

令和5年5月26日

**【総務課長】** それでは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55回国土幹線道路部会を開催させていただきます。皆様、本日はお忙しい中、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、御発言の際に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いたします。また、御発言の際はマイクのミュート機能を解除いただき、それ以外の時はマイクをミュートにさせていただきますようお願い申し上げます。

それでは開会に当たりまして、道路局長の丹羽より御挨拶を申し上げます。

**【道路局長】** お世話になっております。国土交通省道路局長の丹羽でございます。

本日は朝倉部会長をはじめ、委員の先生方には御出席いただきまして誠にありがとうございます。

この部会で御議論いただいております高速道路の更新・進化の中間答申を踏まえて、法改正はいよいよ大詰めを迎えておりまして、来週には何とかという感じの段階になっております。

やや話は変わってということで、この3月10日に御議論いただいております今後の広域道路ネットワークの在り方、これもこれから物にしたいテーマの一つでありまして、しっかりこれに取り組んで、成果として出していきたいと思っております。

それで前回の部会では先生方から、重大な時代の岐路に立つ国土のリスクに対応したネットワークを形成すべき、あるいは県境やブロックにとられない広域的なニーズとサービスレベルを考えていく、また交通量によらないこれからの道路が果たすべき機能を明瞭化すべきなど、広域道路ネットワークの在り方についていろいろ御意見を頂いたところでございます。

本日は、前回の御議論で先生方から頂いた様々な視点・論点につきまして資料をいろいろ用意しておりますので、それを使いながら御議論いただければ幸いですと思っております。限られた時間ではございますけれども、実りのある、忌憚のない御意見を賜ればと思っ

ておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

**【総務課長】** ありがとうございます。

道路局長と次長は、大変恐縮でございますけれども、他の公務の関係でここで退席とさせていただきます。また、審議官も途中、短時間中座させていただくことがあろうかと思っておりますが、よろしくお願いいたします。

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、公開と致しております。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、家田委員、小林委員、佐々木委員、根本委員におかれましては御欠席との連絡を頂いております。本日御出席いただいております委員の方は9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「広域道路ネットワークのあり方」、資料4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]」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したいと思います。部会長、よろしくよろしくお願いいたします。

**【朝倉部会長】** 承知しました。皆さん、こんにちは。大変お忙しいところ御参集いただきましてありがとうございます。

それでは議事次第のとおり進めてまいりたいと思いますが、報告として、新たな国土形成計画の現在の検討状況を御報告いただいた後、委員の皆様におかれましては、広域道路ネットワークの在り方についていろんな意見を頂きたいと思っております。これは既に前回にも意見を頂戴しておりますが、今回あるいはこの後多分一、二回、先生方の御意見を頂いた後、取りまとめていくということでございます。

まず、その報告事項と審議事項についての事務局の案、考え方を説明していただきたいと思っております。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。よろしくお願いいたします。

資料2を御覧いただければと思います。国土審議会で現在検討が進められている国土形

成計画の検討状況をお示ししております。コンセプトの1枚紙がこちらに書いてございます。前回の会議でも家田先生から少し言及がございましたけれども、特徴としまして、時代の重大な岐路に立つ国土ということで、人口減少でしたり、あるいは大災害、それから安全保障といった形で非常にリスクが高まっていることを背景、強調としているところが一つ特徴となっております。

その中で、真ん中にございますけれども、国土が目指す構想としまして、シームレスな拠点連結型の国土をつくっていき、これによって新時代に地域力をつなぐ国土を構築していくような格好で、様々な分野の施策がぶら下がっている形でございます。

特に次のページ、交通の関係でございますけれども、全体のこのシームレスな拠点連結型国土をつくっていくところの背景に、人口や諸機能を分散して行って、そこをネットワーク化していくような考え方が示されてございます。緑のところでございますけれども、このシームレスにつながるというコンセプトは、従前から「コンパクト+ネットワーク」という形で目指してきたところの延長にありまして、さらに進化・発展する形で構築していくようなことになってございます。

その関係で下側に、機能を分散して連結を強化していく中に、広域圏を自立的に発展させていくということ。それから特に交通の関係で、その下にございますけれども、全国的な回廊ネットワークを形成していくということ。次のページに少し詳細に図がございますけれども、人口や機能を分散していくときに、日本海側と太平洋側を二面で活用してつなげていくということ。道路も含めてほかの鉄道、航空等も含めてでございますけれども、シームレスに連結を強化していき、全国的な回廊ネットワークを形成していくというような考え方が示されているのが一つでございます。

もう一つ、次のページですけれども、従前、リニアができた後に、日本の中央に人口でいうと7,000万人以上となるような非常に巨大な圏域が作り上げられるということで、従前、スーパー・メガリージョンと言っていたものをさらに発展して、現在、「日本中央回廊」という言い方で、これを軸にその他の地域にもこの競争力の裨益を図っていくような整理がなされているところでございます。

それから残る地域につきましても、人口が全体として減少していく中で、地域が自立的にやっていくというところで、地域生活圏という考え方を重視していくようなことも挙げられておりまして、こちらは目安として、市町村の行政界にとらわれずに10万人程度を規模として想定しているような議論が進んでいるということでございます。

国土形成計画の検討状況は以上でございまして、続きまして道路の関係の資料につきまして、資料3で御説明させていただきます。

前回御議論いただきました国土形成計画の議論と、地方ブロックごとの新広域道路交通計画の状況を踏まえまして、広域道路ネットワークの今後の役割ですとか、あるいは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ったところございまして、本日につきましても、前回頂戴した様々な視点・論点について資料を御用意させていただいておりますので、そうしたものにさらに御意見を賜ればということございまして、

具体的には次のページですけれども、頂戴した意見をカテゴリーごとに整理させていただいております。全国的な視点としまして、サービス水準あるいは全国的な共通課題を考えるということ、それから、国土形成計画との整合、特に安全保障などリスクへの対応を意識するようなことです。

それから大きくございまして、今後の道路の機能を、交通量によらない、経済性によらない部分の機能をアイテム化してほしいという御意見、それから、幹線道路もそうですが、それ以外の都市内での新モビリティでしたり、あるいは空間再配分のような御意見もございました。それから休憩施設や避難機能、あるいは自動運転への対応といった機能面での御指摘もございました。

それからサービスレベルに関しまして、日本の国土が非常に細長いという地形的な特徴の観点、それから県境や行政界に少しサービスのギャップがあるようなことを考えるという視点、さらに規制速度につきまして、日本は少し低いのではないかと御意見も頂戴したところでございます。また、地方の交通安全の観点からも4車線化をしっかりと進めるべきではないかということ、地方都市で一部渋滞が非常に課題になっているようなところもあるというご意見がございました。

さらに、プロセスですとかあるいは国民の御理解を賜るという観点で、地域のボトムアップの視点と全国的な視点を合わせて検討していくやり方に意義があるという御意見。さらにスクラップ・アンド・ビルド、しっかり必要性を精査すべきという点。それから今度の計画を設定する要件についてしっかりと明示して、負担も伴うことを説明すべきという点。それから諸外国で多様な事後評価がなされているようなことに対する御意見がございました。

また最後に、道路以外の鉄道ですとかあるいは公共交通への転換、あるいは物流の観点でモーダルシフトといった連携の強化を図るべきというような御意見を頂いたところでご

ざいまして、一つずつ資料を御用意させていただいております。

次のページでございます。新たな国土形成計画とブロックごとに検討されております新広域道路交通ビジョンを、4、5ページにて、突き合わせて分析したところでございます。3ページでお示ししてあるところで申し上げますと、様々にリスクが挙げられている中で、特に災害ですとか人口減少に対するリスクは以前から非常に重要な課題ということで認識されておりますので、地方での検討でも地域ごとに丁寧に検討がなされて織り込まれているところがございます。

また、地方への回帰という部分につきましても、都市間を連携していくようなことや、半島地域へのアクセスを強化していくような形で踏まえられてございます。他方、左の一番下にありますような安全保障の観点等につきましては、食料の安全保障ですとかあるいはサプライチェーンといった経済の安全保障という点はかなり入っている部分もあるのですが、直接的に自衛隊の関連ですとか、いわゆる国防的な観点は入っていないのが現状の整理になってございます。

続きまして分析ですけれども、6ページは、石田先生からも御指摘いただいたところの分析でございます。日本は御案内のとおり細長い国土でございますが、ドイツとほぼ同じぐらいの面積ではありましても、やはり形状的な不利がございますが、少し分析をしましても、同じ面積でありながら、やはり例えば周のぐりと取り囲むようなリンクの長さは長くなってまいりますし、その一方で、隣接する四角で囲ってあります各地域間のつながりという意味では、非常に多重性が薄くなるというようなことがございます。そういった特徴があるのが一つ。

もう一つは次のページでございますけれども、上側に図がございます。白いところが人間の住める、住みやすい可住地とされるようなところがございますが、国際的に比較しましても、日本は山が非常に多いこともあって、住めるのに適している地域がやはり3割以下になっているような特徴もございます。また、下側に川の断面図と人々が住むような地形の比較がございますけれども、やはり日本は大きな都市が河口部に、沖積平野に位置していたりすることもありまして、非常に水害のリスク等もあるようなことがございます。

続く分析でございますけれども、前回ドイツのネットワークのお話をした際にもう少し詳細にということがございましたので、調べてみたところでございます。デュッセルドルフとヴィースバーデンという州都の間を結ぶ道路についてでございますが、図にありますように、2本の道路について右側に写真をお示ししております。基本的には重要な都市間

はアウトバーンでしっかり結ばれています。こちらは最高速度が基本的に無制限であり、推奨速度が130キロという非常にサービスレベルが高いことがございますし、並行する連邦道路が右下にございますけれども、こちらは基本的には市街地を抜けますと規制速度が100キロとなっていて、段階的に線形等に合わせて70キロ、80キロというような運用がなされているのがこちらの状況でございます。

それからもう一点、次のページは圏央道で最近4車線化したところの最新のデータをまとめたものでありまして、埼玉県の久喜から茨城県の坂東インター辺りの状況でございます。この4月から4車線化しまして、速度が上がりましたというのが一つ比較でございます。10キロ、20キロと速度が上がっているのが一つです。もう一つは右下に所要時間のばらつきをお示ししております。暫定2車線のほうがやはり20回に1回ぐらい遭遇するような遅延したケースで非常に差が、遅れが出てきているのがございました。やはり非常に空いていて、大方の場合はあまり変わらないときもあるのですが、そういった時間の信頼性に差が出ているというデータでございます。

それから様々な機能という点で、前回、竹内先生から御指摘いただいたような、東日本大震災以降、その震災の経験を機に避難のための機能をつけてきてございまして、全国で直轄でも300か所以上つけてきているという事例でございまして、右下は徳島の例でございます。そういった機能についてもございます。

また、次のページに休憩機能という意味で道の駅はかなり数が増えてきておりまして、こちらは全国的に1,200ほどございまして、今は9割以上の道の駅が、60分でそこに到達できるような人数を数えますと10万人以上ということになってございまして、ちょうど地域生活圏に1つぐらいはあるような形でポテンシャルが上がってきている中で、全国的に今、様々活用されつつございます。次ページのように、例えば人流の乗換えの拠点、高速バスのターミナル機能を持たせたり、あるいは物流の中継輸送の拠点に使われたり、あるいは防災の様々な備蓄等の機能を付したりというような使われ方が進みつつあるということでございます。

特に物流の関係で一つ、広島の場合でございますけれども、次のページにございます。大阪と九州のちょうど間に広島のこちらのコネクtparkingが今年から整備を始めているという例でございます。試行的に実験をしたところ、物流業者の方からニーズが非常にあることもあって、連携をしながら整備をしていくような枠組みでございます。

もう一つ物流の関係で、14ページですけれども、今、ダブル連結トラックという、写

真の左上のような、1台のトラックの後ろにもう1台分つけたトラックが一部走れるようなことになってきておりまして、その走行可能な区間を、左下の日本地図にありますように順次延ばしてきているような取組でございます。1人で2台分運べるということで、非常に効率化が図れるという点でございます。

また、その関連で自動運転、特に自動運転トラックの実証実験につきましても、2024年度から新東名の深夜の時間を使いまして、道路側からどのような有効なサポートができるかというようなことについて取組を進めていくこととしている例でございます。

さらに様々な可能性に関する資料を次におつけしております、海外の事例でございます。今スイスで、スイスも同様にトラック輸送に非常に逼迫が見られる、見込まれるということで、地下に、この図にございますような自動運転専用の物流のカー트를流すシステムを検討しているという例でございます。これからつくるといふことではございますけれども、2026年ぐらいからもうつくり始めるということでございます。

またさらに様々な可能性の観点でございまして、次のページに電力ハイウェイという資料をお示ししてございます。こちら、日本地図に色がつけてあるのは、今、洋上風力ですとか再生可能エネルギーの発電ポテンシャルが大きい地域を色分けしてございます。具体的には北海道ですとか日本海側ですとか九州ですとか、そういったところにポテンシャルがあるということでございます。他方、大消費地は三大都市圏等にありまして、そういったところが少し離れてございまして、その中で、この図の中に現在の電力系統もお示ししておりますけれども、例えば日本海側ですとか山陰ですとかあるいは九州ですとか、こういったところは直接的に送配電網が結ばれていないという課題があるということございまして、他方、明石海峡大橋などではそういった活用もされている例もございますので、道路ネットワークを検討していく際に、今後の機能の可能性として議論のためにお示しさせていただきます。

次のページでございまして、公共交通に対する機能向上への、道路ネットワーク整備との関係の資料でございます。こちらは岐阜市の例でございまして、環状道路で中心市街地の渋滞が少し良くなることに合わせて、バス優先レーンを整備した例でございます。

また次のページの例は三陸の例でございます。BRTの気仙沼線と大船渡線を専用道で整備するときに、三陸沿岸道路が既に並行してできたこともあって、一般国道の45号が活用可能になったという点で、専用道と一般道を合わせた形で駅をつくり、便数が3倍に

増えたことで、使いやすくなるように連携ができた例でございます。

つづいて、様々な機能・効果の背景になる部分の資料を御準備しております。食料の安全保障という観点で、ブロックごとの検討の中からの資料でございますけれども、北海道ですとか東北の4県あるいは新潟といった辺りに、日本の食料供給基地がございまして、そこでの輸送を通常時いかに効率的にしていくか、あるいは非常時にも担保していくかということが大事になってくるという例でございます。

産業の面でも、東北地方に半導体の産業がサプライチェーンを構築しているようなこともございますし、同様に自動車の産業のサプライチェーンも岩手県、宮城県を中心に密に構築されていることがございます。また、航空機のサプライチェーンは、名古屋の周辺に中小企業であったりあるいは大企業であったりが連携している産業構造になっている背景でございます。

つづいて、これからの道路のネットワークとしての機能を考えていく上で、三陸沿岸道路の資料をお示ししてございます。こちら、東日本大震災の時にはあまり整備がなされていないのですが、その後およそ10年で緊急的に整備をして、もともとは災害に強い道路ということではあったのですが、今実際に使われ始めて、あるいは社会がそれを前提として動く中で様々な効果が出てきておりまして、東北地整で様々にレポートを出しているものを少しおまとめしております。

具体的には、つながりがよくなって直接的な時間短縮もあるのですが、例えば釜石港のコンテナの取扱量が非常に伸びているという効果や、あるいは災害に強い道路としての機能も確保しております。さらに一般国道の45号を通行するよりもアップダウン等が少ないこともあり、カーボンニュートラルにも貢献するという新しい効果も見られているということでございます。後ろの25、26、27ページに詳細な企業立地の状況等をおつけしております。27ページにおいては、実際の差の分析でも有意にそういった効果が出ているということでございます。

他方、全国的に見ますとそういったところ、まだ整備途上で残っているところはたくさんございまして、例えば28ページには、四国の東南部では阿南安芸自動車道ができますれば効果はあるのですが、なかなか現在のところつながってきてはいないところも課題としてございます。

さらに29ページでございますけれども、災害の関係で、最近道路と鉄道が同時に被災するような例がございました。そうしますと鉄道のほうが2か月、3か月と復旧に時間を

要するケースがある中で、こちらは西日本豪雨の例ですけれども、広島と呉の間で右下にありますような特別転回とございますけれども、緊急的に例えば反対向きの運用をしたり、あるいは構造を簡易に変えたりというようなことで、災害時のBRTで通勤の足などを確保した例もございます。同様の豪雨の時に、JRの貨物がしばらく運休になったものをトラック輸送でバックアップしたのが、左下の山陰道・中国道・山陽道の使われ方の交通量が伸びている例でございます。

続いて、サービスレベルを全国的に見ていくときに、前回御指摘がありました県の境ですとか行政界を意識せずということもございましたので、全国的に例を見ましたところ、一つ、静岡と愛知の間の例でございます。湖西市という市がございまして、こちらは自動車産業の部品でしたり、かなり製造業が立地しているのですが、経済的な結びつきは愛知側の三河港等との関連が非常に深いことありまして、そういう実態の経済圏にも着目してサービスを見ていくのも重要な観点だと思っております。そういったところも含めまして、今後全国的なネットワークのサービスレベルを様々な指標でモニタリングしていきまして、課題を見ていきたいと思っております。

最後に様々な効果の試算をまとめております。32ページです。やはり高規格道路ネットワークができますと、各地域の交流可能な人口が何もしないと減少していく中で、それを食い止めるような効果がございましたり、あるいは次のページは医療サービスの関係でございます。全国的に災害拠点病院へのアクセスの状況をお示ししておりますけれども、ひとたび災害があったときに非常に活躍していただくような病院へのアクセスが、高規格道路ができますとより円滑になるということもございます。空港・港湾へのアクセスの状況を次のページにお示ししてございまして、こちらも海外と比べて、高規格道路ができますればアクセスがよりよくなっていくところがございます。さらに35ページにございすけれども、一番早い都市間の経路が寸断した際に、どのぐらい迂回をしなければならないのかという多重性の部分でも、数字が試算上上がっていくということもでございます。

そういったこともございますし、もう一つ、高速道路への転換、高速道路の利用率が上がることに伴って、マクロ的に交通安全が図られたり、あるいは消費燃料が抑制されたり、あるいは渋滞の損失が下がっていくようなことについても、一つ試算をしたものがこちらのページになってございます。

というように、必ずしも交通量によらない様々な効果ですとか機能が見込まれるということもでございますけれども、前回、石田先生から、OECDの諸外国の検討の中でもそう

いう道路の様々な効果に関する評価の方法について検討がなされているところを勉強させていただいておまして、こういったところも非常に重要だと思いますので、引き続き研究させていただいて、我々の検討にも反映していきたいと思っているところでございます。

最後、38ページでございますけれども、論点案とさせていただきます。上側に国土形成計画の様々な柱がございますけれども、中段に、シームレスな高規格道路ネットワークの形成に当たって目指すべきことは何かという形で、前回の御意見等々を束ねさせていただいて、お示しさせていただきます。こういったところにつきましても本日さらに、もっとこういった観点があるのではないかというような形で御意見を頂戴できればありがたいと思っております。こちらまでが資料3でございます。

続きまして、最後、資料4でございます。前回3月に一度御議論いただきまして、本日、さらにその議論を深めさせていただき、あと2回ぐらい、まとめに向けて議論をさせていただいた後に、夏ぐらいに取りまとめをしてまいりたいということで考えてございます。

参考資料としましては、各ブロックごとの広域道路ネットワークの基本方針(ビジョン)をお示ししてございますので、御参照いただければと思います。

私からの説明は以上でございます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

それでは委員の先生方から御意見・御質問を頂きたいんですけども。今、説明があったように、前回の検討での主な意見については61分のものでいうと12ページにまとめていただいておりますので、本日重ねての意見でも結構ですし、また、ここに挙げられていない内容のものも新たに御意見賜ることは大変ありがたいことだと思います。こういった御意見を踏まえて、さっきの資料3の一番最後の48枚目のスライドに論点が整理されておりますので、こういった議論につながるような意見を頂けるとありがたいなと思っております。

それで、各委員から御発言いただきたいんですけども、ちょっと時間の制約があると承っている先生が竹内先生と久末先生ですので、もし両先生、よろしければ最初に少し御質問・御意見を頂けると幸いです。いかがでしょうか。

**【久末委員】** 久末です。よろしいでしょうか。

**【朝倉部会長】** お願いします。

**【久末委員】** 御説明ありがとうございます。

資料3の3ページ、新たな国土形成計画と新広域道路交通ビジョン、これの右側の赤い枠の一番上の行、災害時でも機能する強靱なネットワークの構築について、長期的な意見

ですが、海外との比較が今日何度か出てまいりまして、同じ資料3の6ページ、7ページなどで、日本の国土の特徴として細長いですとか狭い、あと山が多いといったお話ですが、これはデメリットである反面、メリットでもあると考えられるのではないかと思います。

つまり細長くて、つなぐ地域が限られていますので、一方向につなぐことが明確に見えてきますので、つなごうとすれば早くつなぐことができるということと、諸外国に比べてそのつないだ後の効果が高い、強靱なネットワークという意味での効果が高いところが日本の特徴でもあると思います。

その辺りで例えば、これは大変興味深いなと思ったのが資料3の29ページで出てきました道路の代替機能のお話です。災害時における道路の代替機能。このスライドですとか、あと、もう少し先に出てまいりました33ページの医療サービスの確保。こういったお話も日本独自の地形を、デメリットでもありますが、一方向につなぐのが明確に見えている意味でメリットですので、より説得力を持って御説明できるのではないかと感じたところです。

以上です。ありがとうございます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。竹内先生、もし御発言がありましたらお願いします。

**【竹内委員】** 竹内でございます。どうも御説明ありがとうございました。

前回発言したこと、例えば行政圏と経済圏は違うから、そういうところをよく考えてということをお願いしたことについて、きちんと反映していただいたので大変ありがたいと思います。そのように今後も考えていただければと思います。

今日新たにといいますか、2点ばかりコメントしたいと思います。まず1点目ですけれども、道の駅のお話です。最近道の駅が非常に使い勝手がよくなって、人気の場所になって、道の駅のあること自身が交通需要を引き起こすというような状態にもなりつつあるということで、この生かし方ですよね。

この道の駅の先例となっているのがいわゆる高速道路のSA・PAで、SA・PAは現在様々な問題を抱え、特に大型の自動車が停まれないとか、あるいは普通の乗用車も満車で停まれないということがあります。既に人気の道の駅はそうになっていますが、そういうことが将来多くの道の駅にも予想されるわけですよね。ですからそういうことを考えると、今抱えているSA・PAのような問題にならないように道の駅の、それこそ賢い使い方といいますか、そういうところを少し書き加えていくといいんじゃないかなと思ったのが一

点でございます。

それから2点目ですけれども、国土形成計画の中でも安全保障の件について指摘がありました。最近そういうきな臭い状況になっていますのでそういう視点も出てきたんだと思います。これについては、確かに御説明の中でもその話はあったのですが、かなり抽象的なレベルに留まっている感じがしていて、あまり具体的に切り込んでいないように思います。だからどうすればいいのかというところがあまり書かれていないんですよ。

これは他省庁に関わることなのでそう簡単に書くのは難しいことは十分分かっているんですけれども、例えば現在の高速道路は利用者負担ですし、一般道は自動車関係諸税の財源なんかで金額的には基本的に利用者負担で考えられている中で、そういう安全保障上の役割を果たすのならば、当然国全体に受益が及ぶのですから、それに関連する予算が入ってきてもいいはずなんです。つまり国民負担になるべきものもあるのに、それが現在は利用者負担なり自動車関係諸税による負担のままであるということですよ。

書きぶりは難しいとは思いますが、そこをもうちょっと踏み込んでもらうようにできないかということです。安全保障上の必要から非常に重たい車両が動くならば、そのための頑丈な道をつくることも必要かもしれませんし。いろんな安全保障に関してやるべきことがあると思うんですね。

ですから、そういう点にもう少し踏み込んだ、具体性が少しは出てくような、そういうものであったらいいんじゃないかと思いました。

以上2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。それではほかの委員の方ですけれども、前回御意見を頂いていない方は多分、羽藤先生と、谷川委員も前回御欠席だったですか。

**【谷川委員】** オンラインで参加しました。

**【朝倉部会長】** オンラインで。失礼しました。ですので、もしよければ羽藤さんから発言があれば頂けますか。

**【羽藤委員】** 朝倉会長、どうもありがとうございます。

私からのコメント、意見ですけれども、まず拠点連結型の国土ということですので、この拠点の設定が非常に重要ではないかなと思います。道路の事業評価では既に区間の設定を長めにとるということで、ある意味拠点連結型の道路評価は盛り込まれているようにも思いますけれども、さらに国土の拠点とは何かという観点に立った多重的な定義が最も重要ではないかと感じました。

安全保障上の高速道路というか道路の評価は、既に大正国道なんかのときにこの拠点とは何かという定義が明確に行われているわけですが、現在ではやはり広域避難といった問題を担保する高速網整備を考えるべきだと思いますし、この際には当然のことながら、広域避難ですので、最大交通量をベースにした拠点間の評価を導入し、地域安全保障の評価をAからDぐらいのランクでちゃんと評価して、今後の事業評価に導入してはどうでしょうか。

もちろんその際に1日だけではなくて時間帯での性能照査型、あるいはサービス評価型の道路の新たな格付も重要だと思います。こういった点をぜひお考えいただきたいと思いました。

次に、日本中央回廊のお話がやはり同じように国土形成計画の中で出てきたわけですが、この中では生活圏というものが論じられています。新たな道路網を議論する際に、じゃあこの日本中央回廊でどう議論しようかという、当然のことながら中部地方整備局と関東地方整備局のまたがった議論が必要になるわけですし、神奈川・山梨・長野・岐阜といった各県との連携も重要になってきます。こういうことは、だから今までの整備局とかあるいは県の単位を超えた新しい道路の設定の組織体をつくっていくことになりまして、組織立てという意味でも非常に新しい考えが必要ではないでしょうか。

特に過去、新幹線と高速道路のネットワークの重層的な整備が国土の発展に寄与してきたことは明らかです。例えば東名高速と東海道新幹線ですね。そう考えたときには、今、新幹線のグレードアップでリニア化がありますので、高速道路網の計画についてもいま一度このコンセプトをこの国幹部会のような場で議論していくことにはすごく意味があると思います。

その際に、四童子さんからお話いただきましたが、この連結型の国土の中で、やはり三陸道が平成最大の道路事業でもありますし、仙台から八戸の359キロのシンボルプロジェクトは非常にすばらしい事業で、こういうものを軸にした広域的な国土形成計画、それは事前復興という意味では、南海トラフに向けた地域の体質改善を目指す事前復興道路を地域安全保障関連道路として位置づけて整備していく。その際には、カーボンニュートラルというお話もありましたが、同時同量それから系統制御といったカーボンニュートラルの電力の送電・発電・給電を、今、EV戦略では非常に日本は海外に比べて劣っているわけですが、こういうものを逆転するような、チェンジするような構想を、まさにこの国幹部会の中から出していく必要もあるのではないかなと思いました。

私からは以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それではあとお二方ほど御意見を頂いた後、まずそれだけまとめて事務局から御対応と  
いいますか、現時点での考え方をお話いただければと思います。先生方、いかがでしょ  
うか。谷川さん、どうぞお願いします。

【谷川委員】 谷川です。いろいろな資料を集めていただきましてありがとうございます。  
す。

前回の会議で、私は鉄道との連携を考えるべきだという発言をしました。今回の資料で  
も、資料3の19ページにBRT気仙沼線と大船渡線のバス転換の話で、駅が増えた、あ  
るいは便数が増えた、それで効果が出ているという例示がされていると思います。これは  
非常に注目すべき話だと私は考えています。これと逆というのか、例えば富山市では在来  
線を路面電車に替えて、LRTで気仙沼線のBRTと同じように成果を上げている例もあ  
ります。宇都宮でもLRTの動きがあると。こういうほかの交通手段との連携とかすみ分  
けをどうするかということを意識した広域道路ネットワークを検討する必要があるかと思  
います。

また、公共交通の利用促進の観点で、これも資料を用意していただきまして、資料3の  
12ページに高速道路のパーキングを高速バスの乗換え拠点として整備して、その周辺に  
パーク・アンド・ライドの駐車場を設置している例も紹介いただきました。パーク・アン  
ド・ライドというと、どちらかというと車と鉄道という印象があったんですけども、車  
と車のパーク・アンド・ライドという事例で、こういう可能性も今後探るべきだと思  
います。

公共交通の利用が増えるということは、当然渋滞対策にもなりますし、CO2の削減に  
もつながることに加えて、車を運転しない、できない、あるいは長距離運転は耐えられ  
ないというような高齢者等のニーズにも応えられるので、広域道路というとどちらかとい  
うとインフラ重視のようなイメージがありますけれども、そういうソフト面も重視したネッ  
トワークづくりが必要ではないかと思えます。

3つ目に、高規格道路の4車線化の話がありますが、確かに渋滞が激しいような区間で  
4車線化は非常に急がれると思います。ただ、前の資料で日本の高速の4割がまだ暫定2  
車線ということであると、どこまですぐに4車線化できるかという問題もありますし、そ  
れをつくれれば当然費用、料金に跳ね返ってくるので、そこまでやる必要性があるのかとい

うことも、もしかしたらこの少子化とか人口減少の中で状況が変わってくる可能性がある。そこは考える余地があると思っています。

資料3の33ページで緊急退出路というものがありますが、例えば暫定2車線のところにこういう緊急退出路を優先的につくって、救急車だけでなくそれ以外の車についても、緊急時とか災害時、事故があったときとか、そういったときに使えるようにすれば、既存の2車線のところでも経済性以外の機能が高まっていくことになるかなと思います。

なので、4車線化一辺倒というよりも、より柔軟な発想でここは考えていく必要があるかと思っています。

最後、前日も申し上げたんですが、今、いろんな業界で2024年問題が非常に大きな課題になっているのは皆さん御存じのとおりで、運転手をどう確保するか、あるいは運転手の労働環境をどう改善するのか、それに合わせて物流をどう見直すかということが大きな課題になっていると。逆に言うと、鉄道と海上運送との連携、モーダルシフトとか、あるいはこの資料の中にもあるような、中継の輸送拠点をどうするか、休息施設をどう高度化するかということを考えていく機運が非常に高まっているとも言えるので、今回の報告書もその2024年問題をかかなり意識した上でまとめると、より注目度の高い、あるいは時代の変化に即した報告書になるかと思っていますので、御検討いただきたいと思っています。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ではもうお一方、小幡先生、お願いします。

【小幡委員】 ありがとうございます。

今おっしゃったこととも重なるのですが、ネットワークをきちんと整備していくためにしっかり道路をつくりましょうということは、もうずっと以前から言われてきたことで、またかという感じになるので、そこでやはり新しい観点を明確に、前面に出していくのが必要ではないかという気がしています。

その際に、前からももちろん言われていたことではありますが、道路は行政法的に言うと古典的な公共用物でして、まさに古典的には道路交通のための公物なのですが、もともと道路はそれだけではなくて、いろいろ多機能を持っているということが認識されているのですが、その部分をやはり現代的な需要とか技術の発展などを踏まえて、強く打ち出していくことが必要ではないかと思っています。

例えば、避難の機能とか、道の駅のにぎわいとか、道路交通の古典的なネットワークだけではなくてさまざまな機能があるということですし、それから今のお話にもございませ

たが、自動運転とも絡むのかもしれませんが、トラックを2つ重ねてたくさん運べるようにするとか、いろいろな新しい技術もあります。車の運転は御自身が運転しなくても、公共交通として使い勝手がよくなれば、皆さん車を使って簡単に便利に動けるようになるという効用もあるので、そういう新しい視点も含めてネットワークが必要だという打ち出し方が要るのかと思います。

それから、日本は非常に長い国土ということが特徴だということがございました。最後に地方のブロック別の整備の話が出てくるのですが、だからこそというわけではないですが、これは大変大事で、長い日本の国土のいろいろなところでうまく道路が機能を果たして国民のより良い生活に資するようになるためには、それぞれのブロックごとの特徴を踏まえた道路整備が不可欠だと思います。そういう観点からぜひこれを進めていただきたいなと思っております。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。ほぼ半数の委員から御意見を頂いたので、ここで事務局から何か御発言があればお願いします。

**【道路経済調査室長】** ありがとうございます。大変貴重な御意見を多々ありがとうございます。

久末先生から、長細いのでデメリットもあり、結ぶべきところが分かりやすいと、おっしゃるとおりでありまして、まだつながっていないところもありまして。一つ、やはりリスクがいろんな意味で高まってくると、さらにこのつなぐ意義みたいなものが重要になってくることもありますので、そういったところも踏まえて、次回以降まとめに向けていきたいと思います。

竹内先生から、道の駅の機能をしっかり果たせるような、あるいはキャパシティーのようなどころもということがございました。非常に重要な指摘だと思ってございます。いろんな機能をつけるとやっぱりいろんなニーズが来て、それが機能しないと困るということですので、しっかり踏まえて検討させていただきたいと思います。

それから安全保障の観点で少し難しいお尋ねを頂いたのですが、これまであまり我々が検討してこなかったこともあって、例えば重量物はどのぐらいのものがあると安全保障の面でいいとか、そういう検討は正直あまり進められていないのですが、他方もう一つ、物流のほうのニーズなどでも車両の重量化とか大型化とかいろんなニーズが別の観点からもございますので、そういうものとも併せて検討を深めさせていただくとともに、まとめ

にも少し意識させていただければと思います。

羽藤先生から非常に重要な御指摘を3点頂いております。拠点が大事だということが一つでございまして、国土形成計画の中も見たのですが、今はあまり具体の拠点のランキングとか階層とか機能とかはあまり詳細化されておらず、むしろ我々が地方ごとに進めてきた新広域道路交通計画の中は、地域に即した重要拠点がそれなりに磨かれたものがございまして、これから全国として見ていくときに、そうした地域ごとの拠点の意義みたいなものをうまく整理させていただいて、また、先生のおっしゃったような評価の方法もどういったことができるか考えさせていただきたいと思います。

それから日本中央回廊、昔、スーパー・メガリージョンと言っていたことの観点で、おっしゃるとおり、地方整備局にまたがって非常に統一的に今の意味での意義を考えなければいけないという意味では、まさにこの委員会で御相談しております全国的な観点でどういう意味を持たせていくかということだと思いますので、具体的にこれからどのような路線をどうすべきかみたいな議論の時にしっかりと踏まえて、反映させていただきたいと思います。

それから、ちょっと考えていなかったのですが、事前復興として四国の例えばああい道路は三陸と同じようなという意義、先生からは地域安全保障関連道路というようなフレーズも頂きましたので、非常に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。

谷川先生から、BRTとの連携、非常に重要なことでありまして、あるいはパーク・アンド・ライド等のソフト的な使い方みたいなところと相まった、そういった施設の機能についても考えさせていただきたいと思っております。

他方、本当に先生のおっしゃるように4車線化はなかなかたくさん残っているところもあるので、やはりメリハリということだと思っております、特に緊急退出路みたいな工夫とか、いろいろネットワークを臨機にとか、工夫で必要な機能を付加していくみたいなことも考えて、柔軟にとか、より効果が上がるようなことが大事だと思っております。

それから、2024年問題は我々としても非常に重要だと思っておりますので、今後の検討におきましても重くとか、しっかりとテークノートさせていただきたいと思っております。

最後、小幡先生でございますけれども、ずっと御意見賜っております、やはり新しい

視点を分かりやすく打ち出すことは非常に重要だと思いますので、そういったことを踏まえて検討させていただきたいと思います。

また、ブロック別の様々な計画を尊重するというところ、まさにそのとおりだと思いますので、そのようなことで踏まえさせていただきたいと思います。

簡単ですが、以上でございます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

それでは引き続き御意見を賜りたいんですけども、先ほどの先生方からの御意見の中に比較的共通していたのは、物流系のネットワークをどのように形成していった機能させるかということ、特に長距離の物流ですね。これをどのように機能させるのかということは、恐らくどの先生もかなり共通して発言された趣旨なのかなと承っておりました。ありがとうございます。

それでは先ほど御発言いただけなかった先生、石田先生からまずお願いします。

**【石田委員】** ありがとうございます。

ここで今日御提供いただいたことは本当にそうだなと思いますので、力強く推進していただければなと思います。で、もうちょっとこういう点を深掘りしていただければありがたいなという点を何点か申し上げたいと思っております。

一つは、今日、全総の話から始まったわけですけども、経済産業省を中心にデジタルライフライン全国整備計画という名のものが始まりますよね。年内に閣議決定するというスケジュール感で始まります。新東名の深夜の自動運転の専用実験はその中に取り入れられるようでありますけれども、そのほかに結構いっぱいデジタル系もあるよねということで、そこにどう打ち込むかということで、まだまだ弾がいっぱいあるような気がしますので、ぜひよろしくをお願いしますということが第1点です。

2点目は、道路のネットワークでいうと幹は高速道路で、枝が今日の話かなと思っております。大事なんだけど、葉っぱも大事ですよ。光合成しているのは葉っぱですし、毛細血管が幽霊血管化すると成人病がいろいろ起こってくるようですので、そこもどう反射的に効果を、影響を及ぼすために、やっぱりある程度一体的に考えておかないといけないかなとも思います。ちょうど公共交通のリデザインでも幹、枝、葉っぱで葉っぱは重要ということをやっていますので、歩調を合わせていただくといいなと思いました。それが2点目。

もう一つ、総論で言うと、ちょっとGXの取組が弱いなという気がいたします。CO2

削減です。先ほどから出ておりますトラックの物流問題とか、結構まだ、ハブをどうするかとかで、頑張るところ、あるいは積載効率をどう上げるか、そのために道路として何ができるか、ハブとして何ができるかというといっぱいあるかと思えますし、そういうこともありますので。総理が「国内外で150兆円の官民投資をやります、10年間でやります」と宣言されておりますので、そこも目指して頑張ることも必要かなと思いました。

総論的な話はその3つですけれども、あと個別の、じゃあそういうものをどうドライブしていくかということで、すいません、時間を取って恐縮ですが、これも3つばかり申し上げたいと思います。

1番目は評価でございまして、OECD/ITF (International Transport Forum) のラウンドテーブルの紹介をしていただいてありがたかったんですが、あのラウンドテーブルに参加してすごいなと思ったのは、事後評価を本当に綿密にやっています。やっぱり必要性は訴えるものの、やればやっただけのことがあることをやっぱりお分かりいただくことが大事だなと思ひまして、その辺をよろしくということです。

それに加えて、その視点にヨーロッパの人はこんなことまで考えているんだと思ったのは、その評価にジェンダー視点をどう入れるかということを実際に考えています。やっぱり道路整備の及ぼす影響って、属性によって随分違ってまいりますよね。男ばかりじゃなくて。お母さんあるいは子供への影響ということを実際に丁寧に見ておりましたし、そういうことを踏まえたパブリックアクセプタンスのプロセスとそういう情報とか評価情報をどう組み込んでいくかみたいなことも真剣にやっております。その辺のダイナミックな構成は大事かなと思いました。

それと民間の力も非常に大事だなと思います。新東名の自動運転実験の話を紹介いただきましたけれども、100キロ区間で実験できそうだということで、ちょっとだけ考えると、100キロだけ自動運転してもその前後はどうするんだみたいなことで、あんまり役に立たないなと思っていたんですけれども、民間の方から聞いて、ああ、さすが民間と思いましたのは、あの100キロをどう活用するかと。そうすると、うまく活用すると東京ベース、名古屋ベース、大阪ベースのドライバーさんが日帰りできる。数が増えてくれば、適切に休憩時間を取った上で非常に働き方改革ができるという、そういうビジネスモデルも真剣に考えておられます。そうすると、あの100キロをどうするんだみたいな人に関しては、民間の方々はそのままでちゃんと考えて活用を考えているということで、そういう知恵はいっぱいまだあるように思うんです。2024年問題はそれだけ深刻な問題だと思

いますので、そういう方々とどう連携していくかということもすごく大事だなと思いましたので、よろしく願いいたします。

【朝倉部会長】 石田先生、ありがとうございました。それではほかの委員の先生方、いかがでしょう。お手元の手挙げ機能で手を挙げてくださるとこちらで拾えると思います。よろしいですか。太田先生、お願いします。続いて大串先生の順でお願いします。

【太田委員】 太田でございます。

今日のお話は今後の道路をどう活用していくか、そしてどのような機能を果たしていくかということであり、それをソフトウェアでバックアップするという、それらは着実に進めていただきたいと思っております。そのこと自体が道路に対する評価を高めるになり、また真のニーズを引き出してくるということなので、しっかり進めていただきたいと思っております。

これらのことを前提として、私としてはネットワーク整備について特化して2つお話をしたいと思っております。一つは、今度の広域道路ネットワークの整備計画は、構造としては従前の1万4,000キロにプラスして地域高規格道路1万キロの中から取捨するといえますか、新たに加わるものもあると思っておりますが、それを含めたものであるということになります。総量として2万何千キロなのかはまだ明確ではないところです。

1万4,000キロのうちといえますか、全体のうちの1万キロちょっとの有料部分については、本日冒頭、局長からお話がありましたように、今般の特措法改正案で一応財源も含めてサステナブルな仕組みをつくることになりました。そうしますと、今度の広域道路ネットワークの整備計画は無料の道路が中心になります。無料の道路ということになりますと、新直轄にしる直轄国道にしる補助国道にしる、また地域高規格道路の中には都道府県道も含まれていることになります。

したがって、財源問題をクリアしないと計画がうまく進まないということになりますので、財源のことを真剣に検討する必要があると思っております。

本来、一般財源化されて、今、道路整備は建設国債、国のレベルでは建設国債で行うことになっているわけですが、シーリングがかかっているわけですから当然その枠が限られているということになると、建設国債の枠組みを超えた道路国債みたいなもの、大正時代にあった道路公債法みたいなものを別途考える必要があるのかもしれませんが、それは地方の財源のことも含めてということになりますが、今日の議論等を含めてそのニーズが高まってきて、やはりぜひ必要だと、負担しても必要だという世論が高まってくれば、

それに対応して財源問題をしっかりと考えて対応する必要があると思います。

それから2点目ですけれども、先ほど申し上げましたように、整備についての主力が地方、ローカルというべきか、リージョナルというべきか、というところが中心になってまいります。また、地方負担が国道でもある、都道府県道なら当然あるということでありますので、都道府県や政令指定都市等からこの計画を作成する際にぜひ意見聴取をしていただきたいと思っております。ブロックから上がってきたものと国の国策がうまく議論されていいものになるためにも、ぜひ地方の意見を反映していただきたいと思っております。

その際にぜひ、ヒアリングなのかどうか分かりませんが、地方が道路財源問題をどう考えているのかということも聴取していただきたいと思っております。整備はしたいのだけども、財源がなくて何とかしなければならんと思っているのか、いやいやもう大丈夫、十分あると思っているのか、その辺をぜひ聴取していただいて、今後のサステナブルな制度のための準備としていただきたいと思っております。

以上です。

**【朝倉部会長】** 太田先生、ありがとうございました。それでは大串先生、お願いします。

**【大串委員】** ありがとうございます。

もうほとんど議論が出てしまったので、取りあえず補足的な話になってしまいますが、よろしくをお願いします。

石田先生から光合成の葉の部分の部分が大事だねというお話があったと思うんですけれども、いろんな都市がその中での連携やその中での活動や、また他地域と連携することで様々な活動、それが光合成に当たるものかなと思います。

その中で、高規格道路が充実してくると、地域の道路が割と多様な使い方ができるようになる、道路空間の再配分が非常にその地方に、その地域に合った形で進められるようになるんじゃないかと思っております。一つがBRTなどのバスへの再配分であったり、公共交通優先ということでしょうし、もっと少し込み入ったまちですと歩行者やスローモビリティへの再配分ということで、そこが一番道路利用者の中で、皆さんたちは納得感が高くて、身近で毎日感じられるような道路への変化なんじゃないかなと思っております。

そこで、今回一例としてバスの例が載ってございましたけれども、多様なモビリティ、もしくはスローモビリティ、もしくは歩行者への大胆な道路空間の再配分が地域で行われるようになるためにも、高規格道路、高速道路の速やかな充実が必要というところをもう少

し打ち出していただけないかなと思った次第です。

私から以上かな。もう一つあったような気がしますけれど、取りあえず以上です。すいません、ありがとうございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。もし思い出されたら、いつでも御発言ください。

【大串委員】 ありがとうございます。

【朝倉部会長】 それでは先生方の意見は一通りお伺いしたんですが、さらに何かあれば、せっかくですので、少し時間もありますし、重ねて御発言があれば今承っておきますけれどもいかがでしょう。

【石田委員】 少しいいですか。

【朝倉部会長】 石田先生、どうぞ。

【石田委員】 さっき言い忘れてしまったんですけど、ドイツのアウトバーンに並行する幹線道路の話は非常に興味深いですね。やっぱり高速道路ってお高いので、限られた財源の中ではこういう技術的な工夫は絶対必要だと思うので、そういうことを積極的に進めていただきたいと思うんです。

今日御紹介されなかった中で、ドイツでどういう工夫をしているかという、交差点はラウンドアバウトにしている例が非常に多いです。これはドイツだけじゃなくてフランスもイギリスもそうですね。それで整備費を安く抑えていると。それとこれは日本ではなかなか難しいんですけども、まちの成り立ちというか、土地利用の考え方が日本とかなり違っています。日本はずっとスプロールしているんですけども。アクセスコントロールにそれほど気を遣わなくても高速で走ってしまうんですけども、日本はなかなか難しいので、その辺の関係性って、まち側と一体になってどう担保していくのか、これは技術的に結構大変だと思いますので、その辺も何かいいアイデアを、これはいろんな人の力を借りてやっていくことが大事かなと思いました。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

先ほどからの先生方の御発言をお伺いしていると、この部会は主なターゲットは広域道路ネットワークなんですけれども、広域道路ネットワークだけじゃなくて、それと連絡する、連結するローカルなネットワークとの関係性をどのように考えて、かつそれを打ち出していくかということが重要であるという御指摘が共通してあったのかなと承っております。ありがとうございます。

1人、手を挙げています。羽藤先生、どうぞ。

【羽藤委員】 朝倉先生、どうもありがとうございます。

今のお話にも共通しますけれども、地方鉄道の再編の話が今ちょうど進んでいるところですが、当然のことながらその受皿は最後は道路にならざるを得ないと考えております。そうしますと、広域的な、あるいは生活圏レベルでの公共交通網を上下分離型のBRT、BRTといっても車両のタイプはいろんなものがあると思いますけれども、そういうものの拠点をどのように整備、計画していくのかということ、広域的な高速道路網の計画と一緒に考えていかないといけないと考えております。

国民目線で考えると、やっぱり我々は鉄道、駅というイメージが強いんですが、例えば現実には四国であれば、もうJR四国の中でも鉄道よりもバス事業のほうが売上げは大きい時代であったりもするわけですので、新たな駅拠点の更新などにつきましては道路の中で拠点整備として考えていくですとか、新たな考え方が必要ではないかなということも思った次第です。

あと、カーボンニュートラルにつきましては、今、EVの普及が中国あるいはアメリカと比べて日本のペースが全く上がっていないことが非常に強く危機感を持って語られております。先ほどから、発電から送電、給電、充電といった一連のプロセスを高速道路ネットワークの中でどのように構築していくか、急速にそれを整備していくかということ、いかにして、xROADというデータプラットフォームの準備は進められていることと思いますが、ここにカーボンニュートラルという項もぜひ加えていただいて、速度を単位にした事業評価から、例えばものすごくマイクロなレベルでいえばアクセル開度、アクセルをどれだけ踏んだのかということ、電力あるいはCO<sub>2</sub>に対してどれぐらい負荷がかかっているのかということ、オンライン型、自律分散型のデータプラットフォームと併せて、新たな広域的な高速道路の整備評価に重ね合わせ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。

それでは僕も何か発言しないといけないんですけれども、ちょっと古くさい話をしたいと思います。

前回の議論にもありましたように、交通量のみによらないで、サービスレベルを反映してネットワークを考えていくことが重要だと。これは僕も全く同意するところですけど

も、一方でデータに関して言うと、交通需要、道路の使われ方に関するデータをどう踏まえているかというところが今回の資料はあまりよく見えない。

例えばですけれども、経済調査室でおやりになっているOD調査が、47都道府県間あるいは地域間で一体どのように変化してきていてこれからどのように変化すると見込まれるのかというようなことと、この高速道路のネットワークの計画がどうリンクするのかという議論が普通に考えるとあるはずなんです。でもそういう古くさい議論は必ずしも国民に受ける話ではないので、見えないところで議論されている可能性はありますけれども。でも、この後で述べますけれども、結局このことは計画を評価するということになれば必ず出てくる話です。なので、この計画を考える際にも、道路の使われ方に関するデータをどのように使っていくのかということに言及する必要があるんじゃないかなと。

そのことに関して重ねて言うと、例えば高速道路がどう使われているかということについても、一般道路と高速道路の分担率をきちっと正しく把握できるデータは残念ながらないですよ。ないという表現はあまり適切じゃないですけれども、漏れがあると認識されていると思います。ですので、そういう状況で、高速道路や幹線道路がどのようにあるべきかということをどのように議論していくのかということをよくよく考えないといけないと思います。これが一つのポイントです。

したがって、交通に関するデータが不十分であれば、そういうデータをきちっと取るような努力というんですかね、そこにも注力すべきであるということになると思います。今日の資料は基本的にはいろんなデータに基づいて議論されているので悪くはないと思うんですけれども、ここに出てきていないような基礎的なデータについてもきちっと取っていくことが重要であるということを思います。

もう一つ、2つ目ですけれども、今回のこの資料は基本的にはネットワークの在り方なので、言わば目標論なんです。しかしながら、この目標を一体どうやって達成するのかという、そのプロセス論に関する話をどのように取りまとめの中に書いていくのかが重要なポイントだろうと思います。先生方から評価についての御指摘があったと思いますけれども、結局それはネットワークの計画を一体どのように評価していくのか、現状の評価の枠組みの中でどう評価していくのか、今の枠組みの中では難しい視点があるとしたらそれは一体何なのか、ということについても言及していただく必要があるのかなと思いました。

私からは以上です。ありがとうございます。もし事務局から御発言があればお願いできますか。

【道路経済調査室長】 貴重な御意見をたくさん頂きましてありがとうございます。

大きなところでありますけれども、石田先生と羽藤先生からGXですとかあるいはカーボンの関係をしっかりと、特にEVの関係も含めて、あるいは送電・発電・給電も含めてしっかりと取り組んでいくという御指摘を頂きました。今日の資料の中でも電力の送電の関係の課題なんか少し入れさせていただいておりますけれども、道路全体でも非常にカーボンのところは重要だと思っておりますので、しっかりと踏まえさせていただきたいと思っております。

それから、先ほど朝倉先生からも少しまとめていただきましたけれども、やはり葉の道路というか、都市内の高速道路以外との関係性につきましても幾つか御指摘いただいておりますので、大串先生の道路空間の再配分の関係も含めまして、一つの要素として次回以降の取りまとめに向けて進めさせていただければと思います。

朝倉先生から基礎的な、ベーシックなデータの分析ですとか、あるいはデータのそろえがどうかという御指摘を頂きまして、非常に重要な御指摘だと思います。今後、実は次回以降はプロセス論も含めて少し御相談させていただきたいと思っておりますので、そういった中で、また評価のほうにつなげていくことも全体の中で随所に先生方から頂いておりますので、評価手法自体をこの場で磨けるかということは少しありますけれども、適宜、他の、例えば事業評価部会等との連携を図りながら具体化をさせていただきたいと思っております。

あと、太田先生から財源のお話がありました。おっしゃるとおり、無料の道路がこれから中心になっていく、あるいは年度ごとの予算で今やっている、あるいは建設国債でやっているのが実態でございまして、他方、計画的にこういった着実なインフラ整備という意味では、そういった財源の手当でも課題であるのはおっしゃるとおりでございますので、こういった書き方、捉まえができるかはありますけれども、貴重な御意見として賜らせていただければと思います。

また、おっしゃるとおり地方の御意見は非常に重要でございまして、実はブロックごとの検討の中でも、もちろん各都道府県であったりあるいは地域の御意見を様々伺っております、これからこれを全国として様々な検討を重ねてつくり上げていく中でも、適宜必要に応じて地方の御意見を反映するようなことを考えさせていただきたいと思っております。

石田先生からジェンダーの視点のお話を頂きまして、おっしゃるとおりというか、子育てという意味では例えば交通安全ですとかそういったことも少し目からうろこというよう

なこともございましたので、御意見として大変ありがたいと思います。

以上でございます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

今、委員の方々から頂戴した御意見を、今後高規格道路ネットワーク形成の論点の中にどういふふうに入れていくかということだと思います。先ほど申し上げたように、資料の48ページ、今出ていますここに、今後目指すべきことが何かとか、評価のところは僕が最後に言った高速道路の効果と主に関係するんですけども、これは一体どういう視点でそれを捉えていくべきなのかということについて、今後さらにこの議論の精度を高めたいと思っています。

それでは、もし委員の方々からほかにぜひこの機会に発言しておきたいということがあれば御発言いただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。よろしいですか。

では特に追加の御発言等はなさそうなので、本日の議事は以上ということで、今日の会議は閉じたいと思います。どうもありがとうございました。議事進行を事務局にお返しします。

**【総務課長】** 長時間にわたる御議論、本当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させていただきまして、御同意を頂いた上で公開させていただきたいと考えております。また近日中に速報版として、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。本日は本当にありがとうございました。

— 了 —