

「おおいたの道構想 2 1」懇談会 発言要旨

【開催概要】

1. 開催日時：平成 21 年 3 月 24 日（火） 13：30～15：40
2. 開催場所：大分県庁 県庁舎新館 8 階 K082 会議室
3. 出席委員：大分大学工学部 教授 宇津宮孝一（座長）
立命館アジア太平洋大学アジア太平洋学部 名誉教授 小方昌勝
（株）鶴田ホテル 代表取締役社長 鶴田浩一郎
安心院まつもとイモリ谷苦楽分 理事 荷宮英二
NPO 法人 ほしこが 副理事長 渡部順子

【発言要旨】

- 通学指定道路における歩道等整備率について、目標値が 55%に設定されている。他の指標に比べ、目標値が低いのでは
- 行政への不満として、「必要以上に立派な道路・必要のない道路ができてい
る」等の意見があるが、幹線道路、生活道路など道路の利用目的、整備基
準、種別によってどれだけお金をかけるべきは決められるだろう。
- 住民や住民以外の人にも道路整備の目的や使用価値について、説明を十分
にするべきである。住民とのコミュニケーションについても問題があるの
ではないか。
- 道路空間は、まちづくりに役立つ。ロンドンでは、車道を 1 車線潰して、
歩道を広くするなど、道路空間を開放し、イベントや朝市の場として、ま
ちづくりに活用している。安全、活力、快適のほかに、楽しむ場として、
活用すれば、観光発展にもつながる。そういう視点が必要ではないか。
- 楽しむ場をつくる場合、目標の安全・安心や快適の内容ともからむ。また、
ツーリズム振興の支援とも関係してくるがどう考えているか。
- 高架下等の占用区域の活用など、道路空間をいかに活用していくかが重要
である。
- 高速道路、生活道路等の道路の目的もあると思うが、観光、産業、医療（生
命線）等テーマを目的とした道路整備を行うことも考えられる。また、維

持管理については、修繕（リペア）よりもリフォームでより使いやすくすることも重要である。

- 生活環境として、渋滞対策や物流をどうするかは重要である。また、地震発生時の生命線としてのライフラインをどう確保していくか。阪神淡路大震災では、道路が広く助かった。大分で大地震が発生した場合、迂回路を利用するなど、ライフラインを保っていけるのか疑問である。
- 情報ネットワークでも二重化というのが重要であるが、全県的なマップ等は作成しているのか。
- 小規模集落の生命線確保については、道路政策と福祉政策が密接であり、コラボレーションが必要である。オンデマンド式バスなどソフト面での対策とともに道路整備を考えてはどうか。
- 孤立集落の発生について、道路整備の必要性は感じているが、緊急を要することとなるため、ヘリポートを確保する道、通信網の整備などを早急に進める必要がある。道路整備には時間を要するため、突発的なものには対応が難しい。場所や通信網を確保しネットワーク化を進めていくべきである。
- ぐるっとくじゅうで、住民による維持管理、県道の草刈があがっていたが、集落でも草刈活動を行っているところもある。今後、住民の方と話し合いながら、ビジョンを決めていく段取りが必要ではないか。普段身近な歩道等を利用しているのは、女性や子供が多い。小学校単位で子供たちの目線から提案するなど、県民への周知の進め方を考えてみてはどうか。
- 都心部での渋滞対策として、欧州では、時間帯で、通行規制等を行っている。また、高速道路 I C から都心部への誘導について、迂回路を利用するように標識が設置されているなど、ハード作りだけでなくソフト面の応用を考えている。また、山陰では、県市道にもミニ道の駅があり、国道よりも良い景観スポットとなっていた。欧州にはメルヘン街道などテーマ付きのルートがある。道づくりも使用、活用でテーマを定めてはどうか。例えば、地方の小さな町に行く道に、明治維新の道などが考えられる。
- ツーリズムは基本的にまちづくりと一緒に、ほとんどシームレスとなっている。道路をイベントやマラソンで使用したい場合、道路行政ではな

く、公安委員会の許認可となり道路を造ることとは違う。両者が横串されていない。都市計画はツーリズムでは重要であるが、道路だけどうあれというのではなく、まちの主体である行政からボトムアップで考えていくことが重要である。ツーリズムはまちづくりとシームレスであり連携を進めてほしい。

- ツーリズム、まちづくり、道づくりについては、道路の名称づけをするべきではないか。やまなみハイウェイなどの例はあるが、大分市内の道でも偉人等の名をつけるなどが考えられる。
- 市道であれば、中津市と宇佐市で道の幅員が違ってくなどがあるため、横の連携が必要ではないか。テーマルートを作るためにも県、市の調整が必要ではないか。
- 渋滞対策として、公共交通との関係がみえにくい。公共交通をうまく利用していないと街も賑わないのではないか。
- 自転車関係については、自転車を利用すること、あるいは、自転車道を整備することが重要となっているのか。
- 渋滞の発生は、信号交差点によることが多いので、交差点の立体化等を検討すべき
- 電気自動車の普及に先立って、エコスタンドを前倒しして研究することも必要なのでは
- 地球温暖化対策等をもっと検討しておくことも重要である。
- 農林道等との関係でどうみても二重投資がみられる。連携して無駄のないようにしていただきたい。
- 道路をきれいにつくっても、何度か掘り返すうちに段差ができるなど悪くなる。修繕技術について資格等を考えるべきではないか。
- 3月に工事が集中するなどは、複数年度にわたるよう分散させてはどうか。
- 道路計画について、見える化になっているか。道路整備を進めるなかでも次の年度の予算がどうなっているかなど。
- 生活道路改繕事業の例（国東安岐線）について、100m の整備に5百万円の事業費がかかることなど、アンケートの不満は、このような道路整備に

かかる諸事情が良く分かっていないことによることが大きいのではないか。ふれあいトークなどでは、一番に道づくりの要望などが上がっているが、どれくらいお金がかかるものなのか知らせていくべきではないか。県民への投げかけをお金の面も含めて、もっとリアルにすべきである。

- 道は公共がやってくれるものと思っている。草刈のほかにも、自分たちが道を愛せする部分が少ない気がする。
- ボランティアによる道路パトロールなどを行い、どこを直すべきかななどの報告を依頼してはどうか。
- 基本的には、住みやすいまち、観光交流できるまちという前提で、道路をどう使うかが重要である。つくることと視点が違うが、イベントなど多目的に利用できるよう発想を広げてほしい。
- 今後、少子高齢化が進行するなかで、人、自転車も利用する道づくりとして、道路空間の再配分を検討すべきである。また、道路行政は福祉行政の視点も重要になるものと考えている。
- 高速道が別府経由であり、大分市民は福岡に行くさいに時間的に早くない。

大分～湯布院間を結ぶ新道が必要

- 道路は空間をいかに利用するのか発想で、つくることも重要だが、サービスの視点から考えて進めていくべきである。また、安全・安心については、災害時に寸断された場合の対応など、小規模集落への配慮も必要である。活力については、道の名称、ブランド化等検討していただきたい。快適については、渋滞対策とともに、生活道路を中心とした道づくりを、進め方については、見える化が必要であり、身分不相応なものにならないよう、優先順位を明確にして、関連機関との連携を進めていただきたい。これらの意見を踏まえ、素案の加筆・修正等を検討していただきたい。