

社会資本整備審議会道路分科会

第13回東北地方小委員会

【議事録】

○議 事

1) 計画段階評価

- ・ 東北中央自動車道（昭和～金山）
- ・ 東北中央自動車道（及位～上院内）
- ・ 東北中央自動車道（下院内～雄勝こまち）

○大滝委員長 早速ですが、これから議事に入りたいと思います。先ほど川崎部長からもお話がありましたように、本日は全部で4件と案件がたくさんあり、少し長い時間をとることになるかと思いますが、よろしく願いいたしたいと思います。

それでは、最初に東北中央自動車道 昭和～金山、及位～上院内、下院内～雄勝こまちの3区間について、事務局より説明をお願いしたいと思います。

進め方としましては、まず前回委員会の概要と、第2回目の地域からの意見聴取結果について説明をいただいて、質疑応答を行った後、対応方針案の検討について説明していただき質疑応答を行うという流れで進めたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○事務局 東北中央自動車道の昭和～金山、及び及位～上院内の意見聴取結果までについて御説明申し上げます。まず、資料1、昭和～金山の第3回説明資料を御用意ください。前回の委員会の概要についてです。

前回の小委員会は昨年度末の3月28日に開催いたしました。議事内容としては、資料に記載の4点がございました。これらに対して委員の皆様方からいただいた御意見を整理してございますが、冬の状況確認については、参考資料として冬期の道路状況を整理して添付してございます。また、地域からの意見聴取結果については、対応状況欄にあるように修正して対応してございます。また、地域からの意見聴取方法について、広く地域住民

の方々から意見を聴取するために工夫すべきというご意見を受け、パネル展示等を実施いたしました。

次のページはアンケートの内容になります。アンケートの実施に当たっては、その周知のため、広報活動を行ってございます。新聞広告やポスターの掲示のほか、対象市や町の広報誌、またホームページといったさまざまな媒体を通じて周知を行ってございます。

また、回収率向上に向けた取り組みの1つとして、FMラジオですとか、町が持っている防災無線、それからパネル展示などを実施して、地域の方々に協力依頼の呼びかけを行いました。

アンケートについては、6月16日から7月7日まで約3週間実施いたしました。右の地図で、着色している地域が全戸配布を行った地域となっております。配布数は3万5,985部、このうち1万2,557票の回答をいただきました。回収率は35%となります。また、アンケートブースによる回答が1,967票、ウェブでの回答が251票となっております。

企業のアンケートについては、67票の回答をいただきまして、回収率にして44%となっております。企業のヒアリングについては、35の社・団体へ行いまして、これらの業態別の内訳は3ページ真ん中下の内訳のとおりとなっております。

4ページからがアンケートの結果についてです。まず、回答数は1万4,775票ございました。これを地区別に見ますと、全戸配布した対象地域のうち秋田県側（湯沢市）が約4割、山形県側の3市町（真室川・金山・新庄）が約5割となっております。右上のグラフに示すように、区間別の回答数としては、回答者の約9割を超える方々から3区間すべてについて御回答いただいたとなっております。

5ページで、昭和～金山の区間に限りますと総回答数は1万4,623票ございました。割合が一番多かったのが秋田県湯沢市の4割、対象地域の方々の回答割合は合計で9割以上ございました。右のグラフをごらんください。こちらは年齢や職業構成についての割合ですけれども、比較的バランスよく御意見いただけたものと考えてございます。

6ページで、左側にある円グラフについては国道13号の利用頻度の結果を示しております。回答全体で見ますと、月に数回程度以上、利用されている方が半分ぐらいいらっしゃったという状況です。右側の棒グラフについては、利用の目的を整理した結果であります。観光・レジャーが最も多く、次いで家事や買い物、業務（営業・運送等）といったものが同程度となっております。

7ページは、複数のルート帯案の中から、地域にとって望ましい案を選ぶ際に重視すべき項目を伺った結果であります。「降雪や凍結、除雪・排雪作業の影響を受けにくいこと」というものが最も多く、次いで「交通事故が少なく安全に走行できること」、「事故災害による通行止めや広域迂回が起きにくいこと」が多くなってございます。

8ページは問3の選択項目に関する具体記述であります。左下のグラフにお示したとおり、除雪の影響回避にかかわる記述が最も多く、次いで安全性の配慮、迂回路として

の機能確保といったものが続いてございます。除雪の影響回避に関わる意見としては、運搬排雪をしなくてよいルートを望む意見などがありました。

9ページ、「その他」に寄せられた意見としては、全線新設や全線自動車専用道を望む声が多くなっておりました。

10ページは、インターチェンジや一般道からの出入りの位置を計画する際に配慮すべき項目についてということですが、左下のグラフにお示ししたとおり、インターチェンジや一般道からの出入りの位置については、国道13号など地域の主要路線から利用しやすいこと、市街地に近いことを重視する意見が多くなっております。インターチェンジの構造については、安全に乗り降りできることを重視する意見が多くなってございます。

右の表に、それぞれの項目で意見数の多かった主な意見をピックアップして記載してございます。中には、地域経済の発展に寄与できる道であることを望む意見として、観光拠点ですとか工業団地などといったものの近くにインターチェンジをつくってはどうかという意見も寄せられておりました。

11ページ、これまでの質問以外の自由意見としては、左のグラフにお示ししたとおり、新設整備に関する意見ですとか、早期着工・早期供用を望む声といったものが多く寄せられているという状況になってございます。

次の12ページ、上のグラフは、ルート帯検討の際に重視すべき項目と、アンケートを回答いただいた方の居住地のクロス集計結果となっております。すべての地域において「降雪や凍結、除雪・排雪作業の影響を受けにくいこと」、「事故災害による通行止めや広域迂回が起きにくいこと」、「交通事故が少なく安全に走行できること」といったものに対する意見が多く、特に4市町における地域のばらつきというものはありませんでした。

下のグラフについては、ルート帯検討の際に重視すべき項目と、アンケートに回答された方の利用頻度のクロス集計結果となっております。こちらの中では、道路の利用頻度が高い方ほど「降雪や凍結、除雪・排雪作業の影響を受けにくい」といったことを重視していることがわかります。

次の13ページは、インターチェンジ計画の際に配慮すべき項目と居住地とのクロス集計が上のグラフとなっております。ほとんどの地域で、国道13号と主要路線から利用しやすいこと、市街地に近いことを重視する声が多い結果となっております。下のグラフはインターチェンジ計画の際に配慮すべき項目と利用頻度のクロス集計となっております。こちらでは、道路の利用頻度とは関係なく、地域の主要路線から利用しやすいことを重視していることがわかります。

次の14ページからは、企業アンケート結果についての内容であります。回答数は67票。秋田県、山形県でほぼ半数ずつとなっております。右のグラフに示すように、区間別の回答数としては、9割以上の方々が3区間すべてについて回答していただいております。

次の15ページは企業の方々の利用頻度についてですが、左側の円グラフに示しており

ますとおり、月に数回程度以上、利用している方が6割弱を占めておりました。また、右側のグラフはルート帯案を検討する際に重視すべき項目についてお聞きしたのですが、こちらも「除雪・排雪作業の影響を受けにくい」、「事故や災害による通行止めや広域迂回が起きにくい」、「事故が少なく安全に走行できる」といった項目が多くなっておりまして、住民アンケートと同様の項目が占めてございました。

次の16ページ、具体的なルートを検討する際に配慮すべき事項についての自由意見では、冬期交通環境の改善、道路線形等の改良を望む声。また、インターチェンジの位置を計画する際の配慮事項としては、主要幹線道路からの乗り入れの容易さを望む声が多く寄せられております。その他の意見としては、早期整備なり高速道路の整備の要望が多く寄せられておりました。

次の17ページ、自由意見では、金山町内で冬期間の積雪による道幅の狭さですれ違いに時間を要するなど、冬期交通環境に関する事例が寄せられております。こちらは資料にもお示ししておりますが、冬期の国道13号の幅員が横によけた雪の壁によって狭くなって渋滞が激しいので、時間の読める信頼性の高い道路が必要というような回答をいただいた方もいらっしゃいます。

ここまでが意見聴取結果の資料になっておりますが、これまで御説明してきた中で、この地域特有の課題と調査結果というふうに見ますと、昭和～金山間においては3区間の中で最も多く運搬排雪の解消に対する御意見が多かったという状況でございます。また、山形河川国道事務所が管理しております国道は全部で400キロほどあるのですけれども、この中で運搬排雪をやらなければいけない区間の延長は、実は本州で一番長い区間を抱えておりまして、中でも昭和～金山においては、運搬排雪をしなければいけない区間の割合というのが最も高いというような状況になっております。

冬場、寄せられた雪が路肩に壁となってしまっていて車道幅員を確保できなくなってしまうので、それを排除するために雪を取り払って、運搬してどこか別の場所に持っていくという運搬排雪を行っております。作業自体は片側交互通行規制になってしまうのですけれども、昨シーズン、冬の間で29日間実施してございまして、一番寒い厳冬期間中では約4割はどこかで運搬排雪をやっていたという状況になっております。

また、当然のことながら、雪が降ればやるというようなものですので、いつやるかというのは不定期的なものでありまして、余り予測がつかないような状況になってございます。この周辺の国道13号に並行するような路線では、大型車両がすれ違うことができるような幅員が冬場に確保されている迂回路がなく、運搬排雪に伴う影響というのは回避のしようがないというような状況でございます。

ちなみに、運搬排雪の昨シーズンの状況を映像として撮ったものを御用意してございますので、前方のスクリーンのほうをごらんいただけますでしょうか。

この絵の上が冬場の、ちょうど運搬排雪の作業をしている状況です。下の映像は、同じ区間の夏の映像になります。上の画面の真ん中に立っています雪の壁ですね。これは「雪

堤」と呼んでいますけれども、こちらの雪堤を、後ろの黄色い車、これはロータリー車になりますが、これで前のダンプに雪をかき出しています。このような形で、運搬排雪区間にたまった雪を当該区間から排除していくというような行為をやってございます。この運搬排雪中は、2車線の国道13号ですので、どうしても片側交互通行規制をかけざるを得ないというような状況になってございます。

こちらは、冬場になるとどれだけ視界が悪くなるのかというものを撮ってみたものであります。こちらも上下区間、同じ区間を撮っておりまして、上が冬場、下が夏場の映像となっております。この区間、見てのとおり、周辺に家が非常にたくさん張りついていて、防雪柵等々の設置が難しいという状況もございます。風が強い日になれば、上の区間の映像のように雪で視界が悪くなって、非常に走行しにくいという状況が発生しているといった状況になっております。これ、実は上と下、同じ区間を走らせていますので、下の区間は既に映像は止まりましたが、これだけの時差がこの区間で出ているという状況になってございます。

続きまして、及位～上院内についての意見聴取結果までの御説明をしたいと思っております。資料2をご覧ください。先ほど御説明した昭和～金山と重複する部分もございますので、ポイントを絞って御説明をしていきたいと思っております。

まず、資料2の7ページをお開きいただければと思います。

こちらは、複数のルート帯案の中から地域にとって望ましい案を選ぶ際に何を重視しますかという結果になりますが、左のグラフにお示したとおり、及位～上院内間も昭和～金山と同様の結果、除・排雪の作業が少ない、事故がない、広域迂回がないといったものが出ておりました。地域別で見ますと、右上のグラフで湯沢市では「事故災害による通行止めや広域迂回が起きにくいこと」が2番目に多くなっておりました。広域迂回に関する意識が強いのだなということがうかがえるかと思っております。

次のページは問3の選択項目に対する具体記述になりますが、左下のグラフにお示したとおり、及位～上院内間についても昭和～金山間と同様の結果となっております。除雪の影響回避に係る意見としては、「雪や災害による通行止めの影響がなく、安心して利用できる」といった御意見がございました。

次の9ページで、「その他」に寄せられた意見については、昭和～金山間と同様に、全線新設を望む声や全線自動車専用道路を望む声が多くなっておりました。

次の10ページで、インターチェンジ、一般道からの出入りの位置を計画する際に配慮すべき事項については、左下のグラフにお示したとおり、昭和～金山同様、「集落に近い」なり、「主要路線から利用しやすい」といったものが多くなっておりました。

それと、ここの区間については、インターチェンジの位置やアクセスに関する意見の中で、この区間の中にある及位地区という、秋田県境から山形県側に入ってすぐの地区になるのですが、その及位地区や県境付近といったところにインターチェンジが欲しいという、具体の箇所を言うような意見もございました。

次の11ページで、これまでの質問以外の自由意見を分類した結果を左側に示しております。昭和～金山間と同様、新設整備に関する意見ですとか、早期着工・早期供用を望む意見などが多く寄せられております。

1つ飛ばして13ページへお進みください。こちらは上のグラフが、インターチェンジ計画の際に配慮すべき項目と居住地とのクロス集計結果となっております。ほとんどの地域で13号等の主要路線から使いやすいこと、市街地に近いことを重視する声が多い中で、真室川町では特定地への設置を望む意見が多い結果となっております。グラフで赤く囲っていますが19%となっております。

また、下のグラフは計画の際に配慮すべき項目と利用頻度のクロス集計となっておりますが、傾向としては昭和～金山と同じようなものになっております。道路の利用頻度とは関係なく、国道13号等の主要路線から利用しやすいことを重視しているのかなと思います。

2ページほど飛ばして16ページへお進みください。こちらは企業アンケートの結果についてです。具体的なルート検討の際に配慮すべき事項についての自由意見では、冬場の交通環境の改善ですとか道路線形の改良といったものが寄せられております。インターチェンジ位置を計画する際の配慮事項では主要幹線道路からの乗り入れのしやすさを望む声、それ以外のものでは早期整備、高速道路の整備といった要望が寄せられております。

次の17ページ、自由意見では、冬は特に時間が読めない状況があるということで改善してほしいという声ですとか、及位～上院内の区間は代替路がございませんので、国道13号と並行して整備されるとよいといった、冬場の交通環境の改善なり迂回路の整備を望む意見が寄せられております。

次の18ページへお進みください。意見聴取結果の中では、この及位～上院内が最も広域迂回の解消を望む声が多かったとなっております。及位～上院内の地域特有の道路課題としては、全面通行止めが過去10年で8回発生しているということで、また、周辺に13号以外、回れる道路がないということで、通行規制時にはどうしても広域迂回を強いられると。例えば、こちらの図に示しておりますけれども、及位～上院内の間が途絶してしまいますと、湯沢から例えば108号を使って、47号を使って新庄に帰ってくる。これは距離にして2倍ぐらいの距離を走らなければいけないことになるのですが、ただ、この108号、47号も、いつも通れるような道路かというところではなくて、今の13号と同様に止まったり止まらなかったりというような状況になっておりますので、迂回路も若干、脆弱な状況にあるのかなと思っております。

以上で、昭和～金山から及位～上院内の2区間の意見聴取結果の説明を終わります。

○事務局 引き続きまして、下院内～雄勝こまち間の意見聴取結果について御説明いたします。資料3をご覧ください。資料1及び2と重複する部分は、割愛し御説明いたします。6ページをお開きください。

当該区間の利用頻度について、月に数回程度以上、利用されている方が約4割といった

結果です。居住地で分類しますと、湯沢市にお住まいの方の7割弱が月に数回以上、当該区間を利用されております。次のページへお進みください。

下院内～雄勝こまち間における複数のルート帯案の中から、地域にとって望ましい案を選ぶ際に重視すべき項目ですが、左のグラフにお示ししたとおり、他の2区間と同様の回答をいただいております。8ページへお進みください。

具体の意見としましては、右に記載してありますとおり、雪の影響が少ないルート、事故が起きないよう安全性への配慮、迂回路機能の重視といった回答が寄せられています。次のページをお開きください。

「その他」として分類した意見ですけれども、具体には、他の2区間と同様、全線新設で実施、自動車専用道を望むといった、道路整備への意見が多く出されています。10ページへお進みください。

インターチェンジなど一般道からの出入り位置を計画する際に配慮すべき項目としましては、左下のグラフのとおり、他の2区間と同様、インターチェンジ位置・アクセスに関する意見として、国道13号等主要路線から利用しやすいこと、市街地（集落）に近いこと、といった意見が多く寄せられています。また、インターチェンジ構造に関する意見では、安全に乗り降りできることを重視する意見が多くなっております。右の表では項目ごとに具体の意見を記載しております。11ページへお進みください。

設問以外の自由記述で意見を求めた結果を整理したものです。問4の自由記述でも回答いただいた新設整備に関する意見が重複して寄せられており、次いで早期着工・早期供用を望む意見が多く寄せられています。次のページにお進みください。

ルート帯検討の際に重視すべき項目と居住地のクロス集計結果ですが、全体的な傾向は他の2区間と同様ですが、この区間に見られる特徴としましては、上のグラフにあるとおり、交通事故が少なく安全に走行できることを居住地にかかわらず選択されており、この区間は事故が多いという認識を持っておられると考えられます。13ページをお開きください。

インターチェンジ計画の際に配慮すべき項目と居住地のクロス集計結果ですが、この区間の特徴としては、湯沢市にお住まいの方から、「地域経済の発展に寄与できる位置であること」の選択が多くなっていることが挙げられます。

続きまして、企業アンケートの結果について御説明いたします。16ページへお進みください。

企業アンケートの属性についても、3区間で同様の傾向となっております。また、当該区間の利用頻度は湯沢市の企業が高い結果となっております。16ページではアンケートでの具体意見を表で整理しておりますが、具体的なルートを検討する際に配慮すべき事項についての自由意見では、「降雪や凍結、除雪・排雪作業の影響を受けにくい」や「道路線形等の改良」などの意見が寄せられています。インターチェンジの位置を計画する際の配慮事項では、「主要幹線道路からの乗り入れのし易さ」を望む意見、その他の自由意見では

「早期整備」と「高速道の整備」といった意見が寄せられています。17ページをお開きください。

企業ヒアリングでは、ルート帯に対し、運転時間の関係から、「新線整備でスムーズに行ける道路の整備」といった意見や、インターチェンジに対して「現在整備が進んでいる区間で現道に接続している箇所に設置されればよい」といった意見が寄せられています。次のページへお進みください。

下院内～雄勝こまちの周辺地域特有の道路課題は、アンケートの回答で交通事故の抑制を望む意見が多くあったように、死傷事故率の高い箇所が2カ所存在していることが挙げられます。全国平均が100件/億台キロのところ、この区間には600件/億台キロを超しているところがあります。

また、資料の下の「安全性に対する意見」にもあるとおり、冬期には積雪により状況が見えなくなる状況もございます。資料の後ろから2枚目の27ページをお願いいたします。

夏場には視認できる車が、冬にはお互い見えにくくなり、非常に危険な状況となっているのが、下の写真で見えていただけのかと思います。

以上で、下院内～雄勝こまち間の意見聴取結果の御説明を終わらせていただきます。

○大滝委員長 ありがとうございます。この東北中央自動車道の3区間につきまして、それぞれ資料1、2、3を使いまして、前回委員会の概要、それから地域からの第2回目の意見聴取結果について説明をいただきました。回答結果等については重複している部分があるのですが、一応、資料も3区間に分けてありますので、順番に資料1、2、3に沿って、委員の皆様方から御意見、御質問をいただければと思います。

まず、資料1の昭和～金山についてですが、これにつきまして御質問、御意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○大泉委員 資料1の1ページですか、「前回委員会の概要」というところで、前回、金山のアンケートの回収率が低かったというのがあったと思うのです。それを補完するために広く意見を聞くような、生の声を聞いてほしいということをお話いたしました。今回、金山と真室川のアンケートの回収率というのを教えていただきたいということと、広く意見を聞くためにパネル展示をなさったということなのですが、その辺、どういう効果があって、どういう意見が得られたのかということ、教えていただければと思います。

○事務局 まず、今回の真室川や金山の住民アンケートの回収率ですが、今回は5割を超える回答をいただいたような状況になっております。

資料1の2ページにパネル展の様子を掲載してございますけれども、こちらは金山の町役場に入ってすぐのフロアをお借りして、アンケートをやっていますということで、ぜひ中身を知っていただきたいということでパネル展を実施してございます。

また、金山町においては町の取り組みとして、防災無線を使って、アンケートをやっているということを町内に広くお示しいただくようなことをやってございます。こういった効果があったかということについては、今回の回答率が半分を超えたということが結果として出てきたのかと考えております。

○浜岡委員 アンケートの回収状況が50%を超えており、湯沢市や新庄でも20%ぐらいになるでしょうか、非常に高い回収率だと思うのですね。また、企業アンケートも5割ぐらいが回答してくださっている。

まず、回収率の高さということが聞きたいことでして、普通、大学で卒論等のアンケートをやる時は30%程度なのですが、それぐらい高いということは、地元のニーズも非常にあって、色々言いたいことがあるから答えてくれているということの裏返しではないかと思うのですけれども、ほかの調査のアンケートの回収率と比べてどうなのか。50%ぐらいなら普通なのか、それとも、非常に高い値で、地域の関心が高いのかというところを、教えていただきたいというのが1つ目です。

2つ目が住民アンケート、企業アンケートについてですが、まず住民アンケートというのは、住んでいらっしゃる方々から見て今回の整備が必要であるかどうか、必要であるならばどういう形にしてほしいのかを聞く意味で非常に重要だと思うのですが、注意して見ていきたいのが反対意ではないかと思うのです。

住民アンケートで反対意見が書かれていて、今の道路を活用すべきだということが書かれているのですが、他にどのような意見があったかということを少し聞きたいと思いました。総回答に比べて1%ぐらいと少ない割合ではありますが、だからといって無視できるわけではなく、やはりネガティブな意見も見ていく必要があり、そこをしっかりと評価した上で見ていくということも必要ではないかと思えます。

もう1つ、社会的な評価というのも必要かと思えます。企業アンケートも社会的評価の一つと考えますが、住んではいないが、経済活動をする上で必要があるかどうかということになります。企業アンケートで書かれている反対意見は、利用する人がいないので要らないといった内容ですが、これは、使っていない人は要らないでしょうから、言葉は悪いが対象外なのかもしれません。使っていないから特段記載する意見がないため、こういった意見が出てきたのかもしれないのですが、何かありましたら教えていただきたいということです。

大きく2つです。2つ目が少し枝分かれしました。以上、よろしく申し上げます。

○事務局 まずアンケートの回収率についてですが、この後ご審議いただく大衡地区については、大崎市で14%、大衡村になると27%というぐらいです。これまで東北でやってきたのも10数%か20数%というのが大体多いところでございますので、やはり50%を超えてくるというのはかなり多いということが言えると思えます。これには、やは

り首長さんですとか地元の方々の熱意があるというところが一番大きな要因ではないかと思っております。

○事務局 先ほど真室川と金山は5割を超えているというお話をしましたが、湯沢と新庄は大体3割前後だったのですね。その2地域と比べても金山、真室川は特に回収率が高かったというような状況になっていたのかなと思っています。

それから、反対意見に関してですが、何ゆえ反対かという具体的な記載が見当たらなかったところもあり、浜岡委員がおっしゃったとおり、1%程度という状況にあった事実までは確認しておりますが、個々に1%の方に何でという話を問うようなことをしていません。ただ、何が何でもつくればいい、地域全体、100人が100人そうになっているわけではないということは、ひとつわかったのかなと認識しております。

○大滝委員長 これは、もちろん数はそんなに大きくないということがあると思うのですが、浜岡委員もおっしゃったように、どういう理由でというのは、11ページに記載されており、これはこれで理解できないわけではなく、こういう反対というのは理由として理解できます。ここに整備反対に関する意見39件とあるのですが、その中で、もしちょっと違う意見があるということであれば、今ここでということでもいいと思うのですけれども、こういう意見がありましたということについて、多分、これはある区間だけに特有な問題というのものもあるのかもしれませんが、もうちょっと一般的な問題と両方あると思うのですね。

それで、どんな反対意見があるのかということについては、浜岡委員に限らず知っておきたいと思うのですよね。あるいは場合によっては、どの区間をとっても同じようなパターンがあってということであればそれでもいいのですけれども、ちょっと見ていただいて、こういうような回答例とか回答のパターンがあるというようなことについては、後日で結構ですので、何か教えていただければありがたいと思います。

区間によって特定の意見がある場合は、多分、そこに何か集中するということはあると思うのですけれども、両方あると思うので、お願いしておきたいと思います。

それでは、第3点目の企業アンケートで、もしわかれば、何かありますでしょうか。

○事務局 アンケートの回答では「余り利用する人がいないので無駄なお金をかけない方がいいと思います」ということだったのですが、これ以上、特に具体的なものはございませんでした。

○渡辺委員 1つはコメントと、1つは質問という形でお願いします。

コメントとしては、22ページの新設案に私も賛成であります。既設の道路では、冬の道路事情などを踏まえと益々住民に不便をかけるという形で、新設案で進めていた

だければというのが私の意見です。

次は質問です。3区間に関係するのですが、9ページ目のところの「意見聴取結果」の「住民アンケート自由意見」について、まとめ方のポイントというのがどういうところにあるのかをお伺いしたいということでございます。

ここで、例えば昭和～金山間の部分で見れば、2,296件の「その他」の御意見がございまして、その代表例を記載していますということだと思っておりますが、例えば、下院内～雄勝こまちや及位～上院内のところでも、ほとんど同じ御意見をそれぞれ代表例で出されている。細かく見ますと、昭和～金山の独自の御意見というのは、一般道や市街地からのアクセスのしやすさに関する意見として、町村の幹線道路にアクセスできる位置に接続してほしいという御意見のみしか出ていないということです。ほかの御意見は他のアンケートの項目に全部載っているわけです。

とすると、これはこの地域の中での特殊な意見の部分ではなくて、初めから3地域を合わせた中での「その他」の意見という形で集約されているのかどうかを、確認したいと思った次第です。

○事務局 まず、アンケートの大きくくりなところでは、自由回答でいただいた意見の中身についてカテゴリー化して、それを発生頻度の多かったものから書くようにしていったのですけれども、どの区間についても同じような意見が多く出てきているところがあって、その区間特有のというのが目立っていない状況にはあるのかというふうに思います。

また、及位～上院内に行きますと、特にここに乗り降りできる場所が欲しいといったような声が出てきたり、そういったような話はここに出てきているのかなというふうには思っています。

例えば資料2の10ページの及位～上院内の部分で、ここにインターチェンジが欲しいといったような、特徴的に出てきているものは御紹介するようになっておりますが、それ以外のものは総論的に同じような話が多かったのかなと認識しています。

○渡辺委員 そこで次の質問になります。例えば、昭和～金山では2,296件の「その他」の御意見の中で、全線新設で実施すべきであるというのは何件だったのでしょうか。これを代表にして、これに近い御意見数がこれだけあったので次のステップの新設に向かうというところに行くと思うのですね。そういった意味では、ここでの代表例の、特に事務局でまとめていただいた赤のところ非常に重要なポイントがある。そうした理解でいくと、この部分は何件ぐらい同じような意見であったのかというのは、やはり私どもとしては確認しておかなければいけないのかと思います。そこが第2の質問になります。

○事務局 新設整備に関する意見というものについては、資料1であれば11ページをらんいただければと思うのですけれども、こちらは意見件数のところで、新設整備に関す

る意見というのが大体3分の1強でしょうか、こういった声があったということで、ほかの区間を見ても全部同じ資料のまとめ方をしておりますので、例えば及位～上院内であれば、2,562票のうち新設整備に関する意見というのが971。こういった割合で、新設整備を望む声というのが届いたのかなというふうに認識しております。

○渡辺委員 としますと、この11ページの意見聴取、住民アンケートの自由意見の部分と、9ページの住民アンケートの意見の部分というのは、同じと見てよろしいということでしょうか。

例えば、先ほどの御説明の中で、新設整備に関する意見の993が3位にあると。反対意見の新設整備の意見ではないという形で捉まえて、その部分の11ページの数字と、その代表的な声として9ページもお書きになったと。

○事務局 アンケートを行った際、これはアンケートでとってきた項目の順にまとめて整理しているのですが、例えば9ページでまとめたものと先ほどお話しした11ページのところでは、もともとアンケートの中で別欄に記入していただくようにできておりまして、全体でどうかということまで集計をかけてないものですから、それぞれの項目に対してお答えいただいたものを整理していくと、こういった意見がそれぞれの項目であったというようなまとめ方になってございます。

○渡辺委員 わかりました。そういった形でいきますと、11ページの意見に関してさらに強い新設を望む声が、「その他」の自由欄で、例えば9ページに出てきたものと。それが住民の強い意思の表れであるという理解でよろしいでしょうか。

○事務局 はい。問6は、特にこれまでの質問以外に何かというところで、あえてこれは書いてきていただいていますので、そういった地域の声が届いたのかなと。その表れの1つかとっております。

○渡辺委員 ありがとうございます。それも含めて、私が冒頭に申し上げました新設を進めるべきだということに結論を戻します。以上です。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

○浜岡委員 この区間についてもう1つ。この区間だけではないかもしれませんが、共通するであろうことです。

ルート帯案の検討というところで、20ページに3種類の案が示されています。1番として全線新設、2番として新設+現道改良、3番として現道改良ということで、次のペー

ジにそれを横並びに比較した表があります。私も先ほどの渡辺委員と同じで、全線新設の方がいいのではないかと考えています。

それで、この表の一番下を見ますと、コストだけを見ると確かに、自動車専用道で整備するということが金銭的にはかかってしまうが、それ以上に得られるものが大きいというのを感じています。当たり前ですが、右側の2つは今ある道路を改良するというので、道路は1本のままですが、少しお金がかかりますが、新しいものをつくると2つになるということで、非常時の代替性が確保できるという大きな効果があると。

それと、もう1つ、ここを聞きたいところなのですが、現道を改良するということの中で、場合によっては民家の方々が移転しなければいけないということになるかと思うのです。小さな集落だと、移転自体がコミュニティを壊してしまうということにもつながるのではないかと思うのです。つまり、1つの大きな道路、それも今回改良されてしまうと、幅員も広がり分断する道路にさらに拍車がかかるような気がするのですけれども、これをB/Cで評価すると全く効果が出ないですね。出ないというよりも測る方法がない。

もしおわかりでしたらということで、過去にそういう事例で、コミュニティがどうなったかなどという調査されたものがあれば、そういうところも、この案1を補強する意味で、もしくは案2、3は課題があるということを示す意味で重要ではないかと思うのですけれども、もしそういうことがわかりましたら教えてもらいたい。

地方部の道路を新たに改良することで、その地域に住んでいらっしゃる方々のコミュニティがどうなったかというようなところを、もしおわかりでしたら聞きたいということなのです。いかがでしょう。

○大滝委員長 今の御質問は、現道を使うというよりも、別の対応をとったときにどういうことが一般的に言えるだろうかということの質問だと思いますので、お答えできる限りで。

つまり、この案件そのものというのではなくて、一般的にそういうことについてどんな対応を、あるいはこれまでどんな対応をされているかというようなことについての質問だと思いますので、お願いします。

○事務局 今述べられた点は、およそ正解というか、我々もそういう思いです。当然ながら、現道があるところに物件が張りついておりまして、新設するようなところはどちらかという家がいないところを通るし、そういうところを選んである程度のルート候補を我々としても考えているということで、今回お示ししている案件についても、できるだけコミュニティが分断しないように選んでいるということはやっております。

過去に遡って、それがコミュニティを分断している例があるかとか、そういうところまでは、今のところデータはございませ。

○事務局 浜岡委員がおっしゃったのと逆のケースがありまして、それをちょっと御紹介したいと思いますが、三陸沿岸道路に普代というところがございまして、ここは三陸沿岸道路で別線で自動車専用道路を通しました。そうしたら、現道の方で昔のお祭が復活した。逆にコミュニティがうまくできるようになったという事例がございます。

○大滝委員長 資料1について、今お話がありました地域からの意見聴取結果につきまして、もしほかに特になければ次の資料2のほうに移りたいと思うのですが、よろしいですか。

それでは、続きまして、資料2の及位～上院内につきましてお願いしたいと思います。今回審議する3区間は、実際はつながっているので、特異な問題が出てくるというわけではないと思いますが、既に資料1で議論されたことについては一応、共通している部分も多いかもしれませんが、もし新たに御質問、御意見ありましたらお願いしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○福迫委員 全部に共通はするのですが、10ページの「住民アンケート自由意見」というところですが、基本的には3区間とも同じような傾向になっておりますけれども、これは事務局のまとめ方なのかもしれないのですが、「国道13号等主要路線から利用しやすいこと」というのが圧倒的に多い結果になっています。資料1の昭和～金山のところは2倍で、それ以外のところは3倍ぐらいなのですが、一般的にインターチェンジなどの連絡位置をどのようなことに配慮すべきかと聞かれれば、アクセスがいい方がいいという答えが出てくるであろうということで、そのとおりではあるのですが、特に「国道13号等主要路線から利用しやすいこと」というような内容でのアクセスがいいという記述が多かったということでしょうか。つまり、単にアクセスしやすいことということではなくて、国道13号の代替という要望が非常に強いのか。

これは、例えばですけれども、本当は国道13号を利用したいし、冬場も別の道路ではなくて13号を利用したいのだけれども物理的に雪等で利用できないので、限りなく13号に近い代替道路が生活道路として必要だというような意見が強いということか。あるいは、国土交通省の方でもそういった方向で整備しようということが強いということか。このようにまとめ方なのか、特に他意はないのかですね。

特に東北中央自動車の福島側は、代替道路というよりは、非常に相馬～福島間が道路としては、冬場は特にですけれども、夏場でも元々アクセスが悪いところを一気にアクセスを良くしようというようなところですし、高速道路ということになればそういう意味合いが強い。通過交通とか、到達性を高めるというようなことが強いわけですが、この区間に関しては、どちらかというと、高規格、高速というよりも、代替道路として13号が不通になったときの道路を整備しよう。そういうニーズも強い。結果として、国道13号が通れないところを、新しい道路を通して、あくまで13号をメインにやっていくと

というような形を想定しているのか。その辺のお考えなり、要望がどうであったかということについてお伺いしたいと思います。

○事務局 まず、13号と主要路線から利用しやすいことという大きな分類で書かせていただいておりますが、資料1から3のどれも10ページ目になりますけれども、ここの「主な意見」と書いてあるところには、基本、書いていただいたことをほとんどそのまま転記しているような形で書いています。

こういった中に、接続する一般道への出入りがスムーズとか、国道に近い場所であればいいとか、13号と344号と。これは金山町内にどちらもある国道なのですけれども、こういった場所の合流点に連絡できると利便性が高いとか、そういった個々の表現をカテゴリー化していくときにこういった分類の書き方をしただけなので、13号に近い云々という話は、どちらかといえば、地域の方々からいただいた声を素直にまとめていったらこういった数が多かったというふうに認識しております。

○福迫委員 ということは、住民の方々が、やはり13号の代替、限りなく13号に近い道路を望んでいるというふうなことで捉えているということでしょうか。そこまで評価をしていないということでしょうか。アクセスの問題なのか、ルートに関わる場所なのか。

○事務局 ここから先は若干、私の推測も混じってしまいますけれども、13号自体がこの地域を南北に移動させるための主要な幹線道路になっていて、その機能を代替させるためのものとして意識されている方が多数いらっしゃるのかなというふうには思います。

ただ、その裏付けをとるような形でのアンケートの掘り下げをしておりませんので、これはあくまで私がアンケートの結果を見て、周辺の皆さんの利用の状態を見て、そういう期待をされているのかなと。推測の域は脱しませんけれども、そういった声が多少、見え隠れしているのかなというふうに、個人的には思っています。

○事務局 補足すると、確かにアンケートをしている方は地元の方ですので、当然、普段13号を使っている方々ですから、13号の代替というか、新しく、かつ移動のしやすい道路という観点でごらんになっていると思います。

ただ、この道路自体は通過交通が最も多いので、住民意見とはまた別に、通過交通という意味では広範囲に見て速く移動できるといったところにメリットがあって、今回、自動車専用道路の整備とかといったところも考えているということでございます。

○大滝委員長 もしよろしければ、引き続いて資料3の下院内～雄勝こまちに移りたいと思いますけれども、こちらについても御質問、御意見あればいいだきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○福迫委員 これも全体に関わるところになるのですけれども、前回の委員会に私、出ていなかったものですから確認なのですが、圧倒的に、住民アンケートのところで、雪の問題ですね。その影響を受けにくいということで、これは単純に非常に困るというようなことが主な理由かと思うのですけれども、この雪の問題での経済的損失とかですね。実際、排雪作業にどのぐらいかかっているとか、そういったことについての情報というのが委員会及びアンケートの中には情報として出してはいないようではございますけれども、その辺の扱いというのを、今後ルートを考える上でどのように扱っていくのか。

もし完全に新設だとしても、もともとの道路がなくなるわけではないので放置ということは当然あり得ないわけではございますけれども、その部分が、極端に言えば道路がもう1本増えたので2倍かかるというようなことになると経済的には損失が2倍になるというようなことにもなりますし、その辺の扱い。今後のことにもなると思うのですけれども、現時点でのお考えをお伺いしたいと思います。

○事務局 まず、新しい道路をつくるとなると、例えばここですと、維持管理という点では雪の関係が一番課題というか、難しいところになっています。特に運搬排雪といったところで難しさがあるというのは、冒頭説明したとおりです。それが現道に当然まだ残りますし、新しい道路をつくるとなると新しい道路の方もまた維持管理をする必要が出てきます。

ただ、新設の道路は当然、周りに家はないので運搬排雪をする必要もないですし、基本的にはグレーダーという除雪機で外側にかき出して済むということで、一般的な道路ユーザーはほとんどがそちらに転換すると思っておりますが、その転換した道路ユーザーは運搬排雪に困ることなく、除雪の影響を余り受けることなく高速道路を利用できるという点で、かなりメリットが出てくると考えております。

現道に残る方も、今までと同じ除雪レベルでやるかどうかというのは今後考えていきたいと思っておりますが、当然、交通量が減ることになりますので、その減った分、例えば除雪のサービスレベルを落とすだとか、最低限の幅員だけ確保するような形で除雪をするだとか、少しアイデアを絞りながら、少なくとも御理解いただきたいのは、例えば維持管理費用が単純に2倍になるというわけではなくて、我々が今までやってきたのは1.2とか、除雪費用が倍になるということではないということだけ、まず御理解いただければと思います。

○福迫委員 その点の情報というのを、言ってみれば皆さんわかっていると。で、我々委員もわかっているというような形でいくのか。どのタイミングかでそういった話もして住民なりに開示して、だからというようなことでの、説得でもないですけれども、そういう情報提供というのをしていくのかということについては、どのようにお考えでしょうか。

○事務局 今回、確かにそこまで明確には申し上げてないのですが、また新規事業評価とかやっていく段階では、それも踏まえた数字がB/Cとして反映されるように示していくこととなりますので、そのB/Cの反映させていく中で、その計算の考え方とかといったところで、少しどのように示せるか考えていければと思います。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

○大泉委員 資料の10ページですか、住民アンケートの自由意見ということで、表になってまとめてあるところの「特定位置への設置を望む意見」の中に、赤字で「道の駅おがちと直結出来るように」という要望が書かれていますけれども、道の駅おがちというのは今のところ13号に隣接しているのですよね。利用している方たちの規模とか、どの辺からいらしているのかというところで、おわかりのところを教えてくださいたいと思います。

○事務局 今、お答えすべき数字を持っていないのが大変申し訳ございませんけれども、今まで話を聞いている限りでいうと、地域外の方、地域外といっても県境を越えた山形県の方も含めてなのですから、相当数、県境の外から来られているというふうに話を聞いています。

生の人数だけでよければ、平成24年で年間31万人の利用があったというところでございます。何と比較してというのがないので、その31万が多いのか少ないのか言えないのが大変申し訳ないのですが、近くの観光地の秋の宮温泉峡で、年間、同じ年度で3万人ということですので、相当の人が御利用いただいた。利用形態が違いますけれども、相当数使っているところだというふうには言えると思っております。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。それでは、よろしいですか。

特に、今お話しいただきましたような形で、資料1から3まで3区間の地域からの意見聴取結果第2回について御質問、御意見をいただいたと思います。幾つか御質問等あったかと思いますが、全体の印象としては、意見聴取結果については妥当だというふうに判断して先に進めてもいいのかと思います。

続きまして、それぞれの資料の後半の方になりますけれども、対応方針案の検討についてということで、これについても3地区ごとにそれぞれ御説明をいただき、その後、御質問、御意見をお伺いすることにしたと思います。

では、お願いいたします。

○事務局 まず、資料1の19ページですが、前回の委員会において、当該地域の道路交通の現状や地域の課題等を踏まえて、政策目標を設定して、その政策目標を達成するための機能を有する対策案として複数設定してございます。対策案としてはこちらにあ

るような3つになるわけなのですけれども、この対策案を検討する上では、沿線住民の生活環境ですとか自然に与える環境、またコストなどを配慮してございます。

20ページは、前回委員会でお示したとおり、昭和～金山の対策案は、新たに全線を別線で作るという案。それから、課題の大きい区間だけ別線、残りは現道を使うという、新設プラス現道改良案。それから、現道全区間において改良するという現道改良案。こちらの3案について対策案を検討してまいりました。

次のページへお進みください。お示ししております一覧表ですけれども、それぞれのルート帯の案について、この地域の政策目標であります冬期交通環境の改善などの項目や、道路整備による影響を受ける生活環境・自然環境といったものに対しての項目ごとに、各ルート案のいいところ、そうでないところというのを比較できるように整理したものであります。

まず、案1の全線新設案についてが、ほかの2案に比べて全ての政策目標の達成について優位であるのかなと思っております。「意見聴取においてルート帯案を検討する際に重要視すべきこと」という中に、冬の排雪作業とかの影響を受けにくいこと。また、事故災害による通行止め・迂回が起きにくいこと。交通事故が少なく安全に走行できること。こういった3つが多く、突出しているというお話をしましたが、こういった点で優れているのかなと思います。

次のページへお進みください。地域の方々からの意見聴取、ルート帯案の比較評価の結果を踏まえまして、対応方針としては冬場の交通課題、広域的な迂回の解消、定時性・即達性が図られる、案1の全線新設案を原案といたしました。地域の皆様方からの意見聴取なり、そういった結果を踏まえますと、まず、冬期の影響を受けにくい、通行止めの迂回路としていける。こういったことを考えますと、自専道による新設のルートを考えていきたいというふうに提示してございます。

また、インターチェンジの考え方については、この地域の主要な路線からの乗り降りがしやすいということに注意してほしいとか、集落に近いこと、市街地に近いことといったものがございましたので、地域の中心地になるような部分、交差する路線へのアクセスを配慮して、22ページにあるようなインターチェンジの配置を考えていきたいと思っております。

次のページは自治体への意見照会結果というものであります。地元自治体へお示ししまして原案に対する意見照会をやったというものになってございます。こちらは場所が山形県内でございますので山形県の方に意見照会したものであります。23ページにございますとおり、同意しますということと、全線開通に向けて早く事業着手してほしいというようなことを意見としていただきました。24ページ目は公文書の写しになります。

25ページをお開きください。お示ししておりますものは、地元自治体の意見照会結果などを踏まえた当該地域の対応方針案となっております。道路整備の必要性については、この区間は全国でも有数の豪雪地帯ということもあります。また、本州で一番長い運搬排雪区間を持っているような区間でもあるということ。結局、冬場の信頼性なり即達性とい

ったのをしっかり確保してほしいという声もあったと。それによって、地域の産業、観光流動の活性化を支援していくためにも道路整備というものが急がれているものと思います。

住民アンケート、企業ヒアリング等を見ても、先ほど来、繰り返しになりますが、冬の影響を受けにくいということ、広域迂回を避けるような機能が欲しいということ、こういったものが多いというような状況かと思えます。対応方針案としては、ルート帯としては、先ほど申し上げたとおり、案1の全線新設案というものを提示してございます。

先ほどもお話ししたとおり、すべての政策目標の達成具合についてほかの2案よりも優位であることが一番大きな理由かと思えますが、特に冬場の交通環境の改善について優れているのかなと思っております。

また、インターチェンジの位置については、13号などの主要路線からの利用のしやすさ、また、町への近さですね。安全な乗り降り。こういったものがございました。また、地域経済の発展に寄与する観光地なり工業団地といったものへのアクセスに配慮してほしいという声もございましたので、そのような形でお示ししているという状況かと思えます。

そのほか、具体の道路の構造については、こちらの区間は一部、山間部を通過するルートになってくるのですけれども、そういった部分についてはしっかりと地質などを把握して、実際、コストにどのようにはね返ってくるかというものも配慮していきたいと思っております。

26ページ目がそちらを図示した形になりますけれども、対応方針案のまとめとしては、まず、冬期交通の環境の改善ですね。また、広域迂回の解消といったものに対応するための全線新設道路の整備ということでお示ししてございます。

27ページから先は参考となりまして、先ほど動画でお見せしてしまったのであえて説明しなかったのですけれども、昭和～金山の間でも冬と夏の写真を並べてございます。こちらにありますとおり、雪の壁ができていくような状況があつて、冬場になると大型車等々の通行が難しくなってくるような区間が散在しておるということと、先ほど見ていただきましたとおり、運搬排雪をやらないことにはこの道路の区間から雪を排除できないというような区間であることが特徴として挙げられようかと思えます。

続いて、資料2の19ページ。こちらは及位～上院内間の対応方針案の検討についてであります。

まず、検討した案としては、全線新設案と、新設プラス現道改良案ということで検討を進めてございました。

20ページにルート帯案の比較ということでお示ししておりますが、新たに全線で行う全線新設、新設プラス現道改良案の2案について検討を進めてまいりました。

21ページが、それぞれの案の比較表になります。全線新設案の方が、新設プラス現道改良に比べて全ての政策目標の達成が見込まれるという点がございます。また、意見聴取においてルート帯案を検討する際に重要視すべきという御意見が多かった、冬場の作業の影響を受けにくいことですか、広域迂回が起きにくいことですか、安全に走行できる

という点でもすぐれているのかなと思っております。

次のページへお進みください。地域の方々からの意見聴取、ルート帯案の比較、評価の結果等を踏まえまして、対応方針の原案としては案1の全線新設案というふうにお示ししてございます。こちらの方、特に広域迂回とかといったことを考えますと現道の活用などでは対応しきれないというところがあって、全線の新設案というものを示してございます。

また、インターチェンジの配置については、周辺の地域の主要路線から利用しやすいこと、また、集落に近いことといったことを多くいただいておりましたので、こちらに図示しておるようなインターチェンジの配置というものを考えてございます。

23、24ページをごらんください。こちらは、先ほどと同様に、地元の自治体への意見聴取の結果であります。当該区間、秋田と山形の両県にまたがっておる区間になりますので、山形県と秋田県の両県に対して意見照会を行ってございます。どちらからも内容に同意ということになっていただいております。24ページは、直接いただきました公文書の写しそのものになります。

25ページになりますが、こちらが対応方針案の整理したものになってございます。先ほど来申し上げたとおり、ルート帯としては案1の全線別線案というものを案として御提示してございます。理由としては、先ほど来申し上げているような政策課題の解消が優位に図られるということが大きなところかと思っております。

ただ、「その他」のところに書いていますけれども、こちらにも「地質の状況を把握し」というのがありますが、こちらは、ちょうど及位のあたりにインターを設けようと思えますと、どうしてもトンネルから一度、山の斜面を抜けて出てくるような構造にならざるを得ないのかなと想定しています。今、実際、主寝坂トンネルを抜けてから1回、トンネルに入るような形で考えていたのですけれども、及位に出るとどうしても1回、明かり部ができます。その斜面のあたり、昭和50年に真室川災害という大きな土砂災害があつたあたりはあつたのですけれども、13号より西側の逆の山が崩れたのですが、そういった周辺で大きな土砂災害があつたということも鑑みますと、地質構造とかといったものをしっかり調べて、細部を詰めていかなければいけないのかなというふうに考えております。

26ページが、先ほどもお示ししておる絵と全く同じ絵になりますが、それを図示したものになっておりまして、対応方針案としては全線別線ルート案、及位周辺と院内道路との接続部にインターチェンジを設けるような案としてお示ししているところでございます。

27ページから先は、先ほどと同様に、冬場の写真等々を資料でおつけしておるものでございまして、御参考までご覧いただければと思います。

以上で、及位～上院内の対応方針案の検討についての御説明を終わります。

○事務局 引き続きまして、下院内～雄勝こまち間の対応方針案について御説明させていただきます。政策目標と、政策目標を達成するための対策案でございます。資料3の19

ページをお開きください。

こちらは、下院内～雄勝こまちの間の政策目標と、政策目標を達成するための対策案になります。当該区間では、全線新設案と現道改良案の2案を検討しております。次のページをお願いします。

こちらは、下院内～雄勝こまち間の対策案の概要となります。新たに全線で別線の整備を行う全線新設案と、ほぼ全線を現道改良し活用する現道改良案の2つのルート帯案を対策案として検討しております。21ページをお開きください。

こちらが、2つのルート帯案の比較・評価結果となります。案1の全線新設案が案2現道改良案に比べて全ての政策目標の達成が見込めるほか、意見聴取においてルート帯案を検討する際に最重要視すべきとの回答が多かった、降雪や凍結、除雪・排雪作業の影響を受けにくいことや、事故災害による通行止めや広域迂回が起きにくいこと、交通事故が少なく安全に走行できること、という点で優れております。22ページへお進みください。

地域の方々からの意見聴取、ルート帯案の比較・評価の結果を踏まえまして、対応方針原案は、ルート帯案の考え方につきましては、冬期の影響を受けにくく通行止め時などの迂回路として機能し、安全かつ即達性を考慮した自動車専用道路による新設ルートといたします。

また、インターチェンジの考え方につきましては、国道13号などの主要路線から利用しやすいこと、集落に近いこと、安全な乗り降りができることに配慮した配置案といたします。23ページをお開きください。

こちらは、対応方針原案を地元自治体へお示しし、原案に対する意見照会の回答を取りまとめたものでございます。こちらは秋田県知事からの御意見でございますけれども、対応方針（原案）に対し異存ないとの回答をいただいております。1つ飛びまして25ページへお願いいたします。

アンケートや地元自治体への意見紹介結果を踏まえました、当該区間における対応方針案となります。ルート帯につきましては、案1、全線新設案といたします。理由としましては、全ての政策目標の達成が見込めまして、特に冬期交通環境の改善に優れているほか、信頼性が高く安全な道路環境を確保する道路ネットワークを形成し、安全性の確保など地域のニーズにも応えられるといった点を評価いたしました。

また、インターチェンジの位置につきましては、国道13号などの主要路線から利用しやすいこと、集落に近いこと、安全な乗り降りができること、地域経済の発展に寄与する観光地へのアクセスに配慮した1案といたします。最後、26ページへお進みください。

対応方針案を図で表示したものでございます。当該区間の課題であります事故発生割合の高い箇所、除排雪作業に伴う交通規制、交通事故等による通行止め時の影響を回避し、定時性と即達性が図られる、新たに自動車専用道路を整備する区間とする案を提案いたします。

対応方針案についての説明は以上でございます。資料1、2と同様でございますけれども

も、27ページ、28ページにこの区間の冬期の状況の写真を参考としてつけさせていた
だいております。

以上でございます。御審議よろしくお願ひいたします。

○大滝委員長 どうもありがとうございました。

資料1から資料3について、対応法針案をそれぞれ区間別に説明いただきました。お聞
きして、基本的な対応方針の大筋とか、それが導き出されてきた論理は3つともほと
んど共通しているといえれば共通しているのですけれども、一応、それぞれ資料1、2、3、
別々に皆様方から御質問、御意見をいただくというやり方で進めていきたいと思ひますの
で、まず資料1の昭和～金山につきまして、もし御質問、御意見ありましたらいただき
たいと思ひます。

○大泉委員 質問です。11ページですか、住民アンケートの、これまでの質問以外に御
意見があったらというところでまとめていらっしゃるのですけれども、新設整備
に関する意見と同じく、やはり早期着工、早期供用を望む意見が多かった、832件あ
ったということで、その辺のニーズも酌み取った評価が必要なのかなというふうに感じまし
た。

それで、今御説明のあったところで、21ページですか、案1、案2、案3の評価表が
ありますけれども、この場合で、早期に着工、早期に効果が出るというところの評価でい
うと、案1、案2、案3はどういうふうに判断できるのかというのを、御説明お願ひでき
たらと思ひます。

○事務局 工期については、なかなか我々としても申し上げづらいところがあつて。とい
うのも、やはりこれは地権者さんもおりますし、道路構造もまだ決定していない状況です
ので、どの案でやるとどれくらい工期がかかりますかというところ、どれくらいの期間
で開通させますというところはなかなかお示しづらい状況がありまして、工期に関して
は、今段階、コメントが難しいというところでございます。

○大沼委員 今回のルート案の話聞きまして、昭和～金山間、特に雪の影響も映像など
で見せていただいたので、とても影響のあるところだと思いますので、私は案1の専用道
路のほうを進めていただきたいと思います。

ただ、この中で、時間的なこと、サービス速度のとおりの場合、どの程度
の時間短縮が見込めるのかというのをちょっとお聞きしたいなと思つたのですけれども。
距離的には1キロ、2キロ縮まる形なのですけれども、時間的にはどれくらい縮まるのか
なというのを思ひました。

あと、迂回道路ということで、住民の人たちが使いやすい、アクセスのいいインターチ

エンジが必要かなと思います。

○事務局 3区間、全体での時間短縮について御説明させていただければと思います。

現在、湯沢から新庄の所要時間は53分となっています。仮にこれが自動専用道路で80キロを制限速度とする道路が整備されるとなると所有時間は41分になりまして、全体で12分短縮されるということで計画をしております。

○大滝委員長 ほかの皆さん、いかがでしょうか。

それでは、特になければ、次の資料2の及位～上院内の方に移りたいと思いますけれども、こちらはいかがですか。

○福迫委員 やはり、この区間が一番、案のコストの差が激しいところで、その辺については住民アンケートの方では余り出てこなかったようなのですけれども、具体的に、このコスト差がどうしてこのように生じるのか、この辺についての考え方について御説明いただければと思います。

○事務局 こちら、案1と案2が、全線新設と、新設と現道の使えるところは使おうという案で最初はアンケートをお示ししてやっていたのですけれども、全線新設案の方は、専らトンネル構造が主になってくるだろうと思います。

一部現道活用案の方と比べますと、トンネルの延長がどうしても変わってくるのかなと。当然、どこをどう引くかでトンネルの延長も変わってはきますけれども、トンネルの延長が大分影響してくるのかなというふうに思っております。

それによって、ここに御提示しているような整備に要する費用というのが変わってくるわけなのですけれども、この先いろいろと考えていく中で、当然、このコストで本当にいくのか、もうちょっとコストを縮減できるような案がないのかということは考えていかなければいけない話になると思いますが、今回、この区間について、特に広域迂回を何とか解消してほしいというような地域の声、政策課題があったことを考えますと、全線の新設という形で迂回性をしっかりと確保した上でコストのこともきっちり考えていかなければいけないのかなというふうに考えております。

コストの差分については、先ほど申し上げたようなものが主たる要因かと思っております。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、特にこれ以上なければ、次の資料3の下院内～雄勝こまちの方に進みたいと思いますけれども、こちらはいかがでしょうか。

○**浜岡委員** 22ページで、案1ということで大まかな案が示されていますが、この区間では、中間部に鬼首道路につながる108号があるかと思うのですが、108号との交差位置にインターチェンジといった意見も出るのではないかと思います。今回はまだ途中段階であるかもしれないですが、ここにインターチェンジは設置されないのでしょうか。現時点での考え方を教えてください。

○**事務局** こちらについては、今の雄勝こまちインターチェンジと下院内間の区間距離が約4キロと短いということがあります。また、利用実態といたしましても、今お示ししている接続方法で、108号の利用台数や実態としても問題は生じないという調査結果を踏まえてのことです。それと、地元から非常に大きな要望として出ておりますのは、この108号に沿って役内川があるのですが、この河川で大きな花火大会が開催されていて、花火大会の邪魔にならないようにインターチェンジや橋などをお願いしますといった、地元の大きな声もあるため、地元の御要望にも沿った案としているところです。

○**浜岡委員** わかりましたが、今回、この下院内～雄勝こまち区間を新たに整備するとした場合はこのとおりでいくのが最良なのかもしれないのですが、もし仮に接続する湯沢横手道路や院内道路がないとした場合は、108号と接続するインターチェンジがあるのがいいと思うのですね。

そうすると、今は部分開通、もしくは工事中のところも、その区間で分けるのではなく、今後はできるだけ将来の形を見て、つまり、108号との接続性も考えながら工事区間を決めていくということをしていただきたいなと思いました。

以上、よろしく申し上げます。

○**事務局** とても大事な見解だと思います。108号、我々も日本海に抜ける重要な道路と認識しておりまして、それとの接続というのは内部でもかなり議論をさせていただいております。この下院内～雄勝こま치의資料を見ると、108号から北側に接続されるハーフのインターがあるというのと、位及～上院内の資料の22ページをご覧くださいと、逆に108号から南側に乗れるようなハーフのインターがつけられております。本来は、108号にダイレクトでインターをつけれればいいのですけれども、地形的な問題もあることから、フルのインターをつけるのが難しいということで、このように機能を分離させて、108号を挟むような形で計画を考えさせていただきました。

○**大滝委員長** ほかにいかがでしょうか。

資料1から3までの対応方針案について、1つ1つ見てきたのですが、改めて、もし皆さんから3区間に共通したものでいいですし何かあればお願いします。

○**福迫委員** 先ほど質問させていただいて、その前の御説明でも、やはり及位～上院内のところですね。それ以外のところは市街地に近いということもあるかと思うのですが、地盤・地質の問題も含めて、ここの区間が一番、コスト等も不確定要素が高いようなので、この部分についてはこういった対応案で概ねということになったとしても、引き続き詳細かつ早目に、ほかの地区よりも読めないところ、不確定なところを、あるいはコスト削減等についても御検討いただければという印象を受けましたので、よろしく願いいたします。

○**大滝委員長** 今の福迫委員からについては、意見として、この後につなげていければと思います。ほかにいかがでしょうか。

○**大泉委員** 昭和～金山ですが、金山町では金山杉を使った住宅整備など、まちづくりを丁寧にしてきた地区で、恐らく、町としては意識しなくても、様々な観光資源を持っていて、観光の可能性もあるのかなと思います。そういう意味でも、町を分断しないで、しかも集客ルートとして道路をつくっていただくというのは非常にいいことだと思います。

浜岡委員もおっしゃったように、やはり市街地を通るとなると、色々なコミュニティのつながりも分断するようなことになるので、なるべくそういう影響を少なくした道路の設定というのがいいのかなと改めて思いました。

ただ、現道が雪で大変で、生活に支障があるとうことは今後も続くので、その辺の対応は必要になっていくのかなと思っております。

○**大滝委員長** ありがとうございます。

今の点についても、一応、こういう意見があったということで、この後につなげていければと思います。ほかにいかがでしょうか。

○**浜岡委員** 今、大泉委員が言われましたけれども、コミュニティのことについても配慮をするということで、例えば、今回の及位～上院内区間はほとんどがトンネルということで、動植物への影響というのは少ないかもしれないですが、環境アセスメントという手続はされていくと思うのです。でも、こういう集落部はコミュニティアセスメントみたいな考え方もあるのではないかなと思っていて、そういう考え方がそもそもあるかどうか私は知らないのですが、必要ではないかということを思いました。感想です。

○**大滝委員長** 今の問題は、これまでの道路整備の中でも色々な事例があると思いますし、特に先ほど大泉委員もおっしゃったように、金山のような町を考えると、町並みとか、そこでの観光ということがかなり大きなウエートを占めている町の中で、こういった道路整備をやるときには、やはり相当注意深くやる必要があると私も御意見に賛成する立場で

す。そういうことも含めてぜひ慎重に進めてほしいということと、先ほども申し上げたように、色々な経験をもう既にお持ちになっていると思いますので、そういうことも踏まえ御対応いただければなと思います。

○事務局 御意見承りました。我々としても、この計画段階評価自体がまさにそういったプロセスの一環であると思っていますし、今後、対応方針が決まった以降も、住民の方とは対話を続けながら、地域のためになる道路をつくっていければと思っています。

○大滝委員長 それでは、対応方針案について資料1から3まで個別に、それから全体としても御質問、御意見を伺ってきたかと思えますけれども、よろしいでしょうか。

貴重な御意見を委員の皆様方からたくさんいただきまして、ありがとうございました。今後もこういった御意見を踏まえた上で進めていただくということで対応していければと思います。全体の対応方針案そのものについては概ね妥当だという形で私としては受けとめましたけれども、委員の皆様もそれ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、対応方針案につきましては、「地域からの意見聴取結果 第2回」も含めまして、概ね妥当という結論を得たということで進めたいと思います。

2) 計画段階評価

・国道4号（大衡地区）

○大滝委員長 引き続きまして、国道4号（大衡地区）について、先ほどと同じような形で事務局より御説明いただきたいと思います。

進め方につきましても、まず、前回の審議内容から対応方針、ルート帯案の検討までについて説明いただいて質疑応答を行い、その後、今後の計画段階評価手続の進め方と第2回意見聴取案について説明いただいて質疑応答をするという2段階の流れで進めたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○事務局 それでは資料4について御説明を進めさせていただきます。

まずは2ページでございます。前回の審議内容でございます。

6月18日の第1回委員会におきまして、国道4号大衡地区の地域や道路交通の現状と課題を踏まえた、②にあります「政策目標の設定」、③の第1回目の「意見聴取方法」について御審議をいただきました。そのときの意見をまとめておりますが、特にアンケート分

析において、母集団が地域ごとに色々あるので地域ごとの整理を実施するようという御指導をいただきまして、以後の説明はそこも反映して御説明してまいりたいと思います。

4 ページで、第 1 回の意見聴取の実施の結果概要でございます。

まず、住民アンケートにつきましては全戸配布。右の緑のハッチの地域ですね。国道 4 号の周辺地域で 4 万 5, 1 4 8 部配布いたしまして、うち 6, 7 1 3 部、約 1 5 %の回収ができました。そのほか、道の駅や村役場への留置き、そしてウェブページでの御紹介をしましたが、ご覧のように、結果としてはそれほど多くない回収となっております。

その他、企業、団体への直接のアンケート。これは 2 1 0 社・団体に対して、約半数の 1 0 0 社、回収できております。そして、個別ヒアリングとしまして 3 7 社・団体への実施をしております。詳細は、重複するので省略いたします。

5 ページから 6 ページにかけては、意見聴取の実施とあわせまして、御協力を呼びかける広報をしております。ご覧のように、ウェブでの紹介、市町村の広報誌を使った御案内とか、防災無線で、こういうことをやっているということを地域で御紹介していただきました。また直接、行政区長会議で協力もお願いしたということで、これが結果として回収率の向上につながったのではないかと考えているところでございます。

7 ページです。こちらが住民アンケートの結果でございますが、右のほう、回答者の属性分布をお示ししております。回収率につきましては大衡村単独では 2 7 %、全体では 1 5 %という結果になっております。

8 ページに参ります。まず、この国道 4 号の大衡地区の区間の利用頻度につきましては、毎日お使いになっている方。全体では 2 割でございますが、大衡村にお住まいの方では約 6 割、週に数回程度まで使われる方を含めると、大衡村では 8 割 5 分に対しまして、全体では約 4 割という結果になっております。

9 ページに移ります。当区間を通行する移動手段としましては、全体では自動車・バイクが約 9 割を占めておりますが、地元の大衡村では自転車・徒歩が約 4 割というものが加わっております。

1 0 ページは、この区間の利用目的でございますが、全体では日常的な買い物や食事等が 4 割を占めておりまして、次いで観光・レジャー、営業・運送等の仕事が多いのですが、大衡村の方の回答では通勤とか通院の回答がほかの地域よりかなり多い傾向になっております。

1 1 ページに参ります。大衡地区の国道 4 号、当該区間の課題では、交通渋滞の発生というもの。朝夕ということですが、それと東北道通行止め時の渋滞が著しいという課題について、全体ではそれぞれ 7 割と大変多い回答がございまして、その次に「歩道未設置区間や幅員が狭い区間があり、通行に不安がある」が約 5 割、そして「交通事故のリスクが高い」が 4 割ということですが、大衡村の方だけの集計を見ますと、約 8 割が「交通渋滞の発生」と「東北道通行止め時、渋滞が著しい」と回答しておられまして、ほかの課題認識についても、これは複数回答で全部まとめたものでございますが、ほかの地域よりも高

い傾向になっておりまして、特に大衡村では全体的に課題認識が高いということが言えるわけでございます。

12ページに参ります。政策目標に関連した具体的な、お住まいの方の実体験を自由記入で書いていただいているのですが、回答数の6割に当たる4,348名の方から回答をいただいております。政策目標、詳細は省略しますが、それぞれ私どもが想定したような内容について個別具体的に御回答いただいております、政策目標が想定どおりだということが確認できたわけでございます。

13ページに参ります。その他、自由意見ということで別途お聞きしておりますが、まず、政策目標で設定した渋滞関連とか交通事故関連について多数の意見をいただいております。左側の欄のところにその御意見の個数を拾っております。

そして、14ページに参りますが、政策目標以外の自由意見についてもお聞きしております、その中では、4車線化を早くという意見が中心でございましたが、特に一日も早い整備のために、最少の費用で済むよう拡幅で整備してくれないかと。あるいは、少し切り口が変わりまして、自然環境にも十分配慮した道路づくりをしてほしい。近隣への騒音・排ガス対策。そして、冬期の路面对策とか除雪対策、積雪対策といったことでの御意見を中心にいただいております。全部で2,461件の御意見をいただいております。

15ページからは、企業・団体のアンケートでございます。冒頭紹介しましたように回収率は約半数で、企業からの関心の高さというのがうかがえます。100票のデータを分析しております。

16ページに参ります。企業における国道4号の利用頻度は高く、製造業、物流業、農業、公共交通機関、これらの約半数以上の企業が毎日利用という回答をしておられます。

17ページに参ります。企業サイドの課題認識としましては、東北道通行止め時の渋滞が著しい、交通渋滞の発生が課題であるというのが約8割を占めております。

18ページに参ります。具体的な企業としての実体験としまして、渋滞、それから東北道通行止め時の激しい渋滞、歩道や幅員が狭くて困ったということ、そして冬期の積雪の問題についての具体的な御意見が寄せられております。

19ページに参ります。その他の自由意見ということでございますが、ここでは、4車線化によるボトルネックを早く解消してほしい、除雪について頑張してほしいと。坂があるために現道を迂回。これは恐らく冬期のスリップの問題ということを指したものだと思われませんが、そういった積雪に関する意見などが寄せられております。

20ページからは、企業ヒアリングの結果となります。まず、設定した政策目標に関連しての御意見では、朝夕の渋滞による通勤、それから物流などで非効率が起きているということ。そして、東北道通行止め時に、渋滞によって通勤や物品搬入の滞りによる生産ラインへの影響が出ている。あるいは、側道や歩道がない場所がある。こういったことに関しまして御意見をちょうだいしております。

21ページに参ります。そのほか、自由にとということで御意見をいただいたところ、バ

バイパス案にしてほしい、拡幅案にしてほしいというような御意見も具体的にあったようでございますが、そのほか、中央分離帯はなるべく切らないでほしい。冬期の路面状態を確保してほしいといったような、個別の御意見が寄せられております。

先ほど、前のテーマの関係で、ネガティブな意見という話がございました。資料にはございませんが、補足しておきたいと思っております。

余り利用頻度の高くない個人の方から、件数にして6,000件のうちのわずか9件でございませうけれども、我慢すればいいのではないかと、課題認識が余りないということでの御意見が出ておりました。

そのほか、企業サイドからは、これは1~2件のレベルでございませうけれども、ほかの事業、具体的には並行する国道457号の整備を急ぐべきとか、近隣して既に事業化しております古川バイパスを急ぐべき、こんなような御意見もちょうだいしておきまして、そちらへの努力も大事なのかということが言えるかと思っております。

22ページに参ります。こういったアンケート、ヒアリング結果を総括いたしますと、前回の委員会で御審議いただきました大衡地区の政策目標の妥当性が確認できたと考えられ、当初の政策目標を達成するための機能を有するルートを検討することといたします。

24ページに飛んでいただきたいと思っております。1回目の委員会までに地域の現状と地域の将来像から御審議になりまして、5つの政策目標を導きました。これらを今回の委員会までにアンケートやヒアリングで確認しまして、その結果、こういった政策目標はこれらの課題を網羅しているということ。そういった意味から、この妥当性が確認できたと言えるのではないかと考えております。

加えまして、その他の意見で、沿道環境や自然環境、コストなどについて配慮をするという御意見がありましたので、自由意見でも御提案があったように、現道拡幅案とバイパス案のルート帯を設定すべきと考えております。

25ページに参りますが、ルート帯の案を検討する上で、前後区間との接続とか、集落、学校などのコントロールポイントとか、そのほか、公共施設の配置状況といった社会的状況、そして動植物。今、具体的にということではないのですが、そういった自然環境に配慮する必要があると考えております。

そういったものを見ながら、次に26ページでございませうが、現道拡幅案。これは余り自由度のない計画になります。これも1つ設定しておきまして、27ページはバイパス案でございませう。

全線をバイパスする案でございまして、配慮事項として、どうしてもバイパスのコストがかかってしまうということがございまして、コストの面。それから、集落を避けるという観点で沿道環境。そして、土地の改変がどうしても多くなるということがございませうので自然環境についての観点。こういった3つの観点を加えまして、最適化した1案をお示ししております。

この2つの案を比較したのが28ページでございまして、双方とも、政策目標で設定し

た5項目のうちの4項目、左下の表に入っておりますけれども、交通容量の確保、交通事故の減少、代替機能を強化した時間信頼性の確保、1個飛びまして産業の活性化、医療施設への即達性の確保。これは共通の目標として達成し得るものでありますが、違いとしまして、政策目標の中で安全・安心の歩行空間の確保においては、バイパス案で現道の交通量は激減することになるわけですが、一方で現道の歩行空間の確保ということは実行されないということになるわけですが。

そのほか、道路整備による影響というところで比較をいたしますと、生活環境においては、現道拡幅案では支障物件がバイパス案で20件に対して40件ということで、多くなるということですが。自然環境においても、バイパス案は土地の改変が多くなるということ。そして交通アクセスに関しましては、バイパス案では既存の沿道施設、現道の沿道施設へのアクセス性が低下するという問題があるということ。最後にコスト面では、現道拡幅案がかなり安くなると。その結果、早期整備が図られる。こういったことが違いとして挙げられるわけですが。

以上、第1回意見聴取の結果、対応方針の検討について、私どもの考え方を御説明申し上げます。これまでのところで御審議をよろしくお願い申し上げます。

○大滝委員長 第1回の意見聴取結果と対応方針（ルート帯案）の検討までを説明いただきました。ここまでのことについて御質問、御意見いただきたいと思っております。

○福迫委員 これは前回の委員会でも出たのかもしれませんが、住民アンケートを見ますと、観光・レジャーというのがありますけれども、生活道路としてその目的もそれほど多くないようなのですが、実際、この区間の交通に関して、いわゆる通過交通との割合はどのような状況になっているか、お教えいただければと思います。

○事務局 2つ捉え方をする必要がありまして、1つは通常時です。通常時は、特に大衡地区での分析からしますと、通勤通学や通院などの使われ方も結構多くなっていると思われまして。お答えになった方が、各戸配布しておりますので、場合によってはもう少し、通勤・通学とかといったものも多くなっている可能性も否めない状況でございます。

もう1つは、これは東北道通行止めするときということになりますけれども、このときは通過交通が大量に流れ込んでくるということがございますので、その視点では通過交通ということが主体になると思っております。ただ、1年間通しての日常的な交通については、御指摘のとおり、生活交通も入り込んでいるという状況でございます。

○事務局 米澤です。

第1回のときに御紹介させていただいたデータですが、通過交通がほぼ9割近くという

ことで、かなり通過交通が利用実態としては多いということになっております。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、特に御意見が出ないようでしたら先に進めたいと思いますけれども、よろしいですか。4の「今後の計画段階手続きの進め方」、それから第2回の意見聴取案について御説明いただくということにしたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

では、引き続きご説明をお願いしたいと思います。

○事務局 それではただいまの御審議の結果を踏まえまして、30ページとなります。本日の委員会は赤い四角のところとなりますが、その次の「意見聴取（第2回）」のステップに入ってまいりたいと思います。

方法につきましては、1回目と同様にアンケートとヒアリングにより行う考えでございます。そのやり方について32ページにお示ししております。対象、方法、想定される人数、同じやり方を考えてございます。

33ページでございます。意見聴取の項目につきましては、比較ルート帯に対する意見でございます。地域にとって望ましい案を選ぶために、その際に重視する項目について把握することとしたいと考えております。

34ページに参ります。同じものですが、お配りする第2回意見聴取の際の資料と回答はがきをお手元に御用意させていただいております。

①ページでございますが、調査の全体像をお示ししております。左下の進捗状況のところが違うだけでございます。そして②では、第1回の意見聴取の結果、そして課題解決のための政策目標の設定を記載しております。そして現道拡幅案とバイパス案を提示しております。さらに右下に評価項目におけます評価の考え方を示してございます。そして、③ページでございますが、アンケートの質問項目になっております。第1回意見聴取の妥当性、そして対応方針の選定時に重視する項目などについてお尋ねすることとしております。これまでの調査を反映したものとしております。

以上で説明を終わらせていただきます。御審議をお願い申し上げます。

○大滝委員長 ただいまの説明につきまして御質問、御意見をお伺いしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○事務局 事務局からでございますが、先ほど途中退席された渡辺委員から事前に御意見を文書でいただいておりますので、それを紹介させていただくとともに、回答のほうもあわせてしたいと思います。

「6月時点でも申し上げましたが、今回の道路では、大衡中学も隣接しているように、通学生徒の皆さんの安全確保にも十分留意する必要があると思います。その上で、第1回

の調査結果を見ますと、13ページ、19ページ、20ページの歩行空間関連で意見のあった部分を尊重して、通学生徒の安全確保が十分に反映されるような第2回調査としていただきたいと思います」という意見がございます。

このご意見に対しましては、対応方針案選定時に重視する項目として、「歩道及び歩道幅員が確保されること」を設けてアンケートを行うこととしています。また、企業アンケートの中で教育機関へのアンケートを行う予定としており、必要に応じてヒアリングも行う予定としているというような回答を考えてございます。

もう1つ御意見ございまして、「また、今回のアンケートでは、住民や企業の方々に拡幅かバイパスを提示するだけで賛否はとらないという形になっていますが、私自身としては、緊急性、切実性を加味すると工期がどのくらいかということも明示した上で賛否を伺ってもいいのではないかと考えております」という意見がございます。

これに対しましては、先ほど中央道でもございましたけれども、今段階では工期的なものを示すというのはなかなか難しいということで、これについては難しいと考えてございます。

以上、渡辺委員からのご意見でございます。

○大滝委員長 ありがとうございます。

今の御意見等も含めて、あるいは踏まえて、ほかの委員の皆様方からも御質問、御意見いただければと思いますけれども、お願いいたします。

○福迫委員 意見聴取の質問の間6ですが、大体、毎回同じような形かと思うのですが、4番と8番についてどのように考えたらよろしいのでしょうか。一応、ここで拡幅とバイパスの2つを提案しておりますので、これを想定して回答されると思うのですが、4番の場合、「歩道及び歩道幅員が確保されること」というのが出た場合、これはどちらの案でもそうするというのを想定している話でしょうか。

もう1つ、8番ですけれども、「国道4号から沿道施設への出入りがしやすい」というのは、現状で国道4号の沿道施設なので出入りはしやすいのであろうと思うのですが、バイパスも国道4号になるので、そこから今ある沿道施設への出入りがしやすいというようなことを想定しての質問なのか、8番についてはちょっとわかりにくいかなと思いましたが、その辺、御回答か、あるいは御検討いただければと思います。

○事務局 まず、歩道及び歩道幅員が確保されることにつきましては、今までの資料の流れから申し上げまして現道と認識する必要がありますので、工夫をしてみたいと思います。

それから、4号から沿道施設への出入りがしやすいことにつきましては、これも現道の方でございますので、そこはお示しする必要はあると考えておりまして、1つは、中央分離帯の話なども出ておりましたので、そこもこういった御意見が強いと課題になってまい

りますし、あと、バイパスに行けば当然、交通量はそちらのほうに流れてしまうので、そういう観点での整理も必要になってくると考えております。

○大滝委員長 それでは、問6については少し工夫をお願いしたいと思います。

○大泉委員 及位とか下院内とか、先ほど審議した住民アンケートの中に、「日ごろ思っていることを気楽に書けるか」と思いアンケートに参加したのですけれども、なかなか専門的な表現が多くて答えるのが難しい」という60代女性の御意見ございました。

こういった目で見ると、道路整備による影響ということで一覧表が書いてありますが、判断するときにここを読んで、上の図を見ながら対比していくのだからと思うのですけれども、この図や表の文字も小さくて、さらに「定時性が向上」、「即達性が向上」など、初めて見る方にとってはわかりにくい言葉がありますので、それをもう一度見直しをさせていただいて、よりわかりやすい言葉で書いていただければいいのかなと思います。

御専門の方が見られるのと一般の方が見られるのとは随分違ってくると思うので、第三者の目で一度見て確認していただければと思います。

○事務局 専門外の人や高齢の職員なども活用して、改善するようにしたいと思います。

○大滝委員長 それでは、それをお願いいたします。ほかにいかがでしょうか。

○大沼委員 私も、先ほどの意見聴取のところを見ていて、やはり中学生の通学路としての歩道が狭いという意見が色々なところに出てきているのが気になります。バイパスになった場合、もしかしたらそこは回避できるので関係ない部分になってしまうかもしれないのですけれども、国道の部分というのは残るわけですので、そちらの歩道の確保というのも考えることができるのかなというのを感じました。

あと、質問ですが、バイパスというのは、基本的には自動車専用道路になるのではなくて、自転車など歩行者も通れるようになるのでしょうか。

○事務局 まず道路構造ですが、第三種の道路ということで、自動車に特定した道路ではございません。歩道、自転車道等、必要なものを設置するということになります。

また、バイパスになった場合に中学生の交通安全をどう確保するかということになりますが、こちらについてはここでの議論から外れますが、そうなった場合に大衡村と御相談して、どういう対策をとるか。部分的に歩道を確保するとかといった対策もメニューとしてございますので、あわせて行うことになろうかとは思いますが、ただ、全線歩道等を整備するということにはなかなかかなりにくいのかと思います。

○大滝委員長 ほかにいかがですか。

今後の進め方等につきまして御質問、御意見いただきましたけれども、ほぼ出尽くしたようですので、全体として第1回の意見聴取結果の取りまとめと、対応方針（ルート帯案）の検討、それから第2回の意見聴取案につきまして、それぞれ委員の皆様方から御意見いただきましたけれども、概ね妥当だと判断してよろしいかと思えます。

それから、個々にいただきました御意見については議事録にきちんと残すということで、概ね妥当という結論で先に進めたいと思えますけれども、よろしいですか。

それでは、概ね妥当という結論で先に進めることにしたいと思います。

本日は案件も多く、時間も経過してしまったのですが、何か全体を通してありましたらお願いしたいと思います。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います。

ホームページ等に資料を公開するかどうかにつきまして、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きましては、公開するという扱いをお願いします。

それから、議事録についても速やかに公開することになっておりますけれども、これについては事務局から御説明いただきたいと思えます。

○事務局 議事概要については速やかに作成し、委員長に確認をして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 議事録について、ただいまの対応でよろしいですか。

それでは、そういった対応をお願いします。

それから、議事概要につきましては、私の方で責任を持って確認させていただくということで対応したいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、本日予定しておりました議事をこれで終了したいと思います。議事進行を事務局にお返しするというので、お願いいたします。

○司会 大滝委員長並びに委員の皆様方、長時間にわたる御議論、誠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13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。