

社会資本整備審議会道路分科会

第6回東北地方小委員会

【議事録】

○議 事

1) 計画段階評価

- ・東北地方の高規格幹線道路のミッシングリンクと計画段階評価の状況
- ・東北中央自動車道（福島～霊山）

・東北地方の高規格幹線道路のミッシングリンクと計画段階評価の状況

○大滝委員長 最初に、「東北地方の高規格幹線道路のミッシングリンクと計画段階評価の状況」についてということで、御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○事務局 それでは、資料1につきまして御説明させていただきたいと思います。

これは東北管内の高規格幹線道路のミッシングリンクと計画段階評価の状況を示したものでございまして、本日御審議いただきますのは右下にございます東北中央自動車道の福島～霊山の13kmの区間でございます。

凡例でございますけれども、今、計画段階評価で行っている区間につきまして、青の箱で示してございます。きょうの福島～霊山の区間は8月25日のこの小委員会を皮切りにいたしまして、住民アンケートをここまで2回、実施いたしてまいりました。本日は、最後のルート決定、あるいは出入口の決定という審議をお諮りをさせていただきたいというものでございます。よろしくお願いいたします。

ほか、計画段階評価で動いている区間といたしまして、日沿道の区間で2区間ございます。

北側から参りまして、まず秋田・山形県境にございます日沿道、遊佐～象潟間約17kmの区間でございます。こちらは9月21日の小委員会を皮切りとしまして、住民のアンケートを2回、既に実施しております。これはあくまで事務方の予定でございまして、年明け1月ごろにまた小委員会を開催させていただきまして、ルート決定等々をお諮りさせていただきたいと考えてございます。

また、その南側に参りますけれども、新潟・山形県境の区間、朝日～温海の間、約36kmございます。こちらは新潟・山形県境という関係もございまして北陸地方整備局との合同小委員会の形をとらせていただいております。9月15日の小委員会を皮切りといたしまして、中でのワーキングを設置し、住民アンケートの内容の審議、あるいは結果の審議をお願いいたしております。加賀谷委員に入っております。どうもありがとうございます。

こちらの区間につきましても、年明け1月ごろにまた合同小委員会を開催させていた

だきまして、対応案の決定、の決定ということをお諮りさせていただきたいと考えてございます。

ほか、凡例でございます、赤で囲っている区間でございますけれども、平成24年度の新規事業化の要求の区間でございます。青森県でございます天間林道路の8.3km。それから、秋田県でございます日本海沿岸東北自動車道の一部の二ツ井今泉道路。こちらは、計画段階評価の経緯も経まして、先般の小委員会並びに社会資本整備審議会に新規事業の採択をお願いしていた案件でございます。

また、中央のほうに行きまして、東北中央自動車道の山形県区間の泉田道路の区間8.2km。こちらにつきましても新規事業化の要求をしているという区間でございます。

また、最後に、今般の3次補正で復興道路関係で事業化させていただいている区間としまして、ピンクで着色させていただいております。三陸沿岸道路並びに東北横断道・釜石秋田線の区間でございますけれども、このピンクの着色区間でいきますと約131kmでございます。これに、地域高規格道路でございます宮古盛岡横断道路でありますとか、あるいは三陸北縦貫道路の事業化区間を加えますと計224kmございまして、この224kmの区間が3次補正において事業化をなされ、現地で路線の測量並びに地元への説明会ということでスタートダッシュを切っているというところでございます。

本日、このミッシングリンクの中にごございますけれども、この東北中央自動車道の福島～霊山間約13kmの区間につきまして、最後のルート決定、出入り口の決定についてお諮りさせていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

○大滝委員長 今御説明いただいた資料1に基づきまして、高規格幹線道路のミッシングリンクと計画段階の状況について御説明いただきましたけれども、これにつきまして特に何か御質問等ありましたらお願いしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

特によろしいでしょうか。経過をお伺いしたということで、了解したということでよろしいでしょうか。

それでは、引き続き、次の議事に参りたいと思っております。

・東北中央自動車道（福島～霊山）

○大滝委員長 本日の審議案件は、計画段階評価1件だけです。今、資料1に基づいてお話がありましたように、東北地方自動車道・福島～霊山について御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

○事務局 お手元の資料2-1、資料2-2の2つ、主に資料2-1で説明させていただきたいと思います。

1 ページ目でございますが、東北中央自動車道の相馬福島道路の間の全体の計画を表しております。全体45kmございまして、これまでに、左側からいきますと霊山道路12km、阿武隈東道路10.7kmが事業化されてございまして、今回、平成23年度の補正予算で相馬インターチェンジから相馬西インターの間、それから阿武隈から阿武隈東インターの区間が、それぞれ赤でかいたところですが、新規に事業化されてございます。

本日の対象は、一番左側でございます、東北道の福島側から霊山道路に至る区間につきまして、計画段階評価のルートとインターチェンジについて御審議いただきたいと思っております。

相馬～福島間の道路の整備効果を下に書いてございます。左側からいきますと、防災・災害時の効果ということで、現道の国道115号が阿武隈高原の急峻な地形を通るということで、急勾配、それからカーブの隘路を解消するということと、代替路を確保するということを目指しています。これらの地域を、現況で国道115号を使うと約90分かかるとはありますが、それを40分ぐらい短縮する、半減するぐらいの効果が期待できるということでございます。

次に、住民生活につきましては、特に医療関係で、図面の左下のほう、福島県立医科大学というのが福島市の南のほうにあるのですが、ここが高度医療の拠点ということで、こちらの60分のカバー圏域を拡大していくということで、医療についての改善が図られる。

それから、地域経済等につきましては、工業拠点と、重要港湾である相馬港への連絡がなされます。相馬港につきましては、現在、復旧作業を進めておまして、内航フェリー船も再開するというような報道も最近なされたところでございます。これは、時間が短縮されることによって、相馬港からの物流を東北縦貫自動車道のほうにつなげる

といった効果が期待されるということでございます。

この相双地域と、北の、特に南相馬、新地の地域は、原発、津波災害等、非常に被災したところでございますので、これらの地域が内陸と結ばれるということに効果が期待できるという内容でございます。

次、2ページ目でございますが、これまでの流れと今後の手続等を書いております。6月の復興構想会議での提言で復興道路が位置づけられまして、東北の中では三陸沿岸道路と、縦軸と横軸である東北中央自動車道も含めて位置づけられております。8月25日に本小委員会が開催されまして、その際に、この福島～霊山間の道路が通る概ねの範囲ということで、2つのルート、複数案を提示しております。これにつきましては、資料2-2のほうに前回のアンケートで提示した2ルートについて絵がございますが、赤と青のルート、北回りと南回りということで提示してございます。

その2ルートについて、どちらのルートが必要かということで意見を聴取いたしました。その結果を踏まえて11月に、道路が通る概ねの範囲を決定するための小委員会、前回ですけれども、開催されております。その中で北側のルートが妥当であるという内諾をいただきまして、それを踏まえて今回、500m幅にさらにルートを絞り込んで、インターチェンジの位置も具体的に2カ所を入れた形で示しております。その内容が、最後の12ページになりますが、500m幅とインターの位置についてお示しした内容でございます。

インターチェンジにつきましては、国道4号と、伊達市の市街地に最も近い県道・福島保原線の2カ所を予定してございます。左側のほうは東北道と、右側のほうは霊山インター接続するということで計画してございます。

これにつきましては、第2回目のルートとインターチェンジの位置についての意見を住民、関係自治体から聞いてございまして、今回、その内容を御審議いただいてルートを決定するという流れで進めていきたいと思っております。

本日、ルートが確定いたしましたら、来年から都市計画の手続に入りまして、新規事業のための新規事業採択時評価の手続を行った後に新規事業化が検討されるという流れで進めていきたいと考えてございます。

3ページをお願いします。前回の審議内容でございますけれども、第5回、11月11日に開催されてございます。議事としては、アンケート調査の結果、道路が通る概ねの範囲を絞り込みしていくと。それからインターチェンジの位置についても、500m幅にして、アンケートの調査手法を提示しまして、それらについて御審議いただいております。

その結果、御意見をいただいたのが下に書いてあることをごさいますて、アンケート表の中に幾つか選択肢がございます。資料2-2の裏側、質問2のところがございますけれども、ルートの妥当性について選択肢がございますが、これまで妥当でないと回答した場合のみ下側の自由記入欄に理由を書いていたのですが、すべての選択肢で理由を書いたほうがいいたろうということで御意見をいただいております。それを踏まえて修正した結果、こういう形でアンケートを進めました。

4ページ目をごらんいただきたいと思ひます。アンケートの実施概要ですけれども、住民アンケートにつきましては11月21日～4日までの約2週間ということで、福島市役所、伊達市役所、桑折町の役場ということで、それぞれの庁舎等を活用して、投函ボックスに意見をいただいております。その他、インターネットによつても意見を収集いたしまして、全体の回答数としては396件、そのうちインターネットは168件という内容でございます。12月12日、14日に市町長から意見をいただきまして、福島、伊達、桑折、国見から意見をいただいております。

5ページ目をお開きいただきたいと思ひます。全体の結果ですが、妥当であるという意見が約8割ということで、ルートの選定の考え方、出入口の位置については妥当であるというような意見をいただいております。

6ページ目でございますが、計画案の妥当性について、それぞれ市、町ごとに意見をいただいております。いずれも、妥当であるという意見が6割から8割ということで、妥当であるというふうな内容になってございます。

7ページ目でございます。回答の内容について分析しております。妥当であるという意見は、国道4号にインターを設置してほしい、インターチェンジの設置箇所について利便性が高い伊達市の保原地区にインターを設置してほしいというような意見がございました。そのほか、物流、観光などへの貢献が大きいとか、経済性にすぐれるというような意見もございました。

妥当でないという意見につきましては、国道4号へのインターの設置によつて現道の渋滞を引き起こす可能性があるのではないかという懸念の意見。それから、東北縦貫自動車道とのジャンクションの位置をもつと南側にしたほうがいいのではないかというような意見がございました。

妥当でないという意見については、次の8ページ目に具体的に検証してございます。ジャンクションの位置をもつと南側にしたほうがよいという御意見につきましては、ジャンクションの位置を南側にいたしますと、ちょうど福島市街地の商業的な利用をしている地域を通過することになるということで、影響が大きいというふうに考えておりま

す。さらに、福島飯坂インターが南側にあるのですが、それとの間隔が狭くなるということで、交通安全上、好ましくないというような内容になってございます。

学校や沿道集落への支障が懸念されるというような御意見につきましては、今回の北回りの案では50から150件の移転が想定されております。それから、公共施設、学校、駅等の施設は回避するように検討してございます。インターチェンジにつきましては、国道4号の渋滞の可能性についてですが、この区間につきましては郊外部ということで、現在混雑していない区間に設置するという事で、影響は小さいというふうに考えてございます。

次、9ページ目でございますが、その他の御意見ということでいただいております。早期事業推進というのが、最も意見としては多かった。そのほか、サービスエリア、パーキングエリアを設置してほしい。それから、国道115号がアクセス道路になりますので、その線形不良箇所を改善してほしいというような御意見もございました。このほか、国道4号にインターチェンジ、それから桑折町にインターチェンジを設置してほしい等の意見がございました。

次、10ページ目でございますが、市町長からの意見聴取でございます。福島市長からは、インターチェンジの市街地からのアクセス道路ですとか、あるいは飯坂温泉からのアクセスについて整備の要望が出されております。伊達市長からは、事業計画案については妥当であると。それから、SA、PA等の休憩施設を設置してほしい。それから、出入り口については現道とスムーズに接続するようという御意見等をいただいております。

桑折町長からは、事業計画案は妥当であると。それから、国道4号に接続するインターチェンジは桑折町にできるだけ近いところにつくってほしいというような御意見をいただいております。国見町のほうからは、内容については妥当であるということで、早期整備というような御意見をいただいております。

以上をまとめますと、次の11ページでございますが、ルートについて全体として約8割の方が妥当であるというふうに御意見をいただいております。その理由として、地域への貢献に対する期待や経済性に関しての意見が多いと。それから自由意見では、早期に整備してほしいというような内容の意見が多いということで、全体を通じまして総合的に考えますと、原案は自治体の意見としては妥当であると。その中で、東北中央自動車道の早期整備、それから出入り口と現道の効率的な接続、休憩施設、現道の改良等の要望がございました。

以上で、ざっと説明を終わらせていただきます。御審議のほどよろしく願いいたし

ます。

○大滝委員長 東北中央自動車道・福島～霊山について説明をいただきました。特に、行われたアンケートについて報告があって、その結果としての意見取聴のまとめということが最後に示されているということですが、これについて少し中身について検討したいと思えますけれども、いかがでしょうか。

○大泉委員 前回の検討のときにアンケート用紙の修正をお願いしたのですが、答えをいただきまして、ありがとうございます。妥当だという方たちの意見も非常に酌み取ることができまして、ルートに対する考え方を立体的に表すことができたのではないかなと思います。

それで、質問なのですが、第1回の9月のアンケートのときに恐らく千何百件くらいの御意見をいただいたと思うのですが、今回は400件くらいですか。この地域でこの時期にアンケートを行うということは非常に難しいとは思いますが、この件数に関しまして、感触的にどうだったのかという評価をいただければと思います。

○事務局 前回のアンケート、1200票ぐらいのアンケートが集まっています。このときは、ルートが北回りと南回りということで2案示されてございまして、非常に地元の関心も高かったということで数が伸びたということだと思います。

しかしながら、今回、ルートが北側に絞られて、その提示をされて、その500mに絞ったルートの妥当性とインターの位置について御意見をいただいたわけなのですが、若干、関心が前回よりは下がってしまったのではないかなと思います。データが約400票ということですが、決して少ない数字ではないのではないかなと考えてございます。

以上です。

○大滝委員長 という御回答ですが、よろしいですか。

ほかの皆さん、いかがでしょうか。

○加賀谷委員 1つ教えていただきたいことがございますが、9ページのアンケート結果の要望の中で、サービスエリア、パーキングエリアを設置してほしいというのが7件ということで、多い意見がございましたけれども、このサービスエリア、パーキングエ

リアについての検討というのは、どの時点でどのようにされるのかということについて教えていただければありがたいと思っております。

○事務局 現段階ではまだ検討には至っておりませんが、本事業の福島～霊山間以外の、福島～相馬、全体を含めて4.5kmの中のどこにどう配置するかということを今後検討していきたいと思っています。その際に地元の要望を踏まえながら設置位置を十分検討していきたいと思っていますが、具体の時期については現段階では決まっております。

○事務局 補足させていただきます。

今回、復興支援道路につきまして、防災の観点もございまして、このルートを決定的にするときに、防災に資するような、駐車帯でありますとか、あるいは避難路でありますとか、休憩施設とか、アンケートの結果でも非常に多うございまして、そういった防災機能を具備していくということは設計の中で盛り込んでいくことは考えております。

ただ、具体的にどこかというところは、今はちょうど測量とかが始まった段階でありまして、地元の御意見とかをこれから聞いていくことになると思いますので、その中でしっかり用地の観点も含めて詰めていくということになろうかと考えております。

○南委員 このアンケートの結果について、特に妥当でないというような御意見も出ているわけですが、これに対する回答について、公にしているというか、回答者に対して、あるいは一般の人に対して、公開の予定というか、しているのかどうか、そのあたり、お伺いしてよろしいですか。

○事務局 本日の資料はすべてインターネット等を通じて公開する予定でございますので、そういった形で周知がなされるのではないかと考えてございます。

○大滝委員長 他にいかがでしょうか。

これは私からの確認みたいなものですが、7ページのアンケート結果のところの、妥当でないというところで一番、票が多かったのは、国道4号へのインターチェンジの設置が現道の渋滞を引き起こす可能性があるのではないかと。これは多分、懸念されていると思いますし、それから、6ページ、それぞれの自治体から出てきているのでいくと、やはり、妥当でないという答えは福島市からが一番多いということなので、恐らくこちらの近くのエリアに住まい、ないしはここにかかわりをお持ちになられている

方が比較的、「妥当でない」というふうに回答されているのではないか思うのですね。

これについては、先ほども説明はあったかと思えますけれども、一応、どういう対応措置をとり、現道の渋滞を最小限に抑えるということについては何らかの回答を持っておく必要があるのではないかと思えますけれども、この辺の話とか、それから、これもさっき御回答があったと思えますけれども、その下の、ジャンクションの位置をもっと南側にしたほうがいいのではないかというようなことについて、一応、念のため、こういう「妥当でない」という御意見に対してどういう御回答をされるのか、それから、どういう対応をされるかということについて、お答えいただければと思います。

お願いいたします。

○事務局 まず渋滞区間でございますけれども、現況、国道4号の接続する区間については、平成22年のセンサスの交通量で1日当たり約1万7千台、混雑度が0.4になってございます。これが、平成42年の将来交通の推計値ですけれども、同じ区間が2万9千台で混雑度が0.7何になるということで、インターを設置した後でも混雑度は1.0を下回っているような状況でございます。具体的には、インターの接続部分で渋滞を起こさないような対策等を講じて、設計の中で検討していくことになると思います。

それから、福島市内との関係でいいますと、今回、南側のルート、特に現道の国道115号に沿った形でのルートで南側回りの案が第1回目のアンケートのときに検討されてきて、すなわち、福島市内にできるだけ近いところにアクセスを持っていきたいと。中心市街地からすぐに本道路に乗りたいというような御意見でございましたが、これにつきましても、特に福島市の北部の福島保原線、それから国道4号沿いの方々が、できるだけインターを近いところでということで意見を出しております。

特に、福島保原線等を使いますと概ね北部地域から5分ないし10分ぐらいでインターまでアクセスできるというような結果でございますので、渋滞さえ起こさないように対策を講じればきちんとしたアクセスが確保できるのではないかと考えます。

それから、ジャンクションの位置につきましては、12ページの図をごらんいただきたいのですが、既に市街地が用途指定等をされて高度に利用されている地区がございまして、南側のほうに持っていくのがなかなか難しい状況にあります。やるとすれば非常に大規模な住民移転等の、それから環境の問題とかさまざまな影響が出てくるということで、調整区域を抜くような今の計画が一番適切かなというふうに考えてございます。

福島飯坂インターからの距離も約3km以上とれてございますので、交通が輻湊して事故に至る可能性というのは南側に持ってくれば出てくるわけですが、それを避け

た形での計画になってございます。

以上です。

○事務局 少し補足させていただきます。

アンケートの中で、福島市を中心とした方々の「妥当でない」という答えを分析いたしますと、主に福島の市街地から東北中央自動車道へのアクセスをさせてほしいという御意見が多くて、具体的には、この12ページを見ていただきますと国道115号というのがございますけれども、この国道115号の線形の改良でありますとか、冬道の対策をやって速くインターにアクセスしたいというような御要望でございまして、ここにつきまして先般、北側ルートと、この国道115号を通過するのが南側ルート、双方で示しておるわけですがけれども、費用の観点でありますとか早期の供用を考えて北側になってございます。

この国道115号の対策につきまして、県の管理区間でもございまして、県とも連携をとりながら、局部的な改良でありますとかを施しながら福島市街地からインターへのアクセスというものを少し改善していくような形で、これらの御意見について対応していくということになるのかと考えております。

○大滝委員長 他にいかがでしょうか。

それでは、皆様方から質問等をいただきましたけれども、特に今回の意見の取りまとめについて、問題があるとか課題があるという御意見はなかったのではないかと思います。それから、先ほど来、アンケートの報告にありますように、8割の方々がこの案については妥当であるというふうにアンケートでもお答えになられているということがありますので、まとめとしては、東北中央自動車・福島～霊山におけるインターチェンジの位置についてはこれでよろしいということで進めていくということによろしいでしょうか。

では、この小委員会としては、福島～霊山におけるルート、それからインターチェンジの位置については、これで進めていくということで了承したということで進めていくということをお願いをしたいと思います。

一応、本日予定されている議事についてはこれで終了ということになりますので、私のほうからは議事を事務局のほうにお返ししたいと思います。よろしく願いいたします。

○司会 それでは、以上をもちまして、社会資本審議会道路分科会第6回東北地方小委員会を閉会いたします。

皆様、どうもありがとうございました。