

社会資本整備審議会道路分科会
第2回東北・関東地方合同小委員会
【議事録】

○議 事

1) 計画段階評価

- ・一般国道6号茨城県北茨城市～福島県いわき市間（勿来バイパス）計画段階評価 2回目

○大滝委員長 改めまして、皆さん、おはようございます。委員長を務めております大滝と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

今日は2つの地区の小委員会の合同ということで、大変多くの皆様に出席していただいております。委員長として感謝申し上げたいと思います。

特に、先ほど小池局長からもお話がありましたけれども、関東地方小委員会の4人の委員の皆様方には、御多忙の中、遠路、仙台までお越しいただきまして、改めまして私のほうからも感謝申し上げたいと思います。本当にありがとうございます。

それでは、早速ですけれども、議事に入りたいと思います。

1) 計画段階評価

・一般国道6号茨城県北茨城市～福島県いわき市間(勿来バイパス)計画段階評価 2回目

○大滝委員長 一般国道6号茨城県北茨城市～福島県いわき市間の勿来バイパスにつきまして、事務局より最初に説明をお願いしたいと思います。内容が大変多岐にわたっておりますので、前回の委員会の概要、それから地域からの意見聴取の結果、さらには整備方針の検討につきまして、続けて御説明をお願いしたいと思います。

○事務局 ただいまより、磐城国道事務所の小澤より、着席の上、御説明申し上げます。お手元の資料1をお開きいただきたいと思います。

今、委員長から御説明ありましたように、表紙にあります1から6のうちの、1から3を続けて御説明申し上げます。

まず、1枚お開きください。前回委員会の概要が2ページに載せてでございます。前回は6日4日に第1回として開催したところでございます。前回の議事内容につきましては、四角囲みに1から4とございます内容を御審議いただいたところでございます。その中で、委員の皆様方より頂戴いたしました主な御意見、それと事務局としての対応状況につきまして、下の表のように取りまとめてございます。本日、資料がございましたので、内容につきましてはまたお時間のあるときに見ていただければと思います。

なお、本日お配りしています参考資料1に、この御意見を賜った上で修正したものをお配りさせていただいておりますので、これについてもまたお時間のあるときに御確認いただければと思います。

続きまして、3ページをお開きください。2の「地域からの意見聴取結果」でございます。前回の委員会の後にいただいたアドバイスを踏まえてアンケートした結果を資料に載せておるところでございます。

まず4ページに、2-1として「意見聴取に関する広報の実施状況」を取りまとめてございます。上の四角にダイヤ型で3つ黒ポツがございますが、新聞広告、それと広報誌、ホームページ、それと企業ヒアリング、このような方法でそれぞれアンケートをとってご

ざいます。詳しくは、福島県内では主要2紙、茨城県内も主要2紙、それぞれアンケートへの協力を呼びかける広告を掲載したところでございます。

その概要が、下の新聞記事の切り抜きをつけているところでございます。また、いわき市、北茨城市、高萩市等の各市で出している広報にアンケートへの協力を呼びかける広告を挟み込みまして対象地域内に配布させていただいたとともに、それぞれの自治体が出しているホームページにもバナーを掲載させていただいて、それぞれ関心を呼び込むという工夫をさせていただいたところでございます。

また、企業ヒアリングとしては、職員が直接、各企業・団体を訪問させていただきましてヒアリングを実施させていただいたところです。また、あわせて今回のアンケートへの協力を呼びかけてきたところでございます。

5ページがその結果でございます。表でまとめてございます。左上にある表が、住民アンケートとインターネットを使ったウェブ調査、あと企業へのアンケートをした結果を、茨城県、福島県と、それ以外からもウェブ等では来ているということもございまして、まとめてございます。住民アンケートのほうは、82,262部配布させていただいて、11,852部の回収をさせていただいたところでございます。また、インターネットを使ったウェブにつきましても、543の回答をいただいたところでございます。さらに企業につきましても、163社の中から47社の回答を得たところでございます。また、右上段でございますが、企業ヒアリングも、茨城県内、福島県内、それぞれ経済団体、医療機関、運輸関連業者等を回らせていただいたところでございます。

5ページの下の方でございますが、茶色いハッチをつけたところが今回のアンケートの配布先の対象エリアでございまして、凡例の中にありますような赤丸でありますとか、緑の四角、薄青の三角とかそれぞれは、企業ヒアリングをした訪問先の場所でございます。そのエリアに入りきらないところとしまして、北側は宮城県の仙台市でありますとか、同じ福島県内でも福島市、郡山市からもそれぞれヒアリングさせていただいております。また茨城県側につきましても、このエリアの南側にございます日立市、水戸市内から、それぞれ合計5カ所、アンケート、ヒアリングをさせていただいたところでございます。

続きまして6ページでございます。住民アンケートのほうの意見聴取の結果を取りまとめたものでございます。住民アンケートは、住民11,852人、ウェブアンケート543人、合計12,395人から回答を得たところでございます。内訳としましては、上の円グラフにありますように福島県側が6割、茨城県側は4割ということで、それぞれ年齢別、職業別、性別、運転免許の有る無しで見たものを下の段の円グラフで表してございまして、この図のような結果になってございます。

続きまして、7ページをお開きください。利用頻度や利用目的につきましてアンケートしたものを、それぞれグラフ化したものでございます。利用頻度につきましては、回答の約4割が6号を月数回程度と回答するという一方で、毎日使うというのは13%ということで、毎日使わない方からも今回のアンケートについては関心を持っていただけたのでは

ないかなと感じているところでございます。また、利用目的については、家事・買い物や観光・レジャーがそれぞれ半数を占めるという結果が出ております。

続きまして、8ページをお開きください。課題の把握について分析したものでございますが、交通渋滞の発生（朝・夕や観光シーズン等）でありますとか、災害時の通行あるいは避難に不安がある。また、通行止めのおきや、迂回路が遠いなどを回答する人が過半数を占め、地域別でも同様の傾向が出たところでございます。

また、下の円グラフにありますように、回答された8割ぐらいの方が道路整備の必要性を感じているというアンケート結果になってございます。

続きまして、9ページをお開きください。質問5に「今後の道路整備の検討にあたって配慮すべき事項」というのを自由に記述していただいたものでございます。それぞれ、交通関連、事故関連、災害関連等、分類ごとに主な自由意見を列挙させていただいているところでございます。赤線のところだけ読み上げますと、交通関連では「早急に整備を希望する」でありますとか、事故関連であります「事故や渋滞の原因となる信号や横断歩道などを極力造らない道路にして欲しい」とか、災害では、津波の被害があった地域ということもございまして、「浸水の恐れのある区間は代替となる迂回幹線が必要」だというような意見や、医療関連では、「迂回路が遠いので病院に行くにも時間がかかる」というような意見等が出たところでございます。

10ページも、関連してでございますが、質問6で道路整備が必要だと思わない理由について聞いた代表的なものをここに列挙させていただいておりますが、左の「分類」にありますような「現在の道路で十分」でありますとか、「それ以外にやるべきことがある」、あるいは「当該区間の利用が少ないため必要性を感じない」というような意見が出されておりました。

続きまして11ページです。それらをクロス集計結果としてまとめたものでございます。道路整備の必要性につきましては、グラフの左上ですが、居住地と道路整備の必要性の関連性を見たグラフにありますように、沿道地域——いわき市の勿来、小名浜、あるいは北茨城市で高い傾向が出てございます。

また、このグラフの右側の「利用目的」、あるいは右下の「課題認識」との関連性でみたグラフから見ますと、道路整備の必要性は高いと感じているという意見が多数を占めているということがわかります。

また、左下のグラフから、利用頻度が低くなると道路整備が必要という回答も下がってくるという中で、ほとんど利用したことが無いという人の中からでも、7割ぐらいの方は道路整備が必要という意見が出されていたということがわかりました。

続きまして12ページでございます。ここから企業アンケートの結果を分析したものを載せてございます。回答企業の約7割の方が国道6号を毎日利用されると回答しております、その利用目的としては、運送というのが断トツで1位でございました。

続きまして、13ページでございます。それぞれ現道の課題について聞いたところ、住

民アンケートと同じような結果が出ておりまして、交通渋滞の発生、災害時の通行に不安がある、通行止めの際に迂回路が遠い等の意見が主に占めておりました。

また、企業の回答の9割以上の方からは、道路整備の必要性を感じているというような回答が得られておるところでございます。

14ページでございます。これも企業アンケートの中で、質問⑤「今後の道路整備の検討にあたって」の自由記述をしてもらったものの代表例を列挙しておりますが、交通関連では、勿来海岸沿い（海水浴シーズン）の渋滞を解消してほしいでありますとか、事故関連では、交通事故が非常に多く感じられるので対策を講じてほしいと。災害関連では、迂回路が遠いので道路の整備をお願いしたいと。また、その他の意見として津波の不安というのがやはり意見として出ておりまして、山寄りのルートをお願いしたいというような意見もございます。

その企業ヒアリングをまとめた結果を15ページに列挙しております。大変、字が多くて細かくて恐縮でございますが、主に赤線の部分だけ本日は見ていただければと思います。またお時間のあるときにその他の意見もご覧いただければと思います。

主にまとめたのが、上の四角囲いで書いたとおりでございます。企業ヒアリングにおいても、国道6号の渋滞や、災害時の迂回路が遠い、災害時の通行への不安等の意見が多いという結果が出ました。また、国道6号の課題解決によって、人工透析患者の通院や学生の通学圏の拡大にも寄与する等の意見も出たところでございます。

続きまして、16ページでございます。1回目の意見聴取の結果を総取りまとめたものでございます。上の段、「地域が感じている国道6号の課題」ということで、左に1から5まで、このような意見が出てきたと。交通渋滞の発生でありますとか、災害時の通行に不安がある、通行止めの際の迂回路が遠い、事故が多い、病院へ行くのに時間がかかる、というようなことが出ました。これは、1回目のときにこちらの事務局のほうで政策目標を掲げさせていただいたところでございますが、それぞれに該当がございました。

また、中段でございますが、「アンケートにおける道路整備の必要性に対する回答結果」につきましては、左下に青書きでまとめを入れさせていただいておりますが、住民や企業など道路利用者の多くの方が「道路整備の必要性を認識」という結果が得られたところでございます。

最後、取りまとめましたものが、下段でございますが、「渋滞や災害時の通行の課題に関する意見が多い」「道路整備の必要性を感じている」「地域が感じている国道6号の課題は政策目標で網羅されている」ということが言えるかと思います。よって、矢印にありますように、「必要とされる道路整備」ということで、「政策目標を達成するための機能を有する道路整備」をやっていくことが妥当ではないかということが、今回の結果からまとめられたところでございます。

続きまして、3の「整備方針（ルート帯案）の検討」に移らせていただきます。

18ページに、3-1と致しまして「整備方針（ルート帯案）の考え方」というのをま

とめております。第1回の意見聴取で、地域が重視する課題を把握し、その課題が設定した政策目標で網羅されていることが確認されたところでございます。また、住民・企業ともに道路整備の必要性を感じているということも確認できたところでございます。この1回目の意見聴取を踏まえまして、地域が重視する政策目標を整理したところでございます。

その政策目標を達成するための機能を有するルート帯案を複数案設定していくということでございまして、下のそれぞれの表に対策案——交通関連でありますとか災害関連、事故関連、医療関連、県境関連の課題に対しての対策案の方針をここに掲げさせていただいております。

それらから、政策目標として①から⑤の部分をもとめております。交通容量を確保することが重要であること。北茨城からいわき市間で災害に強い緊急輸送路の確保が必要であること。交通事故の減少を図ることが必要。第三次緊急医療施設への速達性向上を図ることと、県境を越えた結びつきの確保。この5つの政策目標。これは、当初から掲げたものが十分、今回のアンケートがこれで応えることができるということで、今申したように、バイパスを整備する、あるいは現道拡幅により2つの方式で政策目標を確保していくということを案として出ささせていただいたところでございます。

詳しくは19ページからでございますが、まず、この地域のルート帯を検討する上で考えなければいけないのはコントロールポイントということで、19ページの下にコントロールポイントの説明は載せてあるところでございます。今回、このエリアの中で考えられるコントロールポイントというのは、社会的状況による要因、あるいは環境関連法令等による要因ということで、この表に掲げたようなものが考えられます。社会的状況のものでは、起終点の道路であります現道6号でありますとか常磐バイパスの起点。また、ここには常磐線が入っていますので鉄道、あるいは勿来の駅がございまして。また集落も、四沢から北町まで幾つかの集落がございまして。また、学校もございまして、小学校、中学校等がございまして。また、総合病院もこの地域にございまして。あと、夏に観光客で賑わう海水浴場もございまして。また、レクリエーション施設としてのゴルフ場が近接しておるところでございまして。また、環境関係でいきますと、勿来の関公園という都市公園がございまして。これらをコントロールポイントとしてとらえて考えていかなければいけないということでございます。

20ページでございますが、バイパス案のほうのルート帯案をここに掲げてございます。大きな赤丸が大体考えられるルートということで示してございまして、ちょうど四沢の集落から県道の里根神岡上線につながるようなルートということでございまして、特徴としては、下の四角囲みにまとめていますように、バイパスによる交通の転換、主要渋滞箇所、津波浸水区間の回避により国道6号の課題を解消できると。また、道路構造は、この区間は若干、山岳地もありますということで、切土、盛土、あるいはトンネルが想定されまると。一般県道の里根神岡上線に接続ということで、国道6号に並行した代替路というのが構築されるというものでございます。

続きまして21ページのほうが、もう1つのほうの検討案(現道拡幅案)でございます。これにつきましては、今の国道6号のところの道路を拡幅するというものでございまして、上の表でも大きな四角でルート帯を示しているところでございます。特徴といたしましては、下の四角囲みでございますように、今現在ここは2車線でございますので、4車線化による交通容量の確保により現道の課題を解消と。また、極力、家屋へ影響しないように拡幅していくということが求められます。平潟トンネルにつきましては、2車線のトンネルの新たな追加というのが想定されます。また、津波浸水した区間については、一部嵩上げが必要となっております。また、約6kmの現道拡幅区間につきましては、沿道に影響する家屋等が現在は多くなっているという状況でございます。

それらを取りまとめたものが22ページでございます。上の地図は、先ほどの前の2ページを同じ地図に重ねたものでございます。2つの案の比較結果につきまして、下に細かく出ています。これは後で説明に使いますが、資料2のA3・1枚紙の裏側にも同じものが出ていますので、もし22ページの下が見にくい方は、資料2の裏側にも同じ部分が出ていますので、これを見ていただければと思います。

一応、この場合は22ページで説明させていただきますが、案1のバイパス案(約5km)につきましては、ルート案につきましてバイパスを整備する案でございまして、政策目標は先ほど掲げたとおりでございます。お時間の関係で最後の事業費のところだけ読ませていただきますが、このバイパス案でいきますと約170億~190億円かかるという結果になってございます。

案2のほうの現道拡幅案、延長が約6kmと若干長くなります。これは先ほど申したとおり国道6号を4車線化する案でございまして、最後の事業費でございますが、約230億~250億円というような試算結果になってございます。

右下に整備イメージ。丸の大きさが非常に大きいので、実線のようなイメージで表したものが案1と案2で、このような感じで、案1のほうは国道6号に接続するのではなくて、県道の里根神岡上線につながるというようなイメージでございます。現道の拡幅のほうの絵は、この絵だけを見ますと国道6号の両側が膨らむようなイメージですが、これはあくまでイメージということで、どちら側に拡幅するかということを表したものではありませんので、誤解無きようよろしくお願いいたします。

一応、ここまでで、一旦説明のほうは終わらせていただきます。

○大滝委員長 どうもありがとうございました。限られた時間で、前回の委員会の概要、それから地域からの意見聴取結果、さらには整備方針の検討につきまして、一度にまとめて御説明をいただきました。今の事務局の説明につきまして、随分、範囲が多岐にわたっておりますので、委員の皆様方から御質問や御意見をいただきたいと思っております。どなたからでも結構ですので、挙手いただいて御発言いただければと思います。いかがでしょうか。

○大泉委員 今日いただいた資料の9ページと10ページのところなのですが、住民アンケートの自由記述をまとめたところです。

この資料を一覧しますと、どちらかというと、「必要だと思わない理由」、10ページのほうの理由がいっぱい書いてあるような感じになります。9ページのほうは恐らく代表的な意見をまとめられたのだと思いますので、例えば交通関連でしたら、同じような意見は何件あったというふうにボリュームも記載していただくと全体の様子が分かるのかなと思いました。それは事務的なまとめ方の話なのですが、

もう2点は、これは後で議論になるのかもしれませんが、ルートをお示しいただいたところの資料なのですが、その中でバイパス案と現道拡幅案をお示しいただきまして、ここに事業費とかいろいろな条件の細かな比較はあるのですが、例えば実際に暮らしている方にとっては工事の期間とか、そういった日常の、生活にどのぐらい支障があるのかといったようなところも重要な判断の要素になるかと思しますので、その辺もちょっと教えていただきたいというふうに思いました。

以上です。

○事務局 まず1点目のほうですが、自由意見に関してのボリューム感の記載が出来ればというお話でございました。おっしゃるとおり、必要だとおっしゃっている方のほうが割合として多うございますので、9ページのほうが相対的に意見数としては多くなってございます。まとめる紙面上、それぞれを1ページにまとめましたのでこういった形になっておりますが、委員の御指摘を反映できるように、まとめ方のほうを工夫させていただきたいと思っております。

2点目の、工事期間や生活への影響というところでございますが、まず、やはり現道を拡幅する案は、既に沿線に建物とか、住んでいらっしゃる方とかがいらっしゃいます。その部分を、どちらに広げるにせよ、用地買収させていただくこととかを考えますと、現道拡幅するほうが、今住んでいらっしゃる沿線の方々にとっての生活の影響は大きくなるのかなというふうに思います。

バイパス案も一部、支障家屋等ございますが、ここに件数も書いてございますが、その件数は現道拡幅案よりも少なくなっておりまして、山のほうへ抜けるということを考えますと、生活への影響という面ではこちらのほうが少ないのかなというふうに思います。現道拡幅案のほうが、沿道を拡幅いたしますので、移転していただかない方にとっても工事期間の影響というのは、比較すると多いということになるのかなというふうに思います。

以上でございます。

○久保田委員 19ページのコントロールポイントのところなのですが、コントロールポイントの中に鉄道の駅と海水浴場があるのですが、これがどうルートをコントロールしているのかという御説明がなかったように思うのですが、私の想像では、これ

らと余り離れ過ぎないということが1つのルート選択の要因になっているのではないかと思います。

というのも、理屈だけで考えれば、土地勘全くゼロの人間が言うのですけれども、ルートの1つとしてこのゴルフ場からさらに山側にぐるっと回っていくというのも理屈としてはあり得ると思うのですけれども、延長が長くなるけれどももしかしたら支障物件は少ないのかもしれないのですが、それをとらない理由が、やはり、これらのコントロールポイントから離れ過ぎないということではないかと。

もしそうだとするならば、22ページの観光地とかのアクセス性のところの記述が、案1だとアクセスが遠くなる。それは現道から見れば遠くなるのですけれども、遠くなり過ぎないというようなニュアンスをこの表の中に書き込んでいただいたほうが、このバイパス案の意味がハッキリするのではないかと思います。

以上です。

○事務局 コントロールポイントになっている部分とアクセスとの関係の御意見をいただきました。ここの比較の表でアクセス性を書かせていただいたところ、確かにこれは沿道の施設からというところで、現道からのアクセス出来る、出来ないということで書かせていただきましたので、今、委員から御指摘いただいたところを何か反映させられるような書き方を工夫させていただきたいと思います。

以上です。

○久保田委員 この表の中の、その1つ上のところですね。海水浴場へのアクセスに遠くとなると書いてあるのですけれども、ここの記述を少し直していただいたほうがいいのではないかと思います。

○事務局 そちらのほう、検討させていただきます。

○小濱委員 今、久保田先生の関連ですけれども、海水浴の季節には渋滞するという御意見がどこかにありましたよね。これは、バイパスに抜けることで現道の6号線の渋滞が緩和されるのであれば、バイパスが出来ることによって、むしろ海水浴場ですとか勿来の関公園とかというのは、渋滞が無くなってアクセスが良くなるのではないかなという感じがしますね。

ですから、今のは書き変えますという御回答でしたけれども、もう少しポジティブに表現されても良いのではないかなというふうに思いました。

以上です。

○事務局 今、両委員からいただいた御意見を踏まえまして、単純に遠くなるといった距

離の話以外の部分を踏まえた表現に修正を検討させていただきたいと思います。

○泉山委員 地域の住民の方々の要望といいますか、御意見をたくさん網羅されて教えていただいて、それはそれで皆、地域の要望ということで御理解できるのですが、また別の観点から言いますと、私、青森県から出てきていまして、津波がありまして、どうしようかと。

例えば青森県の場合で、3.11のとき、まず東京のほうでスーパーに卵とかが無くなった。それをやはり供給しなければ駄目だと。では、どっちのルートを通っていくのだと。最初は全部、許可証を持った車でなければ高速道路にも乗れなかった。というのは、高速道路もいろいろ工事をおったり、色んな状況があったというようなこと等もあった。

そのまた逆もありました。例えば、豚とか鶏をいっぱい飼育している。餌が入ってこない。全部死んでしまうと。どこから持ってくるのだと。そのときには、石巻港が全部駄目になってしまって、秋田港に揚げて秋田港から持ってきたというような、通常だと考えられないように輸送ルートというのを考えていった。

何を言いたいかといいますと、橋でも道路でも、災害のときというのは壊れてしまう。荒れてくるんですね。想定外ですけども、土砂崩れがあったり。そういうようなことを考えますと、1本よりも、やはり2本目を整備しておいたほうが良いのではないかなという気がしています。そういうことを言いますと、ただ単に福島とか茨城とかということではなくて、いずれ東京にも大地震は必ずあるはずですから、そうすると、東京から逃げてくる、東京に物資を運ぶというような要望とか要素というのは、絶対に必要になってくる。

ということを見ると、1本よりも2本、道路が整備されておったほうがいいのではないかなという、私の経験上からいまして、そういう気がしております。もちろん、そこで生活している方々の生活というのが一番重要なことは言うまでもございませんが、震災で実際に物流を担当したという立場からいって、そういう視点といいますか、地域の方だけではなくて全体的な、日本国土の災害に強いインフラ整備といったような視点もあってもいいのではないかなという気がしましたので、別に質問ではないのですが、意見として述べさせていただきました。

以上です。

○渡辺委員 今回、初めて参加いたしますので、皆様もう御承知おきのことを確認するかもしれませんが、アンケートの中で国道6号線が、交通が渋滞するという御意見がかなりあるとすると、その渋滞の区間というのは今回の対象区間なのか、国道6号線の北茨城からいわきまでのことなのか、その辺をちょっと確認したいと思ってお伺いいたします。

○事務局 この対象区間の中で渋滞があるという御意見でございます。勿来の海水浴場のところのほうで渋滞するのですが、参考資料1の1回目の説明資料を見ていただければ一

番分かりやすいかと思うのですが、その4ページをお開きいただければと思います。

この真ん中に「主要渋滞箇所（御城前交差点）」ということで白抜きのところがございますが、ここが海水浴シーズンに一番渋滞する場所でございます、震災前でございますが、最大で3.4kmほどの渋滞があったというようなことが一番特徴的かと思えます。

以上です。

○渡辺委員 私、ちょっと心配したのは、この区間だけ4車線にしても、4車線から2車線になるところとか、南に向いても北に向いても、ENDのところはいずれ渋滞が発生しやすくなってしまいますので、4車線化というのは、通常、その区間だけしても、細くなったところで自然渋滞が発生してしまうものですから、その辺の検討区間帯は4車線の場合は出てくるかなという気がしておりましたので、それは次回以降の意見の中でまた、繰り返しになるかもしれませんが、させていただきたいと思えます。

以上です。

○味水委員 2点、小さいことを確認させていただきたいのですが、18枚目の1行目で、第1回意見聴取で「その課題が設定した政策目標で網羅されていることを確認した」というふうにされているのは、今回の意見聴取でここに挙げられた課題以外の、いわば「その他」の回答が小さかったということをもってこのように解釈されているのかと。それはよろしいかなと思うのですが、こう書かれている根拠をお示しさせていただきたいというのが1点です。

2点目として、同じ18枚目、政策目標でこの5つ。この5つは重要だろうというふうに思うのですが、⑤の「県境を越えた結びつきの確保」というものは、22枚目の2つの案の比較結果のところの政策目標には無いのですね。重要であればこちらのほうにも。

恐らく、その下の「アクセス性」というところが政策目標の1つ弱なのか、どういう位置付けなのかわからないのですが、こちらの点についてはどのようにお考えなのかということを確認させてください。お願いします。

○事務局 まず、上の部分で政策目標の確認というところでございますが、委員のほうからも御指摘があったような形で、基本的に当方から質問させていただいた意見に対する意見が大半を占めてございまして、自由意見という中でも、5つ挙げさせていただいた意見というものにほとんど集約されるというふうに考えたところでして、確認出来たというふうに記述させていただいております。

もう1つ、「県境を越えた結びつきの確保」という、県境関連の部分を政策で挙げさせていただいた部分は、これは1回目のときにもお話しさせていただいたのですが、やはり茨城と福島の間県境間の交通流動が非常に多い区間だということがありまして、この話をさせていただいております。

おっしゃるとおり、この表の中で県境間というところを項目として具体で示しておらないのですが、1つは、医療のことを考えたときに、三次救急の医療施設というのが県境を越えて実際には行き来してございます。そういったところが、まず1つ、県境間というところで、ここにあります三次救急医療の速達性ですね。これも県境間という政策目標を達成する1つの項目かなというふうに思っております。

あと、おっしゃるとおり、観光地へのアクセス性というところも県境間というところを網羅した項目というふうに考えまして、このような記述をさせていただいております。

以上です。

○味水委員 1点、補足させていただきます。

22ページの比較結果の表が、どっちは良いけれど、どっちは悪いな、交通量容の確保以外は良いか悪いかみたいな比較になっていて、それは比較で良いのですけれども、両方いいのだよという。

当然、ある一定のお金をかけて投資するわけですから、有用なものなのだろうと。そのかわり、こっちはお金がかかったとか、こっちはたまたま安く済んだと、そういうことだと思うのですね。であるならば、両方丸のものが項目としてあっても、より理解が進むのではないかなというふうに思った次第です。

以上です。

○大滝委員長 それでは、今の御意見については、御参考にいただいて、記述なり表示の仕方を変える必要があるというふうに御判断いただければ、そこは少し加筆されるなり修正されるなりしていただくということで対応可能かと思っておりますので、そういうふうにしてください。

○事務局 了解しました。

○浜岡委員 3点、コメントをさせていただきたいです。

初めに、その質問とは別なのですが、資料1の1ページ目の表紙ですが、「一般国道6号茨城県北茨城市～福島県いわき市間（勿来バイパス）」と書いてありまして、バイパスをつくるのが決定のような形に見えてしまうのはよろしくないかなと思いました。これは細かいことです。

話したいことは3点ありまして、1つ目は、今、話題になりました22ページの資料についてです。

上の図面の中で、真ん中やや右側でしょうか、交通量を書かれているポイントがあります。1日当たり13,378台と。この交通量、2車線道路としては非常に多い交通量ではないでしょうか。このような区間で2車線道路でいるというのは、渋滞しても仕方ないと

いうぐらい、道路の機能として十分保てないというふうに思われます。

そこで、このような道路が実際どれぐらいあるのか。余り無いように思われるのですが、つまり、それは、整備をされてきて、しっかりと交通量が少なくなるようになっていくというふうに思われるのですが、このような道路がどれぐらいあるかというのを、もし可能であれば全国データでも示しまして、実際ここは非常に問題があるのですよというところを示していただくというのも、1つの必要性という意味で重要ではないかというふうに思いました。それが1つ目です。

2つ目が、22ページのバイパス案、現道拡幅案、恐らくこの2つの中のどちらかで案として決めていくということになるかと思うのですが、その際の論点といいますか、考える際の視点として、大型車の交通量というのも少しチェックしたほうがよろしいのではないかというふうに思います。

と言いますのも、現道の6号は現在の市街地の中を多く通行しております。もしこの状態でトラックの交通量も多いならば、付近を歩行する歩行者にとっても非常に危険な、歩いていても少し不安に感じるかもしれない道路になるかと思えます。もし多いようでしたらバイパス整備にするということが大型車に街中から経路を変えていただくという意味で非常に意味を持つと思えますので、そのようなチェックもしていただければいいかと思えます。

関連して、このエリアで内々交通が多いのか通過交通が多いのかというのはどこまでチェック出来るかということですが、もし可能であればそういうチェックもしていただいて、通過交通が多いならばやはりバイパスが良いですし、内々交通でほぼ収束しているならば、わざわざバイパスではなくてアクセスの良い現道の拡幅が良いというふうになるかと思えますので、そのあたりのチェックというのをお願いしたいと思えます。

3つ目が、仮にバイパスを整備したというときののですが、バイパスを整備した後、バイパス沿道の使われ方というのがやはり気になるかと思えます。よくありますのが、路線型商店が多くできまして、アクセスが良いからということで多くの車が集まり、それでまた渋滞してしまうという悪い連鎖が続くというのは決して起きてはならないことだと思いますので、バイパスをつくるときはそれを注意したほうが良いというふうに申し上げるつもりでいたのですが、資料を見ますと、そもそも切土、盛土などでアクセスしづらい道路だから恐らく心配しなくても良いのかなというふうに思いましたが、ただ、一応、チェックとしてお願いしたいと思いました。

関連してですが、国道のバイパス区間ではありませんが、バイパスの接続先になるところに北茨城市立総合病院が出来るということで、病院が出来ると、やはりアクセスする車も多いですから、そこはうまく配慮していかないと、そこがボトルネックになってしまうというようなことは起きてはならないと思えますので、そこら辺、御配慮をいただきたいということです。バイパスの際は必ず、速度サービスをきっちり階層化出来るようなことを気をつけていただきたいということです。

以上です。

○事務局 まず1点目、交通量の御意見をいただきました。現道のほう、18,000台ぐらい通っているところがございます。現道自体が3種の道路でございますので、18,000台ということは2車線の中ではかなり交通量としては多いということでございます。今、手元に全国的なデータまでございませんが、ここの現状を示すに当たって、そういった示し方もちょっと工夫させていただきたいというふうには思います。

2点目、大型車の交通でございますが、こちらは参考資料1、前回の資料の中の3ページに大型車の混入率を記載してございます。大体、大型車の混入率が20%ぐらいということを示させていただいております。ちなみに、混雑度としても1.2から1.7弱ということで、1.25以上になってきますとピーク時以外も混雑してくるというこの指標でございますが、そういった意味では非常に混雑しているという、交通量や混雑度、大型車のところを示させていただいております。

通過交通なのか中の交通なのかというところ、資料としては付けてございませんが、そういったところもチェックをさせていただきたいと思いますが、ここは通過交通のほうが多いのかなというふうに見ております。大体ですが、この18,000のうちの1万ぐらいが通過というふうに見てございます。

最後、バイパスの沿道利用等の御質問でございましたが、委員おっしゃっていただきましたとおり、山の中を通るところになります。また、山のところがトンネルになってくる部分とかといったこともありますので、仮にバイパスということになりますと、なかなか沿道へそのままアクセスはしにくいような道路ではあると思いますが、そういったところの確認ですね。また、病院のほうも近々、開業予定というふう聞いておりますので、その交差点の容量もチェックをさせていただきたいと思っております。今チェックしている限りの中では、交差点の交通容量としてはパンクしないという結果も一応させていただいておりますが、再度、確認をさせていただきたいと思います。

以上です。

○南委員 1点だけお願いします。

現道拡幅案とバイパス案が示されているのですが、この2つで、現道拡幅案のほうが事業費が大きくなるということの理由についてですけれども、支障物件が非常に多いということで、用地を取得するところにお金がかかるのだらうということ。そもそも、用地取得の見込みというか、ほかにも沿道に張りついたような状態で、どういう状況なのかを少し詳しく御説明いただけたらと思います。

また、浸水域が一部あって、嵩上げをしなければならないということで、その嵩上げの「一部」という表現なのですけれども、参考資料1の2ページには通行規制が0.3kmか

かったという資料があるのですけれども、概ねここを嵩上げするようなことを考える必要があるのかということをお伺いしたいです。

そして、その嵩上げ工事をするときには、全面通行止めになるのか、拡幅するとき片側でいくのかありますけれども、このときに代替路があるのかどうか、現道拡幅案の実現可能性のところを少し詳細に聞けたらと思います。お願いします。

○事務局 まず1点目の事業費の件ですが、委員御指摘ありましたとおり、支障物件なり用地補償といったところのお金が非常に現道拡幅のほうは多くなるということでございます。主に家屋がかなり張りついてございますので、その分、高くなるというふうな現在の試算でございます。

2点目のうちの嵩上げの部分ですが、おっしゃったとおり300mのところの、前後区間ありますのでもう少しかさ上げの区間は広がりますが、そういった部分を上げるということに考えてございます。その際の工事は、実際の設計とかに入ってみないとまだ厳密なことは言えませんが、基本的には切り回してやれるのではないかなというふうに考えておりますが、そちらのほうは施工のときに、なるべく住民の皆様、通過される皆様に支障の無い形を検討していきたいというふうに考えております。

以上です。

○二村委員 3点ほど伺いたいと思います。

まず、住民アンケートの、必要だと思わない理由という、10ページのところなのですが、必要だと思わない、どちらかというとながティブな方の積極的な反対理由があるのであれば、こういうものに対してはきちんと対応していかないといけないというのがこの計画段階評価の威力を発揮できる場所だと思いますので、ここを拝見していたのですが、皆さん、必要だと思わない理由といっても、積極的な反対というのは1点かなと。

最後なのですが、「緑豊かな場所だから道路で地域を分断することは自然破壊となる」。一文になっておりますけれども、恐らくこれは2つの内容が入っていて、「自然を大切にね」という話と「地域を分断しないほうがいい」ということなのですが、自然環境に対しては十分御配慮をなさるという前提で、この地域分断がバイパスを造ったことによるかどうか。無いのではないかなと何となく思うのですけれども、そこを一応、確認をさせていただきたいのが1点目です。

それから、22ページのほうの、皆様おっしゃっているこの表なのですが、先ほど浜岡先生のほうから通過交通の問題がありましたけれども、トラックのシェアというお話がありました。もし通過交通のシェアみたいなものがわかりましたら、それを重ねて伺いたいと思います。今のが2点目です。

3点目としましては、この2案に比べますと、アクセス性を除いては圧倒的にバイパス案のほうが良いように思うのですが、この中に入っていない情報として施工期間ですね。

施工を始めてからどのぐらいの時間がかかるのかと。もしかすると現道拡幅のほうが時間が短いのではないかと。そうではないのではないかなという気もするのですが、施工期間の問題。そして、もし現道拡幅案で行ったときに通行止めがあるかどうか等を教えていただければと思います。

以上です。

○事務局 まず、地域の分断があるかという御質問でございますが、基本的には無いのかなというふうに考えております。と申しますのも、通る場所が大体、山のほうになりまして、一番福島側の、終点側になりますが、そちらのほうにはある程度、民家がございますので、その部分を通る部分はございますが、それ以外、基本的に山の中ということなので、地域分断ということは大丈夫かなというふうに考えております。

2点目。先ほど、18,000ぐらいの中の1万ぐらいが通過するというところでございます。大体それぐらいの割合ということでよろしいでしょうか。

○二村委員 トラックの数字しか私は聞こえていなかったもので、大変失礼いたしました。申しわけございません。

○事務局 3点目、施工期間でございますが、ここには載せてございません。と申しますのも、おっしゃるとおり、バイパスのほうは、例えばたくさん山を切るだとか、トンネルを掘るだとか、そういった意味では土を動かす量としては多くなるのかもしれませんが、一方で現道拡幅のほうは家屋の移転とかを伴いますので、そういった部分で例えば時間がかかることも想定もされます。

ですので、現時点でどちらの案でどれぐらいの期間ということをなかなか言うのは難しいのかなということで、この中では記載はしていないという状態でございます。

以上です。

○福迫委員 この区間、実際、私も地元なので、この現道というのが非常に土地的に厳しいので、おそらく期間を設定できないだろうし、設定するとすれば相当な期間を要するようにはなるかと思うのですけれども、それとも関連しますが、周辺の道路とのアクセスというか、資料1、あるいは資料2のほうにもありますけれども、この常磐バイパスが、起点になるところまでが、今は2車線ですけれども、今後、4車線化するということで、そこが通ったときにそこに溜まるわけですね。そこからどう流すかというところが今日の話になるわけですけれども、それと、先の北茨城側の国道6号がまた2車線ということになりますけれども、その辺を分かるような形で、この現状拡幅の場合に、起点と終点——どちらでも良いのですけれども、どのような流れになるのかと。今、全体としてどういう流れになっていて、その中の一部だということがもう少し分かるほうが。

この区間だけを取り上げてどうというふうな形になると、今回のアンケート調査も、住民も、もっと広範囲に聞いた企業のアンケートも基本的には同じ結果になりましたので、そこは余り結果としては大きくずれることは無いかと思うのですけれども、ただ単に当該区間ということではなくて、もう少し長いルートの中の一部だというところの説明もあったほうが良いかと思いますので、コメントいただければと思います。

○事務局 おっしゃるとおり、北側は今、4車のほうの事業を行っておるところでございます。一方、南側の茨城側、現道のほうも2車の部分があるという中で、現道拡幅は4車ということで、茨城県様のほうに行くときに2車になっていくというような道路の形態になります。そういった部分の前後のことも何かしら分かる工夫をさせていただきたいというふうに思います。

以上です。

○大滝委員長 それでは、たくさんの委員の皆様方から多くの御意見をいただきました。ありがとうございました。御意見はもちろん多岐にわたっているかと思えますけれども、22ページの「ルート帯案の概要」という、特に上の地図ですとか、下の比較の結果の表のようなところの内容について、かなり多くの御質問とか御意見をいただいたかと思えます。もちろん、これが重要だからということであると思えます。

それがありますので、いただいた御意見につきましては、できる限り、表現の仕方とか追加のデータとか、さらに、分かりやすさとか説得性を上げるための色々なエビデンスのようなものの示し方のようなものについては、今日御意見、御質問の趣旨もお酌みいただいた上で検討して、できる限り加筆なり修正なりをしていただければと思います。この件について、よろしく願いいたします。

○事務局 了解しました。

○大滝委員長 ただ、全体を伺った限りにおいては、色々な御意見をいただきましたけれども、対策案の検討そのものについては委員の皆様方から特にこれが問題だとか大きな修正を必要とするという御意見は無かったように委員長としては受けとめておまして、対策案の検討については概ね妥当ではないかというふうに考えますけれども、皆さん方、それでよろしいでしょうか。そういう前提の上で次のほうに進めさせていただきたいと思えますけれども、特に御異論が無いということ、一応、念のため確認し、対策案の検討については概ね妥当だということ判断をさせていただいた上で、続きまして第2回のほうに移りたいと思えますけれども、よろしいでしょうか。

それでは、皆さん方からもそういう形で御承諾いただいたということで、続きまして、第2回の意見聴取方法、今後の進め方、第2回アンケート案につきまして、こちらのほう

も一通り一貫して御説明いただければと思います。よろしくお願いいたします。

○事務局 早速、資料の残りの部分の説明に入らせていただきたいと思います。説明の都合で、順不同で、若干、ページを替えさせていただいて説明したいと思います。

まず、26ページ、今日以降の今後の計画段階評価の進め方の案を示させていただいてございます。本日が、この5つの枠の中の真ん中、第2回の小委員会でございますが、この後に本日の意見を踏まえまして第2回目のアンケート調査等を行わせていただいて、それを反映させていただいて、また第3回目を開くというようなことで考えてございます。

前に戻りまして、24ページでございますが、今後行われます第2回目のアンケートの方向についてここに記載させていただきます。対象者等につきましては28ページに、こういう対象にアンケートしたいというのを整理したものを載せさせていただいております。

住民アンケートの対象範囲は、基本的には1回目と同じで考えてございます。企業のアンケートにつきましても基本的には同じでございますが、コピーの関係で若干、肌色のような帯の色の部分がございますが、バス協会でありますとかハイヤー・タクシー協会、あるいは消防本部等について、1回目も聞いておけばよかったと思ったのですが、今回、ここもやはり聞いておきたいということで、追加した上で企業アンケートをやっていく予定でございます。

前に戻っていただきまして、24ページで意見の聴取期間等につきましては、前回同様、3週間程度。実施主体としては、私ども磐城国道と関東の常陸河川国道でやらせていただくことを考えてございます。

続きまして、29ページに飛んでいただきまして、アンケートの中味の話でございます。アンケートの質問項目としまして、この表にありますように5つのことを聞いていこうということで、上の2つは第1回目で確認したところでございます。今回、第1回目と共通の部分も踏まえまして、下の赤囲み3つの部分を聞いていきたいと。ルート帯案（複数案）に対する意見、あるいは、前回も聞きましたが回答者の属性、利用状況。その他自由意見というの、今回も再度聞かせていただくということを予定してございます。

30ページからアンケートの案でございますが、この紙が小そうございますので、先ほど出てまいりました資料2にA3の表裏とA4の表裏、合成しております恐縮でございます、これを使ってアンケートをしていきたいと思っております。

A3の最初の表紙、「一般国道6号 茨城県北茨城市～福島県いわき市間（勿来バイパス）の計画検討に関する第2回アンケート調査」が表でございまして、第1回目と同じように、どの場所を対象にアンケートしていますというような情報と、基本的な対象区間の情報を載せたものが示されてございます。その左側に、今回1回目で行ったアンケート結果と、出てきました現道の課題について整理したものを、ここで簡潔に説明したものを付けてございます。

その裏側は先ほど御議論いただいた22ページの拡大版でございますが、本日、多数の

意見を賜りましたので、それらをまた事務局で揉ませていただいて再整理して、一度、皆さんにフィードバックした上でフィックスしたものをアンケートに使っていきたいと思っておりますので、今日はそういう意味で、大変失礼ですが、そのままのものを案として載せてございます。

小さいほうのA4の表裏2枚紙でございますが、一応、表のほうには、アンケートの流れの中で今回の第2回目がここですというようなものを示しております。裏側に、アンケートで聞く欄としまして、今回新たに聞く部分として質問4を設けてございまして、今回の2つのルート帯案を検討している中で、その地域にとって望ましい案というのを特に重要と思われる番号3つを選んでもらうというようなことで、選択肢をここに掲載のとおり用意してございます。

説明については以上でございまして、32ページまでについては、はがきの対応とかございまして、本日はお時間の関係で説明を割愛させていただきます。

説明は以上でございます。

○大滝委員長 それでは、早速、今の事務局の説明につきまして御質問、御意見を先ほどと同様な形でお伺いしたいと思いますので、どうぞお願いいたします。

○加賀谷委員 先ほどからの勿来バイパスの議論について、こちらについてはエネルギー的なことからいっても、この計画を進めるというのは非常に妥当だと思っています。この沿線上に茨城までの間に8カ所、発電所がありますので、また、ちょうど港湾につきましても、福島の小名浜港と茨城県の鹿島港については国際バルク戦略港湾ということで選定されていて、今後、食料とかエネルギーについて大型船での拠点となって、それを陸送で連携するというようなことになっておりますので、そういった意味では非常に計画としては必要だと思うのですけれども、そういった意味において、28ページの意見聴取の対象になりますけれども、エネルギー関係事業者とか食料関係の事業者さん、また、それを結ぶための物流業者のほうにも、できれば意見というものをお聞きいただくような形をとればということで、これはお願いになりますけれども、意見として述べさせていただきました。

以上です。

○事務局 今いただいたように、関係の皆様方にも何かしら意見を聞かさせていただくことを考えて、追加する形で検討させていただきたいと思っております。

○大沼委員 1つお伺いしたかったですけれども、今回のアンケート用紙の内容に関してなのでも、バイパスとはなっておりますけれども、その代替案というのは今回はまだ記載しないものなのでしょうか。

2つのルートを検討していますというふうには書いてあるのですけれども、その2つのルートが、ここと、あとどこなのだろうというのが、多分、見ている方は気になるのかなと思うのですけれども、まだ発表出来ない状況とか色々あるかと思うのですけれども、どうなのか教えていただきたいと思います。

○事務局 多少わかりにくかったかもしれなくて恐縮ですが、今回のアンケートは、このA3の裏表の紙と、このA4裏表の紙と両方を配らせていただきます。ですので、案としてルートがこの2つですよということは、これで示させていただきます。

その一方で、アンケートのお答えをしていただくときに、この質問4のところですが、2つのルートというのはA3のほうを見ていただいている中で、バイパスが良いですか、現道拡幅が良いですかというような聞き方ではなくて、ここに1から11まで書いてあるような項目の中で、整備をするときにどれが重視する項目ですかというのを聞いて、例えばですが、津波浸水を回避して代替路を確保する道路が欲しいということや重視する方が非常に多ければ、やはりそれはバイパスのほうを望まれる御意見が多いのかなというようなところを集計させていただいて、最後、バイパスのほうか現道拡幅のほうかということを考えていきたいというようなアンケートの構成になってございます。

以上です。

○小濱委員 感想を1つと、お願い1つとございます。

A4の質問用紙の裏のほうですけれども、今話題になりました質問4につきましては、この書き方は良いですねという意見です。

2つのうちのどちらを選ぶかという選択ではなくて、道路が持つ機能と希望する機能というものを書いてもらって、それを参考に私たちのほうで、バイパスの場合と現道拡幅の場合でどういう機能が確保されるかということや考えながら評価をするという意味では、こういう聞き方はとても良いなというふうに思いました。

それから、もう1つ、お願いでございます。事前の説明のときにも申し上げたのですが、第1回目のアンケート調査の結果はお年寄りが多いですね。資料1の6ページのところなのですけれども、60代、70代の方が半分以上になってしまっているわけです。そうすると、ここに出てきた意見というのは大変貴重な意見だとは思いますが、結局は高齢者の方々の御意見という捉え方もできるわけで、そうなりますと、このアンケートを聞くときにどこかに、「普段、車に乗られる方に答えていただきたい」とか、そういったことを一言書かれると、買い物で使われる主婦の方だとか、あるいは通勤で使っている方とかが答えてくれる可能性も出てくるのかなと思います。

ここの住民の方の人口分布がどうなっているかということも調べなければいけないのかもしれませんが、1回目の回答者の属性が高齢者に偏ったので、ちょっとそこが気になったので工夫をしてください。

○事務局 アンケートに答えていただく方をもう少し幅広くといたしますか、高齢者ではない方にもお答えしていただくような工夫ということでございましたので、そこを何かしら検討させていただきたいと思います。余り書き過ぎたときに逆にバイアスようになってしまってもあれだと思いますので、そういったところも、短所、長所を考えて、書き方等を検討させていただきたいと思います。

以上です。

○大泉委員 アンケートのほうの内容なのですけれども、質問の3、アンケート結果について妥当だと思うかというのは、書いた方が本当に道路の整備を必要とするかしないかという判断とはちょっと結びつかないのかなと。妥当かどうかとワンクッション置いた聞き方をしているのはどうしてかということ、ひとつお聞きしたいと思います。ストレートに「必要と思いますか。必要と思わないですか」とはしなかった理由ですね。

それから、質問の4なのですけれども、これは第1案、第2案のルートを想定した選択肢を用意しているのだと思うのですけれども、ざっと見ると、これは第1案、第2案と分かるのもあるのですけれども、例えば選択肢の1「現国道6号の混雑が解消される道路」とか、3番目「交通事故の少ない道路」。これは第1案、第2案の両方に該当する設問ですね。ここが多くなった場合、どういうふうに判断するのかという質問です。

○事務局 まず③の部分でございますが、妥当か妥当でないかという聞き方をさせていただいたのは、当然、住民の皆さんの御意見を集計している形ですので、当方としてはこういった結果が妥当だというふうに思っているところではございますが、住民の皆様の中で、「これはちょっと違うのではないか」というような部分のチェックも兼ねてこういった聞き方をさせていただいております。もしこれが違うというときには、⑥のほうに飛んできていただいてその理由を書いていただくというふうにさせていただきました。必要であるかないかという聞き方も確かにストレートにはあるのかなと思うのですが、この道路の必要性というところに関しては1回目のアンケートで聞いていることもありまして、このような書き方にさせていただいております。

その次、④でございますが、おっしゃるとおり、混雑がバイパスでも現道でも解消するという項目は、確かにございます。また、先ほど前段でも御意見ありましたように、この比較は単純にどちらかがいい悪いというふうな書き方に偏る必要も無いのではないかと御意見もありましたので、そういった面も含めまして、両方が解消するという項目もございます。

ただ、この中で両方にかかわる項目も挙げさせていただきましたのは、先ほど小濱委員のほうからも御意見いただきましたけれども、単純に1の案ですか2の案ですかというような聞き方ではなくて、皆さんが何を重視されているのか、どういう課題に対してどう解

決してほしいのかということ私どもとしては把握した上で、それらを総合的に判断して最後に結論を出すというためにこのような聞き方をしてございます。特に、例えば混雑とか事故とかいった分に関しましては、課題として1回目のアンケートで重要だと思っていらっしゃる方もたくさんいらっしゃいましたので、そういった聞き方をしてございます。

両方言える項目がもし多いときは、当然、バイパスの整備も現道整備のほうも、この項目を解消するにはどちらの案でも解消出来ますねというような結論にはなっていないかと思いますが、それ以外の1から10、11まで含めた項目の総合的な判断で最後は検討させていただきたいというふうに思っております。

以上です。

○南委員 私もちよつとここは分かりにくいなと思ったもので、今の御説明で、検討していただければよろしいのですけれども、質問3のところ、表現が「第1回アンケートの結果について妥当だと思いますか」と。第1回アンケートというのは全世帯に配布されているので、それを受け取った記憶のある人はその第1回というものを覚えているのだと思うのですけれども、その結果というのは、このアンケートと同時に配られる資料の裏面に載っている、「第1回アンケートには地域のみなさまや道路を利用される方などから、12,442件の回答をいただきました。【アンケート結果】」とあるのですが、これを見ての妥当かどうかの判断なのか、何を見ての判断なのかちよつと分からなくて。

もし、ここだけ見ての判断なのであれば、そのように、この場所を指定して、こういう結果が出ていますけれどもということで、この結果について妥当だと思うかどうかというあたりを聞いたほうがクリアになるのではないかと思います。アンケート結果と言われたときに「何なんだろう」というふうに恐らく受け取るのではないかと思いますので、工夫をお願いしたいと思います。

○事務局 このアンケートのほうで示している結果というのは、委員御指摘のとおり、このA3の資料の先ほどお示ししていただいた部分のことを指してございますが、ちよつと分かりにくいところに関しては工夫をさせていただきたいと思っております。

以上です。

○味水委員 4点ほどありまして、1点目は今、南先生がおっしゃったことだったのですが、ほんとにそこで、ここがアンケート結果ですよという説明で良いのかなと、強く疑問を抱きます。できれば、第1回のアンケート結果の詳細なものを入れるか、もしくは、どこを見れば良いのかというのを、もしかしたら資料2の表の地方整備局のURLを見てくださいと。このURLに書いてあることは分かるでしょうという意味かもしれませんが、それはちよつと優しくないかなという気がします。

ですので、中部横断自動車道のときでもより詳細なアンケート結果を出していると思

ますが、結果だけ出しても意味がなくて、どういう質問をしてどういう結果だったのかということも、もし可能であれば入れていただきたいというのが1点です。

2点目は、今お話のあった裏側のアンケート結果のところ、12,442件。これは先ほどの住民と、ウェブと企業のを全部足し合わせた数字だと思うのですね。なので、本当に足し合わせて良いのかなという思いと、足し合わせるのだったら、中は単位が人になっているので、人ではなくて、こちらも件なのだろうと。もしくは人及び企業なのかはわかりませんが、そういうものが良いだろうというのが2点です。

3点目として、先ほど浜岡先生からあったのですけれども、これは難しいのかもしれませんが、頭で勿来バイパスと書かれてしまうと、「あっ、バイパスを造るのね」と思って全部を見て、「この現道拡幅って何ですか」という話にならないのかなという気がしますので、1回目と2回目でタイトルが変わるのは美しくないのかもしれませんが不可能なのかもしれませんが、できれば御検討いただきたいというのが3番目。こちらはお願いです。

4番目。先ほどの資料1に戻りまして、28ページ目に意見聴取者の対象者というのがございます。こちらを見ると、第1回るときにヒアリング対象だったところも足していますよということで、とても重要ではないかなと思うのですが、第1回るときに運輸関連事業者が茨城で1件、福島で5件あったのが、今回、0件と3件になっているというのは、その運輸関連事業者が無くなってしまったのか移動されたのか。細かい話で恐縮ですが、何か変化があつてのことなのかということだけ確認させていただきたいと思います。

以上4点です。

○事務局 まず1点目、詳細な結果がわかるように、アンケートがそもそも何を聞いたのかということもひっくり返るめて分かるようにという御指摘でございますので、そこは、アンケートを配るときに全部を配るとするのはなかなか難しいかなと思っているのですが、委員御指摘のとおり、このURLに行けば分かるとか、そういったものをもう少し丁寧に分かるように表記を修正させていただきたいと思います。

また、2点目の、件数の部分ですね。そういった部分の書き方も、ちょっと検討をさせていただきたいと思います。

3つ目の、浜岡委員からも御指摘あった部分のバイパスについての書き方も、検討させていただきたいと思います。

4つ目、企業の運輸の分が入っていないのではということなのですが、書き方が分かりにくい形で申し訳なかったのですが、それぞれ、茨城県のトラック協会さんの41社や、福島県のトラック協会さんのいわき支部の中に運輸系の方が入っているという書き方になってございます。

以上です。

○**味水委員** その41件、122件というのは、5ページでいうところの企業アンケートのほうの17、24を足したのが41、36と86を足したのが122という理解だったのですが、そうでしょうか。企業アンケートを送った社に対して、さらにヒアリングも一部行ったということでしょうか。細かいところなので、ぜひ確認だけ後ほどしていただければなと思います。

○**事務局** 確認して、後ほど御説明いたします。

○**大滝委員長** 久保田委員、お願いします。

○**久保田委員** まず、質問4の選択肢の文言なのですが、何々道路でみんな終わっているのですけれども、例えば3番の「交通事故の少ない道路」でいうと、例えばバイパスに関していうと、バイパス自体はもちろん交通事故は少ないと思いますけれども、効果としてはむしろ現道の交通事故が減ることが期待されると。そうすると、この書き方だとバイパスが該当しなくなってしまうおそれもあるので、例えば「地域の交通事故を少なくする道路」というか、あるいは「道路」をやめて「交通事故を減らせること」みたいにするか、文言を工夫していただきたいと思います。

それから、問4に答えるのは、質問3で1か2を答えた人だけになっていますけれども、必ずしもそうしなくてもいいのではないかなと思ひまして、大らかに皆さんに聞いてもいいのではないかと思います。

最後に、細かいことですが、A3の最後の地図の下に「通行規制区間」というのが図面に入っているのですけれども、上のほうをよく読むと3.11の後、2日間のことだということのようですが、これは通行止めになってしまったみたいに思われてしまうといけなから、図の中に3.11の後の2日間というふうを書いておいたほうが良いと思います。

以上です。

○**事務局** まず1点目、4の書き方ですね。御指摘の部分が誤解が無いように、書き方を工夫させていただきたいと思います。

2つ目の、③から④への飛び方の部分でございますが、こういう形にしましたのは、結果として妥当でないという方にこの質問を聞くのもどうかというところでごささせていただきます。この道路を造るということに対して妥当と思っらっしゃらない方の意見というのが、そもそもこういった道路のことに重要だとかといったところのお考えがなかなかないのかなというところでごささせていただきます。そこももう一度、検討させていただきます。

最後、図のほうは、おっしゃるとおり、「通行規制区間」のところ、どれぐらいだった

というところを書かせていただくということにさせていただきたいと思います。

以上です。

○渡辺委員 アンケートの今回の歩留まりというのは、何かお考えがあるのでしょうか。

○事務局 前は、住民アンケートですと83,000世帯ぐらいに配布させていただいて、12,000弱という回答を得ております。ですので、2回目も同数ぐらいはという思いでございますが、広報の仕方とか工夫できるところをしまして、なるべく多くの方からというふうに思っております。

以上です。

○渡辺委員 大変重要なアンケートなので、住民の方々、それから企業の方々のところの声を捕捉できるようにしていただきたい。

前回見ますと、7月29日から8月18日ですから夏休みに入っていらっしゃって、多分、そういったところが、高齢者、家にいらっしゃる方の比率が高い。働いている方、あるいは企業だと夏休みをとっていらっしゃるところもあったりして、アンケートに対する意識度もどうかという部分はあったのではないかと勝手に類推しています。したがって意見聴取の期間も、その3週間が妥当なのかどうか。書いてくださいというつもりはありませんので、その辺も、今、事務局からありましたような、出来るだけ声を捕捉できるような形で、よろしく願いいたします。

○浜岡委員 資料2の質問3と質問4についてです。

質問3についてですが、先ほど久保田先生が御指摘くださったとおり、私も、1、2を答えた人だけが質問4に行くのではなくて、3、4、5の方も質問4を答えていただいたほうがよろしいのではないかなと思っていますので、御検討よろしく願いします。

質問4についてですが、1から10まで項目を並べていまして、これはよくよく見ると、A3の裏側に書いてあります比較案の項目と一致しているのですね。途中でわかって「ああ、そうなのだ」ということだったのですけれども、この質問4の文章にも論点というのがここにあるよという記述があれば、例えば「現国道6号の混雑が解消される道路」というのも両方見られますよね。見ないで単に言葉だけを見て○×をつけるよりは、しっかりと比較をしていただいたほうがいいかと思っておりますので、その記述を入れていただきたいと思いました。

○事務局 おっしゃるとおり、④の設問は、この比較の表に対比しているという形をとっております。それがわかる工夫をということでございますので、そちらのほうも工夫させていただきたいと思っております。

以上です。

○福迫委員 今の御質問と関連しますけれども、質問4ですね。特に6、7ですが、こちらの表を見ると沿道というのが一般国道6号のことだというのは分かるのですが、質問4だけを見ると、沿道というのがどこなのか分からない。そこを参照しないと、どこなのだろうと。この沿道というのが、おそらくということで6号というふうに考える方もいるかもしれませんが、バイパスの場合はバイパスの道と。

逆にいいますと、バイパスの場合は、バイパスへアクセスできないのかとか、バイパスが避難できないのかと。実際、バイパスのどこにアクセスを置くのかということのはこれからの話だと思いますけれども、そのアクセスが住民にとって無いということになるとかなりマイナスポイントになるというふうに誤解されることがあるかなと思いますので、その辺、ちょっと工夫をお願いしたいと思います。

質問3についてお2人から意見がありましたけれども、私も、多分、答えるほうはそんなに深く考えずに質問4にも答えてくれると思いますし、リジットに考えれば余りにも、必要だと思うというのが63%というのは低いのではないかという意味で、妥当だと思わないという人もいるかもしれませんので、答えてもらってよろしいのではないかと思います。

以上です。

○事務局 おっしゃるとおり、沿道というのは基本的に現在の国道6号ということ意識して書いてございますので、その部分、書き方を検討させていただきたいと思います。

2点目のほうにつきましても、お3方の委員様から御指摘いただきました点、検討させていただきたいと思います。

以上です。

○大滝委員長 こちらのほうにつきましてもいろいろな御質問、御意見をいただきましたので、先ほどと同様な形で、ぜひ、反映できるものについては御検討いただいた上で、アンケートのやり方とか説明の仕方について反映いただければと思っております。

一通り、資料1につきまして2段に分けて御説明いただき、御質問、御意見をいただいたのですが、第1回の意見聴取結果を踏まえた対策案の検討につきまして、また、対策案に関する地元意見聴取方法につきましては、たくさん御意見をいただきましたけれども、基本的には概ね妥当だという結論にしたいと思います。事務局のほうで本日の意見を踏まえた上でこれから意見聴取を進めていただくということで進めたいと思いますけれども、委員の皆様、それでよろしいでしょうか。

それでは、特に異議が無いというふうに考えますので、この形を基本的にはお認めいただいたということで進めていただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、引き続きまして「その他」ですけれども、事務局から何かありますでしょうか。

○司会 まず1点、第3回の委員会につきましては、後日、アンケートの終了後、取りまとめ等をいたしまして、連絡をさせていただきたいと思っております。

また、先ほど委員長のほうからもありましたとおり、今回のアンケート、いろいろ皆様からの御意見いただいた部分に関しましては、第1回るときもそうでしたが、皆様のほうに一度またご覧いただく形をなるべくとりまして、アンケートのほうをさせていただきたいと思います。

以上です。

○大滝委員長 それでは、全体を通して何かあればお願いしたいと思っておりますけれども。

○南委員 蛇足のようだけれども、ちょっと気になるので一言だけ言わせてください。

資料1の10ページのところに「財源不足の状況及び未修復の防波堤が多々ある中で防波堤復興防災への投資を優先し、その後考案すべき」という御意見があつて、今色々な形で復興を進めていく中で、防潮堤への投資というものと道路への投資というものが重なったりトレードオフになるのではないかなのような疑問を持たれているような文面にも受け取られるのですが、意外とこんなことを思っている人が多いのではないかととも思いますし、その事業を国として進めていくときに、どういう考え方で進めているのかということをし少し分かりやすく説明していく工夫が、復興ということと重なりますのであるのではないかなと思いますので、気を配っていただけたらなと思いますので、一言。よろしく願います。

○大滝委員長 今の御意見については、御参考にいただければと思います。

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っております。

ホームページ等に資料を公開するかどうかについては、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ところでよろしいでしょうか。

それでは、委員の皆様方の了解を得たということで、本日の資料一式については公開したいと思います。議事録についても速やかに公開することとなっておりますが、事務局で何かありますでしょうか。

○事務局 まず議事概要につきまして速やかに作成させていただきまして、委員長に確認をしていただいた上で、議事概要をまず速やかに公表させていただきたいと考えております。

また、詳細の議事録につきましては、後日、委員の皆様にもメール等で送付させていた

だき、確認いただいた上でというふうに思っております。

以上です。

○大滝委員長 議事録については、ただいまの対応でよろしいでしょうか。

それでは、御了解いただいたということで、議事概要については私が責任を持って確認させていただきたいと思っております。

それから、先ほども説明がありましたように、議事録そのものについては委員の皆様方から改めて御確認をいただくということにしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上で本日の議事を終了したいと思います。大分時間が超過してしまっていて大変恐縮でしたけれども、活発ないろいろな御意見をいただきまして本当にありがとうございました。

議事の進行を事務局にお返ししたいと思います。ありがとうございました。

○司会 大滝委員長並びに委員の皆様、長時間の御議論まことにありがとうございました。

これをもちまして、社会資本整備審議会道路分科会第2回東北・関東地方合同小委員会を閉会いたします。