

これまでの有識者会議におけるご意見

<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。
- 道路の設計において、国際的な相場観で比較し、余裕を見直す検討が必要。
- 災害時に壊れにくい交通システム、復旧が容易な交通システムが大切。
- 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。
- 頻度は少ないが、規模が極めて大きい災害時にも、避難を支えるインフラとして機能する必要がある。
- 防災の切り口から、最後まで機能を維持すべき道路をベーシックインフラと位置づけ、災害に対して余裕をもった道路を時間をかけてでも整備すべき。

<迅速な応急復旧のための備えについて>

- 国道のほか県道や市道と連携したネットワーク復旧のための計画策定に関して、事前に議論する必要。
- 人々の暮らしに重要な役割を果たす、居住区と居住区を結ぶ道路を積極的な保全対象として位置づけを行う必要。
- 避難軸の観点から、横方向のネットワークだけでなく、断面を見直した縦方向の避難を意識すべき。
- 災害時の復旧復興のため、地域の中に工事用車両をいかにおくかということの検討をすべき。
- 事前復興計画を策定する常設機関(大学等)の設置の必要性。

これまでの有識者会議におけるご意見

<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。
- 復興の道路計画では、災害の外力が大きくなるほど、道路の果たす役割は大きくなる。

<災害時の交通マネジメントについて>

- 災害時には、交通マネジメントに係る統合的な組織を作り権限を与え、各事業者へは協力を義務づける必要。
- 災害時の指揮系統は日頃から練習しておくべき。
- 各自治体、業者間のデータをプラットフォーム化することにより、災害時に復旧の優先順位付けが必要。
- 災害時の交通運用は、限られた供給量を緊急車両等、だれに優先権を与えるか意思決定のノウハウが必要。
- TDMとTSMを相互に連携しながら行う交通マネジメントの実施が必要。

<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。
- 道路分野のコンセッション事業などにおいて、防災や安全を評価の尺度に入れこむことを検討すべき。

<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。