

社会資本整備審議会道路分科会

第48回東北地方小委員会

【議事録】

○議事

1) 計画段階評価

・ 仙台東道路

菊池委員長 菊池でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速ですが、議事に入ります。仙台東道路について、事務局より資料の説明をしてもらい、その後、質疑応答を行うという流れで進めたいと思います。

まず初めに20ページまでの政策目標の再確認、3ポツまで、ここまでまずご説明いただきたいと思います。それでは、よろしくお願いいたします。

阿部事務所長 仙台河川国道事務所で事務所長をしております阿部でございます。資料1につきまして、私のほうからご説明をさせていただきたいと思います。

最初に前回の審議内容、それからこれまでの検討経緯を振り返りまして、今回の審議内容となります政策目標の再確認、それから想定される導入空間案、これについてご説明をまいります。

まず2ページをご覧ください。評価対象の区間でございますけれども、仙台東道路の評価対象区間につきましては、右にある図のとおり、仙台市東部地域に位置します仙台東部道路、それと仙台西道路を結ぶ区間としてございます。

続けて3ページをご覧ください。こちらは前回の第2回の審議内容からのものですが、政策目標の設定ということでございます。地域の課題、それから道路整備により優先的に解決すべき課題、これを確認した上で、ページの一番下の部分に記載の5つの政策目標を設定してございます。

1つ目は、仙台市東部地域の交通容量不足の解消、2つ目が、道路ユーザーのニーズに応じた道路の適切な機能分担、3つ目が、物流交通に対する円滑な分散・導入による物流活性化、4つ目が、仙台駅と高速道路網の交通結節機能の強化、5つ目が、非常時における広域防災力の機能確保となっております。

4ページをご覧ください。こちらも続けて前回の委員会資料になっておりますけれども、

起終点を設定するに当たっての考え方を示してございます。先ほどの政策目標に加えまして、資料中段に基本条件とございますが、仙台東道路につきましては、仙台都市圏自動車専用道路ネットワークの一部として地域高規格道路の計画路線に指定された路線であると当時、そのように整理をしてございますが、そのため、基本条件として、東西方向の交通需要に対応できるネットワークの確保、アクセスコントロールされたサービス水準の高い道路、交通結節点との接続強化、この3つを基本条件として挙げてございます。

政策目標、それから基本条件に加えまして、広域防災拠点や物流拠点などの各拠点への接続というものを考慮いたしまして起終点を設定する必要があると、このように示したものでございます。

5ページをご覧ください。こちら前回の委員会資料となりますけれども、起終点につきましては、先ほどご説明した5つの政策目標、それから3つの基本条件、拠点への接続、これらを踏まえまして、ページの上段の4つ目の丸となりますけれども、仙台東部道路と仙台西道路を直結ということで、アクセスコントロールされたサービス水準の高い道路ネットワークの形成を図っていく、このように整理をしてございます。

6ページをご覧ください。こちらは前回の委員会でいただいた主な指摘事項をお示ししているものでございます。こうしたご指摘を踏まえまして、仙台市の各種計画や仙台東道路の広域的な役割について整理し、これと合わせて、宮城県や仙台市などとの関係機関と調整を図りながら検討を進めていくこととしてございます。

また、ルート帯や構造の検討に当たりましては、景観等を考慮した評価項目を設定していく、このように考えているところでございます。

8ページをご覧ください。これまでの検討経緯というところで、前回の委員会におきまして仙台東道路に係る政策目標、それから必要な機能の整理、起終点の設定をご提示させていただいて、今後の概略ルートや構造案の検討を進めていくということをお示しさせていただいております。

仙台東道路の概略ルートや構造案の検討に当たりましては、周辺の建築物の立地、それから鉄道や地下鉄などの既設構造物の存在のほかに仙台東部道路及び仙台西道路との接続位置、構造、それから施工時の交通の影響といった非常に難易度の高い技術的課題が多数存在している状況でございますので、技術的課題の解決の方向について、宮城県、それから仙台市と調整を図ってきているところでございます。

10ページをご覧ください。ここからは、政策目標の再確認というところで、前回の小委員会後の道路計画の変化につきましてお示しをしているものでございます。

前回の小委員会後の道路計画における変化といたしましては、令和3年6月に新たに宮城県新広域道路交通計画が策定されまして、その中で、仙台東道路は高規格道路に位置づけられております。右側の図になっております。広域道路ネットワーク計画における仙台東道路につきましては、ブロック都市圏内の拠点連絡をする道路といたしまして、仙台都心から高規格幹線道路のインターチェンジへのアクセスや、仙台塩釜港などの拠点を連絡

する道路に該当してございます。

11ページをご覧ください。小委員会後の仙台都市圏の状況の変化でございます。仙台都市圏の状況変化としまして、まず人口についてでございますが、仙台市の人口は2023年をピークに減少に転じているところでございます。ただ、減少率といたしましては、前回小委員会時の推計値と比較して鈍化しているという状況でございます。

それから、図3に示しておりますが、近年、仙台市に隣接する仙塩広域都市計画区域に属する市町村において、自動車保有台数が増加傾向となっているという状況でございます。

それから、道路整備の状況につきましては、右の図になりますけれども、仙台市内及び周辺地域におきまして、宮沢根白石線でありますとか、国道4号箱堤交差点の立体化といった南北軸の整備が進んでございます。それとともに、都心部につきましては、令和8年供用予定の宮沢橋や定禅寺通の再整備方針に基づく片側2車線化などの事業が進んでいる状況でございます。

12ページをご覧ください。次はサービス水準の観点でございます。左から、平成22年3月に仙台都市圏の高速環状ネットワークであります「ぐるっ都・仙台」が供用いたしまして、平成27年3月には常磐自動車道が全線開通、その後、令和3年12月には三陸沿岸道路も全線開通したということで、沿岸部の交通量が増加しているという状況でございます。また、「ぐるっ都・仙台」のICの出入り交通も増加しているところでございまして、広域交通の都市内へのシームレスな誘導の重要性が増していると考えているところでございます。

13ページをご覧ください。こちらサービス水準についてでございますけれども、国道45号をはじめといたします幹線道路につきましては、交通量が多く、交通容量を超過いたしまして、朝の通勤時間帯などを中心に混雑が発生している状況でございます。また、仙台市の東部地域におきましては時速30km以下の速度区間が多く出ておりまして、特に都心部におきましては主要渋滞箇所や区間が多く存在しているという状況でございます。また、広瀬通の旅行速度でございますけれども、時速20kmを下回っておりまして、速度が低下傾向にあるということから、交通容量確保の重要性が増している、こういった状況でございます。

14ページをご覧ください。次は機能性の観点でございます。東西方向の道路を利用する交通を見てまいります。まず、トリップ長の分布を見ますと、各路線におきまして、短中長トリップが混在している状況でございます。特に広瀬通におきましては、中長トリップの割合が多い、こういった状況でございます。それから、東部地域では長トリップの割合が増加しているような状況となっております。加えまして、内々、それから内外交通などの短中長、どのトリップも混在しているということございまして、このことから機能分担されたネットワーク確保が重要という状況でございます。

15ページをご覧ください。こちら機能性の観点でございますけれども、国道48号の仙台西道路を利用する小型車の交通流動を見ますと、上り下りどちらも約2割が仙台駅

断面を東西に往来可能な3路線を利用しております。3路線というのは、国道45号等、下段に示している3つの路線でございます。これらを利用してありまして、上りは都心部や仙台駅東口までの利用が多いという状況になっております。また、大型車の交通流動を見てみますと、約7割が先ほどの3路線を利用してありまして、仙台市東部地域の物流拠点や国道4号付近までの利用が多くなっているという状況でございます。こうしたことから、機能分担されたネットワークの確保が重要であると考えているところでございます。

16ページをご覧ください。次は物流の観点でございます。仙台塩釜港につきましては東北唯一の国際拠点港湾でございまして、コンテナ取扱貨物量は東北全体の約7割を占めている状況でございます。寄港便数が増加することによる滞船の解消や船舶の大型化に対応するために高砂コンテナターミナルが令和6年4月に供用してございます。また、市内の運送業の事業所のうち、約6割が仙台市の東部地域の宮城野区や若林区に立地してありまして、グラフに示してありますとおり、事業所数も増加傾向となっております。このため、高速道路網と物流拠点を連絡するサービス水準の高い道路の確保の重要性が増していると考えております。併せまして、2024年問題などから物流業界が抱える課題なども踏まえまして、より一層の効率的な配送が求められていると考えているところでございます。

17ページをご覧ください。次は交流・人流の観点でございます。左側の図でございませうけれども、仙台駅東口にヨドバシ仙台第一ビルバスターミナルが開業するなど、利便性向上に向けた環境整備が進められているところでございます。一方、仙台駅周辺などでは、主要渋滞区間や箇所が集中しているところでございまして、一般道路では、右の図に示しているように所要時間にバラツキが見られているところでございますので、高速道路網と仙台駅などの交通結節点を連絡するサービス水準の高い道路の確保が重要であると考えているところでございます。

18ページをご覧ください。交流・人流について続けて見てまいりますが、こちらは、気仙沼市役所あるいは石巻市役所から仙台市役所までの移動経路を見ていったものでございます。これを見ますと、高規格道路においては円滑な移動が可能である一方で、仙台市内の一般道路においては渋滞区間を走行するということで、移動距離に対して所要時間を多く費やしているという状況でございますので、こうした高速道路網と仙台駅等の交通結節点を結ぶサービス水準の高い道路の確保が重要であると考えているところでございます。

19ページをご覧ください。次は広域防災の観点でございます。仙台医療センターが平成31年4月に完成いたしまして、三次救急医療施設として重篤な患者に対して高度な医療を総合的に提供し、これと併せて、県内唯一の基幹災害拠点病院といたしまして災害時の医療・救急措置、それから傷病者の広域搬送の受け入れ等を担っているものでございます。宮城県におきましては、東日本大震災の際に傷病者の円滑な搬送や効果的な物資輸送等に課題が生じたことから、現仙台貨物ターミナル駅において広域防災拠点を計画しているところでございます。現在は仙台貨物ターミナルの移転工事を実施しているところでござ

ございます。一方で、高速道路網から広域防災拠点間においては混雑が発生している状況でございますので、迅速なアクセスの確保が重要であると考えているところでございます。

20ページをご覧ください。ここまでを踏まえまして、前回の小委員会において提示いたしました5つの政策目標について、現在までの情勢変化を確認してまいりました。基本的に、いずれの観点においても重要であるということには変化はございませんし、また、サービス水準と物流の観点では重要性が増している、こうしたことも確認されたところでございますので、前回評価時に設定した政策目標を継続すると考えているところでございます。

菊池委員長 ありがとうございます。では、ただいまの事務局の説明につきまして、ご質問やご意見がございましたらよろしく願いいたします。

吉田先生、お願いいたします。

吉田委員 今回の道路については、仙台都市圏にとってというより、東北にとって、特に被災地にとってとても意義のあるビッグプロジェクトとっていいのだと思います。

その必要性に関して、今、大変丁寧に説明いただきましたように、広域交通の処理とそれから仙台都市圏内の道路交通、地域交通の処理の観点からこういうものの必要性がはっきりわかってきますので、恐らくこの道路ができることによって仙台都市圏に関わる高速ネットワークというのは完成するのだと思いますし、これに接続する、アクセスする地域交通がスムーズに接続することによって都市圏内の地域交通もまたその利便性が高まるのだと思いますし、そういうことがわかるようなとても細かな資料になっておりまして、大変ありがたく感じています。ありがとうございます。

菊池委員長 ありがとうございます。そのほか、ご意見、ご質問などございませんでしょうか。

特によろしいでしょうか。

それでは、政策目標の再確認ということで、継続してこの政策目標の上で今後進めていくということになるかと思えます。

それでは、続きまして、資料の21ページからの4ポツ、想定される導入空間（案）から引き続いてご説明をお願いいたします。

阿部事務所長 それでは、先ほどに続きまして、想定される導入空間（案）ということでご説明させていただきます。

22ページをご覧ください。ここから、先ほど申しましたとおり、仙台東道路の導入が想定される空間を抽出して選定していく、そうした議論になってまいります。以降、これを「導入空間」という表現をさせていただきたいと思えます。

今後、導入空間が選定された後には、この導入空間を基本として、概略ルートですとか構造などの検討になっていく、こういうような流れになっていくと考えております。

まずは前回の委員会の審議内容を踏まえ、導入空間を抽出・選定をしていく条件として4つ挙げられます。1つ目は起終点の観点で、仙台東部道路から仙台西道路までを接続するという事。2つ目は、先ほど再確認していただいた5つの政策目標を達成していくということ。3つ目としては、拠点への接続が可能だということ。4つ目は、これも第2回に議論いただきましたが、3つの基本条件を達成すること。この4つがまず挙げられると考えているところでございます。

23ページをご覧ください。ここからは、さらに、先ほどの4つに加えて、導入空間の抽出や選定条件を見いだす視点というものを整理しているところでございます。こちらは土地利用を見ているものでございます。仙台市における対象地域の土地利用については、図1、左側の上の図になりますが、市街化区域内のほとんどが建物用地として分布をしているというところでございます。それから、図2にありますとおり、市の中心部においては事業所といった産業や商業拠点、あるいはマンションなどが集積をしており、特に仙台駅周辺においては土地の高度利用がされているといった状況でございます。そのため、大規模な用地取得は都市機能への影響が著しく大きいということ、さらには用地取得に伴う移転調整、こういったものに非常に長い期間を要することが想定されるところでございます。したがって、導入空間の抽出・選定に当たっては、できるだけ都市機能の影響が少ないほうがよいというところがありますので、既存の道路などの公共空間を活用することが望ましいのではないかと考えているところでございます。

24ページをご覧ください。こちらは仙台市の「せんだい都市交通プラン」におきまして、仙台駅周辺や主要な通りを中心に、広域的な商圏を持つ商業機能、それから東北の中核機能を担う業務機能が高密度に立地する仙台都心の核心として都心機能強化ゾーンというものがあるというものを示しております。また、交流・賑わい軸、商業・賑わい軸が配置されている。これは左の図でございます。それから、仙台市においては骨格幹線道路をはじめといたしまして都市計画道路の整備を行っているところでございますので、先ほどの公共空間の活用が望ましいということと合わせまして、導入空間の抽出・選定に当たっては既存の都市計画道路の公共空間を基本に検討を行っていかなくてはどうかということで考えているところでございます。

25ページをご覧ください。ここまでを踏まえ、仙台東道路の導入空間につきましては、前回の小委員会での審議内容、それから先ほどご説明いたしました公共空間の活用を基本とするという考えを織り込むことで、以下の6つを条件として抽出・選定をしていきたいと考えているところでございます。

1つ目が、仙台東部道路から仙台西道路までを接続するという観点。

2つ目は、政策目標の達成ということで、明らかに達成できない場合は選定しませんというところ。

3つ目は、拠点への接続が可能であるというところ。

4つ目は、市街地に配慮いたしまして、既存道路等の公共空間活用を基本とするということ。

5つ目は、基本条件の達成ということで、基本条件を明らかに達成できない場合は選定をしませんというところ。

6つ目は、公共空間の具体的な大きさ、道路幅員。こういった観点から導入空間を抽出・選定していきたいと考えているところでございます。

26ページをご覧ください。先ほど申しましたとおり、ここまで、政策目標、基本条件、導入空間の考え方というものを整理いたしますと、道路の構造形式といたしまして3つが想定されると考えております。1つ目は左側に示したような地下構造（トンネル）。2つ目は真ん中に示したような高架構造。3つ目が右側に示したような現道拡幅を基本といたしまして、一部の箇所では高架構造、現道活用を中心としたもの。こういった3つの形式が想定されると考えております。

27ページをご覧ください。ここからは、先ほど6つの条件を示したところでございますが、そのうちの4つ目まででまず一次的にスクリーニングをしていこうとしたものでございます。この4つの条件を踏まえますと、仙台東部道路と仙台西道路を連絡いたしまして、さらに拠点を接続する4車線以上の道路に絞られてくると考えております。これを満たす道路といたしまして、①から⑦までの路線が抽出されます。これらについてこの後1つずつ見ていきたいと思っております。

28ページをご覧ください。まず1番目が定禅寺通でございます。定禅寺通につきましては、幅員が約46mの道路で、沿線においては高層ビルが連担する商業地域となっております。沿線には、ケヤキ並木や勾当台公園などが整備されておりまして、緑陰空間を創出して都心部の景観形成に寄与している道路でございます。また、都心機能強化ゾーンといたしまして、都心の賑わいを創出する空間となっております。また、冒頭でご説明いたしました、定禅寺通につきましては再整備方針が策定をされておりまして、定禅寺通の公共空間を活用する計画ということで、車線数を減らして、現状6車線、片側3車線あるものを、4車線、片側2車線にして、歩道を拡幅し、かつ、滞在・利活用空間の創出等を行うことしております。また、仙台市の地下鉄南北線と交差している、このような状況でございます。

29ページをご覧ください。こちらは2番目の広瀬通でございます。広瀬通は幅員が約36mの道路となっております。沿線は商業地域、それから全線にわたって高層ビルが連担している。商業施設も多く存在しているといった状況でございます。沿線においては、イチョウ並木、西公園などが整備されておりまして、こちらも緑陰空間を創出して都心部の景観形成に寄与しているものでございます。また、併せて都心機能強化ゾーンとして、都心の賑わいを創出している空間となっているものでございます。こちらも地下鉄の南北線と交差しております。

続けて30ページをご覧ください。3番目、青葉通でございます。青葉通につきましては、幅員が約36m～50mの道路となっております。こちら沿線は商業地域ということで、全線にわたって高層ビルが連坦し、商業施設も多く存在しているという状況でございます。ケヤキ並木や西公園などが整備されておまして、緑陰空間を創出して都心の景観形成に寄与しているものでございますし、また、都心機能強化ゾーンといたしまして、都心の賑わいを創出している空間となっております。こちらにつきましては、地下鉄の東西線及び南北線と交差をしております。

続きまして31ページをご覧ください。4番目、国道45号についてでございます。国道45号は幅員が約22mの道路でございます。沿線は商業地域、それから近隣商業地域、さらには工業専用地域となっております。商業地域においては高層ビルが連坦している状況、それから工業専用地域には物流施設等が立地している状況でございます。こちらにつきましては、JR東北新幹線、在来線、さらには国道4号、それと共同溝と交差をしているという状況でございます。

32ページをご覧ください。5番目、元寺小路福室線でございます。元寺小路福室線につきましては、幅員が約40mの道路となっております。沿線には、商業地域、それから近隣商業地域、工業専用地域、さらには準工業地域、こういったような分布となっております。JR仙台駅周辺には高層マンション等が立地している状況、それから、JR貨物線から東側については仙台市中央卸売市場や仙台トラックターミナルといった物流施設が存在している状況でございます。沿道は、街路樹、それから榴岡公園などが整備をされておまして、こちら緑陰空間を創出して景観形成に寄与しているものでございます。こちらにつきましては、JR仙石線・貨物線、国道4号、それと雨水幹線がございますので、こちらと交差するといった状況となっております。

33ページをご覧ください。6番目、原町岡田線でございます。原町岡田線は幅員が約36mの道路となっております。沿線は、商業地域、近隣商業地域、それから工業専用地域や準工業地域となっております。商業地域におきましては企業ビル等が多く立地している状況で、工業専用地域においては仙台市中央卸売市場や仙台トラックターミナルといった物流施設が存在しているものでございます。こちらは国道4号、それから雨水幹線と交差をしているという状況でございます。

34ページをご覧ください。最後、7番目でございます。清水小路多賀城線でございます。清水小路多賀城線につきましては、幅員が約25m～30mの道路となっております。沿線は、商業地域、工業専用地域や準工業地域、さらには第二種住居地域となっているものでございます。商業施設のほか、高層マンションなどが沿道に点在している状況となっております。こちらにつきましては、JR貨物線、国道4号、さらには仙台市地下鉄東西線、雨水幹線などと交差をしている状況でございます。

35ページをご覧ください。ここまで7路線につきまして状況を整理してまいりましたが、仙台都市圏の高規格道路ネットワークの一部を担う路線ということを考えますと、や

はり連続性というものが必要となってまいりますので、連続性の観点を踏まえてこれらの7路線を見てまいりますと、これを組み合わせていって4つの導入空間が想定されると考えております。

まず、1つ目が、定禅寺通から国道45号、それからほかの路線を経由したクランクの接続になるもの。

導入空間の2つ目といたしまして、広瀬通から元寺小路福室線をつなぐ空間。

導入空間の3つ目といたしましては、広瀬通、元寺小路福室線に加えて、原町岡田線や他路線を経由したクランク接続をしたもの。

導入空間の4番目といたしまして、青葉通、それから清水小路多賀城線に加えて、他路線を経由したクランク接続、この4つが想定されると考えております。

まとめとなります。36ページでございますが、上の囲みの中に記載しておりますとおり、まず、導入空間を抽出・選定する条件として4つの条件で仙台都市圏の高規格道路ネットワークの一部を担う路線としての連続性の観点、これから先ほど申し上げた4つの導入空間が想定されると、ここまで考えております。

今後は、5番目の条件であります第2回小委員会で設定された際の基本条件、これを前提条件といたしますというところと、併せて、公共空間の大きさとして道路幅員で見た場合、これは見ていかないと、どういった道路が入ってくるかということになりますので、これを見まして対象路線の選定を行ってまいりたいと考えております。

それを行った後に、概略ルート、それから構造等の検討、これを選定された導入空間を基本に行っていくということで進めてまいりたいと考えているところでございます。

最後、今後の計画段階評価の進め方ということで、38ページでございます。今後は、道路構造の検討、それから比較ルート案の設定、評価項目の設定、対応方針案、意見聴取方法案につきまして、引き続き審議をしていただきたいと思いますと考えているところでございます。

以上で説明を終わります。ご審議をよろしくお願いいたします。

菊池委員長 ありがとうございます。本日は想定される導入空間の案をご提示いただいたということで、選定などについては次回慎重にご審議していくということになっております。まずはこの導入空間の案についてご意見やご質問がありましたらよろしくお願いいたします。

先ほど吉田委員からも話がありましたが、仙台都市圏、宮城県のみならず、東北地方に広く広域に影響を及ぼす事業でありますので、ぜひ多様なご意見をいただけたらと思います。

宮原委員 宮原です。お願いします。

1点質問ですが、今回4つの案に集約してきているのですが、前回までの中で宮城県と仙台市との調整を図られてきた上で、今年こういった形の案の提示をされているのですが、

こちら辺の4つの案に関して、宮城県、仙台市のほうで何か主な課題であるとか、ないしは利点であるとか、そういった評価というのは既にされていて私たちが知るところになっているのでしょうか。

菊池委員長 ありがとうございます。

阿部事務所長 ありがとうございます。ご説明申しましたとおり、宮城県や仙台市とは調整を実施しているところでございまして、今回ご提示させていただいた4つの候補につきましても、宮城県、仙台市と議論した上で今回ご提示をさせていただいているものでございます。

宮原委員 わかりました。一応そうしますと、沿道の県や市にかかるような部分について、さまざまな懸念、課題もあるかと思うのですが、一応それを踏まえた上で今回こちらの委員会にこれを提示されてきているというところで理解してよろしいですね。

阿部事務所長 おっしゃるとおりでございます。

宮原委員 ありがとうございます。

菊池委員長 葛西委員、お願いいたします。

葛西委員 まず4つの導入空間の案については、合理的に選定された案だと思います。非常にいい案かなと思います。

その上で、例えばですが、31ページの中に洪水・土砂災害ハザードの状況という図がありまして、これは導入空間の選定には使っていないんだけど、この後、どの導入空間がよいでしょうと比較検討するときに使う予定の図だということですのでよろしいですね。そこだけ確認したかったので、お願いします。

阿部事務所長 今後、導入空間の選定、あるいはその先、さらに構造、ルート等を検討していくに当たっては1つの材料になると考えております。

葛西委員 わかりました。ありがとうございます。

菊池委員長 そのほかいかがでしょうか。ご意見、ご質問はございませんか。よろしいでしょうか。

それでは、この4つの導入空間の案、いずれにしてもいろいろな技術的、もしくは社会

的な課題が今日の資料でも十分伝わってくるものになっておりますので、今後の検討についてもぜひ慎重に進めていきたいと思っております。

全体を通しては、確認事項のご質問ということでしたので、否定的な意見というのも特段ございませんでしたので、概ね妥当という結論としたいと思います。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、本日の計画段階評価についての審議は終わりましたが、全体を通して何かありますでしょうか。よろしいですか。

ないようでしたら、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いたします。

議事録についても速やかに公表することになっております。

議事概要については速やかに作成していただいて、委員長が毎回確認して、その上で公表させていただいております。詳細な議事録については、後日委員の皆様にご送付させていただき、それぞれご確認いただきたいと、いつもどおりの対応になりますが、以上で進めさせていただきます。よろしく願いいたします。

以上で本日の議事を終了いたします。議事進行を事務局にお返しいたします。

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、ご出席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48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。

以上