

**■広域道路網計画は議論しない？**

\*高規格幹線道路網計画（全体構想 14,000km）が最後に議論されたのはいつ？

四全総(S.62), 21世紀の国土のグランドデザイン(H10), その後は計画に沿った整備.

国土交通白書(令和元年版, p.184)によれば, 開通済みの割合は85%(11,882km/14,000km).

過去〇年間, 全体構想自体に変化はない？

\*時代の変化や社会的要請, 将来的な見通し, 維持管理の限界等を受けた計画(全体構想)の見直しはしないのか？

\*広域交通(平常時の国内サプライチェーン, 国際物流・人流, 広域観光, 広域防災ほか)の新たなニーズを計画に反映できている？

\*ボトムアップ型(地方分権的で民主的ではあるが)の議論と並行して, 「広域」ならではのネットワーク全体を見た俯瞰的議論に期待.

**■新技術への関心はない？**

\*新道路技術会議による研究への投資には大感謝.

\*研究成果を実務に反映するモチベーションはある？

新たな理論・技術を試すより, 古い方法でレベルは低くても安く作る(計画する)ほうがよいというマインドなのでは？(ex. 50年前のOD需要固定の分割配分 > 30年前の静的利用者均衡)

発注者の勉強不足が受注者の開発意欲を削いでいるかも.

新技術に関心の薄い組織に若者は向かわない.

\*データサイエンスを駆使する意欲はある？

データサイエンスをわかっている発注者が少ない. 過剰な期待と無理な要求がある.

(たとえば, ETC2.0データは2次データ. 使える範囲・限界がある.)

積極的に必要なデータを取りにいく工夫, システムへの投資はしないのか？

\*新しいクルマ(自動運転システム, 電気自動車・燃料電池車)とその使い方(シェアリング)をどのように活かそうとしているのか？

交通不便地域での交通サービス提供(ex. 道の駅+自動運転)は重要ではあるが, 道路交通全体を見据えた道路インフラ側からの新たな提案(ビジネスのネタ)が見えてこない.

路車協調型(V2I)自動運転システム, クルマへの充電・クルマを使ったエネルギービジネス, シェアリングに対応した道路インフラ運用(とくに駐車スペースの運用), 新しいクルマのシェアリングを中心にすえた新たなモビリティ社会の実現など, 道路局の守備範囲を超えて検討しては？