

第 2 2 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

浜岡委員長 浜岡です。これから議事次第に従って進めてまいりたいと思います。よろしくお願いたします。

まず、仙台東道路の 1 回目についてです。事務局より説明をお願いします。

その前に、進め方としましては、まず地域の概要から、政策目標案の設定、そして地域からの意見の聴取方法、今後の手続の進め方、すべてにつきまして全体を一通り説明いただきます。その後、質疑・応答を行うという流れで進めていきたいと思います。

それでは、説明をお願いします。

奥田所長 仙台河川国道事務所長の奥田です。資料 1 について、目次に沿って説明いたします。

1 ページをごらんください。仙台東道路は仙台市の広域道路整備基本計画において計画され、その後、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す。対象区間は、仙台市中心部と沿岸部を結ぶ区間です。

2 ページをごらんください。仙台市の人口は東日本大震災以降も年々増加しており、図 2 の黄色で示しているとおり、昼間人口は増加しています。図 3 のピンクで示しているとおり、将来推計では仙台市の人口は減少しますが、仙台市の隣接市町村等を含めた図 5 の仙塩広域都市計画区域の人口は図 4 のとおりほぼ現状維持と推計され、都市圏としては同程度の人口規模が継続するものと考えられます。

3 ページをごらんください。図 1 のとおり、仙台市は支店等が多く集まり、図 2 のとおり、国際コンベンションの参加人数が伸びるなど、東北の中核都市としての機能の集積が著しくなっています。また、仙台都市圏は仙塩広域都市計画区域マスタープランにおいて多核連携集約型都市構造を目指すこととされており、図 4 に示すとおり、仙台東道路の評価対象区間は、仙台都心と産業拠点の卸町、原町東部地区を連絡し、仙台東部道路を経由し、産業交通拠点の仙台塩釜港（仙台港区）を連結する位置にあります。

4 ページをごらんください。仙台塩釜港は東北唯一の国際拠点港湾であり、図 1 のとお

りコンテナ取扱貨物量は東北全体の約7割を占め、図3のとおり年々増加しています。貨物の増加や船舶の大型化に備え、図2のとおり、コンテナターミナルの拡張や、ガントリークレーンを4基から5基へ増設するなど、平成35年度を目標に機能強化に向けた整備を推進しています。

また、平成22年度の仙台都市圏高速環状ネットワークの完成や平成24年度の仙台港インターチェンジの開設等もあり、宮城県や岩手県で製造された完成自動車も仙台塩釜港から出荷されています。

5ページをごらんください。仙台港背後地は、土地区画整理事業による大規模な都市基盤整備が導入され、保留地には各企業の立地が進み、現在は全域で市街地が形成され、にぎわいが創出されています。

6ページをごらんください。仙台駅に接続する鉄道網は順次拡大し、東北地方最大のターミナル駅へと成長し、図2のとおり乗車人員も年々増加しています。また、仙台駅発着の都市間バスは、図3のとおり県内・県外の各都市へ1日約960便が運行されており、図4、5のとおり、便数、利用者数とも増加しています。

7ページをごらんください。仙台空港はソウル、台北等の国際空路、札幌、伊丹等の国内空路を有し、図2のとおり、乗降客数では東北地方の空港の約4割、貨物取扱量では東北地方の空港の約6割を占め、図3のとおり、乗降客数は年々増加しています。

また、図4のとおり、仙台空港アクセス線の仙台空港駅乗降客数も増加傾向にあり、仙台駅と仙台空港の結びつきが強まっています。

8ページをごらんください。評価対象区間には仙台都市圏の中核的な産業拠点として機能している卸町地区や原町東部地区があり、図4のとおり、市内の運送事業者の約8割がこの宮城野区と若林区に立地しています。また、卸町地区には、図2や図3で示すとおり、東北最大級の規模を誇る仙台市中央卸売市場や仙台トラックターミナルが立地しています。

9ページをごらんください。図1に示すとおり、政府は「明日の日本を支える観光ビジョン」において、東日本大震災の影響で落ち込んだ東北6県の外国人宿泊者数を2020年には2015年の3倍とすることを目標として東北地方の観光復興に取り組んでいます。

また、宮城県と仙台市周辺の計6市3町連名で「仙台松島復興観光拠点都市圏形成推進計画」が策定され、環境省では「三陸復興国立公園の創設を核としたグリーン復興プロジェクトのビジョン」が策定され、これらに基づく取り組みが進められています。

10ページをごらんください。中央下の位置図をごらんください。宮城県では東日本大震災の課題を踏まえて、評価対象区間内の宮城野地区に平成32年度の一部供用開始を目標として広域防災拠点を整備中です。また、その隣には、県内唯一の基幹災害拠点病院として仙台医療センターが整備中です。

11ページをごらんください。仙台へ導入する広域交通はこれまで東北自動車からのアプローチが中心でしたが、常磐自動車道や三陸沿岸道路の整備の進展を踏まえて、太平洋沿岸ルートからの円滑なアクセスが求められています。

12ページをごらんください。図1と表2に示すとおり、評価対象区間の幹線道路は朝の通勤時間帯を中心に混雑が発生し、仙台駅西側の旅行速度はほぼ20km/h以下で、仙台駅東口の大部分も30km/h以下の速度水準です。

図1の4断面において、道路がどれだけの自動車を通し得るかという、その道路の交通容量に対する実際の交通量の比、すなわち混雑度は、図2に示すとおり、1.29から1.62と高い状況です。これは、表1に解釈を示していますが、ピーク時間を中心として、混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態を意味しています。

なお、宮城県では平成24年度から宮城県渋滞対策連絡協議会を立ち上げ、県内の慢性的な渋滞を緩和・解消し、円滑な交通量を確保するため、さまざまな渋滞対策等に関する検討及び改善に取り組んでいます。

資料にはつけておりませんが、仙台中心部における渋滞対策として、長町南駅における商業施設と連携したパーク・アンド・ライドや、平成30年3月に一部開通した元寺小路福室線の拡幅事業などを実施中です。

13ページをごらんください。図1は、まず仙台市周辺の特車の利用状況を申請件数ベースで黒実線の太さで表現していますが、評価対象区間内は特殊車両等の大型車の交通が多いことがわかります。また、図1ではゾーン別発着交通の平均トリップ長をゾーンごとに色分けしていますが、仙台市中央卸売市場や仙台トラクターミナル、仙台塩釜港などの物流拠点では周辺より長くなっています。

図1中央の青色の太破線の分析断面について詳しく見てみると、図2のとおり、東部地域の東西方向の3路線とも内外交通、通過交通などの中長トリップが7割から8割を占め、図3のとおり、中長トリップの割合が全国平均値よりも高い状況です。

これらのことから、評価対象区間内は、速達性や定時性が求められる交通に対して、機能分担されたネットワークが確保されていないと言えます。

14ページをごらんください。宮城県を発着するコンテナ貨物は、図1のピンクで示すとおり大部分が仙台塩釜港を利用していますが、卸町や原町東部地区などの産業拠点からは高規格道路で結ばれておらず、サービス水準が低い一般道路を利用せざるを得ない状況です。仙台市中央卸売市場で取り扱われる食料品などの多くは県外から入荷されており、東北道、三陸道、山形道などの高規格道路を経由した広域的な輸送が行われていますが、これらの高規格道路から仙台市中央卸売市場へは円滑にアクセスできる道路ネットワークが確保できていません。

また、資料にはございませんが、仙台の西部地区や山形方面へ配送する際は仙台西道路を経由し、市内を通過する必要がありますが、渋滞に巻き込まれることが多いのが課題であると、仙台中央青果卸売協同組合の方から聞いております。

15ページをごらんください。図1は高速バス等の各主要都市間の移動例を3つ挙げていますが、いずれも一般道路の距離の割合が約1割程度であるのに対して、所要時間は約3倍の約3割程度を占めており、速達性に課題があります。

また、図2と図3は仙台駅から各拠点への移動に要する時間を、高速道路と一般道路に分けて分析したものです。高速道路区間では定時性が確保されていますが、一般道路区間は時間のばらつきが大きく、定時性の確保が課題となっています。

図4は仙台駅周辺の高速バス停を示したのですが、9カ所に分散し、新幹線改札口から平均で380m、最も遠いところで570mとなっており、乗り継ぎサービスが課題となっています。この課題に対しては、交通結節機能の強化が必要であり、仙台東道路の計画とあわせて検討していく必要があると考えています。

16ページをごらんください。東日本大震災発生直後は、被災者の救援活動とともに避難者への緊急物資の輸送が課題となりました。宮城県内でも多くの道路が被災しましたが、高速道路は早期に救急活動車両、物流車両の通行が可能となり、傷病者の搬送、物資の運送に活用されました。

図2のとおり、現在整備が進められている広域防災拠点（仙台医療センター）から最寄りの高速道路インターチェンジまでの距離は仙台東インターチェンジの約4.7kmであり、全国平均約3.8kmと比べると長く、市街地を多く通行する必要があるほか、非常時における高速道路インターチェンジまでの走行の確実性が課題となっています。

17ページをごらんください。道路・地域の課題とその要因として、以下の5つを挙げています。

1つ目の道路のサービス水準については、対象地域の道路ネットワークの大部分の区間で30km/h以下の低い速度水準となっているという課題に対して、仙台市東部地域の交通容量が不足しているというのが要因ではないか。

2つ目の道路の機能性については、速達性や定時性が求められる交通が、生活交通等の流入により円滑な交通を阻害されているという課題に対して、交通特性に応じた、機能分担が図られたネットワークが不足しているのが要因ではないか。

3つ目の物流については、拠点間を連絡する物流交通に対し円滑なアクセス性がサービスされていないという課題に対して、拠点間を連結するサービス水準の高い道路が確保されていないのが要因ではないか。

4つ目の交流・人流については、バスなどの公共交通に対し定時性が確保されていない。あるいは仙台駅に接続するバスの乗り継ぎが複雑で利便性に問題という課題に対して、市街地の混雑により公共交通のサービス水準が低下しているのが要因ではないか。

5つ目の広域防災については、非常時において防災拠点の有する機能が効果的に発揮されているか懸念されるという課題に対して、非常時に安定的に機能する信頼性の高いネットワークが不足しているのが要因ではないか。

以上の5つを挙げています。

18ページをごらんください。地域の将来像として、宮城県及び仙台市において策定されている各種長期計画を掲載しています。宮城県策定の宮城県社会資本再生復興計画第3次アクションプランでは、「国が検討を進めている仙台都市圏の幹線道路ネットワークの機

能強化に向けて積極的に支援」と記載されており、また、「仙塩広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」では、「各産業拠点と仙台塩釜港、仙台空港、インターチェンジ等を有機的に結びつける道路交通ネットワークの拡充を図っていく」と記載されています。仙台市策定の長期計画では仙台東道路に関する具体的な記載はありませんが、今後の計画見直し時に十分に調整を進めていきたいと考えています。

19ページをごらんください。道路及び地域の課題や原因、地域の将来像等を踏まえて、政策目標を以下の5つ設定しています。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つ目は物流交通に対する円滑な分散・導入による物流活性化、4つ目は仙台駅と高速道路網の交通結節機能の強化、5つ目は非常時における広域防災力の機能確保。これらの目標を達成するための対策案として、当該地域における整備方針を検討してまいります。

20ページをごらんください。意見聴取の概要として、実施主体は国、県、並びにアンケートの配布市町村とし、周知方法については、記者発表やポスター掲示、国、県、各市町村のホームページのバナー掲載、広報誌やオープンハウス等を考えています。周知方法は、郵送配布、市役所、役場、道の駅などに設置、ホームページ上でのWEBアンケートとし、郵送、ホームページ上での回答により回収します。意見聴取期間としては、約1カ月程度と考えています。アンケートによる意見聴取の対象案として、地域住民の対象は仙台東道路の利用が想定される仙台東部地域と、仙台東部地域を通過する仙台東部道路及び仙台東部道路と連続する三陸沿岸自動車道、常磐自動車道沿線の市町村としています。

これらについて、1、沿線地域、2、沿線地域以外の仙台市、3、仙台市以外の各地域ごとの世帯数シェアで統計上必要な標本を算出し、回収率5%程度と考慮し、配布世帯数を約7,700世帯と設定しています。

事業所等については、上記17市町の製造業者、物流事業者等を対象とし、約1,400社程度と考えています。

また、ヒアリング調査による意見聴取の対象案として、仙台東部地域の自治体等の関連部署に加え、商工会議所、農業・漁業協同組合、トラック協会などの産業団体、バス協会、タクシー協会などの交通関連団体、消防・医療機関など43団体程度としています。

21ページをごらんください。意見聴取の内容として、仙台東部地域の道路利用について。道路の課題について、それぞれの程度、重要と思うか。道路整備により優先して解決していくべき課題は何か。道路の工事中及び開通後に気になることは何か。その他、仙台東道路についての意見の5項目としています。4番目については沿線地域のみ対象として考えております。

22ページ、23ページをごらんください。調査の設問案としまして、前段で御説明いたしました内容をアンケート表に取りまとめています。

最後に24ページをごらんください。今後、アンケートやヒアリングにより意見聴取を行い、次回の東北地方小委員会において政策目標の設定、評価項目の設定、比較ルート案

等について審議していただきたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

以上で説明を終わります。

浜岡委員長 御説明ありがとうございました。

ただいま一通り説明をいただいたということになりますが、この説明につきまして、御質問や御意見などありましたらお願いいたします。

温井委員 大変明快な説明をいただきまして要点は大体理解したのですけれども、1つ気になることがございまして、それについて御質問したいと思います。

資料2になるのか、A4ホチキスどめの「市街化区域の変遷」という資料を御用意いただいていますけれども、これをめくっていただきますと、2のところに「DID地区の変遷」というのがあります。

私が気になるのは、大変必要性はわかるのですけれども、今後の都市のあり方ということを考えてときに、中心部の商業であったり住宅であったり、それから業務的な地域ですね。そういうところに高架の道路が東京の首都高のように入るのはよろしくないというふうに考えております。

中心部は中心部の別の機能があるというふうに考えているのですけれども、大変いい資料を用意していただいて、これで見ると昭和35年のあたりは、まあまあこれはモータリゼーションの始まる前の大分コンパクトな仙台の様子がわかると。それがだんだん拡大しております。右側の現在の様子を見ると、大分DIDは拡大しましたけれども、ただ、このちょうどDIDの外側に環状の高速道路のネットワークができておりまして、大変うまくいっているなというふうに拝見しています。ただ、この中の中心部のところは、首都高のように高速道路が、今回の東部道路ですね、高架で入るのはよろしくないのではないかと思うのですけれども。

もう1つ、A3の資料を見せていただきまして、めくっていただいてこの図を見ると、「仙台都市圏位置図」というのがありまして用途地域が大きく描いてあります。今回の対象地のところに青く描いてあるところが、工業地域なのでしょうか、ちょっとその辺のところはよくわからないのですけれども、説明にもありましたとおり、卸町や何かの産業の地域が広がっていると。仙台トラックターミナルとか防災拠点、この辺のところで商業地域や住居系のものと入れ替わるのではないのかなというふうにはこの都市計画図から読めるわけですが、これを見せていただきまして、ちょっと現地を見ないとわからないところもありますけれども、ちょうどこの青の部分の端のほう、色が入れ替わるあたりまでだと、例えば高架の道路でも延びていいのではないかと。ただ、その先のほうに延ばすのは要注意、よく考えたほうがいいのではないかと。その辺のところを念頭に置いて、今後検討いただければというふうに思っています。

もう1つ、今日資料にありませんけれども、仙台市のほうで立地適正化計画をつくって

いるのではないかと思うのですけれども、それは要するにコンパクトなシティ、歩行者などの都市のエリアを示すというようなものともつながると思いますので、そのエリアがどの辺までを仙台市で考えているのかということも参考にしながら進めていらしたらいいのではないかというふうに思います。

以上です。

浜岡委員長 ありがとうございます。

すみません、少し質問をさせていただきます。

先ほど、中心部に高架の、首都高のような道路はよろしくないというふうに言われたのは、これはどういう論点でございますでしょうか。

つまり、生活している方々にとって、例えば光がよく当たらないとか、そういう生活の質が悪くなるからよくないという考えでしょうか。

温井委員 そうですね。住宅にしてみれば、すぐ隣を道路がびゅんびゅん走るといのは生活環境としてよろしくないというのがありますし、都市の中心部で、例えばコミュニケーションの場として広場にカフェが出るような、ヨーロッパのようなものがあれば中心部にぎわうし、そういうものが都市生活にとって必要だと思うのですけれども、例えば日本橋を見ていただければわかるとおり、あそこに高速道路が上のほうをかぶってしまうようなことがありますとそういうものも生まれないということで、仙台は東京のような失敗はないように、中心部は中心部のにぎわいの、コミュニケーションの、人々がカフェでおしゃべりしたりするのにふさわしい、あるいは住環境を維持できる、都市部にも人が住める、そういう都市を目指す。それには高架の道路が中心部に入り込まないようにするほうがよろしいのではないかということです。

浜岡委員長 ありがとうございます。

温井委員、資料1の24ページを見ていただきたいのですが、今回の小委員会は、まず、仙台都市圏の中で、駅から海に向かうエリアでの移動が非常に多くて、そこに対する問題がどうかということを議論するところまでして、今おっしゃった論点、確かにそのとおりで、高架のものがあるというのは非常によくない、日本橋もよくないであろうと思われるかもしれないですが、そこは、また後、第2回、第3回で議論をするということになりますので、おっしゃっている意見は重要な御意見なのですけれども、ここの第1回では、今は議論は先延ばしにさせていただきたいと思うのですけれども、いかがでしょうか。

温井委員 了解いたしました。2回目の資料づくりのときに参考にさせていただければと思っております。

浜岡委員長 ありがとうございます。

それでは、最後のほうに言われていました、立地適正化計画との関係がどのようになっているかという御質問もあったかと思うのですが、その説明をお願いいたします。

奥田所長 仙台市においては立地適正化計画はまだ策定されておりませんで、関係する部署等とも、仙台東道路も含めていろいろと調整していきたいというふうに思っております。

温井委員 了解いたしました。よろしくをお願いいたします。

菊池委員 何点かあるのですけれども、1点ずつ伺いたいと思います。

まず今回の対象区間についてですが、このアンケートの原案や参考の資料を見ますと、西側は西道路の付近までが区間に含まれているのですけれども、どこまで実質的な検討を、この西道路までの区間というところでお考えでしょうかというところを伺いたいです。

浜岡委員長 まず対象区間についてということで、よろしくをお願いいたします。

奥田所長 道路のネットワークということを考えますと、仙台西道路は念頭に入れて検討していきたいと思っております。

菊池委員 ありがとうございます。

であれば、アンケートの、例えば20ページに書いてある、青葉区がなぜ沿線地域ではなくて周辺地域になってしまうのかというところを、伺いたいです。

奥田所長 いま一度、そこは見直しさせていただきます。

浜岡委員長 西道路のあたりというのは青葉区になるということですね。

阿部部長 正確に言うと、青葉区の一部は入っているのですが。

奥田所長 もう少し丁寧に、そこは見直したいと思います。

菊池委員 続いて、今回の資料、多分、大きなところで出ているのが物流の話だと思います。そこにフォーカスを当てると、やはり仙台駅よりも東側の部分というのが非常に重要になってくるのですけれども、今のお話にありましたように、西道路と連結するかどうかというのがネットワークを形成する上では非常に重要な視点になると思いますので、この対象区間と西道路の連結というところを、アンケートの際に回答者がわかるように表現

をしていただきたいと。

と申し上げますのは、温井委員の発言の内容と近いかもしれませんが、これは都心の東西道路軸で非常に重要な、いわば仙台の交通の問題の1つである、通過交通が都心のど真ん中を通っていると。西道路は連結するか否かによって、都心の混雑をさらに悪化させる可能性もあるわけですね。

ということで、これは通過交通の処理としても、ネットワークを形成すると非常に重要な機能を持つ道路になるというところが、今回のアンケートではわかりにくい。再検討していただきたいところでございます。

以上です。

浜岡委員長 いかがでしょうか。高速道路といいますか、自動車専用道路といいますか、そういう道路のネットワークがもう少しわかるような書き方というのをアンケートでお願いしたいということなのですが、検討をよろしくお願いいたします。

奥田所長 アンケートの内容を少し見直しさせていただくとともに、12ページですけれども、断面交通と混雑度をここで分析はしているのですけれども、仙台駅の実は東西断面でもしっかり見ていて、仙台駅の西断面、それから東断面。ここは通過するところは非常に混雑しているということも十分、我々、問題意識を持っているところです。

菊池委員 コメントなのですけれども、18ページで県あるいは市の政策等の方針との整合性というのも確認されていますけれども、一方で仙台市は地下鉄東西線を開業して、都心アクセスは公共交通を中心にしましょうという方針を訴えていると思うのですね。やはりその点も考えると、この東道路がどこでとまるのか、あるいは連結するのかというのが非常に大事な論点になってくると思いますので、そのような道路ネットワーク以外の県や市の方針というのもあわせて検討いただきたいというコメントです。

それから、これもコメントなのですけれども、20ページのヒアリングですね。下にあります調査対象者、関係団体、自治体（1市程度）、県（1県程度）で、自治体は恐らく仙台市ということなのでしょうけれども、仙台市の都市計画と非常に大きくかかわるところですので、1市で構わないのですけれども、多数の部局からのヒアリングをお願いしたいと思います。

以上です。

浜岡委員長 ぜひともよろしくお願いいたします。

奥田所長 わかりました。

宮原委員 宮原です。私も今の菊池先生と同じで、対象区間について少し御質問させていただきます。

説明資料の1ページのところに対象区間の図があります。今回、西側が西道路からということになっているのですけれども、先ほど所長さんがおっしゃったように、交通ネットワークのこと全体を考えるのであれば、例えば東北自動車道の位置づけを今回の計画の中でどういうふうに考えていらっしゃるのかを知りたいです。

どうしても、対象区間から東側のところだけを重点的に資料はいただいているのですが、これが開通した後に、今整備されている西側の東北自動車道や沿岸部の東部道路も含めて大きな物流や人流の循環が変わってくるかと思うのです。なので、西道路で切るというよりは、視野をもう少し、東北自動車のエリアを含めた形での、ここの都心部を通る道路計画のあり方というものを考えられたほうが良いような気がします。

それに関連してなのですが、アンケートの対象も、例えば大和町とか大衡村には、現在、東北自動車道を中心に活用されている企業さんもあるわけですが、仙台の都心部を通る道路ができるということに関しては全く無関係ではないと思われま。そういったところも視野に入れながらヒアリングやアンケートを進めていただけるといいのかなと思います。

あと、仙台西道路に関しては、恒常的に今でも渋滞が発生していますが、東北自動車道から、例えば仙台都心に入る部分のトンネル区間でもかなり渋滞しているわけで、どういう形でそれを解消しながらスムーズに人や物を東部へ渡していくかということも本当に大事な観点だと思います。ですので、今回の仙台東道路はどういうふうに人の流れをスムーズにしていくかということも考える必要があります。西側の郊外の部分、それから都心の部分、そして東部の海岸の被災した部分という3つの違う性質の地域を通っていく、そういった道路であるということも考えてもらえるといいかと思います。

踏み込んで言うと、仙台西道路の例えば国際センターのところに出口を設けるというような形で、観光系のバス、高速バスといったものを、西道路の途中で、広瀬川の西側のほうへ出していくとかですね。もしかすると、何か今回の道路の計画に付随して、既存の道路のどこかを出口を出すと、車の流れを調整していくという可能性もあるのではないかなと思うので、そこら辺も視野に入れて御検討いただければと思いました。

以上です。

浜岡委員長 以上、いかがでしょうか。

まず、ネットワークとしてももう少し広域的な視点で、もう一度、見直してほしいと。つまり、でき上がったことで車の移動が変わるのではないかなということと、アンケートの配布先でももう少し、仙台北部の方々も利用しているので考えてほしい。最後、西道路の使われ方についてもということですが、いかがでしょうか。

奥田所長 広域的な視点に立って、もう一度しっかり分析したほうがいいのではないかと
いうふうなところ、おっしゃるとおりです。

恐らく、ルートですとか、あるいは途中のインターチェンジの設置の仕方によってもそ
こは大きく変わってくると思いますので、車の流れ、人の流れのあたりは、ルートあるい
は構造の検討のときにあわせてしっかりと、全体の流れがどう変わるのかというところを
分析していきたいと思っております。

それから、アンケートは、広げれば、どこまでというのはあるのですけれども、基本的
には県内全域をカバーしている団体さんにもいろいろと聞いていきます。経済団体ですと
かトラック協会だとかいろいろなところに聞きます。そういう団体から、ここはひよっと
したら影響するし聞いておいたほうが良いというふうな御示唆等あれば、対応することも
可能ですし、そういう団体を通じて御意見を頂戴することも可能だと思っておりますので、その
あたりは工夫して丁寧に進めていきたいと思っております。

それから、西道路の使われ方というところですか。混雑するかどうか。そのあたりも、
構造を検討いたしまして、関連するものが必要なおときにはそれもあわせて検討していく
ということもやってい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。

温井委員 西道路との連結等の話が出たので私の考えを申し上げたいと思うのですけれ
ども、私はアンケートからも、この西道路との連結というのを外していただきたいと。そ
れから、できればこの評価対象からも外して、あくまで必要なところに、環状道路からア
クセスするという考えを原則として東道路についても考えていくべきだというのが私の考
えであります。理由は、先ほど申し上げたとおりです。

浜岡委員長 今の温井委員のコメントについては、西道路との接続は考えないほうが良い
ということでしょうか。

温井委員 そうですね。原則で考えれば、市街地の周りを取り囲む環状のネットワークを
つくって、市街地の中心部には入り込まずに、外から必要なところに道路を延ばしていく、
これが基本的な考え方だと思いますので、これを連結してしまうという考えをアンケート
に入れ、検討課題としてしまうと、これは基本的な道路の考え方と違ってくるのではない
かと。都市に対する考え方がですね。

このように私は思いますし、また、連結してしまうとせつかくの環状道路が、環状道路
からのアクセスではなくて、西道路、東道路を連結して通過するような本数も増えてしま
うということで、私はこれは避けるべきだと思います。

浜岡委員長 おっしゃることはわかるのですけれども、ただ、仙台の中心部も車が多くいて大混雑しているという中で、うまく車をさばくというのでしょうか、渋滞はなくす方策を考えていかなければいけないというときに、仮にですけれども、西道路と今回の道路が接続されると、例えばトラックターミナルのほうから東北道まで仮に専用道路でつくられた場合ですけれども、一般道を走ることなくそのまま接続されますから、今までよりも交通の負荷は少なくなるような感じがするのですけれども、いかがでしょうか。

温井委員 中長距離のトリップを考えると、別に東北道に乗る場合も東道路を使って回ってもそれほど大きな変化はないと思いますし、それから西道路の渋滞は、西道路を場合によっては4車線化するとか、また宮原委員のような工夫とか、これは西道路のほうで考えればいい話でありまして、これを連結することで解決するというような問題ではないと私は考えております。

浜岡委員長 わかりました。

それでは、事務局のほうにお願いしたのですけれども、このネットワークができ上がったときの車の流動がどのようになるかというものの結果も踏まえて、今の温井委員の考えとかも、どうなるかというチェックをしていただければと思いますので、重要な御指摘ですのでしっかりと確認をお願いいたします。

奥田所長 御指摘を踏まえて、ルートのあり方等はしっかり検討していきたいと思います。

阿部部長 温井先生の御指摘、ありがとうございます。

今おっしゃったような話は、極めて技術的な話を整理しておく必要があると思いますので、その辺、きっちりと分析をさせていただいて御説明をさせていただくということで御了承いただければありがたいなと思います。

以上です。

温井委員 了解いたしました。

浜岡委員長 そのほか、いかがでしょうか。

小野澤委員 小野澤です。

20ページ、調査アンケートの配布の御説明をいただいたのですけれども、周辺住民に対する調査の単位が世帯ということになっていて、その該当する地域の世帯数に合わせた形の配布になる予定というふうに御説明いただいたと思うのですが、やはり最終的には個人行動について、車に乗ったりの評価なので、住民の世帯数ではなく人口に即した配布に

したほうが適切なのかなと思うのです。もちろん配布は世帯単位になるということになるので、ほかの要件もあると思うのですけれども、個人単位の人口規模に合わせるというような可能性はいかがでしょうか。

浜岡委員長 いかがでしょうか。世帯数で割合を変えていくのか、人口数で、ということですが。

奥田所長 お答えになっているかどうかわからないのですが、従前のやり方が世帯で整理されてきたというのがあります。

小野澤委員 もちろん、配布の都合で考えるとそれで考えるのが当然だと思うのですが、私も、仙台の区域事情が十分わかっていないのですが、単純に言えば都市度が高いほうが世帯当たりの人員数が少なくなるということになりますので、同じ数配っても単身世帯が多ければ2枚目は無駄になるという可能性が高くなります。

ですので、そういう差があるのであれば、個人単位で、住民の方の意見をなるべく代表する形のデータ構造になっていたほうがいいのかと思ひまして、確認させていただきました。

ただ、配布等の手順といったこともあると思いますので、今後、御検討いただければと思います。

浜岡委員長 そういうことで、世帯数にするか人口にするか、もう一度、御検討をお願いいたします。

そのほか、いかがでしょうか。

高樋委員 高樋です。

先ほどから議論があったとおり、私も、広域な部分、アンケートでも可能性のある部分の線をもう少し全体に広げるとか、そういうイメージで見てまいりましたので、皆さんと同じイメージで思っております。

以上です。

浜岡委員長 ありがとうございます。

そのほか、少し時間は超過しているのですが、短い質問であれば、1つ2つ。

高樋委員 仙台のイメージとしては学生とか若い方が多いという部分があるので、その辺がこのアンケートの対象のところを見ると何となく抜けているような気がして、それが果たして必要かどうかという議論もあるのでしょうかけれども、例えばNPOだったり、若い人が活動している部分だったり、大学であったりということに声がかかるような仕組み

というのが、ひとつあればいいかと思います。

浜岡委員長 ぜひとも御検討いただくようお願いいたします。

それでは、少し時間も超過しておりますので、まだまだ質問などあるかとは思いますが、それはまたこの後、機会があるときに事務局のほうに伝えていただければと思います。

全体を通して、さまざまな御意見がございました。西道路と接続する、しないなど、仙台東道路ができ上がった後の姿についてどのようにしたらいいかということで、その前段階である、この東部地域の交通はやはり問題が何かあるぞと。何とかしなければいけないというところは皆さんの共通認識ではなかったかと思います。

ですので、このストーリーでと申しますか、最終的にアンケートをして、住民の方々に今どのように思っているかというのを聞くということについては進めていってよろしいのではないかと思います。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、このとおり進めていくということで皆様の了解を得たということで、これからアンケートなどを進めていっていただきたいと思います。

以上で計画段階評価につきまして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。

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をしたいと思います。

ホームページ等に資料を公開するかどうかについてですが、本日の会議に提出された資料については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したいと思います。

また、議事録につきましても速やかに公表するという事になっておりますが、事務局のほうから何かございますでしょうか。

舟波課長 議事概要につきましては、速やかに作成しまして、委員長に御確認いただいた上で公表させていただきたいと思っております。

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いうことで考えております。

浜岡委員長 議事録につきましては、ただいまの対応でよろしいですね。

ありがとうございます。

それでは、議事概要につきましては私のほうで責任を持って確認をさせていただきたいと思っております。

それでは、これで本日の議事を終了したいと思います。司会進行をもとに戻します。

司会 浜岡委員長並びに委員の皆様方におかれましては、長きにわたり大変御丁寧な御審議を賜りまして、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22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。