

第1回有識者会議(11/19)における指摘事項

<総論>

- 我が国の道路整備は戦後大きく進んだが、古来より災害を意識しながら道路整備は進められている。近年、災害が頻発化する中で、道路が継続的に機能を発揮し、その役割が再認識されるようになってきた。

<整備水準について>

- 道路の断面に見られるように、経済性を優先して、災害等に対する余裕を切りすぎてきたことは反省点。
- 都道府県道や指定区間外の一般国道等、末端の道路の強化についても評価が必要。
- リダンダンシーの確保について、中くらいのをたくさん作って確保するか、いいものをつくって、場合によっては一部を廃棄してトータルの効率を上げるなど、検討が必要。
- 被災前の状態に戻すのか、被災前より頑強にするのか復旧の水準に関する議論が必要。

<被災後の対応と被災時の道路の機能について>

- 0メートル地帯における高架道路の避難路としての機能を積極的に評価する必要。
- 被災直後から時間の変遷によって、道路に期待される機能がどのように変化するかについて概念的な整理が必要。
- 生存率が非常に変化する72時間(3日間)の道路啓開情報の出し方について、事前に自衛隊や消防、警察、ライフライン事業者等と調整が必要。
- 大規模災害発生直後に災害交通マネジメント検討会の設置を義務づけるべき。

<リスクの点検・把握について>

- JR五能線のように、道路についても、分断のリスクを外的要因も含めて線として連続的に評価し、どこに脆弱性があるのかを明らかにすることが必要。インフラ管理者同士がよりよい管理の方法などを学び合うべき。
- 道路のチョーキングポイントの把握、市民と連携した潜在的なリスクの点検が必要。

<技術面(予測精度)について>

- 交通需要、交通マネジメントの予測精度の向上が必要。
- 気象予測については、道路管理者から気象庁に実務のニーズを伝え、精度向上してもらう必要。