

社会資本整備審議会道路分科会

第15回東北地方小委員会

【議事録】

○議 事

1) 計画段階評価

- ・ 一般国道4号（大衡地区）
- ・ 津軽自動車道（柏～浮田）

○大滝委員長 それでは議事に入りたいと思います。まず、議事の1ですが、国道4号（大衡地区）について事務局から説明をお願いしたいと思います。

進め方は、前回から時間もあきましたので、前回の審議内容と第2回意見聴取の結果について説明をいただき、質疑応答を行った後に対応方針案の検討ということで説明いただき、もう一度、質疑応答を行うという流れで進めたいと思います。それでは事務局から説明をお願いします。

○事務局 国道4号大衡地区の道路の計画についてご説明いたします。参考資料6-1と参考資料2-1でご説明したいと思います。

それでは、参考資料6-1をお願いします。まず、大衡地区の場所ですが、仙台市と大崎市のちょうど間でございます。仙台市から20kmから30kmぐらい北に行ったところの国道4号でございます。資料6-1につきましては、この小委員会でご議論いただきまして、それに基づいて第1回目のアンケートを行っております。開いていただき、ここに大衡地区における国道4号の課題を以下のようにまとめております。

最初に図面ですが、左側が仙台、右側が大崎になります。そして、この対象区間、延長約5kmとございますけれども、この区間が国道4号で2車線区間でございまして、その前後は4車線になっているという状況です。また、近くに少し着色されたところがございまして、ここに第二仙台北部中核工業団地、その下の方には第一仙台北部中核工業

団地があるという状況でございます。

課題の1つ目ですが、当該区間は2車線区間でございますので、交通混雑が発生し、さらに他の区間に比べて事故も多発しているということでございます。その事故の中身ですが、8割が追突事故という現状になってございます。

次に、課題の2つ目ですが、東北道の宮城県北部、大衡インターから古川インターの区間が、気象条件や交通事故等によって全線通行止めになる回数が最も多いという状況で、東北道が止まると全ての車が国道4号に集中し、大渋滞を起こすということでございます。

課題の3つ目ですが、仙台北部の中核工業団地がございまして、ここにトヨタ東日本が入っております。最近、自動車産業がかなり活発化しておりますが、自動車関連のサプライヤーの企業から、部品調達ということで国道4号を利用しながら中核工業団地に入っていく車もかなりございますけれども、道路が渋滞していて1つのネックになっているということでございます。

4番目でございますが、自転車・歩行者道が全線に整備されておらず、特に西側に自歩道がないという現状でございます。また、雪が降ると図面にありますように、非常に歩行空間が狭くなるという課題がございます。

5番目ですが、大衡村内には病院がないものですから、その多くは仙台方面に通院される、あるいは救急車で搬送されるという形になりますけれども、当該区間は2車線でございますので、渋滞時には救急車の身動きがとれなくなるという課題を整理しました。

この課題について、アンケートを実施しております。利用頻度、移動手段、利用目的、国道4号の課題についてこういうふうに考えましたがいかがでしょうかという内容で、これが第1回目のアンケートでございます。

続きまして参考資料2-1をお願いしたいと思っております。

開いていただきまして左のページになりますが、先ほどの意見聴取の結果が書いています。住民等のアンケートをいただき6,941票、集計しております。それから、企業・団体の皆様には100票の回答をいただいております。

大衡地区の課題ですが、住民アンケートからは交通渋滞の発生、あるいは東北道の通行止め、歩道の設置、そういったことに対する認識が高ということでございます。それから、企業・団体アンケートですが、同じように東北道の通行止めによる渋滞、あるいは平日の朝・夕などの交通渋滞等が大きなウエイトを占めているということでございます。

こういったことから、この課題を解決するための政策目標を設定しております。課題1の交通混雑については、目標として交通容量の確保と交通事故の減少。課題2、東北道の通行止めについては、代替機能を強化し時間信頼性を向上させる。東北復興の阻害要因ということについては、産業の活性化。課題4の歩行者等に危険な歩行空間ということについては、政策目標として安全・安心な歩行空間の確保。課題5としては、医療施設への到達性ですけれども、それを向上させるということでございます。

この政策目標を設定しまして、これを解決すべく概ねのルート帯ということで、赤色の

案1が現道拡幅案でございます。次のブルーのところ以案2でバイパス案という形で、2つの案を考えてみました。それを総合的に評価したのが下の表でございます。交通容量、交通事故、代替機能等々の目標に対して評価をしているということでございます。

これをもって、裏のページになりますが、同様に皆様にご意見をお聞きしています。利用頻度、移動手段、利用目的、それから問4で意見聴取の結果について、妥当だと思いますか、どうですかとお聞きしています。問5は、妥当と思わない場合は理由を教えてください。問6が、ルート帯について重視する項目は何だと思えますかということで、3つ選んいただきたいということでアンケートしております。

以上がこれまでの概要でございます。

次に資料1で第2回目の意見聴取の結果を説明します。

2ページが前回の審議内容です。平成26年11月4日に以下の1から4についてご審議いただきました。小委員会からいただいた意見ですが、最初に、大衡中学校に隣接しているので、通学生徒の安全確保の観点で学校に対してヒアリングをしてはどうかというご指摘がございましたので、大衡中学校、大衡小学校等に対してヒアリングを行っております。通学等で自転車を利用されている方が多いものですから、広い歩道が欲しいというお話もいただいております。

2つ目といたしまして、意見聴取にあたっては、なるべく専門用語を使用しない、あるいは文字を大きくするというようなお話をいただいております。これにつきましても、専門用語をなるべく使わないようにし、また、どうしても使う場合は注釈をつけたり、あるいは文字を大きくしたり、工夫をしております。

続きまして、第2回の意見聴取結果、4ページをお願いしたいと思います。

平成27年1月15日から2月5日にかけてアンケート、ヒアリングを実施しており、住民アンケートにつきましては7,890票の回答をいただいております。企業・団体アンケートにつきましては105社からいただいております。それから、企業・団体の今度はヒアリングですが、37社・団体に対してヒアリングをしております。その内訳は、製造業、物流業といったところが多いということでございます。

次のページをお願いします。意見聴取にあたっての広報の実施状況でございます。国交省並びに各市町村等のホームページでPRさせていただくとともに、自治体の広報誌、あるいはポスター等によって意見聴取の広報をさせていただいております。6ページにつきましては、その状況でございます。行政区長会議の中でもPRさせていただきました。

7ページをお願いします。ここから住民アンケートの結果です。7,890票いただいておりますけれども、その中で大崎市が7割を占めている状況でした。それから居住地別を見たときには、大衡村が610票（32%）で、回収率は最も高くなっているということでございます。書いていただいた年齢構成としては、30代、40代、50代、70代、各層からいただいているということでございます。

8 ページをお願いします。回答者の国道4号の利用頻度ですが、全体では約4割の方が毎日、もしくは週に数回程度使っているということで、大衡村で見ると6割の人が毎日使っているという結果になっております。

9 ページをお願いします。移動手段ですが、自動車・バイクが9割になっております。大衡村では中でも徒歩、自転車が約2割ということで他の地域よりも多くなっています。

10 ページをお願いします。これは利用目的ですが、全体では私用、日常的な買い物、あるいは食事等が多いですが、大衡村で見たときには通勤、あるいは通院がそれぞれ2割、合わせて4割という特徴を示しております。

11 ページをお願いします。第1回目の意見聴取の結果が妥当かどうかというような聞き方をしておりますが、9割の方が妥当もしくは、どちらかというところと妥当だという結果になっております。各地域、概ね同じような結果になっております。

12 ページは、妥当と思わない理由を整理しています。現在の道路で十分というお話もございます。また、アンケートの実施方法が妥当でないということで、時間と費用を浪費するだけだというお話や、あるいは、不便かどうかと聞けばみんな不便だと答えるだろうというようなご意見です。それから、その他で54件ありますけれども、渋滞緩和・代替路確保は当然でも、命にかかわる通院とかの問題があるので、ボトルネックになっているというお話。あるいは、物流面の意見は少ないとしても重要視されるべきだというような意見をいただいております。

13 ページをお願いします。今回のルート帯について重視する項目はどれですかとお聞きしています。全体で見ると、回答者の84%、6,650票、交通混雑が緩和することという意見をいただいております。それから東北道の通行止め時の渋滞緩和、あるいは交通事故を少なくして安全な走行にする。これがベスト3で入っております。これは、大衡村、大和町、あるいは大崎市においても交通渋滞が圧倒的に多く、この3つの項目が大きく挙げられているところでございます。

14 ページは、先ほどの13ページの項目に対してフリー意見をもらったところです。右側に表がありますが、交通混雑が緩和すること。フリー意見では、「渋滞、混雑の緩和を第一」ですとか、建設費を抑制してくださいといった意見がございます。

次のページには、先ほどの項目とは別に全くフリーに、先ほどの項目以外の部分のご意見を求めています。これは整備方針に対する意見が309票ということで最も多くなっております。費用をかけてバイパスを整備する必要を全く感じない、あるいはバイパス案は不要だと思いますということですね。2つ目としては、早期に整備すること。早期実現が可能なルート、早期に2車線化が欲しい。あるいは冬期の地吹雪に関連して意見が出されているところもございます。

16 ページですが、これは全体を通じてその他ご意見があればということでございます。これも、早期に整備する必要があるというご意見を562票いただいております。それから整備方針、冬期に関する意見をいただいております、前ページと同じような傾向になります。

17ページは、ルート帯について重視すべき項目を市町村ごとにクロス集計した結果ですが、各地域の交通混雑、あるいは交通事故を少なくしよう、あるいは東北道の通行止めということに対して意見を述べられている方が多いという傾向です。下は利用頻度別にクロスした場合ですが、概ね似たような傾向になってございます。

18ページは、企業・団体アンケートの結果でございます。地域別で見ると、大衡村が4割、大崎市が5割、合わせて9割の方々から回答をいただいております。また、製造業が8割を物流と合わせて占めるという形になっています。

19ページは、利用頻度ですが、全体で5割の方が毎日利用する。地域別では大衡村が最も多く、6割の方が毎日利用するという結果となっております。業種別では物流業、農業、あるいは公共交通機関の方々が比較的多く、毎日利用するという内容になっています。

20ページは、国道4号の課題に対する妥当性ですが、9割の方が全体で妥当もしくは妥当と思われるという回答をいただいております。地域別では、大衡村、大和村は10割が妥当だと回答されております。

21ページは、これも住民アンケートと同じように交通混雑にかかわるご意見が回答者のうち9割前後を占めているということでございまして、東北道の通行止め時の渋滞、あるいは交通事故の関連ということで、この3つが住民アンケートと同じように重視される項目だと挙げられております。

22ページでございますけれども、ここで特徴的なのは、この項目に対する意見は少ないですが、この項目以外に関連した意見、整備方針に関する意見が8件ということで最も多くいただいております。早く2車線道路にしてほしい、あるいは4車線にすれば即解決だというようなご意見をいただいております。

23ページは全体を通じてのフリーの意見でございますけれども、これにつきましても整備方針に関連する意見が多く出されております。ここまでが企業・団体アンケートです。

続きまして24ページは、企業・団体に対するヒアリングを行った結果です。これは、特に4号沿線で国道4号を利用すると思われる企業、あるいは団体にお聞きした結果です。最も多いのが、「交通事故が少なく安全に走行出来ること」ということで、交通事故が一番多く意見をいただいております。2番目が交通混雑を緩和ということと、沿道施設への出入りということで、会社から国道に対して出入りしやすい、あるいは農業の方では沿線の田畑から自由に出入りできる側道をつくってほしいというような意見が出されております。

25ページになりますが、こちらも同じ企業・団体のヒアリングに対する自由意見でございます。整備方針が18件いただいております。連続的な4車線を考慮すべきである、あるいは現状の交通量にマッチした道路整備が必要であるというような意見をいただいております。それから、防護柵の未設置箇所への設置ということで、冬期交通についてのご意見も目立つところでございます。

26ページは、その住民アンケート、企業・団体アンケート、あるいは企業・団体のヒアリングのポイントをまとめたものでございます。

27ページにつきましては、地域の課題と意見を改めて整理したということでございますが、左側に、赤色とか黄色とか水色の帯がございます。これは、上の帯が仙台方面から大崎方面にピーク時の車の速度を示しており、実際に走行してる速度を測ったものでございます。赤が20km/h以下で渋滞している。橙が20km/hから30km/h、黄色が30km/hから40km/hということで、この大衡地区のピーク時は上り下りとも渋滞しているということでございます。

それから、下のグラフがございますけれども、これは4車線の場合と2車線の場合のある一定の区間を走るのに、4車線の場合は所要時間のばらつきが少ないのですが、2車線の場合は渋滞状況によってばらつきが多いということ、いわゆる時間信頼性を示したものでございます。

以上でございます。

○大滝委員長 ありがとうございます。一旦ここで皆さんからご質問、ご意見を伺いたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○福迫委員 今回のアンケートの回答でも安全性というのが非常に多かったのですが、1つには現状で安全性があまり確保できないということが理由になっていることについての意見というよりは、それについてもありますが、拡幅された場合に安全性がどうだというような、この辺は情報の差もあるのかもしれないのですが、その辺、現状においてこの部分だけが2車線になっていけば、狭いということもあるわけで、当然、そこで速度が落ち、速度が落ちれば安全なのかというところがあるのですが、現状と拡幅した場合、安全性が今よりも確保されるというようなことについての見解をお伺いできればと思います。

○事務局 安全性については何点か視点があるかと思いますが、1つは自転車・歩行者道がないということで、路側を自転車あるいは人が歩いているので、大型車のドライバーから見ても非常に気を使うという話が出ております。特に大衡中学校からは、自転車・歩行者道がないものですから非常にそこは気を使うという、自転車・歩行者に対する安全性が1つでございます。

もう1つは、4車から2車に絞られるという関係で、追突が多いというのがあります。車同士の関係ですね。それが連続的に4車になれば、ボトルネックがなくなりますので、そうすると事故はかなり減るのではないかなと思っています。

特に、ここは国道4号の中でも最も事故率が高いため、そういったところから見ると、現道拡幅でもかなり交通の安全性は担保できるものと考えております。

○浜岡委員 今説明いただいた資料1の27ページです。「地域特有の課題と意見聴取結果」で、現在の交通状況がグラフで示されており、当該区間での速度が非常に低いという

のが目で見てわかります。その結果が右の縦棒グラフで高い混雑度になっているということなのですが、これは比較するものが国道4号の東北平均、国道4号の県平均となっておりますが、可能であれば、隣接区間と比べた方がさらにいいのではないかと思います。恐らく1程度ということで2を上回ることは必ずないかとは思うので加えた方がいいかと思いましたが、混雑度が高いというのは、もちろん速度も下がりますが事故も増えるということですので、ここは問題のある区間だというのがこの図を見てよくわかります。

第2回のアンケート結果についてですが、説明を聞きながら、参考資料3というクロス集計の結果も見ていました。ここでチェックしたかったのは、利用頻度との関係を見たいと思っていました。つまり、たまにしか利用しない方と多く利用される方で意見がどれくらい違うのかと。たまにしか利用しない方は、回答結果があまり切実でないといいますか、感覚で答えているのかもしれないというので見ていたのですが、例えば参考資料3の11ページの左下で、利用頻度と妥当性ということで、多く利用している人がやはり妥当だと思うと。何とかしてほしいというのがしっかり出ていることは、利用されている方々の意見がしっかりと確認できていると思います。

先ほど初めに言いました、実際の交通データで問題だということプラス、利用者の方からこれは問題だとしてしっかり言われていますので、ここはやはり4車線にするなどして、4車線、2車線、4車線という幅員のアンバランスを改良しなければいけないというのが非常によくわかったということです。

何とかしなければいけないというのが、データでも検証できたというのを確認できました。非常にいい分析結果だと思います。

○事務局 ありがとうございます。

1点目につきましては、その辺のデータも整理したいと思います。利用頻度は、資料1の17ページの下になりますけれども、利用頻度別で、例えばルートを考える上で重視すべき項目という、少し仕切りが違いますけれども、この仕切りで見ても、交通混雑緩和、あるいは事故、あるいは東北道の通行止め時というのを出されておりますので、先ほどの参考資料と同じような方向だと思います。ありがとうございました。

○大江委員 道路の幅を広げるという案とバイパス案というのがありましたが、コスト的にどれくらい違ってくるのでしょうか。ボリュームが見えないと、例えば「バイパスが便利だからいいのではないか」となってしまうかもしれないし、コスト的な問題意識を持っている人も結構いるのではないかと思うので、そういうことも明示する必要があるのではないかなと思いました。また、アンケートの中に自由回答がありましたが、道路の幅を広げるといふときに、その工事で渋滞を招くのではないかということがありましたけれども、そういうストレスがかかる期間というのはどれくらいのものなのでしょうか。

○事務局 参考資料2-1の右側のページに現道拡幅案とバイパス案がございますが、下の表に現道拡幅案は60億から80億、バイパス案は90億から110億ということで、このお金を入れてご意見をお聞きしております。

2点目の、工事期間中における渋滞のお話ですが、用地買収がどのくらいかかるか、あるいは関係機関との協議がどのくらいかかるかによって違ってくるのですけれども、2車から4車に広げる場合は、今の2車線を確保しながら工事をします。ただし、そのときに車線の切り回しは何回もやりますけれども、基本的に、一方通行みたいに1方向しか通しません、あとは時間で切り替えるようなことは、そんなないかと思えます。

○大泉委員 前回の調査と比べてアンケートの回収数が900近く多くなっており、これは住民の方の関心の表れとともに、回収に向けての努力が奏功したのかと思えました。また、先ほどの質問とお答えにあったように、歩道及び歩道幅員が確保されることというのは全体としては4番目なのですが、各項目にも出てきますし、住民アンケート、企業アンケートにも出てくるので、この道路の安全の確保ということが非常に重要なポイントになるのかなと改めて思いました。以上、感想です。

あと、これは本筋には関係ないのですが、資料の27ページですか、混雑度ということで数字を挙げていただいております。2.09とか1.0と。混雑度というのは、例えば1だったらどのレベルで、2だったらどのレベルという定義があるのかと思うのですが、その辺を教えていただければと思います。

○事務局 混雑度のお話ですが、基本的に交通容量というのを決めておまして、それが分母になります。それに対しまして分子が、実際に通っている交通量になります。

では交通容量というのはどのように出すかということですが、車線の幅員ですとか、歩道があるかないとか、信号の密度があるかないとか、場所毎によって異なります。

ご質問の1.0未満となると、昼間の12時間を通して、道路が大体混雑することなく円滑に走行ができ、渋滞がもし発生したとしてもほんのわずかな時間だけという感じです。それに対し、今ここは2.0となっておりますが、2.0だとピーク時とか、ある時間帯も慢性的に渋滞して、かなり動かなくなるという状態になります。1.0から2.0の間ですと、その状況においてピーク時間だけ混むとか、そういう状況になります。

○佐藤委員 資料1の第3回説明資料の2ページ目にヒアリング調査がございますけれども、これはどういった方に調査して、どういった結果になったのかというような資料はどこかにありますでしょうか。意見聴取の一覧表とか聴取事項といったのは、何か資料がございますか。

○事務局 大衡の小学校と大衡の中学校と、教育委員会と万葉こども園という、4機関に

対して聞いております。

24ページに「歩道及び歩道幅員が確保されること（16個）」とありますが、代表的なお話だけなのですが「生徒の安全確保が第一であり、安全に自転車通学できるような広い歩道を備えた道路整備」、これが中学校からの意見でございます。

それ以外に、国道4号を横断する必要があるので、要所で信号により渡れるようにしてほしいというようにお話を、学校の意見として教頭先生に聞いてございます。

○大滝委員長 24ページのところで、表の下から3つ目、あるいはその下もそうですが、沿道への出入りのしやすさというので中央分離帯の話が出てきます。これは私たちが普通に運転していても、中央分離帯があるというのは便利だけど、車を運転している人間にとってはなかなか不便なところもあって、しかもこれは企業・団体ヒアリングなので、多分、業務上のことを考えてという話だと思うのです。それで、これはもちろんこの後の話とつながってくる話なので一般的な話で結構ですが、中央分離帯の問題を考えたときの対応があればお聞かせいただけますか。

○事務局 私の経験的な話になりますが、現道拡幅において中央分離帯というのは、委員長がおっしゃるように、大体どこでも出る問題です。それは地域事情によっても異なりますし、沿道土地利用によっても異なるのですが、普通の一般的な場合は、基本的には中央分離帯ありなしという議論でいえば、まず中央分離帯を設置させてほしいと言います。

では、所々中央分離帯を開けてくれというお話がございます。これは基本的には、公的なところしか開けないというのを原則にしております。例えば消防署がある、あるいは、ここに県道とか市町村道が取りついてきている、そういったところは間違いなく開ける。けれども、ここに大きな会社があるからとか、ここに商店があるからということでは、基本的には開けません。開けないのだけれども、では沿道のアクセク性をどう担保していくのかという議論があるわけですが、その前後、あるいは左右の背後地の道路まで含めたアクセス性がどう担保できるだろうかを考えます。

それでもないとなれば、側道をつくったりしながら、多少不便になるところもありますが、どこかではアクセク性が担保できるような形では基本的に考えているというような、私の経験等も含めてのお話なのですけれども、そんな状況かと思えます。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ご意見いただきまして、ありがとうございました。

いくつかのご質問等をいただいたと思いますけれども、基本的に、皆様方のご質問、ご意見を伺って、第2回の意見聴取の結果については妥当ではないかというご意見だったかと思えます。特にこの意見聴取結果について疑問があるとか問題があるとかというお話はなかったかと思えますので、概ね妥当ということでもよろしいですか。それを受けて対応方

針の検討に進めさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、引き続きまして、対応方針案の検討のご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29ページをお開きいただきたいと思います。

最初にルート帯案の検討ということで、29ページには今までの流れをまとめております。道路交通、あるいは地域の課題。渋滞が発生、事故が多発等ということと、それを踏まえて、政策目標ということで交通容量の確保、あるいは代替機能、あるいは安全・安心というような形で政策目標を整理し、その政策目標に対する対応案ということでルート帯の現道拡幅案、あるいはバイパス案ということで今まで進めてきたところがございます。

30ページには、改めてこれを整理した図面で、延長は約5kmになります。

31ページをお願いします。このルート帯案についての政策目標に対する評価になりますが、まず政策目標では、交通容量の確保、あるいは交通事故の減少、東北道がとまったときの代替性・時間信頼性の大きな意見が出されて、この3つにつきましては現道拡幅案、あるいはバイパス案、基本的に政策目標を達成できると私どもは思っております。

それから、「安全・安心な歩行空間の確保」ですが、現道拡幅案につきましては全線にわたり自転車・歩行者道がつくものですから、こちらは政策目標を達成できるだろうと。それからバイパス案につきましては、バイパスは歩行空間が確保されるのですけれども、交通量はかなり減りますけれども、現道のほうは歩行空間が現状とは変わらないということで、現道拡幅区間より若干落ちるという形で評価をしております。特に中学校側はなかなか整備されてないということがございます。

それから、下から3つ目になりますけれども、交通のアクセス性で見たときには、先ほどからお話ありましたように中央分離帯の関係がございますので、ある程度は制限をされるのではないかなと思います。

それから、バイパス案につきましては、現道は交通量がかなり減少するので、沿道との出入りはむしろしやすくなるのですけれども、沿道と新しくできたバイパスというところの出入りのアクセク性はそんなに上がらないだろうと考えております。

自然環境につきましては、現道拡幅の方が自然に与える影響が小さい。それから費用でございまして、現道拡幅は60億から80億、それに対しましてバイパス案は90億から110億という形で見積もっております。

以上によりまして、32ページになりますけれども、政策目標を達成でき、また建設コストも安く抑えられる現道拡幅を原案としております。

これによりまして、次の33ページ並びに34ページをお願いしたいと思います。宮城県知事に対しまして意見照会をしております。意見ですけれども、「計画段階評価に係る一般国道4号について、対応方針（原案）の内容に同意します。なお、当該区間につきましては、一日も早い事業化が図られるよう、特段の御配慮をお願いします」というご意見をいただいているところでございます。

35ページ、36ページでございますが、これは対応方針ということで、今までのものを整理し、まとめたものでございまして、現道拡幅の案としてございます。

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 対応方針案について説明いただきました。こちらについても、ご説明につきましてご質問、ご意見をいただきたいと思っております。

○浜岡委員 最終的に現道拡幅案というのを提示されているということですが、1つ前の議論に戻るのですが、13ページで住民の方々に意見を聞いていて、ルート帯を検討する際に何を重視するかと。

ここを見ていきますと、「全体」という左上の図ですが、「交通混雑」「東北自動車道通行止め」「交通事故が少なく」はどちらも該当するというので、現道拡幅案、バイパス案、どちらでも問題ないということになるかと思っております。次の「歩道及び歩道幅員が確保されること」は現道拡幅案のほうが良いと。「救急搬送」は同じですが、「建設費が安い」というのも現道拡幅と。その後にバイパス案のほうが良いというものが出てくるということで、住民の方々も現道拡幅案が良いということを考えているのではないかと推察されますので、私も現道拡幅案で問題ないかと思っております。ただ、お願いは、どちらの案になったとしても、新しくできた道路が渋滞しない道路になるような配慮を続けていただきたいと思っております。

先ほど中央分離帯の話が出ましたが、それは非常にいいことですし、沿道のアクセスも少し考えるなどして、ある程度速い速度でずっと走れるような環境にするということが、この国道4号の大衡区間、もしくは前後の区間も含めて望まれていることですので、商業化が進んでストップ・アンド・ゴーになってしまうような形にならないような配慮だけはぜひともお願いしたいと思っております。

○福迫委員 現道拡幅が住民の意識も非常に強いという、今までの整備状況から自然にそのように思うということもあり、ほかの地域とはちょっと違って、バイパスについてはかなり少ないということでもありますし、総合的に案1でよろしいかと思っております。

数的に余り多くはないのですが、今回、整備方針というようなことで、自由意見で書いてくださる方が、絶対数は少ないのですが割合として多いと。その中に具体的に案1の話であるとか、違うところですが、やはり金額の部分についてのご指摘もあったかと思っておりますので、その辺からしても当然、少なくて済むほうが良いというのは住民のご意見も強いのかなと思っておりますので、その辺に配慮してということであれば案1でできるだけスムーズにやれることが望ましかと思っております。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

特にならなければ、この案件について全体のまとめをしたいと思っております。

これまで議論してまいりましたように、意見聴取の結果、それから対応方針案の検討について各委員の皆様方からご質問、ご意見をいただけてきましたが、双方について概ね妥当という形で結論を出したいと思っておりますけれども、委員の皆様よろしいでしょうか。

それでは、ご承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っております。

次に、津軽自動車道の柏～浮田ですが、こちらについても先ほどと同じような流れで事務局から説明をお願いしたいと思います。進め方は、まず前回委員会の概要から対応方針（ルート帯案）の検討までを説明していただき、質疑応答をしたいと思っております。その後、今後の計画段階評価手続の進め方と第2回意見聴取案について説明いただくという2段階で進めていきたいと思っております。

では、説明をお願いいたします。

○事務局 津軽自動車道 柏～浮田 資料2を使いましてご説明申し上げます。

最初に、参考資料9をご覧くださいと思います。右下に①というページが入っていますが、青森県の津軽半島のつけ根のところがございます、青森市から鱒ヶ沢に抜ける3.8kmの延長の津軽自動車道でございますが、今回の対象区間につきましては柏から浮田の、1.3kmの区間についての評価になってございます。

なお、この資料につきましては住民意見等を聴取したのでございますけれども、五所川原西バイパスが26年開通予定と書いてございますが、これにつきましては昨年11月3日に開通させたということで、アンケートを実施する前の段階ではまだ事業中でしたけれども、その後、開通している状況でございます。

見開いていただきまして、対象区間の現状ということで1.3kmの区間が載っております。後から冬期に西風が強いというご説明を申し上げますので、上の図面で西方向がちょうど日本海側という位置関係をご記憶いただければと思います。

道路の主な課題ですが、1つは冬期の道路状況ということで、冬期の積雪によりまして道路の幅が狭くなる、あるいは地吹雪によって視程が著しく悪くなるということで、運転が非常に困難になるというような状況。あるいは医療施設へのアクセスということで、重篤な患者を青森市の県立中央病院などに運ばなければならないのですが、鱒ヶ沢町から通常期で79分、冬期には93分ということで非常に時間がかかることとありますとか、当該地域につきましては医者が足りなくて、五所川原市に昨年4月に津合総合病院という拠点病院を設置しまして、それぞれのサテライトの病院からそこに運ぶという対応をとるようにはしておりますけれども、30分以上の時間がかかるという状況になってございます。

また、観光拠点へのアクセスということで、高速道路のインターチェンジ、あるいは新幹線の駅へのアクセスが非常に悪いということとありますとか、災害への備えということで申しますと、昭和58年日本海中部地震で津波が来ておりますけれども、そういうときの避難路、あるいは岩木川の氾濫したときの広域的な避難ということに対しましても、現

状の課題という認識がございます。

そのうち、特に冬期の状況につきましては映像を用意してございますので、映像をもらいいただきながら冬期の道路状況を見ていただければと思います。

(映像使用)

表紙の写真でございますけれども、これは柏インターのほうから、奥のほうが日本海ということになりますけれども、五所川原のほうから津軽市を經由して鱒ヶ沢のほうに抜けていくという状況になってございます。

これにつきましては、積雪の多い地域になりますけれども、冬期は積雪によりまして道路幅が非常に狭いということになります。結果、時速40km以下の走行になってしまうということでございますし、大型車がすれ違うのが非常に困難な状況になってございます。

続きまして、地吹雪発生時の走行状況でございますが、これは昨年2月9日にビデオを撮ってございます。地吹雪が発生したときの走行状況でございますけれども、視程障害ということではほとんど見えないというような状況になっておりまして、速度につきましても20km/h以下というようなスピードでしか走れない状況でございます。

今の2つの写真、地吹雪の状況と、地吹雪はないですけれども車幅が狭いという状況の対比をもらいいただいております。

続きまして、地吹雪発生時の対向車、あるいは、途中で車が見えなくなってしまうという状況でございます。これにつきましては、「ホワイトアウト」という言葉もありますけれども、方向感覚をなくしてしましまして、自分のいる位置がわからなくなってしまうということで、走れなくなってくる状況の中で急に目の前に車が現れるというような状況が発生してございます。

続きまして、こちらにつきましては、地吹雪の状況の中で急に対向車が現れるということで、びっくりするというような状況でございます。

このように、津軽半島沿いでは「地吹雪ツアー」などという観光イベントもありますけれども、そういう観光面のメリットもありますけれども、交通から申しますと非常に悪条件があるということでございます。

続きまして、津軽自動車道。既に供用させた区間でございますけれども、その走行状況でございます。地吹雪が発生した同日の走行状況でございます。それぞれ視線誘導灯を出しまして、路肩の部分もわかりやすいということで、対向車の車幅も一定で確保されておりますので安全に走行できるということで、走行速度も一定のスピードを確保できているということでございます。

101号の現道と津軽自動車を対比した形でございますけれども、津軽自動車道は大体、速度は50km/hから60km/hぐらいで走れているということでございますが、101号の現道につきましては20km/h以下の走行速度というような形でございまして、冬期間、非常に地吹雪等を含めて走行については課題であるというような現道の状況がございます。

それでは、資料2に戻りましてご説明を続けさせていただきたいと思っております。2ページ

をごらんいただきたいと思います。

昨年8月29日に第1回の東北地方小委員会を開催してご審議いただきまして、その後、先ほどの4号と同じように、地域や道路の課題、あるいは政策目標、道路の必要性等につきまして意見聴取をしたところでございます。その際、前回の委員会の中で意見聴取をする際につきましてご意見をいただいておりますが、それにつきましては、「対応状況」に書いてありますように、意見聴取の対応の中で反映させてございます。

また、ルート検討につきましては、冬期交通の状況につきまして、「冬期交通に課題があり、JR五能線も冬期運休が多いということから、冬期の交通量など交通状況について整理されたい」というご意見をいただいております、それにつきましては資料3で整理してございますので、そちらのご説明もさせていただきたいと思います。

1ページ目をごらんいただきたいと思います。今回の柏～浮田の13kmの区間でございますが、並行してJRの五能線が走っているところでございます。そのJR五能線が運休しているような日に、現道の101号の交通状況はどうなっているかというようなお話がございました。

右の表の中に、通常期2014年11月6日、冬期が吹雪の日ということで2月9日というふうに入っておりますけれども、2月9日につきましては五能線が運休したというような状況のところでございます。JR五能線の運休日の交通量というのは大体3割ぐらい減少しており、その傾向につきましては五所川原市の近いほう、つがる柏インターのほうにつきましては、その減少傾向が少し少ないということでございます。

時間帯別の交通量も下のほうに3列並んでございますけれども、これにつきましては通勤時間帯の7時から9時の減少が小さいということで、昼間の時間帯の減少率が著しく減っているというような状況が見てとれます。JR五能線の運休日につきましては、自動車に切り替えて通勤とか通学している傾向があるのだらうということと、昼間の不要不急の買い物等の日常生活、あるいは観光等の交通につきましては出控えるというものが発生しているのではなかろうかと考えているところでございます。

2ページ目をごらんいただきたいと思います。津軽自動車道の状況でございますが、同じく五能線が運休になっている日の傾向でございます。それぞれ津軽松野木と津軽徳才子の状況を載せてございますけれども、全体として減少につきましては通常期に比べ3割ぐらい減少しているという傾向は変わらないのですけれども、それぞれ通勤時間、あるいは日中で見比べてみますと、1日を通じておよそ3割減になっているということで、昼間の出控えというのは余り発生していないような傾向としてデータがとれたところです。

ということで、津軽自動車道につきましては気象状況にあまり左右されないということで、安定した交通環境を提供しているのではなかろうかということでございます。

続きまして、また資料2に戻らせていただきたいと思います。こちらからは、4ページになりますけれども、意見聴取の結果についてご説明申し上げます。

意見聴取につきましては、上にありますように平成26年10月16日から11月10

日、約3週間半で意見聴取を実施してございます。意見聴取の実施方法でございますが、表にありますように全戸配布。全戸配布につきましては、五所川原市から鱒ヶ沢町の2市1町につきまして全戸配布ということで、4万486部を発送してございます。そのうち回収率は、19%ということで7,600ぐらい回収できているということでございます。

また、留め置きというのがありますけれども、これにつきましては、市町村の役場であるとか「道の駅」とか28カ所に置いておまして、それにつきましては888部。ウェブからも意見聴取をしてございまして232ということで、全体で8,801部の意見をいただいているところでございます。

また、ヒアリングにつきましては57社・団体ということでございまして、ヒアリング先の内訳がございまして、物流関係から防災関係のそれぞれの幅広い機関からのヒアリングをしているところでございます。

次の5ページをごらんいただきたいと思います。先ほどの4号と同じように、意見聴取につきましては広報を広く行うことによりまして回収率を上げる努力をしているところでございます。新聞広告、ホームページ、広報誌というような形で実施してございます。

また、6ページですが、防災無線を活用して各家庭へ意見聴取の依頼をしたりというようなアナウンスを実施してございます。

7ページからが結果でございまして、住民アンケートの部分でございまして、先ほど申し上げましたように8,801票ということで集まっておりますが、分布を見ますと五所川原市が4割ということで、つがる市が3割というような順番になってございます。

また、年齢層につきましては、右半分のところでございますけれども、30代から70代まで幅広くということと、職業につきましては会社員が3割という状況になってございます。性別的には男性が7割という傾向になってございます。

8ページ目でございます。今回の利用頻度について聞いてございまして、全体のまとめとしましては、週に数回以上使っているというのが5割以上でございます。ただ、つがる市と鱒ヶ沢町の利用頻度が高いということで7割から8割というような高い傾向が出てございまして、五所川原市は4割ということになってございます。

次、9ページ目をごらんいただきたいと思います。利用目的についても聞いてございまして、全体の集計としましては、家事・買い物が5割ということで、その後、観光・レジャー、通勤・通学、業務といった順番で続いていきますけれども、このうち鱒ヶ沢町では、通勤・通学や通院の回答がほかに比べて高い傾向が出てございます。

続きまして10ページです。利用目的と利用頻度のクロス集計ですが、全体で見ますと通勤・通学、あるいは通院の利用頻度が高いということで、業務についても毎日、あるいは週に数回程度という利用頻度のものが7割というような高い傾向が出てございます。

次、11ページでございます。現道の課題について聞いてございまして、全体のところの集計をごらんいただきますと、複数回答を認めておりましたので1万9,401という意見数でございまして、7割ぐらいのところ積雪や吹雪などで冬期の走行性が悪いと

いうことでありますとか、目的地までの時間がかかる。特に冬期の速度低下というところで5割というような回答になってございます。

その中で鱒ヶ沢のグラフをごらんいただきたいと思いますが、積雪・吹雪で冬期の走行性が悪いというものが8割ということで、他の地域より高い傾向になってございます。また、交差点、あるいは沿道出入りとか道路幅など走行空間に関する回答が2割から3割と比較的多い順番になってございます。

次、12ページでございます。これにつきましては、実体験に基づく具体的な現道課題ということで、場所を踏まえてどのような意見分布になるかというのを見たものでございまして、全体で8,553件のご意見をいただいております。そのうち区間全体に対するものが5,878ということでございまして、残る分については具体的な箇所への意見ということになってございます。

それで、5,878というのは7割ぐらいになりますが、具体箇所の意見につきましては27%ぐらい入ってございまして、図中に抜き出しているのがその意見でございます。政策目的別に分類したものでございますけれども、冬期交通環境でありますとか走行空間に関するご意見を多くいただいているということでございまして、走行空間につきましては5割、冬期交通環境につきましては44%ぐらいのご意見をいただいているところです。

続きまして13ページです。道路に求める機能のアンケート結果ですが、全体をごらんいただきますと冬期の影響を受けにくいことというのが8割ぐらいという状況になっております。あと、交通事故が少なく安全に走行できることというのが5割という順番になっておりまして、そのほかにも通行止め時に代替路を確保できることとありますとか、病院に速く行けるということなど、信頼性に関する回答につきましても3割程度でございます。

続きまして14ページです。自由意見を書きいただいております。自由意見につきましても、それぞれ政策目標別に当てはめておりますが、全体で1,182件ぐらいございすけれども、そのうち672件が冬期交通環境に関するご意見のものが多く、続いて走行空間に関するものが多かったという順番になってございました。

続いて15ページです。その他の意見の分類でございます。その他の意見、2,948件ございましたけれども、ルートに関係するもの、例えば津軽自動車道として全線バイパスで整備するという話がある一方、下から2つ目ですが、「今までの生活道路の除雪とかがおろそかになるのではと心配です」でありますとか、その下の「101号にしっかりとした冬期対策を講じるべき」というようなご意見もいただいているところでございます。

また、道路構造関係につきましては、インターチェンジ、あるいはその休憩施設等のご意見もいただいているところでございます。

そのほか、分類されないものとしまして、現道の管理でありますとか、既に開通している区間についてのご意見もいただいているところでございます。

16ページにつきましては、企業・団体ヒアリングでございます。先ほど申し上げましたように57企業・団体についてヒアリングをしたところですが、課題として124件、

機能については160件のご意見をいただいたところでございます。

課題につきましては、積雪や吹雪などで冬期の走行性が悪いというところで84%くらい。あと、目的地までの時間がかかる、冬期の速度低下というもので5割ぐらいという形の課題としてのご意見をいただいております。機能については、冬期の影響を受けにくいことで82%、最短時間で結ぶ物流経路を確保できることということで53%というような形でございまして、以降、多い順番に並べているところでございます。

17ページでございしますが、政策目標別に聞いているところでございまして、こちらにつきましては一番多いのが冬期の交通環境関係で75件という形になってございまして、続きまして走行空間関係で37件というような分類になってございます。

企業・団体ヒアリングと住民意見をまとめたものが18ページでございまして、左側に住民アンケートの現道課題と求める機能。また、右半分が企業・団体ヒアリングのところの現道課題と求める機能というふうに並べています。これによりまして、トータルとして、掲げました政策目標の5つの項目は概ね妥当な結果であると確認できたところです。

まとめのところでございますけれども、課題の共通認識ということと政策目標の妥当性が確認できたと考えているところでございます。

また、さまざま自由意見をいただいておりますが、自動車専用道路として整備すべきということでありませうとか、現在の国道にしっかり対策を講じるべきというようなご意見もいただいております。そういうものにつきましては次のルートの検討の中でも参考にさせていただきたいと考えているところでございます。

20ページを引き続きご説明申し上げたいと思います。対応方針のルート帯案の考え方です。こちらの「当該地域の政策目標を確定」というところでございしますが、地域・道路の状況と課題、地域の将来像、住民や企業等への意見聴取ということを踏まえ、掲げました政策目標5点につきまして妥当性が評価できたということでございます。

一方、対策案を検討する上で配慮しなければならない事項としまして、自然環境、生活環境ということで、家屋など生活環境の保全でありますとか自然環境の保全ということと、コストということにつきましても配慮事項ということでございまして、3つの対策案を出しているところでございます。1つは全線新設案ということで、サービス速度80km/hの自動車専用道路で整備するというような考え方のものでございます。また、新設プラス現道改良案、あるいは全線を現道で改良する案という、3つでございます。

その案を考えていくときに、21ページでございしますが、それぞれ配慮すべき事項。社会的状況による要因でありますとか自然的状況による要因ということで、それぞれの公共施設でありますとか主要拠点等を回避する、あるいはアクセスするという考え方がありますとか、貴重な動植物につきまして配慮するというような考え方のもので、コントロールポイントを設定してございます。

次からが各案の具体内容ですが、22ページでございします。全線新設案につきましては、つがる柏インターから約12kmのところにつきまして、自動車専用道路として80km/hの

走行速度を確保できるような形で整備するということでございます。こちらにつきましては、ほぼ田んぼの中を通過するというので、全線盛土構造という構造でございまして、コストは330億から380億ぐらいを想定しているところでございます。

続きまして、23ページが新設プラス現道改良案となります。こちらは延長が13kmぐらいということでございます。田んぼの抜けるあたり、特に市街地の部分につきましては別線で抜けて、その後、現道にすりついて現道改良をすることから、自動車専用道路プラス一般道路という形になります。速度は60km/hから80km/hということでございまして、コストは300から350億円ということを想定してございます。

最後でございます。24ページ、全線現道改良案ですが、こちらは延長13kmということでございます。サービス速度は60km/hということでございまして、こちらにつきましては現道を改良して、沿道の人家でありますとか商業施設につきましては連続するという形でございますけれども、交通量が多い市街地区間につきましては拡幅等を行っていくということでございます。コストは250億から300億ぐらいを想定しています。

全体をまとめたものが25ページとなり、案1が全線新設案、そして新設プラス現道改良案、あと全線現道改良案ということで、政策目標別、あるいは道路整備による影響ということで配慮すべき事項ということで、その要素別に比較したものになってございます。

説明につきましては以上でございます。

○大滝委員長 ありがとうございます。

前回委員会の概要と対策方針、ルート対案の検討というところまで、ひとまずご説明いただきました。一旦ここで皆様方からご質問、ご意見を伺いたいと思います。

○福迫委員 今回も自由意見ということで、否定的なご意見が幾つかあるようなのですが、今回ご紹介いただいた中では、新設や改良など道路建設等に対する否定的な意見はなかったかと思います。恣意的に選んだということではないですね。

○事務局 自由意見の中での否定的な意見は、263件ほどございました。それにつきましては、例えば新しい道路は不要であるとか、現道改良というような意見もございました。

○福迫委員 では、多くはないにせよ、否定的な意見はあったということですね。

○事務局 1割とか、そういう分布ではあったということでございますけれども、冬期間の交通でありますとかアクセスの向上というものに対する意見が多かったということでございます。

○福迫委員 もう1つ、この地域で概にバイパスがつくられており、そのバイパスと並行

している部分は、例えば先ほどご紹介いただいたようなところの状況でも、交通量が減ることによって、特に変化はなくても安全性の確保や走行性の確保は図られるのかという点について伺いたい。

○事務局 先ほどは11月3日に五所川原西バイパスを開通させたというご説明をいただきましたが、その開通後1年ぐらいの間でどういう効果があったかというものを検証してございます。その中で、五所川原市街地では事故等は結構あったということでございますけれども、通過交通は転換されてございまして、混雑度が減ったでありますとか、事故も減ってきているというような傾向がございまして、住民からのご意見につきましても非常によくなったというような評価をいただいているところでございます。

○大泉委員 まずアンケートですけれども、住民アンケートの7ページです。これは感想ですが、ほかのアンケートと比べて、比較的40代、50代の若い世代の回答や、女性の回答割合が多かったという感想を持ちました。

それから、10ページですけれども、住民アンケートでクロス集計をお示しいただいていますが、これは複数回答のクロスになっていて、例えば通勤・通学を選んだ人が毎日この道路を使っているというような答えであればいいのですが、観光・レジャーの方が毎日使っている、週に数回使っている人が、それぞれ16%、22%いるという数字になっています。これは、実際は通勤・通学にいつも使っているけれども、たまに観光・レジャーに使っているという複数回答でお示しいただいた回答なのでミスリードする可能性があり、参考資料としてはよろしいのだと思いますが、ここに挙げるのはむしろ全体の傾向ということで、各市町の傾向を提示したほうが誤解は少ないのではないかなと思います。

それから、25ページですが、この表を見ていて、それぞれの案がどういう評価になるかという文面を見ても、全線新設案が大きく効果が見込まれていたり、大きく改善したりという表現になっていて、ここの比較という面ではなかなか難しいのかなと。あえて案1、案2、案3と比較した理由もわからないので、お答えになる方がこれを見てどう思われるのかというのがありました。ほとんど案1で決まりではないかという表現だということです。

それから、道路整備による影響ということで、早期効果の発現というところで、部分的な効果発現が困難という表現がどういう意味なのかストレートにわかりませんでした。

○事務局 今回、8,800ということで、多くの皆様にご意見いただいておりますし、そういう意味では非常に関心があるものと考えているところでございますし、また、女性が多かったということもあります。ほとんど運転免許を持っているという方でございまして、そういう意味では多くの女性の方もドライバーとして使っていただいているのかなと思っております。

あと、先ほどの住民アンケートのクロスのところにつきましては、それぞれの市町村別の集計を中心に活用させていただきたいということでございます。

それと、最後でございますが、25ページのところにつきまして、最初に部分的な効果発現が困難というところでございますけれども、別線という形になりますと、別線が通れるようになるまではその道路は工事中ということになるものですから、工事が終わったところから順次使っていくということとはできないということになりますので、部分的な効果発現がしづらいということになります。

また、別線案につきましては、デメリットの部分につきましては、最後のコストの部分では、全体で見比べていただきますと、新たに盛土構造の道路をつくっていくということになるものですから、コスト面については若干、ほかのところと比べて不利といえますか、お高くなるのかなというような傾向でございます。

○大泉委員 わかりました。では、その部分的な効果発現が困難というところは、今ご説明いただいた内容でわかりやすく書き加えていただければと思います。

○事務局 もっと単純に言えば、通れるようになるかならないかというのが全然違うということなのですね。2番とか3番では、つくったところからすぐに使えるようになるけれども、1番の場合はいわゆる自専道でインターでつながる道路になりますので、99%できていてもインターのところができていなければ通れないといった意味でございます。

記述の仕方は、事務局で検討いたします。

○大滝委員長 大泉さんがおっしゃったのは、これを読んでいると何となく案1に誘導してしまっているのではないかという、そういう印象を持たれるのはちょっとまずいのではないですか、ということだと思います。案1にも課題は当然あるし、そのところはしっかり書いておく必要があります。誘導している印象を持たれるのはよくないので、その点はよく注意してお願いいたします。

○事務局 わかりました。

○浜岡委員 まず、先ほど映像を見せていただきましたが、冬期でも吹雪になっているときと、なっていないときで、非常に違うというのがよくわかりました。撮映されているとわかると思うのですが、目視よりもビデオ映像のほうが遠くまで見えますよね。それでありながらここまで見えないということは、本当に見えないのだということで、冬期4カ月ぐらいの期間、ドライバーはストレスを感じているということが非常によくわかりました。

アンケートの結果を見ていて、答えた方々からネガティブな意見がないなど。私も福迫委員と同じで、見ていると全くなかったのが「あれっ」と思ったのですが、先ほどの質問

で実はあるのだということでしたが、これはよくないですよ。両方書かないと判断できません。いいものだけ見せて判断いただくのはよくないと思いますので、必ず入れてください。両方を見た上で判断しないと、情報をコントロールしているような形になりますので、それは気をつけてください。

最後、どういったものをつくるかということを考えてとき、先ほどの映像を見ていても、対向車が直前から急に現れるというのは非常に危険というのはわかります。それは前方からだけではなくて横からもそうですよね。ですから、交差点があるということはそういう状況を多くつくってしまうということですから、できるだけないほうがドライバーにとっても安心して走れるということで、いいのではないかと思います。

そう考えたとき、案1に誘導しているように思われるのはよくないということは確かにそのとおりだと思いますが、客観的に見ても案1にしていくのがいいのだろうなという雰囲気は感じました。それは今後また住民の方々にアンケートをして、その答えを聞きながら判断しなければいけないことなのでしょうけれども、盛土構造にしてアクセスコントロールするというので、冬期であっても、どんなに地吹雪がひどい状況であっても、走りやすくなるのではないかと思います。

ただ気になるところは、ネクスコさんの管理の道路の多くが、地吹雪が近くなると通行止めになりますよね。国が管理する道路での通行止めの状況というのはどうなるのか。同じようにすぐに通行止めにしてしまうと前と変わらないですよ。そのあたり、どのようになっているかというのを少し教えていただきたいと思います。

実際、昨年開通した区間ありますよね。その区間がどれだけ通行止めになったかどうかというデータでも構いませんので、その状況を教えていただきたいということです。

それで、今回、この整備をすることにつきましては、特に案1の全線新設となりますと鱒ヶ沢の方は非常にいいと思うのです。基本は通過交通ですから。ですけれども、この対象区域内の木造、柏、森田地域は、あまりよくないかもしれないと判断すると思うのです。というのも、まずはインターチェンジまで行かなければいけないのですが、それは現道を通るので環境は変わらないですよ。そうしたとき、実際に住んでいらっしゃる方がどのように感じているかというのを、今回のアンケートで地区単位でまとめた結果があれば、その方々もいいのだというふうに言ってくさっているのであれば心配ないのですけれども、そのあたりが少しわかりませんでしたので教えていただきたいと思いました。

もう1つは、自由意見を見ていると、やはり冬期の意見が多いのが非常によくわかります。先ほどの映像でわかるとおり冬期なのですけれども、では冬期にあわせて道をつくっていくと、雪がないときには、オーバースペックになるというか、逆にそれが危険な状況を生み出すかもしれませんよね。そのあたりについて、意見でどうなっていたのか。もしくは、今後、案1なりで整備するときに何か工夫をして、夏に事故が起きないような対策もされていくのではないかと思いますので、そのあたりの考え方についても教えていただきたいということです。

○事務局 最初に、反対意見的なものについてどのように扱ったかというところでございますが、先ほどの説明の仕方が悪かったかもしれないのですが、15ページの「その他意見」分布のところ、量としての表示にはなっておりませんでしたけれども、ルート関係のところ、下から2つ目のポツで、現道自体の除雪がおろそかになるのではないかという意見でありますとか、最後のところで、新しい自動車専用道路を建設するというのであれば時間とかお金がかかるということになるので、まずは現道をやるべきではないのかというような意見もあり、そういうものにつきましてもあわせて載せていただいたというところではございますけれども、誤解が生じないように引き続き整理をしたいと思っております。

11ページのところもあわせてご説明させていただきますと、ハッチで色を抜いているところで「その他の主な内容」というのがありますが、「観光シーズンに渋滞が発生する」「迂回ルートがないこと 等」の下に、「なお、『課題なし』等の回答は241件」ということで、全体の3%ぐらいという形になってございます。

それと、供用したところの通行状況ということでございますが、昨年度、地吹雪等で視程障害によりました通行止めというのは3回ほどございました。それにつきましては、現状でも視線誘導ということで自発光式で光るものが路肩に入っておりまして、それによって少しでも路肩の部分がわかるように、車幅がわかるようにという対策をしているところでございますけれども、そのほかにも北海道の事例とかを持ってきて、旗を立てたりとか、あるいは木を添え木のようにやることによりまして緑色のものが見えてくることとなりますので、それで視線誘導にならないかとか、そういうような工夫をしたりということでもありますとか、画像の情報を含めてメール配信をしまして、登録していただいた方にその情報を発信するというようなところも継続してやっているところでございます。

夏のところにつきましては、冬のところが多かったわけでございますけれども、全体意見につきましても、13ページのところに住民のアンケートがございますが、その中で物流関係、例えば全体のところで申しますと、「その他」から3つ目のところにあります「最短時間で結ぶ物流経路を確保できること」でありますとか、観光交流というような話もございます。また、来年3月には青函の新幹線が結ばれ、今別から白神山地への観光などを考えても、そこから途中で乗ってこられるということもございまして、また、新幹線、あるいは高速道路、空港とのアクセスということを考えますと、夏の期間についても速達性というのは一定の確保をできるということになります。

特に、速くなるということもありますけれども、ツアーの中で時間がきちんと管理できるということは、そのツアーの企画性が非常に向上しますので、そういう意味からのニーズもあるのかなということでございます。

○浜岡委員 冬用に整備をしたからといって、夏の状況がオーバーステップになって、速度を出し過ぎて危険な状況になるということはないということですのでよろしいですね。

○事務局 そこにつきましても、警察等も含めて相談しながら進めるということで、連携しながら取り組んでおりますし、結果としても、開通している区間の事故率につきましては現道より少ないという状況でございます。

○浜岡委員 夏の時期の事故の数がそれほど増えてないと。そういうことであれば問題ないと思います。沿線地区の方のご意見についてはどうでしょうか。

○事務局 今、手元で地区別の集計ができてないものですから、整理し次第、ご説明したいと思います。

○浜岡委員 恐らくそう変わりはないということですよ。

○事務局 全体の傾向は変わらないのかなとは思いますが、地区別の分類をしたいと思います。

○浜岡委員 確認ください。

○大滝委員長 今の地区別の状況については、改めて検討してご説明いただくということにしたいと思いますので、よろしくをお願いします。

○福迫委員 住民アンケートで若干ネガティブと思われる意見が2つ挙がっていたと思うのですが、下のほうはどちらかという読み方によっては現道拡幅の意見とも読めます。いずれにしても、今の道路と新しい道路、特にバイパスの場合、今の道路がどうなるのかというところの懸念があるかと思えます。

先ほどの質問とも関連し、別の道路を審議したときにも質問したかと思うのですが、メンテナンスといったランニングコストですね。初期費用について最大80億ぐらいの差があります。アンケートで聞いた場合、この80億に見合うメリットをバイパス案が持っている判断すれば、当然バイパスを支持するという意見が出てくると思うのですが、その辺、考える方たちは、コストが直接的に自分たちの生活にマイナスの影響を及ぼすのではないかとすることがあるかと思えます。

新設の場合、道路が2つになるのでメンテナンス費用が単純に2倍になるということではないかと思うのですが、その辺の説明なり配慮はどう考えるか。特に2回目の意見聴取のときにその部分に踏み込む必要があるのかどうか、その辺のお考えですね。

個人的には、先ほどご説明があったように、部分的に発言するかどうかというよりも、初期コストが上がったとしても長い目を見たときに、それに見合うメリットがあるのであ

れば、やはりこうしてほしいというような考え方を住民の方はするのではないかなと思いますので、その辺についての考え方をお聞かせ願いたいと思います。

○事務局 今の事項につきましては、ルートを設定するときに検討させていただきたいと思います。また、2倍になって、そのまま掛ける2になるかどうかというところにつきましては、現道の交通量が新設のルートに転換していくというようなことがございますので、必ずしも掛ける2という形にはならないのかなとは思いますが、先ほど申し上げましたようにルート検討の中で検討させていただければと思っていますのでございます。

○事務局 こちら側でいろいろなアンケートのまとめ方や、先ほど言われた、もう少し細かく、個別の地区ごとに意見を聞くべきではないかと。

先生おっしゃるように、コストというの、確かにトータルコストと初期コストといういろいろあるのですが、コストが一番安くて、政策目標が全部達成できて生活環境が一番いいというのがあれば、それが一番いいと思うのです。

ただ、その中で、何かとれば何か犠牲になってしまう。トレードオフの関係にあるからこういう表を整理しているのですが、その中で、ご指摘があった「大きく見込まれる」と「見込まれる」の違いが何かみたいな話もあったので、この表全体を見直しさせていただこうと思います。全体的に案1に寄っているのではないかとご指摘かと思っておりますので、そこは見直させていただきたいと思っております。

○大滝委員長 それでは、そこはご検討ください。

○大江委員 自動車専用道路にすることによるメリットとデメリット、それから自動車専用道路と一般道が混在するという点に関するメリット、デメリットというのはどういうものがあるのか、お教えいただければと思います。

○事務局 一般論になりますので一般的なお答えになるかと思いますが、まず自専道のメリットといいますと、当然のことですけれども速達性。それから事故率の関係でいいますと、やはり細かい事故というのは大きく減ります。一般的に事故率は現道に比べて10分の1ぐらいと言われています。重大事故は若干、平面よりは多いという話もありますが、それでも割合としては低いということで、速達性がある事故率が低いというのが一般的に言われる自専道のメリットであります。

デメリットとしては、当然、アクセスが限られるということでございます。平面であればどこからでもその道路を利用できるのですが、基本的に自専道ですと、そのインターからしか使えないということになります。そういうことから、当然、目の前に道路があってもただ通っているだけだったらその人には何の得にもならないというようなところが、い

わゆるデメリットということになります。沿道利用ということですね。

あとは、これも同じような話になりますけれども、逆に沿道の利用性とか、田んぼの中をどんと通ってしまうような場合は、その田んぼとかにアクセスできなというような、そういうデメリットがあるかと思います。

現道のメリットとデメリットでいえば、それを裏返したものかと思います。

○大江委員 ありがとうございます。

一般のアンケートに答える人というのはどれだけ資料を厳密に読んでいるかということがあって、そうすると自動車専用道路になることによって、こういうデメリットがあるのだと。自分の家の前を通るけれども不便になるとか、そういうイメージというのが少しわかるようにアンケートなり問いかけをしないと、あとは380億なのか250億なのかというところぐらいになってしまっただけです。

だから、実は自動車専用道路というのは、こういうところがあるけれども、あなたにとってマイナスが生じる可能性がありますよというようなことも伝える必要があるのではないかなと思いました。

○事務局 おっしゃるとおりだと思います。どういうやり方があるか、計画段階評価はほかの地域でもやっておりますので、他の地域の実例も見ながら検討させていただきたいと思います。

○浜岡委員 今のご質問に関連してですが、自動車専用道の場合、盛土構造ですよ。盛土構造だからこそ視程障害が生じにくくなりますよね。道路の位置が高くなるので、地吹雪に対しても強いというのでしょうか、視程障害が起こりづらくなるということは大きいメリットではないかと思います。

説明には大きく改善と書かれていますが、それがもう少しわかるように書いたほうが、逆に誘導かどうかわからないですけどもいいかと思います。

○事務局 委員のおっしゃるとおりでございます。盛土の法面のところに風が吹き上がるような形になるものですから、道路自体のところは吹き抜けないというメリットがございます。表現方法につきましては検討させていただきたいと思います。

○事務局 別の観点でいいますと、除雪のやり方も沿道に建物がないので、自専道と一般道で違ってまいりまして、自専道ですと雪をよけておけば除雪になりますが、一般道だと沿道との関係がありますので簡単に雪を投げられないみたいなこともあります。そういう部分も、地吹雪とともに、雪に対する強さということも違ってまいります。

○佐藤委員 私もこの道路を何回も通っているので、どれだけ危ないかというのはよくわかりますし、改良していただきたいと心から願う1人ではありますが、先ほどの資料でご説明いただいた、25ページあたりの、もう少し皆さんがご納得いただけるような表現にぜひ直していただきたいというのがお願いでございます。例えば25ページの案3の「早期効果の発現」というところに、「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」とあります。では効果というのは何なのよというのを上のほうから順に見ていきますと、「見込めない」「見込めない」「改善しない」とか、どれを効果としておっしゃっているのかがわかりにくいので、ぜひわかりやすい表現で書いていただければありがたいと思っております。

○大滝委員長 その点には、配慮して進めていただきたいと思えます。

ほかにいかがでしょうか。

それでは、たくさんご意見、ご質問等をいただきまして、ありがとうございました。今、いくつか宿題が出てきましたので、その点についてはご検討していただき、また、報告していただけるものについては次回、報告していただきたいと思っております。

全体としては、特に、このルート案、対策方針そのものの検討について異議があるということではなかったと思えますので、概ね妥当という形で進めていきたいと思えますけれども、先ほども申しましたようにいくつか宿題が出ていますので、その点については検討していただき、前に進めることがよろしいかと思えます。

それでは、後半の今後の計画段階評価手続の進め方と第2回意見聴取案について、引き続き事務局から説明いただきたいと思えます。お願いいたします。

○事務局 資料2の27ページをご覧いただきたいと思えます。

計画段階評価手続の進め方ですが、本日は8月5日、意見聴取結果の確認ということと対応方針案の考え方、それと対応方針（ルート帯案）の検討ということ、あと意見聴取方法ということでございまして、この後、意見取聴というところに入っていきたいと思えます。また、この後、意見聴取方法につきましてご説明申し上げますが、本日ご意見いただいたところが反映できるような形で修正したいと考えてございまして。

29ページをごらんいただきたいと思えます。意見聴取の概要ですが、前回1回目の意見聴取、回収率も比較的高いような状況でございまして、意見も幅広くいただけたということでございまして、同じような方法をとっていきたくと考えてございまして。方法としては、企業・団体ヒアリング、それとアンケートということで、幅広く御意見をいただくという形でございまして。

また、30ページですが、今回、第1回のところで道路交通及び地域の課題、あるいは地域に求められる道路の機能ということでご意見いただいておりますが、第2回につきましては比較ルート帯の複数案に対する意見ということと、接続位置に対する意見というも

のをいただけないかというふうに考えてございます。また、1回、2回に共通するものにつきましては、回答者の属性とか利用状況等につきまして、あるいは自由意見につきましてもお聞きしたいという形で考えてございます。

31ページからが具体的なアンケート案ですが、こちらについては資料4をご覧ください。右下に①ページがございまして、前回の形とほぼ似たような形でございまして、図で五所川原西バイパスが11月3日に開通したところが変わっているところです。

また、見開いていただきまして②のところでございますが、それぞれ3つの案につきまして左半分にあつて、右下のところには第1回の意見聴取結果について載せているところでございます。利用頻度でありますとか利用目的、課題の把握でありますとか道路に求める機能につきまして全体像を載せているところでございます。その右上のほうに3つの案の比較ということでございまして、表の中身につきましては再度、検討させていただきたいと思っております。

それと、3ページ目ですが、アンケートについてお答えくださいという形でございます。問1は頻度について聞いております。また、問2は目的について聞いております。問3はルート帯案を検討するときにどれを重視するかということで、複数回答で求めておりました、政策目標、あるいは配慮すべき事項という形で、順番に「その他」を含めて11項目載せてございます。問4はチェックした項目について具体的なルート検討に際して配慮すべき事項があればということで聞いております。また、問5はインターチェンジ等の接続位置に関することについて聞いておりました、問6は「その他」についても御意見を自由記載で回答をいただきたいという形になってございます。

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。

後半について説明をいただきましたが、こちらにつきましてもご意見、ご質問をいただければと思います。

一見して、今回は代替案が3つあるし、この細かな図を見たときに、とてもこれは読めないという感じになるので、どういう形で皆さんに見ていただくかということについてはご配慮いただいたほうがいいのではないかと思います。私もこれをこのまま読むと結構づらいところがあるので。

○浜岡委員 委員長のご意見が大分近いといえますが、同じようなことを申し上げるかもしれないのですが、案が3つあるところが難しさを増していると思います。この中で、案2というところを除いてしまうと少し楽になるかという気もしました。

この案2の目的がどこかというのが少しわからなく、なぜこれを案2として組み入れているか。現道を改良する、新しくつくる、それぞれとったということではあります、どっちつかずで、余りよくないかと思っておりますので、除いてみてはと思うのですが、こ

の案2を組み入れたときの考えをもう少し聞かせていただければと思うのですが。

○事務局 案2のポイントは何かということでございますけれども、沿道施設等、あるいは出入り口が多い箇所につきましては、先ほどの平面の交差、あるいは途中から入ってきて急に車が出てくるということで、事故につながるということもあります。特に地吹雪のときには前が見えない状況になっておりますので、急に出てくるというものに対して非常に事故の危険性が高くなるということになります。そういう意味で、そういう区間については盛土構造の形で平面交差させないという考え方も1つの考え方ですので沿道施設あるいは出入り口が多いところについては別線での整備としてございます。

ただ、水田等になりまして比較的そういうのが少なくなってきたところについては、現道という活用も1つの選択肢ではないかと。事業所側のそういう案の提示で幅広くご意見いただいたほうがより公平な感じがあって、恣意性がより排除されるかなというところを考えたところではございました。

○浜岡委員 よくわかりましたが、皆さんへのアンケートの結果から、最終的にはどれかと考えるとき、うまく対応するのか少し気になるころがありましたので、3つのままでも構わないのですけれども、うまくチェックをお願いしたいと思いました。

○事務局 浜岡委員のおっしゃるとおりで、当初の案としては1と3の両方あるわけですが。その中でメリット、デメリットで、政策目標を達成するには案1が当然いいのですけれども、その分事業費がかかったり、沿道のアクセスだったりとか早期効果の発現とかといったもので、メリ、デメが両極端にはっきりしてしまうかと。その中で間の案も提示しないと、逆にアンケートの中でも、問3で聞いている中で、ある種、前半の問いに偏るか、後半の問いに偏るかという、両方にある程度バランスしたときに、では案1、案3、どちらがいいのだろうか悩むときも可能性としてはあるのかなと。そういった意味で案2の折衷案という形で用意させていただきました。

見せ方等々はこれまでもご指摘いただいておりますが、改めていろいろ相談させていただきながら進めていきたいと考えています。よろしくお願いたします。

○福迫委員 3ページ目でアンケートに答えていただくのですが、問3については基本的にこの表に沿ってということで項目が設定されていると思うのですけれども、この表の中身や表現等についてご検討いただくということですので、それに沿ってこの問3の項目設定も変更になるということによろしいのでしょうか。

先ほどの質問のことを言うと、例えば問3の10番で「建設費が安いこと」ということで、建設費ということで整備費用とかコストとかを含むような表現ではなくて、ずばり初期費用というような聞き方をしているわけですが、その辺をどうするかによって、

2 ページ目の表のつくり方によって問3が変わってくるということでしょうか。もう1つは、先ほどからご指摘あるところなのですが、今回3つあるということで余計目立つのですけれども、こういった案を考えているということで住民の方に周知するということがありますので、それ自体はいいと思うのですけれども、ただ、この3つの案について選んでいただくということではないので、どこまで細かく説明するか。それが全部伝わるならいいのですが、細かく説明することによって逆に伝わらないということであるならば、ポイントとしてアンケートに答えていただく上で、ある程度イメージできる示し方のほうがむしろ親切なのかなと思います。

周知が目的であれば細かく説明したいということはあると思うのですが、アンケートに答えるための材料ということであれば、もう少しわかりやすいほうがいいと思いますので、ご検討いただければと思います。

○事務局 問3の項目につきましては、資料2の20ページのところにございますけれども、今回、ルート帯案を検討するにあたり、政策目標、あるいは配慮事項というものからこの3つを考えたいということでございました。

政策目標につきましては第1回のときに設定しているものでございまして、この項目でこれが妥当であるかということでご意見いただいたということになっておりますけれども、この順番に上から設問が設定されているという形になってございます。

ただ、その表現方法につきましては、先ほどご指摘のように再度検討させていただきたいと思えますし、図につきましても、どういう方法がいいのかということにつきまして個別にご相談したいと思えます。

○事務局 恐らく、先ほど資料2でいただいたご指摘と同じかと思えます。根底にあるのは、我々いわゆる道路屋から見ればこんな形がというのがありますが、多分そうでなくて、いろんな方の意見を聞かないと正しい姿にならないということでこういうプロセスを踏んでいるところです。

聞くに当たっては、我々はつい専門用語で語ってしまいがちなのですけれども、トータルコストとかイニシャルコストというのわかる方にはわかるでしょうけれども、そうでない方もいるでしょうから、表現を含めてよく考えてくださいというのが共通のご指摘かと思えますので、そういう観点で2つとも資料を見直させていただいて、せつかくこういった場でご意見いただいておりますので、ご意向に沿った形で調整させていただきたいと思えます。

○大滝委員長 では、その点について、よろしくをお願いします。

ほかにいかがでしょうか。

それでは、たくさんのご意見をいただきましたので、その点については、確認の上、ご

対応をお願いしたいと思いますが、ルート帯案の検討、それから第2回の意見聴取の案につきましても、基本的に概ね妥当という結論にしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、事務局で本日の意見を踏まえた上で意見聴取に進んでいただければと思いますので、よろしくをお願いします。

それでは、2件の計画段階評価につきましてもこれで審議を終わりということにしたいと思いますが、全体を通してもし何かありましたらお願いいたします。

特にならなければ、最後に本日の委員会資料の公開・非公開について確認をしたいと思いますが、ホームページ等に資料を公開するかどうかについて、本日の会議に提出された資料については公開するという点でよろしいでしょうか。

それでは、公開ということで対応をさせていただきたいと思いますが。

それから、議事録についても速やかに公表することになっておりますが、こちらについては事務局より何かありますか。

○事務局 議事概要につきましては、速やかに作成し、委員長に確認していただいた上で公表させていただきたいと思いますが。詳細な議事録につきましては、後日、委員の皆様へメール等で送付させていただき、それぞれご確認いただきたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

○大滝委員長 議事録については、今のような対応でよろしいでしょうか。

それでは、了解いただいたということで、その形で進めさせていただきたいと思いますが。議事概要につきましては、私が責任を持って確認をしたいと思いますが。

以上で本日予定しておりました議事は終了ということで、議事進行を事務局にお戻ししたいと思います。どうも皆様方、ありがとうございました。

○司会 大滝委員長並びに各委員の皆様、長時間のご議論、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15回東北地方小委員会を閉会いたします。