

社会資本整備審議会道路分科会

第7回東北地方小委員会

【議事録】

○議 事

1) 平成24年度新規事業採択時評価

- ・直轄事業の新規事業候補箇所の選定の考え方について
- ・一般国道13号 福島西道路（Ⅱ期）
- ・一般国道121号（会津縦貫南道路） 湯野上バイパス

2) 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
- ・日本海沿岸東北自動車道（遊佐～象潟）

1) 平成 24 年度新規事業採択時評価

・直轄事業の新規事業候補箇所の選定の考え方について

○大滝委員長 本日の議事は平成 24 年度の新規事業採択時評価が 2 件、それから、既に着手しております計画段階評価の意見聴取結果と対応方針が 1 件となっております。

それでは、議事に入りたいと思います。

最初に、「直轄事業の新規事業候補箇所の選定の考え方について」ということで、事務局のほうから説明をお願いいたします。

○事務局 まず資料 1 につきまして御説明させていただきたいと思います。「直轄事業の新規事業候補箇所の選定の考え方」とございますけれども、それと、おめくりいただきまして、評価箇所の対象の位置図というものが A 3 の紙でございます。もう 1 枚、A 3 の紙で、今回の 2 事業はいずれも福島県内の事業でございますので、福島県内の対象箇所の位置図ということで詳細に記してございますので、それを見比べながらごらんいただければと思います。

今回の新規事業候補箇所の考え方でございますけれども、昨年 11 月におきまして高規格関係についてまず御審議をいただいたところでございます。それらにつきましては、先般 12 月 24 日の 24 年度予算におきまして新規事業化の箇所として決定されたわけでございますけれども、本日は高規格関係以外の全体事業費 250 億円未満に相当する事業を対象といたしまして新規事業のお諮りをさせていただくというものでございます。

この選定のフローでございますけれども、まず、左側の四角にございます、こちらの高規格関係と同様でございますが、現道の対策を行うべき道路交通上の課題があり、事業の実施環境、具体的に申しますと都市計画でありますとか、環境影響評価等が整っている箇所の中から、各事業の緊急性、予算状況等を踏まえて選定させていただくというものでございます。

もう 1 つ、右にございますので、いわゆる国での権限代行の箇所でございます。例えば県知事さん等々から御要望があつて、対策を行うべき道路交通上の課題が確認できるとともに、権限代行の要件に合致し、事業実施環境が整っている箇所というものでございます。

この権限代行の要件というものは、下に※印で書かせていただいております。こちらは公に公開されているものではございませんけれども、全国的な幹線道路網整備の観点でありますとか、あるいは都道府県による効率的な施行が困難な事業、非常に高度な技術を施工上要するといった場合に、国による権限代行、直轄がかわりに行うといった制度がございます。

こういったスクリーニングの観点から、今般、選定を新規事業箇所としてお諮りしたものとしまして、一般国道13号の福島西道路Ⅱ期事業、それから121号会津縦貫南道路の湯野上バイパスという2事業が東北地整管内でございます。

おめくりいただきまして、候補箇所の一覧でございます。西道路Ⅱ期事業につきましては延長6.3kmでございます、ルートについては既に確定しているということでございまして、都市計画並びに環境影響評価におきましても既に終了してございまして、いわゆる事業の実施環境が整っている箇所でございます。

また、会津縦貫南道路・湯野上バイパスにつきましては、こちらは地域高規格道路の整備区間指定に位置づけられている区間でございますけれども、ルート等につきましては既に確定してございまして、一度、19年に福島県のほうで事業化してございまして。その後の調査の結果、施工上困難な技術を要する地層でありますとか、構造物が連続するといった諸条件がございまして、今般、国による権限代行事業箇所として選定させていただいているものでございます。

地図が2枚ございますけれども、おめくりいただきまして、A3の横紙で、それぞれ福島西道路Ⅱ期の事業、あるいは会津縦貫南道路の湯野上バイパスの事業が記されているものがあるかと思っております。私のほうから簡単に事業の既要を御説明させていただきまして、詳細説明に入りたいと思っております。

福島西道路のⅡ期の事業の紙でございますけれども、こちらにつきましては昭和57年4月から福島西道路の新規事業化がなされてございまして、北側から順次、供用を図っているというところでございます。今回、残るところといたしましては、赤字で書いています福島西道路のⅡ期というところでございまして、こちらは17年から18年にかけて構想段階のPⅠを行ってルートを確定してきたという経緯でございます。

北側の区間、いわゆるⅠ期事業につきましては平成22年2月3月に全線供用してございまして県道までつながってございまして、今般、その先線のⅡ期事業ということでございまして。こちらは昨年11月に都市計画の変更がなされてございまして、環境影響評価も完了してございまして。今般、東北地方小委員会におきまして新規採択の評価をお諮りさせていただくというものでございます。

現道の課題といたしまして、下に大きな図面がございますけれども、国道4号の黒岩交差点、あるいは伏拝交差点におきます交通渋滞でありますとか、伏拝交差点付近におきます土砂災害に伴う通行止めルートが発生してございまして、今般の大震災の際にも1週間ほど全面通行止めがございました。こういった代替路のネットワークの補足といった観点での事業でございます。

続きまして、2枚目で湯野上バイパスでございます。こちらは平成10年に地域高規格道路の計画路線の指定、並びに19年3月に整備区間の指定がなされておまして、平成19年に福島県さんのほうで事業化なされてございます。その後、福島県における調査におきまして、右側でございますが、当該箇所地山につきまして膨張性地山であることが判明し、また、スレーキング特性を有しているということがわかってまいりました。右下のほうで少し詳細を書かせていただいておりますけれども、いわゆる掘削に伴う押し出し等があるという膨張性地山でございますし、また、スレーキングに伴う掘削断面の変状があるということで、掘削のために高度な技術を要するということがわかってきております。

また、急峻・狭隘部での連続するトンネルでありますとか橋梁がございまして、全線8.3kmあるわけですが、そのうち構造物分として5kmほどございます。その間、橋梁、トンネルが連続するわけでございますが、そういった形での設計、あるいは計画・施工の合理性といった観点から高度な技術力を必要とするということで、直轄権限代行による新規事業の採択ということでお諮りをさせていただくというものでございます。

以上でございます。

○大滝委員長 東北管内における新規事業候補箇所の選定の考え方について説明をいただいて、それから今、候補になっている2つの道路につきまして説明をいただいたわけですが、何かこの点について確認をしておくこと、あるいは疑問に思われること等ありましたらお願いしたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

○坂本委員 ちょっと教えていただければと思うのですが、権限代行箇所、あくまで知事さんから要望があってというお話だと思うのですが、今後、ほかに結構あるものなのでしょうか。

それから、全体事業費が250億円未満ということになっているようですけれども、この250億円というのはどういう意味合いがあって250億円なのか、参考までに教えていただきたいと思うのですが。

○事務局 権限代行の箇所につきましては、この件に限ったわけではございませんで、幾つか各県からも要望がございます。その中で、事業の採択の要件とかを照らし合わせながら、今般の採択の方向でさせていただいているというものでございます。

250億円未満については、すみません、ちょっと調べさせていただいてよろしいでしょうか。

○事務局 では、補足で。

権限代行の話ですけれども、福島の図面がございます。今回、この会津縦貫南道路を国が県のかわりに事業をするという形で今、上げているのですけれども、この上に会津縦貫北道路というのがあると思うのです。磐越自動車道の上の部分に「会津縦貫北道路」という字が入っていると思うのですけれども、これは既に会津縦貫南道路と同じように国が県のかわりに代行しています。こんな形で、結構、各所に、すごく急なトンネルが長い区間とか、そういうところでは権限代行をする場合が出ております。各県1カ所か2カ所ぐらいだと思うのですけれども。

250億円という数字は、これは本省のほうで決めた数字なものですから根拠はよくわからないところがありまして、申しわけありません。

○大滝委員長 その250億円云々というのは、もし何か理由があれば、また後で御説明いただければと思います。

・一般国道13号 福島西道路（Ⅱ期）

○大滝委員長 それでは、議事を進めたいと思います。議事の2、新規事業採択時評価に入りたいと思います。

今、2つの対象についてお話があったのですけれども、最初に一般国道13号福島西道路Ⅱ期について説明をお願いいたします。

○事務局 資料2-1でございます。事業の概要といたしまして、福島西道路（Ⅱ期）ということございまして、福島市街地の南北のバイパスⅠ期事業、国道13号福島西道

路は平成22年3月に完成しまして、そこを、国道4号に接続する区間、約6.3kmをこのⅡ期事業で行うという内容でございます。全体事業費としては245億円、計画交通量が2万2,700台ということでございます。

この事業の課題でございますが、大きく3つございます。渋滞の発生ということと、交通事故と災害時の代替路ということでございまして、最初に渋滞の発生ということでございますが、福島都市圏の南北方向の交通というのは非常に多いわけでございますけれども、国道4号のみということでございまして、この区間に渋滞が集中しております。約1,100mという激しい渋滞が発生しているということ。もう1つは、バイパスのちょうど南側のほうに福島県立医科大学の附属病院という高度医療を担っている病院がございまして、こちらへのアクセスということで、現在、国道4号を中心に使っておりますが、渋滞区間を通過しなければならないということで、救急時の搬送に時間がかかるという内容でございます。

2点目の交通事故でございますけれども、この区間におきましては平成18年から21年の4年間で148件の事故が発生していると。特に伏拝交差点は事故の多発地帯ということで、こちらは南側の国道4号が勾配が非常にきついということと、信号交差点が伏拝交差点から南側に約1.4kmにわたってないような状況ということで、スピードを出した車がこの交差点に来て追突事故を起こすような結果が非常に生じているということでございます。

それから、災害の代替ルールについてでございますが、先ほど御紹介したとおり、東日本大震災でちょうど国道4号のすぐ近くにあります宅地の盛り土が崩壊して7日間にわたって全面通行止めをしておございまして、その後も、対面通行にしたのですが、40日ほど対面通行の状況が続いたということで、市民生活や経済に非常に大きな影響を与えたということでございます。

福島西道路のⅡ期の整備効果でございますが、効果は3つございますが、1つは渋滞を緩和すると。現在、国道4号に非常に集中しているということで、データで見ますと、現況で交通容量をオーバーしている(1.07)が、整備されると容量の中に収まるということで0.76まで改善するということが予測されております。

それから、通過時間につきましても、福島の市街地の中心部から県立医科大学までの所要時間が、現況21分かかるところ、15分まで短縮されるというような予想になっております。

2つ目としまして交通事故の削減ということでございますが、伏拝交差点、それから黒岩交差点という事故多発交差点の交通量を減らす、車を迂回させるということで、勾

配のきついこの区間、あるいは渋滞が生じているこの区間を回避することができて、それによって交通事故を減らすことが期待されるということでございます。

3つ目は、南北交通、特に国道4号に幹線道路が集中しているということですが、ネットワークを形成することができるということでございます。

費用対便益につきましては、この表にあるとおり、B/Cは1.7、総費用183億円、総便益が315億円という内容でございます。

裏面に道路の構造、位置関係が詳しく載ってございますが、右手のほうは北で、左手が南になります。左側のほうに県立医科大学の附属病院があつて、福島市街地がちょうど右手のほうになりまして、国道4号の伏拝交差点（渋滞ポイント）があるというような内容になっております。

横断構成としましては、下のほうでございますが、地方部では第3種1級ということで22.5m、都市部では27mということで、一部、勾配区間につきましては1,740mのトンネルで通過するという内容計画になってございます。

それから、参考資料で、計画段階評価の内容について御説明した資料を「参考①」「参考②」ということでつけさせていただいております。参考①につきましては、先ほど説明したとおりでございますので、説明を省略させていただきたいと思っております。

裏側の参考②でございますが、ルートについて計画段階評価ということで3案、比較しておりました。左下の図面で、今回の案①の福島西道路の南進案と、緑色の案②ということで一部南進して一部国道4号を拡幅する案と、国道4号を全線にわたって6車線に拡幅する案ということで3案を比較検討した結果、この表にございますとおり、交通事故の減少や経済性にすぐれる案①、現在の案が全体として総合的には優れているという結果でございます。

説明は以上でございます。御審議よろしくお願いたします。

○大滝委員長 今、一般国道13号福島西道路Ⅱ期の説明をいただきました。皆さん方のほうから御質問等ありましたら、お願いたします。

○大泉委員 参考②のほうなのですけれども、これも案として案①が決まっていらっしゃるといふことなのですけれども、これを選んだ根拠ということで伺いたいと思っております。

素人目で見ると、むしろ拡幅をしたほうが事業期間も少なくてすむし、あと、支障家屋数で見ると、案1が76件、案2が49件ということで、用地確保の点でも案②のほうがいいのかなと思ったりいたしました。

経済性ということで、事業費で20億円ということなので案①のほうに決められたのかもしれないですけれども、案①のほうは橋梁とかトンネルとかかなり高度な技術を要するというようなルートになっておりまして、その辺の、案①に決定した根拠というか、ポイントみたいなところをもう一度お話しいただければと思います。

恐らく、この表を見ますと、急勾配通過区間が残存しているというところなのかもしれないですけれども、その前のページの参考①の図6のところ「交通渋滞に起因する追突事故が多く」となって、勾配による交通事故ということではこの表からは読み取れないということもありまして、その辺、お答えいただければと思います。

以上です。

○事務局 説明が不足しておりました。申しわけありません。

先ほどの参考②の表をごらんいただきたいのですが、いずれもここに書いてあるような項目で比較してございまして、渋滞の緩和、交通事故の減少等々、比較しております。渋滞の緩和効果につきましては、案①から案③、それぞれほとんど差がないような結果になってございます。それから交通事故の減少につきましては、案②と比較いたしますと、案②がやはり急勾配の区間が残るということでございまして、すべて急勾配の区間を緩和した形で案①を計画しております。

こちらの勾配につきましては、ちょっと戻っていただきまして、先ほどの詳細な図面の計画縦断図というところをごらんいただきたいのですが、左下のトンネル区間が3%になってございます。計画縦断図のところにあるトンネル区間が3%ということで、現状より改善されるという内容になってございます。

それから、道路網の確保という点では案①と案②はほぼ同じような評価内容になってございますが、案①のほうは若干、ネットワークとして見ると、より大きなネットワーク、バイパスが形成されるという内容になっております。

支障家屋数につきましては、ちょっと記入ミスがございまして、案③が101件となっておりますが、これは197件の間違いでございます。それぞれ特性がありますけれども、まず国道4号は、沿線に家屋がかなり入り過ぎているということで、それを拡幅することになりますと沿道の支障物件、家屋の移転が生じてまいります。南進の計画では別線を通るわけですが、それでも、どうしても終点側は今の国道13号の福島西道路I期の区間のところと接続するところで住宅の移転が出てくるという内容になってございます。

総じて、案①でいきますと、土地利用は田んぼや山林を中心とした土地利用になって

ございますので、全体的には案①のほうが経済性が高いという結果になってございまして、これらを全体的に総合評価した結果、案①が優れるということで設定しております。

以上でございます。

○福迫委員 質問ということで、これは今御質問あったところと重なるのですけれども、次のものもそうですが、最初に言った250億円未満というところで、それが大前提のようなので、こうなると245億円なり240億円ということになるのかなというふうに見えてしまうというか、どちらかというところとそっちが先に見えてしまうというところが、正直、あります。一応、算定した結果、そうなったということなのでしょうけれども、それで250億円未満の案①というところなのかなと。

その関連でいいますと、一応、見込みということで、これが実施している間に変動するとか、そういった場合はどういう扱いになるのかと。最初の見込みということだけでよろしいのかということが1点です。

あと、道路自体に関しては、この国道4号、福島から郡山の大動脈ですので常に混雑しておりますし、ここが断たれるのは非常に厳しいと思いますので、既にある程度、整備されているこの福島西道路をつなぐということは、やはり必要なのではないかと思います。

これも、まだそういう話はないのかもしれませんが、この道路を整備した場合に、東北縦貫自動車とのリンクというようなところも考えられているのかと。完全に接する部分もあるようですので、そこに、その後、インターチェンジなどをつくるのか、そういうようなことも想定されているのか、もしあればお聞かせください。

以上です。

○事務局 1点目でございます。まず事業費の関係ですけれども、今般の245億円ということでございますけれども、この値につきまして、内訳を積み上げてございまして、具体的には改良費でありますとか、橋梁、トンネル、インター、舗装、附帯設費等々を算定いたしまして245億円という結果になってございます。これにつきまして、全国でも幾つかそういった額の事業があるのですが、そこは積み上げた結果ということで御理解をいただければと思います。

そういった中で、当初の事業費が250億円未満ということで、今回の実施計画段階での新規事業化の候補箇所としてなってございまして、その後、その変更等に伴う増ということは工事の現場状況によってあるのかもしれませんが、新規事業の採択の

スタートの段階としては、今般、当初の事業費でさせていただいているというものでございます。

○事務局 誤解してはいけないので申しますけれども、新規事業採択時の評価というのは250億円にかかわらずやるのですけれども、やる時期の問題で、概算要求の前に、250億円以上と規模が大きいので、その時点でかける。それから250億円未満のものは、今、政府の予算案ができましたけれども、3月の予算を通していただくまでにやるというふうになっています。両方ともやるのです。やる時期が半年ぐらいいずれますよと。

その250億円というのは1つの決めなので、全部を全部、概算要求のところにつけるのは難しいものですからそういう整理になっているということでございます。

先にやってもいいのですけれども、そのこのところにこだわって245億円にしているわけではございませんので、そこは誤解がないようお願いいたします。

それから、さっき代替路の御質問がありましたけれども、今の案ですと、もう1本、災害のときの新しい代替路ができるということで、現道拡幅の場合は現道が広がるだけです。ですから選択肢が広がらないのですけれども、そういうメリットがあるということで整理されているということでございます。

○事務局 あと、東北縦貫自動車道との接続の件なのですけれども、この区間、まず福島西インターというのが国道115号に取り付いておりまして、参考②の左下にある「対策案の検討」を見ていただきたいのですけれども、インターの位置が入ってないのですが、上にある紫色の線が東北道でございまして、右側の国道115号と交差するところに福島西インターがございまして、それから、これの左側のほう、ちょっと切れていますけれども、松川のパーキングエリアにスマートインターが設置されてございます。東北縦貫自動車道と接する区間がございまして、この区間は非常に急勾配で、福島市内の盆地のほうにおりてくるようなところではございまして、非常にスピードが乗っているということがまず1つあるかと思えます。

あと、福島西インターとこの区間がかなり近接しているということもございまして、利用としては松川スマートインターを使うか、あるいは福島西インターでおいて、国道115号から福島西道路を経由してこの地区にアクセスするということを想定してございまして、現在のところ、スマートインター等で東北縦貫自動車道と国道13号西道路を直結する計画ではございません。

○**福迫委員** それをお伺いしたのは、福島市内から西インターまでがかなり混雑が激しいときがありますので、これを通すことによって何かしらメリットがその部分にあるのかどうかということが、もしあれば、どうでしょうか。

そこは今回の内容ではないですけれども、もしそれも緩和されるという見込みがあるとかないとかがあれば、お聞かせいただければと思います。

○**事務局** 国道115号自体はあまり渋滞はしてないのですけれども、国道115号と国道4号が交差する鳥谷野交差点というところがありますが、ここが渋滞ポイントになっておりますし、それ以外も黒岩とか伏拝も渋滞しておりますので、福島西道路のⅡ期がもし完成すれば、国道4号から交通量が転換することによって、アクセス道路である国道4号、115号が多少、渋滞が緩和されて、アクセスがよくなるといった効果は期待できるのではないかと思います。

○**奥村委員** この構造についてちょっと確認しておきたいのですけれども、歩道が書いてありますよね。第3種と第4種だから、基本的には自動車専用道路ではなくて一般の道路の規格の高いものというつくり方になるのですけれども、実際のところ、1,740mの長さのトンネルのところに歩道が要るのでしょうか。

○**事務局** 交通量的には、現場の国道4号の起点部のところの両側に歩道がございまして、こちらから、主に自転車の利用者が多いと思いますが、使うのではないかと考えています。

ただ、交通量的にはそんなに大きくは伸びないと思われまので、断面としては片側歩道ということでございます。特に東北縦貫自動車道と接するところは、この図面でいうと上側のほうの歩道というのは必要なくなっておりますので、片側のほうに集約した計画となっております。

○**奥村委員** 下の断面図だったら、上り線の路側に歩道が入っているので、これで見ると東北縦貫自動車道側にわざわざ歩道をつけるように見えるのですけれども、そうではないのですか。

そうすると、少なくとも、このトンネルの部分に実際問題として自転車が入るということを認めるべきなのか、認めなくていいのか。例えば認めなければ、もうちょっと断面

を小さくして経費が安くなるとかいう可能性はないのか。

そもそも、要するに、1,740mですから、2km 近いところを自転車が通るのか、あるいは通さないといけないのかということをお伺いしたいのですけれども、どうでしょうか。

○事務局 福島市内でほかにもトンネルは幾つかございますけれども、自転車での利用というのは、例えば国道114号等、使われている面もございます。特に高校の通学路ということで、ちょうど終点がI期と接続する区間に福島明星高校という高校がございますので、そちらへの通学者がある程度、見込まれるのではないかと思います。

現状でも、国道4号の伏拝交差点のところを一部、自転車で通学する学生などが見受けられますので、ある程度、利用が見込まれるのではないかとこのように想定してございます。

○奥村委員 現道との取り付けの部分というところはどんな感じになるのですか。立体で入るのか、あるいはそうでないのか、そこを教えてください。

○事務局 まず、図面でいうと左側の国道4号との接続のところでございますけれども、こちらについてはインターチェンジ形式で、立体で接続される計画としております。

それから、福島西道路のI期ですね。終点側につきましては、将来、県道がちょうど交差しておりますけれども、この上を交差する立体交差という形で交差点を予定しております。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、一般国道13号福島西道路II期については、こんなところでよろしいですか。

・一般国道121号（会津縦貫南道路） 湯野上バイパス

○大滝委員長 それでは、引き続きまして、一般国道121号（会津縦貫南道路）湯野上バイパスについて、同じく説明をお願いいたします。

○事務局 資料2-2でございますけれども、一般国道121号（会津縦貫南道路）湯野上バイパスにつきまして、防災機能の評価の観点から御説明をさせていただきます。

1として概要でございますが、今回、新たに事業化する箇所ですけれども、まず図1をごらんいただきますと、そこに会津縦貫南道路の図面がございます。この道路は会津若松市から南会津郡南会津町に至る約50kmの地域高規格道路でございます。そのうち、今回、湯野上バイパスは、小沼崎バイパスと接している部分でございます。赤で表示されている部分で、延長が8.3kmとなっております。

これまでの経緯でございますが、平成10年度の地域高規格道路の計画路線の指定を受け、平成19年に整備区間に指定されております。その際は先ほどの小沼崎バイパスの区間と一緒に約9kmということで指定されております。同じく平成19年、国土改築事業（地域高規格道路）として事業着手されておまして、事業主体は福島県さんになります。

地域の要望等でございますけれども、多くの皆様からこの道路をというような御要望をいただいているところですが、平成23年6月は沿線の自治体の皆様で組織されております会津縦貫南道路整備促進期成同盟会の方から国土交通大臣あてに「整備区間について国直轄権限代行事業による事業採択」の要望が出されております。同年7月には福島県知事より、直轄指定区間編入による会津縦貫道路の早期整備の要望が出されております。

2番目としまして、湯野上バイパスの必要性の評価についての説明をさせていただきます。3点ございまして、次のページまで。a)としましては、防災・災害時の救助活動等の面から。b)としまして、右手の方になりますが、住民生活の面から。c)としまして、地域経済・地域社会等の面からという、3点から説明させていただきます。

a)でございますが、左手に戻っていただきまして、「防災・災害時の救助活動等」というところで、これに関しましては、右手のほうの図5というところをごらんいただきますが、湯野上バイパスの道路の形が書いておるところでございますけれども、これをごらんいただいてもわかりますように、この道路は南会津地域から会津若松市への緊急輸送道路ということで指定されておりますけれども、赤い丸が道路の半径が非常に小さいというところで、曲線半径R=150m以下のところが緑とか赤丸で表示されている部分でございます。また、引き出し線があるところが特殊通行規制区間ということで落石崩壊の危険があるので、雨量が120mm降ったときには通行止めにする区間でありませぬ。それから落石の発生箇所とか、現道の国道121号の中にこのように災害にとって

脆弱な箇所が多くあるところがございます。それなので、実は緊急輸送物資の輸送とかに支障になっているということで、緊急物資の円滑な輸送の確保のために必要であるということがございます。

また、救助・救援活動の支援という点から見ますと、そのすぐ右のほうの図2というところで通行規制区間と各種拠点というものがかいてございますけれども、その中に赤い丸で表示されているところが、例えば会津若松トラックセンターとか、あるいは陸上自衛隊の郡山駐屯地とか、これが防災計画上の緊急輸送物資などの陸上の輸送の活動拠点となっておるところでございますけれども、そことの連携の強化が必要であるということは、実は平成23年に大きな災害が福島県にありました。東北全体でいいますと平成23年3月の東日本大震災、そして平成23年7月に新潟・福島豪雨という災害がございましたが、この場合にもやはり緊急物資等の輸送には円滑な道路の体系が必要であるというふうに認識されたところがございます。

では、右手に移りまして、b) 住民生活における必要性という観点からでございます。

図3をごらんいただきますと、南会津地域が緑の線で囲まれている地域でございますけれども、一方、ここには、実は救急医療施設という観点から見たときに、第3次救急医療施設がありません。ありますのは、隣接するところの会津若松市にある会津若松中央病院という、右手の上の方になってございますけれども、そこから60分以内で到達できる地域というのがオレンジ色で示されているエリアでございます。そうしますと、緑の枠の中に入っているところは僅かでございますので、南会津地域人口の約8割はこの60分の圏域の外にいるということがございます。

c) といたしまして、地域経済とか地域社会についてはどうであろうかというところなのですが、図5で見させていただきますとおり、非常に線形不良箇所が多いというところがございますので、会津若松、南会津の間でのいわゆる地域間の連携という時には、簡単に申しますと、要するに行き来がなかなか難しいというか、行き来に困難を来す場合があるというようなことがございます。それで、連携に支障を来すおそれがあるというふうに整理させていただいております。

また、下の段にありますのが、地域産業（観光）の活性化の支援という点では、この地域には福島県内では大変有数の観光地であります大内宿がございます。大体、年間では116万人ほどの方がお見えになっているところがございますけれども、その主なアクセスルートというのが現道の一般国道121号となっておりますけれども、図7をごらんいただきますと、左の写真でも明らかでございますけれども、観光シーズンにはこのような渋滞が発生いたします。図7の左手が会津若松方向で、右手が東京方面、南のほ

うになりますけれども、緑のほうは渋滞で7.5km、会津若松方面からは赤い色で示されているように12.4kmということで、非常に渋滞が生じ、それが結果として生活にも支障が出るような状態となっているところでございます。

次のページをお開きいただきたいと思います。これらの結果を踏まえまして、整備することの有効性の評価でございますけれども、防災機能としての評価ということで、箇所だけではなくネットワークとしての評価をさせていただいております。①として「ネットワーク上のリンクとしての防災面の効果」でございますが、A)としては、主要都市と拠点を結ぶという視点に注目した防災機能の向上。B)としては、ネットワーク全体として防災機能についてどのように向上するかという、2点から説明をさせていただきます。

まず、拠点間の防災機能でございますけれども、南会津町と会津若松市を評価してございます。現況は、主要路に通行規制箇所がございますので、また迂回路もございませんので、評価レベルはDとなっております。整備したことによってということで、整備後は通行規制箇所を避けて計画しておりますので災害危険性はないのですけれども、まだそれ以上の迂回路がないということで評価レベルがBとなりますが、全体としての評価は二重丸ということになります。

次は、B)として「ネットワーク全体の防災機能」でございますけれども、こちらはリンク周辺の市町村、具体的には下郷町というところで、大内宿が存在するところでございますけれども、そこから最寄りの高速道路インター、会津若松インター、それから会津若松市までの到達時間を計測いたしまして、それが整備されたことによってどれほど短縮することができるかというような防災機能の向上。それを防災機能の向上として評価しております。

整備前は、いろいろな危険箇所がございますので遮断されることもあるということでございます。それが、弱点度ということで、これは先ほどの下郷町からインター、それから会津若松市までの到達時間がどれほど短縮されるかということで見ますと、具体的には0.7ということで3割ほど短縮されるということになります。それを称して改善度といたしましては、整備によって不通が解消されるということで、結果、ネットワーク全体としては二重丸という評価となっております。

次に、②といたしましては湯野上バイパスの当該事業による効果ということで、これもまた3点ほどから効果を検証しております。これは前のページの「必要性の評価」とリンクする評価でございます。

まずa)でございますけれども、防災・災害時の救助活動という面では、通行規制区

間とか隘路区間を回避して、緊急輸送路を確保できて、災害時における安全性とか信頼性が向上できるということで、これは評価は二重丸となります。

次は、救助とか救援活動の視点から見ますと、これもまた、それらの拠点とか高速道路までの時間距離が短縮するということで、具体的には、会津縦貫南道路全体が完成いたしますと32分短縮することになります。これらを合わせまして、評価は二重丸ということとさせていただきます。

次に、b)でございます。右手に移りまして住民生活でございますが、こちらは、救急医療施設までの速達性ということに着目いたしますと、先ほどの図面をちょっと思い出していただきますと、図8でございますけれども、先ほどのオレンジの部分に加わりまして、紫の部分追加されております。この紫は、整備後の60分後の圏域がこのように南会津地域、緑の線で囲まれているところですが、その中にまで及ぶということでございますので、これは南会津町から会津中央病院までの時間といたしますと27分間短縮いたしますし、それから人口で見ますと、カバーする人口率といたしましては25%から55%、約9,800の方が60分圏域に入ることができるということになります。それで、評価は、住民生活の面からは二重丸ということになります。

それから、地域経済・地域社会についての評価でございますが、周辺地域の連携強化という点でございますが、これは線形不良区間が解消したりするので往来が楽になりますということでございますので、時間的には南会津町から会津若松市が57分から42分ということで15分間の短縮、3割ほど短縮することができると思われれます。

それから観光でございますけれども、右下、図9に「所要時間の変化」と書いてございますけれども、ルートの同じようなものでございますけれども、時間も、例えば関東方面からのアクセスということで、これは関東からのお客様が大内宿は多いですので、時間的には2分ということで余り短縮しないのではないかとこのように思えますけれども、しかしながら、走行性とか安全性とか、訪れる方の負担とか不安とか、そういったなかなか数字では表せないような効果が非常に出ていて、地域活性化に期待されるということでございます。

4といたしまして、事業化する区間の延長、構造規格等でございますけれども、概略延長は8.3km、構造規格は1種3級、概算事業費は240億円となっております。B/Cといたしましては、その事業区間のB/Cは1.4ということで整理させていただきます。

次のページを開いていただきますと、今まで御説明させていただきました会津縦貫南道路の湯野上バイパスの位置、それから、いろいろな隘路区間が多く存在するというよ

うな説明の図面になってございます。

また、参考資料といたしまして後ろのほうにつけさせていただいておりますのが、1つは、同じく湯野上バイパスに係る新規事業採択時評価ということで、こちらのほうはB/Cによる評価をした場合ということでつけさせていただいております。

また、参考の①といたしまして、計画段階評価というものをもしさせていただいたとすればこのようなことになりますということで、こちらは参考資料としてつけさせていただいております、今回は防災機能の評価ということで御審議いただければと存じます。

よろしく願いいたします。

○大滝委員長 一般国道121号（会津縦貫南道路）湯野上バイパスの説明をいただきました。これについても御質問等をいただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○奥村委員 2つお伺いします。

1つは、ここは冬期は雪が結構あるのかなと思うのですけれども、冬期の状況というのを教えてください。

例えば、今のところで、先ほどの話で南会津町から会津若松までの間の到達の可能性ということでいうと、地図上で見る限りは、この道ではなくて、例えば国道401号とか別のルートもあるように見えるのですけれども、ひょっとすると冬期が使いなかつたりするので、結局、冬期のことを考えるとこの区間を通らないといけないというような状況なのかどうかということを確認させてください。

2つ目は、大変悩むのですけれども、観光の活性化の話なのですけれども、観光シーズンの状態の写真を見た時に、これを書いておきながら、後で地域の活性化のために観光客が増えるのが効果だというふうに言っているのだろうか。

というのは、逆にいうと、観光シーズンだけれども、例えば観光シーズンのこの渋滞しているときに地元で救急の患者が発生するとかといったときの状況を考えると、そもそも、地域としてお客さんが来ればいいということではなくて、もう少しこういう状況を根本的に回避しないとだめなのではないかという感じがするのですけれども、一方でこの問題は大きいのだと書いておきながら、後のところでお客さんが増えるのでいいのだと書かれると物すごく違和感があるのですけれども、そこについてちょっとお伺いできればと思います。

○事務局 国道121号の冬の状況ですけれども、実は今週も行ってまいりましたけれども、道路網としては確かにいろいろあると思うのですけれども、いろいろ隘路はございますけれども、今のところ一番多く利用されている経路であるというふうに考えております。

国道401号とかありますけれども、冬期が通行止めであったりとか、あるいは一般国道121号の対岸にも地域の皆さんが利用されている道路があるのですが、やはり途中で通行止めになっていたりとかという、雪による障害が出ております。

それから、2番目の観光の活性化と生活環境の保持といったところは確かにあると思いますけれども、やはり地域の産業の発展のほうが重要でありまして、それをより緩和する形で今回の湯野上バイパスというものを整備するというふうに考えておりますけれども。

やはり大内宿は、御存じのとおり、南会津におきましては有数の観光地でございます。それを活性のもとにしてこの地域全体が発展するということだというふうに考えております。

○福迫委員 御説明の中で、会津縦貫南道路全体が通った場合のというようなところと、今回の湯野上バイパスのみの場合はどうかというようなところがあつたと思うのですけれども、50kmの進捗の予定といたしますか、どのようなスケジュールでお考えなのかと。その中で、この湯野上バイパスというところが一番重要なところであるのか、ここがまず重要で、あと、全体が通らなくてもかなり効果が出る部分があるのか、ないのかと。

観光の部分でいいますと、私もどうなのかなと思ったところで、御説明なり現状を見ますと、場合によってはこの湯野上バイパスというのが緊急時なり生活のときにスムーズに通るところで、現行のところがこういう渋滞も含めて観光客が通るところになるのかなと。それで生活の緊急時の交通の妨げにならないようにこういうバイパスが必要であるというようなストーリーなのかなと思いましたが、その辺、ちょっと御説明いただければと思います。

○事務局 では、3ページ目に会津縦貫南道路の大きい地図がございましたけれども、それで御説明をさせていただきますと、先ほどの医療環境が改善するとかといったことは会津縦貫南道路の全線が開通したらという前提でお話をさせていただきましたが、起点は会津若松から南会津町ということでございますけれども、現在、整備区間になって

ございますのが小沼崎バイパスの1.5km、湯野上バイパスの8.3kmになってございまして、次に続くところの9kmは調査区間というふうになっております。それ以外の部分は計画区間という位置づけでございます。

小沼崎バイパスのほうは福島県さんのほうで事業化されていらっしゃるしまして、現在、事業を進めておられます。そちらの方は平成31年度を目標に整備をされているということでございます。湯野上バイパスのほうはまだ事業の具体的な完成年度等は明確とはなっておりませんが、事業評価上10年ということでございますのでそのB/Cは10年ということで計算をさせていただいておりますし、それから、湯野上バイパスに続くところの調査区間の9kmにつきまして、現在こちらでも特殊通行規制区間4.3kmを抱えているところでございますが、福島県さんのほうで対策案を検討中ということで聞いているところでございます。

この湯野上バイパスの有効性でございますけれども、もちろん小沼崎バイパスと同時的に進めさせていただければということでございますけれども、国道121号の向かい側のところに黄色い線で対岸の道路がかいておりますけれども、そこに「冬期通行止」というところがございます。現在の状況ですと、国道121号が落石でありますとか他の事情で通行止めになった場合には実は全く迂回路がないというような状態になりますので、しかも、対岸の道路は一部、すれ違いもできないような非常に狭い道路で、しかも住宅の中を抜けていくような道路でございまして、とても国道の代替路線になる道路ではございませんでした。

そういったことを考えますと、国道289号という、右の方でございますけれども、こちらの行き着く先は甲子道路であり、白河に至る道路ですので、そちらから来た場合にも湯野上バスパスを通りますとまた国道121号のほうに戻っていけるという、リダンダンシィが完全に確保される、あるいは国道118号の方にも行けるということになって福島空港の方にも行けるということで、この辺はリダンダンシィの確保からいいますと、この湯野上バイパスの重要性というのはあると思います。

○大泉委員 日本海外側、太平洋側に向かって、ちょうど内陸の中心にありますので、何か災害が起こったときには非常に重要な位置づけにあるところかなというふうに思います。

それで、実際に3.11とか豪雨の際に、この道路がどのような使われ方をしてどういった支障があったとか、そういった具体的なことがもしあったら教えていただければと思います。

○事務局 福島県は御存じのとおり原発関連の災害もございましたので、3.11の災害にあわせてそれも同時並行で起こっているということでございます。

まず、東日本大震災のときにおきましては、浜通りの方たちが避難をするということがございましたので、国道49号磐越自動車道とあわせまして、山形方面とか、あるいは新潟方面にいろいろな方向から行く場合に、一般国道121号もそういう使われ方をしました。

それから、救援物資を届けるということでは、先ほど必要性の評価というところにもございましたけれども、実際にも、会津を起点といたしまして救援物資、例えばおにぎりの例がよく言われるのですけれども、73万個ほどのおにぎりがこの道路から福島県内の被災の方たちに届けられたということがございました。

それから、新潟・福島豪雨のときには、只見川沿いの道路が非常に災害を受けましたので、そちらの道路が使えないということで、並行する区間であるこの国道121号を使って、自衛隊の方でありますとか、救援の物資でありますとか、人とか物資がこれを使って動いたということがございますので、福島県さんのほうの道路のネットワークの中では浜通り軸、中通り軸、それから会津軸ということで3本の縦の線というのが非常に重用されておきまして、横も3本ございますけれども、そういった面でもこの道路は重要であるということでございます。

○大滝委員長 それでは、質問はこのあたりでよろしいですか。ほかに追加的にありますか。

もし無いようでしたら、ひとまずこの2件の新規事業採択時評価については審議をしたということで先に進めたいと思いますけれども、よろしいですか。

では、新規事業採択時評価に関する当小委員会の見解として、先ほど来検討してまいりました一般国道13号福島西道路Ⅱ期と一般国道121号（会津縦貫南道路）湯野上バイパスの2件については、新規事業化については妥当であるという判断を下したいと思っておりますけれども、それでよろしいでしょうか。

それでは、妥当だということで先に進めていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

2) 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

○大滝委員長 それでは、引き続きまして、計画段階評価についての議事に入ります。

初めに、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説明をお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

○事務局 まず資料3-1で東北全体での計画段階評価の状況と、後ほど最近の話題としまして、参考資料につけさせていただいております「あり方委員会」の中間取りまとめについて御報告させていただきたいと思っております。

まず、資料3-1でございます。こちらは前回の小委員会の中でも御説明させていただきました今のミッシングリンクの状況でございます。本日御審議をいただきたいところが、左側でございます日本海沿岸東北自動車道の遊佐～象潟間、17kmの間でございます。こちらにつきましては、9月の小委員会を皮切りにこれまで住民アンケートを実施いたしております。本日、最後の取りまとめということで、ルート並びにインターチェンジに係る住民アンケートの取りまとめ、あるいはルートの決定ということをごさしていただければということでお諮りしたいものでございます。

そのほか、日本海沿岸東北自動車道の関係でございますが、朝日～温海の間。これは新潟～山形の県境の間、約36kmでございますけれども、こちらにつきましても、最後の取りまとめの北陸地整、東北地整合同の小委員会を、今月近々にまた予定いたしておるといところでございます。

また、緑で着色させていただいておりますのは既に終了しているところでございまして、同じく日本海沿岸東北自動車道の中では二ツ井白神からあきた北空港の間。こちらでも計画段階評価が終了いたしまして、平成24年度の概算要求での新規事業ということで認めていただいているものでございます。

それから、昨年末御審議いただきました、右下にございます東北中央自動車道の福島～霊山の間。福島県の中の区間でございますけれども、こちらにつきましても計画段階評価は終了いたしております。現在、新規事業化に向けた都市計画の手続きに着手し

ていこうというような状況でございます。

○ **大滝委員長** これについては、特によろしいですね。今までの経緯を御説明いただいたということですので、先に進めたいと思います。

・ 日本海沿岸東北自動車道（遊佐～象潟）

○ **大滝委員長** それでは、続きまして、計画段階評価についての議事に入ります。

今お話がありましたように、日本海沿岸東北自動車道・遊佐～象潟について説明をお願いいたします。

○ **事務局** 先に、参考資料2で高速道路のあり方検討有識者委員会ということで資料を配付させていただいているところがございます。計画段階評価の前に、少しイントロだけさせていただきたいと思います。

こちらは本省のほうで議論を行っていたものでございまして、寺島実郎先生を座長といたしまして、今後の高速道路政策に関する提言ということで取りまとめをいただいております。

おめぐりいただきまして経緯がございますけれども、4月7日を皮切りに計15回、議論を行っておりまして、中間取りまとめを先般、大臣に手交ということでございます。

これまでの概要というものが次のA3でございます。この中でのポイントを簡単に説明させていただきます。

大きく構成としては2部ございまして、1つはネットワークの考え方、それから今後の料金制度のあり方ということでございまして、今回の計画段階評価等に関しましては1番のネットワークのあり方が関係するところだろうと思われまして、特に東北地方におきましては、「ネットワーク再考の基本理念」というところの中で、都市間の連絡速度、60～80km/hを確保しようということでありまして、災害機能の具備。これは三陸沿岸道の考え方でもございますが、災害機能を具備したネットワークを考えていこうというものでございます。

また、明確なプライオリティに基づく戦略的な整備ということで2本柱がございまして、1本目はどちらかというと大都市・ブロック中心都市におけるネットワーク

の強化ということで、環状道路やボトルネック箇所への集中的対策というのもございます。

(2)でございますけれども、「繋げてこそネットワーク」ということで、脆弱な地域の耐災性を高めて国土を保全するネットワーク機能の確保ということで、こちらがどちらかといいますと東北地整管内に当てはまることではないかと考えてございますけれども、早期につなぐために新たな整備の考え方を導入するということでございます。1つは、走行性の高い国道の活用、いわゆる現道活用といったことでございますとか、交通量に見合った完成2車の採用ということでございます。あと、避難路や地域の利便性を高めるという意味で、簡易なインターチェンジ、ハーフインターのようなものを増設するといったこと。あと、防災機能の付加といったことがございまして、今後の計画におきましてもこのような新しい考え方等を盛り込みながら計画をしまっているということで、大きな取りまとめしてなされているというものでございます。

それ以下のところにつきましては、高速道路整備、管理の費用負担でありますとか、あるいは今後の料金制度ということでございますので、割愛させていただきます。

以上でございます。

○大滝委員長 今、最初に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ということで御説明いただき、あわせて今後の高速道路のあり方中間取りまとめについても、参考資料に基づきまして、特にネットワークのあり方を中心に御説明をいただきましたけれども、これについては、何か確認をしておくこととか御質問がありましたらお願いしたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

よろしければ、さらに議事を先に進めたいと思います。

計画段階評価ということで、先ほども申し上げました日本海沿岸東北自動車道・遊佐～象潟について説明をお願いしたいと思います。

○事務局 1ページ目です。「日本海沿岸東北自動車道の状況等について」と。

今回御審議いただく遊佐～象潟間ですけれども、日本海沿岸東北自動車道の未事業区間3区間の1つです。この日本海沿岸東北自動車道の整備効果ですけれども、日本の国土軸としての広域的な観点からは、太平洋側の高速道路とのWネットワークを形成するという信頼性向上の効果。それから、青森～大阪間の所要時間を短縮し、国内の産業・物流活動の活性化をするというような効果。また、地域の課題解決という観点からは、高次医療施設への速達性を向上するというような効果。それから、重要港湾である秋田

港と酒田港の時間短縮により、港湾間の連携を強化するというような効果があるものというふうに考えております。

2 ページ目をお願いします。これまでの経緯と事業化までの流れです。昨年9月21日に、道路が通る概ねの範囲の複数案、全線新設案と、山形県側の吹浦バイパスの一部を活用する現道活用案の2案を提示いたしまして、地域の現状や課題、意見聴取方法について御審議をいただきました。その後、地元の意見聴取を経まして、昨年11月11日、道路が通る概ねの範囲、1km幅で決定しております。さらに、概ねのルート及びインターチェンジの位置の提示。これは500m幅で設定いたしまして、その意見聴取法についてさらに御審議をいただいております。その後、2度目の地元への意見聴取を経まして、本日の委員会で意見聴取の結果につきまして御報告をさせていただくとともに、ルートの確定を行いたいと考えております。以後は、都市計画手続、事業評価手続、新規事業化と進めてまいりたいと考えております。

次のページをお願いします。前回の11月11日の開催内容です。

道路が通る概ねの範囲の絞り込みに係る意見聴取結果につきまして御報告をするとともに、ルート・インターチェンジ位置の提示に係る意見聴取について御審議をいただきました。その結果、まず全線新設案で了承いただきました。また、意見聴取の方法につきましては、整備案の妥当性を確認するためのものでありますので、「妥当でない」というものを選択した場合だけでなく、「妥当である」も含めたその他選択肢についても理由を聞くべきと。そのときにお示ししたアンケートの案では妥当でない場合だけに選択した理由を聞くようになっておりましたので、こういった御意見をいただきましたので、それぞれの回答を選択した理由を記入してもらうようにアンケート用紙を修正しております。

次のページをお願いします。4 ページ目です。

まず、住民アンケートにつきましては、役場等にアンケート票と投函ボックスを設置しまして、その場で記入、投函していただく方法と、インターネットで回答していただく方法の2つで実施しております。投函ボックスにつきましては、市役所、役場、道の駅、その他、全部で22カ所に設置しております。インターネットの94票を含めまして全部で2,225票の回答を回収しております。

また、秋田県側の由利本荘市長と、にかほ市長、山形県側の酒田市長、遊佐町長に文書にて意見照会を行っております。

次のページをお願いします。地域住民への意見聴取結果ということで、これは、ルート選定の考え方や出入り口の位置について妥当と思われますかという設問に対する回答

です。妥当であるという回答が69.2%、妥当でないが10.5%、その他、どちらとも言えない、わからないというのがそれぞれ9.5%、10.8%となっております。

次のページをお願いします。これは今の回答を地域別に集計したものです。概ね同じような傾向にはなっておりますが、下の4つが地元の市、町ごとに集計したものですけれども、酒田市、遊佐町に比べますと、にかほ市、由利本荘市が若干、「妥当である」が少なく、そのかわりに「妥当でない」がちょっと多いと。そういった傾向にはなっております。

次のページをお願いいたします。これは、その選択肢を選択した理由につきまして自由記述していただいたものを整理したものです。「妥当である」を選択した理由としましては、まず概ねのルートに関する意見としては、災害時の避難路・代替路として有効である、国道7号とのアクセスがよい、こういった意見が多くなっております。また、出入り口に関する意見としましては、利便性がよい。多くをこの意見が占めております。

それから、「妥当でない」という理由としましては、出入り口が多過ぎるというのが166件と圧倒的な多数を占めておりまして、それ以外に、環境への悪影響が懸念される、財政コストへの懸念がある、こういった意見が続いております。

次、8ページをお願いします。これは、いただいた御意見につきまして、道路計画の観点から検証した結果を整理したものです。左側に、いただいた意見の内容、右側にその検証結果ということで整理して示しております。

まず、ルートに係る御意見としまして、海に近く、津波被害に懸念があるという御意見ですが、津波予想浸水域を極力回避しておりまして、やむを得ず通過する箇所は高さのある橋梁等を計画しますということです。それから、環境への悪影響が懸念されるという御意見ですが、動植物の貴重種エリア、天然記念物、遺跡といったものを極力回避した位置をルートが通過するようにいたします。また、風の強い海側より、ルート帯を山側にしてほしいという御意見ですけれども、ルート帯を山側にした場合には国道7号へのアクセス性の悪化ですとか貴重な動植物への影響が想定されますので、現在のルート帯としております。強風への対策については、今後、防風柵等の対策を含め検討いたします。こういった検証結果から、ルートについては妥当なものであるというふうに考えております。

また、インターチェンジに係る御意見につきましては、出入り口が多過ぎるという意見が圧倒的に多いわけですが、その他、財政・コストへの懸念がある。また逆に、出入り口が少ないというような御意見もいただいております。こういった御意見につきまして、インターチェンジの位置・箇所につきましては、国道7号に津波により寸断するお

それがある箇所が複数ありまして、地域の孤立リスクを解消するには2カ所に、両方向に出入りが可能なインターチェンジが必要です。また、インターチェンジをこれ以上増やした場合には、短いスパンで出入りが連続しますので、交通安全上、好ましくありません。

以上のことから、インターチェンジの位置・箇所についても妥当な計画であるというふうに考えておりますけれども、今後も可能な限り、こうした懸念が解消されるように計画してまいりたいと考えております。

次の9ページをお願いいたします。質問3の、防災機能などの付加機能を持たせるとすれば、どこにどのような機能が必要だとお考えですかという質問に対する回答です。

地震・津波の対策というのが圧倒的に多くなっておりまして、続きまして、凍結対策・防風雪の対策、休憩施設等の整備、それから噴火・火災・土砂等の災害事故対策というふうが続いております。

地震・津波の対策のさらにその中身ですけれども、避難施設となる場所の設置、避難階段・緊急アクセス路の設置、サイレンなどの情報がすぐ伝わるような工夫、こういったものが中身となっております。それ以外に、日本海側の強風対策、PA・SAの設置、鳥海山の噴火に対する対策、こういったものも挙げられております。

次の10ページをお願いいたします。次は質問4で、自由に記述してくださいという設問に対する回答です。

この中では、早期の着手・整備を希望するというものが一番多くなっておりまして、その中身ですけれども、震災に対するリスク軽減ですとか、観光客の増加を望むような意見、病院へのアクセス向上などの意見、こういったものが多くなっております。また、それ以外には、休憩施設の設置、追い越し車線・付加車線の整備、防風雪の対策といった附帯設備、それから道路構造に対する意見もございました。

次の11ページをお願いいたします。地元の市長、町長への意見聴取の結果を整理したものです。

まず、出入り口については、すべての方から妥当であるという御意見をいただいております。あと、個別に見ますと、由利本荘市からは地震・津波への対策、凍結・強風対策。にかほ市からは、地震・津波などの対策として避難階段、スロープの設置。そういったものとともに、観光資源につながるような防災対策として、避難場所としてのPAといったものの設置を望む御意見。それから酒田市からは、津波などからの避難支援に配慮した施設整備とともに早期事業化。遊佐町からは、災害対策の拠点としてのサービスエリア、またはパーキングエリア。また、早期着工・完成を望む。こういった御意見

をいただいております。

12ページは、この意見聴取の結果を1枚にまとめたものです。ここは繰り返しになりますので省略させていただきます。

13ページをお願いいたします。これは、先ほど御説明がありました高速道路のあり方検討有識者委員会の中間取りまとめを踏まえまして、左側に中間取りまとめの概要、右側にその中間取りまとめを踏まえた当該地域における確認というものを整理したものです。中間取りまとめにおきましては、今後の高速道路ネットワークに求められる主な機能としまして、左側の上の箱1から4までが示されております。

これを踏まえまして、当該地域で見ますと、秋田市～酒田市間の都市間連絡速度は現状で53km/hということで、60km/hを確保できておりません。また、この地域には国道7号1本しかないということで、災害時にも機能するようなネットワークの多重化というものもできておりません。そういった意味で、高速道路ネットワークの機能を発揮することが求められている地域であると言えるのではないかと考えております。この遊佐～象潟間をつなぐことによりまして、秋田市～酒田市間の都市間連絡速度は66km/hに向上いたします。また、災害時にも機能するネットワークが多重化されるということでございます。

また、この中間取りまとめにおきましては、左下の「ネットワークの確保にあたっては」ということで、『繋げてこそネットワーク』を改めて認識し、脆弱な地域の耐災性を高め、国土を保全するネットワーク機能の早期確保」を最優先課題として、整備効果や緊急性の高い箇所から重点的に強化を行っていく必要があるとされています。

また、新たな整備の考え方としまして、左下に①から③の考え方が示されております。これを踏まえまして、この遊佐～象潟間におきましても、現道（国道7号）の走行性の低い区間から整備するという段階的な整備、それから簡易なインターチェンジの採用、避難機能等を付加するといった方針で整備してまいりたいと考えております。

最後の14ページをお願いいたします。日本海沿岸東北自動車道・遊佐～象潟間のルート、インターチェンジの位置の案でございます。

ルートの考え方ですけれども、津波予想浸水域を極力回避しております。やむを得ず通過する箇所、左側に吹浦地区に赤い箇所、ここは津波の予想浸水域ですけれども、こういったやむを得ず通過する箇所につきましては高さのある橋梁等を計画いたします。

また、猛禽類等の動植物の貴重種エリア、鳥海山の湧水群、天然記念物、遺跡といったものを地図に幾つか示しておりますが、こういったものも極力回避しまして、国道7号現道へのアクセス性を考慮したルートを考えております。

それから、出入り口の考え方ですけれども、国道7号が津波浸水時に寸断するおそれのある箇所がありますので、地域の孤立リスクを解消するためには2カ所に、両方向に出入り可能なインターチェンジを設置いたします。ただし山形県側のインターチェンジにつきましては、構造の検討をした結果、ハーフ2カ所にしたほうが安価になるということで、ハーフ2カ所に分割するということを考えております。また、鳥海山へのアクセス、地域の利便性を踏まえた位置を考えております。

その他としまして、避難階段等の防災施設につきましては、地域防災計画等を踏まえまして、地域と調整しながら、必要性の判断、具体的な位置を検討してまいりたいと考えております。

以上で説明を終わります。

○大滝委員長 今、資料3-2に基づいて御説明いただいたわけですが、これについて御質問等をいただければと思いますけれども、いかがでしょうか。

○福迫委員 確認なのですけれども、住民アンケートではないと思うのですが、市町長の意見聴取のところで、ルート及び出入り口は妥当ということなのですけれども、最後に御説明いただいた、フル型とかハーフ型とか、そういったところも含めて妥当であるということでしょうか。

○事務局 住民アンケートの際はこういった形で示しておりますが、首長さんの意見聴取の際にはハーフということもお示しして意見を伺っております。

○加賀谷委員 教えていただきたいことが1点ございますけれども、今回、アンケートを実施されたということなのですけれども、市町村ごとにどのぐらいの割合で集められたか。例えば酒田市が多かったとか遊佐町が多かったというようなことを、わかれば教えていただければありがたいなと思っております。

○事務局 地域別内訳は、由利本荘市が209票、にかほ市が333票、遊佐町185票、酒田市が691票といった内訳となっています。その他秋田県が387票、その他山形県が206票、それ以外の地域が230票という内訳です。

○加賀谷委員 今回、対象地域がにかほ市と遊佐町になると思うのですけれども、数が

大体、人口割と、箇所にならば多くなるという傾向にありそうなのですけれども、少しにかほと遊佐町のほうが少なそうなので、逆に、今回、ルートについても1つであることから、アンケートでいろいろお諮りすることは少ないと思うのですけれども、この計画自体を住民の方々にきちんとお知らせする、また、計画を共有するというので考えていくと、もう少し多くやれるようなやり方があればよかったなと思っていますので、できればアンケート以外にも、広報等でこの計画段階評価の内容についてももう少しお知らせいただくような形になればよろしいかなと思っています。

以上です。

○事務局 これにつきましても、できるだけ票数をいただいて客観的に判断していきたいと思っていますので、広報紙を使ったりとか、今回も工夫はところどころしたつもりではおりましたけれども、もう少し努力したいと思います。ありがとうございます。

○福迫委員 先ほどの質問とも関連するのですが、アンケートの中で出入り口が多過ぎるという意見が「妥当でない」という意見が多かったと思うのですけれども、結果、ハーフ型ということになると、感覚としてはこのインター間に2カ所なのかなというふうに思われますので、住民の方に再度、御説明する機会があるかどうかわからないのですけれども、3カ所あるのと2カ所あるのでは感覚がかなり違うと思いますので、そういう意味では、多過ぎるというふうな形で妥当でないというふうにおっしゃった方は多分、3カ所というお考えで出したのかなと思いますので、ちょっとずれが生じているのかなと思いますので、機会があればその辺、住民の方にも御説明いただければと思います。

○大滝委員長 それでは、遊佐～象潟については、皆さん方からも御質問をいただいたかと思しますので、この辺でまとめていくということによろしいですか。

それでは、委員の皆様方から御意見をいただきましたけれども、日本海沿岸東北自動車道・湯沢～象潟におけるルート、それからインターチェンジ位置については、これで最終的によろしいでしょうか。

ありがとうございました。よろしいということですので、事業化に向けた都市計画決定などの必要な手続にこれから進んでいきたいと思っています。よろしいですね。

それでは、御了承いただいたということで、この後、今申し上げたような形で、都市計画決定などの必要な手続に進んでいくということをお願いをしたいと思います。

どうも、皆様方、ありがとうございました。

それでは、これで議事はすべて終了ということになりますので、議事を事務局にお返ししたいと思います。

私のほうからは以上です。

○事務局 先ほどの坂本委員からの250億円の件でございますけれども、調べさせていただきまして、まず予算への影響等を踏まえまして、高規格クラスのいわゆる大物のものについては、今年度の予算が影響が大きいことから概算要求の段階で出そうと。それ以外の通常のこういったバイパスクラスのものでは1月末の目途で評価を行おうということになっておりまして、その大規模な仕切りが250億円となっておりまして、これは本省のほうでの、大規模とそれ以外の決めとして250億円が定められるというようでございます。

以上でございます。

○司会 それでは、以上をもちまして、社会資本整備審議会道路分科会第7回東北地方小委員会を閉会いたします。長時間にわたり御議論いただきまして、どうもありがとうございました。