

平成26年度 山形のみちづくり評議会 (第2回)

議事要旨

1. 日時

平成27年3月13日(金) 14:00~16:00

2. 出席委員

柴田会長、貝山委員、栗田委員、塩原委員、津藤委員、宮原委員、畠山委員、井上委員、上坂委員

3. 議事

- 1) 前回評議会意見に関連する山形県の取組み等について(資料1)
- 2) 「道の駅」の整備・検討に関する今後の進め方について(資料2)

4. 議事概要

○前回評議会意見に関連する山形県の取組み等について事務局より説明を行い、主に以下のような意見交換がなされた。

- ・ 道路案内標識については、外国語の文字の大きさだけでなく、ピクトサインによる視覚的な分かりやすさ、夜間の視認性も検討していく必要がある。
- ・ ドライブマップについては、大きさや折りたたみ方、更新頻度等、利用者が使いやすいものになるよう検討するとともに、利用者の手に渡りやすいよう配布方法や配布場所について検討する必要がある。
- ・ ランデブーポイントに指定されている「道の駅」については、駐車場内の離着陸に必要な範囲に係る車両の移動方法や冬期の除雪方法を明確にする必要がある。
- ・ 冬季の自転車利用については、幹線道路以外は除雪されていないことも多く走行に危険を伴うため推奨するべきではないという意見と、他に交通手段のない高校生等は季節に関係なく自転車を利用しているといった実態があるという意見があり、冬季の自転車交通のあり方を十分に検討する必要がある。

○「道の駅」の整備・検討に関する今後の進め方について事務局より説明を行い、主に以下のような意見交換がなされた。

- ・ 「道の駅」は施設の内容も重要であるが、それ以上に駅長をはじめとする運営体制、地域住民の意識や協力が「道の駅」が成功する重要なポイントである。
- ・ 地域の特徴や「道の駅」独自の特徴を出し、地域活性化に繋がる「道の駅」となるよう検討していく必要がある。

5. 山形のみちづくり評議会（第2回）における主な意見

5-1 前回評議会意見に関連する山形県の取組み等について

(1) 案内標識について

- ・ 外国人に分かりやすい例として、言語だけではなくピクトサインの検討も必要である。
- ・ 夕方や夜間は文字が見にくいですが、照明がついている標識とそうでない標識があるため、夜間に見やすくする配慮が必要ではないか。

(2) ドライブマップについて

- ・ 紙媒体の情報提供については大判だと車内で広げにくいいため、大きさや折りたたみ方を工夫し、利用者が使いやすい工夫をしてほしい。
- ・ もらえる場所を国道や県道に関する施設だけでなく、町のガソリンスタンド等で気軽に手に取ってもらえるように配布方法を検討してほしい。
- ・ どこに行けばもらえるかをはっきりし、配布している場所については、外からでもそれが分かるような目印をする等、配布方法を工夫してほしい。
- ・ 紙媒体は更新頻度が少ないと情報が古くなってしまうので、道路が新しくできたときなど、特に注意してほしい。
- ・ 観光地の写真などが古い場合が多いため、比較的新しいものかどうかの確認は必要ではないか。
- ・ 同じ予算でも一度に印刷するのではなく2、3回に分けて情報更新を行うなど、更新頻度を増やすための工夫が必要。

(3) ランデブーポイントについて

- ・ 「道の駅尾花沢」は冬期利用可となっているが、駐車場が雪捨て場となっているため、使いづらいのではないかと。ランデブーポイントとする場所にマークをする等、除雪を優先的にできるような配慮が必要ではないか。

(4) 自転車通行帯について

- ・ 山形県において、冬季の自転車利用は危険であるため、あまり推奨するべきではないと考えている。新潟の例のように冬季は自転車は利用しないといった割り切った考えをするべき。また、幹線道路は除雪されて自転車利用が可能でも、接続する細街路は一步入れれば除雪されていない場合も多い。
- ・ 他に手段のない高校生は真冬でも自転車で走っていることが多いため、通学路は冬季利用を想定して自転車通行帯を整備する等、整備にもメリハリが必要なのでは。

(5) 道路空間有効活用について

- ・ 民地はなかなか提供してもらいにくいですが、途中で提供することをやめてもよければ一時的に協力していただけるのでは。

5-2 「道の駅」の整備・検討に関する今後の進め方について

(1) 「道の駅」の位置付けについて

- ・ 「道の駅」で全てのことが体験できると、地域の他のところに人が行かなくなる可能性があるため、地域活性化の視点で「道の駅」の位置付けを明確し、「道の駅」だけが繁盛しないように配慮すべき。
- ・ これまで無料高速には休憩施設は設置しない方針であったが、本年度に「道の駅」を休憩施設として設置する方針となっており、高速道路と一般道路両方から使えることで今後発展していくことが期待される。

(2) 「道の駅」の運営体制について

- ・ 重要なのは駅長であり、運営を行政に頼りすぎない体制づくりが必要。
- ・ 元気な「道の駅」は地域の人が頑張っている。地域の高齢者が産直施設に品物を出したり、民間の感覚で儲かるような工夫や、商品開発を行い売れるものを置いている。
- ・ 駅長やスタッフにはコーディネート能力が求められると考えている。
- ・ 若者だけでなく、定年後の元気な中高年を「道の駅」の従業員として取り入れていくことで、これまでの社会経験を活かしながら収入にこだわらずに働いてもらえるのではないかと。

(3) 交通結節点としての「道の駅」利用について

- ・ 交通結節点は大事であり、特に車を運転できない人にとっては重要であるが、現在はやはり車中心の交通体系であると感じている。外国人観光客についても電車やバスが移動手段の中心になると思うので、地域の公共交通との結節も十分に考慮してほしい。

(4) 「道の駅」の機能について

- ・ 緊急時にも役立つ自然エネルギーの活用を求められているのではないかと。

(5) 「道の駅」の維持管理について

- ・ 地域によっては冬の維持管理に苦労しているので、「道の駅」を設置する際には豪雪にも耐えられる屋根、雪捨て場の確保などの維持・メンテナンスに計画当初から配慮すべき。

(6) 特色ある「道の駅」づくりについて

- ・ 最近の「道の駅」はどこも似通っていると感じており、「ここでしかできない」「手に入らない」といった特徴が無ければリピーターが増えないのではないかと。
- ・ 高速のサービスエリアについても、元々はどこも同じであったが、最近は特色を持ったサービスエリアが増えてきており、既存の施設についても特色を出そうと改修を進めている。

6. 報告

- ・ NEXCO東日本との包括的連携協定について（資料3）

以上