

社会資本整備審議会道路分科会

第16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 大衡道路

○大滝委員長 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、事務局より説明をお願いします。

○事務局 資料1の「新規事業候補箇所の選定の考え方」という資料です。まず、タイトルが「新規事業候補箇所の選定の考え方『高規格幹線道路・地域高規格道路以外』」となっています。今回、高規格幹線道路・地域高規格道路につきましては候補区間がございませんので、資料としては、それ以外の道路からの選定の考え方となりますので御了承いただきたいと思います。

この資料につきましては、昨年も小委員会に出席された委員につきましては見覚えある資料だと思います。基本的に昨年と同じフローとなっております。

左側にフローを載せています。まず、東北の直轄国道全線が約2,800kmございます。その中から現在事業中の箇所を除くというのが2番になります。3番が課題抽出。そこから渋滞、事故、道路構造、防災・災害の視点で課題を抽出していきます。具体的な課題抽出の考え方は右半分に載せています。渋滞につきましては、「主要渋滞箇所に該当」というところが判定の欄に書いてございます。また、事故につきましては「事故危険箇所」、道路構造につきましては「道路構造令の規定値を満たさない箇所」、防災・災害につきましても「事前通行規制区間・災害発生区間・津波浸水区間」といった箇所で抽出を行っています。

その中から、総合的な観点からの選定ということで、地域における道路交通上の課題、地域からの意見・要望、事業実施環境等が整っている区間というものを、さまざまな視点から選定させていただきまして、今回、対象事業区間を選定した結果、2区間となっております。2区間に該当するのが一般国道4号大衡道路ということになります。

下に、渋滞の状況や歩道が狭いとか、地域の産業といった状況。それと、昨年27年8月にはこの小委員会で計画段階評価を完了させていただきましたので、そこも記載させていただいております。計画段階評価を終えてから都市計画決定をして、今回、新規事業候補箇所に選ばれたということでございます。

2ページにつきましては、一般国道4号大衡道路の路線と概要を示したものでございます。こちらは資料2で詳しく説明させていただきますので、参考程度にごらんください。

○大滝委員長 ただいま事務局から説明をいただきましたが、何か委員の皆様方から質問はあるでしょうか。特によろしいですか。それでは、議事を進めたいと思います。

議事の4の2)に入りたいと思います。新規事業採択時評価となる一般国道4号大衡道路につきまして同じく説明をお願いします。

○事務局 資料2でございます。まず場所ですが、左側に宮城県黒川郡大衡村大衡となっておりますが、仙台と大崎市のほぼ中間、やや古川寄りに大衡村がございます。仙台から大崎までの国道4号の中でも、唯一2車線になっている区間です。新規事業採択時評価の前に、先ほどご説明したように計画段階評価を実施しております。

3ページをお願いします。今までの経緯も含めて御説明いたします。まず、大衡道路の課題を5点まとめています。ここは仙台から大崎までで唯一の2車線区間でございますので、交通量も多く交通混雑が激しいということと、事故の多発箇所にもなっています。平成20年から23年の4年間で74件の交通事故が発生しています。

大きな2つ目としては、代替路の時間信頼性が低下ということで、東北道が特に冬期において地吹雪などにより通行止になるといったときに、この4号が大きな受け皿となり、渋滞が著しくなるということでございます。

3点目は、東北復興の阻害要因となる物流のボトルネックということで、周辺に自動車関連企業も増えてきていなかで、唯一の2車線区間といったこともあり、混雑度が東北管内の国道4号で最も高い物流のボトルネックになっているということです。

4点目は、歩道が未設置のところがかなりの区間ございます。近くに小学校等ございますけれども、そういった意味で歩行空間の危険性が指摘されているということです。

5点目が医療施設への速達性ですが、大衡からは主に大崎市のほうに行きますけれども、この部分の速達性が劣っています。これらの課題について原因分析し、最終的に5つの政策目標を掲げております。

次に4ページになりますが、この道路についての計画段階における評価ということで、現道拡幅案とバイパス案、この2つについて、政策目標等が達成できるか、あるいは道路整備によりどんな影響が出てくるのかということで比較をしております。最終的には、安全・安心な歩行区間の確保、整備に要する費用といった面から、現道拡幅案が有利だということで、平成27年8月の小委員会で対応方針を決定していただいたところです。

1ページにお戻りいただきたいと思いますが、この計画段階評価を受けて新規事業採択時評価となります。事業の概要ですが、延長は4.5km、全体事業費80億円、計画交通量2万7,300台/日を想定しているところでございます。

課題でございますが、自動車産業が日本国内第3番目の拠点として、最近サプライヤー企業が多く出てきているということで、東北地方の場合、平成23年から平成27年で30社増加しています。

また、仙台北部中核工業団地内の自動車関連企業への部品の搬入状況ということで、県内からの搬入が27社、県外から38社、部品を納入しているということになっております。そういったところから考えたとき、図5がありますけれども、ここは混雑しておりますので、そういった面からもボトルネックになっているところでございます。

それから、交通事故でございますけれども、大衡村河原交差点。左の一番下の図面でちょうど赤い丸がございまして、この交通事故の事故率が291件/億台kmということで、非常に高い事故率になっております。また、事故率も東北管内平均の47件/億台kmに対して54件/億台kmと、1.2倍ということで事故も多い区間になってございます。

では、事故としてどういうのが多いかということ、約8割が追突事故という状況でございまして。それから、東北道が特に冬期において通行止になった場合の国道4号の状況でございまして、通常この区間は30分かからないで走れますが、通行止になると70分から80分、時間を要します。区間は古川インターから大和インターの交差点までの区間でございまして、2倍から3倍くらい時間を要し大渋滞となる状況がございまして。

そういったところから、この大衡道路が整備された場合、効果1として、円滑な物流確保による企業活動を支援。特に混雑状況から見た場合の指標として載せています。混雑度2.09が0.81、旅行速度が37km/hから48km/hに上がるだろうと想定しています。効果の2つ目としては事故の減少ですが、現在の54件/億台kmから33件/億台kmと、4割減少されるだろうと推測しています。効果の3つ目が代替路の機能強化ということで、東北道通行止時、これについても時間が約4割減少するということで考えています。一番下になりますが、B/Cで1.8ということでございます。

後ろのページに地図がございまして。仙台側が富谷大和拡幅として平成23年2月に完成しています。古川側が三本木古川拡幅ということで4車線となっています。挟まれた区間が大衡道路、4.5kmでございまして。幅員は24mを考えているところでございます。

○大滝委員長 ただいま事務局から説明をいただきましたが、これから委員の皆様から質問、ご意見等をお伺いしたいと思います。

○福迫委員 整備効果の中で地域住民の安全性が向上するということがありますが、新たに中央分離帯が設置されるといった話も前回出たかと思っております。この4割減少というのは、具体的に何かシミュレーションというようなところがある数字でしょうか。

○事務局 前後の4車線になっているところの実績から推測しています。

○奥村委員 効果1の整備効果で、車線数を2車線から4車線にすることで、現況の混雑度が2.09から0.81になるという予測になっています。2車線を4車線にして容量が2倍以上大きくなるということなのですか。

2.09が1.04になるのはわかるのですが、それより大きく変われるというのは、どうしてかという確認です。

○事務局 混雑度の計算については計算方法が決まっています。その中でピーク交通量や、単純に2車線、4車線だけではなく、路肩幅員なども考慮して計算することになっています。単純に車線数が2倍になるから容量が2倍になるといったものではございません。路肩の幅員を1.5m、中央分離帯を2m、といった計算要因が入った結果、混雑度が下がるといったことでございます。

○奥村委員 わかりました。それと、事故がよく起きている交差点が区間の中央部の交差点だということがわかったのですが、ここにどの程度の密度で信号交差点やそうでない交差点があるのかということをお教えください。

○事務局 3ページになりますが、左側の中央にグラフがございまして、黄色で塗ってあるところです。「大衡道路 延長約5km」というところがありますが、ここに青い線がございまして、これが信号交差点となりまして、全部で7箇所になります。

○奥村委員 この中で、特に赤で強調して事故率が高いところがありますが、青い棒が立っているグラフというのは、事故率でしょうか、それとも、台/キロというか、交差道路の交通量を表したグラフなのですか。

○事務局 事故率です。

○奥村委員 そうすると、赤で塗られている箇所の右側に、290.6と高い値の交差点があります。少し心配していますのは、今回は事業を進めるかどうかの判断ですけれども、その時に例えば交差道路の交通量が多ければ部分立体も含めて立体化するとか、あるいは交差道路の角度が悪かったらそこを整理するとか、交差点の構造自体を変える必要があるのかないのか知りたいです。

○事務局 おっしゃるとおり、ここの交通形態と交通整理をどうしようかというのは大き

なポイントになりますが、交通解析の結果から全て平面交差でいけるとうことで進めているところですが、ただ、この交差点は、若干、食い違いになっているので、そこは留意しながら設計を進めていきたいと思っています。

○奥村委員 これからの時代、少し気になるのは4車線にした場合、しかも平面交差点の場合、横断歩道が設けられると思うのですが、そうしたときに高齢者も利用しますので、1回で渡り切れなくなって、無理をして事故につながる、事故率が上がるというようなことも不安を感じます。そうしたときに、例えば交差点の具体的な検討をするときに対応はできると思うのですが、中央部分に少し余裕を持たせて2段階で渡ってもらうようなことを考えようとする、少し余裕を見た用地のとり方とかを考える必要があると思います。これまでは大丈夫だったのが、何分、高齢化も含めて様々な状況変化というのはあると思いますので、そういうところが対応できるような形で進めていただければと感じています。

○事務局 資料の2ページを見ていただければ状況がわかるのですが、仙台側に大衡小学校や大衡中央公園、あるいは大衡中学校。それから、さらに先ほどの交差点のところに大衡村の診療所がございますので、ご指摘のようなことを踏まえながら、また、学校に対するアクセス性なども踏まえながら、設計の段階で考えていきたいと思っています。

また、沿道の出入りに対して、やはりアンケート結果などでも心配されたのが、沿道の出入りをどううまくやるのか。あるいは、沿道からどんどん出てくるのも困るので、ある程度、集約もしなければいけないと。そういった出入りをうまく制御するような、例えば側道も必要だとか、そんなアンケート結果もかなり出ていましたので、そこに配慮しながら設計を進めていきたいと思っています。

○大泉委員 1ページにある整備効果ですが、効果1、効果2、効果3と、それぞれ「◎」「○」の評価をしております。これは何か基準があるとか、3つの効果を比較しての評価なのかというところを、お聞かせいただければと思います。

○事務局 具体的に定めているものはございませんが、今回、大幅な改善が見られるであろうというところに「◎」をつけており、大きな課題である部分も含めて「◎」にしています。効果2、効果3は、約4割減少と、そこに比べて効果1は、混雑度でいうと2.09が0.8と、ある程度、大きな効果が見込めると判断し「◎」を記載しています。

○事務局 効果の1、2は、特にB/Cを出すときの便益に関連する効果になりますので、非常にそこはポイントだと思います。

○小野澤委員 今の効果2のところと、先ほど説明で沿道の出入りを制限することによっ

て安全性が高まるということだったのですが、一方で、安全性は高まるかもしれないですが、沿道から入れなくなると、生活上の支障が生じて、安全性が向上するかわりに住民の利便性等が低下するというような問題が起きるのかなと感じましたが、その点はどうか。

中央分離帯は無理して渡ろうと思ったら渡れてしまうということで、かえって中央分離帯があることで無理な横断で新たな形の事故が増えるというようなことが懸念されないのか確認させていただければと思います。

○事務局 中央分離帯を設置すると、基本的に横断はできません。ですから、それをまたいで行くことは物理的にできない構造に柵を設けたりする予定です。

また、沿道出入りにつきましては、例えば2ページですが、ところどころに集落がありますけれども、国道4号沿いが軒並み住居あるいは商店、あるいは沿岸型サービス産業があるという状況ではございませんので、そこは実態を見ながら、側道を設けたり、あるいはサービス性が落ちないように考えていきたいと思っています。

○大江委員 3ページに危険な歩行空間と載っていますが、交通事故の大部分は沿道から車が出てきて追突するということだと思います。積雪時など歩道がますます狭くなるという中で、こういった部分での車対人という交通事故はどれくらいあるのでしょうか。

○事務局 平成22年から25年までの4年間のデータで見ると、人対車両はゼロになっています。ほとんどが車同士の事故です。追突が多いのも、例えば渋滞によって前方の車に追突したり、交差点で右左折する車に対して後ろから追突するような形態、車両対車両がほとんどということになります。

○佐藤委員 この大衡道路の仙台側にある4車線開通が平成23年の2月になっていますが、これは震災の前でございますね。そのときの計画は、この大衡道路をこれからどんどん延伸していくという計画をお持ちだったのでしょうか。

○事務局 4車線で開通した区間は、富谷大和拡幅という形で事業を進めており、仙台の北にある富谷町から北に4車線を延ばしてきています。最終的に大和町の区間ができたのが平成23年2月ですので、早々と、できれば大衡を4車線化できればということをおっしゃっていました。ただ、富谷大和拡幅が始まった、それこそ20年、30年前の段階だと、中長期的に大崎市まで4車線化できればという、中長期的なレベルでの考えだったと思います。

○佐藤委員 今この区間がボトルネックになっているということなのですが、これはトヨ

タさんが進出したことで、余計にボトルネック度というか、交通阻害というか、不自由さが増してきていると思うのですが、このトヨタさんが工場を持ってこられて、例えば富谷とか三本木とか、こちらの交通量も目覚ましく増えているというような実感なのでしょうか。

○事務局 ここを前のデータと比べたとき、交通量がほかの地域に比べて増えているかという、三本木のほうはそれほど増えているという状況ではございません。

それと、トヨタは1つの大きな企業でございますが、それ以外にも、この北部工業団地の第1、第2には様々な企業が入っておりますので、そういう意味で物流は大きくなってきているという状況が言えるかと思えます。

また、関連して仙台の場合は「ぐるっと仙台」ということで、東北道や北部道路、東部道路ができていますけれども、その東部道路や北部道路の交通量は非常に多くなっています。例えば仙台東部道路の仙台東インターの付近ですと、それこそ40年以上前にできた東北縦貫道よりも交通量が多い状況になっています。

○佐藤委員 震災以降、大衡道路の重要性は増してきていると思うので、これからの産業の振興を考えた場合、今までと同じ4車線ということではなくて、これから先を見据えた何か工夫も必要ではないかと感じていますので、ぜひボトルネックを解消するだけでなく、これからの産業の発展、交通量の増加を見据えた整備の仕方というのも考えていただければと思います。

○事務局 いろいろご意見を伺いながら、それを十分参考にさせていただき、道路構造や線形、整備の仕方など考えていきたいと思えます。

○大滝委員長 佐藤委員の質問と少し関係あると思えますが、この後、トヨタ東日本を中心とした自動車産業がどんな感じで伸びていくのかは予測するのが難しいですし、サプライヤーの数もこれから爆発的に増えて、4車線だけで対応できなくなることが起こるのかも予測するのは難しいと感じます。しかし、ある程度の見通しを持った上でということは、私も必要だと思えますので、考慮事項の1つに入れていただければと思います。

○大江委員 トヨタ東日本さん自身が現地調達率を上げていこうということで努力されています。現在、現地調達率が10数%で、それを70%とか80%くらいまで上げていきたいのだということをトヨタさんもおっしゃっています。これから地元のいろいろな中小企業が参画できるチャンスが、間違いなく拡大していくという中で、既に大渋滞になっていますので、道路の拡幅はいい効果が出てくると思います。それ以上に、大滝先生がおっしゃったような、ますます集積度が高まっていくということなど、ぜひそこも見据えた

形でいろいろ計画を検討していただければと思います。

○事務局 ご意見ありがとうございます。いただいたご意見は、現時点ではなく、将来、交通量が増えるかもしれないし、逆に減ることによって、この空間をどう使うべきか考えることもあり得るので、整備が終わってからではなく、これから整備していく中で、利用の仕方を見るといったところに集約されるのかと思います。

実際、東北地方整備局の中で、例えば東北中央道や日沿道は、今整備している最中でもご意見を伺うようにしています。例えば市町村だったり企業だったり様々です。こちらもトヨタさんとの意見交換会を仙台の事務所でやり始めていまして、まさにそんな中でこれからのトヨタさんの戦略なども聞きながら、もう少し言えば、自治体のご意見も聞きながらというところだと思います。そこはしっかりやり始めているつもりですが、よりわかりやすくなるよう、やっていく必要があると思います。

○奥村委員 今のことと絡むのですが、ぜひ2つのことをお願いしたいです。1つは積雪時のことをよく考えていただきたいです。というのは、せっかく4車線あるので、例えば2車線を必ず使えるようにしながら、残りの2車線で除雪できるような運用を考える。それを前提にして、例えば信号などが運用できるように考えてほしいです。確かに4車線あるのだけれども、信号のつき方とか交差点のところの処理を考えると「いや、実際には無理ですよ」と。「やはり、こちら方向しか使えません」ということになると余りにもったいないので、そういうところの研究というか、使い方について研究してほしいというのが1つです。

2つ目は高齢化とも絡むのですが、今までは交通量がどうだからという話になっていたのですが、これからの時代、自動運転の車が出てくるので、例えば自動運転の車をこちらの車線を使わせると安全性や信頼性の高まりを両立できるとか、あるいは逆に、走行している車からデータを取得すると、何かそのところで渋滞の原因になるようなものなどがいち早くつかめるといった可能性がある。このようなことは、まさに自動車会社さんが技術的に考えなければいけない話なのです。

そういった意味で、量ではなく、今度はより高い質の道路のサービスを提供するために、自動車会社さんがこれから開発される技術をうまく使えるような道路を、ほかのところに先駆けてつくるといったような視点をぜひ持っていただきたいです。

一般市民からすると、工場が来て雇用が増えるというのは、確かにそれはそれで悪いことではないのですが、その企業にお勤めの方ではない場合は、企業が来ても「工場が増えてトラックが増えて、何かいっぱい通るようになってにぎやかにはなったけれども、危ないよね」ということで終わってしまう。つまり、道路で地域を開発したということの恩恵が、地域社会の交通の全体的な質の向上にどうやってつながるのかということ、先導していただくような役割を、この道路に果たしてほしいと思います。難しいことを分かっ

て言っています。

ただ、これまでの、量がいっぱいになったから、時間がかかるから何とかしなければいけないのだという、その1つの基準ではなく、むしろ安全性であるとか信頼性であるとか安心感であるとか、地元の人が気軽に使えるとか、そういったことも同時に、別のベクトルというのか、目標が同じ道路に求められているようになってくると思うので、ぜひ、自動車会社さんの力を使って、使わせてあげるのだからというか、あなたのせいでここをつくることになったのだから、使い方も含めて考えてくださいねということを相談していただきたいと思います。

○事務局 1点目の積雪時のご意見ですが、信号現示ということで、関係機関は当然ございますけれども、1つの案としては、当然、雪のときフルで走るわけではないので、想定しながら考えていける部分かと思われます。

2つ目の自動走行の件は、東京でも検討が始められていて、実際に取り組むことになっています。今回の区間でもトヨタさんが関係しているということで、技術的にどの辺りまでかも含め、まずは意見を聞いてみるようなところから順次始めていきたいと思っています。

○福迫委員 今回の2車線区間に関しては、両端が4車線ということで、ネットワークという意味では問題があるかと思っておりますので、方向性としては必要かと思うのですが、少し細かいところですが2点ほど。

政策目標を実現するためということ、効果が3つ出ております。具体には医療施設への速達性という部分です。当然、速度が上がれば実現されるかと思うので、それをどう評価して、効果としてうたう必要があるのではないかとということと、代替路という言い方で機能強化と示されており、意味としては高速道路の代替路ということだと思っておりますが、国道4号は代替路という位置づけなのかどうか疑問としてあります。代替路の機能強化として国道4号を4車線化するという言い方でいいのかどうか。その辺で、幹線でないのかとか主要道路ではないのかということですが、その辺をどうお考えかお聞きしたいと思っています。

○事務局 医療施設への速達性で、今は時間が短縮しますとしか言ってないのですが、それでどのくらい効果があるのかは、これから少し勉強しながら、わかりやすい指標なども含めながら訴えていくようなことを考えたいと思っております。

代替路につきましては、まさにおっしゃるように国道4号が東北縦貫道の代替路ではなく、国土をネットワークする主要幹線道路の一部で、東北の大きな縦軸として機能している道路でございます。ここは、東北道がとまった場合の代替路という意味で代替路という表現を使っています。本来は、おっしゃるように、国土をネットワークする主要幹線道路でございます。

○大江委員 国道4号の渋滞原因として、本来、東北縦貫自動車道を通るべき車両が、料金の問題で国道4号を走るといふことがあるかと思ふます。NEXCOの会議でも話したのですが、例えば料金的なインセンティブを働かせることによつて、一日に何往復もしたり、あるいは週に何日も使つて長距離を利用するトラックなどに対しては、例えば3回通つたら1回無料になるとか、もっといい工夫があるかもしれませんが、こういった料金的なインセンティブで、高速道路を使った方がメリットは大きいといふような料金設計によつて、道路の機能分担が図られる工夫をすることで、日本の交通全体の循環がうまく図られるのではないかと思ふます。

これはNEXCOさんの料金設定の問題もあるかもしれませんが、国として高速道路を整備するときは、一般道の様々な障害を、高速道路をつくることによつて解消させるといふた考え方もあるでしょうから、そこを、例えば料金的なインセンティブといふような工夫も交えれば、住民や運送会社などの企業にとつてもメリットがあるのではないでしょう。そういう工夫がぜひ必要ではないかなと思ふました。

○事務局 国道4号だけではなく、高速道路や県道や市町村道とあわせて道路ネットワークとなりますが、その上で、本来は高速道が交通量を受け取つてくれれば、国道の交通量が減つて、それだけ生活道が安全になる。おっしゃるとおりだと思ふます。

料金の問題も、NEXCOさんで簡単にできるかどうかわかりませんが、道路関係者が集まつて渋滞の協議会を開くようにしています。1つのエリアで見るとき、高速道路が持つ役割、国道として持つ役割、さらに県道などの役割もあろうと思ふます。今いただいたご意見もしっかり承つて、渋滞協議会で議論させていただき、また、必要があればこういった場面でお話をするようにしたいと思ふます。

○大泉委員 産業と生活が両立して、両方の利便性が果たされるような道路のあり方を今後考えていかなければならないと、改めて思つたところです。

産業のためだけの道路をつくるわけではないので、生活の道路としても、安心して歩けるような工夫が必要になるかと思ふのですが、例えば、歩道の幅を2.5mにしていますが、現在2mくらいで、雪が積もつたり除雪機が使えなかつたりして不便なのだといふ文言があつたと思ふますが、それを2.5mにすると解決されるのか、あるいはもっと歩きやすい安全・安心な歩行空間にする工夫といふのを考えていらつしやるのか、その辺をお聞きしたいと思ふます。

○事務局 国道4号の中で何とかするといふこともありますが、我々は国道4号を拡幅します、並行する県道の整備を宮城県さんはもっと加速してほしい。整備が進めば、まさに生活道路となる県道に行つていただくこともできる、といふことも考えています。

おっしゃるとおり、産業道路をつくるだけでは何をやっているかわからないので、現在、県さんと連携した整備について話をしている、そこは頑張りますという意見をいただいております、役割分担のところを一生懸命やっているところです。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。それではよろしいでしょうか。たくさんのご意見や御質問をいただき、ありがとうございました。

直近の話ということだけではなく、中長期的に見て検討すべきことや、もう少し違う角度からいろいろ見たほうがいいのか、あるいは道路間の役割分担や連携の問題などいろいろな問題が出てきて、よい議論ではなかったかと思えます、ぜひ、この点は事務局で御検討いただき、できることであればそれを反映できるよう進めていただければと思います。

全体として、一般国道4号大衡道路につきましては、新規事業化として進めていくことについては、基本的に賛成であり、前に向かって進めていくという話だったかと思えますので、これについては妥当という判断でよろしいでしょうか。

ありがとうございました。それでは新規事業化を進めていくという判断をいただいたということで進めさせていただければと思います。

以上で新規事業採択時の評価について審議が終わりましたが、全体として何かありましたらご意見等をいただければと思います。いかがでしょうか。特によろしいですか。

それでは、ないようですので、最後に本日の委員会資料の公開・非公開について確認をしたいと思えます。ホームページ等に資料を公開するかどうかについて、本日の会議に提出された資料は公開するというのでよろしいでしょうか。

それでは、委員の皆様方から了承を得ましたので、公開することで進めます。なお、議事録についても速やかに公表することになっていますが、これについては事務局から御発言いただければと思います。

○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表し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いただき、それぞれ御確認いただきたいと思っております。

○大滝委員長 今お話がありましたような形で、議事概要については委員長である私が責任を持って確認をさせていただきたいと思えます。

以上で本日の議事を終了したいと思いますので、議事進行を事務局にお返しします。

○司会 大滝委員長並びに各委員の皆様、長時間にわたる御議論まことに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16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。