

IV 具体的な施策の提案

項目	議論していただいたテーマ	委員からいただいた意見
<p>1. 安全で安心できる暮らしの確保</p> <p>(1) 災害に強い道路ネットワーク</p>	<p>① 道路のネットワークの機能確保に着目した道路防災対策の推進</p> <p>② 事前通行規制区間の見直し</p> <p>③ 選択と集中による耐震補強の推進</p> <p>④ 災害発生時の情報提供の迅速化</p> <p>⑤ 災害に対して脆弱な密集市街地の解消</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 緊急輸送路に張り付いている古い建物も同様に考える必要。 ● ネットワーク機能については大事であり、進めていって欲しい。このような考え方は、維持修繕も同じく重要。 ● 技術者として、どれだけの人が必要でどうするのかを育成プログラムも含めて考えて欲しい。
<p>(2) 安全・安心な道路空間の形成</p>	<p>① 科学的分析に基づく効果的な事故対策の実施</p> <p>② 住民の合意形成促進による効果的な生活道路、暮らしのエリアの事故対策</p> <p>③ 通学路等の歩行者の安全対策</p> <p>④ 安全な自転車走行空間の確保</p> <p>⑤ 開かずの踏切などの速効対策の実施</p> <p>⑥ ITSの活用による交通事故の削減</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事故抑止効果を向上させるためには、ユーザー達の声をリアリスティックに入れていくことが必要。 ● 自転車の走行空間については、狭い歩道を高速で走る問題があり、見直すことが必要。 ● 交通事故死者数が減っている一方で、死傷者数は増えている。次の重点計画では負傷者も減らしていくことで対応を考えなければならない。 ● 路上にあるいろいろな物が事故の原因となっていることに留意すべきである。 ● オートバイの駐車問題は重要。 ● 植栽は街路樹として景観では評価されてきたが、日陰を作る機能などの機能面での評価は十分ではない。

<p>(3) ストックの戦略的管理</p>	<p>① 道路管理・防災ネットワークの観点を踏まえた道路管理の実施</p> <p>② 事後保全から予防保全への転換による既存ストックの長寿命化及びライフサイクルコストの縮減</p> <p>③ 財政的・技術的支援を通じた地方管理道路の予防保全への転換</p> <p>④ 高速道路の予防保全を推進</p> <p>⑤ 計画的な道路管理技術開発の推進</p> <p>⑥ 道路管理技術者の確保・育成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 維持管理の重要性はまだ認知されていない。アピールが必要。 ● 維持管理について予防がよいのか、壊れて更新する方がよいのか、具体的に数値データで示した方がわかりやすい。 ● 米国は州単位で長期計画を立案しているが、維持管理を含んだ長期計画策定を行っているところも多い。 ● 米国では1970年代から修繕を行ってはいしたが、対応が間に合わなかった。日本では、「明日から急には方針を変えられない」ということへの対応が課題。 ● 道州制に移行した場合も考えると、維持管理を誰がやっていくかは課題であり、議論が必要。 ● 橋だけではなく、斜面地など道路全体で対応していくかも重要。
<p>2. 物流効率化による国際競争力向上</p> <p>(1) 国際物流基幹ネットワークの構築</p> <p>(2) 空港・港湾と高速道路とのアクセス強化</p> <p>(3) 都市間物流システムの効率化</p>		<ul style="list-style-type: none"> ● アジア航路が日本海側中心になってきており、その玄関が必要。 ● 日本海側と太平洋側をつなぐ横断道も必要。 ● 上海港では乗用車は有料だが、物流車両は無料にするなど、大胆な取り組みが行われている。 ● 高速道路料金についても国家戦略の中でどうすべきか考えることが必要。 ● 東京外環の南伸などは、地域の要望への対応ではなく、国としてつくっていくべき。

		<ul style="list-style-type: none"> ● 道路と港湾が一緒に議論することが必要。 ● RORO船が増えているが、フェリーの着く港へのアクセスも視野に入れるべき。
3. 豊かな生活環境の創造 (1) 地球環境保全への積極的な貢献 (2) 沿道環境の保全・創造 (3) 地域の空間形成		(3 / 30に議論)
4. 地域の自立と競争力強化 (1) 戦略的ネットワーク整備	① 整備目標の明確化 ② 整備の必要性・優先度の評価を実施 ③ 少ない投資で早期にネットワーク効果を発揮させるための工夫 ④ 地域のネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ● 対象とする空港・港湾の重要性をきちんと考えないといけない。 ● 隣接県都市との連絡について、一般道路の質の向上と高速道路を総合的に見て、妥当か否かを検討する必要がある。 ● 防災や維持管理の観点では現道も含めたネットワークで検討すべき。 ● 整備のスピードに関する観点も盛り込むべき。 ● 地域計画との整合性の観点でのネットワークの必要性を検討すべき。
(2) 既存の高速ネットワークの効率的な活用・機能強化		(3 / 30に議論)
(3) 都市、地域交通の快適性、利便性の向上	① ポイントを絞った機動的かつ科学的な渋滞対策の実施 ② 開かずの踏切などの抜本対策の実施 ③ 土地利用と連携した交通円滑化の取り	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市・地域の交通戦略の支援について、一定期間集中的に補助金を交付することで自治体の取り組みを促すことを検討すべき。 ● 渋滞の要因は、信号現示間隔と駅前広場の配置

	<p>組み</p> <p>④ 都市・地域総合交通戦略の支援</p> <p>⑤ 公共交通へのハード／ソフト支援</p> <p>⑥ 都市内の物流システムの改善</p>	<p>上の問題が、渋滞の相当な要因となっているのではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 更なる公共交通への支援拡充が必要。 ● 路上工事の工法の工夫については規制車線数を減らすなど改善の余地がある。高速バスでは、渋滞時にはK社はルート変更をするが、T社はしない。こういうのもチェックすべき。 ● 海外において公共交通を有効に活用している事例を、情報発信していけばどうか。 ● 戦略を支えていくためにも、目指すべきビジョンを明確化し地域で共有していくことが重要であり、上位の計画策定の仕組みが必要。 ● 大都市と地方都市では渋滞のレベルは様々。基本となる水準をどこに設定するかが問題。プローブのデータというきめ細かい情報が取れるようになったのだから、もっと現場で活用すべき。 ● 都市内物流に関して都市内で交通管理をすることの大事さが広まってきたのはいいこと。一体的にハードの環境を整えないと機能を発揮できない。
(4) 観光振興の支援		
(5) 多様な機能を持った「道の駅」の新たな展開		(3 / 30に議論)