

第8回 交通対策特別委員会記録

1 日 時 平成 29 年 4 月 19 日（水） 午後 1 時 30 分 開会

2 場 所 議会委員会室

3 出席委員 5 名

委 員 長 宮 澤 一 照

委 員 村 越 洋 一

” 植 木 茂

委 員 霜 鳥 榮 之

” 高 田 保 則

4 欠席委員 1 名

副 委 員 長 阿 部 幸 夫

5 欠 員 0 名

6 職務出席者 1 名

議 長 関 根 正 明

7 説明員 3 名

建 設 課 長 杉 本 和 弘

建 設 課 長 補 佐 松 木 博 文

建設課まちづくり係長 山 崎 一

8 事務局員 3 名

局 長 岩 澤 正 明

庶 務 係 長 池 田 清 人

主 査 道 下 啓 子

9 件 名

- 1) 現地調査（新井スマート I C 及び妙高サービスエリアの現状確認）
- 2) 新井スマート I C の 24 時間化に向けた取り組み状況等について
- 3) 妙高サービスエリアへのスマート I C 設置推進に向けた取り組み状況等について

○委員長（宮澤一照） ただいまから交通対策特別委員会を開会いたします。

1) 現地調査（新井スマート I C 及び妙高サービスエリアの現状確認）

○委員長（宮澤一照） ただいまから交通対策特別委員会を開会いたします。

まず 1 点連絡ですが、阿部副委員長につきましては、療養中ということで本日欠席となりますので、よろしくお願いたします。

委員長交代の際は、副委員長が不在ですので、年長委員の高田委員より代理で委員長を務めていただきたいと思いますのでご了承願います。

それでは初めに、特別委員会のこれまでの活動について、簡単にお話をさせていただきます。交通対策特別委員会につきましては、御存じのとおり鉄道利用の利便性向上と、上信越自動車道の利便性向上の 2 つの調査を目的としております。

鉄道利用の関係では、鉄道事業者への要望活動や妙高高原駅と新井駅のエレベーター設置事業の中止を受け、そ

の対応方法などについて調査し、それらについて昨年の12月定例会において中間報告をさせていただきました。

鉄道利用の関係につきましては、まだまだ課題が残っていますが、今のこの特別委員会の調査としては一つの区切りがついたのかなと思っております。

そういうことで、今後はこの特別委員会としまして、もう一方の調査項目である上信越自動車道の利便性向上の調査に取り組みたいことから、本日お集まりいただいた次第です。

皆様のご理解をいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

上信越自動車道の利便性向上ということで、現在、市では新井スマートインターの24時間化と、妙高サービスエリアへのスマートインター設置に向けて取り組んでいます。

新井スマートインターは皆さんよく御存じと思いますが、妙高サービスエリアについては、その周辺も含めてどのような状況か御存じない方も多いいと思います。

そこで、本日の委員会ではレジメに記載のとおり、まず新井スマートインターと妙高サービスエリアの現地調査を行いまして、そのあと、これまでの取り組み状況や課題等について説明を受け、事業実施の影響や今後の対応策などについて、調査していきたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。

また、本日は所管課である建設課長ほか担当の方々から出席いただいておりますので、よろしく願いいたします。

○委員長（宮澤一照） 私の方で、一通り話しをさせていただきましたが、ここまでで皆さんの方から何かございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（宮澤一照） なければ、建設課から何かご発言ありますか。

○建設課長（杉本和弘） 特にございませぬ。

○委員長（宮澤一照） それでは時間もありませんので、早速、1）現地調査を議題とし、移動したいと思います。移動をお願いします。

出 発 午後1時31分

帰 庁 午後2時45分

2) 新井スマートICの24時間化に向けた取り組み状況等について

○委員長（宮澤一照） 皆さん、大変お疲れ様でした。引き続きレジメに沿って会議を進めさせていただきます。現場の状況を踏まえまして調査していきたいと思っております。新井スマートインターの24時間化に向けた取り組み状況等についてを議題とします。これはレジメ2)です。この件につきまして、建設課長から説明をお願いします。

建設課長。

○建設課長（杉本和弘） それでは新井スマートインターチェンジの24時間化につきまして、ご説明をいたします。

まず、目的でございますけれども、新井スマートインターチェンジにつきましては、平成17年1月11日の社会実験開始から12年が経過しております。また、恒久化となりました平成18年10月1日から10年が経過しているというような状況でございます。これまでにおよそ348万台、1日平均で約900台が利用しているというところでございます。しかしながら、現在は朝6時から夜10時までの16時間運用となっており、深夜、早朝は利用することができないということから、いろんな面で支障をきたしているという状況でございます。今後の新井スマートインターチェンジを取り巻く環境の変化といたしましては、高速道路が平成30年度末に4車線化になるということで交通量の増加が見込まれております。また、ロッテリゾートの開業などによりまして、交流人口の増加、誘客の促進が言われております。それと、大規模災害時での高速道路が物資の運搬路などとして、期待が非常に高まっているということが

ございますし、防災拠点といたしまして、国土交通省から重点道の駅へ選定された道の駅あらいの機能強化を図る必要があるというふうに考えています。これらのことから、新井スマートインターチェンジの24時間化というのは、当市にとりましては非常に重要だと考えているところでございます。

2番目の取り組みの経過といたしましては、運用時間を変更するにあたりましては、スマートインターチェンジ整備事業制度実施要綱に基づきまして、国交省に対しまして、変更実施計画書及び変更連結許可申請書を提出しまして許可を得る必要があります。この申請の前段といたしまして、スマートインターチェンジ新井地区協議会で、推計の交通量ですとか、費用便益等について、検討、調整いたしまして、変更を決定することが必須の条件となっております交通量推計、費用便益等の業務を27年度に専門業者に委託し、実施をしたところでございます。この調査結果につきましては、B/C、費用便益比、採算性がいずれも基準値と言われております1.0を下回る厳しい結果となりました。こんな中で、国のほうと協議を行う中で、国土交通省が現在、上越圏内の交通量の再配分を含め再検討を行っていただいているというような状況であります。

3番目の今後の見通しでございますけれども、国土交通省、ネクスコ東日本等と協議を重ねまして、合意形成をしたのちに、新井地区協議会を立ち上げまして、変更を決定することといたしております。先ほど言いました変更実施計画書、変更連結許可申請書を今年の8月頃を目途に、国土交通省へ提出したいと考えております。また、その後、国土交通省の連結許可が下りたのちに、各管理主体が案内標識ですとか、システム等の改修を行いまして、地区協議会において広報を実施したい。本年12月1日から24時間運用開始を目指す、ということになるかと思っております。

4番目の、24時間化に必要な要件といたしましては、十分な社会便益が得られること、これは採算性ばかりでなくて、既設のインターチェンジや周辺道路の安全かつ円滑な交通の確保が図られること、インターチェンジアkses時間の改善、それと災害の恐れのある一般道路の区間の代替としてどうかということ、地域活性化施策の支援などについて検討することになるかと思えます。

新井スマートインターチェンジの整備後でございますけれども、中郷・上越高田の既設インターチェンジにおける出入交通量の合計が、整備前の前後の既設インターチェンジにおける出入交通量の合計を上回る見通しであることを確認することが必要と言われております。

この整備により、日本高速道路保有の債務返済機構の債務返済計画全体に支障を与えないことが条件と言われております。

構造や管理・運営につきましては、地区協議会において調整されたものであることが条件として挙げられております。

これらのことを整理いたしまして、関係機関と調整を図りながら、一日でも早い24時間化を目指していきたいと考えております。以上でございます。

○委員長（宮澤一照） ありがとうございます。今ほどの説明に対する質疑、または皆さんのご意見を伺いたと思います。

植木委員。

○植木委員（植木 茂） 2、3今の説明で質問したいんですが、今後の見通しとしては計画書、申請書を出して本年度の12月1日に24時間化の運用を開始したいという目標をもっているということなんですが、今までの基準値1.0を下回っているというふうな話もあるので、厳しい面もあるようですが、見通しはどのようなものでしょうか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 前回、提出しました際には17年度の交通量推計で取りまとめを行ってございましたけれども、提

出された後に、22年度の交通量の推計が出てまいりました。それをもとに、大きく言いますとこの辺ですと、18号線ですとか、8号線の交通量を高田河川河国のほうで、何台にもう一度しようという調整をしておりますので、その辺の調整をまって、今後B/Cがどうなるのかの推移をみながら、また、関係機関のほうと調整をしていきたいと考えております。

○委員長（宮澤一照） 植木委員。

○植木委員（植木 茂） それが大事だなと思うわけです。新井地区の協議会を立ち上げるということですが、メンバー構成がどのような形のメンバーで、何人くらいの方が構成員になれるのか教えてください。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 新井地区協議会の委員のメンバーにつきましては、座長が妙高市長ということでございまして、委員につきましては、当初の一番最初の設置のときに民間の方ですとか、観光協会、商工会の方からはいつていただきましたけども、関係機関による委員構成で協議会の方は進めていきたいと考えていきます。

○委員長（宮澤一照） 植木委員。

○植木委員（植木 茂） そのメンバーについて、構成が分かりましたら委員に知らしめていただきたいのですが、その旨要望しておきます。

○委員長（宮澤一照） 今の要望、よろしく願いいたします。

○建設課長（杉本和弘） はい。

○委員長（宮澤一照） 植木委員。

○植木委員（植木 茂） 実際に、基準1.0を下回っていることなんですけど、妙高市としては、今、ロッテリゾートがオープンするというのが課長から話がありましように、ぜひとも新井インターに24時間化してほしいという要望が非常に多いと思います。そこで、それには妙高市の市民の皆様が大いに利用してもらわなければ、そういう形にはなって来ないと思いますので、なるべく市民の皆様こういう形の要件が必要なんだと、ぜひとも新井スマートインターチェンジを大いに利用してくださいというPRも必要ではないかなと思うのですが、その辺はどんなものでしょうか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 広報ですとか、妙高チャンネルなどを通じまして、今後も呼びかけをしていきたいと考えております。

○委員長（宮澤一照） 霜鳥委員。

○霜鳥委員（霜鳥栄之） 現地でも説明いただいたのですが、防災拠点という位置づけですよね。これは非常に大事だなと思うんですけど、防災拠点を前面に出して機能強化を図る。この辺を前面に出すことによって国交省の受け止め方で若干の違いはあるのですか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 当然、国交省サイドで重点道の駅として選定したわけでございますので、その辺については国交省で力を入れていただいていると思っておりますが、実際にその対応するところは、ネクスコ東日本ということになります。ネクスコからすると先ほどから採択要件に必要な、費用対効果がどうなるのか、というのを非常に気にしているところでございますので、よくまとめた中で、ネクスコに要望していきたいと思っております。

○委員長（宮澤一照） 霜鳥委員。

○霜鳥委員（霜鳥栄之） それとあわせてですね、重点道の駅、道の駅あらいがそういうふうに、国交省のほうでもアピールしているわけですね。地元としても、道の駅に増設、拡張をやったりと、いう形があるんですが、当然イ

ンターだから出入りしなかったら、ということもあるんですけど、だけど、道の駅のからみの中でもって、例えば、防災拠点だからこうなんだという何かアピールするというのは、ここで考えられるものはないですか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 先ほども言いましたが、国交省は防災拠点ということで、非常に力が入っているわけですが、やはり設置者側は、会社経営ということもございますので費用対効果を非常に重視しながら見ていることもございますが、私どもと国交省との話の中では、やはりそういうところを前に出して、今後もPRしていこうという話し合いはついているところでございます。

○委員長（宮澤一照） 霜鳥委員。

○霜鳥委員（霜鳥栄之） 費用対効果うんぬんということは、結局はそこでもって、防災うんぬんだけじゃでなく、道の駅のからみの中でもって、何をメインにしてアピールするか、そこでもって、出入りをどう考えるか、おおいに結構、必要なことだと思うんですけど、それと合わせて、利便性の問題があると思うんですね。利便性という問題は、結局、地元住民、市民だけの問題でなくて、何かアピールした中で、ここを使って目的地に行くとか、目的を果たすという、こういう形になってくると思うんですけど、先ほど現地でも話しましたが、乗り入れはいいけど、出口はなかなかというのは、この辺のところも併せて検討していただきたいなど。出入りするといったときに、結局イベントががらみといったものも大いにからんでくるんだろうと思うんですけど、その辺のところも、何か目玉として掲げて、アピールしていく必要があると思うんですけど、その辺はまだこれから先じゃなくて、いまそれをやっていかないと、その費用対効果の目的、そこを果たすという形の中では、参考資料としては出てこないと思うんですが、その辺のところは今後の対応の中で何かありますか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 今年の3月に、企業個々への聞き込みも国交省からしていただきましたし、けいなん病院から高速道路を使って、救急車による搬送はどのくらいあるのかなど、そこら辺のいろんな調査をしていただいてですね、今後その辺もまとめた中で、国、それとネクスコには要望をしていきたいと考えております。

○委員長（宮澤一照） 霜鳥委員。

○霜鳥委員（霜鳥栄之） もう一点だけ、取り組みの経緯の中で一番最後なんですけど、28年度に国土交通省が交通量の再配分等を含めて再検討、この中身を具体的に教えていただけませんか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 今、幹線道路と言われております、この辺で言いますと国道8号線、18号線、高速道路、それと、山麓線というような大きな道路につきましては、全体の交通量を見た中で、全国それと新潟県、上越中央というような形で、この幹線に何台の車が流れて、中には高速道路に行く車もあるでしょうし、一般車道に流れる車がある中で、大きなアクセス形態を考えた中でやっております、18号線だけを増やしたり、8号線だけを増やしたりすることはなかなかいかないというのが国の進めている交通推計ですから、その辺を17年度の交通量調査に基づいて、今現在やってきたものを、22年度の交通量調査でもう一度置き換えていくということでございます。ただ、ちょっと心配していますのは、年々人口は減ってきますと、その辺の交通量が減ってくるというのが、どういう風に影響してくるのかというのが、非常に心配なところでありますが、今、置き換えを行っているところでございます。

○委員長（宮澤一照） 高田委員。

○高田委員（高田保則） 一点だけお願いします。再配分を28年度でということでございますし、また、27年度において交通量の推計を業者委託したということですが、今現在、行われている上信越道の4車線化を完成することによ

って、東京への流通機構が大分変わるといことが予想されていますよね。長岡回りでの物流が、上越から藤岡へ、上信越自動車道に相当の乗換といえますか、そういう経路が変わるんじゃないかといことで、推計されていますけど、27年度のときに、どのくらいその迂回といものが、この推計の中に加味されているか、その辺はどうなんでしょう。

○建設課まちづくり係長（山崎 一） この件につきまして、わたくし山崎が回答させていただきます。こちらにつきまして、国交省のほうで、推計っていいですか、交通センサスといものを5年に一回やっているんですけども、先ほど課長申し上げた17年、その次22年といことで、交通センサス、その結果で配分を受けまして、それで市の方で27年度に委託した推計につきましては、高速道路も国道18号も一応、4車線の計画で、配分、推計しているという結果でございます。一応、平成42年の交通量を推計して、計算しなさいというルールで、国交省で示されておりますので、その時点での推計データという形になっております。

○委員長（宮澤一照） 高田委員。

○高田委員（高田保則） 18号線と8号線、北陸自動車道、その辺との兼ね合いといえますか、8号線と18号線は下道ですから交通量は変わらないと思いますが、北陸自動車と上信越自動車は、上信越自動車道は4車線化によって、当初、事故対策もあったのですが、物流において、相当、北陸自動車道から上信越自動車に流通がかわるだろうといことで、大きな話題になったと思うのですが、その辺ですかね、18号線のいわゆる交通推計、上信越自動車と、また、北陸道と8号線、その辺がですね、どのくらいの比率で、こちらに流れるとい推計をされているのか。それが私、問題といえますか大きな要素だと思うんですよね。だから、交通量が同程度といことになれば、現状と対して変わらないですけど、片方が減って、片方が増えるといことは、4車線化によって、十分、予想されることとございますので、東京に行くのに、3分の2くらいの距離で行くわけですから、物流としては相当有利な路線となるわけなんで、その辺の加味がどれくらいできているかといことが、新井も全面的に交通量が増えたとしても、新井スマートインターチェンジが同じ割合で増えるといことにはならないですけども、その推計の仕方によって、この利用量も相当変わってくると思う。その辺はどうか。

○委員長（宮澤一照） はい、山崎係長。

○建設課まちづくり係長（山崎 一） 8号線ですとか、今ほどの話の北陸自動車とか、そちらからの人の流れですとか、物流の変化、そういったところについては、加味しておりません。

○委員長（宮澤一照） 高田委員。

○高田委員（高田保則） 私が運送会社を経営していれば、東京、関東方面に行くにはどうしたらよいか、こういう4車線化で、すごく便利になったといことならば、やはり、距離が短いほうを使いますよね。燃料費から、交通料金から考えて、まあこれ多分、三角形の底辺ですから、相当になるんですよね。そんなところで加味しないといのは、27年度の委託された中で、そういうものが加味されないといのは、ちょっと不思議なんで、今の分岐点が1.0以下になるといのは、その辺に大きな要素があるんじゃないかと思うんですけど、今後、その辺の見直しはやられるようですか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 例えば、18号線と高速道路で2万台がありましたと、どちらの方に、どのくらいの車を流すといことは、結構、上の方で決めてくるんですけども、私どもだけが事業をやっているわけではございませんので、今、18号線も4車線の事業に取り組んでおりますので、その辺のことを非常に国では気にしているわけとございます。うちのほうの24時間化だけ考えれば、少し高速道路に今後流れるような計画もできるんですけど、そうしますと、他の計画との整合性も取らなくてはならないといことで、私どもしていないのでよく分かりませんが、

神経質な配分を国の方ではしているということは聞いております。

○委員長（宮澤一照） 高田委員。

○高田委員（高田保則） しつこいようですが、例えば今の上越ジャンクションまで北陸道では一本ですが、この4車線化の完成によって、長岡回りで東京に行くのか、長野回りで行くのか、その辺の選択というのはスマートインターチェンジの交通量に相当影響すると思うんですよね。その辺を加味しないのかということを知りたい。

○委員長（宮澤一照） 杉本課長。

○建設課長（杉本和弘） 先ほどもお答えをいたしましたけども、私どもとすれば高速道路に流していただきたいし、実際はそうなるんだろうと思いますが、そうしてしまうと、国の方では18号線の4車線化などの事業を進めているわけですし、その辺で、非常に神経質な配分を国でも考えていると聞いておりますし、実際は、事業調整をする中で、どっちもうまくいかなければいけないので、高速道だけに流すわけには、私はいかないんじゃないかと考えております。

○委員長（宮澤一照） 村越委員。

○村越委員（村越洋一） いろいろご審議いただいたので、私からは1点だけなんですけど、妙高市にとってこのスマートインターチェンジは観光面においてもそうだし、防災という面でも非常に重要な部分だというふうに思います。今ほどいろんな評価の仕方ですね、難しいところがあるなというふうに感じているんですけれども、一点、道の駅が拡大するという中で、そういったものの動向、それに対する評価をどのように考えいくのでしょうか。

○委員長（宮澤一照） 杉本課長。

○建設課長（杉本和弘） 当然、道の駅ができた関係では、18号線、高速道路の交通量が増えると思いますが、じゃあ、全国的に北陸地方規模的にどのくらいの影響になるのかというのは、なかなか難しい面があると思いますし、その辺というのは加味はいたしますけども、大きな圏域でみた場合には、なかなかそこで何十台というのは難しいのではないかな、というふうに考えております。

○委員長（宮澤一照） 村越委員。

○村越委員（村越洋一） 分かりました。もう一点ですね、先ほど、今後の見通しの中で新井地区協議会において変更を決定し、その後広報を実施するというふうな文言があるわけですが、具体的にどういった内容になるのでしょうか。

○委員長（宮澤一照） 杉本課長。

○建設課長（杉本和弘） 当然、ネクソさんは全国的に高速道路利用者に対するPRをしていくでしょうし、市といたしましては、市民のかたへ広報ですとか、横断幕ですとかを使いましてPRをしていくということになるかと思っております。

○委員長（宮澤一照） 村越委員。

○村越委員（村越洋一） その広報の方法なんですけど、やはり、市民の理解を得ながら機運を盛り上げて、さらにより良い方向に結び付けてという意味においても、広報の部分が非常に大事だと思いますので、しっかりとお願いしたいと要望しておきます。以上です。

○委員長（宮澤一照） 霜鳥委員。

○霜鳥委員（霜鳥榮之） 今いろいろありましたけども、スキー場のからみですね。ロッテ新井、リゾートスキー場のからみのものは、どの程度の見通しをたてているのか。今、広報が出てくると、当然そういうものを含めた中で広報もからんでいかんきゃいけないだろうと思うんですけど、これはカウントの中に入っているのか入っていないのか。今後の対応としてはどうするのか、考え方としてはいかがですか。

○委員長（宮澤一照） 杉本課長。

○建設課長（杉本和弘） 今現在ですね、スキー場の方から具体的に何台だというような数字が出てきていないものから、今のところは明確に何台というのは加味をしていないという状況でございます。

○委員長（宮澤一照） いいですか。ちょっと俺。

○臨時委員長（高田保則） 宮澤委員。

○宮澤委員（宮澤一照） 2、3点ちょっと聞きたいんですけども。今、霜鳥委員からも言われましたけれども、スキー場のからみなんです、今、カウントに入っていないとおっしゃっておりますが、ロッテが入ってきてロッテ自体がスキー場を本格的にこの地域でやるにしろ、日本でやるというのは、私は初めてだと思うんですよ。どれくらいのお客さんが入るかどうかというのは分からないと思うんですね。今、バス代が非常に高くなってきているような現状の中で、一般の車両として、普通の団体ではなくて、あくまでも海外以外の日本のスキーのお客さん、観光を求めてくるお客さんの中で、上越方面からお客さんをこっちの方にとるためには、私はこれから必要になってくるのは、この交通の分野で1.5泊というのが必要になってくると思うんですよ。ということは1.5泊をするためには、当然4車線化もしてくるということは、高田委員も言っていたように遠いところから行くよりも、東京都内から来たときに、近い方から藤岡から回って、こっちの4車線化してきた、こちらの方でサービスエリアの方に降りてくる。そうすると1.5泊、今まで1.5泊って妙高は非常にできなかった。だけれども、今後このインターが24時間化できることによって、12時とか1時くらいに到着して、その日は夕食を食べないで新井の方に泊まって、朝の朝食から始まって1日と、1.5泊が可能になる可能性が非常にあると思うんですよ。そういうようなことをですね、カウントする加味するような方向性を今後をつけていかなければならないと思う。もし、観光といえば、当然ながら必要性の中には、利用料を増やしていくために、我々も工夫した提案を国に持っていく必要があると思うんですけど、その辺は課長どうのようにお考えでしたか。

○臨時委員長（高田保則） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 市といたしましては、今現在、22年度の交通量推計の中で費用対効果をクリアできるのか、どうか推移を見ておまして、その後、どうしても足りないということであれば、細かな観光面ですとか市内企業さんが本当に10時から朝6時までの間、どれくらい使ってくれるのか、緊急車両がその時間帯どのくらい走っているのかというのをまとめながら、最終的には要望として、国の方、ネクスコさんの方へしていきたいと考えております。

○臨時委員長（高田保則） 宮澤委員。

○宮澤委員（宮澤一照） 要望ということで話した時に、ここは観光立市だと思うんですよ。観光立市の中で必要なものを我々の方で提案していかなかったら、国交省の方々、役人の方々は分かるところと、分からないところがあると思うんですよ。「あ、だから必要なんだ」というようなことを我々が提案する、我々の方がプロフェッショナルなんだという気持ち、ここにはなぜ24時間化する必要があるのかということのを切に話して、数字だけじゃないと思うんですよ。これからの10年の数値を徹底的に調べた中においては、観光ということの重要性につながってくるし、それが地方創生につながるんだと思うんですよ。だからその辺を含めた、その数字が今の現段階の調査、調査と言ったって、それは役人仕事じゃなくて今後の観光を取り入れたそういう分野、今後の1.5泊というのをいかに必要性を説くかということをもっていかなければ、地域の、市の発展は衰退していくと思います。その辺を含めた提案型の要望書をもっと作るべきじゃないかと思いますが、いかがでしょうか。

○臨時委員長（高田保則） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） この4番目の必要な要件の中にもございますが、これは確かに採算性ばかりではございませんので、この中には地域の活性化施設の支援ですとか、災害の関係の一般道路の区間の代替えであるとか、アクセ

ス時間の改善というものもありますので、当然観光面ですとか、先ほどから言っておりますけど防災面などのことも、当地区における特徴もございまして、その辺をよくまとめまして今後要望していきたいと考えております。

○臨時委員長（高田保則） 宮澤委員。

○宮澤委員（宮澤一照） 地方創生の観点からして、防災のことについても関連して、道の駅に予算が付いているという部分があると思うんですよ。それを含めた中においても、防災面という観点からしたって、24時間あそこを開いておくべきだと思うし、建物を作るだけじゃない、そこを開発するだけじゃなく、1番の原点、24時間しっかり開くということが一番防災につながるという形、流れをもっていかなければいけないと思いますよ。要するに道路の向こう側に新しい土地があって、そこに防災の拠点をつくる、そういう形の中において、一つに24時間のスマートインターチェンジをしっかりつくることによって、防災の拠点になるんだということ。今は一つ一つの場所にそれが設置されているだけの予算であって、実際災害があった時にそれがしっかりした稼働できるかどうかという観点から見たときに、24時間体制というものに対する考え方というのを、話しを、提案をする必要がある。私は申し訳ないんだけど、この要望というのは、ただただ予算が付いた、それをじゃあとりあえず国に持っていき、これはただただ、普通のやりかたにすぎないと思います。ここの地域に必要な、地域の再生するためにはどうしたらよいか、地方創生についてどうしたらよいかという観点からしたときに、一番価値のある提案を求めたいと思いますし、今後の議論について、委員の立ち上げも必要になってくるとは思いますが、その辺いかがでしょうか。

○臨時委員長（高田保則） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 当然、妙高市には特色があると私も思っておりますので、その辺をよくとらえた中で国の方、ネクソコさんの方には要望していきたいと考えております。

○臨時委員長（高田保則） 宮澤委員。

○宮澤委員（宮澤一照） 最後になりますが、アマゾンで買ったんですけども「豊かな地域はどこが違うのか」をみると、成功しているところというのはね、まだ最後まで読んでいないんだけどね、やはりちゃんとした提案型なんですよ。予算が付いた、例えば、橋をつくるのに現地調査をする、それだけじゃないんだ、本当に必要なものが何か、何のために必要なのか、これから未来の10年、今までここで箱モノを一杯作った。じゃあ、その10年の箱モノをいかに使っていくかということの10年を、さらなる10年の活用方法を考えていかなければならない。その中にはいいものがあるじゃないですか、これをみると、やっぱり、いろんな行政も苦勞している。その行政が、いかにその資源を作り上げていくか、そういうことが重要になってくるとは思うんですよ。それらを含めた今後の提案をしていかなかったら、どんどん、どんどんいくら予算化して、調査、研究という予算が毎年出たとしても、結局それが身につがっていかないような、薄れてくるとは思います。せっかく今、防災の拠点として地方創生の防災拠点として、あれだけのものをこれからつくるとして、議会の議決を得ているんだから、ならば、それをいかに生かすかといったときのスマートインターチェンジの24時間化というのは急務だというような提案をやはり、建設課長、それから入村市長がやっていかなきゃいけない。その辺を国交省に提案していく必要がある。そうじゃなかったら、この地域は本当に負け組になると私は思います。その辺を含めた見解をいかがお考えでしょうか。

○臨時委員長（高田保則） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 委員さん言われていること、それと、先ほどから私も申しておりますけど、妙高には妙高の特色がございまして、観光面ですとか、7・11水害もあったわけでございまして、その辺のことを踏まえて、防災面のことも強化したいことから、今までもその辺の実情を訴えてきたわけでございまして、今後もその辺のところをよくまとめまして、話しをしていきたいと考えております。

○臨時委員長（高田保則） 宮澤委員。

○宮澤委員（宮澤一照） 我々が今ここに特別委員会を設置して、鉄道だけじゃなくて、やはり高速の問題をやっているということは、こういうところの原点があると思うんですよ。それらが、我々の特別委員会の意見がいかにか生きるかどうか、それを含めたものをもっと提案型に入れていただきたいし、我々がこの委員会の価値というものをもっと少し考えていただきたい部分があると思います。それらを含めて要望しておきたいと思います。よろしくお願ひします。

○臨時委員長（高田保則） 委員長を交代します。

○委員長（宮澤一照） ほかにありませんか。皆さんのご意見を整理したいと思いますが、たくさんの意見が出たと思います。これらはもう一度ですね、5月の中旬ぐらいに集まって、意見を収集して、今後の対応に変えていきたいと思っています。それでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（宮澤一照） それでは、新井スマートインターチェンジの24時間化の関係につきましては、そのようにお願ひします。

3) 妙高サービスエリアへのスマートIC設置推進に向けた取り組み状況等について

○委員長（宮澤一照） 妙高サービスエリアへのスマートインターチェンジ設置推進に向けた取り組み状況等について、を議題とします。この件につきまして、建設課長から説明をお願いします。建設課長。

○建設課長（杉本和弘） それでは妙高サービスエリアへのスマートインターチェンジ設置推進に向けた取り組み状況につきまして、ご説明いたします。

まず、1点目の目的でございますけども、第2次妙高市総合計画に掲げます道路ネットワークの推進、並びにまち・ひと・しごとの好循環の実現を目指す妙高版総合戦略における基本目標である妙高市への新しい人の流れを創ること、および時代にあった地域を作り安心な暮らしを守ることに地域と地域を連携することを着実に実行するため、上信越自動車道、妙高サービスエリアへの新たなスマートインターチェンジの設置、推進を目指すものでございます。取り組みの経緯といたしましては、先ほど現地のほうでも説明をいたしました、平成23年度に妙高スマートインターチェンジの基礎データを一度整理したいということから、レイアウトの検討、概算利用需要の把握、整理、整備効果の検討、それと採算性の評価について整理をいたしました。その結果、レイアウトにつきましては4案ほど提案を受けまして、概算事業費的には、4.6億円の案が一番採算的にはいいだろうということでございます。概算のどのくらいの交通量が発生するのかという話でございますが、316台。ただ近隣の前後します中郷インターチェンジ、妙高高原インターチェンジからの転換が287台。新規の誘発需要が29台しかないという結果になりました。採算的には収入は年間約370万円に対して、監視員の人件費ですとか修繕費で5000万円ほどかかってしまうということで、収支が4630万円マイナスになってしまうということから、当面は採算面で非常に厳しい状況でございますので、国またはネクスコへの申請を見送っていたというところでございます。しかしながら、最近になりました先ほども言いましたけども、高速道路の4車線化に目途が付きまして。災害時の物資の運搬路としての期待の高まりがございます。それとアパホテルのイルミネーションにつきましては、昨年15万人ほどの入り込み客があったというような動きがでてきたということから、27年度に今一度、妙高スマートインターの設置推進の検討会を開催いたしました。メンバーにつきましては、商工会、観光協会、地域企業の代表者と地元関係者10人、それとアドバイザー、オブザーバーは関係機関の方からなっていたということでございます。何をやったのかということでございますけども、第1回につきましては27年の12月18日に、28年に整理した基礎調査した結果、それと現状について一応把握をしましょうということで行ったわけでございます。また2回目につきましては、28年の2月3日

に妙高サービスエリアの現地の確認と併せまして、先進地でございます諏訪湖サービスエリア、それと筑北のスマートインターチェンジの予定地の視察を行いました。また関係者から少し意見を聞いたところでございます。3回目につきましては、その辺のところを踏まえまして地域として要望をまとめようということで、とりまとめを行いました。4回目は28年6月27日に行いましたけども、今までのことを再度踏まえまして、修正案としてお諮りしたわけでございます。それが、最終案が別紙にも付いてございますが要望書となっておりますところでございます。この要望書をもちまして、国土交通省へ平成28年9月5日に要望をいたしました。提出先につきましては国土交通省北陸地方整備局長、企画部長、道路部長宛てに準備段階調査箇所としての採択をしてほしいとの要望書を上げたわけでございます。3番目の設置までの今後の手続きでございますけども、いずれにいたしましても先ほどから出ております、スマートインターチェンジ整備事業制度実施要綱に基づきまして、市がインターチェンジの必要性や整備方針の確認など公益的検討を実施し、これは現在推進検討会がその位置づけをしたわけでございます。次の段階に入りたいということで、国交省へ要望書をあげているわけでございますけども、準備段階調査、これは国が直接調査するというので直轄調査というふうに言われておりますけども、ぜひともこれをしていただきたいという要望を先ほども言いましたが、国に提出しているということでございまして、それが採択になったという段階になりますと、準備会での検討、調整が整って関係機関で構成されます地区協議会というのを立ち上げますが、そこで決定して実施計画書を…、地区協議会で決定した実施計画書の提出された箇所について、国が新規事業を再度決定するという運びになるわけでございます。ちょっと前後しましたが、現在では直轄調査の要望をいたしておりますけども、この調査につきましては3月において予算付けになるとか、いつの段階で採択になるのかもあまり明確になっていないということから、今後も要望活動を強化していきたいと考えているところでございます。以上です。

○委員長（宮澤一照） ありがとうございます。今ほどの説明に対する質疑、または皆さんのご意見を伺いたと思います。村越委員。

○村越委員（村越洋一） 今ほどの説明でレイアウト案が4案あったんですけども、先ほど現地でもって建設事業費が4.5億円という説明があったと思うんですけど、これ一番金額が低い案になったということによろしいんでしょうか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 当時は、採算性の検討をするうえでやはり事業費が非常に大きく影響してしまうものですから、一番安価で支障がないという案で採算性の検討に入ったというところでございます。

○委員長（宮澤一照） 村越委員。

○村越委員（村越洋一） そうすると、さらにこれ以上の案というのはどういう構成になっていますか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 先ほどお示したのは、各上り線、下り線とも別々に妙高高原公園線にタッチするという案でございましたが、あと2案、3案、4案につきましては上り下り線が一度連結して国道側へ出るということと、その上の大京線の方へ出るのが2案で、3案につきましては上り線下り線が連結したのちに、公園線の方へ一方が来ると、もう一方が大京線、その上の市道の方へ両方アクセスしていく案でございます。4案につきましては、さらに上のとまとの脇の道路でございますが、その道路までもタッチするという案が4案として示されたということでございます。

○委員長（宮澤一照） 村越委員。

○村越委員（村越洋一） いろいろ安全性等も勘案して決められたのかなと思うんですけども、先ほどバスの中で思ったんですが、アクセスが非常に狭いですね。当然この状態でいったとしても危険性が大きいように感じるんですけど

ども、プラスアルファの安全の確保をどのように考えておられますか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 当然、今は4メートルほどの1車線ということでございますけども、当然アクセス道路として考えた場合には、すれ違いができる道路にせざるを得ないのではないかなと考えております。

○委員長（宮澤一照） 村越委員。

○村越委員（村越洋一） そうするとさらに費用が嵩むのではないかと思うんですけども、先ほどの4億6000万の中の市の負担する場所というのが結構大きいと感じたんですけど、これどのくらいの負担になるのですか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） ネクスコさんの負担が約3億4000万円ほど、それと市の負担が1億2000万円ほどという試算になっています。

○委員長（宮澤一照） 村越委員。

○村越委員（村越洋一） 続きまして、市民の利便性等ともという考え方で見ると、このスマートインターができることによって地域的に非常に影響の大きい地域というのはどの辺あたりを想定していますか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 今現在、妙高市内には2つのスマートインターチェンジを併せまして、インターチェンジがございます。先ほど見ていただきました新井スマートインターチェンジ、妙高高原には妙高高原インターチェンジがございますので、今回のインターチェンジに非常に影響を受けるのは妙高地域だと考えております。

○委員長（宮澤一照） 植木委員。

○植木委員（植木 茂） 採算性の検討で、収益が年間370万円と。支出の方が維持管理費で約5000万円ということなのですが、この内容としては監視員の人件費と修繕費等となっていますが、この5000万円の試算というのはどういう形での試算の内容なのでしょうか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 収入につきましては、通行車の利用料というふうと考えておりますし、あと約5000万円の支出につきましては、人件費で約4300万円ほど、維持修繕費で700万円ほど、これは付近の事例などを参考にコンサルタントが算出した額でございます。

○委員長（宮澤一照） 植木委員。

○植木委員（植木 茂） 人件費の4300万円というのは何人を想定しての額ですか。

○委員長（宮澤一照） 暫時休憩します。

休 憩 午後3時41分

再 開 午後3時42分

○委員長（宮澤一照） 休憩を解いて会議を再開します。あとから後刻報告してください。

植木委員。

○植木委員（植木 茂） あとからお願いします。何人かと聞いたのは、4300万円という非常に大きな数字だなということで質問したんですが、この修繕費につきましても700万円ということですが、これは他のものを見ると大体700万円くらいだということを出した数字なんですけど、大体年間、修繕費ということにかかるとは主に何にかかっているんですか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 出入り口のゲートもありますし、その辺の修繕費用です。

- 委員長（宮澤一照） 植木委員。
- 植木委員（植木 茂） ゲートに突っ込んで来れば壊れるし、それを直すのかもしれませんが、そんなに年間に700万というのはちょっと理解に苦しむところはあるんですが、その辺はもう少し詳しく分かれば教えてください。
- 委員長（宮澤一照） 建設課長。
- 建設課長（杉本和弘） 維持管理費でございますけども、機械の保守、計数管理、光熱水費で600万円。それと道路の補修、舗装が少し剥げた、剥げなかったというオーバーレイ費に100万円ほどという内訳になっております。それと先ほどのちほど報告と言われましたけども、人件費につきまして今分かりましたので。これにつきましては24時間で10人の方をみているということでございます。
- 委員長（宮澤一照） 植木委員よろしいでしょうか。植木委員。
- 植木委員（植木 茂） 10名という一人年間430万円、単純に言うと。修繕費につきましてもゲートがどうのこうのと最初ありましたが、だんだん細くなれば機械とか道路の修繕費とかいろいろなことがかかるということになると、年間それくらいかかるのかなと、それにしても700万円というのは、年間であれだけの場所でのことですから、結構かかるもんだなと思っております。これは皆さん方の試算でなくて、コンサルタントの試算でどこがこれを試算した数字なんですか。
- 委員長（宮澤一照） 建設課長。
- 建設課長（杉本和弘） これは、高速道路関係のこういう試算をするうえで精通したコンサルタントに委託しておりますし、どうも聞いている話ですとネクスコの方ではこの費用、この費用ということで比較検討している数字だと聞いております。
- 委員長（宮澤一照） 霜鳥委員。
- 霜鳥委員（霜鳥榮之） 採算性の検討のところ、24時間で10人と出されたんですが、ここのスマートは当初から24時間対応で行く予定なのか、時間制限をやっても24時間対応での人件費の対応になってくるのか、その辺の考え方はどうなっているんですか。
- 委員長（宮澤一照） 建設課長。
- 建設課長（杉本和弘） 妙高スマートインターチェンジにつきましては、当初から24時間対応の要望をしていきたいと考えております。新井が今16時間対応になっておりますけども、これはスマートインターチェンジがはしりという当初の頃で試行ということもございまして、どうも今の時間設定になったものが、ずっと24時間にならずに継続しているという話を私聞いたことがございます。
- 委員長（宮澤一照） 霜鳥委員。
- 霜鳥委員（霜鳥榮之） 当初からそういう対応で行くということであれば、それはそれで分かりました。ただ、新井のスマートインターが採算性のからみの中で、なかなか面倒だという形の中で当初からこの形で行けるのかなと、いけばそれに越したことはないなと思っておりますけど、ちょっとその辺が理解に苦しむところではありますけども。準備の関係で、国交省要望が28年9月に出されていて、これ今後の見通しとしてはいわゆる当局の方の反応、あるいはこれに対して改めて何を付け加えて出していかなければいけないのか、その辺の考え方はどうなんですか。
- 委員長（宮澤一照） 建設課長。
- 建設課長（杉本和弘） この要望書を提出したときの感触は、まずは妙高市さんは新井の24時間化ではないですか、というのが国交省の意見でした。それをまず片付けた中で妙高サービスエリアの方を要望していったらどうですか、ということもありましたけども、私どもとすればですね、妙高にも大変動きがある中でやはりこちらの方も並行しお願いさせていただきたいというのが、うちの要望をした時の向こうのやり取りだったと記憶しています。

○委員長（宮澤一照） ほかにございませんか。高田委員。

○高田委員（高田保則） 先ほどの上信越自動車道の4車線化の影響はどうかという質問したんですけど、ここで概算需要予測の中で1日316台、中郷、高原からの転換が287台で誘発需要が29台ということで、1日365日ですから一概には少ないとか多いとか言えないんですが、この予測の中で妙高スマートインターチェンジに降りるのは90%が中郷と妙高高原の転換だという予測というのは、ちょっと私納得できないんです。さっき言った4車線化の問題も影響もあると思いますし、妙高スマートインターチェンジの大きな目標は多分、アパのイルミネーションの問題があってこの問題が再燃していると思うんです。その辺の予測が全く入っていないと思うんです。その辺はどうなんですか。というのは増収額が370万円、1日あたり316台とこれ低い数字なものですから、維持管理費に比べて収支が大きいというふうになると思うんですが、その辺のスマートインターチェンジを作るという目的とか、そういうもの予測に表れていないような気がするんですがどうですか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） この数字といいますのは、あくまでも23年度の調査ですのでアパホテルのイルミネーションなどについては、加味されていないということでございますし、よく私ら要望する中で、増える増えると言って私も行くんですけども、それを具体的に何台こういうふうになるんですというような資料まで持ってこれませんか、という話しになるんです。ですから私どもも当然こういうものがあるって、こういうものもあって、先ほどのアパの関係も増えるんです、増えるんですと言うんですけど、じゃあ何台増えるんですかという話しになると、なかなかアパさんとも相談したんですけども確かに中郷さん、妙高高原さんで降りる車のほかに新規にどのくらい増えるというのはなかなか推計し難いというのがございまして、私らもその辺で二の足を踏んでいるというところもございまして。

○委員長（宮澤一照） 高田委員。

○高田委員（高田保則） これは私が言うのも推計ですから。4車線化によって北陸自動車道から上信越自動車道に入るというのは、これは推計ですよ。ただ、4車線化の目的というのは出たときに大方の予測は、北陸自動車道の物流は上信越自動車道に入るだろうという、どこも皆予測しているわけですよ。そういうことは妙高市の勝手な推測、予測ではなくて大雑把な社会的な予測があるんですね。そこはやはり市としても重要視していかなければいけないと思いますし、イルミネーションをアパが難しいといいますが、アパのあそこに来ている1日何万台だと思うんですよ。例えば、あれのいわゆるナンバーを調べた場合、市内なのか県内なのか、県外なのかそれらの需要調査は建設課でもすべきだと思うし、それによって推計というのは私らこういう調査をしてこのぐらいの予測はあるんだというものを持っていかないと、今国交省だって増える増えると言ったってどのくらい増えるかというのは当然だと思うんですが、推計の根拠というのは建設課でも持っていかなければいけないと思うんですが、今後やはりその辺の強く推進するについては、私は4車線化の問題もあるしイルミネーションの15万人、乗り入れ台数は分かりませんが、その辺の下調査、推計はやるべきだと思うんですがその辺いかがですか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 私どももアパさんばかりではございませんけども、その辺企業さんの方と協力しながらその辺は進めていきたいと思っておりますし、1点ですね、非常にうちの方にとって不利になったのは、国道18号が直江津から高田の間、70キロになりました。それで、その辺の時間的なものが非常にうちの方の高速道路に乗る、乗らないという理由、乗るか乗らないか、4車線になったから乗るといことになると、どうもほかの地区と違って結構高速道路を使わないで18号を使っているというような現状もございまして、その辺もまたよく相談をしていかなければいけないこともございまして、ちょっとマイナス要因に働いたのかなというのが私の主観的な意見でございます。

○委員長（宮澤一照） 高田委員。

○高田委員（高田保則） さっき私も言葉足らずで、国道8号から18号に入る、8号をまっすぐ行くという、それはそれとして下道に行く自動車は自動車として推計すればいいし、ただ私言うのは富山方面から乗ってくる北陸自動車道が上越ジャンクションで今までは大方は長岡方面に行っていたんですよ。この4車線化にすることで、同じ自動車道を走ってきたものが方向転換になるのではないかと、その影響というのが4車線化が大きいのではないかとということで質問したわけで、決して下道のもが上にあがるとか、上の自動車が下に下がるとかということは私言っていないわけで、あくまでも北陸自動車道を走ってきたのが長野方面と長岡方面に行く割合というのは、長野方面の方が多くなるのではないかと私は、そういう推計をしてもらいたいということを主張しているわけです。どうですか。

○委員長（宮澤一照） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 先ほど山崎からお答えしましたが、全体的に今の推計をしているのは平成42年にどうなるかでございますので、当然この上信越自動車道は4車線化になっているという前提でございますし、この18号線についてもある程度のところは4車線化になっているという前提の中で、今交通量推計を組み立てているわけでございます。

○委員長（宮澤一照） 高田委員。

○高田委員（高田保則） さっき、4車線化の影響は考えていないという答弁だとかいうふうに書いたんですが。その辺のインターの交通量が多くなれば、必ずインターに降りる、道の駅に降りる、例えば妙高スマートインターに降りるといふ人も必然的に多くなるという推計は必然的に成り立つと思うんですよね。だから私、4車線化の影響はどうかと聞いているわけです。

○委員長（宮澤一照） 山崎係長。

○建設課まちづくり係長（山崎 一） 先ほど答弁させていただいたのは、高速道路も上信越道も18号も4車線化の数値で計算しているという話して、実際に統計調査、交通センサスというのを国交省で5年に1回やっているんですけども、それは推計ではなくて実際に通っている通行データ、それぞれどの時点でということととってまますんで、そこから配分、18号どのくらい高速道路でどのくらい、主要道でどのくらいという形で出ている数字ですので、そういったものを中心に推計を行っているということなんです。

○委員長（宮澤一照） ほかがございませんか。では私お願いします。

○臨時委員長（高田保則） 委員長交代します。宮澤委員。

○宮澤委員（宮澤一照） この妙高サービスエリアのところのスマートインターチェンジというのは、これは要望にも書いているように妙高地区の悲願です。その中において確かにアパの状況もあるけども、なんといっても何か災害があったときのこと、前回も建設課との話しの中で、今回本当に災害があったとき有事の際のときのゲートを作っておいた方がいいんじゃないか、という話しを持っていきたいんだということが一番最初だったと思うんです。確かにあの地域で需要ということを考えたら非常に低いと思います。国交省の中でサービスエリアの妙高市としてまず考えなければいけないのは、新井の道の駅のインターチェンジでないですかと、これは当然だと思うんですよ。しかしながらやはり豪雪、災害等の物資の影響とか、いろんな状況を加味したときに当然、道の駅の災害重点指定にしてもそうですし、そして妙高も今後重要になってくる可能性が極めて大きくなる可能性があると思います。関山の演習場も近いし、それ以外にも災害といったときに豪雪のときにどうやって対応するか、ないですよ、今のところ。何があるか分からない。そういう時には、折角、今こういう議論になっているときには必要などころにつけてあげなければならぬ。それは全国津々浦々どこでも要望している部分があると思います。しかしながら我々

の市でいかにそこに付けなくてはいけないかというのは数値だけでないと思うんですよ。やはりそれを考えるというのは市民の検討委員会も含めた行政の皆さん、担当諸君の皆さんがたが考えて提案していかなければいけないことだと思うんで、その辺をいかに考えて、一辺倒な数値だけの理解でなくて、これからの10年を本当にもう一回考えた方がいいと思うんです。その辺を含めた、そして有事の際のことを考えたスマートインターチェンジの設置をもう一回考えた方がいいと思います。あそこは1回目に調査して、昨年検討委員会まで作っているということは、市もその必要性を認めているということでしょう。ということはそれを実現することが市の役割だと思うんです。そのためのしつこいような説得が必要になってくると思うんですけど、その辺いかがでしょう。

○臨時委員長（高田保則） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 先ほども必要な要件といたしましては、新井スマートインターに書いてあります一番目の部分、十分な社会便益が得られること、この中には災害の関係ですとか、地域の活性化の関係ですとか、アクセス時間の改善ですとかそういうことが入っているというように私どもも理解しておりますので、採算性では少し他のところと負けるようなところもございますが、その辺の社会便益を今後も強調しながら要望活動をしていきたいと考えております。

○臨時委員長（高田保則） 宮澤委員。

○宮澤委員（宮澤一照） ぜひ、よろしくお願いします。それをベースにした中で皆さん方が、今回コンサルタントにお任せしている部分があると思うんですよ。このコンサルタント会社の名前をお聞きしたいんですけど。

○臨時委員長（高田保則） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 八千代エンジニアリング株式会社です。

○臨時委員長（高田保則） 宮澤委員。

○宮澤委員（宮澤一照） このコンサルタント会社がある程度の調査をすると。これは総額いくら位だったんでしょうか。

○臨時委員長（高田保則） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 260万円ほどでございます。

○臨時委員長（高田保則） 宮澤委員。

○宮澤委員（宮澤一照） この予算が付いて、皆さん方はその結果を見たと思うんですけど、その中において人件費、修繕費、それらを含めた額というのは本当に妥当なのかどうかということ、先ほど植木委員も非常に考えていたと思うんですよ。その辺の見極めは非常に重要だと思うんですよ。とかく最近ではコンサルタントに任せるということが非常に多い部分があると思うんですよ。要するに自分たちの意見、自分たちの目で見てそれを調査してやっていくということが必要だと思うんですよ。だからその辺を含めた、四六時中ずっとなんでそこを使っているか、そんなのはコンサルタントでやっていくんですけど、それ以外のもの修繕でどれくらいかかるのか、それくらいは皆さん方で分かる範囲内だと思うんですよ。できればこの交通対策というので、今まで鉄道の方に赴きを置いていた部分があると思います。しかしながら今回こういう形の上信越自動車道のサービスエリアにしてもそうですし、その辺の問題というのを提起した委員会を立ち上げた中においては、こういうものを我々も詳しく知る必要があると思う。そしてそれを提言していく必要がある。皆さん方が要望書を出されている部分もあるけれども、我々としてもある程度提案もしなければいけない。それが提案型の議会ということであると思いますし、その辺を含めたこのコンサルタントの内容を我々委員会に提出する考えはありますか。

○臨時委員長（高田保則） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） いずれにいたしましても、23年度は基礎的な調査をしてみたいということから、ある程度市

の方ではノウハウがないということでコンサルタントに委託したということでございますし、先ほどから申しておりますけれども、社会便益というのはなかなかコンサルタントでは分からない部分でありますので、皆さんの意見を聞きながら今後、市の方で肉付けをしていくのが私は一番いいのではないかなと考えております。

○臨時委員長（高田保則） 宮澤委員。

○宮澤委員（宮澤一照） その社会便益に関しては、我々が提案するというのは必要だと思います。しかしながら例えばいくらかゲートにかかる、さっきの修繕費が700万、その算出根拠はどこにあるのか、それから人件費が一人当たりいくらかという時給に換算したときにいくらあるのか。その辺のコンサルタントの考え方というのは我々も興味がありますし、いくらかかかるのか。そこら辺をこの委員会に提出してくれる意思はございますか。

○臨時委員長（高田保則） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 今後、委託をしなければならない問題もありますので、その辺につきましては詳細に報告いたしたいと思っておりますし、この数字につきましてはある程度全国的にネクスコがB/Cの関係をやっているものから、ある程度妙高市がいくらで、こっちがいくらだということはなくてですね、結構全国的な標準の中で動いているという話を聞いておりますので、今後もその辺はコンサルタントの方からはじめてもらうよりしょうがないのかなと考えております。

○臨時委員長（高田保則） 宮澤委員。

○宮澤委員（宮澤一照） 私の言っているのは、240万円とか何かかかって、妙高市の見てもらったコンサルタントの結果というのを我々委員会に提出していただきたい。それをお願いしているんですよ。妙高市に多分コンサルタントにかかっているんだしたら、その結果というのが出ていると思うんです。それを我々のところにある程度提出できるかどうか確認したい。

○臨時委員長（高田保則） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 今回の結果、23年度版がほしいということになればそれは提出をいたしますし、今後の委託につきましても最大限提出するように努力をしていきたいと思っております。

○臨時委員長（高田保則） 宮澤委員。

○宮澤委員（宮澤一照） やはり、我々も交通対策としてやっている限りは、ある程度この辺を調査、研究をしてみたい部分がありますので、23年度の部分と今後の資料において、2点を我々委員会に提出していただきたい。そういう気持ちがあるんですけどいかがでしょう。

○臨時委員長（高田保則） 建設課長。

○建設課長（杉本和弘） 先ほどから答えておりますけど、今後につきましてはできるだけ提出をしたいと思っております。23年度版で必要な部分につきましては提出したいと思っております。

○臨時委員長（高田保則） 今の23年度版は全部ということですか。それとも抜粋した中ですか。

〔「必要な部分。抜粋した中で。」と呼ぶ者あり〕

○臨時委員長（高田保則） ということで、厚いもの全部ということでなくて必要箇所を抜粋して提出していただくということをお願いします。

委員長交代します。

○委員長（宮澤一照） それでは、ほかにありませんか。ないようですのでこれらの意見ですね、非常に今日は活発な意見が出てきたと思います。今まで先ほどもそうですけども鉄道に関しては結構、特別委員会が今回、前回からそうですけども鉄道に関してのトキメキ鉄道等の問題点については話しをしてまいりました。しかしながら、そこは終わったというわけではないんですけど、今後のもう1点のこの上信越自動車道のサービスエリア等の問題、スマー

トインターチェンジの問題、その点の調査研究ということで今日はお話しし、意見等をやったと思います。これらの結果をまとめさせていただいて、5月にもう一度、時期を設定してこの特別委員会を開催したいと思いますが、皆さんいかがでしょうか。

○委員長（宮澤一照） はい、高田委員。

○高田委員（高田保則） 前回、妙高高原駅のエレベーター、トイレ改修、それから新井駅も一応中止ということになりました。その後の計画というのは示されていないので、今後その辺を私どもも課題として取り上げていったらどうかと思います。

○委員長（宮澤一照） 今、高田委員から各駅のトイレの設置等の問題の今後の経過ということの意見が出ました。皆さん方、各委員の皆さんいかがでしょうか。

霜鳥委員。

○霜鳥委員（霜鳥榮之） トイレと言われて思い出したんですけども、妙高高原のエレベーターの関係なんですけど、妙高高原のトイレは今どうのこうのと言うわけにはいかないわけなんですけども、妙高高原のあそこの現地視察して経過報告、今後の対応というものも研究していった方がいいんじゃないかと思います。できましたら、その辺お願いします。

○委員長（宮澤一照） 今、霜鳥委員から、私今トイレというのを間違ってエレベーターですね、すいません。この中で、6月議会でこの委員会もある程度の報告をまとめなければならないんです。初日に。それを提出しなければいけないんですけども、だから来月しかございません。その中において本当にこの委員会というのは、重要案件が結構多いと思います。その中で今高田委員がおっしゃられたエレベーターの件と現地視察ということで、妙高高原駅の視察という形をまた日程を調整してやりたいと思いますが、それは皆さん方いかがでしょう。それは正副委員長にらせていただけますか。

○委員長（宮澤一照） 暫時休憩します。

休 憩 午後4時13分

再 開 午後4時14分

○委員長（宮澤一照） 休憩を解いて会議を続けます。5月に1日とって午前中に現地視察、その後エレベーター設置の今後の提案、それから今の経緯ということを議論させていただきたいと思います。それらをまとめさせていただくと同時に、今日の会議のまとめをもって、そして今後の提案をどういうふうにするかということ課題にさせていただきたいと思いますが、それでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○委員長（宮澤一照） それでは後日、日程を調整いたしまして、というのは今副委員長の容態もどのようなのか分からないような現状でございますので、それらを確認次第、日程を調整してもう一回会議を開きたいと思います。以上で本日の議題は終了しましたが、そのほか皆さん何かございますか。なければ前後したんですが、私から1点お願いします。皆さん御承知のように本年8月に常任委員会の委員任期満了となり、この特別委員会も一旦調査を終了することとなります。調査の終了にあたり6月定例会において、この特別委員会の調査結果報告を行いたいと考えております。報告につきましては、昨年12月定例会において鉄道関係の中間報告をしておりますので、6月定例会では本日の内容を中心に報告したいと考えております。それと同時に今後のエレベーター等の提案、また現地を見てその内容と言うのを次の会議で決めたものを報告したいと思っております。最終的には報告書の中身を皆さんで確認するためには5月の中旬に会議を開いて、そこで正式に1日かけてやりたいと思いますのでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○委員長（宮澤一照） ないようですので、よろしく願いいたします。

以上で交通対策特別委員会を散会します。ご苦勞様でした。

散 会 午後4時16分