

アンケートにお答えください。

●第1回意見聴取において、地域の皆さまが感じる現道の課題が確認されました。今回は、柏～浮田区間の課題を解消するための道路のルート帯案を検討し、複数提示しております。複数のルート帯案から最適案を検討していく上で、重視する事項など今後の道路整備へご意見等をお聞かせ下さい。

■問1 国道101号をどのくらいの頻度で利用しますか？
※1つ選ぶ

1. 毎日	2. 週に数回程度
3. 月に数回程度	4. ほとんど利用しない
5. 利用したことがない	

■問4 問3でチェックした項目について、今後具体的なルートを検討する際に配慮すべき事項があれば、具体的にお聞かせください。

※回答欄にご記入下さい

■問2 国道101号の主な利用目的は何ですか？
※複数回答可

1. 通勤・通学	2. 通院
3. 家事・買物	4. 業務(営業・運送等)
5. 観光・レジャー	6. その他

■問5 インターチェンジなどの連絡位置を計画する際、どのようなことに配慮すべきと思いますか。

※回答欄にご記入下さい。

■問3 今回、複数のルート帯案を検討していますが、地域にとって望ましい案を選ぶ際に重視すべき項目はどれだと思われますか？
※複数回答可(3つまで)

■問6 これまでの質問以外に、ご意見がありましたらお聞かせ下さい。

※回答欄にご記入下さい。

- 救急病院に早く行けること
- 冬期の地吹雪や堆雪による影響を受けにくいこと
- 拠点間を結び目的地に早く行けること
- 通行止めになった時でも代替路を確保できること
- 交通事故が少なく安全に走行できること
- 沿道家屋への影響が少ないこと
- 自然環境への影響が少ないこと
- 段階的にでも整備の効果が望めること
- 工事に伴う規制の影響が少ないこと
- 建設費が安いこと
- その他

◆返信方法 ※下記のいずれかで返信してください。 ◆締切 平成27年〇月〇日までをお願いします。

①お近くの郵便ポストに投函してください。

②青森河川国道事務所、青森県庁、西北地域県民局、西北地域の各市町村役場並支所、道の駅(もりた・つるた・なみおか・ふかうら)、海の駅(わんど)等の回収ボックスに投函してください。

ご協力ありがとうございました。

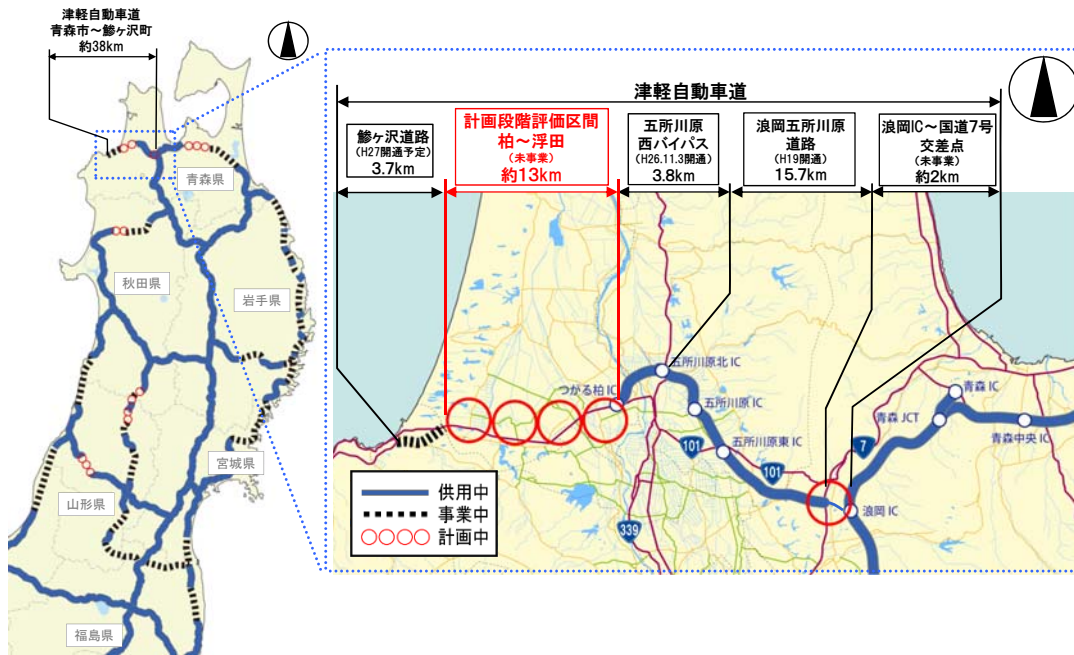
津軽自動車道(柏～浮田)の計画検討に関するアンケート(第2回)

津軽自動車道は、東北縦貫自動車道の浪岡ICから五所川原市を通過し、日本海沿岸地域までを結ぶ計画延長約38kmの高規格幹線道路です。

第2回意見聴取(今回)では、対策案(ルート帯案)を検討していく上での留意事項(重視すべき項目)についてご意見をおききたく、ご協力をお願いします。

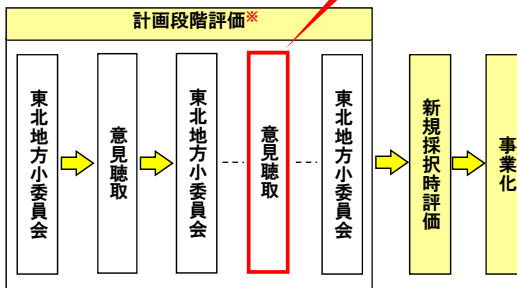
なお、本調査で頂いた皆様からのご意見は、計画段階評価において地域からの意見として「社会資本整備審議会 道路分科会 東北地方小委員会」に報告いたします。

※「計画段階評価」とは、地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を行うとともに、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証するものです。



計画段階評価の流れ

今回のアンケートはここです。



●アンケートに関するお問い合わせ
青森河川国道事務所 調査第二課
TEL:017-734-4570 FAX:017-722-2384

●インターネットによる回答も可能です。
URL
http://www.thr.mlit.go.jp/aomori/road/tugaru/kasiwa_ukita/index.html
青森河川国道事務所、青森県のほか、西北地域の各市町村ホームページのバナーからも御利用いただけます。

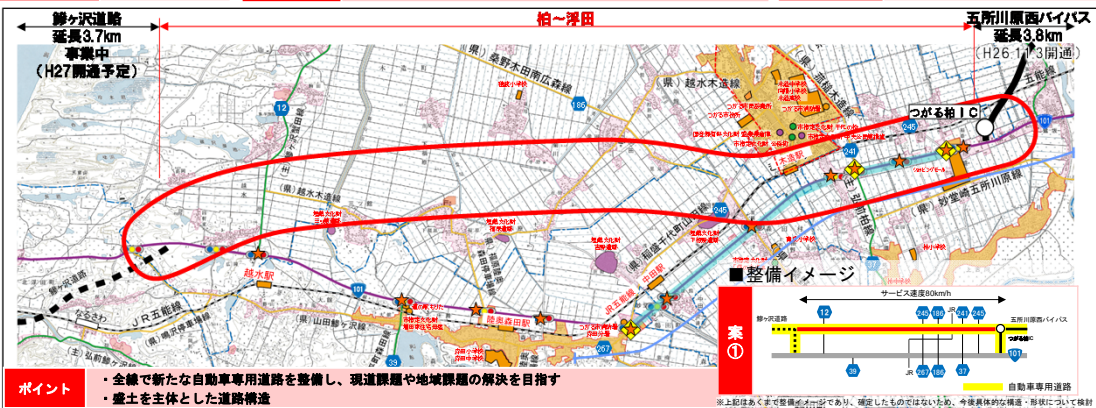
津軽自動車道(柏～浮田)ご意見募集
(〇月〇日まで)

●計画段階評価の詳細情報や東北地方小委員会の資料等は国土交通省東北地方整備局ホームページでご覧いただけます。
URL <http://www.thr.mlit.go.jp/road/ir/shouinkai/index.html>

津軽自動車道(柏～浮田)における概ねのルート帯(案)

【案①】全線新設案

延長 約1.2km 構造 サービス速度80km/h(自動車専用道路) 費用 約330～380億円



【案②】新設+現道改良案

延長 約1.3km 構造 サービス速度60～80km/h(自動車専用道路+一般道路) 費用 約300～350億円



【案③】全線現道改良案

延長 約1.3km 構造 サービス速度60km/h(一般道路) 費用 約250～300億円

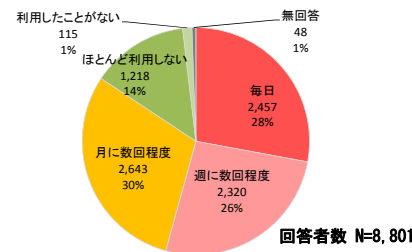


■ 3つの案の比較

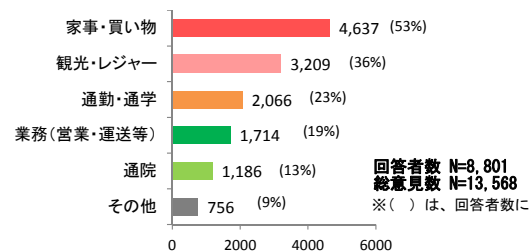
項目	指標	自動車専用道路(サービス速度80km/h)		一般道路(サービス速度60km/h)	
		【案①】全線新設案(約1.2km)	【案②】新設+現道改良案(約1.3km)	【案③】全線現道改良案(約1.3km)	【案③】全線現道改良案(約1.3km)
政策目標	医療施設への到達性向上	高次医療施設への到達性・救急搬送時の定時性	自動車専用道路のため、到達性と定時性の向上が大きく見込まれる	自動車専用道路区間と一般道路区間が混在するものの、到達性と定時性の向上が見込まれる	一般道路のため、到達性と定時性の向上はそれほど見込めない
	冬期交環環境の改善	堆雪による速度低下・地吹雪等による視程障害	必要な堆雪幅を確保した道路整備のため、速度低下は大きく改善・盛土を主体とした全線新設整備のため、視程障害は大きく改善	必要な堆雪幅を確保した道路整備のため、速度低下は改善・現道改良区間は道路法線が現況と同じため、視程障害の改善がそれほど見込めない	必要な堆雪幅を確保した道路整備のため、速度低下は改善・低盛土区間と道路法線が現況と同じ区間の混在であるため、視程障害の改善がそれほど見込めない
	地域振興の支援	拠点間の連絡性	自動車専用道路のため時間短縮が大きく、拠点間の連絡性が大きく向上	一般道路区間があるため、時間短縮がそれほど大きくなく、拠点間の連絡性がそれほど向上しない	一般道路のため時間短縮が小さく、拠点間の連絡性が向上しない
	信頼性の高い道路ネットワークの確保	緊急輸送道路の確保	現道の通行止め時に代替路として機能するため、緊急輸送道路としての信頼性が大きく向上	現道改良区間は通行止め時に代替路がないため、緊急輸送路としての信頼性がそれほど向上しない	通行止め時に代替路が無く、岩木川氾濫想定浸水区域が残るため緊急輸送路としての信頼性が向上しない
道路整備による影響	安全な走行空間の確保	出入り交通との錯綜・交差点での事故	新設道路に適正に交通転換されるため、錯綜や事故が大きく軽減	新設区間は交通が転換され、現道改良区間は交通出入り箇所等が減少するため、錯綜や事故が軽減	沿道出入り箇所等が若干減少するが、錯綜や事故がそれほど軽減しない
	生活環境	沿道家屋等への影響	集落等を極力回避するため、影響は小さい	集落等を一部通過するため影響がある	沿線の集落等を拡幅により改良するため、影響が特に大きい
	自然環境	自然環境の改変	田園地帯を通過するため、改変がある	一部田園地帯を通過するため、改変がある	現道の国道を改良するため、改変は小さい
	早期効果の発現	効果発現の時期	部分的な効果発現が困難	現在の国道を改良する区間があるため、開通したところから効果発現が見込まれる	現在の国道を改良するため、開通したところから効果発現が見込まれる
コスト	工事の影響	現道交通への影響	現道での規制が少ないため、影響はほとんどない	一部区間で現道の改良に伴い規制が発生するため、影響がある	現道の改良に伴い規制が発生するため、影響が大きい
	整備に関する費用	約330～380億円	約300～350億円	約250～300億円	

第1回意見聴取の結果

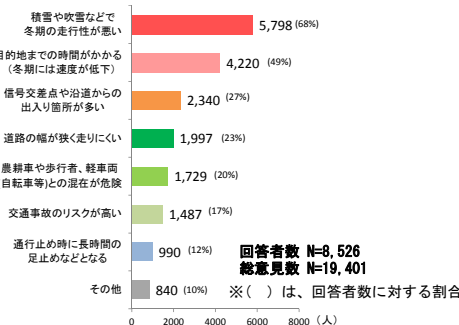
国道101号の利用頻度



国道101号の利用目的



国道101号の課題の把握



当該地域の道路に求める機能の把握

