

平成30年度 第2回北陸における広域道路交通のあり方検討会 — 主な意見 —

●ビジョン全般

I

- ①表紙の図は、アジア諸国・極東ロシアのなかの位置づけもあるので、より広い視点の図にした方がよいのではないか。
- ②P15、16で将来の夢が語られているが、その後が現実のデータばかりになる。この間にもうワンステップあっても良いと思う。例えば、極東ロシアや北朝鮮との交流が活発になったら、新潟港の取扱量がどれくらい見込まれるとか、予測が難しいと思うが、将来的な夢を盛り込むことができれば良いと思う。
- ③P15、16の中央の図の北陸の各都市の○の大きさや対象とする都市の基準をはっきりとした方がよい。糸魚川市や黒部市を入れると連担して繋がりがあっても見える。

<対応>

- ①② ⇒来年度のビジョン本策定までに検討
- ③ ⇒各県における主要都市と人口4万人以上の市町村を記載 ビジョン：P. 15、16

II

・資料4のP3の高規格幹線道路網の図をみると、4車線も暫定2車線も同じ赤い線が利用されているので、既に十分なネットワークがあり、もう整備は必要がないようにも見える。暫定2車線の区間は、走行の安全性や災害時には問題が多く、まだ整備が必要であることがわかるように、赤い線は濃淡や破線にするなど工夫した方がよい。

<対応>

高規格幹線道路の2車線区間を赤線に修正 ⇒ビジョン：P. 3

III

・交通に偏った整理になっていると感じられる。北陸とその他の地域の産業連関分析を行うことで、それぞれの経済分野でどのような波及効果があるか、どこで消費されているのかなどが見えてくる。経済活動の結果として物が動くという整理ができないか。

<対応>

各県の産業の生産額割合、貨物流動量、輸移出・輸移入割合等を整理
⇒別冊（資料集）：P. 56、59、62

●広域道路ネットワーク

Ⅳ

①高速道路の2車線区間は、非常にストレスがかかる。また、災害時の支援物資の輸送や災害派遣が重点的に入れないと災害復旧が遅れる。「2車線の脆弱性の解消」を視点3の災害にもポイントとして付け加えて欲しい。

②財源的には難しい面があるかもしれないが、基幹的なネットワークは、災害という視点からすると4車線あるいは多車線、2車線であっても通り抜けができる広幅員化が必要という整備方針を国として据えることがポイントと考える。

<対応>

①② ⇒広域道路ネットワークの基本的方針にて記載 ビジョン：P. 37 視点3 2行目～

Ⅴ

①トラック業界では、運転時間・拘束時間が待たなしの問題となっている。今現在では、運転手の休憩施設としてトラックステーションがあるが、スペースとしては足りない状況であり、現状のままでは関東・関西方面への移動が難しくなる。大規模な拠点施設の整備をできる限り速やかに対応する必要性に迫られているため、このような状況を是非ともご理解頂きたい。

②運転の拘束時間を短縮し、運転手が疲労なく安全運転ができる環境を実現するためには、道路網の整備が不可欠であり検討をお願いしたい。

<対応>

①② ⇒広域道路ネットワークの基本的方針にて記載 ビジョン：P. 37 視点1 7行目～

●防災拠点

Ⅵ

・道の駅を様々な方法で活用するのは良い方向性だと思う。特に、過疎地域においては、最近ドクターヘリの運用が進んできており、去年は富山県、今年石川県に導入されているが、運用上で問題になるのは、救急車とドクターヘリの接続である。道の駅の駐車場等を臨時のヘリポート（ランデブーポイント）として指定しておくことが重要と考える。その記載も入れて欲しい。

<対応>

・防災拠点としての道の駅の整備として、「臨時ヘリポートとしての利用」も明記

⇒ビジョン：P. 38

※交通・防災拠点の基本的方針にて記載