

# 社会資本整備審議会道路分科会

## 第9回東北地方小委員会

### 【議事録】

#### ○議 事

##### 1) 計画段階評価

- ・ 東北中央自動車道（昭和～金山）
- ・ 東北中央自動車道（及位～上院内）
- ・ 東北中央自動車道（下院内～雄勝こまち）

## 1) 計画段階評価

**○大滝委員長** 最初に、山形県、それから秋田県の県境のところを挟んだ3カ所につきまして、これから事務局より説明をお願いしたいと思います。

本日の議題は3区間にわたっておりまして、多くの話題を取り扱うということから、まず、それぞれの区間の道路交通や地域の現状・課題、それから政策目標の設定について説明していただき、質疑応答を行った後に、今後の手続の進め方、それから地域からの意見の聴取方法について説明をしていただき質疑応答を行うという、2つのステップを踏んで議事を進めていくという流れで進めたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、早速ですけれども、説明をお願いいたします。

**○事務局** きょうの資料の資料1、2、3でございますが、この区間、3区間ではございますが、連なっている区間でもあるということで、特に前半の路線の概要、地域の概要までの部分については各区間共通の部分が非常に多うございますので、代表して、県境部分でございます及位と上院内の区間を資料2を中心にまず御説明をさせていただいて、その後、後半の地域の課題、政策目標の設定の中で、区間ごとに違いのある部分について付加的に、あと資料1及び資料3で御説明してまいりたいと思います。よろしくお願ひいたします。

それでは、資料1をちょっと置いていただきまして、資料2をご覧くださいればと思います。中身は前半が同じでございますが、代表として及位～上院内間の資料で御説明させていただきたいと思います。

まず、1ページをご覧ください。東北中央自動車道の概要についての御説明です。

この東北中央自動車道につきましては、福島県、山形県、秋田県の内陸地域の主要都市を結んだ計画延長268kmの高規格幹線道路でございます。現在、そこに書いてありますとおり、94km(35%)が開通済みでございます。

詳細図をご覧くださいますと、今回対象となりますのは、南から山形側の昭和～金山の区間、それから、これから御説明します県境の及位～上院内間、それから、少し飛びまして下院内から雄勝こまち間という3区間でございます。

続きまして、具体的な地域の概要につきまして2ページから御説明に入りたいと思います。

まず、この対象地域でございますが、それぞれ両県の県庁所在地から約100kmの位置にございます。計画区間の沿線としましては、秋田県では湯沢市、山形県では新庄市、金山町、真室川町という、2市2町が対象になってござい

ます。

続きまして、3ページでございます。この地域の概要でございますが、まず人口ですけれども、この地域の人口、秋田県、山形県はともに全国よりも人口の減少率、高齢化率が高うございますが、その中でも特に県の平均よりもさらに、それぞれ高齢化率、人口の推移を見ても減少が大きいという地域でございます。さらに、労働力（生産年齢人口）の減少が非常に顕著な地域ということになっております。

4ページでございます。この地域の気象条件は、やはり非常に厳しい気象条件だということでございますが、御承知のとおり、出羽山地や奥羽山脈に囲まれた地域でございますが、全域が特別豪雪地帯に指定されております。降雪量、降雪日数は非常に多く、近年は、特にこの3年、豪雪が続いております。家屋倒壊等の多くの被害も発生しております。東北でも有数の豪雪地帯ということでございます。

続きまして、その条件下での、道路交通の状況も含めてでございますが、この地域を通過する国道としましては国道13号でございますが、先ほど申しましたように非常に積雪の多い区間でございます。そのため今回の対象区間では、積雪による道路交通への影響が非常に大きい状況でございます。下の図にそれぞれ出ておりますが、夏と冬の写真の違いをご覧くださいとわかつては、特に冬期の自然状況は非常に厳しい中で、路面状況の悪化、通行に支障を来している。また、雪崩の危険も非常に高い区間でございます。

続きまして、6ページから地域間流動のことでございます。この対象地域は、それぞれ県境を挟んでいる地域でございますが、県境をまたいだ日常生活の交通も存在してございます。この交通網としましては国道13号とJR奥羽本線でございますが、特に最近、JR奥羽本線につきましては、豪雪により非常に列車の運休本数が増えてございます。右側にも出ておりますが、特に冬期間につきましては運休が非常に多いという状況です。

また、そんな中でございますが、特に新庄市、金山町、真室川町、それから湯沢市というのは、山を越えてはおりますが近隣しているということもございまして、通勤、買い物といったところで、調査結果からしましても1日に約800人程度の行き来があるということがございます。

この地域、あとはやはり自動車の保有状況が非常に高いということで、先ほど言いましたJRというよりは自動車での行き来が非常に多いのではないかとこの地域でございます。

続きまして、7ページ、地域の状況と課題でございます。

この地域でございますが、ほかの地域と対象区間の中では工業団地数が非常に少ないと。それから、特に製造品の出荷額につきましては10年前に比べる

と大きく落ち込んでおりまして、全国平均や東北平均に比べても非常に伸び悩みが著しい地域となっております。それぞれ、新庄、湯沢のデータをそこに示してございます。また、製造品の出荷額につきましては、もう少し広く、湯沢、雄勝、最上という形で右下に整理させていただいてございます。

そのような状況の中でございますが、8ページでございます。物流の面で今度見てみますと、秋田県内からの貨物の流動につきましては、関東方面へ動いているということが非常に多く、その主なルートはこの国道13号であるということでございます。しかし、先ほど申しましたように、冬期の降雪により路面状況が非常に悪化する速度低下といったような問題、時間どおりに配送できないというようなことで、そういった場合には東北道に切り替えて配送しているようでございますが、燃料費の増加など企業活動に影響を与えているところです。具体的に物流業者の方々からも、通行止め等のときに大幅な迂回を強いられるといったようなお話も聞いているところでございます。

続きまして、この地域の産業を9ページにまとめてございます。

御承知のとおり、秋田県というのは杉材が全国2位ということで、主に関東方面への出荷をしているということですが、これも先ほど申しましたとおり、冬期ではこの区間の速度低下などの影響から生産サイクルが低下するなどの問題も指摘されてございます。特に秋田県南の木材については、山形県の製材工場と密接に関係しているという中で、非常にこの道路が重要な位置を占めているということでございます。

続きまして、10ページでございます。

今度は農業でございますが、この地域は農業県でもございますし、全国トップクラスの食料自給率と。秋田県では「あきたこまち」が有名でございますが、その中でも秋田県の湯沢市につきましては、イチゴの生産に非常に今、重点的に取り組んでございまして、特に柿は全国第2位のシェアを誇るまでに成長しております。しかし、このイチゴでございまして、御承知だと思います、輸送コストが9割を占めるということで、やはり農産物の配送というところで道路の重要性ということが農業の中でも非常にわかるということでございます。

続きまして11ページでございます。地域の現状と課題の、今度は医療の問題でございます。

先ほどから申しておりますとおり、非常にこの地域、高齢化が進んでいるという中で、冬期の自然状況が厳しい中で、特に救急医療につきましては救急搬送の時間短縮というのが非常に課題になっております。特に冬期間の道路幅が狭い期間におきましては非常に搬送に時間がかかるということで、特に救急関係の担当者の方からもこの高速道路の必要性というふうなお話をいただいているところでございます。

続きまして12ページでございますが、少し今度は視点を変えまして観光の話です。

湯沢というのは非常に観光資源が豊富でございます。特に最近ではジオパークということで、日本ジオパークの認定も受けた地域でもございます。温泉といたったようなものや、いろいろな地質・地形に関する観光地が多く、多くの方にいらしているところがございますが、特に観光事業者からは、やはり移動時間が非常にかかるということで、なかなかほかの地域とのツアーにも組み込むのが難しいというようなお話もいただいているところがございます。

13ページでございますが、観光の中でも冬期の話です。

秋田県につきましては、東日本大震災の影響はありましたが、外国人観光客は非常に今、伸びております。特に冬の観光が伸びてございます。その中でも海外の方々、特にアジア、雪のない地域の方々が非常に多く訪れる地域となっております。その中でも、広域的な観光のルート、周遊ルートの中では、やはり冬期渋滞に伴う移動時間の遅れといたったものが課題としてございまして、特に福島・仙台から秋田へ抜けていくという中で、この区間が1つネックになっているという課題がございます。

以上が、「地域の状況と課題」ということでございます。

次に、「道路交通の状況と課題」に入ります。これは、及位と上院内の区間についてまずピックアップして御説明したいと思います。

この区間ですが、県境部でございます。そこに書いてございますとおり、大型車が約5割と非常に大型車の率が多い区間でございます。また、その中でも通過交通が約7割と非常に多い区間となっております。ちなみに、この及位～上院内区間の両側につきましては、主寝坂道路という区間につきましては既に開通済み、秋田県側の院内道路につきましても現在事業中という状況でございます。

この区間の道路の構造上の課題ということを15ページにまとめてございますが、特にこの区間、先ほどから申しておりますとおり、防災点検箇所も多数存在してございますし、特に冬期の維持管理につきましても非常に多くの手間がかかっている区間でございます。そこに書いてございますとおり、雪庇の処理といたったものや雪崩の危険状況の確認、それから、その処理といたったような、法面の処理というような作業を行うこともございまして、特に片側通行が28回、年間延べ93時間といたったようなことを行いながら、冬期の交通を何とか確保しているという状況でございます。

続きまして16ページでございますが、先ほど申しましたとおり、そういう状況でございますので、特に冬期の速度低下が非常に著しいという状況です。夏場は、広い道路につきましても、下の写真にもございますが、道幅が非常に

狭くなると。そういった意味で、大型車の行き違いが非常に困難になると。それから視界不良といった問題が出ておまして、主要渋滞区間にも指定されているところがございます。

また、17ページでございますが、峠区間でございますので非常にカーブが多いということで、線形に起因する事故率が高い箇所がございます。単独事故の率も多いということで、峠部の特徴的な事故が非常に多発している区間でございます。

18ページに参りますが、そういった区間でございます。自然災害や交通事故等により、過去10年では8回の全面通行止めを実施しております。特に冬期につきましては、そのうちの5割ということになっております。そういう意味で災害による通行止めが非常に多いということでございますが、そういったときに、今度は逆に大型車が通行可能な迂回路というのが近隣にはない状況でございます。そういう中で、一度通行止めになると非常に影響が大きくなるという区間でございます。

それから、19ページでございますが、これは緊急輸送路としての道路としての位置づけでございます。特に東日本大震災以降いろいろと課題が出てきておりますが、特に秋田、山形を結ぶ道路が少ない中で、この国道13号というのは緊急輸送道路にも指定され、非常に重要な道路になっておりますが、3年前の震災のときも、ちょうどまだ雪が非常に多いという中で、通行規制を伴いながら、輸送機能が確保しづらかったというような状況でございます。特に山形と秋田の県境というのは、「山形・秋田県境の道路状況」というところをご覧いただくとわかるのですが、太平洋側の岩手、宮城の県境に比べますと、特に冬期間、県境を越える道路というのが非常に少なくなるという状況がございます。これはやはり積雪が非常に多いということもございますが、そういった課題を抱えております。

そういった中で、20ページに今までのことをまとめてみました。「地域・道路交通の課題とその原因」ということで、それぞれ地域につきましては、物流、産業・農業、医療、観光という意味で、そこに書いてありますとおり、今まで御説明したとおり、国道13号というのが冬期の交通規制や通行止めが多い中で脆弱であると。それから、高速のネットワークが未整備であると。それから、国道13号の速達性や安全性が非常に不十分な状況でございます。そんな中で、観光拠点を結ぶネットワークの速達性や定時性の確保がまだできていないという状況です。

また、道路につきましては、主要幹線道路としての機能が、構造上、それから速度、事故、規制、緊急輸送路といった課題について整理しておりますが、特に冬期の問題、それから自然災害の発生といったものも、地形的な問題も含

めて主要幹線道路としての機能が低下しているという中で、当然、そういったことを受けて緊急輸送道路としての信頼性がまだ不十分な状況ということでございます。

21ページでございますが、特にこの地域の将来像として、ではどういうものが今、掲げられているのかということと計画の中でいろいろとまとめたものがございますが、そこに書いてありますとおり、秋田県の中ではそれぞれ冬期、それから物流、医療、観光、安全といったところで、この地域、山形県も含めてでございますが、ここにまとめたようないろいろな地域の将来像が描かれているところでございます。

22ページに参ります。もう1つ、今後の高速道路のあり方ということで、特にネットワークの問題につきましては、この区間、非常にまだ都市間の連絡速度も低いというような中で、下にも書いてありますが、まだネットワークが確保できていないということで、「繋げてこそネットワーク」ということを改めて認識し、脆弱な地域の耐震性を高め、国道を保全するネットワークの機能を早期に確保する必要があるという目標がまだ達成できていない地域でございます。

そういった中で、今までのことをまとめてみましたのが23ページでございます。「政策目標の設定」ということで、この区間の整備方針の検討でございますが、前段に書いてございますが、課題としましては、そこに書いていますように冬期の問題、信頼性の高い道路ネットワークの確保、医療施設への速達性の向上、安静搬送の実現、地域連携の強化による観光流動等の活性化、安全な道路環境の確保といったような課題につきまして目標を設定いたしました。

それぞれ対策案の検討といたしましては、まず、やはりこの区間、一番大きいのが冬期の交通環境の問題ということで、その冬期環境を改善する道路としまして、その下に道路ネットワーク、それから医療、観光、事故といったようなものをいかに解決していくかという中で、高速道路による道路整備や既存の道路ストックを有効活用する案を今後設定し、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。

一応、雑駁でございますが、及位～上院内間の御説明でございます。

続きまして、下院内と雄勝こまちの資料3をご覧いただきたいのですが、こちらにつきましては、ほとんど前半は同様でございます。この区間の特徴的なこととしまして、14ページからがこの区間のことを書いてございます。先ほど申しました、峠をおりてきて、今事業化しています院内道路を過ぎたさらに北側でございますが、既に開通済みの湯沢～横手道路と連結する区間でございます。下院内～雄勝こまち間でございますが、延長約5km区間でございます。それぞれ15ページ以降に記載されておりますが、ここもやはり冬期の問題。

それから、日本海側の由利本荘と太平洋側の宮城県側を結ぶ国道108号とのちょうど結接点ということもございまして、非常に交通量が多い中で非常に交差点の事故が多いということで、県内の死傷事故率も上位、ワーストテンの中に6位とか8位といったところに入ってくる、そういった交通事故の多い区間となっております。

そのあたりが17ページにも書いてございますが、非常に事故率の高い箇所が存在と、それから交差点が多いと、特に信号交差点での追突事故、重大事故の割合が多いといった特徴がございます。大きなところとしましては、特に及位～上院内と違うこの区間の特徴としてはそういったところがございます。あとにつきましては、それぞれ同様の状況の中での区間ということもございまして、資料も同様のものが非常に多いものですから、特徴的なところを御説明させていただいて秋田県側の説明を終わらせていただきます。

続きまして、資料1、昭和～金山間について、御説明申し上げます。

全体を通して、政策の目標とかいったところについては、3区間ほぼ同様ですので、この昭和～金山間について、先ほど資料2、3において御説明差し上げた部分との相違点に絞って御説明を申し上げます。

まず、10ページをお開きいただけますでしょうか。こちら、先ほどの区間でイチゴというのがありますが、同じような話にはなるのですが、山形県の県北、最上地域では、ニラの生産というのが全国第3位のシェアを誇るまでに成長しております。やはり、通行止めの際の輸送コストの増といったものはこの地域でも抱えているというようなことがございます。実は、このニラの出荷先、東京を初めとする関東方面に9割以上のものが出荷されているそうです。ですので、国道13号といったところがとまっていくと輸送コストの増加等々を抱えてくるのかなという部分がございます。

続いて、12ページをお願いできますでしょうか。こちら、観光のことについて簡単に触れております。当該最上のエリア、年間50万人以上の方が訪れる最上公園ですとか、山形県内で開催されておりますイベントの中でも第2位の集客を誇る新庄祭りというものがこの沿線では行われています。先ほどの話にもありましたが、やはり時間がかかるということ、それから渋滞等による時間の遅れといったものがあって、ツアーの商品としての企画がなかなか難しいという声をよくお聞きいたします。

続いて、13ページをお願いしてよろしいでしょうか。こちら先ほどの秋田県内区間とほぼ同様ではありますが、やはり山形の北部についても、雪のない地域からの観光の方々が非常に来ているということで、こちら辺、地域としては同様の課題を持っているのかなというふうに思います。

続いて14ページをお願いいたします。ここは昭和～金山間の道路の交通状



況ということですが、14ページをご覧くださいますと交通量も示させていただいています。下段真ん中のグラフになりますけれども、平成25年9月のデータで約8,800台、このうち大型車が2割ぐらい混入しているというような状況にあります。また、断面通過の交通を見ても、この区間を通り抜けていくだけの交通が4分の1ぐらい、24%ぐらいあるというような状況にあります。

次の15ページをお願いいたします。ここでは昭和～金山間の幾何構造についてお示ししておりますが、この区間については急勾配の区間ですとか防災の点検要対策箇所というのが多数存在しております。また、沿道に結構、人家が張りついておりまして、除雪する際には雪をダンプに積んで運び出さなければいけない、運搬排雪が必要な区間が存在しております。

次の16ページをお願いいたします。ここでは旅行速度ということでお示ししておりますが、こちら、下の色塗りしているバーチャートのようなものがありますけれども、冬とそうではない時期でこれだけ速度の差があるというようなものを示しているのですが、事業中の泉田道路の区間と比べますと、昭和～金山については夏でも冬でも30km/hから40km/h程度の旅行速度になっているような区間が多いというような状況にあります。

また、この区間内に主要渋滞箇所区間なども存在しておりまして、グラフでいくと赤くなっている、冬場は0から20km/hぐらいの速度域も見られるというような状況になっています。

次のページをお願いいたします。こちら、今度は交通事故の状況であります。昭和～金山間においては死傷事故率が高い箇所が4カ所存在しております。具体的には、資料下段のグラフにお示ししておりますが、沿道からの出入りによる追突事故、歩行者を巻き込む人身事故などが発生しています。死亡事故が2件発生するなど、重傷なり死亡の事故といったものの割合も、山形県内の国道13号の平均が全体の事故に対して重大事故は1割に満たないのに比べて、通年で見ても約3割程度が重大事故になっているということや、それが特に冬期間になると倍の6割というふうに高くなっているというような状況にあります。

次の18ページをお願いいたします。こちらは通行規制の実績についてまとめております。過去10年で見てみますと、全面通行止めが9回、この区間ではありました。その9回のうち8割が冬に発生しているというような状況にあります。通行止めが発生しますと、これは北側の2区間とも同じなのですが、大型車が通行可能な迂回路が近隣にはないというような状況になりまして、広域的な迂回を強いられるような状況になります。

続いて、20ページをお願いいたします。これまで御説明しました昭和～金

山の状況等々を整理したのになります。

及位～上院内等々の整理と比べて若干違うかなと思っている点は、表下側の「道路について」の構造から規制までの各項目になろうかと思います。昭和～金山については、主要幹線道路としての機能が低下しているということは他の2区間と同様かと思いますが、その内容として、車の走っていく方向の急勾配の区間が存在することですとか、他の2区間に比べますと沿道に人家が張りついているというような区間があって運搬排雪区間が多くあるということがあろうかと思います。

以上、簡単ではございますが、昭和～金山間における状況について御説明とさせていただきます。

**○大滝委員長** 今いただきました事務局からの説明につきまして、委員の皆様方から御質問や御意見をお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

**○渡辺委員** 日ごろから整備局の皆様には大変御苦勞をかけて道路の整備拡充にあたられ、ありがとうございます。

私も、この道路は、昔、福島にいたり、最近までは新潟におりまして、時々、13号線の一部を通ったりして仙台と通過したこともございますので、大変、雪道の部分というのは御苦勞がある。その中でも、常に冬期間でも除雪・排雪を国土交通省様はしっかりやっただいて、安全を確保されている努力をいつも感じているところでございます。

そこで、1点、質問でございますが、今回、この未着手3区間が最後まで残ったのは、やはり既存の13号線があったから、それから見れば少し整備するのに時間が後ろ倒しになったという理解でよろしいのでしょうか。

**○事務局** この箇所は、3区間を今、諮らせていただいている、それ以外の箇所、今まで整備してきたところの経緯と申しますか、理由というところかと思いますが、これまでも泉田道路とか院内道路とか、この国道13号に並行する区間で整備をさせてきていただきました。そういったところは、それぞれ並行する国道13号の線形が悪いとか、現道の課題が一番大きいところから整備をさせてきてきたところでございます。

そういったところが、今、事業中、もしくは供用してきた中で、先ほど説明させていただいたようなこの3区間に関しても、線形の悪いところ、また、幅員も8m、場所によっては7.数mといったところもございまして、道路として1本しかなくて通行止めになったときの支障とかといったものもいろいろあるということで、その課題を踏まえて今回、整備をしたいと考えているところで

ございます。

以上です。

○**渡辺委員** 大変懇切な御説明、ありがとうございます。それを踏まえて、1つ御意見でございます。

ここの道路も含めて、東北の中の高速道路、極めて重要な部分があります。その中で、これから復興予算等が例えば削減されることとかなないように、引き続き東北中央道を含めてしっかり、事業進捗に影響のないように、整備局様初め国土交通省様をお願いしたいというのが私の意見です。

以上です。

○**大滝委員長** 大泉委員、お願いします。

○**大泉委員** 今、渡辺委員からお話ありました。私もちょっと、地域づくり活動の支援ということで、真室川とか金山とか、数年前ですけれども、何度もお訪ねしております。大概の雪は驚かないのですけれども、やはりすごくて、2～3mくらいの壁ができるということで、道路縁にある赤白のポールが隠れて見えないくらいの雪で、地吹雪とかになると真っ白になって、ほんとに車はそろりそろりと走るしかないというような状況だったことを思い出します。

そういった雪国の暮らしの安心を少しでもかなえるために道路の整備というのは必要かなと思っているところでございますけれども、ちょっと全体的なことで、今お示しいただいた下院内とか及位とか昭和とか、このキロを全部整備したとすると、どのくらいの時間短縮というか、全体でそういうふうなつかみになるのかというところで、ちょっと教えていただきたいと思いました。

○**事務局** まず、どういった道路を整備するかと、どういったルートになるかということが、またこの後いろいろ議論がありますので、一概には全部でどれぐらいということが完全には言えないところがあるのですが、おおよそということでお答えさせていただきたいと思います。

昭和～金山を除き、上院内、下院内～雄勝こまち、国道13号に比べて、例えば高速の形で、全体がすべて仮に通った場合の時間短縮が10分程度ということでございます。ここは冒頭申し上げました道路の設計とルートによって前後すると思いますので、おおよその目安として御参考として聞いていただければと思います。

以上です。

○南委員 資料2の6ページのところで、列車が冬期間に雪により運休するというお話があったのですが、私、ちょっと現地わからないものですからお聞きしたいのですが、これほどの豪雪地帯で国道13号は途絶しないで済んでいるのかどうかと。自動車依存度が高い対象地域で国道13号が重要な地域間の移動経路となっているということなのですからけれども、列車がとまるような状況でも大丈夫なのかなと。

新たにつくる東北中央自動車道について、信頼性が高まるという記述ではあるのですが、雪のときに運行が可能かどうかというか、逆に言うと運行が可能となるような設計が必要なのではないかということかもしれません、そのあたりをお伺いできたらと思います。

○事務局 先ほども御説明しましたとおり、この区間、国道13号につきましては災害等による通行止めは発生していないわけではございませんが、JRに比べましてはその件数というのは非常に少のうございます。

特に、これはJRさんのいろいろ事情もおありなのかもしれませんが、1週間とまったというようなことも、特にこの峠区間、真室川から院内までの区間でございますが、非常に長期間にわたって運転が取りやめになるというようなことが、特にことしの冬、ございました。

また、今度新しく整備する道路につきましては、当然こういった課題を解決するための構造というものが必要となってくるということを、これから検討してまいりたいと思っております。

○大滝委員長 加賀谷さん、お願いします。

○加賀谷委員 今回は東北中央自動車道の山形～秋田県境間ということで議論されておりますけれども、こちらにつきましては、特に政策目標の設定につきまして、やはり冬期とか医療ネットワークとかの潜在的な課題解決のためにはこの道路は非常に必要だということは非常に理解できる部分だと思います。

ただ、もう1つ、秋田、山形、どちらも言えることなのですからけれども、ちょうど日沿道についても今回、事業化されているということで、今後いわゆる予算が無限にないとなれば、潜在的な地元の課題解決だけではなくて、特にこれからTPP等の問題で国際競争力というのがどうしても強化されなければいけないということになってくると思います。そういった中で、特に生産とか物流については国際競争力を強化する上でどうしても効率化していかなければいけないという時間軸があると思いますので、これらが全部整備されればそれは非常にいいことなのですからけれども、やはり限られた予算の中でやることになる

とすれば、そういった時間軸を考えた国際競争力の強化という点を加味していただいて整備のほうを進めていただきたいと考えております。

以上です。

○大滝委員長、今の加賀谷委員からののは、御意見として賜っておくということでもよろしいでしょうか。

○加賀谷委員 はい。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

○奥村委員 今回の時間短縮のところと絡むのですけれども、多分、時間短縮そのものよりも、通れなくなることであるとか、冬期で排雪のために待たされるとかですね。つまり、通過速度が、時間がゆっくりになってかかるから時間が長いのではなくて、そもそもそこに入れないという状況が起きたり、通行止めはそんなに多くないのだというお話でしたけれども、やはり通行止めになって迂回をしなければいけないとかいうようなことがどのぐらい発生しているかのほうははるかに信頼性ということに対しては重要だと思うので、そういうことが解消されるべきだと思うのですけれども、一方で、ここの地域に雪が降ること自体は自然が決めていることであって、道路をつくり直したからここに雪の影響を受けない道路ができるのかといたら、そういうわけではなくて、新しい道路をつくったらつくったでやはりそのところに対しては除雪の態勢であるとかということが必要になると思うのですが、そうしたときに現道との関係をちょっと知りたいのですけれども、私、多分、再評価のほうで聞いたのだと思うのですけれども、主寝坂道路などのところで峠の部分はトンネルになっているわけなのですけれども、もとの現道の部分というのを同じようなレベルで例えば除雪しようとする、もともと1本の除雪費用で済んでいたものが2本除雪しないといけなくなるということになってしまうところもあるのですね。

そうすると、確かに国道として主要なネットワークとして冬期の交通を確保することは必要であるので、それに従ったサービスレベルで排雪をする、除雪をするというのは当たり前なのですけれども、だからといって、資産として2つの延長を持って両方とも同じようにするということになるかと将来にわたってのメンテナンスがちょっと不安なのですけれども、今回対象になっているところの道路について、新しい道路の構造にもよると思うのですけれども、現道のほうのこの区間は、廃止とは言わないけれども、町とかに移管するのでしょうか。

けれども、メンテナンス上、楽になるというような要素があるのかどうか、そのあたりをちょっとお伺いできればと思うのですけれども。

**○事務局** まさしく、今、委員のおっしゃったような課題をどうやって解決していくかということ、これから考えていきたいというところでございます。

当然、ですから、23ページのところに書かせていただいておりますが、「既存の道路ストックを有効活用する案」も含めて、最適なことを検討していきたいというふうに考えております。

23ページでございますが、今後、「整備方針の検討」の中の「対策案の検討」という下半分のところの一番下に書かせていただいておりますが、「高速道路による道路整備や既存の道路ストックを有効活用する案を設定し比較検討」するというので、これからこういった検討をしてみたいと思います。

**○奥村委員** そのときに、また検討が進んだ段階でいいと思うのですけれども、現在扱っているところの沿道の家屋とかの張りつき具合とかいうのは、ちょっと聞き漏らしたかもしれないのですけれども、それぞれどんな感じなのでしょう。

**○事務局** 昭和～金山については、16ページの下の方の写真をご覧いただけますでしょうか。多分、この3区間の中では一番、昭和～金山が家が張りついている状況にあるかと思えます。

16ページ下段の、写真4枚ほど並べて掲載しておりますけれども、上の地図のところ、山に見えるようなところ以外は大体こんな雰囲気の家が張りつき具合していますので、ここはどうしても雪をそのまま道路外にはねて除雪できないような状況になっていますので、そういう意味で、15ページのところの図にあるような、運搬排雪区間はここですということをちょっと旗上げさせていただいておりますけれども、こういったところについては家が張りついていますので、雪をそのままよけるだけではなくて、しっかりダンプに載っけて運び直さなければいけないというような区間になっています。

県境区間につきましては、峠区間ということで比較的、人家は少ない状況でございます。

**○大滝委員長** ほかの委員、もしありましたら、どうぞ。

**○大沼委員** ただいま詳しい説明をいただきまして、この区間がいかに雪による影響を受ける地域かということと、東北中央自動車道の必要性というのを改

めて感じたところですよ。

この中で観光についての話も載っていましたがけれども、今、地域で人口がどんどん減少している中でこれから交流人口を増やしていかなければいけないということになってくると、やはりこういった道路で広域的な観光ができるルートをつくってもらえるためにも、こういった道路の整備というのは非常に必要かなと思いました。

あと、この区間、迂回路が少ないということなのですけども、そういった面では、お金の面はちょっと今はわからないのですけれども、雪のときの状況を見ても、やはりもう1本あったほうが、暮らしている方たちにとって安心して生活できるかなというのを感じました。

感想のような感じになってしまいました。

**○大滝委員長** どうぞ、南さん、お願いします。

**○南委員** これから具体的話は進んでいくということですけども、先ほど奥村委員のほうからも話がありましたけれども、現道と新しくつくる路線とのすみ分けのところは1つの課題になっていくと思うのですけれども、内々のトリップが昭和～金山だとかなりの量を占めているというデータが出ていますけれども、近いトリップの交通をどのぐらい乗せることで、混雑するほど乗せてしまうと今度は高速性が落ちてしまうということになりますので、恐らくこの区間は速く走れる道路であってほしいと思うのですけれども、そのあたりを、インターの設置場所等、どのぐらいのトリップの交通をこれに乗せるかというあたりを考えながら、現道と東北中央自動車道とのすみ分けを上手に図って行ってほしいなというふうに思います。1つの意見ですけども。

**○大滝委員長** ほかにいかがでしょうか。

**○奥村委員** 確認だけなのですけれども、今の通過交通量のところの数字なのですけれども、下院内～雄勝こまちの間のところだけ通過交通量は1,900台になっていて、ほかの2区間は2,300台なのですね。これは、例えば国道108号とかに流れたりする交通があるからそうなのではないのでしょうか。3区間連続しているのだったら通過交通量というのは同じではないのかと思うのですけれども。

**○事務局** 今、奥村委員からも国道108号という話がございましたけれども、国道108号から宮城のほうに抜けるといった交通が結構ございます。ですの

で、ここで増えているというところがございます。

おっしゃるとおり、3区間連続ということと同じというところはありませんが、この国道108号の影響が大きいと考えていただいて結構かと思います。

以上です

**○大滝委員長** ほかにいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

たくさん意見をいただきまして、ありがとうございます。今お話が出てきたように、多分、この3カ所について、ここをつなげて高速道として整備することそのものについては皆さんの御意見は肯定的だったと思うのですが、先ほどからありますように、現道とこの新しくできるものとの間の関係性とか、どんなふうにして現道を使っていったらいいのかとか、それにかかわる除雪の問題とか、それから交通量そのものの想定とか、どんなふうな流れを想定して設計したらいいのかとかという問題についてはなお検討の余地があるかと思いますが、先ほどからお話がありましたように複数の案を検討の上ということにこれからなっていくと思うのですが、ぜひ今いただいたような御意見をできるだけ幅広く取り入れて検討に加えていっていただきたいというふうに思いますので、その点についてはどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、引き続きまして、今後の手続の進め方、それから地域からの意見の取聴方法につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

**○事務局** それでは、同じく資料2で説明させていただきます。24ページをご覧ください。「今後の手続きの進め方」ということを記載させていただいております。

まず、ここにフロー図がございますが、この一番左端に出ていますのがきょうのこの第1回目の小委員会でございます。この後、意見聴取を実施いたします。方法としましては、アンケートという形で、地域住民、道路利用者、企業、それからヒアリングにつきましては企業等を対象として、まず1回目の意見聴取をしたいと思います。その結果を「意見聴取結果の確認」ということで、この2回目の委員会を開催させていただきたいと思います。対策案の考え方、対策案の検討、ルート帯について、それから、さらにその次に意見取聴。その対策案選定時に、重視する項目についての第2回目のアンケートをその後実施したいと思いますので、その意見聴取の方法についても次の委員会でまたお諮りしたいと思います。この2回の意見聴取を受けまして、第3回目としまして対応方針の決定までのところを再度、案につきまして諮らさせていただきます。対応方針の決定ということに進んでまいりたいと思っております。



具体的な地域からの意見聴取の方法でございますが、資料4を参考にご覧いただければと思いますが、アンケートを実施したいと思っております。実施主体としましては国土交通省、それから秋田県・山形県対象の市町ということで、対象地域につきましてはそれぞれ、25ページの資料もあわせてご覧いただければと思いますが、湯沢市、真室川町、金山町、新庄市につきましては全戸配布と。それ以外の関連する自治体につきましても、近隣の部分については配布したいと思っております。上記以外では、役場や道の駅へアンケート用紙の設置、それからホームページ上でのウェブアンケートといったものを実施したいと思っております。

アンケートの内容でございますが、資料4と見比べながらご覧いただければと思いますが、特に道路交通の地域の課題、国道13号の現状、それからこの地域に求められる道路の機能といったものについて、まず1回目にアンケートを実施したいと。2回目につきましては、この比較の案についての意見聴取ということでございます。また、共通して、回答者の属性、利用状況、その他自由意見といったものを聴取してまいりたいと思っております。

以上でございます。

**○大滝委員長** 今、事務局から説明いただきましたけれども、これにつきまして御質問、御意見をいただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

今回は3つの箇所をそれぞれ別々に別々の人にということではなくて、一度にやるということになるかと思っておりますので、その点について何か注意すべきこと等がありましたら御意見をいただきたいと思うのです。

渡辺委員、お願いします。

**○渡辺委員** 私は、最初申し上げましたように、この道路の重要性は大変大事なものでありますのでできるだけ速やかにお願いしたいということで、その中でちょっと気づいた点、あるいは御質問という形で2～3申し上げます。1つは、これは国道13号とかがですから通学路にはなっていないと思うのですが、学生さんとか子供さんたちの通学路の可能性があるのであれば、企業さんとか住民の方だけでなく、公共施設、また、そこに通う先生方等の意見も把握できるような形でしたほうがよろしいのではないかとこののを、まず、1点目の意見として申し上げます。

2点目は、ここで了解されたいつぐらいにこのアンケートが実施されるのか、その点を2点目にお伺いしたいと思っております。

3点目はアンケートの内容なのですが、中身は非常に一般的にはよく入っていらっしゃるのですが、逆に、やはり雪道の特性とすると、アンケート

で答えられる方の生の声もう少し出たほうがいいのかなと思います。

例えば、この道路を自動車や自転車、あるいは中には歩道を徒歩で歩かれる方がいるときに、ヒヤリ体験とかがあるのではないかなと思うのですね。危ないと。やはりそれが事故にもつながってきているわけですから、項目の中でいくと、例えば必要性の中で、例えば問3の1番に抱含されると思うのですが、「交通事故による通行止めが多い」とかですね。みずから答えられる方のヒヤリ体験、あるいは運転していてそういったことはありましたでしょうかということを知るのかどうかですね。これを聞くと非常にこれが現実感の出るアンケートになるのかなと思いますので、その辺は、必ずではありませんが、御検討の課題の1つとして入れていただければと思います。

以上3点です。

**○事務局** 1点目、学校関係はどうかということでございます。たしか、金山は、国道13号の近くに学校もあつたりしますので、そのあたり、アンケートの中に入れることを検討させていただきたいと思います。

2点目、アンケート時期はいつかということでございますが、皆様のいろいろ御意見も反映させていただいて、その修正や確認をさせていただいて、あと印刷等々事務的なことや周知とかを考えますと一定期間かかります。あと、これから年末年始が来るということも考えますと、年明けぐらいになるのかなと考えていますが、なるべく早くやりたいと考えております。そのあたり、また御相談させていただきたいと思います。

3点目、生の声を聞けないかということでございます。自由欄はございますが、今伺った意見を反映させる方法に関して検討させていただきたいと思います。

以上です。

**○渡辺委員** どうもありがとうございます。

**○大滝委員長** ありがとうございます。

加賀谷委員、お願いします。

**○加賀谷委員** 先ほど申し上げました意見にも関連することでございますけれども、特に物流の関係でございますけれども、今回、ヒアリングの中でトラック協会さんのほうにヒアリングをされるということで計画されておりますけれども、例えば県の単位でのトラック協会であれば全体的な意見が網羅される

のかもしれませんが、例えば秋田側の湯沢で見れば、お隣に横手とありますけれども、かなり大きな運送事業者さんは横手にあると思いますので、できればヒアリングの範囲を少し近郊まで広げていただいて、例えば特に横手とか、例えば庄内であるとか山形であるとか、ヒアリングをしていただいて計画に取り込んでいただけるような工夫をぜひお願いしたいと思っております。

特に物流の関係はこの地区内で完結はしないと思いますので、できれば近郊まで広げていただきたいということを考えております。

以上です。

**○事務局** おっしゃるとおり、物流は、この国道13号沿いを通る方々が当然、対象ということでやるのが効果的だというふうに思いますので、ここを通られるような方で近郊というところを考えるとヒアリングの対象を決めていきたいというふうに思います。

以上です。

**○大滝委員長** では、今の点をよろしくお願いします。

ほかにいかがでしょうか。

**○大沼委員** ちょっと質問をさせたいのですが、今回のアンケート、3区間同じアンケートを行うということで、この手続の進め方についても、2回目までの意見聴取までは多分、同じように3区間まとめてアンケートなどを行っていくのかと思うのですが、その後の進み方についてもこういった3区間一緒に進んでいくことになるのでしょうか、ちょっとそれを聞かせていただきたいと思います。

**○事務局** 今回、同じ東北中央自動車道の比較的近接する3区間ということで、アンケートの仕方としては1つのアンケートとさせていただきます。その理由は、実際、聴取対象となる住民の方々、市町がほぼ同じだということで、こういうやり方をさせていただきます。

ただ、それぞれ事業をしていく単位としては別々でございます。今回の議題も3つに分けさせていただきます。聴取対象が同じであるということを考えて、アンケートの仕方は共通でやっていくという方法が今後も考えられますが、事業としての進め方は、今後出てくる例えば課題だとか、もしくはルートとか整備の方法とかは、それぞれ3区間で異なってくる場合も当然考えられます。そういった場合には全部が一緒ではなく、区間によってはもう少し例えば検討が要るといったことも、発生してこようかと思えます。それは今後の進

め方を見ながらというふうに考えております。

以上です。

**○大泉委員** 企業ヒアリングの中に経済団体として観光協会も入っておりますけれども、できればまちの関連する観光施設なども、ちょっと話を聞いていただきたいなと思います。

というのは、道路が便利になると、一長一短というか、人の流れがよくなり過ぎて通過交通になってしまう可能性もありますので、その辺、地元の観光施設とかどのように考えているのか。旧国道の使い方、インターチェンジなどについてもいろいろ考えていらっしゃる可能性があるかと思っておりますので、タイミングとしてはもしかしたら次回のヒアリングになるのかもしれないですけども、その辺もちょっと幅広に聞いていただければと思います。

以上です。

**○事務局** 観光施設もということでございましたので、そのあたり、ヒアリングアンケートをするときに考慮しながら選んでいきたいと思っております。

以上です。

**○大滝委員長** ありがとうございます。

南委員、お願いします。

**○南委員** 質問の項目ですけども、問3と問4で聞いているのですが、問3のほうは困ったことを聞くのですから複数回答で全部挙げる人がいてもいいかと思うのですが、問4のほうで「どのような機能を持つ道路が求められますか」というのを複数回答にもっていくと、これはすべていいことを書いてあるので、全部丸をつけるようなことも多いのかなと。

例えば、最も重要なものを3つ丸をつけてくださいというほうが、もしかしたらこのアンケートの利用の仕方に役立てられるのかもしれないと思われまので、そのあたりは少し検討していただいて、3つぐらい選んでおいてもらうと、この区間は特にどうだとかということが出てくれば活用できるのかなと。

そういう場面もあるかもしれませんので、意見ですので御検討いただければと思います。

**○事務局** 御意見を検討させていただいて、また皆様にも御相談させていただきたいと思っております。

○大滝委員長 ありがとうございます。

○奥村委員 住民のアンケートの部分なのですけれども、特に地方部で考えたときに、1つの世帯で1台しか車がないということはないので、最初のところの「頻度」というのは個人属性と一緒に頻度を聞いてしまうので、そうすると世帯当たり1枚ずつ配るでいいのか、世帯主さんのほかにむしろ主婦層のほうがいろいろな目的で車を使われていて日ごろの問題というのをもっと感じていられるという可能性もあるので、そうすると複数配ったほうがいいのか、そこは御検討いただいたほうがいいかなと思います。

○事務局 確かに車の保有は、多分、1家族で1人ではないというところもありますのでそういった御意見かと思うのですけれども、そこもあわせて検討させていただきます。

○大滝委員長 これは、今までどういうふうにしていたのですか。

さっきの数字を見せていただくと、多いところは1世帯3台ぐらいありますね。逆に、しかし、3台を3人に聞くという話もなかなか大変な話だなという気もしないでもないので、今まではどんなふうなやり方でやっていたのですか。

○事務局 今までは、1世帯に1つ配布させていただいた上で、例えば役場とか「道の駅」とかといったところにも置かさせていただいて、利用者の方々にもお答えいただくというようなやり方を、日浴道とかこれまで御審議いただいたと思いますが、そういった形をとらせてはいただいていた。

あちらのほうも多分、車の保有台数としては似たような傾向があるかと思うのですが、その辺の過去のやり方も含めて、もう一度ちょっと検討させていただきたいと思います。

○奥村委員 よくあるのは、地方部であればあるほど世帯主が書くのですけれども、実態としては、もともとずっと使ってないけれども、生活上、道路を使うことが必要だというような主婦の方であるとか、ほかの人をいろいろ送迎したりするというようなところで使う機会が多い方のほうが実はいろいろなどの道路上の問題というのに気づかれることが多いのに、実際そういうことが上がってこないということがありますので、例えばどこかに「世帯の中でどなたがお答えいただいても結構です」とかね。1枚しかまかないのだったら。あるいは、「一番道路をお使いになる方がお答えください」とか、そういう一言を入れて、これは世帯でお父さんが書いておけばそれでいいのだというようなこ

とにならないようにしていただくと、それでいいのかなというふうに思いますけれども。

○事務局 そのあたりも含めて幅広く検討してみたいと思います。

○大滝委員長 では、その点をお願いします。

多分、いろいろな制約もあるでしょうし、今、奥村委員がおっしゃったような、少し工夫をしていただいて、なるべく実態に近いところに至りつくのがいいとは思いますが、御検討いただければと思います。

ほかにいかがでしょうか。

○南委員 真ん中をあけたところの、表現の問題なのですが、下の半分のところ、1、2、3、4ということで、「頻繁におきる通行止め」と。2は「ノロノロの冬道」と。

表現なのですけれども、アンケートをかけるときに、多少これは主観的な表現が用いられているところが、確かにそうなのだと思うのですけれども、アンケートをして住民の意向を聞こうとするときには、少しこの表現をニュートラルにしておいたほうが、出てきたアンケート調査の信頼性が高まるのではないかなというふうに思います。これもまた検討していただけたらと思います。1つの意見で結構です。

○事務局 了解いたしました。

○大滝委員長 そこも御検討ください。お願いします。

それでは、今、今後の手続の進め方、それから意見聴取の仕方等につきましてたくさんのお意見をいただきましたけれども、それを反映した形でぜひ御検討していただければというふうに思います。

ほぼ今のお話については御質問、御意見いただいたかと思っておりますので、一応、私のほうとしては、まとめという形になるかと思っておりますけれども、これまで2段階に分けて進めてまいりました地域の状況の把握とか政策目標の設定、それから今後の手続の進め方、意見聴取方法につきまして御意見を皆様方からいただきましたけれども、ここに提示されている内容については皆様方の御意見を伺って概ね妥当だというふうに判断をいたしましたけれども、そういう形で先に進めるということよろしいですか。

それでは、概ね妥当という結論にしたいと思います。事務局の皆様方には、本日もたくさんのお意見をいただきましたので、その御意見も踏まえた上でこ

れからの意見聴取を進めていただくということで先に進みたいと思いますけれども、これについてもよろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。では、そういう形で事務局のほうにお願いをしたいと思います。よろしくをお願いします。

これで予定していた議題は終わったわけですがけれども、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。

**○事務局** 次回の委員会でございますが、こちらのほうは、意見聴取等を踏まえまして、また後日、連絡させていただきましますので、どうぞよろしくお願いたします。

**○大滝委員長** 事務局からの今の連絡につきまして、何か委員の皆様方からありますか。特によろしいでしょうか。

全体を通しまして何かありましたらお願いしたいと思いますけれども、よろしいですか。それでは、特にないようですので、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きましては、本日の会議に提出された資料につきましては公開するというので進めたいと思いますけれども、それでよろしいでしょうか。

それでは、本日の資料一式については公開ということにしたいと思います。

それから、議事録につきましても速やかに公開することとなっておりますが、事務局のほうからこれについても何かありますでしょうか。

**○事務局** 議事概要についてこちらのほうで作成し、委員長に確認をいただいて、議事概要をまず速やかに公表したいというふうに考えております。詳細な議事録につきましては、後日、委員の皆様方にもメール等で送付させていただいて、確認をいただいた後に公表させていただきたいというふうに考えております。

以上です。

**○大滝委員長** 議事録については、ただいまのような対応でよろしいですか。それでは、了承いただいたということで進めたいと思います。

それでは、これで本日の議事を終了したいと思います。御協力いただきありがとうございました。

議事進行を事務局のほう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方、長時間の御議論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9回東北小委員会を閉会いたします。