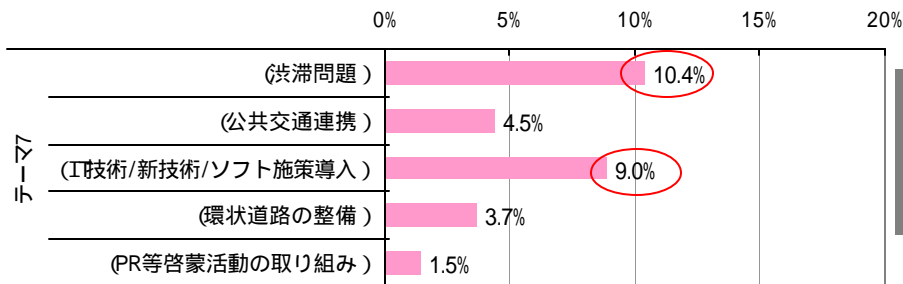
#### 「道路や車の使い方を見直して」

- 都市内への通過交通や大型車交通の流入抑制、渋滞対策などによる環境保全
- マイカーから公共交通へのシフトによる環境保全

## テーマ7

### 都市の交通体系整備

都市の交通問題を、どう解決するか？公共交通を、どう活かしていくか



#### 抽出されたキーワード

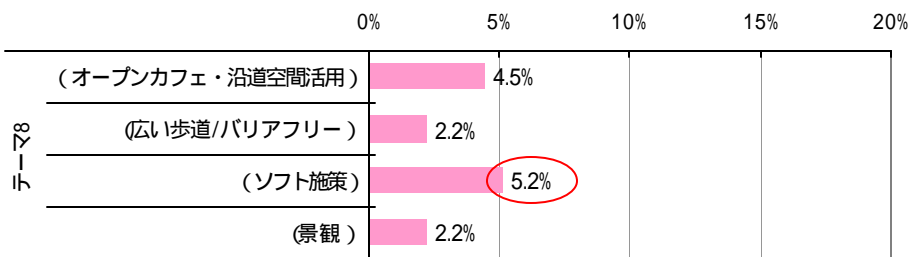
##### 「道路や車の使い方を見直して」

- 新たな技術やソフト施策を活用した渋滞対策の取り組み
- バスやタクシーなど公共交通と連携した渋滞対策の取り組み

## テーマ8

### 都市空間の整備

都市の道路空間を、もっと快適にするには？



#### 抽出されたキーワード

##### 「地域活動を応援する」

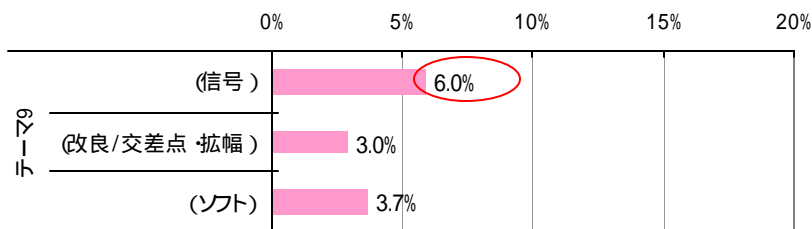
##### 「道路や車の使い方を見直して」

- オープンカフェなどの沿道空間活用や広幅員歩道等バリアフリー整備の充実

## テーマ9

### 渋滞対策

渋滞を減らすためには、何をすべきか？



#### 抽出されたキーワード

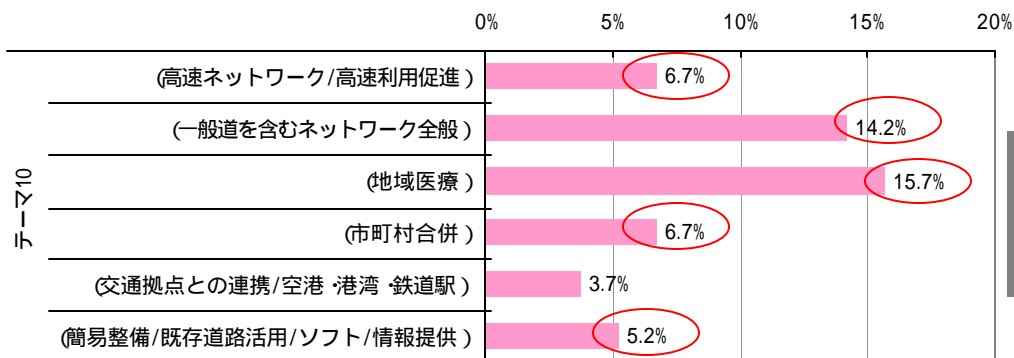
##### 「道路や車の使い方を見直して」

- 信号制御の変更といったソフト施策や交差点改良・拡幅等のハード施策の実施

## テーマ10

## ネットワーク整備の戦略

道路ネットワークを整備していくうえで、考慮すべきことは？



### 抽出されたキーワード

「広い県土をカバーする」

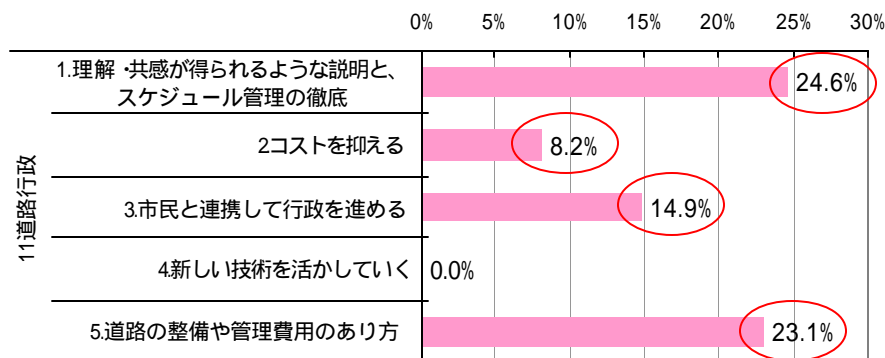
「今ある道路を使って」

- 高速道路ネットワークの整備やICアクセス向上、スマートIC等の高速道路利用促進の取り組み
- 市町村合併による地域間連携や、山間地域での地域医療サービスを支援する幹線道路ネットワークの整備
- 1.5車線の道路や既存ネットワークの活用等簡易整備の取り組み

## テーマ11

## 道路行政の進め方

道路行政はこれから、どう進めていったらよいのか？



### 抽出されたキーワード

「福島県の真に必要な道路の整備を」

- 理解・共感を得る説明とスケジュール管理
- 道路の整備や管理費用のあり方

# 道路づくりに対する福島県民の声

134名に対するインタビューの結果、課題に対するテーマへの関心の度合いから「道路づくりに対する福島県民の声」として4つの柱が見えてきました。

## 【県民の主な関心】

(インタビューで比較的関心の高かった主要テーマより P3参照)

### テーマ5 観光振興への寄与

- ・「道の駅」やポケットパークなど、一息つける休憩スポットの整備
- ・観光地への誘導、観光内での誘導等の案内情報提供を充実
- ・点在する観光地相互や主要観光地と主要都市をネットワークする道路の整備

### テーマ3 交通安全

- ・少子高齢者社会に対応した交通安全
- ・通学路や自転車の多い区間での交通安全
- ・生活道路における交通安全のために道路の機能分類を明確に
- ・信号制御や交通運用の変更による交通安全の確保

### テーマ2 防災減災

- ・集中豪雨や冬期の豪雪等自然災害への対応
- ・緊急輸送路や代替路等の緊急時ネットワークの確保
- ・災害発生情報発信や避難マップ配布等の情報提供や、防災意識の啓蒙等のPRを充実

### テーマ10 ネットワーク整備の戦略

- ・高速道路ネットワークの整備やICアクセス向上、スマートIC等の高速道路利用促進の取り組み
- ・市町村合併による地域間連携や、山間地域での地域医療サービスを支援する幹線道路ネットワークの整備
- ・1.5車線の道路や既存ネットワークの活用等簡易整備の取り組み

# 道路づくりに対する福島県民の声

## 【比較的関心の高かった主要テーマ以外のテーマ】

テーマ4	景観・文化的価値の創造
<ul style="list-style-type: none"><li>・無電柱化等による沿道空間の景観向上や、まちづくり等と一体となった賑わい創出</li><li>・自然や文化などの地域個性や地域資源を活用した景観形成</li><li>・（否定的意見）自然が豊富な地方の道路には、景観整備や沿道空間活用よりも重要なことがある…歩道未設置・狭路区間など</li></ul>	

テーマ6	沿道環境・地球環境の保全
<ul style="list-style-type: none"><li>・都市内への通過交通や大型車交通の流入抑制、渋滞対策などによる環境保全</li><li>・マイカーから公共交通へのシフトによる環境保全</li></ul>	

テーマ9	渋滞対策
<ul style="list-style-type: none"><li>・信号制御の変更といったソフト施策や交差点改良・拡幅等のハード施策の実施</li></ul>	

テーマ11	道路行政の進め方
<ul style="list-style-type: none"><li>・理解・共感を得る説明とスケジュール管理</li><li>・道路の整備や管理費用のあり方</li></ul>	

テーマ1	道路ストックの適切な管理
<ul style="list-style-type: none"><li>・地域ボランティアや民間企業の活用による維持管理</li><li>・既存構造物の長寿命化、戦略的・計画的な管理</li><li>・使い方や管理水準の変更による長命化</li><li>・財政や技術面での支援・補助率増等、地方自治体をバックアップ</li></ul>	

テーマ7	都市の交通体系整備
<ul style="list-style-type: none"><li>・新たな技術やソフト施策を活用した渋滞対策の取り組み</li><li>・バスやタクシーなど公共交通と連携した渋滞対策の取り組み</li></ul>	

テーマ8	都市空間の整備
<ul style="list-style-type: none"><li>・オープンカフェなどの沿道空間活用や広幅員歩道等バリアフリー整備の充実</li></ul>	



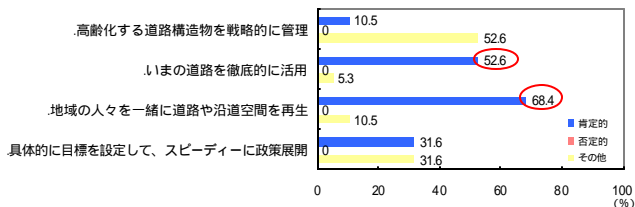
# (参考) インタビュー集計結果

## 地方別の概要

### 【会津】

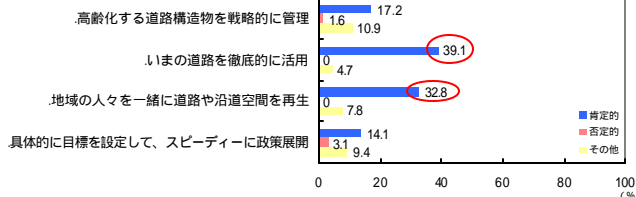
N=19

#### 新しい道路行政へのポイント



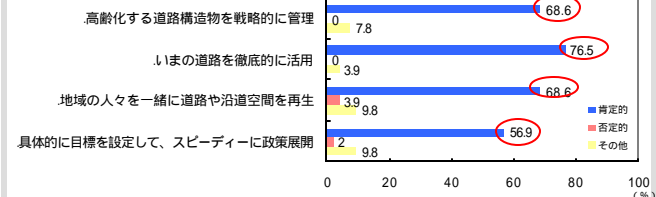
### 【中通り】

N=64

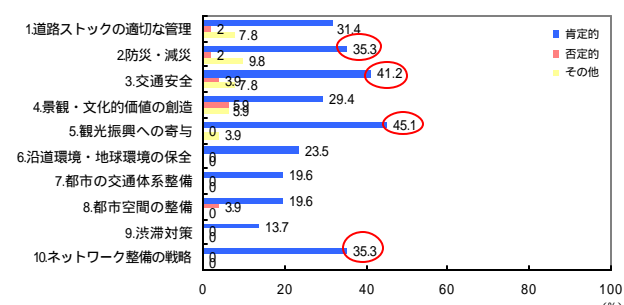
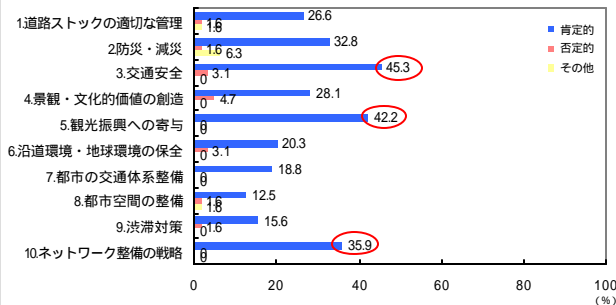
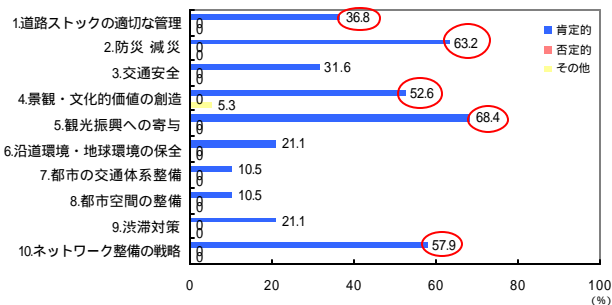


### 【浜通り】

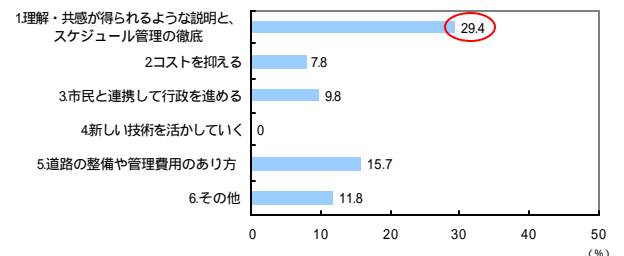
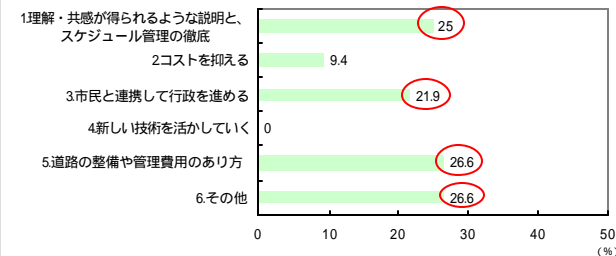
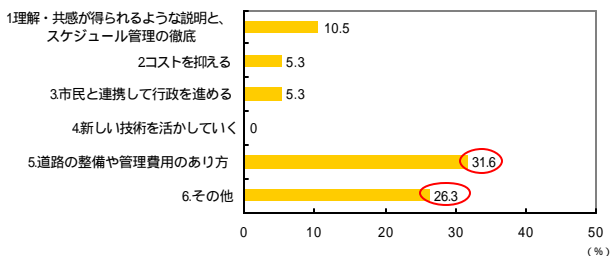
N=51



#### 課題への今後の対応は？ (テーマ1~10)



#### 道路行政の進め方 (テーマ11)



# (参考) インタビュー集計結果

## キーワードの抽出

