

社会資本整備審議会道路分科会

第50回東北地方小委員会

【議事録】

○議事

1) 計画段階評価

・^{もりおかあきた}盛岡秋田道路（^{おほない}生保内～^{そつだ}卒田）

菊池委員長：菊地でございます。どうぞよろしく願いいたします。

それでは早速ですが、議事に入ります。本日1件です。盛岡秋田道路（生保内～卒田）について、まずは事務局より資料の説明をしていただき、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。それでは説明をお願いいたします。

尾崎事務所長：秋田河川国道事務所の尾崎でございます。本日は盛岡秋田道路（生保内～卒田）の第3回計画段階評価ということで、本県のみならず岩手県も大変期待の大きい道路計画でございますので審議の方よろしく願います。

それでは資料の説明をさせていただきたいと思います。まず資料1の2ページ目をご覧ください。図2に示しておりますように盛岡秋田道路は岩手県盛岡市と秋田県大仙市を結ぶ高規格道路であり、盛岡市と秋田市をつなぐ横軸を構成する路線であります。計画は約11キロが対象区間となっております。

3ページ目をご覧ください。これまで、東北地方小委員会を2回、意見聴取を2回実施しており、今回の第3回東北地方小委員会では、第2回意見聴取結果の確認、対応方針などについて議論いただきたいと考えております。

4ページ目をご覧ください。第2回小委員会では資料の上段に記載された1から5までご審議いただきました。主な指摘事項は表1の4点でございます。1つ目につきましては医療の課題に対する政策目標として「安定した」という表現を用いているが、産業・物流でも同様の表現をしている。また命に関わる医療については重要性の伝わる表現にすべきというご意見です。対応としまして、「安定した」という表現を「信頼性の高い」という表現に見直しております。

2つ目ですが、10代の回答において留置きによる回答割合が高いことから近隣の大学や大型施設における留置きも実施するのが良いというご意見をいただきました。対応としまして、近隣の大学や大型商用施設において周知と留置きを実施しております。

3つ目ですが、より多くの方から意見をいただくためには地元の方を引きつけるようなキャッチコピーなどを補うと、回収率が向上につながるというご意見でございまして、対応としまして「地元住民や道路利用者が主役」というキャッチコピーを追加しております。

4つ目ですが、重要なコントロールポイントに配慮したことが伝わるように記載した方が良いというご意見でございまして、対応としましてルート帯案に「道路設計にあたっては鉄道や刺巻湿原などの影響に配慮して進めてまいります」と追記いたしました。

6ページをお願いします。第2回地域の意見聴取は令和6年11月29日から令和7年2月14日にかけて表1に示す方法でそれぞれの対象者に実施いたしました。地域住民は資料右側地図中の黄色着色範囲を対象に全戸配付によりアンケートを実施しております。道路利用者は事務所のホームページ等でWEBアンケートに加えて市役所、道の駅、民間施設等で留置きアンケートを実施しております。事業者につきましては社名読み取り調査によって抽出した企業へ実施しております。また表2に示す方々にはヒアリング調査も行っております。

7ページは、アンケートの調査票・はがきの見本をお示ししております。前回ご指摘のあった点、キャッチコピー、そして重要なコントロールポイントへの配慮を追記しております。

8ページをご覧ください。アンケートの調査手法です。お示ししているように地域住民への調査票の配布、留置き、WEBを利用して行いました。第1回地域の意見聴取同様、調査の周知については新聞広告、SNS、ホームページ等を活用して行いました。

9ページをご覧ください。回収率向上の取り組みとしまして動画共有サイト、そして仙北市のSNSによる広報、オープンハウス、大型商業施設での広報等を実施しております。

10ページ目をご覧ください。第2回地域の意見聴取の実施結果をお示ししております。地域住民・道路利用者へのアンケートの全体の回収数は1,775票。仙北市における世帯あたりの回収率は6.9%になりました。事業者へのアンケートにつきましては対象区間を利用する周辺立地企業を対象に行いました。全体の回収率は113票、郵送配布による回収率は36%という結果になりました。

11ページをご覧ください。図1につきましては地域住民、道路利用者の居住地を集計しております。居住地につきましては仙北市が約5割を占め、その他の沿線地域の方々が4割ということでございます。図2につきましては事業所の所在地を集計しており、仙北市以外の沿線地域の事業者が6割を占める状況でございました。

12ページでございますけれども、地域住民、道路利用者アンケートの年齢別回答割合について、図1に示すとおり60歳未満が約6割、図3に示すとおり就業者からの回答は約7割を占めている状況でございます。事業者アンケートにつきましては、図4に示すとおり運輸・製造業に携わる方々からの回答が約6割を占めている状況でございます。また今回新たにアンケートへ回答いただいた方は図2と図5にお示していますが、地域住民、道路利用者で約6割、事業者で約2割でございます。

13ページをご覧ください。図1にお示しますが約7割がWEBでの回答となっており、第1回と比較しても大幅に上昇している状況でございます。また10代から30代の回答割合が約2割、WEBでの回答割合が多い結果となっております。

14ページをご覧ください。回収率を上げる取り組みとしまして、動画共有サイトや仙北市SNSによる広報を実施しました。図1に示しているとおり、新たな取り組みによってアンケートを知ったと回答した方が全体の約5割を占めており、仙北市のSNSを活用した広報の効果が大きいことが読み取れると思います。

15ページです。対象区間の利用状況についてです。移動手段、利用目的、利用頻度に分けてグラフ化いたしました。まず左の移動手段についてですが、上段の地域住民、道路利用者のアンケートは自動

車が約9割、下段の事業者アンケートでは貨物車が約6割を占めている状況でございます。次に中央の利用目的についてですが、上段の地域住民、道路利用者アンケートでは約5割が日常的に利用している状況ございまして、下段の事業者は運送・運搬が約6割を占めているという状況でございます。右の利用頻度についてですが、上段の地域住民、道路利用者は週に1回以上利用すると答えた方が約4割、下段の事業者は週に1回以上利用すると答えた方が約7割となっております。

16ページをご覧ください。アンケートの設問になります。前回委員会時に設定したルート帯案を検討する際に重視すべきAからIの9つの項目とその他に重視すべき項目について確認してございます。

17ページをご覧ください。意見聴取による重視する項目についてまとめております。AからEまでの政策目標では「救急搬送の信頼性が向上すること」を重視すべきと回答している方が約9割を占めており、最も多い項目になっております。他にも「速度低下が改善され、安全に走行できること」、「通行止めリスクが低減し、代替路が確保されていること」、「物流経路の速達性・安定性が向上すること」が8割を占めております。FからIのその他の配慮事項については地域住民、事業者アンケートともに「沿線住民・沿道家屋への影響が小さいこと」を重視すべきと回答した方が約6割を占めているという結果になっております。

18ページをご覧ください。地域住民の意見聴取において重視すべきとして選んだ理由をまとめております。「冬期の交通は不安が大きい。安全かつスムーズに通行できるようにしてほしい」等の意見が寄せられております。また、その他の配慮事項ですけれども「生活環境、自然環境ではできる限り変化を小さくし、工事による環境の悪化を避けてほしい」等の意見が寄せられております。

19ページをご覧ください。対象区間におけるご意見・ご要望について自由記述欄にいただいた意見を整理してしております。「カーブ箇所とアップダウンを少なくし、冬期の交通安全性を高めてほしい」等の意見、「センターラインに分離帯を設けるなど、正面衝突事故のリスクを低減する道路構造を検討していただきたい」といった意見が寄せられました。

20ページをご覧ください。関係団体へのヒアリングにおいて重視すべき項目として選んだ理由をまとめました。「カーブが多く、雪や凍結による事故や立ち往生などトラブルが多発し危険」等の意見、「工事期間の通行規制が救急搬送の障害とならないようにしていただきたい」等の意見が寄せられました。

21ページをご覧ください。関係団体ヒアリングにおいてその他の重視事項でいただいた意見を取りまとめております。「幅員を広くとるか、中央分離帯を設け、大型車同士のすれ違いに余裕を持たしてほしい」等の意見、「工事に伴う通行規制期間が長くなると困るので、既存路との接続以外は新規バイパス化を希望」等の意見が寄せられました。

22ページをご覧ください。17ページの繰り返しになりますけれども、それぞれの重視すべき項目についてまとめております。ルート帯案検討時に重視すべき項目として「速度低下が改善され、安全に走行できること」、「通行止めリスクが低減し、代替路が確保されていること」、「物流経路の速達性・安定性が向上すること」、「救急搬送の信頼性が向上すること」が特に求められていることが分かりました。また、その他の重視事項としまして、冬期交通環境、道路施設、早期整備、整備方針等に関する意見が多く寄せられております。

23ページをご覧ください。意見の総括になります。対象区間は急カーブ・急勾配区間が多数存在するため急挙動・事故が多く発生し、堆雪時には必要な幅員が確保されず速度低下が発生しており、主要

渋滞箇所にも指定されております。さらに迂回路の確保が課題になっており、物流や救急搬送、観光面で支障が生じております。こうした課題の解消を望む声が多く寄せられております。また、その他の配慮事項についてですが、工事における生活環境の配慮を重視すべきとの回答が最も多く寄せられております。

ここからは、対応方針案について説明させていただきます。25ページでございますけれども、ルート帯案の検討における政策目標についてです。いただいたご意見を反映しまして、当該地域の道路交通状況や地域の課題等を踏まえて政策目標を設定し、これを達成するための機能を有するルート帯案を複数設定しました。ルート帯案を検討する上で、沿線環境、自然環境、工事の影響、経済性などに配慮しております。

26ページをご覧ください。目標を達成するための2案のルート帯案を示しております。A案の赤枠が全線バイパス整備を行うことにより課題解消を図る案になっております。B案の青枠が現道改良・一部バイパス整備により課題解消を図る案になっております。

27ページをお願いします。いただいたご意見、そして政策目標の観点からA案のバイパス案が優れているという判断になっております。

28ページをご覧ください。具体的に申しますと、「円滑・安全な交通環境の確保」、「信頼性の高い道路ネットワークの確保」、「安定した物流ルートの確保」、「信頼性の高い救急搬送環境の確保」、その他の配慮事項としては「沿線環境」。こういったものを踏まえ、A案のバイパス案を対応方針（原案）として提案したいと考えております。

地方公共団体への意見照会の結果をお示しします。30ページでございますけれども、秋田県からは対応方針（原案）について同意しますと回答をいただいております。

31ページをご覧ください。仙北市からの回答になりますが、こちらについても対応方針（原案）について同意しますと回答をいただいております。

33ページをご覧ください。対応方針（案）の説明になります。地域の課題を解決するための政策目標に寄与し、その他配慮すべき事項を考慮した対応策として最も優れているA案（バイパス案）を提案させていただきます。

34ページをお願いします。

A案の整備概要のまとめとなっております。整備概要につきましては延長が約11キロで設計速度が80キロ、構造が土工、橋梁、トンネル、コストが約560～660億円で、ポイントとしまして、走行性・安全性の向上や通行止めリスクの低減、代替機能の確保、物流の速達性・安定性、救急搬送の信頼性、広域観光の速達性・安定性が向上する、沿線住民の環境への影響が小さいという状況でございます。

資料の説明については以上になります。ご審議の方よろしく申し上げます。

菊池委員長：ご説明ありがとうございました。それでは、ご質問やご意見がございましたらお願いいたします。

葛西委員、お願いします。

葛西委員：葛西です。ご説明ありがとうございました。コメント含めて3つあります。

1つ目が、まずA案のバイパス案を導くまでについては、もうこのとおりで非常に合理的でよろしいかなと思います。その上で、回収されたコメントの中に自動車と歩行者の分離を図る、すなわち事故にならないような安全な環境を作してほしいという趣旨のコメントがあったと思います。そのため、もしA案のバイパス案で整備した場合に、現道の歩行者にとっての安全性があまりないがしろにならないように、何らかの配慮をお願いできればと思います。もちろん交通量が減ると思いますので、だいぶ危険性が減るのだらうと思いますが、もし危険な場所が残るようであれば、何らかの手当てがあった方がいいかなという、これはコメントです。

2つ目です。バイパス案の時に、おそらく往復2車線で整備のイメージかなと捉えているのですが、中央分離帯の構造について、この後検討するのだと思うのですが、どうなるのかなというのは少し関心がありますので、もし可能であれば今の段階でお尋ねしたいと思います。

3つ目です。もし分かればですが、オープンハウスを道の駅「協和」と「雫石」で実施されたと報告があったかと思います。数自体はおそらく30票程度で必ずしも多いわけではないと思うのですが、直接道路利用者と意見交換できる機会であったかなと思いますので、もしそこで興味深いコメント等があったようであれば、可能な範囲でお聞かせいただきたいと思っております。以上です。

菊池委員長：では事務局がいかがでしょうか。

尾崎事務所長：ご質問の方ありがとうございます。まず1点目の現道の歩行者に対する配慮につきましては、おっしゃるとおりバイパスにすると交通量が分かれますので、そういった意味で歩行者の安全性は高まるかなと思っております。その上で歩行者の安全にも足りない部分があれば、今後しっかりとしていきたいと考えています。

バイパス案の中央分離帯のイメージでございますけれども、今日ルート帯案を示し、ご承認いただいた後に詳細ルートの検討入りますので、その際に検討することになるかと思っております。しかし、いずれにしましても安全性については確保できるような形で検討していきたいなと思っております。

オープンハウスでのアンケートの結果でございますけれども、どのエリアがどの意見だというのがなかなか難しいものがあるのですが、ただ県外とか沿線の方からはやはり観光とかそういった意見に対する期待が多かったと理解しております。

葛西委員：ありがとうございます。オープンハウスでは調査票に記述された範囲を超える回答でもし分かるものがあればという質問だったので、質問としてはなかなか答えにくい要素のことを質問してしまったかなと思いますけれども、もしそういう意見交換できる場面があれば、その貴重な意見を拾い上げるいいチャンスかなと思いますので、今後も積極的に実施の検討をしていただければなと思っている次第です。ありがとうございます。

尾崎事務所長：ありがとうございました。

菊池委員長：宮原委員、お願いします。

宮原委員：宮原です。意見を3つぐらいと質問です。

1つ目は、アンケートの結果を見せていただきましたけれども、色々な工夫をされてアンケートの回答者を増やす工夫が随分されたなと思いました。一方で、特に住民の方の回答数があまり上がらなかった部分もあるのですが、WEBの回答も増えてきたということで、色々試されて地元の方の意見を収集できるようになればいいなと思いました。その中で今葛西先生がおっしゃったように、たくさん数を集めてくるというアンケートでの方法もあるのですが、やはり対面でいろんな地元の道路使ってもらっしやる方のご意見を拾い上げていく機会というのも増やしていくということが大事かなと思います。地元の方たちも高齢化して車も運転されない方も増えてくる状況にある中で、やはり現場で車を日々運転されてもらっしやる方に対しての意思、意見を収集できる方法というのは、もしかするとこれまでのアンケートだけでなく、他の方法を考える時期に来ているのかなとも思いました。

それからルート帯案については私もバイパス案でよろしいのではないかなと思います。昨今やはり地元の病院がクローズしてしまうことが多くて、その結果、患者さんたちの搬送距離といいますか移動距離が長くなる傾向があると思います。そういう意味でも、冬期でも長距離の搬送に耐えるような道路というのはこれから特に必要なのかなと思ひまして、この案に賛成したいと思ひます。

あと1点ルート帯の部分なのですが、ルートがちょうどJRと並行しているということなんですね。観光の面で言いますと、JRさんはよく雪で止まってしまったりするので、例えばそういった時に道路の方で代替搬送ができる、ないしはエスケープできる、今回だと田沢湖のあたりから抜けられてお客さんたちも移動ができる、そういったことを前提にルートを考えていただくということもありかなと思ひます。特にこの秋田新幹線のとこの横軸はよくスタックするのでそこら辺も視野に入れていただけるといいかなと思ひました。

あとは質問で、11キロの区間の中でまだ分からないと思うのですが、トンネルになる距離、割合はどのぐらいになりそうですか。

尾崎事務所長：ご質問ありがとうございます。まず1番目コメント、地元の方々に対する意見、集約方法についてアンケート以外のというご意見がございました。そちらにつきましては、今後事業化を進めていくにあたってですね、様々な住民の方々との対話というものを設けまして、地元からも合意が得られるような形で進めていきたいと思ひます。

2点目のルート帯でございますけども、こちらについてはルート帯案の中で、代替機能が救急搬送、観光には配慮するよゆうというよゆうなものを、具体化していくのが次の作業になっておりますので、今いただきましたご意見も十分踏まえながら、検討していきたいと考えております。

3点目のトンネルの割合ですが、今後のルート検討によってトンネルの距離は変わってくるものから、現時点ではまだ詳細な検討はしていないという状況ですので、それがお示しできる段階になったら発表したいと思ひております。

宮原委員：ありがとうございました。

菊池委員長：若菜委員、お願いします。

若菜委員：はい、ありがとうございます。質問なのですが、私もバイパス案で良いのかなと思うのですが、このバイパス案を見ると農地をだいたい通ることになるのかなと思うのですが、例えばアンケートなどで農業に関する影響や心配などの意見がなかったのかということと、27ページの評価のところ、農業への影響はどの項目に入ってくるのかなというのは聞いてみたいかなと。

尾崎事務所長：ご質問ありがとうございます。このA案B案を検討するにあたって、コントロールポイントを設定し、それらを回避するような形で設定しております。農地を潰すなというような具体的な意見はなかったと思うのですが、SDGsへの配慮に対する意見ということがございましたので、そういった環境面の影響も含めて対応していきたいなと思っております。

若菜委員：これまでのアンケート等も含めて、農地に関する意見はなかったということですか。

尾崎事務所長：特段なかったという状況でございます。

若菜委員：はい。分かりました、ありがとうございます。

菊池委員長：その他いかがでしょうか。小笠原委員、お願いします。

小笠原委員：はい。小笠原でございます。ご説明ありがとうございました。4つほど質問や意見を述べさせていただきたいと思っております。

まず結論から言うと、私もA案でいいのかなと思ながらも少し引っかかる場所がありましたので質問なのですが、現道沿いで少ないながらも商売をしてらっしゃる方がいると思っております。通りすがりの観光客相手に商売をしている方が確かいるかと思うのですが、そういった人たちからネガティブな意見が出なかったのかということもまず質問でございます。

それから意見ですけれども、バイパスにすると現道の方の交通量はかなり減ってスピードも上がると思うのですが、逆にスピードを出しすぎる人も出てくるというか、前に車がいって追い越し禁止だからゆっくり走っているのに、前に車がいなくなれば飛ばす人も出てくるかなと。そういうのに対して、警察のみならず道路の構造上スピードを抑える工夫ができないのかどうかということも、意見として挙げておきたいと思っております。

それから、ここは雪が多く降るところですので、除雪をした雪が道路の端の方に寄せられると思っております。そういったことを十分考慮した幅員を設けていただきたいと思っております。せっかく道路作ったけど冬やっぱり、道路幅が狭くなって通りにくくなるということでは困ると思っておりますので、その辺は十分考慮していただきたいと思っております。

それから27ページについて、A案とB案で言うと、A案のほうが約90億円増えるというような資料になっています。ぱっと見安い方がいいとは思ものの、工事中に通行止めが多くなってそこで交通に支障が出て逸失利益が生じたりするっていうのも困るでしょうし、かなり工期が長いですね。多分B案だと工期が長いと思うので、まして冬も工事をするとなると、そこで交通障害が起きたりする可能性があるんで、そういったことに対する損失であるとか、それからそもそも工期が長くなることについ

て、それは工事費の増加要因になると思いますので、B案を取ることによってそういったことが懸念されると思います。それらが90億円とどのように比較されるのかなというのはよく分からないので、意見というか雑談的に私が今申したところでございます。以上4点です。

尾崎事務所長：はい。回答させていただきます。まず否定的な意見につきましては、無いことはなかったのですけれども、割合としては1%ぐらいしかなく、基本的には肯定的な意見が多いということでございます。

2点目のスピードを出しすぎる人が出てくるのではないかというご懸念でございますけれども、そちらにつきましては、スピード違反ということは違反ですので、警察機関と日頃も協議していますので、対応をしっかりと連携してやっていきたいと思っております。

あと堆雪帯のお話がありました。こちらについては新たに設計する際にはこの辺雪が多い地域ですので、そういったことは付加させた上で設計を進めてまいりたいと思っております。

コスト費用のお話がありました。A案の方が高いということなのですが、ルート帯案で標準的な計算をした結果を示しております、正直なものではございませんので、当然設計やルート選定にあたってはコストを抑え、工期も様々なことを考えながら極力短くするような手法、そういったものを取り入れて道路設計していきたいと考えております。

小笠原委員：ありがとうございます。

菊池委員長：吉田委員、お願いします。

吉田委員：はい、吉田です。よろしく申し上げます。3つあるのですが、参考意見というかお願いしたいことの1つはクマ対策です。山形道で小グマの事故があって、そこから親グマが離れなくなって1時間ぐらい通行止めしたということでした、やはり道路においてもそういうことを考えないといけないのかなと思いました。私も車を運転していて、クマが横切るといことがあって、そういうことがあると非常に危険で事故の危険が考えられるので、今回バイパス案で、少し山側の方なので何かしら考えていただきたいなと思います。

それから自由記述のデータの分析については、一度AIを使って機械的にまとめてみたらどうかと思います。漏れなくまとめることができるのでいいのかなと感じています。

それから3つ目の質問なのですが、事後評価の中で地元の方の評価はどのように公表しているのでしょうか。そこを教えていただくようお願いします。

尾崎事務所長：回答させていただきます。まずクマ対策につきましては、今後詳細な検討していく中で、今非常にクマ被害多いものですから、非常に問題だと思っておりますのでそういったものも検討していきたいなと思っております。

またAIの活用につきましては、こちらについてもご意見踏まえて今後対応していけるかなと思っております。

住民意見聴取の取りまとめの公表ですけれども、生データをそのまま公表することは難しいのですが、こういった意見がありましたというのは、しかるべき時に公表していきたいと考えております。

菊池委員長：吉田委員またありますか。

吉田委員：すみません。最後のはですね、事後評価を整備が終わってからやられていると思うのですが、そこで地元の方の評価は聞いているのですか。整備する前にいろんな意見を聞いているのだけれども、実際に整備ができてから、本当良かったですねということをしかり確認しているのかなということの質問でした。

尾崎事務所長：大変失礼しました。評価につきましては、プロジェクトを行う一環として、事後評価という制度がございまして、そこの中には当然関係者の方々の意見を踏まえた上で、効果があったかなかったかの検証やることになっていきますので、そちらについては対応いたします。

菊池委員長：井岡委員、お願いします。

井岡委員：説明ありがとうございます。各委員の先生方のご意見を踏まえた形で、追加ということになるのですけれども、クマの話題のドンピシャな地域でということと、バイパス案についても反対はないのですけれども、この案件に限らないのですが、今回 A案 B案で費用が高い方のバイパス案となり、もちろんバイパス案のほうが費用は高くなるかなと素人目でも思うのですよね。資料に関しては技術的な部分は非常に成熟され、細部まで行き渡っていますし、アンケートに関しても非常に丁寧にご説明いただいていると思います。その上で、個人的な意見になるかもしれないのですけれども、A案とB案で費用が高い方を承認する時に、それを承認する妥当性の根拠として、その差分がどこに出てくるのかというと、いつも金額が並んだ資料が提示されているため、その差分について細かいことをお願いしているわけじゃないですし、出せない部分もありますし、今は計画段階のルート取りというところで、標準的なものというふうに所長様がおっしゃっていましたが、委員としてこれを妥当である、経済的に合理性があるとする際の資料がもう少し示されるとありがたいかなというところでございます。

尾崎事務所長：ご質問ありがとうございます。今回対応方針案として A案が優位だという観点は、地元の方々の意見と政策目標の達成などから A案とさせていただいているという状況でございます。コストという面でもございましたけれども、その詳細がちょっと設計をやった後でないと、なかなかお示しすることができないという状況でございます。現時点のコストの概算としてお示ししているという状況でございます。今後ルートが詳細に決まった際には当然コストが低減するような手法を選んでいきたいと考えていますし、工期も影響してくると思うので、そちらも低減するような形で対応していきたいなと思っています。

菊池委員長：その他いかがでしょうか。特にございませんか。

本日、皆様から非常に多くの多様な意見をいただきました。主には現道の対応ですね。こちらも問題があるというのは一部変わらないところもあるので、対策が求められるということ。それからバイパス案で今後事業が進むとしても、その細かい要望といいますかね。例えば除雪やクマの話、それから観光の話ですね。そういったことで、どちらかということこの道路への期待の部分というご意見が多かったかなと思います。

私、皆様のご質問、ご意見伺いながら、非常に感心していたところですが、今回回答率がちょっと予想よりも低かったということ踏まえて、毎回アンケートの内容、それから方法についてはここで皆さんからいろんな意見を伺っているのですが、量なのか質なのかということ、もちろんこれは補完すべき問題ですから、量で取ったデータで何を評価して、質で取ったデータをどういうふうにご利用していくのかということをもう少し今後皆さんと議論しながら、深めていくということが必要なかなと思った次第です。

加えて、私の意見としまして、非常にこの区間、途中でご意見も出ましたけれども、JRの田沢湖線と並行する形で、この区間だけではなくて盛岡秋田道路自体がそういう位置付けになるかとは思いますが、どうしてもその冒頭部長さんから話がありましたけど、この道路というのは東北の格子状ネットワークとして非常に重要な位置付けである。一方で、やはり我々の生活を考えると道路だけではなくて鉄道を含めたネットワークその冗長性っていうのがありますので、移動の冗長性を考えるとやはり鉄道と道路は補完され、我々の生活基盤になるべきだと考えております。その上で、生保内～卒田の前後区間がまだ事業化されていないということもありますので、将来的にこの盛岡秋田道路がどのような形で繋がっていくのかと踏まえながらも、この田沢湖線とそこに乗っかる秋田新幹線とどういう冗長性を持ちながら地元住民、広くは東北地方もしくは観光客も含めた国民、日本のネットワークとして、この基盤を支えていくかということが非常に重要なところになると思いますので、是非、今回の対象区間の前後区間がどうなるのかということも念頭に置きつつ、今後進めていただきたいなと思っております。

最後に長々とお話ししてしまいましたが、皆さんの意見、否定的な意見ございませんでしたし、皆さんからこのA案という決定に関して妥当であるというご意見がありましたので、この委員会としても今回のA案、バイパス案ということで妥当という結論にしたいと思っております。

以上で、予定していた審議が終わりましたが、全体を通して何かございますでしょうか。よろしいですか。無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。本日の会議に提示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ところでよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。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となっておりますが、事務局より何かございますか。

道路計第一課長：議事録につきましては、速やかに作成いたしまして、菊池委員長に確認していただいた上で公表させていただきたいと考えております。詳細な議事録につきましては、後日委員の皆様の方にメール等で送付させていただきまして、それぞれご確認いただければと考えております。

菊池委員長：今ご説明あったように、詳細な議事録について、ただいまの対応でよろしいでしょうか。

それでは、議事概要につきましては、私が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。

以上で本日の議事を終了いたします。議事進行を事務局へお返しします

司会：菊池委員長、ありがとうございました。本日はご忙中のところお集まりいただきありがとうございました。以上を持ちまして、社会資本整備審議会道路分科会、第50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。