

第32回東北地方小委員会

【議事録（戸沢～立川分）】

○議事

1) 計画段階評価

・国道47号新庄酒田道路（戸沢～立川）

浜岡委員長 それでは議事次第に従いまして、議事に入りたいと思います。

まずは新庄酒田道路戸沢～立川間について、事務局より資料の説明をお願いします。その後、質疑応答を行うという流れで進めていきますので、よろしくお願いします。

菅所長 それでは、資料の説明をさせていただきます。資料は、資料1と資料2になります。資料1で戸沢～立川の第2回説明資料の説明をします。

まず、2ページです。新庄酒田道路ですが、計画延長約50kmの地域高規格道路です。そのうち開通が21.3kmで、現在約4割ほど開通している状況です。この中で赤が戸沢～立川区間となっております。

次に、3ページです。第1回小委員会を昨年9月30日に開催しました。その中で、指摘事項として、第1回アンケートの際に、該当地域だけでなく、実際の区間を利用している方の意見を吸い上げる工夫をするようにという意見がありました。

対応状況としては、この区間は戸沢・庄内が3割で、通過車7割となっており、その7割の意見を吸い上げるということで、詳細については後程アンケートの説明の際に説明します。

次に4ページです。今後の計画段階評価の進め方ですが、本日、第2回の小委員会において、政策目標の設定及び対応方針（ルート帯案）の検討について審議頂きます。審議後、第2回のアンケートによる意見聴取を進めたいと考えております。

次に、第1回の意見聴取結果の内容について説明します。

6ページです。地域の意見聴取について第1回を令和元年12月2日から令和2年2月9日までの期間で実施しました。意見聴取期間は1ヵ月程度を想定していましたが、期間に年末年始を挟んでいるため、少し期間を長くしております。

アンケートの配布の状況ですが、直接該当する庄内町、戸沢村について8560世帯、沿線の酒田市及び新庄市では、約8500世帯、配布しております。また、事業所等が133、25社・団体等にヒアリングをしております。

次に、7ページです。アンケートの回収状況ですが、郵送配布での回収率は14%です。

事業者については47%の回収となっております。

8ページはアンケート調査の実施状況です。

9ページについてもヒアリング調査の実施状況で、実際にヒアリングした事業者等の一覧を掲載しております。内容については後ほど説明します。

10ページからはアンケートの結果です。まず属性ですが、庄内町・戸沢村を合わせて約3割、それ以外のところでは、一番利用している酒田市からの回答が5割と、回答が多くなっている状況です。

次に、11ページです。年齢については、50代～60代が約5割で半数を占めております。また、約6割が就業者からの回答となっている状況です。

12ページですが、道路の利用状況で、日常的な利用目的が約3割、利用手段は自動車は9割以上となっております。沿線地域の中では戸沢村での利用頻度が高くなっております。通勤・通学などの利用頻度も高い状況です。

次に、13ページです。地域課題について、各課題を提示しておりますが、すべての課題に対して8割以上から提示した内容が課題だという回答が得られております。

14ページは地域課題について市町村別に整理したものです。自治体別に見ても、概ね8割以上が課題と感じているという結果が得られております。

次に15ページです。地域課題についての自由意見で、交通環境、物流・産業、観光、医療の項目に対し、約7割が地域の課題に関する意見ということで、表1に記載しております。

交通環境については、道路構造や冬期環境に起因する意見、物流や観光面では内陸部とのアクセス性等、医療面では速達性・安定性というところに意見がありました。

16ページです。「新たな道路整備について必要だと思いますか」という問いについては、9割以上が必要性を認識しているという回答となっております。

17ページです。新庄～酒田間に関する自由意見ということで、先程の地域課題の4項目について、約3割の方からその項目に対する自由意見がありました。新庄～酒田間の自由意見で一番多いのがその他の「整備への要望」で、新庄～酒田間の早期整備への要望がとて多く寄せられている状況です。

18ページです。事業者への意見聴取の結果です。事業者については、一番利用しているのは運輸業ということで、約7割の運輸業の方から回答を頂いております。利用目的としては、「運送・運搬」が約8割、利用頻度としては、週数回以上の利用が約9割を占めている状況となっております。

19ページです。提示した課題に対して、7割以上から課題と感じているという回答が得られており、特に事業者の中では、「通行止め時の影響が大きく物流に不安がある」という意見が96%と多い状況です。

20ページです。「新たな道路整備が必要か」という問いに対して、9割以上が必要性を認識しているという回答となっており、利用頻度が高いほど必要性を感じている傾向です。

21ページです。自由意見で、地域課題に対する意見が約半数を占めている状況です。

22ページからは関係団体へのヒアリング結果です。交通環境、物流・産業、観光、医療にわけて整理した結果、交通環境については、カーブや幅員の狭さ、冬期の道路構造の問題に対する意見、物流・産業については、通行止めによる損失に対する意見が多く、観光については、冬期の通行止めや、観光周遊への利用のしにくさ等に対する意見が寄せられています。医療については、特に冬道が救急隊にかなり負担となっているという意見が寄せられています。

以上の結果をとりまとめたものが23ページです。交通環境について、アンケート結果、ヒアリング等から、課題としては、走行安全性・快適性が低下、物流・産業については、不安定な物流ネットワーク、観光については、周遊観光の連絡性が不十分であること、医療については、患者の安静かつ迅速な搬送に支障があることが課題として整理されております。

24ページです。それらの課題を課題図として各地区ごとに地図に落としております。

アンケート結果を踏まえ、26ページからは第1回で提示させて頂いた課題を再度整理しております。

交通環境として、対象区間は幅員が狭く、急カーブ連続箇所であり、走行安全性・快適性に問題があるということ。特に冬期については速度低下や事故が多発しており、図1でも、特に幅員狭小のところでは冬期は速度低下が見られ、また、図2では、年間の割合でも冬期の方が死亡事故の割合が高くなっているということが見て取れます。

次に、27ページです。事業者からの回答に特に多かった通行止めのリスクについて、図2より、対象区間では通行規制時の全面通行止めの割合が約6割と高く、過去10年で18回中10回が全面通行止めであり、一度事故等が発生すると通行止めになってしまうということが課題となっております。また、全面通行止め時は、図3のとおり、月山道路へ迂回することになるため、距離にして3倍、時間にして2倍の迂回が必要になってくるということが課題として挙げられております。

28ページです。物流・産業についてですが、まず酒田港からのコンテナ貨物については年々取扱量が増加しており、酒田港から内陸部の輸送の約8割が47号を利用している状況です。酒田港の港湾機能がどんどん強化される中で、コンテナ輸送ルートのさらなる機能向上が必要であると整理しております。

29ページです。物流・産業ということで、今回新たにヒアリングした事業者の中で、舟形町のマッシュルームについて整理しております。舟形町のマッシュルームの国内シェアはここ10年間で約5%から約23%とかなり伸びている状況で、年間生産量も10年間で6倍と伸びております。生産したマッシュルームは関東、仙台に出荷しますが、生産に当たって覆土材等の材料を酒田港から47号を利用して輸送しております。こちらは定期的に輸送しており、輸送において通行止めのリスクが課題となるという意見がありました。

30ページです。観光ということで、今回の該当地域は最上川に並行しており、沿線の観光は重要な産業の1つとなっているので、当該区間での広域周遊ルートを担当することが期待されておりますが、こちらについても特に冬期の通行止めにより、アクセス性が悪くなることを課題として改めて整理しております。

31ページです。医療については、最上地区から心疾患の患者、特に大動脈剥離等の患者の第三次救急医療である酒田の日本海総合病院への転送がかなり多く、5年間で73件の転院搬送が発生しております。救急隊員の声として、患者への影響や、追い越し困難という課題が指摘されている状況です。

32ページです。今までの内容を第1回委員会で提示した内容に反映し、再整理したもので、赤字が今回追加したところです。個々の説明は省略しますが、原因及び政策目標（素案）については結果としては変わっておりません。

33ページからは政策目標の設定についてご説明します。

34ページです。地域への第1回の意見聴取の結果から4項目を政策目標ということで改めて整理しております。

地域・道路の状況と課題については先程整理した4項目があり、2つ目は地域の将来像ということで、項目ごとの地域の将来像、3番目としては今回の住民や事業者への意見聴取の結果を踏まえ政策目標としての素案として提示してはいたしましたが、交通環境としては、「安全かつ快適な移動の実現」、物流・産業は「物流の安定的輸送の確保」、観光は「観光振興の支援」、医療については「安定した搬送ルートの確保」を政策目標として位置づけました。

次に、この政策目標を踏まえた対応方針のルート帯案についての検討です。

36ページです。意見聴取結果から、政策目標の達成に必要な機能と配慮すべき事項は何かを整理したものです。1番上が政策目標、2段目が課題に対する地域の意見です。それを踏まえ、3段目が、必要な機能で、「安全かつ快適な移動の実現」として、走行環境の悪化に伴う交通事故が減少し、移動の不安が改善される道路、「物流の安定的輸送の確保」については、主要幹線道路として安定した物流を支援する道路、「観光振興の支援」については、庄内地域と内陸部の広域連携軸として、観光活性化を支援する道路、「安定した搬送ルートの確保」については、高次医療施設への迅速かつ安定した搬送を支える道路ということに必要な機能として設定しました。また一番下にその他配慮すべき事項として、生活環境、自然環境、工事の影響、経済性をルート帯の考え方として設定しました。

対策案のコントロールポイントの考え方を整理したものが37ページです。今回の戸沢～立川区間ですが、最上川が並行していること、中間で月山から流れてくる立谷沢川が最上川と合流しており、合流部に歴史的なものが残っている清川集落があり、コントロールポイントとなります。もう1つは、この地区は地すべりが多い地区であり、茶色で地すべり地区を旗揚げしております。

次に、38ページです。このようなコントロールポイントを踏まえ、自然環境について

も、既存文献からですが、重要な動植物が分布しており、第1回目の時にも提示しておりますが、影響をできる限り軽減する必要があるという状況です。

これらのコントロールを踏まえ、39ページにルート帯案の検討として、案①バイパス案を設定しております。これはバイパスで起終点を結び、現道課題の解消を図る案で、区間延長は約5km、設計速度80km/hで最短で通すというようなイメージです。コストについては約200億円～240億円、トンネル構造、橋梁構造、土工という形になっております。最短で結ぶということが大きなポイントです。

40ページですが、案②一部バイパス案を設定しております。戸沢村の方についてはかなり急峻な地形であり、現道を拡幅するのは難しいところがありますので、一部バイパスとし、清川地区の方については現道拡幅をするという案にしております。この区間については、延長は約7kmで、設計速度は通常の60km/hとしております。コストは約220億円～260億円で、概ね7kmのうち、バイパスが約3km、現道が約4kmとなります。

41ページですが、評価項目については、政策目標に対して必要な機能から勘案し、交通環境は事故多発また冬期、物流・産業は通行止め、観光は時間短縮と観光資源のアクセス性、医療は救急搬送の信頼性としております。

結果が42ページの比較案です。先程説明したバイパス案、一部バイパス案ですが、この比較の中で、案①のバイパス案は、物流のところで迂回路としての代替機能を確保するところ、観光では速達性に優れるところ、救急搬送では患者搬送に寄与するところ、配慮すべき事項では現道交通への工事の影響がほとんどないというところが良い点と言えます。また、案②の一部バイパス案についても、観光では周辺に観光資源が多いので、観光資源へのアクセス性に優れる点や、生活環境のところでも集落へのアクセス性、自然環境のところでは新設区間が短いことから、自然環境改変の影響が比較的少ないところがこの案の特徴と言えます。コストについては先程説明したとおりです。

43ページからは第2回の意見聴取の方法です。

44ページです。今回ルート帯案を検討する際に重視すべき項目に関する質問を設定しております。今回は調査項目の3番のところ、ルート帯案を検討する際に重視すべき項目ということで、どのようなことを重視して計画をすべきか、ということの主たる設問としております。4番のところ、重視すべき理由をお聞きしたいと考えております。

次に、45ページですが、第2回の意見聴取についても、第1回である程度、対象地域及び利用者の声を多く拾えたということで、第2回も地域住民、戸沢村と庄内町に約8000、沿線住民も新庄市、酒田市の抽出によって8000、アンケート期間を概ね1カ月程度とりたいと考えております。

46ページからは別途資料2でお配りしている今回のアンケートのアンケート用紙案を提示しております。

私からの説明は以上です。

浜岡委員長 丁寧に説明頂きありがとうございました。ただいま説明がありました内容について、ご質問、ご意見がございましたらよろしくお願いいたします。

宮原委員 ご説明ありがとうございました。今回の関係ではなくて、新庄酒田道路全体の工事が様々なところで進めてられていますが、この区間が着手されることで新庄酒田間の道路環境は全体としてどのようになっているのでしょうか。

菅所長 2ページのところですが、先程、現時点で21km開通しているとお話をいたしました。今時点で事業している箇所が高屋道路、高屋防災、新庄古口道路でまだ開通していない区間が一部あり、新庄古口道路のまだ事業中の未開通のところがR4年開通を目標としております。高屋道路についてはR6年を目標に整備をしておりますので、このような形で開通が延びていく中で、残る区間、特に現道の課題が多い区間を次の候補として今回設定をしているという状況です。

宮原委員 ありがとうございます。

小林委員 26ページ、対象区間の死傷事故類型で、戸沢～立川間は年間の件数と冬期の件数を入れて頂いていますが、山形県の直轄国道の件数は資料に書いてありません。このエリアが直轄のほかの部分に比べて、件数で見た時に冬期の事故の比率が非常に高ければ早期に何らかの対策を打たなければいけないということですし、あるいは、112号や113号など同じように横断している国道と比べてどうなのか、そのようなデータを次回提示頂ければ、私どもの認識にも関わるものと思いますので、お願いします。

菅所長 整理させて頂きます。おっしゃるように月山道路はどうかというところが特に関心のあるところだと思います。次回までに整理したいと思います。

浜岡委員長 よろしく申し上げます。新庄酒田道路もだいぶ高規格化されていくというところで、新しくできる、これからできる新庄古口道路などは安全性が高まってきてだいぶ事故はなくなってくると思います。そうなるとこの区間での事故の発生件数自体も際立ってくる、そういうことも考えられるのかなと思います。もちろん小林委員のご指摘のようにしっかりデータで比べなければいけないというのはそうなのですが、今後問題になるだろうという場所ですので、しっかりと対策をしていくことが重要ではないかと思えます。ありがとうございます。

菊池委員 ご説明ありがとうございます。まず全体としての感想ですが、今回もアンケート調査で全体的に特徴的で興味深かったのが10ページから16ページまでの、利用頻

度や、自治体別集計とあるところですが。今回あまり大きな差がなく、概ね全体的に問題意識が高いことが非常に興味深く、逆にこのような道路がなぜ今まで整備されてこなかったのかと感じました。

一方で、今回通過交通を意識されて広範な範囲での調査となっておりますが、広範なゆえに、回収数の分布などは示されているのですが、自治体ごとの回収率も合わせて記載頂いた方が、特定の地域で課題がないか等の検証になると思いますので、その点、以後お願いしたいと思います。

また、気になるのが、この区間、全体として整備が進む中で、残された部分が出てきてしまうということです。白糸の滝あたりから東側の区間、この区間は前後に比べると線形もそれほど問題でないというお話も伺いましたし、事故の件数なども相対的には低くなっているということですが、それもあって26ページのところで発生箇所をプロットして頂いていますが、今回の区間より右側が残されていき、戸沢～立川間の交通環境がよくなることによって、逆に残された区間との差が出てきてしまいますので、ルート帯案のところではなかなか出てきにくいですが、ぜひとも連続性というところを配慮して計画を進めて頂きたいと感じました。以上です。

浜岡委員長 重要なお指摘ありがとうございます。

私からも、今の菊池委員のご質問とも関連するのですが、10ページ、回答者の居住地分布を見ますと酒田市が52%で3015票、酒田市でどれだけ配ったかというのはこの資料ではわからないところでもあります。世帯数で言うと新庄市と酒田市を合わせて8000世帯ですから、単純に仮に半分ずつ、4000世帯の中で3000票。1世帯2票ということですから、8000票配って3000票、結構高い割合だなと思いました。割合をしっかりと示して頂きたいです。今後お願いします。

関連して、今回1世帯2票配布したのは、7ページの回収率を見ると14%ということで、今までに比べて低い気もしたのですが、それは枚数が増えているからであって、この場合、回収率の考え方を少し変えた方がいいのではないかと思います。1世帯2票配った世帯の回収率というのか、そのような見方をした方がいいのではないかと思います。如何でしょうか。

菅所長 まず酒田市と新庄市の割合ですが、半分ではないです。人口比で分けていますので、大体6000票と2000票ぐらいで、酒田の方が多いです。人口比でさせて頂きました。とは言いつつも、酒田の回収が多いというのは変わらないですが、半々ぐらいでした。

また、先生から今ご指摘頂いた回収率ですが、今回1世帯2枚を単純に配ってしまった、これは私たちの反省点で、1世帯から2枚来ているのか、1世帯から1ずつの計が4000票なのか、これがわかりませんでした。逆に言いますと、1世帯から1枚しか来ていな

ければ、1万7000枚のうちの4800票になって、実は倍の回収率になっていたのかもしれない。もしかしたらそちらの方が実態としては合っているのかと思っております。これについては第2回目の時に分析できるよう、回収した時にそれがわかるように考えたいと思っております。ありがとうございます。

浜岡委員長 1世帯2枚で回収するというのははがきで回収ですか。

菅所長 はい。はがきの回収です。

浜岡委員長 分離が難しいですね。

菅所長 例えばですが、はがきに1と2の番号をつけるなどしたいと思います。

浜岡委員長 その辺りの工夫をよろしくお願いします。

菅所長 2回目に向けて検討いたします。

浜岡委員長 もう1つありまして、一番初めに宮原委員が質問されたことと同じですが、2ページの詳細図を見た時の話で、戸沢～立川区間は確かに住民の意識を見ても必要で、整備していかなければいけないというところですが、トータルで見た時に50kmという長さで、今の工事をしているところは大体往復2車線、ここもトンネル断面を見ていると往復2車線になるのか。そうすると、ずっと前の車に追従するという状況が続くのではないかという気がします。新庄市から酒田市まで50kmを追い越しのできない環境、おそらくインターチェンジの形式も通常のダイヤモンドとすると、付加車線もできないでしょうか、そうなった時に利用者の反響はどうなのかというところが少し気になります。

この戸沢～立川間で4車線作らなければいけないというところまでは思っていないですが、この長い区間の中で何箇所かそのような区間を作ってあげないといけないと思います。この場所は先程の資料を見ても、最上川に沿っていて地形がなかなか大変だというのはわかるのですが、その辺り、どのように思われているのでしょうか。

田中課長 道路部です。浜岡委員長からご指摘頂いたところですが、今片側1車線という状況の計画となっており、こちらは酒田側の余目酒田道路に実際に追い越しできるような構造が一部ありますが、あとは浜岡委員長がおっしゃるようにトンネルや橋など、なかなか構造物というところで難しいところはあると思いますが、そういったところも踏まえて今後実際に開通していくと課題等が出てくると思いますので、どのような課題が出てくるかというところは引き続き考えていくようにしたいと思います。

浜岡委員長 よろしくお願ひします。資料を見ていて、酒田市から山形市に向かう場合は、特に冬期は月山道路は標高が高く交通としてもなかなか大変なので、標高の低いところをずっと走行できる新庄酒田道路がよく使われるという話があり、低速車両の追い越しもできないという話もあることから、うまく交通を捌けるような場所を用意して頂きたいと思ひます。

また、50kmというのは長いと思われまふので、場合によって、インターチェンジの出入口のところで少し付加車線を作るなどお願ひできればと思ひますので、よろしくお願ひします。

宮原委員 42ページの対策案の比較のところですが、工期の比較というのがありますでしょうか。工事の期間、バイパス案と現道を改良するという工事自体の期間、工期の比較というののはどのようになるでしょうか。

菅所長 工事の影響ということになりますと一概にはなかなか言えないところがありまして、バイパス案ですとある程度長大なトンネルというのが想定されてくるので、工事の施工性はいいかもしれませんが、期間はある程度必要になります。現道活用案はどうしても現道と調整しながらになりますので、一般的には現道活用の方が時間がかかるというようなイメージはありますが、バイパス区間はトンネルの長さとか施工性などで、これから詳細を検討していく中で出てくるのですが、今回の仕切りについては、それほど大きく変わってきません。

ただし、案②の現道改良区間の考え方を今後どうしていくか、仮にこちらを進めるとなった場合にはそこにまた様々な考えが出てきますので、現時点ではどちらも同じぐらいになるかと思っております。

宮原委員 アンケートを受ける住民側や利用者はおそらく工事が始まってどれぐらいでできるのだろうかとか、これからまた新たに戸沢～立川区間が工事が始まるというと、工期のずれはそれぞれ順々に出来ていくのだと思うのですが、長い期間どこかが必ず工事していてというところが続いていくので、この区間の工事が終わって解消される、冬期の通行止めや、それから雨が降った等、そういった交通の円滑な流れがきちんとできてくるにはかなり長い期間が必要になると思ひます。ですから、この間、事業がいろいろあったという時に、全体としてどれぐらい住民の方たちが「ああいつも工事しているね」というのを見なくて済むようになるかとか、その辺りの見通しを、何か示されるといいと思ひます。意見です。

浜岡委員長 今宮原委員の質問に関連して思ひしたのは、住民の方からするとできるだけ

早くというのも答えの1つではないかということです。案①、案②のどちらでもいいから早くという考えもあるのかもしれませんが。ただ、質問にあったとおり、大体20年でできるという平均値はありますが、現道活用だと住んでいらっしゃる方との調整がうまくいけばいいですが、うまくいかないと長くなる、それはわかりませんし、トンネルを掘るところも、地盤条件がだいぶ悪いので予想された以上にかかる可能性もゼロではないです。そうすると、何年、どちらが早いというのもなかなか言いづらいところではあるのかなと思います。ただ、住民からしたらどちらが早いのかを知りたいと思うのですが、難しいという気もしました。この場所は特にそうだと思います。

菊池委員 確認ですが、アンケートについて、ルート帯の考え方があり、気になるのは追従で影響が出るとすれば、縦断勾配が異なるかどうかということですが、資料をよく見ると勾配はどちらも3%以下でありという表現が書かれているので、縦断勾配の面ではどちらにも大きな差はないという理解でよろしいでしょうか。

菅所長 はい。縦断勾配については大きな差はありません。

菊池委員 わかりました。追従の関連で言うと、あまり誤解のないように、過大な期待が寄せられても後々複雑になりますので、全線バイパスにしようと言っても、基本的には2車線道路でのバイパスという、4車になって非常に快適になりますということではないということも、確定ではないので記載するのは難しいと思うのですが、2車で大体これぐらいの費用でということでお示しした方が誤解がないと思います。以上です。

浜岡委員長 39ページ、40ページに大まかなイメージがありますが、そういうイメージも少しつけ加えてみてはどうかというご提案ではないかと思います。その辺りはもう一度ご検討をよろしくお願いいたします。断面のイメージがあると何となくどのようなものができるかというのが答える方々に伝わりやすくなるのではないかと思います。うまく伝えるように工夫をよろしくお願いいたします。

その他、如何でしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、この議論のまとめということで、まず住民の方々のアンケートの結果を見ますと問題を感じている方が9割を超えており、非常に関心が高くて、何とかしてほしいというのが出ているものであったと思います。

将来像についていろいろ質問されましたし、事故についても、どちらもいい道を作って地域の方々によく使ってもらう、そのような観点でのご質問であったと思います。

つまり、この事業を進めていこうということに対して、ネガティブにそれではよくないという観点ではなくて、うまく使えるようにしましょうという肯定的なご意見であったと思います。

ということで、この件につきましては概ね妥当という結論とさせて頂いて、事務局の方で、多くの意見が出ましたので、その意見を踏まえた上でこれから意見聴取を進めて頂くということにしたいと思いますが、如何でしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

それでは、戸沢～立川区間、新庄酒田道路につきましてはこの流れで進めて頂くようよろしく申し上げます。

2) 計画段階評価

・国道13号 横手北道路

浜岡委員長 それでは議事の二つ目、「国道13号横手北道路」についてです。事務局より資料の説明をして頂き、その後、質疑応答するという流れで進めていきたいと思っております。それではよろしく願いいたします。

日下部事務所長 それでは湯沢河川国道から国道13号横手北道路についてご説明いたします。

まず、1ページをご覧ください。

国道13号は福島県福島市を起点に山形県内の主要都市、秋田県横手市などを経由し、秋田市に至る全長約386kmの直轄国道です。今回、計画段階評価の対象となる区間は、図2のとおり、横手バイパスの終点部から美郷町境までの延長約6kmの2車線区間です。

2ページをご覧ください。

対象地域と人口を整理したものです。対象区間は、横手市、美郷町、大仙市の2市1町で構成され、対象地域の人口は約20万人となっております。対象地域の人口は減少率が全国1位の秋田県よりも高く、人口減少が著しい状況となっております。

3ページ目です。

国道13号の気象条件について整理したものです。国道13号沿線は、図1のとおり、豪雪地帯、または、特別豪雪地帯に指定されています。対象地域の横手市は、他市町村よりも降雪日数が多く、年間平均降雪量は、東北地方の平均降雪量と比べて、1.6倍となっております。

次、4ページです。

産業の概況です。横手市の産業別人口構成比は、秋田県と比較して第1次、第2次産業に従事する割合が高い状況です。また、横手市の製造品出荷額は、輸送用機械器具製品の割合が最も高く、その出荷額は秋田県内の7割を占める状況です。

次、5ページです。

対象地域の人流物流の概況です。横手市発着の通勤通学者数は大仙市や美郷町が多く、移動手段としては、自家用車の割合が約8割と高く対象地域の自動車保有台数は、全国平均の約

1. 5倍と自動車への依存度が高い地域となっております。また、対象区域の通過車両のうち、対象地域間の移動は全体の約6割と多く、大型車のトリップ長は75kmを超える広域的な流動が多い状況となっております。

次に道路の現状と課題です。6ページをご覧ください。

交通現況につきましては、対象区間の交通量は約15,000台となっており、2車線の交通容量である、9,000台を上回る交通量となっております。区間内には、主要渋滞箇所が存在し、朝ピーク時には、渋滞による速度低下が発生しております。また、新型コロナ感染拡大に伴う緊急事態宣言下の交通量は図2のとおり、小型車が最大3割程度減少しましたが、解除後は回復傾向となっております。一方、大型車については、若干の変化は見られるものの、大きな変化は見られない状況です。

次7ページをご覧ください。

安全性についてですが、図1のとおり、対象区間では、交差点での事故が多く、死傷事故率は秋田県直轄国道平均を上回る箇所が通常期では4箇所、冬期では5箇所存在しています。また、交差点のみならず、沿線企業の出入り部や人家連担部でも、急ブレーキが発生し、単路部での追突事故が全体の約7割と高い状況となっております。対象区間では、交差点、単路部の両方で事故が発生しており、安全性確保が課題となっております。

8ページです。

交通環境についてですが、対象区間の路肩幅員は、図1のとおり、全体の約5割が幅員狭小区間であり、図2のとおり、冬期には堆雪により、更に減少します。この堆雪による速度低下によって、図3のとおり、冬期は走行速度にバラつきが生じるほか、人家連担部では、堆雪箇所を確保するために、運搬排雪作業を行う必要があります。バス事業者へのヒアリングでは、運搬排雪時は、片側交互通行となり、30分以上遅れが発生することもあったという話も伺っており、渋滞が発生するなど、交通環境として、定時性の確保が課題となっております。

次に地域の現状と課題です。9ページをご覧ください。

地域流動に関する課題についてです。図2のとおり、通勤通学時間帯は、約5割の車両が国道13号を利用していますが、冬期になると、周辺道路からの転換により約6割に増加します。図1のとおり、横手市街地に向かう交通は、対象区間の利用が多く、冬期の速度低下が、周辺道路よりも顕著で通勤通学の負担となっております。これまでの企業ヒアリングでも、渋滞により通勤時間が読めず、遅刻する従業員もいるといった話も伺っており、走行性、定時性の確保が課題となっております。

次、10ページです。

生活面の課題ですが、対象区間を通過するバス利用者は年間、約19万人で、冬期の月平均バス利用者は、通常期の約1.2倍に増加します。冬期はバス利用者も増加する中、人家連担部では、冬期の堆雪で車道が狭くなり、大型車とすれ違う時は、徐行せざるを得ないため、バス停到着までの時間がかかり、定時性の確保が課題となっております。

11ページです。

産業面の課題であります。秋田県の輸送用機械器具製品の製造品出荷額は増加傾向にあります。そのうち約7割を占める横手市も増加傾向となっております。対象地域には図1のとおり、原材料の鉄などの加工を行う工場等が立地しており、原料の搬入や製品出荷時には対象区間が利用されていますが、これまでの企業ヒアリングでは、渋滞や雪による影響で発進、停止が多くなり、荷崩れが何度か発生したといった声も伺っております。荷崩れにより、製品の性能に問題が発生する等、企業活動に支障となっており、ここでも走行性、定時性の確保が課題となっております。

続いて12ページです。

こちらも産業面の課題です。図2のとおり、横手市における新設、増設企業や新規雇用者数も増加傾向で、そのうち約4割が自動車関連企業となっております。平成29年には、大手自動車企業の一次サプライヤーが横手第二工業団地にも進出しており、自動車関連の産業が盛んな地域となっております。また、平成30年には、大手自動車企業が、岩手、宮城県の工場に自動車生産を集約させることを発表し、図1のとおり、秋田県内の自動車関連企業が連携して部品を完成させ、納品させる取り組みも始まっております。この企業連携による自動車部品の輸送においても対象区間が利用されており、産業面として、走行性、定時性確保が課題となっております。

続いて、13ページです。

農業面の課題です。図1のとおり秋田県内の農業産出額のうち、横手市が第1位、次いで大仙市が第2位と対象地域が上位を占めております。その中で図3のように花き類が全国の出荷量が減少している中、秋田県では平成25年以降増加しており、対象地域における花きの産出額が県内の4割を占め、花きの生産が盛んな地域となっております。各地で集荷された花きは関東方面へ出荷されますが、冬期は渋滞や雪による影響で集荷、出荷に遅延が生じ、市場に延着するような場合には、商品価値が下がるリスクを抱えており、農業面においても定時性、速達性の確保が課題となっております。

14ページ、医療面の課題です。

対象区間を利用した横手市内への救急搬送件数は増加傾向にあり、県南で唯一の3次医療相当施設である平鹿総合病院への搬送は約8割以上が対象区間を利用しています。平鹿総合病院は第3次医療施設として指定は受けていないものの、地域救急救命センターなど3次医療に匹敵する機能を有する施設として県南唯一の病院となっております。交通混雑のほか、これまで説明したとおり、対象区間は幅員が狭く、特に冬期には堆雪の影響でさらに狭くなるため、図2のとおり、救急車の追越しが困難で救急面では、安全性、速達性の確保が課題となっております。

次に15ページです。

政策目標の案についてです。これまで整理した道路や地域の状況から、対象区間の課題とその原因として、次の3つをあげられます。

1つ目として、交通環境につきましては、走行の快適性、安全性低下が課題として挙げられ、原因として交通容量の不足、狭小幅員、冬期の走行環境の悪化、沿道出入口等で発生する急ブレーキが考えられます。

2つ目ですが、産業につきましては、不安定な物流ルートが課題として挙げられ、原因として交通容量の不足、冬期の走行環境悪化が考えられます。

3つ目、医療につきましては、救急搬送における安定性の阻害が課題として挙げられ、原因として狭小幅員、冬期の走行環境悪化が考えられます。

これらを考慮して、交通環境については、快適かつ安全な交通環境の確保。産業については、円滑な物流ルートの確保。医療については、安定した搬送ルートの確保を政策目標の案として設定しております。

次に16ページ、政策目標の案です。

この表は政策の将来像との整合について秋田県、横手市、美郷町、大仙市それぞれの総合計画に対して先程説明した政策目標案と整合しているか確認するため取りまとめたもので、計画と政策目標は整合しているものと認識しております。

次に17ページです。

政策目標の案についてですが、整備方針の検討として3つの政策目標を達成するための対策案として、1つ目ですが、交通混雑を解消し、円滑な交通処理、安全性を確保し、交通事故が減少すること。2つ目として、安定した物流ルートを確保し業務の効率化を支援すること。3つ目として高次医療施設へ安定した搬送を確保すること。以上の3点を実現する対策案を設定いたしました。

次のページが意見聴取方法についてです。

道路交通や、地域の課題について、地域の方々からご意見を頂く手続きを取りたいと考えております。意見聴取の内容としましては、大きく分けて、「国道13号の利用状況について」、「地域の課題について」、「道路整備の必要性について」の3つの項目について意見聴取することを考えております。

意見聴取の方法、対象ですが、意見聴取方法としては、アンケートとヒアリングの実施を考えております。アンケートについては、地域住民として、旧横手市、美郷町、旧大曲市を対象とし、約3万7千世帯にハガキを2通付け、全戸配布を考えております。ここで、旧横手市と旧大曲市に限定して対象としたのは、対象区間を通過する車両のODを確認すると、横手市、美郷町、大仙市の流動が多い中でも旧横手市、旧大曲市の割合が高いことから、旧横手市、美郷町、旧大曲市を対象とすることとしました。

事業所等の調査対象としては、沿線の製造業事業者及び、物流業者を対象として、約200事業所の配布を考えております。道路利用者に対しては、Webアンケートや、市役所、その他役場、道の駅などにアンケート用紙を置く方法を考えております。また、関係団体へはヒアリング調査を行う予定としております。

20ページから22ページにかけて、調査の概要、また、住民アンケートの案を掲載しております。今後、具体的意見をもらうための検討を実施していきたいと考えております。

最後、23ページになります。今後の計画段階評価の進め方についてですが、赤囲みが本日の第1回東北地方小委員会で道路や地域の現状と課題、政策目標案の設定などをご審議頂き

まして、その後、意見聴取の手続きを取りたいと考えております。また、次回の東北地方小委員会では、意見聴取結果の確認と政策目標の設定、それに基づく対応案の検討、2回目の意見聴取方法などをご審議頂きたく予定としております。説明は以上です。

浜岡委員長 はい、ありがとうございました。ただいま説明がありました横手北道路につきまして、ご質問、ご意見がございましたら、よろしくお願いたします。

菊池委員 ご説明ありがとうございました。当該地域対象区間の大きな特徴としては、やはり、積雪、豪雪というのは相当だと思ひまして、資料においても、いろいろ現況、課題などを整理されている中で、冬期の話というのは、繰り返し出されていまして例えば、9ページの地域流動のところでも冬期の速度低下の話がされていることから、使われている写真も、冬期の影響というものを理解してもらうためのものだと思いますし、10ページの生活に関しても冬期の話が出ておひまして、産業に関しても冬期の影響というのが出てきており、また医療のところでも出ているのですが、やはり、この地域で道路を計画する場合には、冬期の円滑性は大前提であると読み取りました。

その中で、17ページで政策目標の案としてまとめているのですが、冬期を意識させるのに、政策目標に、その言葉を入れ込むのか、サービスレベルのところ、冬期のことを意識しましょうと書かれているのですが、これだけ冬の問題があるのであれば、目標のところにも持ってくるような形でもいいのかなという印象を受けました。アンケートもハガキ回答ですので、スペースも限られますが、可能であれば、例えば渋滞が発生しているところの2段にかけて、冬期、冬期以外などで渋滞の発生度合いを聞いてみるなど、そういうところで、もし差が出てくるのであれば、今後のルート帯の検討の中にも、冬期の話が強く意識されると思うので、工夫頂けたらという印象を受けました。以上です。

日下部事務所長 はい、ありがとうございます。ご指摘頂きましたとおり、最後の政策目標の案だけを見ると、冬期と強調されてない部分を工夫していきたいと考えています。

浜岡委員長 はい、よろしくお願いたします。あとは如何でしょうか。

宮原委員 菊池委員のご意見と一緒にですが、やはり、雪、豪雪に関しての道路づくりというところが、この地域では一番大きな目標となると思うので、そこが大前提で捉えていかれた方が、いいのかなと思います。全国で、いろいろな道路整備がありますが、その中でも、ここの地域の道路整備の必要性を、きちんと位置づけるためには、豪雪の問題が正面から据えていかれた方が、いいのかなと思いますし、それから、住民の方へのアンケートに関しても、先程菊池委員もご提案されていましたが、雪という言葉が全然出てこないの、質問等のところに雪という部分も少し表現しておいた方が、良いような気がしました。以上です。

日下部事務所長 はい、ご指摘ありがとうございました。改めてそういう視点で見ますと、おっしゃるとおりで、雪という言葉が確かに抜けている状態ですので、その辺を工夫して、設問を組み立てたいと思います。ありがとうございます。

小林委員 非常に冬期の道路の条件が厳しいというのはよく分かって、私も雪国出身なので何とかしてあげたいという気持ちがすごくあるのですが、一方で、冬期を例にして、冬期が非常に厳しいから、道路改良しないといけないという考えと、あるいは、冬期に限らず年中渋滞して生活的にちょっと支障をきたしている、あるいは物流、医療など、年中大変だという箇所があったとすると、どちらを優先した方がいいのかなと、考えながら、お二方の意見、発言を聞いていたのですが、整備局で優先順位のような議論をされたり、ある程度決まったルールがあったりするのでしょうか。

田中道路計画第一課長 今、小林委員から意見頂きました、冬期に限った課題と、全期間の課題、どちらを優先するかというのは、形式的に決まっているものではございません。そこは、地域の実状や課題に応じてすすめております。今回、ご審議頂いている横手北道路についても、冬期の課題がもちろんありますし、産業集積というところもありますので、年間を通して物流などの課題もありますので、両方見ながら検討していきたいと思っております。

小林委員 そうしますと、アンケートにあまり冬期とばかり強調するのは如何なものかと、バランスを上手に考えてやって頂ければありがたいと思います。

浜岡委員長 はい、よろしくお願いします。

今のところ、アンケートには冬期という言葉がありませんが、入れすぎて冬だけの問題にするのもよろしくないというご意見だと思いますので、そのあたり、バランスを考えてお願いいたします。

日下部事務所長 はい、ご指摘ありがとうございます。冬だけではなく冬以外にも問題はある状況ですので、バランスをみて、アンケートの内容を考えたいと思います。よろしくお願いいたします。

浜岡委員長 ありがとうございます。私の方からも質問させてください。資料4のアンケート用紙ですが、左側の1ページ目の右上に、全4問と書いているのは分かりやすく良いと思いました。出来たらですが、これに「3分で出来ます」など、時間もると良いと思いましたので、ご検討をお願いしたいと思います。また、先程の新庄酒田道路の時もお話しができましたけれども、一世帯2部配布する時は、うまく工夫して世帯での回答が分かるような形での整理をお願いしたいと思いますので、検討をお願いします。

日下部事務所長 ありがとうございます。私も先程の酒田のアンケートを見ていましたら、何分
でできるという記述がありましたので、ぜひ参考としたいと思っておりました。あとは、世帯毎の回
収率についてもわかるように検討したいと思います。よろしくお願いします。

浜岡委員長 よろしくお願ひします。その他、いかがでしょうか。

それでは、国道13号横手北道路については、冬の問題も色々際立っていることから、聴き方
に配慮して聴いて頂くということで、アンケートの実施については、否定的ということではなく、基
本的に前向きに進めていくというお考えであったと思います。

本日の意見を踏まえた上で進めて頂くということでよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございました。

これで議事は終わりますが、全体を通して何かございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは最後になりますが、本日の委員会資料の公開非公開について確認したいと思
います。本日の会議に提出された資料については、整備局のホームページに公開するという
形で行きたいと思いますがよろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、本日の資料一式については、公開するという
ことになさせていただきます。また、議事録につきましても、速やかに公表すること
になっておりますが、事務局の方からよろしくお願いします。

田中道路計画第一課長 本日ご審議頂きましたポイントをまとめた議事概要につ
きましては、速やかに作成しまして、委員長にご確認して頂いた上で公表させて
頂きたいと思ひます。詳細な議事録につきましては、後日、委員の皆様
にメール等で送付させていただきます。ご確認頂ければと思ひてお
ります

浜岡委員長 議事録につきましては、ただ今の対応でよろしいでしょうか。

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、私の方で責任
をもって確認させていただきます。以上で、本日の議事を終了いたします。議
事進行を事務局の方にお戻しします。

司会 浜岡委員長、並びに委員の皆様方におかれましては大変ご丁寧なご審議
を賜りまして、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32回東北地方小委員会を閉会させて
頂きたいと思ひます。ありがとうございました。