

令和5年3月10日

【総務課長】 それでは、皆様、定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会、第54回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

皆様、本日は御多忙の中、御参集いただきまして誠にありがとうございます。進行を務めさせていただきます、国土交通省道路局総務課長の鎌原でございます。よろしくお願い申し上げます。

本日は、ウェブ会議も併用しながらの開催となっておりますので、御発言の際は、手挙げ機能を御活用いただくなど、円滑な進行に御協力のほどよろしくお願いをいたします。また、御発言の際はマイクのミュートを解除いただき、それ以外のときはマイクをミュートにさせていただくようお願い申し上げます。

大変恐縮ですが、道路局長は他の公務の関係で本日は欠席とさせていただきます。

それでは、開会に当たりまして、道路局次長の佐々木より御挨拶を申し上げます。よろしくお願い申し上げます。

【道路局次長】 おはようございます。本日は、朝倉部会長はじめ、委員の皆様におかれましては、お忙しい中御出席を賜りましてありがとうございます。今日、御議論いただく我が国の広域道路ネットワークにつきましては、四全総で1万4,000キロの高規格幹線道路、それから、平成6年に各地域で策定された地域高規格道路の計画がございます。

これについては、計画から約20年たったということで、地域の課題とか将来のビジョン、それから時代のニーズに対応したネットワークの見直しが必要ということで、ちょうど令和3年の7月までに、各地域で新広域道路交通計画というのを作成したところでございます。今日、広域道路のネットワークの現状課題について御説明させていただきまして、各地域で策定された新広域道路交通計画に加えまして、現在、国土審議会で新たな国土形成計画の方向性などが議論されておりますので、これを踏まえまして、全国的な視点から広域道路ネットワークにどのような役割を果たしていくかにつきまして、御議論をいただければと思います。

限られた時間でございますが、忌憚のない御意見をいただけるようお願い申し上げます。私からの御挨拶をさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【総務課長】 ありがとうございます。本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開といたしております。また、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。

なお、本日は井伊委員、佐々木委員、根本委員、羽藤委員におかれましては、御欠席との連絡をいただいております。また、石田委員、竹内委員におかれましては、所用により途中からの御出席との連絡をいただいております。本日、御出席いただきます委員の方は10名となりまして、委員総数14名の3分の1以上でございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

本日の資料は、配付または別途お送りさせていただいておりますが、議事次第、資料1として委員名簿、資料2として、新たな国土形成計画の検討状況、資料3として、新広域道路ネットワークの現状・課題、資料5として、今後の進め方、参考資料1として、広域道路ネットワークの基本方針(ビジョン)[ブロック版]について、参考資料2として、日本インフラの体力診断でございます。

それでは、以後の議事の進行を朝倉部会長にお願いをしたいと思います。部会長、よろしくお願いいたします。

【朝倉部会長】 承知しました。朝倉でございます。皆さん、おはようございます。それでは、議事次第の議事につきまして、2、3、4、5と、4つ資料がありますけれども、それをまとめて、事務局より御説明いただきまして、その後、委員の皆様から御意見をいただくという形にしたいと思います。

それでは、事務局より説明をよろしくお願いいたします。

【道路経済調査室長】 道路経済調査室長の四童子でございます。資料2から御説明をさせていただきます。今回の広域道路ネットワークを検討していく背景の部分でございまして、新たな国土形成計画の検討状況でございます。本年の夏に策定することに向けまして、従前、全総とっておりました新しい国土形成計画の議論は、国土審議会のほうで別途進められているところでございます。

今、1ページにお示ししておりますのが、最新の7日の計画部会の資料でございます。この中で、今のところの検討状況としまして、様々に踏まえるべき背景が整理をされる中で、1つの方向性として、右側でございますけれども、シームレスな拠点連結型国土を目指していくというような方向性が出されてございます。その中身ですけれども、やはり国土の使い方として、様々な機能を分散して配置をしていくと。それを成立させるためには、

やはり連結強化が必要だというのが1つでございます。

そして、もう一つが、地域が人口が減っていく中でも成立をしていくという観点で、生活圏の再構築というのがもう一つ挙げられてございます。この際、生活圏の目安として、人口10万人程度の規模で維持をしていくという考え方が示されてございます。

特に、次のページでございますけれども、その背景の認識としまして、大きく3本柱がございまして、1つは、人口減少ですとか少子高齢化、そして、災害、気候変動等のリスク、そして、2つ目がコロナの変化というようなこと、そして3つ目が国際的な情勢の中で少し書き込まれておりますのが、エネルギーや食料のリスクが高まってくること、そして、東アジア情勢など安全保障上の脅威が拡大している、こういう認識が示されてきているところでございます。

その中で、下に少しございますように、こうした課題の解決に向けてチャレンジしていくというようなことで、議論が進められているところでございます。

後ろのページ以降、データ等をつけられておりまして、その次のページに生活圏の形成についての考え方でございますけれども、やはり1つポイントは、市町村界にとらわれずにまとまりを形成して、かつ、デジタルを徹底活用しながら、サービスを維持していくというような方向が示されてございます。

次のページは、その参考でございまして、都市の規模によるいろんなサービスの成立状況を整理したものでございます。

もう一つが、その次のページですけれども、リニア中央新幹線ができてくるということが1つ、項目として大きく取り扱われております。その際に、次のページに示されますように、リニアのほう、中間駅がいろいろできてくるということと、それと、新幹線、高規格道路等のネットワークをどのようにつなげていくかというような方向感も示されているというところでございます。

ここまでの、国土形成計画の現在の検討の状況の御報告でございまして。

続きまして、道路の関係、新広域道路交通計画の経緯等からでございますけれども、資料3の1ページを御覧ください。これまで、御案内のとおり、左側に示しますような昭和62年の四全総の際の高規格幹線道路、いわゆる1万4,000キロのネットワークがありまして、その後、平成6年に広域道路整備基本計画と、これに基づく地域高規格道路の計画が示される中で、これに基づいてこれまでやってきているということではございますけれども、その策定から20年以上を経過する中で、時代に即した計画が必要だと。

そのような背景の中で、次のページでございますけれども、新広域道路交通計画について、ブロックごと、地域ごとに策定をしてきているということでございます。具体的には、下側の赤いところでございますけれども、地域ごとにビジョンを立てまして、それに基づきまして、ネットワーク計画、そして、拠点の考え方、マネジメントの考え方を含めまして、地域ごとにつくってきているということでございます。

この検討の際に、次のページにあるような、前提としまして、左側に示しますような、いわゆる高規格幹線道路と地域高規格道路という従前の位置づけの道路の中で、現在の視点で必要性が高まったり、薄れたりということを再整理いただきまして、高規格道路と一般広域道路という分けにするという形で、計画がブロックごとにつくられて上がってきているということでございます。

次のページに、各ブロックのビジョンの主立った項目をお示ししております。参考資料の1に、それぞれの具体のイメージをおつけしているんですけども、このファイルでいうと、すみません、ずっと後ろのほうに行っちゃって、このPDF資料ですと、54ページからが参考資料1になっています。

ちょっと見させていただきますと、例えば北海道ブロックでは、従前の路線ごとのいろいろな考えがある中で、そうしたことなく、現下のニーズを踏まえて、北海道では、例えばやはり生産空間としての意味、食料を供給していく基地であるとか、あるいは観光の先進国であるというような意義を御議論いただいて、例えば骨格となる2大環状と放射軸から広がるネットワークというようなコンセプトが示されてございます。次の東北ですと、日本海側と、太平洋側と、2面活用していくというような中で、4縦貫7横断格子状ネットワークという考え方が示されたり。

こういう形で、地域ごとに御議論いただいた形で、ブロックごとの新広域道路交通計画ができてきているということでございます。

資料3につきましては、戻りますけれども、以上のような形でございます。

資料3の5ページがございまして、今申し上げたような形で、上側半分でございますけれども、令和3年の夏までに計画が地域ごとにつくられてきているということ、そして、右側から、新たな国土形成計画の検討という現下の状況が入ってきております。これらを踏まえて、今後、広域道路ネットワークの計画の在り方を御議論いただきたいという中で、今回は、まずネットワークの現状と課題を御説明をさせていただくというものでございます。

資料4でございますけれども、広域道路ネットワークの現状と課題でございます。1ページ、本日の議論事項でございます。今御覧いただきましたような様々な背景を踏まえまして、広域道路ネットワークがどのような役割を果たすべきかということ、そして、特にブロックを超えた日本全体の視点からどのようにあるべきかということについて、特に御議論、御意見を頂戴したいというところでございます。

背景でございますけれども、2ページ以降、御案内のとおり、戦後、GDPと人口の伸びに相まって、自動車の走行台キロというものが伸びてくる中で、3ページ、自動車の交通機関分担の中で、特に人の輸送であれば短距離を中心に、あるいは貨物であれば、右側でございますけれども、短・中・長にわたって重要な役割を果たしてきているということでございます。

また、もう一つ、コロナの際の振り返りでございますけれども、交通量をお示ししております。右側にカレンダーというか、横軸が日付になって、左側から黒線が交通量全体、赤線が大型車の交通量、青線が小型車の交通量ということでございます。御覧いただきますように、左側からコロナが発生をして、緊急事態宣言の際には小型車が非常に減少する中で、大型車はそこまで下がらずにという形、あるいはGo To Travelの実施の期間につきましては、小型車がやはり敏感にアップするというようなことがある中で、全体としまして、やはり大型車、物流については常に一定のニーズがあるということが確認をされてございます。

5ページ以降、様々、現状と課題について御説明をさせていただきたいと思っております。

6ページでございますけれども、道路ネットワークのサービスレベルについて、国際的な比較をした図でございます。各国の比較の中で、一番下の行に都市間の連絡の状況を表わす都市間連絡速度の比較をしてございます。こちら、日本が62キロに対して、ドイツ、フランス等はもう少し速いということになってございます。

詳細、次のページ、各都市間がどのぐらいの速度レベルで結ばれているかということ、色で表現しております。やはり、日本を見ますと、速いところは青色系、遅いところは暖色系になっているんですけれども、そういったところが散在することが分かるということでもあります。

これはどういうところから来るかというのを分析しているのが、9ページでございます。やはり比較しますと、ドイツのネットワーク、アウトバーンが有名でありますけれども、アウトバーンが1万3,000キロということで、推奨速度130キロという形で形成をす

る中で、その1つ下の階層の連邦道路というのがあります。そこも、実は速度レベルでいうと80キロから100キロぐらいで走れるネットワークが、少し小さい字で書いてございますけれども、2万キロ弱あるということで、こういうような差異で、先ほどのサービスに表れてきていると考えられております。

他方、日本は、次のページですけれども、やはり暫定2車線が他国と比べても多くて、4割ぐらい暫定2車線があるというのが、1つ課題となっております。規制速度で申し上げると、大体70キロのケースが多いと思われますので、そういったところも影響してきているということでございます。こうした課題に対して、韓国等は解消してきているというのが右側でございます。

また、先ほどの中でもう少し遅いところについて、課題の状況を見た資料が11ページでございます。特に佐世保と伊万里が左側の状況でございます。佐世保と伊万里の間の最短時間のルートというのが補助国道の、しかも2車線の区間があるということで、道路の規格が低く、旅行速度が低いというような例でございます。

他方、右側の浦和と新宿の間は首都高速等につながってはいるんですけども、渋滞があったりして、やはり速度はさらに低いというようなこと、あるいは、ラストマイルのサービスが悪いというようなことになっております。こうしたサービスレベルで見たときに、道路の種別でしたり、管理主体が違ったり、ラストマイルの接続に少し課題が見られるということが言えると思っております。

渋滞の関係でございますけれども、12ページでございます。やはり首都圏を中心とした渋滞によるロスというのが非常に深刻でございます。いろんなデータがございますけれども、左上にTomTomという国際的なデータ比較をする民間企業のデータによりますと、G7の200ぐらいの都市を比べると、2位が東京ということで、その他、大阪が10位とか、なかなかやはり国際的にも渋滞が激しくて、左下にありますように、そういったことが東京の都市としての魅力を下げているところもあるというように思われるところでございます。

また、環状道路の使われ方を少し比較したものが、次の13ページでございます。3環状の混み具合を赤、黄色、青でお示ししております。赤いところが非常に混んでいるわけですが、左側が平成22年の状況です。当時は圏央道がつながってない。図に少し模式的に書いてございますけれども、あまりつながっていなかったものですから、当初は空いていて、中心部が非常に混んでいたということです。

右側になりますと、大分つながってくると、全体的に、内側は深刻な状態から、普通の混雑状態ぐらいまで緩和し、圏央道については従前より非常に使われるようになってきている。このような変化が見えてきているというところでございます。

そういう背景にありますのが、次のページにありますような、物流の施設が圏央道の周辺に大変立地をしているということがございまして、雇用が生まれたり、税収が上がったりというようなことがあるということだと思っております。

もう一つ、渋滞なんですけども、地方都市の渋滞というのが、データで見てもかなり大きい部分がございます。特にこの関係で参考になる事例が、次のページなんですけれども、金沢の環状道路を整備した際の事例でございます。地方都市の渋滞に対して、外側に環状道路をつくりまして、通過交通を排除してあげるということで、その内側の空いた空間を、このケースですと歩道と自転車に振り向けて充実をすることで、交通事故が非常に減ったという事例でございます。

また、次の沖縄の例ですと、その空いたネットワーク整備によって、交通負荷が減った空間をバスレーンに充実をさせるということで、公共交通を使いやすくするというような事例でございまして、このようなネットワークを充実することで、道路空間の再配分を可能にしていくというような観点もあろうかと思っております。

次のページが、様々な拠点へのアクセスの状況でございます。やはり、港湾ですとか、空港ですとか、あるいは主要な鉄道駅ですとか、シームレスに接続をしていくということが大事かと思っておりますけれども、いろいろ、現時点の状況では、なかなか直結という形には行っていないというようなところも、1つ、課題だと思っております。

その関連で、次のページです。三陸の釜石に復興道路、復興支援道路がつながってきたことで、右下にありますようにコンテナの取扱いが非常に伸びてきているというようなインパクトが出ているという例でございます。

次のページが、まさにおととい公表された復興道路の経済波及効果という、効果の分析例なんですけども、差の差の分析で定住への効果ですとか、企業誘致の効果ですとか、観光への効果を分析しているものをまとめてございまして、道路ができたことで、こういったこともあるということでございます。

もう一つ、背景でございましてけれども、コロナの前、インバウンド、クルーズ船が非常に伸びてきているということもございまして。港湾と、そこから出発するランドツアー等を充実させることで、よりこうした観点で道路が貢献できるというような観点もあろうかと

思います。

そして、ここからが災害の関係でございます。頻発化している災害で、やはり直轄国道であっても、非常に通行止めをするケースが多くございます。年間300回以上、直轄国道でも止まっております。特に右下に占めますように、6割ぐらいが水害というか、雨の関係ですし、3割が大雪の関係で止まっているというようなこともございます。

また、課題としまして、同様に高速道路のほうも止まるケースがございまして、悪天候や災害で年間に34万時間キロという通行止めがありまして、特に比較すると、2車線区間が長く通行止めになる傾向があるというデータでございます。

また、次のページですけれども、止まった場合、代替がなかなか利いていないケースが多くございまして、迂回率、所要時間の倍率ですけれども、1.4以上がかなり、45%程度というデータもございます。

そういう中で、先ほどの地域生活圏の関係もございまして、例えば北海道の医療の関係で、釧路に総合病院や三次医療としてございまして、そこが非常に多くのエリアをカバーしているのが実態でございます。やはり医療等、そういったサービスを成立させていくという観点で、道路がどのように貢献していくかという観点も大事だと思っております。

その後、物流の関係でございますけれども、ネット通販ですとか、宅配が伸びているというのが、背景の1つでございます。

次の27ページでございますが、ドライバー不足が進行しておりまして、やはりこれから2024年以降、時間外労働の上限規制が適用されるというようなこともありまして、こうしたものも道路としてどのようにサポートしていけるかという観点があるかと思っております。

そこで、参考になる事例が28ページでございます。東九州道の事例でございます。東九州道ができて、宮崎から農産物を、これまで大阪に行くときに陸送でずっと運んでいたものが、最近、大分の臼杵港から八幡浜港までフェリーで運んで、そこから陸送するというような変化が出てまいりまして、あるいは、大分から関東の清水港へ船で運ぶというような動きが出てきているということでございます。

この意義が少し変わってきておりますのが、フェリーですと、ドライバーが休憩をできるということで、時間外労働の規制が強まっていく中で、こういったモーダルシフト、モーダルミックスという考え方がより別の意義を持っていくというようなことかと思っております。

ざいます。

そして、物流の関係で申し上げますと、こちら、地方部でも様々な特色を生かして世界的なシェアを誇るような産業、企業がございます。そういったものが、港との間で物流、陸送をして活躍をしているというようなこともございます。これから、産業の国内回帰というようなこともある中で、こうしたサプライチェーンをしっかりと確保していく観点も重要かと思っております。

次のページ、熊本の菊陽町周辺の地域の様々な工業の立地、いわゆるTSMCが立地してくるような辺りの状況でございますけれども、やはり今、そういったところと高速道路のアクセスがやや時間がかかっているようなところもあります。今まさに事業を行っているような中九州横断道路等ができますと、そういったところの時間短縮、効率化にもつながっていくというような事例でございます。

最後に、自動運転への対応といった新しい価値への対応というところも、背景として御説明をさせていただきます。3つ目の丸にございますように、国際的な規則で、例えば特定の車線維持機能を使う際の条件等で、自動車専用道、かつ物理的な上下分離が必要であったりというような構造との関係みたいなものも出てくるということもありますので、こういったところも道路としてどう考えていくかということがあると思います。

次のページですけれども、先般、自動運転が楽になることで、走行距離が延びるのではないかという御指摘について少し調べましたところ、そういう調査結果でございまして、まとめさせていただいております。

左側のアメリカの例ですけれども、テスラの同じ車種でオートパイロットと、そうじゃない車種について分析した結果、やはりオートパイロットによって約7,800キロぐらい、距離が延びるというようなことがございました。また、国内でも同様にそういった、やはり走行が楽になると延びるというようなことが、アンケート等でも分かっているということもございます。

最後に、カーボンの関係でございますけれども、運輸部門が全体の2割ぐらいを排出する中で、自動車が15%を排出しております。その中で、ガソリン車が当然燃焼するとCO₂が出るんですけども、特に渋滞など非効率によって排出が超過しているというのは1割ぐらい試算できるということもありまして、そういうところを交通を円滑にすることによって、どのように削減していけるかというのも、1つ、大きな観点だと思います。また、道路自体も整備管理で排出しているCO₂をどのように削減していくかというのも、1

つの大きな論点だと思っています。

次のページに示しますような、様々なことでCO₂の削減を図っていくというところまでが、今回整理した課題と現状等でございます。この関連で、参考資料の2に土木学会のほうでまとめていただいた、インフラの体力診断というのをおつけしてございます。非常に関連するところもありますので、特に今回は御説明しませんが、御参考までに御紹介させていただきます。

最後に、資料の5でございます。今後の進め方ございまして、本日、様々な御意見を頂戴をしまして、今後、複数回、少し論点を深掘りさせていただきつつ、必要性、効果、それらを踏まえた利用促進の取組等を御議論いただいて、並行する国土形成計画の議論を横に見ながら、夏頃までに一定の方向性を取りまとめたいと考えているところでございます。

私からの御説明は以上でございます。

【朝倉部会長】 説明、どうもありがとうございました。それでは、委員の皆様方から御意見をいただきたいと思うんですけども、今日、御議論いただきたいポイントは、資料の4の2枚目ぐらいだったですか、あるいはPDFだと73分の18のところにありますけれども、ちょっと画面に出していただけますか。資料4の多分、2枚目か3枚目ぐらい。

ここにありますように、新たな国土形成計画等の方向性や、地域ブロックごとに策定された計画を踏まえて、広域道路ネットワークはどのような役割を果たすべきかという点について、特に御意見をいただくとありがたいというのが、事務局のお考えのようですので、一応これを念頭に置いていただいた上で御発言いただくと大変ありがたい。

もちろん、これに限りませんので、様々な御意見をいただくことがありがたいと思いますが、議論のポイントのところに議論が集まると、この後の広域ネットワーク計画をつくっていく中での基本的なコンセプト、考え方の展開につながりますので、よろしく願い申し上げます。

それでは、委員の皆様方から御発言をいただきたいんですけども、今日は時間の都合上、先に退出しないといけない、谷川委員がいらっしゃいます。もし、谷川委員のほうから何か先んじて御発言があれば、承りたいと思いますけども、いかがでしょうか。

【谷川委員】 私からは、2点申し上げたいと思っています。1つは、広域道路ネットワークを考えていく上で、既存の鉄道網との役割分担とか、連携をちゃんと見据えた上で

の議論が必要じゃないかという点です。御存じのように、ローカル線の赤字が非常に問題になっていますが、そもそもなぜこれが起きたかというのは、国鉄時代にかなり我田引鉄な側面があって、利用の少ない線路が多くつくられたと。国鉄の赤字も膨らんで、民営化につながったと。

民営化時点でバス転換とか、いろいろありましたけれども、民営化した後に道路の整備が非常に進んで、車で移動する人が増えた。それはそれでいいんですが、逆に鉄道の利用者が減ってしまって、ローカル線の収支が悪化して、今、問題が起きているという形になっています。

道路整備が鉄道の利用に与える影響を、これまであまり考えてこなかったんじゃないかと私は思っています。JRの内部補助に任せてしまって、道路は道路でやっていた。今後は、道路と鉄道のすみ分け、道路整備が進むことによって、鉄道の利用にどんな影響があるか。あるいは、災害のときに鉄道、あるいは海上輸送とか、ヘリコプターを使って緊急輸送とかも含めて、どうやって役割分担をしていくかということを経験すべきじゃないかと。

特に、2024年問題もありますので、トラック運転手の不足が懸念される中で、長距離の輸送を鉄道と、海上輸送と、どう役割分担するかということも含めて、議論が必要じゃないかと思っています。

もう一つは、カーボンニュートラルの関係で、例えば電気自動車を増やしてとかがいうのもあるんですけども、マイカーの利用から公共交通の利用に転換を促すという視点も必要じゃないかと思っています。公共交通は、鉄道もそうですし、あとバスもそうだと思います。仮にバスの利用が増えて、マイカーが減れば、それはまた渋滞の解消という点でも、カーボンニュートラルにプラスになるということで、この点についても議論が必要なのかなと思っています。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。今御発言いただいた1点目のところは、たしか国土形成計画の中でも、リニア等の高速鉄道網と道路ネットワークとをどうリンクするのかという話があったので、その中で議論することになると思っております。ありがとうございます。

続けて、委員の方、何人か御発言いただいた後、事務局のほうから、現時点での考えや検討できていることについて、御発言いただくということにいたしましょう。

手を挙げていただくと、拾えるようなことだと思いますので、どうぞ、お手元の手挙げ機能を使って手を挙げてください。久末先生、小林先生、家田先生の順でお願いします。

【久末委員】 久末です。御説明ありがとうございました。資料2の国土審のコンセプトとして、シームレスな拠点連結型国土というのを打ち出されているということだったんですけども、大きな視点としている資料4に出てくる日本地図が、山口県と福岡県がつながっているんですが、北海道と東北地方が全て切れた状態になっております。もし、このシームレスということコンセプトとして打ち出すのであれば、見せ方の話だとは思いますが、ここをつなぐ形で示していく方向が、長期的にはよいのではないかという提言です。

国道、青函トンネルなどが一応ありますので、厳密には違いますが、先ほどの谷川委員のお話とも通じますが、北海道新幹線でつながっているというところはあるので、この辺りをつなげてみせるというのも、1つの手法ではないかというふうに思っております。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。小林先生、お願いします。

【小林委員】 今般のこの論点、1つは国土形成計画という、国土全体の大きなフレームワークの議論、それをにらみながら、その一方で、ブロックごとの広域道路、それが出来上がって、それを見据えながら広域的ネットワーク計画を策定する。そこに、ある意味でボトムアップ的な視点が入ってきていると思います。

このような状況の中で、全国レベルでの広域道路ネットワークをどう位置づけるか。そういう計画のプロセスの在り方というのが、ある意味で1つの成熟した社会における計画論の進め方というふうに位置づけられるのではないかと思います。広域地方ブロックの計画を見させていただくと、さすがにかなりブロックごとに共通した特性がでてきている。かなり整合のとれたそれぞれのブロックの計画ができあがっている、あるいはネットワークの構成論というのが出てきていると思えます。

一方で、地方の多様性というのがブロック計画に反映されていると評価できると思います。そのうえで、全国的な視点で、広域道路ネットワークをどう考えていくかという問題を考えてみると、1つは、ブロックを超えて、あるいは国土全体でのいろんな道路のサービス水準というものをどういうふうに考えていくのか。あるいは、新しい技術がありますよね。そういう新しい技術を導入するうえでの共通の課題というものを国土全体でどうシェアしていくのか。

それから、もう一つはスピード感だと思うんです。各ブロックの個別の議論はされていますけども、全国として、どうスピード感を持って進めていけばいいのか。その辺の議論が重要な課題になってくると思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

家田先生、お願いします。

【家田委員】 家田ですけど、いいですか。どうも御苦労さまです。まず1点目は、国土形成計画ということになっているんだけど、今、石田先生も入りましたけども、北海道の総合開発計画もほとんど同時期に進んでいるので、その両方とも踏まえるというか、どっちが先かというよりは、連動していくというものというふうに、まず御認識いただきたいんだけど。特に、国土形成計画に参加している側で言いますと、これまで僕は五全総に相当するときからずっと手伝っているんですけども、今回、国土形成計画、決定的にこれまでと違うんですよ。

それは何が違うかという、このシームレス云々なんていうのは、単なるキャッチフレーズで、大した話じゃないんですけども、重大な岐路に立つ国土という認識を強烈に出しているところが、これまでと違うんです。これまでは何となく、広域何とか圏だとか、あるいは国土軸がどうしたこうしたとか、聞いたって、聞かなくたって、どっちでもいいような話をされていて、それを実効性もあるかないか分からないような、ぼわっとしたものが国土形成計画であったんですが、今回はこの重大な岐路に立つというんですよ。

それは何かというと、コロナも経験して、人口減少も経験して、中国に経済は抜かれて、世界の百何十何か国の中で女性の社会進出、びりですよ。とか、要するにこの30年間、ある意味低迷しちゃっていて、このままじゃ駄目だよねという世界。

それから、ウクライナの危機から類推されて、東アジアの中で、大きな安全保障上の問題が出ている。あるいは、グローバル経済の中で進めてきたいい面もあるんですけども、一旦何か事が起こると、エネルギー危機や食料危機が簡単に起こってしまうという脆弱性。特に、これまでの形成計画では何も言ってこなくて、今回一番出たのが安全保障なんです。これが出たのが決定的な違いです。

したがって、今までは、国土交通省所管のものは、安全保障というものに対してほとんど触らないようにしてきたというのが実態なんですけども、道路にしても、何にしても、国土形成計画しても。今回は触っているということを御認識いただきたいと思います。こ

れが1点です。

それから、2点目は、道路の今回のポイントは、どんな機能をこれから果たしていくべきかということをも明瞭にしようじゃないかというところが、原点中の原点ですよ。言うまでもなく、道路の機能というのは、なにも交通量が多いところを何とかカバーしてやろうとか、そういうことだけじゃなくて、つまり利便性とか、経済性だけじゃなくて、いろんな機能を何千年とわたって果たしてきているんですよ。

それを分かっているからこそ、道路局もこれまでいろんなことやってきたわけです。例えば、交通量はそんな多くないかもしれないけど、病院と各地域が円滑に行けるようにしましよななんていうのは、そういうことですよ。その辺を明瞭に出すというのが重要なポイントだと思います。

その中に、簡単に言うと、交通量の多い少ないでその価値が測れるようなものだけじゃなくて、交通量の多寡よりも、むしろサービス水準が一定程度以上になっているかどうかということでも測るべきものがある。そういう趣旨と、もう一つは、サービス水準という、もうちょっと広い意味にすると、さっきの安全保障とか、地域の中の人々の気持ちが絆としてつながるようになるとか、そういったようなものも道路の重大な機能なんですよ。

こんなものはいかにも経済性と関係なさそうだから、今まで割と副次的なものと言われてきたわけですけども、この重大な岐路に立つというのは、そういうところにもちゃんと配慮しようじゃないかと、国民的に理解と協力しようじゃないかというのが、大きな転換点だと思うんですよ。

ぜひ、希望としては、そういう多様な機能というのは何なのかというのはアイテムズして、一番手前の理念のようなところにまとめてほしいし、私としては、そこでいわゆる交通量の多寡によって測るのが必ずしも適切じゃない機能として、何と何と何があるということをも明瞭に言うべきだと。その際には、当然ですけども、安全保障に対しても道路インフラというのが重大な機能を持っているんだということを明示していただきたいというのが、1つの柱です。

あと、雑駁な話なんですけども、道路のサービス水準というのは、サービス速度とかということも言っているんだけど、四童子さんの説明、もちろん間違っているわけじゃなくて、道路のインフラとしてのネットワークがどうかなということも大いに寄与するんだけど、規制速度がどういうものであるか。

つまり、同じものをつくっても、どんな規制速度で走らせているかということが、サー

ビス水準、大きく寄与するんですね。私がここまで見るところ、道路政策は、もちろん警察と協力してやっているんだけど、規制速度に対して、どうもまともな科学的、合理的な検討をすることを避けてきたとしか言いようがないというふうに思います。

もちろん、ただ上げろということを行っているわけではないんですが、自動車の機能も大幅に向上していく中で、従来の規制速度というのは本当に正しいのか。しかも、諸外国に比べて、言わばさばを読むといいですか、お目こぼし速度みたいなものがある、そこから辺が非常に悪く言えば欺瞞に満ちた体系になっているのが日本です。ヨーロッパなんかと比べて、また、韓国に比べても、規制速度と実際の実績速度の差が大き過ぎる、そういうのが日本の状況です。そこをぜひ乗り越える努力をしていただきたい。

最後、1個だけまとめて言いますと、前回やった高速道路の料金、更新と、それから、進化のために、やっぱりこれからもお金がかかるから、償還期間を延ばしましょうねと。便法としては、それでいいんですけども、本質的に国民に問うべきは、正直にかかるものはかかるんですけど、取れるところから取っていかなきゃできませんということを、正直に言うべきだと思います。

今の規制速度の話もそうだし、道路の本来持っている、例えば安全保障上の機能とか、そういうことも、みんな思っていること。その思っていることを正直に表現していかうじゃないかというのが、この岐路に立つ日本の転換の根本中の根本だと思っているところでございます。ぜひ、幹線道路政策についても、そういう根本のところでのかじ切りをやっていたいただきたいなと思います。

以上でございます。どうもありがとうございました。

【朝倉部会長】 どうもありがとうございました。もう一方、大串先生、お願いします。

【大串委員】 すみません、私から2点お願いします。ちょっと似ているような話もあるんですけども、まず、やっぱり4車線化を徹底していただくことで、都市間の移動をより容易にさせていただいて、都市が抱える様々な施設を共有できるようにしていただきたいと。

先ほど、釧路の例で御説明いただいたように、結構病院だったりとか、いろんな美術館なりの公共施設とかでもそうなんですけれども、地域としては、過大なものはできれば除却をして、スリムになって、自分たちの身の丈に合った公共資産の中で、生き生きと活力を持って暮らしたいというふうになっている中で、じゃ、豊かさをどう享受するのかというと、隣の都市が持っているから、そこに行こうというふうには、お互い行き来し合う交流

人口を増やしていくことがとても大事だと思うんですね。

その中で、やはり4車線化というのは1つ、欠かせないんじゃないかと。先ほどサービスレベルの話にもありましたけれども、やはり安全に走行して、しかも年を取っていく、ドライバーの年齢が上がっていくことが想定される中で、安全に運転していくということになりますので、道路は非常にしっかりとした企画で、運転しやすいということがとても大事だと思います。

そういった面も含めて、血流を太くするという意味での4車線化の徹底というのをしっかり図っていただきたいというのがまず、1点目です。

2点目は、インフラ側から何ができるかというような支援。自動運転なり、自動運転まで行かなくても、運転しやすくするようなインフラ側からの支援に何があるかということ、ぜひ高規格道路で様々、今試されているものをどんどん適用していただいて、実装化していくこれからであってほしいというふうに思います。

日本のいろんな技術、まだまだ自動車産業を含めて世界一でありますし、そうしたものをうまく生かすような道路であるべきです。もちろん、生活道路に関しては、空間を多様に使っていただくということが、これから1つの大きな目玉になっていくと思うんですけど、高規格道路に関してや、インフラの側からの支援もあって、非常に運転しやすく、都市間移動が可能で、我が都市で持っていないものも、向こうの都市の利用ができて、非常に豊かに暮らせますよというところが、道路側から実現できると、安心して暮らせるというところをぜひ目指してやっていただければと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。それでは、ほぼ半分の委員から御意見をいただいたので、ここで一度、事務局のほうから御発言をお願いできますか。

【道路経済調査室長】 ありがとうございます。谷川先生から、鉄道との連携、それからマイカーから公共交通へ転換するというような御指摘をいただきました。ありがとうございました。非常に重要な事項だと思っておりますので、次回以降、深掘りの論点とさせていただきますと思ってございます。

それから、久末先生から、日本地図が切れていると。おっしゃるとおりでございます、すみません、我々、通常事務的に資料などを作るときに、中身としては本当に広域に見るべきところを、紙面の都合とかでやってしまうところもありますので、そういった大事な視点を次回以降、反映させていただきたいと思っております。

また、小林先生から、全国的なサービスをどう考えていくかというところの御指摘、まさにこれから論点を深めさせていただいて、サービスもそうですし、先生おっしゃるような、技術的に、全国的に共通するような進化の方向というか、共通して課題となるようなところをシェアしていくということも反映させていただきたいと思っております。

また、家田先生から、安全保障の観点、あるいは、ほかの交通量の多寡ではなくて、サービス水準で測るべきという御指摘をいただきました。大変重要な御指摘だと思っております。ありがとうございます。

規制速度のことも、議論の中では所掌がということはひとまず置いて、あるべきということで、御意見として承らせていただきたいと思いますと思っております。

最後、大串先生から、まさにこの生活圏の議論ともシンクロするような、交流人口を増やして、施設を共有していく。そのために4車線化が必要だという御意見をいただきまして、そういったところも非常に有用な1つの項目として、次回以降の大きな論点とさせていただきますと思います。

現状、以上のようなことでございます。ありがとうございました。

【朝倉部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、先ほど御発言いただかなかった残りの委員の方から、順に御発言をいただきたいと思えます。もう既に手を挙げていただいているので、すみません、小幡先生、太田先生、石田先生の順にお願いします。

【小幡委員】 小幡でございます。御説明ありがとうございました。これから計画を、しっかりと改めて考えていくということで大変大事なことだと思います。総論的に申し上げますと、三角形が2つあるところ、従来の計画と、今回の計画というのがありますね、資料3の1ページ目です。

これは、私が見たところ、とても大事な図だと思います。道路をどうしていくかを考えるとき、やはり人口減少社会ではあるし、また、道路をこれからさらに整備していくということは、お金もかかることですので、国民からいろいろな目線で見られることもあろうかと思えます。

ここで、一体的な道路ネットワークを高規格道路として再整理とあるのは、とても大事なことだと思います。やはり現状の交通課題や、将来ビジョンを踏まえて、スクラップ・アンド・ビルドというところが大変大事で、こちらの線がちょっと、右側のほうが少し全体の上に行っていますよね。ですから、今までの計画でやろうとしていたものが本当に必要

かということも、一たんここで精査した上で、今のこの状況下で、これから何年間か——どのぐらいのスパンの計画か分かりませんが、10年、20年、それ以上かと思いますが、そこで、本当に必要なものを改めてここでリセットをするという、そういう視点を強く出していくのが大事だと思います。

そうしないと、ただ今まであるのをまた道路整備計画を続けてやるのかというふうに見られがちなので、きちんと新しい課題で、今までの計画のものが必要かどうかということも、改めてスクラップ・アンド・ビルドするという、その視点が重要になると思います。

あとは、地方都市についてですが、これからも、ますます地方は、地方都市部に集中するという傾向もあって、そこでの混雑というのは、せっかく地方がそれなりに発展しようとしているのに、非効率とか、外部不経済を生むということになると思うので、ぜひその工夫をしっかりとっていくということが必要ではないかと思っています。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。続きまして、太田先生、お願いします。

【太田委員】 太田でございます。今、先生方からいろいろお話が出たことに関連することで、今度の計画の位置づけをしっかりと固めていただくために、2点ほど申し上げたいと思います。

1点目は、今出ている図なんですけども、高規格幹線道路1万4,000キロと地域高規格道路1万キロ、合わせて2万4,000キロから幾つか外すというか、再構成をして、必要性を精査をして、新しい計画を立てるということですから、2万キロから2万二、三千キロぐらいの計画が出るんだろうというふうに思います。

これは、そういう意味では、今の流れはもともとの全国的な考えから出てきたものの計画だという説明が1つ。

その一方で、小林先生からもありましたけども、地域ブロックごとの計画から、積んで上がってきているという意味においては、地域の事情を反映したものがつくられるだろうと、そういう意味では大変結構だと。これは、いわゆる2008年の道路財特法で、10年間の道路の中期計画をつくったんですけども、2009年の財特法で、いわゆる完全に特定財源制度を外してしまったので、全国計画がつかれなくなったと。そのときの新たな計画は、3ページものの何も書いてないものであったと。重要度が書けなかったということですね。

そのために、地域ブロックごとに将来の指針をつくらなければいけないということで、

ブロックごとに2009年から2010年にかけてつくった計画が、今回の各地域の計画の基になっているわけです。そういう意味では、15年たって、ようやく政策が再構築できるところでは、大変結構なことだというふうに思います。

これは2万キロか、2万2,000キロか、2万3,000キロか、計画が出ますと、どういうふうに捉えられるかという、7,600キロ計画、1万4,000キロ計画、次の2万何千キロ計画という話になります。当然、いろんな議論がされるんでしょう。そのときに、やはり重要なのは、家田先生からアイテムズというお話が出ていましたけども、要件をやはり明示しなきゃいけないだろうと。

7,600キロ計画のときは要件3つ、1万4,000のときは要件を6つ挙げていたの、今度の計画について、要件は何なのかということ、計画を設定する要件については明示をしていかないと、理解が得られないかなというふうに思います。

それから、もう一点は、7,600、1万4,000、2万何千と出てくると、あたかも財源の裏づけがある計画のように思われがちですが、実はそうじゃないということですね。もう既に有料道路で、今度の計画で進められるところってほとんどないので、基本的には税金投入で無料の道路でつくるといことです。ということは、財源がありません。計画は立てたけど、財源がないということでもあります。

したがって、この計画を打ち出すというのは、国民の皆さんに国土交通省としては、これだけの道路が必要だと思っています。けれども、本当に皆さん、必要だと思うんだったら、財源のことを考えてください。お金を払う気がないと言うんだったら、もう要らないということですよということ、国民に問うということだと思います。

そういう意味では、従前の7,600、1万4,000とは性格が違うということは明示をして、国民の皆さんから意見をいただくいい機会にしていかないと、結局、絵に描いた餅になってしまうと思いますので、そこの辺りの工夫をぜひしていただきたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。続けて、石田先生、お願いします。

【石田委員】 石田でございます。ありがとうございます。途中参加でしたので、説明を聞いていないんですけども、何点か申し上げたいと思います。1つは、こういう新たな構想をまとめて出すということは、非常に意義深いことだと思います。ですから、これをどう実現していくかということとか、あるいは、そのレベルをどう考えるか、その負担との関係というのが非常に大事になってくるんだろうというふうに思います。

これは、何人かの委員がもう既におっしゃっているとおりでございます。

そこで、ちょっと気になるのは、例えば8ページとか9ページで、日本の道路はサービスレベルが悪いですよと、走行速度も低いですよ、あるいはネットワークも不足ですよという単純な比較をされているんですけども、提供されているサービスとか、実際の輸送とか、移動の効率化ということからすると、日本とドイツとフランス等は国の形が全く違いますので、ドイツとフランスと同じことをやっていると、なかなか生産効率性とか、移動の効率性ということの時間が、ドイツ、フランス並みにはなかなか進んでいきませんので、その辺どう考えるんだろうかというふうな議論も要るのかなとかと思います。

でも、とは言うものの、今、太田先生がおっしゃったように財源の問題というのは、非常に大事です。そのために、やっぱり評価をどうきちんとするか。それを国民の皆さんにどう訴えるかということが極めて大事だと思うんです。

そういうことで、今までの道路でもやられていたんですけども、事後評価というのを、もっと徹底的にやらなくちゃならないんじゃないのというふうに、強く思っております。ヨーロッパでは、本当にEUプロジェクトなどに関しては、道路だけじゃなくて、ほかの交通もあるんですけども、本当に多様な事後評価がされております。

例えば、ジェンダー問題から見た評価の在り方とか、あるいは、計画形成過程における評価がどのように使われて、それがどうフィードフォワードされているかみたいな、そんな検討も、一昨年度、ITFと一緒にやったようなこともあります。それはドキュメントが残っていたりしますので、参考にさせていただければと思います。

それと、評価とも絡むんですけども、幹線道路だけの評価ではなくて、国土形成計画でも、地域生活圏10万人、その中でのモビリティの在り方みたいな話があるわけです。幹線道路を整備したからこそ、今特にヨーロッパ、アメリカで大流行になっているスローモビリティとか、カーボナイズーションのためのモビリティとか、そういうところの跳ね返り効果というのもありますから、その辺もぜひお忘れのないようお願いしたいと思います。

また、こういう点に関しては、評価だけではなくて、そのモビリティのサービスモデルをどう提供していくかということも含めて考えないといかんかなというふうにも思ったりもしていますので、よろしく申し上げます。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。竹内先生、お願いできますか。

【竹内委員】 竹内です。よろしいでしょうか。私も途中から参加なので、もう既に御説明の中で何かあったらすみませんと、まずおわびをしておきます。

私からは、3点ございます。まず、1点目なんですけども、道路サービスがより品質のいい、快適なサービスを提供するとするならば、やっぱり走るということだけではなくて、それに附帯するサービスですよね。つまり、高速道路ならばSA・PAの話になるし、一般道ならば道の駅とか、駐車場とかのサービスがあります。、そういうものが一体化してこそ、初めて充実したサービスになると思います。

特に広域を考えていますから、都市間では結構長距離にわたって道路を使うことが多いと思いますので、そういう点まで含めた道路の品質というものを考えていくべきじゃないかということが、1点です。

それから、2点目は、基本的にやっぱり走ることが中心になってくることは当たり前ではあるんですけども、これまでもしばしば言われているように、走ること以外の道路の果たす役割も考える必要があります。例えば、震災のときあった釜石の奇跡のような、避難場所としての道路であったりとか、それから災害のときの物資の備蓄であったりとか、道路には単に走行するだけではなくいろんな機能があるので、そういうものも含めて考えていくのが広域道路というものじゃないかなと思ったのが2点目です。

それから、3点目ですけども、今回の資料にもありますとおり、ブロックが北海道ブロック、東北ブロックとか分けられていることから分かるように、ブロックが大体県境で分かれているんですよね。つまり、行政圏で分けられているということになります。ところが、実際の都市間の移動の場合には、例えば新潟県ですと、上越は北陸だし、中越は関東だし、下越は東北だし、静岡県の場合は沼津のほうだったら、これは関東圏に入るし、浜松は中京圏に入るというふうに、単に行政の区画で分けて話をすることではできないのが交通であり人々の移動だと思いますから、県境で機械的に分けるということではなくて、経済圏でちゃんと物事を考えるということをしていかないと、適切な広域の道路というものが出来上がらないと思うので、そういう点に配慮しながら考えていく必要があるんじゃないかなと思いました。

以上3点です。ありがとうございました。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。それでは、事務局からの御意見をいただきましたと思いますけど、僕も何か発言したほうがいいですかね。

【道路経済調査室長】 よければ。

【朝倉部会長】 先生方から御意見いただいたこと、全くそのとおりだと思います。特にブロックのネットワークの計画と、それから全体のネットワークの計画をどういうふう
にうまく整合をつけて議論するのかというのは大事なポイントの1つだと思います。

そのときに、ブロックの計画というのは、前の国土形成計画を受けての計画であるとい
うこと。それから、これからつくろうとしている全体のネットワーク計画は、新しくつく
ろうとしている国土形成計画と整合しているということなんです。そうすると、従前の国
土形成計画、今動いている国土形成計画と、新しくつくられる国土形成計画の間の、これ
は当然整合しているものと思いますけども、それがうまくつながるような形にしないとい
けない。せっかくブロックでつくった計画が、新しい全体計画の中でうまく機能しないと
いうことになってはいけませんので、そこは上手につなぐ必要があると思います。

それから、多くの先生方から御指摘いただいているように、交通はブロックをまたぎま
す。隣接するブロックの間をまたぐような交通、それから隣接どころじゃなくて、3つも、
4つもブロックをまたいでいくような、そういう移動に対するネットワークの在り方。ブ
ロックをまたぐといっても、種類が違うまたぎ方があると思いますから、そういうもの
に対して、この全体のネットワークの計画の中にきちっと反映していくということが大事な
んだろうなというふうに思います。

それから、あと何人かの先生からいただいたポイントで、太田先生は、計画要件という
ふうにおっしゃったし、家田先生は、多様な機能ということをおっしゃったと思うんです。

今度の国土形成計画では、今の日本が直面するリスクは何なのかということがより強く
出ているような印象です。従前の国土形成計画ももともとリスクのところから出発するん
ですけども、新しい国土計画ではさらに多様な形でそれが出てきていると思います。そう
すると、ネットワークを評価するときのポイントは、そのリスクに対してネットワークが
一体どういう対処できることになるのかというところが書かれないと感じます。

そのように、感想を持っております。ありがとうございます。

すみません、事務局のほうからお願いします。

【道路経済調査室長】 たくさんの御意見、ありがとうございます。幾つかですけれど
も、太田先生がおっしゃった、高規格道路ができて、どういう要件というか、従前、高規
格幹線であれば、各都市から1時間でアクセスできるというような、分かりやすい効果の
表現があったわけであります。

実は、これから様々に、この高規格道路ができたなら、どういう効果があるのかという、

多様な見方があると思うんですけど、いろんな効果を計算、試算をしたりして、そういう意義を少し深めていきたいと思っておるところが1つでございます。

それから、小幡先生からありましたように、スクラップ・アンド・ビルドが大事だとか、やはり太田先生からもありましたけども、大きな建設志向の計画が出てきたみたいなのうにとられないようにしないといけない。というのは、先ほどのサービスレベルでいろいろ考えるということも御指摘がありましたように、表現とか、こういう意義とか、機能があるので、こういう全体のサービスレベルを上げていく必要があるんだというような、そういうような論点を次回以降、深めさせていただければありがたいと思います。

あと、るる御指摘いただきましたけれども、石田先生から国の形が違うということがございました。本当におっしゃるとおりで、言われてあれですけども、本当に長細い日本の国土の特殊性というのがございますので、形状的なところというのは、これまでネットワークを見るときにあまり考えてこなかったところもありますので、どのようなネットワークの形によるつながりにくさとか、移動しにくさみたいなものが表現をできるのか、少し考えてみたいと思います。

また、スローモビリティですとか、幹線道路と、それ以外の小さな道路との関連性も、先生、おっしゃるように、先ほどの環状道路の例もありましたけども、関係ないということでは全くなくて、1つ考えていくべきことだと思ってございます。

それから竹内先生から様々、附帯するサービスの御指摘、あるいは複合的な避難の例をいただきましたけど、機能について御指摘いただきました。本当に高速道路、これからのネットワークも、今あるネットワークも、様々な機能がございます。そういう機能の複合化とか、多様な機能を今の目線で見ても、どういう機能がこれからあり得るのかということも、御意見をいただきながら、論点とさせていただきたいと思います。

また、県境の意味がなくてというところは本当におっしゃるとおりでございまして、そういったところにサービスレベルがあまりシームレスになっていないようなところもございますので、そういったところも着目を次回以降させていただきたいと思います。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。それでは、各委員の先生方から、もう少しだけ時間がありますので、もし何か追加の御発言、あるいは委員の先生方からのコメントを受けて、もう少しこういったことも考えたほうがいいんじゃないかということがあれば、承りたいと思います。どなたか、御発言はありますか。ありがとうございます。

特に御発言はないようだと承りました。ありがとうございます。また、この後、この議論につきましては引き続き検討させていただきたいと思います。今日、先生方からいただいた御意見を展開する形で、今後も広域道路ネットワークの在り方に関する検討をさらに深めたいというふうに考えてございます。ありがとうございました。

それでは、本日予定している議事は以上ということでございますので、議事進行を事務局のほうにお戻しいたします。ありがとうございます。

【総務課長】 長時間にわたる御議論、誠にありがとうございました。本日の内容につきましては、後日、皆様方に議事録の案を送付をさせていただきまして、御同意をいただいた上で、公開をさせていただきたいと思っております。

また、近似中に速報版として簡潔な議事概要をホームページにて公表したいと考えております。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —