

社会資本整備審議会道路分科会

第39回東北地方小委員会

【 議 事 録 】

○議事

1) 計画段階評価

・国道4号 白石市斎川～大平森合

菊池委員長 それでは、議事に入ります。国道4号、白石市斎川～大平森合について、事務局より資料の説明をしてもらい、その後で質疑応答を行うという流れで進めたいと思います。それでは、説明をお願いします。

田中事務所長 それでは、「国道4号 白石市斎川～大平森合」について説明します。

まず初めに地域概況としまして、お手元に空中写真を配布しております。こちらをご覧下さい。

今回の起点は白石市斎川から、終点が白石市大平森合方向です。紫色で示している路線が国道4号です。対象の区間は東北自動車道と並行しており、斜めにクロスしている青く示した路線が東北自動車道です。国道4号と東北道の交差付近、ちょうど真ん中付近ですが、こちらでは現在、(仮称)白石中央スマートICが事業化されており、また、スマートIC周辺の事業として、道の駅やスポーツレクリエーション拠点、工業団地等を地元の白石市が計画している状況です。

続きまして対象区間に設置されているライブカメラの映像をご覧いただきたいと思えます。カメラの位置は空中写真の起点側にあり、斎川パーキングという駐車帯からの映像です。

今ご覧いただいている映像は令和4年6月7日に発生した大雨の影響で並行する東北道が通行止めになった際のもので、東北道が通行止めになると、先ほどの空撮写真でご覧いただいたとおり、南北に延びる代替の幹線路線がないため、国道4号に交通が集中している状況です。

続きまして、第1回計画段階評価資料の本編に移ります。まず1ページをご覧下さい。評価対象区間の説明です。

右側の図2に赤く旗上げた箇所が今回の対象区間であり、白石市内でも、福島県との

県境付近に位置しております。また、東北道と並行する当該路線は2車線の区間となっており、防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラムにおいて、災害に強い国土幹線道路ネットワーク機能の強化対策調査区間に位置づけられている路線です。

次に2ページをご覧ください。対象区間について詳しく説明いたします。

今回の対象区間の起点は過去にバイパス整備がされた旧道との交差点、終点は白石バイパスとして4車線整備が済んだ区間までとしております。対象区間は既に都市計画決定がなされており、終点側の1.5kmについては、白石バイパスとして暫定2車線で整備がなされた区間となっております。また、対象区間の国道4号と東北道の交差箇所は、先ほどご説明したとおり、(仮称)白石中央スマートIC及び周辺の開発計画、ICアクセス道路、道の駅等が事業中です。

次に3ページをご覧ください。計画段階評価の進め方の案についてです。

東北地方小委員会を3回、意見聴取を2回予定しております。今回は第1回の東北地方小委員会ということで、計画段階評価の手続きの進め方のほか、地域の状況と課題、政策目標(案)、意見聴取方法(案)等についてご審議いただきたいと思っております。

次に4ページをご覧ください。対象地域の人口動態です。

対象地域は、左側の図1のとおり、対象区間の利用が多く見込まれる白石市としており、図1の下の方のとおり、人口は約3.3万人です。右上の図2をご覧ください。県平均を薄い青で示しておりますが、対象地域の人口の減少率を見ますと、県平均を上回り、令和2年度から25年後には約6割となる見込みとなっております。生産年齢人口割合の減少や高齢化率の増加も下の図のとおり県平均を上回り、今後更なる高齢化が想定されているところです。

次に5ページをご覧ください。対象地域の地域間流動の状況です。

左側の図1のとおり、対象地域は、仙台都市圏や大河原町、蔵王町といった仙南地域隣接市町が主な通勤・通学圏となっております。右上の図2をご覧ください。1世帯当たりの自家用乗用車保有台数は、対象地域では宮城県平均よりも高い状況となっております。右下の図3をご覧ください。通勤通学時の利用交通手段は自動車が約8割を占めており、こちらも県内平均を上回っている状況です。

次に6ページをご覧ください。地域産業の概況です。

左上の図1をご覧ください。対象地域の産業別の就業者の割合について、宮城県平均と比較すると第2次産業割合が高く、約3割を占めております。左下の図2は市内国道4号沿線の工業団地の立地状況を示しており、既存工業団地はすべて完売している状況です。右上の図3は白石市の製造品出荷額の推移を示しており、東日本大震災前に比べると、震災前の約1.4倍まで増加している状況であり、その内訳は右下の図4のとおり、電子部品・デバイス・電子回路製造業が約6割を占めている状況です。

次に7ページをご覧ください。対象区間の周辺開発の状況です。

今回の対象区間内においては、白石市などにより、(仮称)白石中央スマートICの整備

が進められている状況です。こちらのスマートICは令和2年度に事業化され、令和4年度から用地調査に着手しているところであり、来年度から工事着手予定であると聞いております。

また、白石市ではスマートIC周辺整備を重点的戦略に位置づけており、令和3年9月に（仮称）白石中央スマートIC周辺整備基本計画として左側の図1のような策定をしております。その概要として右側の図2に示しておりますが、工業団地、（仮称）道の駅しろいし、スポーツレクリエーション拠点等、このような整備を予定している状況です。

令和4年11月からは道の駅の用地調査に着手しており、令和4年度内には新たな工業団地の立地企業募集開始を予定するなど、スマートIC周辺開発の推進が図られています。

次に8ページをご覧ください。地域交通特性の概況です。

左上の図1のとおり、対象区間は主要幹線道路として白石市から県境を跨いで福島県、それから仙台市から福島県といった県を跨いだ移動にとって非常に重要な区間となっております。左下の図2のとおり、主要OD量は近年増加傾向にあります。右上の図3は県内国道4号における大型車混入率上位5区間を表しており、対象区間は約28%、県内平均の約2倍となっております。

図4は対象区間を利用する交通の内訳を車種別に表しております。貨物車の通過交通が約8割を占めている状況です。また、図5は車種別の平均トリップ長を示しており、貨物の平均トリップ長は50km以上が約8割を占める状況となっております。

次に9ページをご覧ください。交通状況についてです。

図1のポンチ絵は、対象区間及び前後区間の交通量と混雑度を表しております。今回の対象区間の混雑度は1.25ということで、前後区間と比較すると高くなっております。旅行速度は下の図2のとおり、国道4号の2車線区間平地部の平均速度を下回っており、特に黄色い棒グラフで示している大平交差点付近ではさらに速度の低下が見られます。

次に10ページをご覧ください。東北道通行止め時の交通状況についてです。

左下の図2に、並行する東北道のIC間別通行止め発生回数をまとめております。今回の対象区間と並行する区間である国見IC～白石IC間は、交通事故や雨等により通行止めの回数が県内最多の発生箇所となっております。

右上の図3は、令和4年3月の地震の影響で東北道が通行止めとなったときの国道4号及び周辺道路の旅行速度を示しております。特に国道4号は赤で示している20km/h未満にまで速度低下するといった状況が見られており、図4の上り・下りの状況からは、対象区間の約6割が上下線とも20km/h未満に速度低下するといった状況が見とれます。

次に11ページをご覧ください。事故の状況についてです。

左側の図1は今回の対象区間における死傷事故率を表しております。図の下に死傷事故、物損事故発生状況をグラフで示しておりますが、死傷事故の発生が県内平均の約1.5倍となる交差点があり、単路部区間でも県内平均の約3倍発生している状況です。また、

右下の図3をご覧ください。区間全体では物損事故の発生も多く、特に交差点部の物損事故が多くなっております。

また、単路部の事故を見ますと追突の事故が多い状況となっております。写真1を見てわかるとおり、国道4号から右折で入って集落の家に帰るときにこのような細い道路に入っていくところが多々あります。後続車が細い道路を確認しづらいということもあり、追突事故が多い要因の一つとして考えられます。

今後、(仮称)白石中央スマートICや、周辺開発の整備に伴う交通需要の増加を見据え、幹線道路として安全に通行できる機能の確保が必要だと考えております。

次に12ページをご覧ください。産業・物流の状況です。

対象地域にある企業では、図2で示しているようなスマートフォンに使用するノイズ抑制シートを製造しております。こちらのノイズ抑制シートは白石で製造されているものが世界シェア3割という状況です。左側の図1ではその企業の原材料の仕入れのルートを示して、製品出荷に伴うルートを示してありますが、それぞれのルートが国道4号を利用しており、東北道が通行止めの際には国道4号へ交通が集中するということが、工場の稼働や業務に支障をきたしている状況です。

また、右上の図4をご覧ください。(仮称)白石中央スマートICの整備と合わせて、新しい工業団地を市で計画しております。(仮称)白石工業団地として薄い黄色の中に赤の斜線を引っ張っているエリアです。この計画により、スマートICと接続する国道4号の重要性が今以上に増し、地域産業の支援に向けて、円滑な物流環境や開発エリアへの安定したアクセスルートの確保が必要となっております。

次に13ページをご覧ください。救急医療の状況です。

図1をご覧ください。対象区間は、白石市越河地区等から三次救急医療機関であるみやぎ県南中核病院に救急搬送する際に国道4号が利用されております。図4にイメージ図を示しておりますが、2車線ということで片側1車線ということもあり、大型車が多く救急搬送しづらい状況になっております。

図2は対象区間の通過にかかる時間のばらつきについて、通常時と通行止め時を比較したものです。通行止め時には最大約30分の遅れが生じ、救急搬送に通常より時間がかかり患者の負担となっております。

次に14ページをご覧ください。政策目標案の設定です。これまで説明した現状と課題から、政策目標を設定しております。

まず1つ目は、交通容量不足による脆弱なダブルネットワークの解消として、「代替路としての機能向上」。2つ目は、沿道出入りによる県内平均を上回る事故危険の解消として「交通安全の確保」。3つ目は、交通容量不足、交通需要の増加による不安定な物流ネットワークの解消として、「物流・地域産業を支える幹線道路の強化」。4つ目は、2車線区間に大型が集中による不十分な救急搬送環境の解消として、「安定した救急搬送ルートの確保」。以上4つが政策目標案となります。

次に15ページをご覧ください。宮城県、白石市の計画との整合性についてです。政策目標案と各総合計画やマスタープラン等の地域の将来像で定めている計画との整合性を確認しております。

次に16ページをご覧ください。意見聴取方法案です。

今回の意見聴取範囲は、地域住民については、白石市、蔵王町、大河原町、国見町を選定しております。この4市町は、発集量が多い白石市に隣接している地域として選定しております。事業所等については、令和4年度実施の対象区間における通行車両の読み取り調査等により、物流及び製造業者約200社を想定し、郵送配布を考えております。道路利用者については、WEBアンケートと市役所、道の駅等で留め置きアンケートを予定しており、関係市町村等の団体に対してはヒアリングを実施する予定です。

次に17ページをご覧ください。意見聴取方法案です。内容は基礎的な情報のほか、地域の課題・政策目標（案）に対する意見を聴取することを考えております。

次に18ページをご覧ください。今回実際に使用するアンケート用紙の内容です。

次に19ページをご覧ください。今回の対象区間の現状と課題を1ページにまとめたものとなっております、こちらをアンケートに同封する予定です。

次に20ページをご覧ください。こちらは住民用アンケート用紙です。返信用はがきに記入、返送いただくことを想定しており、1世帯当たり2枚配布する予定です。

最後に21ページをご覧ください。こちらは事業者用のアンケート用紙です。住民用のアンケート同様に返信用はがきに記入、返送いただくことを想定しております。

説明は以上です。

菊池委員長 ご説明ありがとうございました。それでは、ただいまの説明についてご質問、ご意見を申し上げます。

葛西委員 住民票アンケートの内容について質問です。住民用アンケートの質問②の(1)、Dの項目は救急医療がどれだけ妨げられているかを聞いている質問だと思うのですが、これと、例えば交通容量に問題があるという質問があったときに、それぞれの項目の重みをどのように考えるかお尋ねしたいです。

例えば、救急医療に実際にお世話になっている方はかなり稀だろうと思うので、問題だと思わないという回答が多い可能性もあります。実際には問題だと思う人の数が少なくても医療に支障があると問題になると思いますので、項目のあり方をどのように考えるのか、説明をお願いします。

田中事務所長 資料の17ページをご覧ください。政策目標案のアンケートのところの質問だと思います。今回の課題と政策目標を踏まえてアンケートの項目を決めておりますが、今回政策目標4つに対して4段階で評価してくださいと聞いております。利用者がこの

路線のどこに課題を感じているかというところを素直に聞いている設問であり、この設問に対してどの部分に重きを置いているかは聞いておりません。

ただし、4番の設問の救急搬送の支障となっているかどうかというところで、救急搬送に支障があると感じる方はおそらく実際に救急車を利用している方だと想定できるので、支障の度合いについてはしっかりヒアリングを実施して確認していきたいと考えております。

葛西委員 ありがとうございます。住民用のほうは実態として皆さんがどう感じているかという基礎的なデータとして活用し、事業者のほうで意見を聞くということだと理解しました。ありがとうございました。

菊池委員長 宮原委員、お願いいたします。

宮原委員 資料の11ページで道路交通・地域の状況と課題（事故）のご説明をいただきました。県内でもかなり対象区間で事故の発生が高いと説明いただいたのですが、図1のところで、右側の写真は比較的平坦な道路の写真が使われているのですが、事故の特に多い箇所の地形というのは具体的にどんな地形になっているのでしょうか。また、車線等の改善が行われたときに、例えば交差点での追突や単路部での追突等の事故の特性というのは解消されていくと考えてよろしいのでしょうか。

田中事務所長 まず、事故が多いところの状況ですが、冒頭の空撮の写真のとおり、当該区間については比較的なだらかな位置を国道4号が通っているので、特に急勾配というような、縦断勾配がきついというような状況ではありません。事故の履歴を見ますと特に追突事故が多いということで、写真で示しているような細い交差点に入ってくる時に多いことを確認しておりますが、ほかの交差点部でも多く発生しているようです。

従って、今回こちらの課題を踏まえ今後ルートを検討していく際に、交通容量確保のために現道を拡幅する、あるいはバイパスを設ける等、考えておりますが、それらでこの事故の解消に寄与するものと考えております。

宮原委員 ありがとうございます。もう1つ質問をよろしいでしょうか。昨年3月16日の福島県の地震のことですが、この同じ区間で、特に並走する高速道路の区間はかなり道路が壊れてしばらく通行止めになっていましたが、国道自体は地震の被害はなかったのでしょうか。

田中事務所長 昨年3月の地震のときは、国道自体は大きな被害が生じておりません。昨年の地震は、道路よりも建物、家屋の被害が大きかった、東日本大震災よりも大きな

被害だった、と地元市町村から聞いております。

宮原委員 ありがとうございます。11ページの図1のところで高速道路と東北新幹線が交差していますが、東北新幹線に関しては白石寄りで脱線をした区間のところとエリアがかぶっているのです、今後例えば耐震の問題等、何か整備されるときに少し地盤のことも考慮されるといいのかなという印象を持ちました。以上です。

田中事務所長 ありがとうございます。

菊池委員長 小野澤委員、お願いいたします。

小野澤委員 この地域の産業利用について伺いたいのですが、冒頭の人口の今後の推移のところで、高齢化が進み人口が減少するという予測が立っているということを報告いただいた一方で、近隣に工業団地等が開発され、事業所が増える見込みもあるかもしれないと理解し、道路の整備の必要性というのは物流等の迅速化の要素が大きいと地域特性を理解したのですが、そのような工業化、産業の発展が見込まれる中で、人口が減少する予想というのは少し矛盾している部分があると思いました。今後、生活利用の人が増え、周辺に住宅地ができるというような見込みがあれば、生活利用道路としての配慮も必要だと考えるのですが、この産業工業化の今後の予測について、少し矛盾して感じられるような点について今見通せるところがあればご説明いただきたいと思えます。

田中事務所長 ご指摘のとおり、対象地域も人口減少、高齢化が進んでいる中で、産業のほうは今後伸びる傾向にあります。資料の8ページに交通の特性ということで対象区間のOD内訳を示しておりますが、上の地図で示しているほうは特に県境を跨いで福島、仙台といった移動や、白石から福島県といった移動があり、これらの地域の結びつきが強いのです。図2の主要ODは全車となっており、こちらのODの動きについてH17からH27を比較しますとODは増加傾向となっております。こちらの詳細を見ますと、特に白石、福島の関係では、先ほどの説明で電子デバイスの製造出荷が伸びているとご説明しましたが、福島のほうも同じように電子デバイスの製造出荷額が増加傾向であり、これまで約1.2倍まで増えているようです。さらに福島では自動車部品の製造出荷が伸びているといった状況であり、今後も物流産業の結びつきという観点では地元白石市と福島県、福島市以南の結びつきがさらに強まるだろうと考えております。

小野澤委員 そうすると、工業団地に工場等がより生産量を上げるということが予想され、そのような利用がひっ迫するということは想定できるけれど、例えば従業員が増えて生活利用が増えるなど、そういうことはあまり想定されない見込みだという理解でよろしい

でしょうか。

田中事務所長 当該地区で、先ほどの説明のとおり、スマートＩＣが計画されて、その周辺に工業団地も計画しているということで、当然そこでは雇用が生まれるので、地元からの雇用、あるいは県を跨いで福島側からの雇用というのもあると思うので、当然工場で働く方の移動ということで国道４号は使われていくと想定しております。

小野澤委員 従業員の方が生活して、例えば沿道にお店ができるとか、学校に通う子どもが増えるとか、生活道路としての利用というのはなく、あくまでも業務上の移動が増える、ということによろしいのですか。

田中事務所長 そうですね、ＯＤの内訳を見ますと、通勤通学に使っている方の移動がかなり多いと見ておりますので、工場が増えてもそのような傾向だと考えております。

小野澤委員 わかりました。それに加えてもう１つ、１６ページです。先ほど説明いただいたのですが理解できなくて今の話があるので、事業者に対する調査をしっかりとすることは重要なことだと思ったのですが、社名読み取り調査を行って事業者を選定したという説明だったと思います。社名読み取り調査というのがどのような形で行われているのか、具体的にどのような事業者が対象になりそうなのか、わかることがあれば教えていただきたいです。

田中事務所長 社名読み取り調査につきましては、道路にカメラを設置して、実際に国道を利用している企業名を読み取って選んでいます。また、工場便覧等からも当該地域周辺に立地して国道４号を利用していると想定される企業を想定して今回２００社、主に製造業や物流業等の企業を抽出しております。

小野澤委員 わかりました。実際に通っている、利用している事業者を抜き出すのは現実に利用する人にとっての道路の課題を取り上げるにはいい方法だと思いますので、実際の利用者、そして工業団地等を今後利用する可能性があるような企業にも是非意見を聞いた上で今後の方針を立てていければと思いました。以上です。

菊池委員長 齋藤委員、お願いします。

齋藤委員 今の質問にも関連するかもしれませんが、この道路の大型車や通勤に関連する車の時間帯の傾向は何かあるのでしょうか。

田中事務所長 今回の当該路線については、大型車の混入率は約28%で高いという説明を先ほど差し上げました。交通量で約4,400台が大型車で、当該地区の時間帯のピークは11時台であると調べております。

齋藤委員 今回の資料にはピークに関連するデータはないということですか。

田中事務所長 はい。今回の資料にはありません。

齋藤委員 先ほどの通勤通学で動かれる方が多いという形と11時台のピークということがどのように関連されるのかはもう少し確認する必要があるかもしれません。

田中事務所長 ありがとうございます。しっかり分析したいと思います。

菊池委員長 川崎委員、お願いします。

川崎委員 先生方の質問に関連するのですが、事業者等に対するアンケート調査のところで、私は福島大学所属なので福島県内はどのあたりに聞くのか気になりました。生活環境、沿道環境に関することは地域住民、国見などでいいと思うのですが、福島県の方はもっと広域的なところからも利用しているので、こういったところに聞くのかによっても意見が変わると思います。

田中事務所長 福島県内で今回ヒアリングする企業等については、福島市より以北の企業を想定しております。国道4号を利用している企業ということで、福島以北の物流、製造業の企業を想定しております。

川崎委員 ありがとうございました。

菊池委員長 今の件に関連して私も気になっていたのですが、当該地域が東北道の事故や天候の影響で通行止めが起きた場合に利用されるということで、実はこの区間の国道4号の課題を意識している人は日常的に国道4号を利用しているとは限らず、東北道を頻繁に利用している人で、ときどきそのような場面に遭遇してこの区間は問題だという認識を持たれている方もいるのではないかと思います。難しいとは思いますが、高速道路利用者についても意見を聴取できるように利用者のアンケートを工夫していただけたらと思います。

田中事務所長 ありがとうございます。

菊池委員長 葛西委員、お願いします。

葛西委員 今通行止めの話題が少し出たので質問します。10ページを見ながら議論を伺っていたのですが、通行止めのときの旅行速度が図3にあると思います。国見と白石の間が通行止めになると、ここに乘っている車が全部国道4号に来るので、対象区間の中でどこか問題があってスピードが出ないということであれば対象区間の中の改善でいいと思ったのですが、福島寄りのほうに速度の遅いところがある印象をこの図から読み取ったので、対象区間の外、福島側にも問題があると読んだのですが、それは深読みし過ぎでしょうか。

田中事務所長 10ページの図3、東北道が通行止めになった際の旅行速度の低下の課題ということで、今ご質問いただいたのは国道4号の下り線方面、20km/h未満ということで赤く表示しているところが福島県寄りにも影響しているという点だと思います。今回通行止めになった際は、速度が低下しているところが県境を越えたところまで影響がありました。県境を越えたほうは、ちょうど道路の勾配も福島のほうから宮城にかけて縦断勾配が上っています。そちらについては福島県側で追い越し車線を整備しており、今も事業中ですが、事業が今後進むことになっているので、通行止め時の課題に対しては寄与するのではないかと想定しております。

葛西委員 わかりました。質問があまり的確じゃなかったかもしれませんが、上り方向を私は見ていて、オレンジの線が写真1というのを超えてもう少し福島県側に対象区間の外に出て上側にあるので、そこに問題があるのではないかと、という質問でした。

田中事務所長 失礼いたしました。写真1の上り方面のオレンジの区間は、確かに対象区間を若干はみ出ているのですが、2車線の区間ではありますが、対象区間と違い、沿道からの出入りなどの細かい出入口が少なく、また集落もないので、たまたま通行止めで交通の集中があったために速度低下しているということなので、対象区間ほどの課題はないと想定しています。

葛西委員 ありがとうございます。

菊池委員長 そのほかご意見ないでしょうか。皆様からご意見をいただきましたが、特段否定的な意見はございませんでしたので、概ね妥当という結論にしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

当該区間は工業化が進んでいく、第二次産業の割合が高いところで、その影響で貨物車も多くなっていて、おそらくそのことが速度の低下に影響していると思われます。また、

交通事故の面では、11ページの写真のように、実はこの道路が集落への接続として使われている、すなわち日常生活の中で使われているというところで、この道路の課題は非常に複雑に絡み合っているような印象を受けておりますので、是非利用者の課題意識、認識というものをきちんと把握していただきたいと思います。

次の議題に進む前に、吉田委員が入られました。

吉田委員 遅れて参加します。よろしくお願いします。

菊池委員長 よろしく申し上げます。

・国道4号 大崎市古川荒谷～栗原市高清水豊田

菊池委員長 それでは議事に入ります。続きまして、国道4号、大崎市古川荒谷～栗原市高清水豊田について事務局より資料の説明をしてもらい、その後で質疑応答を行うという流れで進めたいと思います。それでは説明をお願いします。

田中事務所長 「国道4号 大崎市古川荒谷～栗原市高清水豊田」について、説明します。

まず初めに地域の概況としまして、お手元の空撮写真をご覧ください。今回の対象区間の起点、大崎市古川荒谷から、終点の栗原市高清水豊田の写真で、紫で示している路線が国道4号です。対象区間は東北自動車道と並行しており、青で示した路線が東北自動車道です。東北自動車道には長者原スマートICも国道4号の周辺に設置している状況です。

起点付近は4車線区間から2車線区間へと変わる境目になっており、市街地と郊外の境目でもあります。終点部に向かっていくと田畑が広がる丘陵地になっており、周辺には小学校や中学校が立地している状況です。

続きまして、対象区間に設置しているライブカメラの映像をご覧くださいと思います。カメラの位置は空撮写真の上側です。

こちらは令和3年1月19日に発生した大雪による事故で東北自動車道が通行止めになった際の映像です。対象区間と並行する東北自動車道古川ICから築館IC間でホワイトアウトが発生し、130台以上が絡む多重事故が発生しました。東北道が通行止めになると、先ほど空撮写真でご覧いただいたとおり南北に延びる代替の幹線路線がないため、国道4号に交通が集中してしまいます。

続きまして、第1回計画段階評価資料の本編に移ります。1ページをご覧ください。評価対象区間の説明です。

右側の図2に赤く旗上げた箇所が今回の対象区間です。東北道と並行した2車線区間であり、防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラムにおいて、災害に

強い国土幹線道路ネットワーク機能の強化対策調査区間として位置づけられている路線です。

次に2ページをご覧ください。対象区間について詳しく説明いたします。

起点は三本木古川拡幅として4車線整備済の区間、終点は高清水バイパスとして暫定2車線整備が済んだ区間を対象としております。また、今回の対象区間の北側、長者原スマートICから国道4号の間に黒破線を記しております。こちらは大崎市が市道宮沢高清水線をスマートICアクセス道路として、事業を進めております。

次に3ページをご覧ください。計画段階評価の進め方の案です。

東北地方小委員会を3回、意見聴取を2回予定しております。今回の第1回東北地方小委員会では、計画段階評価の手続きの進め方のほか、地域の状況と課題、政策目標(案)、意見聴取方法(案)等についてご審議いただきたいと思っております。

次に4ページをご覧ください。対象地域の人口動態です。

対象地域は、左側の図1に示すとおりです。人口は対象区間の利用が多く見込まれる大崎市、栗原市の合計で約19万人となっております。対象地域の人口減少率は右上の図2のとおり県平均を上回り、令和2年度から25年後には約7割となる見込みです。生産年齢人口割合の減少や高齢化率の増加についても宮城県平均を上回り、今後更なる高齢化が想定されております。

次に5ページをご覧ください。対象地域の気象状況です。

図1のとおり、対象地域はオレンジで示した豪雪地帯に指定されております。また、図2、図3に示すとおり、大崎市古川は同じ国道4号沿線の仙台や白石よりも降雪日数及び降雪量が多い地域であり、宮城県内の国道4号沿線市町村の平均と比べても降雪日数、年間平均降雪量がともに約2倍となっております。

次に6ページをご覧ください。対象地域の地域間流動の状況です。

図1のとおり、対象地域では県北地域や仙台都市圏等が主な通勤・通学圏になっております。図2は1世帯当たりの自家用乗用車保有台数を示しており、対象地域は宮城県平均よりも高くなっております。また、図3のとおり、通勤通学時の利用交通手段は自動車を利用する方が8～9割を占めており、こちらも宮城県平均を上回っている状況です。

次に7ページをご覧ください。地域産業の概況です。

図1のとおり、対象地域の産業別の就業者数割合は、宮城県平均と比較すると第1次産業と第2次産業の割合が高く約4割を占めており、図2のとおり、第1次産業である農業産出額は、大崎市では県平均の約5倍、栗原市においては約4倍となっております。

また、第2次産業である製造業の出荷額は図4のとおりです。大崎市では電子部品・デバイス・電子回路製造業が約5割を占めており、栗原市では食料品製造業が約2割を占めております。図3にはそれらの主要な企業・工業団地と物流会社の立地状況を示しております。

次に8ページをご覧ください。地域関連事業の概況です。

図1に示すとおり、対象区間に隣接する長者原スマートICは、産業支援をはじめとする地域振興を目的に、平成18年から本格運用を開始し、平成26年12月から24時間運用となっております。大崎市では都市計画マスタープランで「県北部の交通拠点としての機能強化に向け、東北道や国道4号ほかを交通軸とした交通網の整備を促進する」としており、平成29年度から対象区間とスマートICを繋ぐアクセス道路、市道宮沢高清水線の事業を現在進めております。

次に9ページをご覧ください。地域交通特性の概況です。

図1のとおり、対象区間は主要幹線道路として仙台市～岩手県間の県を跨ぐ移動や、県北地域間、大崎・栗原・登米の移動にとって重要な区間となっております。図2のように、主要OD量は近年増加傾向にあります。

図3は対象区間を利用する車両の交通内訳を車種別に表したもので、特に貨物車は通過交通が約6割を占め、乗用車は内々交通・発着交通が約8割を占めている状況です。車種別の平均トリップ長は図4のとおりです。貨物の平均トリップ長は50km以上が約7割を占め、乗用車の平均トリップ長は30km未満が約6割を占める状況です。

次に10ページをご覧ください。道路交通の状況です。

図1では対象区間、前後区間の冬期における旅行速度を地図上に示しております。特に30km/h未満であるオレンジの区間が冬期には速度低下区間となっております。また、図面の下に混雑度と交通量を示しておりますが、対象区間における混雑度は1.40から1.49となっており、図2のとおり、県内の国道4号2車線区間で第1位の混雑度となっております。また、4車線から2車線になる箇所においては旅行速度が通常期と冬期で比べると、図3のとおり、通常期の約28km/hから冬期では約17km/hに低下し、約4割の速度低下が発生している状況です。

次に11ページをご覧ください。東北道通行止め時の状況です。

図1のとおり、並行している東北道の古川IC～築館IC間では、大雪や吹雪等により冬期通行止め回数が県内で最も多い状況です。図2は東北道が大雪によって通行止めになった際の国道4号及び周辺道路の旅行速度を示しております。国道4号に交通が集中することで、図4のとおり、対象区間の特に下り線において、通行止め時には交通の8割が20km/h未満まで速度が低下し、冒頭でご覧いただいた映像のような状況となっております。

次に12ページをご覧ください。大雨による東北道通行止め発生時の状況です。

図1をご覧ください。昨年の7月に大崎市を中心に大雨が発生しましたが、対象地域である古川では3時間あたりの降水量が観測史上最多を記録しました。その際にも東北道は通行止めになっており、対象区間の下り線では、図3のとおり対象区間の下り線全区間において旅行速度が20km/h未満となっております。

次に13ページをご覧ください。交通事故の状況です。

図1は対象区間における死傷事故率を表しており、県内直轄国道平均の約1.5倍と

なる交差点部や、約5倍となる単路部が存在しております。図2は死傷事故の類型割合を表しており、交通混雑時の前方不注意等、追突による事故が全体の約7割を占めております。また、冬期は正面衝突の発生割合が通常期と比べて約6倍に増加している状況です。

次に14ページをご覧ください。歩行者空間の状況です。

図1は対象区間の歩道の整備状況と通学ルートを示したもので、国道4号にピンク色で示しているところが歩道の区間です。歩道が片側にしか整備されていない区間もあります。そのような区間は、整備当時は周辺に人家がなく、歩行者需要が見込まれなかったと考えられ、整備当初から現在の形で整備されたと思われます。

また、上り線では、歩道未設置区間も通学路として自転車・徒歩の方が利用しており、近隣の中学校の生徒からは、歩道がない区間であるので裏道に遠回りしている、両側に歩道があれば迂回せずに国道4号を利用できる、といった声も上がっております。また、片側に歩道がない箇所は、図1に水色の吹き出しを記しているとおりに横断中の歩行者の事故が発生している状況です。

次に15ページをご覧ください。産業・物流の状況です。

宮城県はパプリカの生育に適しており、大規模農場が相次いで整備され、図1のとおり出荷量が年々増加しています。図3が都道府県別のパプリカの出荷量です。全国生産量のうち21%が宮城県産で全国1位となっております。そのうち約7割が対象地域である栗原市での生産です。

そのような中、図2のとおり宮城県ではさらなる県産パプリカのブランド力向上を目指したプロジェクトとして、産官学連携による安定出荷体制の構築等を令和3年度から実施しています。

図4はパプリカの輸送体系、図5はその輸送ルートです。パプリカの集荷時のルートが緑色のルートです。大衡農場から栗原農場まで運び、栗原農場で選果・包装、その後、オレンジで示す輸送ルートで出荷するという一方で、国道4号の対象区間から長者原スマートICを毎日利用しており、対象区間が混雑すると輸送時間及びドライバー拘束時間の増加が発生しております。

次に16ページをご覧ください。引き続き物流の状況です。

宮城県では、県内産業の牽引として自動車関連産業の集積を目指しております。図2のとおり、対象区間を含む国道4号周辺には自動車関連の製造企業が立地しており、また、図3のとおり対象地域の電子部品・デバイス・電子回路製造業の出荷額は近年増加傾向となっております。

図4は電気自動車の部品製造を行う海外メーカーの輸送状況です。製品の出荷時の輸送に当該対象区間を毎日利用しており、対象区間は、朝・夕ピーク時や東北縦貫道通行止め時の渋滞により安定的な輸送ができない状況です。

次に17ページをご覧ください。救急医療の状況です。

図2は、人口10万人当たりの医師数を表しており、栗原医療圏の医師数は大崎医療圏

と比較すると少ない状況にあります。特定分野における常勤医の不在等もあることから、栗原市から大崎市等へ医療圏を跨いで救急搬送を行っている状況です。

図3は、栗原市から医療圏を跨ぐ搬送の割合を表しております。約6割が大崎市内に搬送されている状況です。

図1は栗原市及び大崎市から対象区間を利用して大崎市内の三次救急医療機関である大崎市民病院に緊急搬送する際のルートです。栗原市内から大崎市内の病院へ搬送する際は約21%、大崎市内の周辺地域からの搬送では約88%が対象区間を利用しており、重要な区間となっています。対象区間の搬送では図4にイメージ図を示しておりますが、片側1車線のため救急車が搬送しづらい状況となっております。

なお、栗原市から仙台市などの大崎市以外に立地する医療機関に搬送する際には東北道を利用していると聞いております。

次に18ページをご覧ください。政策目標の案です。これまで説明した現状と課題から、政策目標の案を設定しました。

1つ目は、交通容量不足による脆弱なダブルネットワークの解消として、「代替路としての機能向上」、2つ目は、交通混雑による県内平均を上回る事故危険性の解消として、「交通安全の確保」、3つ目は、歩行空間不足による不十分な歩行環境解消として、「安全・安心な歩行環境の確保」、4つ目は、交通容量不足による不安定な物流ネットワーク解消として、「物流・地域産業を支える幹線道路強化」、5つ目は、交通混雑による不十分な救急搬送環境解消として、「安定した救急搬送ルートの確保」。以上5つが政策目標の案となります。

次に19ページをご覧ください。県、市の上位計画との整合性についてです。政策目標案と各総合計画やマスタープラン等の地域の将来像を定めている計画との整合性を確認しております。

次に20ページをご覧ください。地域からの意見聴取方法の案です。

意見聴取の対象は、地域住民、事業者、道路利用者、関係団体を想定しております。

地域住民については、大崎市、栗原市及び登米市の国道4号周辺地区を予定し、郵送配布を想定しております。

ここで資料の訂正です。資料20ページの1.意見聴取の概要、アンケート調査の対象の欄ですが、地域住民の調査対象者の欄で、大崎市についてカッコで除く地域を示しておりますが、資料では旧三本木町が記されていますが、旧三本木町も対象で考えているため、削除をお願いします。

また、事業者等については、令和4年度実施の対象区間における通行車両の企業名読取り調査等により、物流業及び製造業の企業を約200社想定し、郵送配布とします。道路利用者については、WEBアンケートと市役所、道の駅等での留め置きアンケートを予定しており、関係市町村等の団体に対してはヒアリングを実施する予定です。

次に21ページをご覧ください。意見聴取の内容です。基礎的な情報のほか、地域の課題、

政策目標案に対する意見を聴取します。

次に22ページをご覧ください。ここからは実際のアンケート用紙の内容です。

23ページは対象区間の現状と課題を1ページにまとめたものとなっており、こちらはアンケートに同封する予定です。

24ページは住民用のアンケート用紙です。返信用はがきに記入、返送いただくことを想定しており、1世帯に2枚送付する予定です。

最後の25ページは事業者用のアンケート用紙です。住民用のアンケートと同様に返信用はがきに記入、返送いただくことを想定しております。

説明は以上です。

菊池委員長 ご説明ありがとうございます。それでは、ただいまの説明についてご質問やご意見を願います。吉田委員、お願いします。

吉田委員 今回の対象区間は4車線区間が2車線区間に切り替わる区間ですが、10ページを見ると、その北側の2車線区間については交通量がかなり減っています。この交通の流れはどのようになっているのか、およそ車の流れについてご説明をお願いします。

田中事務所長 今ご覧いただいている10ページですが、中央に交通量を示しており、当該区間が2万2400台、それより北側については1万4000台ということで交通量が落ちるわけですが、ちょうど当該区間の周辺に主要地方道が接続しており、国道から主要地方道のほうに交通が分散される影響で交通量が低下している状況だと見ております。

吉田委員 具体的にODで見ると、大体どちら方面なのでしょう。大崎なのか、栗原方面なのでしょう。大体のところで結構ですが、いかがでしょうか。

田中事務所長 ODで見ますと登米市方面がありまして、栗原方面もありますが、登米市方面のODも確認されております。

吉田委員 ありがとうございます。

菊池委員長 宮原委員、お願いします。

宮原委員 資料の14ページですが、歩行環境についてご説明をいただきました。一部区間、通学路であって、自転車と徒歩の移動ルートになっているということで、これは整備後に関しては自転車や徒歩での通学等の移動ルートも併せて整備をしていくという形で、この不都合については解消されるという前提で考えてよろしいでしょうか。

田中事務所長 今回歩行環境の課題も浮かび上がりましたので、具体的なルートについては沿道拡幅やバイパスを検討するということになると思いますが、歩行環境の課題を踏まえて歩道を整備することで課題は解消されるものと見込んでおります。

宮原委員 ありがとうございました。

菊池委員長 小野澤委員、お願いします。

小野澤委員 今の質問と重ねて、14ページについてです。先ほど図1の中で横断中の事故が発生しているというお話がありましたが、歩道がないことによる事故と横断がどう関係するのかがよくわかりませんでした。歩道が片側しかないことが事故にどれくらい影響しているかわかることがあれば教えてください。

田中事務所長 14ページで片側に歩道がない箇所での横断中の事故ということで、水色の吹き出しで示しておりますが、確認したところ、片側にしか歩道がなくて乱横断した際に事故に遭われているようです。

小野澤委員 歩道があれば横断自体が起きにくい、ということですか。

田中事務所長 歩道が整備されることに加えて最寄りの交差点等で横断歩道が整備されないと乱横断防止にはつながらないと考えております。

小野澤委員 歩道があると安全ですが、このような横断が交通量の多いところで起きないような工夫も必要だということですね。歩行者の安全というのは非常に重要な点だと思うので、新しい道路の整備にあたっては、先ほどの宮原委員のご意見もそうですが、是非十分検討していただきたいと思います。現状起きている事故の分析ももう少し必要だと思いました。

田中事務所長 ありがとうございます。

菊池委員長 葛西委員、お願いします。

葛西委員 国道4号から東北道の長者原スマートICまでの市道を大崎市が事業中であると、2ページ目で説明があったのですが、ショートカットする市道の位置づけといたしますか、評価対象区間に与える影響、そしてどのような効果を考えているかをお尋ねしたいです。

例えばパプリカを出荷するために今ある化女沼公園線のほうに迂回しなくても真っ直ぐ行くことである程度交通の分散ができる、機能の分担ができるようにも思いますが、一方で限定的な効果しかないのかどうかわからないので、スマートICへの幹線の位置づけを教えてくださいたいです。

田中事務所長 今ご質問いただいたスマートICのアクセス道について、資料の8ページをご覧ください。国道4号から長者原スマートICの間の市道の整備ということで、写真で示すとおり現在約3mの幅員で、センターラインのない、大型車のすれ違いが困難な市道となっております。今回の対象区間との関連性は、15ページでパプリカの話をしました。葛西委員ご指摘のとおり、パプリカの製造工場が今回の対象区間よりも北側に位置しているので、パプリカを輸送する際にこちらのアクセス道を使って直接長者原スマートICにスムーズな乗り入れが可能になります。また、今回のアクセス道は現状かなり線形が悪く、縦断勾配も大きい状況なので、通常期のみならず冬期も安全になるように国道4号からスマートICに乗り入れができるものと考えております。

葛西委員 ある程度新しく整備するアクセス道の機能を期待した上で国道4号の対象区間を考えようということですね。

田中事務所長 はい。

葛西委員 ありがとうございます。

菊池委員長 齋藤委員、お願いします。

齋藤委員 10ページの説明で、こちらの枠の中の2行目、4車線から2車線になる箇所でも日常も速度低下が発生しているということでしたが、このような4車線から2車線になるところは、様々な運行状況がありますが、ファスナー型できちんと交互に入るような運行をされている箇所は比較的混雑が少ないと言われていたような気がします。こちらの箇所は片側車線だけがずっと詰まるような運行なのでしょうか。

田中事務所長 対象区間の起点ですが、通常、4車線から交差点を挟んですぐ2車線に絞られるのですが、対象の区間は4車線で流れてきたのが4車線で受けられるようになっております。従って、交差点を過ぎて単路部に移るところで速度低下が起きているような状況です。

齋藤委員 そのときには交互にスッと入るような形ではなくて、どちらかの車線に車が

寄っているような感じでしょうか。

田中事務所長 ゼブラを設置しており、内側に1回寄ってから入るという形です。

齋藤委員 運行上でも速度低下が起きるような状況にはあるということですね。

田中事務所長 そうです。

齋藤委員 わかりました。

菊池委員長 吉田委員、お願いします。

吉田委員 この区間の東北道の低盛土という影響があり、ここの地吹雪は東北道の中でも難所の1つだと思います。地吹雪で古川IC～築館IC間がたびたび通行止めになっていますが、これに対する対策として今回4車線化というのは非常に大きな一歩だと思うのですが、その先の築館ICまでの区間についての4車線化というのは今後も構想はあるのでしょうか。

田中事務所長 今回は特に現道上の交通課題、それから産業への課題が大きい区間を対象としておりますが、吉田委員がご指摘された築館地区等については、今後の沿道開発の状況や、今回の対象区間整備後の交通の状況なども見ながら、また新たな課題があれば検討していく必要があると考えております。

吉田委員 わかりました。ありがとうございました。

菊池委員長 小野澤委員、お願いします。

小野澤委員 最初の議題の白石もそうですが、住民アンケートがWEBから回答できるようになったということで、回答者のデータをたくさん得ることができるようになったと思います。このようなことは進めて、是非多くの意見聴取につながるいいと思っております。私は社会調査が専門で研究、教育しているのですが、近年このような形で調査をすると、全く同じ内容のデータが複数送信されるということがみられます。意図的ではないのかもしれませんが、研究的なデータですと5%から10%が、同じ人が何度も回答しているような、回答者の個人のプロフィール等が確認できなかつたり、全く同じデータだったりするために、削除してデータをクリアにしなければいけない状態になっています。

WEBで回答できるからこそ起きてしまうデータの濁りを防止するような手順を今後

考えていけないといけないと思うのですが、同じ人が2回連続して送信することや、誤送信を防ぐというような工夫を行っているのかどうか、または、その可能性があるのかどうか、見通しがあれば教えていただきたいです。

田中事務所長 小野澤委員のご指摘のとおり誤送信はあります。現時点で対策は持ち合わせておりませんので、どのような手立てがあるのか、今後しっかり検討して対応していきたいと思います。

小野澤委員 ありがとうございます。私どももいろいろ考えていますので、今後そういったことで何かありましたら是非教えていただきたいと思っていますので、よろしくお願いします。

菊池委員長 高樋委員、お願いします。

高樋委員 アンケートについて1つお願いがあります。今回、栗原地域は高齢化率が高く、例えば国交省用語の「ダブルネットワーク」等わかりにくいような表現があるので、以前もわかりやすいようにということをお願いしたのですが、その辺りを注意していただきたいです。アンケートはデータを収集するというもののほかに、地域住民の方に今後協力していただくためにもいいPRになる、周知徹底のためにもなると思うので、今後もう少しわかりやすい表現をしていただきたいです。

さらに言わせていただくと、このように表やグラフがありますが、視覚に障害がある方ではピンクとグレーの差はない等、見づらい状況があるので、きれいに作っていただいているのですが、その辺りを考えてもいいのではないかと思います。毎回なるべく見方を国交省側にしないように、一般のわからない人が見るような形で見ているのですが、その辺りが毎回引っかかって、前にもお話ししてくいような形になってしまいますが、是非再度検討していただきたいです。

田中事務所長 ご意見ありがとうございます。ダブルネットワーク等、専門用語的なところをわかりやすい表現、また、色についても工夫していきたいと思います。ご意見ありがとうございました。

菊池委員長 貴重なご意見ありがとうございます。わかりやすい内容で読みやすいアンケートは回答率につながると思いますので、1つ目の白石市も含めて確認とご検討をお願いします。

私からお願いですが、スマートICからの接続について、現状でどれぐらいの国道4号に入ってくる交通量があるのか、今事業化しているところが整備されるとどれぐらい増加

することが予想されているのか、関連事業なので参考値で結構ですから情報提供をしていただきたいです。しっかりと把握してボトルネックにならないように配慮しなければいけないので、次回で結構なのでよろしくお願いします。

もう1点、これは1つ目の白石市もそうだったのですが、大崎市では6ページです。下の図、8割から9割が自動車利用ということでサンプル数がどうなっているのかも関係するかと思うのですが、通勤と通学を分離することは可能ですか。

通学で自動車利用とか関係ないと思われるかもしれませんが、実は東北地方の地方部では特に高校生はおじいちゃん、おばあちゃんも含めたご家族に冬期は送迎されるという話もあり、中高生の通学も自動車で行われているのが一定数あるという現況もあります。今後問題として出てくる可能性がありますので、通勤と通学が分かれていたらいいと思って拝見していたところです。難しいでしょうか。

田中事務所長 通勤と通学の分離ですが、ベースとなっているデータが国勢調査を使っているの、国勢調査をベースにすると通勤、通学の分離ができない状況です。どのようなデータを使えば分析できるか、勉強いたします。

菊池委員長 わかりました。小委員会として長期的にご検討いただければと思います。

小野澤委員 今の点について、国勢調査の場合、もともとのデータは通勤と通学は分けて集計されていますので、市単位で集計されていないかもしれませんが、データの的には分離できるはずで。

今回配布する住民に対するアンケートの選択肢では通勤、通学が一緒になっているので、先ほどの歩道の件も含めると、通勤か通学かを住民や事業者に対するアンケートの目的で分けておくことも必要だと思いました。

菊池委員長 白石市もそうですが、高齢化が進んできているというところで、道路の主な利用目的に通院が入っていないので、是非ご検討いただきたいと思いました。

田中事務所長 わかりました。検討いたします。

先ほど委員長からスマートICの件がありました。今既に供用している長者原スマートICについては、1日当たり約1,000台の利用があります。それがどれぐらい国道4号に入っているかは調べてみます。

それから、(仮称)白石中央スマートICについては、今現在整備中ですが、予測の交通量として1日当たり約1,200台の利用を見込んでおります。それは国道4号に直結しますので、そのまま入ってくると思っております。

菊池委員長 ありがとうございます。そのほかご意見、ご質問はないでしょうか。よろしいでしょうか。

皆様からご質問、ご意見、多数いただきましたが、特段否定的な意見はなかったので、概ね妥当の結論にしたいと思いますが、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

以上で計画段階評価についての審議が終わりましたが、全体を通して何かありますでしょうか。

宮原委員、お願いします。

宮原委員 毎回の道路分科会でいろいろお話ししている中で、区間ごとで積み残された、未整備区間を整備しているということで、その都度道路の複線化や、それから先ほどの歩道、自転車への配慮、そういったものを区間ごとでやっています。例えば私の専門の観光で言うと、コロナの後、インバウンドの方たちが特にアウトドア系の活動を始めていて、例えばサイクリング、自転車でバックパッカーの人たちが道路を使って東北を旅行するとか、徒歩で歩くとか、そのような人たちもそろそろ出てくると思います。

そうすると、道路の整備に付帯して、もちろん地域住民の人たちの環境整備も大変大事ですが、例えば白河の関を超えたら北に行くとする観光でサイクリングしやすい道路がずっと北へ延びているとか、国道沿いに歩いていく人たちが非常に歩きやすく、その道路を利用して横の道へ観光で入っていくとか、そういったロングトレイルのような形の位置づけで東北の区間ごとで整備されているところをつないでいくと、観光の資源としてもかなり優良になると思うし、それを宣伝することで、いろいろなお客さんを東北に誘致できるような気がします。

今は生活や産業というところをメインにしていますけれども、全体のネットワークの中で有効に東北の今の整備が外からの人たちにも使えるようなアピールをしていくということも一方で重要だと思います。これは区間ごとの問題ではなくて、東北全体のデザインの仕方といいますか、道路のありようが問題になると思いますが、そういったことも是非念頭に置いていただけるといいと思いました。

菊池委員長 ありがとうございます。各区間の問題課題解決型の検討というのではなく、もっと先を見て、大きな観光とか産業の発展というところまで含めてこの道路計画を議論できればよい計画になるのではないかというご意見だと思います。ありがとうございました。

そのほか何か全体を通してございますでしょうか。

私からもう1点、前回までの小委員会でも何度か出てきている意見というのは是非反映させながら前に進んでいただきたいと思います。例えばアンケートでは、恐らく同一世帯からの回答があったかどうか判定できるようにナンバリングを入れていたというのが最近の流れであったと思いますし、あるいはQRコードも、調査票のQRコードと、新聞とか

に掲載するQRコードを変えて、どこの入口から入ってきたのかということ把握して、今後のWEB調査の回答率などの検討に役立てましょうという話になっていたと私は記憶しておりますので、是非そのあたりも反映させていただきたいと思います。

それでは、最後に本日の委員会資料の公開、非公開について確認いたします。本日の会議に提出された資料については、整備局のホームページに公開するということがよろしいでしょうか。それでは、本日の資料一式については公開とします。議事録についても速やかに公表することとなっておりますが事務局より何かありますか。

道路計画第一課長 議事概要については、速やかに作成し、委員長に確認していただいた上で、公表させて頂きたいと思っております。詳細な議事録については、後日、委員の皆様にもメール等で送付させて頂き、それぞれご確認頂きたいと思っております。

菊池委員長 議事録についてはただいまの対応でよろしいでしょうか。それでは、議事概要については私が責任を持って確認させていただきます。

以上で本日の議事を終了します。議事進行を事務局へお返しいたします。

司会 菊池委員長、ありがとうございました。本日はご多忙中のところ、ご参会いただきありがとうございました。以上をもちまして社会資本整備審議会道路分科会第39回東北地方小委員会を閉会いたします。