

社会資本整備審議会道路分科会

第5回東北地方小委員会

【議事録】

○議 事

1) 平成24年度新規事業採択時評価

- ・直轄事業の新規事業候補の選定の考え方について
- ・一般国道45号 天間林道路
- ・一般国道13号 泉田道路
- ・一般国道 7号 二ツ井今泉道路

2) 計画段階評価

- ・東北中央自動車道（福島～霊山）
- ・日本海沿岸東北自動車道（遊佐～象潟）

1) 平成24年度新規事業採択時評価

・直轄事業の新規事業候補の選定の考え方について

○大滝委員長 最初に、新規事業候補箇所の選定の考え方について、説明をお願いいたします。

○事務局 資料1でございます。直轄事業の新規事業候補箇所選定の考え方についてでございます。

フローがございますけれども、まず計画段階評価あるいはパブリックインボルブメント等によりまず道路が通るルートの方の決定の作業がございまして、それが終了しますと道路の位置づけでありますとか役割を明確にした上で事業の実施環境、具体的には都市計画でありますとか環境影響評価等が整っている箇所の中から新たに事業化する箇所を選定していくという流れでございます。また、このうち、高規格幹線道路もしくは250億円以上のものについては概算要求の段階で、それ以外の事業につきましては政府予算案を踏まえまして年度末の実施計画に向けて成立していくという流れでございます。

本日ご審議いただきたいと考えておりますのは概算要求の新規事業候補箇所でございます、一般国道45号の天間林道路、一般国道13号の泉田道路、一般国道7号の二ツ井今泉道路の三つの路線でございます。

お捲りいただきまして、裏面に表がございます。三つの事業候補箇所の状況でございますが、例えば天間林道路でございますと、ルートにつきましては過年度に既に確定しておりまして、都市計画、環境影響評価につきましては終了いたしているところでございます。また、泉田道路、二ツ井今泉道路でございますけれども、それぞれ平成21年、平成23年にルートが確定しておりまして、都市計画につきましては開発のおそれがない地域等々を通過することから、都計部局、県の方と調整の上必要性はないというような判断がなされているところでございます。また、環境影響評価につきましては、法アセス、条例アセスの対象ではございませんが、事業者における任意のアセスは実施しているということでございます。

A3の縦の図が本案の位置図でございます。青森県、岩手県、山形県それぞれございまして、3路線でございます。

お捲りいただきまして、各路線の概要につきまして、詳細は後ほどございますが、私から概要を説明させていただきます。

まず一般国道45号の天間林道路でございます。

下のポンチ絵でございますと右側が八戸方面、左側が青森方面でございます。今の現道とし

まして、赤で書いております国道45号、国道4号が主要幹線道路となっておりまして、重要な路線でございますけれども、非常に交通量も卓越しておりまして、線形不良箇所、急勾配箇所も非常に多いという課題を抱えた現道の区間でございます。それに対しまして、上北横断道路ということで、全長約18キロメートルの区間が都市計画決定を平成16年度になされております。そのうち上北道路、上北天間林道路ということで順次事業化をなされておりました、今般は残っております8.3キロの天間林道路についての新規事業化に関するお諮りをさせていただくという路線でございます。

続きまして、二つ目の一般国道13号の泉田道路でございます。これは現道の方が、下のポンチ絵でいきますと右側が北側になっていまして秋田方面、左側が南の新庄方面になってございます。現道の国道13号につきましては、新庄、秋田をつなぐ重要な幹線道路として機能してございますけれども、新庄市内の交通も集中しております関係と、北側の方で一部の通行止めでありますとか、過去に片側規制等ございまして、道路利用者が大幅な迂回を余儀なくされている、こういった災害に対する脆弱性といった課題を抱えているところでございます。当該区間につきましては、左側でございます新庄北道路が平成22年に供用しております、その先線となります泉田道路につきましては、今般議論をお願いしたいというものでございます。事業経緯が右上にございますけれども、平成17年から構想段階のP Iということで、複数のルートを示唆をいたしまして、意見聴取をいたしております。その結果、18年にP Iが終了し、21年に概略計画のルートを公表しているという状況でございます。

続きまして、一般国道7号の二ツ井今泉道路でございます。こちらは平成22年12月、計画段階評価着手ということで、全国に先駆けまして東北地方の中で唯一計画段階評価に着手をさせていただいた区間でありまして、この小委員会でもご議論いただいた区間でございます。ポンチ絵でいきますと右側が東側の大館方面、西側が能代方面になりますが、左側でございます二ツ井白神インターからあきた北空港区間まで約16キロございますが、その間につきましては計画段階評価でお諮りをいたしまして、対策案についての意見聴取と対応方針案をこの小委員会でもご決定いただいたところでございます。それでいきますと、現道活用区間としまして二ツ井バイパス、あきた北空港西線のところは線形も非常によく、サービスレベルの確保ができることから現道の活用区間と、一方、線形不良あるいは防災面に難を抱えております真ん中の二ツ井今泉道路の間4.5キロにつきましては別線で整備という対応方針がご審議いただいた案件でございます。今回の新規事業化につきましては、真ん中の二ツ井今泉道路の別線区間につきましては、新規採択の評価に関するご議論をお願いしたいというこ

とでございます。

簡単でございますが、新規の関係について説明させていただきました。よろしく願います。

○大滝委員長 ありがとうございます。資料1に基づきまして、新規事業候補箇所の選定の考え方についてご説明をいただき、今回の対象になっています3件について概要をご説明いただきました。3件についてはこれから詳細に検討に入りますので、冒頭でご説明いただいた新規事業候補箇所の選定の考え方について、何か皆さんでご質問あるいはご確認があればお願いしたいと思います。

特になければ、また元に戻っていただいても構わないと思いますので、一応選定箇所の考え方についてご確認いただいたということで、先に進めさせていただきたいと思いますが、よろしいですか。（「はい」の声あり）ありがとうございました。

・一般国道45号 天間林道路

○大滝委員長 それでは、個別の箇所の審議に入りたいと思います。

まず最初に、一般国道45号天間林道路について、説明をお願いいたします。

○事務局 一般国道45号天間林道路でございます。資料2、A3の横長のものでございます。新規事業採択時評価でございます。捲っていただきまして、4ページの資料がついているわけでございます。先ほど路線の概要につきましては説明を申し上げたところでございますので、早速個別の課題から入らせていただきます。

天間林道路でございますけれども、青森県の上北地域の道路でございます、青森市と八戸市の間当たるということでございます。左上の図でございますと左上の方が青森市、右下の方が八戸市になります。救急医療施設へのアクセスということでございまして、3次救急医療施設といたしましては青森市にございます青森県立中央病院、八戸市にございます八戸市立市民病院というものがあられるわけでございますが、この上北地域はそのちょうど中間的な場所にあるということでございまして、60分で到達できない地域が広く存在しているということでございます。

その下、上北地域を横断するリンクで混雑が発生ということでございまして、青森市と八戸市を結ぶ主要幹線道路といたしまして国道4号、国道45号といったものがございます。そ

れから主要地方道八戸野辺地線というものがあるわけでございますけれども、混雑度が非常に高くなっているということで、混雑の発生という課題があるわけでございます。

右上でございます。この原因ということでございますけれども、高速ネットワークが未整備ということでございまして、東北自動車道の八戸線がずっと八戸市から伸びているわけでございまして、現在、三沢十和田下田インターチェンジというところがあるわけでございます。ところが、そこから西側、青森市間につきましては高速ネットワークがないということで、その区間の速達性の確保が困難になっているということでございます。そういうことで、さきに説明がございました三沢十和田下田インターチェンジから2区間、上北道路、上北天間林道路ということで事業を進めておるわけでございますが、そういった事業が供用いたしましても、上北地域では依然として約2.3万人が3次医療施設に60分で到達できないということでございます。

それから、この事業中区間が供用した場合におきましても、国道からの十分な交通転換が図られないということでございまして、混雑度が依然として1.0以上ということで、混雑がなおうかがえるということでございまして、政策目標といたしまして第3次医療施設への速達性の向上、国道4号、国道45号の混雑緩和ということを目指して掲げさせていただいているわけでございます。

次のページに行きます。

対策案の検討でございますけれども、2案考えてございます。1案目は別線整備ということで、国道4号にタッチするところを別線で整備するというございます。下の方に図がございます。もう一方、第2案でございますけれども、現道改良ということでございまして、現在事業中の上北天間林道路が国道394号のところタッチするわけでございまして、そこから国道394号、国道4号を現道改良するというのがもう一つの案ということでございます。先ほど申し上げました3次医療施設への速達性の向上という課題に対しましては、案①と案②で見ますと案①の方が速達性が確保されるということに対しまして、現道改良の案でいきますと速達性の向上はわずかであるということでございます。国道4号、45号の混雑緩和ということにつきましても、案①は混雑が改善されるということに対しまして、案②の場合は交通転換が十分図られなくて混雑区間が残るというふうに評価してございます。コストにつきましては、案①が260億円、案②については190億円ということでございまして、案①の方が高いというふうになるわけでございますが、総合的に評価いたしますと対応方針案①による対策が妥当だと考えているところでございます。

参考といたしまして、右下の方にございます都市計画決定ということで、平成16年度に既に案①で都市計画決定済みでございます。これは地域からの要望ということで、今年度に入りますけれども、書いてございますけれども、ずっとそれ以前から青森県並びに七戸町と地元から早期整備の要望が上がっているということでございまして、青森県の道路整備の中でも重点課題だと位置づけられているところでございます。

次のページでございます。

事業の概要でございますけれども、先ほど申し上げましたとおり、延長が8.3キロメートルで2車線の道路整備でございます。全体事業費260億円、計画交通量1万1,000台を見込んでいるところでございます。総費用につきましては、現在価値化を行いまして24億円、総便益588億円ということでございまして、B/Cといたしましては2.6を見込んでいるということでございます。

2番目の地元調整の経緯につきましては、先ほど申し上げたとおりでございます。

3番目の道路交通上の課題につきましても、先ほど申し上げたとおりでございます。救急医療施設への速達性、国道4号、45号の慢性的な混雑、こういうことの課題を上げてございまして、4番の整備効果でいきますと第3次医療施設への速達性の向上が図られるということでございまして、第3次医療施設の60分圏域が飛躍的に拡大するということでございます。それから、青森八戸間の交通混雑の緩和ということを見込んでいるわけでございます。

最後のページでございますけれども、4ページ目に少し詳細な図をお示してございまして、右の方が八戸方面、左の方が青森方面であるわけでございまして、右の方から東北自動車道、八戸線から伸びてございまして、左の方に行きますと（仮称）天間林道路で国道4号にタッチするわけでございますけれども、そこでみちのく有料道路ということが書いてございますが、これは高規格道路ではございませんが、青森県で管理されている自動車専用道路があるということでございまして、天間林道路が完成いたしますと飛躍的に八戸青森間の速達性が向上するということでございます。

説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

○大滝委員長 どうもありがとうございました。一般国道45号天間林道路についてご説明いただきましたけれども、今の説明につきましてご質問等ありましたらお願いしたいと思います。

○泉山委員 私は、青森県から出席しました泉山でございます。着手していただけるということで、大変感謝申し上げます。

私たち青森経済同友会ですが、青森、八戸、弘前の都市を1時間で結べないかというのが私たちの構想でございました。そうすることによって、青森が30万、八戸が25万、弘前が大体15万ぐらいですか、それを合わせて一つの核になる市場ができ上がるということで、それが青森県の活性化に必要なということで、我々は提言をしてきたわけでありまして、その中でもこの八戸青森間が高規格道路に何でつながるといことは大変重要なものだと位置づけまして、知事、その他関係部署に私たちの提言をしてきたところでありまして、マスコミに意見発表もさせていただいてまいりました。そういう経緯がございまして、やっとなんていいますか、ここで着手していただけるということでありまして、大変感謝申し上げます。

下北縦貫道路との接点といいますか、下北縦貫道路もやはり非常に重要性が増しておりますので、そういったような道路の効率化といったようなことも考えますと、これは戦略的にも重要な道路だろうと考えております。今朝の東奥日報の記事でも三村知事さんが「上北横断道路の早期整備は本県の最重要課題として要望してきた。新規事業化への手続着手は、震災からの復興に力強い支援になる」というようなコメントを出しておられますので、まさに青森県民にとりまして非常に大きな待望の道路がやっとなんていいますので、大変喜んでいて、今朝は喜んで出てまいりました。そういうことでありまして、意見にはなりませんけれども、私の地元を代表しての感想を述べさせていただきました。終わります。

○大滝委員長 ありがとうございます。どうぞ、ほかの皆さん。大泉さん、お願いします。

○大泉委員 ちょっと細かなデータの質問なんですけれども、センサスが平成22年に調査されているので、恐らくもうそろそろ最新データが使えるのかなと思います。平成17年のデータということで上げていただいていますけれども、5年以上前ということで、現状としてはこれとは乖離してないという認識でいいのかどうかということと、コントロールポイントという緑で網かけしてあるところがあるんですけれども、これはどういったことなのかということをご質問したいと思います。

○事務局 平成22年度のセンサスの結果につきましては、まだすべてが公表されていないということで、ここでは平成17年度のデータについて資料を作成し、説明をさせていただいたということでございます。

2点目でございますけれども、コントロールポイントでございますけれども、これは集落を緑で囲っているということをご理解いただきたいと思います。

○大滝委員長 よろしいですか。ほかの委員の皆さんはいかがでしょう。どうぞ奥村委員、お願いします。

○**奥村委員** 全般的には大変効果の高い道路だと認識しておりますので、事業採択という結論でいいと思います。今回のここの説明は、計画段階と違って触れられていないのですが、やはり県内を結ぶというか、青森まで国土的に2方向でつなぐ高規格の道路の一部であるという役割とか、あるいはこれがなかったときは海岸縁の現道を回らないといけないようなところがあって、災害への備えに対する意味も結構あるのかなと思うんです。今回の地震のときにこのあたりで特にいろんな車が入り込んで、現道の国道4号とか海岸縁の県道に何か問題が生じたというようなことがあったのでしょうか。

○**事務局** 東日本大震災におきましては、太平洋側が大きな被災があったわけでございますけれども、青森県内で申し上げますと八戸港が大きな被災がございまして、八戸港が使えなくなるということがございました。それで、八戸港に揚がる荷物あるいは人が、青森県では青森港、下北半島にある大間港に代替として揚がったということでございまして、そこから八戸に行くために陸上輸送があったということでございます。そういうことで、当然混雑もあったと思うわけでございますけれども、下北半島を含めまして高規格道路がまだ十分整備されていないものですから、かなり時間がかかったと聞いてございます。以上でございます。

○**大滝委員長** ありがとうございます。ほかに。坂本委員、お願いします。

○**坂本委員** 先ほど泉山さんがおっしゃったように、地元待望の道路ということですし、非常に効果も大きいようなので大変結構な話だなと思っておりますが、この道路と関係ないんですけども、私ども東北経済連合会がこの間むつに行きまして、会員の皆様と話をしたんですが、下北縦貫の話が出まして、いろいろトータルに考えるとあっちの方はどうなるんだろうなという、よくわからない状態なんですけれども、これとは直接関係ないんですが、どんな感じに今後なっていくのかなということで、何かございませんでしょうか。

○**事務局** 下北半島、実際の道路で申し上げますけれども、資料1の2枚目に今回の新規事業採択時評価対策区間という中で、ちょっと切れているんですが、下北半島のところが書いてございまして、そこで下北半島縦貫道路ということで、ちょうど出てございます。その中で、一部区間につきましては、南側になりますけれども、野辺地町というところがございますけれども、そこから13キロにつきましては既に供用が開始されているということでございまして、その北の区間、ちょっと図は切れておりますけれども下北半島の中心部であるむつ市というところがございます。その区間、それぞれ南の方が全体で12キロ、むつ市の方の9キロにつきましては、現在、県の方で整備されているということでございまして、これは地域高規格道路という位置づけでございまして、青森県の方で整備されているということでご

ざいます。それから、四角でなっているところにつきましては、これはまだ事業化されていない状況と聞いてございます。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、幾つかご質問いただき、その辺についてお答えいただいたと思いますけれども、委員の皆さんからいただきましたご意見につきましては、一般国道の今検討してご説明いただきました天間林道路については新規事業化は妥当であるという判断を下してもよろしいのではないかと私としては判断しておりますけれども、それでよろしいでしょうか。（「異議なし」の声あり）ありがとうございました。

それでは、この委員会として、今申し上げたような判断を下すということで進めさせていただきたいと思います。

・一般国道13号 泉田道路

○大滝委員長 引き続きまして、一般国道13号泉田道路につきまして、説明をお願いします。

○事務局 それでは、資料2-2の方でご説明をさせていただきます。見開きの計画段階評価の資料でございます。

初めに、左側、最上地域の課題とございます。泉田道路が存する地域は、右側に小さな地図が載っておりますけれども、その赤で示したエリア、山形県の北部、秋田県との県境のエリアでございます。

課題の①として救急医療施設へのアクセスと書いてございます。図1をご覧くださいまして、緑でくくったエリアが最上エリアになります。その中に救命救急を担う3次医療施設というのがございませんので、山形市内の県立中央病院あるいは酒田の日本海総合病院といったところを利用するという状況でございます。ただ、現時点で60分で到達できないエリアが広く存在している、人口で言いますと4割ぐらいが利用できない状態ということでございます。

課題の②で新庄市内の慢性的な渋滞と書いてございますけれども、図2をご覧くださいまして、これは混雑度といったものを図示したものでございます。混雑度は、交通のキャパシティがそれぞれ道路で決まっております、そのキャパシティに対して実際どれだけの交通量が増しているかといったものを数字で表したものでありまして、概ね1を超えれば混雑が激しくなっていくということでありまして、特に縦に走っている国道13号の新庄市内のとこ

ろ、赤になっておりまして、これは混雑度が1.75以上ということでございます。それから、少し北の方でオレンジになっているところが1.25から1.75といったことで、こうしたところで渋滞が発生しているということでございます。

③災害の観点でございますけれども、図3を見ていただきまして、少しこれは広域的な視点で山形県新庄市から秋田県湯沢市ぐらいの広域的なところを見ておりますけれども、国道13号が縦に走っている部分については、法面の崩落危険箇所でありますとか、非常に雪の多い地域でありますので、地吹雪の危険箇所でありますとか、そういったところが多数ありまして、仮にそこが通行止めになった場合は、新庄から湯沢を行き来する場合は国道47号を東側で新庄から抜けて、そこから国道108号で戻って湯沢まで行くという形になります。この場合、通常国道13号を67分で行ける部分が132分かかるということで、非常に大きな迂回が生じるという課題でございます。

これに対して、原因の分析ということで右側にありますけれども、まず1点目はやはり高速ネットワークが未整備だということがございまして、図4であります。青の点線の丸印で囲っている部分が今回対象になります未整備の部分でありまして、仮に南側の高速道路がすべて開通されたとしても、この未整備の部分があることで救急医療施設が利用できないエリアがどうしても残ってしまうといったことがございます。その下の図5でありますけれども、先ほども少しご説明しましたが、今供用している箇所が新庄北道路といたしまして、国道13号からかなり離れたところがございます。そこが国道13号につながっていないがために、十分な国道13号からの転換が図られていないといった現状がございます。

②防災の関係でありますけれども、国道13号、県内の根幹的な幹線道路として機能しているわけでありまして、防災の対策箇所が多数ある、あるいは非常に豪雪地帯であるということがございまして、災害時の機能が十分とは言えないという状況でございます。

こうしたことを踏まえまして、次のページ、見開きの右側の方に入っておりますけれども、4の対応案の検討ということでございまして、その下の方に図が載っております。ルート of 検討に際しまして大きく二つの案を設定いたしました。一つが赤の点線で書いておりますように今の新庄北道路からそのままつながっていきまして、特に国道13号の混雑が激しいようなところを迂回して国道13号にタッチしてくるという別線整備の案でございます。もう1点が青の点線でありまして、現在の供用箇所からすぐに最短距離で国道13号に行きまして、国道13号を拡幅するという現道拡幅の案でございます。

その2つの案につきまして、先ほどの観点で比較したのが上の表になりまして、まず3次救

急医療施設への速達性向上とありますけれども、医療のアクセスの観点でいきますと、これは案①、案②も同等程度の効果ととらえました。その下の国道13号の渋滞緩和ということでございますけれども、これにつきましても現状の一番交通量の多い数字を用いて先ほどの混雑度を見た場合、案①、案②ともに1を切る、混雑を発生しないといった形になっておりますので、これも同等程度の評価とさせていただきます。最後、救急輸送道路の確保ということで、災害時も含めたネットワークとしての強靱性といったところを評価したものでありますけれども、案①は新庄から湯沢を全線別線で想定した場合の通過時間でありまして、これが現況で132分であるのが48分になると。それに対して案②の方は、やはり現道を使うということでありまして余り変わらないといったことがありますので、この部分については案①の方が評価が高いのではないかと形にしています。次にコストであります、案①の別線の場合は210億円程度、現道拡幅の案でいきますと240億円程度、この差は、現道の周りに既に市街地が形成されておりますので、そこを拡幅整備していくとなりますとどうしても用地費が高くなると。それに対して別線の場合は農地の方を中心に通っていきますので、その分で差が出ているということでございます。

以上、全体を見まして、縦断の右側にありますけれども、対応方針案ということで、別線を中心とした案①を妥当であるという評価をさせていただきます。その下であります、当該事業の経緯ということで、既にPIは行ってございまして、その際も別線の案というのが地元からの推奨をいただいており、既に概略ルートという形で公表させていただいております。さらに、地域の要望であります、今年になって既に3回、山形県知事が東京の方に要望に行っていたというところで、非常に地域の期待も高いところでございます。

続きまして、次のページでございますが、見開き左側、新規事業採択時の評価でございます。先に見開きの右側に大きな図面が載っておりますので、そちらからご説明させていただきますが、先ほどの別線整備の案をより精緻に検討して図示したものでございます。PIを行う段階で環境影響の調査も行ってございまして、この近傍にレッドデータブックに載っている水中昆虫、具体的にはゲンゴロウなんですけれども、その生息地があるということもございましたので、そういった部分を回避しつつ人家が連担して渋滞があるような区間を避けて国道13号にタッチするというルート案を考えてございまして、全長8.2キロ、車線数としては2車線で考えてございます。

これにつきまして評価をしたのが、1ページ戻っていただきまして、見開きの左側のページになりますけれども、こちらでございます。左上一つ目の事業概要ということで、先ほどの

8.2キロ、2車線、設計速度80キロでございます。事業費は先ほどの210億円、計画交通量が1万400台/日ということでございます。これに基づいてB/Cの評価を行いましたところ1.3でございました。

二つ目の地元調整、三つ目の課題、四つ目の整備効果、これは先ほどご説明したとおりでございますので、ここでは説明を割愛させていただきます。

以上ご説明させていただきました。よろしくお願いいたします。

○大滝委員長 どうもありがとうございました。一般国道13号泉田道路につきましての説明をいただきましたけれども、これについても質問等いただきたいと思います。いかがでしょうか。奥村委員、お願いします。

○奥村委員 確認ですけれども、多分この地域は物すごく雪が降るところだろうと思うんですが、費用便益分析をするときの費用の中に除雪、排雪のための費用というのが入っているのか、入っていないのか、入っているとすれば大体どのぐらいかかるものなのか。というのは、確かに現道じゃなくて別のところに2車線整備するとダブルにネットワークにはなるんですけども、除雪というのは別々にしなくちゃいけないので、作業ということを考えると本当に効率的になるのかなと疑問に思うところがあって、除雪、排雪というのはどのぐらいかかるものなのかということについてお伺いしたいんですけど。

○事務局 まず除雪の費用につきましても、B/Cの評価の中で維持管理费用というのがございまして、その中で除雪についても見込んでいるところでございます。具体的な数字につきましては、すいません、今手元にございませんで、後ほど確認してご説明させていただきたいと思います。

あと、委員からご指摘ありました、確かに別線で分かれた場合に除雪費用がより多くかかるんじゃないかというご指摘がございました。そこも細かく確認が必要ですが、そこまでの細かい切り分けといいますか、単線の場合と別線の場合の除雪費用がどこまで変わるかというところまでの設定を細かくして分析はしていないんじゃないかと思っておりますので、そういったご指摘もこれからなるべく小まめに反映できるように検討を進めてまいりたいと思います。

○大滝委員長 どうぞ泉山委員、お願いします。

○泉山委員 除雪、必ずメリットとデメリットがあるんでしょうけれども、私はやはり分けた方が、豪雪地帯ですから、除雪しているときというのは意外と車が渋滞するんですよ。ですから、両方あると渋滞が物すごく緩和されるということもありますし、どうしても代替といい

ますか、一つの道路に頼っていますと、ずっと除雪車が除雪している間、後ろにずっとつながったり、夜にやるんでしょうけれども、そういったことを考えると私は分けておいた方が、リスク分散、そういった点もいいのではないかなと思います、私の感想ですけど。

○事務局 先ほどの除雪の話でお答えになるかどうかあれですけども、例えば、今、酒田の事務所、雪が多いところなんですけれども、ここで年間管理費が15億円ぐらいで、うち除雪費が3億ということです。5分の1ぐらい、20%ぐらいです。そういうことでいきますと、さっきの資料の泉田道路の大きい図面があるページの3便益のところにも総費用176億円で事業費150億円、維持管理費が26億円とありますから、物すごいラフですけども、この2割ぐらいが除雪費なのかなと、ちょっとイメージで申し訳ないんですけども、お答えになっているかどうかあれですが、お答えしておきます。

○大滝委員長 ありがとうございます。どうぞ加賀谷委員、お願いします。

○加賀谷委員 資料2-2で、政策目標が第3次医療施設への速達性向上ということで、県立中央病院と日本海総合病院の位置が出ておりますけれども、実は私の住んでいる日本海総合病院の近くからこの地域まで行くということになると、先ほど迂回ルートの話が出ましたけれども、実は地図で見る以上に道がなくて、特に冬期については積雪の問題と災害、つい最近もかなり大がかりな土砂崩れがあったということで、非常に通りにくい道路になっています。ということで、我々住んでいる住民から見ても、別線で計画していただかないと、さまざまな災害とか、特に医療関係については問題が大きくなるのではないかなということを考えているところでございます。以上です。

○大滝委員長 ありがとうございます。どうぞ木村委員、お願いします。

○木村委員 案①と案②の比較表で少し気になったのは、市街地混雑度が案①では0.95ということなんですけど、それに比べると現道拡幅は車線数が増えるということで随分違うんですけども、これはやむを得ない、これくらいであれば何とかということだとは思うんですけども、もう少し確認、そこを伺いたいと思います。

それから、案②の場合は市街地内を通るために費用がかかるということでしたけれども、この場合やはり市街地内を整備する場合には事業が完了する時間というのは相当違うのかなと思うんですけども、そのことは評価されていないのかもしれない、便益で出ているんでしょうか、そこら辺の時間差というか、そのことについて教えていただければと思います。

○事務局 まず、混雑度の方でございましてけれども、先ほどもご説明しましたとおり、混雑度は交通の容量に対する実際の交通量ということで、分母、分子の関係で出すということをやっ

ておりまして、2車線の場合と4車線の場合で交通の容量が実は単純に2倍になるということではなくて、4車線になりますといろいろ追い越したとかがしやすくなって自由度が増えるということで、大体2車線の場合と比べて容量が4倍ぐらいになるといったことがございまして、分母がそういう形で増えておりますので、案②の現道の混雑度がこういう形で0.6程度になっているということがございます。この評価に際して現況でも混雑が一番厳しいところの交通量を用いてやっておりますので、最大厳しい場合でも案①でも混雑度が1を切るという評価ができるということで、この場合、同程度の評価としていいんじゃないかという形にさせていただいているところでございます。

それから、用地費の関係でありますけれども、実際、任意の買収でいった場合と仮に1件でも収用代執行といった場合、3年か4年ぐらいの差が出てまいります。ただ、今回の評価の中でそこまでの細かいところが反映できていないということもございますので、その辺も踏まえて勉強していきたいと思っております。

先ほど除雪の関係で適切なデータが手元になくて大変申し訳ございません。先ほどのお話にもありましたとおり、当該区間は非常に豪雪でありまして、夏場でも市街地部分は非常に混雑するんですが、冬になるとさらに混雑しまして、本当に物すごい長い渋滞ができるということがございます。そういった意味ではやはり別線での整備ということをやらせていただきたいと思っているところでございます。

○大滝委員長 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。それでは、主なご質問、ご意見をいただいたということで、よろしいでしょうか。

一般国道13号泉田道路につきましても、当小委員会の見解としてはこれについて新規事業化は妥当だという、別線、案1をここでは妥当ということと提案いただいているんですけども、この判断については妥当なものだという考えで先に進ませていただくということでよろしいですか。（「異議なし」の声あり）ありがとうございます。

それでは、新規事業化は妥当であるということと当小委員会の判断として進めさせていただきます。

・一般国道7号 ニツ井今泉道路

○大滝委員長 続きますして、3件目になりますけれども、一般国道7号ニツ井今泉道路につきまして、同じくご説明をお願いいたします。

○事務局 資料2-3に計画段階評価がございますけれども、計画段階評価につきましては8月25日に完了しておりますので、こちらについては説明を省かせていただきたいと思っております。2ページ捲っていただきまして、一般国道7号ニツ井今泉道路に係る新規事業採択時評価ということで説明させていただきます。

図1でございますけれども、日本海側の高速ネットワークにつきましては、図1の黒の実線で表示してございますとおり、ニツ井白神インターまでは平成19年8月に供用されてございまして、赤の点線表示をしているあきた北空港インターから小坂ジャンクションまでにつきましては鷹巣大館道路あるいは大館西道路、日沿道の大館北小坂ということで、おのこの事業につきまして20年代後半の供用を目途に現在事業を進めているところでございます。その中で、ニツ井白神インターからあきた北インター間については8月の計画段階評価におきまして「現道活用案が妥当」という判断を示していただいたところでございます。このニツ井今泉道路につきましては、この区間のうち別線区間となります能代市ニツ井町小繫から北秋田市今泉までの4.5キロについてこのたび新規事業採択の評価をお願いするものでございます。

延長4.5キロの2車線でございますして、全体事業費は160億円、計画交通量は1万2,000台と設定されております。総費用は139億円でございますして、総便益が196億円ということで、B/Cは1.4でございます。

地元調整の経緯等ということでございますが、計画段階評価の中で平成23年2月にアンケートで地域の方や、あるいは政策目標等に対する意見を聴取したところでございまして、先ほど説明したとおり、8月25日に計画段階評価を完了してございます。また、10月には当区間において秋田県の方で整備する予定となっております県道秋田空港西線につきまして、県の方で公共事業評価専門委員会が開催されているところでございます。地域の要望等につきましては、平成21年9月あるいは平成23年10月ということで、経済界あるいは地元知事、市町等から早期整備の要望をされてございますし、同じく10月には秋田県知事が現道活用区間となる県道秋田空港西線について来年度着工する旨の発言等もあったところでございます。

右側の道路交通の課題として、図2を見ていただきたいと思いますが、一つは救急医療施設への速達性ということでございまして、秋田県北地域の基幹病院であります北秋田市民病院に60分圏域外の人口が北部地域で2割以上、大体4万8,000人がいるという状況でございます。また、平成19年の豪雨では米代川の河川増水に伴って国道7号の沿線集落に避難指示が発令されたところでございますけれども、救援救急、救助活動に要する地域に対して信頼性の高い緊急輸送道路が確保されていない状況にあるほか、能代市から大館市までの国道7号につきましては法面崩壊等がたびたび発生して通行止めするなど、災害に対し脆弱な区間が存在しているところでございます。このため、災害による通行止めが発生した際には、通常国道7号で行きますと1時間16分ほどかかるところが倍近い2時間9分も大きな迂回となるということで、広域迂回が強い状態にあります。

整備効果でございますけれども、一つとしては、高速ネットワークを延伸することで救急医療施設への搬送時間が短縮され、日本海側沿岸の八峰町では北秋田市民病院まで現在63分かかるところが51分ということで12分短縮され、こういうことから北部地域における60分圏域が4万8,000人のところが2万1,000人に減少するというような状況になります。二つ目として、当該区間の国道7号いずれかが通行止めになっても第1次緊急輸送道路を確保することができるということ、国道7号の通行止めの際には広域迂回が解消されるというような効果があります。

次のページをお願いいたします。

二ツ井白神からあきた北空港まで16キロございますけれども、このうちの二ツ井バイパス、あきた北空港線につきましては線形も良好だということで、現道活用案という方向になってございますが、二ツ井町小繋から北秋田市今泉の4.5キロにつきましては、別線区間として、事業も非常に時間がかかるということで、この区間を先行整備し、二ツ井バイパス区間については今後都市計画変更等の所定の手続を経た上で引き続き2期事業として新規着手してまいりたいと考えてございます。

下の方に二ツ井今泉道路の標準断面あるいは費用便益等の細等について載せてございます。一番下には計画縦断等を載せているところでございます。

以上で終わります。よろしくお願いいたします。

○大滝委員長 どうもご説明をありがとうございました。これにつきましてもご質問等をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。泉山委員、お願いします。

○泉山委員 私は走ったことがないのでわかりませんが、災害というのは結構多発地帯な

んですか。多発地帯といいますか、ここに書いてありますけれども、大分遠回りといいますか、1時間で行けるようなところが2時間もかかっているというようなあれもあるので、災害復旧とか、その後の経済とか復興とか、そういったようなことにも役立つのであれば、そういうことで地元の方々が熱心に陳情されているというのであれば、私はいんじゃないのかなと考えます。私の考え方です。感想を申し上げます。

○事務局 広域迂回路、2時間ほど、倍ほどかかるという説明をさせていただきましたけれども、乗用車につきましては周辺にもう少し短い区間で迂回できるところがあるんですけれども、大型車がなかなか周辺の道路につきましては幅員が狭いということもありまして、大型車が広域迂回になるというような状況でございます。

大規模な災害については図2に載せているとおりでございますけれども、今年も小規模な法面崩壊とか、そういうものは今年8月17日ですか、あの時も国道7号でそれぞれ数カ所発生しておりまして、そういう意味では災害に対して決して強い道路では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。福迫委員、お願いします。

○福迫委員 確認といいますか、国道7号だけではないんですけれども、前の段階で、道路の効果あるいは課題等のところで、経済的な効果、こういう新規道路をつくることによってこういったメリット、効果があるというようなことでいろいろ協議した部分もあると思うんですけれども、今回の3道路についての整備効果は基本的に課題を解決するということで、デメリットを解消するというような効果なんですけど、この道路の整備によってこういった経済的な発展なり観光客の増加なりというようなメリット的な整備効果というのはこのところでは特にうたうことはないのかどうかというところで確認させてください。

○事務局 メリット・デメリットというのは、地域の活性化とか全体のことということでよろしいでしょうか。

○福迫委員 この道路をつくることによって物流がどうであるとか、いろいろそれぞれあるかと思うんですけれども。

○事務局 主に渋滞の解消でありますとか、病院施設へのアクセスを中心に書かせていただいていますけれども、そういった物流の観点でありますとか地域に与えるインパクトというところも住民が期待しているところもございまして、ここには掲載させていただいてないんですけれども、こういったところについてはいろんな、採択時評価のみならず、地元へのご説明でありますとか対外的なリリース、さらに注意してやっていきたいと思っております。当然ながら

そういった効果というのはございます。

○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 今のご意見と少し関連するんですけども、本日、国交省の港湾局の方で日本海拠点港湾の発表がございまして、秋田港が国際コンテナ貨物の拠点港ということで選ばれています。また、能代港につきましてはリサイクル貨物の拠点化形成促進港ということで選ばれて、形成促進港というのは、こちらにあります特に小坂周辺はかなり高度なリサイクル施設の方と一体化して拠点化を進めていくということになっておりますので、そういった意味では秋田港のコンテナ貨物の拡大とか、また能代港でのリサイクル産業との一体化を図るため、非常に経済的な意味があるのではないかと考えております。以上です。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。念のため確認ですけど、この計画されている道路は今泉緑地環境保全地域の縁を通りますね。これはトンネルで抜けていると考えてよろしいんですね。だから、緑地そのものに直接接するとかということはないと、確認ですけど。

○事務局 トンネルで抜ける計画になってございます。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。特に、もしほかになければ。どうぞ大泉委員、お願いします。

○大泉委員 私が聞き漏らしたのかもしれないので、ちょっと確認の意味なんですけれども、案①と案②でコスト的には80億円の違いですか、あとのデータを見るとそんなに変わりはないと。でも案②の方を採用している、評価しているという決定打というか、これだからというところをもう一度ご説明いただければということです。というのは、青森県の方の計画段階評価ではコスト的に70億円ぐらいの開きで案①の方を採用していますので、コスト的にそんなに開きはこの例ではないと思うんです。ですから、案②を選んだ理由というか、根拠というのをもう一度明確にご説明いただければと思います。

○事務局 今回、計画段階評価に当たりまして、地域の方々にアンケートをお願いいたしまして、その結果、案①の全線新設案と案②の現道活用案について意見を聴取してございます。その結果につきましては、案②の現道活用案が52%、案①の全線新設案が48%という回答でございました。地域の方々からアンケートを聴取した結果です。そのほか、全線の市町村長あるいは商工会議所、そういうの方々からのご意見につきましては、どちらかというところ、とにかく整備として早く整備してほしいということで、案②の現道活用案の方の意見が非常に多かったということ、事業費の差は先生のおっしゃるとおり80億円程度しかございませんけれども、経済性でも安い方がいいということと、アンケートの中で若い人からのご意見もと

ということで、高校生の方からもご意見をいただいておりますけれども、やはり若い人方も経済性に考慮してやるべきじゃないかというような意見が非常に多かったということで、案②の現道活用案の方でお願いしたところでございます。

○大泉委員 そうしますと早期完成が見込まれるというところが大きな根拠ですか。

○事務局 案①の全線新設案の方ですと延長がかなり長くなりますので、工事を進める上でもなかなか、山地部といいますか、そういうところもいろいろありますので、一気に進めるということは難しいかと思えます。それに対して案②の方でございまして別線案の部分が、今日は4.5kmと説明しましたが、別線案の分が4.5km、そのほかの現道活用する部分については主に平面、現在平面交差あるいは信号処理になっているところを立体化するというところで考えておりますので、全体の事業の時間というのは案②の方が早いのではないかなと思えます。

○大滝委員長 よろしいですか。ありがとうございました。それでは、皆さん方からご意見いただいたかと思えますので、ご質問含めてですけれども。

一般国道7号二ツ井今泉道路についても、これまでいただきましたご質問、ご意見につきましては新規事業化が妥当だと判断してよろしいのではないかと思いますけれども、こういう提案でよろしいでしょうか。（「異議なし」の声あり）ありがとうございました。

それでは、一般国道7号二ツ井今泉道路につきましても新規事業化は妥当であるということをご当小委員会の見解として進めたいと思えます。ありがとうございました。

2) 計画段階評価

・東北中央自動車道（福島～霊山）

○大滝委員長 それでは、引き続きまして計画段階評価に入りたいと思えます。

最初に、東北中央自動車道（福島～霊山）について、説明をお願いしたいと思います。

○事務局 お手元の資料3-1（1）と3-1（2）の二つについて、まず最初にご説明したいと思います。

前回、8月にご審議いただきまして、計画段階評価の意見聴取を進めるということで、進めてまいりました。審議以降しばらく時間がたっていますので、簡単に計画の中身についてご説明したいと思います。

資料3-1（2）でございます。

東北中央自動車道（福島～霊山間）の全体、A3の右下の図を見ていただきたいんですが、福島市内から相馬市に至る路線ということでございまして、その区間、事業化しているところが既に霊山道路から阿武隈東道路の二つの事業が国道115号の権限代行事業として事業化されてございます。未事業化の区間が三つございますが、赤で塗った左側の福島霊山間、東北道から霊山道路に接続する区間について、今回、計画段階評価を進めるという内容でございます。

大きく二つのルートを検討してございまして、左上の表になりますが、案①の北回り直結案と案②の南回り直結案ということでございまして、それぞれ北回りが延長約13キロ、南回りが18キロ、事業費につきましては北回りの方が約400億円から500億円、南回りにつきましては700から800億円という内容でございます。詳細なルートにつきましては、A3判の裏側の図面をご確認いただければと思います。

ルートの主な考え方でございますけれども、東北縦貫自動車道のジャンクションで接続します。既に事業化されております霊山インターを結ぶ間ということで、両側を結ぶ案として二つのルート、北回りと南回りを検討してございます。

今回、計画段階評価に当たりまして、アンケート調査、沿線の自治体の首長のご意見、知事の意見等を聴取しております。その内容につきまして、資料3-1（1）で説明させていただきます。

表紙をお送りいただきまして、1ページ目、前回8月25日に当小委員会で計画段階評価、福島霊山間の意見聴取を進めるということについてご了解いただいております。

2ページ目、それを受けまして意見聴取を進めております。アンケートにつきましては、三つの属性で、住民、企業、高校生ということで進めてございまして、住民アンケートにつきましては、福島市、伊達市、桑折町の役場、関係する支所、コミュニティセンターなどでパネルを設置して、投函ボックスに意見を入れていただくという形で進めております。9月1日から16日ということで半月間、回答につきましては1,262件、インターネットについても314件の応募がございました。企業アンケートにつきましては、37社に配付いたしまして30社から回答をいただきました。高校生のアンケートですけれども、聖光学院の高校生658人を対象に641票の回答が得られたところでございます。この内容を踏まえまして、9月29日から10月5日まで、関係する市町長の意見照会を進めております。福島市、伊達市、桑折町、国見町ということでございます。

住民アンケートの結果ですが、3ページ以降でございますが、道路の必要性としまして、「道路は必要だと思う」「どちらかと言えば必要だと思う」という意見を合わせて90%のご意見をいただいております。その主な内容ですけれども、右下の囲みの中にあるとおり、「国道4号と接続するような道路整備をしてほしい」「早く整備してほしい」というような内容の意見がございました。

4ページ目でございますが、住民がどういう形で利用しているかという内容でございます。左上の利用頻度につきましては月に数回程度、利用目的につきましては、その下、観光・レジャーが1番、日常的な家事・買物がその次という内容でございます。現在は道路がないわけですけれども、現道としてどういう利用しているかということで一番多いのは国道115号を使っているというのが一番多い。その次に、北の方の国道349号、399号を使ったルートを使っているというような結果が得られました。

捲っていただきまして、5ページ目でございますが、住民アンケートの内容として、現道の主な問題点としては、道路線形が悪い、特に急坂、急カーブが連続している区間があるということ、冬場は積雪がございますので、走行性が悪いというような内容が書かれておりました。新しい道路についてどういう役割を望むのかという問いに関しては、東北縦貫道まで早くアクセスできる道路ということでご意見が出ております。

6ページ目でございますが、ルートを選ぶ際に重視する視点ということで意見を聞いたところ、事業期間を短くして早く開通してほしいというようなご意見、コスト的にも事業費が安くなる経済的な案というようなご意見をいただきました。

7ページ目でございますが、今度は企業からのアンケート結果でございます。道路の必要性につきましては、「必要だと思う」という意見、「どちらかと言えば必要」というのも合わせて、すべての会社が「必要」という回答をいただいております。現道の問題点としましては、住民アンケートとほぼ同じような傾向ですが、特に冬期の走行性についての意見が一番多かったという内容でございます。その次に線形の悪さについての意見ということでございます。

8ページ目でございますが、新しい道路に望む役割ということで、これも住民アンケートと同じように「東北道までアクセスできる道路」、ルートの選定に関してどういう視点を重視するのかという問いに対しましては、「事業費が縮減される」「広域的な交流の利便性が高い案」「事業期間を短縮して早くできる」というような回答になっております。実際の企業の声が下の方に書いてございますが、各業態によりまして「観光や地域交流に時間短縮」と

か「早期の整備をしたい」「走りやすい安全な道路」等々の意見が寄せられております。

9 ページ目でございますが、今度は高校生の意見聴取の結果でございますが、直接ドライバーとして利用することがないということで、「わからない」という回答が多かったわけなんですけれども、「必要」という意見につきましては37%、「不必要」は12%という結果になってございます。新しい道路に望む役割として、「線形がいい」「東北道までアクセスできる」というようなご意見をいただきました。

10 ページ目でございますが、ルート選定時に重視する視点ということで、「福島市街地への時間短縮が図られる」「事業期間を短くして早く開通ができる」というような声が寄せられております。

次の11 ページ以降、これら三つの属性のアンケートの結果をまとめた内容になってございます。住民アンケートにつきましては、道路整備は総じて必要だというご意見、二つ目ですが、道路線形の悪さや冬期の走行性について課題がある。事業期間が早く開通できるような案、事業費が縮減される経済的な案に対しての声が寄せられました。企業アンケートにつきましても、必要性については全社ということで、事業期間が短くて事業費が縮減される、東北道へのアクセスに優れる、同じような結果になっております。高校生につきましても、説明したとおり、わからないということが大半なんですけれども、肯定的な意見が多い。線形がよくて走りやすい道路、福島市街地への時間短縮が図られるというような視点で選定してほしいというご意見がございました。事業期間を短くということも意見としてございました。

12 ページですが、市町長に住民アンケートの結果を出しまして、ご意見を聞いた内容でございます。まず、福島市長につきましては、福島市街地へのアクセスを容易にしてほしい、そのためにはインターチェンジをちゃんと適切に最適な配置にしてほしい、冬期の通行障害ということがございますので、国道115号の線形改良、現道の線形改良をしてほしいというような要望がございました。伊達市長から、東北道まで速くアクセスできる道路、直線的で走りやすい道路を踏まえてルートを選定したい、復興支援道路として早く完成する必要があるということから、工事期間が長くない、事業費が縮減される、地域への影響、環境とか、住民移転ですけれども、それが少ないルートの選定をお願いしたいというご意見がありました。桑折町長から、地域住民の声を反映させた北回りの案が早く完成できるのではないかと意見をいただいております。国見町長からも、事業期間を短くして早く開通して、事業費が縮減される経済的な案がいいというご意見でした。

次の13ページですが、福島県知事からのご意見でございます。案①の北回り直結案について異議ありません。ルート決定に際しては沿線の市町の意見を十分に勘案してくださいというような内容でございます。

これらを踏まえまして、ルートの絞り込みの対応方針としましては、案①の北回り直結案とするということで、案を提案させていただいております。理由としましては、案②に比べて費用が安くて、早期に供用ができるということで、地域にこたえられる、東西方向の交通を改善することによって沿岸部と中通りの復興の支援というのが達成できる、周辺にある工業団地、港湾、高速道路のインターの連携が可能になって、産業支援に対しての効果が期待できるというような理由になってございます。

14ページですが、今後の流れでございますけれども、まず今回の小委員会でルートの絞り込みが決まりましたら、今後500メートル幅にルートをまず絞り込んで、インターチェンジも入れた形でもう一度地域のご意見をいただきます。その結果を当小委員会に諮りまして、ルートが確定した後、都市計画決定の手続に入ります。その後、新規採択時評価を経て新規事業というような流れで進めたいと考えてございます。

説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

○大滝委員長 ありがとうございます。アンケート調査等も踏まえて、対応方針について説明がありました。結論的には案①の北回り直結案で対応するという方針案ですけれども、これにつきましてご質問等をいただきたいと思います。いかがでしょうか。木村委員、お願いします。

○木村委員 アンケートとかでいろいろ、市長さんの意見とかでも地域への影響という言葉が幾つか出てきているんですが、その具体的な内容というのを教えていただけますか。

○事務局 資料のA3判横の左上に比較表がございますけれども、資料3-1(2)でございますが、大きく二つの影響があるのかなと思います。一つは、用地買収の件数、北回り案ですと50件から150件、南回りだと150から250件ということで、具体的にはここに書いてないんですけれども、当然住居地域を通過する区間がございます。裏面のルート図をご覧になっていただきたいんですが、具体的に住居が密集している地域として、北回りの案としては国道399号と交差する前後、この辺に集落がございます。案②につきましては、阿武隈川の右岸側、右側の方を通過するあたりにちょうど住宅地がございます、その中を通過するというので、環境の問題、騒音とか振動とか排気ガスの問題というのが出てくるかと思いますが、そういった内容も比較ということになると思います。実際には件数が、住宅

地を通過する案②の方が環境問題については影響が大きいのかなと思いますが、今回の中には上げておりませんが、そういう内容になってございます。

○大滝委員長 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。どうぞ福迫委員、お願いします。

○福迫委員 市町長の意見の中で、ざっくり見た感じでは福島市町は案②がいいというようなニュアンスなのかなと見たんですけども、それ以外の市長は案①がいいと。全体として案①という方向の中で、ここにある国道115号の急坂、急カーブを解消してほしいというのを併せて要望されているようですが、案①をとるに当たってこういった国道115号の解消などは何か検討されているかどうか教えてください。

○事務局 国道115号につきましては、現在、県が道路管理者として実施しております。現時点でも冬期交通の安全性確保ということは実施しておりますけれども、今後は交通量の状況を見ながら必要に応じて安全対策を講じていきたいと考えているというご意見をいただいております。具体的には、線形の厳しい大波地区、国道115号のマークが入っているあたりなんですけれども、この辺は勾配がかなりきついところがございますし、カーブのきついところが2カ所ございます。こういったところの改善を具体的に考えていくんじゃないかなと思います。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。どうぞ奥村委員。

○奥村委員 この路線では太平洋側の港湾と福島市周辺の工業団地との物流ということも考えないといけないと思うんですけども、福島市周辺の北側の工業団地には今回の案で直結できると思います。一方で南側にはどの程度工業団地が存在しているのでしょうか。今回の地図に入っている領域が少ないのでイメージとして北側と同じぐらいあるような話なのか、南の方がもっとあるのか、そのあたりのイメージを教えてください。ありがとうございます。

○事務局 南側につきましては、主な工業団地としては二本松市とか、あるいは郡山の方になりますけれども、二本松市周辺にいろんな製造業を含めて産業の集積がございます。そういったところに部品とか原材料を供給するという形になりますが、これらは東北道を通じて二本松インター等でアクセスしていくという形になると思います。今回の工業地帯、工業団地につきましては、ちょうど伊達市の周辺に五つ、六つほど工業団地の集積がございます。そこには直接アクセスの改善が図られるということで、効果が高いと考えてございます。以上でございます。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。特に、よろしいでしょうか。

それでは、たくさん調査をいただき、この委員会の中でも今ご質問等いただいたわけですが、東北中央自動車道（福島～霊山）につきましては、第①案の北回り直結線が妥当だという判断でよろしいでしょうか。（「異議なし」の声あり）ありがとうございました。それでは、そういう形で先に進めたいと思います。

それでは、今いただきました判断のもとに、概ねのルート及びインターチェンジの位置について意見聴取を行いたいということのようですので、この意見聴取について、説明をお願いしたいと思います。

○事務局 A3の資料3-1（3）で説明させていただきます。

先ほどの案①1、北回り案で、先ほどは1キロメートル幅でお示ししておりましたが、今回は500メートルの幅に絞り込んで、インターチェンジの概ねの位置につきましてもお示ししております。インターチェンジにつきましては、国道4号のところに1カ所検討してございます。もう一つ、福島保原線という主要地方道なんですけれども、こちらに予定してございます。福島保原線につきましては福島市内と伊達市を直線的に結ぶ交通量の多い道路ということでございまして、伊達市役所に最も近い場所にインターを検討するところでございます。

これらの内容につきまして、前回のアンケートでいただいたご意見を下にご書いておられますけれども、「国道4号にインターを設置してほしい」「中間インターを設置してほしい」「保原地区にインターを設置してほしい」「地域への影響が少ない案にしてほしい」ということでございます。

これらを踏まえて、ルートの考え方ですけれども、家屋移転等できるだけ回避する、影響の少ない形にするということと、東北道と最短で結ぶルートを考えていくということをお説明したいと思います。出入り口の考え方としましては、先ほど説明した内容ということと、併せて周辺にある工業団地から、水色で書いたものがそうですけれども、伊達第2工業団地、桑折工業団地、北福島とか瀬上とか保原とか、いろんな工業団地がありますが、それからバランスよくアクセスできる案ということで配置を考えております。霊山道路のところには霊山インターということで、国道115号にアクセスするインターが既に事業中でございますので、これらを合わせて3カ所の出入りができるということ、東北道につきましてはジャンクションで接続される形になります。

アンケート様式としては、次のページの表で今回のルートとインター、出入り口の位置の考え方について質問2のところ意見をお聞かせという形にしてございます。

概略は以上でございます。

○大滝委員長 ありがとうございます。今のご説明につきまして、何かご質問等あればお願いしたいと思います。どうぞ福迫委員、お願いします。

○福迫委員 文言なんですけれども、アンケートのところで質問の②は「今回提示した概ねのルート及び出入り口の位置の考え方について」ということですが、具体的に、ここにある考え方についてのご意見ということでしょうか、ルートそのものについてのご意見ということか、ルート及びその考え方ということをお聞きのか、ここに書いてある考え方のみなのか、文言なんですけれども、特に問題なければいいんですが、ちょっとお考えをお聞かせください。

○事務局 まずルートとか出入り口について妥当かどうかという観点から大きな意見を言っていたら、その理由としまして位置の考え方についてのご意見をいただくということで、下の方に書いている自由記入の部分に、考え方について、もしあれば入れていただくということで、両方を聞く内容になってございます。

○事務局 補足させていただきますと、今回、幅を500メートルまで絞っておりますので、概ねの方向としては北側のルートということでございますけれども、絞ったルートの考え方と、ただ、今回新しく出入り口の位置を国道4号と福島保原線に接続するインターの位置を示しておりますので、その出入り口についてご意見をいただくという趣旨でやらせていただきたいと思っております。

○大滝委員長 よろしいですか。大泉委員、お願いします。

○大泉委員 同じくアンケートなんですけれども、質問②で「妥当ではない」という方だけがその理由を書くという設定になっておりますけれども、「妥当」とか「どちらとも言えない」とか、そういう人たちも理由、根拠を書けるようにした方が後々のデータとしていいんじゃないかなと思います、「○」してみんな理由を書くというやり方が。なぜそれを選んだのか、妥当だと思ったのかという答えも集めた方がいいんじゃないかなと思います。

○事務局 もう少し工夫をしたいと思っております。ご意見のとり方について、理由も聞けるように工夫をしたいと思っております。

○大滝委員長 ほかにどうでしょうか。

それでは、ご意見いただいたものについては少しお考えいただいた上で訂正なりをしていただくということも含めて、こんな形で意見聴取を進めていくということよろしいですか。

(「異議なし」の声あり) ありがとうございます。それではどうぞよろしくお願いたします。

・日本海沿岸東北自動車道（遊佐～象潟）

○大滝委員長 続きまして、日本海沿岸東北自動車道（遊佐～象潟）につきましの説明をお願いしたいと思います。

○事務局 それでは、日本海沿岸東北自動車道（遊佐～象潟）についてご説明させていただきます。

お手元の資料3-2（1）と（2）でご説明させていただきます。この路線につきましては秋田・山形県境でやってございまして、酒田の方から説明させていただきます。

前回の計画段階評価につきましては9月21日に実施してございます。先ほど福島の方でもお話がございましたが、まず簡単に現在の位置といいますか、計画がどの辺なんだということで、資料3-2を見ていただければと思います。日本海沿岸東北自動車道ということで、資料3-2の右側のところでございます。国道7号、要するに日本海沿岸そのものでございますが、その県境部の事業ということで、遊佐象潟延長約17キロの区間の検討でございます。

ペーパーを裏返していただきますと今回のアンケート実施に当たってのイメージ図ということでお示ししてございまして、大きく2案をお示ししてございます。案①が全線新設案、全く別でつくるという案と、案②は一部現道活用ということで、路線の左側に吹浦バイパスと書いてございますが、この部分に赤で現道活用区間ということで約2.5キロと書いておりますが、この一部分を使うか使わないかということを含めてアンケート調査を実施してございます。

それではアンケート調査結果のご説明に入っていきたいと思っております。お手元の資料3-2（1）の2ページ目、右肩の上の方に数字が入ってございますが、これをページ数として読んでいただければと思います。

先ほどの福島と同様に、アンケートにつきましては住民アンケート、企業、高校生ということで3通り実施してございまして、住民アンケートにつきましては全部で22カ所で実施してございます。県の各出先機関、市役所、役場ということと、さらに道の駅三つで実施してございます。募集期間につきましては9月30日から10月16日までの約半月間ということで、回収の票数でございますが、2,346のうちインターネット分が302ということでございます。一方、企業団体等のアンケートにつきましては、102社に実施してございます。内訳につきましては、ここに書いており物流関係等々がございまして、回答数と

しましてはちょうど半分でございますが51社ということでございます。さらに、高校生のいわゆる若い世代の意見を聞こうということで、仁賀保高校、これは秋田県側です。遊佐高校が山形県側になりますが、同じようにアンケートを実施してございまして、回答につきましては168票をいただいております。さらに、関係する市町の由利本荘、にかほ、酒田、遊佐ということで、それぞれ文書で意見をいただいております。

3ページをお願いいたします。

アンケートの結果ということで、まず本事業が必要かどうかということで整理してございます。ここに示しているとおり、「必要だ」という回答で約86%ということで、非常に高い数字をいただいております。今回の場合、沿線市町村で約9割になってございまして、圏外の方も結構入ってございまして、圏外の方を集計してみますと67%ということで、その辺が86%という数値になってございます。自由意見として「早期事業着手・完成」「日本海側の全線整備」等々の意見が出ておりますが、一方、「必要だと思わない」という理由につきましては「現道で十分ではないか」とか「交通量が少ないのではないか」というような意見が出ております。

4ページをお願いいたします。

利用状況はどうかということで整理したものが次のページでございまして、利用頻度につきましては、一番多いのは月に数回というものが多くなっておりまして、一方、毎日もしくは週に数回、毎週のように利用しているというのが約2割ほどございまして、その結果として、利用目的も観光・レジャー系が多い数字になってございまして、通勤・通学、病院、家事・買物、いわゆる日常的に使う頻度というのも結構大きな数字になっておりまして、この回答の約9割が地元の市町の方々の回答になってございます。

5ページをお開きいただきたいと思っております。

現道の問題点、さらに現道整備に対する期待について集計してございまして、現道の問題点につきましては、冬期の走行性というものが一番大きくなってございまして、次に通行止め時の迂回路がないというような指摘が多くなってございまして、一方、日沿道遊佐象潟間にごのような役割が必要かという質問に対しては、やはり「速く走行できる」というのが一番多いわけではございますが、次に「災害に強い」というのが大きく、さらには観光地もしくは空港へのアクセスというような回答の順になってございます。

次に6ページをお開きいただきたいと思っております。

重視する項目ということで、特に防災面が非常に大きいわけではございますが、それぞれの状

況をここにまとめてございます。防災面がトップでございますが、さらに走行性、安全性、利便性、早期効果発現というような順になってございます。意外と今回のアンケート結果の中で事業費という面が少し小さな数字になっているのかなと考えてございます。重視する項目につきましては、優先順位ごと3項目選んでいただいておりますが、それぞれの項目すべて防災面が一番多く出ている結果になっております。

次に7ページでございます。

防災面につきまして、さらに掘り下げてアンケートの中に項目がございますが、一番多いのがやはり代替性ということで38%ということになってございまして、人の避難、車の避難ということの順になっておりますが、総じて非常に大きな差が出ているわけではなくて、大体同じような数値に近いと考えてございます。また、右側の中身でございますが、走行性、安全性、利便性につきましての意見でございます。ダブルネットワークによる災害に強い道路整備というのが38件、全線新設19件、4車線や追い越し車線による整備39件、これらのほかに、ここには入れなかったんですが、早期事業着手というような要望が187件と非常に大きく数値としては出てございます。

次に8ページ、ここから企業等への意見聴取結果を載せてございます。企業の方もやはり必要だと思われる回答が90%ということで、非常に高い数値になってございまして、特に重視する項目が防災面ということでアンケートの結果として出ておりまして、一般市民の方がどちらかという冬期とか走行の安全性もあったんですが、特に企業の方は防災面というのが非常に大きな数値になってございます。各分野ごとの意見をここに載せてございますが、基本的に時間短縮、代替性、迂回路の確保等々を載せてございまして、交通事業者等につきましては高速路線バスの新設というのが意見として出ておりますし、医療機関につきましては傷病者の安定した輸送ということも意見として出てございます。

次に9ページをお願いします。

企業等からの意見で、さらに現道の問題点は何かというところで、ここにやはり住民アンケートの傾向とちょっと違う部分が出ておりまして、企業ですので通行止め時の迂回路というのが非常に気になるかと思いますが、アンケートの結果として出ておりまして、期待する役割も「災害に強い道路」というようなものがトップになってございます。

次に10ページでございます。

ここから高校生の意見聴取結果ということで、結果としましては先ほどの中央道と同じような傾向になってございまして、やはり直接利用される頻度が少ないということかと思っております。

が、「必要だと思う」というのも5割ございますが、「どちらとも言えない」という方もやはり5割近くあるという結果になっております。さらに、現道の問題点につきましては冬期の走行性、期待する役割は「災害」というような形になってございます。

これらをまとめました結果としまして、11ページでございますが、住民アンケートの結果としましてはやはり整備が必要だという回答が非常に多くなっている、現道の問題としましては冬期の走行性、通行止め時の迂回路ということで、道路整備で重視する項目としましては防災面ということがうたわれてございまして、企業アンケート、高校生アンケートとも基本的に同じような流れになっているかなと思います。

次に12ページでございます。

各市町の市長、町長からいただいた意見をここにまとめてございます。基本的に各市長、町長さんはすべて全線新設整備ということで、できるだけ早く整備してくださいということで意見をいただいております。

次に13ページでございます。

ここでちょっと訂正がございます。秋田県知事さんの意見で3行目に「国の強化」と書いておりますが、「国の協力」かつ迅速な対応ということで、その部分を訂正いただければと思います。

両県知事さんとも全線新設案ということで、各首長さんと同様に早期整備を図ってほしいという要望、意見になってございます。

以上を踏まえまして、対応方針としましては案①の全線新設案ということで、政策目標でありますダブルネットワークによる常時・非常時の信頼性確保ということ、さらには防災面で優れるということで、全線新設案で対応していきたいと考えているところでございます。

14ページにはこれからの流れということで、先ほど福島の方でもご説明がございましたが、同じような流れで進めていきたいと考えております。以上でございます。

○大滝委員長 ありがとうございます。アンケート調査の結果についてご報告いただくということで、その調査も含めて今お話がありましたように、全線新設案が妥当ではないかという案①の対応方針案を提示して説明いただきました。これについて同じようにご意見、ご質問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。どうぞ奥村委員、お願いします。

○奥村委員 時間がないので、退席しないといけないので、一言だけ。もともと二つの案でそんなに工事費用の差が大きいわけではなくて、しかも現道を直すということになると、その時期の工事による交通支障の問題というのが出てくるので、周りの声もそうだし、私自身とし

でも全線新設というのが妥当なのではないかなと感じております。

○大滝委員 ありがとうございます。特にご質問、ご意見がないようでしたら、このご提案の案①の全線新設案を妥当というふうにこの委員会としては判断したいと思っておりますけれども、異論ありませんか。（「異議なし」の声あり）ありがとうございます。それでは全線新設案が妥当であるということで、先に進めさせていただきたいと思っております。

最後になりますけれども、先ほどの福島～霊山と同様に、この結果を受けまして概ねのルート及びインターチェンジの位置につきまして意見聴取を行うということですので、意見聴取について先ほどと同じような説明をいただきたいと思っております。お願いいたします。

○事務局 それでは私の方から、資料3-2（2）をお開きいただきたいと思っております。A3の大きい方のペーパーを見ていただければと思います。

先ほどの東北中央自動車道と同様に500メートル幅でお示ししてございますが、遊佐象潟につきましては当初段階でインターの位置も入れてございましたが、さらにきめ細かくいろいろ意見を聞こうかということを考えてございます。概ねのルートの考え方につきましてはここにお示ししているとおり、津波、特に日沿道の日本海側は津波というのが一つのターゲットになってございますので、この辺を意識したルート選定の考え方と、もう一つは前回の会議でもございましたが、鳥海山の湧水の関係等々意識しながら、かつ現道国道7号へのアクセス性の確保ということでルートを選定しておりますという考え方、さらに入出口、いわゆるインターの位置につきましては、吹浦バイパスの両端というか、2カ所、さらには、小砂川バイパスと書いておりますが、ここに1カ所ということで、トータル3カ所でアクセスを確保していきたいというような書き方をしてございますが、これらにつきまして再度アンケートをすることによって、特に今回のアンケートで防災時、さらには利便性なり安全走行等々の意見がたくさん出てございましたので、さらにきめ細かな意見を聞こうということで、今回さらにアンケートをしたいと考えてございます。

なお、前の方に戻っていただきまして、質問②につきましては、先ほど委員の方からいただきましたように、ここも「妥当でない」というところにしか理由を書けないような形になっておりますので、これにつきましては先ほどのご指摘を踏まえた対応でいきたいと考えてございます。さらに、先ほど言いました質問③ということで、今回提示した概ねのルートについて、さらに防災機能などの付加機能についてどのような意見が出てくるのかなということで、新たにこの部分を追加してございます。

簡単でございますが、以上でございます。

○大滝委員長 ありがとうございます。それでは、これについても質問、確認等何かありましたらお願いしたいと思えますけれども、いかがでしょうか。特によろしいでしょうか。
(「なし」の声あり)

先ほどのと同じような要領でということですので、特にご質問等がなければ、ご提案のような意見聴取を進めていくということによろしいでしょうか。(「異議なし」の声あり) ありがとうございます。それでは、ご提案いただいたものに、先ほどの質問票等については少し修正いただいた上で意見聴取を進めていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、本日予定していた議事につきましてはこれで終了ということになりました。議事を事務局の方にお返しいたしたいと思えます。どうもありがとうございました。

○司会 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第5回東北地方小委員会を閉会いたします。

長時間にわたりご議論いただきまして、どうもありがとうございました。