

プログラムとの関連

1. 大規模自然災害が発生したときでも人命の保護が最大限図れる。
1-1)、1-2、1-3)
2. 大規模自然災害発生直後から救助・救急、医療活動等が迅速に行われる(それがなされない場合の必要な対策を含む)
2-1)、2-2)、2-4)
5. 大規模自然災害発生後であっても、経済活動(サプライチェーンを含む)を機能不全に陥らせない。
5-1)、5-2)、5-5)、5-8)
6. 大規模自然災害発生後であっても、生活・経済活動に必要最低限の電気、ガス、上下水道、燃料、交通ネットワーク等を確保するとともに、これらの早期復旧を図る。
6-1)、6-4)
8. 大規模自然災害発生後であっても、地域社会・経済が迅速に再建・回復できる条件を整備する。
8-2)、8-4)

【プログラム共通的事項に関する推進方針】

2. 老朽化化対策
3. 研究開発

レジリエンス力を高めるための道路交通・物流インフラの整備・高度化・メンテナンス等の推進

1. 全国の将来メンテナンス費用の推計・公表

インフラのメンテナンスをビジネスとしてとらえた場合、魅力的な市場であることは明確である一方、将来の市場規模が不明なため、新たな設備投資や技術開発への経営判断が困難な状況が発生している。市場規模の将来予測が可能となることから、さらなる民間参入に繋がるため、全国の将来メンテナンス費用を、国や地方自治体、または第3者機関等が推計・公表すべきである。

2. 自動運転技術の活用

世界各国で技術開発が進められている自動運転車両を積極的に活用することにより、超高齢化が進む過疎地や中山間地、都市部の郊外などにおいて、住民の生活の足となる自動運行システムを導入し、生活の利便性向上や高齢者の事故撲滅を図り、また、非常時には、高齢者を含めた災害弱者の避難等への活用も検討を行うことで、交通手段の確実な確保を図るべきである。

3. 災害時の交通・物流ネットワークの強化

東日本大震災において交通・物流ネットワークが分断した教訓を活かし、災害時の交通・物流機能の確保のために、高速道路など災害に強い道路網の整備や耐震対策を引き続き推進することはもとより、道路の階層に応じて固定的に定めた各道路の役割を柔軟に見直すことにより、物流拠点と防災拠点を結ぶ信頼性の高い災害時の交通・物流ネットワークの確保を進めるべきである。

4. 高速道路の暫定2車線区間の対策・新東名等の自動運転

高速道路の暫定2車線区間については、大規模災害時において全国規模での広域支援に資するものとして4車線化を推進すべきである。また、新東名や新名神で

は、新たな車線にはICTを組み込み、乗用車、トラック、バス等の自動運転や安全運行のアシストなど、平時においても高速度での移動円滑化や安全性向上等を図るべきである。

5. 電柱・電線の新設禁止・撤去など無電柱化の推進

倒壊による道路閉塞を回避するため、緊急輸送道路を始め、被害の拡大を防止するために必要な道路等について、電柱・電線の新設禁止及び撤去を推進し、無電柱化の取組を加速すべきである。

6. 道の駅等の非常時の拠点化促進

道の駅、高速道路SA・PA、大型商業施設、トラックターミナル等を、非常時には「レジリエンス・ステーション」として活用できるよう、平時からその機能を活用しながら拠点化を促進すべきである。

7. 道路陥没を防止するための路面下総点検と補修対策の推進

東日本大震災の被災地では、水道管の破裂、地盤の液状化の影響により、多数の道路陥没が発生した。地下鉄駅舎等大型地下構造物の周辺でも陥没が長期にわたり継続的に生じている。その結果、交通・物流ネットワークが分断され、緊急対応、復旧復興に大きな障害となった。昨年末には、福岡市博多駅前の地下鉄工事現場で大規模な道路陥没が発生した。

道路の経年から推察すると、首都直下地震の想定地域、東海や近畿圏などにおいても、警察署、消防署、病院、庁舎など災害時に重要拠点となる施設の周辺に道路陥没危険箇所が潜んでいる。地震が起こる可能性が高いと想定している地域をはじめとして全国規模で、自治体が策定する「地域防災計画」において「道路陥没予防対策」の

策定を義務付け、路面下総点検と補修対策の推進していくべきである。これを強力に展開していくため、自治体首長、学識経験者および関係団体などで構成する「(仮称)陥没予防対策戦略会議」を立ち上げ、点検方法や補修対策に関するガイドラインを策定するとともに先進的な取り組み事例を自治体間で共有していく体制づくりが望まれる。

8. 道路基盤地図情報の整備・官民境界（管理区域界）制定の推進

路面下総点検と補修対策を円滑に推進するためには、官民境界制定がなされている必要がある。MMS（Mobile Mapping System）等による高精度な三次元データの取得を促進することにより、地籍の確定と官民境界制定を進めていく必要がある。

9. 天然ガストラック普及促進のための規制緩和と助成制度の拡充

トラックの天然ガス燃料化は、平時の有害排出ガスや二酸化炭素の排出低減に大いに寄与する。

環境施策促進に貢献しつつ「レジリエンスステーション」とのセットで災害時にも強みを発揮する天然ガストラックの普及促進を図るため、先進諸外国の法規制や国際規格との整合化をもって国内法規制を緩和（※）するとともに、有害排出ガスや二酸化炭素の排出低減ならびに地域レジリエンスへの寄与に見合う助成措置の導入を行うべきである。

※道路運送車両法、高圧ガス保安法など