

社会資本整備審議会道路分科会

第14回東北地方小委員会

【議事録】

○議 事

1) 新規採択時評価

- ・一般国道13号（東北中央自動車道）新庄金山道路
- ・一般国道13号（東北中央自動車道）横堀道路
- ・一般国道6号 勿来バイパス

○大滝委員長 それでは議事に入りたいと思います。先ほど川崎部長からもお話がありましたように、新規事業採択時評価3件につきまして、皆様方に御検討いただければと思っております。

初めに、新規事業候補箇所の選定の考え方について、事務局から説明をお願いします。

○事務局 資料1に基づいて、新規事業候補箇所の選定の考え方についてご説明します。

1ページ目、高規格幹線道路もしくは地域高規格道路の選定の考え方というところで、ここに概念が示されております。今のところ東北では、まだ事業化されていない高規格道路の区間が、一覧のとおりございます。今回、このうち必要な調査を経て実施環境整備が整ったもの、なおかつ、緊急性が高く、すぐに事業化すべきと考えられる2区間、新庄金山道路と横堀道路、どちらも東北中央道になりますが、こちらの2区間について御審議をいただきたいと考えております。

具体的に言いますと、計画段階評価については先日までご審議いただき終了しておりますし、それぞれ東北ならではの雪の課題、事故の課題等、今までご審議いただいたように、それぞれ緊急性も高い案件であると我々としては考えているところでございます。

続きまして、2ページ目、高規格幹線道路・地域高規格道路以外ということで選定の考え方を示しております。まず東北の直轄国道というのは、センサスペースで区間を区切り

ますと全部で1,524区間あります。さらに、この1,524区間のうち改築事業等を実施中以外の区間ということで、事業がなされていない区間が全体で899区間あります。この899区間の中から、課題抽出の視点に該当するものを取り出しております。具体的には、渋滞、事故、道路構造、防災・災害など、こういった視点の課題に該当するものということで899区間の中から選び、なおかつ、今回事業化していくにあたり、環境影響評価、都市計画等の必要な調査等の手続を終えているものということで絞って1区間を抽出しています。その1区間というのが一般国道6号勿来バイパスということで、今回、審議にかけさせていただいております。

今回選んだ3区間について、具体の箇所が次の地図に示しております。東北中央道横堀道路・新庄金山道路については、それぞれ東北中央道の秋田と山形の県境付近に位置する道路でございます。また、一般国道6号勿来バイパスは、福島県と茨城県の県境にまたがる一般国道6号のバイパス区間ということになります。

細かい事業の課題や整備効果については、この後別途ご説明いたしますが、概略だけ申し上げますと、東北中央道については25年11月から計画段階評価に着手してご審議いただき、27年1月に計画段階評価を終了して、今回、新規採択時評価ということでご審議いただく案件となっています。次の横堀道路も同様で、計画段階評価の着手のタイミング等は今申し上げた新庄金山道路と同じということになります。最後、6ページ、勿来バイパスになりますが、こちらは25年6月に計画段階評価に着手して、26年3月に完了しております。その後、都市計画の手続きに入り、27年1月に都市計画として決定されております。その結果を踏まえ、この度新規事業採択時評価にかけており、このような流れでこれまで進んできております。簡単ですが、説明は以上です。

○大滝委員長 それでは、この新規事業候補箇所の選定の考え方につきまして、御質問等ありましたらお願いしたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

○大泉委員 今ご説明いただいた資料1の1ページで、高規格幹線道路の調査状況が表に示されておりますが、今回検討する道路の他にも、今まで及位～上院内とか金山～金山北も同時に見てきたわけですが、地質調査等を今実施している段階ということで、これはどのような状況で、今後の見通しはどうかということをお答えいただけたらと思います。

○事務局 まず、及位～上院内については、当該区間に地滑りが想定される危険区域もあることから、具体のルート等構造を決めるに当たって、もう少し慎重に調査を重ねて、今後、事業化を考えていきたいと考えております。

また、金山～金山北も、こちらは銀山の跡地が近隣にあることもあって、金属関係をもう少し調査した上で、事業化に向けてまたご議論いただければと考えております。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。特に皆様方から無ければ、この案件については既に前にも皆さんご覧になっていただいているかと思しますので、先に進めさせていただきたいと思えます。

続きまして、平成27年度の新規事業採択時評価が3件となっていますので、順番に説明していただき、ご意見、ご質問等を伺っていきたくと思っております。

最初に、一般国道13号(東北中央道)新庄金山道路について説明をお願いいたします。

○事務局 資料2をご覧ください。まず、事業の概要について、また、当該地域の特徴について御説明いたします。

新庄金山道路が計画されております山形県の最上地域は、図1にございますよう、山形県内陸部の北部、秋田県と宮城県に接する地域です。この地域では、図2の位置図に示しておりますとおり、秋田県側では院内道路が、南側では泉田道路が現在整備中で。こういった形で高速道路の整備が進められている状況の中、今回、新規評価のご審議いただく区間は、東北中央道のミッシングリンクというようなことになっていようかと思えます。

こちらの事業でございますが、山形県新庄市の昭和という所から最上郡金山町朴山に至る道路として計画してございまして、道路の規格は第1種3級、車線数2車線、設計速度は80km、延長5.8kmの自動車専用道路でございます。全体の事業費は約175億円、計画交通量は1日当たり8,400台を見込んでいる状況でございます。

当該地域の国道13号の課題としまして、積雪期の著しい交通機能の低下というものがあげられようかと思えます。この最上地域でございますが、雪の山形の中でも特に雪の多い豪雪地域でございまして、我々の観測している中では1年間に降る雪の量が10m近くになるような地域でございます。降雪期になりますと、写真1にお示ししているとおり、雪かきをしますと当然、雪が横によけられるわけなのですが、それによって道幅が狭くなってしまいます。結果、大型車がすれ違うことが困難になる。こういったような事象が起きてまして、速度低下による渋滞が発生する状況でございます。

図3にお示ししておりますが、冬期の速度低下に起因する主要渋滞箇所が2カ所、この区間には存在しています。また、この区間、13号の沿道に人家が多く張りついておりまして、例えばロータリーで雪を道路の横に飛ばす作業ができないような区間になっております。排雪スペースが無いということになるのですが、そのために、この区間では運搬排雪という作業が必要になってきます。

運搬排雪という作業は、写真2にお示ししているとおり、道路の片側を通行規制し、道路脇にたまった雪を除雪の機械でトラックに乗せ、そのトラックで、雪捨て場まで運ぶというような作業でございます。新庄金山道路に並行する国道13号の約半分が運搬排雪が必要な区間になってございます。

運搬排雪自体は、図4に示しておりますとおり、厳冬期の12月から翌年2月の約3カ

月の間で、作業自体は、どこかの区間で約1カ月程度、どこかしらで作業が発生し、また、実施するタイミングについても、当然、雪の降り方、雪の積もり方、気温等々、天候にも左右される状況となっており、非常に不特定という状況になります。したがって、国道13号の利用者の皆様方は、運搬排雪が入る、渋滞が起こるかもしれないということを、自分の行動の中に組み込んで冬の間は行動しなければいけない状況となっております。

運搬排雪という聞き慣れない言葉をお話いたしましたので、ここで、現地で撮った映像をご用意しておりますのでご覧ください。こちらは、同じ区間の夏の画像でございます。夏の間はこのような状況で御利用いただいているわけですが、冬になりますと、1年間に10m降るような地域でございますので、このような雪の降り方になってしまいます。特に金山は県内でも有数の豪雪地帯でありますので、降雪のたび、除雪で分けられた雪が雪堤というものになってしまい、道幅が狭くなります。

雪堤というのは、今、画面のこちらに示しております雪の山です。こちら一晩で、場合によってはこれぐらい積もるようなこともあるわけですが、これでちょうど1.5mぐらいの高さになっています。当然、ドライバーの目線からは歩道側が見えませんが、横から入ってくる交通にしても視認性が非常に悪いというような状況が発生しています。

雪堤の発達自体は降雪の状況に左右されますので、それに合わせて、こちらでやっているような運搬排雪作業というものを行っていきます。こちら、ご覧いただくとわかりますが、ここのトラックに雪を積んで運んでいくというような作業になります。こちら、運搬排雪作業を行っている周辺の状況です。画面の手前で運搬排雪作業を行っておりますが、片側交互通行規制を行いますのでこのような渋滞が発生します。

また、こちらはまだ雪堤がとれてないのですけれども、こういった場所になりますと、こちらにありますとおり、大型車がなかなかすれ違おうのが困難、場合によっては止まってしまう、立ち往生してしまう、このような状況が発生するということで、地域の経済活動、社会活動に非常に大きな影響を及ぼしているというような状況がございます。

資料2に移らせていただきます。最上地域の課題という事で、先ほど雪の課題をお話しさせていただきましたが、もう一つ、人口減少・地域外への流出が進む中山間地域の維持というものがございます。

金山町では、図5にお示しておりますとおり、年々、町の中の事業所数が減少しています。また、それに合わせて、ちょうど南隣が新庄市になるのですけれども、新庄市内で働いている方の金山町から来ている方の割合というものが増加しているデータがございます。このことから、金山の従業者の方々は町外で働かざるを得ない状況が見てとれます。

また、金山町の中には、食料品や日用雑貨等を購入するような商業施設、いわゆるスーパーみたいなものはありません。結果、図6にお示しているとおり、金山町の方々は新庄市内に買い物によく出かけているという状況があって、日常生活においても隣接市に強く依存しているというような状況があらうかと思えます。

これらの課題を並べてみますと、金山地域、最上地域の方々の生活の負担の軽減ですと

か、また、先ほどご覧いただいた画像のように大型車がなかなか時間を読めるように動けないというような状況がある中で、企業の誘致をしてもなかなか進出が進まない。そういった状況があって、産業・雇用の創出というものが困難という状況があらうかと思えます。今回の新庄金山道路の整備によって、冬期の交通の安定ですとか信頼性の向上というものが図れるのではないかと考えてございます。

続いて、整備効果でございます。先ほど申し上げた課題に対応してくるかと思えますが、まずは雪の時期の交通機能の確保というものが挙げられようかと思えます。新庄金山道路の整備により、冬場の信頼性の高い高速道路ネットワークが整備されることとなります。これにより、時間が読めるとか、企業活動に対しても大きくメリットがあるでしょうし、日常生活においても生活している方々の負担が軽減されるのではないかと。

こちら、具体の例として数字を書かせていただいておりますが、例えば新庄市と金山町の所要時間、通常期であれば8分ほど短縮されますし、運搬排雪を行っているような日であっても10分程度の短縮が見込まれるというようなことがございます。

効果の2つ目としまして、こちらに企業進出・雇用の喚起というものを挙げさせていただきました。新庄金山道路の整備により、都市間の移動の速達性・信頼性が向上することになろうかと思えます。先ほど、なかなか時間が読めない道路を使うと企業が来ないというお話を申し上げましたが、こういった課題が解決されることで、工場なり商業施設の立地条件というものが改善してこようかと思えます。こういったことで、企業進出やそれに伴う雇用の喚起といったものが期待されるのではないかと考えてございます。

周辺の事例をご紹介しますと、図8に新庄市内の工業団地の状況をお示ししてございますが、こちら、新庄中核工業団地であります。尾花沢新庄道路の開通・整備に合わせて工業団地内の事業所数が増加しているという事例がございました。金山町など高速道路がまだつながっていない地域においても、企業進出と雇用の拡大というものが期待されるのではないかと考えてございます。また、今回、費用便益比を計算してございますけれども、B/Cについては1.3ということになっておりまして、便益が費用を上回っているという状況になって

次のページでルートの説明をさせていただきたいと思えます。この図面の中で赤の点線がございまして、これが今回の新庄金山道路の計画ルートでございます。ルートの考え方としては、泉田道路の昭和インターチェンジからの連続性を考慮した上で、新庄市内及び金山町内にある運搬排雪区間を回避し、また、ちょうど中央に上台峠がありますが、冬期になりますと立ち往生する車が発生する区間でもございます。こういった急勾配、急カーブ区間も回避し、迂回路として機能することに配慮してございます。

インターチェンジについては、起点側、図でいいますと、左側から昭和インター、金山南インター、金山インターというものを計画してございます。真ん中にある金山南インターについては、利用交通に合わせて、新庄市向き、図でいうと左向きに乗り降りできるハーフインターの形状としてコスト縮減を予定してございます。なお、インターチェンジの

名称についてはすべて仮称でありますので、その点、ご承知おきください。

最後になりますが、参考資料という別刷りの資料がございます。都道府県知事への意見照会の結果になっておりますけれども、1ページと右下に書いてあるところに、山形県知事よりいただいた回答がございます。こちらの中で、この新庄金山道路の事業化に関して妥当であると、早期着手をしてほしいという回答をいただいたという状況になってございます。以上で、新庄金山道路の説明を終わります。

○大滝委員長 それでは、今ご説明いただきました一般国道13号（東北中央道）新庄金山道路につきましてご質問等をいただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○渡辺委員 直接この道路に関してというよりは、先ほどの企業進出の例を確認させていただきたいのですが、尾花沢新庄道路の開通により企業数が増加したということで、どのような業種が増えたとか、その辺、お伺いできればと思います。

○事務局 新庄中核工業団地において25年、26年あたりを見ますと、板金や医薬の卸売、運送業、製造業、多種多様な企業が進出してきている状況でございます。

また、企業の数が増えたというお話をしましたが、既に立地している企業でも、道路整備による販路拡大を期待して追加投資をして増設している企業もございました。

○浜岡委員 資料2の2ページ目を見て感じたことですが、これまで議論してまいりましたのは、左側にある昭和インターから、今、赤丸で示されているところまで含めた全ての区間での整備だったかと思います。ただ、地盤の影響などで一度に整備できないというのが今回の話になったかと思います。

そのため、ちょうど金山インターというところまでとなりますと、新庄から秋田のほうに向かう交通は、国道344号を東側に行き、それから北上するという形になるかと思うのですが、このあたりの負荷というのでしょうか、今までは交通量はそれほど多くなかったにもかかわらず急に多くの車が走るということで少し心配するところが出てくるのですが、そのあたりがどうなることかというのが1つと、金山インターは今、ハーフのような形をしていますが、将来はフルの形でしょうか。昭和インターのように両方に向かうということでよろしいのでしょうか。その2点、お願いします。

○事務局 まず、344号から主寝坂道路に行くまでの現道の13号が大丈夫かというお話がございましたが、344号から13号の現道を経由して、この赤丸が切れたところにちょうど主寝坂道路という別の路線が既に開通しておりますが、344号まで仮に事業化された場合は、金山の街中の大半をスルーしてしまう形になりまして、344号が13号にタッチする所は金山の中心部のちょうど北の端になります。ですので、沿道の環境等々

に関しては、今でも344号、13号と大型車が走っている区間にもなりますので、そこまで大きな影響は無いと考えてございます。

また、金山インターチェンジを将来的にどうするかというお話がございましたが、こちらについては、先般評価いただいております計画段階評価の中で、フルインターということでご提示しております。今回、事業化の区間の都合で、先ほど先生がおっしゃったとおり、泉田道路の昭和インターと同じような形で、当面の形としては、北側に道がございませんので、南向きのハーフのような形になっているということでございます。

○浜岡委員 確認のために教えていただきたいのですが、現在の344号の交通量と、仮に金山インターまでができた場合、これは計算もされてないのかもしれないですが、交通量がどうなるか、少しそのあたりが不安に感じるのですが、できれば続けて整備していかないといけないのではないかと、私は強く思います。

○事務局 まず344号の現在の交通量であります、1日当たり6,300台ぐらいの交通が通っております。こちらは今、計画交通量8,400ということでありますので、差し引き2,000台ぐらいの増加になるかと思っておりますが、2車線の補助国道となっておりますし、また、インターから13号までの距離がございませんので、そこまでの負荷はかからないと思っております。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

○大泉委員 3番の「整備効果」で、「効果1 積雪期の交通機能の確保[◎]」「効果2 [◎]」とあります。これから御説明いただく資料3の横堀道路は◎と○とあるのですけれども、◎と○の基準はどのように決めていらっしゃるのかということが1点あります。

それから、これまで住民の方へのアンケートを丁寧にやってこられたと思うのです。その住民の方の意向としては、やはり雪の影響を受けにくい道路にしてほしいというのが断トツだったと思います。そういった住民意向がどこに盛り込んでいただけるのかなと。

資料2の最後に第1回・第2回アンケートの経緯がありますけれども、そこで出てきた住民の声がどこに反映されているのか、その辺をお聞かせいただければと思います。

○事務局 まず、◎と○は、今まで計画段階評価の中でもご議論いただけてきたり、また、住民アンケートの中でも意識が高かったりするようなものの中で、インパクトが大きいと思われるものに◎といった形でつけております。

例えば、次の横堀道路の資料を見ていただきますと、図5のところに、住民の皆さんがこの地域の課題としてどういったことを感じているのかといったようなところも載せておまして、住民の皆様の思いというのは意識した形で、今回の整備効果というものを我々

としても考えているところです。

○大泉委員 どちらのアンケート結果も、傾向としては同じだったかと思いますが、新庄金山ではこの意向が入ってなくて、横堀には入っているという違いは、どうなのでしょう。何か考えていらっしゃるかと、意図することがあるのでしょうか。

○事務局 横堀道路にはアンケートの結果も資料の中に入っていますが、新庄金山道路については、まず冬場の交通を安全にという声が、地域の方々の思いとして強かったと認識してございます。加えて、冬に限らず、信頼性の高い道路ネットワークの確保といったものが求められている道路であると認識しております。

結果、計画段階評価を行っている中で自専道案が良いのではないかとということでご審議いただいていたと認識してはいますが、今回、そういった意味では、この道路構造などのインター配置により、金山町の皆様がこの道路を冬場も安定して使いやすい構造になるようなものとして、資料の中にはそういうのが確かに見えにくいつくりになってはありましたが、地域の皆様からのアンケートの結果等々の意見を踏まえて、このルートの構造、インターの配置等々が出てきてございますので、資料上わかりにくくなっているかもしれませんが、計画段階評価時にご審議いただいた意見等々を踏まえた構造としてお示ししているという理解でございます。

○事務局 もう1点、次の3、4ページの白い帯のところには、計画段階評価で収集してきたような声や課題などを一覧整理させていただいております。これらの評価の結果のベースがあり、青帯の課題に抜粋・集約されていると考えていただければと思います。

○大滝委員長 よろしいですか。さらに何かありましたら。

○事務局 先ほど344号の交通量を6,300台と申しましたが、あれは現況ではなく、新庄金山道路が出来た場合に344号を通ると推計される交通量が6,300台ということでございまして、2車線の道路であれば十分にさばける量であると認識しています。

○大滝委員長 それでは、先ほどのお答えはそちらのほうに訂正ということをお願いいたします。ほかに、よろしいでしょうか。

幾つかご質問をいただき、お答えいただきましたが、当小委員会の見解としては、この一般国道13号（東北中央道）新庄金山道路の新規事業化については妥当であるという判断をしたいと考えますけれども、よろしいでしょうか。

それでは、委員の皆様方から了解をいただいたということと判断し、新規事業化については妥当であると結論づけることにしたいと思います。

続きまして、一般国道13号(東北中央道)横堀道路について説明をお願いいたします。

○事務局 一資料3をご覧ください。横堀道路は、資料の上に記載されておりますとおり、冬期の課題を抱える豪雪地帯の湯沢市において、雪に強いネットワークを確保するというのと、信頼性の高い道路ネットワークにより速達性を確保し、民間投資を促進するという目的で、新規事業化に向けてこのたび委員会に諮らせていただくものでございます。

まず、事業の概要ですが、起終点は、秋田県湯沢市下院内から同市桑崎までとなっております。先ほどご説明した新庄金山道路から北に約20kmの位置にございます。この横堀道路の前後で、南側には現在事業中の院内道路があり、北側には供用済みとなる湯沢横手道路がございます。その間を結ぶ形でこの横堀道路が計画されております。延長は3.7km、全体事業費約115億円、計画交通量は約4,800台を見込んでおります。

続きまして、現状の課題でございます。主に3点ご説明いたします。まず1つ目です。豪雪地における交通機能の低下です。湯沢市は秋田県内でも有数の豪雪地帯となっており、図3でお示しするとおり、積雪深が240cmとなっております。太平洋側、仙台市の30cmと比べると非常に多いことがうかがえます。

横堀道路の対象区間につきましては、事故多発箇所が現在の13号に2カ所ございまして、また、赤色で示した区間につきましては冬期に時速20km以下まで速度低下するというデータがございます。また、利用者の実感としましては、図5の円グラフでございますけれども、時間がかかる、走りにくい、事故のリスクが高いといった、冬期の速達性や快適性、事故が課題として皆さん感じられているという結果になっております。

2点目といたしまして、企業進出の遅れが挙げられます。資料の右側図8でございますけれども、湯沢市の隣にあります横手市では、東北中央道、秋田道の高速道路ネットワークによりアクセス性が向上し、さまざまな業種の企業立地が進んでおります。黄色の丸が進出企業の場所でございます。横手市の高速道、高規格道路沿いに多くの企業が進出してきたことが見てとれます。一方、湯沢市では、道路ネットワークがつながっておりませんので、進出企業の丸印もまばらとなっております。図7でグラフ化しておりますけれども、平成14年をゼロとして比較すると、平成26年には赤のグラフの横手市では12件、青の湯沢市では累計で3件と、企業進出に大きな差が出ております。

3点目は、高齢者医療を支える病院へのアクセスについてです。図9に示しますとおり、湯沢市は全国よりも早く高齢化が進んでいる地域でございます。白の中央下、図6では、湯沢市から横手市間への移動のばらつきを示しております。夏と冬の比較ですけれども、夏場はオレンジの線で示しますとおり余りばらつきはなく、所要時間の平均は49分程度でございますが、青の線で示す冬期は平均53分間であり、その中でも最大12分間のばらつきが時々出てしまうような状況でございます。このように、冬期の遅れと、そのばらつきの大きさによりまして、乗り合いタクシーなどでの通院利用の車が遅れることで高齢者の通院負担が増大するというふうに思われます。

3の整備効果でございます。これらの課題を踏えた横堀道路の効果として3点あげさせていただきますと、1点目は交通機能の確保でして、横堀道路の整備で交通転換が図れることにより国道13号の事故が減少できると考えられます。具体的には、事故多発箇所が現在の2カ所から、整備後は0カ所と見込まれ、安全に寄与すると考えられます。

2点目は、企業の進出などの民間投資の促進があげられます。ネットワーク整備が進められた横手市では、平成14年から平成26年までに12の企業が進出した事例があります。横堀道路の整備を含めたネットワーク整備で、企業進出などの民間投資が見込まれると考えられます。

3点目は、病院アクセスの負担軽減です。現在、湯沢市から横手市間の冬期の所要時間は平均53分ですが、横堀道路整備後は所要時間が平均32分となり、通院時間の短縮による負担の軽減が考えられます。

最後に横堀道路の費用便益ですが、B/Cが1.2、EIRRは4.9%となっており、総費用は92億円。費用の内訳は、事業費が77億円、維持管理費が15億円でございます。一方、総便益は107億円で、その内訳は時間短縮便益が73億円、走行費用減少便益が26億円、交通事故減少便益が8億円でございます。なお、費用、便益ともに平成26年における現在価値を記載しております。

また、資料の裏面には横堀道路の計画概要図を記載しておりますので、ご覧いただければと思います。先ほどの新庄金山道路と同様に、参考資料に秋田県知事からの御意見を付け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、横堀道路につきまして質問等をいただければと思います。

○浜岡委員 この横堀道路は、院内道路と湯沢横手道路の2つの自動車専用道路を接続するため、非常に重要な道路と考えられますので、このとおり進めていくことで問題ないと思います。

ただ、1つ教えていただきたいことは、現在の院内道路ですが、北側の出口は13号にそのまま接続する形になっているかと思います。今後、横堀道路ができた場合には、下院内インターということでハーフのインターチェンジができるということで、これは湯沢側から出入りができると。その場合、この院内道路の出口との関係はどのようになるのか、教えていただきたいと思います。

追加費用が少なくフルのインターチェンジにできるならば、そのような形にするのも1つの考えかとは思いますが、このようなハーフで建設をしていくということについてのお考えを教えてください。

○事務局 ご質問いただきました現状の院内道路の終点側、下院内インターチェンジと横堀道路がつながった場合の形でございますが、今お話しいただきましたとおり、院内道路、

平成28年開通を目標に進めておりますけれども、完成しますと山形向きのインターしかない形でございます。この横堀道路が完成したときには、逆向きになり、秋田側へのインターアウトという形で考えてございます。

こちら、現状、集落のある形や山が迫っている地形上の問題、費用面等を考えた結果、このようなインターチェンジのつくり方ということで考えているところでございます。

○浜岡委員 この2ページの図で、湯沢横手道路の最終インターチェンジ、雄勝こまちインターチェンジは、右側に向かって蒲鉾が高くなるというのでしょうか、そういう形になっていますよね。大体はそういう形になるのだと思うのですが、恐らく院内道路も、今度は左側に向いて蒲鉾ができるような形になるのだらうと。

そう考えていると、今の下院内インターの形にするということは、わざわざ反対向きにするということになりそうだと、それならば、今は左に向いて山が高い蒲鉾型なので、フルのインターチェンジに出来るのではないかということのコメントのつもりだったのです。

○事務局 先に院内道路が出来た場合ですけれども、その場合はインターという形ではなく、そのまま直線にバイパスのような形状でのイン・アウトになりますが、今度、つながってまいりますとインターチェンジとしてランプ部をつくるという形になります。その際には、実際に見込まれる利用形態などからランプ部をつくるということになりますが、先ほど申しましたとおり、院内の集落、ここの横堀駅のあたりにあるのですが、その他108号、至大崎と2ページに図面がございしますが、山形側に向けてはそちらから乗るときの利用が多いと思っております。

そういうような形態などを考えますと、ダクトをどうこの狭い地域につくるか、また、次の雄勝こまちインターチェンジとの距離もないということもございしますので、ランプをどうつけるかとなった場合に、逆向きになると言ったらよろしいでしょうか、そのようなインターチェンジのつくり方が利用形態としても安全性からも適切であろうというような考えのもとに、今、計画として挙げさせていただいているものでございます。

○事務局 補足させていただきますと、まず計画論的なところ、フルとかハーフとか、どっちを向くかというところでいくと、ここの地域は主に道の駅「おがち」などがあるところに人口が集中しております。また、13号と108号との交差点があって、こちらもそれに交通が流れるところです。

例えば108号から来た場合には、北に向きたい場合には下院内インターから乗ることになります。108号から来て南に向きたい場合には、院内道路の逆側の上院内インターから乗るような形になります。左側に上院内インターがあるのですが、そちらは南向きに行けるということで、まず、この地域の計画としては、この108号に対してフルイ

インターの考えを持っています。ただ、フルインターを108号につけてしまうと、地形的な条件から大幅にコストがかさんでしまうので、北向きと南向きを分けた形のフルという考え方をとっています。ですので、そういった計画論があった上で、下院内のところはコスト的に北向きで考えても良いという判断をしており、なおかつ、今の院内道路が13号にタッチする敷地等は全て有効利用した形でこの下院内インターをつくるということで、できる限りのコスト縮減を考えているというのがこの計画の実態です。

○大滝委員長 ほかにありませんでしたらお願いします。

○渡辺委員 1つ気象条件についてお伺いしたいのですが、この地域で地吹雪は発生するのでしょうか。

○事務局 この辺全体で申しますと、その年々にもよると思いますが、全くないわけではなく、今年でいいますと、1回、今回ご審議いただいている横堀道路より北側の湯沢横手道路で数時間、通行止めになったことはございます。

この横堀道路の区間で申し上げますと、山が近づいてきている所でもございますので、現道を見ている限りでは地吹雪はあまり強くなく、かつ、海側の都市などに比べれば少ないと認識しております。数字で申し上げられないのですが、状況としてはそう感じております。

○渡辺委員 実は、横堀道路の2ページの資料を拝見しておりまして、本日の議論とは直接には関係ないかもしれませんが、下の図にある赤い実線が整備イメージですよ。

と申しますと、橋梁を計画されている区間から南側が山地部となるため、高い位置に道路ができるイメージなのですが、やはり、高くなると大変視界が悪くなるとか、例えば平地に近いところとは状況が変化すると思うのです。特に橋が高くなっていますので、当然、凍結することも出てくるので、施工上では大変御苦労すると思うのです。そういった意味では、新庄金山のところも標高の高いところも走りますので、その部分の工夫が必要かと思えます。やはり気象条件などを加味した実際の施工の部分の考慮をお願いしたいというのが私の意見です。

○事務局 新庄金山道路の南側で、既に供用している新庄北道路は、多少道路を高い位置に通してございます。比較的平地のところ、冬場の季節風が強い地域においては、道路の風上側に防雪柵を入れることで、ドライバーの視界ということに関していえばかなり視界地吹雪の影響を受けることなく運転することが可能な状況がつけられるものと思っています。そういった防雪柵等々の整備で、冬場の視認性の確保といった対策は十分可能かと思えます。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

○大泉委員 感想ですけれども、新庄金山道路も横堀道路も、B/Cが1.3とか1.2とか、決して高くはないです。整備効果として定量的に表すのは難しいと思いますが、やはり雪国に暮らす人にとって、道路の整備によって冬期の暮らしの安全・安心が確保されるというのは長年の痛切な願いであったと思うのです。その辺がこの道路の意味なのだということが、整備効果としては定量的に表すことはできないですけれども、前提にあるという気がいたしました。

○事務局 我々としても、そこについては重々理解をしており、地域の声を踏まえて、この後、東京の委員会でも伝えていきたいと思っております。

そういったこともあって、この横堀道路では、いかに雪に対する課題を感じているかといったような集計も記載しておりますし、また、整備効果には直接反映は出来ませんが、こういった冬期の交通障害による到達時間のばらつきといったところも資料として反映させて、具体的に冬期における効果というところで、B/Cに反映されないところでどれだけ良いことがあるのかといったところは訴えていきたいと思っております。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、一般国道13号（東北中央道）の横堀道路について質問いただきましたが、新規事業化は妥当であると判断したいと思っておりますけれども、よろしいでしょうか。

それでは、皆様方から了解を得られたということで、新規事業化については妥当であるという判断を進めたいと思っております。

引き続きまして、一般国道6号勿来バイパスについて説明をお願いいたします。

○事務局 資料4をご覧ください。まず、勿来バイパスの位置ですが、図1にありますとおり、福島県と茨城県の県境に位置しております。この地域は昔から勿来の関と言われていて、関所があったところと言われております。非常に急峻なところでして、道路も非常に限られたところしかないという状況でございます。ここにつきましては、現在、一般国道6号がありますけれども、そちらに種々な課題等がございますので、それに対するバイパス整備をしていきたいというものでございます。

事業概要でございますが、起点側が茨城県の北茨城市関本町関本中から、福島県のいわき市勿来町四沢鍵田まで、延長4.4kmの2車線の設計速度60kmのバイパス整備でございます。全体事業費が約185億円、計画交通量が1日あたり約1万1,300台と推計しております。この地域の課題でございます。まず1つ目が、津波浸水等の災害リスクということがございます。この一般国道6号は海岸部を通行しておりまして、平成23年の東日

本大震災の時には、浸水区間が300m程、2日間、通行止めになりました。また、その1年前のチリ地震におきましても、浸水しませんでしたけれども、浸水の可能性があるということで7時間の通行止めを行っており、津波浸水等による長期間の通行止めが発生したという実績がございます。

また、東日本大震災に伴う福島第一原発事故に伴いまして、その数日後の3月15日に、いわき市の北のほうだけですけれども、30km圏内に屋内退避指示が出たところです。その際には、いわき市内の方々が、不安を感じて、この国道6号を使い茨城県側へ避難したと。そのために避難車両の渋滞が発生したというところがございます。写真2にもございますが、このような長い車列ができたという実績がございます。

2つ目の課題としまして、東日本大震災での落ち込みからいまだ回復途上の観光というのがございます。この地域、北茨城市といわき市の間には、6号沿線には勿来の関という名所旧跡や五浦海岸などの観光地がございます。そういう名所旧跡や、勿来海水浴場や磯原海水浴場など、観光資源が点在してございます。

一方で、大震災以降ですが、観光入込客数というのは図5を見ていただきますとおり回復傾向ではございますが、いまだ10年前と同じ程度にまでの回復にとどまっているという状況でございます。また、この地域に連絡する唯一の道路である国道6号においては、渋滞によりアクセスが阻害されているところがございます。図3にも記載しておりますが、特に夏場によく渋滞が起きまして、最近ですと最大渋滞長が約2km起きてございます。

3つ目の課題とし、県境部の救急医療アクセスの確保でございます。北茨城市には、いわゆる第三次救急医療施設、重篤な患者さんを搬送する医療施設がないというところがございます。重篤な患者さんは、いわき市内の第三次救急医療施設へ搬送することになります。これは5年間で約260件でございます。これに対しまして、国道6号で通行止めが発生する場合には、広域な迂回を余儀なくされる状況がございます。図6のほうでもありますけれども、6号が通行できない場合ですと、常磐道を使う形になりますが、北茨城インターまで戻った形での搬送という形になります。

これに対しまして、この勿来バイパスの整備効果でございますが、まず1つ目が防災機能の強化でございます。津波浸水区間を回避して、災害時の避難・救援活動を支えるネットワークを確保するということが、1つ大きな効果として考えられております。実際、通行止め時には、迂回路を通りますと迂回距離、迂回時間も3倍ほどかかるということがございますが、この勿来バイパスの整備が行われれば津波浸水区間を回避することができますので、ネットワーク寸断の回避や迂回路解消が期待されております。

2つ目として、アクセス改善による観光地の再生です。今、国道6号は、特に夏の間は観光シーズンに渋滞が大きくなるということがございますが、バイパスの整備によりまして通過交通が分散されます。具体的には、当該区間の国道6号における混雑度が1.7となり、1を超えている状況でございますが、整備後は0.8になると予想されております。

また、魅力ある観光地の再生支援ということで、参考までに図8に載せておりますが、

こちらは勿来バイパスの北側に位置する常磐バイパスの整備状況と、いわき市内の観光の入込客数の変化を示してございます。常磐バイパスのほうは2車線の開通が平成11年度で、それから4車線化を進めてきたというところでございますが、4車線化の整備率とともに観光の入込客数が増えています。これは、交通の信頼性、渋滞の解消などの効果が一因であると考えられておりました、この常磐バイパスとの接続により、北茨城市、いわき市の魅力ある観光地の再生を支援することが期待されるのではないかと考えております。

効果の3番目としましては、救急医療活動の支援でございます。第三次救急医療施設への搬送時間が短縮するなど、地域住民の命を守る救急医療活動を支援することができると期待されております。具体的には、北茨城市の天津町市街地から、いわき市内の第三次救急医療施設である総合磐城共立病院までの搬送時間ですが、現況は41分かかりますが、整備後36分、約5分短縮されると期待されております。また、茨城県のほうでは救急搬送に関し、搬送目標時間というのを全国平均値である37.4分よりも小さくするという目標を掲げてございます。この道路の整備により、北茨城市の37.4分をカバーする人口が、現況は3,800人のところが、整備後7,800人と大幅に増えるということも期待されております。

費用便益分析結果についてですが、B/Cが1.7となっております、こちら費用に對しまして総便益が上回っているという状況でございます。引き続き、裏面の2ページ目をご覧ください。こちらは具体的なルートを示してございます。勿来バイパスは延長が4.4kmでございます。その中で、構造物としてはトンネルが1カ所840m、橋梁が26mと102mの2つでございます。このような形の道路でございます。

そして、起点側、茨城県側ですけれども、里根神岡上線という県道が、灰色の点線で描いてございますが、こちらは現在、茨城県で事業中でございます、こちらの道路に接続する形になります。こちらの県道につきましては、今のところ平成32年を目標に整備を続けていますということを聞いております。また、終点側、いわき市側の接続部につきましては、常磐バイパスと直接、接続する形になります。それから、こちら、標準断面。一般部、トンネル部を載せてございますが、片側1車線、両側2車線、それから歩道部を設置するという形での設計となっております。

最後になりますが、参考資料に県知事からの意見も出てきております。茨城県知事からも、勿来バイパスについて、非常に重要な路線であるということで、早期整備が図られるようお願いしたいという意見が出てきてございます。説明は以上でございます。

○大滝委員長 それでは、一般国道6号勿来バイパスにつきまして質問、ご意見等をいただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○渡辺委員 この場にそぐわないかもしれませんが、御礼と意見を申し上げます。去る3月1日に常磐道の開通式に出席してまいりました。当日は安倍首相、太田国土大臣、西村

副大臣、深澤道路局長、また縄田整備局長もおいでになられた中で、無事、滞りなく盛大に終了いたしました。私もその場に出まして、常磐道の悲願、東北の悲願でこのルートができたというのが、非常に大きな喜びを感じたところであり、まず御礼を皆様にお伝えしたいということでございます。

通り初めも走りました。その上で1つ思いましたのは、国道6号線の浜通りを走るよりは、あちらは常磐道、高速自動車道ですけれども、山沿いを走ることで、運転しているときの安心感が断然違うと思います。そういった意味で、今回、こちらの勿来バイパスの内側、山部分を走るというのは、やはり運転する方々の安心度にもつながって、非常にルートの的には最適だと感じております。

そこで意見ですけれども、ここも1カ所、トンネル部分がかなり長いところがございます。トンネル工事は掘ってみなければわからないということもあると思いますので、いろいろ御苦労すると思うのですが、1日も早い開通に向けてお願いしたいというのが私の意見でございます。以上です。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

○浜岡委員 この勿来バイパスについてですが、福島県と茨城県という2つの県をまたぐ状況で、多くの交通量が通行しているということは、非常にいい事例なのかなと感じました。また、常磐バイパスが今後、4車線化するということで、現道が2車線のみであるということですから、勿来バイパスも2車線分をつくるということで、渋滞しないような環境をしっかりとつくっていくということも重要だと思いました。

この計画についてここが問題というようなことは感じなかったのですが、会議の初めの段階で新規事業候補選定の考え方というところで少しわからなかったことがあるのですが、一番初めに説明いただいた、資料1の2ページのところでして、さまざまな条件で抽出したというのがしっかり説明されていてわかるのですが、結果が1区間というところに少しびっくりしたというところがありまして、899区間の中から、横並びで幾つかを比較し、もう何区間かあって、その結果、勿来バイパスが選定されたという内容のほうがふさわしいのではないかと思います。

勿来バイパスが良くないということを全く言っているわけではなくて、プロセスというか、流れについて少し気になるところがありましたので、そのあたり、補足の説明をいただけるとありがたいと思います。

○事務局 899区間のうち、これらの課題に該当するものということであれば、ほかにも10数件ございます。ただ、その10数件ある中で、計画段階評価を終えている区間、必要な手続、調査、全て終えているものとなりますと1区間になると、そういう意味でございます。

○浜岡委員 今のお話を聞いて非常に安心しました。できれば、それを書いていただきたいと思います。それが示されてないと、意図的に選んだと思われかねないので、そうならないようにするためにもしっかりと説明を書いていただければと思います。

○大滝委員長 そうですね。どこかにその説明を入れておいていただいたほうがいいのではないのでしょうか。多分、やっていらっしゃる皆さん方はもうよくわかっていらっしゃると思うのですが、何も知らない方がこの資料を見たときには、今、浜岡委員のおっしゃったようなことは当然出てくるような感じはするのですね。ですので、こういう根拠でということでも補足説明さえ入れておいていただければ、特に大きな問題ではないと思います。

ほかにはいかがでしょうか。特になければ、この案件についても先に進めたいと思いますけれども、いかがですか。

それでは、この案件についても、ご質問いただきましたけれども、B/C等々のいろいろな条件を見て、特に大きな課題とか問題もないと判断されますし、新規事業化については妥当であるという判断で進めたいと思いますけれども、了解いただけますでしょうか。

それでは、委員の皆様方からの了解を得られたということで、新規事業化については妥当であるという判断で先に進めたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、本日の3件の案件、新規事業採択時評価についての審議が全体として終わりましたけれども、何か全体を通してありましたら、追加的なものでも結構ですので。

それでは、ないようですので、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ところでよろしいでしょうか。

○浜岡委員 よろしいのですけれども、先ほどの1区間のところは修正したものでお願いいたします。

○大滝委員長 そこは、お願いしたいと思います。

それでは、本日の資料一式は公開ということにいたしたいと思います。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けれども、これについては事務局よりご説明いただきたいと思います。

○事務局 議事概要については、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思っております。詳細な議事録については、後日、委員の皆様にもメール等で送付させていただき、それぞれ御確認いただきたいと思っております。

○大滝委員長 議事録について、ただいまの対応でよろしいですか。それでは、そういった対応をお願いします。それから、議事概要については、私が責任を持って確認をすることによって進めたいと思います。

以上で本日の議事を終了します。議事進行を事務局にお返しいたします。

○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。

以上をもちまして、社会資本整備審議会道路分科会第14回東北地方小委員会を閉会いたします。ありがとうございました。