

## 有識者から頂いた主な意見（平成27年11月、平成28年1月）

### 総論

- ・ 計画期間中、高速網や大分市中心部は整備が進んだが、全県的にはどうだったか、バランスをどう取るかが課題と考える。B/Cで判断すると大分市内だけになる。県民に理解を頂くのが大事である。
- ・ B/Cの高い優先順位の高いものはともかく、地道に継続してすべきものを含めしっかり整理した上で事業を実施すべき。
- ・ 地方創生と言われているが、道路をはじめとするインフラ整備が必要である。
- ・ 道路は繋げてこそ意味がある。血管と同じで大動脈から毛細血管までうまく流れる仕組みが重要。国・県・市町村の連携が必要である。
- ・ 速達性から快適性や景観を重視するなど、グレードやニーズの高まりがある中で、どこまでやるか、どう優先度・プライオリティを付けていくかが課題である。
- ・ 壊れない強固なものを作るのか壊れたら復旧・修繕で対応していくのか、経済・効率性重視なのか等、道路整備の目的を明確にした上で、メリハリをどう付けるかが課題と考える。
- ・ 基本的には道路整備は必要である。限られた予算の中でいかにコストを下げても同じ機能を確認するかが重要である。その上で優先順位をつけていくことが必要である。都市部の需要が多い対策と中山間地域の集落を維持するための対策のどちらが重要かは判断できない。都市部は交通問題、中山間地域は、生活の問題であり、そこを忘れないようにすべき。
- ・ 限られた予算をどう優先順位をつけて配分するかが大事である。
- ・ 災害に強い道路と集落を守る道路は推進すべき。

### 防災・減災対策

- ・ 防災対策も必要だが利便性向上に繋がらない。防災に力をいれるよりは生活道路の改善を進めるべき。
- ・ 山間部が多いので、防災上危険なところを対策するなど、メリハリを付けることが重要である。
- ・ 水害は橋がネックとなって起きているのが多いように感じる。早期対策が難しくとも、長期的な視点から対策が必要である。
- ・ 発生頻度は少ないが1度起これば被害は大きい防災に力を入れるべき。
- ・ 大災害時には大量の命をどう守るかが重要となるので、幹線を途絶させないことが重要である。
- ・ 災害発生後の優先ルートとして、緊急車両の通行を優先するルートに加えて、ボラン

ティアなど準緊急車両の通行を優先するルートを別に設定するなどの構想を持っておくべき。

- ・ 無電柱化も防災・減災対策となるので記述すべき。災害時に電柱が倒れることで道路が閉塞する。
- ・ 南海トラフ地震が30年以内に70%の確率でおきる。地震対策に想定外は通用しない。対策を考えておくべき。
- ・ 孤立集落対策は投資効果の観点から、道路だけではなく他の手段を含めて検討し効果的な対策を講じるべき。
- ・ 災害用道路については、現地に看板を設置することで、①事前に周知 ②災害の備えに係る意識醸成を図るべき。

### 交通安全対策

- ・ 安全で快適に走るため、消えかけの区画線を引き直すことが必要である。特に、夜間走行の安全性向上のため、信号の無い横断歩道のラインはしっかり引くべき。
- ・ 事故の起きやすいところは決まっているので、しっかり対策すべき。
- ・ 「ヒヤリハットマップ」との連携を図るべき。
- ・ 歩道は全部整備できないので、路肩の整備など工夫が必要である。
- ・ 法指定通学路整備も重要だが、歩行者が多いところは運転者も気をつける。運転者の確認がおろそかになる学校から離れた箇所や、交通量の少ない箇所でも対策を講じるべき。
- ・ 地元、PTAも交えての合同点検で、意見を聞きながら危ない箇所を優先的に対策する取組は推進すべき。
- ・ シルバードライバーへの事故対策や高齢者の運転に優しい道づくりが必要である。
- ・ トラックドライバーから見て、児童やお年寄りに危険を感じるので、交通安全対策が重要である。
- ・ 自転車が車道を走行しており、左折時の巻き込み防止のため、交差点の外側線の外側をカラー化して注意喚起すべき。
- ・ 通学路の路肩では外側線の外側をカラー化しているが、色を統一化してほしい。
- ・ 交差点の信号の歩車分離を進めるべき。

### 老朽化対策

- ・ 高度成長期に作った橋やトンネルの点検時期に来ている。災害に強い道路の為にも、点検・修繕が必要である。
- ・ 点検の判定について職員毎にばらつきがあることが問題。個人の能力向上を図るべき。
- ・ トラックが大型化してきており、当初の想定荷重から増えてきていることを懸念している。

- ・トラックが大型化していることから橋梁補修とあわせて橋梁も大型化に対応すべき
- ・老朽化対策は、年々事業費が増えているが全てが予防保全となるのか。事後保全対策後も将来は更新する必要性のある橋梁があるのでは？その予算も考慮すべき。
- ・道路を傷めるのは、過積載によるものであり、取り締まりを強化すべき。
- ・物流では積荷の傷みの観点から、舗装補修をすべき。(道路の小さい陥没や轍掘れ)
- ・橋の集水柵の目詰まり管理などの維持管理等で近隣に住んでいる建設会社など専門的な知識を持った方などに日常的な点検をしてもらってはどうか。
- ・物流の観点からは、渋滞対策と老朽化対策を優先すべき。

### 適切・効率的な維持管理

- ・大型車に当たる木の枝の垂れ下がりや伐採すべき。
- ・道路パトロールの中で、緊急ダイヤルは国道、県道、市町村道を問わずに対応してもらえらるため、一般住民にとってはよい取り組みである。
- ・防草対策を施すなど長期的な観点で景観や安全面に配慮した対策を行うべき。
- ・消えかけの区画線が多い。補修を進めるべき。
- ・事故防止の観点から区画線の更新は効果がある。
- ・車の走行に危険な轍掘れは補修すべき。
- ・現在バラバラとなっている街路樹の統一や大分らしさを表すなど、街路樹の育成に力を入れるべき。
- ・真に必要な箇所に道路、歩道の照明を設置すべき。
- ・晴天時は問題なくとも、雨天時には竹がすぐ倒れるので、それを考慮した維持管理すべき。
- ・草刈りなどは行政だけで行うだけではなく住民にも手伝ってもらう必要がある。
- ・日本の道路はきれいと感じる。今のレベルを維持することは重要である。

### 渋滞対策

- ・渋滞の要因になっている交差点の信号現示を、時間帯に応じて変更すべき。
- ・渋滞緩和として、右折レーン設置や信号現示の改善、車線の柔軟な運用等が必要である。
- ・渋滞対策よりも歩行者対策を優先すべき。渋滞対策は公共交通利用でカバーできる。
- ・大分駅ビルオープン時には、大分市内は渋滞しなかったが、これは駐車場料金を高くしたり、事前のPRで公共交通機関を活用したからと聞いている。公共交通の利用促進は重要である。
- ・大規模イベント時も含めて、バス(連節バスなど)をどう活用するのが大事である。
- ・大分市は環状道路が無いので渋滞する。国道197号東バイパス延伸は重要である。交差点立体化や4車線化、BP整備等よりも環状道路整備が重要と考える。また、駐車場

も整備すべき。

- ・ 老老事故も多くなってきたことから、大分市内に入っこないようパーク&ライドの取組が重要である。(郊外に 100~150 台の駐車場をいくつか設け、パーク&バスライドするなど)
- ・ 渋滞対策の一つとして、バスレーンの使い方を研究すべき。バスレーンを徹底することでバスの優位性が高まり、バス利用の促進が図れる。また、サイクル&ライドのための駐輪スペースを設けることも必要である。
- ・ バスの優先レーンの運用について見直すべきと考える。
- ・ 大分~鶴崎間では通勤時に 1 車線がバスレーンとなるため、残り 1 車線に右折車がいるときは渋滞が生じる。右折禁止等対策を講じるべき。
- ・ 大分県は車社会なので渋滞解消が必要であるが道路が少ない。朝夕は 1 車線がバスレーンになると、残り 1 車線しか使えないので渋滞は必然と考える。
- ・ 大分市内の渋滞が激しいため、農作物の集荷時間を早めざるを得ない状況である。
- ・ 物流(農作物輸送)で重要なことは、早さ・コスト・定時性である。
- ・ 庄の原佐野線は、明野まで繋がないと意味が無い。高田橋(大分臼杵線乙津川渡河橋)まで延伸すれば効果が絶大と考える。
- ・ 流通業務団地は 30 社を超え、今後も増える見込み。渋滞する場所の対策を進めるべき。
- ・ 国道 197 号東 BP(宮河内~毛井交差点)、国道 197 号(鶴崎~志村交差点)、大分大分港線は渋滞対策が必要である。
- ・ 脆弱な大分市内の南北方向交通の強化のため、大分川右岸に堤防道路を整備することで、渋滞対策と強靱化を図るべき。
- ・ ロータリー形式の交差点(ラウンドアバウト)の導入を検討すべき。
- ・ 大分駅周辺の道路整備ができてまちが変わった。これを鶴崎や宗方に広げていくことでまちが変わる。道路整備は「都市の顔」となる。
- ・ 大分市の渋滞で絶対的に足りないところは、抜本的な対策が必要だが、混んでいるのはピークの時間帯だけなので対策方法には配慮が必要である。
- ・ 昼間工事や休日の郊外大規模店舗周辺で渋滞が生じている。

### 快適な道路空間の形成

- ・ 道交法改正により自転車が車道を走るようになったが、幅員狭小場所や左折時の巻き込み等は危険である。中心部では自転車と歩行者をしっかりと区分すべき。
- ・ 今後の方向性として、歩道橋の撤去を入れるべき。
- ・ 県の魅力アップには大分市中心部が賑わうようなまちづくりが必要である。
- ・ 道路がまちの顔として格調高いものやシンボリックなものとして整備し、賑わいに寄与する取組が必要である。
- ・ 無電柱化や無駄な看板排除など「引き算」の投資も重要である。

- ・ 県都大分市の整備は不十分と考える。高齢化も進展する中、環境や健康面からも歩きやすく自転車を使いやすいまちづくりが必要である。その中で、道路がどう関わるか検討が必要である。
- ・ 歩行者優先のまちづくりは、時代の要請として考えるべき。
- ・ 電線共同溝は地震時のライフラインの確保、景観性などの観点から市内中心部では推進すべき。
- ・ 無電柱化の取組は良い。国道 500 号鉄輪地区の無電柱化は重要である。無電柱化はコストがかかるので、裏配線なども用いて多様なやり方で整備をしていくべき。
- ・ 無電柱化は、景観地区及びその近傍、視点場、I C 付近など場所を絞って、まちづくりや観光施策と連携して進めるべき。
- ・ 自転車ネットワークの形成はガイドラインに従って車道部に整備すべき。既存の道路では難しいかもしれないが、今後 4 車線に拡幅する事業箇所や、歩道を整備する箇所では整備すべき。
- ・ 自転車が都市空間を快適に走れるようにするべき。
- ・ 自転車が走行すべき箇所（走行帯）を明確にすべき。
- ・ 大分市こそ渋滞緩和のため自転車の利用促進を図るべき。大分市内は自転車のネットワークが確立していないのが課題である。これからの大分市のあり方として自転車の使い方が重要である。
- ・ 自転車の車道走行は危険を感じることもある。
- ・ 自転車専用道の設置は、道路のレベルや場所などよく考えて実施すべき。
- ・ 自転車走行レーンを青色に塗るのは景観上良くないと考える。
- ・ 自転車は競技用やお年寄りが混在し危険を感じることから、走行帯を分離すべき。
- ・ バリアフリーについては、人が優しければある程度解決できる。
- ・ 大分駅を中心に、九州の東の玄関口としての交通結節機能（鉄道・バス・港湾）を強化すべき。
- ・ リポーンプロジェクトは県都大分市の顔として非常に大事なプロジェクトと考える。
- ・ 自転車ネットワーク計画やバリアフリー計画は、県が協議会などを組織し、率先して策定を促す旨記載したらどうか。
- ・ 都市計画道路のうち、長期未着手道路の見直しを進めるべき。
- ・ 指標の値が進まないのので、成果（投資効果）が見えづらい。
- ・ オアシス前の交差点は斜め横断している人がいるので、その良否が分かるよう明示すべき。

## ツーリズム支援

- ・ やまなみハイウェイではサイクルツーリングが増えてきた。路肩を広げるなど、スポーツツーリズムに向けた取組が必要である。

- ・ 日本風景街道をもっと売り出すべき。
- ・ やまなみハイウェイなど道路を観光資源として売り出すことも大事である。
- ・ 道路状況が悪く大型バスが入らない場所もある（国東トレッキングなど）。離合所を作るなど、観光道路の整備が必要である。
- ・ 観光地へのアクセス道路は、速達性（アクセスの改善）だけが重要とは限らない。悪い道ながらゆっくりと観光施設へとアクセスすることも観光の一つ。観光資源の魅力を削がない方法を検討すべき。
- ・ 由布院のまちなかでは、自動車の乗り入れを禁止し、電動バスで移動させるなどの対策も考えるべき。
- ・ ラグビーW杯、オリンピックに向けて、おもてなしの道路整備を優先して整備するのが大事である。
- ・ せっかくの自然や景色を活かせるよう、支障木等は伐採すべき。
- ・ ツーリズムに寄与する道路整備は重要である。国籍によって価値観が違うため、APUの生徒などに力を貸してもらって、こういったものが魅力か聞くことも一つの手段。
- ・ 「とるば」の箇所を増やすべきと考える。海外からの客がレンタカーで観光地に行くようになり、路肩に停めること無く安全に写真を撮ることができる。
- ・ 退職後にバイクのツーリングを始める人も多い。人を呼ぶ道路施策も大事である。
- ・ サイクルツーリズムは駐輪場が少ないと聞いている。

### 広域ネットワークの整備

- ・ 高速の霧対策が必要。高速の霧による通行止めが一番困る。低速走行でも通れるようにすべき。（規制区間は10km程度なので、パトカーで先導するなどしてはどうか）
- ・ 霧による通行止めは発生する区間（農業文化公園～速見、速見～日出BP）が決まっており局所的なので、誘導灯を増設するとか制限速度を30km/hにするなど、何らかの対策により通行できないか検討頂きたい。
- ・ 高速の霧による通行止め時に、迂回路の案内が不十分である。特に、中津・宇佐から湯布院に行く際、農業文化公園で降りたら、迂回路が分からないとの声がある。ソフト的な対策が必要である。
- ・ 霧による通行止め時の迂回路は限られているため、国道10号の信号現示を調整するなど工夫が必要である。
- ・ 全て4車線化の必要があるのか。区間によっては上下線を分離すれば良い。
- ・ 高速の4車線化により制限速度が70→80ないし100km/hとなり、より高速化が図られることから、4車線化を進めるべき。
- ・ 空港道路の4車線区間延伸は、大分の玄関口であり空港の利用促進の観点から推進すべき。桜はせっかく植えたので、残せるなら残した方が良い。
- ・ 空港道路の4車線化は投資効果に見合うのかよく吟味すべき。

- ・ 宇佐別府道路は4車線化を推進すべき。
- ・ 空港道路は渋滞した記憶は無いが、高速道路は追い越し車線があった方が良い。
- ・ 国東半島の北側は手つかずと感じる。スオーナダフェリーを活かすべき。周防灘を周遊できるような交通網を構築すべき。
- ・ 地の利として、瀬戸内海のフェリー航路との連携が重要である。(九四フェリーの台数も増えている)
- ・ 広域の物流を担うものとして、港へのアクセスは特に問題を感じてないが、これからもフェリーの利用は増えると考えている。
- ・ 東日本大震災を経験から、リダンダンシーの確保として、第二国土軸の整備も必要である。長期ビジョンとして掲げるべき。
- ・ 経済・産業・観光に重要な中九州横断道路、中津日田道路を早期に整備すべき。
- ・ 熊本方面は国道57号1本しかなく災害時の影響が大きいことから、中九州横断道路は早期に整備が必要である。
- ・ 東九州新幹線や第二国土軸は、国土の均衡ある発展からも、将来世代のためにも夢をもってどう取り組むかが大事である。実現に向け、関係機関がしっかり足並みをそろえていくことが大事である。
- ・ 中津日田道路が整備されれば中津港の利活用が広がる。中津日田道路の早期開通を望む。
- ・ 地域高規格道路整備など大きな事業は、開通区間と開通日時を明確にして、前倒して行うべき。地域活性化にも拍車が掛かると考える。
- ・ 高速道路は途中でとまっては意味がない。繋がって効果を発揮する。
- ・ 横軸の整備ができていない。熊本と経済、文化の交流が図られることから中九州横断道路の整備が一番必要である。
- ・ 大分宮河内IC～宮崎間にPAを設けるべき。
- ・ 高速に係る情報案内が少ないと感じる。

### 地域ネットワークの整備

- ・ 地域に光が当たらないと、農村がダメになる。空白になると地域がダメになる。大分は産業や商業だけで生きてはいけないと思うので、地域の暮らしを守るため周辺部対策が重要である。ネットワーク・コミュニティの確立は重要であり、道路づくりが地域づくりに繋がっていることから、生活には道路が必要である。
- ・ コンパクトシティの考えも分かるが、国土の保全・維持の観点から地方部の整備も重要であると考えます。
- ・ スマートインターチェンジの利用促進のためのソフト対策が必要である。
- ・ 作る時代から維持管理の時代に入った感があるので、道路整備は地域の実情に応じて多様であれば良いと考える。予算が限られている中、既存のものを有効活用し工夫す

べき。

- ・ 九州の東の玄関口としての機能向上のためにも、大分や別府など都市部の産業活動が活発になるような道路整備が大事である。
- ・ 三次救急 60 分はドクターヘリで対応すれば良い。道路で救急対策を進めるとの考え方には疑問がある。医療や孤立対策は土木以外でも可能と考える。人口集中地域に投資するのも重要である。
- ・ 産業道路（中津）から豊後高田方面までの 4 車線化や、竜王橋先の豊前まで湾岸道路が繋がれば、工業団地等からのアクセス性が高まる。
- ・ 空港へのアクセスを改善すべき。
- ・ 交通量など基準を設けて事業手法（2 車線改良か 1.5 車線の道路整備か等）を区分するなどすれば、不公平感が無くなると考える。
- ・ 1.5 車線の整備においては、ナビであと何m先に待避所ありなどと案内されれば利便性も向上する。
- ・ 交通量が少ない箇所では 1.5 車線の道路整備を推進すべき。

#### **小規模集落対策**

- ・ 中山間対策は、道路整備だけではなく、小学校統合に伴う住家移転など、より効率的な対策を講じることも必要である。
- ・ 小規模集落対策は、1.5 車線の整備や、区画線・側溝蓋掛け等の対策を地域に応じて行うことが、集落維持に繋がる。
- ・ 身近な道改善事業のように、側溝に蓋掛けするなどちょっとしたことをすれば、すれ違いができ便利になる。
- ・ 全ての道路を拡幅するのは無理だが、待避所等の設置は必要である。
- ・ 中山間地域においては、整備水準の程度を考える必要がある。（人が住んでいるからといって、その集落まで道路を改良する必要は無い）
- ・ 農作物の集荷・運搬で、道が狭くトラックの進入が困難な箇所、離合できない箇所があり改善が必要である。
- ・ 過疎地域の道路整備より、人口が増えているところを整備すべき。
- ・ 孤立集落対策において、のり面は上方だけではなく下方（道路自体）が崩壊することもあるので、災害に強い道路整備が必要である。
- ・ 県長計にもある、住み慣れた地域に住み続けたいという願いを叶える道路整備を行うべき。
- ・ コンパクトシティの考え方はあまり同意できないが、人口減少の中、ある程度の集落の集約化はやむを得ないと考える。
- ・ 地域に住み続けることが、地域を守ることに繋がる。
- ・ 過疎地域を守る道路整備は必要である。



### 地域住民等との協働

- ・ おおいた灯りのサポーター事業、草刈りは、企業や住民等の参加を促す工夫が必要である。
- ・ 財政状況は一般の人も理解している。道路を使う側の負担として、住民との協働も大事である。
- ・ まちづくりや維持管理でも、県民と協働で行っていく仕掛けが重要である。
- ・ 県民との協働で地元自ら草刈を行うことはよい取り組みである。
- ・ 橋の維持管理に地元の力をいかに引き出すかが重要である。日常の掃除などにより、ちょっとした異常を早めに発見することで、補修費を低減することも可能である。
- ・ 「地域の環境は地域で守る」といった教育を、小さい頃から子供にすることも必要である。
- ・ 他が真似をしたくなるような住民協働の仕組みを構築することで、全体のボトムアップを図るべき。
- ・ ボランティア活動に対する意識の醸成や組織づくりも大事である。

### 道路整備の要請への早期対応

- ・ 生活道路を全て2車線作るのは無理なので、1.5車線の整備は良い。また、歩道整備の代わりに路肩をしっかりと確保することも重要である。
- ・ 1.5車線の整備のような工夫のある手法は進めるべき。
- ・ 1.5車線的な取組は非常に良い。地域ならではの問題があり一律では無いことを考慮し、市町村を交えて、地元丁寧に説明し、理解を得ながら行うことが重要。そこならではの道路のあり方で進めるべき。
- ・ 側溝の蓋掛けにより幅員が広がることは重要である。

### 広報の強化

- ・ 成果を県民が見る機会が必要である。
- ・ 土木は何をしているのか伝わっていない。もっとPR・発信をすべき。
- ・ 県側がきちんと理解してバランスを検討することが重要である。どういった箇所が優先なのかを積極的に公表していくことが必要である。「どのようにやっていくかの議論」と「このようにやっているとの情報発信」が重要であると考え。
- ・ 「土木未来教室」等で、小学生を対象に土木施設を造った大分県に関わりのある偉人等（例：白水ダム）の話をしてあげてはどうか。
- ・ 広報の強化と言うが、具体的な方策を検討すべき。（例1：キャッチコピーで宣伝するなど、何をするのか・何を狙っているのか一言で分かるような工夫が必要。例2：駅などで事業内容等を紹介）

- ・ 工事看板等で工事の概要等をアピールすることはいい取り組み。
- ・ 観光部局との連携を図る取組も推進すべき。(観光パンフにSICや道の駅を記載など)
- ・ 広報を高めることに力を入れるべき。道路の活用についての啓蒙も大事である。
- ・ 一般人にとって国道・県道・市道の分けが分かりづらい。振興局単位で図面に落とし公表するなど工夫が必要である。

### 「選択と集中」による事業計画

- ・ 計画・整備は、スピード感、優先度、費用対効果が重要である。
- ・ 事業費には限りがある。選択と集中が重要である。

### 的確な事業評価

- ・ 各段階で事業評価を繰り返しながら事業することは重要である。
- ・ 受益者(=住民)の有無・大小で事業を判断するのではなく、様々な観点から事業の必要性を判断すべき。
- ・ 事業評価は、事業費の大小にかかわらず検証は必要である。また、事業の見直しの機会があることは非常にいい取り組みである。

### 各種事業間等の調整

- ・ 県と市町村でしっかり連携・協議・調整すべき。ランドデザインの中で道路のあり方について共通の認識を図るべき。
- ・ 国・県・市が連携し役割分担をしっかりとすることが重要である。(都市交通施策など)
- ・ 公共交通の重要性をもっと認識すべき。
- ・ 産官学金労言が連携して、オール大分で変化に柔軟に対応すべき。(※”金”融、”労”働、”言”論)
- ・ 例えば流出した倒木が橋に引っかかり水害を引き起こすことに対して、橋は橋、川は川、砂防は砂防と個別に対応するのではなく、上流の森林管理のあり方も含めて対策を講じるなど、各部局が連携し県全体としてどう対応するのか方針を定めた上で対応することが大事である。

### 景観や自然環境に配慮した道路計画

- ・ 中央植樹帯により見通しの悪い交差点等で交通事故がよく起きている。景観より安全を優先すべき。
- ・ 色(色彩)の工夫が必要である。分かりやすさは理解できるが、背景との調和が必要である。担当者の思いで決定していると感じる。多くの意見を取り入れるプロセスを経るとか、指針・ガイドラインを策定するなど必要である。
- ・ 大きく地形を改変するような改良は控えるべき。

- ・ 土木構造物は、基本的に地味でシンプルなものが良い。風景に溶け込み背景になるものが美しい。
- ・ 県は景観に関する県下全体の方針・ガイドラインを示すべき。

### **沿道環境対策**

- ・ 歩道は透水性舗装にすべき。

### **道路分野における低炭素社会への対応**

- ・ ソーラーパネル付きの LED 灯設置に対して寄付金を募れば、更なるコスト削減が図られると考える。
- ・ 低炭素社会への対応というネーミングは、EV の推進や水素ステーション設置の意味まで含むと考えるため、改めた方が良い。

### **その他**

- ・ 高速や国道筋に休憩場所を設けるべき。(法改正により 4 時間以上の連続運転不可)
- ・ 中心部では不法駐車が問題となっていることから、トラックベイの設置をするべき。
- ・ 道路を作るだけでなく、コミュニティバスの効率的な運用を図るなど、工夫と連携で対策を講じることも重要である。
- ・ ライフサイクルコストを押さえる中で、新技術の活用も必要である。
- ・ 自動運転の進展と道路の連携によりさらに効率化を図るべき。高速の霧対策にも、自動運転が有効であると考ええる。
- ・ 1hour&1day レスポンスの取組は知らなかったが、すばらしい取組なので継続すべき。
- ・ 指標についてアウトプットの印象が強い。アンケートなどを実施して住民の満足度、安心レベルなどのアウトカム指標を加えられないか。住民からの意見を把握することが重要と考える。
- ・ 工事の担い手の育成も重要である。