

# 第6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、議事に入りたいと思います。新潟山形南部連絡道路・関川～小国区間につきまして、事務局のほうから説明をお願いいたします。

本日の進め方としましては、資料1にあります説明内容をすべて説明いただきまして、その後、質疑・応答を行うという流れで進めていきたいと思っています。

それでは、説明よろしく申し上げます。

**和田所長** 山形河川国道事務所長の和田でございます。新潟山形南部連絡道路・関川～小国について御説明をいたします。資料1により、目次のとおりの流れで御説明をさせていただきます。

まず、計画段階評価の検討の流れについて御説明をいたします。

2ページ目になります。まず、対象となる地域の概要でございます。

当該区域は、日本海沿岸東北自動車道と東北中央自動車を接続する、計画延長約80kmの地域高規格道路である新潟山形南部連絡道路の一部となっております。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。

次に、新潟山形南部連絡道路の整備の進捗でございます。

今回の対象区間は、新潟県と山形県の県境部にあたります関川から小国でございます。新潟山形南部連絡道路は、延長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が開通しており、また、新潟県側の鷹ノ巣道路、山形県側の梨郷道路の合計約12kmが事業中となっております。

次に、平成29年3月28日に開催された前回の小委員会について御説明いたします。

主な議事は、第1回の意見聴取の結果、対応方針（原案）の検討、地域の意見聴取（第2回）の方法についてでございました。主な指摘事項と対応状況については、下の段に整理してございます。

1つ目の整備の必要性につきましては、国道113号が東日本大震災時に物資輸送上果

たした役割などについても整理したほうがよいという御指摘をいただきまして、今回、意見聴取結果において災害時の役割についても整理させていただいております。

また、2つ目の意見聴取方法につきまして、前回第1回目の意見聴取では山形県側の回答数が多かったため、第2回の意見聴取では地域間の偏りが発生しないよう工夫したほうがよいという御指摘をいただきました。今回、新たに新潟県においても、新聞の広告を掲載しまして、関川村の前回より多くの回答をいただくという結果になってございます。

また、3つ目のルートの検討につきまして、整備費用だけでなく将来の維持管理費用も含めて検討したほうがよいという御指摘をいただきました。対応としましては、維持管理費用につきましては、詳細な道路構造やルートにより前後することと、現段階での制度の検討においては、各ルート帯案ともに同程度の維持管理費用であるということが考えられるため、経済性につきましては整備に関する費用のみを参考として整理しているところでございます。

なお、詳細ルートの検討に当たりましては、維持管理費も含めた費用対効果の評価を今後実施してまいりたいと考えております。

次に、計画段階評価の手続の進め方について御説明いたします。

前回は平成29年3月28日の小委員会で審議をいただきましたが、その後、平成29年12月1日から30年1月12日までの間で第2回の意見聴取を実施し、地域住民や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しました。第2回の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について御審議をいただきたいと考えております。

続きまして、第2回意見聴取の結果について御説明いたします。

まず、第2回の意見聴取の実施内容でございます。意見聴取はアンケート調査及びヒアリング調査として平成29年12月1日から約1カ月、実施いたしました。住民アンケートにつきましては、1部当たり2通の回答はがきを添付した調査票を小国町、関川村の全戸に配布し、1,347件を回収しております。また、WEBアンケートや周辺の市町村の役場、道の駅などでとめ置きなどでも実施いたしまして、合計2,002件の回答を得ております。

また、事業者などへのアンケートにつきましては、445の企業・団体を対象に実施し、167件を回収しており、WEBアンケートでも5件、回収しております。

また、ヒアリングにつきましては、第1回の意見聴取の際に御意見を伺った企業・団体のほか、地元の小中学校や観光協会などへもヒアリングを実施しております。

意見聴取に関する広報の実施状況でございます。

先ほども申し上げましたとおり、第1回の意見聴取で実施した広報に加えまして、新潟県側の新聞への掲載も実施しております。

ここからは意見聴取の結果について御説明いたします。

まず回収率ですが、上段の表に示しておりますとおり、前回1,124件よりも多く回答

をいただきまして、総回答数は2,002件となっております。また、回答の属性につきましては、居住地で見ていただきますと、前回に比べて関川村のほうの回答が多くなっているということになっております。これは新潟県側の新聞広告による広報の効果だと考えております。

また、職業・性別で見えますと、主婦の方、女性の方の回答割合が前回と比べて多くなっております。これは、各世帯に配布した調査票に2枚の回答はがきを今回添付したということによるものだと考えております。

次に国道113号の利用頻度についてでございます。

左側に円グラフで示しておりますとおり、全体では約7割が毎日、また週に数回程度という利用の回答でございました。沿線地域であります小国町、関川村では、ともに約8割が毎日、または週に数回程度という利用の状況になってございます。

また、国道113号の利用目的についてでございますが、右側にグラフで示しておりますとおり、全体では約5割は家事・買い物、4割が観光・レジャー、3割が通勤・通学という回答でございました。沿線地域であります小国町、関川村では約6～7割が家事・買い物、4割が通勤・通学と、日常生活で多く利用されている状況となっております。その他の地域におきましては観光・レジャーという利用目的が多いという結果になってございます。

次に地域にとって望ましいルート帯案を選ぶ際に重視すべき項目という内容についてでございます。

全体では、左上のグラフに示しておりますとおり、事故や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、交通規制が少なく、速く移動ができて業務拠点からのアクセスがよいこと、という回答が多くなっております。

地域別の傾向としましては、左下に示しております小国町では、中心市街地から近く、道路の利便性がよいこと。また、右上に示しております関川村では、救急患者に負担がなく、交通規制の影響も少なく病院に安定して行けること、という回答が上位に来ているという特徴がございます。特にこの関川村で医療に関する意見が多くなっているという理由につきましては、関川村には手術や入院治療が必要な重傷者に対する救急医療を担う救急病院がないということから、地域の方からの救急医療への効果というものに期待を寄せられているのではないかと考えております。

また、右下に示しておりますその他の地域につきましては、主な利用目的で上位にあった、観光地へのアクセス向上を重視する意見が多くなっているという結果になってございます。

次は利用頻度と重視すべき項目のクロス集計をした結果でございます。

グラフ中の赤の点線で囲っております、事故や災害による通行止めや広域迂回が起きにくいことに関しましては、国道113号の利用頻度が高いほどその回答が多くなるという傾向になっております。また、青で囲っています、交通規制が少なく、速く移動ができ、

業務拠点からのアクセスがよいことに関しましては、利用したことがある方の回答の割合が、利用したことがない方よりも約2倍の程度の割合という結果になっております。

次に、今後、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記述をまとめた結果でございます。

表の上のほうから幾つか御紹介しますと、通行止めに対する代替路の確保に関する意見や、市街地への大型車交通の流入、線形不良による事故の危険性、また工場からの物流や、救急医療を担う町立病院、中心市街地へのアクセスなどについて配慮してほしいといった具体的な御意見を頂戴しております。

次は重視すべき項目として示したものの以外の御意見を、路線機能、道路構造計画、その他に分類して整理しております。

まず路線機能につきましては、上段から御紹介しますが、地域の振興としまして、小国町中心部の町内の企業が活性化するようにしてほしいといった御意見。また、速達性として、冬の期間も含めた高速走行性が必要だといった御意見。また、交通機能分担として、大型車などの通過交通と生活交通を完全に切り離してほしいといった御意見を多く頂戴している状況でございます。

次はインターチェンジ等の連結位置に関する自由意見でございます。こちらは、いただいた意見をアクセス関連、インターチェンジの構造関連、インターチェンジの設置数、その他という分類で整理しております。

左側の上から2つ目の円グラフに示しておりますとおり、市街地からのアクセス性、また、幹線道路からのアクセス性、町内各地域からのアクセス性のほか、工場や道の駅、病院などの小国町の各種拠点へのアクセス性に関する御意見が多く寄せられております。

また、一番下の円グラフで示しておりますとおり、インターチェンジの設置数に関しましては、複数の設置をしてほしいといった御意見を頂戴しております。

次にこれまでの質問以外に関する自由意見についてでございます。

左側の赤枠で困っております部分でございますが、早期事業化を望む意見が多く寄せられております。その他、雪や災害に対する整備の必要性に関する御意見も多く寄せられているという結果になってございます。

ここからは企業・団体のアンケートについての結果でございます。

企業・団体アンケートの総回答数は172件となっております。国道113号の利用頻度につきましては、左側の円グラフに示しておりますとおり、全体で約4割が毎日、または週に数回程度という利用状況の回答でございました。

また、国道113号の利用目的につきましては、右側の赤枠で困っております部分、運送・運搬、また営業という回答が、山形県、新潟県の企業ともに約4割という結果になっております。

次に地域にとって望ましい案を選ぶ際に重視すべき項目としましては、住民アンケートと同様の結果となっております。赤枠で困っております、事故や災害による通行止めや広

域迂回が起きにくいこと、また、交通事故が少なく安全に走行できること、交通規制が少なく速く移動ができ、業務拠点からのアクセスがよいこと、という回答が多くなっております。

県別に見ましても、右側になりますが、山形県、新潟県ともに、順位は多少異なりますが、上位3項目は同じ項目になっているという結果でございます。

次は重視すべき項目に関する自由記述でございます。

こちらにも住民アンケートと同様に、重視すべき項目に関する意見と、それ以外の意見を整理してございます。上段の表の重視すべき項目に関する意見としましては、上から少し御紹介しますと、冬期の通行止めに対する代替路や安全性の確保、また、業務拠点からのアクセスの向上に関する意見をいただいております。また、下の段に、重視すべき項目以外の意見としましては、住民アンケートと同様に、速達性、交通機能の分担に関する意見を頂戴しております。

次にインターチェンジなどの連結位置に関する自由意見でございます。

左側の上から2つ目の円グラフに示しておりますが、住民アンケートと同様に、市街地からのアクセス、幹線道路からのアクセス性に関する意見が多く寄せられております。また、住民アンケートと比べての特徴としましては、工場からのアクセス性ということに関する御意見が多い傾向となっております。

また、一番下の円グラフに示しておりますとおり、インターチェンジの設置数に関しては複数の設置を求める意見をいただいております。

次はこれまでの質問以外の自由意見についてでございます。

左側の赤枠で囲んでおります部分でございますが、住民アンケートと同様に早期の事業化を望む意見が多く寄せられているという結果になってございます。

これからは企業・団体のヒアリングの結果について御説明をいたします。

23の企業・団体へのヒアリングの調査を行いまして、重視すべき項目について具体的な御意見をいただいております。政策目標に関連しまして、上段から、信頼性として代替路の確保、また、速達性といった物流の観点での御意見。また、安全性として、大型車などの通過交通の市街地内の流入に対する自転車通学の生徒への影響など、交通機能の分担を求める御意見をいただいております。

一番下のルート帯の案につきましても、案2として示した、市街地の南側を最短で結ぶルート案に関しましては、小国町を通過する交通にしか恩恵がないといった御意見や、案3として示しました一部の現道を改良する案につきましても、迂回路としての役割が果たせないのではないかといった御意見がございました。

次にこれまで御説明してきました第2回意見聴取の結果のまとめでございます。

住民アンケート、企業・団体アンケートの結果及び企業・団体ヒアリングの結果から、新潟山形南部連絡道路の関川～小国間につきましては、ネットワークの信頼性、つまり代替路の確保という観点、また安全性、アクセス性の観点が重視されています。加えまして、

地域の振興、速達性、交通機能の分担に寄与する道路が地域から求められているという結果として整理しております。

また、インターチェンジの連結位置計画時に配慮すべき項目としましては、中心市街地や小国町の各種拠点、幹線道路などからのアクセス性、安全性が求められているという結果になってございます。

ここからは、意見聴取結果を踏まえまして、地域特有の道路課題と整備の必要性について御説明をさせていただきます。

意見聴取の結果では、事故や災害による通行止めや広域迂回が起きにくいことを求める声が最も多く寄せられておりました。国道113号では事故や災害による通行止めが頻発し、通行止め時には、左側の図に示しておりますとおり、距離で2倍以上、時間で約3倍の広域迂回が強いられているという状況になっております。対象区間であります関川から小国の山間部では正面衝突事故や車両単独事故による通行止めが発生しており、また、市街地では冬期の運搬排雪による旅行速度の低下が発生している状況となっております。

また、右下に示しておりますが、小国町は人工透析や出産の対応が可能な最寄りの病院までの所要時間が、山形県内でも下位の約40分という状況となっております。広域の物流や地域の生活交通を担う国道113号では現道の課題を回避するルート案が望まれているという状況になっております。

続いて災害時の役割でございます。

東日本大震災の際には、太平洋沿岸の港が被災し、物資は新潟港など日本海沿岸の港から幹線道路を通り、被災地へ向けて輸送されておりました。そのため、下のほうに示しておりますとおり、新潟港では震災前後で取扱コンテナ量が約1.2倍に増加し、国道113号の交通量も約2.3倍という交通量になったという状況になっております。

このように、太平洋側と日本海側を結ぶ国道113号は、災害時においても物資輸送を担う重要な路線となっており、整備を望む声が多く寄せられているという状況となっております。

続きまして、製造業の支援という視点からの整備の必要性でございます。

国道113号を中心とした地域は、自動車の部品でありますカーボンブラシ、これは自動車のパワーウィンドウなどのモーターを回転させるための電流を供給する部品になっておりますが、その世界シェアが第1位。また、半導体のウェーハの世界シェアが第3位。また、「種鶏」と書いておりますが、ひよこの生産が国内の25%を担う企業の、生産拠点が国道113号の沿線に存在しているという状況になっております。

各企業の原材料、生産品の輸送は国道113号が担っており、取引先の範囲の拡大、物流の効率化の観点から速達性、信頼性、アクセス性の向上が求められているという状況になっております。

左の図に輸送ルートについて整理しておりますが、国道113号の関川～小国間は海側からの港湾を経由した輸送、また関東方面の空港を経由した輸送など、広域的な輸送経路

の一部として利用がなされているという状況になっております。

続きまして、観光支援の観点からの整備の必要性でございます。

左のグラフに示しておりますとおり、山形県、新潟県の観光入込み客数、外国人観光客は震災以降、増加傾向にあります。関川村、小国町の入込み客数は横ばいの傾向となっております。

右側に図に示しておりますが、国道113号は新潟～山形間を周遊する台湾人観光客が雪の魅力を体験する周遊ルートになっておりまして、インバウンド観光においても重要な路線となっております。さらに、新潟、山形、福島県の3県において、冬期の観光資源を活用しまして、各県で連携した広域的観光振興を推進する取り組みが行われているところでございます。国道113号の速達性、信頼性、アクセス性など、道路の交通環境の向上が観光振興の上でも期待が寄せられているという状況になっております。

ここからは対応方針（原案）の検討結果について御説明をいたします。

まず、ルート帯案の検討に係る政策目標と対策案について御説明をいたします。

前回の委員会でお示ししましたとおり、当該地域の道路交通の現況や地域の課題などを踏まえまして、政策目標5つを設定しております。1点目は信頼性の高い道路ネットワークの確保、2点目は日常生活における安全性の確保、3点目は製造業などの支援、4点目は医療施設への移動信頼性・速達性の向上、5点目は観光振興の支援になります。

これら掲げました5つの目標を踏まえまして、右下にございます3つのルート帯案を検討しております。赤の案1、市街地側ルート全線新設案、青の案2、最短ルート全線新設案、緑の案3、市街地側ルート新設+現道改良案でございます。

なお、左側に示しておりますが、対策案を検討する上で、自然環境、生活環境、コストに対して配慮することとしております。

次はルート帯案について図でお示したものでございます。

赤で示しております案1、市街地側ルート全線新設案では、赤い帯で示したルート帯の中で新設して整備をする案であり、現道の課題解消と時間短縮を図る案となっております。また、青で示しております案2、最短ルート全線新設案は、青い帯で示したルート帯の中で新設して整備をする案でございます。こちらも現道の課題の解消と時間短縮を図る案となっております。緑色で示しております案3、市街地側ルート新設+現道改良案は、緑色の帯で示したルート帯を新設で整備し、残る区間については現道を改良するといった案となっております。

続きまして、ルート帯案の比較・評価について御説明いたします。

案1の市街地側ルートの全線新設案はすべての政策目標の達成が見込めるのに対し、案2の最短ルート全線新設案では製造業など業務拠点や市街地からのアクセスに課題が残り、また、案3の市街地側ルート新設+現道改良案では現道改良区間で代替路の確保や速達性に課題が残るということで、政策目標が十分に達成できないという評価になっております。

また、案1では、意見聴取においてルート帯を検討する際に重視すべきと地域からの回答が多かった、黄色の点線で囲んでおります部分の、事故・災害による通行止めや広域迂回が起きにくい。また、交通事故が少なく、安全に走行できる。交通規制が少なく速く移動ができ、業務拠点からアクセスがよい、という点で優れているという評価になっております。

続きまして対応方針（原案）の検討について御説明をいたします。

これまで御説明いたしました意見聴取結果を上段に整理してございます。これらを踏まえまして、下の段にありますように、まずルート帯案の考え方としましては、代替路の確保による通行止めや広域迂回が起きにくい。また、安全性の向上、業務拠点からのアクセス性向上に関する意見が多かったことを踏まえまして、案1の市街地側ルート全線新設案としたいと思っております。

また、速達性の確保のほか、交通機能が分担される路線を望むという意見が多かったことから、沿道からのアクセスを制限し、生活交通と通過交通の混在を解消する自動車専用道路として、サービス速度80kmの道路としたいと考えております。

次にインターチェンジの位置の考え方としましては、新潟方面、米沢方面の東西両方向からの中心市街地へのアクセス性、製造業の拠点地域のアクセス性を重視した設置位置とし、安全に利用できる構造にしたいと考えております。

次は対応方針の原案を図で示したものでございます。

構造としましては、下のほうに示しておりますとおり、土工、橋梁、トンネルなどの構造による自動車専用道路で、国道113号の課題である、事故や災害による通行止めや広域迂回に対する代替路の確保、安全性、業務拠点へのアクセス性向上を図りたいと思っております。

また、インターチェンジにつきましては、市街地へのアクセス性や安全性に配慮し、市街地の北側、図の中央の上側に示しております円の位置にありますが、東西方向の行き来ができるフル規格のインターチェンジを計画するとともに、市街地の東側、図の右側の中央寄りの半円の位置にありますが、東方向への行き来ができるハーフインターチェンジを計画したいと思っております。

このハーフインターチェンジにつきましては、西方向の交通量が非常に少ないのに対しまして、東方向では図の中央部にオレンジ色の点で示しております企業の工場などがございまして、そういった物流、また市街地の東側からの交通、また町立の病院もございまして、そういった搬送など一定の交通量が見込めるということから計画するものでございます。

次に自治体への意見照会の結果につきまして御紹介いたします。

山形県、新潟県へ意見照会をいたしましたところ、意見としましては、国道113号（新潟山形南部連絡道路）関川から小国間における対応方針（原案）について、両県ともに同意しますという回答をいただいているところでございます。次のページに意見照会結果の原

本を掲載しております。

次は対応方針（案）のまとめでございます。

次のページの対応方針（案）としてまとめております内容につきましては、先ほど御説明した対応方針の原案と同じ内容になっております。1番の道路整備の必要性として政策目標を左側に記載しており、それを実現できる道路整備について必要な項目ごとに右側に整理しております。これらを踏まえまして、2番の対応方針（案）として、計画及びルート帯案取りまとめ結果を掲載しております。その他につきましては、具体の道路構造などの検討に際しての配慮事項として記載させていただいております。

最後、こちらも前ページと同様に説明は割愛させていただきますが、対応方針案とともに本ルート帯案について本委員会にお諮りをさせていただきたいと思っておりますので、御審議のほどよろしくお願いいたします。

以上です。

**浜岡委員長** 御説明どうもありがとうございました。

それでは、これまで行われました事務局の説明について御質問、御意見などございましたら、よろしく願います。いかがでしょうか。

**宮原委員** 少し細かいのですが、14ページのところに住民の方のアンケートがありまして、その中で道路構造に関して、雪道に怖さを感じるような道路ではなくて、アップダウンの少ない道を希望ということなのですが、今回選定されたルートの中で、アップダウンは、完成した後、どのような状況になるのでしょうか。

ルートはわかるのですが、垂直的なコンディションはどのように想定されますか。

**和田所長** 現時点では、具体的な勾配も含めて検討しているわけではないのですが、やはり自動車専用道路として今後計画したいと思っておりますので、道路構造上、豪雪地域については勾配4%よりも寝かせることが望ましいという基準もあります。縦断の設計をする際には、基準を踏襲する形で、できるだけ縦断のアップダウン、急勾配がないような形で計画をしていくことを考えております。

**浜岡委員長** ありがとうございます。

それでは、私のほうから幾つかあります。

今の宮原委員の御質問とも関連するのですが、今回、案1で整備を進めていくという考えですが、この地域の課題として運搬排雪や雪の問題というのが多く出ていたのですが、その雪を避けるためには、トンネルであればそもそもの除雪は必要ないということで大分いいかと思うのですが、このあたり、トンネルなどはどれぐらいの割合になるかというのを教えていただけますか。

案2にするとほぼトンネルということで雪の問題は全くないのですが、小国町に住んでいらっしゃる方の移動を考えるとあまり移動が便利ではないかということで、ふさわしくないということであったと思うのですけれども、案1はどれぐらいになるでしょうか。

**和田所長** 資料の最後の39ページ目で御紹介をしたいと思います。

案1のルートで申し上げますと、右側の市街地側については、基本的に田んぼや市街地なので、現時点ではトンネルという区間について計画はしていないということで、左側の川を渡った先に等高線が結構密集し、山岳部になりますので、こちら側は約4kmから5kmぐらいのトンネルになるのではないかと考えます。

**浜岡委員長** そうしますと、市街地に近い側がトンネルではないという区間ですけども、そのあたりは運搬排雪をしなければいけないという状況ではないということでしょうか。

**和田所長** はい、そう考えています。

**浜岡委員長** わかりました。ありがとうございます。

**佐野委員長** 佐野です。アンケート結果を踏まえて、妥当かなと思います。

1点、質問なのですが、利便性とかを考えるとインターチェンジの位置は旧道となるべく近いほうがいいということで、この案1ですと道の駅のあたりがそういうところになると思うのですけれども、ここにするのは技術的に難しいということなのでしょうか。

**浜岡委員長** 33ページ、ちょうど道の駅「おぐに」が、川の左岸でしょうかね、図でいうと川の下の方にありますが、そちらのほうにインターチェンジをつくるのはという御意見でした。

**和田所長** 検討の中では、インターチェンジが近接する際に、車両側の分岐・合流するので車線変更に余裕を持てる時間が確保できる基準がございまして、1.5km以上離すことが望ましいと。これも構造令基準上、書かれておりまして、市街地に一番近いところから道の駅までの区間が約1kmということで、設置するのはなかなか難しいという結果になっています。

ただ、道の駅自体については地域からもアクセス性を求める声もございまして、自動車専用道路でインターチェンジからアクセスしやすいような、例えば機能補償道路として側道を整備することも考えておりますので、そういった側道等も含めまして、道の駅とインターチェンジのアクセスを向上するようなことも、今後、具体的な現地の測量ですとか設

計する上で、道の駅へのアクセスというのもしっかり計画の中で具体化をしていきたいと考えております。

**浜岡委員長** それでは、私のほうからまた。2件ほどあります。

まずはアンケート結果についてですけれども、幾つか否定的な意見があったかと思えます。これから費用もなかなかかかってしまうものをつくってしまうのはよろしくないというような意見だと思うのですが、それは恐らく、日々利用されていない人が、利用していないから重要性というのを感じていないということではないかと思われます。一方で毎日使っている方は、重要なので何とか整備してほしいと。そのような感じを想像するのですが、否定的な意見の考え方の普段の使い方とかというのがどうなっているかということをもしわかったら教えてほしいということで、恐らく私がさっき申し上げたようなことではないかと思えます。それが1点。

2点目は、案1で整備を進めていくという中で、将来、何年後かにこの新しい道路ができ上がって、旧道は多分、県の道路として移管になるのかとは思いますが、その際、この道路は地元とするとあまり距離の長くない、生活中心の使い方になるのではないかと。場合によっては歩行者とか自転車がよく使われる。その際に、今の道路のままであると車中心になっていますから、できれば少し道路の幅員を狭くして、歩行者向け、もしくは自転車向けというような形に再整備をしてから県にお渡しするというのができること、いいプレゼントにもなるのではないかななどと思うのですが、そのあたりの考え方について教えていただきたいと思えます。

2点お願いします。

**和田所長** まず、否定的な意見についての属性については、今、手元には持っておりませんが、確かに、事業を進める上で、今後、合意形成やしっかり地元の理解をいただくことは重要だと思っております。そのような意見を出された方の利用頻度とのクロス集計なども踏まえて、しっかり事業に対する理解を地元にも説明していきたいと思えます。

あとは旧道に関してですが、県への移管につきましては、今後、県との協議の上で調整をしていくこととなります。確かにこれまでも、並行する現道を県に移管する際には、やはり安全上の課題を解消するようなことも含めて、しっかり国として再整備をした上で移管することもしてきておりますので、委員長からいただいた御意見も踏まえましてしっかり調整をしていきたいと思っております。

**浜岡委員長** よろしくをお願いします。

**菊池委員** 質問ではなくて、コメントといいますか、提案になるのですが、まず1点目は、今、浜岡委員長がおっしゃった、アンケートの集計の仕方ですね。今後ぜひ、こ

の利用頻度の別がわかるように資料を作成していただきたいということと、それから、前回の指摘にあった、関川村の回答数が少ないということ。今回は大分増加したということなのですが、人口比でいうと小国町と関川村は77%ぐらいなのですから、回答数でいうと24%ぐらいと、やはり大きく少ない。これは恐らく、今回の対象区間が関川村はほんの少ししかないということで、同じ関川村とはいえ、この道路に直接的に影響を及ぼさない方もおられる。

この地図を見ると、恐らく小国町の中でもそういう方がおられるということで、小国町、関川村という一くくりではなくて、恐らく住所を細かいところまで地区名を書かれている方もおられるかと思しますので、その沿線か否かということも今後、分析の軸に入れていただくと、もう少しこの要望が明快になるかなと思いました。

以上、コメントです。

**浜岡委員長** よろしくお願いいたします。今後、検討ください。

**温井委員** 先ほど道の駅の話が出たのでお聞きしたいのですが、今、小国町、関川村、両方をつないで道の駅を移動するとか、新しい道路にあわせて新設するとか、そういうような計画が何かあるようでしたら教えていただきたいと思います。

**和田所長** 具体的にそういったお話は、今のところない状況です。そこについては、町ともよく連携・相談しながら検討したいと思います。

**浜岡委員長** よろしくお願いいたします。

**宮原委員** これは意見、コメントなのですが、この地域は本当に人口が急速に減っていて、高齢化も進んでいますので、住民の方の利便性を考えていくということを重点にすれば、やはり早く工事を進めていただきたいということです。

もう1つは、今、鶴岡のほうから新潟に向かって工事が進んでいる日沿道の延伸部分が整備されると助かります。例えば、私は現在置賜に住んでいるのですが、酒田・庄内に行くのが、月山越えとなりすごく大変なのです。それが例えば今回の整備される道路を使って、日本海側を北上して酒田・庄内のほうに出ることができる、そういったルートもかなり有効になりそうな気がするのです。そういう意味では、やはりこの山形県南部の横軸の道路の整備というのは、東北全体を見ても非常に大きな役割をするのではないかと思いますので、ぜひ早目に進めてください。よろしくお願います。

**浜岡委員長** よろしくお願いいたします。

そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、この説明に関しまして様々な意見がございましたが、事務局の説明に関して、この進め方ではよろしくないというような否定的な意見は全くありませんで、進めていく先の注意事項というのでしょうか、そのような質問が多かったのではないかと思います。

概ね妥当として、このまま進めていただきたいという考えではないかと思うのですけれども、よろしいでしょうか。

それでは、事務局のほうで、本日の意見を踏まえた上で、進めていただくということでお願いしたいと思います。

以上で計画段階評価について審議が終わりましたが、全体を通して何かございますでしょうか。

それでは最後に、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ですが、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事でよろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、本日の資料一式は公開するという事にさせていただきますと思います。

また、議事録につきましても速やかに公表するという事になっておりますが、事務局のほうから説明をお願いいたします。

**舟波課長** 議事概要につきましては、速やかに作成し、委員長に御確認いただいた上で公表させていただきたいということで考えております。

詳細な議事録につきましては、後日、委員の皆様方にメール等で送付させていただき、それぞれ御確認いただきたいと思っております。

**浜岡委員長** 今の御説明のとおりで議事録について対応させていただくということで、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、本日の議事を終了します。議事進行を事務局に戻します。

**司会** 浜岡委員長並びに委員の皆様方におかれましては、長時間にわたり大変御丁寧な御審議を賜りまして、まこと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6回東北・北陸地方合同小委員会を閉会いたします。ありがとうございました。