

社会資本整備審議会道路分科会

第5回東北・北陸合同地方小委員会

【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）

○**浜岡委員長** それでは、議事に入らせていただきます。

まず、新潟山形南部連絡道路（関川～小国）につきまして、事務局より説明をお願いいたします。進め方としましては、まず計画段階評価の検討の流れから第1回意見聴取の結果までについて説明をいただきまして、質疑応答を行います。その後、対応方針の検討と第2回意見聴取案について説明をいただき、質疑応答を行うという流れで進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○**事務局** では、資料1をごらんください。まず、新潟山形南部連絡道路（関川～小国）の1.計画段階評価の検討の流れについてご説明いたします。

1ページお開きください。まず、対象となる地域の道路網の概要についてご説明いたします。新潟山形南部連絡道路は、日本海沿岸東北自動車道と東北中央自動車道を結ぶ計画延長約80kmの地域高規格道路となっております。山形県小国町と新潟県関川村は、山形、新潟両県の県庁所在地からほぼ中間に位置する県境部となっております。

次のページをお開きください。次に、新潟山形南部連絡道路の整備の進捗についてご説明いたします。今回の対象区間は、新潟県と山形県の県境部にあたり関川から小国の間でございます。新潟山形南部連絡道路は、全体延長約80kmのうち新潟県側の荒川道路、山形県側の赤湯バイパスの合計約11kmが開通済みでございまして、また、新潟県側の鷹ノ巣道路、それから山形県側の梨郷道路の合計約12kmが現在、事業中となっております。

次のページをお開きください。次に、平成27年3月20日に開催されました前回の小委員会についてご説明いたします。主な議事ですけれども、①として道路交通及び地域の現状・課題、②として政策目標案の設定、③として第1回の意見聴取方法についてご審議いただきました。主な指摘事項でございますけれども、下段に整理しておりますとおりで

ございます。意見聴取の際には、ご指摘を踏まえまして対応いたしました。また、意見聴取に関する事項以外のことにつきましては、今後、ルートを検討する際に考慮したいと考えております。

5 ページですけれども、こちらは参考として第 1 回小委員会の際に提示した資料の一部で、議事のうち①の道路交通及び地域の現状・課題についてまとめたものを掲載しております。

6 ページにつきましても、参考として、第 1 回小委員会の際に提示させていただいた資料の一部で、議事のうち②の政策目標案の決定についてまとめたものを掲載しております。

次のページをお開きください。続きまして、今後の計画段階評価の手の進め方とスケジュール案についてご説明いたします。前回は平成 27 年 3 月 20 日の小委員会でご審議いただきましたが、その後、平成 27 年 9 月 15 日から 10 月 5 日の間で第 1 回の意見聴取を実施しまして、地域の方々ですとか道路利用者に対するアンケート調査とヒアリングを実施いたしました。第 1 回意見聴取を受けまして、今回の小委員会では意見聴取結果の確認と対応方針の検討、さらに第 2 回の意見聴取の方法についてご審議いただきたいと考えております。今後は、今回の審議結果を受けまして第 2 回の意見聴取を実施、その後、次回の小委員会では意見聴取の結果と対応方針についてご審議いただく予定でございます。

次のページをお開きください。続きまして、第 1 回の意見聴取結果についてご説明いたします。9 ページをごらんください。まず、意見聴取として実施したアンケート調査の項目の設定についてご説明いたします。表の左半分の課題と原因の部分は、前回の小委員会で審議いただいた課題と原因に関する事項でございます。地域意見聴取で実施いたしました第 1 回のアンケートでは、質問 1 「交通課題」と、質問 2 「求められる機能」において、この課題と原因に対する選択肢を設定いたしました。

次のページでは地域からの意見聴取の方法について記載しておりますが、後ほど結果の部分であわせてご説明したいと思います。

次のページをお開きください。次に、意見聴取の際に実施いたしました広報活動についてご説明いたします。今回の意見聴取にあたっては、新聞広告でありますとか、山形河川国道事務所と羽越河川国道事務所のホームページ、さらにはラジオ番組でアンケートへの協力を呼びかけました。また、アンケート設置場所や道の駅の道路情報掲示板にはパネルや広告を掲載いたしまして、関川村につきましては防災無線で、小国町につきましては「お願い文書」を配布し、地域の方々へ情報提供を行いました。

次のページをお開きください。ここからは意見聴取の実施結果についてご説明いたします。資料の左側はアンケートの実施状況です。住民アンケートは、郵送で 935 部を回収でき、回収率については 16.2% ございました。さらに、ウェブアンケートでの回答を 189 名の方々からいただき、合計の回収数は 1,124 部となりました。企業のアンケートですけれども、こちらについては 67 部を回収できまして、回収率は 32% となっております。資料の右側はヒアリングの実施状況ですが、全部で 20 団体で実施させていただ

きました。

次のページをお開きください。ここからは、住民アンケートの結果についてご説明いたします。総回答数は1,124票で、居住地別でございますけれども、山形県小国町が約6割を占めて多くなっております。職業別では会社員が約4割を占めており、性別では男性が7割という結果になっております。

次をごらんください。ここでは、113号の利用頻度と利用目的についての集計結果をご説明いたします。利用頻度では、約6割が毎日、もしくは週に数回程度、利用すると回答しております。利用目的については、全体では観光・レジャーと家事・買い物が多くなっておりますが、居住地別に見ますと小国町では家事・買い物が多く、次いで通勤・通学が多くなっており、日常生活の利用が多くなっているということがわかります。

次をごらんください。ここでは、国道113号の利用頻度と利用目的をクロス集計いたしまして、利用目的別に利用頻度を集計した結果をご説明いたします。利用目的が通勤・通学と回答した方は、他の利用目的の方に比べて利用頻度が非常に多く、次いで家事・買い物、通院の利用頻度が高くなっていることから、国道113号が日常生活の交通を支える重要な移動経路となっていることがわかります。

次のページをお開きください。16ページでございますが、ここでは国道113号の関川から小国間の課題について集計した結果をご説明いたします。国道113号関川～小国間の課題では、赤で困っておりますけれども、積雪による速度低下や除排雪による車線規制が多く、目的地までの時間がかかると答えた方が7割。次いで、交通事故のリスクが高いと答えた方が約5割となっております。

次のページをお開きください。ここでは、現道の課題に対して具体的な時期や場所など、実体験について伺ったものについて主な意見を掲載させていただいております。具体的な実体験による現道の課題といたしまして、全部で1,401件のご意見をいただきました。課題の項目といたしましては、冬期交通障害に関する事項や交通事故に関する事項、通行止めに関する事項についてご意見が多くなっております。

次のページをごらんください。ここでは、国道113号の関川から小国間でどのような機能を持つ道路が求められているかを集計した結果をご説明しております。通行止めや速度低下など冬期の影響を受けにくいこととありますとか、通行止めになったときでも代替路を確保できること、あるいは自然災害や交通事故で通行止めになりにくいこと、これらがそれぞれ6割以上と高くなっておりまして、道路ネットワークの信頼性の確保というのが求められているのかなという結果になっております。

次のページをお開きください。こちらは自由意見なのですが、この中でも政策目標に関連する現道課題について具体的な意見が多く寄せられたことから、政策目標ごとに分類して取りまとめた結果で整理しております。少し細かいので読み上げは時間の関係でしませんが、件数で見ますと信頼性に関する事項が多くなっているほか、現道の課題、冬期の交通関連の意見も多くなってございます。また、交通事故、医療、観光に関するご意

見も多数いただいております。

次のページをお開きください。こちら自由意見の続きになりますけれども、自由意見の中には今後の道路整備の計画検討にあたり配慮が必要と思われる意見も多数寄せられており、その他意見として整理しております。物流においては、重要なルートであるという指摘や雪国であるということから、トンネル構造にしてほしいなどの、ルートや道路の構造に関するご意見についてもいただいております。

次のページをお開きください。ここからは企業・団体アンケートの結果についてご説明いたします。まず、左側の国道113号の利用頻度についてです。利用したことがあるという回答が約7割を占めております。右側の国道113号の課題については、全体でも県別に見ても住民アンケートとほぼ同様の結果になっておりまして、積雪による速度低下や除排雪等による車線規制が多く、目的地まで時間がかかるというような項目が最も多くなっております。

次をごらんください。22ページですが、こちらは現道の課題に対して具体的な時期や場所など実体験について伺ったもので、主な意見を先ほどのように示させていただいたものでございます。具体的な実体験による現道の課題として全部で65件の意見をいただきました。課題の項目としては、冬期の交通障害に関する事項でありますとか、災害・交通事故に関する事項についてご意見が多くなっております。

次をごらんください。ここでは、企業・団体アンケートで国道113号の関川から小国間でどのような機能を持つ道路が求められているかを集計した結果をご説明いたします。道路に求める機能でございまして、赤で困っておりますが、冬期の影響を受けにくいことが最も多くなっております。次いで、自然災害や交通事故で通行止めになりにくいこと、安定した物流ルートを確保できること、通行止めになったときでも代替路を確保できること、の順になっております。居住地別に見ましても、全体とほぼ同様の傾向となっております。

次をごらんください。24ページでございますけれども、こちらは企業・団体アンケートの主な自由意見を整理しております。自由意見の中では、政策目標に関連する現道課題の指摘でありますとか整備要望などの意見が寄せられております。

次をごらんください。こちらは企業・団体ヒアリングの主な意見を整理しております。天候不良の際の問題点でありますとか、通行止めの心配が必要なくなったときの効果などの信頼性に関するご意見をいただいたほか、冬期交通関連として大雪や吹雪の際の道路の問題点について、製造企業その他医療機関からもそういうご意見をいただきました。安全性に関しましては、旅客運送企業でありますとか学校から、危険を感じた事例について提示をいただいております。そのほか、冬期の交通障害の事例や生産スケジュールの観点で、道路の確実性に対する期待の声も寄せられております。医療の関連でございまして、消防機関より、所要時間に関する問題でありますとか、道路構造が悪いため患者に危険を及ぼす可能性についてご意見をいただいております。観光関連では、旅行業の会社や旅客

運送の会社より、今後の期待についてご意見をいただきました。

次のページをごらんください。こちらは、住民アンケートと、今ご説明した企業・団体ヒアリングの結果を1枚にまとめたものでございます。アンケート結果からは、住民、企業いずれも、積雪や除排雪の影響、通行止め時の代替路、自然災害や交通事故での通行止めについて課題認識が強く、特に国道113号に求める機能につきましても同様の傾向となっております。一方で企業・団体アンケートにおいては、特に物流ルートの確保が求められております他、企業・団体ヒアリングにおいては製造業から道路の信頼性に対するご意見をいただきました。

以上から、現道の課題の共通認識ができ上がったと考えておりまして、政策目標について概ね網羅されていることが確認できましたが、より地域の意見を反映させるために一部、政策目標の見直しを行いたいと考えております。

次のページをお開きください。こちらで、意見と聴取結果を受けました政策目標の見直しについてご説明をいたします。前回の委員会における政策目標は下段左側のとおり設定しておりましたが、意見聴取の結果、政策目標の修正案については資料右下のとおりとしたいと考えております。資料右下に記載しております①から④の4項目を目的に、雪や悪天候及び交通事故等の通行止めの影響がない信頼性の高い道路ネットワークの確保が求められています。②製造業の支援につきましては、物流ルートの確保を求められている状況から、政策目標に追加して、地域の重要な産業である製造業の活性化を支援することとしたいと考えております。①から④については、アンケートの結果から妥当であり、変更なしとします。

次のページをお開きください。こちらは、前回掲示した政策目標のまとめについて修正案をまとめておりますのでご説明いたします。政策目標は、日常生活における安全性の確保、それから製造業の支援、医療施設への移動信頼性・即達性の向上、観光振興の支援の4点を目的に、雪や悪天候及び交通事故等の通行止めの影響がない信頼性の高い道路ネットワークを確保することとします。対策案の検討においては、政策目標に対応した道路の機能が視点となります。当該地域に求められるサービスについては、資料の下段に記載のとおり、政策目標を達成するために必要なサービスを設定しております。政策目標を達成するために必要な機能を有する対策案につきましても、沿線住民の生活環境や自然環境、コストなどに配慮しながら、考えられる案を設定することとしたいと考えております。

以上で終わります。

○浜岡委員長 ありがとうございます。

ここまでの事務局の説明についてご質問、ご意見などありましたら、よろしくお願いたします。

○佐伯委員 少し伺いたいのですが、アンケートをとられたということで、例えばアンケ

ートの13ページ目とかを見ると、主に関係している周辺の自治体としては関川と小国があるのですけれども、小国のほうが圧倒的に回答数が多い。これは道路を使用している数の実態みたいなものが反映されていて、人口比率と合っていないような気がしますが、その辺の分析を行っているのかということと、第2回のアンケートでは、一方に偏らないような配慮を考えられているのかどうかということをお聞きしたい。

○事務局 まず、今のご指摘のとおり、人口比に対して小国町は回答数がある程度ありますが、関川村に対しては非常に回答が少なかったという実態がございます。

この原因なのですけれども、資料2の2ページにあるルート図をごらんいただきたいのですが、今回対象になっている関川～小国間については、ほとんどの区間が小国町の部分でございまして、関川村は左側のところが一部入っているような感じになっています。小国町の場合は中心部をどうするかというところがありますので非常に関心が高かったと言えと思いますが、関川村につきましては一部、村の東側のところを通る案となっておりますので、それが回答数に表れてしまったのかなと思っています。

今後、2回目の意見聴取につきましては、1回目のこの辺の反省も踏まえて対応していきたいと思います。

以上でございます。

○浜岡委員長 その他、ございますでしょうか。

○中山委員 先ほどのご説明で、この関川～小国間のことについてはよく分かったのですが、新潟山形南部連絡道路全体の位置づけということも重要ななと思います。

この区間だけ考えるのではなくて全体の視点も重要だと思うのですが、そのあたりの大きな方針とか、そういう背景的なことはどの様にお考えでしょうか。

○事務局 今日の資料の中では、全体のところは資料1の2ページ、3ページあたりのところしか触れていませんが、一例を申し上げますと、今回のアンケートの中でも東日本大震災のときに新潟側から仙台に向けての重要なルートだったというような視点もございまして、地域高規格道路でもあり広域的な交流の位置づけも非常に高い道路という様に考えています。今回の資料ではその辺の説明がちょっと不足しておりました。失礼いたしました。

○中山委員 全体としましても、信頼性が高い、冬期とかでも使えるような道路だという位置づけも含まれているということでよろしかったでしょうか。今回のアンケートではそういう意見が多かったのですけれども。

○事務局 我々としてはその様に考えております。

○浜岡委員長 その他、いかがでしょうか。

○佐野委員長 9ページですが、「交通課題」として自然災害や交通事故による通行止めが多く、過去に雪崩で5回、交通事故で13回の全面通行止めが発生しています。この通行止めの時間は、1時間で済むものなのか、何時間もかかったものなのか、その辺のことがもし分かれば教えていただきたいのですが。

○事務局 平成18年、19年、20年、22年、23年と、各年、何回か起きている様でして、そのたびに2時間から、長いときだと3時間以上、通行止めが発生しています。

また、雪崩の例でありますけれども、平成18年2月8日、それから、もう一つ、平成18年1月9日の2回、雪崩による全面通行止めをかけておりまして、通行止め自体は1時間少々でいずれも解除はしておりますけれども、このような形の雪崩による通行止めも発生したということでございます。

○浜岡委員長 その他、いかがでしょうか。

○菊池委員 前回までの委員会で話があったかもしれないのですが、教えていただきたいことがあります。

9ページの意見聴取の概要のところ、「事故」で死傷事故率が非常に高いところが2カ所存在するという記載があるのですけれども、具体的にどこになるのでしょうか。

例えば17ページの地図で、事故の発生割合が高いところが青の星がついているのですけれども、その中のどこかの2カ所ということでしょうか。

○事務局 まさに17ページの青の星マークがついている箇所が、割合が高いところなのですが、特に高い300件/億台kmを超える箇所というのは、手元にデータがございませんので今すぐにお示しできませんけれども、この星のついているところのうちの2カ所ということになるかと思えます。

○菊池委員 わかりました。ありがとうございます。

○浜岡委員長 その他、いかがでしょうか。

では、私からも1つ。資料の25ページをお願いします。

企業・団体ヒアリングの結果がまとめられていまして、その中で、中央あたりでしょうか、「製造業（物流）関係」ということで、冬期の交通障害が起きているということで、通行止めで経路を大幅に変更しなければいけないという状況を抱えているのですが、その場

合、どれぐらいの時間差になるかというのは、わかりますでしょうか。

つまり、通行止めにならない場合の所要時間と、実際に通行止めになって遠回りすることによってかかってしまう所要時間、どれぐらい違うかというのは、分かりましたら教えていただきたいのですが。

○事務局 113号が使えない場合、仮に磐越自動車道等を経由して山形から新潟のほうに向かっていくと、迂回ルートだと212kmの215分と第1回の資料で示しております。通常ですと山形から新潟まで171km、186分ということですので約40kmの遠回りになって、なおかつ、時間にしても30分以上、高速を利用したにもかかわらず時間がかかるというような形になっております。

○浜岡委員長 その他、いかがでしょうか。

皆様から意見いただきまして、計画段階評価の流れや第1回意見聴取の結果につきましては概ね妥当な結果が得られているという様に考えてよろしいのではないかと思います。

○浜岡委員長 それでは、続きまして、後半の対応方針（原案）の検討と第2回意見聴取案について、事務局より説明をお願いいたします。

○事務局 では、29ページ以降、対応方針の原案の検討についてご説明いたします。

次のページをお開きください。ここではルート帯案の検討の視点といたしまして、小国町が掲げます都市構造の概要についてご説明いたします。小国町の都市計画マスタープランでは4つのゾーンが設定されております。また、新潟方面や仙台などとの広域的な交流をもたらす地域高規格道路及び主要幹線道路として、地域高規格道路であります、ただいまご説明しております新潟山形南部連絡道路の整備と、主要幹線道路でございます国道113号の整備というのが挙げられておまして、これらは広域交流軸として位置づけられております。右側上段にはまちづくりのテーマを記載しておりますが、これらを踏まえて、医療、企業等の市街地へのアクセスの確保、小国道路の沿道や周辺の無秩序な開発を抑制、通学路の安全性の向上が、小国町の目指す都市構造に対応するために必要な視点となることが考えられます。

次のページをお開きください。図をつけておりますけれども、こちらは小国町の都市構造の概要をまとめたものでございます。小国町の都市計画マスタープランでは、「持続可能なコンパクトで暮らしやすいまちづくり」を目指しております。旧市街地との融和を図りつつも、無秩序な開発を抑制して適切な土地利用の誘導や施設の配置を進めることとしております。また、教育施設の周辺環境の向上でありますとか通学路の安全性の向上を目指しておりますので、市街地へ物流交通が流入するのを促進するようなことは望ましくないのではないかと考えられます。

次のページをお開きください。ここでは、ルート帯案の検討の視点といたしまして、新潟県、山形県の状況について説明いたします。地域の意見聴取の結果から、冬期の影響を受けにくいこととありますとか通行止めになりにくいことは、小国町、関川村の沿線地域以外の方にとっても共通の課題であると考えております。一方で小国町、関川村以外の地域では、冬期の交通障害について観光地まで時間がかかるという割合が高くなっておりまして、対象区域外の人にとっては観光交流等の広域交通を支える道路が必要であるのではないかと考えられます。グラフをつけておりますけれども、新潟港のクルーズ船の寄港の増加でありますとか山形県の外国人観光客の増加を踏まえ、両県の産業・観光振興にとって利便性の高い道路が必要であると考えられます。

次のページをお開きください。ここでは整備方針として、ルート帯案の設定の考え方についてご説明をいたします。政策目標を達成するための機能を有するルート帯については、コントロールポイントでありますとか配慮すべき事項などを踏まえて3案を提示したいと考えております。設定したルート帯案が各政策目標にどのように資するのかなどを整理した上で、第2回意見聴取では、地域が重視するルート検討の視点を把握し、地域のニーズを十分に踏まえたものであるかを確認したいと考えております。

次のページをごらんください。ルートを検討する上で考慮すべき重要なものとして、コントロールポイントと呼んでいるものがございます。ルートの検討にあたっては、記載しておりますコントロールポイントに配慮して検討をいたしました。この表のところに書いているような点ですね。また、配慮すべき事項として、自然環境への配慮に関する事項は、詳細の設計段階で考慮して検討していきたいと考えております。

次に、これらのコントロールポイントを踏まえた3つの対策案についてご説明いたします。次のページをお開きください。まず1つ目でございますが、別線により現道課題の解消と時間短縮を図る、市街地の北側を通るルート案でございます。市街地近隣を通過するルートによりまして、製造業拠点へのアクセス性に最も優れるルートになります。また、観光交通等の域外交通の速達性にも優れておりまして、基本的に新設による別線整備で現道課題の解消を図りまして、市街地からの利便性もややよい案となっております。

次のページをお開きください。2つ目の案でございますけれども、別線により現道課題の解消と時間短縮を図る、南側を通るルートとなっております。対象区間を可能な限り最短のルートで結ぶことによって、観光交通等の域外交通の速達性に最も優れる案となっております。

次のページをお開きください。3つ目の案でございますけれども、第3案は市街地部を現道の改良により現道課題を解消する案でございます。現道の改良によりまして、現道におけます課題の解消を図りつつ、市街地からの利便性にも最も優れる案ということが言える案でございます。市街地を通過するルートにより、製造業拠点へのアクセス性にも優れるということが言えるかと思えます。一方で、市街地部で道路幅員の拡幅等を行う必要がございますので、支障となる家屋が多い案となっております。

次のページをお開きください。こちらの図は、先ほどご説明させていただきました3つのルート帯案について1つの絵に落とし込んだものでございます。下段には、これまで説明いたしました各ルート帯案の特徴を改めて記載させていただいております。

次のページをお開きください。こちらに示しております一覧表は、この地域の政策目標を踏まえた5項目の比較項目を設定した他、道路整備により影響を受ける生活環境や自然環境などの項目を設定しまして、比較表として整理したものでございます。今後、地域の皆様からの意見聴取も行いつつ、ルート帯案の決定に向けて検討していくこととしております。

次のページをお開きください。ここからは、2回目となります地域の意見聴取の方法についてご説明いたします。

次のページをごらんください。2回目の意見聴取の内容につきましては、ルート帯案が地域のニーズを十分に踏まえたものであるかを確認することになりますので、地域がより重視する政策目標についての設問の他に、インターチェンジや交差点の接続位置を計画する際に必要と考えられる配慮事項についても質問を設定いたしました。

次のページをお開きください。こちらは意見聴取の概要となっております。意見聴取の方法について記載しておりますが、こちらについては概ね前回と同様の設定となっております。期間については、前回の意見聴取期間を約3週間と設定しておりましたが、回収率の向上を目指して少し余裕期間を設けまして、概ね1ヶ月程度と設定したいと考えております。

次のページをごらんください。42ページ以降につきましてはアンケート案についての説明となりますが、資料2として実際に配布予定のアンケート案を準備しておりますので、お手持ちの資料2をごらんください。内容としては、①ページに調査の概要がございまして、見開きのようにページをめくると内側に、先ほどご説明した3つのルート帯案の図と比較表を掲載しております。裏面にあたる部分には第1回意見聴取の結果の概要を掲載しております。アンケートの質問項目及び回答案については別に1枚を添付することと考えておまして、3つのルート帯案の図と比較表を確認しながらご回答いただけたと思います。アンケートにつきましては、特に掲載事項、質問事項についてご審議をいただければと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

説明は以上でございます。

○浜岡委員長 ありがとうございます。これまでの事務局の説明につきまして、ご質問やご意見をお願いいたします。

○大江委員 小国が大変な積雪地帯であるということで、除雪とか交通障害とかいろいろな問題があると思うのですが、この第1案と第3案を比較したときに、積雪の関係ではどのようなポイントが重要になってくるのでしょうか。

○事務局 第1案の場合は、先ほど申し上げたとおり別線整備ということになりますので2本のルートが存在する形になってきますし、一方で第3案の場合は、市街地中心部については拡幅を予定しております。現在は2車線の道路ですので拡幅除雪をするときに交通障害が発生するのですけれども、4車線にすることにより、その交通の一部は雪に対しても確保はできます。しかし一方で、新しい路線がもう1本できるわけではございませんので、その課題は多少残るのかなと考えております。

○浜岡委員長 その他、いかがでしょうか。

それでは、私のほうから。

資料2で見開きを開いた②のページについてですが、先ほどの大江委員のご質問とも似ているのですが、案1、案2、案3ということで3つのルートが示されております。この中の案2についてですが、この場合は地図の右端から左端まで、いわばトンネルで一続きにするというようなイメージでよろしいのでしょうか。

もしそうした場合、小国町に住んでいらっしゃる方のアクセスは、どのような経路になるかということをお教えいただきたいのですが。

○事務局 案2なのですけれども、おっしゃるとおり、小国町のアクセスという点ではちょっと不利なルートになっております。途中で主要地方道をまたぐところがありますので明かり部に出る形にはなりますが、ここにインターチェンジということになりますと、そこに向けての構造的な課題なども解決しなければいけないとも考えています。

本当でありますともう少し、市街地側に近づけるところを帯として置きたいところですが、この図のところに色がついているところがありまして、地滑り地・急傾斜地崩壊危険区域指定地等となっており、地滑り地域を避けるとどうしても結構、南側を回るようなルート帯案ということになってございます。

○浜岡委員長 ありがとうございます。

その他、いかがでしょうか。

○佐野委員長 通過交通が小国町に入ってこないと交通事故の観点からは非常に望ましいと思うのですが、小国町の街の中で通過交通に対して生業をなされている事業所さんとかもあると思います。その辺に対する影響というのはどういう様に評価するのでしょうか。

○事務局 小国町の中にも道の駅もございまして、確かに、そういう通過交通に対して生業にされている業態もあると思います。

今回の意見聴取につきましては、3つの中から1個選んでくれという聴取の形ではなく、何を重要視しますかというような意見の聞き方ですので、それを踏まえて、最終的にどの案がよいのかを絞っていくという形になるかと思えます。

○佐野委員長 そういうことも考慮していただければ非常に良いと思えます。

○佐伯委員 ルート帯ということなので、まだルートにはなっていないので少し難しいのかもしれませんが、評価の中にコストがあります。これは多分、つくるところのコストで、その後、つくった後の維持管理の費用がどうなっていくのかというような視点というのは、例えば橋梁がいっぱいあるとおそらく、維持管理に後々、金がかかってくるのか、そのような視点での評価というのはどこかに含まれているのでしょうか。あるいは、今後検討される予定というのはあるのでしょうか。

○事務局 今ご指摘いただきました、この下に書いています整備に関する費用というのは、あくまで建設に関する概算費用となります。

維持管理費については、今、ご指摘いただいたとおり、道路構造によって多少、開きが出てくると思いますので、そこについては、これからルートをしっかり決めていく中で細かいところを見ていかなければいけないのかなとは考えております。

○佐伯委員 ありがとうございます。ぜひご検討いただければと思います。

○浜岡委員長 その他、いかがでしょうか。

○佐野委員長 維持管理といったときに、この辺の交通量が多いので除雪の費用もかなりかかるとは思いますが、年間に除雪というのは1km当たりどのくらいかかるのか、通常の平均的なところでいいので、もし分かれば教えてもらいたいですけれども。

○事務局 キロ当たりの除雪費ですけれども、おおまかに言いますと、キロ500万円ぐらいです。

○佐野委員長 年間500万円ということですね。ありがとうございます。

○事務局 そのとおりです。

○浜岡委員長 他にありませんでしょうか。

○**中山委員** 少し伺いたいことは、今回3つのルートをご提案していただいています。この区間の始まりと終わりのところですが、その部分は現在、国道113号を使われるということなのか、そこは別にまた考えるので独立した別ルートをつくられるのか、少し気になったのですけれども。

今回、3つあって、また、ご意見の中にも、信頼度の高い道路ということを見ると、今ある道路と、完全に独立した、一連の、新潟山形南部連絡道路全体として独立した道路をつくるというのも重要かと思うので、その辺が1つ。

あと、雪の影響が大きいということなので、トンネル区間がどのくらいあるのかというのが気になったのですが、トンネルがあるとかなり雪が降っても除雪の必要もあまりありませんし、信頼度は非常に高いのですけれども、先ほどの説明にあったように土砂災害の場所を回避したルートを設定されているということは、トンネルもそれなりにあるけれども、トンネルではないルートもあるような印象も受けたのですが、そのあたり2点、伺いたいです。

○**事務局** まず、ご指摘のとおり、案2でありますと、ほぼトンネルが主流になるのかなと思います。

それから、案3、案1につきましても、西側の区間につきましては、今、現道が走っているところはほんとに谷のところを走っているだけです、いずれにしてもそういう構造物で別線を引いていかないといけないという形になるかと思えます。

それから、1点目のご質問の前後のすりつけの部分でございますけれども、今回、この対象の部分の帯を示している状態ですので、今後、113号、現道にどのようにタッチするかというのは、細かな検討をしていくところで決めていく話になるのかなと思います。

いずれにしましても、新潟山形南部連絡道路80kmの一区間というような位置づけですので、その先の前後の区間の整備のことも考えますと、それまで暫定的なすりつけの形を考えないといけないと思えますし、今後、そこは詳細な検討の中で詰めていくことになるかと思えます。

以上でございます。

○**中山委員** ありがとうございます。

○**浜岡委員長** 第2回の意見聴取案ということでこの資料2でまとめられているのですが、この内容についてはいかがでしょうか。例えば項目を少し増やしたほうがいいのか、見開きのページで新たなものを増やしたらいいのか、ここは修正したほうがいいのか、そのようなご意見とかはいかがでしょうか。

○**浜岡委員長** 意見聴取案につきましては、よろしいでしょうか。

それでは、今議論いただきましたルート帯の検討や第2回のアンケート調査、意見聴取案につきましては、意見をさまざまな観点からいただきましたが、内容としましては、このように進めていくということについて概ね妥当だということによりしいかと思っておりますが、いかがでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、事務局のほうで、本日いただいた意見を踏まえて、これからの意見聴取を進めていくということで、皆様、よろしいでしょうか。

以上で計画段階評価についての審議が終わりましたが、全体を通じて何かご意見ございますでしょうか。

無いようでしたら、最後に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。

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については公開するということで考えているのですが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、本日の資料すべて、一式について公開したいと思います。

あと、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、事務局のほうから何かございますでしょうか。

○事務局 議事概要につきましては、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たいと考えてございます。

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、それぞれご確認いただきたいと思いますと思っております。

○浜岡委員長 議事録につきましては、ただいま説明された内容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、私のほうで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。

以上で本日の議事を終了いたします。議事進行を事務局へお返しします。

○司会 浜岡委員長並びに委員の皆様方におかれましては、大変ご丁寧にご審議を賜りまして、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5回東北・北陸地方合同小委員会を閉会させていただきます。本日はありがとうございました。