

社会資本整備審議会道路分科会

第17回東北地方小委員会

【議事録】

○議 事

1) 新規事業採択時評価

- ・一般国道4号 金ヶ崎拡幅
- ・一般国道13号 真室川雄勝道路

2) 計画段階評価

- ・一般国道112号 山形中山道路

○浜岡委員長 それではこれから議事に入りたいと思います。新規事業候補箇所の選定の考え方について、事務局よりご説明をお願いします。

○事務局 資料2の「新規事業候補箇所の選定の考え方」につきましては、今回新規事業採択時評価といたしまして2件、一般国道4号金ヶ崎拡幅と一般国道13号（東北中央自動車道）真室川雄勝道路をご審議いただきますが、その選定の考え方についてまとめたものでございます。

2ページ目と3ページ目に、高規格幹線道とその他の道路ということで、それぞれの選定の考え方をまとめてございます。2ページ目につきましては、真室川雄勝道路、3ページ目につきましては金ヶ崎拡幅の選定の考え方の説明となっております。

まず、高規格幹線道路の今回の選定の考え方でございます。

高規格幹線道路のうち、3事業区間の中から計画確定済み、環境影響評価実施済み、事業実施環境が整った区間から選定してございます。具体的に現在調査を行っている箇所は、3区間ございます。ルート・構造の検討の状況、都市計画の状況、環境影響評価等の状況、そして、まだ追加調査等が必要なところは備考欄に記載してございます。

今回、東北中央自動車道・真室川雄勝道路は及位～上院内の区間でございます。こちら

につきましてはルート・構造の検討が終わり、環境影響評価等の自主アセスも完了し、事業実施に向けた地質調査も完了してございますので、今回、平成29年度新規事業候補箇所を選定してございます。

続きまして4ページ目をご覧ください。今回の一般国道4号・金ヶ崎拡幅の選定の流れになってございます。

まず、東北の直轄国道、全体約2,800km ございますが、センサス区間と言って調査の単位ごとに切り分けると総数で1,458区間になります。そこから事業実施中区間及び計画段階評価が完了した区間に並行する現道区間を除外すると849区間となります。その849区間から課題区間の抽出といたしまして、交通課題、渋滞や事故が発生しているか、道路構造、急勾配・急カーブ・狭小幅員箇所の有無。防災・災害といたしまして、事前通行規制や災害発生の履歴があるか、津波浸水区間であるといったことを確認してございます。その中から課題の大きい区間というものを更に絞り込んで、その中から計画確定済み、環境影響評価実施済み等、事業実施環境が整った区間を選定して4区間となっております。

具体的な課題区間の抽出につきましては、右上にそれぞれ指標として整理してございます。例えば渋滞箇所では、主要渋滞箇所を選定されている区間が該当。事故危険区間では、事故危険箇所に該当する区間を選定しております。

また、課題の大きい区間を右下に記載してございます。渋滞、事故、防災・災害と、それぞれ課題の大きいと考えられるところで線引きをしてございます。このような選定で最後の残った4区間でございますが、その4区間が今回の一般国道4号・金ヶ崎拡幅区間の事業箇所となっております。

金ヶ崎拡幅につきましては、主要渋滞箇所3箇所、混雑度1.54、都市計画決定、死傷事故率等も記載の通りでございます。そのような過程から、今回、平成29年度新規事業箇所を選定してございます。

○浜岡委員長 ただいま、事務局から説明いただきました新規事業候補箇所の選定の考え方につきまして、何か質問等ございますでしょうか。

それでは、私から1点。

3ページで、高規格道路の調査状況ということで3区間示されております。今回はすべてにおいて準備が整った、2番目の真室川雄勝道路を対象にしたということですが、残りの2区間については、今年の事業化は無理だということですが、事業化へ向けどれくらいのスパンで進められていく予定でしょうか。

○事務局 東北中央自動車道 真室川雄勝道路を新規事業化候補箇所としましたが、他の2区間、例えば金山～金山北につきましては地質調査を実施中でございます。明確にいつまでに行うと提示するのは難しいところですが、現在、重金属が確認されており、その全

体像がまだ把握できていない状態の為、今後調査を進めていかななくてはなりません。

また、重金属は短期間ですぐ分かるものではなく、長期間に渡り徐々に溶出して行くといったもので、明確に時間が定まらないという状況にあります。事業化へ向け急ぎたい気持ちもありますがいつまでと提示できない状態でございます。

津軽自動車については、「ルート・構造の検討状況」と書かせていただいておりますが、これは、ここの小委員会で第2回の委員会を昨年度8月に開催させていただきましたが、今回、第3回に向けて鋭意進めているところでございまして、ここにつきましてはルート・構造の検討状況が検討中ですし、また都市計画の状況も未実施でございますので、こういったプロセスを経ていかなければいけないという状況でございます。以上でございます。

○浜岡委員長 着実に進めていただいているということがわかりましたので、よろしいかと思えます。ありがとうございます。

その他、いかがでしょうか。

○宮原委員 4ページの資料の方です。区間の考え方を教えていただきたいのですが、5番のところで4区間残ったということで、これを反映して一般国道4号 金ヶ崎拡幅ということなのですが、今回拡幅するところに4区間が含まれているのか、それとも、金ヶ崎拡幅のうち1区間がこの4区間に含まれているのでしょうか。

○事務局 今回の4区間が金ヶ崎拡幅の事業区間そのものでございます。

○小野澤委員 4ページの課題区間の抽出の視点の表、①の交通課題について、渋滞や事故が起きた場所の上位を条件にしているということは分かったのですが、それぞれの地域の委員会等で上位にきていると決めているようですが、これは客観的な指標なのか、それとも全国共通で決められた基準があるのか、地域特性等を基準に選定しているのでしょうか。

○事務局 地域の委員会等で特定された箇所でございますが、①の交通課題については両方の場合があるといった様にお考えいただければと思います。

渋滞で言えば、20km/h未満というのが1つの渋滞の考え方でありまして、その20km/h未満に速度が低下してしまう区間が「渋滞」という言葉の定義になります。

ただ、それだけでは当然、地域の特性が反映されないもので、例えば東北地方では、冬期の速度といったものも加味しながら地域の委員会で決めていただいております。

○浜岡委員長 それでは、新規事業採択時評価で挙げられております、一般国道4号 金

ケ崎拡幅について説明をお願いいたします。

○事務局 資料3をごらんください。まず事業概要でございます。図1と2をご覧くださいければと思います。金ケ崎拡幅の事業位置ですが、岩手県金ケ崎町でございます。岩手県の県南地域、北上市と奥州市の間に位置しております。また、この事業は、延長約5.2km、現況2車線の幅員12.5mの道路を、4車線、幅員26mへ拡幅する4車線化拡幅事業であり、事業費は約95億円、計画交通量につきましては約2万4,300台/日となっております。

次に、課題についてになります。まず現状についてご説明させていただきます。

当該地域でございますが、東北縦貫自動車道、それから東北横断自動車道が交わる北東北の高速交通網の要衝となっており、物づくり産業や物流拠点施設において利便性の高い地域となっております。特に金ケ崎町の岩手中部工業団地にはトヨタ自動車東日本の工場がございます。

図4になりますが、東北地方の県別の輸送用機械器具製造品出荷額を示しております。岩手県が東北6県で最大の出荷額となっておりますが、金ケ崎町単独でも東北最大となっていることがわかりいただけるかと思えます。

続きまして、図の3をごらんください。自動車関連の企業におきましては、特に震災後、東北の復興ということのために地元企業からの部品調達を増やしているという状況でございます。また、図5を見ていただきますと、関連して雇用も増加しているということがおわかりいただけるかと思えます。

さらに、図6でございます。この図6の右上のところですが、北上南部工業団地というところがございます。こちらには大手コンビニチェーンが日本最大規模の食品物流拠点を設置しておりまして、三陸沿岸地域まで輸送範囲を広げているという状況でございます。その他、日本郵政の物流拠点も3月中に操業を開始する予定ということでございます。

続きまして課題でございます。このように非常に産業が盛んな、あるいは企業進出の盛んな地域ではございますが、現在、国道4号が2車線でございます、旅行速度が24.7km/hということで、東北管内の国道4号の2車線区間で最も低い旅行速度となっております、物流のボトルネックとなっております。

参考までに、ここのトヨタ自動車東日本の工場では、朝の出勤時間を6時30分、夕方出勤時間を15時としているのですけれども、それでも通常の通勤時間帯にはやはり渋滞が発生しているという状況でございます。

続いて、②冬期の旅行速度の低下でございます。冬期におきましては通常期の旅行速度からさらに約3割低下しておりまして、17.7km/h となっております。右側の棒グラフがすぐ隣の北上市内の国道4号の4車線区間でございますが、これと比較いたしましても著しく低くなっているという状況でございます。

その右側にイラストを載せてございますけれども、やはりコンビニチェーン等の例を考えますと、適切な時間に商品が並ぶということがその業界では非常に重要だという様にヒアリングでお聞きをしているところでございます。こういった旅行速度の低下というものが輸送とか物流に大きな影響を与え、また、消費活動や経済活動の停滞に結びついているということが言えるかと思えます。

3. 整備効果でございます。

以上のような課題を踏まえまして、整備効果として2つ挙げてございます。1点目が、円滑な物流確保による企業活動を支援ということでございます。現在の旅行速度が24.7km/hということでございますけれども、これを4車線に整備することによりまして、整備後は39.8km/h、約6割向上するという様に推定しております。これによりまして企業活動の支援を行うことが可能になるかと思っております。

効果の2点目につきましては、冬期の旅行速度の向上でございます。これにつきましては、4車線化整備すると同時に路肩も確保されますので、それによりまして冬期の堆雪幅が確保されます。それによりまして低速車両の追い越しが可能となって速度が向上するというものでございまして、こちら17.7km/hのものが31.2km/hに向上すると予測しております。これら2つの目標について効果があるものと判断をしております。

最後に費用便益分析でございますけれども、こちらにつきましてはB/Cが3.2ということで計算をしております。

説明は以上でございます。

○**浜岡委員長** 説明ありがとうございました。

それでは、一般国道4号・金ヶ崎拡幅につきまして、質問等ございますか。

○**宮原委員** 今、渋滞緩和の効果についてご説明をいただきましたが、選定の際のもう1つの理由として死傷事故率が高いところが挙げられていますけれども、この拡幅によって、事故に対する緩和等々の期待というのはあるのでしょうか。

○**事務局** 当然、4車線化されますので、例えば交差点等も右折レーンが整備される、そういった意味での効果はあるかと思えますし、歩道も現状の歩道よりも幅広くできますので、そういった意味では歩行者あるいは自転車にも安全になるかと思っております。

○**小野澤委員** 拡幅すると一般的に交通量が増えるということになるかと思うのですが、この渋滞速度の改善については、その辺の交通量の増加というのはどの程度含まれた形になっているのか、ご説明いただければと思います。

○**事務局** 4車線化整備しますと当然、旅行速度が上がりますので、例えば他の道路に渋

ているかもしれませんが、基本的にはこれは既にバイパス化された地域であって、まさに通過交通をどんどん流すということで考えていいという様に思いましたが、念のため、今一度説明をお願いいたします。

○事務局 今年の1月に最終的な都市計画決定が終わっていますが、その際に当然、住民説明会等も開催しており、その際も特に歩行者にとって不利になるとかといった意見はなくて、むしろ、渋滞が激しいので早く事業化をしてほしいといったような意見をいただいているというところでございます。

○佐藤委員 7ページの横の資料で拝見しているのですが、金ヶ崎の拡幅延長5.2kmということですが、奥州市と金ヶ崎町の境目のところでまた2車線に戻ってしまう計画なのでしょうか。

○事務局 そのところは、まだ2車線でございます。

○佐藤委員 4車線から2車線といいますとかなりきついものがあるような気もするのですが、これは今後の計画ということになるのでしょうか。

○事務局 その部分につきましては、現時点では部分的には速度低下は見られるのですが、金ヶ崎拡幅の今回の事業化の部分と比べますと速度低下区間は短いということで、事業化する区間を最小限にしているということでございます。ただ、今後は、そういった交通状況等は注視していきたいと思っております。

また、その区間は2車線なのですが、状況をいいますと、セパレートで分かれている2車線として、対面通行がない2車線というのは、接続している道路で交通がスムーズに流れるので、同じ交通量が仮に走ったとしても、その区間の方が流れやすい区間でございまして、そういった意味も含めて、今後の状況も見据えながら考えていきたいと思っております。

○大江委員 4車線化しても、将来を考えるとまた車が増加していくということはあると思うのですが、現時点での国道4号線の交通渋滞の要因の1つとして、例えば東北縦貫自動車を本来走るべきトラック等が一般道を走行している等、そういうことはないのでしょうか。

もしあるとすれば、高速道路の方の料金体系の中でトラックを上上げるような誘導策等考えられるのかとも思うのですが、現状はどうでしょうか。

○事務局 当該区間につきましては、高速道路を使ってくるのは、資料3の4ページの図

でいきますと、北上金ヶ崎インターチェンジというのが北上南部工業団地のところにございます。それから南側の方は、水沢インターチェンジというのがこの高速道路の南の方にございます。そういったところで降りてこの工業団地にアクセスするというのが、今、工業団地にアクセスする場合は多くなっております。

ですので、高速道路を本来走るべき車がこの4号の金ヶ崎区間を走っているということ
は少ないのかなという様に考えております。

○大江委員 イメージとしては、ここに用事がある車ではなく、例えば盛岡から仙台港まで行き来する車や高速道路を走っているとお金を取られるので下道で行こうというような車も結構あるのではないかなという、そういう問題意識で伺いました。

○浜岡委員長 その地点での大型車交通量は分かりますでしょうか。その値が非常に高いのであれば、多く使われているという様な想像もできるかと思いますが。

○事務局 大型車交通量につきましては、3ページの事業概要のところに、これは計画の方ですけれども、乗用車が1万4,400台/日に対しまして小型貨物で3,700台/日、普通貨物で6,200台/日ということで今、見込んでございます。また、平成22年度のデータではありますが、大型車の混入率は17.8%という数字がございます。

○大江委員 どういう意味合いでしょうか。

○事務局 全体の交通量に対して大型車が何%入っているかということでございます。一般的には低い数値かなとは思っております。

○温井委員 最近、ETC等で交通量をチェックできるようになってきているというお話を聞いたのですが、そうすると長距離を移動しているトラックと、高速を降りて、この区間の必要なところに移動している、短距離で国道4号を動いている車というのは、仕分けしてどのぐらいそれぞれ動いているというのも、今は調べられるようになってきているのでしょうか。

○事務局 おそらく、お話にあったものは、ETC2.0といたしまして、一般の方がつけているのは普通、1.0というものなので、それでは追うことはできないのですけれども、2.0をつけていた車であれば追うことはできます。したがって、今走っている車のほとんどは残念ながら動きを把握できておりません。ただ、その動きや移動速度の様なものは、そういったデータから求められるという状況かと思えます。

○温井委員 そうすると、将来的にはそういうこともデータとして揃ってくると計画も立てることができるということでしょうか。

○事務局 その通りでございます。

○浜岡委員長 様々なご質問、ご意見ございましたが、この事業を進めるかどうかという判断に関して言いますと、否定的な意見というよりは、しっかりと進めてほしいと。ただ、こういった点は気をつけてほしい、というような意見ではなかったかと思えます。

それでは、この件につきまして妥当ということに判断したいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、続きまして、新規採択事業化における東北中央自動車道・真室川雄勝道路について説明をお願いいたします。

○事務局 東北中央自動車道の及位～上院内区間につきましては、平成26年11月の計画段階評価でルート・構造の検討状況を決定し、また、平成27年3月には任意アセスとなる環境影響評価を終えております。今年度は事業実施に向けた地質調査を行い、問題ないことを確認したところでございます。

それでは、資料4の3ページをごらんください。真室川雄勝道路は、雪崩・落雪予防作業による交通機能低下等の課題が山積である豪雪地域において雪に強いネットワークを構築することと、信頼性の高い道路ネットワークが延伸されることで速達性や定時性が確保され、地域連携強化による周遊観光を支援するという目的で、新規事業化に向けてこのたび、委員会に諮らせていただくものでございます。

真室川雄勝道路が計画されております地域は、図1にございますように、山形県と秋田県の県境部をまたぐ位置になります。この地域では、図2の位置図に示しておりますとおり、真室川雄勝道路の前後の整備状況ですけれども、南側には供用済みの主寝坂道路があり、北側には昨年11月に供用した院内道路がございまして、この間を結ぶ形でこの真室川雄勝道路が計画されております。

続きまして、裏面をごらんください。真室川雄勝道路の位置ですけれども、起点は山形県最上郡真室川町大字及位から、終点は秋田県湯沢市上院内までとなっております。国道13号、JR奥羽本線に並行し、JR及位駅付近にインターチェンジを計画しており、また、近くには国道13号以外に迂回して県境を越える道路がない状況でございます。

表に戻っていただきまして、事業の概要でございます。

全体延長は約7.2km、第1種3級の2車線道路。設計速度は時速80kmの自動車専用道路で、全体事業費約247億円、計画交通量約6,200台/日を見込んでおります。

続きまして、現状の課題を2点ご説明申し上げます。

まずは、①積雪期の著しい交通機能の低下についてです。当地域は東北でも有数の豪雪

地域であり、図3のとおり最大積雪深が200cmを超えており、仙台の19cmと比べると非常に積雪が多い地域であることがうかがえます。積雪が多いため、降雪期になりますとトンネル坑口や斜面に雪が堆積し、雪崩の発生や、道路上に落ちたり崩れたりするおそれがあります。

このような雪崩や落雪を予防するため、写真1にお示ししておりますとおり、道路の片側を通行規制し、法面にたまった雪や落雪防止柵の裏側にたまった雪を除雪用の機械やバックホーで取り除き、その雪をロータリー除雪車で道路の横に排雪したり、トラックで河川敷等の雪捨て場まで運ぶ作業を行っております。その作業は年平均52回、延べ158時間と、東北管内では国道112号の月山道路に次ぐ頻度となっております。こうした交互交通を伴う作業のため、新庄市～湯沢市間の所要時間は冬期にばらつきが大きくなる傾向にあります。

また、図4をごらんいただきますと分かりますけれども、当該地区では頻繁に通行止めが発生しており、平成27年2月に発生した雪崩では約3日間の通行止めが発生し、山形県～秋田県を往来する交通に著しい影響がありました。

当該路線は、県境をまたいだ通勤・買い物や、両県を行き来する産業と両県の社会経済活動を支える路線ですけれども、通行止め発生時は迂回路が周辺にないため広域迂回を強いられ、地域への影響が非常に大きくなっております。迂回率は東北管内で1位になっております。時間がかかる、走りにくい、通行止めのリスクが高いといった、冬期の速達性、快適性、確実性に課題が感じられる結果になっております。

次に、②冬期の周遊観光に不可欠な高速道路ネットワークが挙げられます。資料右側の図6に示しますとおり、山形県の銀山温泉や最上川舟下りでは多くの外国人が観光に訪れておりますけれども、湯沢市、横手市では外国人旅行者が訪れず、冬期の観光が低迷しております。観光振興を図るため、近隣県と連携し、インバウンドを含む冬の観光交流を推進する取り組みが行われている他、山形、秋田の県境部における地域の発展や活性化等を図るため、両県と沿線市町村で構成する東北中央道の利活用促進による横手・湯沢・最上地域活性化協議会が設立され、整備効果を最大限に生かした地域づくりを目指す活動が始まりつつあります。しかし、主要な経路であります国道13号は冬期の定時性が確保できず、観光関係業者のコメントにありますとおり、旅行行程の遅延等に懸念が生じております。

これらの課題を踏まえまして真室川雄勝道路の整備効果として2点申し上げますと、1点目として積雪期の交通機能の改善が挙げられます。冬期の信頼性の高い高速道路ネットワークが整備されることにより、年間を通し速達性、定時性の確保が効果として見込まれます。移動時間は通常期には14分、冬期には19分の時間短縮が見込まれております。

また、図8にありますように、通行止め時に生じる広域迂回に120分かかっていたものが、整備後は48分と6割の減少となり、冬期の走行環境が改善され、山形県、秋田県間の生活・産業を支援することが可能になると考えられます。

2点目としまして、地域連携強化による冬期周遊観光の支援が挙げられます。山形県と秋田県ではインバウンド観光の目標が掲げられており、平成31年の外国人宿泊者の目標数をそれぞれ18万人、10万人としております。高速道路ネットワークの整備により、山形県、秋田県の地域連携が強化され、先ほどの各県の観光関連施設への支援、地域の観光振興へ寄与すると考えられます。

費用便益分析について申し上げます。ネットワークを形成する事業につきましては、一体となって効果を発揮する複数の箇所をまとめて評価するため、新庄インターチェンジから横手ジャンクション間を対象とした場合はB/Cは1.6、EIRRは7.2%となり、また、真室川雄勝道路単独のB/Cは1.4、EIRRは6.2%となります。いずれも便益が費用を上回る結果となっております。

道路ネットワークの防災機能評価について申し上げます。防災戦略に基づきます拠点につきましては、東北地方では264拠点はありますが、それによるペアが376ペア設定されておまして、今回のネットワークでは関連として9ペアが設定されております。真室川雄勝道路につきましてはそのうち3ペアが関係しております。

初めに脆弱度についてですが、ある地点からある地点までの到達時間により評価するもので、数字がゼロに近くなるほど好評価となる指標でございます。

整備前後で脆弱度が0.92から0.58に改善しておりますけれども、A・B・C・Dで評価される防災機能ランクにつきましてはC評価のままということで、そのカテゴリーとしては変わっておりません。ネットワークとして見た場合は脆弱度が1から0.31に改善され、防災機能もDからBに変わってまいります。

次に累積脆弱度でございますけれども、これは当該路線の整備による災害危険性の減少度合いを示すものでありまして、災害危険区間の延長と今の脆弱度を掛け合わせたことにより求められるものでございます。ネットワークとして見た場合は-46.02を示しまして、東北全体では累積脆弱度が約1600となることから、当該路線の整備によりまして脆弱度の変化量は約3%に当たるというものでございます。

最後に改善度でございますけれども、これも到達時間による評価をするものでございますけれども、こちらは改善度が、数字が1に近くなるほど評価が高くなるものでございます。ネットワークの場合は通常時0.40、災害時0.78に改善され、また、真室川雄勝道路の場合は通常時0.01、災害時には0.67に改善されるというものでございます。

説明は以上でございます。ご審議のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。

○浜岡委員長 説明ありがとうございました。一般国道13号・真室川雄勝道路について説明がありましたが、質問等ございますでしょうか。

○小野澤委員 最後に話していただいた道路ネットワークの防災機能というものの、素人なものですから、こういった評価であるのかを少しかだけ説明いただければと思います。

○事務局 防災機能評価ですけれども、そもそも、この評価が始まったのは、東日本大震災を踏まえて、三陸沿岸道路等、その際できた区間等が命の道として非常に効果を発揮したといったことで、交通量等だけではなくて、やはり拠点間を広域に結ぶ効果というものきちんと防災機能として評価しなければならないのだといったことでできた制度でございます。今も改定等をいろいろされており、今回お示ししたのは右下にある防災機能評価という数値になってございます。

分かりづらいのですけれども、例えば整備前に1.00となっております。これはどういう計算をしているかといいますと、少し計算式がややこしくなるのですけれども、1引く災害時、通過できる時間というのが分母に來ます。平常時、通行できる時間が分子に來ます。災害時に通行できないという場合は無限大になってしまうので、1引く0になってしまいます。なので、通行できない数字というのは1になります。

例えば、山形県庁とか秋田県庁。災害の際に当然、県庁というのが広域の拠点として活躍しますので、そういった拠点間を結ぶ際に、到達できないといった場合が1でございます。なので、この1になるとDランク。

ただ、1でなければ、いずれにせよ迂回してどれだけ時間がかかろうが到達できますので、ランクとしては1から低くなればCに改善されるといったものでございます。なので、例えば災害時には迂回が1.5という様になれば、その際の数値としては0.33という数字になります。

なので、迂回率が1.5の場合は0.33ということで、0.33を境目にCとBの境目になるといったことで、非常に数字感覚が、計算式があって分かりづらいのですけれども、重要なのは、おそらく、1ということの解消して、このネットワークができることによって、いざという場合、災害時に命の道としての機能を発揮できるといったことが、今回のこの中央道の効果として挙げられるのではないかと考えてございます。

○小野澤委員 といいますと、例えば通れないというのは、ここの例でいうと、例えば雪が降って通行止めになるとか、あるいは地震の際に、例えば根本から崩れてしまって通れないとか、そういった可能性を数量化して使っているという理解でよろしいでしょうか。

○事務局 そうです。具体的に条件を設定しまして、例えば耐震化しない橋梁がそのルートにあるとか、あとは、津波が起きた際に浸水区間等を通るルートであれば、それは浸水を設定すると通れなくなるのでその区間は通過できない、そういった各種、そういう災害の時に通れなくなる条件というのを設定して計算してございます。

○小野澤委員 今回のこの場所は、そうすると、積雪のみならず、一般的な災害も含めた数値になっているのでしょうか。それとも特定の災害ごとに計算されているのでしょうか。

○事務局 雪も防災点検箇所のところも、両方入ってございます。

○宮原委員 今回のこの区間ですけれども、少し聞き逃がしたかもしれませんが、トンネルでほとんど工事されると思うのですが、最終的に完成する予定はいつぐらいになりますか。

○事務局 完成年度につきましては、まだ事業にも入っておりませんで、発表はされていない状況でございます。

○宮原委員 まだ分からないというか、言えないという形ですね。

かなり長くなる可能性もあるかもしれないのですが、多分、その間、国道13号線の現在の道路は使われていく訳ですよ。それで、今ご説明あったように、工事中でも現状の国道13号線でスタックや、それからいろいろ事故で通行止めはこれからも予想されていくと思うのですけれども、工事期間中にそういった不都合を取り除くための何か対策とか、そういったことについては考えられていらっしゃるのでしょうか。

○事務局 先ほど申し上げました、3日近く通行止めしたのが2年ほど前にあったという例に関して申し上げますと、その際は民地の斜面が上にございまして、70mぐらいその上の斜面から雪が落ちてきたというところでございましたので、そこに関しまして、その次の冬のシーズンに入るまでに雪崩予防柵を設置するという対策をおこないました。

例えばそのような対策や、あとは、これまでもかねてからしておりますけれども、道路の冬の期間につきましては除雪体制をしっかりやっていくとか、そういう対策をしております。昨年度もそうですし、本年度も当該区間では、大型車がスタックするようなことはなかったですけれども、引き続きそういう冬の維持管理とかには努めてまいるところでございます。

○宮原委員 もう1点なのですが、この新しい道路ができた後、国道13号線の現道はどういう形になるのですか。

同じように通行ができる道路として残っていく。そして同じように、やはり今言ったような形で、少しハードな時期でもそういった整備をしていくという形で、2本ここに存在するという形でよろしいですか。

○事務局 なくなるような話は、今は特にございませんけれども、やはり通行が許されるからには安全を確保するのが管理瑕疵を防ぐ上での道路管理者の役目ではないかと、一般論でございますけれども、思っております。

○**浜岡委員長** 恐らく、インターチェンジがありますから、現道はしっかりとこの後も使えるということだと思います。

○**佐藤委員** 3番の整備効果のところなのですが、効果2の「地域連携強化による冬期周遊観光を支援」という様な効果を望まれるということでございますが、私、観光をやっている者として、こういうことはとても理解しておりますし、もっともだと思うのですが、数値として出てくるのがインバウンド観光の推進の外国人延べ宿泊者数のH31の目標が18万人泊と。これは、下の方の防災機能評価とかと比べてまだまだだなと感じております。

観光は、データや、様々な測定方法等、これから多分、みんなで話し合い、これをこうやったらこういう様に効果が出ますよという数式をつくっていかなくてはいけない段階だと思いますので、ぜひぜひ知恵を絞って、私どももご協力させていただきたいと思いますので、もう少し納得できるような効果にしたいなと思っていますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○**浜岡委員長** しっかり、よろしくお願いいたします。

様々なご意見がございましたが、この小委員会での見解としましては、この一般国道13号・真室川雄勝道路について、新規事業化をするということが妥当だと考えてよろしいでしょうか。

ありがとうございます。

○**浜岡委員長** それでは、次の議事に参りたいと思います。計画段階評価の一般国道112号・山形中山道路について、事務局の方から説明をお願いいたします。

この進め方ですが、まず地域の概要をご説明いただき、続けて政策目標決定、地域からの意見の聴取方法、今後の手続の進め方まで、項目すべてを一通り説明いただきまして、全体的に質疑・応答を行うという形で進めていきたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

それでは、説明をお願いいたします。

○**事務局** 資料5を用いまして順番に説明してまいりたいと思います。

まず本資料の流れですけれども、1ページにございますけれども、1. 評価対象区間、2. 地域の現状と課題、3. 道路交通の状況と課題、4. 地域に配慮すべき事項、5. 政策目標の素案、6. 地域の将来像との整合、7. 政策目標の案、8. 意見聴取の方法、9で今後の計画段階評価の進め方についてご説明させていただきます。

では、2ページをごらんください。まず、計画段階評価区間（対象区間）についてご説明させていただきます。

評価の対象区間でございますけれども、山形市、山辺町、中山町の1市2町で構成される、人口約28万人を評価対象区間としております。

対象地域ですけれども、縦断方向の東北中央自動車道と横断方向の山形自動車道が山形JCTのところまで接続する交通の要衝となっております。

次のページをごらんください。引き続き、評価対象区間についてご説明させていただきます。

対象区域の幹線道路網は、東西に山形自動車道。それから国道122号、286号、348号。南北に伸びていますが、東北中央自動車道、国道13号、山形西バイパスが伸びております。

対象区間は現在2車線となっております。起点側の方は4車線の、左側になりますが、霞城改良という事業が事業中ございまして、終点側、右側の方は中山バイパスという道路が既に完成しております。こちらが4車線で整備済みという状況となっております。

次のページをごらんください。ここからは地域の現状と課題についてご説明させていただきます。

まずは対象地域の人口についてです。対象地域の人口は、国勢調査と将来推計人口のデータから、平成7年を仮に1とした場合にどのような動きになるかというのを示しております。将来推定人口の予測値、平成42年の時点で山形市が0.9、山辺町が0.86、中山町が0.78と。全国0.93という数値なのですけれども、これと比較しまして、それらを上回るペースで減少していくというような予想に、今なっております。

また、将来別の人口構成でございますけれども、右の方のグラフにあります。山形市は全国平均と同様でございますけれども、山辺町、中山町は20歳から40歳代の生産年齢人口の割合が低くて、50～60歳代の人口の割合が高くなっております。このため、今後10年経ちますと、全国平均と比べて高齢化が急激に進むということが予想されます。

次のページをごらんください。続きまして気象についてご説明させていただきます。

まず山形県は、東北6県の中で最も降雪量が多い地域となっております。また、県庁所在地と比較しましても、下のグラフでございますけれども、山形市というのは青森市に次いで降雪量が多く、豪雪地帯に位置づけられております。

次のページをお願いいたします。次に、地域間流動についてご説明させていただきます。

地域間流動については、周辺市・町から山形市へ通勤・通学する割合が、山辺町で約55%、中山町で45%と約半数になっておりまして、さらにお隣の寒河江市でも22%を占めているという状況でございます。

また、山形市に買い物に来られる方の割合ですけれども、山辺町、中山町ともに約60%と高くなっております。寒河江市についても28%、約3割の方が買い物に来ております。山形市への依存が非常に高い状況ということが言えると思います。

また、通勤・通学ですけれども、交通手段に自動車が占める割合が全国1位となっております。中でも山辺、中山、寒河江というのは県平均を上回っております。非常に自

動車に依存している地域ということが言えると思います。

一方で、中山町、それから寒河江市から山形市への通勤時間ですけれども、県平均では約20分ということなのですから、これを超えるような状況に今なっているということでございます。

次のページをごらんください。次に、産業についてご説明させていただきます。

山形県の就業者数の産業構成比ですけれども、山形県全体と比べまして第三次産業の就業者の割合が多くなっておりまして、中山町、山辺町においてはともに山形県全体と比べて同等の割合となっております。産業別特化係数については、山形市は金融・保険業、情報通信業、卸売・小売業と第三次産業の割合が非常に高くなっておりまして、寒河江市は製造業、中山町と山辺町は農業の割合が高くなっております。

また、寒河江市の製造業につきましては、特に輸送用機械器具製造業が多く、出荷額では県内1位という状況になっております。山形市の小売業の商圈につきましては、山辺町、中山町、寒河江市を初めとして村山地域ほぼ全域をカバーするという形になっております。

続いて8ページでございます。引き続き、産業についてでございます。

寒河江市と山形市については製造業での結びつきが非常に強くなっておりまして、国道112号そのものがこれらの産業活動を支える重要な路線となっております。また、112号の沿線につきましては、山形市の小売業と取引のある食品加工業でありますとか醸造業が位置しておりまして、山形市の小売業の活性化が周辺地域の経済活性化につながると思っております。

次のページをお願いいたします。ここからは道路交通の状況と課題についてご説明させていただきます。まずは道路ネットワークの課題でございます。

対象地域周辺の幹線道路は、先ほど申し上げましたが、地域内を南北に伸びる国道13号、国道112号、山形西バイパスの混雑度のデータが1.25を超えておりまして、南北軸のネットワークが非常に脆弱であるという状況でございます。幹線道路ネットワークとしての支障につながっているということでございます。

また、山形市の市街地部でございますけれども、主要渋滞箇所が南側エリアに約20カ所、北側エリアに28カ所と、どちらかと申しますと北側エリアに多く存在しておりまして、北の方で少し課題が多いという状況になっております。

次のページでございます。次に、現道の構造不良についてご説明させていただきます。

当該区間には一方通行の区間でありますとか、あるいは幅員狭小区間、線形が不良な区間、変則交差点等が存在しておりまして、円滑・快適な走行を阻害している状況になっております。また、この112号の当該区間ですけれども、歩道が整備されていない区間が多くございまして、歩行者・自転車の安全が確保できていないことが課題となっております。下の方に写真をつけておりますけれども、現道はこういう状況になっているということでございます。

さらに、冬ですけれども、堆雪幅が不足していますので冬期はこういう雪山ができてし

まいまして、幅員が更に狭まってしまうという状況でございます。

次のページをごらんください。次に、渋滞についてご説明させていただきます。

国道112号は対象区間内で主要な渋滞箇所が5カ所存在しておりまして、その箇所を中心に速度が低下しているというような状況でございます。先ほど変則交差点と申しましたが、下条五叉路交差点、江俣交差点においては、朝夕のピーク時間のみならず、終日を通して非常に混んでいるということになっております。日中を通じた交通集中、変則交差点による影響、右折車による直進交通の阻害等が速度低下の要因であると分析しております。

次のページをお願いします。次に、交通事故についてご説明させていただきます。

対象区間の多くの区間で死傷事故率が東北地方の直轄国道の平均を上回っておりまして、事故危険区間というものがあるものが9カ所、当該区間に存在しております。また、人家連担地域であるため、細い街路や沿道からの出入りにより、出会い頭の事故の割合が直轄平均に比べて約2倍と高い数値になっております。冬期の死傷事故率については、夏期に比べて約1.2倍に上昇しておりまして、冬期の安全で円滑な移動路の確保が課題となっております。

次のページをごらんください。ここでは、地域に配慮すべき事項として自然環境についてご説明させていただきます。既往の文献から、重要な動物等が分布している可能性が確認できております。

次のページをお願いいたします。ここでは、政策目標の3といたしまして、これまで述べてきた地域、それから道路交通の課題とその要因について取りまとめております。

地域につきましては、国道112号に交通が集中しておりまして、地域間を連携する道路ネットワークが脆弱なため、山形市を中心とした地域間交流及び地域産業が停滞しているといった課題について整理しております。

また、道路につきましては、一方通行区間や直角曲がり、変則交差点、歩道を設置していない等の構造的な問題があるため、慢性的な交通渋滞でありますとか、あるいは事故が多発しているといった課題を整理しております。

これまでご説明させていただいたように、国道112号は構造的な問題や構造需要が交通容量を上回るといったことが原因で道路としての機能が脆弱であることにより、様々な課題が見受けられます。

次のページをごらんください。ここでは地域の将来像についてご説明させていただきます。

沿線地域において掲げられている計画をこちらは取りまとめたものでございますけれども、山形県では、例えば地域を支える道づくり、あるいは交通ネットワークの整備、地域間連携といった言葉がキーワードになっておりまして、山形市では骨格道路の形成、歩行者空間の確保、交通体系の構築、中山町では道路・公共交通の充実、広域連携、山辺町では広域道路ネットワークの形成、雇用、人の流れ、連携、安全・安心といったキーワードをもとにこちらの将来像が描かれているということでございます。

次のページをお願いします。ここでは政策目標の案として整備方針についてご説明させ

ていただきます。

これまで述べてきた道路交通や地域の現状と課題、地域の将来像を踏まえまして、地域連携を支える道路ネットワークの強化、それから交通の円滑化、さらに交通安全の確保、これら3つを政策目標として挙げさせていただいております。

これらの目標を達成するために、地域間の誘導支援、変則交差点や冬期の堆雪幅不足を解消、それから事故危険箇所の回避といったことを考慮し、安全・安心で円滑な走行空間を確保するとともに、地域産業振興を支援する道路ネットワークをいかにして構築していくか、既存の道路ストックの活用の可能性も含めて複数の対策案を今後設定し、比較・検討していきたいと考えております。

次のページをごらんください。ここからは意見聴取方法の案についてご説明させていただきます。

意見聴取の項目につきましては、112号の利用状況でありますとか地域の課題、道路整備の必要性としております。112号の利用状況について把握する意見としては、主な利用目的、主な移動手段、利用頻度。それから、地域の課題について把握する意見といたしましては、提示した複数の課題について、それぞれどの程度問題だと思うか、あるいは提示した課題の他に困っていることや問題はないか。それから、道路整備の必要性について把握する意見としては、道路整備の必要性があると思うか思わないか。こういったことを聞いていこうと考えております。

次のページをお願いいたします。アンケート調査の対象でございますけれども、地域住民、事業者等、道路利用者としております。

地域住民につきましては、山形市、山辺町、中山町に寒河江市を加えまして12万1,600世帯を考えております。配布については、広報誌による配布で全戸配布を考えております。事業者等につきましては、山形市、山辺町、中山町、寒河江市の事業者を考えております。配布等については、広報誌の郵送配布・回収を考えております。道路利用者につきましては、村山地方の沿道地域を対象としてウェブアンケートや留め置きアンケートを予定しております。

また、ヒアリング調査につきましては、自治体、観光協会、農業協同組合、経済団体の関係団体、31団体を考えております。

次のページをごらんください。引き続き、意見聴取方法についてご説明いたします。

実際のアンケート用紙についてですけれども、表紙ではアンケート対象となる道路の概要及び計画段階評価のスケジュールを記載しております。中面では対象地域の課題について、これまでの整理結果をもとに取りまとめております。

次のページをお願いいたします。住民アンケートの質問事項についてご説明させていただきます。回答については葉書に記載していただく形をとっております。

質問①は道路の利用状況についての質問であり、主な利用目的や利用手段、利用頻度について選択式の単一回答にて回答いただくことを考えております。

設問2については、課題についての質問でございます、地域課題、国道112号の課題、その他の課題について回答をいただきます。

なお、地域課題、国道112号の課題については選択式の単一回答、その他の課題については自由記入により回答いただくことを考えております。

質問3番は、新たな道路整備の必要性について選択式の単一回答にて回答いただくことを考えております。

質問4は、その他、112号の対象区間についてのご意見やご要望があれば自由記入ということで記入いただくことを考えております。

次のページをごらんください。企業アンケートの方でございますけれども、企業アンケートの質問事項については、質問①の1、①の2、及び質問②の1の回答欄が企業向けに事業活動に関する質問となっている他は、先ほどご説明した住民アンケートの様式と同じような形になっております。

最後になりますけれども、次のページ、今後の計画段階評価の進め方についてご説明させていただきます。

本日の第1回東北地方小委員会で、地域や道路交通の現状と課題、政策目標の設定等をご審議いただきまして、その後、意見聴取ということで地域の方々からご意見をいただくという流れで進めていきたいと考えております。

地域の方々からの意見では、地域・道路の課題、求められる道路機能につきまして、道路の利用者、地域住民、企業の方々からアンケート調査を、また、企業等からヒアリング調査を行いまして、その意見を踏まえて第2回の小委員会で意見聴取結果の確認と、それに基づく対策案の考え方、対策案の検討、ルート帯等についてご審議いただきたいと考えております。

また、第2回小委員会後にも意見聴取を実施しまして、全3回の小委員会開催を今のところ予定しておりまして、最終的に概略ルート、構造等の対応方針を決定してまいりたいと考えております。

少々長くなりましたけれども、112号・山形中山道路の計画段階評価についてご説明させていただきました。

○浜岡委員長 ありがとうございます。

ただいま説明いただきました内容につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、よろしく願いいたします。

○温井委員 今、鶴岡におりますけれども、その前、10数年、山形に住んでおりまして、この辺もよく知っているところなので質問させていただきます。

大体、分析は妥当なところだと思ひまして、大変危険なところで、渋滞もするだろうというようなところだと思ひます。

そこで、アンケートや意見聴取に関してですが、例えば非常に危ないなと思うのは、歩道が確かに非常に狭く、側溝の蓋がない部分もあり、おそらく、自転車で歩道を行くと人に対して危険な気もいたしますし、もう車道を行くしかないのではと思います。

交通量のあるところで自転車はあると思うのですけれども、住民、特に通学に使っている人がいるかどうかとか、アンケートは全戸でしたか。

ですから、特に地域については呼びかけて、なるべく回答してもらおうよということかと思いますがけれども、今、アンケート項目で見ると、危険とかというところの項目というのは、交通事故の危険性ありますよね。②の2のところですね。あと、地域団体とかにも個別に聞き取りをなさるのでしょうか。

そういうところで、学校とか、通学に自転車を使いそうな組織にお聞きになれば、非常に問題が浮かび上がってくるのかなという様に思っていました。

○事務局 ありがとうございます。現時点で全戸配布という形で、あとは道路を使っている業者の方とかを想定していますけれども、今、貴重なご意見をいただきましたので、アンケートをとるに当たっては参考にさせていただきたいと思います。

○温井委員 あと、今、アンケートをとる対象が寒河江市までになっており、西川町は入っていませんが、私は西川町の人から裏道を聞きまして、西川町の方は混むのでこの道を使わずに、もっと西の方を回っていくというようなことをやっている。危険というより、時間がかかるということなのでしょうね。

多分、寒河江市も同様に、新市街地のある方等は、最上川の川沿い、県立公園のあたりを通過して、中山球場から広域道路に出てくるというやり方をしていると思います。多分、現在の混雑が改善されると新たな道路を利用するというようなこともあるように思いますので、今ここを避けている方たちが意見を言うような地域をうまく調査されると、道路の必要性というのは非常に浮かび上がっていくのかなというのも、少し思いました。

○事務局 ありがとうございます。企業のドライバーさんとかはそういう裏道情報に詳しいと思いますので、そういうところはヒアリングしていく際に、恐らくその辺も聞けるのかと考えています。

○温井委員 もう一つ、大きな4番のご説明がある中で、地域に配慮すべき事項ということで、自然環境ということをお今回の委員会では資料に上げていただいているのですけれども、ぜひ配慮していただきたいことに、歴史的な環境、歴史的な町並みというものも少し考えていただけないかと思います。

それで、今回の区間の山形の市街地のところなのですが、最後のところは、現状は一方通行のところを一応、ルート候補に挙げていらっしゃる。それで、お城の北側

の、今、整備中のところとつながるといふ形だと思ふのですけれども、最後の一方通行のところはなかなかいいところで、土蔵とかも随分あるような農家もあって、今のところ一方通行なので散歩にもいいようなところがあるように思ふのですけれども、その隣の、むしろ現状、相互通行になっているところの方がルートになって、現状のJRを跨線橋で渡ってくる、インターにつながるところの方にぶつかる方が自然ではないのかなと思つておりました。

現状でも道路は、今の予定のルートですと、その先のところがお城のすぐ西側の通りであり、余り交通量のない細目の通りになっていて、もう1本西側のところが交通量があって、そちらにつながる方が全体のネットワークとしても自然のような気がいたしますし、町並みの歴史的な資源が残っているというようなこと等も含めるといいような気がいたしますので、その辺のところを山形市の道路の計画等も含めて、今のところそちらがどういう経緯で上がっているのか、少し教えていただけたらと思ひます。

○事務局 計画段階評価の対象区間としては現在の道路の区間が対象になりますけれども、まさにその課題を解決するために今の道路をいじるというのももちろん1つの案ですし、もう1つ、ここを通る交通をバイパスさせるといひますか、そういう新しいバイパス道路をつくることによって現在の課題のある区間については交通量をぐっと減らしてあげて、歩行者とか自転車とかが通りやすい道路にしてあげるか、あるいは今おつしたような、一方通行のところについても手を触れないという選択肢も当然あると思ひます。それは広くこの中に入れるということでございます。

○温井委員 どうもありがとうございました。

この町並みについては、山形市内では市民が年6回、歴史的なものを見るまち歩きをしておりますして、城下町やまがた探検隊というのがありますして、そこが主催している、一般市民も入るまち歩きがあって、100人ぐらい集まったりして、主に旧街道のもう少し北側の方を歩いているところが多いと思ふのですけれども、ヒアリングの際にぜひそこに聞いていただきますといひかなと思ひます。

また、その中心になっているのが、県の都市計画課の方々も随分入ったりしているのですが、非常にスムーズにいろいろな問題点が拾い上げられるのではないかと思ひますので、どうぞよろしく願ひいたします。

○浜岡委員長 その他ですが、何かありますでしょうか。

○小野澤委員 私は一応、社会調査法を専門としておりますして、調査の実施方法について2点、確認させてください。

全戸配布ということだったのですけれども、調査票は世帯に1枚ずつしか配らなくてい

いのかと。

つまり、1世帯で誰が回答するのかによって、利用者が、先ほど自転車に乗る方とかの例も出ましたが、高校生であるとか車のない方であるとかという方の意見をとるために、その配布方法についてどのようにお考えかという点が1つと、私もいろいろなアンケート調査をするのですが、一番問題なのが、単一回答のところにはいっぱい丸をつけてくるということが、データの処理上、どの様に考えたらいいのかということなので、質問①のところ「主な」と書いてあるのですが、これをほんとにメインで使っているものだという事をもう少し強調しないと、歩くし、車に乗るし、バイクにも乗るしみたいなことになりかねないので、その辺の調査目的に合わせて強調が必要なのではないかなという、2点目は意見です。

1点目について、何かお考えがあればと思います。

○事務局 現状は世帯に1枚ということなので、まさに今おっしゃったような課題が確かにあると思いますし、誰が書いたのかによって確かにその辺あると思いますので、そこはまた宿題として考えさせていただきたいと思います。

○浜岡委員長 各戸に複数、配布するというのもありますね。

その他、いかがでしょうか。

○小野澤委員 こういう調査は多分、他の場所でもやっているのかなと思うのですが、結果を他の事例と比較できると、特にこの地域の道路の問題とかということが浮かび上がるのかなと。

これはどう考えても、先ほど先生もおっしゃいましたけれども、課題がある道路なので危ないとか直してほしいという意見はたくさん出ると思うのですが、それを超えて、この地域でここが特に問題であるというのを確認するには、他の同じような道路の地域の住民の意見と比較できれば、よりはっきりするのかなと思って。

なかなか難しいとは思いますが、何か他の地域の道路評価の住民アンケート等と比較できるものがあればいいかなと少し思ったという、これも意見です。

○事務局 確かに、どの道路を対象にしているかによってそこはなかなか違うので、我々の事務所だけを見ても、他にも同じような計画段階評価を今、手続き中の事業もございますが、これはどちらかというとは街中の事業で、もう1つは、どちらかというとは高規格道路に近いようなところなものですから、単純に比較はできませんけれども、今のご意見をいただいて、少し考えていきたいと思えます。

○浜岡委員長 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。

調査する際に、もっとしっかりと、必要性のある人に聞いてほしいと。それを踏まえた結果にしてほしいということだったのではないかと思います。

お2人のご質問、どちらも今回の事業に関して反対という考えではなくて、基本的には妥当ではないかという中で、ただ、こういう意見も取り込んでほしいという建設的なご意見ではなかったかと思えます。

ということで、この委員会として、進めていくことについて妥当ということに考えてよろしいかと思えますが、よろしいですか。

ありがとうございます。では、事務局の方で、今日いただいた意見を踏まえて、意見聴取等を進めていただくということで進めていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

以上で、新規事業採択時評価、計画段階評価について審議が終わりましたが、全体を通じて何かご意見等ございますでしょうか。

それでは、最後に、今日のこの委員会の資料の公開・非公開について確認をしたいと思えます。この資料をホームページ等で公開するかどうかということなのですけれども、公開するというので進めていきたいと思うのですけれども、いかがでしょうか。

ありがとうございます。それでは、本日のこの資料、すべて公開するというにさせていただきますきたいと思います。

また、議事録につきましても速やかに公表するというになっておりますが、事務局の方から何かございますでしょうか。

○事務局 議事概要につきましては、速やかに作成し、委員長に確認していただいた上で公開させていただきたいと思っております。

詳細な議事録につきましては、後日、委員の皆様にもメール等で送付させていただき、それぞれにご確認いただきたいと思いますと考えてございます。

○浜岡委員長 議事録につきましては皆様にご確認いただくことですが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。また、議事概要につきましては、私の方で責任を持って確認させていただきたいと思えますので、その部分はご了解いただきたいと思います。

以上で本日の議事を終了したいと思います。議事進行を事務局の方にお戻しします。

○司会 浜岡委員長並びに委員の皆様方におかれましては、長時間にわたりご審議を賜りまして、まことにありがとうございます。

以上をもちまして、社会資本整備審議会道路分科会第17回東北地方小委員会を閉会いたします。本日はまことにありがとうございました。