

## 山梨県総合計画審議会第4回基盤部会 会議録

1 日 時 平成22年1月25日(月) 午後2時～4時

2 場 所 ホテル談露館「アンバー」

3 出席者

・ 委 員 (50音順、敬称略)

芦澤 敏久 天沼 操 市川 三千雄 金井 博 小池 とし子  
三枝 清 清水 純子 白川 太 新藤 久和 中込 裕  
長谷川 正一郎 堀内 光一郎 渡邊 真弓

・ 県 側

知事政策局長 企画部長 観光部次長 県土整備部技監  
(事務局：知事政策局) 政策参事 政策主幹

4 傍聴者等の数 3人

5 会議次第

- (1) 開会
- (2) 部会長あいさつ
- (3) 知事政策局長あいさつ
- (4) 議事
- (5) 閉会

6 会議に付した議題 (すべて公開)

- (1) 「チャレンジ山梨行動計画 変更計画」について
- (2) 各分野の今後の施策について
- (3) その他

7 議事の概要

(1) 議題 (1)～(2)について

議題(1)に関し、事務局から、議題(2)に関し、各部局長等から資料1の「VI  
むすぶ・やまなし」の3事業について説明した後、次のとおり意見交換を行った。

(委員)

リニア問題について一部にはリニアは通過するだけで、あまりメリットがないという意見もあるが、工事が終わったところから実際に供用開始がされると、山梨県は一番最初に恩恵と影響を受ける。どういうふうに活用していくか、県だけではなく、地元の人達の意見も聞きながら可能性について知恵を絞り、山梨の発展について検討してもらうことが必要。

一部の人々が批判的なことを言ってマイナスな雰囲気が出てしまっていることに懸念があるので、前向きにとらえるような方向にぜひ持っていくことが必要である。

(委員)

リニアの必要性については、県民全体の問題としてプラスとマイナス両方あると思うが、今後、県民の理解と認識と関心を高めることが大切である。

(委員)

最近では、学生を対象にしたビジネスモデル提案のコンテストが開かれているが、リニアの開通にあわせて意識を高めていくために全県でコンテストを開くことも一つのやり方であると思う。

(企画部長)

山梨県内でリニアに関する期成同盟会は 240 団体もできている。駅について、JR 東海では各県最低 1 駅はつくると言っている。リニアは山梨県にとって一大プロジェクトになるので、早い段階からいろいろ準備をしておく必要がある。県では、交通の専門家等々をメンバーとしたリニア活用推進懇話会において、リニアの開通によるメリットを最大限享受できるようにするために検討してもらっており、また、シンクタンクに委託しリニアがどういった経済効果をもたらすかについて、今、調査を行っている。

来年度もリニア活用推進懇話会でいろいろな御意見をもらい、県民の方からもいろいろな御意見をもらって、施策に反映をしていく。

(委員)

世代を超えて県民全員が、リニアの問題について当事者として問題意識を持ち、議論の場をつくっていくことが求められている。有識者懇談会やシンクタンクだけではなかなか広がりを持たないという委員の指摘はそのとおりである。

リニアができるという前提で、その中で例えば駅がどこにできるか、それから県民負担でどこまで整備すべきかが問題となる。

(委員)

以前、リニアに対する夢をこの審議会でも語ったが、昭和 39 年の東京オリンピック時に新幹線が開通した。東京都がまたオリンピックに手を上げるかもしれないが、その時に山梨ー東京間だけでもリニアが開通され、山梨で 1 種目でもオリンピックを開催できたら、世界的なニュースとなり、リニアに乗ってもらえる機会も増える。

(企画部長)

基本的に今の実験線が延伸されていくので、実験線がそのまま将来的には営業線になる。JR 東海では、長野県内はルート等の問題もありなかなか難しいので、先に東のほうを工事をしたいと言っていた。それ以上のことについては新聞報道以外は承知していないが、少なくとも実験線の部分については営業線になるということ、その部分が一番先にできることは間違いないと思う。

(委員)

私は、リニアに対しあまり良いイメージはない。ただ、リニアができてしまうという現実に対し、積極的にどのような活用をするかという意見には賛成。

新幹線の駅を見ると閑散としており、降りたら寂しい感じしか受けない。リニアの駅が閑散とした新幹線の駅のようになるのではなく、駅に対しては新しい感覚で、今までの駅とは違う発想のものをつくる必要がある。アクセスについても、観光やビジネスに幅広く利活用できることが必要である。

(委員)

リニアを活用した県土づくりの推進が目的だが、どこを通っても車窓からは何も見えない、速さだけがリニアというイメージではなく、リニアの駅にはマウントフジを控えた富士五湖を欠かすことができないと思う。日本を代表するマウントフジが見えないで駅をつくるとなると、リニアとは何だろうという感じになる。やはりマウントフジを通過する駅が、一番県土づくりには映えていくのではないかと思う。

(委員)

リニア新幹線というものに対し、もう一度、プラスとマイナス面を含めて良く話し合う必要があるのではないか。話し合う場をこれからつくっていく必要があるとの話だが、これからマイナスの意見を言っていく場があるのか疑問である。

リニアについては建設自体にも時間とお金が大変かかるが、建設後に非常に大きな維持費や修理費等がかかり、後の世代に残されていく。これだけ交通が発達した中で、リニアが開通し山梨に駅さえできれば、この山梨は本当に暮らしやすく、日本中から「暮らしやすさ日本一」として、山梨県は素晴らしい県だと思われる郷土づくりができるか疑問である。東北新幹線では、ルートを選定方法から、駅の建設場所も含め政治の力で決まっていると思うが、閑散としている駅がたくさんあり、リニアについても不安と心配を覚える。

それから、ハッ場ダムではないが、何十年もかけて話し合ってきて、地元合意したものが結局だめになった。リニアについても山梨の中に駅ができるということは確定なのか。素通りするだけではないかと懸念している。また、駅ができたとしても、ストロー現象で人口流出になるのではと不安を覚える。

(企画部長)

リニア中央新幹線については、JR 東海が自己負担で造ると言っており、ダムの場合と性格が違うのではないかと思う。

駅についても、県として駅をつくるように要望しているが、JR 東海は公式に 1 県 1 駅が妥当と言っているので、信じたいと思っている。駅の問題については、それぞれの県と JR 東海で、これから詰めていくことになると思う。もちろん、駅ができればそれで良いということではなく、駅を有効に活用して大勢の方に山梨に来てもらう県土づくりをすることが第一だと思う。また駅がどこにできても、山梨県全体でメリットを受けられるように基盤整備の方向等についても十分検討していく。

(委員)

リニア実験線を毎日見ているが、一昔前にはリニアに対するすごく熱い夢があったが、最近では、ほとんど注目する方もいなくなった。リニアの線路があるだけで、我々の世界からはもうほとんど遠い存在、身近ではないものとなっている。ただ、先ほど委員からの話にあったが、子供や地域などに対しプラスのイメージを植え付けていくような活動は、大事なことだと思う。

以前、技術的な展示会で、リニアのパネルの使用を JR 東海に相談したが使わせてもらえなかった。また、県にもお願いしたが駄目だった。これでは、リニアというものが、せっかく地元にあっても非常に遠い存在のような気がする。県において、リニアが県民にとって身近に感じられるように盛り上げる活動が必要である。

(委員)

リニアや中部横断自動車道により山梨が変わると思う。リニアについては、不要であるとか、駅は必要ないという議論もあるかもしれないが、既にリニアが開通し県内に駅をつくるということが発表になっているので、後はどのようにリニアを使っていくかという県土づくりの在り方について検討を進めてもらいたい。

それからリニアについて、地域の意見を吸収するということまで意識が醸成されていないので、もう一度、組織づくりを検討してもらいたい。現実問題として、神奈川と山梨を先行して開通をすることが発表になっており、品川と山梨まで 15 分で結ぶということも想定されるので、リニアについて、県民の意見を一つにまとめることが必要。

また、リニアの影響調査は、どこのシンクタンクが調査したのか。

(企画部長)

基礎調査は、三菱 UFJ 総合コンサルティングに委託した。

(委員)

東京のシンクタンクでも、調査書の作成に当たり地元の意見も取り入れれば、もっと盛り上がると思う。

(企画部長)

コンサルタントに委託した分野は、専門的な統計指標等であるが、併せてリニアが開通することにより中京圏や首都圏の方、企業の方、住民の方がどのように山梨を見ているか、あるいは山梨の県民や企業がどのように見ているかというような意向調査も依頼している。そうした調査結果等も参考に議論をしていきたい。

また、若い人からお年寄りまで、いろいろな意見を聞くことについて検討したい。

(委員)

リニアに対しては賛成。ただ、どれだけ PR できているかというとなかなか難しい。山梨にせっかく駅ができるということを将来の若者達に受け継げるような施策をすることが大事。維持管理については大変だと思うが、民間の会社がやることであり大いに期待をしている。

もっとインフラを利用できるような社会にしていけたらと思う。

(委員)

リニアに対しては、反対とか賛成という議論を、今、求められているものではないと思っており、その部分に関しては発言を差し控える。ただ、人口が増えて経済を盛り上げるという時代は今終わりを告げており、地球温暖化対策として CO<sub>2</sub> を 25%削減するということが、国として求められている。山梨は、その部分においてリーダーシップをとれる県だと思っており、例えばリニアの開通や広域道路網の整備と CO<sub>2</sub> 削減という部分を、どうプラス方向に結び付けられるかに夢を感じる。

地球の存続が叫ばれている今、山梨の存在意義を重ねることができれば実のある話だと思うので、これからの計画の中で CO<sub>2</sub> 削減等の部分を着眼点としてほしい。

(企画部長)

CO<sub>2</sub> 削減に対して、山梨県が全国的に見て大変貢献度の高い県だという認識を持っており、各施策を進める上で、そういう視点が必要だと思う。

今後の施策展開について各部局、各事業とが連携して CO<sub>2</sub> 削減にどのように貢献していくのかを考えていくことが必要である。

本県が目指している CO<sub>2</sub> 削減率をクリアするために、これらの視点を持ちながら、事業展開に当たっていききたい。

(委員)

私も、現在の JR 東海が国鉄の一部である時からリニアに絡んでおり、その時に京谷先生や月尾嘉男さんなどから山梨県のリニアに関しアドバイスをもらった。その際、リニアの目的はハブ空港、いわゆる 24 時間空港との絡みということだったので、山梨県は観光に関してリニアをうまく生かした形でやってもらいたい。

また、中央道の渋滞に関しては、上野原―大月間の拡幅をということでスタートされ拡幅が成功した。小仏に関しては、これは東京都と神奈川県の問題ということで、国に訴えても取り上げてもらえなかったが、2 年前に横内知事さんが東京都に対して小仏問題を提起したところ、東京都と神奈川県との協議会を設けられたので、何とか前進してもらい、観光に関して山梨をもっと PR してほしい。

(委員)

リニアが通るとなると山梨県がまず日本で初めての開通となるだろう。駅についても、やはり山梨が初めてリニアの駅をつくる県になることから、山梨はリニア事業のモデルを作っていく立場にあると思う。あまり経済効果に先走るのではなく、例えば都心から 10 数分で富士山が見える場所に駅をつくるとなると、観光の目玉にはなるが、自然遺産登録ができるのかという問題もあり、痛し痒しの状況と思う。今の状況では、富士山が見える場所に駅をつくって、そこで観光客を降ろすことが良いと思う。ただ、駅から降りた観光客は足がないので、他県のモデルとなるような違ったアイデアを出さないといけないと思う。

私事だが、新宿発着のエコツーリングツアーを組み、バイオディーゼルのバスを走らせて新宿から八ヶ岳での冬の田舎暮らしの体験をした。ただ観光をさせるだけではなくて、ソフト面の驚きと新鮮さも大事だと思う。

(委員)

リニアの話だが、既に民間がつくると言っている話であり、どちらにしてもでき上がってくると思う。ビジネスとして成り立つのであれば、放っておいても話が盛り上がっていくと思う。官としてやる仕事としては、先ほどから言われている交通のアクセスをどうするかということに尽きる感がある。それ以外のことは、観光にしても何にしても、ビジネスにつながるものは、放っておいても来ると思う。

それよりも、私は公共土木施設の長寿命化の推進の方が気になる。地面の中に埋まっている下水道や水道を含め既に寿命が来ている。道路下の下水道が壊れて土砂が流れ、道路に穴が空くという話を聞いたことがある。東京都など、先行して埋設したところは、かなりひどいことになっており、予算が全然追いつかないと聞いている。山梨県も当然であり、資料には橋の記載であるが、既にもうこれ以上橋をつくることはまずいのではないかという感じである。保守コストを考えると、山梨でつくれる橋の数はもう決まっているのではないかと思う。

保守経費の話は、県民にしっかり説明する必要がある。ビジネス的に成り立つ話はすぐ盛り上がるので良いが、この手の話を放っておくと本筋を見失うのではないかと心配である。

(県土整備部技監)

下水道や水道にしても寿命を超えているのではとの指摘だが、当然物には耐用年数がある。今後は事前に土木施設を観察することにより、寿命を見極めながら、その地域地域に合わせた早めの対応をしていく。

橋については、つくり過ぎたのではないかと、予算的に余裕はないのではとの話だが、基本的に土木構造物は多くの方が使うものであり、耐用年数をできるだけ長く利用したいと考えている。昭和30年代前半から建設した構造物の耐用年数が来ているので、これをいかに長く維持し、また限られた予算の中で保守していくことが求められている。建設と保守を限られた予算の中で工夫しながらやっていくというのが今の考え方である。

(委員)

是非、情報公開をできるだけ行い、県民に公共施設の保守というものは費用がかかるということを理解してもらえるようにしてほしい。

今後は長期的な保守計画とか、公共投資の見直しをしていかなければならないという御指摘だと思う。事前型の予防的保全を行うことによって全体のコストが下がり、長持ちするということが大切。それから、当然保全にかかる費用によって、今後の新規投資に回せる予算が減ってくるという話も含んでいるので、全体的な基盤整備の在り方について、基盤部会としてはしっかりと示さなければならないと思う。

(県土整備部技監)

今、委員から話があったように、予算が減っており、限られた予算の中で維持管理コストを含めた土木全体の予算がより有効に使われるように取り組んでいく。

(委員)

16 ページの資料には、リニアを活用した県土づくりや普及啓発活動など、リニア中央新幹線の早期実現についての取り組みの方向について書いてあるが、委員各位の意見を伺っていると、そもそもリニアができるのかという話もあった。こういう意見が出ること自体、県民に十分リニアの計画が周知されていないからだと思う。新聞や県の広報にも出ているが、委員の方ですら認識に非常に差があり、ましてや県民全体に対するリニアの意識や理解が十分ではないと思う。

リニアについての県民への啓発活動について、今のやり方だけでは、まだ、十分ではなく、更に具体策を持って取り組んでいかなければならない。

また、先ほど中込委員から、マーケットに任せておけば勝手にできるとの話があったが、私は逆にリニアの問題は、新幹線の時もそうだったように、建設されれば必ずみんながハッピーになるような単純な問題ではないと考える。何人かの委員から提言をもらったが、私ども全員がリニアをどうやって活用するのかとか、どうやったら山梨県にとってリニアが役に立つのかということ、専門家だけに任せずに、我が事としてみんなが考えていくような機会づくり、そういうものも取り組みの方向性の中で大事な要素と思う。

言葉だけの推進とか啓発とかではなく、具体的にどうやって実施していくのかということが、これから先の段階として求められていると思う。更に踏み込んで、より有効な具体策の提示について、検討してもらいたいと思う。

(委員)

公共土木施設にも寿命があり、建設ばかりでなく保守にも莫大なお金がかかるということが分かった。そうした中、国の公共事業予算は 17 %削減等々となっている。山梨県は少子高齢化の先進県となるので、楽観的に考えても、今後、予算が大幅に増えていくという可能性はかなり少ないのではないかなと思う。このことから限られた予算の中で有効に事業を実施するためには、優先順位とか、これまでの方向性をもう一度考え直さなくてはいけないことも当然出てくる。

リニアに関してニュースや新聞記事などから得た知識の中では、JR 東海が自己負担でリニアを通すということを決めてから、急速に話が進んできたような気がする。JR 東海は駅は自治体が負担すると言っているが、先ほどからの話を聞いていると、1 県に 1 駅は JR 東海がつくってくれるという約束ができていて受け止められるがどうなっているのか。それとも自己負担でも駅はつくるといような暗黙の了解があるのか。

(企画部長)

駅については 1 県 1 駅ということであり、JR 東海では駅については地元が負担をしてほしいと言っている。私どもは駅についても鉄道施設の一部なので、JR 東海が負担すべきものだと主張しており、そこの協議はまだ進んでいない。これから協議を

していきが、県の主張はそういうことで交渉していきたいと思っている。

また、今の整備新幹線だと、駅だけでなく線路にも県の負担がある。リニアは JR 東海が全額負担すると言っているが、今の東北新幹線や整備新幹線については、国が 3 分の 2、地元が 3 分の 1 の割合で線路について負担している。

(県土整備部技監)

今後、公共施設の維持管理に非常に多大なお金がかかっていく中で、財政は厳しくなり、例えば中部横断自動車道などの骨格道をどんどん進めていくことは、矛盾ではないかとのことであるが、このような状況だからこそ、私どもも優先順位を決めていかなければならないと考えている。

道路にしても橋にしても河川にしても、安全安心など、いろいろな側面があることから、B / C (費用対効果) 等を検討し、外部の有識者も入れ、公共事業の優先順位等を決めていく。予算の範囲の中での一番有効なものを審議してもらっている。今後も、予算的に厳しい状況になっていく中、本当に必要な公共施設は何かを見極めて、県民に良く知ってもらいながら事業を進めていくという観点が必要と考えている。

(委員)

リニアの整備ではなく、もう少し一般的な人達の暮らしに目を向けてほしい。高齢化社会になって、車を運転できなくなる人達がこれから増えてきたときに移動の足がない。移動の足がなければ結局若い人たちが送り迎えとかをしなくてはいけなくなる。移動の足がなくなると引きこもりのお年寄りが増えていくということで、高齢者の社会になっていくことをもう少し考える必要がある。

笛吹市はある程度歩いて行動のできる所なので、車にはなるべく乗らないように気を付けている。お年寄りも散歩することによって足腰が鍛えられ、脳の活性化になる。また近くのお店で何かを買う、そうしたまちづくりに目を向けてほしいと思う。

(県土整備部技監)

高齢化社会が進んでくることから、それに向けた対策も講じている。老人やお年寄りがより歩きやすい、動きやすい、行動しやすい、こういったまちづくりが必要ということで、歩道を平らにしたり広げたり、それから道路の中に電柱が立っているようなところは無電柱化したりと、いわゆるユニバーサルデザインの取り組みについても進めている。

(委員)

私は、笛吹市在住なので、歩ける範囲で行動できて良いが、友人は南アルプス市に住んでいて、交通の便がない。都内から仕事で来た人達も老後は都内に帰ろうかという人達が多くなっていると聞いている。高齢化が進んでくると都会に帰るという方が圧倒的に多いという話を聞いており、そういうところからどんどん人口が減り衰退していくという構図が見えてきていると思う。

道路整備だけでなく、以前に提案したようなライトレールなどの路面電車による交通機関をもう少し考えてほしいと思う。



(企画部長)

高齢化社会が進展する中で、公共交通機関をいかに確保していくかというのは今後検討しなければならない問題である。

現在、乗客者が少ないバス路線に補助金を交付し、何とか運行をお願いしているが、それも限界がある。現在、オンデマンドバスなどあらかじめ乗る時間を決めて要望があったら迎えに行くというバスを実験的に走らせている。今後、どうやってバス路線、公共交通機関を確保していくかについて市町村と一緒に知恵を出し合っていかなければならないと思う。

(委員)

資料 14 ページに骨格道路網の整備とあるが、国の平成22年度公共事業関係予算が18%とか減らされて、結果として計画していた事業ができなくなるのではないかと。

(県土整備部技監)

基本的には、既に事業が始まっている、例えば中部横断自動車道とか、西関東連絡道路については、B / C もあり、事業として十分効果があることからいいですよとなっている。しかし、予算の成り行きでは遅れる可能性はある。

しかし、このうちまだその事業が始まっていないもの、例えば新山梨環状道路とかであるが、これはもう全国の中で優先順位の高いものが先に採択となる。各地域のバランスもあると思うが、影響が少なからず出てくると思う。

(委員)

もう一度リニアのことで聞きたい。リニア駅の場合は JR が全額負担で、新幹線の場合は国とか県の負担というようになっているのか。

(企画部長)

リニアの場合、JR 東海は、駅以外については全額自己負担で整備すると言っており、駅の部分については地元が負担をするようにと言っている。

我々は、駅についても鉄道施設であり、JR 東海が負担すべきものと言っているが、具体的な協議には入っていない。今後、その辺の費用負担をどうするのか、各県の状況もあることから、各県と歩調を合わせて、JR 東海に負担を求める基本スタンスを表明していく。

他の整備新幹線については、事業主体が全部つくるのではなくて、国が3分の2、県が3分の1というスキームで建設される。リニアについては基本的に駅以外の部分は JR 東海が自分でつくる。駅の部分は県に負担をと言っているが、我々各県とも駅も鉄道施設であり、JR 東海が負担すべきだというスタンスで協議をしていく。

(委員)

負担の協議は今から進めていくわけだ。あと、リニアの駅は各県一つと聞いたが、それでは、駅が二つであっても良いのでは。

(企画部長)

山梨県としては、駅が二つできないかも含めて一応投げかけている。JR 東海ではリニアの特性というか、非常に速いスピードで運行することから、なるべく駅の間隔を空けたいという考えもあろうかと思うので、今後、協議をしていきたい。

(委員)

これからいろいろな施策を行っていく上で、環境保全への対応が必要だという話がでた。今現在この施策の中に具体的に環境保全への対応をしながら考えられている計画があったら、教えてほしい。

(知事政策局長)

行動計画の変更計画書の基本目標の 5 の「さわやか山梨」の中に、「豊かな環境の保全と継承」がある。105 ページが、環境への取り組みについて。

次に 109 ページにあるように、一昨年地球温暖化対策条例や、昨年の地球温暖化対策実行計画、更には、山梨グリーンニューディール計画などを策定をし、取り組んでいる。また、二酸化炭素の排出抑制対策の推進、森林吸収源対策の推進、更に太陽光発電の普及促進など、さまざまな施策・事業を掲げ、取り組んでいる。

(委員)

政権も交代し、環境大臣も山梨から出ており、これからいろいろな施策をしていく上で是非、環境をメインに持ってきて、いろいろなことをお願いしたいと思う。それが限りある税金の中で、生活しやすい環境になるということにつながると思う。また、公共交通機関をいろいろな形で整備していくことなどが、魅力ある山梨につながることを願っている。

(知事政策局長)

環境の問題というのは、山梨県だけで取り組みをして片付くというものはないが、各種施策を展開する中で、当然私どもも県政の中では重要課題と位置付けて取り組んでいく考えである。

(委員)

例えば航空機からリニアへのシフトによる CO<sub>2</sub> の削減や環境負荷軽減、道路整備による渋滞解消に伴う CO<sub>2</sub> の削減効果などの観点がないように思う。基盤整備をすることが必ずしも環境負荷につながるものではないという観点での取り組みを私たちはしっかりやるべきだと思うので、是非そこも取り入れてもらいたい。

(委員)

県外の方との会話の中で、リニアが通れば、山梨と東京が 15 分につながるという話がでる。県民の問題としてリニアが通れば、山梨がどう変わるんだ、どう変えるのかという議論をしてほしい。

実験線が山梨にあり、この実験線の延長の中でリニアができるわけであるから、山梨にリニアが通らなくなるという議論はほとんどないと思う。県民の問題としてプレ

イクダウンして、議論をしてもらいたい。

駅については、今、手を挙げている市町村が四つ五つあるが、なるべく早い段階で山梨の在るべき姿を踏まえ、どこへ駅を設置をするのかということを決めて、JR側に能動的に働きかける必要がある。聞くところでは、それはJR東海が決めることだからということですときているようだが、もうそういう段階ではないので、是非、県として進めていただきたい。

(県土整備部技監)

道路の渋滞解消によるCO<sub>2</sub>削減についても、発生源対策となりうる。

(企画部長)

駅の問題であるが、まだルートがはっきり決まってない段階で県の方からここに駅をつくれと言うことはなかなかできない。ある程度ルートが決まってきたときに、JR東海が当然いろいろな観点から、いろいろな比較の中でここが良いのではないかと考えてくると思うので、それを踏まえて山梨県で議論をして意見を申し上げることになると思う。

(委員)

駅の場所については、県民の大関心事だと思う。どういう経緯で決まったということを、これからの山梨の一つのモデルとして、小さな情報でもいいから、計画段階の早い時期から今はこうですというような情報提供を早めにしてもらえると、リニアの話も盛り上がると思う。

また、ラジオの道路交通情報が1時間に2回ぐらい放送されているが、いつも同じ場所の渋滞情報である。同じ場所が渋滞しているのだから、いつもの所がいつものとおり込んでますと放送したらどうかと提案したが駄目だった。

前にも話したが、大体決まってる所が渋滞しており、県の報告だと渋滞は着々と解消しつつあるみたいな話だが、そう言われてもあまり変わっていないというのが、我々の実感である。お金がかかる道路をつくってほしいという話ではなく、もう少し簡単に早く渋滞を解消することはできるのではないか。

(県土整備部技監)

あまり渋滞解消の実感がないとのことだが、交差点改良として容量を大きくしても、また交通量が増えるという現象があり、なかなか実感ができないのではと思う。

例えば環状道路南部区間、あそこが開通しただけで開国橋から入ってくるラインからほとんど渋滞がなくなってきたという事例もあり、徐々にではあるが、今後とも渋滞解消を効率良く進めていきたいと思う。

(2) その他

事務局から今後の審議日程について説明し、了承を得た。