

社会資本整備審議会 道路分科会  
関東地方小委員会（令和3年度 第1回）

議事録

○屋井委員長

みなさんおはようございます。本年度第1回目の小委員会でございますが、よろしくお願  
いしたいと思います。

お手元の議事次第にあります、今日の議題は先ほどの1点でございます。早速ご説明い  
ただくのですが、先ほど少し音声が途中とびましたので、もしそのような状況になりました  
ら画像の方を切らせていただきます。すみませんがよろしくお願いたします。

それでは早速ご説明の方をお願いします。

○大胡道路計画第一課長

それでは、ご説明差し上げます、道路部道路計画一課長の太胡と申します。よろしくお願  
いたします。

私から、資料1から順番にご説明差し上げます。画面共有でも合わせてご説明いたします  
ので少々お待ちください。資料、ご覧になられていますでしょうか。皆様、お送りした資料  
は、PDFで一式になってございますので、資料1から順番にご説明差し上げたいと思います。  
PDFの番号でいうと4頁からになります。右肩に、資料1という資料です。「新たな広域道  
路交通計画について」というところがございます。

PDFの5頁目「重要物流道路を契機とした新たな広域道路交通計画の策定について」とい  
う資料です。平成30年に道路法の改正がございまして、重要物流道路という制度が創設さ  
れたというところがございます。それを踏まえて、重要物流道路の指定にあたって、広域的  
な道路交通計画を立てていこうというものです。

現在の広域的な道路計画ですが、平成10年以降未改定という形になっており、20年ほど  
改定がされてないというところでは。その間に、社会情勢の変化等色々な動きがあり、グロ  
ーバル化、国土強靱化というような課題を踏まえた、未来志向の計画が必要だというところ  
でございます。

今回そのような直近の状況を踏まえ、各地域において中長期的な観点から、ビジョン・計  
画、この2種類を策定していこうというところでございます。こうして策定したビジョンと計  
画を踏まえ、重要物流道路の指定、また、地域高規格道路等の再編等を検討していこうとい  
うところでございます。

資料の2頁になります。ビジョン・計画のうち、ビジョンの構成になります。3段階の構  
成になっており、1. 地域の将来像、2. 広域的な交通の課題と取組、3. 道路交通の基本方  
針ということで、ビジョンをまとめていくものでございます。ビジョンについては、基本的  
な考え方や方針をまとめたものということで考えてございます。

3 頁になります。3 頁は、ビジョン・計画のうち、こちらは計画の内容になります。まずはネットワークの計画に関する内容です。今回、具体のネットワーク計画を策定するに当たりまして、平常時に加えて、災害時、それについても検討していこうということでございます。また、物流、人流両方の視点でも具体のネットワーク計画を策定していくというものでございます。

続いて4 頁になります。ネットワークの計画に加えまして、交通・防災拠点の計画についても立てていこうというものです。

交通・防災拠点については、多様な交通モードを連携していく、繋げていく、接続機能を強化するような計画を立てていこうというものです。

また、災害時の物資輸送や避難といったものの拠点となる、道の駅をはじめとした交通拠点の機能強化も計画としてとりまとめていこうというものでございます。

4 頁下の四角については、ICT 交通マネジメントの計画になります。

こちら ICT 交通マネジメントの計画については、ETC2.0、自動運転等の先進的な技術を積極的に活用し、交通マネジメント、交通運用を強化していこうというものでございます。

5 頁については、今回の新広域道路交通ビジョン・計画の策定スケジュールになります。一度平成 30 年度の際に、ビジョンの方の中間取りまとめというのをまとめさせていただきました。そういったビジョンの中間取りまとめを踏まえ、今年の6 月までに各県の方で、県版のビジョンおよび計画について策定を進めてきたところでございます。今回各県で作ったビジョンや計画を関東地整のブロック版として取りまとめた上で、策定していくという流れになります。

策定に当たりましてパブリックコメントを6 月 30 日から2 週間ほどかけてさせていただいてございます。また、本日関東地方小委員会ということで、先生方にご意見をいただきながら、まとめていきたいと思っております。

また、ご意見を踏まえながら、関東地方道路協議会を開きまして関東ブロック版をまとめていくといった流れになってございます。

以上が全体の流れの概要になります。続いて資料 2 と資料 3 で、中身の概要についてご説明差し上げたいと思っております。

まず、ビジョンの方の概要になります。資料 2 の右下、1 頁目になりますが、序章からはじまって3 章までの構成になってございます。

序章というところには、位置づけ対象区域、期間、計画等の柔軟な見直しについて言及しております。(3)に期間というのがありますが、今回おおむね20 年から30 年間の中長期的な視点でまとめていこうというものです。

第1 章では、地域の現状と将来像をまとめてございます。(1)地域の現状①というところでは、人口、産業、土地利用の関東地方の特色を統計データ等用いてまとめている内容でございます。例えば、産業でいうと、全国における総生産の4 割を占めていることや、土地利用についても、臨海部、地方部といったものの特色をまとめているところでございます。

続いて4頁(1)地域の現状②は、観光、災害、環境といった観点での取りまとめをしています。災害というところに記載ございますが、首都直下地震の発生確率が今後30年以内に70%と推定されています。また、温暖化に伴う気候変動の影響が顕在化して、集中的な豪雨が増加し、自然災害の対応が急務になっているというところにも触れております。また、頁の下の(2)になりますが、地域の将来像というところで、既存で別途作っております首都圏広域地方計画を元に、同じ将来像を今回のビジョンでも設定しているというところがございます。

続いて5頁になります。第2章広域的な交通の課題と取組みというところでは、

(1)社会資本整備の状況について、道路に加えまして、港湾、空港、鉄道、交通結節点等の整備状況をまとめている資料でございます。

(2)物流・人流の課題【平常時】、こちらの頁では、ネットワークの課題についてまとめてございます。渋滞、都市間連絡、拠点アクセスという観点で、分析をしている資料です。例えば一番左でいうと、関東全体で主要渋滞箇所が3000箇所近く残っており、依然として渋滞対策が必要になっているということや、一番右では拠点アクセスというところで、高速道路から10分でアクセス可能な港湾、空港、新幹線駅、等の割合を分析している資料でございます。

7頁では、平常時の課題について、ネットワークの他の観点で取りまとめをしてございます。一番左のモーダルコネクトというところでは、道路ネットワークと多様な交通モードの結節を高めていこうということ、また、中央は道路インフラの老朽について、橋梁やトンネルについて、建設後50年を経過した割合が急激に増加していくといったようなデータをまとめているところがございます。

続いて8頁になります。8頁は(3)物流・人流の課題【災害時】について、災害の際の観点で課題をまとめてございます。一番左、ネットワークの多重性・代替性というところで、山間部を中心に集中的に雨が降った際の事前の通行規制区間が依然存在しており、ネットワークの多重性・代替性が求められるという内容でございます。

中央は、首都直下地震を対象にした道路の啓開計画や、そのような災害時の首都中枢機能を確保するため、太平洋、日本海、そういった2面活用についても重要ではないかと言及をしております。

8頁までがビジョンで触れています、現状・課題になります。

9頁以降がビジョンの中で基本方針を言葉でまとめている資料でございます。

左上にキャッチフレーズのようなものがございますが、「日本、そして世界の成長を支える関東へ 首都圏道路ネットワークとここから全国に広がる環状・放射道路網」ということで書いてございます。

具体の記載については、右の箱の中がございます。道路ネットワークの基本方針ということで、白丸で3つ立ててございます。一番上が「対流の促進に資するネットワークの形成・機能向上と拠点へのアクセス向上」ということで、対流の促進、物流軸の形成、日本海・太

平洋の二面活用、一極集中のリスク軽減、環状・放射状のネットワーク強化、拠点へのアクセス向上といった内容をまとめてございます。

2 つ目の丸は、「予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施」ということで、本格的な老朽化対策を進めていこうということを書いております。

一番下が、「安全・安心・快適な道路空間の創出」という内容で、災害時のリダンダンシー確保にむけて、ダブルネットワークの構築、ミッシングリンクの解消、こういったものを進めていこうという内容でございます。

10 頁では、ネットワークの他交通・防災拠点のビジョンと、ICT 交通マネジメントのビジョンというのをまとめているところです。

左の交通・防災拠点については、上から 1 つ目、2 つ目が交通拠点・交通結節機能を高めていく取組みについて触れている内容です。

一番下については、災害時の物資輸送・避難の拠点となる道の駅等の機能を高めていこうという内容に触れてございます。10 頁の右の、ICT 交通マネジメントについては、都市部、観光地の渋滞等の交通問題解決に向けて、面的な交通マネジメントをやっていこうとここに触れてございます。

続きまして資料 3 の方で、新広域道路交通計画の、計画の方の概要に触れていきたいと思っております。PDF で言うと 21 頁目になります。

まずネットワークの計画につきまして、今回ネットワークの階層という考え方を取り入れております。左の方に図がございますが、一番上が高規格道路、その中段が一般広域道路、その 2 種類を広域道路というかたちで定義付けをしております。高規格道路については、サービス速度が概ね時速 60km 以上というような道路を対象にしており、イメージとしては高速道路、自動車専用道路等の機能を有するものを高規格道路というような呼び方をしております。

また、一般広域道路については、サービス速度が概ね 40km 以上の道路になっており、国道、地方の幹線道路等をイメージしている内容となります。

右下 2 頁になります。今回ネットワーク計画の策定にあたりまして、拠点というのを設定してございます。幹線道路で連絡すべき拠点というのをピックアップしてございまして、2 頁中央の図になりますが、基幹道路により連絡する拠点として都市、空港、港湾、鉄道駅等をピックアップしているといった内容です。

都市で言いますと、政令市や中枢中核都市、また定住自立圏における中心市等、他の計画等で一定の定義付けがされているものをピックアップしているところでございます。

今回、このような拠点を踏まえて、県別に路線を高規格道路、一般広域道路と設定して図面に落とす、あるいは一覧表で整理するということをしております。

3 頁になります。こちら交通・防災拠点の計画になります。左が交通拠点の計画ということで、総合交通のターミナル整備について地域における中心的役割を担う鉄道駅の交通結節点のモダルコネクトの強化を進めていこうという内容です。

主な施策というのが、3頁の左下にあります。バスタ新宿や、リニア中央新幹線の品川駅の基盤強化をはじめ、京急の追浜駅、また大宮、渋谷等の主要な駅の強化をしようということになります。

右の方が防災拠点の計画になります。災害時の復旧・復興活動、物資輸送、避難の拠点となる道の駅の機能強化をしようという内容になります。

右下の方にあります。道の駅のうち6駅については、防災道の駅として6月に選定されております。このような防災道の駅をはじめとして道の駅全体の、災害時に求められる機能を強化をしようということを考えております。

4頁がICT交通マネジメントの計画になります。こちらについては、ICT、自動運転という革新的な技術を積極的に活用し、交通マネジメントの強化を進めようという内容になります。

以上4頁までがネットワーク、拠点、ICTそれぞれの計画の概要になりますが、5頁以降ではネットワークについて設定したものを図面に落としまとめてあります。

5頁で言うと左上に凡例がありますが、赤い凡例が高規格道路、これが60キロ以上の高速道路系のものであります。

一方、緑の方が一般広域道路ということで、国道や地方の幹線道路をピックアップしたものを赤と緑でそれぞれ分けてあります。赤の実線が供用中のもの、点線が事業中のもの、丸のものが調査中のものと、3段階の凡例に分けてあります。

続いて9頁は、埼玉県のネットワークの拡大図になります。今回各県でネットワークの計画についても策定していただいております。県の方で赤い路線、緑の路線を策定しているのが6月末までの動きです。策定にあたりまして、県同士の調整があるため、地整の方でも調整しながら策定を進めてきて、6月までにこの赤と緑の路線の設定を各県でしていただいております。今回ブロック版の取りまとめということで、各県ごとに作りました路線の設定について、関東ブロックとして取りまとめているという状況です。

この後14頁まで各県版で作った資料について掲載しております。

36頁からは、ビジョンと計画の本体の資料となっております、説明は省略させていただきますが、先ほど資料2と資料3で説明したのが冊子になっています。

また、委員の方の皆様には配布してありますが、PDFの最後に、参考資料1ということで、まだ作成中の資料ですが、現在行っているパブコメの状況等まとめている資料についても配布させていただきます。

今回欠席されている委員の方にも事前にご説明をさせていただき、ご意見がございましたので今回の説明と併せて紹介させていただきます。

欠席された藤山先生からは、「重要な道路を跨ぐ歩道橋・跨道橋、こういったものの老朽化、耐震対策も必要じゃないか」、「計画の策定期間が20年から30年ということですが、ICT計画というのは日進月歩であるため、柔軟な見直しが必要じゃないか」といったご意見をいただいております。

二村先生についても「一般広域という、緑の路線を含めてですが、サービス水準を確保するため、メンテナンスが非常に大事ではないか」というご意見と、「将来の自動運転社会、自動運転の専用レーン、そうしたものを見据えて、構造の観点が一層必要であって、技術革新を踏まえた計画の柔軟な見直し、これにも触れるのがいいのではないか」というアドバイスをいただいております。

事務局からの説明は以上になります。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。ご説明のように、現在全国で一斉に進められているという計画作りですが、東京を含む関東エリアという1番大きな人口の集中するエリアでもありますので、改めて今日の資料を見ていただいて、幅広くご意見をいただきたいと思います。それでは、ビジョンと計画2つありますが、この2つは2つで1つという面もありますので、どちらに関わるご意見でも構いません。また、本文と説明していただいたスライドとどちらに対しても結構ですので、できれば頁等を指定していただきながらご意見をいただければと思います。よろしくお願いします。私もリモートのため全体が見えていないところもあるので、手挙げていただいて。鬼沢さんが今挙げているのかな。少なくとも今1人は見えました。水野さんも手が挙がっているかな。その順番でよろしいでしょうか。よろしくお願いします。

○鬼沢委員

はい。ありがとうございます。今日ご欠席の藤山先生からもご意見がありました。私もやはり同じように、20年から30年間のビジョンではありますが、社会情勢の変化というのはすごく今早いスピードで変化していると思いますので、それに見合った見直しをしていく必要があるのではないかと思います。

特に自然災害においては、今までにないような自然災害が起こっていることから、それに対応した早急な道路計画・ビジョンが必要ではないかと思いますし、途中にありました、道の駅を活用というお話がありましたが、今後当然そういったことが増えていくのではないかと思いますので、特に道の駅の利活用については、むしろ地域に積極的に働きかけていくようなことも必要なのではないかと思います。以上です。ありがとうございます。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。それでは水野さんよろしくお願いします。

○水野委員

ご説明ありがとうございました。事前に本文の方も読ませていただきましたが、今回のビジョン案と交通計画案については、新たな広域道路計画の在り方と、地域の具体的な要望が非常によく整理されていると思いました。

結果として示されている、計画の方の5頁になるのでしょうか、広域道路としてまとめた計画図、地図に落とされているものになるのでしょうか。この図を見ますと、東京都を中心にした密な部分と地方の疎の部分と大きく分かれています。人口の東京圏の一極集中、そ

れに伴う一極集中リスクの増大への対応が必要な一方で、人口減少、高齢化が進む地域では、拠点への集約を促すような、メリハリをつけた対応が必要な時だと思われ、適切な計画に全体としてなっていると思っています。

その上で2点意見を述べさせていただきたいのですが、1つは、加速する人口の集中への対応ということで、6月25日に国勢調査の速報が発表されております。東京圏1都3県への集中といわれているわけですが、中でも東京都への一極集中というのは凄まじく、これまでの本文、ビジョンの1頁で、将来人口の推計を挙げていただいておりますけれども、今回の国勢調査の結果ですと、全国はマイナス0.7%、関東の1都8県はプラス1.3%ですが、1都3県、東京圏が2.2%、特に東京は4.1%と。それ以外の3県は2.2%、上回っているところはないわけです。東京圏を除く5県を見ると、マイナス2.0%となっていて、本当に東京都への一極集中が続いています。生涯人口についても、社人研がした生涯人口推計に比べて今回の結果は、東京都は2%ほど上振れて、東京都の他の3県は1%、その他の5件は0.7%ほどです。上振れてはいますが、勢いに明らかに差があるということで、今後この関東ブロックにおいても、従来見ていた以上に集中と過疎が進むと思われまます。東京都への過度な集中による、災害時、あるいはコロナの時のようなリスクを避けて、東京圏全体が人の受け皿になれるように、また、人口減少地域での拠点が期待通り機能するように、早期の都市部のネットワークあるいは教育転換ネットワーク活用の確立というのがより重要になってくると思います。

今回示されている計画がいつどのような形で実現されるかによって、各地域において求められている将来ビジョンがどう実現されるかという姿そのものも変わってくると思われるわけで、今回の将来ビジョンを実現するために、計画のできるだけ早い実現ということをお願いしたいと思っております。

優先順位の話はこれからというわけになるのですけれども、こうした足元の地域の状況が優先順位にも反映されるように願っております。以上が意見の1点目です。

2点目は、他の方々もおっしゃっていたことですが、急速な技術進歩、環境変化への対応ということで、ICT交通マネジメント計画については、計画の本文の43頁に多くの事例が取り上げられていますけれども、今後2、30年を展望すると、いろいろなことがあるだろうということで、そのことが、広域ネットワークだけではなく、地域の走行環境等の整備にもつながるように、広域と地域の双方の柔軟な計画の見直しとそれに基づく必要な計画の推進というのをぜひお願いしたいと思います。以上です。どうもありがとうございました。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。それでは、久保田先生よろしく申し上げます。

○久保田委員

久保田ですよろしく申し上げます。

資料2の5頁、6頁なのですが、5頁に3環状9放射の話があり、こちらが鬼門なわけですが、私の歴史認識を申しますと、まずは9放射のほうに力を入れてやられまして、つま

り東京と地方との結びつきという観点で整備が進んできたという時代があり、その次に3環状という時代になったと思うのですが、埼玉県は唯一、外環と圏央道が全通した所だと思うのですが、その埼玉から見ると、3環状の意味がちょっと下の6頁に書いてあることと若干違和感があります。(37:25)

6頁の真ん中の所に、都市間連絡と書いてあって、3環状の整備率が82%とまだ3環状が出来ていないと書いてありますが、私の見るところでは、3環状特に外環などは、あくまでも東京都心への不要な交通の流入を抑制する、ある意味混雑緩和の目的で造られているように思います。

今もまだ完成はしていませんが、3環状時代というのは、あくまで東京都心を混雑から守る、あるいは周辺の移動、都心に用のない車を回避するための道路網を完成することが目的であると認識しています。

したがって、埼玉県内でいうと、都市間連絡とは言えないと思います。資料3の2頁を見ると、ここに強くうたっていただいているのですが、「拠点間を連絡する都市間を連絡するという道路網をこれから整備しなければいけない」と書いていただいていると思っております。都市間連絡はこれからの課題であるとの認識が我々には必要であると考えております。(39:18)

つまり、放射時代、環状時代の次に、新たな時代を作っていくといけなく訴えていただきたいと思っております。資料2の3環状ができていないというのはむしろ渋滞問題であって、課題としては都市間連絡がまだ十分に計画上もできていないということ課題としていただきたいと思っております。(39:50)

ぜひ今後は、新たな時代を作っていくのであるとうたっていただきたいと思っております。それに関して、具体的なことで申し訳ありませんが、この頁の都市名、都市のところの名前に所沢がないように思うのですが、私の観点からは所沢がここに入っていただくほうが良いように思っております。埼玉県がどう判断しているのかはわかりませんが、この点も気になりました。以上でございます。(40:21)

○屋井委員長

どうもありがとうございました。大下先生よろしく申し上げます。

○大下委員

私は意見というよりは、どちらかという期待のほうとしてお話をさせていただきます。

道路計画案、今日は説明ありませんでしたが、資料5の31頁にあたるのですが、交通拠点整備の交通モードの中に普通ならば空港あるいは主要駅が入って当然なのですが、そこに主要バスターミナルが加えられておりました。位置づけられたことに大きな期待を寄せたいなと思っております。特に観光振興の観点から、現在コロナの影響で低迷はしておりますが、若者等訪日外国人観光客が高速バスでの観光交通としての利用が大いに期待される実態がございます。特に、高速バスというものは、1次交通と2次交通がセットになって、マーケットと観光地を直結するような形で高速バスの利用者が増えてきた状況がございます。

した。(41 : 38)

また、都市間交通として、観光交通として高速バスを利用して、例えば、仙台に行った後その先の観光地に行くという高速バスを利用した観光客が到着したターミナルで円滑な乗り継ぎが期待されるということから、主要バスターミナルが交通拠点になっていくことに、今後大いなる期待を寄せたいと考えております。(42 : 06)

また、先ほど鬼沢委員からもございましたが、交通拠点の機能の1つとして防災機能が加わっていることは、日本国内で頻発する自然災害に対して重要な取り組みであると思っています。道の駅が、防災道の駅という形で認定されたこともございますが、バスターミナルにも防災機能が加わることでより強靱な基盤の充実につながるのではないかと感じております。以上でございます。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。谷口先生よろしくお祈いします。

○谷口委員

私は、大下委員のおっしゃっていた点につきまして関心がありまして、広域ネットワークの計画では、市町村、都道府県のレベルでは整合性が取れていると伺ったのですが、例えば、高速バスのネットワークを考えた時に、市町村あるいは都道府県の計画が道路計画としてあがっているのか分からず、市町村があまり知らぬところで高速バスのネットワークができていたということはないと理解してよろしいのでしょうか。市町村レベルと関東地整ブロックの整合性が、高速バスのネットワークでも問題なくとれているのが1点目です。

違う観点かもしれませんが、ビジョンの中に、一般の方と会話をしていると道路のことは全くご存じなく、ネットワークがどれだけ大事かということもあまりご存じない方も多く、その効果や意義などを一般の方に分かりやすく説明することは、道路事業のものすごく重要なところであると思っています。そういった広報活動のようなものは、この計画の対象外なのかもしれないが、この計画に含まれなくても大丈夫なのか、あるいは別の計画にあるのでしょうかという2点を伺いたいです。以上です。

○屋井委員長

最初にご意見を伺い、ここまで行ってしまったので、ご意見をいただいてから後でまとめて整備局の方にお答え頂いて、また重ねてご意見を委員から頂くようにしたいと思いますので、佐々木先生よろしくお祈いします。

○佐々木委員

すでに意見として、出ているかと思いますが、20年から30年後を見据えるということなので、非常に社会的な環境、あるいは環境変化・防災などにも関わるような変化にも非常に大きくて、ICT・AI、そういったものも急展開している時代ですので、見直しということは非常にいいかなと感じました。

事前説明の時には、平成10年の計画についてあまり見直しというものがされていなかったと記憶している。今回の計画で、見直しに関して、積極的にできるということがかかれて

いると認識しておりますがその点をまず確認したい。たぶん、そこは1つアピールポイントになるのではと感じている。

計画自体は、平成10年の時と基本的に大きくは変わっていないと事前の説明であったが、管理上というか運営の仕方が新しく加えられた点はあるものの、基本的なネットワークとしては大きく変わっていないという認識がある。

もしそうだとすると、今後の20から30年で先の計画が本当にできる見込がどのくらいあるのかがよくわからなかった。その点を確認させていただきたい。(47:12)

また、経済状況や少子高齢化等、非常に大きく転換する時代で、維持管理を含め将来的な見通しはしっかり持てているのかについても併せて確認したいという風に思います。

ここで計画されているようなネットワークができることは、非常に素晴らしいと思うが、一方で将来不安な部分もあるので、そういったところへの見通しがどのようになされているかを踏まえて計画されているのかを確認したい。以上です。(48:06)

○屋井委員長

私からも意見を申し上げさせていただきます。

20年前に道路網計画を作ってから以降、20年ぶりであることは感無量なこともあります。ネットワーク計画という上位計画は、交通の分野では1番重要な上位計画であり、なかなか作り替えられないという政治状況・社会状況が続いていた。改めて必要なもの、防災、安全、物流問題が必要だということを説明しながら位置付けていく(公表していく)ことは、すごく大切なことである。そのもとで、実際に事業化に結び付けていくものもあるという建付け自体が非常に重要であるので、今回ネットワーク計画を全国で作れたことへは大いに敬意を表したいと考える。(49:34)

そのうえで今日いただいた資料に対しては、前もって言うておけば良かったが、ビジョンと計画の建付けは良く出来ているのだが、ビジョンについては重要物理道路を契機にして造っていくと位置づけがかなりはっきりしている。ネットワークの基本方針では、物流拠点や物流の生産性など「物流」という言葉がいっぱい出てくる。それは結構だが、言うまでもなく、道路整備や改良の目的は、物流だけではなく、地球温暖化対策等を考えると物流だけに特化して進めていくことはあまりバランスが良くない。そういうこともあって、計画の基本戦略の中には、物流という言葉が1つも出てこず、そちらの方は自分としては理解可能であった。そうすると、ビジョンで示している方向感と、ネットワーク計画で書いている基本戦略の整合性を高める方が良いと感じた。

具体的な図面へ質問ですが、埼玉県の16頁ネットワーク図で、東埼玉道路、熊谷の渋川連絡道路あたりで、赤丸は高規格道路調査中を表していて、一方でグリーンの点線は一般広域道路の事業中を表している。グリーンと赤丸が重なっている箇所があり、埼玉県で2箇所ある。他の県では見あたらないが、これが意味しているのは、一般道路のサービス改善をやっているのだが、一方で高規格道路を別に造るのと考えているのか、一般道路の高規格化に変更しようとしているのか、何を意味しているのか。赤と青が重なるところは他にも

色々あるが実際にもう出来上がっているところのグリーンと赤が重なってれば、これは別線で高規格の道路を造るのかという理解ができるが、特に事業中のほうで重なっているところは何を意味するのか、後で結構ですので、理解を深めたいので解説いただきたい。

谷口先生からもお話がありましたが、上位計画をしっかりと説明し、その必要性・機能・効果をしっかりと説明し公表していく、できれば公表前に一定程度計画していることを知ってもらおう。そういう活動を進めていくことは重要だと考える。国土交通行政は非常に必要なことばかりを実施しているわけだし、無駄なことはやってないわけなので、しっかりと説明し理解を広めていくことが大切だと考える。ただし、今回の計画へパブリックコメントなども行われているようであるが、あまり知られていないと思う。場合によってはほとんど知られていないのではないか。このネットワークには2つの意味があると思っていて、1つ目はマスタープラン。東京の鉄道計画などでは26くらいの将来計画があるが、実現するのはその中の2-3つである。それは永遠の夢のような。それを周りの人はできるわけないと眺めているというのがマスタープランの意味合いである。道路計画についても、いまずぐに全てを造っていくというものではないであろうが、一方で長期計画という枠の中で進めていく可能性の高いものもあるし、なかなか進められないものもあるであろうし、それらのことがこの図だけではでは分からない。(56:43)

表現を変えると、行政としてマスタープランですと説明もできるし、この中でしっかりと進めていくのですと説明もできる。しっかりと説明しなければ、はっきりわからないままとなる。重要なことは、このネットワークの中の一部の有力な区間を進めていく事業化にむけた中で、構想段階でいきなり計画段階評価をするのではなく、地域の意見(特に首都圏なので)、影響を受ける場所、今回の計画で新たに加わった場所などは、丁寧な方法論を取っていただきたいと思っています。

この計画の前文(1頁目)に書かれている、社会資本重点整備計画今年の5月に閣議決定されているものの最後に、構想段階のガイドライン、計画づくりのガイドラインに基づいて、しっかりと地域の声あるいは必要性などを説明していくことが明示されている。

ゆえに、今後進めるときは、よりオープンに、そしてその必要性をしっかりと説明できるような進め方で取り組んでいただきたい。(59:10)

○屋井委員長

この段階で一通り意見が出てきたので、質問等への回答をいただけますか。そのあとに委員の方々から意見をお伺いします。

○大胡道路計画第一課長

屋井先生から頂いた意見をご説明させて頂くと、埼玉県の丸と緑の点線の重なっている箇所については、高規格道路と一般広域と両方作っていく路線となります。イメージ的には、真ん中に高架の高規格道路がはしり、そのサイドにアクセス可能な国道系の道路が備わるものが東京から北側に向かって放射状に延びていくという書き方になっております。先生が言われた方だと、前者の、緑が赤になるわけではなく、赤と緑の両方の機能を使って整備

されていくという意味となります。

鬼沢先生よりご意見いただいた2点、自然災害に対応した柔軟な見直し、拠点のお話でありました。計画の見直しにつきましては、ビジョンの「序章のはじめに」にもありますが、計画の柔軟な見直しは社会経済情勢の変動や各中長期的な計画を踏まえ、必要に応じて柔軟な見直しを行うことが概要にも載っております。委員様のご指摘の通り、自然災害、技術的革新など日々変わっていく情勢を踏まえ、柔軟に見直していくことは明記いたしましたので、状況に応じて検討していきます。

鬼沢委員からもう一点拠点として道の駅の防災強化のお話をいただきました。大下先生もバスタ等含めて防災機能の強化を進めたらどうかというところがございます。道の駅につきましては、計画の3頁に、防災拠点の計画が右側に記載ございます。ここ1-2年は、本省の委員会においても今まで以上に次のステージに向けて様々な機能を高めていくなかで、道の駅については防災機能を高めていくことは打ち出されており、この6月に防災道の駅というものが選定された。基本的には各県で1つを目安に、広域的な災害時に支援となる場所として選定されている。こちらに記載のある道の駅については、機能強化をしていこうとのものです。これ以外の道の駅についても、地域の状況に応じて、担う役割、県内の支援、地域の避難等の拠点、様々な求められる役割に応じて機能を強化していきたいと記載いたしました。

また、左の交通拠点の計画の中で、バスタ等の打ち出しがございますが、バスタ等の結節機能を高める拠点についても、災害時の役割、例えば都心部での帰宅困難者の対応も必要であるのご指摘をいただきましたので、検討していきたいと思っております。

水野委員より一極集中のご意見をいただきました。東京都への一極集中への対応ですが、ビジョンの中にも一極集中のリスク軽減をテーマとして掲げてございます。図面を見ると人口が集中する都市部でネットワークが密になっていますが、全体としては、都市間の連携やそれらをつないで、一極集中のリスクを軽減する計画を立ていこうとのものであります。それについても対応していこうという認識でございます。

久保田先生よりご意見いただきました、都市間連絡の文脈の中で3環状道路は、都市間連絡よりは渋滞対策であるのご指摘でした。再度記載内容を見させていただきますが、先生のご認識の意味あいは強いかと思っております。東京との放射が出来て、東京での混雑緩和として3環状道路を整備してきたところでありますので、その内容が伝わる内容と3環状道路を造ってきても都市間連絡に課題がありこれらから必要だとのことをしっかり打ち出せるようにしていきたいと思っております。

個別のお話で所沢のご指摘がありました。今回は、一定の基準で選定しております。所沢については、改めて確認しますが、ものによっては先生方のイメージと掲載都市で違いがあることがあるのかもしれませんが。政令市や連携中枢都市、定住自立圏などから接続点として設定させていただきました。(1:07:03)

大下委員より主要なバスターミナルの位置づけのご意見をいただきました。訪日外国人

の高速バスのネットワークの重要性のご指摘でありました。こちら、今後の観光振興や人流の活性化等の観点からも、しっかりと取り組んでいきたいと考えております。

谷口先生からも、高速バスの縣市との計画の整合性のご指摘をいただきました。全体としては、各県で作った計画を我々の方でまとめております。縣市と調整を経て作ったものもあれば、調整が取れていないものもあるかと思われま。国縣市町で整合性が取れていない箇所もあるかもしれませんが、ネットワークの計画について20年ぶりに作成したものとして打ち出してまいりますので、縣市町のマスタープランとの整合についても理解していく必要性は認識しております。

谷口先生より、ビジョンと計画を一般の方にもわかりやすくのご指摘をいただきました。広報の仕方や住民の方への理解促進に触れている箇所は弱いところがあるのが正直なところです。国の上位計画や各委員会の答申の中でも、国民への理解促進、機運醸成等が重要であるとうたわれている。この計画は、個別に小委員会などを通じて計画段階評価を含めて、構想段階の進め方、概略をどのように作るかなどをしっかりと確認しながら、路線調査を進める、あるいは新規事業化の際も同様のステップがございます。全体の計画を作るのは今回のタイミングであると思っておりますが、各事業の実施・工事の実施の際には、一般の方にご説明し意見をいただいてフェーズがあると思っておりますので、その場面でよく周知できるよう検討する必要があると思っております。(1:11:16)

佐々木先生より、平成10年の改定の確認がございました。平成10年と今回でネットワークの違いについての質問でした。事前の説明で触れさせていただきましたが、基本的には、赤や緑などが平成10年より大きく増えたり減ったりした点はございません。一方で、平成10年のものに比べて災害やICT等の情勢変化を踏まえ、再度定義づけを行った箇所がございます。(1:12:18)

今回の計画は、大きな将来計画の意味合いも強くあります。路線調査や事業化にあたっては、将来人口や車の使い方を含めて計画の具体化や事業化の手続きを踏んでいくこととなりますので、この計画をもとに個別の事業化を進めていく位置づけになります。(1:13:10)

先生から、ビジョンと計画の中で物流の言葉の整合性を確認してほしいとの指摘でした。こちら、計画の記載事項を再確認いたします。

また、構想段階、概略計画を作っていく中で、よりオープンな体制で意見を聞きながら進めてほしいのご意見をいただきました。本省の委員会や過去に出されているガイドライン等を参考にしながら、路線の特性に応じてよく検討させていただきます。

○屋井委員長

ありがとうございました。再度委員の皆様よりご意見を頂戴します。まず水野さんよろしいでしょうか。

○水野委員

平成10年との比較がありましたが、千葉県経済同友会から見ると、この20年でみると千葉県の高速道路網の整備は大きな進展があり、それが今の千葉県の人口増加や発展を支

えていると思っております。環状線は渋滞緩和だけでなく、千葉県内では外環の千葉県内が整備されたことで千葉市と柏市があつという間に行き来できるようになりました。都市間の連絡という意味でも大きな効果があります。今回の計画では、これからの20年間の地域の発展へ大きな効果・影響を持つものとして大変期待しております。

外環の千葉県内区間ができてみると、新たに渋滞が目立っている湾岸道路が整備候補にあげられていて、経済同友会としても一致して早期実現頂けるように、周知・地元からの要望集約も進めていかなければいけないと強く感じました。外環は千葉県内は50年、北千葉道路も50年がかりとなっております。50年という期間から見るとこの2、30年間というのはあつという間という期間になるわけですが、今回お示し頂いたビジョンと計画をもとに、ぜひ我々も一生懸命やろうと思えますが、よろしくお願ひできればと感想とお願ひ、御礼を申し上げさせていただきます。以上です。

○屋井委員長

重ねてではありますが、外環市川が50年以上かかったとのことですが、なぜそんなに時間がかかったのか、また外環の東京区間はまだ達成されていないなどがある。圏央道については、東京への流入を迂回させるだけでなく、都市間連携として重要な役割を果たしている。圏央道では横浜環状南区間などはまだできていない。これらは、進め方を間違えると何十年という月日がすぐに経過してしまう。そこには膨大なエネルギーがかり、住民も行政も双方が幸せではない。その中で、ネットワーク計画が出てきたことは一つのタイミングであるが、進め方が難しいことは首都圏の課題でもあるので、地元の熱意からすぐに計画評価段階に入るだけでなく、説明と意見交換を十分にとっていくことが肝要である。(1:20:40)

このネットワーク計画には大いに期待しており、その前提条件についてはしっかりと進めていただきたい。

どうもありがとうございました。以上で本日の小委員会では、ビジョンと計画に対して有識者コメントを申し上げたとのことですので、一定程度は受け止めて今後に結び付けていってください。以上で議事は終了いたします。

○武内路政課長

屋井委員長大変ありがとうございました。本日いただきましたご意見に対しましては、後日開催を予定しております関東地方道路協議会に報告させていただきます。なお、報告の際は委員名を伏せる予定であります。

また、本委員会の議事内容については、後日、関東地整のホームページで公表させていただきます。

報告内容、議事内容につきましては委員長一任とさせていただきたいのですが、いかがでしょうか。はい、ありがとうございます。

活発なご議論いただきまして、誠にありがとうございました。これを持ちまして、社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会を閉会させていただきます。