

社会資本整備審議会 道路分科会
関東地方小委員会（令和5年度 第1回）

議事録

○森岡建設専門官

定刻となりましたので、只今より「令和5年度第1回社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会」を開催させていただきます。

私、本日の進行役を務めます、関東地方整備局路政課建設専門官の森岡と申します。よろしくお願いたします。本委員会は、原則、報道機関を通じて公開としております。議事進行にあたり、報道関係の方にお願いたします。カメラ、ビデオカメラ等の撮影・録音につきましては、円滑な審議の進行を図るため、冒頭の挨拶までとさせていただきますので、ご協力のほどお願いたします。議事に入ります前に、お手元の資料の確認をさせていただきます。道路分科会関東地方小委員会議事次第、小委員会の委員名簿、出席者名簿、それから、説明資料となります資料1、参考資料1、参考資料2ということになっております。資料のご不足はありませんでしょうか。よろしいでしょうか。これからの議事進行につきましては、お手元に配布させていただきました議事次第に沿って進めさせていただきますので、よろしくお願いたします。それでは、開会にあたりまして、関東地方整備局野坂道路部長より挨拶申し上げます。

○野坂道路部長

7月に関東地方整備局の道路部長になりました野坂です。大変お世話になってございます。関東地方小委員会の開催にあたりまして一言ご挨拶申し上げたいと思います。

本日はこのようなご多忙なところご出席いただきまして、誠に、大変ありがとうございます。また、平素より国土交通行政の推進につきまして格別のご理解とご協力を賜り、誠に厚く御礼申し上げます。

先月10月31日の国土幹線道路部会におきまして、高規格道路ネットワークのあり方、中間とりまとめが公表されました。本日の委員会ではこの中間とりまとめに基づき検討を進めております新広域道路交通計画に基づく高規格道路の路線指定について、ご報告差し上げたいと考えてございます。また、今般この中間とりまとめを受けまして、国土交通省道路局では、関連する政策集を本日参考資料2としてお配りさせていただいてございますが、「WISENET2050・政策集」としてとりまとめ、公表されました。こちらの中身につきましては、WISENETという言葉が表すように、極めて挑戦的な取り組みも盛り込まれているところでございます。本日はこれらの内容につきましても併せてご報告いたしますので、限られた時間ではありますが、委員の皆様から忌憚のないご意見を頂戴できればという風に考えているところでございます。大変雑ぱくではございますが、本日はどうぞよろしくお願いた

します。

○森岡建設専門官

それでは、カメラ等の撮影・録音につきましては、ここまでとさせていただきます。ご協力のほどお願いいたします。本日もご出席いただいております委員の方々は、8名のご出席となります。前田委員、藤山委員におかれましては、本日所用により欠席となっております。なお、小委員会の成立条件として、委員等の3分の1以上の出席が、小委員会運営規則により定められており、本委員会が有効に成立していることを申し添えます。それでは、これからの議事進行につきましては屋井委員長にお願いしたいと思います。屋井委員長、よろしくお願いいたします。

○屋井委員長

はい。委員の皆様、おはようございます。本日もよろしくお願い致します。本日はWeb開催となりましたが、傍聴されているマスコミの方はどれくらいいらっしゃいますでしょうか。

○木本道路計画第一課長

はい、会場には4名の記者様がいらっしゃってございます。

○屋井委員長

わかりました。マスコミの方も含めてよろしくお願い致します。Web開催ですとどなたが出ているかよくわからないので、確認しました。

はい、それでは早速、議事のほうに入りたいと思いますが、今日は先ほど野坂部長さんからも話がありましたが、一点でございますので、早速ですけども、ご説明のほう、よろしくお願い致します。

○木本道路計画第一課長

はい、ありがとうございます。それでは、早速、資料のご説明のほうをさせていただければと存じます。本日は資料3点をお配りしてございます。まず1点が、資料1と書いております、新広域道路交通計画に基づく高規格道路の路線指定についての検討状況（報告）というものでございます。また、参考資料を二つお配りしてございまして、参考資料の1が、こちらが社会資本整備審議会道路分科会の国土幹線道路部会でとりまとめられました、「高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめ」というものでございます。そしてもう一つが参考資料の2でございまして、「WISENET2050・政策集」として、国土交通省道路局において取りまとめたものでございます。こちらの参考資料1と参考資料2につきましては、本日の議題・議論に関わることをこの資料1のほうに抜粋してございますので、この資料1をご説明することで、こちら全体を通しての本日の議題に関するところをご説明させていただきます。

ければと思っている次第でございます。

それでは早速こちら資料1について、私、道路計画第一課長の木本のほうからご説明をさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは早速、資料1枚をお送りいただきまして、まずは目次をお願いいたします。本日、5つのテーマに基づいてご説明させていただきます。まず1点目が、新たな国土形成計画というところ。2点目が、高規格道路ネットワークのあり方というところ。3点目がWISNET2050・政策集について。4点目で、新広域道路交通計画と高規格道路ネットワーク。5点目に、高規格道路の手続きについてご説明をさせていただきます。

それではまず1点目の新たな国土形成計画について次のページからご説明をさせていただきます。3ページをお願いします。まず、国土形成計画の前に、そもそもこれまでの道路ネットワーク計画がどうだったかというところについて、おさらいのページをご説明させていただきます。まず、これまでの道路ネットワーク計画でございますけれども、左側と右側二つの図面が書かれてございますけれども、左側は高規格幹線道路についてでございます。こちらにつきましては、昭和62年の全国総合開発計画から発出されている概念でございますけれども、高規格幹線道路としまして1万4千キロの計画がございます。こちらにつきましては、全国的な自動車道路交通網を構成する道路で、全国の都市農村地区からおおむね1時間以内で到達しうるネットワークとして、全国計画として閣議決定されたものでございます。さらにもう一つ、道路としては計画がございまして、右側でございますけれども、こちらは平成6年、その後平成10年にも見直しがございましたが、広域道路整備基本計画というものがございまして、その中で地域高規格道路というのが示されてございまして、こちらの計画が約1万キロございます。こちらにつきましては、地域内連携、地域間交流、拠点への連結といった機能を有し、高規格幹線道路と一体となって地域構造を強化する道路として、各都道府県や政令市ごとに策定されたものでございます。これまでの道路ネットワーク計画としては以上のような計画がございましたけれども、いずれも20年以上経過してしまっていて、今、時代に即した計画が必要なのではないかというようなところが、まさに議論されているところでございます。

4ページをお願いいたします。さらに今年度につきましては、国土形成計画の議論もあったということで、こちらについてもご紹介させていただきます。このページ、新たな国土形成計画というところでございますけれども、今年度、今後おおむね10年間の長期計画となる国土形成計画が示されまして、その中には、広域的な機能の分散と連結強化、持続可能な生活圏の再構築により、シームレスな拠点連結型国土の構築を目指す考え方が示されておりまして、今年の7月に閣議決定もされているところでございます。こちらにつきましては左側に大きくパワーポイントでまとめてございますのがまさに閣議決定されたものの概要そのものでございまして、その右側が道路関係で少し関連するところを抜粋したものでございます。少し右側のまとめのところをご紹介させていただきますと、国土の基本構想として対流促進、コンパクトネットワークをさらに進化発展させ、シームレスな拠点連結型国土、

広域的な機能の分散と連結強化、持続可能な生活圏の再構築といったようなところが示されているところがございます。また重点テーマとしまして生活圏人口 10 万人以上をひとつの目安として想定した地域づくりなどが示されておりまして、こういった国土形成計画について今年度新たな議論がなされているといった状況があるというところのご説明でございます。以上が国土形成計画についてでございます。次のページをお願いします。

5 ページから高規格道路ネットワークのあり方というところでご紹介をさせていただきます。6 ページをお願いします。こちらのページは先ほども参考資料 1 としてご紹介しました、国土幹線道路部会による中間とりまとめの概要でございます。それを抜粋と申しますか、取り上げたものでございます。こちらにつきましては 1 枚で高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめの概要をまとめられたものになってございます。大きく 3 段の構成になってございまして、少し字が小さく恐縮でございますけれども、上の赤色のところで、現在の道路ネットワークや時代の状況について、まずは現状認識を書いているものでございます。一番上の道路ネットワークの課題としましては、都市間移動の速達性が低い状況でございますとか、渋滞による時間ロスがまだある状況、拠点アクセス性や災害脆弱性、物流危機、交通安全、インフラ老朽化等々、道路に関する課題について改めて認識をまとめているものでございます。

また、赤の 2 段目は時代の岐路と申しまして、未曾有の人口減少、少子高齢化、巨大災害の切迫、気候危機、生物多様性等、また場所にとらわれない暮らし方働き方、新たな地方田园回帰、DX・GX など激化する国際競争、エネルギー・食料の海外依存等、道路を含む世界全体における時代の岐路、課題についても改めて整理したものでございます。そのうえで、緑の 2 段目でございますけれども、こちらでは先ほどご説明しましたような、新たな国土形成計画が示された点や、また、認識の変化が今生じているというところをまとめてございます。緑の 1 段目が新たな国土形成計画でございまして、先ほどご説明いたしましたような新時代の地域力をつなぐ国土、シームレスな拠点連結型国土というものが示されていたりとか、また広域的な機能の分散と連結強化と持続可能な地域生活圏の形成を階層間のネットワーク強化についてつないでいくというところの概念、国土形成計画に示されたものについても、改めてこちらでも紹介しているものでございます。また緑の 2 段目の認識の変化につきましては、道路の、ここ近年の様々な道路の開通で認識の変化が生じているというところをまとめてございます。例えば、この緑の 2 段目の一番左、三陸沿岸道路の開通では、直接的な効果、間接的な効果、新たな効果、様々な効果が三陸沿岸道路で生まれているというところ。また、関東の首都圏三環状におきましても、雇用の創出や経済効果、機能分化の有効性、羽田空港の強化等、東京湾岸地域の新たな動向など、三環状においても様々な効果が地域に発生しているところ。また、新東名、新名神の開通があったというところ。また一番右側には持続可能な開発目標や誰一人取り残されない社会の実現といった背景の中で、道路政策ビジョン「2040 年道路の景色が変わる」という新しいとりまとめについても示されたという、道路に関する近年の認識の変化についてまとめたものでございます。

以上を踏まえて中段以降に青色でまとめているのが、それを踏まえた高規格道路の今回まとめられた中間とりまとめの基本方針や役割、今後の課題についてもまとめたものがございます。こちらまず青の一番真ん中ほど、高規格道路の基本方針というところに、この中間とりまとめで示された基本方針がまとめられてございます。ご紹介をさせていただきます。

まず高規格道路の基本方針として、4つの重点課題がまとめられてございます。4つの重点課題とはまず1つ目が、世界に伍する経済再興・国際競争力強化、国土のリスクに対応する国土安全保障の確保、「2024年問題」物流危機のなかでの安定的な物流の維持、2050年カーボンニュートラルに向けた低炭素な交通の実現と4つの重点課題が示されてございます。そのうえで、青の三角の矢印の下でございますけれども、新たな今後の方向性として、技術創造による多機能空間の進化で、2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステムを実現するという目標が打ち出されているところでございます。こちらを英語で通称しまして World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered Network というところで、頭文字をとりまして WISENET という考え方が示されたところでございます。そしてこちらの道路の機能要件として、右側に少し字が小さくて恐縮でございますけれども、広域交流、ネットワークの補完、拠点アクセス、地域連携、国土保全という5つの機能要件が示されたところでございます。またサービスレベルとしては、自動車専用道路相当で、重要都市間のサービス速度を80キロ以上、少なくとも時速60キロ以上にするようなサービスレベルというところが示されているものでございます。これら WISENET の実現構築によりまして、下側の矢印でございますけれども、シームレスネットワークの構築、及び DX・GX、技術創造による進化も伴いまして、全国から、世界から選ばれる都市・地方を支える基盤ネットワークへ向けていくということが方向性として示されたものでございます。

また、こちらにつきまして少し、こちら文字が小さく恐縮でございますけれども、右側にまた後ほど資料でも出てまいりますけれども、自動物流道路、オートフロー・ロードの構築というものも記されてございまして、物流危機の克服、温室効果ガス排出削減の切り札として、自動車に限らず道路空間をフル活用したクリーンエネルギーによる自動物流システムを構想する、というようなところも今回示されているものでございます。以上が高規格道路の基本方針でございます。その下につきましては、高規格道路の役割についてもまとめられてございます。こちらにつきましては、高規格道路の持つべき役割として経済成長・物流強化、地域安全保障のエッセンシャルネットワーク、交通モード間の連携強化、観光立国の推進、自動運転社会の実現、低炭素で持続可能な道路の実現、道路の枠を超えた機能の高度化複合化というような高規格道路の持つべき役割についても示されているところでございます。その下でございまして技術的要点としましては、拠点機能の高度化、高規格道路の利便性向上、都市内の道路空間の再配分、暫定2車線区間の解消、将来にわたるインフラの機能維持ということが技術的な要点としてまとめられてございます。また一方で制

度的検討事項としまして、最も下段でございますけれども、計画プロセスの整理、多様な価値に対応した評価の確立、整備主体・整備手法、財源の確保というようなものが記されたとともに、一番右下でございますけれども、新広域道路交通計画と高規格道路ネットワークについてブロック計画の整合性を確認することというところがまとめられているものでございます。

7 ページをお願い致します。ここからは参考資料2で紹介させていただきました道路局によって取りまとめられた WISENET2050・政策集についてご紹介をさせていただきます。

8 ページをお願い致します。こちら WISENET2050・政策集の表紙とインデックスでございます。本日はこちらの中からいくつかの資料を抜粋してご説明をさせていただきます。9 ページをお願いします。こちらのページ、WISENET2050 のタイトル的なページでございます。まず上の囲いでございますけれども、2050 年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステムを WISENET と位置付けまして、その実現のための政策展開により新時代の課題解決と価値創造に貢献します、というところをまとめているものでございます。この WISENET のコンセプトとしまして、カラフルな 6 つの四角がございますけれども、経済成長・物流強化、地域安全保障のエッセンシャルネットワーク、交通モード間の連携強化、観光立国の推進、自動運転社会の実現、低炭素で持続可能な道路の実現を通しまして、道路の枠を超えた機能の高度化複合化を経まして、2050 年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム WISENET の実現を図っていくというところをまずこちらグラフィックでまとめているものでございます。

10 ページをお願い致します。まずネットワークに関するところで、シームレスネットワークの構築というところがございます。こちらにつきましては、今後はサービスレベルの達成型を目指しまして、シームレスなサービスが確保された高規格道路ネットワークを構築するという方向性を打ち出しているものでございます。こちらについて、まず移動の現状の課題認識でございますけれども、3 点まとめてございまして、今現時点で道路ネットワークは行政界や管理境でサービスレベルにギャップがあるというところ。また暫定 2 車線区間で速達性、定時制に課題がある。3 点目ですけれども、特定の時間帯や箇所の渋滞によって生産性の低下や環境負荷が生じているというところが現状認識でございます。こちらに対応したこととしまして、移動のしやすさ、強靱性など求められるサービスレベルを達成するサービスレベルの達成型を目指すというような方向性が打ち出されているところがございます。また、それにあたりましては右下でございますけれども、乗用車専用や物流専用など新たな発想によるネットワークの進化も検討するという風にまとめているものでございます。

11 ページをお願い致します。次のページが先ほどの全体の概要のまとめにもございましたオートフロー・ロードでございます。こちらにつきましては、自動車の道路から多様な価値を支える多機能空間への進化という方向性を打ち出しているところがございます。自動物流道路、オートフロー・ロードとしまして、道路空間を活用した人手によらない新たな物

流システムとして、自動物流道路、オートフロー・ロードの実現を目指すという方向性が示されているといったところでございます。こちらにつきましては、物流危機への対応、また低炭素化推進のためにも諸外国の例も参考に新たな技術によるクリーンな物流システムの実現に向けた検討を開始するというところを打ち出しているものでございます。海外の事例としまして、スイスやイギリスにおいて、特にスイスにおきましては主要都市間を結ぶ地下トンネルを使って自動運転カートを走らせる物流システムを計画中というところ、海外の事例も進んでいるところもございますのでこういったものを参考に検討を開始するという中身になっているところでございます。

12 ページをお願い致します。また、物流以外にも自動車の道路から多様な価値を支える多機能空間への進化というところで、電力ハイウェイという概念も打ち出しているところでございます。こちらにつきましては、再生可能エネルギー等の広域送電需要を踏まえて広域送電等への道路ネットワークの活用を今後推進していくという形で示されているものでございます。

13 ページをお願い致します。また、多機能のその他の事例としましては、治水機能や高速自転車道の事例も示されてございます。まず治水でございすけれども、こちらにつきましては頻発する集中豪雨に対処するため治水機能への道路ネットワーク活用を推進としまして、こちら事例としてはマレーシアで SMART という道路がございまして、シールドトンネルの中段・上段を道路として使って、下段を排水専用空間として使う実際の事例もございす。また右側、高速自転車道としましては、低炭素な社会の実現も見据え自転車専用道路の整備を推進するというところで、高速道路と並行して規格の高い自転車道を国が整備するノルウェーの事例についても紹介を差し上げているものでございます。以上が WISENET で掲載されている今後多機能空間へと道路が進化していくという内容でございす。以上が WISENET の紹介になります。WISENET につきましては別冊参考資料にもその他の施策についても取りまとめられているものでございすので、今回については抜粋であることを加えてご説明させていただきます。

次、4 点目でございす。新広域道路交通計画と高規格道路ネットワークというテーマでございす。

15 ページをお願いします。まず新広域道路計画について若干おさらい的な内容も含みますけれども改めて紹介させていただきます。こちらの新広域道路交通計画につきましては、令和 3 年 7 月に各地整において策定されたものでございまして、関東地整についてもご審議いただきながら策定したものでございす。まずこちら策定の背景でございすけれども、全国的な視点としましては、当時の国土形成計画や国土強靱化基本計画で示されたような概念をもとに道路交通を取り巻く主な課題として、新たな国土構造、成長・活力、安全・安心、ICT 活用、自動運転社会への対応や 2050 年カーボンニュートラルの実現という道路交通を取り巻く課題を反映いたしまして作られたものが、この新広域道路交通計画になってございす。この時には、広域道路ネットワーク計画の他に交通・防災拠点計画、ICT 交

通マネジメント計画等をそれぞれ掛け合わせるような形で計画が構成されてございまして、そのうちの一つが広域道路ネットワーク計画というところでございます。こちら計画の策定にあたりましては、下から緑のところから矢印、反映と引っ張ってございましてけれども、地域の視点、現状の交通課題や地域の将来ビジョンも反映したうえでまとめたということが当時の計画になってございました。こちらの計画につきましては、この赤の新広域道路交通計画のところにもまとめてございまして、各都道府県・政令市がビジョン・計画を策定しまして、これを踏まえて各地整がブロックごとに策定をまとめたものでございます。その内の広域道路ネットワーク計画は、現状の交通課題や国土・地域の将来ビジョンを踏まえて今後 20 年から 30 年で必要となる道路を位置付けたものがこちらの計画でございました。以上がまず新広域道路交通計画のおさらいでございました。

16 ページをお願い致します。こちらが今年度の議論も踏まえて高規格道路にどういった役割が求められているのだろうかというところを改めてまとめ直したものでございます。こちらは今年度 7 月の国土幹線道路部会の資料の抜粋でございまして、新広域道路交通計画と高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめにおける高規格道路ネットワークの基本方針との整合性というタイトルでございまして、まずは今年度取りまとめられた国土形成計画で示されている認識についてまとめたのがこのページの左側でございまして、新たな国土形成計画における認識と広域道路ネットワーク関係の主な記載事項というところで、こちらの通り 3 色で示されてございまして、時代の重大な岐路に立つ国土認識、南北に細長い日本列島における国土全体での連結強化、階層ごとに機能を拠点に集約し地域の補完・連携関係を強化。また大きく 6 つまとめてございまして、全国的な回廊ネットワークの形成、日本中央回廊の形成、シームレスな総合交通体系の高質化、地域生活圏の形成、安全保障の観点を含めた適切な国土保全・管理、小さな拠点を核とした集落生活圏の形成、交通容量活用のための部分改良の機動的・面的実施というところが国土形成計画においてまとめられているものでございまして、こちらを右側に矢印を出してございまして、今高規格道路に要請される機能とは何なのかというところをまとめたのがこちらの 5 項目でございまして、こういった指摘や現状の認識を踏まえて 5 つ大きくまとめられてございまして、広域圏内・広域圏間の連結を強化し交流を促進する路線。全国的なネットワークを補完・強化する路線。空港・港湾・リニア駅等の拠点へのアクセスを強化する路線。地域の連携関係を強化する路線。国土の適切な保全・管理のための路線。こういったような路線が今後の高規格道路について機能として要請されるものとして昨今の議論も踏まえてまとめられた機能の要請の項目 5 つでございまして。

今回、令和 3 年 7 月にまとめました新広域道路交通計画がこれら 5 つの機能をどういう風に持っているのだろうかということを整理した資料がこのページ以降続いているものでございまして、まず 17 ページにつきましては、令和 3 年 7 月にまとめました関東ブロックにおける広域的な道路交通の基本方針のビジョンでございまして、こちらビジョンにつきましては、タイトルとして日本、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

これから全国に広がる環状・放射道路網というタイトル。3環状9放射は新たなステージへ、というところで令和3年7月にまとめたものでございます。当時、関東ブロックの広域道路ネットワーク整備のポイントとしまして、下側にもまとめてございますけれども首都圏内のブロック都市間の連結性の強化、空港・港湾等の拠点へのアクセスの向上を図るほか、基幹となる環状・放射状のネットワーク形成を図るとともに、災害時のリダンダンシー確保に向けたネットワーク整備を進める。また、各圏域の物流軸の形成、日本海・太平洋の二面活用、一極集中のリスク削減の実現に向けたネットワーク形成を図るところでポイントをまとめたものでございます。また、右側には基本方針のビジョンを抜粋してございまして、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。また、予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施。安全・安心・快適な道路空間の創出としてビジョンをまとめまして、ビジョンを踏まえて計画を策定しまして広域道路ネットワーク計画を令和3年7月にまとめたものでございます。

18ページにつきましては、まとめました令和3年7月の広域道路ネットワーク計画の図面について掲載しているものでございます。

19ページお願い致します。こちらのページにつきましては令和5年10月の高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめの抜粋でございまして、こちらの中で、新広域道路交通計画と高規格道路ネットワークというタイトルの項目がございまして、その中で、地方ブロック毎に策定されている新広域道路交通計画における高規格道路のネットワークは、地域のニーズや将来像を反映しており、今般取りまとめた次世代の高規格道路ネットワークの考え方に照らしても整合的であることが確認される。早期にネットワーク機能を確保しておくことが重要であり、地方の意見も踏まえ、速やかに国による高規格道路として指定した上での機能確保が望まれるという風にまとめられているものでございます。

次のページから実際に関東地方の令和3年7月に取りまとめました新広域道路交通計画が、先ほどもご紹介しました5つの機能の内どれを有しているかというところを今回我々の方で整理した資料についてご紹介させていただきます。こちらのページ以降少し数ページにわたりまして各路線とそれがどんな機能を持つかというところをまとめているものでございます。関東地方、かなり多くの路線がございましてページ数も多くございますけれども簡単に概要を申しますと言うか、どのようにまとめたのかというところをご紹介させていただきます。例えば日本を縦貫するような非常に大きな路線。この20ページの左上にあるような東北縦貫自動車道弘前線や関越自動車道新潟線というところは、広域の交流を持つ道路として機能をまとめているところでございます。また、このページの右側の下から3段目、首都圏中央連絡自動車道、圏央道につきましては、そういったネットワークを補完するネットワーク補完というところでこの緑の二重丸のところをまとめてございまして、こういった機能を持つ道路として整理を差し上げたところでございます。また、おめくりいただきましてその他もたくさんの道路が続いてきてございます。例えばこの21ページの一番左上の水戸外環状道路でございまして、水戸地域の環状道路として地域を連携する機能

を持つ道路として今回整理をいたしました。また、この 21 ページの右下の鴨川・大原道路や館山・鴨川道路など房総半島へと縦貫するような道路につきましては、半島地域を保全するという国土の保全という観点での機能があるという風に整理を差し上げたものでございます。次の 22 ページをお願いします。その他も関東様々な道路がございますけれども、こちらにつきましてもそれぞれ 5 つの機能のどれを持つかというところを今回関東地整の方で整理差し上げたのがこちらの資料になってございます。

これらの整理を少し絵で示したのが次の 23 ページでございます。関東ブロックの高規格道路としてこれらの路線がどの機能を一番優先的に持っている機能かを色付けしまして、図面で示すとどういう風な色合いになるかというのを示したのがこの絵でございます。まずこの色の意味でございますけれども、左上の凡例をまずはご覧いただければと思います。まずは広域圏内・広域圏間の連結を強化して交流、広域の連携を促進するというのが濃い青色。全国的なネットワークを補完・強化する路線が水色。空港・港湾・リニア駅等の拠点へのアクセスを強化する路線が緑色。地域の連携関係を強化する路線が黄色。国土の保全、適切な保全・管理のための路線をピンクという風に色分けしてございます。こちらで色を分けますと、先ほどご紹介したような東北道、関越道、中央道、東名高速といったようなところ、国土の幹線的な道路が濃い青色で結ばれていて、圏央道、外環道などそれらを補完する道路が水色で表現されてございます。

また、東京の湾岸道路や茨城空港アクセス道路などの港湾・空港アクセス道路が緑色。また、それぞれの地域で補完するような千葉の環状道路や水戸の環状道路などが地域を補完する道路が黄色。また、半島部などの国土保全に関する道路がピンクでまとめてございまして、こちら全て新広域道路交通計画でまとめた通りでございますけれども、それらの道路につきましてもいずれの道路もこの 5 つの機能要件のいずれかを有してございまして、関東ブロック全体としても各道路がそれぞれ高規格道路としての機能を持っていてそれらがネットワークとして構成されているところが今回確認出来たのではないかと考えている次第でございます。

次のページをお願いします。最後のテーマでございます。高規格道路の手続きでございます。25 ページをお願い致します。こちらにつきましても最初のページは高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめの参考資料の抜粋でございます。広域道路として今高規格道路と一般広域道路が位置づけられてございます。これは新広域道路交通計画でまとめられたものでございます。また、この計画では今後必要な検討を進める構想路線も位置づけられているというところでございます。現在広域道路のうち、高規格幹線道路や地域高規格道路など、より高いサービス速度が求められる道路を一体的な道路ネットワークとして高規格道路に位置づけるというところが現在の新広域道路交通計画で定められた高規格道路の考え方でございます。

26 ページをお願い致します。また、こういった高規格道路について検討されているわけでございますけれども、その検討の背景についてまとめたものでございます。こちらも国土

幹線道路部会の資料の抜粋でございます。幹線道路網の計画策定プロセスについては、都市計画決定や環境影響評価といった手続きのほか、事業評価として計画段階評価、新規採択時評価、事業再評価、事後評価が実施されているところでございます。3 ページ目でもご紹介いたしましたけれども、高規格幹線道路は昭和 62 年に指定されたもので、その後、地域高規格道路が平成 6 年に指定されておりますが、その経緯から、それぞれの計画策定に向けた手続きが異なっているというのが現状でございます。幹線道路網の計画策定のプロセスにおいては、国民の理解と協力を得ることが必要であり、そのためには分かりやすさとともに、計画の意思決定の透明性・公正性・妥当性を確保する必要があります。このため、国民が計画の内容、計画の進捗状況などを容易に理解できる手続きとなるよう、高規格道路の計画策定に向けた手続きとして整理するものであるという形で、今高規格道路の設定につきまして検討されている背景についてご紹介を差し上げたものでございます。このページで各道路についてプロセスが異なっているというところを申し上げましたが、それを図化したものを 27 ページでご紹介させていただきます。こちらも国土幹線道路部会の抜粋でございますけれども、左側の 3 つが高規格幹線道路に関する道路、右側が地域高規格道路でございます。それぞれですね、まず黄色・ピンク・緑で横全体にバーが示されてございますけれども、当然ながらそれぞれ概略ルート・構造の検討や詳細ルート・構造の検討、新規採択時評価、新規事業化というところは各事業で必要な手続きでございます。ただ、それぞれの前段階や後段階として行われる路線の指定やそれぞれの区間の指定の手続きは各道路の規格によって異なる手続きが行われているところであり、今実態上として各道路についてそれぞれバラバラな手続きが行われているのが実態でございます。

28 ページをお願い致します。こちらも国土幹線道路部会の資料の抜粋でございますけれども、高規格道路の計画策定プロセスについて案が示されている状況でございます。こちらにつきましてご紹介をさせていただきます。まず上側の四角のところご紹介をさせていただきますけれども、高速自動車国道以外の高規格道路における計画策定プロセスについては、法令で定められている高速自動車国道の計画策定プロセスを勘案し、調査段階で基本計画、事業化段階で整備計画を策定することとし、手続きを統一するというのが今案として示されてございます。また、基本計画・整備計画の策定にあたっては、学識経験者及び関係自治体の意見聴取を実施。また、地方自治体が主体となる場合には、調整を行った上で基本計画・整備計画を大臣が策定するというところが計画策定プロセスの案として示されている状況でございます。それを図化したものが下側でございます。高規格道路の手続きにつきましては、現状高速自動車国道とそれ以外で異なっているところでございますけれども、今後の記載事項案として、路線指定の際には路線名や起点、終点、概略延長、主たる経由地を記載。また、基本計画の際には路線名、区間の起終点、概略延長、経過する主たる市町村、標準車線数、設計速度。また、整備計画の際にはさらに詳細な路線名、区間の起終点、延長、市町村、車線、設計速度、種級区分、幅員、連結位置及び連結予定施設、工事に要する費用の概算、事業主体などもまとめた形で、今後については計画策定プロセスについてこ

ういった形で手続きを統一し、地方が主体のところを含めて手続きに組み入れていくというところでプロセスの案が示されているというのが今議論の現状というところでご紹介を差し上げたものでございます。すみません、複数のテーマを一括でご説明申し上げまして、色々議論が複数にわたりますが、以上でご説明を終わらせていただきます。以上でございます。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それでは、ここから委員の皆様にご意見あるいはご質問等をいただきたいと思えます。ご質問等あれば、ただ多少時間が限られているところもありまして、必要があれば申し訳ないですがお昼に入りますけど伸ばしますので、まずはご質問等あればお受けしたいと思えますけどいかがでしょうか。ご質問が取り立ててなければもうご意見を一緒にいただいてもかまいませんので。

○鬼沢委員

鬼沢ですがよろしいですか。

○屋井委員長

はいどうぞ。お願いします。

○鬼沢委員

資料1のスライド6で、認識の変化というところがあったと思えます。この認識の変化というのは、これまで以上に今後認識の変化のスピードが速いのではないかと思われるんですね。そうすると、この認識の変化によって、今回いろんなことに対する変更とか計画があったと思うのですけれども、今後どのくらいの期間をもって見直しとかされていかれる予定なのでしょうか？

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。司会進行上、一問一答でやっていくのがいいのかもしれない様子を見たいのですが、他の委員の方からご質問ありますか？まずは意見を申し述べる前に確認しておきたいようなことがあれば、まとめていただいて、まとめてご回答いただいた方がいいかなと思うのですけども。すみません、これはあくまでも進行上のやり方、というだけですけど。

特にご質問の回答がないとご意見が言えないということはなさそうですかね。はいでは、鬼沢さんのご質問に関していかがでしょうか？

○木本道路計画第一課長

はい、ありがとうございます。道路部の木本でございます。お答えさせていただきます。大変非常に重要な観点だという風にご質問受けて考えた次第でございます。今回の中間とりまとめの概要の中で今ご指摘いただきましたように、認識の変化というところで、あくまで今時点での認識の変化をまとめたものという風に承知してございます。三陸沿岸道路の開通や首都圏三環状開通など、現時点での認識の変化という風に当方も認識した次第でございます。おっしゃる通り今後時代の変化がどんどん早くなっていく時代の中で、認識の変化をアップデートしていく必要性はあるという風に私も認識を改めたところでございます。まだ今後この計画がどれぐらいの頻度で見直されるというところとか、計画をどういう頻度で見直していくとか、これから具体化していくところかと思しますので、認識の変化のアップデートのタイミングと申しますか、頻度の向上と申しますか。時代の変化を認識できるシステムづくりというところが非常に重要かと思しますので、いただいた観点をぜひともこの計画の策定部局にお伝えしまして、認識を共有していきたいという風に思った次第でございます。今日時点での答えはこういうところでございますけれども、以上でございます。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。よろしいでしょうか？

はい、それじゃあご意見という風になりますけれども、今のご発言も文末表現変えればご意見ということになりますのでね。そういう捉え方をさせていただいても結構です。

はい、それじゃあ改めていかがでしょうか？私からは手を挙げていただくとおそらく何かは挙がったということはわかるのですけれど、それ以上はわかりにくいので、いきなり発言いただいても結構ですけど。いかがでしょうか？

○大下委員

帝京大学大下ですけど、今手を挙げました。

○屋井委員長

大下委員。はい、どうぞ。お願いします。

○大下委員

非常によくわかりました。高規格道路の中で、5つの観点があつて、拠点アクセスという、ものがあつたのですね。中身を見ますと、空港・港湾・リニア駅というものがあつたのですが、関東地方整備局の中だけを見ると、茨城空港と成田空港の部分がそれにあてられているのかなと思つたんですね。状況の認識の中でも観光立国の推進の話とかもありましたので、その中を見ると、そんなに大きくはないとは思つたのですけれども、たとえば今詰められているバスタとかですね、品川であつたり。そういったようなものも極めて重要なのかなと。訪日外国人観光客が国内に、東京だけじゃなくて地方にさまざまところへ回遊するにあつた

っても高速バスネットワークというのは非常に大事になってきますので、その拠点としてのバスタみたいなものも非常に大事なのかなと思ひまして、今のところはその記載がなかったなど。中に多分入っているのだろうなどは思うのですけども。そういったことによつてより観光立国推進というものがオーバーツーリズムを生まないで全国的に推進されていくのかなと思ひました。以上です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。それでは意見を続けていただいて、途中で事務局からまとめてリプライというかな、レスポンスいただくような適当なタイミングを考えますので。まずはご出席の委員の方々から活発なご意見いただければと思ひます。

私からは今佐々木委員しか見えてないのですが、佐々木委員はいかがですか？

○佐々木委員

はい、ではご指名いただきましたので。

特に前半の方の WISENET2050 のあたりまでの話というのは、何と言ひますか非常に魅力的なお話で、どれもできると非常にいいなあという風に思ひまして、また、頭出しとしてこんなアイデアがあるという意味ではいいかなと思ひたのですが、どのくらい実現性があるのかなとか、あるいは優先度というのでしょうか、そういったあたり。特にそれとどれくらいのタイムスケールで考えておられるのかなということ。さらには、比較的長いタイムスケールであるとする、まさに進行してありますけれども少子高齢化とかそういった状況の変化、非常に大きいので、そのあたりを踏まえたときに本当にそういう方向になるのかどうかというようなあたりが、道路関係あまり詳しくない素人の意見としてはそういう印象を受けて。なんて言ひますか、少し夢を語っているような感じがいたしましたので、もう少し身近なところに落としたようなそういうものが、特に関東のあたりでどんなことが、WISENET2050 で言われているものについてどういう風に落とされていくのかなというところが見えてくると非常にいいかなということと、またそれについていろんな議論ができるのかなと、そんな印象を受けました。はい、以上です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。じゃあこのあたりで1回ご意見に関してリプライがありますか？

○木本道路計画第一課長

はい、ありがとうございます。それでは少しご返答と申しますかお返しさせていただければと思ひます。

まず大下委員からご指摘いただきました拠点について、バスタという概念も非常に重要

であってそれも関連していくべきではないかという風なご質問・ご意見をいただいたという風に承知してございます。おっしゃる通り今回関東で高規格道路の機能要件の3番目の拠点アクセスというところが若干少なめでございます、成田空港や茨城空港あるいは湾岸地域に限定されているところでございます。一方でご指摘のように関東地整としてもバスタは非常に力を入れて取り組んでいるところでございまして、完成しました新宿のバスタに加えて、今は品川でも事業を進めてございますし、大宮でも検討を進めるなど、各地域でバスタの検討を進めているところでございます。どうしても各道路の最も重要な役割というところで色付けをすると、圏央道や外環道についてもこういった、水色の地域連携となっているところでございますけれども、それぞれの路線を一つ一つ見ていきますと、今後構築していくバスタと連結していくような路線でございますとか、非常にバスタに近い路線もございますので、単色ではなくてさまざまな機能を持つ道路があるという風にも認識してございます。当然ながらバスタ単体だけではなくてこういった高規格道路との連携でよりバスタの機能が強まっていくところもあろうかと思っておりますので、今後個々のバスタや各道路の検討を進めていくところでございますけれども、それぞれ単独ではなくて、道路であればバスタとの連携、バスタであれば道路との連携というところで、各事業の横断的な機能についても検討しようと思っておりますので、そういったご指摘を反映できるような計画・検討を今後進めていこうと思った次第でございます。

佐々木委員からは WISENET のスケジュール感や関東における実現性についてご意見いただいたかと思っております。このスケジュールについてこの WISENET をまとめる際に意見として挙げたものは、たとえばこのオートフロー・ロードにつきましては、10年程度を目標に実現すべきではないかというご意見をいただいたりなど、非常に早期の実現性について意見をいただいているようなものもございます。各案件につきましてはできるだけ早期に実現することが重要かと思っておりますので、それぞれ早く進めなければという意識は持っているというところはあろうかと思っております。

また WISENET は本日ご紹介したもの以外にもさまざまな施策がまとめられてございます。参考資料2にもいろいろ掲載してございますけれども、たとえばパフォーマンスマネジメントという概念が示されてございまして、道路をただただ車線を増やすだけではなくて、ボトルネックとなっている部分だけを改良することによって路線全体としての機能を増やす、というような概念も今回の WISENET では示されているところでございます。こちらにつきましては、たとえば関東地方でいうと中央道の笹子トンネルなど、関東地方においてもボトルネックを解消するための事業は現在進行形で進んでいるところでございまして、この WISENET につきましても示された概念の一部について、関東地整が早期に実現できるものがあるのではないかという風に思っております。

また先程大下委員からご指摘いただきました交通拠点につきましても、今回 WISENET でも示されているところでございます。こちらについても今関東地整においても力を入れている施策の一つでございますので、WISENET につきましては遠い夢のような話も含まれてい

るところでございますけれども、近い将来、今まさに現実の足元で事業中のものもござい
ますので、少しでも、1つでも早く現実社会に実現できるように取り組みを進めて参りたいと
思いますし、今事業中のものもあるかと思しますのでその点を紹介させていただきました。
以上でございます。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それでは引き続きいかがでしょうか。

○鬼沢委員

鬼沢ですが、もう1回よろしいでしょうか？

○屋井委員長

はい、どうぞ。

○鬼沢委員

はい。この WISENET2050、非常に面白いなあとって資料拝見いたしました。参考資料の
2の一番最後のページに、「ご意見を寄せてください」というところ、QRコードがあったと
思うのですが、一般の人がこういった資料とか世界中のいろんな写真とか事例とか
を目にする機会ってなかなかないものですから、こちらのホームページにアクセスして初
めて知る、というよりも、ぜひ一般的ないろんな道の駅とかそういうところで、こういった
世界のいろんな事例を写真で紹介するようなことをしていくと、道路に関する一般の人の
関心も高まるし、やはり道路を作る、広げるとなると地域との意見の対立があったりするん
ですけれども、こういった事例を知ることから始まると思いますので、ぜひ広く、ホームペ
ージだけではなくところでの広報を考えていただけたらなあとと思います。以上です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。また、いくつかまとめて対応していただきますので、
他にいかがでしょうか？

○久保田委員

あの、久保田ですけど、いいですか？

○屋井委員長

はい、どうぞ。

○久保田委員

はい、ありがとうございました。一覧表拝見して、関東はまだまだやらなきゃいけない道路がいっぱいあるなあというのが、最初の感想であります。その中で核都市の話がやはり、私、今後の関東で超重要な道路だと思っています。これはいろんなところで既にお話していて、木本さんとも何度かお話したのですが、この道路は三環状とはまったく違う役割も持っている。もちろん環状道路だから環状道路の役割は持っているのだけれども、まったく別の役割も持っているというのが私の強く思うところで、それはつまりいわゆる 80 年代から進めてきている業務核都市を直接連結する、という機能を初めて持つ道路なので、これ首都圏にとってもほんとにもう超重要な道路になるはずだと思っています。だからこの都市を連結するという機能を第一に、前面に出してほしいというのが1つと。もうひとつは、これもよくお話するのだけれども、せっかくそういう都市を連結するのだから、ぜひ、バスの重要な路線にしてほしいと。私は第二武蔵野線って言っているのですが、第二武蔵野線にするくらいの勢いで、自動運転高速バスをじゃんじゃん走らせてほしいと。だからバス停をいっぱい作っていただいて、インターはなかなか造れないけどバス停だったらそんなに大変じゃないと思うのでバス停いっぱい作っていただいて、その下にモビリティハブを造っていただいて、その周辺から集まってきて、いろんなモビリティで集まってきて、でそこからエレベーターでピュッと上がると、自動運転の高速バスがスイスイ走っていて、そこでぱっと乗って、ぱっと大宮行って新幹線乗るみたいな、そういう全く新しい時代の道路の役割が、この核都市では実現できると私は信じているので、ぜひそこを進めていただきたいと思います。で、その観点でいうと、この 21 ページの表を拝見すると、ネットワーク補完がメインになっているのだけど、ちょっと僕はね、違うんじゃないかと。むしろ拠点アクセスとか地域連携をメインにさせていただいて、今申し上げたような新しい役割を前面に出していただくというのがいいのではないかと私は思っております。以上です、ありがとうございました。

○屋井委員長

はいどうもありがとうございます。他はいかがでしょうか？ご出席の委員は以上ですか？

○二村委員

すみません。

○屋井委員長

二村委員お願いします。

○二村委員

東京女子大学 二村でございます。ご説明ありがとうございました。大変夢のあるお話だ

と思います。先日の日本道路会議に出していただいた際に、電力ハイウェイの話ですとか、オートフロー・ロード的な議論もしたのですが、この WISENET2050 関連で、大変興味深い事例が多くあったと思います。特にこのオートフロー・ロードですか、こういうものができると、今の物流危機に対応するために、非常に強力な武器を我々持てると思います。正直、物流のエリアっていうのは労働力不足とカーボンニュートラルでもうダブルパンチで、どうしていいかわからない状況でございまして、もがいている状況でございまして。ということで、道路サイドからは、こういうようなものができるというような、インフラサイドからの技術の裏付けを出していただくことだと思います。その先は、やっぱり荷主の存在っていうのを出してこないとなかなかこういうような議論、道路をどういう風に使うか、その議論ができてこない、議論が具体化していかないのではないかと思います。ということも踏まえて、国交省内ということだけではなくて省庁間連携というのが議論のうえでも必要なという風に思いながら拝見しました。あと 10 年程度でこのようなものを作るというようなこととなりますと、かなり忙しいのではないかという風に思うところでございまして、早く大きな議論に広げていただければという風に思いました。以上でございます。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。他はいかがでしょう？はい、谷口委員お願いします。

○谷口委員

ご説明などありがとうございました。私からは、最後の方にありました WISENET2050 の高速自転車道というのが非常に印象的で、高速道路は基本的には車が使うことが前提だと思わうんですけども。先日、私が非常にお世話になった方が自転車で亡くなる事故があって、改めて、何の落ち度もなかった自転車ライダーを、意図せずに殺めてしまう車の存在を認めているこの社会の理不尽さみたいなものをひしひしと感じました。安全がすごく大事ですのでぜひ、車だけではなく、自転車道ですとか他の手段に配慮した道路網を実現できればなという風に思って伺っておりました。ちょっと感想めいてしまいました。以上です。

○屋井委員長

はい、ありがとうございました。他にはもうご発言ないですか？はい、秋葉委員お願いします。

○秋葉委員

はい。道路の構造といいますか、そこら辺のところ、ひとつご意見を述べさせていただきたいと思います。WISENET2050 は非常にいいと思います。ただ、非常にやらなくてはいけないことがいっぱいあって大変だなという印象と、それから、特に自動運転といったところ

では、自動運転専用レーンの整備であったりだとか、今後カーボンニュートラルといったところで電気自動車の利用が多くなっていくというところで、今、新道路技術会議でもやっております無線給電といったところも、今後入ってくるのではないかという風に思います。さらには、再生可能エネルギーといったところで、もしかしたら、今は認められていませんけれども、太陽光パネルを設置ということも入ってくるかもしれません。したがって、結構いろんなものが入ってくるということで、その際の計画が、非常に大事になってくるのではないかなという風に思いました。以上です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。それでは、ちょっと時間が無くなってきましたので、私もここで意見を申し述べさせていただきまして、まとめて事務局からリプライいただくということでお願いします。

はい、では一委員として意見を申し上げますけども。今回のこういう取り組み、すなわち新広域道路交通計画を数年前に作られて、そのネットワークの中から一定程度の道路を指定していく。その指定していくプロセスを明確にしてしっかりと大臣が認定していくということを構想されている。これは素晴らしいことだと思います。ですからそういう手続きとしても、はっきりとしたものを透明性高く進めていく、そういうお考えには敬服しているところであります。そういう観点から言いますと、ちょっといろんなものが入ってきていて、若干まだわかりにくさもあるのだけれども、ネットワークの大半は今既に存在するネットワーク。これを将来的にもどう維持更新し、さらに機能強化していくか、時代に合った形に変えていくか。これがかなり中心課題なので、その重要性をしっかりと国民の方々、あるいは県民の方々にわかっていただく。それと同時に今度は新しい道路も必要だということを同時に訴えているわけですから、そのあたりはいかに早い段階から知らせておくかというのが、その後の、実際に実現していかなきゃ意味がない、効果を発現できないわけですから、それが重要です。そういう観点からいうと今日のこういう取り組みは、すでに指定に向けた計画のプロセスが、確定はまだしていないって案になっているけども、もう始まっているのですよね。もうプロセスは始まっているっていう認識の下で、透明性高くしていただいたほうが、すなわち多くの方に知っておいてもらった方がいい。前回、新広域道路交通計画作った時も、パブリックコメントなんかは整備局からやってもらったりしてますよね。それから、関東の県の中には、県独自にパブコメをやってその結果を公表している、事前にそんなことをやっていたところもありますから、ぜひ今後進めるときに、都県の方でしっかりと県民都民に向けて、早い今の段階からメッセージを伝えられるような、そういうプロセスがとれるような、時間マネジメントですね。そういうスケジュール感で進めてもらって、とにかく今の段階からこういうことを考えているのだということが、多くの方に伝わるようにしていただく。これが結果的には、必要なものをしっかりと作っていく上で早道になるのだと思います。透明性を一番高めていただく。ぜひお願いしたいと思います。

はい、どうもありがとうございました。それでは以上のコメントとか意見に対して事務局からリプライをお願いします。

○野坂道路部長

すみません、ご意見大変ありがとうございました。

冒頭大下委員からの品川のバスタの話があったと思いますけれども、リニアの玄関駅になりますので、新しい視点で品川とも向かい合っていきたいとも思っていますし、リニアの駅が他にも関東管内にございますので、この新しいリニアっていうモードをどういう風に位置付けていくのかっていうことも、今後ともご指導いただきながら勉強していきたいと思っております。

また佐々木委員からは、身近にどう落としていくのかっていうことをちゃんと議論できるようにするといいうご指摘がございました。本省とも調整しながら、関東としてもできることを、最後、屋井委員長がおっしゃられていることもそういうことだと思っておりますので、多くの人に知っていただいて議論していくという形をやっていききたいと思っております。

鬼沢委員から、いろいろな人からちゃんと意見をもらうというのはホームページだけではないやり方ということをご指摘いただきました。それにつきましても肝に銘じてやっていきたいと思っております。

久保田委員からは核都市に対しての熱い思いをいただきました。つないでいくという路線自体の目的というものをどう捉えていくのかということも肝に銘じて検討していきたいと思っております。大宮のバスタもそうなのですが、何と何をどうつないでいくのかという発想のところが、WISENETのところでも諸外国の事例で出ておりますけれども、その視点が極めて大事になっていきます。貨物につきましても中継のやり方というものがまた変わっていくと思っておりますので、乗り継いでいくというその抵抗性であるとか、人間行動的なことも含めまして、ネットワークの中で結節機能というものを、どうしていくのかっていうのを考えていきたいと思っております。その昔「3環状9放射」と言っていたのですが、最近北関東3県をつなぎたいというパッションもすごく出てきていて、東京方面に行くところだけの連結ではない世界観というものを感じてございますので、またご指導いただきながらやっていきたいと思っております。

二村委員からもオートフロー・ロードにつきましてご意見頂戴いたしました。国土交通省内においても運輸部局の人たちとも、また他省庁も経済産業省等も含めまして、今回、このとりまとめの中で、道路のことだけを考えてはだめだよというメッセージがたくさん込められてございますので、いろんな方々との施策連携を、道路だけ考えるのではない世界観というものを、省庁間連携も含めて勉強していきたいという風に思っております。

谷口委員から高速自転車道のお話いただきました。関東地方は、自転車だけをターゲットにした道路整備につきまして貧弱な状況にあると認識してございます。ご指摘を踏

まえて自転車の走行安全性も含めて検討してまいります。

秋葉委員からは道路構造についての可能性であるとか、無線給電とか、舗装構造における太陽光発電とか、そういうご意見を頂戴いたしました。道路の可能性は、無限にあると思っております。2050年という尺で何ができるかとか、何をしなければならないのかということ、この人員の中でどれだけのことを勉強しなければいけないのか、制約もございしますが、例えば電力の問題としては、直流なのか交流なのかとか、どこに電気を貯めるのかとか、そういう道路として今まで向かい合ってこなかったことにも向かい合わなければならないと思っておりますので、またご指導いただきながら勉強していきたいと思っております。

屋井委員長からは今までのネットワーク整備につきましてもご指導賜って参りました。2050年という尺でお話しているのですけれども、今までの道路自体がどれだけの苦難と長い時間をかけて作ってきたのかということ振り返りますと、この時間の尺と、時代に臨機応変に対応していくっていうことの意味を私たちがちゃんと理解しているのかっていうことも大きな問題だと思っております。ひとつひとつ向かい合いながらご指導いただきながら進めていきたいと思っておりますので今後ともご指導よろしくお願いいたします。本日は大変ありがとうございました。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。では、今ご挨拶も兼ねて話しいただいたので、私の議事進行は事務局にお返ししたらいいと思っておりますけど、これで議事のほうはいったん終わり、その他に入ってよろしいですね？野坂さんどうもありがとうございました。それでは事務局にマイクをお返しします。よろしく申し上げます。

○森岡建設専門官

はい、ありがとうございました。本日の議事概要については、委員長一任とさせていただきますとともに、それを速報として関東地整のホームページ上で公表させていただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか？

○屋井委員長

はい、よろしく申し上げます。

○森岡建設専門官

議事録については速やかにとりまとめ、委員の皆様のご確認を得た上で、ホームページ上で公表させていただきますので、よろしく申し上げます。

それでは、これもちまして、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。本日は熱心なご議論、誠にありがとうございました。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。引き続きよろしく申し上げます。