

第1回 東北地方新広域道路交通ビジョン等の検討に係る有識者会議 意見要旨

■全般

○ビジョンのスローガンや目標値を設定することで、ビジョンが目指すターゲットが明確になると考えられるので、検討すべき。

■ネットワーク

○日本海太平洋の2面活用は重要だが、交通ネットワークが課題となり日本海側に産業集積がされていない状況。2面活用上の課題を整理されるのが良い

○東北の横断軸は平常時でも冬期間の走行性低下に対応する必要がある(112号等)、横断軸のなかでも比較的勾配が低い石巻酒田間のウエストラインを強化すべき

○工業団地を拠点としているが、重要物流道路に指定することで団地の区画セールスに効果的に作用することも考えられる。

○人口減少・労働力不足が一層進むことから物流も大型のコンテナでより合理化・効率化を図るべき、その際、大型のコンテナ車を走らせる道路、そこから小分けして小型のトラックが走る道路等の棲み分けをし、シナプス型のネットワーク形成に向けた検討となしてほしい

○道路種別を階層別に見て現況の役割や目指すべきサービス水準を整理したうえで、ネットワークの選定を考えるのが良い

○基幹道路の整備が進みネットワーク化した後の、目指すべき道路のサービス水準やこれに伴う道路のスペック等もあわせて整理するのが良い

○港と物流施設の道路ネットワークが良くなれば、結果的にポートセールスにも繋がる

■災害時

○災害時のネットワークは、初動では移動の確保、次に迂回路等により繋がること、そして広域迂回で移動量が大きい場合は、移動速度を上げ、移動に要する時間をなるべく短くできることを念頭に代替路のネットワークの検討が必要

■観光

○観光は、今後一番の成長施策。東北は観光資源が多いが外国人宿泊者が少ない。その理由の一つに点在する観光地を繋ぐネットワークが悪く観光地を回れない

○観光地に接続させるだけでなく、大型観光バスを意識して必要な改良をしていくべき

○ビジョン検討において、道路と観光地の繋ぐ周遊観光ネットワークの議論だけでなく、目的地への移動時における旅行者の視点も意識する必要がある。

○目的地への移動時の車窓景色等も旅行者の観光の楽しみ方になるので検討をされるのが良い

○交流ネットワークに指定された場合、その路線の案内方法等を統一した意匠にするなどの検討も良い

○観光における旅行動態は団体旅行よりも個人旅行が主流であり、人口の交流拡大も方向的には関係人口に着目した対流施策の検討も良い

○地方の小さな空港でも周辺に点在する観光拠点を繋いでいくことで、小さな町でもインバウンド旅行者の受け皿になることができる。

■拠点

○中山間部の道の駅は、コミュニティバスなどが接続しているところも多く、役場の行政サービスを持たせるなど拠点として多機能化をすすめる検討が必要

○道の駅の防災拠点化は東日本大震災を経験した東北でこそ高度化の取組として情報発進すべき。(また、東北の冬期交通の走行条件の厳しさを伝えるために、あえて夏季に道の駅を訪れる来訪者に対しパネル展等を開催してほしい)

■ICT

○物流におけるICT交通ジョンでは、無人隊列走等の導入の方がマッチする。その際、無人隊列走行を本格的に導入する場合の道路の問題点(2車線自専道)にも言及しておくのが良い(浜岡委員)

○広域道路交通ビジョンを掲げるのであれば、末端部の道の駅での自動運転の導入よりも、MaaS等の取組を示した方がマッチする

○自動車の走行速度と信号交差点のサイクル情報を路車間で連携することで交通の流れはもっと良くなる

○路車間通信技術による無停止走行支援サービス(グリーンウェーブ)もICTの中で整理されるのがよい

○自動運転は、中山間地域とはいえ、ある程度集積している地区での事例。車が無いと生活出来ないような地域でのデマンド交通の代替となり得れば効果が大きい。

■重要物流道路制度について

○物流車両のシェアは外貨に使用される海上コンテナ車両より国内で生産消費される荷役に使用されるバン型のセミトレーラー車両の方が多い。このセミトレーラー車両の特車申請に2~3ヶ月を要していることもあることから、特車フリーの対象車両の拡大が必要。

■その他

○トラックドライバーの担い手不足に対する対策も必要では無いか? 高速のPAに職業ドライバー専用の休憩室を設けたり、車を点検するPITスペース設けたり、どういふものをセットすべきかトラック協会へヒヤリングを行うとか職業ドライバーの運転環境改善の改善等にも配慮していく視点があってもいいのでは無いか?

■広域交通の課題

- 港などの各施設の課題整理等が現況利用に偏っているが、それぞれの施設のポテンシャルが不明なので課題が正確に把握できていないことも考えられる。現在の港湾の機能や将来の予定も含めたポテンシャルの整理踏まえた課題整理が必要。
- 各港湾の全体の取扱に対するコンテナのウェイトを明確にし、港湾の能力に対して利用実績がどうなのか整理されるのが良い
- 荷主のニーズと定期航路等の開設状況等にミスマッチが無いのか把握されるのが良い
- ビジョン等の検討においては通常は将来的な人口減少を踏まえた検討を行うが、物流についても将来需要量等に基づいたビジョンが整理されるのが良い
- 青森県は北海道からの物流に対するゲートとして機能していることから、東北の発着や内々の物流の動きの他に東北を通過する物流についても把握されるのが良い。
- 災害時の対応はミッシングリンクの解消が最優先であり日本海側の縦軸や横軸の整備されるのが良い。その中で、東北地方は豪雪地帯であるため災害時の早期復旧には、4車線道路にすることで除雪効率も向上し早期復旧につながる。
- 酒田港で紙おむつの原料となる不織布や紙の輸入が多く、その後紙おむつを輸出する利用が増えているのは花王のおむつ工場のこと中国向けの越境ECとして成功している

■ネットワーク設定の考え方

- ネットワークの機能で階層化するのと同様に重要度の高い拠点も階層化しそれぞれの規格に応じた連結を考えるべき
- 今後設定する交流拠点も含め、取り残される地域が生じないようなネットワークを考えるべき。
- 連結する拠点は現状のみで判断されるのではなく、将来の計画等も踏まえて設定されるべき。
- ネットワークの目指すべきサービスレベルを指標化することでビジョンの打ち出しが明確になるので拠点間の連絡時間や、災害時の迂回が平常時の○倍など、設定の目安があるのが良い。
- 道の駅は防災拠点に指定するだけでなく、防災拠点として何を備蓄するかなどの考え方もあつた方が良い。