

社会資本整備審議会 道路分科会
関東地方小委員会（令和2年度 第2回）
議事録

○屋井委員長

早速ですけど議事が二つありますので先程ご説明がありましたけど。それでは早速説明のほう、お願いします。

○大胡道路計画第一課長

道路部道路計画第一課長の大胡と申します。よろしくお願いたします。私の方から今日議題の一つ目でございます、災害に強い国土幹線道路ネットワークについてということでご説明いたします。右肩に資料1とある資料をご覧いただけたらと思います。画面の方でも映しながらご説明いたしますので、モニターのほうでもご覧下さい。

1ページ目でございます。自然災害の激甚化・頻発化ということで、今回のネットワークの背景等をご紹介します。左上に棒グラフございますが、時間50mmを超える豪雨の発生件数が、30年前の1.4倍に増加しております、左下にありまして、近年自然災害が激甚化・頻発化している状況でございます。路面冠水の発生件数も直轄の方でも年間200回以上起こっている状況でございます。

このような背景のもと、2ページでございますが、平成30年度より、防災・減災・国土強靱化のための3か年緊急対策というのを政府全体の取り組みとして、進めてきているところでございます。一番下に期間と達成目標というのがございますが、2018年度から2020年度の3年間で、特に緊急に実施すべき対策を完成させていく取り組みを、3年間かけてやってきているというのが政府全体の取り組みになってございます。

3ページ目でございます。この3か年緊急対策の中で、道路関係のメニューでございますが、大きく8項目ございます。四角で8個囲ってございますが、緊急のやるべきものということで、こちらの8個について取り組んできているという、そのような状況でございます。例えば左上については、法面の対策ということで、豪雨に伴う土砂崩れ等を防止していくということでしたり、一番右上については、耐震の対策ということで、橋梁の耐震化を図っていくと。このような対策を進めてきているという状況でございます。

4ページでございます。このような対策を進めてきている一方で、昨年今年と豪雨災害が全国的にも、続いてきている状況もでございます。下に写真が3枚ございます。長期間にわたる直轄国道や県道の通行止めの発生ということで、左下につきましては昨年10月の、これは山梨県にありますが、台風19号で国道20号の法雲寺橋というのが1か月半通行止めになった事例で、真ん中の写真は今年の7月。岐阜の方でございますが、国道41号が河川の洗掘に伴って路肩が崩れているということで通行止めがあった。右下の写真は、球磨川。九州の熊本県でございますが、深水橋というのが球磨川の氾濫に伴って流された。こういっ

た事例等々、これまで3か年対策してきている中でも激甚化する豪雨の中で、被災が進んでいる状況があります。上の方に記述もあるんですけども、こう言った豪雨災害を教訓にしまして、道路ネットワークの対災害性強化をより一層加速していこうというのが今年の7月に政府の方針として示されているというところでございます。防災・減災・国土強靱化のための3か年緊急対策を集中的に実施するとともに、そのあとも中長期視点に立って、国土強靱化を進めていくと。そのようなところで7月に示された内容が4ページの内容になってございます。以上の1ページから4ページが災害激甚化に伴う今回のネットワークの検討の背景という記載でございます。5ページからが具体的に今回ネットワークということで、どういう考え方で選定というか、導入して点検を行っているかという紹介が5ページからになります。

5ページにつきましては、国土交通本省の道路局の方で開催しております社会資本整備審議会の国土幹線道路部会のほうで、中間とりまとめということで、9月25日に出されたものの抜粋でございます。この中でも近年の激甚化頻発化する災害に鑑みまして、被災する道路から救援する道路への転換という内容で、高規格幹線道路等と並行する直轄国道を組み合わせたネットワークの緊急点検を行い、ミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線化、ダブルネットワーク化等を推進すべきというような内容がまとめの中で謳われているところでございます。ページの下側に少しイメージ図がございしますが、脆弱なネットワークの例として高規格幹線道路は未整備。一般道も防災課題箇所があるという災害に脆弱なネットワークから、必要な取り組みを進めることで右にあるような、災害に強い国土幹線道路ネットワークを目指していこうという流れでございます。具体的には、高規格道路4車線をしっかり造り、それに伴う直轄国道の防災課題箇所を解消してしっかりしたダブルネットワークを作っていくといった内容が国土幹線道路ネットワークとして示されている状況でございます。

6ページでございます。こちらの資料については、9月の段階で、予算の概算要求の資料としてまとめている内容でございしますが、こういった中にも災害に強いネットワークが謳われている状況でございます。具体的な政策の目標としまして、上の四角の箱の中にありますが、発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保する。また概ね1週間以内に一般車両の通行を確保できる。そういった災害に強い国土幹線道路ネットワークを目指していこうということが謳われている状況でございます。

7ページでございます。これも同じく予算概算要求の資料の一部でございしますが、中長期的な国土強靱化の取り組みを進めると。先程ご説明した新たなネットワークの考え方を導入しながら、緊急点検を行い、ミッシングリンクの解消、2車線区間の4車線化、ダブルネットワーク化を推進すると。そしてそれを計画的に取り組むために中長期的なプログラムを策定していくと。そういった流れの中で、今回ネットワークとしての点検というのを行って、災害に強いネットワークの確認をさせていただきたいというのが趣旨と想っております。

8ページ以降にはどういうネットワークが望ましいかみたいなことを、これまでの事例を踏まえてご紹介している内容でございます。8ページでご紹介しておりますのは、ダブルネットワークがあったことで、災害時に交通機能の確保ができたという事例でございます。こちら昨年の台風19号の際の山梨県の事例でございます。位置図が左上にございますが、中央道の大槻JCTから少し西側の位置になります。国道20号が橋脚部の沈下により通行止めになりました。その通行止め期間については、並行する中央道が代替路として高速の無料措置を行ってネットワークを確保しながら交通機能を確保した事例でございます。右上に記載がございますが、通行止めがあった翌日には、中央道の無料措置をしながら、解除の日に無料措置も解除したといった内容で、ダブルネットワークが機能した一つの事例です。

9ページになります。ダブルネットワークの事例の二つ目で、場所は長野県の群馬県境になります。上信越自動車道がこれも昨年10月の台風19号になりますが、通行止めを実施しました。この際に、国道18号が迂回路として機能した事例でございます。並行する国道で高速道路の交通を担って交通機能を確保したという事例でございます。

10ページでございます。こちら上信越自動車道。同じ場所でございますが、4車線化していたことで、通行止めの日数が非常に短くなった事例でございます。通行止めで4車線通れなくなってから、緊急的に上り線側だけ安全を確保する対策をすることで、上り線だけ交通の開放をしました。上り線の2車線を片側1車線で運用をしまして、対面通行で交通を確保したという事例でございます。4車線区間であったことで、早期に片側1車線の対面通行ですが、交通の開放ができた。そういった事例がこのページになります。

11ページは、道路整備によって、リダンダンシーが確保、強化された事例でございます。こちらは昨年9月の台風15号の際の事例でございますが、3環状道路の圏央道がリダンダンシーとして効果を発揮した事例でございます。成田空港に都心から向かう際に、東関東自動車道を通る方が多いのですが、それが台風15号で通行止めになったという中で、空港と都心の迂回ルートとして圏央道と常磐道が代替ルートとして機能したというところでございます。左下にありますが、鉄道よりも早く高速バスのルートを確認して、成田に代替されている方が多かったんですけど、なんとか都心の方への交通を確保したという事例の紹介でございます。こういった事例を実現していくにあたって、今時点でネットワークとしてどういうふうになっているかを今回確認点検させていただいたという内容でございます。

続けて資料2の説明をさせていただきますと、そのような背景で災害に強い国土幹線道路ネットワークを今回選定した内容になってございます。左下に凡例があるので見ていただきますと、赤色のものが高規格道路、高速道路とか自動車専用道路といったイメージのものですが、具体的には高規格幹線道路と地域高規格道路の計画路線、一部調査が進捗している路線。そういうものが赤字で示されている。赤字の中でもいくつか種類がございます。4車線以上で供用しているものは二重線。供用中のものは一つの線。事業中のものは点線。調査中のもので凡例を分けております。また代替関係にある直轄国道ということで、この高

規格道路と並行する直轄国道を黄緑色で示しているという状況でございます。それ以外の直轄国道については、灰色で示している内容で、関東の管内でこのような高規格道路の位置関係や代替関係にある直轄国道がどのように配置されているかを取りまとめたのがネットワークの点検の作業になります。具体的に見ていただきますと、例えば最後の事例で紹介しました圏央道を含めた三環状道路が一都三県にございます。ちょうど成田空港の周りの圏央道で言いますと、成田空港から茨城埼玉に向かいますと、1車線で高規格道路が通っていると、そんな状況でございます。この区間4車線の整備をしておりますので、点線で事業中のラインが入っているという状況でございます。一方、成田空港から南側につきましては、点線事業中ということで開通していないエリアになりますので、点線で記載されている状況でございます。圏央道も東京側を見ていただきますと、埼玉県から東京都に向かって八王子JCTまで、この区間は2車線でネットワークができていますので、線としては2本入ってくると。これに並行する直轄国道として国道16号が黄緑色で塗られてくる。これも片側2車線で造られているので線が2本入ってくると。そのようなことで代替関係にある路線ということで、チェックさせていただいている内容になります。少し事例としてご紹介した場所と言いますと、長野県と群馬県との県境の部分の事例がございました。こちらの上信越道は4車線を通っておりますが、並行する直轄国道として黄緑色のラインが入ってきているというので、ダブルネットワークが形成されていると確認している内容でしたり、また山梨県の法雲寺橋の場所と言いますと、中央道が2車線を通っていきまして、並行する一般国道として国道20号があるといったところで、高規格の路線と一般国道を並行して整備している内容になっております。今回このような形でネットワークの点検ということで、ダブルネットワークとしてはどういった所があるかであったり、4車線化されているかという車線数の観点だったり、繋がっているか繋がっていないか、事業中かどうかという観点だったりの整理をしながら図面として、災害に強い国土幹線ネットワークとして、こういう考え方を導入したものとして、ご報告させていただくと。そういった内容になってございます。

それと委員の皆様限りとしまして、別途参考資料1というものをお配りさせていただいております。こちらについては、ネットワークの点検と並行しまして、それぞれの路線の対災害性というかそういうものをご確認させていただいている資料になってございます。まだ作業中の面がございまして、今回委員の皆様限りということで配布させていただいておりますが、1ページ目に茨城県の事例などございますが、左上に凡例がございまして、例えば津波の浸水範囲として示されているものと、国道区間でどういった区間が被っているかだとか、事前通行規制区間としてどういった場所があるかとか、そういったものを図面上に落としながら、局所的な対災害性、防災に課題がある箇所についても並行して確認作業を進めさせていただいている状況でございます。説明は以上になります。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。もう一個議題があるけど、説明先にやってもいいですか。時間を一定程度限ってやった方がいいと思いますので。今日は説明すること全部説明して

もらってからディスカッションに入ります。

○大胡道路計画第一課長

それでは続きまして資料3になります。こちら一般国道6号の小美玉道路についてのご説明になります。こちらにつきましては、前回7月に委員会を行った際に、一度進め方等ご紹介させていただいておりますが、当日の議論の中でも、具体的な地域とのコミュニケーションの仕方でしたり、そういうのをもう少しお示しして欲しいとのご意見があったと存じております。そのようなご意見を踏まえて今日、説明資料も前回のものに加えて準備をして少し補足説明の方、させていただければと思っております。振り返りも含めて、前回の資料も使いながら、進めさせていただきたいと思っております。

1ページ目になります。小美玉道路でございますが、場所としては空港の近くの国道6号の構想路線の具体化という内容でございます。地域の状況であったり、必要性、渋滞状況については前回もご紹介した部分ですので割愛をさせていただきます。地域への情報発信や意見聴取のやり方ということで、前回も意見聴取の方法として、対象のエリアやチラシ、ヒアリング先等々をお示しさせていただいたところでございます。また、進め方として、前回7月の委員会の後にこういう進め方をしますと。オープンハウスやチラシでの周知でしたり、はがきでの意見聴取をやっていきますということでご説明したところでございます。

今回追加で補足説明させていただきたいのが、14ページになってございます。こちら地域とのコミュニケーションの仕方を具体的に整理した資料になってございます。左手側を見ていただきますと、大きく2ステップ考えておりまして、1個目にやることとして交通の課題、地域の課題であったり、道路整備による効果をきちっと把握しようというのが1ステップ目。2ステップ目で複数案を提示して意見を聞くと。大きくこういうステップを踏みながら、地域の方の意見を聞いて、構想段階としての概略計画をとりまとめていくといった内容のステップが分かるものをまとめているものでございます。また、それぞれのタイミングで、どういうことを情報提供して何を意見把握するかと。それをどういう手段するかを右半分のページでまとめてございます。最初の情報提供としては計画の課題、必要性であったりというのを情報提供しながら、地域の方々が感じている課題や整備への意見を把握すると。この方法としてホームページであったりアンケートもそうですがオープンハウスや広報誌も使ってやっていくと。そういったこともまとめている内容でございます。また、こういったキャッチボールを一度させていただいた後に、複数のルート帯を提示する内容です。これに対する意見も把握して、またフィードバックをしていくという内容でございます。2回目の意見方法については検討となっておりますが、基本的には1回目と同じ様なホームページだったり、アンケートだったり、オープンハウスだったりといった手法が中心になることを想定しております。このようなステップを踏みながら概略計画を取りまとめていくところですが、もう一つ、左側に緑の文字で書いてございます。こういったステップで進んでいくこと自体をしっかりと地域の方に説明するとともに、地元の茨城県や沿線自治体などと連携というかしかり情報共有する場も設けながら、地域の方へのコミュニケーション

を実施していくと。こういったことが必要ではないかということで、まとめさせていただいている資料になります。説明は以上になります。

○屋井委員長

ありがとうございました。小美玉道路は、前回の小委員会の議論を踏まえて、進め方についてご提示いただいている方向で進めていただけるということで、またこれは案ですから、今後、事務所が中心となって、進めていかれると思います。小委員会としても一定のアドバイスをする機会も出てくると思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

これについてもご意見はいただきますが、本題は最初の方なので、最後までご説明をいただいたということで、最初の方に戻りたいと思います。よろしくお願ひいたします。それでは先程の資料1に関して、まずはご質問を含めて、ご意見をいただければと思います。いかがでしょうか。

○二村委員

資料の1ページ、自然災害の激甚化・頻発化のところで、時間50mmを超える豪雨の発生件数が多くなっているというお話がありましたが、そもそもこの50mm以上というのがスペックになっていると思うんですが、これの見直しというのは行われなんでしょうか。例えば80mmにするとか。特に幹線道路に関してはスペックを上げていくというような考え方があるのかどうかを最初に伺いたいです。

○大胡道路計画第一課長

1ページに示しています時間雨量50mmでございますが、50mmが一定の基準というよりは、目安として記載してある内容になっておりまして、50mmだと大体これ位の回数に変わってきているというまとめ方をさせていただいている状況です。

○二村委員

ありがとうございます。わかりました。災害に強いネットワークをとということになれば、やはり見直していくというような発想もどこかに持っていていいのかなという質問でございました。

○佐々木委員

全体的には特段意見があるわけではありませんが、まず4ページのところで、ここにありますように橋が流されると非常に長期間影響を受けるということだと思います。例えばこれまでの設計。もう少し強くしておけばこうはならなかったのかどうかといったような、例えば反省点というんでしょうか。レビューということと、今後河川の流量も増えているというような気候変動の影響ということもありますので、そういうものを含めて、今後どれくらいのものが想定されて、どれくらいの強さで造っていかねばならないのかということ、例えばオールジャパンでということが書かれているので、河川部局などと連携してやっていくことがあるのかなど、お伺ひしたいと思いました。道路のネットワークということで整理されていますが、特に脆弱な橋梁のような部分で、多分従来のようにやっていると、また流されるということになるのではと思いました。この辺りどういった新しい考えでやっ

ていくのか、計画されていけば教えていただきたいです。例えば3ページのところを見ても、橋梁の対策が特段出ていない印象でした。特に橋梁が流されると大変なことになるとか、そこが壊れると長期的にまずいと言ったような所は重点的に考えていただきたいという観点で質問させていただきました。

○大胡道路計画第一課長

ご質問有難うございます。ご指摘のとおり3ページを見ていただくと、3か年の緊急対策でやった際は、河川内の橋脚対策としては示されていない状況です。橋梁で言うと耐震対策というのがございますが、数がどうしても多いので継続的にやっている部分もあります。4ページを続いて見ていただくと、先生ご指摘の通り、この1、2年、河川の部分で橋脚が被災したりとか、路体が流されたりという被災形態が多く見受けられています。これは国土交通省としても問題意識を持っておりまして、我々橋梁の点検だとかも勿論しておりますが、想定をこえる雨量により河床が削られることで一層、橋脚の安全確認が必要になるなど、いろいろな河川の外力の高まりにより、必要な対策が増えてきている背景もあると思っております。全国的な動きとして、どういうことができるのかということを検討していると聞いております。我々としてもフォローしながら必要な対策を進めていくという内容になるかと思えます。

○佐々木委員

ありがとうございました。

○大下委員

私も佐々木先生と一緒に、全体的にはいいと思います。5ページに書かれておりました、ネットワークを組む時の考え方も、非常によくわかるし、その後ろの具体的に高規格道路がダメだったときに、一般国道に周っていきました。その逆もありましたということは非常に分かりやすく、全体的にはこれをやっていかないといけないんだということは、よく分かるんですが、一個一個見ていくと、かなりいろいろな箇所これが適用されないといけないと思います。関東地方整備局管内で言えば、これを充実させていかなければならない所はたくさんあると思いますが、今後具体化するときに、どういう風に考えているのか。全部片っ端からやるわけにはいかないと思いますが、それに優先順位を付けて進めていくのかどうなのか。具体化するときのイメージがあれば教えていただきたいと思いますがいかがですか。

○大胡道路計画第一課長

ご質問有難うございます。5ページで災害に強い国土幹線道路ネットワークの考え方というのを示しており、これに向かって進んでいく取り組みとして、ミッシングリンクの解消であったり、道路の4車線化だったり、ダブルネットワーク化にしていくとかそういった対策メニューがいろいろあるようになってございます。ネットワークの状況を抽出し、選定したというのが今回の段階になってございまして、これをふまえた対策の進め方はこれから我々も検討していかなくてはならないところと思っております。7ページにもあります

が、政府の方針としても3か年の後も強靱化の取り組みを加速化していくという中で、こういったミッシングリンクの解消、4車線化、ダブルネットワーク化の推進を計画的に取り組むために、中長期のプログラムを策定していくということになってございます。これをどのように進めていくかということの中長期のプログラムという形で策定するような動きが全体としてございますので、対策の進め方は次の段階で検討していくステップになってくるかと思えます。今のところ優先順位はご紹介できませんが、引き続きこういったプログラムを策定していく動きになっていくということでご説明できればと思います。

○大下委員

わかりました。今後、分析順位とかもこのプログラムの中で考えていかれるということですね。

○大胡道路計画第一課長

このプログラム自体の内容についても検討している段階ということで、国土交通本省と一体となった動きとなっていて、これからの部分があるというのが正直なところです。

○大下委員

わかりました。

○屋井委員長

ありがとうございます。いま大下先生おっしゃったところ、中長期プログラムというのはこれから作っていかうとされているから、分からないというのはそうだと思うんだけど、小委員会の意見としては、中長期プログラムについてそういった質問というか意見はあったというのは、ちゃんと本省に送っておいていただきたい。いろいろ重要なことは解るけれども、中長期のことを考えるというのは、本来インフラの計画ではなければならないことなんだけど、なかなか明確に社会に向けて発信できない状況が長く続いてきたこともあるので、出すときはしっかりとしたものやらなきゃいけないと思うし、最近はいろんな観点で似たようなものがあるものだから、そこら辺の全体の整理もいるんじゃないですかということ、具体的に敢えて言えば広域道路網計画だとか物流関係の重要物流道路の新設を考えていくだとか。環境だとか、物流だとか、経済だとか、安全だとか、みんな重要な事柄であるけど、できればそういうものを総合化していくことが本来あるべき計画。新しい形に戻していくことが必要だと思いますので、私も大下先生のおっしゃったことと、同意見ということでまずは申し上げたい。

それから一点、私から質問というか意見ということになるんだけど、例えば今日の事例で20号線の橋脚部の沈下があって、とてもその通りだし大変な問題だし、こういうことに対処しなきゃいけないということも100%私自身はそうだと思うんだけど、委員の方々もおそらくお考えなのは、一般道路上の災害の多くは、周辺の沿道の民地だとか、いろいろな土地流動の関係の中で起こっているから、なかなか道路側だけでは制御できないだろうということが容易に分かっている。だから今日のダブルネットワーク化というのは、一般道路の強化だということ。かなり限定的に言われているとすると、どの部分を強化するのかとい

うこと。直轄の全部じゃなくてこことここを強化すればそれぞれ高規格道路のインターチェンジまでは行けますとか。あるいは行けそうにない所に新しくスマートインターを造ってそこまで行けるようにしますとか。ダブルネットワークする上で、一番効率的な進め方は何かというところまでが、示されてこないとピンとこない。全部直すというのは無理だから。ネットワークという言葉がピンとこないんだけど、高規格道路がネットワーク化されていくというのは、多少迂回をしても同じ目的地に向かえるという、そういう機能をもたらすためにネットワーク化を図ってきたはずなので、ミッシングリンクを繋ぐということも重要だし、高規格道路のネットワーク化として整備を図っていくことは非常に重要で、それは道路だけじゃなくて電力だって皆そういうことを考えている。ただ並行する一般道と高規格道路の間がダブルネットワークだというのであれば、元々あった機能。大体どこもかしこも。並行している部分がダブルリンクっていうなら分かるけど、ダブルネットワークだって言ったときに、一般道路に期待するネットワークとしての機能。それがダブルの意味なのか、階層化されている、さっき僕が言ったみたいに高規格との両方によって一つのネットワークを形成するために補完的に必要だって言っているのか。今日の説明だと分からない。本省に対して分からないと言って欲しいんだけど。その言葉だけが浮いちゃってるぞって言うかね。両方の意味で使ってない訳でしょ。高規格道路のラダー上も含めてネットワーク化されているから迂回できますよっていうことは、今回は指していない気がする。今日はお答えいただく必要もなくて、言ってるだけなんですけど、その辺りが進んできた段階で、またご紹介いただいて。その時におそらく関東としての具体的な案が出てきてるでしょうから。小委員会としては議論しやすいテーマになりますから。以上です。どうも有難うございました。

○二村委員

先程の天下先生の優先順位のお話というのを私自身もとても気になっておまして、優先順位が今決まっている必要はないとか、今決まっていることはないと思うんですが、今後決めていく中で、一定のルールということに従って決めていかなければならないと思うんですが、今までですとどうしても費用便益分析。今までの形での費用便益分析がでるといことも一つの関門になってきたかと思います。そして今までは効率的な投資をすることによって一つの基準になってきた、ということではあると思うんですが、今日伺っておりますと、災害に強い国土幹線ネットワークの考えについては、必要なことであり賛成と思うんですが、実際優先順位をどうやって付けていくか。その考え方において、元に戻すんですけど、従来型費用便益分析では恐らく厳しい道路が大半になってくるのではないかと思います。ですから、今回はリダンダンシーを確保するとか、災害時、もしもの時のリスクヘッジであるという考えであれば、その部分の考え方をどういう風に合理的に入れていくのかという指針が必要なのではないかと思います。感想ですけど以上です。

○大胡道路計画第一課長

屋井先生、二村先生からいくつかご意見いただいております、共通する部分で言います

と、どういう順番で、優先順位という言葉もいただきながら、ご指摘、アドバイスをいただいたと思います。屋井先生の方からは、ネットワークとして広域的なネットワークという意味合いだと思いますが、優先順位みたいな考え方があるんじゃないかという話。二村先生からは、今回はB/Cというよりは防災の評価みたいなところにも入ってくるので、そういったところからも、優先順位の考え方があるんじゃないかというお話だったかなと思っております。先程の回答のとおり、これからという段階ではあるんですが、どちらも必要な要素であり大事な要素かと思っておりますので、しっかりアドバイスとしていただいて、今後の検討に反映してまいりたいと思っております。

屋井先生の方から全体の計画体系の整理や、重要物流道路との関係性に関するご意見もいただいていたかと思っております。ご指摘のとおり平成30年に道路法が改正されて、重要物流道路の制度が創設されて、それに伴う広域交通道路計画の策定も検討を進めてきていた部分もございます。そちらについては引き続き途中段階ではありますが、今回で言いますと、昨今の災害に伴う、緊急的な取り組みということで、防災の観点からこのようなネットワークの考え方の導入に至ったということですので。災害という緊急性に鑑みて防災の観点で検討したというのが、今回の段階かと思っております。重要物流道路、広域道路計画についても、防災もそうですし、物流、観光、様々な要素のもと検討を進めているところでございますので、今回のネットワークの状況も踏まえまして、そういう計画についても今後検討していく、そういう内容になるかなと思っております。以上です。

○屋井委員長

小美玉道路については、先程ご説明ありましたが、何かご意見とか、アドバイスとかあったら伺いますけど。何かありますでしょうか。今後こうやっていきますという案がでていただけですから。今後何か相談事等あった時には、よろしく願いいたします。

○亀井路政課長

ありがとうございました。議事内容につきましては、委員長一任とさせていただくとともに、関東地整のホームページで公表させていただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

これを持ちまして、社会資本整備審議会 道路分科会 関東地方小委員会を閉会させていただきます。本日は長時間にわたり熱心なご議論、誠に有難うございました。