

## 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

#### 1. 日時

令和2年5月11日（月）※書面開催

#### 2. 議事

(1) 中間とりまとめ骨子について

(2) その他

#### 3. 各委員からの意見 ※50音順

(朝倉座長)

- 災害で道路が使えなくなった時にどう迂回するのかシミュレーションし、ネットワークを考えることが重要であり、また、通行止めになっても速やかに機能復旧させることも重要ではないか。
- サービス速度について、広域道路は40km/h以上、特定広域道路は60km/h以上としているが、その設定理由とそれぞれ道路なのか説明すべきではないか。
- 新型コロナウイルス感染症という非常事態だが、小型車に対して大型車は大きく減少していない。例えば、物流に必要なネットワークがみえてくることも考えられるので、交通量以外の分析もしてみてもどうか。

(大西委員)

- 広域道路ネットワークについては、市町村単位のように狭い範囲ではなく、広域的な視点で検討する必要があることを明示したほうがよいのではないか。
- 広域道路ネットワークについては、空港・港湾等の他モードとのネットワーク的連携が必要なことも明示すべきではないか。
- 今回の新型コロナウイルスの影響をどのように考慮していくかが重要であり、物流の円滑化がますます重要であることを示唆したとを感じる。また、東京一極集中の問題についても、顕在化したのではないか。ヒトが分散し、モノが動くという大きなパラダイムのシフトが動きつつあるのではないか。

(宍戸委員)

- ブロック都市圏の形成について、人口減少・少子高齢化社会では、資源制約の下で都市に機能や物を集約した上で、そこへの人々のアクセスを確保することが重要であり、社会インフラとしての道路政策においても従来以上にこの視点を重視して選択と集中を進めるべきではないか。

- 具体のネットワークを検討する上で、ハードとして道路を生かすソフトとしての公共交通等や、5G 等他のインフラとの協調といった視点も取り入れるべきではないか。
- 計画策定・実行に向け、意思決定の透明性、公正性、妥当性の確保が必要であり、各地域・地域間からの情報・意見と全国的な調整とを適切に組み合わせることが有用ではないか。その際には、道路ネットワークを利用する様々な立場の人々の意見を意識的に吸い上げる工夫が必要ではないか。

(福田委員)

- 災害時のリダンダンシーを検討する上では、ネットワークの形状だけでなく、交通量の観点からも影響の大きいところを考慮するべきではないか。
- 特定広域道路や広域道路に加えて、高規格幹線道路はどのような道路なのか説明するべきではないか。

(二村委員)

- 自動運転については、一般道路の限定地域のように面的な運用がなされるものと、高速道路の隊列走行のようにある一定の区間を線で結ぶものに分けられる。自動運転の導入にあたっては、拠点や起終点になるノードを計画する必要がある。

(山田委員)

- 資料 2-2 のシミュレーションでは、「地震の発生可能性、複数の機関集中を考慮したうえで、通過交通“量”の観点」から、脆弱箇所が選定されている。これも重要な観点だが、災害の多いわが国では、多様な観点（例えば、首都直下型地震を想定した首都圏の事業継続等）から脆弱箇所を選定しておくことが必要ではないか。
- 地震などの自然災害が多いわが国の場合、高規格幹線道路、広域道路、ラストマイル道路の「各」階層において、リダンダンシー（多重性・代替性）を確保しておくことが必要ではないか。
- MaaS や自動運転システムが地域レベルで進んでいるが、いずれ都市圏レベル、都市間レベルに発展する可能性がある。それを想定し、かつ、他の交通機関との役割分担や MaaS・自動運転の更なる技術発展を考慮し、広域道路の機能強化を進めていくことが必要ではないか。