

これまでの委員からの主な意見

意見概要

■地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期確立

○既存不適格の盛土への対応が重要（減災補強に基づく耐震性の評価）

（H19能登半島地震で崩壊し対策した箇所での被災は軽微／盛土締め固め基準の改定（H25改定）以降に供用した輪島道路（R5供用）は被災なし）

○財源問題に関連し、欧州で盛んなラウンドアバウトの活用や、制限速度の引き上げなど、一般道の少しの工夫で、ネットワーク全体として重要な機能を果たすということも同時に考えていくべき。

○重要物流道路が被災し利用できなかったことが反省点である。重要物流道路の指定趣旨に沿って、点検し見直すことが必要。

○締め固め基準が変更された後に整備された道路の被害が少なかったという知見は、今後の整備を進める上で示すべき。

○重要物流道路の再点検は非常に大切。重要物流道路がしっかりしていることで、日本のたくさんの供給拠点から発災直後に道路を使って物資を届けられるということを経済効果として評価してもらいたい。

○何でもかんでも新規インフラをつくって復興していくことよりも、古くてリスクのあるインフラを確認し、地元から見て信頼できるように、強度の強いものに更新するなど、奥能登の優れた漁業資源を活かしていくためにも、孤立させない道路復旧の考え方や長期的な地域の財政効果も意識しつつ、地域ニーズに応える賢いインフラマネジメントをお願いしたい。

○財源が限られているので、災害時にボトルネックになりそうな箇所について集中的に耐震性を高める、2車線の道路について部分的に車線を増やす、フルIC化するなど、場所に応じた工夫を積み重ねることが重要。

○技術基準自身は変える必要はないというメッセージは大事。計画時にリスクを避けることが大事であるが、整備が進んでから得られるリスクも考えながら、実際は盛土のほうが安価だが、リスクを考えると構造物にした方がよいなど、知見をうまく使うことが大事。

■拠点機能の強化

○道の駅「のと里山空港」が発災直後からの防災道の駅として機能していたことから得られた知見を共有する場を設けるのが非常に重要。

○ネットワーク計画の再構築は、道路だけでなく、空港、港湾などを緊急時にどのように道路で繋いで活用するかという広い視野からの計画が大事。

○事前の関係者間の連携や今回機能した防災道の駅などが重要。

○防災道の駅が機能したが、自家発電が発災直後に稼働できなかったため、道の駅設備の耐震性を高めるべき。防災道の駅選定の要件について、今回の地震で想定どおりの役割を果たせたのかを検証し、教訓を得ることが必要。道の駅にどのような機能・設備を求めるかを改めて考えて、政策誘導が必要。

○ネットワークの整備は相当時間がかかるが、拠点の整備は相対的に時間がかかるものではないと思うので、全国の拠点機能を持つところについてはもう一度点検し直して整備していくことがまずは必要。

○普段は固定する設備も、非常時は車で運ぶ設備（トイレ、お風呂、電源、発電、通信など）について、どういうものを道の駅等に分散整備して、全国で融通させることで強靱性を高めるといった、設備をストックしておくことの重要性を示唆してもよいのではないか。ただし、普段から使いながら緊急時にも使えることが重要。

意見概要

■データ活用による災害時交通マネジメントの高度化

- 交通マネジメント対応の検証もすべき。例えば、道路復旧見える化マップの更なる充実が必要。
- 地域公共交通情報の提供はポテンシャルがあり、将来的にはアプリのようなかたちで全国的に使えるものであり、ニーズがある。
- ソフト対策としては、緊急時の交通マネジメントについては確立されていないと思う。高規格道路を一方通行にするという思い切った施策が講じられているが、交差点の運用等でももう少しうまくできたところがあったのではないか。

■災害に備えた体制の強化

- 災害対応の体制の見直しの議論が必要（自治体だけではなく、民間企業やNPOも地域のインフラマネジメント産業として参画すべき）
- 高規格道路が寸断をすると、ライフライン全ての復旧が止まる。地域のライフラインを支える骨格的な役割も果たすということを改めて痛感。
- それぞれの管理者の責任のもとに予めBCPをつくるとともに、発災後にアップデートして、公表して、実現できそうなことを民間企業に広く示すことが大事。
リアルタイムで復旧の目途などを示して、地域が頑張れるようにすべき。
- 本来は国の関与が薄い路線に対して多くの建設会社が支援に入った点は、もっとアピールしてよい。建設業協会との関係性を厚くしてほしい。
- 幅広く建設業界以外に、地域公共交通情報の提供、上下水道の復旧など、分野毎に協力の仕組みを進化させていくことが必要。災害の事前の備えとして、政府、道路ネットワークがどのようにこれに支援できるかを検討するに際しては、各業界に支援活動を行う上で、対応に際して有益な知見を聞いて、全国に広げることが重要。
- これまでも大きな地震はいくつかあったが、それぞれに特性があり、被災の形が異なる。上下水道などのライフラインも道路と一緒に考えないといけない。

■地域の新たな価値の創出につなげる道路空間の活用

- 今後、陸上交通が中心となっていく時代に、輪島や珠洲を今後どういう形で再構築していくかというのが、大きな課題。道路側だけではなく、県や市町が今後地域をどうしていきたいのかを検討することが重要。復興に資するプランを立てるべき。
- ビルド・バック・ベターもいいが、グレードが高いインフラだと維持管理コストなどの自治体負担が大きくなる。日本全体の人口が減少していることを考えると、自動化の備えができれば意味がある。

■その他

- 交通量が多くなるとも、道路は必要だと言える覚悟を持たなくてはならないということが今回の学び。
- 地元からの要望に、4車線化、ミッシングリンク解消等さまざまあるが、限られた予算では全てを一緒にできない。今回の震災の教訓・能登半島特有の社会的状況から、最優先すべき点を考えなければいけない。
- 早期復旧・復興に寄与するためには、予算に限りがあるので優先順位をつけて整備に取り組む必要がある。
- 古いインフラをうまく活用することも大事であり、地域が自らの手の届く範囲でメンテナンスできるようなノウハウをストックしておくことが大事。