

社会資本整備審議会道路分科会

第44回東北地方小委員会

【 議 事 録 】

○議事

1) 計画段階評価

・^{もりおかあきた}盛岡秋田道路（^{おほない}生保内～^{そつだ}卒田）

菊池委員長：それでは早速ですが、議事に入ります。本日1件です。盛岡秋田道路（生保内～卒田）について、まずは事務局より資料の説明をしてもらい、その後、質疑応答を行うという流れで進めたいと思います。それでは説明をお願いいたします。

松本事務所長：秋田河川国道事務所で所長しております、松本と申します。

本日は盛岡秋田道路（生保内～卒田）の第2回計画段階評価ということで、本県のみならず、お隣の岩手県からも大変期待の大きい道路計画でございますので、審議の方をよろしくお願いいたします。

資料の1、1ページ目、図2をご覧ください。盛岡秋田道路の位置関係になります。本計画は、岩手県盛岡市と秋田県大仙市を經由して秋田市を結ぶ横軸の高規格道路となります。こちらの県庁所在地間を結ぶ道路として、先ほど申し上げたとおり、大変期待の大きい計画となっております。計画は赤く旗揚げした区間、約11キロが対象区間となっております。

2ページ目をお願いいたします。

前回の第1回地方小委員会のご審議の内容でございます。第1回目では資料上段の議事に記載されました①から⑦までご審議いただきました。前回審議における主な指摘事項は表1の4点となります。1つ目「冬期の設問を追加するとよい」というご意見で、対応といたしまして、設問を通常期と冬期、両方記載できるように見直しました。2つ目の「急カーブ・急勾配が多い」という内容は5つの政策目標（案）で共通しますので、わかるようにすると良いというご意見でして、対応といたしまして、設問に課題の原因を記載しておりましたので、問題点への設問として見直しました。3つ目「冬期の意見は自由記入としているが、アンケート票への記載が必要」というご意見に対しましては、設問を通常期、冬期、両方記載できるように見直しております。最後4点目「課題説明のチラシとハガキの選択項目の表

現が統一されていない」というご意見に対しましては、数字からアルファベットの表記へ統一しております。

3 ページ目をお願いいたします。

計画段階評価の進め方になります。東北地方小委員会を3回、それから意見聴取を2回予定しております。今回の第2回東北地方小委員会では資料中央の赤枠で示しております5点について、第1回意見聴取結果の確認、政策目標の設定などについてご審議をお願いしたいと考えております。

4 ページ目をお願いいたします。

第1回意見聴取の実施内容についてです。1回目の意見聴取は令和5年10月26日から令和6年1月10日にかけて、表1に示しますようにそれぞれの対象者に実施いたしました。地域住民には右側の黄色で着々しているエリアを対象に、全戸配布でアンケートを実施しております。道路利用施設につきましては、事務所のホームページ等でのWebアンケートに加え、市役所、道の駅等で留め置きアンケートを実施しました。事業者には走行している車両から社名を読み取るなどして、抽出した企業に対してアンケートを実施しております。また、表2に示す方々にはヒアリング調査も実施いたしました。

5 ページ目をお願いいたします。

意見聴取のアンケートの回収状況になります。地域住民や道路利用者へのアンケート回収数は表1のとおり、合計3,306票。このうち広報誌差し込み配布の回収率は約19%でした。事業者へのアンケート調査は合計102社から回答があり、このうち郵送配布における回収率は約38%でした。

6 ページ目をお願いいたします。

配布したハガキおよび調査票になりますが、資料の左側にはハガキの表面を記載しており、先ほど申し上げた冬期と冬期以外に分けた回答に変更し、設問を行っております。

7 ページ目をお願いいたします。

配布した調査票の説明になります。こちらは調査票の裏面に記載したもので、第1回の小委員会でご審議いただいた対象区間が抱える課題を記載しております。課題をアルファベット表記に統一し実施しました。

8 ページ目をお願いいたします。

アンケート調査の手法と周知方法になります。アンケート調査は広報誌差し込み、配布、留め置き、Webと様々な手法で実施いたしました。アンケート調査の周知には写真2から4に示しますように、留め置きアンケート設置場所へポスターを掲示し、道の駅ではオープンハウスを実施しております。

9 ページ目をお願いいたします。

アンケート調査の周知方法になります。図1から図4に示しますように、新聞広告、自治体の広報誌、SNSや関係機関のホームページ等を活用いたしました。

10 ページ目をお願いいたします。

ヒアリング調査の概要になります。表1の関係自治体、表2の関係37団体、合わせまして、40団体に対してヒアリング調査を実施いたしました。

11ページ目をお願いいたします。

住民等の意見聴取の結果についてご説明いたします。まず、回答者の地域区分の集計結果になります。図1は回答者の居住地を集計しておりますが、対象地域からの回答が約9割を占めております。図3から図4は留め置きやWebアンケートでの回答者居住地を集計しており、対象地域外からも約6割の回答がございました。

12ページ目をお願いいたします。

回答者属性の集計結果となります。上段、図2は回答者の年齢構成を表しております。年齢別回答率は60代以下が約7割を占める状況でしたが、もう少し踏み込み、細かく見ますと30代以下は約1割と若年層は少ない状況となっております。図3は回答者の職業構成を表しております。約6割が就業者という結果で、下の右側、参考図3の調査対象地域の統計データと比較しますとおおむね整合した結果となっております。

13ページ目をお願いいたします。

回答者の道路利用状況の集計結果となります。図1は対象区間の利用目的を集計したもので、仕事等の日常的利用が約6割。レジャー、ドライブなどの非日常的な利用が約4割を占めております。その下、図3は対象区間の利用頻度を集計したものです。週1回以上の利用が約5割を占めている状況になっております。そして、右側棒グラフ図の4から5は対象区間の利用目的別の利用頻度を集計したものです。仙北市の田沢湖地区におきまして、週1回以上が約8割、週5回以上の利用が約3割を占めております。そして、仕事、通勤、通学、家事、通院、送迎での利用頻度が高い結果となっています。

14ページ目をお願いいたします。

対象区間の課題についての集計結果です。資料の左上にAからEまで5つの課題を提示いたしました。対象区間の課題について聞いた結果を図の1右側の棒グラフに示しております。冬期以外ではAからE、いずれの項目でも約6割以上が課題と実感している結果となりました。冬期はさらに課題を実感する人の割合が高い結果が得られております。特に冬期のAの「速度低下や事故が多発している」については、約9割が課題として実感されていることが分かりました。

15ページ目をお願いいたします。

対象区間の課題に対する自由意見を整理いたしました。設定した地域課題につきましては、交通環境の事故にかかる意見が最も多く、約5割を占めております。この中では沿道の出入り箇所やカーブでのヒヤリハット、そして冬期間の積雪や路面凍結のため、急カーブや急勾配のヒヤリハットが多いなどのご意見をいただいております。次に意見が多かったのがその下の防災です。迂回路がないことへの不安といったご意見をいただいております。

16ページ目をお願いいたします。

対象区間におけるご意見、ご要望について自由記述欄にいただいた意見を整理したもの

です。自由意見の内訳は図1の円グラフに示したとおりで、提示した地域課題への意見の他、整備への要望に関する意見が約5割を占めました。地域課題についてのご意見は先ほど説明した15ページと同じ傾向が見られました。一方で整備への要望は「自動車専用道路の整備」、「安全性と時間短縮を兼ね備えた冬期でも安心して通行可能な道路の整備」「岩手県とのアクセスを安定させてほしい」などの意見をいただいております。一部、人口減少により新しい道路を必要と思われないような反対意見もございました。

17ページ目をお願いいたします。

事業者への意見聴取の結果をご説明いたします。回答企業の所在地、業種、利用状況の集計結果です。図の1では、回答企業の所在地を集計したのですが、アンケート調査対象地域からの回答が約8割を占めました。その下、図2は回答企業の業種を示したものです。運輸業、卸売業、製造業からの回答は約8割を占めております。右側、対象区間の利用目的を集計したもので運送・運搬での利用が約6割を示している状況です。図4は、対象区間の利用頻度を集計したのですが、週1回以上の利用が約8割を占めております。週5回以上につきましても44%を占めております。その下の棒グラフ、図5は利用目的別の利用頻度を集計したもので、週1回以上の運送・運搬での利用頻度は約9割と非常に高い結果となりました。

18ページ目をお願いいたします。

対象区間の課題についての集計結果です。住民アンケート同様に左上にありますAからEまでの5つの課題を示してしております。対象区間の課題について聞いた結果、図1に示してありますが、住民アンケートと同様にAからEいずれの項目でも約6割以上が何らかの課題を実感しております。そして、冬期はさらに課題を実感する人の割合が高いという結果が得られました。特に冬期のA「速度低下や事故が多発している」につきましてもは、住民アンケートと同様に約9割が課題として実感しているということが分かっております。

19ページ目をお願いいたします。

対象区間の課題に対する自由意見を整理いたしました。設定した地域課題におきましては、こちらも住民アンケートと同様に事故にかかる意見が最も多く、約4割を示しております。民家が多く並んでおり、小道から出てくる乗用車の危険を感じる、急カーブや坂道など冬期は速度を落としても危険を感じるなどの意見をいただきました。次に意見が多かったのが防災になります。迂回路がない、通行止め時の広域迂回などの意見をいただいております。

20ページ目をお願いいたします。

対象区間におけるご意見、ご要望について、自由記述について意見を整理いたしました。この内訳としては図1のとおり、地域課題の意見のほか、こちらも整備の要望に関する意見が約5割を示しました。地域課題についての意見は19ページと同じ傾向でした。一方で整備への要望ですが、バイパス整備、道路拡張をしてほしい、高規格道路で計画をしてほしい、雪道走行は非常に危険を感じるため道路を良くしてもらいたいなどの意見をいただいております。

ります。

21 ページ目をお願いいたします。

関係団体へのヒアリング結果となります。交通環境では、「沿道からの出入り箇所における危険性や速度低下」、「積雪時の速度低下」などの意見がありました。次に防災では、「通行止め時に迂回路がないことによる支障」などの意見がありました。産業・物流につきましては、カーブが多く荷崩れを起こし、製品の損傷や品質低下を引き起こす、あるいは医療につきましては、「急カーブや急勾配で運転操作への注意が必要」、「冬期積雪時の速度低下」などの意見がありました。観光につきましては、「道路環境が悪いことによる来訪者減少への懸念」、「冬期道路環境悪化に伴う行動意識の妨げ」などの意見がありました。

22 ページ目をお願いいたします。

今までご説明した内容を地図とともに結果を取りまとめました。

23 ページ目をお願いいたします。

今回の意見聴取の結果を踏まえて、改めて課題の整理をしております。交通環境の走行性に関する再整理です。図の1に示しますとおり、沿道出入り箇所や急カーブ、急勾配区間が多数存在するため、急ハンドル、急ブレーキによる急挙動が多発する状況で図2に示しますとおり、堆雪幅が不足することにより、速度低下が発生するなど、利用者の精神的負担が増加しております。走行面では、通年での円滑な交通環境の確保が課題となっております。

24 ページ目をお願いいたします。

交通環境の事故に関する再整理です。図の1のとおり、急カーブ・急勾配区間では急ハンドル急ブレーキが多く、死傷事故及び物損事故が集中しております。右側の円グラフ図の2のとおり対象区間におきましては、事故の類型としては通常期は下の写真2のような追突事故の割合が多く、冬期になりますと写真1のような正面衝突の割合が多くなっています。そして図の3に示しますとおり、冬期間の約5割の日数で圧雪・凍結等の路面状況となりまして、急カーブ急勾配のヒヤリハットが増加しております。事故の面では、線形が良く全ての利用者が安心して走行できる道路環境の確保、こういったことが課題となっております。

25 ページ目をお願いいたします。

防災の再整理となります。図の1に示しますとおり、過去に豪雨災害による法面崩落、路面冠水、事故による通行止めが発生し、表の1に示すような長時間の通行止めが度々発生しております。主要地方道であります、田沢湖畔を利用した直近の迂回路には幅員が狭いなど道路課題もあり、図の2に示す秋田自動車道を利用した広域迂回を強いられますので、防災面では迂回路の確保が課題となっております。

26 ページ目をお願いいたします。

産業・物流の木材加工に関する再整理でございます。右側の棒グラフに示すとおり、木材の製品出荷量は近年増加傾向となっており、図の2に示しますとおり、原木の搬入時には国道46号を利用されております。しかし、線形不良箇所での荷崩れ、品質低下、そして通行止め時の広域迂回リスクが生じているといった課題が見られております。地域産業の支援

におきましては、円滑な物流環境の確保が課題となっております。

27ページ目をお願いいたします。

産業・物流の電子部品に関する再整理です。図2に示しますとおり、電子部品の出荷額、従業員数も増加傾向となっております。右の図3のとおり、材料搬入時は対象区間を利用し、その下、図4に示すとおり、製品は物流センターへ集積され関東方面へ出荷するために通行止め時の損失リスクが非常に大きな影響となっております。また、対象区間の冬期交通環境の悪化につきましては、通勤時の冬道走行が怖いというようなお話もあり、こういったものが雇用機会の創出に影響するといった声も聞かれます。地域産業の支援に向けましては、円滑な物流環境の確保が課題となっております。

28ページ目をお願いいたします。

医療の再整理です。左の図の1のとおりに田沢湖地区の救急搬送は市立角館総合病院、大曲厚生医療センター、そして秋田市内の3次救急医療施設への搬送割合が高くなっており、下の円グラフの図3のとおり、そういった場合、国道46号を搬送経路とする割合が約9割となっております。右の図4のとおり、対象区間は急カーブ、急勾配が多数存在し、搬送時の横揺れが患者の負担となっているほか、冬期は堆雪の影響によって対象区間の通過時間、搬送時間のばらつきが生じております。医療面では救急搬送ルートとしての安定性、速達性の確保が可能となっております。

29ページ目をお願いいたします。

観光の再整理です。左の図の1に示しましたとおり、秋田港に寄港したクルーズ船からオプショナルツアーが組まれておりまして、仙北市を訪れる際には対象区間を含む国道46号が利用されております。道路状況が悪く、来訪者の足が遠のくといった懸念がなされる意見もありました。さらに、冬期の交通環境悪化につきましては、行動意識の妨げにもつながっております。観光面では、観光ルートとしての速達性の向上と年間を通じて安心して走行できる道路環境の確保が課題となっております。

30ページ目をお願いいたします。

これまでの意見聴取の結果ごとに課題の内容と原因につきまして、再整理いたしました。第1回の小委員会でご審議いただきました内容に、赤字で今回の意見聴取結果を反映いたしました。今回の意見聴取では交通環境、防災、産業・物流、観光について多く意見をいただいたため、それぞれの課題を赤文字で加えまして、そして新たに観光におきましては、原因の方にも追加の記述をしております。

31ページ目をお願いいたします。

政策目標の設定です。政策目標は交通環境、防災、産業・物流、医療、観光それぞれにつきまして、上から道路交通地域の課題地域の将来像、住民事業者等への意見聴取の結果を踏まえ、5点整理しております。下に示します5つを政策目標といたしまして、設定したいと考えております。

32ページ目をお願いいたします。

ここからは次のアンケートで示します、ルート帯の案についてになります。このページではコントロールポイントと考え方を示しております。まず主なコントロールポイントですけれども、JR秋田新幹線、それから変電所、神社、仏閣、刺巻湿原がございます。その他、地図に示しているような施設をコントロールポイントとして設定いたしました。

33ページ目をお願いいたします。

地域に配慮すべき自然環境では、既往の文献等で確認した重要植物や鳥獣等について記載しております。そして、周辺には重要な動植物の生息・生育の可能性がありますので、影響に配慮する必要があります。

34ページ目をお願いいたします。

地域に配慮すべき観光拠点の刺巻湿原についてご説明いたします。こちらは湿原帯一面に白い水芭蕉の花が咲くのは大変珍しいということで、このような群生地とハンノキ林があるのは学術上も貴重であるということで、環境省の生物多様性保全上重要な里地里山に登録されております。資料の左下に示しますように、刺巻水ばしょう祭りなども開催されており、観光拠点の観点といたしましても、刺巻湿原については配慮する必要があります。

35ページ目をお願いいたします。

こういったものを踏まえまして、ルート帯についてご説明いたします。整理したコントロールポイントや自然環境に配慮しながら政策目標に対応するルート帯として2案、今回検討いたしました。まず、A案は別線のバイパス案となります。資料、上段の地図に赤丸で示した場所へ新たにバイパスを整備いたしまして、現道の課題等を解消するルートです。ポイントにつきましては、左下に4つを記載しております。1つ目は全線バイパスで整備することによって、急カーブ、急勾配箇所、堆雪による幅員狭小箇所を回避し、走行性、安全性向上を図ります。2点目は災害、事故による通行止め時の迂回路として代替機能が確保されます。3つ目は速達性、安定性が向上する。そして4点目は沿線住民、沿道家屋への影響は小さい、しかし、一方で地形自然環境への影響が若干大きいというものです。

36ページ目をお願いいたします。

もう1つはB案、現道改良一部バイパス案です。資料上段の地図に小さな青丸と大きな楕円で示しております。こちらを現道改良一部バイパスとすることで現道の課題を解消するルートです。ポイントは同様に左下に記載しておりますが、1つ目は現道改良一部バイパス整備により急カーブ、急勾配箇所の回避や改良、幅員狭小箇所を解消し、アクセスコントロールすることで走行性、安全性向上を図るものです。2つ目は現道改良の一部バイパス整備によって災害事故による通行止めリスクは低減いたします。しかし、現道改良区間は代替機能が確保されないということになります。3つ目は同様に速達性、安定性が向上いたします。4つ目は現道改良区間では地形自然環境への影響が若干小さいですが、沿線住民、沿道家屋への影響が大きいといったことが考えられます。そして、またA案に対しましては、やはり経済性は優位になります。

37ページ目をお願いいたします。

こちらルート帯案につきまして、評価項目の設定を整理したものです。設定した5つの政策目標を達成するために求められます機能について整理し、その評価項目を表の1のとおり整理をいたしました。また、配慮すべき事項は下の表2のとおり、道路整備による影響等を考慮して4点整理しております。

38ページ目をお願いいたします。

2つの対策案を比較した表になります。A案、B案はそれぞれに設定した評価項目に基づいて評価をしております。5つの政策目標とその他の配慮事項につきまして、各案それぞれに評価を実施しております。

39ページ目をお願いいたします。

第2回目の意見聴取の設問につきまして、ルート帯案を検討する際に重視すべき項目について設問を設けたいと考えております。地域や道路交通の課題を解消するため、ルート帯の案が地域のニーズを十分踏まえたものになるよう項目を設定いたしました。

40ページ目をお願いいたします。

第2回意見聴取の対象者と方法についてです。意見聴取の対象者、方法につきましては、第1回と同様にハガキ、Webでのアンケートとヒアリング調査を実施する予定としております。

41ページ目をお願いいたします。

第2回意見聴取に向けて第1回意見聴取結果の分析です。図の1に示しますとおり、第1回意見聴取の回答者の年齢構成を見ますと、10代から30代に割合が約1割と非常に低い結果となりました。右側、図2では年齢別の回答方法を示しておりますが、10代から30代はWeb回答者が最も多いため、回答者の少ない10代から30代についてはWebアンケートが有効となる状況ということを把握しております。回答者数の割合が低い10代から30代の割合を増やすために、SNSの活用のほか自治体が運営する公式LINEでの通知、地元の高校への協力、近隣市町村への大学や大型商業施設等における周知、商工会等を通じて関係企業へのアンケート協力を行うなど、10代30代の意見聴取割合を高めてまいりたいと考えております。

42ページ目をお願いいたします。

以降につきましては、実際の第2回意見聴取のアンケート用紙の内容になります。第2回意見聴取において配布するチラシや質問票のイメージを示させていただいております。ここまで説明した内容を網羅する内容になっております。

以上でご説明を終わらせていただきます。それではご審議の方よろしくお願い致します。

菊池委員長：ありがとうございました。ただいまの事務局の説明について、ご質問、ご意見をお願いいたします。吉田委員、お願いいたします。

吉田委員：2点あります。1つは道路の評価をするときに道路の機能として通過を中心とす

るトラフィック機能、それから沿道横からのアクセス性と両面あると思うんですけど、今回はどちらかと言えばトラフィック機能と言いますか、通過で利用される方が多い道路かと思うのですが、沿線住民の方も当然存在しますし、しかも沿線に刺巻駅という駅もあるということで、地域の生活にどういう影響があるのか、当然今後配慮していくことが述べられますけども、沿線住民の方はどれくらいの方が住んでいるのか、もしわかれば教えていただきたいのと、沿線住民の方にはまた別のやり方でしっかり意見聴取をしていただきたいと思います。

それからもう1つ。この委員会に参加してずっとこういう気づかなかったんですが、ふと気づいたことがあります。それは政策目標の、「安定した緊急搬送環境の確保」がありまして、「安定した」という表現が、物流とも同じです。人命に関わる交通環境と、物の輸送に関する交通環境に対して同じ表現でいいかなと気になりました。実際にその評価する場合にも、緊急搬送に対しては急カーブ、急勾配の箇所ということを重視しているので、物流とは違う観点かと思います。そういう意味では、例えば「信頼性の高い搬送」であるとか、物流とは違う表現されたらどうかと思ったということです。

松本事務所長：1つ目の質問なのですが、今回の対象区間につきましては、主に仙北市、旧田沢湖地区の人口自体は1万人くらいであり、沿線住民はもっと少なく我々が把握しているのは100世帯くらいです。今回の路線は通過の意味合いが強いので沿線への生活の影響などについて考えていかなければいけないと思っています。沿線絵の住民アンケートにつきましても全戸配付しますけども、生活の影響に聞き取りも力を入れていきたいと思っています。地元、仙北市と連携して実施させて頂きたいと思っています。

2つ目の救急搬送の政策目標「安定した」という表現なんですが、実は今回聞き取りやアンケート調査で搬送する時の時間について定時制や安定した搬送ということから、こういった表現を使わせてもらったのですが、委員がおっしゃるとおり、確かに信頼性につながりますので、本日いただいた意見として「信頼性」という表現に直す方向で検討させていただきたいと思っています。

吉田委員：ありがとうございます。

菊池委員長：その他いかがでしょうか。宮原委員、お願いいたします。

宮原委員：意見としてアンケートの季節を分けてくださって聴取されたことで、地域の課題、特に冬期に非常に問題があるということが明確になったということはすごく良かったと思いました。

それから質問が、今回のルートがA案とB案がありました。A案に関して、先ほど刺巻湿原のことも取り上げてくださいましたが、このルート帯を線路よりもっと北の方へ上げて、

湿原を避けるような形で通すというような考え方はなかったのか。湿原にかかるようなルート帯に見えるのでルートの取り方の理由を教えてくださいました。

また希望なのですが、どこの事業もこういったプロセスの中で決めていって、実際に着工して道路ができるまで非常に長い時間がかかる間は、アンケート等で課題に挙がってきた冬期のカーブの問題、事故が多い等は解消されないままになるので、山間部の部分では例えば道路の整備の前に、簡易的な工事などで駐車できるようなスペースを作る、車の逃げ場を作っていくとか、今の課題を現道の中で少しくリアできるような何か措置ができないか、意見としてお願いしたいと思いました。

松本事務所長：季節を分けたアンケートは、第1回目で委員先生から頂戴したご意見だったので、我々もこのような傾向が出まして大変良かったなと思っております。

それからもう1つのご意見の方、事業に取りかかるまでの安全対策は当然だと思います。まだまだ長い期間かかりますので、我々もやれることは考えながら、少しでも安全な走行につながるようなハード・ソフトの両面に対応はさせていただきたいと思います。

また、ご質問にありました北のルートですけど、今回の地域の課題はバイパス整備することによって北を通す案と南を通す案、どちらも同じバイパスとして課題に対する効果はほぼ変わらないと思っております。その中で両案の検討した時に、北側の方がトンネルや橋梁の構造物の割合が高いということから、経済性を考慮した場合に不利になるということが1点。それから近年、社会問題になっております構造物等、社会資本の長寿命化の観点からいたしますと、構造物が多くなるとメンテナンスが必要になってくるので、ライフサイクルコストの観点からも手間がかかってくるので、南側ルートは比較的北側ルートに比べると構造物も少なく施工されますし、例えばトンネルから出た土も、盛土で有効活用も考えられるので、南側ルートを今回提示させてもらってます。当然、踏み込んだ検討では刺巻湿原に影響のない位置を通すように、これから具体的な調査を進めていきたいと思っております。

宮原委員：北側の方は、例えばそのコストはすごくかかり、構造物も多くなるが北側に回した方がより今までの課題がクリアになる、地域住民への影響は少なくなるという評価もありますか。

松本事務所長：あるとすれば、トンネルが長い方が当然、冬の影響は受けにくいという面はあると思うのですが、一方でしっかりと除雪体制も確保しておりますので、トータルで見た場合考えれば今回は南側のルートの方がよいと考えております。

宮原委員：ありがとうございます。

菊池委員長：その他いかがでしょうか。小野澤委員、お願いいたします。

小野澤委員：ルート帯に関する第2回の意見聴取のことについてお尋ねしたいです。後半、41ページで、若年層の回答者を増やしたいということで、SNS等に力を入れるご説明があったかと思います。非常に重要なことなので、LINE等を使うということで、ぜひ進めていただきたいのですが、41ページの図2の年齢別の回答方法、1回目の結果の回答方法を見ますと、確かにSNS、Web回答が多いのですが、留め置き比率も決して少なくなく、意外な感じもしないのですが、1回目のほうを見ますと、県、国、市役所と公民館と道の駅に留め置きの場所をおいたと説明があったので、もしかしたら、ここをしっかりとアピールすることによっても若年層の回答を増やすことにつながるのではないかと思います。それはいかがでしょうか。

もう一つ、40ページの第2回目の意向調査の周知方法として、大学や商業施設、道の駅でのオープンハウスという取り組みを図る計画のようですが、道の駅はその場に留め置きがあるので、そこで書いてもらってすぐ出してもらえると、大学や商業施設は留め置きのコーナーを置くのではなく、周知だけすることなのかなと思いました。当然のことながら大学で回答してもらったり、商業施設も呼びかけるんじゃなくて、そこに留め置きのコーナーなど作って、そこで回答してもらって出してもらう方が、効果があるのではないかと思います。今の提案を含めてこの留め置きに力を入れる可能性、どうして留め置き比率が高いのか、何かわかってることがあれば教えていただきたいと思います。

松本事務所長：留め置きの回答が多い理由は、もう少し分析が必要だと思うのですが、沿線にはあまり立ち寄り施設が多くなく、休憩される方などは道の駅を利用される方で、留め置きは比較的に目につくところに置かせていただいておりますので、そういったことが効果を発揮したのかなと思いますので、2回目、すこし注視したいと思いますし、委員のお話とおり、もう少し留め置きには力を入れてみていいかなと思います。

それから、大学や商業施設では周知がメインでしたので、こちらにも一部にスペース用意させてもらって、留め置きを実施させていただけるように調整を進めてみたいと思います。

いずれ、第2回目のアンケートで踏み込んで分析させていただきたいと思います。

小野澤委員：道の駅とかにも観光で行った20代の方が、留め置きが目について書いて出したとか、そういう今おっしゃったようなことがあるのかなと思いますので、隙間時間、目の前に用紙あって今、是非というような状況で回答者が増える可能性がありますので、大学や商業施設というのが非常に重要な調査ポイントかなと思いますので、ご検討いただきたいと思います。

松本事務所長：承知しました。ありがとうございます。

菊池委員長：その他いかがでしょうか。川崎委員、お願いいたします。

川崎委員：確認として、かなり候補地周辺は貴重な動植物があるということなんですが、40ページの中でヒアリング対象として、いろんな機関が挙げられているんですが、こういった自然環境系の団体がヒアリングの対象になってるのでしょうか。

松本事務所長：具体的に自然環境団体の方には特にヒアリング対象としておりません。

川崎委員：貴重な動植物があるということで、こういった点に整備する際に配慮すべきかというあたり、知見を得た方がいいかなと思ったまでです。

松本事務所長：いずれにしましても、今後、環境の調査もしていかなければいけない段階になりますので、有識者、学識者の先生など、地域の取り組みされている方などはしっかり調べてご意見を伺ってまいりたいと思います。

川崎委員：ありがとうございます。

菊池委員長：宮原委員、お願いいたします。

宮原委員：アンケートの第2回聴取のことなのですが、第1回も必ずしも回収率が良いわけではないというところで、第2回、より多くの意見をもらいたいところです。

先ほどの留め置きの部分で小野澤先生もおっしゃっていましたが、留め置きを来た人に書いてもらう、Webでもらうというところなんですが、このアンケートの用紙のタイトルが「皆様のご意見をお聞かせください」のところで、細かいのですが「皆さんの道路を作っています」ということで、何で意見が欲しいかっていう理由が、アンケートやポスターにある方が、みんなの道路、自分たちの地域の道路を作ってるから意見が欲しいですと、もう少し誘引することができるかなと思います。小さなことなのですが当事者意識、地元の方を引きつけるようなキャッチコピーとかを補いながら、留め置きやヒアリングはしていただくと回収率が少し上がるかなと思いました。

松本事務所長：大変貴重なご意見ありがとうございます。地域の期待が大きい道路の計画ですので、今のご意見も反映させていただきたいと思います。具体的には後ほど検討させていただきます。

菊池委員長：宮原委員からのお話でありました。私も気になりました。本日の資料で、観光拠点として刺巻湿原が1ページ、きちんと紙面をさいているんですが、A案B案と共にそこ

を回避しているようには見えないですね。あくまでもこれはルート帯ということなので、必ずしもその直接的に影響を及ぼすわけではないのですけども、どこかに明記すべきではないか。重要な環境資源がありますけども、現実には設計していく段階では環境調査をもとに、「影響に配慮します」と。見方によっては悪い見方も出来てしまいますので、一言記載した方がいいのではないかと思った次第です。

もう1点なんですけども、秋田新幹線っていう位置付けなので問題ないのかと思いますが、田沢湖線に絡むような道路になっていて、今回のA案にしろB案にしろ、田沢湖線・新幹線に影響なく、この事業に進められるのかどうか、多少なりとももしかすると、JRに影響を及ぼすかもしれないということをお伺いしたいです。

松本事務所長：大変貴重なご意見と受け止めております。このルート帯そのものは1キロの幅になっております。当然、この中でどこを通すかというのは、これからまた具体的に検討していくのですが、今、コントロールを置きながら荒々の概略の検討している段階では、当然そういった影響は考えております。刺巻湿原、それからJRも交差する場所は出ますけども、橋で跨ぐなどで対応をしていきますので、そういったものには影響させないように具体的な設計をしてみたいです。

また、委員がおっしゃるとおり、刺巻湿原への影響はちゃんと回避するようなセリフがないと、アンケートの時に気にされる方が出ると思いますので、アンケート票などに記載したいと思います。大変重要なご意見ありがとうございます。

菊池委員長：もちろん新幹線もそういう扱いになるところですけども、それも小さくても書いていただいた方が、道路と鉄道っていうところで優先するしないというお話があったと思いますので、特に秋田新幹線と位置付けですから、ここに影響のない道路事業、計画ですよ、ということは明記した方がいいのではないかなと思った次第です。

菊池委員長：みなさん、よろしいですか。全体を通していろんな意見がありましたけども、政策上の表現であるとか、調査の実施に関すること、またこの先の事業を進めるにあたって配慮すべきではないかというご意見であって、この計画自体、特段の否定的な意見ではありませんでしたので、概ね妥当との結論にしたいと思います。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

菊池委員長：以上で計画段階評価の審議が終わりましたが、全体を通して何かございますでしょうか。

無いようでしたら、最後に本日の委員会資料の公開、非公開について確認いたします。本日の会議に提出された資料については、整備局のホームページに公開するという事でしょうか。

それでは、本日の資料一式については、「公開」とします。

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、事務局より何かございますか。

石原道路計画第一課長：議事録につきましては、速やかに作成をいたしまして、委員長にご確認頂いた上で公表させて頂きたいという考えでございます。詳細な議事録につきましては、後日、委員の皆様にもメール等で送付させて頂きまして、それぞれご確認いただきたいと考えてございます。

菊池委員長：議事録について、ただいまの対応でよろしいでしょうか。

それでは、議事概要については、私が責任をもって確認させていただきます。

以上で本日の議事を終了します。議事進行を事務局にお返しいたします。

星野路政課長：菊池委員長、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44回 東北小委員会を閉会いたします。本日はご多忙のところ、ご参加頂きまして、ありがとうございました。