

第3回新たな広域道路ネットワークに関する検討会

令和2年5月25日

【企画専門官】 それでは、ただいまから第3回新たな広域道路ネットワーク検討会をウェブ会議形式で開催させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところをご参加いただきまして誠にありがとうございます。

私は、今日の司会進行をさせていただきます道路局企画課道路経済調査室の古川でございます。よろしくお願いいたします。

本日の資料でございますけれども、別途お送りさせていただいておりますが資料の確認をさせていただきます。議事次第、配付資料一覧、委員名簿、規約のほか、資料1といたしまして最近の道路交通状況について、資料2として新たな広域道路ネットワークに関する検討会中間取りまとめ概要(案)、資料3といたしまして新たな広域道路ネットワークに関する検討会中間取りまとめ(案)、また参考資料として第2回新たな広域道路ネットワークに関する検討会(書面開催)における委員からの意見についてでございます。ご確認をお願いしたいと思います。

また、本日の検討会の議事につきましては、ウェブを通じて公開とさせていただきます。また、ご参加いただきます委員の紹介につきましては委員名簿に代えさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

本日は、羽藤委員、二村委員におかれましては、所用によりご欠席と伺っております。

それでは、開会に当たりまして道路局長の池田よりご挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

【道路局局长】 道路局長の池田豊人でございます。本日は、ご多忙の中、このようなウェブ会議というちょっと不慣れな形式でご迷惑をおかけしておりますけれどもご参加いただきまして、感謝申し上げます。

前回、5月11日は書面開催ということで非常に苦慮しながら議論を進めていただいております。本当に感謝申し上げます。今日の検討会では今後の広域道路ネットワークの中間取りまとめというものの案を見ていただくということですので、ぜひよろしくお願いいたします。

前回もご意見も頂いておりますけれども、後ほどこの新型コロナ感染症に伴う4月、5

月の全国の交通状況の報告もさせていただきたいと思っております。皆様方からもご指摘がありましたが、この2か月余りの中で我が国においては物流について、当初は物が行き渡るのかどうかという非常に心配したところもありましたけれども、大きな影響が生じることなく機能しまして、いろいろな混乱はある中でも、生活において何とか最低限維持できているのかなと思います。改めて、この物流が持続的なサービス提供をしなければならないエッセンシャルワークであるということが再認識されているところであるかと思いません。

また、今回の広域道路ネットワークの検討にも関わりますけれども、一時、特に首都圏で医療崩壊の懸念が強まってきたわけですが、改めて集中型の国土ということのいろいろな危険性というのが、これまで地震のことなどでは議論されることがありましたが、感染症に伴う医療の面でも大きな懸念材料として出てきているということでありまして、これからは分散型国土形成ということをみんなで考えていかなければいけない契機になるのではないかなと思います。

今後の広域道路ネットワークの中間取りまとめでありますけれども、前回は申し上げさせていただいていますが、20年前から広域道路ネットワーク、地域高規格道路というものを定めたわけですけれども、20年たって国土利用も変わり、今のネットワークに対して渋滞を初めいろいろな交通の課題が出てきておりますので、何はともあれ今の高速道路ネットワークの課題を解消するためにどうすればいいかという点、これが最も重要な点であるかと思いません。それに合わせて新たな国土形成、先ほど分散型国土の話もさせていただきましたけれども、そういうことをにらんだといいますか、それを踏まえたネットワークとして必要なものは追加する必要があるのではないかなと、この課題解消の観点と新たな国土形成の観点、この2つの観点を両輪でまとめていく必要があるのではないかと考えております。後ほどご議論いただきますけれども、ぜひ忌憚のないご意見、建設的なご意見を頂戴できますようお願い申し上げます、少し長くなって申し訳ありませんでしたが冒頭の挨拶にさせていただきます。

今日はどうぞよろしくお願いたします。

【企画専門官】 それでは、以降の進行を、座長である朝倉先生にお願いしたいと思います。なお、本日はウェブ会議の円滑な進行のため、全体の流れについては配付資料を全て説明した後、委員の皆様からご意見を頂く形で進めたいと考えておりますので、ご協力のほど、よろしくお願いたします。

それでは、朝倉座長、よろしくお願いいたします。

【朝倉座長】 それでは、これから議事を進めてまいります。私、進行役を務めております東京工業大学の朝倉です。よろしくお願いいたします。

それでは、今日は議事次第にあるように最近の道路交通状況と、それから中間取りまとめ（案）について事務局より説明いただいた後、委員の先生方からご意見を頂くということになっております。今回の中間取りまとめ（案）を御覧になって、もう少しここはよく考えたほうがいいというご意見があれば、ぜひともよろしくお願いいたします。

それでは、議事の（１）と（２）について、まとめて事務局より説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 道路経済調査室長の田村です。

それでは、まず資料１を御覧ください。１枚めくっていただきまして１ページ目でございます。こちらにつきましては昨今の高速道路の交通の状況でございます。黒い実線が全国のNEXCOと本四の代表４０断面の交通量でございます、青色が首都高速、だいたい色が阪神高速となっております。ちょうど緊急事態宣言が全国に出された４月１６日以降あたりを見ていただきますと、全車で見てみますと対前年比で大体６割程度、そのうち小型車、点線でございますけどそれが５割程度、大型車は８割から９割で推移しております。ただしゴールデンウィークの休みの期間（４月２５日から５月６日）につきましては、全車においては対前年比が大体３割程度、小型車については対前年比２割程度、大型車については対前年比９割程度ということでございます。いずれの時期におきましても東京圏、大阪圏の交通量は若干全国より多めとなっております。

２ページでございます。全車数で見ましても、全エリアで対前年比おおむね８割程度、青い実線でございます。小型車につきましては点線でございますけれども、大体７５％程度、大型車については大体９割程度ということでございます。赤い線が３大都市圏でございます、３大都市圏はやや多めに推移しているということで、これも高速道路と同じ状況でございます。

続きまして、３ページでございます。こちらにつきましては４月２０日から２６日を少し整理したものでございます。先ほど全国の１０断面というのがここに記載している１０個の断面でございます。左上の表の全エリアを見ていただきますと、平日と休日を分けております。これを見ていただきますと、休日のほうが減少量が大きいということが見てとれます。また、車種別に見ていただきますと休日の大型車は減少幅が大きいことと、

平日の小型車につきましては業務や買物などの移動などがあってか、減少幅がそれほど大きくないというような傾向が見てとれます。

続きまして、4ページでございます。これから少し東北地方と北陸地方における常時観測のトラフィックカウンターの交通量を整理したものでございます。最初に8ページに飛んでいただきまして、東北地方と北陸地方につきまして、まずブロックを分けております。そのときには全国幹線旅客純流動調査における207圏域という形、右側の図にあるとおりの圏域で、まずそれを1つの生活圏ととらまえて交通の分析をしております。

左下のポンチ絵を見ていただければと思います。水色のトラフィックカウンターにつきましては圏域内交通量ということで、それらを平均したものをとっております。また圏域の境界付近にあるトラフィックカウンターが圏域境界交通量ということで、黄色のものでございます。これらに基づきまして少し交通の分析をしたものを今からご紹介したいと思っております。

4ページに戻っていただきまして、それを図示したものが例えば左側でございます。平日の小型車の3月第4週目でございます。平均交通量で見ますと圏域内のものについては対前年比0.97、圏域境界については対前年比0.95という形になっております。当然これは圏域により様々でございますので、圏域境界よりも圏域内の交通量が多い圏域というのが36圏域中24圏域あるということでございます。

これらを車種別にやって、次の5ページにもつながりますけれども、最後に6ページを見ていただければと思います。それらを表にしたものが6ページでございます。縦軸に車種、右側に圏域内の交通量と圏域境界の交通量。さらに圏域数として、圏域内の交通量のほうが多い圏域、圏域境界の交通量が多い圏域と分けております。

小型車の平日、ちょうど真ん中の段を見ていただきますと、圏域内の交通量が0.97、圏域境界は0.95ということで、圏域の数で見ても24圏域は圏域内の交通量のほうが多いというような形になっております。平日の業務等の必要な移動は、こういった生活圏域内で行われている傾向がこれからも見受けられます。それについてはこういった圏域数の整理からも見てとれるのではないかと考えております。

続きまして7ページ、少し別の見方をしたものでございます。こちらにつきましては、今の同一県内の圏域境界のトラフィックカウンターを左側、県をまたぐ圏域境界トラフィックカウンターを右側に置いております。これを見ていただきますと、青が対前年で下回っております。基本的には全体の平均が0.95から97ということで青い印が多くなる

はずなんですけれども、例えば県をまたぐトラフィックカウンターを見ていただきますと、小型車の場合ですと約25%が対前年を上回るような挙動をしていたり、大型車についてはさらに3割程度が対前年を上回るような挙動をしているということで、県をまたぐ交通というのも一定程度存在しているというのが見てとれるものでございます。

なお、このデータは3月第4週目ですので、引き続きこういった形で分析を続けていきたいということでございます。

以上が資料1に基づきます最近の道路交通状況でございます。

続きまして、資料2と資料3を用いて中間取りまとめについてご説明します。

資料2を置きながら、資料3についてご説明したいと思います。資料2を御覧になっていただければと思います。まず、青色のこの中間取りまとめ（案）については、現状認識を整理させていただいた上で、今後の広域道路ネットワークの在り方について取りまとめていただきたいと考えております。

では、資料3の中間取りまとめを順番にかいつまんでご説明したいと思います。1ページが目次になっております。これは第2回で、骨子でご確認いただいたものになっております。

2ページを見ていただければと思います。かいつまんで要点のみ説明したいと思います。まず、最初は「はじめに」ということでございます。5行目あたりに高規格幹線道路の整備状況を記載した上で、冒頭の局長からの挨拶にもありましたけれども、8行目から11行目ぐらいに地域高規格道路、高規格幹線道路と一体となって地域構造を強化する道路の計画が平成6年に策定、平成10年に見直しがされ、その後20年間見直しされていない旨が記載されております。

また、14行目以降、人口減少時代ですとか、16行目、17行目にAI、ICTの活用など時代の変化、さらには19行目に激甚化・頻発化する災害への対応、そしてスーパー・メガリージョンの形成、さらには地域の自立圏形成など新たな国土構造の形成など、我が国を取り巻く環境の大きな変化について24行目まで記載しております。

25行目以降に新型コロナウイルスの状況を記載した上で、32行目からでございますが、本検討会において道路ネットワークの重要性という共通認識の下、取り巻く環境変化や時代の変化を見据え、時代に即した広域道路ネットワークの在り方について議論を重ね、中間取りまとめを行ったものであると記載しております。

続きまして3ページ、まず広域道路ネットワークの現状認識でございます。(1)としま

して緊急事態宣言の影響ということで、先ほど資料1でご説明しました交通の状況について記載しております。例えば13行目、14行目でございますけれども、道路ネットワークが国民生活に欠かすことのできない物流を支えているということで大型車交通が多いことなどから、そういった考察を加えております。

また、17行目から19行目でございますけれども、小型車の平日の減少率が休日よりも低いことということで、平日でも業務等の必要不可欠な移動を道路ネットワークが支えているといったことを記載しております。

また、24行目、25行目でございますけれども、平日の業務等の必要な移動は圏域という1つのまとまりの中で行われているものが多いということが示唆されている一方で、27行目以降でございます。県をまたぐ交通が増加しているのも一定程度存在しております。地域によっては日常生活から県境をまたぐような都道府県境という行政区域を越えた生活圏が存在する可能を示唆していると記載しております。

続きまして、4ページでございます。ネットワークの課題としまして、まず都市間の連絡状況でございます。5行目、我が国の都市間の連絡速度は平均で60キロということでございます。6行目以降、ミッシングリンクがある都市間の連絡速度について、8割が60キロ以下になっているということでございます。

11行目、諸外国に目を向けますと、ドイツ、フランス、イギリスではおおむね時速80キロが確保されているという旨を記載しております。

続きまして、渋滞の発生状況でございます。17行目でございます。欧米の主要都市における渋滞の損失時間は移動時間の約2割を占める一方で、我が国は約4割を占めているということ。21行目からは、高速道路の渋滞というのは全区間の延長1割で全体の約4割の渋滞損失が発生していること。さらには25行目以降、一般道につきましても全国で約9,000か所の主要渋滞箇所が存在しているといったような旨を記載しております。

続きまして、(4)交通拠点へのアクセスでございます。32行目、空港、港湾、鉄道駅等の交通拠点へのアクセスのしやすさは国際競争力を左右するということでございます。次のページの1行目、2行目、道路についてはこういった空港、港湾、鉄道駅、バスターミナルといった主要な交通拠点を連絡する基盤ということで、6行目以降、高規格幹線道路のインターチェンジから交通拠点となる主要な空港、港湾、鉄道駅へのアクセスについては、約2割が20分以上かかっているような状況ということで課題を記載しております。

続きまして、15行目から災害への対応でございます。16行目にもありますとおり激

甚化・頻発化する災害への対応は喫緊の課題ということでございます。第1回において大西委員から東日本大震災における道路の重要性ということも書いたほうがいいということで、お手元の29行目から津波を考慮して高台に計画された三陸縦貫道の記載ですとか、日本海側の高速道路が東北自動車道などの補完を果たしたなどの記述をしております。

また、6ページの3行目からは、高速道路全体で運用率は99.5%と非常に高い中で一部通行止めが発生しているということで、5行目、6行目、4車線以上の区間に対して、暫定2車線以上は全面通行止めとなる時間が長くなっている旨を記載しております。

また、9行目、10行目、全国の直轄国道でも200か所の事前通行規制が存在しているといったようなものを記載しているところでございます。

19行目からはインフラの老朽化でございます。23行目、老朽化に対応した効率的な老朽化対策の実施が大きな課題ということを記載しております。また、第1回におきまして座長からも大規模な修繕による通行止めというものも触れたほうがいいということで、29行目以降、老朽化の進行を踏まえると、橋梁の架け替えなど長期間の通行止めが必要となる工事が増加するというので、こういった工事に伴う社会的影響を最小限にするということも考慮すべきということを書いております。

続きまして、7ページ、トラックの大型化への対応ということでございます。これは第1回の委員会で二村委員からもドライバー不足ですとか大型化への対応ということで、4行目、5行目、6行目にeコマースの進展によるトラック需要の増加に伴うドライバー不足が深刻な課題ということで、8行目にはダブル連結トラックの社会実験から本格導入、10行目以降にはトラック隊列走行の本格導入に向けた社会実験と、それに合わせて11行目、12行目、新東名高速、新名神の6車線化の機能強化を進めている旨を書いております。

また、18行目、19行目に国際海上コンテナ（40フィート背高）に特殊車両通行許可を不要とする措置を講じているといったような旨も触れながら、23行目、24行目、大型トラックが支障なく通行できる道路ネットワークの構築が求められているという旨を記載しております。

26行目以降が新技術の発展等による時代の変化でございます。30行目、31行目にスーパー・メガリージョンの形成、そしてさらには33行目から地域の自立圏の形成や、東京の一極集中の是正も求められているといったことを書いております。

また、8ページに行きまして3行目あたりに価値観の多様化やライフスタイルの変化と

ということで、これらの新たな国土形成を見据えた道路のネットワークの在り方の検討が求められているという旨を記載しております。

また、9行目、10行目、11行目あたりに日本の貿易構造が対アジアにシフトしているというような旨、さらには訪日外国人がこの10年で約4倍になっているというようなことを記載しております。

16行目以降は新技術の発展ということで、18行目は自動運転のさらなる技術革新ということでございます。また20行目以降、ビッグデータなどの活用によって道路ネットワークにこれら新技術を積極的に活用することで予測精度の向上や道路交通マネジメントの高度化などにより、社会のさらなる利便性の向上や生産性向上ということで、これは第1回に二村委員からデータの活用についてご指摘を受けて記載しております。

また、24行目以降は今回の新型コロナウイルス感染症を通じた経験ということで、物流や公共交通が持続的にサービスを提供し続けなければならない業務というようなもの、エッセンシャルワーカーとしてのそれらの従事者が慢性的な担い手不足に陥っているといったようなものを踏まえると、労働環境の改善や生産性の向上は急務であるということでございます。

また、29行目からはサプライチェーンの国内回帰に関する議論の活発化を紹介しております。我が国の工業というのは、もともと太平洋ベルト地帯だったものが近年のアジアダイナミズム台頭によって北関東や東北、中国地方、さらにはサプライチェーン国内化のためには、こうした新たな工業地帯を含めて、従来の工業地域や消費地と効率的にネットワーク化されることが重要であるという旨を書いております。今の部分につきましては、第2回において大西委員からこういった部分を新型コロナの影響について記載したほうが良いというご指摘を頂いたものでございます。

また、9ページの3行目からでございます。東京はコンパクトに都市機能が集約された世界でも有数の都市である一方、過密ゆえのリスクが浮き彫りとなっているということで、テレワークなど働く場所を問わないライフスタイルの変化が東京一極集中の是正を含めた地方回帰につながるきっかけとなるということで、8行目、広域道路ネットワークについては、今回の新型コロナ感染症の経験など、時代の様々な変化を踏まえたニューノーマルを見据える必要があるということでございます。大西委員からは、東京一極集中の是正についても顕在化したのではないかというのを第2回でご指摘いただいております。

以上を総括しまして、11行目、(9) 今後の方向性でございます。12行目にもありま

すとおり、道路ネットワークには交通課題が発生していることに加えて時代の変化が見られているということで、交通課題を十分把握するとともに、今後の広域道路ネットワークの計画についても再構築が必要であるということとしております。

続きまして、3ポツの広域道路ネットワークの在り方でございます。まずは19行目、上位計画との関係でございます。こちらにつきましては、宍戸委員から第2回の際に都市の集約とアクセス性の確保について重要だということのご指摘がございました。31行目あたりから、コンパクト・プラス・ネットワークの国土構造が必要とされているということで、都市などの空間的な「まとまり」である「コンパクト」を、交通や通信ネットワークでつなぐということで、10ページでございます。3行目あたり、様々な規模のコンパクト・プラス・ネットワークを重層的かつ強靱に形成することで、それぞれの地域を生かしながら生活サービス機能、高次都市機能、国際業務機能などが提供され、イノベーションの創出、さらには災害に強い国土構造が実現するということを目指しております。

これを受けまして基本戦略、16行目でございます。まず21行目から、先ほど2ポツ、第2章でご紹介しました都市間連絡速度、一般道、高速道路の渋滞、さらには拠点へのアクセス、災害時のリダンダンシーなどの現状の交通課題の解消の観点。さらには23行目以降、アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた2面活用型国土や新型コロナの経験を踏まえたニューノーマル等の新たな国土形成の観点と、冒頭で局長からもご挨拶がありましたとおりの2つ、交通課題の解消と新たな国土形成の観点というのを2本柱として、5つの基本戦略に沿って広域道路ネットワークの効率的な強化を図っていく必要があるとしております。

28行目以降は、中枢中核都市を核としてブロック都市圏の形成でございます。11ページの1行目でございます。一定規模の都市を核としたブロック都市圏同士を道路ネットワークで連絡することによりまして、ブロック都市圏同士の交流・連携を促進するということでございます。

15行目以降、対流促進型国土の形成によりまして、それが魅力ある地方創生につながり、さらには一極集中の是正にもつながるとされていることから、こういったブロック都市圏という大きなまとまりの交流・連携を促進するためには道路ネットワークの果たす役割は大きいと言えると記載しております。

また、22行目以降が、我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上でございます。27行目、ブロック都市圏内におきましては、ブロック都市圏の中心となる都市やブ

ロック都市圏を形成する都市同士を連絡し、ブロック都市圏としてのまとまりをより強固なものとする必要があると記載しております。

そのため、12ページの4行目あたりでございますが、環状連絡の強化などにより都市中心部の渋滞を解消するなどの記載をここにしております。

また、10行目からは3番の空港・港湾等へのアクセス強化でございます。15行目、16行目、交通拠点となる空港・港湾、鉄道駅へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図る必要があるということとしまして、21行目以降、物流の効率化を図る道路ネットワークを考える上では、単なる単純に交通拠点となる空港、港湾、鉄道駅を連絡するという視点だけではなくて、鉄道や船舶などの他モードも含めた物流全体の大きな流れを把握するとともに、最後、生産拠点からラストワンマイルも考慮する必要があるということで、この点につきましては山田委員や大西委員から指摘を頂いている旨を記載しております。

また、12ページの27行目でございます。災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化でございます。30行目あたり、人やモノの輸送を安定的に確保するため、災害により強い道路ネットワークの強化を図るという旨を記載しております。

13ページでございます。こちらにつきましては、1行目から2行目、道路ネットワークの形状を踏まえまして、災害時に到達不可能となってしまう地域や拠点をなくすことが必要であるとともに、一部の道路ネットワーク通行止め時に迂回により連絡可能であっても、連絡時間が大きく遅れないような道路ネットワークを確保していく必要があるという旨。さらには、交通量が多いなど、主要な拠点間の道路ネットワークについては社会的な影響が大きいことから、4車線化やダブルネットワークを構築することなど、信頼性の高い道路ネットワークを構築する必要があると。

11行目以降では、リダンダンシーを考慮する上では、例えば物流等の災害時でも継続が求められる機能の観点など、多様な観点でシミュレーションを行うという必要があると。さらには、その際にはラストワンマイルも含めて道路ネットワーク全体を考慮する必要があるということで、こちらにつきましては山田委員や座長ですとか福田委員からネットワークの形状の話、シミュレーションの重要性の話、交通量の視点の話など多様な観点で検討すべきという頂いたものを記載しました。

17行目以降が国土の有効活用や適正な管理という観点でございます。21行目、日本の限られた国土全体をいかに有効に活用しながら適正に管理を行っていく視点が必要であ

るといふことで、24行目以降、アジア・ユーラシアダイナミズムや南海トラフ地震などの太平洋側での大規模災害を踏まえた日本海・太平洋2面型国土の形成、さらには半島地域などの地形上の特性から他の地域への到達が著しく困難な地域へのアクセスの強化、さらには国土の有効活用や適正な管理という観点から道路ネットワークを検討する必要があるといふこととごさいます。山田委員、福田委員からは日本海側ルートの重要性ですとか、半島についての議論といふのをご指摘いただいております。

それらを踏まえまして、広域道路ネットワークの階層でございまして。14ページでございまして。4行目から、全国的な広域移動を支える高規格幹線道路を補完し、それと一体となって機能するのが広域道路ネットワークで、それが必要であるといふこととごさいます。

8行目、9行目、広域道路ネットワークについては階層性を持たせること、効率的に強化することが望ましいと。

10行目以降、この広域道路ネットワークのうち、地域の実情、将来像に照らして事業の重要性・緊急性、さらには地域の活性化、大都市圏の機能向上の施策と関連性が深く、十分な効果が期待でき、高規格幹線道路と一体となって機能する主要な幹線道路とネットワークとして有効に機能するものを、特定広域道路として2階層で計画すべきといふ旨を記載しております。

16行目からはより大きな広域道路ネットワーク、資料2でいきますと三角のおにぎりのある青い全体のほう、おにぎりの全体のところでございまして。これにつきましては17行目以降、人とモノの両面から検討すべきといふことと、21行目からずっとどんな道路かといふのを書いております。23行目には広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する道路。24行目以降は、高規格幹線道路や広域道路と重要な空港・港湾を連絡する道路といふこととごさいます。

26行目以降には、拠点間の連絡については効率的・効果的、さらには先ほどご紹介した基本戦略を踏まえて、拠点間の連絡や災害時のリダンダンシーなど国土の適正な管理の観点も踏まえて検討すべきといふ旨を書いております。

32行目以降は特定広域道路でございまして。15ページ、具体的には広域道路の中から特定広域道路としましては3行目、4行目、5行目、ブロック都市圏間を連絡する道路、ブロック都市圏内の拠点連絡や中心都市を環状に連絡する道路、さらには高規格幹線道路や特定広域道路と重要な空港・港湾を連絡する道路と書いていふところでございまして。

12行目以降、(4)としまして広域道路ネットワークに求められる機能・役割といふも

のでございます。13行目以降、まずは平常時・災害時を問わない安定的な輸送ということで、18行目、19行目あたりには平常時から構造物の老朽化対策をしっかりと進めること、23行目、24行目には災害時に長期間通行止めにならないよう、早期復旧の体制の確保、さらには25行目、26行目、防災対策、震災対策の優先的、重点的实施ということを記載しております。

30行目以降は交通事故に対する安全性でございます。16ページの1行目、2行目あたり、広域道路に関しても、事故が起きているところを特定した上でしっかり対策を講ずること。

また、6行目以降が自動運転などの将来のモビリティへの備えということでございます。9行目から、2025年めどの高速道路での完全自動運転の実現が政府目標とされているということで、道路局での中山間地域の取組なども記載しております。

16行目、17行目あたりに道路空間の在り方、拠点とネットワークや自動運転に対応した走行空間の確保などについて検討を進めていく必要ということで、今の取組に加えて、座長ですとか福田先生からこういった自動運転の取組についても指摘いただいた旨を記載しております。

これらを踏まえまして、23行目以降、これらの新しい時代を見据えた機能強化が求められることから、自動運転の将来のモビリティの導入に必要な備えを講じる必要があるというものでございます。

これらの3つのものに加えて、27行目以降、サービス速度について記載しております。31行目から、高速自動車国道、直轄国道の平均時速を踏まえまして、広域道路のサービス速度はおおむね40キロ以上と。

続きまして17ページ、特定広域道路につきましては、広域道路よりも高いサービス速度ということで、11行目、12行目、13行目、高速自動車国道や地域高規格道路のサービス速度を踏まえて60キロ以上が必要であるという旨を記載しております。

また、特定広域道路につきましては17行目、18行目、アクセスコントロールなどを計画の段階から考慮するという旨を記載しております。

20行目以降、具体的な検討の視点ということで、22行目あたり、まずはこういったネットワーク計画に加えまして交通・防災の拠点とかICT交通マネジメント、これらを併せて検討する必要があるという旨。

24行目以降については、各地域で現状・課題や将来ビジョンの整理を行った上でネッ

トワークの検討をする必要があるということ。さらには26行目の後段部分、広域的な将来を見据えた時間軸での長期的な視点が重要である旨。

さらには、28行目の「また」以降でございますけれども、予測された交通需要に対応するいわゆる需要追従型の視点での検討はもちろんのこと、将来ビジョンを明確にした上で、その達成に向けた道路ネットワークの検討を行う必要がある旨も記載しております。これは、第1回で大西委員からご指摘いただいた国土に働きかけるというものを文書化したものでございます。

32行目以降、将来ビジョンの達成に変化を促すような道路ネットワークということで、いわゆる需要誘導型の視点の検討によって、18ページの1行目、地方創生の実現や東京一極集中の是正を図ることができるというもの。

さらには8行目、9行目、様々な交通モード間や、情報インフラなどの他のインフラとの連携強化、MaaS、自動運転の技術発展も考慮した上でネットワークを検討するというので、これは山田委員、宍戸委員、大西委員から他モードの連携などのご指摘を頂いております。

最後、「おわりに」でございます。15行目以降、意思決定の透明性、公正性、妥当性を確保した上で進めていく必要があるということ。さらには、各地域における様々な意見を吸い上げて、ブロック間の適切な調整が必要であるということ。

19行目には、この広域道路ネットワークについては厳選して整備、機能強化を加速させることが必要であること。さらには26行目、27行目、計画策定後も時代の変化に応じた適時・適切な計画の見直しが必要であるということでございます。宍戸委員からは、こういった透明性、公正性、妥当性の確保であるとか、必要なもののみ整備するといったようなものをしっかり書いてほしいといったような意見を頂いているところでございます。

以上が中間取りまとめの概要になっております。説明は以上です。

【朝倉座長】 ありがとうございます。

それでは、今のご説明を受けて各委員の先生方から意見を頂きたいと思えます。大西委員、宍戸委員、福田委員、山田委員の順にご意見、ご質問をお願いいたします。

では、まず大西委員からお願いできますか。

【大西委員】 大西です。ご説明ありがとうございました。

中間取りまとめを拝読しまして、これまでコメントしたことについて適切にこの取りまとめ案に盛り込まれているものと思っております。これまでのコメント箇所についてはも

う特にありませんが、細かいことが少しと、それとは別に今後の話をします。

まず、中間取りまとめで需要追従型から需要誘導型というフレーズを示されていて、まさに私もそのようなコメントをいたしました。もちろん全てが誘導型である必要はないわけなんです、誘導型という方向の考え方を入れていくということは非常に重要なことだと思っています。

そのときにどういう戦略を考えていけばいいのかということなんですが、連携というのが重要なキーワードになるんじゃないかと思っています。道路を対象にした会議になると、ネットワークといえば道路をつい考えてしまうんですが、道路だけではなくて、中間取りまとめにありますようにほかのいろいろなモード間の連携が必要であるということが重要で、モード間連携ということ。特にコロナの話を受けて、先ほどの資料にもありましたが人流より物流はあまり減っていないということでした。人は止まってもモノは動かざるを得ないということで、むしろそれが経済を支えているという一面があるんだと思います。

やはりウィズコロナというか、ポストコロナというか、そういうふうになっていったときに、テレワークが普及し、例えば東京に住まなくても地方でも仕事ができるんじゃないのとか、少なくともいろいろなコロナを契機に自由に場所を選びながら、住む場所を選べるというようなことをみんなそれぞれ意識し始めるという時代が、今回契機にやってくるんだと思います。ある意味分散力というのが、いやが応でも働き始めると。そういった場合に物流のウェイトというのが大きくなる。その場合、先ほど言いましたようにモード間連携、鉄道とか港湾、空港、あとこの中間取りまとめにもあります情報インフラも併せてということですが、これは非常に重要なことだと思います。

このモード間連携ということで、具体的にはどういうふうなイメージなのかということはいろいろ熟議が必要ですし、考えていかないといけないと思うんですが、その中で1つ、今回の中間取りまとめにももし加えられればと思うことは、例えば自動運転について、今は道路側の自動運転システムだけを念頭に置いています、例えば今、トラックのドライバー不足等があって自動化のニーズというのは非常に大きい。そのときに、荷物というのは道路だけ走るんじゃなくて海から来るものもありますので、例えばトラックをそのままフェリーとかR O - R O 船に載せるというような場合に、道路だけのシステムじゃなくて、船にそのまま自動で載せられるような形とか、そういったところまで全部踏み込んで検討していく必要があるかと思っています。なので、道路だけで考えるのではなくて、そういつ

た自動化システムという側面でもモード間連携というのが必要じゃないかと思しますので、自動運転のところにそういったような内容を加えることができればと思いました。

あともう一つ、省庁間連携と言っているのか分からないですが、ほかのいろいろな政策との連携だったり、需要誘導型というふうにもし言えば、例えば農水産物のように、輸送技術がクリティカルに働くようなものであれば、例えばこの地方のこういう特産、何でも公平にやらなければいけないんですけど、そういった農産物の輸送をもっと高度化していくとか、そういった具体的な何か政策と絡めて、道路だけじゃなくて道路も含めたネットワーク、交通インフラの在り方というのを考えていく必要があると思います。そのとき、道路だけではなくて、他省庁との政策の連携とかそういったものは必要になってくるんじゃないかと思えます。ですので、2つ目が省庁間連携というようなことです。

あと、すみません、私、防災研ということでもう少し災害時のことについてコメントすべきだと思いますので、朝倉先生からも指標化が最後大事だよということで、ずっと頭の中に宿題として実は残っているのですが、災害時で言うと、やっぱりここにも加えていただいています。ネットワーク性能評価です。あと、道路の復旧を早くするとか、そういったレジリエンスの観点からの評価というものの指標化です。これは私自身が研究としても進めなければいけないことだと思っていますが、そういったことが重要になってくるかと思えます。

【朝倉座長】 大西先生、ありがとうございます。とりわけ連携ですね、モード間連携、それから政策連携、それから災害時について補強すべきところは補強することだったと思います。ありがとうございます。

続きまして、宍戸先生、お願いできますか。

【宍戸委員】 私、東京大学の宍戸でございます。第1回は欠席いたしまして、失礼いたしました。ただ、第1回、第2回を通じまして私がコメントさせていただいたことについては、現在の中間取りまとめ（案）に適切に反映されていると存じます。

私は法律の研究者でございますけれども、地方行政制度やICTの利活用について若干研究している関係で、4点ほどコメントを申し上げたいと思います。

まず第1に、今回の中間取りまとめを拝見して、これまでの国土形成計画におけるコンパクト・プラス・ネットワークという大きな面としての国土の在り方を神経線としての道路ネットワークに的確に落とし込んだところがあるかという点と評価しております。とりわけ人口減少、少子高齢化が進んでくる中において、面としての人間の生活空間自体が非常に、

いわば面といってもまだらになってくるというか、塊の部分が出てくるということは避けられないことであろうと思います。私が検討に加わっております第3 2次地方制度調査会におきましては、地方行政サービスについて、もはやこれが個々の市町村単位でもたない部分が出てきており、連携中枢都市圏などのいわゆる圏域によって市町村間で行政サービスを集約して、市民にとって必要な行政サービスを確保するということを議論しているところでございますけれども、これは行政サービスに限らず、全てのサービスにおいてそういった、中間取りまとめ（案）で申しますとブロック都市圏といった形での取りまとめ、集約が不可避であろうと思います。なればこそ、都市圏間を的確につなぐ、しかも早くつなぐという道路ネットワークの重要性がいや増すわけでございます。見ようによってはいろいろな都市機能が集約される、ただそれは単に後退なのではなくて、しかし集約されると同時にそれが道路ネットワークによってこれまでよりも早く効率的につながることによって、むしろ我々の生活が便利になる、そういった方向を追求していくべきだろうと思っております。その意味でも、今回中間取りまとめは前向きに評価したいと考えているところでございます。これが1点目でございます。

2点目は、これは恐らくは背後で意識されている問題だろうと思いますので、必ずしもここで書き込む、書き込まないという問題ではないかとは思いますが、いわゆるSDGsと道路政策の関係も背後にあるのではないかと考えております。それは1つには環境の問題であり、もう一つは包摂性の問題でございます。環境の負荷をできるだけ抑えて持続可能な社会、そして国土を形成していくという観点から見ても、できるだけ地産地消と申しますか、本当に必要なものは遠くまで運んでいく、人間も遠くまで行く、しかしそうでないものは近いところで処理していくという切り分けが必要でございまして、これが特定広域道路と広域道路のいわば機能分担に対応するのかなと思っております。つまり環境政策とこの2つの道路ネットワークの関係が意識されてもよろしいのではないかとすることが一つございます。

また、包摂性ということになりますと、これも高齢者の方も例示で出ておりますけれども、多様なライフスタイル、あるいは多様な地域をつないで人々の、様々なハンディキャップのある人も含めて移動の自由を確保する。そういった公共交通を支えていく、あるいはそれ以外の移動サービスを支えていくという意味でも、この広域道路あるいは特定広域道路がユニバーサルなものとして人々が安価に利用できる、そういったインフラであることが確保されることが技術との関係でも非常に重要であるだろうと思っております。この

観点は、この報告書にもし盛り込めるのであればそういう視点をとは思いますが、当然にこれはインプライされていると思いますので、これは指摘ということになります。

3点目も指摘でございますけれども、先ほど大西先生からもコメントがありました新しい技術と、それから道路ネットワークの今後でございます。既に自動走行でありましたり、あるいはロボットの関係の話は大西先生からございましたけれども、他の様々なインフラで申しますと、今後の情報通信ネットワークと道路ネットワークの連携が期待されるどころ、情報通信ネットワークにつきましては本年から5Gがスタートしておりますし、もう実際には総務省では10年後のBeyond 5G、恐らく6Gということになるかと思います、これに向けた様々な検討が開始されている状況でございます。そうなった場合に、5Gの普及もそうですし、Beyond 5Gの試験的導入も、恐らくはまずは特定広域道路あるいは広域道路の順に情報通信ネットワークも整備していき、またスーパーシティ、スマートシティの中でそれを面的に展開していくということになるだろうと思います。その意味でも道路ネットワークと情報通信ネットワークの連携、あるいはそれぞれの補完についてよくご検討いただいたほうが今後の政策の展開としては有益であるだろうと思います。

またデータを社会全体あるいは自然現象などを収集して集約するという、その意味でのネットワーク網、神経網としての道路ネットワークの役割は大変重大でございます、物流もそうですし、先ほどの人流の話もそうですし、また民間において、例えばヤフー混雑レーダーのようなサービスが既に展開されておりますけれども、そういった民間のデータの収集、あるいはデータベースの整備のいわば基軸に道路ネットワーク、及びその上に乗っかる5Gのネットワークがなっていく。こういった観点からも必要な道路ネットワークを的確に、しかも迅速に整備し、また修繕が必要なものは修繕していくといった視点が求められようかと思います。

最後に、以上の全体と関連いたしますが4点目でございます。18ページの4の「おわりに」のところでは先ほどご言及いただきましたけれども、1つには、特に特定広域道路については集中と選択で、報告書の原案では厳選と書いていただいたよりも的確な表現かと思っておりますけれども、整備し、また機能強化を加速させることが必要になります。これは様々な地域にお住まいの方にとっては、どうしても自分のところに優先的に対応していただきたいというニーズがあるのは当然でございますので、そういったニーズを的確に吸い上げながら、しかし全体として調整していくための透明性や公正性をもって、様々なステークホルダー、ナショナルな事業者であったり、あるいはそれぞれのローカルな自治体ないし

住民の方々の声をきちんとミクロには聞きながら全体を調整していく。また広域道路ネットワークの整備状況と、それによる社会の変化、経済の変化に応じて、この上にさらにあります国土形成計画も適宜見直していただくと。そうやっていわば全体としてP D C Aを回していく政策の展開を道路行政が担っていただくということを期待しております。

長くなりましたが、私からは以上でございます。

【朝倉座長】 宍戸先生、ありがとうございました。都市機能の集約と、それをうまく生かすための効率的な連結の話。それから環境の話は、確かに今回の取りまとめの中では若干弱いところがあって、例えばSDGsについてもワードとして登場していない可能性がある。それはこの時代としてはいかがなものかということだろうと思いますので、少し精査したいと思います。

また包摂性というのはライフスタイルの多様性というようなことでもあるかと思うので、そういったことについても少し見てみる必要があります。

それから、新技術については中で言及しているんですけども、情報通信ネットワークとの関係性をより明確にしたほうが良いということです。あるいはデータの有効利用ということ。

それから、一番最後におっしゃった整備のプロセス論については、この取りまとめ自身はどっちかという目標論としての位置づけであって、これを実際にどうやって実行していくかというプロセス論についてはこれの後にでてくるものだと認識しております。整備プロセス論につながるような形で最後取りまとめていただく、終わりのところを書いていただくという、そんな感じになるんじゃないかしらと思います。ありがとうございました。福田先生、お願いします。

【福田委員】 気づいた点として、細かなものから大枠の話まで5つほどあります。

1つ目ですが、こういうタイミングでの中間とりまとめなので、コロナの話に触れないわけにはいけないということは理解できるのですが、例えば「ニューノーマル」などの書かれ方について、もしこれが「ソーシャルディスタンスの確保を都市空間レベルで考えるべきだ」という解釈にもつながるとするのならば、これまで国土交通行政で推進されてきたコンパクト・プラス・ネットワークあるいは都市のコンパクト化といった考え方は意味反対側の向きを促すような働きかけ、具体的には移動密度を下げるとか、テレワーク等による人口分散を図ると言ったような話につながると思われます。私自身は、そういった方向性でまとめるということでもよろしいのではと思いますが、例えば広域の道路ネ

ネットワークの形態が、もし都市部のロックダウン施策を考えたときに、それをより効率的に高められるような配置になっているとか、都市部では密な公共交通利用ではなく、ディスタンシングが行いやすいことから車利用が公共交通からの受皿になる、そういった観点なども考えられるかもしれません。

2つ目として、広域道路の設計速度が時速40キロ以上、特定広域道路のそれが時速60キロ以上となっていますが、本来こうした目標設定は、「こういうようなサービス水準の道路サービスを提供したいので、そのためにはこうした速度基準が必要だよ」という、そういった決め方が本来的にはなされるべきではと思います。可能であれば何らかの速度設計などの根拠はできる範囲で明示したほうが望ましいと思います。

3つ目として、特定広域道路の部分にあるアクセスコントロールの記述が若干気になります。アクセスコントロールを行うということは、本線の部分のサービス水準を維持するために、例えば平面交差をなくすとか、あるいは途中のインターはあまり多くしないということかと思いますが、それによるサービス改善を享受できる人がいる一方で、逆にアクセスが不便になる人も出てくる可能性もあり、公平性のような議論も新たに沸き起こる可能性もあるように思われました。先に述べた平均速度の考え方も関連すると思いますが、どういったネットワークやODペアでどの程度の平均速度を維持するのかというところを考える必要があるように思います。

4つ目はサービス水準の話です。特に特定広域道路に関しては定時性という観点が中間報告にも記されていますが、その一方で先程の2点目の設計速度はあくまでも平均値に基づく検討であると思います。現在では様々な長期観測データが蓄積されており、より正確に定時性を測ることができるようになってきています。すなわち、定時制についても適切なパフォーマンスインディケータを設け、評価に盛り込むための条件は十分整っているように思います。全体ネットワークの議論というよりもまずは個別の道路計画で考えても良いかもしれません。

最後に5番目として、自動運転のさらにその次には自動車の電氣化（エレクトリフィケーション）の話が出てきます。そうした場合に、道路インフラ側も給電ステーションやさらには走行中給電のための専用レーンなどの整備展開に関しても広域交通網という観点から検討する必要が出てくるように思います。

以上です。

【朝倉座長】 福田先生、ありがとうございました。1点目のコロナの話は、この中で

どういうふうにかかれるのかはなかなか難しいところです。というのも、テレワークにしてもソーシャルディスタンスにしても、そういった行動変容が確かにこの2か月くらいは起こっているけれども、この行動変容が果たしてこれからどういうふうに推移するのか、なかなか読みづらいところがあって、元に戻るところもあれば戻らないところもあるだろうと思うんです。それをこの現在、現時点の中間取りまとめの中でそれを読んで書くのはなかなか難しい。あえて書くとすると、そういう行動変容に対してもインフラ側で柔軟に受け止めることができるような一定のキャパシティと、それからクオリティをそこで保っておくことが大事であるというような感じになるんじゃないかなと思うんです。

【福田委員】 そう思います。

【朝倉座長】 ワーディングとしての行動変容ということはあってもいいと思うし、行動の不確実性みたいなことも書いてもいいと思いますが、行動変容に対してインフラ側のほうが多分タームが長いと思うんです。行動の変容をどういうふうに受け止めていくかということについて、これは引き続き議論していかないといけないトピックスだろうと思います。

先ほど福田先生から頂いたコメントの後半部分は速度の設定に関する根拠をはっきりしてくださいということだし、それを評価できるデータも集積されているので、そのことにもちゃんと言及したほうがいいよということでした。

それから、最後に自動運転については、車の将来を考えると自動化だけでなく電動化というのも大きなポイントなので、それをどこかに入れたほうがいいんじゃないかということだったと思います。ありがとうございました。

山田先生、お待たせいたしました。

【山田委員】 今回、中間取りまとめを見させていただきまして、福田先生や宍戸先生がご指摘のようなキーワードが若干漏れているかもしれませんが、全体的には重要なことが入っていたという点で、方針、方向性については特に異論がないというところでございます。

前回、書面開催で、その前に意見を言わせていただいて、それが今日の資料の最後についておりますけれども、これについては、中間取りまとめにおける方向、方針が決まった上で、今後、それを進めていく際にどうするかについてですので、中間取りまとめを修正してほしいというような内容ではございません。

参考資料の一番最後に3つ挙げさせていただいてまして、上の2つはリダンダンシー

もしくは脆弱性、それから強靱性に関わることです。今回、コロナという災害においては、地震とか台風とかと比べるとちょっと特殊でもあったと思います。つまりインフラが毀損するというようなタイプの災害でもないですし、また生活の拠点である家というものも基本的には守られているということで、地震とか台風とかそういう災害によってインフラが毀損する場合の重要な道路はどこなのかとか、脆弱な点はどこなのかというのはまた違っても思います。そういう意味で、この上2つというのはリダンダンシーあるいは脆弱性、あるいは強靱性というものを分析するときにはいろいろなシナリオ、いろいろな観点から分析していく必要があるんじゃないかということです。一元的な観点からどこが脆弱、どこが強靱化すべき、そういうものではなくて、細かい分析が必要だろうと思っています。

一例で言えば、資料2-2にシミュレーションの結果が載っています。これは1つの脆弱性分析のシミュレーション結果ですけれども、そのシミュレーションでは地震発生の可能性と複数の交通機関が集中している、そういう条件を考慮した上でどこが通過交通量が多いか、その観点から脆弱箇所を選定されています。それは、日本全国で見てどこが脆弱かというような観点から言えば、そこが間違いなく重要な箇所だとは言えると思いますけれども、例えば首都圏直下型地震を想定した場合の救援物資、あるいは首都圏直下型地震を想定した場合の首都圏の事業継続など、シナリオが変わるとまた重要なリンクというのも変わってくると思いますので、そういう意味でもシナリオ分析が必要だろうと。

それから、量の観点からの分析ももちろん重要ですが、形状的に重要というところも間違いなくあると思います。ネットワーク形状からいけば、例えば放射形にネットワークが広がっているとしたらそのハブの部分に当たるところ、そういうところが毀損すると明らかに大きな影響が出ますので、そういったところは形状からもピックアップしていく必要があると思います。いろいろなシナリオ、観点からリダンダンシーというもの、脆弱性というもの、強靱性というものをはかっていく必要があるというように思います。これが1つです。

この3つの箇条書の中に書いていないですけれども、物流の話で、今回の取りまとめにもトラックドライバーの担い手不足ということが書かれています。これへの対応というのは3つぐらい方策があると思います。根本的にはトラックのドライバー不足は荷主企業も含めた物流業界の業界構造によるところが大きいと思います。ですけれども、これは道路ネットワークを議論するにおいて、そこをどうするかという話はちょっと違うかなと。2つ目は外国人労働者で補うというような話もあり得るかと思っています。これは個人的には違

う社会問題を生み出しそうなので反対なんです。そうすると、やっぱり自動運転、もちろん短期的にはダブル連結トラックと追従型の隊列走行というものになるでしょうけれども、その後は自動運転というものに移行することが予想されますので、やっぱりドライバー不足というのを自動運転システムで支えていくことは検討しておいてもいいんじゃないかと思います。逆に言うと、そういう観点からも自動運転はとても大切だなと思う次第です。

自動運転みたいな話をすると、資料の最後、本当に資料の最後の部分ですけど、これからMaaSとか自動運転システムが進展していくでしょう。今は地域レベルで行われていますが、都市圏レベル、都市間レベルに発展する可能性もあると。これはいわば交通システムのデジタルトランスフォーメーションというようなものに相当します。今回コロナで出てきたのが生活のデジタルトランスフォーメーション、すなわち在宅勤務、テレワーク、それから大学のオンライン講義です。今までそういうことは行えるけれども行ってこなかった、でもそれがコロナによって生活のデジタルトランスフォーメーションがちょっと見えてきたことで、これからの交通網は、いわゆる交通システム自体のデジタルトランスフォーメーション、MaaSや自動運転だけじゃなくて、生活、社会のデジタルトランスフォーメーションを踏まえていろいろ設計していかないといけなくなってくる、そういうことをコロナは突きつけたんじゃないかなろうかとも思った次第です。

それに対してどうしたらいいのかということですけども、IT化が進んだ社会に対するリテラシーを、専門家、行政官、もちろん民間も含めて向上させることが大事です。しかし、関西人的に言うなら「ちょっと知らんがな」というところもありまして、高度にIT化された将来社会を読み解くのはかなり難しいんじゃないかと思います。そうすると、初回にも申し上げましたけど、需要追従の交通計画は非常に難しいかなと。需要追従のためには社会生活行動を推定することが必要になってきますが、それはちょっと難しいと思うと、やっぱり需要誘導で、ある程度こういう世の中をつくる、そのためには道路もそうですし、交通もそうですし、社会もそうですけど、こうでないと駄目ですよというような、そういう設計をしておかないといけないと思います。

以上です。

【朝倉座長】 ありがとうございます。コロナに関する話は福田先生が言っていた話とかなり近い。ワーディング的にはデジタルトランスフォーメーションという言葉を使っておられましたけれども、そういう行動の変容をどういうふうにネットワークの計画の中

で考慮すべきか、ということだと思いますが。

【山田委員】　　そうです。

【朝倉座長】　　その中で大事な視点は、どういうふうに行動変容するかということを読むのは大変なので、あるべき姿からネットワークの姿を打ち出して、そのあるべき姿に行動をうまく誘導する。ネットワーク計画自身は規範論でつくって行って、それに対して行動をうまくヒットしてもらおうという、何かそういうある種のマネジメントを併せて考えるべきなんじゃないかというような意見なのかなと思っておりました。

【山田委員】　　全くそうです。規範論があって需要をコントロールするという。需要を制約条件にすると難しいかなという。

【朝倉座長】　　そういうことですね、ありがとうございます。

それでは、今、4人の先生方からいろいろご意見を伺って、あと僕が私自身の意見を少し申し上げます。1つは、冒頭に局長がご挨拶の中で両輪ということをキーワードでおっしゃったんです。つまり現状の交通課題の解消を図るという観点と、それから時代の変化を踏まえた新たな国土形成の観点という、これは両輪だとおっしゃった。両輪というのは結構大事なキーワードだと思うので、これをどこかに入れたらどうか。別に局長のおっしゃることを付度するわけじゃないんだけど、入れておくのはいいんじゃないかと。前書きに入るかもしれないし、「おわりに」かもしれない。両輪という視点は基本戦略とか、「これこれまとめると」という中に入っているんだけど、もうちょっと強くそのことを出してくださいでもいいんじゃないかなと思いました。これが1つです。

それから、前回説明していただいたときに申し上げたかもしれないんだけど、従来の我が国の広域道路網計画というのはこういうふうな考え方で計画案がつけられていて、それに対して今回はどういうところが違うのかということ、どこかに書いていただいたほうが分かりやすいんじゃないかなと思うんです。当然これまでから大事だと思われていたことが今の時代背景の下でさらに大事だということになり、この計画案があるということもあれば、高規格幹線道路の計画はあったけれども、その次に来るネットワーク計画としては明示的につくったものはこれまでなかったと。なので、そのところをきちっと整理してこれがつくれるのであるというのであれば、そう書いたほうが分かりやすいと思うんです。ですので、従来の我が国全体のネットワークをどういうふうな視点で整備してきたか、その考え方が何だったかということが今回の広域道路ネットワーク計画にどういうように反映されているかということ、どこかで1行書いておいていただくことが大事なんじ

やないかなと思いました。

ということで、幾つか意見は出たので、もし事務局のほうからコメントしていただける場所があればお願いします。先ほど僕が言ったことが必ずしも事務局側のご意見と同じかどうかは分かりませんが、もし何か補足あるいは修正等と言っていただけることがあればお願いできますか。

【道路局局长】 ありがとうございます。

1つだけ、最後に朝倉先生が言われた従来の計画との違いのことで、先生も言っていたんですけども、資料2を見てほしいんですが、この中ほどに左側のアジアの地図が載っているんです。その右側には都市と高速道路の関係みたいなポンチ絵があります。1万4,000キロのときにはこういう、当時はアジアというのはなかったかも分かりませんが、日本国土の地図を基に計画されたと思っています。その後、先ほど本編にも出てくる平成の一桁からこの10年にできた地域高規格道路というのはこの地図はなかったんです。あったのはこのポンチ絵なんです。そういう中で、今回は地域高規格道路の見直しとも言えるんですけども、その際においても、こういう日本国土あるいはアジアというのがあった上でどうしていくかということが一つ大きな違いではないかなと思いますので、先ほど先生も言っていただきましたけれども、そういったものをどこか基本的な戦略なり、何かそういったところでもう少し明示できたらいいかなと思いました。ありがとうございました。

【朝倉座長】 ありがとうございます。

【道路経済調査室長】 各委員の皆様方から様々な指摘を、どうもありがとうございました。反映できるものはこの中間取りまとめに修文して反映していきたいと思ひますし、また今後の具体のネットワークを造る上での検討の視点みたいなものを本日はたくさん頂いたと思ひますので、それは各地域の例えば事務連絡などに落とし込んだ上で、本日頂いた意見も踏まえながらネットワークの具体化の検討を進めていければと思ひます。今日頂いた指摘を事務局なりによく飲み込んで修文をしていきたいと思ひます。

【道路局局长】 重ねての発言ですみませんが、今日も大西先生から分散力がやっぱり働き始めているというようなキーワードを頂きましたし、宍戸先生からも人口減少というのは施設の集約になり、それは集約ということはある意味分散ということだと思ひますけれども、そういう中で、そこをより早く結ぶネットワーク化の必要性が改めて出てきているというような意見も頂きましたので、そういうことは非常に今回の計画づくりに際し

で強調していきたいと思ひますし、委員の先生方におかれても、また何か機会がありましたらそういうお話を発信していただければなと思ひます。

それから、トラックの自動化、RO-RO船の自動乗船みたいなところに手を差し伸べていけないといけないというようなお話ですとか、農産物の輸送の高度化に道路側から何か手を差し伸べるようなことがないのかとか、5Gを代表とする情報通信と道路のこととか、そういう今はどちらかというて書いてるのは道路のネットワークのことを中心に書いていて、今さらながらそれぞれの道路の、どちらかというて横断面的な内容といひますか、付加価値という言い方もちょっと変かも分かりませんが、いわゆる一番基本となる車が通るといふ意味での機能に付加的なものという意識が、幾つかこの間からご指摘いただいて書いてはいるんですけども、ややそういう面が十分じゃないのかなと私もいろいろとご意見を頂きながら思ひましたので、また朝倉先生のご指導を得ながらそういった面も強化できたらいいと思ひますし、実際に新しい計画をつくって進めるときには、単にネットワークが広がるというだけではなくて、機能の付加的なものも合わせて進んでいけるようなことになる、自動運転もしかりなんですけどもそういうことが必要だと思ひますので、そういったことを盛り込んでいければと思ひます。ありがとうございます。

【朝倉座長】 局長、どうもありがとうございます。

それでは、今、こちらからも幾つかの回答といふか意見も申し上げたんですけども、委員の皆様方から、一つこれは言い忘れていたなということがあれば、せつかくですらご発言いただければ結構です。どなたでも、物理的に手を挙げていただければ僕のほうから見えますので、どうぞご発言ください。

【大西委員】 発言の機会、ありがとうございます。1点だけ言い忘れていたことがありました。

この取りまとめの12ページなんですけど、ここで例示されていることにどこまで意義があるかは私にもよく分かりませんが、この災害に備えたリダンダンシーのところて「頻発・激甚化する集中豪雨や、南海トラフ地震や首都直下地震など」と書いてあります。「など」なのであらゆる災害が全てこの対象になっているといふことなんだと思ひますが、検討する想定するシナリオとしてしばしば南海トラフ地震とか首都直下とか、災害研究の問題でもあるんですけど、どうしても大きい地震とか災害に目を向けがちです。それを前提としていろいろ対策を考えていくんですけど、一方で、同時に例えば熊本地震とか北海道の地震とかローカルで起こっています。そういった地域で起こる地震への備えも重要だ、と

ということがここでニュアンスとして出てきたらいいのかなと。特に広域道路という視点で言うと、何か日本全国に影響を及ぼすような国難地震、災害というよりも、結構ローカルで起こる地震に対してブロック単位で備えましょう、といった話もありますので、その対象とする話として、もう少し地域で起こる地震みたいなものもここで挙げるといいかなと思いました。

あともう一つ、大体災害というのは、感染症もそうでしたけど目の前に意識しなくなった瞬間に起こったりするんです。それでやっぱり忘れがちなのは火山でして、火山もあちこちにあって、ともすれば忘れがちなんですが、避難という方法しか火山の場合はないので、もしここに頭出しできるのであれば火山というのも加えておくと、目配りしているということになるかなと思いました。

以上です。

【朝倉座長】 ありがとうございます。ローカルな災害と火山、特に僕も、火山に限らないんですけども広いエリアを対象にした避難、広域な避難、こういうことと道路ネットワークとの関係性についてはどこかで言及があってもいいんじゃないかなと。アメリカほど何百キロも避難するということはないかもしれないけれども、もしかしたら火山なんかだとあるかもしれないですね。

【大西委員】 そうですね。

【朝倉座長】 あるいは非常に巨大な台風のときもあるかもしれないので、そういうものに対してどう考えていく、どういうふうにサポートできるのかということはどこかで言及があってもいいかもしれないですね。ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。何かほかにお気づきの点があればおっしゃっていただけますか。よろしいですか。

あとすみません、1個だけ、本当につまらないことなんだけど、ラストワンマイルという言葉が中に2回ほど出てきたんですけど、これはラストマイルのほうがよくないですか。

山田さん、どっちがいいですか。

【山田委員】 どっちも使われるんですよ。個人的にはラストマイルですけどね。

【朝倉座長】 何か英語はラストマイルで、日本語がラストワンマイルだと誰かが言っていたので、ちょっと確認してください。お願いします。

【道路経済調査室長】 確認します。

【朝倉座長】 それでは、特に重ねてのご質問、ご意見等がなければ、この中間取りま

とめ（案）につきましては、今日頂いたご意見を踏まえて修正を行うということにしたい
と思います。また、よくよく思い返してみるとこういうのもあったよねと新しい意見をお
考えになったときは、今週金曜日、29日までに事務局へこういう意見がありますという
ことをご提出いただければと思います。

それで、最終的な修正なんですけれども、この修正につきましては事務局と相談しつつ
進めてまいりますので私のほうにご一任いただきたいと思いますのですが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【朝倉座長】 ありがとうございます。それでは、ご異議なしということで、最終的
な修正は私のほうにご一任いただいたということにさせていただきます。それで、その修
正案につきましては後日事務局と調整して公表するということにさせていただきます。

それでは、本日予定された議事は以上でございますので、議事進行を事務局にお戻しい
たします。

【企画専門官】 長時間にわたるご議論、ありがとうございます。また途中で通信障
害がございまして、誠に申し訳ございませんでした。

本日の議事録につきましては、後日各委員の皆様へ送付させていただきますので、ご了解
いただいた上で公開する予定でございます。

また、中間取りまとめにつきましては、今ほど朝倉座長からご説明ございましたとおり、
本日のご意見を踏まえて修正案を事務局にて座長と調整した後に公表する予定でございま
す。

それでは、以上をもちまして本日の検討会は全て終了でございます。誠にありがとうご
ざいました。

— 了 —