

四国ブロック広域道路交通ビジョン

－ 懇談会等での主な意見 －

1. 広域道路ネットワークについて

- ・高規格幹線道路もリスクを考慮すると4車線化すべき。平成30年7月豪雨で高知自動車道が被災したが、暫定2車線のままだと、今も高知は孤立したままだった。
- ・道路法の道路だけでなく、各関係機関の管轄の道路も含めた計画が必要と考える。今回のビジョンや計画の策定にあたっては、関係機関とのコミュニケーションを密にして取り組んで頂きたい。
- ・高松空港は、徳島県の三好地域などからの利用も想定されることから、多重性・代替性を確保した方が良いのではないかと。

<対応>

- ・四国8の字ネットワークをはじめとする高規格幹線道路及び地域高規格道路、都市内環状道路等の広域ネットワークの整備を推進する旨を記載
- ・ビジョン策定にあたり、臨港道路を管轄する港湾管理者とのすりあわせを行った。
- ・県を跨いで活用する可能性がある拠点については多重性・代替性について幅広く検討を実施。

2. 防災・交通拠点について

- ・港湾と道路の連携を密にしてビジョンを策定していくべき。
- ・防災拠点とのフィーダーが重要となる。例えば、庁舎を高台移転したものの、そこへのアクセス路が脆弱であれば話にならない。8の字ネットワークにひげ路線を設けるとか、近くにICを新たに設けるなど検討すべき。

<対応>

- ・ビジョン策定にあたり、臨港道路を管轄する港湾管理者とのすりあわせを行った。
- ・防災上重要な拠点間を結ぶ路線の他、多重性・代替性の確保の点から、代替・補完路の確保も図ることを記載。

3. ICT交通マネジメントについて

- ・ICT交通マネジメントには、自動運転車の普及により交通安全性が向上するだろう。そのときに問題なのはデータの取得であり、ETC2.0のデータだけは厳しく、モニタリングの体制が必要と考える。
- ・災害時の情報提供については、データのオープン化が重要となる。
- ・災害時には、拠点に何が何でもたどり着くことが求められる。建設会社とBCPの協定を結ぶなどオペレーションシステムの構築が必要。
- ・MaaSのようなモビリティプロバイダーが今後の交通を担うみたいなのをいれてはどうか。

<対応>

- ・ICT交通マネジメントを推進するにあたり、マネジメント体制の構築や地域道路経済戦略研究会や各県の交通事故対策協議会等を活用し、産官学が連携していくこと記載
- ・MaaSの導入も今後検討していく旨を記載