

第7回東北・北陸地方合同小委員会

【議事録】

○議事

1) 新規事業採択時評価

・一般国道113号（新潟山形南部連絡道路）小国道路

浜岡委員長 それでは、議事に入りたいと思います。

まず、新規事業候補箇所の選定の考え方につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

舟波課長 東北地方整備局道路計画第一課の舟波です。資料1をごらんください。今回の一般国道113号小国道路の選定の流れでございます。

東北管内の直轄国道、全体約2,900kmございますけれども、全国道路・街路交通情報調査区間、1,493区間ございます。その中で、改築事業などを実施中以外の区間に絞りまして863区間ございます。その中から課題抽出といたしまして、事故や渋滞があるかどうか、道路構造で急勾配、急カーブ、幅員狭小区間があるかどうか、防災・災害について事前通行規制区間や災害発生・津波浸水区間があるかどうか、いずれかに該当する区間として575区間ございます。その中からさらに課題の大きい区間というものを絞り込みまして、計画確定済み、そして環境影響評価実施済みなど、事業実施環境が整った区間として2区間でございます。

具体的な課題区間の抽出につきましては、右上、それぞれ「指標」として整理しております。渋滞箇所でございますと、主要渋滞箇所を有する区間が該当し、事故危険区間では、事故の危険箇所にも該当する区間を選定しております。

右下に、課題の大きい区間の抽出の視点を示しております。その中から、2区間でございますけれども、小国道路につきましては主要渋滞箇所が1カ所、事故危険区間が1カ所、縦断勾配5.2%、曲線半径が60mといった課題がございます。そういった過程から、今回、平成31年度新規事業候補箇所として選定しております。

以上でございます。

浜岡委員長 ありがとうございます。

ただいま新規事業候補箇所選定の考え方について説明がありましたが、質問などござい

ますでしょうか。

それでは、平成31年度新規事業候補箇所として一般国道113号の小国道路を対象とするということで、先に進めさせていただきます。

それでは、新規事業採択時評価となります一般国道113号（新潟山形南部連絡道路）小国道路につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

和田所長 山形河川国道事務所の和田でございます。資料2で、新規事業候補箇所であります小国道路について御説明をさせていただきます。

まず1枚目でございます。小国道路につきましては、積雪による交通障害の影響を受けにくい信頼性の高い道路ネットワークを確保すること、また、県境をまたいだ広域観光連携の推進を支援する幹線道路ネットワークの強化を目的に、新規事業化に向けて委員会に諮らせていただくものでございます。

この小国道路が計画されております地域は、左上の図1に示しておりますとおり、山形県と新潟県の県境部にございます。小国道路は、地域高規格道路である新潟山形南部連絡道路の一部を構成しております。この新潟山形南部連絡道路は、図2の位置図にありますとおり、基点側の新潟県村上市では荒川道路、また、終点側の山形県南陽市では赤湯バイパスが既に開通済みとなっております。また、新潟県側では鷹ノ巣道路が、山形県側では梨郷道路が事業中となっております。

先に2枚目のほうをごらんいただければと思います。今回の小国道路のルート等について図面で示したものでございます。

まず、基点としましては新潟県の岩船郡関川村大字金丸、終点は山形県西置賜郡の小国町大字松岡となっております。黒の実線で示しております国道113号に並行し、小国町の中心市街地へのアクセスとなる県道五味沢小国線、及び町道の岩井沢麻枯沢線にインターチェンジを計画しております。

1枚目に戻っていただきまして、事業の概要について左上のほうから説明をさせていただきます。

まず、延長は約12.7km、第1種第3級の2車線道路、設計速度は80km/hの自動車専用道路でございます。また、全体事業費は約350億円、計画交通量は1日当たり約5,300台を見込んでおります。

続きまして、下の2番目の「課題」でございます。ここでは、現状の課題として2点、御説明を申し上げます。

まず①としまして、「積雪期の著しい交通機能の低下」でございます。小国町は、図3に示しておりますとおり、例年、累加の降雪深で912cmもの降雪がある特別豪雪地帯となっております。そのため国道113号では、積雪で狭くなった道路を広げる運搬排雪作業が図4のとおり不定期で行われております。昨年度におきましては、降雪期において、頻度としては4日に1日、この運搬排雪の作業が行われておりまして、そのたびごとに写

真1で示しておるような速度低下が発生している状況でございます。

また、写真2のように雪崩や事故による通行止めが、図5の×印の箇所でも過去に発生しているところでございます。当該地域では、代替路がないために、通行止めとなると通常の約2倍の広域迂回や立ち往生を強いられている状況になっております。

このように、地域唯一の幹線道路の機能低下により、地域住民の通学・通勤・通院などの遅れや、地域の主要産業であります製造業の物流を阻害するなど、日常生活や経済活動への影響が非常に大きい状況となっている課題がございます。

続きまして、右上に移っていただきまして、2点目の課題としまして「広域観光連携に不可欠な幹線道路ネットワーク」が挙げられます。山形県は新潟県、福島県と連携し、図6に示しております、3県での共同の誘客事業、また、図7のように冬期の観光資源を生かしたインバウンド観光の拡大に向けた取り組みなど、県をまたいだ広域観光連携を推進しております。

しかし、図8にあるように訪日外国人観光客数は、県単位では、山形県でございますが、増加傾向であるものの、小国道路が位置しております置賜地域では横ばいで、低迷している状況でございます。この置賜地域を通過する国道113号が脆弱であるため、地域間の交流を阻害しており、さらなる広域観光連携の推進には幹線道路ネットワークの強化が必要とされております。

以上の課題を踏まえまして、3番目の「整備効果」として2点、御説明をさせていただきます。

まず、効果の1点目としまして、「積雪期の交通機能の改善」でございます。

豪雪地帯における冬期の交通課題に対しまして、速達性や定時性の確保、広域迂回の解消が図られることで信頼性の高い道路ネットワークが確保され、新潟・山形両県の生活や企業活動の支援が期待されます。

続きまして、効果の2点目としまして、「広域観光連携を支援する幹線道路ネットワークの強化」でございます。

山形県では、道路網の整備などによるアクセス向上のメリットを生かして、新たな広域観光ルートの開発などについて観光計画に位置づけております。幹線道路ネットワークの強化により、県をまたいだ広域観光連携の推進への支援が期待されております。

次に、費用便益分析について申し上げます。

B/Cは1.1となっており、便益が費用を上回る結果となっております。また、B/Cが1.0となるときに社会的割引率でありますEIRR(経済的内部収益率)については4.7%となっております。社会的割引率4.0%を上回っており、収支に見合う結果となっていることから、本事業は実施する価値があるものと評価をしております。

舟波課長 続きまして、防災機能評価について御説明いたします。

この防災機能評価でございますけれども、東日本大震災発生時に三陸沿岸道路で既に開

通していた区間が、「命の道」として大きな効果を発揮いたしました。道路整備に当たりまして、交通量などだけではなくて、拠点間を広域に結ぶ効果として防災機能としても評価していかなければならないということでできた、防災面の機能を評価する手法でございます。

この評価でございますけれども、通常時と災害時の移動時間の変化によって迂回の程度を評価する手法でございます。A、B、C、Dの4つのランクで防災機能を評価しております。災害時のリスクといたしまして、事前通行規制区間があるか、津波浸水区域があるか、未耐震橋梁があるか、防災点検箇所などがあるかどうかといった、脆弱箇所を設定して評価をしております。

A、B、C、Dの意味でございますけれども、災害時も通常時も移動時間に差がない場合はA。これが一番よい評価になります。災害時は通常時の1.5倍未満の移動所要時間で到達できる場合がB、1.5倍以上の迂回が生じる場合はC、主要経路あるいは迂回路も到達不可能となる場合がD、これが一番悪い評価になります。

今回の小国道路での評価でございますけれども、脆弱度につきましては整備前・整備後ともランクCで、変わりがありません。これは、新潟山形南部連絡道路全体で見たときに、小国道路以外の区間でも脆弱箇所が存在しております、小国道路の整備だけで脆弱各所の大きな改善が出ていないという意味でございます。

脆弱度の変化量、19.28の改善という結果が出ておりますけれども、累積脆弱度につきましては、道路整備によってその脆弱箇所をどれだけ回避できるかといった度合いを示してございます。この小国道路に並行する現道区間にも脆弱箇所がございまして、それを回避する部分として拠点間の移動時間の算出から評価されております。この減少量が大きいほど効果が高いと言えまして、この小国道路の整備によっても一定程度、脆弱度の変化が見られることとなります。

改善度につきましては、道路整備による到達時間の短縮効果をゼロから1で表したものでございます。改善度がゼロとなる場合は、整備前後で所要時間の変化がない。改善度が1となる場合は、整備前の到達不能を解消するという意味になります。今回の結果では、通常時については道路整備による時間短縮が図られることから0.03、災害時については周辺でも脆弱区間が存在することから0.00という結果になっております。評価につきましては、ランクの変化はありませんが、累積脆弱度の変化量で一定の減少が見られるということで「○」の評価になっております。

以上でございます。

浜岡委員長 ありがとうございます。

ただいま事務局のほうからありました説明につきまして、御質問、御意見などございましたら、よろしく願いいたします。

それでは、私のほうから1つ。

先ほど防災の効果ということで、資料2の1ページの右下に「累積脆弱度の変化量」という数字があります。この数字、大きければ大きいほど効果は大きいということですが、この19.28とはどれぐらいの意味を持つものなのかということ、少し説明をお願いできないでしょうか。

舟波課長 この数字の評価としては、一定程度の基準があるわけではございません。それぞれの脆弱箇所を挟む延長がありまして、その延長が長いほど、道路整備によってその脆弱箇所を挟む区間の短縮、延長が長ければ長いほどこの脆弱度の変化量というのが多くなります。

ですので、何以上になるとよいかという評価ではないのですけれども、減少量があれば、その道路の整備によって脆弱な箇所が回避できる結果になっておりますので、この19という数字が大きいかどうかでは評価できないのですけれども、改善はできる結果でございます。

浜岡委員長 わかりました。

確かに、この数字が出ているということに意味があるということで、大小も、大きければいいのしょうけれども、ここで大きさを気にしているというわけではないということによろしいですか。

ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

菊池委員 菊池でございます。

今回の資料ですと、広域の道路ネットワークという視点で考えますと、積雪期の交通機能の改善や、それに伴う経済活動への影響、観光を支援するという視点は十分理解できます。ただ、「課題」にある「地域住民の通勤・通学・通院などの遅れ」に関する、日常生活への対応の効果をこの資料の中に表すことはできませんでしょうか。

和田所長 お答えいたします。

「課題」の①「積雪期の交通機能の低下」として、通勤・通学・通院などの遅れや、広域迂回による物流などの経済活動への影響に関しましては、「整備効果」の「効果1」のところに、定量的には速達性の向上ということで所要時間と、広域迂回が必要なくなればどれくらい短縮するかという効果は示しており、好影響が得られると考えております。

菊池委員 ありがとうございます。

定量的に示すのは非常に難しいかと思うのですけれども、今回の資料の「整備効果」のところで速達性の向上も、定量的でなくても構わないので、効果があることを含めていた

だければと思います。

和田所長 検討させていただきます。

丸山委員 新潟の丸山です。

ただいま同じところで、2番の「課題」のところの②について質問なのですが、両県に隣接する置賜地域は、観光に関するものが低迷しているという御説明でしたけれども、この根拠ですね、例えば道路が脆弱である、渋滞箇所があるといったことで避けられる傾向があるというようなことなのでしょうか。その裏づけとはどういったものがあるのでしょうか。

和田所長 お答えいたします。

特に置賜地域の冬期の観光でいいますと、台湾の方などの雪を見たことない、さわったことない方が、新潟空港を降りて、特に置賜の飯豊町の雪遊び、スノーモービルなどの雪遊びをする。そういった冬のインバウンド観光が多くなっている状況でございます。

一方で、冬期になりますと、交通障害のリスクもあり、ツアーを企画する会社にとっても、ツアーの運営の障害になっていて、本来もっと多くの観光誘客を図れるところも、冬期の交通障害が理由となって伸び悩んでいる実態もあるのではないかとということで整理をさせていただいております。

丸山委員 ありがとうございます。

浜岡委員長 そのほか、いかがでしょうか。

佐野委員 佐野でございます。

貨物車の占める交通量が非常に多いですが、恐らくこれは通過交通がほとんどだと思います。この計画は小国の市街地を避けるようなルートになるので、交通事故や環境の面でもこの地域に対して良い影響があるということを効果の一つとして記述しても良いと思いました。

和田所長 御指摘ありがとうございます。

おっしゃるとおり、広域的な利用をする交通がかなり多い現状にあります。今回の新規採択時評価の際、交通量の推計、これは資料としても公表させていただくものですが、現道の交通、国道113号が5,200台あるものが、この小国道路を整備すれば約10分の1ぐらいまで現道の交通量は減ることになります。その分、当然、事故や交通障害の頻度も減り、現道の安全性が高まることも大きな効果として期待しております。

馬場先委員 金沢の馬場先です。

広域交通の件に関して、3の「整備効果」について、広域迂回の解消で効果があったということですが、実際にこの国道113号線が通れなくなった場合に、南側を大きく迂回することは非現実的だと思います。国道113号線が通行できなかった場合には、実際には地方道などの迂回可能な道路があるのではないのでしょうか。

和田所長 お答えいたします。

通行止めになった際に、当然、県道とか市町村道も含めて、同じような通行止めに起因する災害、例えば雪や雨といったことで通れない状態が想定されております。

国道の場合は、通行規制する際には周辺道路の通行の可否を確認した上で迂回案内を通常しております。これまでに、この国道113号が通れなくなったときの迂回誘導した事例としまして、図9にもお示ししておりますが、かなり広域ですが、国道49号と国道112号に迂回誘導をしております。

実際は、物流車両等は恐らく広域迂回される方が多いのではないかと思います。外出を控えられる観光利用の方ですとか、場合によって急がない交通に関しては、その通行規制が解除されるのを待つという対応をされることも、実態としてはあると思っております。

馬場先委員 実際に南側の道路を迂回することがあるということですね。了解いたしました。

それと、どうしても必要な場合には迂回が可能な道路もあるということで、了解いたしました。

浜岡委員長 ありがとうございます。

この国道113号は山合いの中の道路ですので、近場に代替となる道路はなかなかないということで、国道49号もしくは北側の国道112号の非常に遠回りをしていかなければいけないことが現状で、それを何とかそうならないようにしたいというのが、この道路整備の1つの目的ではないかと思われま。

そのほか、いかがでしょうか。

温井委員 ちょうどこのインターのできるところが小国町の市街地で、小国町民の多くはこの辺にいらっしゃると思うのですが、この小国の方々のライフスタイルというか、通勤・通学の町外にいらっしゃる割合がもしわかれば非常に説得力があるのではないかと思います。

非常に大きな割合の方が、米沢方面とか町の外に毎日、通勤・通学しているとすると、現状で通行止めになると、そもそも行き来できなくなる。「陸の孤島」と小国町はよく言わ

れておりますが、具体的な生活の場面でそういう資料があると、この道路の意味合いも非常に重要なことがクローズアップされるのではないかと思います。もし資料等おありでしたら教えていただきたいと思いました。

和田所長 今、手元にある資料で申し上げますと、車の台数ではないのですが、人の流動状況としまして、小国町から通勤・通学で流動している流動量のうち、約1割が町外に出ております。

浜岡委員長 そのほか、いかがでしょうか。

それでは、私のほうからもう1つ。

今回の小国道路についてですが、資料2の2枚目を見ますと、全体12.7kmの中で3分の1ぐらいがトンネル、それ以外が普通の平坦な区間になります。こういうトンネルではない、橋ではない区間において、追い越し車線など、交通をうまくさばく区間は設置されるのでしょうか。

和田所長 詳細な検討はこれからですが、道路構造令、道路の安全・円滑な構造を満たすための構造基準では、6kmから9kmに追い越し車線を設置することになっております。今、この12.7kmのうち、インターチェンジ周辺に計画されるものと思います。詳細についてはこれから検討してまいりたいと思っております。

浜岡委員長 ありがとうございます。

村上から南陽までトータル80kmある中で、全く追い越しができない環境だと後続のドライバーがかえってストレスを感じることもなりかねません。それが事故になるかもしれませので、ぜひとも御検討いただきたいと思えます。

小野澤委員 小野澤です。

現在も国道にトンネルがあり、その前後に×印がたくさんあって通行止めが起きているということですが、私も専門ではないのでどうしてトンネル前後でそういうことが起きるのか、あるいは新しい道路でもトンネルがあるわけですが、そういったことが起きないような対策が考えられるのか、この点についてお聞かせいただければと思います。

和田所長 やはりトンネルの出入り口では、天候が悪い時、トンネルを出た後に結構ふぶいていたりして、実際、スリップなどの事故が起きやすい環境にもありますし、特に赤芝峠という青と赤の×印がついた箇所については、実は線形も、トンネルを出てすぐカーブがあったりと、現道自体の交通安全上も課題があると認識しております。

当然、この小国道路自体の整備で、現道の交通量は減ることも期待をしておりますが、

現道に依然残る課題については、必要な安全対策事業を並行して進めてまいりたいと考えております。

小野澤委員 新しい道路の対策は。

和田所長 新しい道路の対策も、当然、対策もしていきます。ただ、現道と比べて線形はかなりよくなります。また、現道交通量が新しい道路に転換されるため、現道での事故の発生はあまり見込んでいないところがございます。

浜岡委員長 ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

鷲見委員 新潟の鷲見と申します。

3の「整備効果」についてお聞きしたいのですけれども、「効果1」というところはB/Cと関係していると思うのですけれども、その下の「防災機能評価結果」がどれくらいのウエートで評価として重要なのかという点がわかりません。そもそも、大変申しわけないのでけれども、最初に説明していただいた内容で十分理解しているわけではなくて、これについてどれくらいの重みを持って私たちは見なければいけないのかというところを教えてください。可能であれば、次回以降このようなものが出てくるときには、何か詳細な、わかりやすい資料をつけていただけると大変ありがたいと思っております。その点、御意見いただければと思うのですが、よろしく願います。

舟波課長 御指摘いただきまして、ありがとうございます。

防災機能評価につきましては、出している数値だけをもってわかりにくいということだと思いますので、見せ方については検討していきたいと思えます。

なお、防災機能評価は、時間短縮や事故減少以外でB/Cといった数字で出しにくいような防災面の効果を、評価手法として取り入れているものでございます。わかりにくい点については、引き続き検討してまいりたいと思っております。ありがとうございます。

鷲見委員 わかりにくい点というところと、大事だということであれば「効果3」という形にして、防災機能の点でもすぐれているということを追加していただいたほうが位置づけが明確になると思うので、御検討いただければと思っています。

浜岡委員長 この防災機能評価は、特に東北地方では三陸地域の道路整備をするときによく指標として使われていて、東北にいる者としてはよく見るものではあるのですが、ただ、今回は東北だけではなくて北陸の方々とも一緒に議論するというものですから、少し説明

が足りなかった部分もあったのかもしれませんが。

舟波課長 新規事業採択に当たりましては、まずB/Cによって評価していただいております。

防災機能評価については、今、全国でも試行的にとり行われておりますので、改善や見え方について、また検討していきたいと思っております。

丸山委員 新潟の丸山です。

資料2の地図を見る限りなのですが、二次救急病院が小国町立病院という1カ所だけで、きつと周辺には、三次救急とかほかに大きな病院があるのかもしれないのですが、やはり課題にこれになるのではないかと実は思っています。防災や、渋滞緩和、観光も大事ですが、第一に持ってくるのは、やはり命を守ることも道路の使命としては大事ではないかと考えております。

その点で、救急搬送の上での現状、何か支障があるのか。あれば、これが整備されることによって緩和していくのかということも、必要であれば盛り込んでいただいて、課題とされたらどうかと思っております。

和田所長 御指摘ありがとうございます。

丸山委員御指摘のとおり、小国町の中には二次救急医療施設しかありません。三次医療に係る、例えば周産期医療ですとか、人工透析を要するような医療施設は、第三次救急医療施設として、小国町から東側、国道113号沿いの公立置賜中央病院になります。現在、そこへ救急搬送する際、特に冬期には救急搬送に支障になっている現状がございます。

この小国道路ができますと、その救急搬送の面でも、第二次から第三次の搬送を必要とする場合の医療施設へのアクセスが向上する効果もあります。

丸山委員 ありがとうございます。

浜岡委員長 そのほか、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

さまざまな御意見、ありがとうございます。今までいただきました御意見、御質問を総合しますと、この小国道路につきましては、否定的な考えよりは、つくった上で効果がどのように出るのか、もしくは、この問題はということなのかという質問が多かったのではないかと思います。

全体の見解としまして、この小国道路の新規事業化は妥当であるという判断をさせていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、これで新規採択時評価について審議が終わりました。審議は終わりましたが、全体を通じて何か質問などございますでしょうか。

ないようでしたら、最後に、本日のこの委員会の資料の公開・非公開について確認したいと思います。

今回のこの資料をホームページ等に公開するかどうかについてですが、すべて公開することにさせていただきたいのですが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、本日の資料一式につきましては、公開することにしたいと思います。

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。

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思っております。

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いますと思っております。

浜岡委員長 議事概要についてはすぐに私のほうで確認すること、また、議事録につきましては、後ほど皆様方にメールしますので、それで内容を御確認いただくということです、こ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、このような流れで進めていきたいと思っております。

以上で、本日の議事を終了したいと思います。議事進行を戻します。

5. 閉 会

司会 浜岡委員長並びに委員の皆様方におかれましては、大変御丁寧な審議を賜りまして、まことにありがとうございました。

なお、今回、新規事業採択時評価として御審議いただきました一般国道113号小国道路につきましては、委員長に御確認いただいた議事概要を本省事業評価部会に報告いたします。

また、本省で行われます事業評価部会でも同様に御審議いただく予定であることを申し添えます。

それでは、以上をもちまして社会資本整備審議会道路分科会第7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。