

## 第2回東北・北陸地方合同小委員会 議事録

1. 日 時：平成24年1月23日（月）13：30～15：30

2. 場 所：北陸地方整備局 4階 共用会議室

3. 出席者：

委 員）丸山委員長、加賀谷委員、坂本委員、石黒委員、大川委員、佐野委員、丸山委員

整備局）東北地方整備局 酒田河川国道事務所長  
北陸地方整備局 局長、道路部長、道路調査官、道路情報管理官、道路計画課長、新潟国道事務所長、長岡国道事務所長、羽越河川国道事務所長、高田河川国道事務所長 他

4. 審議案件

日本海沿岸東北自動車道（朝日～温海）の計画段階評価（試行）について

5. 審議

### 【資料1・資料2について】

（委員長）

アンケート調査など委員の方々に精力的にやっていただきました。今日はそれらの結果を踏まえ、有意義な審議にさせていただきたいと思います。

それでは、資料1から事務局より説明願います。

（事務局より資料説明）

（委員長）

今までの説明につきましてご質問・ご意見等ありましたらお願いします。

（委員）

様々な効果は、将来的に減った交通量で、将来高速道路がある時と無い時の比較で効果を検討すべきだと思います。交通事故などは全体的に交通量が減れば、何もしなくても減るので、整備の効果はウィズ・ウィズアウトで評価すべきだと思います。

（事務局）

資料では現況の交通量についてまとめております。今後、調査を行い事業化までには周辺のネットワークも踏まえ将来計画交通量など把握していきたいと思っております。

（委員長）

今回の震災や現状の問題点を踏まえながら、将来の予測についても必要とは思いますが。

## 【資料3について】

(委員長)

引き続き、資料3の説明へ移りたいと思います。

資料3は意見聴取ですが、ワーキンググループの委員長より一言お願いします。

(委員)

ワーキンググループの全体ですが、委員会を2回と現地視察を行いました。いろんな意味で地元の方々のご意見が聞けました。ルートについてよりは、早く造ってほしいというのが地元の方々の強い意見です。アンケート、ヒアリングの結果では、国道7号に沿うところがよかろうという意見が多かったというのが1点、それと現道利用についての問いかけもありますが、現道利用ということではなく、別路線でもう1本造ってほしい、それがいろいろな意味で役に立つというご指摘、ご意見が多かったです。

(委員)

ワーキンググループの委員長と同じですが、別の問題がございまして、1月20日にポートオブザイヤー2011が決定され、秋田県の船川港が選ばれ、その他に特別賞が酒田港と秋田港と新潟港の3つ選ばれました。これらは災害時の代替交通手段として貢献したことが認められたわけですが、この貢献だけでなく、物流効果が評価され、今後対岸に向けた物流効果が期待されていると思います。また、ワーキンググループの中では観光連携の話が多かったですが、これから、対岸、特に中国から観光のお客様をお迎えする時に、どうしても今回のルート、また新設のルートがないと、受けにくいということが今回ヒアリングに参加していただいた方、また我々の印象としても強く思いました。

(委員)

私は、ワーキンググループの印象として十分に議論をさせていただいたと思いました。通常このような委員会ではどうしても資料だけを見て、判断してしまうのですが、現場に答えがあるというのを実際に立ち会ってみて感じたところです。今回の地域を全体的に見ると、災害や事故で頻繁に止まるということのを何とかしたいという思いが強かったと思います。その中で、まだこんな地域が残っていたのかというのが私の感想です。今回の計画にあたっては、地元の視点も含まれているし、グローバル的な視点から見ても、国全体の戦略、方向性を考えた時にもこの道路を造る意味はあるということで、地元、それから国全体の利益としてもよしの計画になるのではないかとこの感想をもっております。

(委員長)

ありがとうございました。

参考資料1でアンケートをまとめておりますが、自由意見が多い。書かれた方は設問だけでは伝えきれなかったことが多くあったのだと思います。

それでは資料3の説明を事務局よりお願いします。

(事務局より資料説明)

(委員長)

しっかりとアンケート調査なり意見聴取が行われたと思います。これに関して、ご質問・ご意見等ありましたらお願いします。

(委員)

結果をみると生活交通として必要な道路であることがわかる。大震災などがあり、災害に対する備えといった意見が多いです。大震災の起きる前であれば、例えば高速道路の役割については、救急病院に早く行けることが上にあがってくると思います。アンケートは全戸配布ですので、それぞれの家庭でどなたかが記載されていると思いますが、性別がわかりません。利用目的で「家事・買い物」が一番多いので、記載した方は女性が多いと思います。性別により大きく意見が変わるとは思いますが、性別や年齢を特に指定はせずアンケートしておりますので、この結果を見る時に考慮しなくてはいけないと思います。例えば若い方の意見など、年齢別に見るとより深い分析ができると思います。

(委員長)

アンケート票をみると、年齢別の意見の分析も可能と思います。

(事務局)

アンケート票では、性別はわかりませんが、年齢はわかりますので、今後、有効に分析したいと思います。

(委員長)

グループインタビューを行っておりますが、その時の雰囲気を知りたいです。

(事務局)

ワーキング委員よりアドバイスをいただき、5、6人の方々から意見を頂くグループインタビューを行いました。雰囲気としては、細かな意見の違いはありますが、大きなところでは、早期整備を望むという意見が多かったです。また、ルート帯の意見だけでなく、分離帯、追い越し車線、休憩施設といった具体的な意見もいただくことができたと思います。

(委員長)

アンケートで多くのいろいろな意見をいただいている印象です。

(委員)

ルート帯ですが、ルートが通らない集落の人の意見はどのような状況でしたか。

(事務局)

自分の近くを通ってほしいとの意見もありましたが、説明会やグループインタビューでは、それよりも大事なこととして、早く整備をして欲しい、休憩施設が欲しい、インターチェンジをもう少し多くとか、そういった意見が強かった印象でした。

(委員)

私はワーキンググループでグループインタビューを2箇所で行い感じたこととして、1つは、あまりに待たされ過ぎており、自分の利害ばかりを言っていられないという、良い意味で妥協されてるというふうには思いました。それよりも救急隊員の方から意見を聞いた際、通常道路を整備する時、いかに早く自分のところに救急車が来てくれて、行きたい病院に早く行けるかということをメインに考えますが、送り届けた救急車がもとのポジションに戻ってくるという時間まで私はあまり考えていませんでした。この地域の方々は、山形県側の病院に行かざるを得ないことがよくあるそうですが、行って間に合ったとしても、次に救急車が戻ってくる空白の時間がとても問題のようです。地域の方からは、子供が国道で事故があった時に、救急車が戻って来れず待っていたことがあったそうです。先程のご発言のとおり、大震災があったので、視点がそちらに誘導されがちなのですが、実際に話を聞くと救急搬送という最低限の自分の命を守ってもらう道路についてニーズが非常に強いということです。だから高速道路が出来れば、自分の近くにルートが通ることが無いにしても命を守れる救急搬送のところに効果があれば良いという、地域の皆さんは優先順位を上手くつけているような、印象を感じました。

(委員)

丁寧に意見聴取をされているという感想を持ちました。それから早期整備の意見が強いというご意見があり全くそのとおりです。私、東北経済連合会という経済団体にありますが、ずっと日沿道の早期整備について話をしてきたのですが、今回、大震災があったこともあり、このタイミングをうまく活かし、早く造った方がいいなという感想を持ちました。

(委員長)

全体として地域の意見をすごく丁寧に拾い上げてきているなというのが印象だったと思います。

## 【資料－4について】

(委員長)

資料4の説明を事務局よりお願いします。

(事務局より資料説明)

(委員長)

ただいまの説明について、ご質問・ご意見等ありましたらお願いします。

(委員)

リダンダンシーの確保のところは全部「◎」なのですが、国道7号と同じところを通過するよりは違うところを通過したほうがリダンダンシーは高いような気がします。また、「いのちをつなぐ道」ということで山北徳州会病院か県立新発田病院だけの所要時間を「いのち」の所要時間としておりますが、もう少し違う評価があると思いますがいかがでしょうか。

(事務局)

リダンダンシーの確保については、現道7号は災害時に通行止めになってしまうということに対して、高速道路で全て繋いでしまえば、広域な迂回が発生せずリダンダンシーが確保されるということで「◎」の評価としています。2点目のご質問については、この地域は山北徳州会病院があり、新発田第3次医療施設との結びつきが非常に大事ということで、設定しております。山形県側にも第2次医療施設がありますので、そこの結びつきについても一つの指標として、今後、考えていきたいと思っております。

(委員)

私もBルートが良いと思いますが、交通事故の件数がBルートで減る要因を教えてくださいませんか。高速道路にして欲しいというご意見の中で、今の現道7号の騒音・振動に悩まされてきたというご意見があったのですが、Bルートはほぼ7号と同じところを通るのですが、高速道路では高架や壁があり、国道とは違うということですか。

(事務局)

交通事故の削減の算定方法ですが、事故率は交通量と関係しており、それぞれ交通量を配分した結果から算定しております。Bルートが国道7号から一番近いところを通っており、高速道路への転換が大きいいため、現道の事故率が下がることで、Bルートが最も減少しております。騒音・振動については、高速道路が高架か盛土かといった構造については今後の課題とさせていただきます、調査、検討が必要と思っております。

(委員)

今の発言の補足ですが、この地域は人家が7号の沿道に沿っております。新たな高速道路は、そのすぐ横ではなく、国道とのクロスはあるかもしれませんが、そうでないところは人家から離れた位置で造られることが前提であると理解したら良いと思えます。

(委員長)

比較の「○」「◎」「△」については、その差が大きい場合もありますが、全体見ながら、100%全部満たすものはないなかで、他の懸念とのバランスと思えます。それから、地域の方からは早くとの意見があるので、これも踏まえると良いと思えます。これまでの意見を委員会としてまとめたいと思えますが、Bルート帯、全線高速道路整備案、その他考慮していく事務局の対応案についていかがでしょうか。

(各委員)

了承

(委員長)

それでは、委員会として6ページの対応案を了承します。  
以上で本日の議事を終了します。