

社会資本整備審議会道路分科会

第37回東北地方小委員会

【 議 事 録 】

○議事

1) 新規事業候補箇所の選定の考え方

浜岡委員長 それでは議事に入りたいと思います。

まず新規事業候補箇所選定の考え方について、事務局から説明をお願いいたします。

柏課長 お手元の資料1 新規事業候補箇所の選定の考え方についてご説明します。

1ページをご覧ください。直轄国道における対策未実施区間（新規事業候補区間）の抽出になりますが、管内の直轄国道約2,900kmの中で、全国道路・街路交通情勢調査区間として、約1,490区間存在している状況でございます。この中から、改築事業等実施中以外の区間として、延長約1,400km、833区間抽出しております。

この中から、課題区間の抽出として、渋滞や交通事故の有無、急勾配や急カーブ、幅員狭小など、構造上の課題、事前通行規制区間や災害発生など防災・災害の有無といった面に照らし合わせ、いずれかに該当する区間を抽出しており、区間として536区間、約1,000kmございます。

また、今回、計画段階評価等による具体的な対策方針が決定している区間として7区間、3箇所を抽出しております。さらに、都市計画手続きや環境影響評価等、事業実施環境が整った区間として、3箇所を直轄国道における令和4年度新規事業候補箇所として抽出しております。また、これに加えて、宮城県から補助国道における権限代行事業の要請があった区間を含めまして、計4箇所を令和4年度新規事業候補箇所として抽出したところです。

右のページをご覧ください。具体的な位置につきまして、図面に記載しております。青森県から順に、一般国道4号（下北半島縦貫道路）野辺地七戸道路、秋田県、一般国道7号 秋田南拡幅、岩手県、一般国道4号 盛岡南道路、宮城県、一般国道398号 石巻バイパス（沢田工区）です。それぞれ、詳細ルート・構造の検討状況については、確定されているところですので。

続いて、個別事業について、簡単ではありますが、経緯をご説明させていただきます。
次のページをご覧ください。ここから個別案件の具体的な情報を示しております。

一般国道4号（下北半島縦貫道路）野辺地七戸道路については、下北半島縦貫道路の一部を形成する区間となっております。令和3年6月に計画段階評価が完了しております。令和3年8月に都市計画手続きに着手しており、令和4年1月に都市計画決定がなされたことから、今回、事業実施環境が整ったところです。

次のページをご覧ください。一般国道4号 盛岡南道路については、令和2年3月に計画段階評価が完了しております。令和3年8月に都市計画手続きに着手しており、令和4年2月に都市計画決定がなされたことから、今回、事業実施環境が整ったところです。

次のページをご覧ください。一般国道7号 秋田南拡幅については、昭和50年10月に既に都市計画決定がなされているところです。令和4年2月に秋田県幹線道路協議会において、既存の都市計画の4車線で整備を進める事が最も効果的であることを確認したため、今回、事業実施環境が整ったところです。

次のページをご覧ください。一般国道398号 石巻バイパス（沢田工区）については、令和3年7月より、宮城県において検討委員会を開催されているところです。この検討会の結果から、令和3年12月に国による直轄権限代行の要望がありまして、直轄による権限代行実施の検討を行うための調査を開始しております。また、令和3年10月に都市計画手続きに着手しており、令和4年2月に都市計画決定がされております。令和4年2月に国が技術検討委員会を開催し、その後、直轄調査結果を宮城県に送付しております。今回、宮城県より権限代行事業の要請を請けたところです。

浜岡委員長 ありがとうございます。資料1に基づき新規事業候補箇所の選定の考え方ということでご説明がありましたが質問など如何でしょうか。

私から質問よろしいでしょうか。1ページ目の直轄国道における対策未実施区間の抽出について、1～5のステップで今回の4箇所が選定されたということですが、都市計画決定が抽出の一つのポイントになるかと思えます。都市計画決定されてから、具体的な対策方針の決定に至らない事業は、おおよそどれくらいあるのでしょうか。

柏課長 一般的には、4の具体的な対策方針が決定（計画段階評価等で対策案を決定）されてから、5の都市計画手続きに入っております。ご指摘のとおり、都市計画決定は一つのポイントになりますが、それ以外にも、環境影響評価など、事業実施環境が整ったものが新規事業箇所候補として抽出されるものなので、都市計画決定もその一部とご認識いただければと思います。

浜岡委員長 ありがとうございます。一般国道4号（下北半島縦貫道路）野辺地七戸道路や、一般国道4号 盛岡南道路は、都市計画決定されてすぐに新規事業箇所候補とされてい

ますが、一般国道7号 秋田南拡幅は、都市計画がされているので、他の要素で進まなかったが、今回整ったので新規事業箇所候補に選ばれたということで、そういった事業がどれくらいあるのかを質問しました。ありがとうございました。

浜岡委員長 その他、質問などございましたらお願いしたいのですが、よろしいですか。それではこの考え方で進めていくということについて皆さんご了解いただいたということで、それでは次のそれぞれの事業につきまして新規事業採択時評価の考え方について説明いただき、議論をしていきたいと思えます。

では一般国道4号（下北半島縦貫道路）野辺地七戸道路について、事務局の方から説明をお願いします。

2) 新規事業採択時評価

・一般国道4号（下北半島縦貫道路）野辺地七戸道路

浜岡委員長 まず、一般国道4号（下北半島縦貫道路）野辺地七戸道路について、説明をお願いしたいと思います。よろしくをお願いします。

一戸所長 一般国道4号（下北半島縦貫道路）野辺地七戸道路について、説明させていただきます。それでは資料2で説明させていただきます。表紙をおめくりいただきまして、上のほうから説明させていただきます。

野辺地七戸道路は、当該区間の整備により、青森県内の主要都市を結ぶ高規格道路ネットワークのミッシングリンクが解消され、安定した物流経路を確保すること、また、観光ゲートウェイとなる新幹線駅から下北地域の観光拠点へのアクセス性向上により観光周遊ルートを構築することで観光振興を支援するとともに、冬期の走行環境の改善により事故発生リスクを低減させ、安全性を向上することを目的に、新規事業化に向けて委員会に諮らせていただくものです。

図2をご覧ください。

野辺地七戸道路は、下北地域と上北地域を結ぶ下北半島縦貫道路の一部を形成しており、下北半島縦貫道路はこれまでに吹越バイパスから野辺地バイパスの区間と、むつ南バイパスの一部が供用済みで、むつ南バイパスの残りの区間、横浜北バイパス、横浜南バイパスが事業中となっております。

裏面をご覧ください。今回の野辺地七戸道路のルート等について図示してございます。

図面の右側が起点となります、青森県上北郡野辺地町一ノ渡。逆側が終点となります、青

森県上北郡七戸町後平の延長7.1kmの計画となっております。国道4号に並行するバイパスで、起点側は下北半島縦貫道路の野辺地バイパス、終点側は令和4年内の開通を予定しております天間林道路と接続いたします。また、県道後平青森線と接続するジャンクションを配置し、3方向の行き来ができるような計画としております。

表面に戻っていただきまして、事業概要から順次説明させていただきます。

「1. 事業概要」について、起終点、延長は先ほどご説明したとおりです。道路規格は第1種第3級の2車線、設計速度は80km/hとなっております。また、全体事業費は約290億円、将来の計画交通量は1日約15,500台を見込んでおります。

「2. 課題」について、1の「高規格道路のミッシングリンク」ですが、下北地域の特産品であります「ほたて」や「いか」などの魚介類や、野辺地町の特産品であります「野辺地葉付きこかぶ」など、鮮度維持が大変重要な水産物や青果物を全国へ出荷しております。当該区間は、下北地域と仙台・関東方面を結ぶ交通の要衝である一方で、高規格道路のミッシングリンクとなっている区間になります。

2の「広域周遊観光ルート構築」ですが、図4や図5にありますように、下北地域は豊富な観光資源を活用した地域観光団体による誘客の取り組みが推進されております。当該区間は新幹線駅である七戸十和田駅と下北地域を結ぶ区間でもあり、奥入瀬溪流などを含めた広域周遊観光を促進し、更なる観光誘客を図るためアクセス性の向上が重要となっております。

3の「冬の脆弱な走行環境」ですが、当該区間は豪雪地帯であり、写真1のように現道の国道4号において、冬期には堆雪による車道の幅員減少が発生します。このため、図6や図7のとおり冬期の事故発生件数が通常期と比べて多く、正面衝突事故の割合も2倍となることから、冬期の安全性が課題となっております。

「3. 整備効果」について、効果1は、「安定した物流経路の確保」です。高規格道路ネットワークのミッシングリンクを解消することで、安定した物流経路が確保されます。

効果2は、「主要拠点へのアクセス性が向上し観光振興を支援」です。七戸十和田駅からむつ市内への所要時間が短縮され、観光振興の支援が期待されます。

効果3は、「冬期走行環境の改善」です。規格の高い路線の整備により冬期の走行環境が改善され、事故リスクの低減が期待されます。

このほか、これまでの委員会で質問のありました、原子力関係施設の避難路についても、完成後に指定をしていくということを地元の市町村から聞いております。

次に費用便益分析について、B/Cは下北半島縦貫道路の路線全体を一体評価し、1.2となっており、便益が費用を上回る結果となっております。

また、B/Cが1.0となるときの社会的割引率であるEIRRについては4.7%となっており、社会的割引率4.0%を上回っていることから、収支に見合う結果となり、本事業は実施する価値があるものと評価しております。

私からの説明は以上となります。

道計一課長 続きまして、その下になります道路ネットワークの防災機能評価結果について説明させていただきます。

まず、防災機能評価につきまして、簡単ですがご紹介をいたします。まずきっかけとして、東日本大震災が発生した際に三陸沿岸道路で既に開通していた区間が、命の道として大きな効果を発揮したという経験から、道路整備にあたり、交通量などだけではなく拠点間を広域に結ぶ効果として、防災面について評価することとした手法でございます。

この評価にあたってですが、まず、県庁や主要都市などの役所、駅や空港などの交通拠点、また広域的に災害拠点となるような病院、このような場所を拠点として位置づけます。そして、拠点間を結ぶペアについて、防災上どのように改善するか、という評価をするものが防災機能評価の内容でございます。

この評価については、拠点間における通常時に対する災害時の移動時間の変化を計測し、迂回の程度を算定しております。

また、整備前後での防災機能ランクは、AからDで評価する手法でございます。ランクAの方がより良いものになるのですが、ランクAは災害時も通常時も移動時間に差がない場合、つまり最もよい評価で、災害時もすぐ到達できるという状態でございます。ランクBについては、通常時に対して災害時に1.5倍未満の移動時間、迂回等によって時間がかかる場合がランクBでございます。ランクCはこれが1.5倍以上の迂回が生じる場合。ランクDについては、主要経路、あるいは迂回路についても災害等で到達不可能となる場合がございます。

また、災害時のリスクとして、評価対象エリアに存在する事前通行規制区間や、津波浸水区域、未耐震橋梁、防災点検箇所などを脆弱箇所として設定し、整備前後の脆弱度の変化及び通常時と災害時における時間短縮の改善度を示しております。

具体的内容に移ります。

今回の野辺地七戸道路では、まず改善ペア数について、一体評価として下北半島縦貫道路全体で見たときには改善ペア数が6ペアあります。なお、その下にカッコ書きで書いてあるのは、今回の野辺地七戸道路単体で見た場合で、改善ペア数が5ペアあります。

脆弱度について、整備前は1.0、整備後になりますと0.67、DからCに改善されるということになります。なお、カッコ内でございますが、それぞれ整備前、整備後につきまして野辺地七戸道路単体で見ますと並行区間に脆弱箇所がないため変わらない結果となります。ただし、下北半島縦貫道路全体で見ますと、全線整備された場合には改善される箇所があるため、DからCに変わっているという状況でございます。

累積の脆弱度の変化について、これは道路を整備することによって要対策箇所の脆弱区間をどれだけ回避できるかというところを度合いで示しているものでございます。もちろん減少量が大きいほど迂回を避けられるということになりますので効果が高いと言えまして、今回の下北縦貫道路全体での整備においては62.71、野辺地七戸道路単体で見ます

と11.47、それぞれ改善する結果になっております。

次に、改善度について説明させていただきます。改善度については、道路整備による到達時間の短縮効果を0から1で表しているものでございます。改善度が0という場合については、整備前後で所要時間の変化がないということ。一方で、改善度が1となる場合については、整備前の到達不能を解消する、改善度が1に近くなればなるほど良いという結果になります。下北半島縦貫道路全体の評価では、通常時は0.11、災害時は0.33と効果が発揮できているということが見て取れます。また、野辺地七戸道路につきましては、通常時は0.03、災害時は0.01という結果になっております。

最後になりますが、評価を◎としておりますが、これは先に説明した脆弱度、防災機能ランクがDからCに改善していることから◎と評価しているところでございます。

なお、野辺地七戸道路単体で見た場合はCからC、脆弱度については変化がないということになりますので、この場合は○の評価となります。以上となります。

浜岡委員長 説明、どうもありがとうございました。最後の防災機能評価については非常に理解がしづらいところがあるかもしれませんが、非常にわかりやすく丁寧に説明いただいたのではないかと感じております。

それでは、今の一般国道4号（下北半島縦貫道路）野辺地七戸道路について、何か質問などございますか。

吉田委員 細かい話で恐縮ですが、課題3に冬期の走行環境が問題だと指摘してありました。これが整備効果の項目では、実績で改善が確認されているということですが、B/Cの評価の中で、便益評価の中に交通事故の減少の効果を計測することになっていると思われれますが、そこに冬期の事故減少は考慮されているのかどうか伺います。

一戸所長 考慮してございます。

浜岡委員長 冬期も含めた一連での交通事故の減少ということでよろしいですか。

一戸所長 はい。便益に計上してございます。

吉田委員 平均で計算するとそこまで大きく出ないと思うのですが、冬期間事故がこれだけ顕著に増えているということで、冬期は冬期で評価すべきではないかなと。というのはB/Cが1を少し超えた程度の水準にあって、明らかにB/Cが十分であるというふうにはなかなか見えにくいところだと思います。その背景には大事な改善効果が含まれていないのではないかと思いますので、計算をやり直すとかそういうことではなくて、注意書きとしてこういうことも本来であれば考慮されるべきだというふうに書かれてはどうかと思いま

す。上と下で整備効果、定量化できるものと定性的な評価を書かれているのですが、定量的な評価のところは貨幣価値に換算できるものと書いていますが、すぐにそれが何なのかということとはわからないので、そこをもう少し丁寧に書かれたほうがいいかなと思います。

浜岡委員長 恐らく効果3のところでの事故減少というのは1年間での事故減少なのですが、もしそれが冬期と冬期以外で分離できるならば冬期の割合がどれぐらいありますという形で説明できて、吉田委員の質問にうまく回答できるかと思うのですが、そのあたりはいかがでしょうか。

一戸所長 そこは細かく分けてはいなかったです。冬期の分も考慮しているという形になります。

浜岡委員長 そうすると、今後、冬期の走行環境、交通安全性の向上ということを使うときには冬期の事故数もという形で、少し絞って説明することも加えていただければと思いますので、よろしく願いいたします。重要なご指摘どうもありがとうございました。

その他、いかがでしょうか。高樋委員お願いします。

高樋委員 青森県民としてお話しさせていただければと思うのですが、この地域は青森と八戸、そして下北をつなぐ、扇で言うところの要のようなところです。野辺地七戸道路は今年中に供用される上北自動車道天間林道路に接続されるということで、八戸市とむつ市をつなぐと同時に、青森県全体の課題となっている青森と八戸、そして下北半島が連携するためにはとても大事なところだと思って、とても期待しています。

下北半島というのは、先ほどからご説明があったとおり、様々な観光名所を持っているところなので、現在、県が進めている下北半島縦貫道路が野辺地からむつまで完成することで、より多くの観光客が増加するということを見込んで、周辺の市町村、自治体でも様々な動きがあります。野辺地七戸道路ができることで、地域の人たちを後押ししてくれるというのは、今後期待できることでとても重要だと思っています。

また、先ほど雪の話も出ていたのですが、交通事故ではありませんが、昨年末に、野辺地七戸道路の野辺地に近い平内という地区の国道4号が、平日の日中、積雪によって全面通行止めになりました。そうすると豪雪時、冬期間の安定的な移動ということから考えても、より安全な道路のネットワークが欲しい場所だと思うので、ぜひ実現できるような形で進めたいと思います。以上です。

浜岡委員長 どうもありがとうございました。青森に住んでいらっしゃるということで、地元の視点でこの区間の必要性、扇の要の場所だということで、非常にここは重要なので、ぜひとも進めていくことが重要ではないかというご発言であったと思います。

その他、いかがでしょうか。

冬期の話があったので関連して地吹雪はこのあたりは大丈夫でしょうか。

一戸所長 先ほど説明した写真にもございましたように、ちょうどこの道路を建設します南側のほう、みちのく有料道路や、12月までに開通させることにしております天間林道路と交差するところが少し開けており、地吹雪の発生しやすい地域が今回の区間の南側にございます。対策として、防雪柵を設置するという事で事業費に計上してございます。

浜岡委員長 要の場所ですので、しっかりと対策していただきたいと思います。また、土工部も盛土になっていますが、だいぶ影響が低減されるということでもよろしいでしょうか。

一戸所長 はい。津軽地方の道路もそうですが、高盛土のほうが地吹雪の影響を受けにくいので、土木研究所の指導も得て、構造を検討しております。

浜岡委員長 ありがとうございます。その他、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、さまざまなご意見がありました。どの方々もこの事業について否定的というよりは、特に高樋委員から扇の要の地で、ぜひともここは進めていかなければいけないという強いメッセージをいただいたということもありまして、この区間の新規事業化については妥当であると決定していきたいと思いますが、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、この区間につきましては妥当であるという判断をさせていただきたいと思えます。

3) 新規事業採択時評価

・ 一般国道4号 盛岡南道路

浜岡委員長 続いて、新規事業採択時評価となります。一般国道4号盛岡南道路について説明をよろしくお願いします。

平井所長 よろしく申し上げます。

資料3をご覧ください。一般国道4号盛岡南道路は、交通混雑の緩和により交通の速達性と安全性を向上すること、岩手県南地域の産業集積地への円滑な輸送経路の確保により地域産業の活性化を支援すること、三次救急医療機関への円滑な輸送経路の確保により地域の救急医療活動を支援することを目的としております。

対象地域は、図1のとおり岩手県の県央部に位置しております。

また、図2に示すとおり盛岡南道路の北側では盛岡西バイパスが事業中であり、こちらは令和7年度の全線開通を目標に事業を進めているところでございます。

先に、2ページ目をご覧ください。

盛岡南道路は起点を岩手県紫波郡矢巾町藤沢、終点を岩手県盛岡市永井とした延長7.4kmのバイパス事業となっております。

1ページ目に戻りまして、事業の概要について説明いたします。

道路構造は、第3種第1級の4車線、設計速度は80km/hです。全体事業費は約380億円で、計画交通量は1日あたり約39,100台を見込んでおります。

次に、この区間の課題についてご説明します。

まず1つめは「交通混雑の発生、交通事故の多発」です。図3はETC2.0における当該区間の旅行速度を整理したものになります。慢性的に旅行速度が20km/hを下回る区間があり、特に朝夕ピーク時は速度低下が著しい状況となっております。

また、図4に示すとおり、信号交差点密度が岩手県国道4号の平均より約2倍と高いことも当該区間の特徴となっております。

更に、図5と図6で示しているとおり、死傷事故率が特に単路部で岩手県国道4号平均に比べ約2倍と高く、事故類型では追突事故が最も多く約5割を占めております。

2つ目は「地域産業の円滑な物流」です。岩手県は自動車関連産業を中核産業と位置づけており、図7に示すとおり、完成車及び関連部品製造等の出荷額は平成20年から令和元年で1.5倍に増加しております。図8は当該区間を利用して県南地域の生産工場へ輸送されている関連部品の輸送経路の例を示しており、県外から盛岡貨物ターミナル駅に鉄道輸送されてきたコンテナ貨物の円滑な物流経路の確保が課題となっております。

3つ目は「三次救急医療機関への円滑な救急搬送」です。

図9に示すとおり、三次救急医療機関への救急搬送は、盛岡市中心部からの搬送が4割を占めております。よって、図10のように当該区間が主な搬送経路となっておりますが、混雑する区間の搬送となるため、円滑な搬送経路の確保が課題となっております。

これらの課題を踏まえ、整備効果としては3点挙げております。

1点目は、「交通の速達性、安全性の向上」です。

現道交通の転換により、交通混雑が緩和し、速達性、安全性の向上が期待できます。

2点目は、「地域産業の活性化を支援」です。

国道4号への円滑な輸送経路を確保し、所要時間が短縮することで、地域産業の活性化を支援します。

3点目は、「救急医療活動を支援」です。

三次救急医療機関への円滑な搬送経路を確保し搬送時間が短縮することで、救急医療活動を支援します。

次に費用便益分析についてですが、B/Cは2.4となっており、便益が費用を上回る結

果となっております。また、経済的内部収益率は8.9%となっており、社会的割引率の4%を超えることから、収支に見合う結果となっていると考えられ、本事業は実施する価値があると評価しております。

説明は以上です。

柏課長 続いて道路ネットワークの防災機能評価結果について説明します。

盛岡南道路について、改善ペア数は1つあります。この改善内容について、整備前がCランクだったものがBランクになっております。この理由としては、並行現道において防災点検の要対策箇所が存在しており、整備によってこれを迂回する機能が確保されるため、改善する結果となっております。併せて、累積の脆弱度の変化についても、0.3の改善となっております。

改善度について、被災していない通常時は特段変わりませんが、災害時に迂回機能を発揮できるということで、災害時に0.46という結果になります。脆弱度がCからBに変化していることから◎と評価しております。

以上です。

浜岡委員長 ありがとうございます。

只今、説明のありました盛岡南道路について質問などありましたら、よろしく願います。

宮原委員 3点あります。先ほどの課題のところ、ここの区間で信号交差点が多いという説明がありましたが、どうしてこの区間が多くなったのかという理由と、資料裏面の地図において、赤い破線でルートが描かれておりますが、県道120号線とオーバーラップしている部分や国道4号と破線がオーバーラップしている部分がありますが、これはどういう整備のイメージなのかという事と、県道120号から国道4号に直角に曲がっておりますが、どうしてここで曲がるのかという理由が分かりましたら、教えて下さい。

平井所長 質問ありがとうございます。

1つ目の信号交差点が多い理由ですが、都市圏が近くなってきますので郊外部より信号が多くなっております。

2つ目の図面の方ですが、オーバーラップとは全区間のことでしょうか。

宮原委員 点線で、県道120号のところに赤い破線が重なっているように見えるので、整備するイメージとしては県道120号が広がるのか、別に新しい道路が造られるのかという、整備イメージが分かりづらかったです。

平井所長 図面の左下に、標準横断図がついていますが基本的には、この規格で新しく整備していくことになります。

少し赤破線が伸びている箇所がありますが、矢巾スマート I C に直結する施設を造るというイメージになります。

浜岡委員長 そうしますと、県道 120 号の区間も利用することになりますか。

それとも、新規に立体交差のような形で上に走行する空間を造るのかというご質問だと思います。

平井所長 基本的には今の道路を利用して、この規格の道路を造ります。

宮原委員 分かりました。基本的には現道も活用しながら整備を進めて行くという事で、矢巾のここで曲がる場所は、スマート I C を意識してこの場所になっているという事でしょうか。

ありがとうございます。

浜岡委員長 小野澤先生、お願いします。

小野澤委員 国道 4 号と新しい道路が合流する部分についてお伺いしたいのですが、今回の説明の課題の 3 が、三次救急機関への搬送の向上に寄与するという事で指摘されています。岩手医科大学附属病院がこちらに移り、盛岡市民、あるいは県北地域まで含めた広いエリアでは、高度な医療が受けられることに希望を見出していることになりますが、先ほど見たように、盛岡市の方から患者が運ばれてくるということで、交通事故が多いことや、尋常ではないくらい信号が連続していて、ここを避けることが出来ても最終的に岩手医科大学附属病院よりも盛岡側で国道 4 号に合流すると、ここがボトルネックのようになってしまって、南部の方に混雑が移行するだけになってしまうのではという心配があります。

以前にも、伺ったかもしれませんが、特に国道 4 号の合流地点において混雑の緩和などの配慮の可能性があれば、教えて頂きたいと思います。

以上です。

平井所長 ご質問ありがとうございました。

まず、医療につきましては盛岡市が資料右側で北側になりますが、点線を通って来て国道 4 号に合流する前に細い線があり、病院に向かう車は分流して行きますので国道 4 号まで車が詰まるなどの心配は少ないと考えています。

それから、国道 4 号の混む位置が変わるだけではないというご指摘ですが、今の国道 4 号をバイパス化することにより、現道とバイパスに交通量が分かれやすくなり、整備後の交差点需要率

等も問題ないと考えております。

小野澤委員 ご説明ありがとうございました。

先ほど、宮原委員がどうしてもこんなに信号があるのかと疑問を感じられるのは当然で、この図では分からないのですが、国道4号線の沿線は非常に大きな住宅地や、商業施設の立地が進んだエリアであるため、信号が増えてしまっており、そこに目的のある方は南側までは行かずに、大回りをする方や医療機関に緊急で行く方が新しい道路を使えばその混雑が分散されるということを伺いましたので、非常に安心して必要性が高い事をあらためて確認することが出来ました。

ありがとうございます。

浜岡委員長 川崎先生よろしく申し上げます。

川崎委員 意見ではないのですが、お願いという事で1点申し上げます。

非常に広域的にも狭域的にも、今回の道路が整備されるところについては、ポテンシャルがある、需要が高そうなところに整備されるという事だと思います。

既に都市計画決定が終わっているのに市町村や都道府県と協議調整は終わっているかもしれないですが、もしやられていないとすれば今後整備するにあたり都市計画サイド、農振サイドと土地の規制に関する協議調整をお願いできればと思いました。

以上です。

浜岡委員長 ありがとうございます。

都市計画の段階から、交通渋滞をしないような道づくり、道のネットワークも考える必要があるというご趣旨で宜しかったでしょうか。

川崎委員 道路沿道における土地利用において、将来的な都市計画に禍根を残さないような土地利用規制、事業計画をまだやっていないのであればお願いしたいということです。

浜岡委員長 分かりました。しっかりと対策をお願いしたいと思います。

吉田委員 裏面の図面に現況の交通量が記載されており、国道4号は約20,000台~約35,000台とたくさんの車が流れていますが、一方で、国道46号は約33,000台流れています。

どうしてなのかと見ていたら、横で繋がる県道36号が約20,000台流れています。西の方は交通量が入っていませんが、インターアクセスもしていますので、これで横方向がかなり入ってくるのだと想像しました。

今回のバイパスは、この横方向の交通量は逃がせないで、本当に効果があるのかと感覚的に心配になりました。

国道4号の下り方向の混雑を2つに分けるのは分かりますが、一方で横方向から2万台も入ってきているので、それがかなり影響しているのではないかと思います。

もし、予測結果でこういうところがしっかりと解消されているという知見をお持ちでしたら、ご紹介頂きたいです。

浜岡委員長 いかがでしょうか。今、国道46号になっている区間でしょうか。

盛岡南インターから国道4号の盛岡南IC入口交差点までの区間の交通量が、28,000台あり、仮に新しいバイパスが出来たとしてもその区間の交通量が多いので思っているほどの効果は出ないのではないかと心配をされているという事だと思います。

平井所長 ご質問ありがとうございます。

ご指摘のありました交通量の数字につきまして、国道46号の方の交通量は整備がない場合に比べて、11,000台転換するという結果が得られております。

国道4号についても、整備がない場合と比べて約10,000台弱減ることは予測しております。

浜岡委員長 横方向の今の国道46号が、新しい赤破線の方に移行するので、今の28,000台が11,000万台減って約17,000台になるという事で、吉田先生が不安視されたところは問題無いというご回答であったと思います。

吉田委員 私が横方向と言ったのは、東西方向の県道36号です。

これが、約20,000台流れていますが、これは変わらないですね。

浜岡委員長 盛岡南IC交差点の国道4号から更に東側でしょうか。

吉田委員 20,000台というのは、インターアクセスして盛岡南インターから繋がっている緑のラインです。東西に20,000台流れているので、その国道46号は転換されないのではないかと思います。

浜岡委員長 宮古の方まで行くのであれば変わらないと思います。国道4号に出て、南北に移動する交通もあるので減りますという計算結果やシミュレーションの話だったと思います。

吉田委員 後で詳しく説明いただければ良いです。

浜岡委員長 私自身も国道4号を何回か走りまして、ひどい道路だと思いました。

往復4車線の道路ですが中央分離帯が無いので、先ほど小野澤先生が言われたとおり、沿道のお店に入る右折車が止まっていたりすると1車線使えなくなり、渋滞するなど非常に問題を抱えているのは確かだと思います。

国道46号を中央2車線のみ専用道のように、信号交差点が無いような形で整備されると嬉しいと思います。

そうすると、これで、新しくバイパスが出来て今の現道の国道4号の交通量が減ってくると、この問題も少し緩和されるのかなという感じはします。

ただ、中央分離帯を作るなど、対策は続けて欲しいという私の思いです。

今の状態から、交通量が減るから良いのではなくて、バイパスもすぐに出来るわけではなく時間が掛かりますので、その間に出来るだけ対策も考えて頂きたいと思いますので是非とも、前向きな検討を宜しくお願いします。

平井所長 ご意見ありがとうございます。今、先生がおっしゃったとおり、沿道施設への自由な出入りで交通が錯綜するという事は課題の一つとして認識しております。

盛岡南道路の整備とともに、今後の交通状況の変化や地域の意見も踏まえて、必要性を精査して行きたいと思います。ありがとうございました。

浜岡委員長 よろしく願い致します。

先ほど、吉田委員のご質問にありました県道36号のところですが、ここは、インターチェンジのアクセスや宮古に繋がる立派な道もあり、盛岡南ICを出てから宮古に行く道ということで、非常に走りやすい道になって欲しいという思いもあります。

盛岡南ICから宮古の方に信号で止まること無く行けるというのが、良い姿では無いかと思います。簡単にできるかという難しいかもしれませんがご検討頂ければと思っておりますので、よろしくお願いします。

いかがでしょうか、今、多くの意見を頂きました。

質問ということで、吉田委員から交通量は大丈夫でしょうかという話がありましたが、その点については、事務局でも交通量が減ってきて、渋滞も解消するという事で問題ないという話もありました。小野澤委員からも、この場所は信号が多くて大変だから何とかしなければならぬ区間という話もありましたから、この一般国道4号盛岡南道路につきましては、新規事業化する事が妥当だと決めさせて頂きたいと思いますが、いかがでしょうか。

宜しいでしょうか。ありがとうございました。

それでは、皆様の意見を踏まえて妥当という事で進めてもらいたいと思います。

よろしくお願いします。

4) 新規事業採択時評価

・一般国道7号 秋田南拡幅

浜岡委員長 それでは次の新規事業採択時評価となります、一般国道7号秋田南拡幅につきまして、説明よろしくお願いたします。

木越事務所長 それでは一般国道7号秋田南拡幅について説明いたします。資料4の1ページをご覧ください。

秋田南拡幅は、当該区間の整備により「交通容量不足による渋滞を解消し、速達性・定時性を向上」「交通容量の確保により渋滞を解消し、交通事故発生リスクを低減させ、安全性を向上」「物流効率化を図り、地域産業の活性化を支援」の3つを主な目的とし、新規事業化に向けて、本日委員会に諮らせていただくものでございます。

対象箇所は、図1に示すように秋田県日本海沿岸のほぼ中央部に位置しています。図2をご覧ください。本事業は、延長8.5kmの秋田南バイパスの2車線区間を4車線へ拡幅する事業になります。拡幅を計画している2車線区間は、南側の区間と北側の区間の二つの区間に分かれており、中央部の2.2kmの区間は平成27年7月に4車線で開通しております。2ページをご覧ください。起点は秋田市浜田、終点が秋田市川尻町となっております。国道7号は、日本海側の南北軸を形成する重要な路線となっており、当該区間は、秋田市を南北に縦断する国道7号の南側に位置しています。

本事業は、赤色の破線で示す箇所を2車線から4車線に拡幅する事業として計画しております。南側区間の3.3kmと北側区間の3.0kmの計6.3kmが事業区間になります。1ページにお戻り頂きたいと思っております。

「1. 事業概要」について、第3種第1級の4車線で設計速度は80km/hの拡幅事業でございます。また、本事業にかかる全体事業費は約110億円、計画交通量は1日あたり約19,500台を見込んでいます。

続きまして「2. 課題」について、当該地域が抱える3つの課題をご説明いたします。

1つ目は「交通渋滞による速度低下、冬期交通の信頼性」です。図3に示すように、当該区間は4車線区間に隣接したボトルネック区間となっております。本事業区間の最も北側に位置し、主要渋滞箇所にも指定されている臨海十字路交差点では、特に通勤・通学などの交通が集中する朝のピーク時には、著しい渋滞が発生している状況です。

さらに冬期間においては、吹雪等の視界不良や降雪による路面状況の悪化による速度低下、短期間の集中的な大雪時には、大型車のスタックやそれに伴う車両滞留など、交通に支障をきたす事象が発生しており、定時性の確保が課題となっております。

つぎに2つ目「交通事故の多発」になります。臨海十字路交差点は、図5に示していると

おり、東北の国道7号の中で、692件/億台キロと最も死傷事故率が高く、交通事故が多く発生している状況となっております。当該区間でどのような事故が発生しているのかを示しているのが図6になります。追突事故の発生割合が約6割と最も高くなっており、安全性に課題があります。

最後に3つ目「物流経路の円滑性」です。近年、秋田港の機能強化が進み、コンテナ取扱量は増加傾向にあり、秋田港から本荘由利地域への輸入コンテナ貨物輸送量の伸びも顕著になっております。その輸送量は、図7に示しているように、10年間で約3倍に増加しております。本荘由利地域で盛んな電子部品の製造の際に使用される化学工業品（化学薬品）の伸びが著しい状況となっております。図8に示しているように秋田港で荷揚げされた貨物を本荘由利地域へ輸送する際、当該区間を多くの車両が通行しており、地域の主要な物流経路としての円滑性が求められております。

続きまして「3. 整備効果」について説明いたします。

1点目は「幹線道路の速達性・定時性の向上」です。当該区間の整備により、交通容量が確保され、速達性・定時性の向上が期待されます。

2点目は「幹線道路の安全性向上」です。整備により交通混雑が解消され、交通事故の減少が期待されます。

3点目は「円滑な物流ルートとしての機能を確保」です。整備により物流の効率化が図られ、地域産業の活性化につながることを期待されます。

最後に費用便益分析結果について説明いたします。B/Cは2.8となっており、便益が費用を上回る結果となっております。また、経済的内部収益率は4%を上回り12.8%が見込まれております。

本事業については、収支に見合う効果が得られるという観点からも事業を実施する価値があると評価しております。以上で説明を終わります。

浜岡委員長 ご説明ありがとうございました。一般国道7号秋田南拡幅について説明頂きましたが、質問などございますか。

菊池委員 都市計画決定されてからだいぶ時間が経っていて、内部収益率もこれだけ高いのに、なぜこれだけの時間がかかったのかをご説明頂けたらと思います。

木越事務所長 こちら秋田南バイパスは、昭和50年に新規事業化されております。平成15年に全線2車線で供用したのですが、その後、平成20年度に中間部分の2.2kmの4車線化をする事業を立ち上げています。当時は4車線が都市計画上、必要だとしても一気にお金をかけて、4車線で作るというスタンスではなく、まずは2車線を作って、その後、必要になれば4車線化をしていくというやり方をしております。この当時は、全線2車線で供用後、平成20年度に、中央部分の区間だけが、渋滞や事故等の問題が発生してきたので、

この区間を先に4車線化が必要という議論を経て事業に着手しております。

その後、全後区間が渋滞や事故等、先ほど説明した課題が発生しており、整備の必要性が高くなったことから、本日、委員会に諮らせていただいたところでございます。

菊池委員 ありがとうございます。おそらく色々なご事情があるかとは思いますが、最初に中間部分の延長2.2kmの4車線化をして、前後区間が今回の箇所ですね。今の説明からすると、中央部分の渋滞が激しいことから、まずここをやりました。そうすると、4車線で挟まれた区間の渋滞が発生するというのは予想できるのですが、総合的に長期的な視点で計画出来なかったのかなと思います。残された区間を今回事業化ということで大変結構なのですが、もっとスピーディーに計画を回していけるようにして頂きたいと思えます。全く予想が出来ない渋滞の推移ではないと思えますし、色々なご事情があるかとは思いますが、やはり全体としての都市計画をされた以上は、どのようにして進めて行くかも、いろいろなところでご検討頂きたいと思ったところです。

木越事務所長 他の事情としては、秋田南バイパスの南側に下浜道路というバイパス事業が平成19年から始まっております。こちらもかなりのボトルネック箇所で、渋滞や事故の発生が心配されていたこともあり、秋田南バイパスの4車線化よりも、そちらを先にやらなくてはいけないという事情もございました。

浜岡委員長 資料1の4ページに大きな図がありますが、秋田南拡幅の起点付近から緑で示された(主)秋田天王線があります。これが旧国道7号で、過去に都市計画を精査した際に、新たに秋田南バイパスを将来4車線で設定、問題が大きくなった一部分を先行して4車化して、今回ようやく機が熟して、全線を4車線化にという流れになったということだと思います。

私のほうからも1つ質問よろしいでしょうか。終点の臨海十字路交差点ですが、秋田南拡幅が整備されると、4車線以上の多車線同士の交差点になりますが、一般的に4車線以上の道路が交差する場合は立体交差という話もありますが、交通処理は今の段階で決まっているのでしょうか？

木越事務所長 臨海十字路交差点は、秋田南拡幅供用後も平面での処理を考えております。国道7号、13号に関しましては、多くの渋滞ポイントがあり、こちらの渋滞を解消していくというのも課題ではありますが、その中でも臨海十字路交差点の渋滞状況を見てみますと、南バイパスの方向に最大2.1km、北側に最大1kmの最大渋滞長が観測されています。南側ではほぼ渋滞が発生しておらず、東側では350m観測されています。朝のピーク時の状況です。更に北側の混雑の状況ですが、7号北側から直角に曲がり南バイパスに入っていきます。右折レーンが2車線あるのですが、バイパスに入ってから、すぐに1車に絞り

込まれるので、2車線が有効に活用されているわけではなく1車線に集中している状況が見受けられます。右折車両が右折レーンに収まりきらず、直進車線にはみ出していることも渋滞の原因と考えられます。今回の4車線が整備されれば、流れが良くなり、混雑も解消されるのではないかと想定しております。また、将来交通を用いて交差点の混雑状況について確認を行っております。4車線となった場合でも、交差点需要率は0.9を下回っており、現状の平面交差点形状での交通処理が可能との試算結果となっております。供用後の交差点の混雑状況を見て、必要に応じて対策を検討していきたいと思っております。

浜岡委員長 分かりました。現在は道路を拡幅し4車線にしていくことで、今後立体化するかどうかは、その後からでも対応可能で、同時に実施しなければいけない訳でもないため、開通状況を見ながら、立体化への着手を決めていくということで理解いたしました。どうもありがとうございました。

宮原委員 計画されている勝平はまなすトンネルについて、トンネルとして計画しているということだと思うのですが、地形的に川と海の間には挟まれた区間で、地形的にもトンネルを掘る必要がないよう思うのですが、ここをトンネルで計画される理由について教えてください。

木越事務所長 この勝平はまなすトンネルに関しましては、4車線で完成しております。トンネル上にはゴルフ場があり、ゴルフ場の改変を極力避けるため、トンネルで計画していません。既に施工済ですが、2ページの左下に横断面図を示しているとおおり、土被りも薄いので、一般的な丸いトンネルではなく、ボックスで作られています。

宮原委員 もうすでに出来ているのですか。中村トンネルも同じですか。

木越事務所長 こちらも出来ています。

宮原委員 分かりました。ありがとうございます。

浜岡委員長 その他いかがでしょうか、よろしいでしょうか。

皆様方のご意見を聞いて、どれも否定的な意見ではなかったと思いますので新規事業化について妥当と判断したいと思いますがいかがでしょうか。皆様ありがとうございました。

それでは、一般国道7号秋田南拡幅、妥当ということで進めていただきたいと思いますので、よろしく申し上げます。

5) 新規事業採択時評価

・一般国道398号 石巻バイパス（沢田工区）

浜岡委員長 それでは最後になりますが、新規事業採択時評価となります一般国道398号石巻バイパス沢田工区について説明をよろしくお願い致します。

中尾所長 はい、仙台河川国道事務所でございます。どうぞよろしくお願い致します。

資料5を使って説明させていただきたいと思います。先ず1ページ目をご覧ください。資料の上部に事業の目的を整理しております。まずは道路冠水をしてきた実績のある場所として、そうした事による通行止めを解消する、それによって広域迂回をしないで済む道路ネットワークとしての信頼性を確保するということが1つ目の目的でございます。2つ目には三次救急医療機関へのアクセス性を確保することで医療活動を支援する、これが2つ目の目的でございます。3つ目としては、三陸沿岸道路と沿岸部を結ぶ道路ネットワークのアクセス性を改善することで、地域の水産業や、観光を支援することを目的として掲げております。

次に事業の概要について説明します。

事業箇所としては図1に赤丸で示す通り、県内の沿岸部に位置しております。図2のほうに拡大した地図がございますけれども、石巻バイパスは、全体で約12キロの長さになりますが、これの西側の区間、南境工区、大瓜工区については、県によりすでに整備がされております。残りの沢田工区5.8キロについて、今回ご意見を伺いたいと思っております。3種2級 2車線道路 設計速度としては、時速60キロメートルを考えております。全体の事業費としては約240億円、計画交通量としては1日6,000台を見込んでおります。

裏面をご覧ください。石巻バイパス沢田工区の起点は、石巻市の真野になります。ここから西側は、先程申し上げましたように、すでに整備をされている状況です。ここから右のほうに向かって、沢田工区、バイパスを延ばしていくわけですが、まずは県道稲井沢田線に並行する形で整備をしまして、そこから先の山側はトンネルで抜けていく、そして国道398号に擦り付けるといった整備内容です。この赤線のバイパスは今ありませんので、今の道路利用としては、県道稲井沢田線を利用する形になりますが、線形不良箇所があります。また、国道398号、現道の黒い線には、過去に道路冠水をした実績があります。そうした課題がある状況です。

表面にお戻りください。今抱えている課題について説明します。

先ず1. 道路ネットワークとしての脆弱です。国道398号は、女川と石巻を結ぶ唯一の幹線道路ですが、急峻な地形にあることから、図3にありますように、海岸線沿いの低い場所を通る状況でございます。こうしたことから道路の冠水リスクが高く、過去10年振

り返ってみますと、4回道路冠水を繰り返しております。東日本台風の際には、写真1にございますように、道路が冠水いたしまして、合計で約17時間、道路が全面通行止めになった状況でございます。これによって、図4に示しましたように、通常ですと青いルートで行き来できるところが、緑色の線ですとか、オレンジ色の線で示しました広域迂回が生じました。これは時間・距離にして、2倍から3倍の迂回になります。さらに資料には書いておりませんが、この広域迂回について、国道398号自体は計17時間全面通行止めしましたが、広域迂回の路線でも被害が生じておりまして、これよりも、ずっと長い間通行止めがされており、復旧にも時間がかかった状況でございます。そうしたことから、この青いルートの脆弱性を改善することが、喫緊の課題だと考えております。

また、2. 三次救急医療機関への救急搬送の観点からの課題です。女川には医療センターがありますが、重篤患者の受け入れは困難な状況です。そのため、石巻の三次救急医療機関に搬送する必要がありますが、図5に示すように、先程説明させていただきましたが、線形不良区間がありますし、この該当する区間、4年間で25件の事故が発生しております。患者を安静な状態で搬送することや、安全に患者を搬送することに非常に課題を抱えている状況です。

次に3. 物流、観光面からの課題です。女川は水産業が盛んで、図6に示すように養殖ギンザケは全国で一番の収穫量を誇っております。また、図7の右側の写真に示すように、復興まちづくりを進めてきております。駅前の商業エリアは、非常に主要な観光拠点になっております。このような中、裏面の地図に示すように、石巻バイパスの区間は、幅員狭小8メートル未満であり、大型車がすれ違いに非常に課題がありますし、先程申し上げましたように、道路冠水、あるいは線形不良区間がある、そうしたことから、養殖ギンザケの鮮度をしっかり確保した輸送、あるいは周遊観光を促進して、女川にも人に来ていただく、賑わいを作るためにも、女川周辺へのアクセス性改善に課題があると考えております。

次に整備効果になります。この事業を実施することで、先ず効果の1になりますが、道路ネットワークの信頼性を向上できる、道路冠水による広域迂回を解消できるものと考えております。

効果の2になりますが、女川から石巻への救急医療搬送を支援できるようになるというふうに考えております。

効果の3になりますが、女川から三陸沿岸道路への輸送・移動時間を短縮することで、地域の産業観光を支援できるものと考えております。

次に費用便益の分析結果になります。B/Cは1.5、経済的内部収益率は6.3%で4%を超えており、収支として成り立つものと考えております。

以上の観点から、事業として実施する価値があると考えております。費用便益分析までの説明は以上になります。

柏課長 続きまして道路ネットワークの防災機能評価の内容について、説明します。

今回改善したペアについては1つです。脆弱度については、整備前、整備後共に変わらずDとなっております。この理由としては、当該区間以外の箇所において、一部津波浸水区域がありますので、共にDランクと変わりません。一方で、先程説明があったように既存の浸水区間を回避するルートになっておりますので、累積脆弱度については改善する結果になります。改善度については、線形不良箇所を解消して、スムーズに通れるようになりますので時間短縮効果が図られるため、通常時0.08という結果になります。

最後の評価になりますが、脆弱度ランクが整備前、整備後は変わりませんが、累積脆弱度の変化量に改善がみられますので、○と評価しております。以上です。

浜岡委員長 ご説明ありがとうございました。一般国道398号石巻バイパス沢田工区について、質問などございましたら宜しく申し上げます。

吉田委員 国道398号石巻バイパスⅢ期沢田工区の整備に関する検討委員会に参加しておりましたので、少し私の観点から話をさせていただきます。今ご説明頂いた様に、この道路は女川町に繋がる唯一の幹線道路でありまして、産業面それから生活面に無くてはならない。図上で見たこのルートを造ろうとすると、やはり裏面の横断図にありましたが、地形のそれから地質も工事もかなり難しい条件という事で、その難しい工事を県ではなくて、権限代行で国にお願いしたいと言う事で困っていたと言うか、必要性はもちろんですけれども、かなり難しい事になっている。それで本当にその女川町、復興の途中でありますけれどもこの水産の町が持続していくためにはこの道が必要ですので、是非お願いしたいと思います。以上です。

浜岡委員長 女川地区にとっての必要な道路だと言う事で是非とも整備を進めて頂けるようにという御意見だと思えます。その他いかがでしょうか。

私から質問させて下さい。裏面の拡大図を見ると、終点側は今建設中でしょうか。オレンジの点線区間、橋の区間と連続するのかどうか、どの様な形になりますでしょうか。

中尾所長 国道398号の現道になりますが、浦宿駅の近辺で道路冠水する箇所があります。そのため、県の事業になりますが、この石巻女川線の整備が進められてきておりまして、この浦宿工区は今年度内に開通予定になっております。これが開通することで、道路の冠水を避けたルートとして成立しますし、権限代行で整備する事になれば、石巻バイパスと合わせた路線として、これまでの課題が解決できると認識しております。

浜岡委員長 陸続きで行けるということですね。非常にいい道になるのではないかと感じました。ありがとうございました。その他皆様方いかがでしょうか。菊池委員お願いします。

菊池委員 菊池です。今回は権限代行で上がってきている案件ですので、このルート帯案の検討など細かいところが記載されていないので、少し丁寧にご説明して頂ければと思っ
ている次第です。個人的な話になりますけど、震災以降は継続的に女川で調査をしておりまし
て、この道は本当はかなり頻度で利用しており周辺状況もよく理解していると自分では
思っております。今回のこのトンネルを使ってかなり東の方に抜けて来るのですが、参考資
料の方を見させていただくと、第1案と第2案と2つの案がありました。確かにここのヘア
ピンカーブは十分わかるのですが、もう少し他の案を検討できなかったのかというのが、個
人的に思っているところです。第2案にすると、やはり地盤の問題や非常に高度な技術が必
要になってくる訳で、でも第1案にするとその冠水地点とかと言うのを避けられない、そこ
をどういう風に比べるのか、なんか2つの案だけで本当に十分な議論が出来たのかと、もし
その高度な技術が必要でと言う事であればもう少し右側の浦宿の方につけても良かったの
ではないかと思えます。結構ギリギリのところ国道398号に合流する形になっている
様にも思えます。代替案の検討課程について、少し詳しくご説明して頂きたいと思った次
第です。

浜岡委員長 はい、いかがでしょうか。

中尾事務所長 参考資料にありますように、大きくは2つの案について検討されておしま
す。検討段階では実はもう少しいろんな案があって、選んだ上でこれが最終比較されてい
るわけですが、菊池委員からありましたように、案1にしますと道路の冠水箇所を必ずしも避
けずに現道を利用する。ただ道路を嵩上げ盛土して整備するので、国道398号自体の課題
は解決できますが、地域として浸水被害を拡大する恐れがあるということ、或いは国道39
8号を相当な期間交通規制をして工事を進めなければそもそも成り立たない事業になるの
で、これよりも案2を選んだ状況です。また、案2が何故ここで現道の国道398号に擦り
付ける形になっているのかと言いますと、それは先程ご説明させていただいた石巻女川線
の整備が進んでおり、これとの連続性の観点からこれが合理的ではないかという事で整理
をしてきたところがございます。

菊池委員 はい、分かりましたありがとうございます。是非次回以降、権限代行案件に関
して、少し詳細な資料などを付けて頂ければ理解が進むと思っておりますので今後よろし
くお願いします。

もう一点ですが、どこまで議論されたのかと言うのが少し気になる点で、第2案ですとこ
ちらの資料5の裏面を見てもトンネル区間があり、事前説明の時は地盤の問題もあるとい
うふうに伺っております。という事は高い技術が必要でこれを建設したとしてもライフサ
イクルと言いますか、こういう地盤の所にトンネルを造るわけですからライフサイクルの
問題とそれからメンテナンスの問題と言うところで、おそらく積み上げている事業費以上

の対策が今後必要になってくると思いますが、そのような議論もされていたのでしょうか。

中尾事務所長 現状のように、トンネルを採用して技術的に難しい軟弱・脆弱な箇所の施工をする。それと比べますと例えば先ほどの捨てた案になりますが、早くに現道に擦り付けて、嵩上げ盛土をするだけの対応で終わるわけです。ただ、早くに現道に擦り付けて、嵩上げ盛土はする案を採った時に、山側から少し海側を通るルートになるため、トンネルとトンネルの間を橋で繋ぐ必要がある。橋の建設にも事業費がかかると言う事で、事業費の比較をした時に実は捨てた方の案と今回採用した方の案はそれほど変わらないことが確認されております。そうしたことから、総合的に見て今選んでおりますルートの方に決定した経緯があります。

浜岡委員長 権限代行になる場合は先ほど菊池委員が説明されましたけれども、私達から見ても初めてですので、もう少し説明資料を増やすということも重要かもしれませんので、そのあたりご検討頂ければと思います。

その他、ありますか。

菊池委員 委員の方々に理解して頂きたいのですが、この国道398号の下側にあるのは、実は内海で津波被害は無かったのです。右側の女川港の方は当然津波の被害ありましたが、津波によってここが壊滅というのは無くて、要はここでの水害は山からの大雨の時の水害ということを補足しておきます。

浜岡委員長 よろしいでしょうか。それでは、この一般国道398号石巻バイパスについても、女川にとって重要な必要な道路と言う説明もありましたが、妥当であると言う事で進めて行くよう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。

それでは石巻バイパス沢田工区新規事業化については妥当であると判断させていただきます。

浜岡委員長 以上で、新規事業採択時評価についての審議が終わりましたが、全体を通して何かありますか。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ことによってよろしいでしょうか。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、事務局より何かありますか。

柏課長 議事概要については、速やかに作成し、委員長に確認して頂いた上で、公表したいと思っております。詳細な議事録については、後日、委員の皆様にもメール等で送付させて頂

き、それぞれご確認頂きたいと思っております。

浜岡委員長 議事録については、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頂きたいと思えます。

以上で、本日の議事を終了します。議事進行を事務局へ返します。

司会 浜岡委員長、並びに委員の皆様方におかれましては、長時間にわたり大変ご丁寧にご審議を賜りまして、誠にありがとうございました。

なお、今回、新規事業採択時評価としてご審議いただいた「一般国道4号（下北半島縦貫道路）野辺地七戸道路」、「一般国道4号 盛岡南道路」、「一般国道7号 秋田南拡幅」、「一般国道398号 石巻バイパス（沢田工区）」については委員長にご確認いただいた議事概要を、本省事業評価部会に報告いたします。また、本省で行われます事業評価部会でも同様にご審議いただく予定であることを申し添えます。

以上をもちまして社会資本整備審議会 道路分科会 第37回東北地方小委員会を閉会いたします。