

第 37 回土木計画学研究発表会(春大会)：2008.6.6~7(北海道大学)

スペシャルセッション討議内容の記録

セッション名：性能照査型道路計画・設計の実務展開	
日付： 6月7日 (土)曜日，セッション時間： 10:30～12:00	
オーガナイザー名(所属)：中村英樹(名古屋大学)	
討議内容	<ol style="list-style-type: none">1. ドイツの年間交通量変動の7類型，それはどういったマニュアルにあるのか? ・常時交通量観測調査がある．参考文献については後で報告する．2. 新しい道路を造れない時代，階層型道路構造の実現は難しいと思われるが，実務段階でどういうメニューを考えているのか? ・あるところは格上げ，別のところでは格下する，というように更新の際に現状の道路構造を造り変えていくことが重要．3. また，街路のネットワーク配置について，その評価は道路全体で行われるものなのか，それともODで評価するのか? ・道路ネットワーク全体で評価すること考えている．アクティビティの違いごとに評価指標をつくっていきたい．4. 設計と運用を担当する人が異なる．道路管理者よりも交通管理者が強い．法定速度よりも速い速度を設定することは実現可能か? ・設計速度は安全な走行を保證する最低限を規定するもので，実際はそれよりも高い速度でも安全．規制のありようを柔軟に，沿道条件や安全設備が整えば規制速度を高めてもいい．安全性を担保できるような規制とともに，それに見合った取締まりが必要． ・法律関係者にも説得できるような技術的な裏付けが必要 ・自信を持ってデータを示せること．研究ベースで実務に使えるようなツールを作っていく．5. 街路のネットワーク配置は階層よりも国土条件，地形条件に大きく関係するのではないか? ・都市のなかの街路の形状は国土のスケールとは違うので，街路は国土の形状には依存しない6. 性能照査型道路計画設計の考え方を道路構造令の解説と運用にどのようなタイミングで反映していくのか? どのように入れていくのか? ・「道路構造令の解説」と「マニュアル」に分けた方がよい．マニュアルのところでは新しい考え方を解説していく． ・地域に応じた具体的な例を挙げていく．道路設計をやるときのツボを本やマニュアルにしていける．7. 速度を評価指標とすると細街路などの場合に，地域の人たちにとってはわかりづらい．地域の人たちが理解できるような評価指標が必要ではないか? ・道路を使う人たちにわかりやすい指標が必要． ・マクロ，ミクロそれぞれのレベルで異なる評価指標が必要．