

社会資本整備審議会道路分科会

第12回東北地方小委員会

【議事録】

○議 事

1) 計画段階評価

- ・津軽自動車道 柏～浮田

○大滝委員長 それでは、これから議事に入りますので、よろしくお願いいたします。

最初に事務局より説明をお願いしたいと思いますが、これまで進めてきたようなやり方で進めてまいりたいと思います。本日の進め方としましては、津軽自動車道の概要から政策目標の設定までについてまず説明をいただき、質疑応答を行った後に今後の手続の進め方、地域からの意見聴取方法について説明していただき、質疑応答を行うという流れで進めたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、事務局より説明をお願いいたします。

1) 計画段階評価

・津軽自動車道（柏～浮田）

○事務局 それでは、資料1を使いまして説明させていただきます。

資料1の構成でございますが、津軽自動車道の概要、地域の概要、地域の状況と課題、道路交通の状況と課題、政策目標の設定ということで、1番から5番までを一括して説明させていただきます。

表紙をめくっていただきますと、1、2ページということで、見開きの形でごらんいただければと思います。

先ほど副局長からも御挨拶申し上げましたけれども、1ページ目の右側の図の中で黒い線が東北縦貫自動車道になります。そちらの浪岡インターの方から鱒ヶ沢の日本海に向けて延長38kmの津軽自動車道ということでございます。その内、浪岡五所川原道路につきましては平成19年12月までに15.7kmを供用させていただきます。

開通済み延長の割合は42%となっておりますけれども、さらに浪岡五所川原から日本海に抜けていく五所川原西バイパスという3.8kmの区間が今年度供用させるということで、今年度末には3.8km増えますので約5割の供用率ということになります。

さらに、日本海側の鱒ヶ沢道路につきましては、現在事業中でありまして、3.7kmの区間になりますけれども、こちらにつきましては平成27年度の開通予定となっております。今回御審議いただきますのは、その間の柏～浮田間約13kmということで、計画段階評価の対象区間になってございます。

2ページの「地域の概要」でございますけれども、位置関係になってございます。対象地域といたしましては五所川原市、つがる市、鱒ヶ沢町ということで、五所川原市につきましては5万8千ぐらいの人口、つがる市につきましては3万7千ぐらいの人口、鱒ヶ沢町につきましては1万1千ぐらいの人口となっております。これらの市町村を通過していく形になってございます。

3ページ目でございます。人口の状況でございますけれども、先ほど申し上げました2市1町の対象地域でございますけれども、人口につきましては赤が当該対象地域になります。青が青森県、黒が全国、緑が東北ということになってございます。人口減少につきま

しては、それぞれ国勢調査の60年、7年、17年と5年ごとのものが載せてございますけれども、現状、実績値で申し上げても減少率が非常に高い地域になっています。将来予測につきましても、全国あるいは青森県の中でも伸び率が高い形で減少していくというような予測になっている地域でございまして、なおかつ高齢者の割合につきましても、現状でも高いですし、伸び率も今後、大きな勢いで伸びていくということになってございます。平成22年度の国勢調査のデータで見ますと、破線が全国の平均値でございまして、それに対して当該地域の65歳以上の老年人口が全国より多く、20代から40代のところが全国平均より低いという年齢構成層になっている地域でございまして。

4ページ目が気象の条件でございまして、当該地域につきましても非常に冬の条件が厳しい地域でございまして、奥羽山脈や白神山地、標高1,625mの岩木山がそびえ立っているということもございまして、これらに囲まれた地域になっております。

また、当該地域の鱒ヶ沢町、五所川原市につきましても、降雪日数、降雪量を見ていただきますと、ともに多い地域になっています。

下のほうに行きますと最低気温ということもございまして、そもそも青森県自体が東北の中でも低い地域ですが、その中でも五所川原、鱒ヶ沢というのは平均気温を見ましても低い地域ということで、積雪寒冷地域ということかと思っております。

それで、下の右のほうの図を見ていただきますと、これが特徴的なところでございまして、冬場の風向でございまして、冬期につきましても夏場の風速の2倍ぐらいの風が吹くという地域でございまして、その風の方向につきましても、西から西北西の風が卓越するという形になってございまして、それが後ほど申し上げます地吹雪等に影響してくるようになります。

5ページ目をござらんいただきたいと思っております。気象条件になります。先ほど申し上げました条件が伴いまして、それぞれ吹雪の発生日数を、鱒ヶ沢町、五所川原市、それと東北の各市と比べてみますけれども、5割から6割という状況になってございまして。

写真をござらんいただきますと、地吹雪になると前が見えなくなる状況であったり、雪が降ることにより、路肩が非常に狭くなるということで、歩行者の歩道空間が確保できないという状況もあるというような形になってございまして。

ちなみに、地吹雪が発生する抽出気象条件というのを、北大の雪氷調査法という形で記載しておりますが、基本で申し上げますと、0℃から-5℃、降雪がある場合は6m/s以上の風が吹く場合、降雪なしの場合は11m/s以上という、こういうような表の分類になってございまして。

それぞれの地域間の交通の状況が6ページでございまして、つがる、鱒ヶ沢、五所川原をつないでいる路線というのがJRの五能線と、唯一、国道101号という形になってございまして。

それぞれの都市の依存率でございまして、通勤・通学につきましても2割ぐらいのところは五所川原に依存しているということもございまして、五所川原のほうに高校な

ども5校、市内にあるということで、そこに通われている生徒さんも多いという形になってございます。

また、買い物につきましても、買い物客の2割ぐらひは五所川原のほうに依存しているということでございますけれども、右上のほうの図でございますけれども、それをどういふ交通媒体で行っているかと申し上げますと、つがる市、鱒ヶ沢町につきましても78.2%ぐらひは自家用車で通っているということでございまして、全国、東北と見比べましても自家用車への依存率が高いという状況になってございます。

また、JR五能線の運休の状況でございますけれども、平成25年4月から平成26年3月まで127本の運休が発生しており、特に冬場の運休本数が増えるということで、通常期の1.6倍ぐらひ運休が増えるというような、冬が厳しいという状況になってございます。

医療の関係が7ページ、8ページということでございまして、両方を見比べてごらんいただければと思ひますけれども、こちらの地域につきましては、7ページの左上の図でございますけれども、人口10万対医師数というのを載せてございます。全国、あるいは東北、青森県と見ていただきましても、西北地域、鱒ヶ沢、つがる市というところにつきましては医者数が少ないという地域になってございます。ということもありまして、その下にあります自治依存率も低くなってくる状況になってございます。

三次医療につきましては、青森市にある県立中央病院と弘前大学になりますけれども、三次救急施設への搬送件数を平成21年と見比べますと増加傾向にあるということになっており、平均しますと90件ぐらひということになります。三次医療圏への所要時間につきましても、下北地域が142分ということで一番長いのですが、それに次いで第2位ということで72分ぐらひかかるということになっております。

冬期と通常期で分けてございますけれども、鱒ヶ沢町から県立中央病院までは通常期は79分ぐらひですが、冬期は93分ということで、やはり旅行速度が落ちるということもありまして、冬期は通常期の約1.2倍。つがる市からにつきましても、58分が68分というような形になってございます。

また、このような状況の中で、これらの圏域では拠点病院をつくり、そこにサテライト的に5つの病院を配置するというので、連携しながら取り組むということをして既にやっております。それが8ページの真ん中のところの図になりますけれども、つがる総合病院というのを第二次医療施設として今年の4月に運用を開始してございます。これに伴い、鱒ヶ沢町の病院につきましては、病床数の減少ということで140床あったのを100床に減らしたり、つがる市民診療所につきましては救急の受け入れなしというような形で、それぞれ地域が分担をして、医師不足であるとか医療の高度化につなげているという形になってございます。

先ほど申しました、鱒ヶ沢町からつがる総合病院への所要時間につきましては、通常期は33分なのでございますけれども冬期は41分ということで1.2倍という形になりまして、こう

いう救急医療に対する即達性が非常に重要であるということでございまして、病院あるいは救急救命士の声などの声も整理してございます。

9 ページ目からが経済の関係でございまして、地域の状況ということで、こちらの地域につきましては、生産額については下北地方に次いで低い地域となっております。それと、特徴的には観光を含むサービス業というものが全体の3分の1という形になってございまして、人口1人当たりの所得額をごらんいただきますと、つがる、鱒ヶ沢などが他地域よりは少し低目という形になってございます。製造業につきましても、県平均より低いということであったり、農業につきましては県平均並みという形になってございます。

観光関係につきましては、10 ページになりますけれども、日本海側で海水浴が非常に利用されているという形になってございます。あるいは、五所川原で立佞武多というものがございまして、平成22年度と平成24年度で観光の伸び率を対比で見ますのが10ページの右側の真ん中に図になってございます。鱒ヶ沢町でいきますと11%減という形になってございます。五所川原につきましても8%減ということで、観光面につきましては、少し落ち込みが見えるという状況になってございます。

これらの観光地への最寄りのインターでありますとか、新幹線からの所要時間というものが、非常に遠いということもございまして、最寄りのインターで申しますと鱒ヶ沢町は35分ということで、ほかの地域と見比べましても遠いということであったり、新幹線につきましても利用するのに74分もかかるということで、遠いという位置関係がここから読み取れるかと思っております。

11 ページが企業の立地関係でございまして、左のほうの図に管内の主な工業団地が丸で、赤字で旗上げしております。括弧で書いているのが現在の分譲率という形になってございます。これらの地域につきましては、それぞれインターからのアクセス時間がどのぐらいかかるかという見方で書いてございまして、西北地域につきましては最寄りのインターまでの所要時間が30分ぐらいという形になっている地域でございまして。

それらの地域につきましては、一番右のほうの図でございまして、それぞれ高規格幹線道路等を含めた高速道路のネットワークの沿線と合わせるようにして分譲率が上がってくるというものが統計的な整理として見受けられるということになってございまして、西北地域でございまして。こちらにつきましては津軽自動車道が、先ほど申し上げました浪岡五所川原道路が徐々に延伸してきておりますけれども、その中で工業団地の分譲率が上がってきていたり、あるいは上北地方につきましても、東北縦貫自動車道八戸線の整備状況、延伸に合わせて分譲率が伸びているというような傾向が見受けられるということでございます。

ちなみに、企業にアンケートしてみますと、下の右から2つ目でございまして、交通アクセスの良さであるとか、取引先が非常に近いというようなことに関心を持っている、重視するというようなアンケート結果もあるというような状況でございまして。

農業・漁業が12 ページでございまして、深浦漁港では冬期のズワイガニの出荷であっ

たり、農業で申しますと、こちらの周辺ではメロンが非常にとれていると。スイカなどもとれているのですけれども、こういう農産物が東京中央卸売市場のほうに運ばれているという状況になってございます。

13ページからが交通の特性ということで、13、14を両方ごらんいただければと思いますけれども、今回の柏～浮田間でございます。交通量につきましては日当たり大体1万台から1万3,600台というような交通量になっており、大型車が5%から10%程度という混入率になっているということになってございます。

それで、この柏～浮田間13kmのところ、国道101号の紫色の線が途中で折れております。この途中で折れているあたりから左側が森田～浮田間、右側が柏～森田間と分類しておりますけれども、それぞれの交通特性が書いてございます。森田～浮田間の交通特性につきましては沿道通過が48%、沿線地域の発着が43%、沿線の地域内々が9%という形になってございます。一方、右のほうでございましては沿線地域通過が31%、沿線地域発着が50%、内々が19%という特性になってございます。

それと、道路交通の状況と課題ということでございます。先ほど冬の問題も申し上げましたけれども、14ページをごらんいただきますと、①につきましては起点側の五所川原に近いほうの写真になります。②につきましては狭小箇所ということでございまして、現在、右下に図がありますけれども、2車線間で7mぐらいの幅員となってございまして、冬期に堆雪するために必要な幅まで確保できていないという狭い状況になっていることが、結果的に②の写真のような状況を生み出しているということでございます。

15ページ、16ページをごらんいただきたいと思います。こちらにつきましては、先ほど北大の地吹雪の定義なども申し上げましたけれども、現状がどうなっているかということでございまして、15ページの図面。上りと下り、通常期・冬期・吹雪という状況の中で旅行速度がどういう状況になっているかを整理してございます。

それで、平均的な話でございますけれども、冬期旅行速度の低下ということで、下のほうの左から2つ目ぐらいのところにある青と緑と赤の図でございますけれども、通常期44.5km/hぐらいで走っていたものが、冬期になると若干落ちて37.6km/hぐらいになって、吹雪になると20km/hもスピードを出せないというような状況になってございます。

また、沿道の環境でございますけれども、16ページでございます。森田～浮田間、柏～浮田間、それぞれの区間の中で表のような形で、赤と黄色という形で入っているものがございます。それは何かと申しますと、沿道の状況ということと出入り交通の環境ということで、民家が連続している部分であったり、交差道路の出入り口の箇所がどのぐらいあるかという形でございまして、民家の連担部ということで、ずっとつながっている民家の出入り口があるかどうかということで申しますと、大体、赤の部分につきましては50%以上つながっているという形で、そういう出入りがあるという形になりますし、交差環境で申しますと、1km当たり5カ所以上のもが黄色、10カ所以上のもが赤という形に

しておりますけれども、非常に出入り口も多いという形になっておりまして、そういう出入り口のところに付きましては農耕車とかが入ってくるということがありまして、それを追い越すような形をとることもあるということで、左のほうの写真は、ちょっと追い越ししているような写真が撮れたということで、そういう状況も生まれているという現況でございます。

続きまして、事故の発生件数の推移ということでございまして、17、18をごらんいただければと思います。

101号全体の死傷事故件数の推移ということで載せてございますけれども、この101号全体で申しますと、浪岡五所川原道路は15.7kmが全線開通した状況の中で、その差が少し見てとれるような感じもあるということでございます。区間全体で110kmありますけれども、その中で区間3。こちらの部分が延長の割に事故件数が多いというのがイタルダデータの中で見てとれるという状況になってございます。

また、18ページが当該区間の事故発生状況ということでございまして、黄色のバツが単路部の事故発生箇所、青のバツが信号交差点の事故、赤のバツが死亡事故発生箇所という形になってございますが、当該区間につきましては101号の中でも特にワースト1位、ワースト2位というものがあるということで図上でも示しております。その事故が、年間を通じて整理してみますと冬期に多いというような状況になっているということでございます。

19ページにつきましては、自然災害の関係になりますけれども、こちらにつきましては日本海中部地震のときにも多く被災したということでございまして、それが左の図の中のバツで示している全面通行止箇所という箇所がございます。その中でブルーのラインにつきましては緊急輸送路ということで活用することになってございまして、こういうところが通行できなくなりますと災害発生現場へ駆けつけられなくなるとか、物資の輸送に対して支障があるというような状況になろうかと思っております。

ちなみに、紫色のものが、津波浸水危険区域というエリアを図上に落とし入れたものでございます。また、岩木川がちょうど津軽自動車道を横切る形で流れておりますけれども、岩木川が氾濫しますと、浸水深を色ごとに分けておりますけれども、101号が浸水エリアの中に入ってしまうということで、そこについても通行が難しくなるという状況になろうかと考えてございます。

以上御説明した中身を、課題とその原因ということで整理したものが20ページになってございます。地域についてということと道路についてという分類で、医療、産業、観光、それと道路につきましては速度、渋滞、事故、緊急輸送路という観点で、課題とその原因ということで、今御説明申し上げましたものを言葉として要約している形でございます。

21ページ目からは地域の将来像ということでございまして、21ページは県の計画、22ページは市町村の計画ということでございまして、一例を申し上げますと、青森県の青森県基本計画——これは平成26年4月にできたものでございますけれども、その中で

質の高い地域医療サービスの提供ということで、地域による医療機関の連携強化であるとか医療機関の体制整備や連携強化を進め、救急医療体制の充実強化というような形になってございます。

これらの計画あるいはその課題を含めまして、最終的に整備方針の方向性を整理したのが23ページということございまして、地域・道路の状況と課題というものと、先ほど21ページ、22ページで申し上げました地域の将来像を踏まえまして政策目標を設定してございます。1番目が医療施設への速達性向上ということ、あと冬期交通環境の改善、地域振興の支援、信頼性の高いネットワークの確保、安全な走行空間の確保ということで、これらの5つの項目につきまして検討方針を5つの四角囲いの中で記載してございます。それを踏まえまして、今後、既存の道路ストック活用の可能性も含め複数の対策案を設定し、比較検討するというのが整備方針の検討ということでございます。

先ほど冬の状況ということで申し上げましたが、映像を用意してございますので、そちらをごらんいただければと思います。

こちらの箇所につきましては、先ほど、線が折れて旧森田村に入っていくというふうに申し上げましたが、ちょうど折れたあたりのところになっておりまして、右側に防雪柵がありますけれども、そちらの方向、西北西の方向から風が吹いてきてという状況。

まさにこういう状況になってございまして、防雪柵を整備していたとしても前が見えなくなってくるという状況になっておりまして、対向車が右折するような状況の中でどこに止まっているのかわからないというような状況で、非常に不安を覚えながら、命の危険を感じながら運転せざるを得ないという状況があらうかと思えます。

これは旧森田村に入っていくところで、ここは高い状況。JRをまたいでいる区間で、今ちょうど下がっていく状況になってございます。防雪柵が右側にありますけれども、ずっと走ってきますと左右に防雪柵があるという状況にはなっているのですが、だんだん見えなくなってくるという状況がごらんいただけるかと思えます。

前が見えなくなるものですから、前にいる車が左折しているところが、タイミングを見逃すと追突してしまうということですし、冬場の圧雪ですので急ブレーキを踏むと制動が確保できないということになりますので、スピンするということもあり得るという状況かと思えます。

説明につきましては以上でございます。

○大滝委員長 どうもありがとうございました。

それでは、ここまでの事務局の説明につきまして、委員の皆様方から御質問、御意見をお願いしたいと思いますので、よろしく申し上げます。

○福迫委員 今回の箇所の政策目標等ありますが、その中でも冬期交通環境改善とか地域振興支援とか、この辺について、既に供用されているところがどういう状況であるのか。

既に供用されているところが冬期交通環境改善であるとか、スピードに関してもある程度確保できるようになっているとか、それによる工業団地などの進出などが見えるというようなこともありますけれども、その辺の現状がどのように改善されて、今回の箇所が整備されることにより同じような効果が期待できるとか、あるいは、さらにつながることによってこういう改善なりメリットがあるのだというようなところについて、簡単に教えていただければと思います。

○事務局 まず、近隣地域でも、やはり地吹雪の環境はひどいところです。例えば1ページ目で近隣地域の整備状況というのがありますけれども、津軽自動車道というのは全体的に地吹雪が発生するエリアで、例えば整備されている浪岡五所川原道路などでは、実際に高規格をつくるということによって、地吹雪がある程度、改善が見られています。

というのも、地吹雪がなぜ道路に影響を及ぼすかという、田んぼと道路の高さがほとんど同じな場合には、どうしても風によって田んぼの雪が道路に運ばれて、地吹雪がもろに道路で影響を受けてしまうというメカニズムがあります。それが浪岡五所川原の場合ですと、高規格ですので盛り土高5mとか10mとか、盛り土高があることによって地吹雪を防ぐというような機能が見られています。ですので、こういった高規格を盛り土高で田んぼのレベルと差をつけて整備することで、ある程度、改善が見られているというのが近隣の状況です。

ただ、今回はまだ第1回の小委員会ということで、課題の整理というのがテーマになっていますので、この道路をどう解決していくかということろまではまだ議論の対象にはしていませんのでそういった資料はお載せしていませんけれども、第2回、第3回と進むに連れてそういった話もしていきたいと考えております。

企業進出のほうですけれども、それは11ページのほうで一部御説明しております、例えば西北地域、上北地域と右側のほうにグラフが載せてありますけれども、高速道路の整備に伴って工業団地の分譲率の推移とあわせて載せたものをグラフにしておりますけれども、例えば上北地域でいけば14年から19年に差しかかって八戸線というのが大々的に開通しております。それに伴って八戸での分譲率が伸びたという経緯もございます。必ずしも高速道路だけで分譲率が伸びたとは言えませんけれども、こういった整備に伴って伸びているという統計的な結果は得られているという状況です。

○大滝委員長 ありがとうございます。

どうぞ、ほかの委員の皆様方もお願いします。

○渡辺委員 1つは御質問と、1つは意見という形です。質問は、この道路を通る交通量ですが、冬期の場合と夏場の場合というのは、どこかにデータが出ているのでしょうか。

一番気になったのは、JRも冬場が月に14本ぐらい運休止、その場合の代替に車が増

加する。その結果、雪もありますけれども、速度も落ちるとか、さまざまな形が加わってやはり交通事故が多発するというような推論ができるかと思うのです。そういう中で、ここから意見ですけれども、101号線のリダンダンシーを考えますと、この計画は早く進める必要があると、この資料を見て痛感したところです。

○事務局 交通量でございますが、本日の資料に記載しているように、現時点で把握しているのが特に通常期ということで、秋の時期に計った年間の平均的な交通量ということでお示ししています。今、冬期との比較はお答えできない状況でございます。

○渡辺委員 急ぎませんけれども、住民の皆様にご説明する際に、交通量から見た説得性を増すということが必要ではないかと思っておりますので、その辺のフォローをよろしくお願いしたいと思います。

○事務局 次回以降、調査できるように考えていきたいと思っております。

○大滝委員長 では、その点をお願いいたします。

○奥村委員 この区間の改善の必要性はよくわかるのですが、地吹雪の問題などはそう簡単に解決できないのではないかと感じておまして、例えば現道よりも高いところに新しく道路をつくるということになると、道路構造上、勾配が増えます。これにより、例えば積雪時にスリップするという可能性は現道よりも増える危険性もあると思っております。

したがって、こういう道路をつくったら問題が全部解決というわけではなくて、基本的には構造ごとに、どの問題が解決できるのかという組み合わせを考えて、解決策を探るしか方法はないと思うのです。それでちょっとお伺いするのは、現在、現道の維持管理のために、除雪などの費用というのはどのぐらいかかっているか、それを例えば高速道路的な構造に置き換えたとすると、より費用は多くかかるのか、あるいは構造上の工夫でむしろ安く済むようなものなのか、わかればお教えいただきたいのですが。

○事務局 最初に勾配のところからお答えさせていただきます。

例えば高規格の道路というのは、道路構造令上でも何%しか勾配がつかれませんかという決まりがあって、通常、勾配というのは少ない形でつくというのが高規格の考え方です。

一般道ですとどうしても地形に直接的に左右されますので、地形による勾配というのがどうしても出てくるのですが、高規格の場合は盛り土であったり高架橋であったり、できるだけ一定の高さで走れるように計画しますので、一般道に比べると勾配によるスリ

ップといった危険性は圧倒的に少なくなるという考え方になっています。

除雪のコストにつきましては、次回まで整理させていただきたいと思います。

○奥村委員 事業評価委員会でも御意見させていただいているのですけれども、特に積雪等で冬期に止まる可能性のあるときに、現道と違うところに新しく別線で道路をつくると、両方とも除雪しないと機能が確保できないということになります。むしろ、現道の車線を増やす、そして一部分を交通確保するような除雪をするほうが、全体として信頼度が上がるのではないかというふうに思うのです。実際はどうか分かりませんが、場所によって費用対効果は違うと思うのですけれども、維持管理の容易さというところも含めて次回以降、議論ができればなと思っておりますので、よろしくお願いします。

○事務局 承知しました。

○大滝委員長 そこは御検討ください。お願いします

○浜岡委員 2つほど質問をさせていただきます。1つ目は地吹雪についてですけれども、このエリアは、たしか「地吹雪ツアー」などを催されているということで、非常に冬期は厳しい環境になるということで、先ほど福迫委員から質問ありましたが、私も同じことを思っています、盛り土構造にすると現道の地吹雪は解消されるのだということによくわかったのですが、新しくつくった道路がどうなるかというのも少し確認したいと思いました。現在、浪岡五所川原道路ができていますが、そのあたりの走行性の確認をしたいということで、状況を教えてください。これが1つ目です。

2つ目が、資料の3ページですけれども、当該地域は人口の減少が厳しいということで大きな問題ではないかと思っているのですが、国土のランドデザイン2050というのが出ましたよね。あれを見ていきますと、当該地域というのは空白地域というのでしょうか、どこの都市圏にも属さないような形になっていたかと思うのですけれども、それが、この津軽道が鱒ヶ沢までつながるといってどういうふうに環境が変わるのか。仮にできたとしてもやはり同じなのか。できた場合はある都市圏に属することができて、さまざまなサービスを高速道路を利用しながら受けることができるということなのか、そのあたりを教えてくださいということなんです。

○事務局 まず、最初の盛り土構造の件ですけれども、私が先ほど申したのは、例えば高規格で盛り土構造の道路を新たにつくりますと。田んぼのレベルよりも例えば5m高い道路ができると、田んぼの雪がその盛り土の上まで風によって運ばれてこなくなるというのが実験とか今までの実績として証明されていまして、そのことをお話ししていて、どちらかという現道の解決というよりは、新しい高規格の道路ではそういった地吹雪が発生し

づらくなるという説明をさせていただいたつもりでした。

あと、この道路が延びてくることによって、この人口減少地域にどういった影響があるのかというところですが、まず1つ目には、先ほども申しましたけれども、高速道の整備率に伴って工業団地の分譲率が増えたりするという統計上のデータもありますし、もちろん産業が増えれば、そこに住む人口だったり、少なくとも昼間そこに通う人口だったり、少なからずいい影響が及ぶということが言えると思います。

また、グランドデザインの話ですと、コンパクト・プラス・ネットワークということで、例えば小さな都市では医療の施設が十分でないけれども、それが60分圏内に隣の町で医療を受けられればかなり医療サービスの熟度というのが変わってくるということで、1時間というのは1つの目安にされているところです。

先ほどの説明の中で医療の話をお願いしますと、例えば7ページをごらんいただきますと、繰り返しになりますが、柏～浮田の道路が通るつがる市とか鱒ヶ沢町の方々というのは、三次医療が青森市にしかないものですから、青森市のほうに急患とかは運ばれるという現状になっています。

この急患が運ばれる際に、例えばつがる市ですと夏の間は1時間圏内でぎりぎり入っていたものが、冬になると一般道の減速は著しいですし、10分ほど余計にかかってしまう。これが高規格とか速度の高い道路でつながることによって夏の1時間というのもぐっと短縮されますし、冬場においても1時間というものが見えてくるといったところで、かなり医療アクセスとしても向上できるということで、この地域にとってのメリットは大きいのではないかと考えております。

○**浜岡委員** ありがとうございます。

○**大滝委員長** ほかにいかがでしょうか。

○**大泉委員** 10ページの観光のところですが、平成27年度に北海道新幹線が開通します。これは青森にとってはプラス・マイナス両方に働くのかと思います。プラスに転じるためには、やはり拠点駅からの二次交通をいかに整備して魅力ある観光地に誘導していくか、つないでいくかという問題だと思います。その点ではやはり道路の整備というのは重要かと思います。

特にこの地域は、鱒ヶ沢もそうですけれども、最近、深浦などでは、マグロをテーマにした色々な食を開発していたりしてユニークな観光資源もできていますので、その辺の観光の観点からの道路の整備というのは重要ななという感想を持ちました。

もう1点なのですが、2～3日前に政府の有識者会議から日本海側の津波予想の発表がありました。青森県沖ではマグニチュード7.9と推定される断層があるということで、どのくらいのスパンで来るのかはわからないのですが、いずれまた津波の被害

の可能性もあるのではないかと考えられます。深浦町では最大17.4mくらいの津波規模が予想されておりますので、そういう防災の点でも道路の整備ということを考えていく必要があるのかなと思いました。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、多くの御意見いただきまして、ありがとうございました。幾つか次に向けて検討いただいたり、データを整理していただきたいという御指摘があったと思いますので、その点はよろしく願いいたします。

例えば交通量については冬とそれ以外の季節との違いですとか、先ほど奥村委員のほうからもあったと思いますけれども、除雪等の維持管理の問題のようなもの。それから、そこでどのくらいのコストがかかっているかとか、現道との比較の問題とか。さらに、もしデータが入るとか、ある種の客観的な比較みたいなものが可能である場合には、そういうものを用意していただいたほうがよろしいと思いますので、幾つか出た意見の中でさらにフォローアップしていただきたいというところについてはお願いをしたいと思います。

ただ、幾つかさらに追加的に検討してほしいという御意見があったと思いますけれども、全体として地域の状況の把握とか政策目標の設定そのものについては大きな異論もなかったかと思います。概ね妥当かなという印象を受けました。

○渡辺委員 私が話した交通量の件は、必ずではなくて、できればという要望という形で事務局のほうで扱っていただければと思います。

○大滝委員長 わかりました。

それでは、最初のステップから先に進みたいと思いますので、続きまして、後半の「今後の手続きの進め方」、それから「地域からの意見聴取方法」ということで、事務局から説明をお願いしたいと思います。

○事務局 それでは、資料1の24ページをごらんいただきたいと思います。

「今後の手続きの進め方」ということでございまして、本日、8月29日、第1回の東北地方小委員会ということでございまして、こちらで地域や道路交通の現状と課題、政策目標の設定等を御審議いただいたということでございまして、この後、意見聴取方法の御説明をいたしますけれども、意見聴取ということで、地域の方々からの御意見をいただくという手続をとりたいと思っております。具体は次のページで御説明いたしますけれども、地域・道路の課題、政策目標、道路整備の必要性ということにつきまして、道路の利用者、地域住民の方々からアンケート調査ということと、企業等々からヒアリングという形で意見を聴取した上で、その聴取結果を踏まえて第2回の小委員会において、意見聴取結果の御確認でありますとか対策案の考え方、あるいは対策案の検討などを御審議いただきまし

て、またさらに意見聴取方法ということで、次の意見聴取のところについても御審議いただくという形になってございます。最終的に小委員会の中で確認いただきまして対応方針案の決定という形になってございます。

次、25ページのところで、地域からの意見聴取方法ということでもう少し具体的に御説明申し上げます。

意見聴取の対象につきまして、下の表にございますようにヒアリング方式とアンケート方式というふうに考えてございます。ヒアリングにつきましては企業、関係団体ということで、企業につきましては地元の企業であるとか物流・観光事業者、あるいは関係団体につきましては商工関係、トラック協会等々についてインタビュー形式でのヒアリング調査ということを考えてございます。

アンケートにつきましては、地域住民、道路利用者ということで、地域住民につきましては五所川原市、つがる市、鱒ヶ沢町の全世帯についてアンケートによる形ということで、全戸配布。お知らせにつきましては広報誌を含めてやるということでもありますとか、道路利用者につきましては市町村、あるいは道の駅等々にアンケート用紙を置くという形を考えてございます。

周知のほうにつきましては、記者発表、ポスター掲示、新聞広告、ホームページにバナーを張るということでもありますとか、市町村の広報に案内するという形で考えてございません。

配布方法につきましては、対象地域は全戸配布ということになりますし、それ以外につきましては役場や道の駅等にアンケート用紙を置きますので、そちらをごらんいただくとか、ホームページから御回答いただくという形を考えてございます。全戸配布のものにつきましては郵便ポストという形になりますし、役場、道の駅のアンケートにつきましては投函ボックスを設置するとか、ホームページ上からも回答いただけるというような形をとっていきたいと考えてございます。

実際のアンケート内容につきましては別紙をつけてございます。資料2という形になってございまして、右下のほうに①ということでページを振ってございます。

①ページをごらんいただきたいと思いますが、アンケートの第1回という形になってございます。今回こういう道路を企画しているということにつきましてアンケートをいただきたいということで、1ページ目の下のほうにつきましては概略の計画段階評価というものの流れを書いてございます。

裏面をひっくり返して2ページ目の中で、対象区間の現況ということで課題認識を含めて書いてございます。その中で図の中では、それぞれの丸に該当するような形で交通の状況を写真で添付してイメージいただきながら、課題が何かということで、先ほど御説明した大きく4つの項目に分類する形で課題を御説明しております。

1つは冬期の道路状況ということでございます。吹雪による視界不良の状況を、写真を添付しながら道路幅の問題点も指摘して、こういう状況下にありますということをイメー

ジしていただくということ。2番目につきましては、医療施設へのアクセス。アクセスの問題につきましても、特に津軽地域の中での総合病院へのアクセスを含めてこういう課題があるという状況の認識をいただく。3番では観光拠点へのアクセスということでございまして、そちらにつきましても整理してごらんいただきながらアンケートに答えていただく。同じく災害への備えということにつきましても、先ほど地震・津波の関係もございましたけれども、そういう問題に対して唯一の命をつなぐ道という状況の中で、こういう道路の中の計画段階評価としてどのような課題が必要かということ、最終的には③ページのところのアンケートに答えていただく形になってございます。

問1でございませけれども、国道101号をどのぐらいの頻度で利用しますかということ、1つ選んでいただくという形。問2につきましては、目的は何かということで、これは複数回答にしております。3-1につきましては、交通の問題や課題をどのように感じられていますかということで、「その他」の中では任意に書いていただくという設定も用意してございます。実体験があれば3-2で書いていただく。問4につきましては、どのような道路が求められるかということ。そのほかに御自由な御意見をということで書いてございまして、アンケートの回答例の表のところにつきましては、個人の属性ということで年齢層と職業、性別、居住地域、地区名ぐらいまでは書いていただくということと、免許があるかないかということ、個人の属性としてアンケートをとっていきたいという形で考えてございます。

○大滝委員長 ここまでの事務局の説明につきまして、同じく御質問、御意見ありましたらお願いしたいと思いますけれども。

○大泉委員 ヒアリングの対象ですけれども、さっきのお話の津波もありましたけれども、雨とか雪とか色々自然災害が多くなっている状況もありますので、住民で組織している消防団とか、もしかしたら自主防災組織になっているかもしれないですけれども、そういった防災関係の方にお話を伺って補強していただければと思います。

○事務局 地域の団体の状況を調べまして、対応させていただきたいと思います。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

○奥村委員 どのように入れていただくか少し御検討いただきたいのですが、現道101号のほかに、すでにこの区間に隣接して高速道路がつくられている区間があるので、その利用度や、それを使ったときの、もう少しこうしてほしい点や利用した時の感想なども質問できるといいと思います。

○事務局 今回の御意見は、対象区間を広げてという御趣旨でしょうか。

○奥村委員 私自身も整理できてないのですけれども、前半の説明の時に農作業の車が入るから問題なのだという説明がありました。通過交通のトラフィック機能から見れば、確かにそのことは問題点ではあるのですが、一方で地元の人は気軽に使えるという道路のアクセス機能を重視して評価しているかもしれないですよ。そういう意味で、次の段階でどういう道路がいいのかを考える前に、現在までつくられてきた高速道路のような形の道路がこの地域のニーズに本当に合っているのかを確認したほうがいいのではないかと思います。

そうすると、問4の中なのか、問5のところうまく書くのかはわからないのですけれども、地域の人々がどういう道路が望ましいと思っているのかというところについて聞いていただきたいのです。例えば、現在までにつくられてきた高速道路のような形の道路だと、例えば合流が難しいので怖いとか、そういう意見があるかもしれないので、そういうことがわかるような部分があってもいいかなと。

だから、最後の問5のところ到现在までにすでに供用されている高速道路でいいかどうかということも聞いていただきたいのです。少し表現は難しいかもしれませんが御検討いただければと思います。

○大滝委員長 これまでのやり方では、余りそういうことを聞いてこなかったのではないかと思います。既に部分的に開通している高規格道路そのものの感想とか使い勝手の良さみたいなことを直接聞くというのは、これまでは余りやってこなかったのではないかと思います。

○事務局 そうですね。ほかの区間では余り聞いてないというのと、アクセス性の話でいきますと、第2回目のアンケートで具体的にどういう道路が欲しいですかという話につながってくるので、2回目でお聞きしている内容かなという印象を受けているのですけれども。

○奥村委員 アンケートは今回だけということではなくて、次の段階でまた行われるということなのですね。それでしたら、そのときにまたお考えいただいたら、それで結構です。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

○浜岡委員 2つほど質問があります。1つ目は、資料2の3ページのところでアンケート内容を書かれているのですが、問3-1のところで、「どのような交通問題や課題を感じていますか」ということを複数回答で答えていただくのですけれども、問題ないという人

は「その他」で回答になるのですかね。

今まで問題ないよというのを入れてほしいのですね。それも含まれた上で、問題ないという人が少ないというふうに見れば、必要性は高いというのはわかると思います。このままでは、問題を書いてくださいというように、意見を誘導しているような感じもしますので、入れていただいたらいいのではないかと思います。

2つ目が、その下の3-2のところなのですが、「場所について②ページのAからOの区間で」と書いているのですけれども、②ページのところには区間がわかりません。それで、回答される方からすると、どこからどこというときに、沿道の商店とか、そういう目印になるものをもとに区間というのは考えるのではないかと思いますので、少し特徴的な、スーパーなり本屋なり、商店とか、書き加えられるとわかりやすくなるかなという気がしました。ただ、多く入れ過ぎると逆に煩雑で見づらくなりますので、そのあたりは配慮が必要ですが、AからOというのを数えていくと15区間にもなりますので、結構大変かなという気もしました。

○事務局 「問題ない」のところは、少し記述を考えて追加させていただこうと思います。

○事務局 問3-2でございますけれども、区間は自由に書いていただくということで、これは誤植でございました。大変失礼いたしました。

ここはAからOという記載を削除させていただいて、基本的には地域の方の、例えば地域名だったりとか、説明だったりとか、そういうのを自由に書いていただくという形にしたいと思います。

○浜岡委員 ありがとうございます。

○大滝委員長 では、そこは訂正いただくということでお願いします。

○大沼委員 先ほどの説明の中で、五能線などのJRを使って通学もされている方が多いということでしたが、もしスクールバス等も走っているのであれば、学校関係などにも、どのような状況かというのを、アンケートでもヒアリングでもいいのですが、とってみてはいかがかなと思いました。

それと、沿道からの信号のない出入り箇所、農道からの出入り箇所が非常に多いというのを感じて、事故の余りの多さにびっくりしていたのですけれども、問3の問題点の中に沿道からの出入り箇所が多いところが入っていたので、これが入っていてよりわかりやすいアンケートになっているかなと思いました。

○事務局 学校関係につきましては、御指摘のとおり、利用の状況を確認いたしまして、

その辺を盛り込めるようにしていきたいと思います。

○大滝委員長 それでは、その点はよろしく願いいたします。

ほかにいかがでしょうか。

○福迫委員 質問といいますか、意見でもあるのですが、先ほどからほかの先生方からも出ている部分と関連しますけれども、事実上、この対象区間は、津軽自動車道で既に供用しているところ、今進めているところとつながるというのは、アンケートに答える方も想定していると思われるので、その部分もある程度、今回、聞けないかなという気はいたします。

例えばですが、ここから発着して対象区間以外の津軽自動車道を利用したり、通過したりする利用も考えられますので、対象区間のみというよりは、問5で津軽自動車道の全体について意見を聞くことも考えられます。

この区間だけというよりは、津軽自動車道を早くつなげてほしいということもあるかもしれませんが、場合によっては現状の既につながっているところについての御意見もあるかもしれないので、もう少し津軽自動車道全体について聞けるということがあればいいかなと思いました。

その辺、どのようにお考えか、あるいは検討をいただけるかどうか、提案も含めてですが、よろしく願いします。

○事務局 少し考えさせてもらいたいと思います。基本はこの地域の課題を聞くというのがアンケートの趣旨になっていますので、そこを重点的に聞きたいと思います。

ただ、問5のところでは御意見を述べていただく分には我々としても拒むものではございませんし、もし良い意見があれば反映していきたいと思いますので、問5のところでは少し記述を考えさせていただければと思います。

○大滝委員長 では、そこは御検討ください。

スペース的にも制約があり、たくさんの方のことを聞くことはなかなか難しいかなという印象はありますので、御検討いただいた上でお願いします。

ほかの委員の皆様はいかがでしょうか。

それでは、いろいろ御意見いただきましてありがとうございました。こちらのほうも幾つか委員の皆様方から御指摘がありまして、御検討していただければと思います。それから、可能であればそれを採用していただくという形で進めていただければと思います。例えば自主防災組織のような、災害に対する対応としてこの道路をどう考えるのかというようなこととか、学校関係者へのヒアリングないしは回答を求めるというようなこと。それから、最後のほうに出てきました、津軽自動車道全体についての感想とか、この道路全体

についての見方、使い勝手といったようなものをどんなふうに考えていらっしゃるのかといったようなことについては委員の皆様方からも御指摘がありましたので、御検討いただいで御対応いただければというふうに思っております。

全体として資料1、資料2という形でまとめさせていただきたいと思いますが、先ほど最初のほうで、特に資料1の部分にかかわると思いますが、地域の状況の把握とか政策目標の設定、並びに資料2に主としてかかわる今後の手続の進め方、それから地域からの意見聴取の方法につきまして委員の皆様方からいろいろな形で御意見いただきましたけれども、全体としては概ね妥当だという結論にしたいと思っております。そんな形でよろしいですか。

それでは、概ね妥当だということでさらに先に進めていくということにしたいと思っておりますので、よろしくお願いをいたします。

それでは、引き続きまして、その他になりますけれども、事務局からありましたらお願いいたします。

○事務局 事務局から1点だけ。

今回の第13回の小委員会につきましては、後日、連絡をさせていただきます。

○大滝委員長 それでは、よろしくお願いをいたします。

全体を通して委員の皆様方から何かありましたらお願いをしたいと思っておりますけれども、よろしいですか。

ないようですので、最後に本日の委員会資料の公開・非公開につきまして確認をしたいと思っております。

これも恒例のことですけれども、ホームページ等に資料を公開するかどうかについては、本日の会議に提出された資料につきましては公開するという対応したらいかがかと思っておりますけれども、これについてもよろしいですね。

それでは、公開ということで御了解を得ましたので、本日の資料一式については公開ということで対応したいと思っております。

それから、議事録につきましても、速やかに公開することになっておりますけれども、事務局よりありましたら御提案をお願いしたいと思っております。

○事務局 こちらも、前回同様ですけれども、議事概要については速やかに作成して、委員長に確認をしていただいた上で公表させていただきたいと思っております。

また、詳細な議事録については、後日、委員の皆様方にメール等で送付させていただき、それぞれ御確認いただきたいと思っております。

○大滝委員長 対応ですけれども、これでよろしいですか。

それでは、了解いただいたということで、議事概要につきましては、今お話がありましたように、委員長である私のほうで責任を持って確認をさせていただきたいというふうに思っておりますので、これについてもよろしく願いいたします。

以上で、本日の議事は終了ということにしたいと思えます。議事進行につきましては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 大滝委員長並びに委員の皆様、長時間にわたる御議論、まことにありがとうございました。

以上をもちまして、社会資本整備審議会道路分科会第12回東北地方小委員会を閉会いたします。ありがとうございました。