

京都府将来道路ネットワーク検討委員会 第4回委員会議事録

日時：令和元年9月10日（火）午後2時00分～午後3時45分

場所：ホテルルビノ京都堀川「ひえい」

出席者：（京都府将来道路ネットワーク検討委員会委員）小林座長、宇野委員、塩見委員、松島委員、村上委員、川上委員代理（稲井委員の代理）、谷口委員
（京都府建設交通部）富山建設交通部長、渡邊道路計画課長、村田道路建設課長、片岡道路管理課長 他

<議事>

(1) 新たな京都の道づくり計画中間案について

- 事務局より説明
 - ・計画策定スケジュールについて説明（資料1）
 - ・計画の構成案について説明（資料2）
 - ・計画中間案について説明（資料3）
- 欠席委員の意見紹介
 - ・50ページ、物流に求められる広域道路ネットワークの⑤機能強化の方向性の部分に、大阪から学研都市のリンクの記述を配慮されたい。
 - ・道路側として20年後のあるべき道路行政のビジョン（道路インフラの重要性を示す）を序文に入れてはどうか。
- 広域道路網検討部会 宇野部会長より補足
 - ・資料3の55ページ、「京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク」の図が計画の肝であり、これをわかりやすく示すことが重要。
 - ・各路線の重要性や進捗の可能性をある程度色分けすべきでは、という部会での意見を受け、56、57ページに主な事業箇所や完了・着手目標を記載されている。
- 政策検討部会 松島委員より補足
 - ・第3章将来構想を実現するための道路施策について議論し、前回部会での意見を踏まえ修正されたものと思われる。主な意見は以下のとおり。
 - ・施策としては記載しにくいような様々な取り組みについては、コラムを活用し記載する。
 - ・例えば、3-①の題目について、物流の効率化だけではなく自動運転等も踏まえ、高度化とした方がいいのでは、というように施策の題目や構成についての意見があった。

(2) 意見交換

(委員) 18 ページの生活道路における速度抑制対策の写真について、方向性や未来像を示すのであれば、京都で実施された事例でなくても、もう少しデザイン的にも先進的に優れたものを掲載しても良いのではないかと。

同じく 18 ページについて、「1-①安心・安全な道路空間の確保」の内容が歩行者、交通弱者を対象としたものが多いため、路車協調システムのコラムが唐突な印象がある。コラムの内容や掲載位置を検討した方が良いのではないかと。

(事務局) 生活道路における速度抑制対策の写真で、亀岡市の王子並河線は、亀岡市で発生した児童を巻き込む交通事故の象徴的な場所であるため、その後の対策を示す意味もあり掲載している。1枚は、他に良い事例を入れるよう考える。

(座長) 路車協調システムのコラムについて、ここでは安全運転支援の視点で載せていると思う。限定的な交差点の事故防止対策であるため、タイトルを「路車協調による安全運転支援」にしたらどうか。

(事務局) 表現について検討する。

(委員) 33 ページについて、「2-②地域間の周遊の促進」の中の、「移動のしやすさ、移動の楽しみを高める整備」の内容が広域ではなく、拠点のエリアの中での移動となっているので、「1-②歩きたくなる健康まちづくり」の方に該当するのではないかと。

地域間の周遊は、海の京都、森の京都、お茶の京都をネットワークで繋ぐという内容かと思うが、ピクトグラムをつかった道路案内標識、「道の駅」におけるベビーケア対応、自転車の誘導といった内容は、もうすこし狭い規模のものではないかと。そうであれば、後半部分や道の駅は1-②となり、交差点名標識等はそのまま2-②でよいと考える。

(事務局) 1章が生活者視点、2章が観光振興や文化、歴史などの内容であるので、道路の役割としては、これらの内容をいかに活用して人に来ていただくか、という観点から分けたので、章立てとしては2章がふさわしいのではないかと考える。

一方で周遊の促進という言葉については、修正の必要があると考える。

(委員) 地域間の周遊の促進の内容について、1つ目が広域での周遊の話で、2つ目は少し狭い範囲での周遊となっている。地域間の周遊というと、広域な規模をイメージするため、地域間の周遊の促進という表現があまりよくないのではないかと。

(委員) 観光周遊ということではないか。広い視点でも、エリア内の周遊でもそういう見方もできるのではないかと。

(座長) 政策の体系に関わる話か。

(委員) 政策検討部会で議論してきた部分である。構成としては、2章の将来構想において20年後の道路の姿として4項目を設定し、3章ではもう少し施策レベルに落とし込み、それぞれ2～5つの施策に分かれた。施策と事業の内容が完全には一致しないことも出てくるため、文言の調整や場所の入れ替えで対応することとなった。

(事務局) 2-②の文言については、観光という主旨がわかるように、修正を検討する。

(委員) 38 ページの「3-②交通渋滞の解消」において、「普及が進みつつある ETC2.0

などのビッグデータやAI等を用いてモニタリングし、」といった未来志向な表現に対し、その後の取組みが旧態依然とした内容となっているため、できれば動的な交通整理や混雑課金・エリア課金のような先進的な技術・制度を使ったソフト的な渋滞対策というものを視野にいれてはいかかが。

AIで渋滞地点や渋滞の原因を把握した上で、それに基づきこれまで通り対応していくとも言えるが、何か未来志向な渋滞解消の対策もあり得るのであれば。

(委員) 後ろの方の公共交通との連携や交通手段の転換促進のところで、MaaS活用などを記載するのはどうか。コラムにある過疎地型のMaaSに結びつけていく。課金というのはなかなか言いにくい部分もあるのではないかな。

(事務局) 渋滞のパターンと原因を探る上では、現在AIやビッグデータを活用しているという趣旨で記載している。ソフトでは都市MaaSというのはかなり有力な手段だと思われるので、検討していきたい。なお、MaaSについてコラムに記載しているのは、現時点で国交省のモデル事業として採択された南山城村とWILLERの京丹後地域での取組があることからである。

(委員) 今回初めて出た「第5章 計画の運用」について、「2 目標」に記載されている「項目」がわかりにくく、第3章や第4章と切り離されているように感じる。これから進められることが書かれていると思うが、3章の1-①～⑤などのそれぞれの項目と、ここであげている項目がどう繋がっているのかを書く方が良い。全てで一対一対応は難しいが、ここに書いてある項目は、例えば「通学路における歩行空間の確保」であれば、1-①の安心・安全な道路空間の確保に関わる。他にも関わる施策はあると思うが、これらが繋がっていることがわかるようにした方が良いのではないかな。

また、「3 事業の進め方」について、個別の事業の評価も大事だが、これは計画案なので計画の進め方は書くべき。個別の事業の話ではなく、この計画が5年、10年、15年と経った時にどう進んでいるかを見るのが大事。もちろん実際にここに書かれている事業が4つの姿もしくは合計12個の施策に関わっているかということも点検するということが大事。計画を進めながら議論することもあると思うが、それらを適宜5年ごとに点検するということを書く方がいい。

また、3章で施策と書いてある内容は事業だと思うので、そこについて整合をとって欲しい。その後の「4 中間評価と計画の見直し」のところでは、「取組内容を具体化した場合は」と出てくるが、これは事業ということなのか、計画のなかの施策なのか整理が必要ではないかな。

(座長) まず、KPIが3章と対応していないという意見。具体的にはどう直すかべきか。

(委員) 例えば、60ページにある表で、項目の列の前に1-①から対応するものの番号を書いていくとか。それにより、後々ここに上がっている事業はこういう目標に対応しているといった話を書ける。逆に、ここに上がっている項目、恐らく事業と思うが、事業の例が3章のどこかに入っていないと、どう繋がっているのかわかりにくいと感じる。

- (事務局) 目標の表に1-①等、つながりが分かるような記載を追加する。
- (座長) 進捗は関連計画とリンクしているのではないか。例えば、20ページに京都府自転車活用推進計画と記載されており、これが1-①の目標の自転車通行空間の整備とリンクしている。「2 豊かな文化・観光資源を活かし、相互に魅力を高め合う道」の目標に、無電柱化の整備が載っているが、3章の1-③のところに京都府無電柱化推進計画と記載されていることが気になる。
- (委員) そこについては政策検討部会では気付いていなかった。目標の項目に記載されている内容は3章のどこかに入っているのかも知れないが、せつかく3章で1から4とその下に1-①などの施策をまとめたので、そのどこに関連する項目の目標なのかということがわかるように書いた方がいいのではないか。
- (委員) KPIによっては、複数の施策に関連しているものがあるのではないか。無電柱化計画は4-①など他のところにも入っている。要するに一つのKPIが施策と一対一対応になっていないので、整理の仕方を変えた方がいいのではないか。
- (座長) 1～4と分けてしまうからそういうことになるのか。無理やり整理した場合は、前の章も無理やり整理する必要がある。もう一つは、事業の整理と計画の進め方の話との違いの話だったか。
- (事務局) 「3 事業の進め方」のところは事業の話になっている。「4 中間評価と計画の見直し」のところでは、5年毎に中間評価すると記載しており、適切なタイミングで計画そのものも見直す必要があると思っている。
- (委員) それは5年ごとに事業評価をするのであったら事業の進め方を評価すると言えらると思う。そうではないのでは。計画の評価として何をするのかということはせめて書いておかないといけないと思う。
- (座長) 「4 中間評価と計画の見直し」のところに、「概ね5年毎に中間評価を行います。計画期間中に取組み内容が具体化した場合は、中間評価時に目指す姿を見直します。」と書かれているが、取組み内容が具体化した場合というのは、事業が終わってしまったら見直します、ということだろうか。委員が言われているのは、計画目標とかそういうことも途中で変わってくる可能性があるのではないかということだろうか。
- (委員) この計画の評価というのは、どうするのかということもあるが、本来はここに出ているアウトプットの指標ではなくて、アウトカムを見て評価するというのを目指すべきだと思うが、そこまで書けないというのであれば、そういった方向で今後5年後に評価を行います、とかそういったことを書いておかないと、これは単に事業の進捗だけを淡々と追いかけるものになってしまうので、そうではない書きぶりを中間評価の方法として方向性を書いていくのが大事だと思う。
- (事務局) おっしゃったとおり4の文章は今見てもわかりにくいところがあるので、見直したいと思う。構成として、この1の運用方針と4の中間評価に関する部分が計画に関する運用の方針を示していると思われ、この中に事業の進め方という異質な部分が入っているというのが混乱の元になっているのかなと思う。しかし、この手の項目

が全然ないのもどうかというのもあり、こういう状況になっているので、そのあたりの書きぶりを、順序等を含めて見直しを考えたいと思う。

(座長) 事業の進め方の部分は確立している話で、事業の進め方はこれに従ってやっていかなければならない。この計画の方は、場合によっては新しい項目が追加されることも無きにしてもあらずで、完了したら削除する、というような話を5年ごとにどういう風にフォローアップするのか、必要であればリバイスする、というような話をここできちんと紹介しておく、そういうことかと思う。文章は少しわかりにくいところがあるので修正が必要かと思う。

(委員) 5 ページ目について、⑮京都舞鶴港・学研都市との連携の施策があり、それに対する成果として学研支援道路の整備との記載があるが、舞鶴港に関しての言及がない。具体的な地名が入っているので非常に目立つ。京都縦貫道や舞鶴若狭道などの言及があった方が良いのではないか。

次は、1-②歩きたくなる健康まちづくりという見出しがあって、ウォーキングとか歩きたくなるネットワークというキーワードがあるが、次ページを見ると自転車の写真しかないというのが気になった。歩行環境として良好な写真がある方が整合がとれて良いかと思った。

先ほど議論になっていた33 ページのところの周遊の話だが、本文を読んで十分に理解できないところがあったが、2 つ目のパラグラフの、「府内の道の駅には、」のところの「これに対応した整備を進めます」というのは具体的に何を整備するのか読み取れなかった。ホテルが道の駅に隣接してできるということと、ピクトグラムのお話をされているのかそれ以外のことを言われているのか、それが読み取れない文章なので、そこを具体的に教えてもらいたい。

続いて35 ページ、ここについては見出しに「道」と記載されているのでわかると言えばわかるが、本文中に「道」という言葉が出てこないというところが気になった。特に、「国土軸や高速道路網、鉄道網」というところと、「有効な手法により、移動の円滑化・効率化を図り」という間に、例えば「交通ネットワークとの連携を図るような道路整備を進め」という一言があった方が良いのではないか。この文章だけ切り出すと何を言いたいのかわからなくなる気がした。

(座長) 35 ページの修文のところは今の提案でいいのでは。5 ページは、主な事業の成果のところには舞鶴港が何も書いてないということだが、何もないだろうか。

(事務局) 京都縦貫道や今整備中ではあるが国道27号西舞鶴道路が進捗中であることは言えると思う。

(座長) これは5 ページの学研支援道路の欄をもう少し幅広くして、舞鶴港に係る道路整備についても追記してはどうか。19 ページの歩きたくなるまちの事例がないことについては、事例写真等を追加してはどうか。

(事務局) 良い事例写真を掲載することとしたい。

(事務局) 33 ページについては、わかりにくい表現であり修文の必要があると思う。元々

道の駅というのは休憩機能、情報発信機能、地域連携機能という3機能があるが、近年それを超える使い方、例えば車中泊などの地域の周遊といった場合に求められる機能として出てきた。そのため、「それに対応する」という表現をしており、具体的に、車中泊の場合、専用のブースを設けているところやシャワー室みたいな装備があったりするところもある。どこまで具体的に書くか考え、その目的がはっきりわかるように修文する。

(座長) それは、府が実施する事業なのか

(事務局) 場合によっては、運営者と連携して実施することもある。

(委員) この計画は、おそらく一般の方も読まれることを想定すると、41ページの写真だけで橋梁の耐震化という話が伝わるのかどうか。我々は土木に関わる者なので、ここを耐震化したというのが見てとれるが、府民の方がわかるようにしておいた方がよい。また、このページの写真は、上下でかなり意味合いが違っている。目標を示すのか現状を示すのかどちらだろうか。例えば、冠水している写真でいいのか、冠水しないような対策を実施したところを掲載するのか、どちらがよいのだろうか。これ以外のページでは基本的には全て改良後や理想像の写真であるが、ここでは事前と事後の写真が両方ある。混在してもいいならこのままでもいいと思うし、理想像を示すのであれば対策後の方が良いと感じた。

次に、48ページについて、コンパクトにまとめられているが、特に④求められる機能の「◎、○、－」の意味は曖昧にしておいた方がよいのか、きっちり書いた方がよいのか。特に「◎、○、－」に意味があると思うので、それに対してなぜこうなったのかということの説明する必要があるのかどうか。例えば、「道路構造規格は何を意味しており、物流だとかいうものが対象になります」といった解説が1、2行必要なのか、表を見れば理解してもらえるとということでもいいのか。

(座長) 冠水対策は事後の写真を見せてもわかりにくいかも知れない。要は、災害の写真と対策後の写真と一緒に掲載されているのがどうだろうかということ。また、このページの法面防災対策の写真は、素晴らしい法面对策なのだろうか、少し心許ないようにも思う。

(委員) こだわりがあるわけではないが、現状こうなっているという写真が必要なのか、基本的に全ての写真はこう良くしますという写真が多かったため。

(座長) 少なくとも上に被害の写真下に対策の写真を載せるよう入れ替えた方がよいのでは。法面防災対策の写真は、もう少し良い写真があれば変更されたい。それから橋梁の耐震は、わかると言えばわかるような気もするが。

(委員) 我々はわかるが、この計画の読み手が誰かということも考慮すると何らかの解説が必要かと思う。

(事務局) その点については、写真の制振ダンパーの所に吹き出し等で「耐震・制振用ダンパー」と書けば、こういう対策を実施していることがわかると思うため、追記することとしたい。

(座長) 冠水と無電柱化の対策後はどうしたらわかってもらえるだろうか。しかし、冠水対策は道路ではなく他の事業で実施しているのだろうか。

(事務局) やむを得ない状況があつて実際にこういったところでは冠水部分の道路を嵩上げするような事業を集中的に実施しているところである。

(事務局) 写真が混在している点については、枠を分けることや災害と対策の写真を上下入れ替えるなど工夫することとしたい。

(座長) 電柱倒壊については、この写真のような箇所が無電柱化することはないだろうから、もう少し良い対策写真があれば変更されたい。

(事務局) 電柱倒壊については、都市部の電柱倒壊の写真を掲載し、無電柱化に繋げるといった表現を工夫したい。

(委員) 最後は48ページの「◎、○、－」について、この表だけであえて○とか◎の定義をせずに説明しないというのも選択肢だろうし、きちんと説明するのも別の選択肢かと思う。特に、道路構造規格というところで、なぜこっちが◎で○なのか、という簡単な説明を入れた方が良い。特に気になるのが最後の防災のところで、速達性や定時性を求めないということは理解してもらえるかと思うが、積極的に○とせずに「－」にしているのも、特に災害時においては重視される機能であるというような注釈が補足的にあつても良いと思う。

(座長) 速達性、定時性という言葉は、日常的な意味で書いており、災害時においては少し意味合いが異なる。こういったことがわかるように、この表に説明を書いておいた方が良くはないかという意見。

(事務局) それぞれ人流・物流・防災の表があるため、全てにそれを書いてしまうとスペース的な問題も出てくるかと思うので、最後の54ページのとりまとめた表の下に説明書きを入れるか検討したい。

(座長) 説明書きを54ページに入れるのか、もしくは前の方の各表に入れるのか検討されたい。

(委員) 第3章に実際の政策、施策があり、具体的な中身があつて書かれているものと、題目だけで留まっているものがあるように思う。これはやむを得ないと思う部分もある中で1点できればと思ったのが、12、13ページに上位計画の総合計画に関する記載があり、その中に「環境にやさしく安心・安全な京都府」というのが大きなテーマとしてある中で、今度は道路の方にいくと、3章の4「災害に強く持続可能な社会をつくる道」というところがあり、4-①、②は、既に色々な取組みを実施しており具体的に書かれている一方で、4-③の「環境にやさしい社会の仕組みの構築」に関しては、具体的な中身に踏み込まれた内容になっていないという印象がある。例えば、二酸化炭素排出削減への取組みというところで、この「電気自動車の普及への対応を進めます。」ということだが、何か具体的に施策があるのであれば書いた方が良くはないかと思う。また、例えば下のコラムのところカーシェアリングではなく、交通渋滞対策によるCO2削減効果などの参考データのものを載せるとCO2削減がわか

りやすいと思う。その下の「自然との共生社会実現への取り組み」で「道路整備にあたっては生態系の影響を最小限にする」という内容だが、これももう少し具体的に、例えば i-Construction など効率化、環境への影響を最小限にするというような、何か具体的なものがあれば書いた方が良くはないかと思った。

もう一点は細かい話だが、全体を通しての脚注、*印の説明について、例えば7ページの「*7 ミッシングリンク」の説明が「生物の進化・系統において・・・」など脚注のわりに分かりにくい。また、36ページの「*30 EC」、ネット通販などそういったものの説明だが「商取引のうち、コンピュータを介して行われた電子商取引」とあり、電子的商取引の説明が電子商取引で終わる文章となっている。あとは、43ページの「*36 非破壊検査」、これは委員の先生方は当然の知識かも知れないが、「衝撃弾性波の伝播速度を測定し、構造体コンクリートの圧縮強度を推定する検査」など、専門的過ぎておそらく府民の方、一般の方が読まれても非破壊検査とはどういうことなのか分からないのではないかと思うため、脚注は全般的に見直しが必要ではないかと感じた。

(事務局) 脚注については、皆さんにわかりやすい言葉に変えるように全面的にチェックする。

(座長) 続いて「環境にやさしい社会の仕組みの構築」のところの事例については、どうだろうか。自動運転やEV というのは環境にやさしいということになるのか。

(委員) 23ページのコラムで、スマートけいはんなの紹介がされており、グリーンスクールモビリティ等のことは記載されているが、環境と結びつけたような整備、府として環境の視点で道路整備を実施した事例などがあれば良いのだが。

(事務局) 道路側というか整備の側からいうと給電装置の整備などがあり、府全体としてはEVの公用での利用などはあるが、なかなか利用者の方それぞれに委ねられるところがあり、あまり書けていないというのが実情。先ほどの道の駅みたいなところに給電装置があればわりと対応できるのかと思う。具体的には、府民環境部で所管している施策もあるため、何かあれば対応していきたい。

(座長) 給電装置はわかりやすいかも知れない。次の、共生社会実現への取り組みは、なかなか難しい。

(事務局) 具体的な事業になるが、丹後半島で先般被災したところでジオパークや国定公園である箇所があるが、そういったところで山を切るよりも景観を大事にしよう、といったところはこれに該当するように思う。

(事務局) また、少し古い一例ではあるが、京都縦貫道の丹波綾部道路ではイノシシの通る道を設置するなど、施策としては実績としてわからないところで実施している現状ではある。

(委員代理) 57ページの「高速道路、直轄国道等で施策連携・整備促進を図る路線」の中で、国道24号城陽井手木津川バイパスについては、関係機関の皆様の御協力により今年度ようやく事業化できたところ。本道路は、地域高規格道路宇治木津線ではな

いという位置付けであるが、一般の方が見た際に、宇治木津線の宇治市から木津川市と城陽井手木津川バイパスのダブルで整備がなされるととらえられ、わかりにくいのではないかと思う。この表現方法について、調整の余地があるかどうか。

(座長) 要は、重複しているということか。

(事務局) 概念としての地域高規格道路と実態として今整備されるものの規格を考えると、地域高規格道路としての宇治木津線と国道 24 号バイパスとしての城陽井手木津川バイパスが同じなのかということに関して、手続き上は違うものとなっている。

(委員代理) 元々、宇治木津線の一部として城陽市から木津川市の間を先行して手続きを進めてきたが、計画を具体化するにあたり地域高規格道路としてではなく、一般国道バイパスとして計画決定、事業化がなされた。人によっては宇治木津線の一部だというとらえ方をされていると思われる。

(事務局) ここは一般の認知でいうわかりやすさをとるのか、行政としての筋を言うのか、ということになると思う。一般的に国土交通省等の資料で整理すると、今回記載しているような取扱いにならざるを得ないと思う。残った区間を宇治木津線の宇治城陽間と言ってしまうこともできるが、よりクローズアップされるような感じはする。この点について、どうしてもという判断があれば、変更することもあると思う。その場合は、次回の広域計画見直しの時に、その区間が整備区間となり、残りを候補路線とするということになる。これは、個別の話になるため、別途調整することとしたい。

(座長) ところで、この城陽井手木津川バイパスに接続する府道などは決まっていないのだろうか。

(委員代理) 城陽井手木津川バイパスは、新名神の新たに設けるスマートインターチェンジのところから国道 307 号と交差し、国道 163 号のところでは現在整備中の東中央線に接続する計画となっている。

(委員) 56 ページの主な事業箇所と 55 ページの広域道路ネットワークが地図上で関連付けられると一般の方がイメージとしてわかりやすいのでは。

(事務局) 地図上に落とすと偏りなどに目が行きやすくなる場所があり、我々としては難しいと考えている。

(事務局) 事務局でもその議論があり、それを経た上でこれに落ち着いたというのが実情。

(委員) 54 ページに 3 つのリンクの種類が記載されているが、これを 56、57 ページに入れるということも難しいだろうか。

(座長) こういったものは計画の付録となると思っていた。計画期間中に着手を目指す箇所として記載しているのは、相当踏み込んだ方ではないかと思う。

(事務局) このように表現していながら逆に 20 年先かもしれない、そういった意味では物足りないという御意見もあるかも知れない。また、具体的な路線名にリンクを書いてしまうのもなかなか厳しい。

(委員) やはり最後の計画の運用が気になる。今の事業箇所の進捗評価がここに入ってくるのかというと、おそらくそうではないと思う。そうなった時に、主な事業箇所や個別の事業項目というのが全体の中でかなり異質のものが入っているように見えてしまう。例えば今も議論のあった 56、57 ページの主な事業箇所も、これまで広域道路網検討部会の方で 55 ページのような話をずっとしてきたが、実際にそれがどこだという話はしていなかった。政策検討部会でも、こういう政策でやろうという話はしたけれど、それに対して無電柱化の整備をどれくらい実施するのか、高速のミッシングリンクの解消をどこまで進めるのか、といった話はしてこなかったと思う。しかし、実際に運用する上でこれが一番大事ということは非常によくわかるが、全体としては計画の運用で、そこを目指してこれらの事業があるという立て付けになっていると思う。この関係をどのようにするのか確かに難しいが、やはり少しでも計画とこれらの事業とがわかるような工夫がある方が望ましいと思う。これが、先ほどの御提案の一つであるような KPI でまとめるというのも一つの方法だと思うし、KPI は具体的な政策につながっていて、こういった政策がこの計画のこういったところにつながっているという話ができる。そういう観点で言うと 56、57 ページの話も、先ほどの意見のように、どういう機能の役割を果たすことが想定されている道路なのかということがわかる方が計画としては良いのではないかと思う。先ほど御提案があったように、例えば、矢印を表示する、もしくは、これらの具体的な事業が主に 3 つの視点のどのネットワークに貢献するのかを示す、ということが考えられる。

(事務局) 今の御提案は、割と対応はできるかとは思いますが、かなりの場合が一对多になると思う。また、ここに記載しているのは、概ね 10 億円以上の主なものになるので、交通安全など小規模なものはここには書ききれていない。この章立てからすると、かなり偏った、物流などのところに集中的に入ってくるような形になるかと思うが、試していきたい。