

社会資本整備審議会道路分科会

第41回東北地方小委員会

【 議 事 録 】

○議事

1) 計画段階評価

・ 国道112号 山形南道路

菊池委員長：それでは議事に入ります。まず国道112号山形南道路について、事務局より資料の説明をしてもらい、そののち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、説明をよろしくお願いします。

森田事務所長：山形河川国道事務所長の森田です。国道112号山形南道路、第3回目の計画段階評価のご説明をいたします。

資料1をご覧ください。

1枚目の目次のとおり、先日行いました第2回の地域の意見聴取結果をご確認いただき、それをふまえた対応方針案についてご審議いただきたいと思います。

2ページをご覧ください。計画段階評価の検討の流れについてです。評価の対象区間は右の図の赤い丸のところです。山形市の西崎から山形市の蔵王に至るまで約9km区間、こちらを評価対象区間としております。

3ページをご覧ください。こちらは前回の第2回委員会の際にご指摘いただいたことに対して、対応状況を示しております。第2回のアンケートの中身についてのご指摘でしたが、一つ目は、アンケート票に記載する図の方角が統一されていないということで、すべて上を北向きとして統一しました。

二つ目について、アンケートにエリアを通過する利用者なのかそれとも発着する利用者なのか、そういった道路の利用属性がわかるように項目を追加すべきというご指摘があり、ご指摘の通りそれらが把握できるように対応しております。

三つ目について、外環状道路に囲まれるエリアを都市圏と表現しておりましたが、都市圏という表現だと少し広域な印象を受けるというご指摘を踏まえ、都市圏という表現を山形中心市街地と修正し、アンケートを実施しました。

4ページをご覧ください。計画段階評価の進め方です。全体で3回の地方小委員会、その間にそれぞれ意見聴取を1回ずつ実施しており、2回の小委員会、2回の意見聴取を経て本日が

第3回目の小委員会ということで、本日は第2回の意見聴取の結果の確認、対応方針案についてご議論をいただきたいと思います。

次のページ以降は第2回地域意見聴取の結果についてまとめております。

6ページをご覧ください。意見聴取の実施内容です。聴取期間は1月から3月までの約2ヶ月間、意見聴取の対象は、地域の住民、事業者、道路利用者です。山形市の評価対象範囲の沿線の地域の住民にはアンケートの全戸配布を行い、山形市の評価対象範囲の沿線地域外、上山市、山辺町、中山町の住民には抽出配布で調査票を配布しております。道路の利用者に対しては、山形河川国道事務所ホームページでのWebアンケートに加え、それぞれの役場、道の駅等に留置アンケートを実施しました。表2のヒアリングの調査について、製造業、卸売業、サービス業、バス、タクシー、トラック、それぞれの各協会の加入事業者への郵送配布、個別のヒアリング調査等を行っている状況です。

7ページをご覧ください。結果の回収状況です。地域住民と道路利用者へのアンケートの全体の回収率は合計で1万2981票、そのうち郵送配布における世帯単位での回収率は約14%でした。事業者へのアンケートでは全体で203社から回答いただき、そのうち郵送配布における回収率は約39%でした。

8ページをご覧ください。アンケートの調査票とはがきによる調査の実施状況についてです。第2回の委員会の中でご指摘をいただいた点は右に示すとおり、都市圏を山形中心市街地と修正しました。また対象範囲の利用状況について、通過するのか、市街地を発着するのか、内々の移動なのかがわかるように設問を追加した上でアンケート調査を実施しています。

9ページをご覧ください。アンケート調査は郵送での配布、留置、Webで実施しております。調査の周知に向けて、ホームページのほかに新聞広告や自治体の広報紙、SNSを活用し広く協力を呼びかけました。

10ページをご覧ください。地域住民、事業者へのアンケート結果の属性についてです。地域住民へのアンケートでは、山形市にお住まいの方が約9割以上を占めている状況でした。事業者アンケートについても、対象地域である山形市、上山市、山辺町、中山町のエリアの事業者の方が約9割以上を占めるといった状況です。

11ページをご覧ください。こちらは年齢、職業、業種別の属性についてまとめております。まず地域住民へのアンケートについて、図2の年齢構成は60代以上が約6割、図4の職業では会社員等の就業者が約5割となっております。事業者へのアンケートについて、図5の業種では製造業、運輸業で約6割でした。図3、図6のとおり、今回新たにアンケートに回答いただいた方が、住民、事業者ともに約3割という状況でした。

12ページをご覧ください。これは回答方法別の年齢の割合について分析をしたものです。地域住民のアンケートにおいて、いわゆる若年層、10代から30代の割合というものが約1割程度おりました。図2の郵送の若年層が約1割に対して、図3の留め置き及び図4のWeb回答が約3割となっております。Webによる回答の割合は、第1回目の調査から第2回目の調査にあたって住民全体で約5%減少しております。また、アンケート調査を知った

きっかけを図6に示していますが、郵送はがきで知ったという方が約8割を占めている状況です。

13ページをご覧ください。当該区間の利用状況についての結果です。移動手段について図1を見ると住民のアンケートでは自動車が約9割、図6の事業者のアンケートでは乗用車が約6割、貨物車が約4割を占めています。利用目的について、図2の地域住民のアンケートでは、いわゆる日常的な利用が約8割を占めており、図5の事業者では、運送、運輸が約4割、通勤や営業で約5割となっております。利用の頻度について、地域住民は週1回から2回以上の利用が約8割、事業者では週に1回から2回の利用が約9割占めています。以上のことからこの対象範囲の道路は、多くの方が仕事や日常的に高頻度で利用しており、移動には自動車を使っているということが把握できました。

14ページをご覧ください。前回の委員会でご指摘をいただいた通過する交通や発着する交通との道路利用属性を確認した結果です。図1、図3に示す通り、主な出発地、目的地の割合は、地域住民、事業者ともに山形中心市街地発着交通が約5割を占めております。右下に点線で囲っているのはETC2.0の交通実績を基に分析したのですが、こちらの実績からも対象範囲は内々、発着、通過交通が混在しているということで、今回のアンケートと同様な状況となっております。出発地、目的地別における利用の目的は、図2の地域住民のアンケートでは山形の中心市街地を通過する通勤・通学の割合が高く、図4の事業者アンケートでは山形中心市街地発着の交通で、運送、運輸、営業の割合が高くなっております。以上のことから、対象範囲においては、通勤・通学時間帯に内々、発着、それから通過する交通が混在すると考えられ、利用交通の分担を図る必要があると考えております。

15ページをご覧ください。ここからは重視すべき項目についてアンケート調査をしたものです。対策案を検討する際に重視すべき項目について、地域住民アンケートでは、「渋滞が緩和されること」を重視すべきが約9割と最も多く、続いて、「救急搬送の安定性・速達性が向上すること」、「交通事故が減少すること」の順に多い結果になりました。事業者アンケートについても同じような順番となっております。その他政策目標以外では、地域住民、事業者ともに「工事の影響が小さいこと」を重視すべきが約5割から6割となっております。

16ページをご覧ください。こちらは出発地、目的地別において重視すべき項目について確認をしたものです。地域住民アンケートでは全体傾向と同様に「渋滞が緩和されること」を重視するが約9割、その次が「救急搬送の安定性・速達性が向上すること」、続いて「交通事故が減少すること」というような順となっております。

17ページをご覧ください。事業者へのアンケートの結果です。山形中心市街地の発着や通過交通については全体傾向と同じく「渋滞が緩和されること」を重視すべきが約9割と最も多くなっております。図1の山形中心市街地内を移動する交通は「救急搬送の安定性・速達性が向上すること」が約9割と最も多くなっております。また図3に示すとおり、中心市街地の外から山形の中心市街地への移動車においては「物流経路の走行性・速達性が向上すること」を重視すべきだという回答が約7割と、他と比較して高くなっております。これらのことから、

山形中心市街地の外からの出発や通過交通による運搬の利用が非常に多いということで、「物流経路の走行性・速達性が向上すること」が高い傾向になったと考えております。

18ページをご覧ください。居住地別に重視すべき項目について分析したものです。それぞれ居住地別に見ても全体と同様に「渋滞が緩和されること」を重視すべきが約8割から9割と最も多い結果になっております。

19ページをご覧ください。事業者のアンケートについて、それぞれの業種における重視すべき項目ということで図2をご覧ください。運輸業においては「物流経路の走行性・速達性が向上すること」を重視すべきが約8割と全体の傾向、他業種と比較して高くなっている状況でした。このようなことから、物流を担う運輸業より円滑な物流ルートの確保が求められていると考えております。

20ページをご覧ください。地域の住民、事業者へのアンケートでの重視すべき理由について、自由回答で聴取しております。まず重視すべき理由として非常に多かったのが「渋滞が緩和されること」です。また「交通事故が減少すること」に関する意見が非常に多くありました。具体的には、渋滞緩和については「渋滞緩和によっておのずと事故の解消、物流の向上、救急搬送の安定が図られる」などの意見がありました。交通事故については「住宅密集地であるので安全性が最優先だ」といった意見が寄せられています。

21ページをご覧ください。その他の重視事項について、道路の構造や施設に関する意見が最も多く、次に冬期の交通環境に関する意見を非常に多くいただいております。具体的には、道路の交通施設では「信号の少ない道路」、「歩行者、自転車が安心して走行できる道路づくり」などに関して意見をいただきました。冬期の交通環境については、「冬期の走行が安全にできること」などの意見が寄せられています。

22ページをご覧ください。企業、関係機関ヒアリングで挙げられた重視すべき理由についてまとめています。重視すべき理由として、同様に「渋滞が緩和されること」に関する意見が最も多く、次に「救急搬送の安定性・速達性」に関する意見が多くありました。渋滞については、観光交通と生活交通の混在などの意見、救急搬送については搬送時の移動時間の短縮などの意見が寄せられています。

23ページをご覧ください。その他の重視事項について、企業、関係機関ヒアリングの結果です。こちらも住民アンケートと同様に道路構造、道路設計に関する意見が最も多く、続いて冬期の交通環境に関する意見が多いといった結果になりました。道路構造、線形については、車線幅員の配慮や信号数の削減に関する意見、それから冬期の交通環境では、雪道対策を考慮した幅員、側道の確保といった意見をいただきました。

ここまでがアンケート、ヒアリングの結果の分析です。24ページではこれらの意見聴取の結果を整理しております。

25ページをご覧ください。意見聴取の結果を踏まえ、対応方針の原案を検討するために総括として整理しております。対象範囲は主要渋滞箇所や信号交差点が点在しており、通過発着交通や生活、物流、観光交通が混在している状況です。意見聴取の結果から、渋滞緩和を

求める意見が最も多く、渋滞緩和によってその他政策目標への好影響が想定される意見も挙げられており、渋滞緩和に向けて利用目的に応じた通行路線を選択できる道路が必要となっている状況です。その他重視事項として、道路構造施設や冬期の交通環境に関する意見が多く寄せられており、信号の少ない道路や、歩行者、自転車が安心して走行できる道路、雪道対策を考慮した幅員が確保された道路が求められており、対応方針への反映が必要だと考えております。

26ページ以降は対応方針の原案の検討についてです。

27ページをご覧ください。こちらは前回の委員会におい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としてここに掲げております四つの事項を政策目標として掲げております。対応策を検討する上での配慮事項は下に掲げております、4項目掲げております。これを踏まえて2回目のアンケート結果、意見聴取の結果、これらに沿った意見が多く寄せられており、これは政策目標や配慮事項が概ね妥当だったと考えております。

28ページをご覧ください。対策案について2案を設定しております。A案は、バイパス案の現道活用案ということで青丸の部分です。部分的な拡幅をすることで現道機能の強化を図る案でした。B案はバイパス案の別線整備案で、課題箇所をバイパスすることで交通の転換を図り課題の解消を図る案でした。

29ページをご覧ください。2案のメリット、デメリットを比較しております。アンケートの調査結果においても、最も意見が多かった渋滞緩和の観点から、発着、通過などの利用目的に応じた路線の選択肢を増やすことができるB案のバイパス整備というのは、並行する路線が増えることで、交通の分担が図られ、対象区間内の交通混雑を解消できるメリットがあるのではないかと考えます。それから、道路の幅員によって長期間におよぶ路上工事や通行規制を必要とするのがA案なので、それに比べてもこのB案は、路上工事をバイパスが接続する箇所限定をできるということで、通行規制の影響を小さくできる点でもB案がより優れていると考えております。

30ページをご覧ください。対応方針の原案です。これまでの説明を踏まえ今回B案のバイパス案別線整備案を対応方針の原案といたします。31ページからは自治体への意見照会の結果です。

32ページ、33ページをご覧ください。それぞれ山形県、山形市に対して、この対応方針原案をお示し、ご意見を伺ったところ、いずれ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。

34ページ以降は自治体の意見照会の結果を踏まえて、対応方針の原案から対応方針の案ということでまとめております。

35ページをご覧ください。対応方針の案ですが、地域の課題を解決するための政策目標を達成し、通行環境改善により優れていること、地域の意見聴取の結果得られた多くの地域ニーズに応えられること、影響する家屋事業所数が少なく、現道交通への影響や経済性の面でも優れていること、これらのことからB案のバイパス案別線整備案を対応方針の案として

提案いたします。

36ページをご覧ください。対応方針の案として提案をしたB案を1枚にまとめております。

国道112号山形南道路のご説明は以上です。ご審議のほどよろしく願いいたします。

菊池委員長：ありがとうございました。ただいまのご説明についてご質問、ご意見を願います。吉田委員お願いします。

吉田委員：今回非常に丁寧なアンケート調査になっていて、対象地域、対象区間の現状の問題、あるいは交通の特徴、そして今後の課題が非常に鮮明になったと思います。今回取り組もうとしている山形南道路は非常に高い整備効果、通過交通が多いことや渋滞が激しいといったことに対して非常に高い効果が期待できると感じた次第です。

菊池委員長：宮原委員お願いします。

宮原委員：意見の総括ということでいろいろな方に丁寧にヒアリングをされている中で、雪に関する対応に関して、27ページ以降の、特に政策目標のところでは抜けているところがあります。例えば23ページに冬期交通環境に関する意見というのがヒアリングでも出ています。それから24ページでも冬期交通環境に関する意見という形で地域住民、医療機関の方のご意見もここにピックアップされていますが、27ページ以降ではそこが意見として、まず配慮していくべきものとしてあまり反映されていないようなところがあります。山形市のご意見の中にも、近年の大雨や大雪の悪天候の条件が加わると、渋滞が深刻化する等の言葉も触れているので、全体の計画には異議はないのですが、山形の道路の中で配慮すべき部分として雪についても今後検討していくべきものとして加えてはいかがでしょうか。

森田事務所長：ご指摘の通り冬期の交通の課題を解消するということは地域の住民の方だけではなく事業者からも多くご意見をいただいております。最終的な今回の山形南道路の対応方針の案としては、35ページ、36ページの外向けに取りまとめたものを今後打ち出していくと思いますが、この中でも特に36ページのポイントの下から2つ目には、通常期、冬期間問わずルートを確保するという言い方に止めていますが、もう少し冬期の課題を解消するための、というニュアンスを強く出せるように今後作成する資料について文言を工夫したいと思います。

菊池委員長：葛西委員お願いします。

葛西委員：A案、B案二つ検討されていて、B案が優れているということに関しては私も非常に合理的であると同意します。内々も内外も、外々も割合は変わらず、様々な交通が入り

乱れているなかで、別線として整理する新しいバイパスが主に外々を担うだろうということで、分担が図れるので、そういう意味では別線が非常にいいだろうと思います。その上で今後、もちろん検討を十分されると思うのですが、接続部分、特に北側の山形山中道路が今事業中ということですが、この部分の接続を外々がスムーズに通れるような接続として十分検討いただければいいと思いました。よろしくをお願いします。

森田事務所長：ご指摘をいただいた通り現在北側では山形中山道路が現在事業中です。当然その通過する交通も、外から入ってくる車、ここから出ていく車も、山形中山道路と一体となって一連で使う交通というのはやはり数多く存在するだろうと考えていますので、基本的にはこの山形中山道路と一体として、この山形南道路のルートとの接続も含めて検討していきたいと考えております。

菊池委員長：齋藤委員をお願いします。

齋藤委員：全体的な考え方や結論の導き方は非常に合理的な判断だと思っております。回収率が、郵送配布を含めて、Webで新たに若い方々からも回収できるような配慮はしたが14%ということで、もう少し多くの方から回収するためには今後どうすべきか、考えるべきかと思いました。

森田事務所長：委員ご指摘の通り、回収率が例えば地域住民の方であれば、郵送に対しても14%でした。目標としては過去の実績から見ても少し高めに20%回収したいという思いで、いろいろ工夫をしたところですが、結果として約14%だったということです。あとは地域によっても回収率のばらつきが結構あるので、地域によって配り方も少し違うところもあります。改善すべきところがないか改めて見つめ直して、次の機会に反映してより地域の意見をくみ取れるように、回収率を上げるように取り組みたいと考えております。

菊池委員長：井岡委員をお願いします。

井岡委員：資料については、妥当性の検討が非常に詳細になされており、今回ご提案いただいた対策案に異議はないのですが、1点、先ほどの宮原委員のご意見に重なりますがSDGsの観点をいれられたらどうかという意見です。

先ほど宮原委員からも冬期交通に関してということで、まず渋滞やスタックした車の停車中の暖房による余分な燃料といいますか、そこから出されるCO₂排出量削減に向けた点で、SDGsの目標13だったと思いますが、「気候変動に具体的な対策を」ということで、今後の道路整備のなかでSDGsの観点も加えるとより妥当性の検討などできると思います。

森田事務所長：ご指摘の通り道路が渋滞する、もしくは雪の時に交通がストップする間ずっと止まっている間は当然エンジンをそのままにしているの、CO₂の排出は自然に多くなります。どれだけそれをこのA案、B案というところで定量的に比較できるのかというところは少し勉強させていただきたいと思いますが、貴重な切り口だと思いますので、こちらも検討したいと思います。ありがとうございます。

菊池委員長：私からコメントです。齋藤委員からご指摘もありましたが、前回の調査と実施している時期が1月からというのは変わらず、配布数もほぼ変わらず若干増加している状況ですが、回答数がそれに比べると激減していると言ってもおかしくないということで、いくつか原因は考えられると思うのですが、今後、回収率を上げることが回答の質を高めることに繋がりますので、要因分析といいますか、もし何か思い当たる可能性などがあればぜひ資料の中で共有していただければ、次の調査などにも役立つと思っていた次第です。

それでは、全体を通して各委員からご意見が出ましたが、ただいまの回収率の話や、雪の対策について課題として挙がっているの、最後の見せ方、そのポイントのところ少し表現を工夫するとよいのではないかということ、それからこの分担するという目的を達成するという観点からすると、その事業中道路との接続性、こういうことも向上するというのもひとつ、効果としてアピールするというのも十分あると思いますし、それから井岡委員のお話もありましたが、SDGsの関連です。なかなか道路の事業の中でSDGsという言葉自身が表立って出てくることは少ないと思うのですが、もちろん日常的な渋滞の解消というのでも大きく地球環境には貢献していると思うので、もちろんその効果の見せ方という表現の仕方を工夫するとより道路事業の効果もわかりやすく、国民、市民に伝わると思った次第です。

否定的なご意見は皆さんからありませんでしたので今回のこの提案、審議事項につきましては概ね妥当という結論にしたいと思います。ありがとうございます。

・ 国道4号 福島北道路

菊池委員長：それでは審議事項の2点目に入りたいと思います。国道4号福島北道路について、まず事務局から資料の説明をしていただきそのあと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、説明をお願いします。

伊藤副所長：福島河川国道事務所の伊藤です。よろしく申し上げます。それでは国道4号福島北道路についてご説明します。

まずお手元の国道4号福島北道路周辺状況という資料で交通状況等についてご説明します。

1ページをご覧ください。右下に福島市のシンボル、信夫山があります。福島駅はこの写真から少し外れた南側にあり、中央に東北新幹線と東北本線が南北に通っております。写真の左側、

西の方から北の方に伸びている青い二重線が東北縦貫道路です。途中で桑折ジャンクションという表示から東の方向に伸びている青いラインが東北中央道で、相馬市へ繋がっております。国道については福島市の中心部から、西の方、米沢市の方に国道13号が繋がっております。また途中のところに福島西道路が国道13号に接続されている状況です。

今回対象区間の国道4号は信夫山の右から南北に伸びております。対象の区間は、市街地の国道4号に接続する115号が接続されている岩谷下交差点から伊達桑折インターの北側、桑折町の市街地に入ったところまでの区間です。

次のページから交通状況についてご説明します。

2ページをご覧ください。左側に交通状況の写真の位置を示しております。まず、岩谷下交差点ですが、写真の向こう側が仙台市、手前が福島市中心部となっており、福島市中心部へ向かう上りの渋滞が見られます。

3ページをご覧ください。少し北に行きまして国道4号の松川橋の交通状況です。阿武隈川の支川の松川を渡架している橋梁の部分の交通状況です。ここについても福島市中心部へ向かう渋滞が見られます。

4ページをご覧ください。また少し北に行きまして、鎌田交差点の交通状況です。写真の奥が福島市中心部、手前が仙台市です。ここは左の方で阿武隈川を横断する橋梁から交通が流入してくる交差点です。ここについては、上下線とも渋滞が見られており、特に福島市中心部へ向かう方向が渋滞している状況となっております。

5ページをご覧ください。北幹線東入口交差点ということで、この4車線の街路が取りついているところですが、国道13号と国道4号を結ぶ街路との交差点になっております。ここについても、上下線が渋滞しているような状況ですが、特に福島市中心部へ向かう渋滞が突出しております。

6ページをご覧ください。また少し北に行きまして、国道399号の交差点、伊達交差点です。ここについては、福島市中心部に向かう渋滞が見られる状況です。交通の状況については以上です。

それでは資料の2で、福島北道路の計画段階評価第1回目についてご説明します。

1ページをご覧ください。評価対象区間は福島市の市街地、国道115号が接続する岩谷下交差点から伊達桑折インターの北側で桑折町の市街地に入るところまで、延長が約8kmの4車線区間となっております。

2ページをご覧ください。この区間の周辺の事業の実施状況について取りまとめております。地図が1ページと変わっており、右が北、左が南になっております。まず北側を見ますと、国道4号の伊達拡幅ということで、国道4号の拡幅事業を進めております。今年度、国見町役場から1.6kmの部分を供用し今年度で完了する事業です。また左の方、南側を見ますと、福島市内の福島西道路ということでI期線がすでに7.7kmの4車線で供用しております。また、現在、左に福島西道路II期ということで延長6.3kmの事業を進めているところです。令和8年度の開通見通しで事業を進めております。また、相馬福島道路は、今回

対象区間、伊達桑折インターが国道4号と接続しておりますが、相馬福島道路は令和3年度に全線開通しており、伊達桑折インターができたことによって、周辺で土地区画整理事業などの開発が起きている状況になっております。

3ページをご覧ください。計画段階評価の進め方についてです。第1回目の今回は計画段階評価手続きの進め方、地域の状況の課題、政策目標案、意見聴取案についてご審議いただき、この後、意見聴取を2回、それから今回も含めて東北小委員会を3回経て、対応方針を決定していきたいと考えております。

4ページをご覧ください。地域の概況について、まずは人口をまとめております。図1をご覧ください。対象地域は福島市を中心とし、伊達市、桑折町、国見町、約36万人の都市圏となっております。図2には人口減少のグラフを示しております。福島県平均よりやや緩やかではありますが、令和22年、2040年までには、85%に人口減少が進んでいく予測がされています。また特徴として、図3に示すとおり伊達市、桑折町、国見町の高齢者の割合が高い状況となっております。

5ページをご覧ください。地域内流動を取りまとめております。図1、福島市の通勤通学流動ということで、特徴として伊達市、桑折町、国見町の約3割の方は福島市に通勤通学をしており、福島市に依存しているということがわかります。また図3をご覧ください。その交通手段として自動車に依存しており、約7割、8割が自動車を使った通勤通学をされている状況になっております。図2、買物流動ですが、こちらも伊達市、桑折町、国見町について、9割の方が福島市に依存している状況になっております。また図4、対象地域の自動車保有台数ですが、年々増えている状況で自動車に依存していることがわかります。

6ページをご覧ください。交通特性について取りまとめております。黄色で示した対象区間の沿線のETC2.0のデータを分析しております。まず通過交通、発着交通の割合ですが、発着交通が約4割、それから通過する交通が4割ということで混在した状況になっております。また、トリップ長を見ますと、平均トリップ長が50kmと長く、さらに大型車を見ると50km以上のトリップが約9割を占めるということが示されております。

7ページをご覧ください。対象地域の産業、製造業について取りまとめております。まず図1をご覧ください。左側、南西部に工業団地が集積しており、北部には工業団地が集積しているような状況です。対象地域の品目別製造品出荷額は6600億円ほどあり、情報通信機器が約3割を占めております。また図3のように、市町村内総生産の二次産業以外は年々増加の傾向になっており、東日本大震災以降、新設、増設の企業数も増加の傾向にあるということがわかります。

8ページをご覧ください。対象地域の農業についてとりまとめております。対象地域は桃が有名で、果実の栽培では県内の8割を占めており、生産額は全国で上位の地域となっております。また、図4のとおり農業産出額は年々増加しているような状況になっております。

9ページをご覧ください。地域の概況について、物流についてまとめております。周辺には物流施設がいくつか存在しております。福島トラックターミナル、福島市公設地方卸売市場、

東福島オフレールステーションがあります。この地域のETC2.0の大型車の発着エリアを見たグラフが図2です。福島トラックターミナル周辺、桑折工業団地周辺、東福島オフレールステーション周辺の大型車の発着が多い状況が見受けられます。

10ページをご覧ください。道路交通地域の状況と課題について、渋滞①ということで、国道4号のピーク時旅行速度、交通量、混雑度、信号交差点密度をまとめております。対象区間の旅行速度は21.8km/hと非常に低く、また混雑度も1を超えて1.31と高い状況になっております。

11ページをご覧ください。図1のとおり、対象区間における主要渋滞箇所は4ヶ所あり、うち3ヶ所は交差点需要率を超えており交差点が飽和している状況が見受けられます。また、信号交差点密度を図3のグラフに示しておりますが、福島県内直轄国道の平均の2.5倍の数があるということで、図2の対象区間の信号交差点による遅れ時間のように、信号で止まることによって遅れが生じている状況です。

12ページをご覧ください。事故について取りまとめております。図1に死傷事故率のグラフを示しておりますが、図2で全体的に見ると福島県内直轄国道の平均の2.4倍の死傷事故率となっております。また、福島県内の国道4号で最も高い死傷事故率を示しているのが、冒頭の写真でもご説明した北幹線東入口交差点で323.6件/億台kmとなっております。対象区間の事故類型について、図3では全体の約6割が追突事故という傾向となっております。また図4はその原因について整理したものです。信号待ち車両の追突、それから渋滞停止車両への追突が約7割を占めている状況になっております。

13ページをご覧ください。産業について取りまとめております。対象地域における物流量の統計を図1に示しております。宮城県との取引が最も多い状況になっております。また、福島市の南部に位置する情報通信機器の製造工場へのヒアリングでは、「対象区間を含む国道4号を利用しているが、信号が多く、朝夕の渋滞が要因で時間が読めず出発時間を早めている」といった輸送事業者の声が聞かれており、課題であることがわかります。

14ページ目をご覧ください。対象地域の果実の出荷について取りまとめております。特産である桃が福島市の公設市場へ出荷され、大手スーパーなどへ輸送されている様子を図3に示しております。「果実は傷みやすく、渋滞や信号等での荷崩れや揺れがないように輸送に気を使う」というような声を課題としていただいております。

15ページをご覧ください。医療についてまとめております。対象地域の高次医療は福島市の中心部、または南部に位置しており、特に対象地域から三次救急医療施設への救急搬送では約95%が国道4号を利用しています。「渋滞による搬送時間の遅れ、停止・発進の配慮など、重篤な患者さんや妊婦さんの搬送では注意して走行する必要がある」という声を課題としていただいております。

16ページをご覧ください。これらの課題を整理し、福島北道路の政策目標の案を設定しております。まず1つ目は渋滞の視点です。交通容量の不足、信号交差点密度の高さというところから、必要な交通容量の確保が必要と考えております。2つ目は事故の視点です。信号

や渋滞による加減速の多さということから、安全な交通環境の確保が必要と考えております。3つ目は産業物流の視点です。通過交通と発着交通の問題、それから急ブレーキ頻度の高さということで、円滑な物流ルートの確保が必要と考えております。4つ目は医療の視点です。交通容量の不足ということで、渋滞に伴う加減速、安定した救急搬送環境の確保が必要と考えております。以上4つの政策目標の案を設定したいと考えております。

17ページをご覧ください。地域の将来像ということで先ほどの政策目標と上位計画、福島県の総合計画、県北都市計画区域のマスタープラン、ふくしま田園中枢都市圏のビジョン、福島市都市マスタープラン、伊達市都市マスタープラン、桑折町都市マスタープランなどとの整合を整理しております。

18ページをご覧ください。意見聴取の案を示しております。右の図、オレンジ色の対象区間の周辺と沿線地域についてはアンケート調査を全戸配布で約3万9200世帯に行いたいと思っております。オレンジ色の地域を除く黄色の部分については抽出配布で約1万8200世帯にアンケート調査を行います。また、道路利用者についてはWebアンケート、留置アンケートを行います。事業者等については、約700団体に郵送配布、郵送回収を行っていきたいと考えております。ヒアリング調査の対象は記載の関係団体、観光協会やバス協会、トラック協会、道の駅など、36団体にヒアリングなどを実施していきたいと考えております。地域の意見聴取の周知方法は、新聞広告、福島河川国道事務所と関係市町村のホームページにバナーを設置する、関係自治体の広報誌、SNS、道の駅での広報活動、アンケート協力の呼びかけなどを行いたいと思っております。意見聴取期間は、1、2ヶ月程度を考えております。実施主体は福島河川国道事務所です。

19ページをご覧ください。意見聴取方法の案です。基礎的な情報、地域の課題、政策目標案に対する意見を聴取していきたいと考えております。

20ページから23ページにつきましてはアンケート調査票のイメージとなっております。

説明は以上です。ご審議のほどよろしく申し上げます。

菊池委員長：ありがとうございました。ただいまのご説明についてご質問、ご意見を申し上げます。宮原委員お願いします。

宮原委員：冒頭に現場の写真の資料でご説明いただきましたが、写真は平日か土日か、撮影された時間帯がわかれば教えて下さい。

伊藤副所長：撮影した曜日は不明ですが平日に撮っております。また朝のピーク時間ということで、主に7時から8時頃を撮影しております。

宮原委員：写真が朝方の風景ということで、随分と自家用車が多い印象なので通勤や通学の自動車も入っているだろうと思っております。今回の対象区間に関して、例えば2枚目の松川橋の

辺りの風景を見ますと、ロードサイドにいろいろな商業施設が張りついている区間が長そうで、そのような沿道の施設を利用される方々が出入りするときや、買い物するときに、信号もあると思うので交通が滞る可能性があると思えました。もしそういうことであれば、例えば今後の整備方針の中で、沿道の商業施設、立ち寄りする車が出入りするような施設とどのように調整をしていくかといった視点もこの区間では必要になる印象を持ちました。その点に関して教えてください。

伊藤副所長：資料でご説明したとおり、信号交差点がかなり密にあるところになっております。委員からご指摘がありました沿道開発では、ほとんど空いているところがないほど施設が張り付いているような状況があります。そのような沿道の利用状況も踏まえて分析をしていきたいと思えます。

宮原委員：対象区間でとても旅行速度が落ちてくるということも含めて、信号があるということもあると思えます。ここの沿道の商業施設等の利用で、少し渋滞が出てくる可能性も見えるので、ぜひそのあたりの状況の調査も一緒にしていただきたいと思えました。

菊池委員長：葛西委員をお願いします。

葛西委員：2点あります。1点目は調査票の説明の部分、資料2の21ページです。専門用語が伝わりにくいと思う表現があり、再検討いただきたいと思えます。例えば1行目の信号交差点密度は、何となく想像はしてもらえと思えますが難しいのではないかと思います。単純に信号が他の区間に比べて多い、厳密には、1km当たりの信号交差点の数を後ろの方に付け加える等の工夫が必要な気がしますし、県内直轄国道も知っている方はわかると思えますがそうでない方は難しいので、4号や13号、49号と具体的に述べた方がいいと思えました。

2点目は、対象としている区間を跨ぐ、長距離で移動する、特にトラックなどの物流の車が多いと理解しましたが、通過する利用者に対して、調査を実施していることをうまくアピールできる方法がないか、例えば補足資料の2枚目に歩道橋が写っていたように見えたので、そこに横断幕みたいなものをもし設置できるのであれば「調査実施中」と設置してもいいと思えました。

伊藤副所長：1点目のアンケート調査の専門用語ですが、先ほどアドバイスいただいたような形で、一般の方がわかりやすく、答えられるように表現を直していきたいと思えます。

2点目について、国道4号は通学路で利用している横断歩道橋もあるので、アンケートの横断幕を検討していきたいと思えます。

菊池委員長：齋藤委員をお願いします。

齋藤委員：調査のところでは少し配慮した方がよい点をお話したいと思います。この地域は宮城県と接している、福島県の一番北の地域です。調べていただいたように隣の白石市に電子部品関係の企業があり、桑折町の企業とやりとりがあるというのが13ページのとおりです。18ページのヒアリングの調査対象というところで、これまでは福島県の話なので福島県だけで聞いている、ということであれば、隣の宮城県、特に白石市などの事業者の方にも聞いてみるというのもひとつあるのではないかと思います。

もう1点ですが、18ページの地域への意見聴取の周知方法というところで、3行目に福島市、伊達市、桑折町、国見町で発行される広報誌に広告を掲載、と書いてありますが、これは山形も同じ広報誌を使ったと思うのですが、広報誌は月1回配布されて、そこから重要なものが抽出されてさらに町内会で回覧板という形で回されることがあると思います。そこに1枚でもいいので、「この地区の皆さんにご意見聞きますよ」というようなことを広報誌に加えて回覧板のような形で、より身近な媒体で広報していただくとより回収率が上がると思います。

私もこの地区はよく知っているのですが、実は今、伊達桑折インターの側に大型ショッピングセンターが、ここ1、2年ぐらいでもうできるということで、渋滞がさらに多くなると思いますので、計画が早く進むことを期待しております。

伊藤副所長：企業ヒアリングについて、福島側の企業と白石市等の宮城県側の企業をある程度特定できると思いますので、両方ともヒアリングを行っていきたいと考えております。広報誌についてアドバイスをいただきましたが、こちらについても自治体と話をしながら、回覧板でこのアンケートが住民の方に伝わるようにしていきたいと考えております。

菊池委員長：井岡委員をお願いします。

井岡委員：齋藤委員のヒアリング調査へのご意見に付け加えて1点、もし可能であればヒアリングをする際の質問項目に、空トラックの削減に関してもその業界間の取り組みがあるのか加えていただきたいと思います。福島トラックターミナルで、積み荷の積み替えが行われているということを事前レクのときに聞いたと思います。これは渋滞緩和のための道路整備を否定しているわけではなく、そもそもトラックを減らすという業界間の働きかけも重要ではないかということです。業界ヒアリングの調査の時にトラック協会、物流業者、農業関係団体、製造業者へそのようなヒアリング調査を行うことでこの道路整備の妥当性が多面的にあるという説明に繋がると思いますので、もし可能であればやっていただきたいと思います。

伊藤副所長：これまでも物流業者などへのヒアリングを行っており、その中で空車の事前登録センターを設置していて、需要が高まっていると聞いております。物流2024年問題も関わってくると思っておりますので、今後物流事業者などのヒアリングを行う際にそのような

ところも深掘りして聞いていきたいと思います。

菊池委員長：委員の皆様からご意見が出ましたが、1回目の調査ですので、調査の内容に関してのご提案等であったと思います。繰り返しますが1回目の調査ですので、幅広くかつ的確に地域の問題課題抽出できるように、ご検討下さい。

全体的に否定的な意見はありませんでしたのでこの事業についても、概ね妥当という結論にしたいと思います。ありがとうございます。

2) 高規格道路ネットワークのあり方について

菊池委員長：それでは報告事項に移ります。高規格道路ネットワークのあり方について、事務局より報告をお願いします。

伊藤課長：高規格道路ネットワークのあり方について、報告を道路計画第一課の伊藤よりいたします。お手元の資料4とW I S E N E T 2 0 5 0政策集を活用しながらご説明します。

資料4をご覧ください。目次のとおりご説明します。

3ページをご覧ください。新たな国土形成計画についてご説明します。我が国の道路ネットワーク計画について国土計画で示される姿を一つの指針とし開発が展開されてきました。特に、昭和62年に閣議決定された第4次全国総合開発計画に基づき約1万4000kmの高規格幹線道路が位置付けられたところです。その後、都道府県ごとの広域的な道路のマスタープランに基づき、高規格幹線道路を補完する地域高規格道路の概念を設定し、平成6年以降計画が進められました。しかしその後我が国を取り巻く状況は大きく変化しておりますが、ネットワーク計画は20年以上見直しをされておらず、時代に即した計画が求められている状況です。

4ページをご覧ください。このような状況のなか、2050年、さらにその先の長期を見据え、今後概ね10年間の計画として新たな国土形成計画が本年7月に閣議決定されました。この中では我が国が直面するリスクと構造的な変化が強く認識されており、時代の重大な岐路に立つ国土と表現されています。このような国土をめぐる様々な課題認識を踏まえ、南北に細長く厳しい国土をもつ我が国において、今後の機能の分散と連結を実現する国土の基本構想として、シームレスな拠点連結型国土の構築ということを目指すことが示されています。この国土形成計画の考え方に沿って、今日的な高規格道路ネットワークのあり方を具体化するために、有識者で構成される国土幹線道路部会で精力的に審議をいただき、10月31日に「高規格道路ネットワークのあり方の中間とりまとめ」が取りまとめられました。

6ページをご覧ください。中間取りまとめについて、4つの重点課題が資料中央に記載されています。経済再興、国土安全保障、物流危機対応、低炭素化で、今後目指す高規格道路ネット

ワークのあり方として、「2050年に世界一賢く、安全で持続可能な基盤ネットワークシステム」英語で「World-class Infrastructure with 3S (Smart, Safe, Sustainable) Empowered Network」この頭文字をとり、通称「WISENET」としてその実現を目指すこととされています。2つの大きな柱があり、1つ目を、サービスレベルをシームレスにしていくシームレスネットワークの構築、2つ目を、技術創造による多機能空間への進化とされているところです。

WISENET 2050政策集の5ページをご覧ください。WISENET 2050は、日本を取り巻く社会経済情勢や、新たな国土形成計画で示された認識、我が国の道路ネットワークの現状と課題などを踏まえ、WISENETが位置付けられています。WISENETの実現のため、政策展開により新時代の課題解決と価値創造に貢献していきたいと考えています。WISENETは、先ほどの中間取りまとめを踏まえ、国土交通省道路局で今後の道路の政策展開を示しています。WISENETの基本方針として、「シームレスなサービスレベルが確保された高規格道路ネットワークの構築」そして「技術創造による多機能空間への進化」を大きな柱としています。

6ページをご覧ください。1つ目の柱の「シームレスネットワークの構築」についてです。これまでの道路計画では、経済発展とともに増大する交通需要に対応した全国一律の道路規格に基づき、ネットワークを早期につなぐことが求められてきました。これにより、一定のネットワークの延伸が図られてきましたが、サービスレベルの観点からは行政界や管理境でのサービスレベルにギャップがあること、暫定2車線区間で速達性や定時性が確保できないこと、また、特定の時間帯や、箇所の渋滞に伴って生産性の低下、環境負荷が生じているなどの課題が出てきております。このような状況を踏まえ、今後は諸外国の事例を参考に、拠点間をスムーズに移動できるよう、道路の階層性に応じた移動しやすさ、強靱性など、求められるサービスレベルを達成するサービスレベル達成型を目指していきます。

8ページをご覧ください。2つ目の柱の「技術創造による多機能空間の進化」についてです。まず、自動物流道路の実現です。今、我が国は2024年問題という物流の問題を抱えています。トラックドライバーの時間外労働時間の上限規制が適用されることで輸送能力が不足してしまうという物流危機に直面している状況です。今後の人口減少下においても持続可能で安定的な物流を維持していくことが必要であり、海外では人の手によらない新たな物流システムの検討が進められています。資料にスイス、イギリスの事例が載っています。物流危機への対応、温室効果ガス排出削減の切り札として、道路空間を活用した人の手によらない自動物流道路（オートフロー・ロード）の実現を検討していくものです。もうひとつは、資料左下の電力ハイウェイのところをご覧ください。広域電力網との連携機能です。再生可能エネルギーの発電のポテンシャルが大きなエリア、特に東北だと秋田県沖の洋上風力等がありますが、そのようなエリアと電力の大量消費地である3大都市圏は離れており、広域送電網との増強というところに課題があります。このような再生可能エネルギー等の広域送電需要を踏まえ、広域送電等への道路ネットワーク活用を推進していきたいとまとめられています取りまとめの

中に道路ネットワークが果たすべき6つの役割があります。経済成長・物流強化や、地域安全保障のエッセンシャルネットワーク、また交通モード間の連携強化、観光立国の推進、自動運転社会の実現、低炭素で持続可能な道路の実現、この6つの中からひとつご紹介します。

10ページをご覧ください。地域安全保障を支えるエッセンシャルネットワークです。人口減少や大規模災害リスクに対する防災・減災の観点も踏まえ、地方部における生活圏人口の維持に不可欠な高速道路を地域安全保障のエッセンシャルネットワークと位置付け、早期のネットワーク形成を図りたいと考えています。高規格道路がつなぐ新たな人口圏域を意識して、これまでの地域ブロックの概念を超えた新たな圏域の形成を支援していくものです。持続可能な地域生活圏を維持していくためには、高規格道路が果たす役割が大きく、三陸沿岸道路の事例が証明してくれたものですが、未曾有の被害をもたらした東日本大震災を契機に、三陸沿岸道路は復興道路として10年という異例のスピードで整備がされましたが、下に示されている通り、企業立地や災害に対する強靱性や低炭素化等の様々な効果を発揮しています。このような地域安全保障のエッセンシャルネットワークを作っていくということが記載されています。

資料4の6ページをご覧ください。これまで高規格道路の役割についてご説明しました。この他にこの取りまとめでは、技術的な要点や、制度的検討事項等の記載があります。右下に、新広域道路交通計画と高規格道路ネットワーク、ブロック計画の整合性確認と記載があります。こちらについてご説明します。

8ページをご覧ください。新広域道路交通計画の策定の背景についてです。新広域道路交通計画は令和3年7月に策定されています。全国的な視点から国土形成計画や国土強靱化基本計画という全国的な計画や、新たな社会的な要請等も踏まえ、また道路交通を取り巻く主な課題として新たな国土構造や成長活力、安全安心、カーボンニュートラルの実現、自動運転社会、ICT活用等の様々な状況を踏まえ、また地域の視点から現状の交通課題や地域の将来ビジョンを反映させた計画として都道府県政令市がビジョン・計画を策定し、各地方整備局がブロックごとにビジョン計画を令和3年7月に策定しています。この広域道路ネットワーク計画では、現状の交通課題や国土地域の将来ビジョン等を踏まえ、今後2、30年で必要となる道路が位置付けられています。

9ページをご覧ください。広域道路ネットワークの階層を示しています。令和3年度に位置付けを行った広域道路ネットワークは、基幹道路として高規格道路と一般広域道路を位置付けています。階層は資料の三角形に示しております。また、資料5に当時、広域道路ネットワーク計画としてまとめた計画図を示していますので後程ご覧ください。

10ページをご覧ください。東北ブロックにおける広域的な道路交通の基本方針として今のビジョンを説明します。高規格道路から成る格子状ネットワークを基本として、日本海、太平洋の2面活用の強化、交通、物流拠点・防災拠点のアクセス強化及び、ネットワークの多重性、代替性の確保を推進し、東北の主軸となる4縦貫7横断の格子状ネットワークを整備していく方針を打ち出しておりました。

11ページをご覧ください。こちらは先ほどの令和3年7月に策定した新広域道路交通計画と、今年10月31日に中間取りまとめとしてまとめられた中間とりまとめにおける高規格道路ネットワークの基本方針と整合しているかを確認する資料です。左側に、新たな国土形成計画における広域道路ネットワーク関係の記載が網羅されています。右側は、新広域道路交通計画で高規格道路と位置付けられたところへの機能要請がまとめられています。それらがすべて網羅されていることがわかります。

12ページをご覧ください。こちらは10月31日に取りまとめられた中間取りまとめの一部の文章の抜粋です。「地方ブロックごとに策定されている新広域道路交通計画における高規格道路ネットワークは、地域のニーズや将来像を反映しており、今般取りまとめた次世代の高規格道路ネットワークの考え方に照らしても整合的であるということが確認され」ています。「早期にネットワーク機能を確保していくことが重要であり、地方の意見も踏まえて速やかに国による高規格道路と指定した上での機能確保が望まれる」との記載があり、新広域道路交通計画における高規格道路が、10月31日に取りまとめた基本方針と整合的であると国土幹線道路部会でまとめられています。

13ページをご覧ください。整合状況をまとめています。路線名が書かれているものが高規格道路として位置付けられたものです。高規格道路の機能と書かれているものは、それぞれこの取りまとめで機能として必要であると打ち出されているものと連携・整合がとれていると確認されているものです。資料6に大きな図面がありますので、後程ご覧ください。

14ページ以降では高規格道路の手続きについてご説明します。

15ページをご覧ください。こちらは令和3年度に位置付けられた広域道路ネットワーク計画の内容です。広域道路のうち高規格幹線道路、従来の計画で高規格幹線道路や地域高規格道路などの位置付けがあったものについて、より高いサービス速度が求められる道路を、令和3年度の計画で一体的な道路ネットワークとして高規格道路と位置付けを行っているものです。

16ページをご覧ください。高規格幹線道路は昭和62年に指定、地域高規格道路が平成6年度に指定されておりましたが、その経緯からそれぞれ計画策定に向けた手続きが異なっておりました。国民の理解と協力を得ることが必要であり、また、わかりやすさや意思決定の透明性・公正性・妥当性を把握する必要があることから、高規格道路の計画策定に向けた手続きを整理していきたいと考えております。

17ページをご覧ください。これまでの計画策定のプロセスについてです。高規格幹線道路と呼ばれるものについては、高速自動車国道、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路、一般国道の自動車専用道路、大きく三つに構成されております。そのほか地域高規格道路と呼ばれているものがあり、ご覧の通り手続きがバラバラな状態でした。18ページに示している高速自動車国道については法令で定められているもので、そちらの計画策定プロセスを勘案して、調査段階での基本計画、事業化段階で整備計画を策定するという形で高速自動車国道以外の高規格道路について手続きを統一していきたいと考えているところです。

これら計画の策定にあたり、学識経験者、関係自治体の意見の聴取を実施しながらやっていきたいと考えております。

説明は以上です。

菊池委員長：ありがとうございました。ただいまの報告事項に関する説明について、ご質問、ご意見をお願いします。齋藤委員お願いします。

齋藤委員：6ページに記載されたように「中間取りまとめ概要」になっておりますが、最終的にはいつぐらいをめどに中間ではなく成案に取りまとめられるのでしょうか。

伊藤課長：今回中間取りまとめという形で公表されましたが、最終版としての今後の取りまとめ時期は未定です。

菊池委員長：非常に短い時間で報告をいただきましたが、内容は非常に濃くボリュームのあるもので、なおかつ本件は、東北地方にとって極めて重要な政策の方向性に関するお話だと思いますので、ただいまの報告事項を改めて私の方で整理し、委員長として総括を付すことといたします。

事務局から資料を用いて高規格道路の整備の経緯、特に新広域道路交通計画、新たな国土形成計画、ここで示された未来の将来の国土づくりの方向性を踏まえ、さらに国土幹線道路部会において議論をしている最中のところで、中間取りまとめとして公表された高規格道路ネットワークのあり方、この中間取りまとめの概要、そしてそれを受けて、国土交通省道路局として、関連する政策などをまとめたW I S E N E T 2 0 5 0 政策集について、ご報告いただきました。事務局の資料の中で、時代の岐路で急速に進行している人口減少、少子高齢化の問題、それから巨大自然災害のリスク、D X、G Xなどへの対応など、我が国がまさに今直面しているリスクの話がありました。東北地方において、人口減少、少子高齢化の問題は全国の他地域よりも進展していると言えますし、さらには、激甚化している自然災害、例えば、近年、頻発化している豪雨災害のリスクというものは東北地方においても以前より高まっていると言えます。一方で、東北地方には、日本海側秋田県沖の洋上風力発電の例にあるように、再生可能エネルギーの十分なポテンシャルというものも存在しているのではないかと思います。すなわち我が国が直面しているリスクというのは、東北地方の大きな課題そのものとも言えます。

つまり、「2050年世界一賢く、安全で持続可能な基盤ネットワークシステム」、この代名詞として位置付けられたW I S E N E T、この実現は東北地方にとって極めて重要であると考えております。東北地方の広域道路網の現状を見ますと、資料の10ページのところでもありましたが、東北地方の主軸となるべき高規格道路による4縦断7横断の格子状ネットワークというものはまだネットワークとして整備されていません。ここにも記載がありますが、

日本海太平洋の2面活用を強化する物流ネットワークの構築、交通拠点へのアクセス強化、広域、周辺、広域周遊観光ルートの形成そして災害に強いネットワークの確保に向けて、東北地方の高規格道路の早期整備、機能強化は必須であると思います。道路というものは繋がることでその地点と地点を結ぶ空間以上の機能を発揮します。説明にもありましたが、全線が開通し、多様な効果を生み出した三陸沿岸道路のような地域安全保障のエッセンシャルネットワークとなる高規格道路の構築に向け、ぜひ速やかに国により高規格道路として指定し、W I S E N E Tの実現に向け取り組んでいただきたいと思いますので、どうぞよろしく願います。

それでは以上で本日予定していた議事は終了いたしました。全体を通して何かありますか。

ないようでしたら本日の委員会資料の公開・非公開について確認します。本日の会議に提出された資料については、東北地方整備局のホームページに公開するという事で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、事務局より何かありますか。

伊藤課長：議事概要については速やかに作成をし、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、それぞれご確認いただきたいと思いますと思っております。

菊池委員長：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いては私が責任を持って確認させていただきます。

以上で本日の議事終了いたします。議事進行を事務局へお返しいたします。

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、ご参会いただきまして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41回東北地方小委員会を閉会いたします。