

社会資本整備審議会道路分科会

第4回東北・北陸地方合同小委員会

【議事録】

○議 事

1) 計画段階評価

・新潟山形南部連絡道路（関川～小国）

○大滝委員長 それでは、これから議事に入りたいと思います。本日の進め方としましては、まず、新潟山形南部連絡道路の概要から政策目標の設定までについて説明していただき、質疑応答を行った後、今後の手続の進め方、地域からの意見聴取方法について説明していただき、質疑応答を行うといった流れで進めたいと思います。

それでは、新潟山形南部連絡道路（関川～小国）について、事務局より説明をお願いします。

○事務局 資料1をご覧ください。最初に、新潟山形南部連絡道路の概要について御説明いたします。

新潟山形南部連絡道路につきましては、日本海沿岸東北自動車道と東北中央自動車道の2つの自動車道を接続する、計画延長約80kmの地域高規格道路でございます。現在、荒川道路、赤湯バイパスの約11km、全体延長に対して14%が開通済みであり、鷹ノ巣道路、梨郷道路の約12kmについては事業中という状況でございます。今回御審議いただきます関川～小国については、ちょうど新潟と山形の県境の区間となっております。

次のページをお願いいたします。計画区間の対象地域は、新潟と山形の県庁所在地から50km程度あるような場所になっております。また、この近辺は、2,000m級の朝日連峰や飯豊連峰に囲まれた水資源が豊かな地域でございます。新潟県側の関川村については、人口が6,351人、山形県側の小国町は8,064人と、合わせて1万4,415人が住んでいる地域となっております。

次のページが、対象地域の人口の状況です。将来推計人口のデータとなり、昭和55年

を1とすると、平成52年は0.42という推計が出力されています。全国が0.92、新潟県が0.73、山形県が0.67という人口推移の予測となっており、それらを上回るペースで人口が減少する地域という予測となっています。

また、高齢者の割合を見ますと、昭和55年の12.7%に対して平成52年は44.2%、こちらも、全国が36.1%、新潟県が36.5%、山形県が36.8%となっており、それらを上回るペースで高齢化が進んでいる地域になるかと思えます。

また、対象地域の年齢別の人口推移を見ますと、20代から40代の若い世代の割合が、全国だと38%ぐらいになるわけですが、27%となっており、10%ちょっと低いような状況になっております。逆に65歳以上の高齢者の割合が高いというような特徴があるかと思えます。

次のページをお願いいたします。こちらは当該地域の気象条件について表したものでございます。1年間に降ってくる雪の量は、東北は平均すると545cm、北陸の427cmと比較しても、山形県なり新潟県といったところが795cm、703cmということで、年間の降雪量が多く、全国的に見ても降雪量が多い豪雪地帯と言えようかと思えます。その降雪量の多い山形県内の主要地点の観測地点を見ても、小国町は1,008cmということで非常に多い降雪がある地域でございます。

小国町の降雪量、平成23年以降、10mを超える降雪量が観測されておりますし、「最深積雪」と書いてございますが、現地での積雪量を見ますと2m以上と非常に雪が深く、また、地吹雪や路面凍結による交通障害の写真を掲載しておりますが、こういった交通障害が発生しているような地域でございます。

次のページをお願いします。こちらは、人や物の動きを整理したものです。対象地域、山形、新潟の両県境になりますが、県境をまたいだ日常生活交通が存在してございます。通勤・通学で見ますと、小国町から東のほうに353人、逆に小国町から新潟側へ79人、こういった人が動いてございます。また、小国町のほうに入ってくる数は、山形県の東側からだと325人、新潟県境から179人という流動が見られます。

また、買い物の状況を見ますと、小国町から置賜の東のほうに3割ぐらいの方が買い物に行かれていますし、県境をまたいで新潟側には24.6%と4分の1ぐらいが買い物の行き先になっているというような状況でございます。

通勤・通学時にどのような交通手段を使っているかという点、自動車がやはり多く、常住地から小国町へ71%ぐらいが車で動かれています。また、小国町から常住地に行く車が67.6%と、7割ぐらいが自家用車に依存しているというような状況かと思えます。

また、対象地域の自動車の保有台数を見ますと、小国町が1世帯当たり2.3台、関川村が1世帯当たり2.74台ということでございまして、全国平均、山形県平均、新潟県平均を見ても多いのかなというような状況になってございます。

次のページをお願いいたします。こちらは交通の特性について整理したものです。現道が113号になりますが、こちらの平成17年のセンサス路側OD調査の結果を見ても

すと、山形と宮城方面から新潟県間の利用、太平洋側と日本海側を結ぶような広域的な幹線道路として利用いただいている道路かと思います。路則OD調査の結果をしてみると、県境部を利用する交通量は5,765となっておりますが、県境から西側に向かう交通のODの約8割が新潟県に向かって動いており、残りの2割は北陸・中部より西のほうまで動いているというような状況です。山形県側のODをしてみると、県内の置賜地域で半分ぐらいは行き来しているような状況になっております。

県境部を利用する車両のトリップ長をしてみると、半数が200kmを超えるようなロングトリップでの移動となっております。また、置賜地区のODの内訳をしてみると、新潟県の内外交通が半分ぐらい、置賜地域以外の山形県と新潟県間の当該地域を通過するような車両が15%、その他を結ぶ区間として見ても36%ということで、国道113号の利用はロングトリップの通過交通が多いものと思われま

す。次のページをお願いします。こちらは通行規制の状況でございます。国道113号では、平成16年度から25年度の過去10年間で、災害で11回、事故で69回、合計80回の全面通行止めが発生しています。関川から小国の間に絞って見ると、過去10年で災害が5回、事故で13回の計18回の全面通行止めが発生している状況です。

国道113号の全面通行止め80回の約半分、37回が冬期に発生している状況となります。その通行止めの時間を累計してみると、200時間を超えてございます。冬場に長時間の通行止めが発生しているという状況があらうかと思

います。また、災害による通行止めの時間を要因別にグラフ化してみると、大雪なり雪崩といったものが原因となっている通行止め要因が9割を占めるような状況になってございます。通行止めが発生しますと、大型車が通行可能な迂回路が近くになく、例えば121号を抜けて磐越道を利用して新潟へ向かうといったような、広域的な迂回を強いられるということで、走行時間なり費用が増加するということがあらうかと思

います。次のページをお願いします。このエリアは、昭和42年の羽越豪雨で死者104人の災害が出たような地域でございます。土砂崩れ、冠水、雪崩といった災害も多く、平成16年度から25年度の過去10年間で、土砂崩れ・路面冠水で3回、雪崩で2回と、合計5回の災害絡みの全止めが発生しているという状況です。特に冬場には付近の県道が冬期通行止めになる区間がございまして、沿道の住民や沿道企業の方々は全面通行止めになれば広域の迂回をせざるを得ないというような状況になります。

沿線住民や沿線企業に対するアンケートを行ってみたことがあるのですが、沿線住民のうち約4割の方、また沿線企業のうち2割の方々が、全面通行止めになったら、仕方なく移動は止めるというような回答となっております。このように、全面通行止めが発生した際には、住民の皆様、また企業の皆様方が移動をあきらめるというような状況が出るなど、日常生活や産業活動に支障を来しているのではないかと

思われま

す。次のページをお願いします。災害時支援道路としての機能の御紹介です。東日本大震災で塩釜港など太平洋側の港が被災した際、新潟港など日本海側の港から国道113号など

を利用し、太平洋側に支援物資が運ばれたという内容です。新潟港では、震災前のコンテナ取扱量が1万5,000TEUだったのが、震災後1万8,000TEUと1.2倍のコンテナ取扱量になっていました。国道113号の交通量の変化は、震災前の5,300台が、地震発生直後では1万2,300台と、2.3倍の交通量となった実績がございました。

次のページをお願いします。交通事故の発生状況になります。対象区間には死傷事故率の高い箇所が何カ所かあります。事故の頻性が高い区間となります。死傷事故率100件/億台kmを超えるような事故類型では、追突が最も多く31%を占めてございます。次いで車両単独の23%となっております。追突事故は市街地区間で多発しており、交差点の影響があるのかなど。また、車両単独事故は線形の悪い区間で多発しており、線形の悪さ等々が影響しているものと思われます。

対象区間の過去10年間の全面通行止めのうち、7割以上の13件が事故によるものとなりますが、このうち大型車の事故割合が6割以上と多くなっております。また、事故の通行止めの要因のうち、正面衝突4件、追突1件が冬期に発生しており、冬場に4割の事故が起きているという状況になっています。

次のページをお願いします。対象区域を通過する113号は、曲線半径150m未満の急カーブが8カ所、縦断勾配5%以上の急な坂が1カ所。また、防災点検要対策箇所として落石や崩落の可能性がある箇所2カ所、岩石崩落が1カ所、雪崩が1カ所、計4カ所が存在している状況になります。また、この地域は、先ほどご説明した羽越水害の影響がもしれませんが、建設後40年以上を経過した橋梁が多いため、老朽化が懸念されるエリアではないかと思えます。このように、道路が狭いとか、舗装が悪いとか線形が悪いとか、凍結や堆雪などの冬期課題が多い区間となっておりますが、このような問題点を指摘する声も多く、特に冬場の走行環境の改善といったものを求める声が多いかと思えます。

次のページをお願いします。対象区間の中には小国町の市街地を通過する区間が含まれておりますが、ちょうどこのあたりは113号沿道に人家が連担しております。この人家連担地域ではどうしても除雪による雪堤ができてしまい、それを排除するための運搬排雪が必要となっている区間が合計3.7kmぐらいあります。1月から3月の冬の期間、90日間の中で、半数以上の50日で運搬排雪を実施した実績がございます。作業時は、ここは2車線しかございませんので片側通行止めをして作業をせざるを得ないという状況になりますので、当然、作業に伴う渋滞というものも発生してございます。

民間プローブデータの分析結果を示してございますが、こちらは10月の通常期と比べ、2月の悪天候時や運搬排雪をやっている作業時、こういったところでは市街地部の走行速度の低下が顕著に表れているという状況であり、色を見ていただきますと20km/hの赤い区間も相当出てきているということで、主要渋滞箇所にも指定されている状況です。

次のページをお願いします。新潟港は週13便のコンテナ定期港路があり、海外との貿易が非常に盛んな港かと思えます。山形や宮城からも113号を利用して、海外への貨物を新潟港まで運ぶというような利用実態がございます。山形県から新潟港に向けては、金

属機械工業品や化学品等が多く運ばれてございます。小国町からも、113号を利用して新潟港から電子部門等の金属機械工業品が輸出されている状況がございます。

また、農作物の話を書いておりますけれども、山形県は全国シェアの7割を占めるサクランボですとか、シェアの6割を占めるラ・フランスを初めとする西洋ナシといったものが非常に盛んに栽培されております。日本有数の果樹王国かと思っておりますけれども、こういったものは113号を利用して中部より西側のほうへ輸送されている実態がございます。

例えば、大阪府の中央卸売市場のサクランボの取扱量ですとか西洋ナシの取扱量を見ますと、特にサクランボは、24、25、26と、徐々に増加傾向にあるというような状況です。西洋ナシは106トンということで、全体の6割以上を占めています。26年はデータが落ちて見えますけれども、全国的にラ・フランスなり洋ナシの不作の年だったようでありまして、その中でも比率だけを見ますよ、山形県産品の比率は徐々に徐々に伸びているという状況が見てとれようかと思っております。

113号は、こういった意味で重要な輸送経路となっているわけでありまして。また、地域唯一の幹線道路ということでございますが、通行止めが先ほど来御説明しているとおり多発していて、脆弱性が課題になっているのかと思っております。

また、通過交通も多いという交通特性がございまして、小国の市街地を通行しておりますので、沿道の皆様の生活環境の向上というのも課題の1つになってこようかと思っております。

次のページをお願いします。小国町内には高次医療施設がございません。平成21年から25年の過去5年間、救急搬送の4割である547件が最寄りの第3次救急医療施設であり、東隣の川西町の置賜総合病院に搬送されています。また、10件と数は少ないのですが、県境を越えて新潟側に救急搬送している実績もございます。小国と関川、県は違いますが、お互いの消防関係が相互応援協定を締結してございまして、今後の高齢化による搬送患者増加なり道路の交通事情などに合わせて、相互の救急車が県境をまたいで行けるような協定を結んでいるというような状況もございます。

113号は、小国町から置賜総合病院への唯一のアクセス道路となりますけれども、搬送時間だけ見てみますと県の平均、全国平均よりも非常に長く、1.5倍ぐらいかかっているような状況になりますし、心疾患の患者さんの生存率は、全国、山形ともに50%を超えていますけれども、小国だけ見てみると2割を切っているという状況になっております。そういう意味では交通の安定性といったものが課題なのかなと思っております。

また、冬場の搬送に関しては、雪の影響でどうしても道幅が狭くなってしまい搬送に時間を要するというので、冬場の交通状況の改善というのも課題かと思っております。

次のページをお願いします。出産と人工透析にスポットを当てて整理してございます。小国町内には、出産や人工透析に対応できる医療施設がございません。町外の置賜総合病院ですとか、その他、山形県内の病院等へ依存している状況になります。これらの医療施設までの所要時間は39分ということで、県内で一番、病院から遠い町と言えるかと思っております。唯一のアクセス路の113号の通行止め回数が過去10年で80回と先ほど申し上げ

げましたけれども、こういった通行止めが起こる区間になりますので、沿線の住民の方々は非常に不安を抱えていらっしゃるのかと思います。

次のページをお願いします。113号の沿道には、観光客数が15万6,000人を数える道の駅「関川」、22万人を数える道の駅の「おぐに」、22.2万人を数える「いいで」と、3つの道の駅がございます。合わせて60万人ぐらいの大きな集客量を持っている道の駅があるということかと思えます。

また、山形県はワラビの出荷量が全国の3割を超えていまして、日本一多いという状況がございます。小国自体が県内の半分を占めるワラビの生産量を誇っており、この地域の特産品と言えようかと思えます。このワラビを使った観光農園が113号沿いに結構ありまして、全体の利用者から見てみますと、観光ワラビ園の利用者、9割ぐらいが県外からお越しになっているというような状況になっております。

とは言いつつも、小国町の観光客数自体、平成17年から比べて見てみますと平成25年は0.66ということで大分減っております、山形の0.97、山形県南の置賜地域の0.88と比べてもかなり減少が大きいという状況でございます。

沿線を見てみますと、荒川道路が整備された後の「わかぶな高原スキー場」では、平成18年と比べ24年には1.84とほぼ倍増してございましたし、赤湯バイパスが整備された後に赤湯温泉を見てみますと、温泉の利用客が増加しているという実績がございました。

次のページをお願いします。これまで御説明申し上げたことを表にまとめてございます。まず、上段の「道路について」では、災害や事故による通行止め、また、幾可構造的な線形不良、防災点検箇所、橋梁の老朽化といった構造上の問題。また、冬場の速度低下や事故の多発といった課題について整理してございます。下段の「地域について」では、緊急輸送道路としての信頼性の不足、産業を支える輸送路としての脆弱性、また、住民の安全・安心の確保、地域観光産業の活性化といった課題について整理してございます。これまで御説明させていただいたように、113号は通行止めなり冬場の速度低下といったことで、道路としての機能が若干脆弱であるということと高速のネットワークが未整備ということで、さまざまな課題が見受けられるのかと思えます。

次のページをごらんください。こちらは地域の将来像ということではありますが、沿線の地域において掲げられております各種計画をピックアップしたものです。山形では災害医療、日常生活、観光、新潟県では災害や道路ネットワーク、安全、小国町では安全、医療、関川村では高速交通網、観光といったキーワードをもとに将来像が描かれておりました。

次のページをお願いします。整備方針について、地域や道路の状況と課題、また、地域の将来像を踏まえまして、雪や悪天候の影響が少ない信頼性の高い物流ルートの確保、日常生活における安全性の確保、医療施設への移動信頼性・速達性の向上、観光振興の支援、こちらの4つを政策目標として設定したらどうか提案させていただいております。

これらの目標を達成するために、冬期交通環境の改善ですとか事故の減少、また、医療施設への速達性の確保、観光産業への貢献といったことを図り、道路ネットワークをいか

に構築していくのか、既存の道路ストックの活用も含めて複数の対策案を今後設定し、比較検討していきたいと考えているところでございます。

○大滝委員長 どうもありがとうございました。資料1の4までのところを中心として、新潟山形南部連絡道路の概要から政策目標の設定まで説明をいただきましたが、ここまでの内容で御質問、御意見をいただければと思います。

○大泉委員 資料の5ページ目になりますが、日に353人とか79人の流動があるということなのですが、これは道路だけなのか、JR米坂線も含めた流動の状況なのかということが1点と、このJR米坂線が冬場どういう運行状況なのかということもお聞きしたいと思います。

記憶が定かでないのですが、今年の冬、脱線か何かで運行が止まったような状況もあったかと思います。その辺をお聞かせいただければと思います。

○事務局 流動の数については、113号だけではなく、鉄道も含めた全体で整理したものになってございます。また、JR米坂線の運行状況については、今、手元に資料ございませんが、委員御指摘のとおり、今年、線路側に雪が出てきて、その撤去作業のために、数日運休になっていたという事実を、私も記憶してございます。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

○渡辺委員 2つ意見と、1つ質問ということでお願いします。実は私も2年前まで3年間ほど新潟に住んでおりまして、この路線はよく使いました。特に、御説明にありますように、冬場で磐越道が使えない場合はこちらに代替するというので、大変重要な道路であるという認識しております。

そこで、意見として1点目は、先ほど御説明にもありましたように、この横断道路というのが、やはり震災直後のときの物資の輸送の面で重要な役割を果たしました。それから、磐越道がとまってしまったときに、必ずこれがリダンダンシーで活用されるという形で、例えば高速バスも磐越道ストップでもここで走らせるというような形がありますので、早期にこの整備というのは必要ではないかと思っておりますので、ぜひ早めに進めていただきたいというのが1つ目の意見でございます。

2つ目は、今回の区間もそうですけれども、特に川西町から飯豊町の所の地吹雪というもの大変なものがあります。正面衝突などの交通事故が発生しているのは、おそらく地吹雪だと思うのです。ここの地吹雪は、青森に遜色ないぐらいに前が見えなくなってしまって、正面衝突も通常のように起こってしまう。そういった意味では、高規格道路の整備もさることながら、やはり通常の道路の地吹雪対策なども十分に行っていただく必要があ

るのではないかと思います。除雪はしっかりして走りやすいのですが、この地吹雪だけは何とかしたいというところがありますので、本日の審議とは少し外れるかもしれませんが、通常の道路管理の中での地吹雪対策をよろしくお願ひしたいというのが2点目でございます。

それで、1点、質問なのですけれども、たしか小国町のところには、小国高校がございますね。あそこの小国高校に通われる生徒さんとか教職員の方というのは、大体どういったところから来るのか。また、それが道路利用なのか、米坂線利用なのかというのが、もしわかるのであれば教えていただきたいと思います。それから、小国高校は広域的な高校になっているのか、あるいは小国町だけになっているのか、その辺も、もしおわかりになれば教えていただきたいというのが質問でございます。

○事務局 小国高校ですが、町内で全てではないことを把握していますが、町外からどれくらい来ているかは把握してございません。ただ、高校から伺った通学路の設定では、町内で通っている生徒の皆さんは、小国高校が113号沿線にありますので、113号まで出てきて、最後は113号沿いを利用して高校に通う形になっていました。なお、この4月から小国町では小学校の統廃合があり、小国小学校が113号の南側にできています。通学する児童は113号の北側にも結構いるため、小学生だと少し心配だということもございまして、今年度から113号の現道沿いに歩道を設置する事業を行っており、現道対策についても緊急に必要なものは、実施している状況でございます。

○大滝委員長 ほかに、どうぞ。

○石黒委員 私も以前、米沢から胎内市まで行く必要があったときに、車で行こうと思ひネットで調べたところ、少し怖いと思ひたものですから、車をやめて米坂線を利用した経験がございます。電車で通ると大変景色のきれいないいところだと思ひたのですが、やはり道路だといろいろ危険なものが含まれているのだなという感じを持ちました。

それで、この道路というのは、緊急配送といったものも特に大事な点もありますし、どうしても整備が必要なものだろうと思ひますのですけれども、全体計画の中で、整備が終わっているところが14%という御説明がございました。それで、今回は県境のところの12kmを事業化されるかどうかというようなところなのですけれども、つながらずに、どうしても部分的に工事されると思ひます。そのときに、部分的であってもいかに大きな効果を発揮できるかということがとても大事なことだと思ひます。

例えば、整備されるところで、近くに迂回する十分な道路があつて、それがあつたためにここが整備されれば十分使えるとか、少しでも大きな効果が発揮できるようなものにしていращやるのだと思ひますのですけれども、そのようなことが大事かと思ひます。

それから、1つ質問ですけれども、先ほどサクランボとかラ・フランスの産地だとい

ことをお聞きしまして、大阪の中央卸売市場へ送っていらっしゃるというような御説明が13ページでございました。大阪へ運ぶときも、113号を通っているのでしょうか。イメージとしては太平洋側のルートを利用すると思ったのですが、新潟のほうから行って、船か何かで出されるのでしょうか。それとも陸路なのかわかりませんが、新潟を通るほうが多いということなのでしょうか。

○事務局 ちょうど山形県あたりから関西方面へ行こうと思いますと、太平洋回りで行くと首都圏を抜けていくルートになるのですが、太平洋回りのルートと日本海回りのルートでは、100kmぐらい日本海回りのほうが近いです。農業をやっていらっしゃる方々にいろいろ聞き込みをやっていきますと、西のほうに行くルートは、やはり日本海を回っていくほうが近いというような声が多いです。実際、首都圏で渋滞に巻き込まれて、またそこから東名に乗ってというルートをとられるよりは、早く日本海側に出て北陸道を走っている方が多いような感じでございます。

○大滝委員長 石黒委員の最初の御意見ですが、これは必ずしも今対象になっている道路に限らないと思います。こういう長い計画があって、部分的に工事をしながら最終的につないでいくというようなケースのとき、前にも小委員会の中で同様の議論があったと思うのですが、完成した部分について、部分的であれ何らかの効果があり、最終的に大きな効果がありますという話は当然あると思うのですが、今回のように例えば12kmの分とか、あるいは既に完成している部分とかを、部分的であってもその効果として見ていくとか、そのときにどういうことが生まれてくるかとかという話は、この案件に限らずあっていいと思います。全部つながらないと効果は出ませんといった話だけではなかなか説得力にも欠けてしまうと思うのですが、その点について、一般的な話で結構です、必ずしもこのエリアのお話に限らなくてもいいのですが、少しその辺のことに、お考えなり取り組みの姿勢などあれば説明していただければと思います。

○事務局 まず、なかなか財源も限られていますし、その中で一度にはできないものから、やはり課題の多いところから取り組んでいるというのが実態でございます。その中で、今回も説明させていただきましたが、道路には様々な課題がありますので、その課題を総合的に判断して取り組んでいるという状況です。

部分的に開通したところについても当然ながら効果は出ていまして、例えば地域の方々から要望をいただくようなときには、例えば、今のところこんな形で効果が出ているので、もっと伸ばしたらもっと効果が出ますよと。そういった声をお聞きしていますし、我々も開通するたびにそのあたりの効果というのはホームページなり記者発表なりで公表して、国民の皆様にも知っていただくような取り組みをしているところであります。

今回に関しても、16ページを見ていただくとわかるのですが、この113号に

つについては西側と東側、それぞれ荒川道路、そして赤湯バイパスといったところが既に開通しておりまして、その効果として、荒川道路と赤湯バイパスの開通効果、スキー場の来客数ですとか赤湯温泉近辺の観光客数といったあたりでも効果が表れているということで、一部ではありますが、紹介させていただいているということでございます。

○大滝委員長 石黒委員の御意見ということだったのですけれども、私からも追加的な質問で補足させていただきました。ほかの委員の皆様方からも御質問、御意見いただきたいと思いますが。

○大川委員 実は私、鷹ノ巣道路の計画段階で参加したことがあるのです。それで、当初の設計ではかなりいい線形でやっていたのが、途中から、予算が非常に厳しいということで、現道に手を入れて直す計画に変えたという経緯があり、委員会で非常に辛い思いをした記憶がございます。当時の委員長、長岡技術科学大学の鳥居先生でしたけれども、かなりおかんむりだったのですけれどもね。「何とか予算を調達できないのか」というようなことまでおっしゃっていて、そこが今、施工中ということで、順番につながっていくということで、ようやくここまで来たのかなということで、先ほどの御説明を聞いていたのですが、その地の元の人たちにとっても当然のことながら効果あるし、それから、多分、つながって、そこがずっといい状態になると、かなり誘発的な交通量も出てくるのではないかと思います。

例えば、新潟にいますと、冬場、蔵王に行きたいという学生諸君の話を知っていると、結構そういうことがあるのですよ。ところが冬場の道路状況によっては、蔵王をあきらめて妙高あたりにしようとか、そういう話も結構聞きます。だから、道路がきちっとさえしていれば、蔵王とかいろいろな方面に行きやすいという状況があると、随分違って来るなという気がします。だから、つなげるというのは当然という気はしまして、少しでも早くちゃんとしてよということを思っています。

赤湯のところも立派になっていますし、坂町のほうから入っていくところもよくなっていますから、同じような状況でずっと行けるように、とにかく早くなるというのは必然だろうと私は思っていますので、ぜひよろしく願います。

それで、予算が厳しいということで、当初描いていたような、高速道路に近いような状況で計画するといった状況は、今は厳しいのでしょうか。やはり、現道に手を入れながらというのが基本なのでしょうか。

○事務局 北陸の事情は余り承知していませんが、少なくとも東北側の赤湯バイパスですとか梨郷道路といったところは、今の113号とは別線で設けております。

○事務局 計画段階評価を進めていく際、どういう形で整備をしていったらいいのかとい

うものを政策目標に照らしてこれから御議論いただくことになってこようかと思いますが、当然、今の道路をうまく使いながらやるという方法も考えていかなければいけないでしょうし、そうではなくて別線で整備するというような案も考えていかなければいけないのだろうと、いろいろなオプションがあるのだと思います。それはまさにこれから議論していかなければいけない話だと思しますので、引き続きその点は次回以降の委員会等で御審議いただければと思っております。

○事務局 鷹ノ巣道路も当時の御議論ありましたが、やはりその地域の課題を解決するような道路を計画してつくっていくということを御審議いただくということが重要かなと思いますので、今回も冬期あるいは構造ということも政策目標の課題として御提案させていただいているとおり、そのような観点も含めて今後、御審議いただければと考えております。

○大滝委員長 この委員会の中でまだ十分、議論の余地があるというお話だったかと思しますので、引き続きてよろしく願いいたします。

○浜岡委員 資料1の2ページに、ちょうど対象地域を取り巻く東北・北陸地域の全容が示されています。新潟県は広域地方計画で東北6県と一緒に、つまり7県で圏域全体を考えていきましょうという対象地域になっているかと思えます。そう考えたとき、新潟県と山形県の交流、例えば県庁所在地間の移動などを見ていくと、先ほど100kmぐらい遠回りになってしまうというお話がありましたが、今のつながっていない状態でいると高規格の道路では大分遠回りになってしまうと。ですので、このエリアをつなぐということは非常に重要であるというのは、図を見てすぐわかると思えました。磐越道を通っていくこともできなくはないですが、そういうことをするよりは、しっかりと県と県を結ぶというので、これは非常に重要な道路であると思えます。

関連して、6ページですが、交通量で大型車の混入率が示されています。35%という値は極めて高い数値ではないかと思えます。トラックが多いということは長距離移動する車が多いということですので、ここの道が冬期に利用できなくなると非常に広範囲に影響することがデータで示されているのではないかと思えます。そういった視点で見て、この道路というのは広域な幹線を成す必要な道路であるというのが再認識できるかと思えます。

そうは言いつつも、10ページで国道113号の死傷事故率トップ2がこの地域にあるというのは何とかしなければいけないというのわかりますでしょうし、先ほど、大型車が多く通行するということと小学校が道路の南側にできているということで、北側から南側に横断する子供もいると。そうしたときに、最近よく話題になっています子供の安全、通学の安全を考える意味でも、できるだけ大型車は違う道路を走ってほしいというのを、これもわかりやすい展開になっています。そういうことで、ローカルで見ても、この小国

のエリアをバイパスするといいますか、通過する違う道路が必要だということもわかることではないかと思いました。

先ほど渡辺委員のほうから、冬期、地吹雪がひどいと。私もつい最近、3月10日ですけども、地吹雪があったときに車で走りましたが、結構、怖いです。ほんとに怖い。何とかそれは、新しい道をつくるとしたら、地吹雪の影響を受けない形にしてもらいたいというのが希望です。

具体的に言うと、トンネルなどであれば全く外部の環境は関係ないので、助かることではないかと思えます。ただ、一方で予算制約というものもありますから、必ずすべてをトンネルにしなさいということまでは言えないと思えます。ですが、雪の多いところであり、地吹雪があると、できるだけそういう影響をなくすような形で整備をしていくということが必要ではないかと思えます。

今までの感想なのですが、1つ質問は、先ほど大型車の交通が35%で高いとありましたけれども、これは、ほぼ深夜の時間帯というのですか、歩行者のいない時間帯。仮にあるとしたら、大型車の利用率の高さというのはそれほど問題ではないと言われるかもしれないのですね。つまり、通学時間帯とか歩行者が活動している時間帯での大型車の割合がもしわかりましたら教えていただきたいと思えます。

○事務局 時間帯別の大型車混入率をお手元に用意しておりませんが、ただ、実際に走行された方はもう御承知だと思いますが、113号の利用自体がどちらかというと夜間は少ない傾向にあって、昼間、実際に通行していただくと、すれ違う車にかなり大型が入っているのが実感できるかと思えます。

夜間に物流関係で多く大型が通っているのではないかという御指摘については、すみません、データがないのですが、私が現地を見ている限り、そういう特性だけが飛び抜けているわけではなくて、昼間から大型はよく通行してございます。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

○佐藤委員 震災のとき、物流を支えるJRがずたずたになってしましまして、道路というのは重要だなというのはすごく感じたわけです。それで、すぐに山形県の知事さんが、日本海側と太平洋側をつなぐ、横断する道路の重要性について、かなりしっかり発言をなさっていたような記憶がございます。

地図を拝見するだけでも、そういったものの重要性は誰しも感じる場所ではないかと思うのですが、もう1つ、私の関心事といたしましては、やはり雪のときの災害の対策や、通行の確保でありますとか、これから新しい道路をつくる時にどうやって解消していくのがいいのか、どう解消できるのか。私の中では新しい道路がどんな道路になるのか、そちらのほうに興味は移ってしまっており、今のところ質問はございません。

○大滝委員長 ほかに、もし何かありましたらお願いしたいと思いますけれども。

○大泉委員 資料の16ページで観光のところですが、小国町の近くの飯豊町もいろいろ観光に熱心に取り組んでいらっしゃるって、その観光のメニューというのは、自然体験や農業体験が多いのだと思います。そうすると、自家用車を使った機動力のあるファミリー層が対象になるのかなというのもありまして、米坂線を使います、とどうしても2次交通の問題が出てきてなかなか難しいのですけれども、やはり道路がつながることによって、仙台や新潟といったところから集客できるという可能性も生まれ、地域の経済振興という意味ではいいのかなと思います。

それから、南北の広域災害の場合、先ほど皆さんがおっしゃっているように、物流の輸送などで、やはり東西軸といった横軸の重要性というのはあるのだと思うのです。今回、特に福島から新潟や山形に避難した方が非常に多く、ピークの際は新潟県内に7,000名、山形県内には1万3,000名の方が避難なさっています。そういう方たちが、利便性などの面で、福島なりほかの地域につながるということでも、この道路の意味があるのかと思いました。これは意見です。

それから、1つ質問があるのですが、資料の17ページに政策目標の設定がありますが、道路の構造について「防災点検箇所」という言葉が出てきました。これはどういう基準で、どのように点検するものなのか、頻度みたいなのも含めて教えていただきたいと思います。

この言葉が、あとで御説明があると思いますけれども、アンケートにも出てくるので、言葉の意味を教えていただきたいと思ったのですけれども、お願いします。

○事務局 防災点検の頻度を失念してしまったのですが、もともと現道上で、例えば落石がありそうとか、もともと地形上、非常に危ないとか、そういった場所を全線にわたって点検してございまして、それぞれの箇所ごとに、例えば石が落ちてきそうだったらロックシートで覆うとか、石が出てこないように柵を建てるとか、そういった対策を最後はまとめていくようなことをやってございます。

今回、ここの区間では、例えば盛り土の段数が高くてクラックが認められているとか、土留め擁壁がちょっと壊れかけているとか、そういった場所を点検で見つけてございまして、そういった場所を随時、この事業とは別に、現道管理の一環として、メンテナンスの一環でやっているようなものであります。

○大泉委員 つまり、危険な場所については点検場所と指定して、定期的に点検するというような仕組みということでしょうか。

○事務局 点検した結果で、すぐに対策しなければいけないようなものから経過を観察す

るようなところまで、そこは段階的な整理をしております、予算の制約なども踏まえて、どこからやっていくかというのは現場管理のほうでやっています。

点検自体は、対策を打てばどうなったかというのは、またフォローしていくようなことで現場のほうは対応させていただいております。

○大川委員 私、長いこと道路防災ドクターというのをやっております、まさにこういう箇所、要するにどこが問題を抱えているかという箇所が決まっています、それは、例えば北陸地整の話だと、雪解け時に一回全部チェックかけるとか、そういうことをやっていると、各現場でカルテを持っているのです。過去からの経緯が全部記載されていて、特に問題が大きいつきは僕らみたいのが一応、専門家ということで呼ばれて、一緒にそこを見て意見を述べるという、そんなような対応をされています。

○大泉委員 つまり、それをやることで通行規制とかが生じるということですね。

○大川委員 危ないときは、僕らが行く前に止めてしまいます。それで、その見立てをして、どういうふうに手を打つかとか、そういうことで意見を求められる。

それから、解除するときも、場合によると意見を求められたりします。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

○渡辺委員 16ページの観光のところの図がございませうけれども、人が増えていかないというのがあるのですが、1つの問題は、道の駅の閉まる時間が早いというものもあるかと思えます。6時か7時になると、ここは全部閉まってしまつて。

ですから、御飯をどこで食べるかというときに、道の駅に寄って食べる人たちもいなくなるので観光の数が少ないという部分も実態にあるかと思えますので、管轄が国土交通省さんかどうかわかりませうけれども、その辺も御考慮いただくと幅広い意味では観光にプラスになっていくと思えます。

○大滝委員長 道の駅としてはかなり成功しているほうですよ。私は道の駅「いいで」に行ったこともあります、お客さんも沢山来ていてすごく活発ですよ。

20万が2つと、15万を超えているというあれですから、このエリアの中にある道の駅としては経営的にもうまくいっているほうではないかと。それから季節のことを考えてみれば、頑張っているなという感じは持っていますけれども。

ほかにいかがでしょうか。

それでは、こんなところでよろしいですか。

多くの委員の皆様方から沢山の御意見と御質問をいただきました。そのことについては

この後の議論の中でも反映させていただきたいと思いますし、もちろん議事録にも全部とどめて公開するということになると思うのですけれども、委員長として私の感じでは、地域の状況の把握ですとか政策目標の設定について、この原案で特段の問題はなく、ここまでの議論としては概ね妥当ではないかと判断をいたしました。特に皆さん御異論がなければさらにこの先に進めてまいりたいと思いますけれども、よろしいですか。

それでは、引き続きまして後半のほう、今後の手続の進め方、地域からの意見聴取方法につきまして、同じく事務局から説明をお願いしたいと思います。

○事務局 資料1の20ページをお開きください。今後の手続の進め方になります。

本日3月20日に開催しました東北・北陸地方合同小委員会、こちらのほうで地域や道路交通の現状と課題、また政策目標の設定を、御議論いただいたところであります。その後、本日の議論を踏まえて、意見聴取ということで、地域の皆様方からの御意見をいただくという手続に入りたいと考えてございます。

地域の方々からの意見としては、地域なり道路の持っている課題、それから求められる道路の機能について、道路の利用者ですとか沿線の住民、地域の住民の皆様方、また企業の方々といった方を対象にアンケートの調査を行いたいと思っております。

また、企業に関してはヒアリングの調査も行いたいと思っております、それらの聴取結果を踏まえて、次回の小委員会で意見聴取結果の確認と、それを踏まえての対策案の考え方や、対策案の検討をした上でのルート帯を御提示していくことを考えてございます。

また、次回の小委員会が終わった後にも、また地域の皆様方に意見聴取を行っていきたいと考えております。意見聴取の方法についても御審議いただきたいと思っております、次ページにお進みいただけますでしょうか。

こちら、地域からの意見聴取方法ということで記載してございます。意見聴取の方法については、先ほど申し上げたとおり、ヒアリングとアンケートということを考えてございます。企業のヒアリングについては、113号沿線の企業10社、利用いただいております高速バスなどの交通事業者の3社、それから西置賜行政組合消防署小国分署、小国町立病院といった、計15社・機関を予定してございます。

住民のアンケートについては、地域住民、道路利用者ということで、地域の住民は関川村2,014世帯、小国町2,904世帯、合計4,918世帯でございますけれども、こちらを対象としていきたいと思っております。また、配布については、村なり町の広報誌といったものを活用していくことを考えてございます。

企業のアンケートについては、対象市・町の国道113号当該区間において、24年度に利用車両の社名読み取り調査を行っております。こちらで把握された企業117社、新潟、山形、宮城のトラック協会21支部、それから新潟・山形県の観光宿泊施設73社、合計211社を考えてございます。

そのほかに利用者ということで、この沿線に住んでいらっしゃる方も当然いっし

やいますので、町村の役場ですとか道の駅といったところにアンケートの用紙を置いていくようなことを考えております。また、記者発表やポスターの掲示、新聞広告、ホームページへの掲載等々を使ってウェブのアンケートもやっていきたいと考えております。

次のページへお進みください。こちらは、「資料2」と書かれているものでもお示ししてございますが、実際のアンケート用紙のイメージでございます。アンケート対象となる道路の概要なり計画段階評価のスケジュールを記載してございますが、裏面を見ていただきますと、アンケート対象となる道路の概要ですとか計画段階評価のスケジュールについて書いてございます。

裏へ行きまして、見開き、113号の状況になってきますが、こちらは現道の113号が抱えております課題、それに対して今まで整理した結果をまとめている状況です。

3ページ目が、アンケートの質問事項になっております。こちらが質問事項になっていきます。回答については、こちらに葉書を記入するような形にしています。

問1については、113号の利用頻度をお聞きしたいと思っています。問2としては、どのような目的で113号を御利用いただいていますかと。こちらについては複数出てくると思いますので、複数回答を可としています。問3-1については、交通問題などの課題を、利用されている皆さん、アンケートを記入される方がどのように感じいらっしゃるのかというのを複数回答でいただきたいと思っています。問3-2では、問3-1では、お答えいただいた中で、場所とか時間とか、もう少し具体的なことを実体験としてお聞かせいただくようなことを考えております。問4では、どのような機能を持つ道路が求められているのかということ、複数選択可能ということでアンケートに回答していただくかと思っております。問5に、その他もろもろ何かあればということで、自由記入できるような欄を設けております。

資料1の24ページのほうにお戻りいただけますでしょうか。こちら、実際、このアンケートと一緒に抱き合わせでお配りしようと思っております葉書のレイアウトの案でございます。表面には、個人の属性として年代、職業、性別、居住されている場所、差し支えない範囲で氏名をいただければと思っております。葉書の裏面については、先ほどのアンケート項目に回答する、記載する場所を設けてございます。選択肢のところについてはチェックボックスで選べるようにしてございまして、また、自由回答をいただくようなところについてはそれなりのスペースを設けて記載ができるように、案として提示しているような状況でございます。

このような形で、葉書とアンケートと一緒に配布することで、また、ウェブで回答するものも葉書の裏面と同じような回答ができるようなホームページを組み込みまして、アクセスしていただいた方に回答いただけるような形をつくっていきたくと思っております。

以上、簡単ではございますが、今後の手続の進め方なり意見聴取の方法についての説明を終わらせていただきます。よろしく願いいたします。

○大滝委員長 それでは、御質問、御意見を皆様方からお伺いしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○石黒委員 葉書で回答いただく形のアンケートですが、これは住民アンケート、それから役場、道の駅等に置かれるもの、ホームページで回答できるもの、全て同じアンケート内容ということでしょうか。

○事務局 アンケートの内容は全て同じもので対応したいと思っています。個別に聞いたというようなものについては、別途ヒアリングという形で対応したいと思っています。

○石黒委員 この手のアンケートでは余りないかとは思いますが、例えばすごく強い思いを持っている方が、家に来たのも出すし、役場へ行っても出す、道の駅でも出す、インターネットでも出しますとなったとき、チェックができないことがあるのですね。

普通、私たちが使うアンケートだと、郵送で答えていただくか、もしくはインターネットでよければインターネットで答えてください、どちらか選んでくださいという場合に、コード番号を入れてもらったりして重複しないようなチェックはするのですが、この手のものはそういうチェックはなかなか難しいと思いますけれども、集計結果をどのくらい今後の計画に反映されるのかということもあると思うのですが、そういう危惧はないこともないのかなと思ったものですから、そのあたりはどのようにお考えでしょうか。

○大滝委員長 一種の組織票みたいになってしまう可能性がないかということですよ。

○事務局 基本的には1人1票を想定はしていますし、そういう方は少数だと思いますので、もし仮にそういうことがあったとしても、それだけ強い思いを持っているということでもよろしいのではないかと。あと、何1,000という票がある中で、どういった傾向があるかという、細かいパーセンテージというよりは、その傾向のところを確かめるというのが主眼となりますので、その辺は問題にならない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。

○大泉委員 先ほどお話しした件なのですが、A3のほうの1番「通行規制」というところで、「113号は、線形不良区間や防災点検要対策箇所が多数存在し」とありますけれども、図面のほうを見ると防災点検要対策箇所というのはこういうことなのかなというのがわかるかと思うのですが、一般の方がこの文章をみただけで、道路の状況がわかるように、ちゃんと説明してあげたほうがいいのかなと思いました。

例えば、資料1の11ページの説明で、「急カーブが連続する線形不良区間や落石・崩壊

等の防災点検要対策箇所が」という説明がありますので、このように書いてあげたほうがわかりやすいかなと感じました。皆さんにとっては当たり前のことなのかもしれませんが、初めて見る方は迷われると思いますので、丁寧な説明をしていただければと思います。

○事務局 御指摘のとおりだと思いますので、表現等々、丁寧にわかりやすいように工夫させていただきたいと思います。

○大川委員 私も、実は大泉委員と同じような趣旨で、例えば問4のところを見ますと、「当該地域には、どのような機能を持つ」というような言い方をしていますよね。113号のことを言っているから、それを念頭に置いてという前提でしょうけれども、ここだけ見ると、一般論で答えるべきなのか、この道路に何を求めるかということを端的に聞いているのか、その辺、答える方が少し躊躇されるのかなというような気がしまして、書き方に少し工夫していただければと思います。

○事務局 工夫させていただきたいと思います。

○大滝委員長 ほかにありますか。

○渡辺委員 1つ確認ですが、各世帯に住民アンケートを送付する際は、世帯主に出すような形になるのでしょうか。

○事務局 東北中央道でこの前やったパターンですと、各町なり村の広報誌を各戸に配布して届けていると思うのですが、その中に一緒にアンケート入れてお送りするので、世帯に1部届くような形になってこようかと思います。

それが世帯主でなければ回答できないという縛りはございませんので、一番113号を利用している関心のある方がお答えいただければいいと思いますし、また、1人ではなくて、お父さんもお母さんも息子さんもみんな答えたいというのであれば、役場なりに別のものがございますので、そちらで対応いただくことで考えてございます。

○渡辺委員 特に山形というのは世帯の家族数が多いはずなので、1世帯での回答方法が1つではなく、複数に設けられているというのが、何かしら表示があったほうが親切だと思います。これは意見でございます。

○事務局 御指摘の点も踏まえて検討させていただきたいと思います。

○大滝委員長 ほかにいかがですか。

○**浜岡委員** 資料2の③と書かれた、アンケートの回答例や質問票が書いてあるページですが、③のエリアの右下側で、アンケート回答欄に回答例を示しているかと思います。細かくて申しわけないのですが、問3-1では1、2、4にチェックされているのに、問3-2で合っていないですよね。混乱されてしまうと困りますので修正をお願いいたします。

もう1つは質問ですが、今回、企業の方にヒアリングをするというのは非常にいいことではないかと思いました。アンケートで聞くだけではなく、もう少し掘り下げて聞くことができるという意味で意味があると思ったのですが、どういうことを聞かれるかがわからないのですけれども、説明をもう一度お願いいたします。

葉書で回答いただくアンケートと同じことは、多分、質問されると思うのですが、それに加えてどういうことまでお聞きするかということなど、お願いいたします。

○**事務局** 東北中央道の秋田県境をやった際、企業のアンケートをやはりやっておるのですけれども、住民の皆さんにお聞きするのと同じことは当然聞くのですが、それプラス、企業活動に特化して、どういったところで困っているのかとか、そういったことを個々に少し具体的に聞いていくようなことになってこようかと思います。

他区間でやったアンケートの中では、やはり時間が読める読めないとか、交通の安定性などを実際ヒアリングの中でお聞きしておりますので、ヒアリングする際に、バスであれば多分、定時性の話が出てくるのかもしれませんが、そういった企業の活動に対してどういものを求められるかというところに少し的を絞った質問になってくるのだと思います。

○**浜岡委員** ありがとうございます。

○**大滝委員長** 先ほど農産物の話が出ていましたけれども、あの手のものなどについても、それを輸送しているとか、企業などにはそういうこともやはり聞いているわけですよね。

○**事務局** トラック協会など、物を運んでいる方々、また荷主の方々といったところも聞いていかないと、わからないことがあるかと思っています。

○**大滝委員長** 実態がなかなかつかめないで、私たちが頭の中で考えている話と違うことがかなりあるということもあるので、当然のことかもしれませんが、そういうこともぜひ聞いていただければと思います。ほかにいかがでしょうか。

○**浜岡委員** 関川～小国間という12kmの区間ですが、これは鷹巣道路とは直接接続しないのですよね、図の表現が接続するよう見えるのが少し気になりました。

○事務局 現在、関川～小国として表現している部分と鷹巣道路は、直接、接続はいたしません。図の描き方が誤解を招くのではないかという御指摘かと思しますので、表現を工夫させていただきます。

○大滝委員長 ほかに何かお気づきの点がありますか。

○渡辺委員 本日の委員会を終えて、いつのタイミングでアンケートを開始するのか、参考までにお伺いできればと思います。

○事務局 まだ具体のアンケート時期については決めていませんが、本日いただいた御意見も踏まえて修正をしながら、できるだけ早期に取り組んでいきたいと思っております。

○渡辺委員 冒頭、意見でも申し上げましたように、できるだけ早くお願いいたします。

○大滝委員長 よろしいでしょうか。それでは、後半の点についても御質問、御意見をいただきましたが、できるだけそれを反映していただくようお願いしたいと思います。

本日の委員会のまとめとしましては、地域の状況の把握、それから政策目標の設定、さらには今後の手続の進め方、地域からの意見聴取方法につきまして、沢山の御意見、御質問いただきましたが、全体としては概ね妥当ということで委員会の結論としたいと思わずけれども、これでよろしいでしょうか。

それでは、概ね妥当という形で先に進めるということで、事務局で本日の意見を踏まえました上で、これから意見聴取を進めていただくことでお願いしたいと思います。

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、本日の会議に提出された資料は公開することよろしいでしょうか。

それでは、委員の皆様方から了承いただきましたので、本日の資料一式については公開するというにいたしたいと思います。

あわせて、議事録につきましても速やかに公表することとなっておりますが、これについては事務局から何かありましたらお願いしたいと思います。

○事務局 議事概要については速やかに作成し、委員長に確認していただいた上で公表させていただきますと思っております。また、詳細な議事録については、後日、委員の皆様方にメール等で送付させていただきますので、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 よろしいでしょうか。概要につきましては私のほうで確認をして公開ということになります。それから、全ての委員の皆様方から御発言いただいておりますので、

御発言の内容につきましては、この後、メールで皆様方に御確認いただき、私も含めて了承いただいた上で議事録として出すという手続を踏みたいと思いますけれども、そういった対応でよろしいでしょうか。

それでは、委員の皆様方から了解いただいたということで、本日予定しておりました議事を終了いたしました。議事の進行につきまして事務局にお返ししたいと思います。

○司会 大滝委員長並びに委員の皆様、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4回東北・北陸地方合同小委員会を閉会いたします。