

社会資本整備審議会 道路分科会
関東地方小委員会（平成25年度第1回）
議 事 録

○石田委員長

本当に遅い時間帯で、しかも週末の金曜日でございます。世の中、まだ花金とかと言っているかどうかわかりませんが、これも議論に花を咲かせられればいいなと思いますので、ぜひ熱心に議論をしていただければと思います。それが、事務局がおっしゃったような計画の内容の精査とか、丁寧な説明とかということに繋がるとと思いますので、ぜひよろしくお願いを申し上げまして、挨拶は短いほうがよろしいので、これぐらいにさせていただきます。

早速、審議に入りたいと思いますが、お手元の議事次第で、これも計画段階評価手続の進め方についてですけれども、簡単に説明をお願いしたいと思います。

○事務局

A4横のスケジュールをお配りさせていただいております。本日は、計画段階評価に新たに2件の事業を挙げさせていただきたいと思っております。1つは栃木県の矢板市から那須塩原市までの間の国道4号、もう1つは長野県の諏訪市から下諏訪町までの国道20号でございます。

今日の議論ですけれども、最初に交通とか地域の現状・課題といったあたり、それから政策目標の案の設定について、個別に1件ずつ説明させていただいて、審議いただき、その後、意見聴取については両事業まとめて説明させていただいてご審議いただく、そういう流れはどうかと考えておりまして、このような1枚を説明させていただきました。よろしく申し上げます。

○石田委員長

いかがでしょうか。ご提案のとおりでよろしゅうございますね。では、そのようにしたいと思います。

早速ですが、最初の一般国道4号栃木県矢板市～那須塩原市間の計画段階評価についてのご説明をお願いしたいと思います。

○事務局

それでは、栃木県矢板市～那須塩原市間の計画段階評価資料の説明をさせていただきます。

1 ページめくっていただきまして、まず、場所でございます。今回の対象区間でございますが、図でピンク色で着色してございます栃木県矢板市、大田原市、那須塩原市にまたがっております、東京都心から 130～ 150km圏に位置しております。人口は、3市合計で約23万人ほどでございます。

矢板市は、稲作が盛んでございまして、工業におきましても、国内有数の大手電機企業が立地しております。

大田原市につきましては、田園工業都市として発展しておりまして、農産物の一大生産地でもございます。

那須塩原市は、生乳の粗生産額が本州第1位でございます。

2 ページをご覧ください。これまでの栃木県内の国道4号の整備経緯をご説明いたします。下の図面をご覧くださいまして、赤い線が国道4号でございます。右側が北で福島方向、左側が南方向で東京方向でございます。

まず計画でございますが、栃木県内の国道4号は、昭和40年代に交通需要を勘案いたしまして、宇都宮市以南は市街地が連なるため大規模バイパスで別線6車線、以北は道路改良とバイパスによりまして4車線を確保することを都市計画決定されております。

宇都宮以南につきましては、今年、平成25年4月までに6車線整備が完了しております。以北は、市街地部で交通課題の大きい箇所から順次着手いたしまして、現在は西那須野道路を整備中でございます。図面ですと、赤の破線で示している部分でございます。

残る区間でございますが、未改良区間が残存し、他の区間よりも道路幅員が狭い等課題が多い矢板市～那須塩原市間を計画段階評価区間に設定いたしまして、今回提案をいたしました。赤色白抜きで「対象区間L＝約8km」と表記してある区間でございます。

3 ページをご覧ください。当該区間の道路状況でございます。特色は3点ほどございます。

1 点目でございますが、野崎橋近隣に箒川を渡河する緊急輸送道路がないということでございます。下の図面を見ていただきますと、ほぼ中央部に国道4号が箒川を渡河する部分が野崎橋でございます。この周辺の緊急輸送道路でございますが、一番近いところが約6km南の岩井橋でございます。その次が逆にあります12km北側の堰場橋というように非常

に離れた状態でございます。

2点目が、道路幅員が狭い区間が存在するということでございます。沿道に住宅が建ち並びます大田原市下石上地区では、道路幅員が狭く、約7.6mしかございません。写真を見ていただきますと、大型車がぎりぎりですれ違っている状況がわかるかと思えます。

3点目が、大型車が多いという状況でございます。県北地域の国道4号は大型車交通量が多く、関東～東北の通過交通が多いという特色がございます。大型車の混入率を見ますと、左側の図面で、対象区間内の右側、那須塩原市三区町というところで大型車の混入率が41.5%、先ほどの野崎橋付近で34.9%という高い数字を示しております。

続いて4ページをご覧ください。交通量・旅行速度の状況でございます。野崎橋前後の交差点では、交通の集中によりまして、朝夕の通勤時間帯に速度低下が発生しております。下の図面を見ていただきますと、下り線では、朝のピーク時に大田原矢板線との合流部である土屋交差点を先頭に約3.5km、それから上り線では夕方のピーク時に国道461号との合流部、野崎橋北交差点を先頭に約1.2kmの速度低下が発生しております。

混雑度を見ますと、一番下の段でございますが、直轄国道の全国平均0.93を全区間で上回っておりまして、特に野崎橋では2.19という全国平均の約2倍の数字を示しております。

引き続き5ページをご覧ください。リダンダンシーでございます。平成10年8月の栃木県北部豪雨のときに、野崎橋では5日間の通行止めが発生いたしました。このとき、緊急輸送道路が寸断されまして、国道4号沿線にあります野崎工業団地から矢板インター間が広域迂回を余儀なくされました。この間、通常12kmの区間が東北道経由で27km、それから、先ほど申しあげました岩井橋経由で28kmというような大きな迂回を余儀なくされました。

続いて6ページをご覧ください。沿道環境の騒音の状況でございます。対象区間の大田原市下石上地区でございますが、道路幅員が狭くて、沿道には住宅が建ち並んでいるということもございますが、騒音レベルは昼間で76dB、夜間で77dBでございます。夜間のほうが高く、しかも昼・夜間ともに環境基準を超えております。さらに要請限度も超えているという状況でございます。この騒音レベルは昼・夜間ともに栃木県内の直轄国道のワースト1位でございます。

下の中段にあります騒音レベルを見ていただきますと、右側の夜間というところに、環境基準65dB、要請限度70dBに対しまして77dBという数字を示しているというのがわかるかと思えます。こういう状況でございます。ここで訂正をお願いいたします。括弧書きで

「昼間」と書いてございますが、「夜間」の間違いでございます。

続いて7ページをご覧ください。同じく大田原市下石上地区の児童の通学状況でございます。ここは、歩道が狭くて、「大型車の風圧だけでも恐怖を感じる」という声もあります。一部の児童ですけれども、国道4号を使用しないで、遠回りをして通学しているという状況がございます。下の図面でいきますと、赤線が国道4号を使用するルートでございますが、一部の方は青線のルートを使って、遠回りをして通学しているという状況でございます。ちなみに、その数でございますが、対象児童29名に対しまして16名の児童がこの迂回路を使っていると伺っております。

8ページをご覧ください。交通事故・道路構造の状況でございます。同じく大田原市下石上地区の状況でございますが、前後区間と比べまして車道の幅員が狭くて、急カーブ箇所があるということでございます。

下の図面の車道部幅員の図面をご覧ください。左側、土屋地区における幅員は約9m、右側の上石上地区における車道幅員は8.8mに対しまして、当該の下石上地区は7.6mしかございません。

それから、急カーブでございます。右の写真を見ていただきますと、ここは半径80mであり、大型車がセンターラインを越えて走行している状況が写っております。こういう状態が生まれているということでございます。

事故類型でございますが、全国平均と比べて正面衝突が2倍、追突が約2.4倍という特色がございます。

9ページをご覧ください。産業・製造業でございます。対象区間沿線には、栃木県内3位の製造品出荷額を誇ります野崎工業団地がございます。製造業が盛んな地域でございます。その中で、野崎工業団地の企業からは、矢板インターまで国道4号で10km足らずという好立地にありながら、そのメリットが十分生かせていない。物流の非効率性は製造業にとって致命的であるというような声がございます。

10ページをご覧ください。続いて農業でございます。栃木県北地域は畜産を中心とした農業が盛んでございまして、農業出荷額は、那須塩原市が栃木県内1位、大田原市が栃木県内2位でございます。それから、栃木県の生乳産出額は全国2位でございまして、那須塩原市、那須町など栃木県北地域で栃木県内の6割強を占めております。

続いて11ページをご覧ください。医療でございます。栃木県北地域唯一の三次救急医療施設であります那須赤十字病院など栃木県北地域の3医療施設への救急搬送件数でござい

ますが、過去5年間で約1.2倍に増加をしております。聞き取りによりますと、矢板市からの搬送経路としましては、基本的に国道4号の野崎橋を使用していると伺っております。

国道4号混雑時の矢板市におけます三次医療救急施設30分圏域の人口でございますが、これを見ますと、非混雑時に比べまして約9.2%、2,000人ほど減少いたしております。左の図を見ていただきまして、エリアとしましては、ブルーのエリアが30分圏域から外れるエリアでございます。

続いて12ページをご覧ください。今までの課題をまとめますと、以下のようになります。

まず、交通状況でございますが、大型車混入率は、野崎橋の起点側が34.9%、野崎橋以北が41.5%と高い数字でございます。混雑度につきましては、野崎橋が高くて2.19、その南側は2.06、北側が1.47という数字でございます。

リダンダンシーにつきましては、野崎橋で近隣に緊急輸送道路の迂回路がないという状況でございます。

沿道環境でございます。夜間につきましては、環境基準、要請限度、いずれも超えております。昼間につきましては、野崎橋以南につきましては環境基準を超え、要請限度未満という状況。野崎橋以北につきましては環境基準、要請限度とも超えているという状況でございます。

道路構造でございますが、下石上地区におきまして、車道幅員が7.56m、曲線半径が80m、非常に厳しい線形を持っているという状況でございます。

交通事故でございますが、死傷事故率では全国平均の99.8件/億台キロを超える箇所が全部で5カ所存在しております。

主要渋滞箇所は、全体で4カ所存在しております。

これが課題のまとめでございます。

13ページでございます。配慮すべき事項、自然環境等でございます。既存の文献等を調査した結果でございますが、沿線にあるものを少しご紹介いたします。対象区間の起点側からいきますと、八坂神社のスキでございますが、これは市の指定の天然記念物。それから、荒井家のカヤ、これも市の天然記念物と聞いております。それから、左下に赤い字で書いてございますが、矢板市山田地区のチョウゲンボウ繁殖地でございます。これは県指定の天然記念物でございます。そのほか、動物ではオオタカですとかフクロウとかが報告されているというような記載がございます。以上でございます。

14ページございまして、政策目標の素案でございます。

まず、道路につきまして、交通の国道4号が混雑しているという課題につきましては、その原因は交通が集中している。それを解決する目標としましては、「交通容量の確保」こういう目標としたい。

リダンダンシーにつきましては、野崎橋が寸断した場合には広域な迂回が生じる、こういう課題に対しまして、その原因は、付近に緊急輸送道路がないということでございまして、これを解決するためには、「災害に強い緊急輸送道路の確保」という目標を設定したい。

沿道環境（騒音）につきましては、騒音が悪いという課題につきまして、その原因としましては、大型車が多い。それを解決するためには、「沿道環境（騒音）の改善」という目標を掲げたいと思っております。

事故につきましては、交通事故への危惧があるという課題につきましては、道路構造の問題が原因であると考えてございまして、それを解決するために「交通事故の減少」という目標を掲げたい。

それから、地域につきましては、産業の物流の効率が悪いという課題につきましては、一般国道4号の旅行速度が低いことが原因と思っております、それを解決する手段としましては、「物流の効率化」ということを掲げたい。

医療でございしますが、医療施設への速達性に劣るという課題に対しまして、その原因としましては国道4号の旅行速度が低いということが考えられまして、政策目標としましては、「緊急医療施設への速達性向上」という目標を掲げたいと思っております。

15ページでございします。今、素案として挙げました6つのテーマにつきまして、栃木県、それから関係する矢板市、大田原市、那須塩原市の総合計画等との整合性をチェックしてみたところ、6項目とも整合がとれているということを確認いたしました。

続いて16ページでございします。政策目標の案でございします。課題を早急に解決する政策目標の案としまして、赤字で書いてございしますが、「交通容量の確保」、「災害に強い緊急輸送道路の確保」、「沿道環境（騒音）の改善」、「交通事故の減少」、「物流の効率化」、「救急医療施設への速達性向上」という6項目を掲げたいと思っております。

以降、こういったテーマをさらなる調査を進めまして、最終的には、下にございしますけれども、地域の将来像を実現する複数案を設定して比較検討していくという段取りで進めていきたいと思っております。

以上でございます。

○石田委員長

ありがとうございました。

ただいまのご説明に対して何かご質問等ございましたら、お願いしたいと思います。

○中村委員

ご説明ありがとうございました。確認ですが、交通量が多いという中に、東北道を使っ
ていただいてもいいのではないかと思える車があるように見えるのですが、そこはどのよ
うに解釈していけばいいのかというあたり、少し説明をお願いします。

○事務局

確かに、大型車でございますが、東北と関東を結ぶトリップが沢山入っているというこ
とがわかっておりますので、確かに東北道を使うことは意味があることだと思ってお
ります。ただ、それだけでは、全体の課題はまだ残っておりますので、そのほかの幅員が狭い
ですとか、緊急輸送道路がないというテーマについても含めて考えていかなければなら
ないと思っているところでございます。

意見聴取のほうにちょっと踏み込んでしまうところもあるのですが、東北道は6車線で、
南のほうからそれなりの道路整備ができていて、矢板ぐらいまでは大型車両が一般道で上
がってくるという下地はあると思っております。ただ、ほかの似たような、広域的な1
桁、2桁の国道に比べても、大型車両がかなり多いというのが正直な感想でして、今回、
ちょっと踏み込みますけれども、意見聴取をするにあたって、地元のトラック協会さんに
意見を聞くだけではだめかなというようなことを考えております。

具体的に言いますと、トラックのルートや、手配しているような港など、もともとそこ
で貨物が揚がってくるわけですから、都心の代理店とかフォワーダーあたりに、もし使っ
ているのであれば、なぜ東北道でなく一般道、そういったあたりを意見聴取して確認して
いくしかないのかなと思っているところでございます。

○中村委員

結構です。

○石田委員長

ほかにかがでしょうか。どうぞ。

○二村委員

まず、素朴な疑問からです。野崎橋のところと那須塩原市三区町の1日あたりの車の通過台数が1万3,000台も違うようですが、これはどのように理解したらよろしいのでしょうか。それが1点目です。

それから、もう1点、今回、沿道環境の騒音というような問題がありましたが、振動はどうですかということと、それから、交差点が何ヵ所かありそうですが、そこの大気質はいかがでしょうか。そこを質問として挙げさせていただきます。

○事務局

それでは、まず交通量のほうから説明させていただきます。おっしゃるとおりでございます。国道461号を通過して矢板市へ向かう矢板と大田原を結ぶ交通がほぼ1万台ぐらいございまして、野崎橋あたりで国道4号と合流し、3万台を超えていて、前後がちょうどそのぐらいがなくなってくるという台数でございます。こういう流れがございます。その前後も渋滞しておりまして、非常に特徴的でわかりやすい流れをしております。

環境センサスという調査の中では、振動、大気質は調べておりませんので、これから必要だと判断すれば調べていくということになるかと思えます。

○二村委員

今後、選択肢が出てくる中で、それだけの交通量が通るのであれば、例えば大気質が悪化していると思うので、バイパスが望ましいとか、判断材料としてそういうものがあるとよいのかなと思いました。

○石田委員長

ほか、いかがでしょうか。どうぞ。

○小濱委員

幅員が狭くて問題だという下石上地区は、1種住専、2種住専のところなんですね。だから、住宅環境からいうと、やはり大気質とか振動というのは結構大きな問題だなと思いました。

ですから、ここでは問題点の中に入れてなかったけれども、これも問題点の中に入れてみたらどうでしょう。特に調査する必要はないけれども、都市計画的には1種住専、2種住専のところに国道の渋滞の部分があって、住宅環境的にも悪いとか、そんな表現でいいと思うんですけれども、入れておくと、住民の皆さんを説得し易いかなという気がいたしました。

○牧野委員

騒音のところですが、要請限度値、環境基準値とも、普通に昼間は高く夜間は低いというふうに定められていますが、この地域は夜間のほうが騒音がひどいというのはどういう理由なんでしょうか。

○事務局

昼間に比べて大型車の割合が高いということだと思います。

○牧野委員

地域的に、空いている夜間のうちにどンドン運ぶということですよ。

○事務局

はい。ちょっと行くと田舎なものですから、非常に信号も少なく、大型車にとって走りやすいと思います。そういうことも考えられます。

○石田委員長

夜になるほうが速度が速くなりますから、うるさくなりますし、ちょっとした舗装の傷みとかマンホールとの段差で振動も相当激しいんじゃないかなということが想像されますね。ですから、特に振動等については、結構悩んでおられるんじゃないかなと思います。

どうぞ。

○二村委員

質問ではなくて、今のところですが、トラックというのは朝の市場の開始に合わせて動くものですから、恐らく夜間のほうがどうしても多くなってしまいます。そして、皆さん急いでらっしゃるので、自然とスピードが上がってしまうということがあると思います。

○石田委員長

私からもちょっと教えてほしいのですけれども、まず、3ページですが、東北道も緊急輸送道路に入っているでしょう。

○事務局

はい。

○石田委員長

それで、緊急時には緊急使用とかって考えておられるんじゃないかと思うので、そうすると、12km何もないというのはちょっと違うのかなという気がするというのが1点目です。

それと、地図を見ると、幅員の狭いところの沿道に宅地が、あるいは建物が随分建て込んでますよね。この状況というのは、これからいろいろなことを考えるのに非常に大事な要素だと思うんです。多分、拡幅をすると、両側に建物がたくさんありますから、すごく難しいことになったりとか、現に騒音や振動を嫌がっている方が沢山おられるとか、児童の安全もということですので、この辺を何かうまくデータ化していただくと、評価の場合とか課題認識のときにいろいろ便利かなと思いましたので、お願いしたいと思います。

車道幅員が狭くてというご説明があったのですが、車道幅員もそうなんだけど、歩道幅員が全然違いますよね。そういうところも強調されたほうが、これから地元説明とかにいろいろいいのかなと思いましたので、よろしくお願いしたいと思います。

いかがでしょうか。

○石渡委員

状況はご説明でイメージとしてはよくわかったような気がするんですけども、東北道は、季節によって、あるいは曜日によって、また行楽季節に麻痺状態になったときに、東北道とこの地域の交通は全然関係ないよというのであればいいんですけども、東北道を

利用していて、実際には行楽の日とか特別の日が年間でかなりウェートが多いんじゃないかと思います。東北道の混雑度、年間、割合的にあるわけですね、その辺の影響というものも今回の課題にある程度考慮する必要があるのかないのか。その辺はどうでしょうか。

○事務局

当然、東北道と非常に近接して走っていますので、お互いさまのところがございますけれども、これから雪の季節になりますと、東北道を止めた場合とか、あるいは観光シーズンの渋滞等では一般道に回ってくるという現象はよく見られることがございますので、影響はお互いにあると思っております。

○石渡委員

そういう場合にはやはり考慮しておかないと、地震のときだけという問題じゃなくて、恒例的に起きるわけですね。それがあれば、やはり考慮しておいたほうがいいんじゃないかなという感じがします。

○事務局

大震災のときも東北道は止まりましたし、あと、行楽シーズンとか、一定程度東北道が混む季節には一般道のほうにおりてくるという状況もあるでしょうから、そういった東北道と国道4号の交通状況などをわかりやすく整理して、いわゆる高規格ネットワークとしての東北道のリダンダンシーを果たす道路としての役割があるのであれば、それをちゃんと整理するということがかなと理解しましたので、一回整理してみようと思います。

○石田委員長

いかがでしょうか。

○中村委員

沿道のところの話に関してデータ化という話をされたのですけれども、多分、都市計画決定も4車線されているところですから、その線がどこにあって、どんな状況かということと同時にやっておかないといけないかなということと、その都市計画の手続がどうなっているかということの情報もあわせておいたほうがいいかなと思いました。

○石田委員長

ありがとうございます。

それで、今日ぜひ議論して、できれば決めていただきたい大事なことは、「現況と課題のまとめ」というページがございますし、また、「政策目標の素案」でございますし、更に「政策目標の案（整備方針の検討）」ということになってございまして、このあたりについてのご意見、ご注意等ございましたら、お願いしたいと思います。

では、口火を切らせていただきますと、道路構造、沿道環境に含まれるのかもわかりませんけれども、安全性とか不安ということをもうちょっときちんと書いておいたほうがいいのかという気がいたしました。

現に起こった事故だけではなくて、子供さんがああいうところを通るということは、父母にとっても非常に心配なことでしょうし、何より子供さんが怖い思いをしているということで、心理面の不安とか、そういうことって結構大きな問題ではないのかなという気がしますので、その辺もどこかに書いていただければありがたいなと思いました。

○事務局

例えば、石上の地区の周辺のあたりに、この地域ではヒヤリ・ハットの声が上がってきているとか、そのような形で示すように考えたいと思います。

○石田委員長

一番カーブのきつところに小学校があるわけですね、角に。一番条件の厳しいところに小学校があるので、それは何とかしてあげられればいいなと思いますけれども。

いかがでしょうか。何かございましたらお願いしたいと思います。

○中村委員

さっきの議論の繰り返しになりますけれども、東北道との役割分担、それから東北道がこうなったときにリダンダンシー機能というのは、どうしても自然災害というけれども、本来的なネットワークの意味もあると思いますから、ちょっと記載を工夫されるといいかなと思いました。

○石田委員長

ありがとうございます。

それでは、今、政策目標の設定まで一応説明いただいて、かつご意見をいただきまして、こういうふうにしたらいんじゃないのというサジェスチョンをいただきましたので、それについてはぜひ改訂版に盛り込んでいただいて、そういうことを条件に、今日の計画段階評価の課題認識とか政策目標の記述の仕方というのは概ねこれでよろしいといいますが、小委員会としては承認させていただくという扱いにさせていただきたいと思いますので、どうもご苦労さまでございました。

それで、冒頭、ご説明ございましたけれども、意見聴取方法については諏訪のご説明の後で一緒に議論したいと思いますので、またよろしく願いをいたします。

次に、一般国道20号長野県諏訪市～下諏訪町間の計画段階評価について、政策目標の案まで事務局から説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

○事務局

それでは、説明させていただきます。まず最初に地域の状況ということで、広域図を見ていただきたいのですが、長野県の中央に位置する諏訪地域でございますが、首都圏、中京圏から概ね150km、時間で2時間半程度のアクセスという場所に位置しております。この国道20号は、東京を起点に長野県の塩尻市まで約230kmの幹線道路でございます。諏訪地域ということで図面がございますけれども、赤い部分が6市町村、この6市町村が諏訪地域となっております。

次、2ページをお願いします。この地域は3市2町1村で構成されておまして、人口については20万人。左側のグラフがありますけれども、岡谷、諏訪、茅野、この3市とも概ね5万人程度ということで、標高的には700m程度の盆地となっております。また、諏訪湖や諏訪大社、温泉等の観光、それから精密機械工業等が盛んな地域でございます。

それから、対象区間11kmのうち、起点側の諏訪市においては、森林が約7割、市の中央部に精密機械工業を擁する工業団地が集積しております。

下諏訪町については、森林・原野が約8割、限られた平坦部には土地区画整理事業を実施されて、良好な市街地基盤を形成されているところでもございます。

次、3ページ目ですけれども、国道20号の状況ということで、まず整備の経緯でございますが、この国道20号の諏訪盆地の区間については、これまで交通混雑の緩和などを目的

に道路網調査を行いまして、昭和47年の12月に都市計画決定がなされております。

この中で、諏訪湖から東側については、既に諏訪インター関連、坂室バイパスが暫定2車線で整備済みでございます。現在事業をしているところが、茅野市役所付近の現拡区間、4車化の事業を進めているところです。

諏訪湖から西側については、下諏訪岡谷バイパスを暫定2車線で現在整備を進めております。平成16年の3月には国道142号のバイパスのところまで一部開通しております。現在は、それから先の国道142号の現道までの区間、点線部分ですけれども、ここを事業中でございます。

両側についてはそのように整備されておりました、隣接区間の状況を鑑みまして、真ん中の延長約11kmの未着手区間について計画段階評価対象区間に設定しております。

次、お願いします。国道20号の交通の状況ですけれども、このグラフと図面を見てもらうとわかるとおり、交通特性としては、地域内に起終点のある内々交通が24%、地域内に起終点のどちらかがある内外交通が58%、地域を通過する外々交通が18%となっております。特徴としては、地域に関連する内々、内外交通が約8割と多い状況でございます。

次、お願いします。ここからは現状と課題でございまして、まず、自然災害については、平成18年7月の豪雨がございました。この豪雨によりまして、国道20号については37時間にわたって全面通行止めが発生しております。図面でいきますと、青い部分の×印のところが通行止めの場所でございます、そのときの状況の写真が左の写真①、②でございます。

その写真の右側に断面図がございますけれども、国道20号の高さが諏訪湖の計画高水位よりも低いという状況がございます。最近では、今年の9月16日の台風18号で路面冠水によって全面通行止めが発生しております。

次、お願いします。リダンダンシーの確保でございますけれども、中央道と国道20号については一次緊急輸送道路に指定されています。ピンク色の部分です。県道については二次緊急輸送道路ということで、紫色になっております。平成18年7月の豪雨によって、一次緊急輸送道路であります国道20号と中央道が全面通行止めになりまして、南北の路線、図面でいけば左右の路線が18時間にわたって断絶しました。

右のグラフを見ていただくとわかるのですが、並行する県道も含めて、周辺の道路が全て同時に18時間通行止めになっているところです。

次、お願いします。交通量・旅行速度ということで、道路の状況でございますけれども、

まず、グラフの真ん中辺に交通量と大型車混入率がありますが、交通量については、諏訪市側のほうが2万台弱、下諏訪町側については1万6,000台ということで、多少交通量が変わっております。大型車混入率については、両方とも10%以下、幹線道路にしては少ない状況になっております。

その下の旅行速度の変化ですけれども、交通量の状況にも比例してまして、諏訪市側については20km/hちょっとの速度になっております。下諏訪町側については30km/hを超える速度になっております。

その下の時間帯別の速度を見ていただきたいのですが、これを見ますと、諏訪市側、元町交差点から四賀桑原交差点、この区間で速度低下が著しい。それから、下諏訪町側ですけれども、ここについては大社通り交差点、ここの部分で速度低下が見られます。それから、特徴的なことといたしまして、踏切が2カ所ございますけれども、この部分でも速度低下が発生しているところですよ。

次、お願いします。この部分の2カ所の踏切について説明したいと思います。1時間あたり最大の遮断時間14分、最大の滞留長は370mという状況がございます。関東地整管内の直轄国道に8カ所の踏切がありますけれども、そのうち長野県内はこの場所に2カ所ということで、非常に踏切が多いという状況でございます。当然、踏切のところは線形も悪くて、渋滞が発生しているという状況でございます。

次、お願いします。交通事故の状況ですけれども、全国平均の死傷事故率を上回る箇所が多数ございます。その下に事故類型がございますけれども、追突事故が非常に多いです。全体の約6割ということで、事故の原因として、沿道に家屋、店舗が多いということと、交通渋滞が発生しているために、沿道の出入りや渋滞中の車両への追突といったことが想定されております。

次、お願いします。観光ですけれども、この地域は、温泉、諏訪大社、諏訪湖、霧ヶ峰高原と観光資源が豊富でございまして、上諏訪温泉と諏訪湖については利用客が県内第3位ということで、県内有数の観光地になっております。

真ん中のグラフにありますけれども、諏訪インターから諏訪大社までの所要時間を比べたところ、平常時と比べて渋滞時は最大19分の増加、全体で38分と、高速インターまでのアクセス性が非常に悪い状況でございます。

その次をお願いします。製造業に関して、この地域は精密機械工業を擁する工業団地が集積しておりまして、東洋のスイスと言われております。貨物流動は、首都圏が5割、中京

圏が約3割ということで、首都圏、中京圏との結びつきが強いです。

この地域は、諏訪インターと岡谷インターまでの所要時間を比べたところ、平常時と比べて、それぞれ最大6分から8分増加しているということで、インターまでのアクセスが悪い状況でございます。

事業者の声として、「非常に幅員が狭くて、大型車が無理なく通れるようになれば渋滞も緩和されますね」。また、輸送上の課題としまして、渋滞、踏切、浸水の危険性が考えられます。こういった意見をいただいているところでございます。

次に、医療でございますが、この地域は総人口は減少傾向の中で老年人口については増加傾向。また、三次救急医療は諏訪赤十字病院がございすけれども、この搬送件数が非常に増加している傾向にございます。

そんな中で、この国道20号は時間帯別に所要時間のばらつきが大きくて、混雑が発生した場合については30分カバー圏の人口が約3割減少するというところで、救急輸送活動への支障が懸念されております。

地域の声がありますけれども、諏訪赤十字病院のほうからは、搬送時間が短くなれば救命率も向上します。それから、諏訪広域消防本部のほうからは、国道20号の幅員が狭いので、交通事故等の活動には支障が発生していますといったご意見もいただいております。

次、お願いします。沿道環境でございますけれども、国道20号の騒音レベルは、昼間が72dB、夜間が74dBということで、ここも夜間のほうが大きくなっております。環境基準については昼、夜ともにオーバー、夜間については要請限度も超過している状況でございます。夜間が厳しいというのは、大型車交通量が昼間の約2.5倍と多い状況がございまして、ここら辺が要因と考えております。

課題のまとめですが、対象区間全体に浸水の被害、渋滞箇所、踏切、事故多発箇所、線形の不良箇所とか幅員の狭小箇所が非常に沢山ございます。

次、地域に配慮すべき事項として、自然環境がございす。既往文献から重要な動植物の分布を確認しておりまして、動物については4種類、植物については2種類を確認しております。この写真にあるとおり、動物についてはクロサンショウウオ、オオワシ、オオムラサキ、ヒメギフチョウ、この4種類でございます。植物については、専女の櫨と先の宮のケヤキということで、いずれも町・市の指定の天然記念物でございます。

その次、政策目標の素案について整理しております。防災、道路、地域、この3つの項目について9の課題、そして、その原因をもとに一番右の政策目標の素案を設定しました。

1つ目が「災害に強い代替路の確保」、2つ目が「交通の円滑化」、3つ目が「交通安全の確保」、4つ目が「地域産業の活性化」、5つ目が「安心・快適な暮らしづくり」でございます。

次のページをお願いします。政策目標の素案と地域の将来像との整合性についてでございますけれども、上段の3つが長野県の総合計画等でございます。下段の2つがそれぞれの都市の総合計画でございまして、それぞれで道路整備についての位置付けがなされているところでございます。

最後になりますけれども、政策目標の案と整備方針の検討でございますが、青い部分の9つの課題から、右の5つの政策目標を設定しております。1番の災害に強い代替路の確保から5番の安心・快適な暮らしづくりまででございます。

これらを実現するための対策案の検討方針といたしまして、災害関連、交通・踏切関連、事故関連、観光・製造関連、医療・沿道環境関連などを中心に、一番下にありますけれども、諏訪地域の課題を解決し、地域の将来像を実現する複数案を設定し比較検討して進めることとしております。

説明は以上でございます。

○石田委員長

ありがとうございました。

それでは、ご質問とかご意見等ございましたら、お伺いしたいと思います。お願いします。いかがでしょう。

○中村委員

事故の話ですが、どうしてもさっきの栃木県の例を横に見ながら見てしまうのですけれども、さっきの例は、通学路の問題もあったけれども、事故類型比較だと、人対車両が9%だと思うのですが、今回のこれは全国平均も9%なのですが、通学に係るような問題はこの地域はないと思っていいのかどうかという確認と、もう1つは、踏切に関しては、踏切の渋滞というのは出てくるけれども、踏切の安全の問題というのは言わなくていいのかなというのが質問です。

○事務局

通学路については、全線ではございませんが、一部通学路がございまして、やはり課題にはなると思います。それから、踏切についても、前後は整備されていますが、踏切のところは歩道が整備されていないという状況もございます。そういった安全性の課題については踏切についてもある状況でございます。

○中村委員

そうすると、歩道、あるいは通学という徒歩の移動に係る部分の課題があるということでは言われたほうがいいのかと思います。

○石田委員長

いかがでしょうか。

多分、諏訪湖の湖畔のところにはレストランとか、土産物屋さんとか、博物館とか、美術館が沢山ありますよね。その辺がここの特有の問題の1つかと思うのですが、そういうところとの出入りで事故、あるいは沿道の事業者さんから何とかしてほしいというようなお話はございますか。

○事務局

直接そういうお話は何ったことはないのですが、やはりそういった沿道の出入りからの事故だとは思いますが。

○石田委員長

いかがでしょうか。

○二村委員

今せっかく踏切の問題が出ましたので、質問させていただきたいのですが、2ヵ所踏切があるということで、混雑が起こっているという問題を先ほど挙げられたと思うのですが、その場合、踏切をなくすような方向で何らかの対応を行うのか、そうではなくて、混雑さえ解消すれば、その踏切問題はなくなると考えてよろしいのでしょうか。踏切をできるだけなくすような方向に次の段階に入るときにはするのか、それとも混雑がなくなればよいの

か。その点をお願いいたします。

○事務局

踏切も混雑の一因にはなっていますし、その前後も含めてやはり混雑している状況がありますので、渋滞については全体として解決しないといけない問題なのかなとは思っております。

○小濱委員

今のお話は、答えとしては、踏切をなくすという話は本委員会の話ではなくて、立体交差とか高架化の話ですので、別問題ですよ。だから、事務局としては、高架化するとか何とかという話はここには持ち込まないで、ここの話は、渋滞さえしなければ踏切の問題は別個で考えます、そういう理解でいいですよ。つまり、バイパスを通すとか何かによって、その踏切を通らなくなれば、一旦この問題はこの委員会的にはOKで、だけど踏切の問題は残るので、これはまた別のところで鉄道事業者と話します、そういう理解ですよ。

○事務局

そういうことですね。仮にバイパスを整備しても、踏切はまた別の問題で、解決すべきことはあると思います。

○石渡委員

今の踏切の関係ですけれども、この11kmの対象区間ができたときには、赤い点線の出ている両側がぶつかるわけですね。通じるわけですね。そうすると、線路を越えますね。そこは当然、踏切なしのところでは立体交差が自動的にできるということに。今の対象区間11kmの中に道路ができるとすれば、当然踏切はなくなるというか、この新しい道路については立体交差になるわけですね。

○事務局

現道を活用するのであれば、当然立体交差になると思います。

○石渡委員

今から既設の線路の踏切ができるということはあり得ない話ですね。そうすると、この線路をまたぐという交通量は大幅減ということですよ、現実の話としては。この対象区間11kmというのは新しいバイパスができる、そういう話じゃないんですか。

○事務局

バイパスになるか、現道を活用するかはまだこれからです。

○石渡委員

決めてないんですけど、もしバイパスになれば、その踏切の問題は、既設の踏切はそのまま残ると思うんですけども、もし新しいバイパスができれば、当然の話として線路を跨ぐわけですから、現実問題として、また踏切ができるということはないですよ、

○事務局

交通の状況によりますけれども、仮にバイパスができたときに、現道の交通量が落ちてきますので、現道の踏切は残ってもいい可能性はございます。

○石渡委員

踏切の交通量が大幅減ということになりますね。

○事務局

そうですね。交通が転換されればですね。

○石田委員長

湯の脇踏切はすごく浅い角度で交差してますね、国道20号と。こういうところで一旦停止して左右確認は大変ですね。首が痛くなるような確認の仕方だと思うんですけども、ちゃんとされているんですか。

○事務局

ここの部分は全体的に幅員が広くて、狭くなっていますけれども、ある程度、直角まではいきませんけれども、近い形で横断できます。

○石田委員長

そうですか。

○小濱委員

地元なものでちょっとあれなんですけれども、実際にはクランクですね。踏切を渡るときには斜めに渡るのではなくて、線路に対して直交で渡ります。だから、浅い角度で入りますけれども、踏切を渡るときにはクランクで渡ります。

○石田委員長

それはまた大変なものですね。

○事務局

ちょっと補足させていただいていいですか。今、踏切の話が幾つか出ていましたけれども、諏訪バイパスと呼んでいるのですが、この区間も実は都市計画がありまして、その場合は、線路は立体で越えるという計画になっています。ただ、今ある都市計画は2車線なのでありますが、それをそのまま作るとかいうわけではなくて、複数案作るときに、現道をこの交差点の形状改良しながら4車線にするとか、今ある2車線の立体をそのまま採用する、もしくは4車線で立体で越えていく、そのあたりを複数案で作って、地域で意見を聞きながら絞り込みをかけていく。そのときに、今のこの踏切に対する地域の方の問題意識とか、どのように改善してほしいみたいなのところを聞いて、最終的に判断すればいいのかなと考えております。

○石田委員長

いかがでしょうか。どうぞ。

○二村委員

諏訪地域といいますと、非常に冬寒いのではないかと。御神渡りなんかもあったりして。恐らく冬季と夏季で問題が違うのではないかと思います。例えば、夏でしたら、観光のお客さんたちが沢山押し寄せるであろうと。先ほど3位という数字もありましたけれども。冬であれば、観光客のほうはぐっと減って、逆に路面凍結の問題なんかで、地元の方々が交通安全の問題でというか、路面凍結等で走りにくいというような課題もあるのではないかと思います。できましたら、冬と夏に分けて何か課題がありましたら、今後まとめていただければよろしいのではないかと思います。

○石田委員長

ありがとうございます。いかがですか。

○事務局

確かに冬は、そんなに多くは降らないのですけれども、雪が降ったときに高速道路が止まるということが結構ありまして、そのとき、国道20号のほうに迂回車両が来ますので、そういった場合には課題になっています。凍結の話をしてみると、ここよりも塩尻の峠のほうがありますので、そちらのほうは課題で、こちらはどうかと思います。

観光については、8月は渋滞があり、通過するのに、ほかの月よりは通過時間が長くなる状況になっております。

○石田委員長

よろしいですか。ほかにいかがですか。

リダンダンシーのところですが、平成18年7月の豪雨はすごい豪雨だったというのはかすかに記憶があるのですが、そのとき、見ると全部アウトですよ。バイパスに多分なるんだらうと思うんだけど、国道20号が1本ぐらい迂回したって、この状況は余り変わらないですよ。そういうことからすると、河川改修との関係ということも大事なポイントになってくると思うのですけれども、そっちのほうの可能性とかそういうのはどう考えたらいいんですか。多分到底期待できないとか、大変なことなんだとか、何かわかることがありましたら教えていただきたいのです。

○事務局

河川改修は、前回の平成18年7月の豪雨の雨に対して、同程度の雨では冠水しないような対策については既に完了しております。

○石田委員長

そうすると、平成18年7月豪雨ぐらいの雨が降っても、多分大丈夫だろうと。

○事務局

はい。天竜川に放出しているのですけれども、諏訪湖の放出量をアップして、下流のほうもそれにあわせて改修しております。

○石田委員長

とすると、ここはもはや余り問題になってないと考えてもよろしいですか。

○事務局

その当時の雨量であれば、そうですね。

○事務局

ちょっと補足を。平成18年7月の豪雨、諏訪湖は長野県が管理している湖なのですが、その左下のほうの岡谷のジャンクションのほうから下に、天竜川に流すための改修というのをやって、平成18年7月ぐらいの豪雨であれば、諏訪湖の水位が上がらないような対策は完了している。このところ、いろいろと想定外の災害が続いていますので、これを超える可能性が1つあると思っています。

もう1つ、断面が載っていますけれども、その断面図をご覧いただきたいのですが、諏訪湖の計画高水位よりも今の国道20号の高さは低いのです。ですので台風とかの集中的な一日ぐらいかけて降る雨もありますけれども、1～2時間で降る集中豪雨みたいなものには対応できないというのが実態としてあります。平成18年7月以降、対策を打っていますが、その後、平成25年9月16日、写真を載せておりますが、この台風18号などでも冠水という事態は発生しており、平成18年7月のときとはちょっと違うメカニズムなのかもしれませんが、この周辺の道路が使えなくなるという事態が発生しているので、やはり

何らかの対策が必要なのではないか。そこは変わってないと思っております。

○石田委員長

計画高水位がこれ以上下がるということは、多分ないわけですね、河川改修の計画においても決められているので。

○事務局

やろうとすると、どうしても天竜川の、諏訪湖からの入り口から下流まで全域的に変えていかなければいけないので、すごい時間がかかってくる話だと思っています。

○石田委員長

ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

細かいことなんですけれども、表現だけの問題なのですが、例えば、10ページ目の平常時と混雑時のことで、19分増加と書いてあるのですが、倍になっていますよね。どっちのほうがインパクトが強いんだろうかと。

あと、12ページの30分カバー圏の人口の変化というところも、3割減少と書いてあるのですが、ここの人口の母数が諏訪地域の人口だとすると、20万人ぐらいですよ。とすると、9割カバーしていたのが6割になってしまうということですよね。3割減少というのと、9割が6割になってしまうというのと、どっちがインパクトが強いんだろうかと、ちょっと思ってしまったので、参考にさせていただければと思います。

もう1つ、先ほどの栃木もそうだったのですが、現に要請限度を超えているわけですね。要請限度というのは、道路管理者として何かしないといかんのでしたか。

○事務局

市町村長が要請することができるということです。

○石田委員長

今までそういう要請はございましたか？

○事務局

我々への直接的な要請はありません。

○石田委員長

非常に辛抱強く、要請できるにもかかわらず、まあ要請しても、ということあるのかもわからないけれども、要請という行為自体がまだ発生していない、そういう理解ですか。

○事務局

栃木県の場合ですと、7年ぐらい前はもっとひどかったのですが、この区間を全面通行止めにして、路面を全面的に打ち替えをしました。それまではもっとひどくて、雨のたびに苦情を受けたりしていましたので、思い切って全面通行止めをして路面打ち替えをしました。

○事務局

補足しますと、制度上の要請はないですが、例えば地元の自治体とかからいわゆる要望という形では来ているという状況です。

○石田委員長

ありがとうございました。全面通行止めをして打ち替えをされたんだけど、そのときの迂回とかはどのようにされたんですか。

○事務局

隣の市道側のほうに、長い時間かけて調整をして、迂回をすることを認めていただいて、実施しました。

○石田委員長

そういうこともある意味ではリダンダンシーの重要な項目かなと思いますので、データとして整理しておいたほうがいいのかとちょっと思いました。

いかがでしょうか。先ほどと同様ですけれども、最後のほうの課題のまとめとか、政策目標の案とかということについて何かご注意とかご意見等ございましたら、お願いしたい

と思います。

では、1つだけですけれども、観光ということで、湖岸のところが大事な観光資源だと思うのです。そのことに対して、国道20号が混雑する、あるいは事故が渋滞とか出入りによって発生して、いろいろな意味で観光の魅力を失うということになっている可能性が結構あるんじゃないのかなと思いますので、その辺をちょっと表現していただければありがたいなと私は思いました。ご検討いただければと思います。

いかがでしょうか。もしないようでしたら、この案で承認をしたということにさせていただきますと思いますが、よろしゅうございますね。どうもありがとうございました。

それでは、これから意見聴取の方法について、まとめて議論してまいりたいと思います。説明をお願いしたいと思います。

○事務局

それでは、栃木のほうの資料でご説明をいたします。

17ページをご覧ください。意見聴取の方法でございますが、まず、課題についてと政策目標の案につきましては、選択式と自由回答で答えていただこうと思っております。それから、道路整備の必要性につきましては、選択式で1つを選んでもらうという形にしたい。配慮すべき事項につきましては、自由回答という形で考えております。

18ページをご覧ください。意見聴取の対象とその方法でございます。住民の方々でございますが、関連する3市の全世帯に全戸配布、約8万世帯でございますが、こういうことを考えております。

留め置きとしまして、周辺の市町の役場、道の駅にこの資料を置きまして、留め置きで配布を考えております。

Web 関係でございますが、国のホームページ、それから県、市のホームページにリンクバナーを張りまして、関心のある方は入っていただけるような形でいきたいと思っております。

関係団体でございますが、野崎工業団地周辺の団地会員、トラック協会の会員の方々に団体を通して郵送で各社へ配布というふうに考えてございます。

ヒアリング調査でございますが、これは基本的には面談でございます。まず、事前説明の中ではいろいろご助言いただきまして、教育関係につきましては、関係する小・中学校を3校に増やしてございます。トラック協会につきましては、広域的な動きを把握しよう

ということで、東京都から青森県まで、国道4号が通ります全都県のトラック協会に聞きたいと思っております。それ以外は記載のとおり、当初どおりの案で考えてございます。

19ページをご覧ください。実際に配布する資料の内容でございます。調査概要、現状等をまとめたものでございます。本日の資料をコンパクトにまとめて資料にしたいと思っております。

20ページが留め置き用の質問票でございます。こういう形で、選択式、それから自由意見が書けるような形で用意をしたいと思っております。

21ページが関係団体の会員企業に配る資料でございます。住民の方々と少し違いますのは、質問②とか質問③で、質問項目が少し細かくなっております。それ以外は基本的には全く同じ項目を並べてございます。

22ページが回答していただくはがきでございます。回答はこの返信用はがきに書いていただいて、ポストに投函していただくというようなことを考えてございます。

以上でございます。

○事務局

続きまして、長野諏訪地区について、資料3の19ページをご覧いただきたいと思えます。まず、意見聴取の内容ですけれども、これは国道4号と同じでございます。

20ページの意見聴取の対象でございますけれども、意向調査、アンケート等については、住民の方には、沿線住民、直接関わります諏訪市と下諏訪町の住民には全戸配布。それから、周辺の住民ということで、6市町村には市町村役場に留め置きということでお願いしたいと思っております。それから、広く一般市民には、Webでお願いします。

その下の事業者等については、製造業については商工会議所、物流業についてはトラック協会を通じて会員企業に配布していただく。観光業、宿泊業についても観光協会を通じて会員企業のほうに配布して意向調査を行うというように考えております。

ヒアリング調査については、製造業、物流業については商工会議所、長野県トラック協会の関連する会社等々にヒアリングを行う予定でございます。観光業についても、観光協会、それから首都圏、中京圏の旅行代理店なども含めてヒアリングを行う予定です。医療機関については、諏訪広域消防本部、諏訪赤十字病院、この2つにお願いします。それから、公共交通機関としてバス会社、タクシー会社等々にもヒアリングを行う予定です。観

光客についても、直接 150名ほどにヒアリングを行う予定にしております。

地域への周知方法でございますけれども、市町村のホームページにバナーを設置するか、新聞広告、チラシ、長野国道のホームページでの広報を予定しております。それから、オープンハウスによる意見聴取ということで、この地域は過去に反対運動の動きもございましたので、丁寧にやるということで、行政と住民が直接対話して、より正確にわかりやすく説明した上で意見聴取をしたいと考えております。

21ページでございますけれども、これについては先ほどの国道4号と同様、調査の概要、それから22ページについては現状と課題、今回お示しした課題等々を示しながら意見をいただく予定になっております。

23ページの調査票ですけれども、これについては国道4号と同様ですので、説明は省かせていただきます。

以上でございます。

○石田委員長

いかがでしょうか。

○二村委員

まず、矢板のほうのケースから伺いたいのですが、地域からの意見聴取方法、意向調査のところ、関係団体というところで、トラック協会に関しましては国道4号沿いの東京都から青森県までと聞くと書いてあります。その上の野崎工業団地等の周辺工業団地会員企業となっておりますが、ここの会員企業というのは、こちらの色づけした地域の中のというふうに理解したらよろしいでしょうか。

○事務局

ここにつきましてはそのように考えています。

○二村委員

ネットワークというか、この道路、この部分ではありますが、せめて現在の大田原市の中ぐらいまで、もう少し広い範囲で、こういう工業団地等がもしあれば、もしくは大きな企業等の集積があるような場所があれば、聞いたほうがよろしいのではないかと思います。

本当に一部分ではありますけれども、使っているのはこの周辺の方ばかりではないと思いますので、住民の方となりますと非常に数が多くなってしまいますから、そこはまあよいとしても、企業の方、工場等の方々にはもう少し広く聞かれてもよろしいのではないかなと思いました。

○事務局

分かりました。

○二村委員

もう1点、同じことなのですが、今度は諏訪のほうですが、先ほど、物流業では長野県トラック協会ということですが、ここだけ聞かれるんでしょうか。これはどうですか。

○事務局

交通特性で言いましたけれども、通過交通が少なく、地域を通る内々、内外の交通が多いものですから、長野県内の会社ということにしております。

○二村委員

そこで、「(諏訪地区)」になっているのですが、これは諏訪地区だけで足りるんでしょうか。もちろん内々交通が多いということでも足りるということであれば、全く異論はないのですが、この地区だけでよいのでしょうか。

○事務局

ヒアリング調査のところで、県のトラック協会みたいなのところにも聞こうと思っています。県全体の話として、まず県のトラック協会に聞きつつ、特に通過交通が2割弱とかなり少ない地域ですので、地域のことをよく知っているだろう、足を持っている交通が多いということですから、諏訪のトラックの方々に集中的に聞いていきたいということで、このようにさせてもらっています。諏訪が大体2割弱で、矢板・大田原が大体4割超えるぐらいの、大型交通の量が倍ぐらい違いますから、そのような差をつけさせてもらったということです。

○二村委員

分かりました。

○石田委員長

ほかに。

○中村委員

二村先生が物流を聞くので、何かバスのことを聞かなければいけないかなと思いますけれども、諏訪のほうで、公共交通機関でバス会社とあるのですが、ここは路線バスが大分通っているところなのでしょうか。

○事務局

路線バスも通っています。(市営の市内循環バス)

○中村委員

先ほどの話で、観光でいろいろな場所があるとすると、観光バスも割と出入りがあるところなんでしょうか。

○事務局

あります。

○中村委員

国道4号のほうは路線バスは通ってないところなんでしょうか。

○事務局

市営バスですね。市内です。

○中村委員

国道4号のあそこの区間は通っていない？ 通っているんですか。

○事務局

数は少ないんですが、通っていると思います。

○中村委員

気にしなくてもいいぐらいならいいかなと思いますけれども、一応公共交通機関とすれば、お声がけはしてもいいかなと思いました。

○事務局

分かりました。

○石田委員長

いかがでしょうか。

○二村委員

素朴な疑問ということで、質問票なんですけれども、「リダンダンシー」という言葉を使ってらっしゃって、地域住民の方がその言葉をおわかりになるかどうか、何か説明を加えるか、もしくはほかの言葉を使うであるとか、必要かなと思いました。

○石田委員長

ありがとうございました。どうぞ。

○牧野委員

矢板のほうですが、政策目標のところ、今さらのことなのですけれども、こちらは小学校の通学路があるということで、例えば、諏訪のほうと比べたときに、どうしても車とか産業とかというのが中心に書いてあって、安心して歩く人の目線がどうもこちらの矢板のほうには表現として入ってないかなと。道路は車だけのものではなくて、歩くという目線も必要かなというふうに思ったところですが、諏訪のほうでは「安心・快適な暮らしづくり」というところで少し表現ができていかなと思うので、比べていくとそのような感じを受けたので、ちょっと工夫していただければと思いました。

○事務局

ちょっとお答えをさせていただきます。確かに諏訪のほうは、医療とか沿道環境みたいなところを結び合わせて「安心・快適な暮らしづくり」というものを立てております。

それに対して矢板・大田原のほうは、途中でご指摘ありましたけれども、「沿道環境（騒音）の改善」というようになり絞ってしまったりしていますので、道路が住居に近接して歩道が狭くて、不安とかヒヤリ・ハット情報も寄せられているということがまとめの資料などにわかりやすく出るようなものに修正をしていきたいと思います。そのときに、騒音だけでなく、大気とか振動ということもありますので、例えば住環境とか暮らしとか、何らかそういうもうちょっと身近な表現を使っていきたいと考えますので、そういう方向で修正することをやってまいります。

○石田委員長

ほかにいかがですか。

今日は2つ一緒に見せていただいたのですけれども、矢板のほうの19枚目と諏訪の21枚目を見ますと、随分印象が違うんですね。「第1回意見聴取」とか書いてあるのと、「皆さまの声で……みちづくりを進めます」と書いてある。やわらかく、やわらかくしたほうがいいのかと思いましたので、お互いに学び合っただければと思います。

○事務局

ご意見を聞かせてくださいとか、そういう表現の工夫をします。タイトルのページからして「意見聴取」、漢字4文字、みたいな感じになっていますので、一般の方が手にとって漢字が並んでいると心の壁も上がりますので、そういったことにならないような工夫をまいります。

○石田委員長

お願いします。どうぞ。

○小濱委員

国道4号のほうの21ページの工業団地、トラック協会の皆さんへの調査票の中でちょっと気になったところなのですけれども、質問の③—1のところ、目的について全て選ん

てくださいと書いてますでしょう。この中に「通勤」が入っているじゃないですか。ちょっと違和感を持ったんですね。一般の住民の方にどうやって使いますかというときは通勤はありかもしれないけれども、トラック業者とか工業団地の方々にヒアリングをかけるときに、工場の人全員にかけるのではなくて、代表の方に行くんですね。そうすると、困るんじゃないかな。それとも、うちの従業員はほとんど通勤に使っているよということ聞かれますか。

○事務局

これは、団体ではなくて個別会員企業です。

○小濱委員

運送というのものもあるけれども、配達とかというものもありかなと思ったんです。運送というのは幅広いじゃないですか。遠くまで運送する場合もあるけれども、市内のちょっとそこまで持っていくというものも入ってしまうでしょう。でも、恐らく聞きたいのは、さっきの内々、内外の話じゃないですけども、下のほうに、どこに運びますかと、何%と書くようになっていますけれども、ざっくりしたつかみでいうんだったら、この並びが同じレベルじゃないような気がするので、ちょっと考えられたらどうかなと思います。

○事務局

はい。ありがとうございます。

○小濱委員

それから、諏訪のほうでは、問2はすごく答えづらくないですかね。品目を書いて、年間取扱量を書いて、取引先を書くというところがすごくハードルが高い気がしてしまって、例えば、扱っている品目がすごく多い会社は、全部書くのは悩んでしまいそうですよね。だから、もう少しざっくりした聞き方でもいいのかなという気がして、こういう書き方なんでしょうけれども、例えば、主要品目とか、一番配送量の多いものベスト3をお書きくださいとか、そのほうが書きやすいような気がしました。

○石田委員長

ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

○二村委員

すみません、諏訪のほうですけれども、今、質問票を見ておりましたら、国道20号の代替に使われる路線ということで、湖岸通りというのがあるのですが、これはどこですか。国道20号とはまた別に、もう1本あるのですか。

○事務局

はい、諏訪湖と国道20号の間に市道がございます。

○二村委員

ありがとうございます。

○中村委員

これはちょっと教えてほしいのですが、諏訪のほうの質問票の間11で、「地域の課題について、貴事業所が具体的に行っている対応方法があれば、お聞かせください」というので、おもしろいなと思ったのですが、これの2番目の「車両の大型化を抑制している」というのは割と今、日本ではあるのでしょうか。地域の課題のために、運送会社、製造業、物流業が大型化を抑制しているということってあり得るのでしょうか。

○事務局

ここでの説明は、多分、道路幅員が狭いので、大型車ではなくてそういった対応をしていると。

○中村委員

いや、だろうなとは思うのですけれども、そういうのがありそうなんですか、実際に。ありそうだとおもしろいなと思っているのですけれども。

○小濱委員

あると思いますね。中小企業で製造業の方が結構多いと思うんです。諏訪とか茅野とかですね。そうすると、今、道路の幅員に問題があるので、本当は4トン車のステンレスポディーが欲しいけど、曲がれないから2トン車にするみたいな話はよく聞きますね。

○中村委員

そうですね。ありがとうございました。

○石田委員長

これ、意見聴取活動はいつごろからやられるんですか。

○事務局

両事業、同じタイミングというわけではないのですが、どちらも今から、今日いただいたご指摘などを踏まえて、見せ方などを一回整理した上で、年末年始は避けたほうがいいかなと思っています。アンケート期間は1ヵ月ぐらいやろうと思っていますので、年明けから1ヵ月を考えています。成人式ぐらいまでは避けた後がいいかなと思っています。

○石田委員長

ということですので、質問をきちんと読んでいただいてご意見もいただきましたが、もしよろしければ、若干の時間的余裕がありそうですので、事務局に、ここをこうしたほうがいいんじゃないのかということをございましたら、お寄せいただければ非常にありがたいなと思いますので、よろしく願いいたします。

それと、次の地方小委員会で意見聴取結果の確認ということが、一番最後のページに両方とも出ていますよね。そのときに1つお願いなのですが、住民基本台帳に登録されていない方で、関心をお持ちの方もおられる可能性もありますので、そのところの見せ方ですね、なかなか難しいのですけれども、次の小委員会でその結果が出てくるので、その表現の仕方について、ちょっと心配のし過ぎかもわかりませんが、また相談させていただければと思いますので、よろしく願いをいたします。

○事務局

分かりました。見せ方ですね。単に結果、円グラフとかだけをぽんと出すのではなくて、とれたデータがどういうものなのかみたいなあたりをちゃんと書いて、ということだと理解しました。

○石田委員長

はい。よろしいですか。ほかに何かございましたら。

途中でも若干出ましたけれども、両方とも、随分昔に都市計画決定が既にされてますよね。

○事務局

全線ではなくて、一部抜けているところもありますけれども、概ねされています。

○石田委員長

多分、こういうことをし出したら、あの都決どうなっているんだ、こうなっているんだというご意見、あるいはご質問をいただくことになると思うのですけれども、そのときには、そのことも、変更も含めて最善の案を追求していくんだというお考えは表に出されるんですか。

○事務局

今ある都市計画に拘泥しないというスタンスで意見をちゃんと聞きたいと思っています。

○石田委員長

そういうことは、別に改めて宣言しなくてもいい、自然体で臨む、そういうことでもいいですか。

○事務局

はい。今回の資料も、都市計画の情報を全く落としてないわけではないのですが、逆にちょっと議論があったほうがよかったのかなと思ったりもしたのですけれども、あえて落とさせていただきました。最低限の都市計画情報で意見を聞くと、そういった都市計画が

今あることに拘泥せず、地域からの意見を聞き、それに対して対応方針を選んでいったという形になるかなと思っています。

○小濱委員

委員長、ちょっと最後に。

○石田委員長

どうぞ。

○小濱委員

諏訪の観光系の皆さんへのヒアリングの調査票でちょっと気がついてしまったので、意見を言わせていただきたいと思います。

問2のところ、主な観光客の出発地と主な観光客の旅行形態というところがあります。全て当てはまるものという、多分これ、全部チェックしてしまいますよ。ですから、主など聞いているので、最も多いもの1つだけとかとやったほうが特徴が出ると思うんです。多分これ、全部当てはまってしまうんです。

○石田委員長

そうですね。ありがとうございます。

できれば、今みたいな話をもっと沢山伺えればありがたいと思いますので、2週間ぐらいの間に時間をとっていただいて、もし何か追加のご意見があれば事務局にお寄せいただく、それぐらいのスケジュール感でいいですか。

○事務局

はい、大丈夫です。

○石田委員長

ということですので、今日だけではなくて、またいただければ非常にありがたいと思います。

それでは、もしないようでしたら、審議についてはこれぐらいにしたいと思いますが、

その他というのが5番目にあるのですが、何かありますか。

○司会

特にありません。

○石田委員長

それでは、私の役目はこれぐらいで、事務局にお返しします。

○司会

ありがとうございました。

なお、本日の委員会の結果につきましては、速報を後日公表したいと考えております。速報につきましては、委員長にご一任をいただければと考えておりますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。そのように取り計らわせていただきます。

また、議事録につきましては、速やかに事務局で取りまとめ、各委員の皆様のご確認を得た上で、ホームページ上で公表させていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、これもちまして、社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会を閉会させていただきます。

本日は長時間にわたり熱心なご議論、ありがとうございました。

——了——