

第25回東北地方小委員会

【議事録】

○議事

1) 計画段階評価

・北上花巻道路

浜岡委員長 浜岡です。これから議事を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

今回、北上花巻道路につきましては、資料1に基づいてすべての項目を一度に説明いただいて、その後、まとめて審議をするという形をとりたいと思います。

それでは、事務局のほうから説明、よろしくお願いいたします。

舟波課長 舟波でございます。まず、今回の北上花巻道路の進め方について御説明をさせていただきます。

本日御審議いただきます北上花巻道路は、今年度新たに計画段階評価を進めるための調査に着手した道路でございます。他の箇所と違いますのが、資料2に「平成31年度の道路調査の見通しについて」と資料を1枚つけさせていただきます。これの真ん中あたりに、「北上花巻道路については概略ルート・構造の検討を進め、その結果を踏まえ、都市計画・環境アセスメントを進めるための調査を実施します」とあります。

よって、従来の進め方とは異なりまして、整備の必要性、地域の情勢などを勘案しまして、通常、複数に分けて御審議いただきます地域道路交通の現状と課題、政策目標の設定、ルート案の提示、対応方針案の決定をまとめて御審議いただきたく、本日、御提案させていただきます。

具体の説明はこの後、御説明させていただきますが、本件について御審議いただきまして御承認いただいた暁には速やかに手続を進めていきたいと考えておりますので、本日は御審議をよろしくお願いいたします。

浜岡委員長 では、資料の説明をお願いいたします。

増澤副所長 岩手河川国道事務所副所長の増澤といいます。よろしくお願いいたします。「一般国道4号 北上花巻道路」の資料1をごらんください。

1 ページは評価対象区間についてでございます。

対象区間である北上市、花巻市は、南北に東北縦貫自動車道が縦断し、平成30年度に全線開通しました東北横断自動車道・釜石秋田線が東西に横断するなど広域ネットワークが結節しておりまして、交通の要衝となっております。

続いて、2 ページをご覧ください。今回の評価対象区間についてでございます。

国道4号の整備状況ですが、盛岡市側から4車線化が進められておりまして、対象区間の南側では水沢東バイパス、金ヶ崎拡幅、北上拡幅と整備が進められております。

資料の下側に対象区間の模式図がございます。南側は、北上拡幅により4車線化が進められております。北側の花巻東バイパスと花巻市街地を通過する旧国道4号は、それぞれ2車線ですけれども、断面としては4車線が確保されている状況になっております。対象区間の約3kmが2車線区間で、ボトルネックという状況になってございます。

続いて、地域の概況と課題の御説明に移ります。

3 ページの「人口の推移」についてです。

左上の図1は将来人口の推移でございます。岩手県全体で人口が減少傾向にありますが、花北地域は県平均と比較するとやや減少が緩やかな状況です。当該地域の花巻市と北上市は企業の進出や増設が進展しており、図2のとおり、花巻市と北上市との行き来を示す人口流動というのは年々、増加傾向にあり、最新のデータでは1万人弱の流動があります。また、図3の保有車両数は、北上市、花巻市とも伸びている状況です。図4では、北上市は転入人口が転出人口を上回っており、図5では、新設住居着工戸数も急激に伸びている状況です。図6では、人口が増えている地域をオレンジ色で示しておりますが、国道4号線沿いに集中していることがわかります。

続いて、4 ページの「産業」についてです。

図1に示すように、対象区間の周辺には複数の工業団地が立地しております。図2の産業別総生産額の内訳では、対象地域の第二次産業が3割以上と全国や東北、岩手県よりも高く、製造業が盛んな地域となっております。図3は製造品出荷額ですが、北上市は高速道路の延伸とともに製造品出荷額が増加していることがわかります。図4は、製造品出荷額の内訳ですが、電子部門・デバイス・電子回路製造業や機械器具製造業などが地域の主力産業となっております。

続いて、5 ページの「企業進出」についてです。

図1、図2に示すとおり、当該地域では企業進出の増加に伴い、従業員数、有効求人倍率も、図3、図4のように増加しております。現在、2020年の出荷開始に向け、世界有数の半導体企業が北上市に新工場を建設中です。北上市では、関連企業の進出も見込まれることから、北上工業団地のさらなる拡張を図っております。

続いて、6 ページの「周辺道路の交通現況」についてです。

図2に示すとおり、北上拡幅区間と対象区間である北上花巻区間では、交通量が増加傾向となっております。対象区間は、国道や並行する県道・市道を含めた断面を見ますと、

交通容量を超過してございます。

続いて、7ページの「旅行速度」についてです。

図1では区間ごとの速度を示してございます。対象区間の前後は、ピーク時で40km/h程度で走行しておりますが、対象区間は整備済み区間に挟まれた2車線の区間であるため、速度が20km/h程度に低下しております。冬期においては、路肩に堆雪した雪の影響で、適切な路肩の幅員が確保されず、さらに速度が低下します。そのため、対象区間はボトルネックによる渋滞区間となっております。

続いて、8ページの「交通事故」についてです。

図1の棒グラフは、死傷事故率を示しています。対象区間では、過去10年間、死亡事故が3件発生しております。起点側の交差点では県平均の約10倍の死傷事故が発生しております。図2の事故の状況としては、追突事故が約8割を占めており、混雑に起因する追突事故のほか、4車線から2車線に絞られる箇所において急な割り込みによる追突事故の事例がございまして、さらなる交通需要が見込まれる中、安全・安心な交通の確保が課題となっている状況です。

続いて、9ページの「物流への支障」についてです。

図1に示しているとおり、対象区間は、製品輸送の際、南北方向の物流ルートとして利用されております。また、輸送ルート上の問題が多い区間として、利用企業の方々から指摘されております。図2で示しているように、4車線化、混雑解消、移動時間短縮など、円滑な交通確保が課題となっております。さらに、花巻市が進めている花巻PAスマートインターの整備により、今後、さらなる国道4号の交通量の増加が見込まれるところでございます。

続いて、10ページの「医療」についてです。

花巻市における救急搬送先では、図2に示すとおり、全体の約半数が北上市の病院へ搬送されております。また、年間救急出動件数も増加傾向にあります。対象区間は2車線区間であることから、幅員が狭く、緊急車両の走行に支障を来すなど、円滑かつ安全走行の確保が課題となっております。

続いて、11ページの「地域に配慮すべき事項」についてです。

既存文献からは重要な動植物が生息・生育している可能性があります。対象区間周辺に配慮が必要な生息環境は確認されておりません。そのため、環境に対する影響は少ないものと考えております。

続いて、12ページをご覧ください。これまでの御説明内容を踏まえまして、政策目標素案について取りまとめております。

対象区域の課題と要因を整理すると、1つ目の「渋滞」につきましては、2車線区間で交通混雑が発生しているという課題に対しまして、交通容量が不足していることが要因と整理しております。

2つ目の「物流」について、輸送ルートが脆弱であるという課題に対しまして、物流の

ボトルネックとなっていることから、アクセス性・定時性が低下していることが要因と整理しております。

3つ目の「事故」については、事故多発箇所が存在するという課題に対しまして、車線の減少や交通混雑により交通の錯綜や車両間の速度差が発生し、事故を誘発していることが要因と整理しております。

4つ目の「医療」につきましては、渋滞により患者の安定搬送に支障を来しているという課題に対しまして、幅員狭隘区間による走行の阻害が要因と整理しております。

これら4つの課題・要因に対しまして、「交通容量の確保による渋滞の緩和」、「円滑な物流ルート確保」、「交通安全の確保」、「安定した救急搬送ルート確保」の4つの政策目標素案を設定しております。

続いて、13ページをご覧ください。

地域の将来像として、岩手県・花巻市・北上市における総合計画で政策目標素案に関する部分を抜粋して掲載しております。岩手県の「いわて県民計画」では、産業振興や交流を支える道路整備、安全・安心を支える社会資本の整備の中に、政策目標素案として設定をした、交通容量の確保による渋滞の緩和、円滑な物流ルート確保、交通安全の確保、安定した救急搬送ルート確保に関する記載がございます。また、花巻市まちづくり総合計画、北上市の総合計画の中にも、それぞれ政策目標素案に関する記載があることを確認しております。

続きまして、14ページをご覧ください。

道路及び地域の課題や要因、地域の将来像を踏まえまして、4つの政策目標素案を設定しております。1つ目は「交通容量の確保による渋滞の緩和」、2つ目は「円滑な物流ルート確保」、3つ目は「交通安全の確保」、4つ目が「安定した救急搬送ルート確保」です。

対策案を検討する上では、交通混雑関連、企業活動関連、交通事故関連、救急搬送関連の4つの項目に整理いたしまして対策案を検討しております。

続いて、15ページの「関係団体ヒアリングの結果」についてです。

道路及び地域の課題について、各団体へ意見を伺っております。交通混雑に関する意見や企業活動に関する意見は全業種で挙げられ、課題として認識されております。また、交通事故に関する意見や救急搬送に関する意見については、関連する業種で意見が挙げられておりました。道路整備の必要性については全業種で挙げられているところです。

続いて、16ページでは、いただいた意見を課題ごとに整理しております。

交通混雑に関する意見としましては、交通混雑が慢性化し、交通容量不足による交通の円滑性が低下しているという意見が多く聞かれており、4車線化を期待する声もありました。

企業活動に関する意見としましては、近年の企業集積の進行により混雑が発生しており、今後、大手企業の進出によってさらなる需要増加が懸念されるという声が多く聞かれました。

交通事故に関する意見としましては、混雑に起因する事故が発生しているという意見がございました。

救急搬送に関する意見としましては、幅員狭小箇所や慢性的な混雑により、救急搬送の安定性が低下しているという意見が多くございました。各団体、沿線企業の皆様も、交通混雑、企業活動、交通事故、救急搬送の各項目において課題を認識しているということが確認できました。

続いて、17ページをご覧ください。

地域の課題・将来像から設定した政策目標案に対しまして、先ほど関係機関への意見聴取結果も同様の課題認識であることが確認されましたので、政策目標としまして、「交通容量の確保による渋滞の緩和」、「円滑な物流ルートの確保」、「交通安全の確保」、「安定した救急搬送ルートの確保」の4項目を設定しております。

続いて、18ページに、政策目標の達成に必要な機能と配慮すべき事項を整理してございます。

交通容量の確保による渋滞緩和に対する必要な機能として、交通容量不足を解消し、混雑を緩和できるかどうか。円滑な物流ルートの確保に対する必要な機能としまして、工業団地間や高速道路への速達性を確保できるかどうか。交通安全の確保に対する必要な機能といたしまして、事故が少なく安全・安心な交通が確保できるかどうか。安定した救急搬送ルートの確保に対する必要な機能といたしまして、安全で円滑な救急搬送が可能になるかどうかと、以上の4つの必要な機能について整理してございます。

続いて、19ページに、政策目標を達成するために求められる機能について整理し、評価項目を設定してございます。

交通混雑に対しましては、交通容量の確保。企業活動に対しましては、物流経路の速達性の向上。交通安全に対しては、交通事故の低減。救急医療に対しましては、救急搬送ルートの走行性・速達性の向上を評価項目として設定しました。

また、対策案を検討する上で、地域の環境や土地利用、コストについて配慮することとしております。

続いて、20ページのルート帯案の検討を行うためのコントロールポイントについて御説明いたします。

対象区間周辺には農業研究センターなどの公共施設や自動車学校が存在しており、国道4号から広範囲に広がっております。対象区間では交通安全対策事業を2箇所を実施しておりまして、花巻市側は4車線の都市計画決定がされております。周辺の土地利用状況といたしましては、4車線の都市計画決定済みの花巻市側は都市計画幅でセットバックして開発されております。都市計画未決定の北上市側は、4車線の必要幅に建物が少ない状況になっております。

よって、周辺への影響を最も抑えることができる、現道拡幅案を検討いたします。

続きまして、21ページの「ルート帯案の検討」についてです。

現道拡幅案につきまして、政策目標を達成するための、4つのポイントを整理しております。1つ目が、4車線に拡幅することで交通容量を確保し、現道の交通混雑を緩和する。2つ目が、必要な道路幅員を確保し、冬期の速度向上と救急搬送時の安全で円滑な通行空間を確保する。3つ目が、前後の整備済み区間と4車線で接続することにより、物流経路の速達性を向上させる。4つ目が、北上市総合計画で示される「産業活動の向上を図るため、国道4号拡幅の整備を促進する」という方向性が合致し、地域産業の活性化が期待される、という点をポイントとしてございます。

続いて、22ページの「対策案の評価」についてです。

現道拡幅案以外で、どのような対策が考えられるかということで、ソフト施策+交差点改良案について比較しております。

ソフト施策+交差点改良案とは、TDM等のソフト施策及び2箇所の交差点改良によって交通需要のコントロールと安全な通行を確保するという案でございます。

ソフト施策+交差点改良案は、交通容量が2車のままとなっていますので、評価項目の交通容量の確保による渋滞の緩和、円滑な物流ルートの確保につきましては現道拡幅案より劣り、安定した救急搬送ルートも確保できません。交通安全の確保につきましても、改良する交差点では事故が減少するものの、その他の区間は変わらないということで、現道拡幅案より劣ります。

よって、政策目標とした4項目とも、ソフト施策+交差点改良案より現道拡幅案のほうが政策目標の達成を見込めるという評価となっております。

続きまして、23ページから25ページは、「自治体への意見照会」についてでございます。今回は住民への意見聴取を行っていないことから、岩手県のほかに、北上市と花巻市からも回答をいただいております。

意見照会の結果ですが、岩手県、北上市、花巻市ともに、国道4号北上花巻道路の対応方針原案について同意いただいております。また、円滑な交通確保のため、4車線拡幅が不可欠ですとの回答をいただいております。

続いて、26ページに、これまでの説明内容を踏まえまして、対応方針案をまとめております。

1の「道路整備の必要性」として、政策目標を左側に示しております。それらを実現するための道路整備につきまして、右側に整理しております。

これらを踏まえまして、2の「対策方針(案)」では、計画及びルート帯案につきまして、「全線の4車線拡幅と必要な道路幅員の確保により交通容量を拡大し、渋滞の緩和による円滑な物流の確保、安全・安心な通行空間の確保、安定した救急搬送ルートの確保を図られる現道拡幅案とする」といたしております。

27ページに、先ほどの対応方針案とともにルート帯案を示しております。

最後に、28ページ、「今後の進め方」について御説明いたします。

本日の委員会におきまして御説明した課題や政策目標案、対応方針案、ルート帯案等に

つきまして審議していただき、承認をいただきましたら、対応方針を決定いたしまして詳細ルート・構造の検討に進んでまいります。その後、都市計画手続へと進めていきたいと考えております。

なお、今後は、都市計画手続の際の説明会や公聴会も活用し、住民の意見を計画に反映していきたいと考えております。

説明は以上となります。

浜岡委員長 ありがとうございます。何か追加の説明はございますか。

舟波課長 今、事務所のほうから資料について御説明させていただきましたが、今回の対象区間は、やはりボトルネックによる渋滞や事故の多発などといった課題がある中で、大手の半導体企業が進出するといった産業の発展が著しい地域でございます。早期に課題を解決していく必要があると考えております。

また、ルートに当たりますは、一部、4車線の都市計画決定がなされており、一部、交差点改良も開始している中で、残りの改良が必要な区間延長が短く、現道拡幅が有効であるという状況です。地元の岩手県や北上、花巻両市からも4車線拡幅の早期整備を望まれております。以上、地域の現状の課題から対応方針の決定までまとめて御説明させていただきました。御審議よろしくお願いいたします。

浜岡委員長 ありがとうございます。

いつもならば3回かけて議論するところを、今回、1回にまとめて行うということですので、今までの3倍くらいしっかりと議論をしていきたいと思っております。

ただいま説明ありました内容につきまして、何か御質問、御意見などございますでしょうか。

宮原委員 9ページに、周辺の道路環境等も同様に変化していくということで、東北自動車道に、花巻PAスマートインターの開設が進められているということなのですが、このスマートインターと今回の対象区間である国道4号をつなぐ道路として、どこの道路が使われるのでしょうか。

例えば、そこから降りてくる自動車、ないしは乗る自動車としては、トラック等の大型のものが多いたと思います。関連する道路の整備が進んでいるかどうか、お教えてください。

増澤副所長 現在、花巻市がスマートインターから工業団地までのルートを確認する計画で整備を進めているところです。9ページの図1において、対象区間の花巻市側の交差点から、黄色い線で示されている県道が北側へ延びておりますが、その県道とスマートインターを結ぶ道路につきまして、花巻市が整備してございます。

宮原委員 今のお答えですと、国道4号を通らないような形のルートということですか。それとも、基本的には国道4号を通過して北上工業団地へ入るルートということですか。

増澤副所長 9ページの左側の拡大図に、スマートインターから北上工業団地へと続く矢印が示してあります。

宮原委員 ピンク色の矢色、出ていますね。

増澤副所長 そうです。このような形で4号を通過するというようなことで考えてございます。

宮原委員 わかりました。では、今回の対象区間も通るとのことですね。

増澤副所長 そうです。

宮原委員 はい、わかりました。

阿部部長 私がお答えいたします。今、花巻PAスマートインターを整備しているのですが、それにあわせて補助事業で、市が事業をしています。これは当然のことながらスマートインターと一体的に整備するという計画になっていて、その一次アクセスを使って国道4号を経由し、工業団地に入っていくルートになると思います。

宮原委員 わかりました。ありがとうございます。

浜岡委員長 そのほか、いかがでしょうか。

小野澤委員 15ページの一覧表を見ると、対象区間を利用する様々な業種へのヒアリング結果がまとめられております。事故自体は追突事故などの車同士の事故が多いところだとは思いますが、やはり交通事故が多発しているということを考えると、小中学校へ通学する小さなお子さんが事故に遭う可能性もあると思います。また、対象区間の周辺には自動車学校もありますし、大学もありますので、車で通学、あるいは車自体が学校で利用されているということもあると思います。一覧表にある教育機関というのは具体的にどういった教育機関へのヒアリング結果なのかということを確認させていただければと思います。

増澤副所長 今回、ヒアリングの対象としたのは、学区にあたる花巻市と北上市の小中学

校と、富士大学です。

それらの教育機関からの意見につきましては、16ページの「関係団体ヒアリングの結果」に示しており、「今後、交通量が増えていくことで、人身事故の多発が懸念される、生徒たちの安全が心配」という御意見をいただいております。

小野澤委員 地理的な配置から見ると、ちょうど市境になっていますので、当該区間を通して小中学生が通学に利用しないとは思いますが、そこが渋滞していることで、周辺の小中学生が日常的に利用している道路における交通事故の可能性が高まっていると想像しました。そういった点からも、主要道路の交通容量を確保するという事は重要なことと思いましたが、この国道の事故だけではなく、周辺の生活道路の事故の状況もわかると、整備の必要性がよりはっきりすると思われました。

増澤副所長 ありがとうございます。今後、整備を考える上では、そのようなことも視点に置きまして計画したいと思います。

浜岡委員長 ありがとうございます。

小林委員 20ページで提供いただいているデータの中で確認です。対象区間の約3kmのうち花巻側の0.9kmについては都市計画決定済みということで、写真にもあるようにかなりセットバックされていて、拡幅工事も比較的容易に、スピーディーにいくという感じがします。

一方、北上市のほうも、資料にも書いてあるとおり、比較的、建物が少ない状況ということなのですが、それは村崎野地区の0.6kmのことを言っているのですか。それとも、0.9kmを除いた約2kmのことを言っているのですか。

増澤副所長 20ページの地図を見ていただくと分かるように、周辺が畑や田んぼとなっております。昔からこのような状況の土地でして、1次改築をする際に少し高盛り土のような形で盛って用地を確保していたところに、住民の方が宅盤を造成した経緯がございます。余裕地が生まれているという状況の地区です。都市計画決定済みの0.9km以外の部分がこのような状況と理解をしていただければいいと思います。

小林委員 なるほど。地図を見ると、沿道に岩手県農業研究センターや自動車学校もありますけど、その辺も余裕はあるという理解でよろしいのですか。

増澤副所長 研究センターにつきましては、同様に余裕がございます。ただ、自動車学校や商店などは道路側に寄っているという状況はございます。

小林委員 あまり大きな問題にはなりそうではないと思います。

阿部部長 住居やビルがすぐそばにあるという状況ではありませんので、用地買収は比較的容易にできるかと思います。

小林委員 わかりました。

浜岡委員長 そのほか、いかがでしょうか。

私も20ページの図をもとに少し質問させていただきます。最終的にはこの区間をすべて拡幅するという形ではありますが、場合によっては別線をつくるということも考えられなくはないかと思うのです。

ただ、距離にして両端をとると1.5kmぐらいなので、切り回しても逆に線形が悪くなってしまって、交通の乱れが生まれ、走りづらい環境になるかもしれないと思うのですが、いかがでしょうか。

増澤副所長 残り1.5kmという短い区間で別線ルートを引くということは、全くできないというわけではありませんが、当該地域の状況を総合的に判断しまして、現道拡幅という形で考えております。例えば、花巻市であれば行政指導してセットバックしていることや、地域住民による国道4号沿線の使い方が、拡幅によって大きく変わることはないと考えております。

浜岡委員長 西側にバイパスを整備するとなると、農業研究センターを必ず通過するというので、なかなか難しい。東側であれば、できなくはないかもしれませんが現状より迂回しなければいけない上に、かえって走りづらくなると。そういう理解でよろしいのでしょうか。

増澤副所長 そのとおりでございます。

浜岡委員長 ありがとうございます。

確かに、20ページの写真2を見ますと、1.5kmの区間についても大分セットバックされていますので、それほど家屋に影響を及ぼすことなく整備ができそうだという感触なんです。

増澤副所長 はい。

浜岡委員長 ありがとうございます。そのほか、いかがでしょうか。では、私のほうからもう一つ。

5 ページ、企業が進出するという記事があります。東芝メモリ岩手さんであれば、製造棟1棟の雇用が1,000人規模で、それが2棟、3棟となれば、2,000人、3,000人の雇用となり、大きな交通負荷になると考えられます。

ジャパンマテリアルさん、東京エレクトロンさんはそういった数字が示されておませんが、同じぐらいの規模で進出されるということなのではないでしょうか。1万6,500㎡というのは結構広い土地ですから、従業員も多いのではないのでしょうか。

増澤副所長 今、最初にお話がありました東芝メモリさんが、かなり大規模に動いているということで、かなり住居環境も変わってくると、北上市も花巻市も認識しておりますので、そこを中心に資料は取りまとめしております。

浜岡委員長 わかりました。雇用の人数が公表はされてないのですが、ある程度大きな数字はありそうだということはわかると。仮にゼロだとしても、東芝メモリさんの1,000人というのも結構大きい数字です。今でも渋滞している状況ですから、道路に対する負荷としては非常に大きいということで認識してよろしいですか。

阿部部長 まだ公式的な数字は出てないと思います。ただ、あくまで噂なんですけど、1,000人規模であれば下請も1,000人ぐらいは当然出てくるだろう、という話を商工会議所の方から伺ったことはあります。

浜岡委員長 ありがとうございます。もう一つ二つとか、いかがでしょうか。

宮原委員 今回の検討とは少し話題が違うのですが、参考までに伺いたいことがあります。今、浜岡委員長がおっしゃった5ページのところで、随分と大きな工場誘致を地元の方たちが成功させていらっしゃるので、今回の対象区間の整備がものすごく重要になるというのはよくわかりました。

さらに、いろいろな企業が集積したときに、今後この地域全体として、どういう部分を整備していかなければいけないかという部分を、教えていただければと思います。

阿部部長 最初に考えなければいけないのは、円滑な物流の確保だと思います。

それと、地域の皆様のことを考えると、工場の形態によりますが、1,000人規模の方々が通勤することになりますので、円滑な通勤を確保するということが重要だと思っており、通勤交通をどうさばくかという話は、現在、地元の方々と事務所も入った勉強会を開催しております。

さらには、先ほど小野澤委員からもお話があったのですが、通学路の安全性をちゃんと確保できるということも重要だと思しますので、きめ細かく交通の課題は勉強させていただきたいと思っております。

宮原委員 ありがとうございます。

浜岡委員長 そのほか、いかがでしょうか。

この資料、説明を聞きまして、当該区間3kmについて、両方向が4車線道路なのに当該区間だけが2車線になっていることで渋滞してしまうという隘路になっていることがわかりました。加えて、企業も進出するというので、ただでさえボトルネックになっているところにさらに交通量が増える。これは何とか早くしなければいけないという意味で、必要性の高い箇所であるというのは、皆様方、御認識いただいたのではないかと思います。

そこを何とかしていきたいということで、本来ならば住民アンケートを2回実施するというのですが、企業へのヒアリングや、住民を代表するという意味で市への意見照会を実施しているということで、しっかりこの方針を確認した上でこの資料ができ上がったということ、皆さん確認できたのではないかと考えております。

今回、ここで議論してきましたが、今後の進める方向性について否定的な意見というものがあつたわけではございません。これはどうでしたかと少し気がかりなことを聞いた程度のもので、事業を進めることについての意見はございませんでしたので、委員会としては、皆さん事務局案を御了解したということによろしいでしょうか。

小林委員 検討の素材としては非常に、好条件が揃ったとは言い過ぎかもしれませんが、こういうケースのときは、今回のように3回にこだわらずに、柔軟に審議の回数を決めていただくほうがよろしいかと思います。3回で済まないときは、4回、5回というケースがあるかもしれませんけれども。

浜岡委員長 そうですね。ありがとうございます。

企業の進出が間近に控えているということで、できるだけ早くスタートしていかないと進出直後の渋滞が長く続くことになりますので、ぜひとも前向きに進めていきたいと思っております。

これで計画段階の評価について審議を終わりましたけど、全体を通して何かございましたらお願いします。いかがでしょうか。

小野澤委員 改良が必要な区間が短い距離で残ったということ、あるいは条件がよかつたという今の委員長の意見はそのとおりなのですが、逆に言うと、この短い距離が残らないような計画の立て方を今後していかないといけないのではないのでしょうか。道路の整備の

場合、いろいろな事情で着手できるところから整備していくというのは、仕方がないとは思いますが、今後は改良が必要な区間があまり短く残らないような実施の方法などを含めて、効率化等も考えていくべきだと思います。

浜岡委員長 ぜひともよろしく願いいたします。

それでは、最後に、この委員会の資料の公開・非公開について確認したいと思います。

この資料をホームページ等に公開するかどうかということなのですが、すべて公開するというので今まで行ってきましたが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、本日の資料をすべて公開するということに決めさせていただきます。

あと、議事録につきましても速やかに公表するということになっておりますが、事務局のほうから御説明をお願いいたします。

舟波課長 まず議事概要につきましては、速やかに作成いたしまして、委員長に御確認いただいた上で公表してまいりたいと思います。詳細な議事録につきましては、委員の皆様の後日、メール等で送付させていただきまして御確認いただきたいと思っております。

浜岡委員長 ありがとうございます。

それでは、議事録につきましては、ただいまの対応でよろしいでしょうか。御確認よろしく願いいたします。

また、議事概要につきましては、私のほうで責任を持って確認させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いします。

以上で、本日の議事を終了したいと思います。司会進行を戻します。

司会 浜岡委員長並びに委員の皆様方におかれましては、長時間にわたる御丁寧な審議、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25回東北地方小委員会を閉会いたします。ありがとうございました。