

社会資本整備審議会道路分科会 第3回東北地方小委員会

【 議 事 録 】

○報 告

- 1) 「東日本大震災」の対応について
- 2) 「三陸沿岸道路」等のルート具体化の経緯について
- 3) 「三陸沿岸道路」の新たな考え方について

○議 事

- 1) 計画段階評価（2回目）
 - ・日本海沿岸東北自動車道（二ツ井白神～あきた北空港）
- 2) 計画段階評価（1回目）
 - ・東北中央自動車道（福島～霊山）

○その他

○報 告

1) 「東日本大震災」の対応について

○大滝委員長 報告からということで、今回は3項目あります。まず最初の1つ目の東日本大震災の対応について、事務局より説明をお願いいたします。

○事務局 今般の東日本大震災の東北地方整備局としての対応についてご説明いたしたいと思っております。

震災の概要はもう皆様ご存じのとおりでありますけれども、東北の地図がございましてけれども、マグニチュード9.0を初め何回かの余震もあったということで、最大震度7、これは宮城県の栗原市で観測されております。

津波高、これは遡上高というのはもっと大きいところがございますが、ここで申し上げたいのは相馬ほか、地震が14時46分に起こりましたから、それから早いところで30分ぐらいで大きい波が来ているということでございます。

大震災の対応でございます。通常はこれはご存じのとおり、白抜きの部分、発災があつて、応急復旧、緊急復旧があつて、それで本復旧、元に戻すという形で流れていくのが常なのですが、今回のような大きな災害になりますと、まず啓開、道路啓開、これは瓦れきで埋まった道路をまず開けて、自衛隊や警察、救急車が通れるようにするという作業ですけれども、この啓開がありました。それから、本復旧があり、最後この復興がございます。そういうポイントがあるということ。それから、我々はハードを中心に仕事をしているわけですが、今回はこの下に書いてあるような自治体や被災者の皆様の支援も直接にやるということになりました。

これが先ほど局長からお話がありました当方の災害対策室でありまして、青い服を着ているのが幹部でございます。テレビがあつて、ここで例えばヘリコプターの映像とか、あるいは本省の大臣とのやりとりをこのテレビだけでやります。小さい画面が幾つかあると思っておりますけれども、これが各地区の道路や河川の状況をカメラで映す映像でございます。ただ、このときは地震直後でございますので、画面が青いところがあると思っております。あれはやはり津波なりでカメラが壊れてしまって映っていないということでございます。

これも同じ画面で、幹部の後ろにたくさん人間がいると思っております。ここに例えば道路班、河川班、いろいろな班がありまして、そこで災害復旧の作業をしております。緊急のときには1カ所に集まって作業をするということになってございます。

我々の庁舎自身も随分被害を受けました。これは宮城県の気仙沼にある国道の出張所でございますけれども、海の近くだったものですから、このような状態で全く使い物にならない状況。ただ、職員は無事でございました。

これは先ほど申したように、こういう形で大臣と本省とやりとりをしているという絵でございます。

被災直後から、先ほど言った道路の啓開をするということになりました。東北の地図が右側にございますが、今回太平洋地区が八戸からいわきまで大きな被災を受けたわけでございまして、当然ながらここを通っている国道45号とか国道6号もなかなかすぐ使える状況ではありませんでした。ただ、内陸は比較的無事だったものですから、内陸の国道4号なり東北自動車道から横軸にまず道路を通れるようにしたと。この形がくしの歯のようだったものですから、「くしの歯作戦」と命名をしまして、これの道路啓開なり簡単な復旧をすることを、まず最初の1週間でやったということでございまして、3月11日以降3月18日までにかけて16のうち15ルートを開通したと。1ルートについては、これは原発の警戒区域の中だったものですから、まだ啓開ができていないということでございました。

実際の現場の直後、これは陸前高田市内ですけれども、こんな状況です。この黄色い服を着ているのが三国と背中に書いてあるんですけれども、これは三陸国道事務所、うちの職員です。左隅にいるのが建設業者の方だと思いますが、最初は道路がどこにあるかもわからない状況。この中をああい機械を使いながら、まさに道路を開通していくということであります。

だんだんこんな形で開けてきたと。ただ、なかなか我々だけではできない作業でございまして、真ん中に立っているのが自衛隊、その横が警察です。3者で連携しながら瓦れきの処理を、まずはどけるということをお願いいたしました。

道路の話だったのですけれども、実は我々陸海空ありまして、これは仙台空港です。左側の写真が津波で水没している写真です。これをまず河川の持っているポンプで、まずは水を抜きました。その結果、右のように水を抜かしまして、3月17日より解消したわけでございますけれども、空港も再生に至ったということでございます。

港湾です。港湾は港の中にやはり瓦れきが大量にありまして、大きな船が通れないことになります。それで、先ほど道路の啓開と申しましたけれども、ここでも航路啓開という言葉があるということだそうですが、太平洋側の10港でこの啓開をさせていただきました。

以上のまとめでございますけれども、陸、空、海ということで、陸は15ルートの啓開、空

路は空港、海路は先ほどの10港について啓開をしたということでございます。

啓開が比較的早くできて、1週間程度でできたということだったのですが、これは先ほど申しましたように、橋梁の耐震補強は阪神淡路以降粛々と進めておりまして、それで内陸部、結構震度的には6とか7もありましたから強かったのですが、内陸部の被害は非常に軽微でした。ただ、津波で海岸部が壊滅したということでありました。そういう意味で、内陸は耐震補強で被害が小さかったのかなと考えております。それから、先ほど申しましたように、くしの歯、横ルートというのは実はたくさん無数に道路があるわけですが、そのうち主要なこの16ルートに絞って作業を集中したということも、比較的早くできたのではないかと思います。最後は、やはり災害協定で事前に建設業者の方にここはここ、あそこはそこ決めておいたのですね。ですから、自動的に業界の方が現場に駆けつけていただきまして、道路啓開をしていただいたということもうまくいったのかなというふうに思っております。

ここから少し内容が変わります。先ほど最初に申しましたとおり、自治体の皆様や被災者の皆様の支援を国土交通省として、東北地方整備局として今回随分やらせていただきました。具体的には、この1から5まであります。以下個別に説明します。

最初に、TEC-FORCE、これは技術者部隊です。やはり我々道路、河川もそうなのですが、それ以外にいろいろな公共施設が今回被災を受けているわけで、なかなか町では町自体が被災を受けているものですから大変な状況で、国交省の職員を派遣いたしました。発災翌日には8名、3日目から200名レベルで職員を被災現場に行かせまして、東北というよりは全国から、東北の職員はどちらかというと我々自身も結構忙しかったものですから、近畿とか北陸とか各方面からTEC-FORCE技術者に来ていただきまして、こういう調査をさせていただきました。

それと同時に、まずは通信が当時全く不能でした。携帯もつながらない、NTTももちろんつながらないという中で、衛星電話とか衛星通信車、衛星通信車というのはもうセットになっていて円盤もついていると思いますけれども、衛星とのやりとりができるということになります。それから、排水ポンプのような、津波の直後ですから排水ポンプ車などのこういう機械類は、地元支援ということで配置をさせていただきました。

この機械も、東北の機械もございますが、その他の整備局から全国から動員をして配置をさせていただきました。

リエゾンという、聞きなれないかもしれませんが、フランス語だそうで橋渡しということだ

そうです。要するに、機械だけではなくて人も各市町村に送らせていただきまして、情報のやりとりをさせていただきました。これも全国から動員をしてやらせていただきました。

ということになると、いろいろな情報が整備局の方に入ってきました。道路や河川の復旧ということよりも、やはり災害直後は写真にあるようなこんなものを何とかしてほしいという悲痛な要望がたくさんありまして、我々としては大臣からとにかく省庁の枠を越えて全部やれというご指示もあったものですから、仮設ハウス、これは庁舎の一部になったり、トイレあるいは避難している方のテント、このようなものも全国から調達をいたしております。

これは調達のリストであります。ガソリンとかいろいろなもの、食べ物もございます。埋葬箱も、これは棺桶のことですけれども、こんなことの対応もやらせていただいたところがあります。

ホームページに臨時掲示板というものもつくりまして、ここでは直接首長さんから書き込みをしていただいて、そういうニーズも把握させていただいたということでもあります。

以上、被災直後のいろいろな対応について説明させていただきましたけれども、ここからは道路の関係で若干ご紹介させていただきます。これは岩手県の三陸縦貫自動車道釜石山田道路です。震災の1週間前に開通したほやほやの道路だったのですけれども、それはこの赤い区間になります。緑色の区間が浸水区域。これは鶴住居地区が浸水しました。両石地区というところでは国道45号自体が通行止めになってしまったということで、鶴住居地区の皆様が三陸縦貫自動車道釜石山田道路の方に避難していただきました。最終的にはこの道路そのものの上によじ上っていただいて、そこで津波から命を守っていただいたということでもあります。さらには、そこにたまたまトラックが何台か通ったものですから、小学生でしたけれども、そのトラックに乗って南側の避難所の方に避難していただきました。非常に寒いときでしたから、そういう意味で非常に人命救助にもこの道路は役立ったのかなというふうに思います。

これは仙台市内の仙台東部道路という高速道路であります。左上の写真がちょうど津波でやられているのですけれども、この盛り土の道路が津波を一種せき止めるような役割を果たしました。水自体はこのボックスを通して抜けていたと思うのですが、瓦れき自体がこれをとどめたということでありまして、下側の写真がそれです。海側の方に瓦れきがいろいろあると思います。水が引いた後の写真ですけれども。ただ、市街地側、右側の方は被害が少なかったということでもあります。また同時に、この道路自体も盛り土ですから、右上の写真ですけれども、一般の住民の方が230人ほどと書いてありますけれども、津波が来たときにこ

ここに避難をされたということもございました。

また変わりますが、太平洋側の被害について、太平洋側についていろいろな県、NEXCO連携してやったわけですけれども、一方で日本海側の皆様の方からのいろいろな支援もいただいたわけであります。これはその量の数字だけですが、例えば酒田港取り扱い、震災の3月4月では約5割増えたということ。また、国道113号は、日本海側から太平洋側に抜ける国道ですが、この交通量も2倍以上増えているということもありました。当時除雪が非常に大変だったわけですが、これらも県などと協力しながら除雪をしっかりとやったところでもございました。

これも同様に日本海側の各市町村から太平洋側の市町村の皆さんのところに、市町村同士の連携も随分進んだようでもございます。ちょっと宣伝じみて言いますが、当然こういう道路を通過して、皆さん太平洋側に「くしの歯」で行かれたということだと思います。

市町村の復興支援チーム、今までは復旧の話だったのですが、これは復興です。今後の復興をこれからやっていかなければいけないということだと思っておりますが、これは市町村が主体になろうかと思っております。あるいは全体を束ねる県も主体だと思っておりますけれども、それに合わせまして、国土交通省としましても一緒になって支援し、復興の勉強、検討をしているところでございます。国土交通省東北地方整備局の中にもチームをつくりまして、データの提供とか、技術的支援なども今行っているという状況です。

その中の一環として、まちづくりサポートマップというのをつくりました。少し小さくて見づらいですが、青い点々が三陸縦貫自動車道の予定路線だと思います。それから、黒いのが今回の津波浸水区域。それ以外に、右側に書いてありますけれども、明治三陸地震、昭和三陸地震、チリ地震の浸水区域などもマップに落として、その他のいろいろな情報も落としまして、市町村にこれをお配りして、今復興の計画の土台として使っていただいているというふうに思っています。

最後でありますけれども、教訓としまして、組織の意志統一、情報共有をみんなでしなければいけないと。さっき災害対策室の写真がありましたけれども、みんなで共有して、整備局長以下指揮命令系統でしっかりと動いたということ。それから2番で、高耐性と通信の確保。やはり簡単に壊れない、通信もしっかり確保されないと、復旧、復興に対して大変な支障があるということも改めてわかったところであります。3番としましては、関係機関との連携。これは県、市町村はもちろんですが、自衛隊、海上保安庁、NEXCOなどとの連携も極めて重要だということでもあります。4番で全国組織、東北地方整備局は地方出先の機関であり

ますが、先ほど申しましたTEC-FORCE、リエゾン、機械、これもやはり全国の被害が全くないところから融通ができるということで、今回は非常に役に立ったのかなというふうに思います。最後は、業界の皆さんとの連動。くしの歯作戦では、一夜で15チームが結成されて、道路啓開に当たったということでありました。

早足ですみません。以上、東日本大震災への対応についてご報告をさせていただきました

○大滝委員長 ご説明いただきましてありがとうございます。

それでは、今の報告に関しまして質問等がございましたら、委員の皆様方からお願いしたいと思っております。

○泉山委員 質問というわけではないのですが、私、八戸なものですから、津波も来まして、比較的津波被害はあったのですが、早く段取り組んで皆さんが応援してくださったおかげで、早く復旧ができたのではないかと考えております。また、久慈から野田村の方、私の娘もボランティアで行ってお手伝いさせていただいたのですが、私は行きませんでしたけれども、やはり三陸縦貫自動車道の必要性というのは、今までどちらかというところと切れて全然動かなかったのですが、この必要性というのは本当に今回の地震災害で改めて必要だなというのを実感しました。また、これからの復興ということも考えると、さらに頑張ってください、早く早くつくっていただいて、復興の役に立つ強力な武器になるのではないかなというぐあいに考えますので、整備の方をお願いしたいなと思っております。これを見て大変強くそういう印象を持ちました。質問でもないのですが、本当にご苦労さまでしたということであります。

○坂本委員 今、泉山さんがおっしゃられたのと同じような話ですが、今回の整備局さんの対応、非常に道路の啓開に関してのスピード、それからリエゾンとかTEC-FORCEとか支援の幅広さ、ありきたりな言い方になるかもしれませんが、非常に感銘を受けたと思っております、本当に日ごろ蓄えた底力を発揮されたのではないかなというふうに思っております。

それから、さまざま今回の震災の後で高速道路とか道路の再評価みたいなものがなされて、私ども東北経済連合会も従来から高速道路については早くつくってくれという話をしてきたのですが、今回の震災を契機に、一つ言えば例えばリダンダンシーとか、そういう意味での必要性がさらに理解されたのではないかと思いますので、私ども東北経済連合会としてもさらに道路の建設の要望といいますか、促進の活動をしていきたいなと思っております。

○大滝委員長 私も今お二人の委員の方々がおっしゃられたような形、特に最後に教訓という

ところで五つの点にまとめられていまして、特にすばらしい活動については今お二人のお話のあったとおりだと思います。

それから、今のプレゼンテーションの中にも出てきましたけれども、それぞれの地域の建設業界の皆さん方と日ごろから非常にしっかりとした連携を組まれていたということで、これは非常に地味な活動だったんですけれども、今回のような大震災、大災害に遭遇してみて、改めてこういう日ごろからの地味な連携とか活動というのが大きな成果をもたらしたのではないかなというふうに、私は非常につくづく感じました。幾らすばらしいシステムを持っていても、多分日ごろの体制というか、日常のいろいろな備えみたいなものを越えたところで、いきなり震災モードになって違うことをやるというようなことはできないはずなので、改めて日ごろからきちんとやっておくということの重要さということがあったのではないかと感じています。

そういう意味で、いろいろな意味で整備局の皆さん方に敬意を表したいと思っていますし、それから、とはいえやはりいろいろ問題もたくさんあったわけで、ぜひ今の教訓というのはいまうまくいったということもあると思いますし、それから反省しなければいけないことというものもたくさんあると思いますので、そのところをしっかりと整理された上で、さらにまた対応を強化していかれることが大切かなと私は感じました。

○泉山委員 今日には人数が少ないから、少しお話ししなきゃだめかなと思ひまして。これは東北地方整備局さんのお仕事とは直接結びつかないとは思いますが、今回の震災でやはり物すごい働きをしたのは米軍なんですね。八戸の場合も一か八かといいますか、海岸線に面したところが津波をかぶったわけです。その地区は、もうじいちゃん、ばあちゃんしかいないんですね。みんな災害復旧とかこっちの方で来てしまっ、その地区の瓦れき処理、すぐ米軍が来て、重機を持ってきてばたばたと片づけてくれた。米軍がいなければ片づかなかった。そういう点で、米軍の方々が片づけてくれたことが大きくて、地域の方々も大変感謝している。

それから、八戸の港、瓦れきの処理についても米軍の力がなければ、あんなに早くは片づかなかったというようなことも耳にしていますし、そういった点でここには一切書いていませんけれども、そういう海外からの応援、助っ人といいますか、今回は物すごい米軍の世話になったというのをやはり記録しておくべきではないかなと思います。簡単ですけれども、別にそれに対する答弁も何も要りませんけれども。

○大滝委員長 それでは、特にご質問ご意見がなければ、最初の東日本大震災の対応について

というのはこのくらいでよろしいですか。ありがとうございました。

それでは、続きまして二つ目の報告、三陸沿岸道路等のルート具体化の経緯について、説明をお願いしたいと思います。

2) 「三陸沿岸道路」等のルート具体化の経緯について

○事務局 先ほどご議論でもいただいております三陸沿岸道路等のルート具体化の経緯についての取り組みについてご紹介させていただきたいと思います。

まず資料2でございますけれども、こちらは現在作業しておりますルートの具体化までの状況でございます。まず、政府の東日本大震災復興構想会議でございますけれども、そちらの方で地域活動を支える基盤強化として、三陸縦貫自動車道等緊急整備に関するご提言をいただいております。これは6月25日のことございました。その後、国土交通大臣の方からも三陸沿岸地域の復興のリーディングプロジェクトとしての三陸縦貫自動車道等の早期整備、あるいは早期のルートの具体化についてご指示がございまして、次にございます三陸沿岸道路のすべての未事業化区間につきまして、早期のルートの具体化を図るために、まず道路が通るおおむねの範囲を公表いたしまして、地域のご意見をいただきながらおおむねのルート及びインターチェンジを提示した上で、8月中を目途にルートを確認するという作業に着手いたしております。

右側が位置図でございまして、三陸沿岸道路約360キロございます。そのうちの未事業化区間は約150キロでございますけれども、その11区間につきましてそれぞれおおむねのルートの位置を提示し、かためていくという作業を行ってございます。また、縦軸のみならず、横断軸と言われる東北横断自動車道釜石秋田線、東北中央自動車道（福島～相馬間）に関しても、同様の作業を行ってございます。こちらも復興構想会議におきまして、太平洋沿岸と東北道をつなぐ横断軸の強化についてご提言をいただきまして、また大臣のご指示もいただきながら未事業化区間につきまして早期のルートの具体化を図る作業に入っております。先ほどの三陸沿岸道路と同様8月中を目途としたルートの確定作業を行ってございます。具体的な区間は右側にございます。例えば釜石秋田線でございますと、2区間未事業化区間がございまして、①釜石西～釜石と②遠野～遠野住田間がございまして、また、下側の東北中央自動車道でございますけれども、赤字で書いております③相馬西～相馬、④阿武隈～阿武隈

東につきましては、この作業を進めているところでございます。また、今日ご審議いただきます⑤福島～霊山の区間でございますけれども、こちらも同じ未事業化区間なのですが、福島の市街地を通る区間でございまして、こちらは道路が通るおおむねの範囲をまず絞り込んでいくという段階でございまして、この絞り込む作業に関する、本日計画段階評価のご議論をいただきたいと思っております。

続きまして、このルートの具体化の作業の経緯でございます。代表的なものでございますけれども、まず7月に道路が通るおおむねの範囲ということで1キロの幅で大体この辺を道路が通りますと、おおむねの範囲を提示しております。それに対しまして、市町村、住民の方から意見をいただきまして、8月中旬ごろにおおむねのルート、インターチェンジの位置の提示ということで、もう少し500メートルの幅に絞った形で提示をさせていただいてございます。現在は、また住民の方、市町村の方のご意見をいただきまして、最後のルートの確定の作業に入っているところでございます。

こちらが具体の例でございまして、まず7月にお示しをいたしました、7月1日に公表した歌津～本吉間の例でございます。このように1キロの幅でまずは道路が通るおおむねの範囲を示してございまして、真ん中の丸で囲っておりますけれども、道路が通るおおむねの範囲の考え方ということで、当方の考え方を示させていただいております。それに対しましてご意見を伺うという形で進めてございまして、こちらが8月5日に公表しているものですが、同じく500メートルの幅にルートを絞り込みまして、青の点線で囲っておりますけれども、おおむねの出入り口の位置を表示しております。それに対しましても、道路が通るおおむねの範囲に関するご意見をいただきまして、そのいただいた結果に対してこういったルート及び出入り口の考え方ということで示させていただいているというものでございます。

以上がルートの具体化の経緯でございます。

3) 「三陸沿岸道路」の新たな考え方について

○事務局 次に、今行っております三陸沿岸道路の新たな考え方についてということでご紹介させていただきます。

まずその前に、後ろの方につけております参考資料2をおめくりいただければと思います。東日本大震災を踏まえた緊急提言というものがお手元にあると思います。こちらは7月14

日に高速道路のあり方検討有識者委員会ということで、国土交通省本省の方で行われている委員会でございますけれども、この委員会の目的自体は、高速道路の将来のネットワークでありますとか料金のあり方についてご審議をいただくものですが、この緊急提言の中で東北地方の産業の再生の観点を含めた高速道路政策ということを取りまとめていただいております。分量もありますので、ポイントだけご説明させていただきたいと思っております。

この参考資料の中には今回の震災におけます総括と教訓でありますとか、今後の道路政策について記されておりますけれども、ポイントとなるところは6ページ目をお開きいただきたいと思います。6ページ目の中ほどに、被災地域の早期復興を促進する復興高速道路等の整備ということが記載されてございまして、先ほど来説明させていただいております地域間の連携を高める復興高速道路としての三陸沿岸道路、太平洋沿岸軸の強化でありますとか、あるいは内陸を結ぶ横断軸の強化といったことが提言としていただいているというものでございます。こういったことを受けまして、新たな三陸沿岸道路の設計の考え方ということで、資料3に戻ってご説明させていただきます。

まず三陸沿岸道路でございますけれども、これまで交通量の観点等々もございまして、なかなか積極的な具体的な進展というものが少し進んでこなかったようでもございましたけれども、今般の震災におきまして物資の輸送でありますとか、孤立の解消とした命の道としての機能を発揮したことでございます。また、先ほどのあり方委員会での緊急提言もいただいているという状況でございます。これらの点から、三陸沿岸道路は人々の暮らしを支え命を守るために全線の整備が必要ということでございまして、まず平時の役割といたしまして、医療サービス、産業、観光を支える役割というもの。あるいは災害時におきまして避難、救急救命といった命を守るといった機能、こういった機能を持った道路としての整備が必要でないかということでございます。

一方で、昨今の厳しい財政状況等々から一層の効率化も問われておりまして、これまでの従来の基本設計見直し、低コストを実現していくという必要がございます。そのために大きく六つの設計の見直しということで考えておりまして、低コストかつ暮らしを支え、命を守る機能を持った被災地の復興のリーディングプロジェクトとして整備を進めていこうということで今考えているものでございます。

次が6つの見直しということで考えているものでございます。個別的には次から説明させていただきます。まず、強靱性の確保でございます。こちらは大地震における津波に対しても、やはり道路本線が寸断されることなく交通機能を確保するということが大きな命題でござい

まして、そういったことを配慮しながら設計を行っていくということでございます。具体的には被災区域を避けるでありますとか、当然ながらやむを得ず通過せざるを得ないときには、高さのある橋梁へ通過するといった、今回の両石高架橋の例を写真で示してございますけれども、こういったところで高さのある橋梁で浸水を避けるといった強靱性を確保してまいりたいということでございます。

二ページ目が低コストの実現でございまして、車線数及びコンパクトなインターチェンジのイメージということでございます。従来でございますと、有料道路区間におきまして、例えば料金所を設置してトランペット型のインターチェンジあるいは4車線の計画等々がございましてけれども、今回におきましては交通量等々あるいは地域の交通状況を踏まえまして、2車線の道路整備という、かつインターチェンジにつきましては地域の利用状況を踏まえたコンパクトな形のインターチェンジに設計を見直していくということで考えてございます。

三つ目が、復興まちづくりの支援ということでございまして、こちらは南三陸の例でございますけれども、ここは従来ございました産業ゾーンあるいは公共公益ゾーン、今般の被災を受けまして、居住ゾーンがこのインターの近くに計画されているというものでございます。今回の未事業化区間のインターチェンジにつきましても、こういった復興のまちづくり計画と一体となったようなアクセスの確保でありますとか、利便性の確保ということ意識しながら、出入り口を配置していくということで考えてございます。

四つ目でございます。拠点と連絡するインターチェンジ等の弾力的配置ということでございます。いわゆる出入り口の配置につきましては中心の集約でありますとか、国道45号と県道とのアクセス、あるいは平時、災害時の利便性に配慮しようということでございまして、例えば水産業や商工施設とのアクセス、あるいは防災拠点とのアクセス、あるいは病院などの重要拠点施設との車両用出入り口を設けたアクセスということで、検討を行っているものでございます。

五つ目は、避難機能の強化ということでございます。今回の例で示しております釜石遠野線と三陸沿岸道路を緊急避難路で直結していくと紹介しておりますけれども、このような形で緊急避難路でありますとか、あるいは緊急避難階段、これは地域のご意見からも多数ご要望いただいておりますけれども、災害時における避難という考え方も道路設計の中に組み込んでまいりたいということで提案をさせていただいているものでございます。

最後でございますけれども、ICT技術による通信の可能性確保ということでございまして、ITSのスポットでありますとか、民間のプローブ情報等々を活用いたしまして、災害時に

通行可能なルートをドライバーに提供するでありますとか、そういった情報施設を標準的に整備するというものでございます。具体には下の2行にございますけれども、車の走行ルートや走行速度などの情報を収集し、災害時における通行可能ルートあるいはリアルタイムな道路交通情報を把握していくといったことを検討しているところでございます。

長くなりましたが、以上、三陸沿岸道路の新たな考え方ということでご紹介させていただきます。

○大滝委員長 どうもありがとうございました。

二つ目の報告、三陸沿岸道路等のルートの具体化の経緯ということと、三つ目の報告、三陸沿岸道路の新たな考え方と、二つ続けて説明をいただいたということだと思います。この二つの報告につきまして、それぞれ今の説明報告に関しまして何か質問、ご意見等いただければと思います。

○福迫委員 2点ご質問させていただきます。

まず資料2の方ですけれども、こういったルートを順次整備していくということで、段階にもよるのかもしれませんが、このルートがある程度整ったときに、どういう形で運用するのかですね。特別な形といいますか、NEXCOでやるのか。それとも違う形でやるのか。そういったところはどうぞお考えなのかということです。

資料3の方の部分ですけれども、三陸沿岸道路の新たな考え方ということですが、これは三陸沿岸道路のみの考え方なのか。こういう新しい考え方を一つモデルタイプとして今後の道路建設等を、ほかの地域でも同じような災害も起きる可能性もあるわけですし、そういったところで必要な道路を整備する際の一つのモデルとして、こういった見直しなり考え方なりを進めていくという位置づけなのか。どのような形なのかをお聞かせください。

○事務局 1点目の件でございますけれども、こちらは無料の高速道路でございまして、国の方の直轄の施行ということで検討されているところでございます。

二つ目の点でございますけれども、こちらのこういった被災を受けて、まず復興のリーディングプロジェクトとして三陸沿岸道路の新たな考え方ということで示させておりまして、これは今後ほかの、例えば想定区域等々への適用については、まだこれから検討なされていくといいますか、三陸沿岸道路の状況を見ながら進めていくということになるかと考えております。

○坂本委員 今後、事業評価手続に入っていくということなんですが、スケジュール的にはどうなっているのでしょうか。それが1点目。

結局予算がつかないと始められないのだと思うのですけれども、三次補正とか来年度予算とかいろいろありますが、その辺この三陸道についてこうしていくというのがあるのかどうかよくわかりませんが、予算獲得の見通しというのも変ですが、その辺どうなのかなと思ひまして。以上、二つ質問を。

○**事務局** 予算の方でありますけれども、我々としましては三次補正があるというふうに言われていますから、それにこういう形で事業化を要求していきたいと思っております。まだ全体的にどういう形で動いていくか、スケジュールがわからないものですから、そのあたりは詳細はこれからだと思います。ただ、どちらにしましても手続、さっき資料の中に事業化の前に事業の評価手続というのがあったと思うのですけれども、これはやはり9月中旬ぐらいには三次補正を一応ターゲットにして、9月中旬ぐらいにはこの事業の評価手続をしたいというふうに我々は考えておまして、またその場合には委員の皆様にご足労をかけることになろうかと思いますが、その際はよろしくお願ひしたいと思ひます。

○**泉山委員** 質問ではないのですが、この高速道路のあり方検討有識者委員会というのは東京の会議でしょうけれども、やはりこの震災後、少し変わったのですか。スタンスといいますか、やはり高速道路の重要性というか。今まではどちらかという、通行量が少ないとつくらないというような感じのスタンスの方が強かったみたいな感じがするわけですが、震災後ということになると、またそのニュアンスといいますか、ウエートのかけ方といいますか、そういうのは変化、緊急提言なんていうのをまとめてきてますから変わってきたのかなというような感じもしているのですが、その辺の雰囲気といいますか、どうなんでしょうか。

○**事務局** 東京のダイレクトな雰囲気というのは、ちょっと私もわかりかねるのですけれども、ただ、こういった緊急提言の中でこれまでのミッシングリンクによるネットワークの機能に課題があるでありますとか、あるいは日本海側からの物資の輸送、このリダンダンシーの機能でありますとか、あるいは防災面での機能といった評価が改めてなされておまして、そういう議論をいただいてきているというところかと思ひます。すみません、ちょっと答えになっているかわかりませんが。

○**泉山委員** ほとんど震災とは関係ないんですけれども、たまたま二、三日前に八甲田の雪中行軍の講演を聞きまして、あれは何のためにやったんだろうという。あれは日露戦争時代、ロシアが非常に強くなってきた。それで、ウラジオストックから八戸港だとか青森港に上陸してくると、輸送手段がなくなってしまう。それで八甲田の山越えをしてでも、そのときのために訓練しておく必要があるということで、あれが計画されたんだそうですよ。そういう

ことを考えますと、やはりそういうのを災害と言うのかどうかわかりませんが、1本の道路だけだとちょっと寂しいなど。やはりそういうようなものも頭のどこかに入れた形で、道路というのは整備しなければならないのでないかなというような、たまたま二、三日、八甲田雪中行軍の話聞きながら、そういうのを強く感じました。以上です。

○大滝委員長 この六つの設計見直しという資料の3の2ページ目のところで、確かに高速道路を通していくということについての見方は変わってきたのかもしれないんですけど、今の国家財政の状態を見ると、どンドンリダンダンシーを高めるために高速道路をたくさんつくりますという状態ではとてもないということがあって、この②の低コストの実現、ここではたまたま別紙の2のところの主としてインターチェンジの話とか路線の話をしてるんですけど、多分こういうところとセットにしてやっていかないといけないということがあって、こういうところの検討が一体どんな点で、何がどこまで進んでいるのかなというのは少し気にかかるし、とはいっても震災が起こったからといって、いきなりそっちの方にみんながどっと流れていくというわけにはいかないと思うんですけど、この低コストの実現というところについて、今どんな形で具体的にどういうふうな検討が行われているのかとか、それから当然この後低コストを実現するために、具体的にこのぐらいコストが実現できる、低コスト価格が実現できるというようなことを数字であらわしていくとかいうことが当然出てくると思うんですけど、その辺の見通しとか進め方とか、それから何をどういう形で低コスト化していくのかというようなことについては、どんな議論が進んでいるのかということについて、ちょっと教えていただければありがたいと思います。

○事務局 この低コストの実現につきましては、先ほど説明があったように、まだ500メートルの幅でこんなルートで、インターは大体こちら辺ですよということを今月中にかためる段階なものですから、詳細はこれからになります。これから実際に設計をして、その段階にこういう基本方針に基づいて低コスト化を実現するように動いていくということでありまして、具体的にはこれからなんですが、例えばですけども別紙2でこのインターチェンジの話でいきますと、これは一般論だと思っていただければと思います。従来こういう形でぐるぐる巻きのランプ型といいますけれども、こういうインターチェンジをつくる、そして料金所もつくるといことなんですけども、これを見直しと書いてありますけれども、これは一般的にダイヤモンド型というんですけども、ひし形をしているものですから、用地が非常に狭くて済むものですから、物すごく大ざっぱに言うと3分の2ぐらいで事業費が軽減できます。3分の1減る。3分の2でつくれるということです。さらに、これがもし地

区の状況にもよりますけれども、片方だけ、南方向だけあるいは北方向だけのダンプでとりあえずいいよということになると、その3分の2のまた半分ですから、3分の1ぐらいでできるというようなことになります。この方向については大体今地元のお話を聞いて進めているところでありますから、そういう方向は大体このぐらいになるというのは今月中にはかたまるとは思います。ただ総額として幾らというのはもう少し時間がかかるのではないかと、そんな状況でございます。

○坂本委員 コンパクト型って、料金所と書いてないんですけれども、別に意味はないのですか。料金所が要らないというのではないですよ。

○事務局 要りません。基本的に無料道路ですから。先ほどもありましたけれども、これは国土交通省の方でつくる道路と考えておりますので、無料道路ですから料金所も要りません。それでコンパクトな形になるということでもあるんですけれども。

○泉山委員 やはり復興ということを考えれば、スピードが要求されるんじゃないですかね。と、思います。要望として、できるだけ早くつくっていただきたいという要望を申し上げます。

○大滝委員長 それでは、もし特にほかのご意見がないようでしたら、さらに先の方に進めていきたいと思っておりますけれども、よろしいですか。ありがとうございました。

4. 議 事

1) 計画段階評価（2回目）

・日本海沿岸東北自動車道（二ツ井白神～あきた北空港）

○大滝委員長 それでは、今まで報告ということだったわけですが、引き続きまして、計画段階評価の調査に入りたいと思います。

まず最初に、日本海沿岸東北自動車道、二ツ井白神～あきた北空港につきまして、説明を願いたいと思います。これについては、もう既に先ほども少しご説明がありましたけれども、昨年12月に全国的に試行としてスタートして、1月には地域でアンケート等を実施し、意見聴取を実施しております。その後に震災があって、ずっと延期されてきて今日に至っているという経緯がありますので、既にご出席の委員の皆さん方にはこの中身については当然ご承知のとおりかとは思いますが、かなりその間の期間があいてしまいましたので、多

少重複するところはあるかもしれませんが、ご説明をいただいた後で検討をしたいというふうに思っております。

それでは、よろしく願いいたします。

○事務局 資料の4-1をお願いいたします。表紙をめくって1ページ目をお願いいたします。

前回の小委員会で、地域の意見を把握するということでアンケートを実施することになりましたけれども、その際のアンケート並びにチラシ等についてご提示してご審議いただいたんですけれども、もう少しわかりやすく簡略化してはどうかというような意見がございましたので、その意見を踏まえまして、資料の4-2のチラシと、中にアンケート用紙を綴じ込んでおりますけれども、こういうふうに修正しましてアンケートを実施したところでございます。

次の2ページをお願いいたします。地域からの意見の聴取ということにつきまして、1月下旬から住民のアンケート、それから企業ヒアリング、高校生のアンケートを実施しました。住民アンケートにつきましては、県北9市町村の住民等に対しまして2月1日から28日まで、説明会等も交えながら9万9,000部を配布いたしまして、配布部数の3.5%に当たる3,457人の方から回答をいただいております。また、企業のヒアリングにつきましては、政策目標としております医療、それからリサイクル、観光、農業、物流関係の企業の中から所在地あるいは事業の規模等を勘案しながら、おのおの3つの企業、計15の企業にヒアリングを行ったところでございます。また、若い方々からのご意見もということがありましたものですから、県北の三つの高校に対しましてアンケートを実施しまして、660人の生徒の方から回答をいただいたというところでございます。

それとは別に、住民アンケートの結果を添えて、県北の9市町村長並びに能代大館両商工会議所にも意見を照会したところでございます。

住民アンケートの結果でございますけれども、整備の必要性については有効回答が3,418のうち82%の方が必要だと思っております。それから、ルートについては「案①」の全線新設案が48%、これに対しまして「案②」の現道活用案が52%と若干上回っているというような状況でございます。

おのおのの比較ルートの選択した理由ということでございますが、全線新設案の方は、安全な道路が欲しいとか、あるいは現道活用案の場合、事故とか渋滞が発生するのではないかなというような意見がございました。一方、現道活用案の方につきましては、事業費が安く済むとか、早く開通してほしいということで、安く早くというようなニーズが多いというような

状況でございます。

現道利用の頻度でございますけれども、月に数回程度利用しているという方が半数でございますけれども、ほとんど使っていないとか、全く使ったことがないという方も3分の1ほどいらっしゃるということです。右側の現道を利用する目的ということにつきましては、やはりこの区間が能代市と北秋田市の境にあるということで、営業とか運送の業務で利用されている方が7割ぐらいおまして、北秋田市だけを見ると、家事とか買い物の方が多いというような状況でございます。

現道についてどのような問題があるかということにつきましては、冬期の混雑や事故と答えた人が半数以上おられると。また、この道路にどのような役割を望んでおられるのかということにつきましては、早く走行できる道路とか、あるいは観光地や空港をつなぐ道路というふうに考えておられる方が約7割程度いらっしゃるようでございます。

7ページにつきましては、ヒアリングを実施した15の企業の意見を取りまとめたものでございますけれども、7つの企業が「案①」の全線新設案、8つの企業が「案②」の現道活用案というような結果でございます。全線新設案を選んでいる企業は、おおむね1分でも早く通過できる道路が欲しいというような意見でございます、逆に現道活用案を選んでいる方は、早く利用可能な道路が欲しいというような意見でございます。そのほか利便性が向上されとか、事業費の改善や圧縮というような意見も出されております。

次に、高校生アンケートの結果でございます。整備の必要性について有効回答が640のうち、必要だと思っていると答えている方が42%で、約半数の方がどちらとも言えないというような結果になってございます。ルートの比較では、「案①」全線新設案が42%で、「案②」現道活用案がそれよりも16%ほど多い58%というふうになっておまして、その主な理由につきましては、建設費が安いからという意見が多くて、やはり若い方も経済性への関心が非常に高いということがうかがえるのではないかとこのように思います。

9ページは住民アンケート、それから企業ヒアリング、高校生アンケートの結果を取りまとめたものでございますが、当該地域にはやはり道路整備は必要であると。その整備に当たっては、やはり経済性も考慮して、事業費が安くかつ早く開通できる道路、そういうものへのニーズが高いというような状況でございます。

県北の9市町村並びに能代大館両商工会議所の意見聴取した結果を10ページ、11ページに取りまとめております。いずれの方も、やはり冬期の混雑や事故、あるいは通行止めしたときの代替路、救急医療面、そういうものから日本海沿岸東北自動車道の整備を望んでおり

まして、冬期交通の安全性を確保して、かつ低コストで早期に整備効果が発現できる道路という意向が確認されました。いずれも「案②」の現道活用案を要望しているというような結果になっております。

次の12ページにつきましては、地域からの意見聴取した結果を下の方に整理してございます。現道活用案の早く利用したいというようなニーズを確認されたことから、整備局の対策案でございますけれども、次の13ページ、後ろの方に別添参考資料1がついてございますけれども、こちらの方に秋田県知事の意見がありますが、計画段階評価に係る日本海沿岸東北自動車道（二ツ井白神～あきた北空港）については、現道活用案で進めることに同意しますというような意見をいただいておりますので、対応方針としましては、「案②」の現道活用案は、政策目標の高次医療機関への速達性の確保や、リサイクル関連拠点間の速達性の確保等に対して、「案①」全線新設案と同等の効果が得られる。また、「案②」現道活用案は、「案①」全線新設案よりも、沿線住民の利便性が高い上、費用が安価で早期に利用が可能であり、地域のニーズにこたえられるということから、現道活用案としたいというふうに考えております。

どうかよろしく願いいたします。

○大滝委員長 どうも説明をありがとうございました。

今、資料4-1を中心として説明をいただいたわけですが、このアンケート結果や地域からの意見、それから対策方針について、説明いただいた内容につきまして質問等ございましたらお願いしたいと思います。

○福迫委員 前回のこの会議でも、委員の大半の意見は現道活用案が多かったように記憶しておりますけれども、その際に委員の方々から出たところで、現道を活用することによってコスト的にもいいのではないかという話もありましたが、一方で、数字上さほど変わらないというようなところも出たと思います。「案①」の場合は500から600で、「案②」の場合は400から500と、場合によっては同じぐらいになってしまうということもあるわけですが、その辺のコストの部分について、その後検討、コスト削減「案②」でさらにコスト削減できるような話があるかどうかということが1点です。

住民のアンケートのところ、**「案①」**、**「案②」**の両方の意見がそれほど大きく分かれていないんですけれども、具体的な意見が出ているのが、代表的な意見というのが、**「案②」**の方はかなり集中した意見があるんですけれども、**「案①」**の方では余り意見は出ていないと。これは具体的な意見がなく、とりあえず**「案①」**を選択されているということなのか。

あえて言えば安全な道路が欲しいという意見が多かったわけですが、これは具体的に今2が安全ではないというような何か話があるのか。それとも単に「案②」の場合は現道の中で信号等があるので、「案①」で完全に自動車道になるよりは事故が起きやすいというふうな考えからこういう形になったのか。その2点についてお答えいただければと思います。

○事務局 具体的なコストの比較はその後どうかというご質問でございますけれども、具体的なコストを含めた設計についてはこれからまた新規事業化に向けてやっていくことになりまので、今のところそれ以降はやってございません。

それから、「案①」、「案②」で、若干「案②」の方が上回っておりますけれども、「案①」を選択した方の理由として、事故とか渋滞が発生するのではないかというご意見については、やはり現道活用案の方は現道を使っていくということもありまして、インターが乗り入れできる数が結構多くなります。現在やはり平面交差のところを将来的に立体化していくものですから、そうするとやはりインターでの分合流のところでは事故が多いというふうに感じたのかもしれない。具体的にルートとして現道活用案と新設案で違うのは、インターの乗り入れする箇所が、やはり現道活用の方が相当多くなるというようなことだと思います。

○大滝委員長 今回の福迫委員のご質問と関係するのですけれども、少なくとも現道中の問題として、かなり多くの方が冬期の混雑とか事故ということについて指摘をされていて、その問題について当然いろいろな配慮をした上でということになると思うのですけれども、事故とか渋滞については今のお話なんじゃないかと思っておりますけれども、冬期の混雑とか冬期の事故の問題とかということに対しては、例えばどのような対応でそういうものを減らしていくということをお考えになられているのかということについて、もうちょっと補足的な説明をいただけるとありがたいと思うのですけれども、いかがでしょうか。

この問題が多分現道を使ってやるということになると、皆さんやはり心配されている問題じゃないかというふうに思われるんですね。その問題がクリアすれば、もっと多くの方がこの案に賛成するのではないかというふうに、聞いていてちょっと感じたんですけれども、その辺についてももしご検討があれば説明をしていただいたり、あるいはもしこの案の2をこれから採用していくということであるとすれば、そういうことについて少し丁寧な説明をすれば、住民の方々の意識とか、この道路に関する見方も変わってくるのではないかなということを感じるのですけれども、いかがでしょうか。

○事務局 現在の平面交差しているところを最終的に立体化していくということになりますけれども、当然新たに立体化していくとなれば、現道よりも当然勾配が急になったりするとこ

ろも出てこようかと思えます。そこら辺については、きちんとやはり安全を担保するように、いろいろな基準あるいはそういうものもありますので、そういうものをきちんと担保しながら設計してやっていきたいと考えております。

○加賀谷委員 実は私が住んでいる酒田の話になるんですけれども、先日、日本海拠点港湾の要求というのがございまして、実は能代港さんと酒田港で連名でリサイクル貨物ということで拠点港の申請をさせていただいたところです。今、特にこのアンケートが1月から3月上旬に行われたということで、これ以降かなり東北の物流は変わっております。特に、前回の審議の中で政策目標に掲げた能代港の活用と背後にあるリサイクル貨物については、かなりの意味で変わっております。特に、リサイクル貨物につきましては、これから酒田港と能代港が連名で拠点港の方に手を挙げたように、かなりの必要性と可能性というものが今ありますので、多分このアンケートを再度とられると、この部分についてはかなりニーズというのが変わってきていると思えます。

また、当初の政策目標である能代港の活用とかりサイクルの産業の活用とか考えると、またさらに必要性というものが高まっている内容になってくると思えますので、ぜひそのあたりも調査していただいた中で、この計画段階の評価というものに加えていただければと思っております。以上です。

○泉山委員 どちらも同じだと思えますけれども、北国の道路というとやはり雪が一番ネックになりまして、雪が降ると交通が麻痺してしまうということが一番。それから、交通事故というのがセットになっているみたいなものです。ですから、地元の住民の方々からいろいろアンケートをとって、こういう道路をつくってほしいというような要望が出ていると思えますので、生活道路といいますか、そういったような面で、住民の方々の意見がこれだけ出てきてますので、それを参考にしながら早く整備されることが望ましいのではないかなと思えます。私は余り、それ以上のことはちょっとあれですけれども、よろしく願います。

○坂本委員 特にはないんですが、地元の皆さん、みんな現道活用案ということで支持されているようですので、一刻も早く完成するように取り組んでいってほしいなというふうに思います。

○事務局 先ほどご意見の中で、大震災の後に今回こういう形でルートをかためるわけでありますから、状況が変わっているのではないかというようなご指摘がありまして、私どももそう思います。それで、住民の皆様へのアンケートは再度実施は今回できなかったんですけれども、市町村長の皆さんには再度意見をお聞きしました。その結果、やはり変わりませんでし

た。とにかく早く整備をするべきだと、そのためには現道活用の方が安くて早くできるならば、それの方がよろしいだろうというようなご意見でした。

それから、秋田県の知事さんからもつい先日ご意見を賜ったんですけれども、やはり現道活用ということでございまして、そういう意味では状況の変化はなかった、変わらなかったような気がいたします。

それから、冬期の交通安全確保の点もパンフレットの中では、一番この冬期交通安全確保の課題があるのが真ん中の部分のところですね。この青い点々が冬期交通の課題の箇所でありますから、先ほどの皆様のご意見も踏まえて、ここは今先行整備をするということでございまして、冬期交通安全確保を最重点に今後計画なり整備なりを進めていきたいというふうに考えております。

○大滝委員長 ありがとうございます。

それでは、たくさんのご意見もいただきましたし、委員の皆様方からもご見解をいただきましたので、私の方からまとめとして、当小委員会としては、日本海沿岸東北自動車道（二ツ井白神～あきた北空港）における対策案として、現道活用案とするということが妥当であるということで、まとめとしたいと思いますけれども、これでよろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、今私がまとめました内容を当小委員会としての結論としてまとめていくということで、先に進めさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

それから、先ほど道路部長さんもおっしゃいましたけれども、今日も何人かの委員の皆さん方からいろいろご意見が出ましたので、その点につきましては反映できるものについては、この後説明なり具体的な対応のところ意見をいろいろな形で反映願えれば大変ありがたいかなというふうに思っておりますので、この点につきましてもよろしくお願ひしたいと思います。

2) 計画段階評価（1回目）

・東北中央自動車道（福島～霊山）

○大滝委員長 それでは、引き続きまして、東北中央自動車道（福島～霊山）について説明をいただきたいと思います。これは今回新たに復興道路のうち計画段階評価として着手する区

間について、これから説明をいただくというものです。

それでは、説明をよろしくお願いたします。

○事務局 それでは、お手元の資料5-1に基づきまして説明させていただきます。

ページ数が多いんですけども、かいつまんで説明させていただきます。1ページ目でございますが、東日本大震災の被災状況ということで、福島県の被災状況が載っております。地震、それからその後に発生した津波、さらに原発事故ということ。さらに風評被害も重なって、非常に甚大な被害が県の広域でもたらされまして、地域が分断されております。

2ページ目、ごらんいただきたいのですが、原発の20キロ圏内は警戒区域ということで立ち入りができない状況でございまして、道路の復旧等は物理的にある程度終わっているんですが、全面通行止めという形になっております。国道6号、それから常磐道につきましては、もともと常磐富岡インターまで開通していたわけですけども、その先にはさらに北に延ばす事業を今しておりましたが、平成23年度内に供用予定ということで当初進んでおりましたが、現在原発の20キロ圏内ということで工事の再開の見通しが立っていないということでございます。こういうわけで、浜通り地方は北の相双地域と南のいわき地域に二分されるような形になってございます。地域が分断しております。

3ページ目でございますが、被害状況でございます。右側の被害状況の表の下、死者数ですけども1,822名、なお行方不明者が142名まだ見つかっていないという状況でございます。原発を含めた避難者数は7万3,000人ということで、県内に1万2,000人、県外に4万6,000人も避難してございます。こうした中、行政機関も20キロ圏内を中心に9町村がそれぞれ移転してございます。

4ページ目でございますが、沿線の地域の状況でございます。大きな都市として福島市人口約29万、伊達市が6万6,000人、それから相双地域では北から新地町が8,000人、相馬市が3万7,000人、南相馬市が7万人ということで、福島から相馬に至る東北中央自動車道の事業のうち一番左側の区間が今回の計画段階評価の対象区間ということで、福島霊山間ということになります。東北中央自動車道全体として、現在霊山道路と阿武隈東道路の2事業が事業化されておまして、阿武隈東道路につきましてはかなりトンネル工事等、現地工事の方が進捗しております。霊山道路につきましては、昨年度末、震災の直前ぐらいに用地買収に着手しまして、一部買えたのですが、震災がございましてしばらく中断してございます。今後用地買収は再開する予定でございます。

全体の整備率としては、ゼロ%ということで、事業化しているのは霊山道路と阿武隈東道路

ということで、半分だけ事業化しているということで、今回その事業化していない区間を事業化するための手続として、福島～霊山間について計画段階評価を行うということでございます。

5 ページでございますが、先ほど説明したとおり津波とか原発災害によって浜通りの南北の相双地域ですね、孤立しております。特に福島市内とのつながりというのは非常に多くございまして、今回の緊急支援、それから復旧の支援の関係では内陸に、福島市内にあります自衛隊の駐屯地ですとか、それから県庁ですとか、あるいは一次避難場所になっていました東運動総合公園などを結ぶということで、国道115号の交通量が非常に伸びております。ここに書いてありませんけれども、警察も各都道府県警から応援いただきまして、一時国道115号は自衛隊と警察の車両が4月ごろ列をなして走っているような状況でございました。そうした中、この道路の性格ということで、「くしの歯作戦」ということで、内陸と被災した沿岸部を結ぶ主要な幹線道路ということでございます。

次の6 ページ目でございますが、この具体的な中通りと浜通りのつながりを示す図ですけれども、左側の絵では、福島空港が今回物資の輸送拠点ということで、こちらから東北道あるいは国道4号を使いまして、福島市内から国道115号で相馬、新地、南相馬の方に物資が供給されたということでございます。右側の図は自衛隊ですけれども、津波をかぶった沿岸地域の被災した家屋、行方不明者の捜索等に福島の駐屯地からも国道115号などを通じて、横方向の交通ルートが非常に重要な役割を果たしたということでございます。

7 ページ目でございますが、風評被害について、特に観光面ですけれども、左上の観光の風評被害の一例というところがございまして、温泉の予約キャンセルが三、四カ月先までである。あるいは修学旅行の行き先が変更されてしまった。あるいは旅館の経営が成り立たないというような声が寄せられております。県の復興ビジョンでは、観光客の呼び戻しということが課題であるということでうたわれてございます。

8 ページ目でございますが、生産活動、企業ということでございますけれども、特にこの時期製造業の立地が非常に集積してございますので、特に国道6号や常磐道を通り止めることになって、国道115号に高く依存していると。右側の方に被災地の企業の声がございましてけれども、いずれも相馬市の企業ですが、運送業はいわき市に行けなくなったので回り道をして国道115号から国道4号を通じて迂回していると。あるいは製造業者の声として、関東方面は東北道に抜ける必要があるので、国道115号経由で福島から行っているということ。そのために東北道に直結する道路を早く整備してもらいたいというような声が寄せられており

ます。

次、9ページ目でございますが、今度は医療の話でございます。福島県の県北地域、中通りの県北地域では福島県立医科大学附属病院というところが高度医療を担当する病院でございます。救急搬送は重篤な場合はここに運ばれる形になります。水色で示した区間は60分で県立医大の病院まで患者を運び込めるエリアということですが、浜通りの方は国道115号の現道が時間がかかるということで、カバー率がわずか5.1%、新地と相馬市と南相馬市の3市町は5.1%しかない。全国の平均に比べても空白エリアというふうに見えるような状況でございます。そういう意味では、高速道路におけるアクセス時間の短縮というのは、救急搬送に寄与するということと言えるかと思えます。

次の10ページ目でございます。産業の課題の二つ目ですけれども、相馬港のアクセス改善ということで、左下の図を見ていただきたいのですが、コンテナ貨物の現状が京浜港から東北道を経由して現在運ばれております。その割合が大体7割から8割という状況でございますが、相馬港に例えば内航フィーダー船が来ますと、コンテナ貨物をこの中央道を使っておろすことができるのではないかなというようにございまして。そういう意味では、内陸部と沿岸部の輸送時間の短縮ですとか、あるいは周辺に工業団地が立地しておりますので物流面で相馬港とのアクセスが強化されるということと言えると思えます。右下の方に企業のアンケートの内容が載っておりますが、沿岸から内陸の連携による経営販路の拡大に対しては50%の声が寄せられております。同じく輸送時間の短縮ということについても、48%が期待しているというございまして。

11ページでございますが、観光の課題ということで整理いたしました。もともと福島の観光県整備計画というものがございましたが、その中で滞在周遊型の広域観光と、特に海辺の相双地域と内陸農業ですとか、風光明媚な温泉があるような中通りの北部地域を結ぶということで考えたのですが、近年宿泊客数も減少してきていると。右側のグラフですけれども、そういう傾向にございまして。右下の方の囲みのところすけれども、福島、伊達、相馬の三つの市を結んだツアーというのを組もうと思ったけれども、アクセスが悪い。時間がなかなかかかるということで組めなかったというような声も、商工観光部の方から寄せられております。

次の12ページでございますが、こちらは渋滞とか交通事故の課題でございます。福島都市圏は県内でも渋滞が、損失時間がワースト1ということで、非常に渋滞する国道4号、それから国道13号など市街地が渋滞しているというような状況でございます。現在はこういっ

たところを国道115号の現道を通って交通が福島市内から行くわけですが、こういう渋滞の著しい区間を通らなければならないということで、非常に経済損失が発生してくると。あるいは交通事故に関しても事故率が高い福島市内の国道4号なり国道115号の現道を使うということで影響が大きいというようなデータがございます。

13ページですが、現道の機能ということで整理しておりまして、非常に現道はカーブがきつくて、勾配がきつところなんです。左下の絵のラクダのこぶのような絵がありますけれども、右側の方が相馬市で左側が福島市なんです、ちょうど阿武隈高原を通過するところで非常に勾配が8%から9%と。今回の福島～霊山間につきましては左側ですけども、8.2%という勾配の区間がございます。こういったものが解消されるということが期待されます。あるいは冬期通行期間ということで、この区間中央道全体を見ますと2カ所規制区間がございますので、雨が降ったときにもなかなか通行止めになりにくい、災害に強い道路という位置づけになるということが期待されます。

次のページですが、14ページは今まで説明したことを簡単にまとめたものですので、説明は省略させていただきます。

15ページ、政策目標の設定でございますが、上位計画が幾つかございます。今回の復興構想会議の中で6月に出された復興への提言ということで、太平洋沿岸と東北道を結ぶ横断軸の強化、防災面の効果を適切に評価しつつ、重点的に進めるべきということが盛り込まれております。その下、真ん中ですけども、高速道路のあり方検討有識者委員会7月に出された緊急提言におきましては、「くしの歯」に象徴される太平洋岸と内陸道を結ぶ横断軸の強化が必要であるということが位置づけられております。福島県の復興ビジョン、8月に出されたものですが、こちらにつきましても横軸としての太平洋側と日本海側を結ぶ東北中央道という形で位置づけがなされております。

次の16ページでございますが、福島県の総合計画、これは震災前に策定されたものでございますけれども、こちらの中に東北中央自動車道ということも盛り込まれております。その他福島市、相馬市の総合計画におきましても、高速道路としての東北中央自動車道ということでそれぞれ位置づけがなされてございます。

17ページ、これらを踏まえまして、この地域の政策目標を設定いたしますと、一つは東西軸を構築することによる復興の支援、二つ目は工業団地等の拠点と港湾間、それから高速インターの連携を強化することによる産業、物流面での支援。それから高速道路ネットワークによる都市圏交通を渋滞とか交通事故の問題がございましたが、円滑化していくということ

でございます。地域資源の関連、それから工業拠点の連携関連、それから都市交通の連携関連ということで、課題を整理して整備方針を検討していくということでございます。

次の18ページでございますが、具体的なルートについてでございますが、2案検討をしております。ここに書いてあるルート帯を1キロの幅で設定しておりますが、左側の東北道の福島市の北側のジャンクションで接続されます。福島市街地は非常に人口が集積しておりますので、あいたところをこういったJルートが入っております。2案考えておりますのは、右側にある現在事業を進めております霊山道路の終点側の霊山インターチェンジがございまして、ここと東北道を最短で結ぶという案が、「案①」の北回りの直結案でございます。現道の国道115号との接続性を極力生かしながら、福島市内に近いところまでアクセスできるという形で南回りの「案②」というものを今回検討しております。それぞれの優劣について下に書いておりますが、例えば北回りの「案①」の直結案につきましては、整備延長が短いということで早期の整備効果発現が期待されるですとか、あるいは東北道のアクセスという意味では非常に短時間で直結できると。それから、沿線の家屋の支障物件の数というのは、南回りに比べて少ないというような特徴がございまして。一方、「案②」の南回りの直結案でございますが、福島市に非常に近いところまで直結していますので、市内からのアクセスがよくなると。それから、整備延長が「案①」に比べて長くなるということで、事業期間が多少長くなるというようなこともございます。

次の19ページ、さらに詳細に比較した表がございまして。上の方から順番に行きますと、まず災害時の安全確保、東西軸の構築ということで出しますと、まず隘路区間の解消につきましては同じような効果です。縦断勾配がきつい5%以上のところ、それからカーブのきつい100メートル未満のところがいずれも解消されると。所要時間につきましては、「案①」の北回りの直結案の方が、「案②」の南回りに比べて4分短い約10分でこの区間を通過できるという内容になってございます。それから、その下、高次医療施設までのアクセス改善ということで、これにつきましてはカバー率については全く同じで、現況の5.1%から21.4%まで完成後には改善されるという内容になってございます。それから、工業拠点と港湾間、高速インターの連携強化による産業支援という点でございますけれども、それぞれ工業団地からのアクセス時間について比較をしております。いずれも福島市内、伊達市内の工業団地とも、「案①」の方がアクセス時間がより短くなるということでございます。工業拠点から高速インターへのアクセス時間につきましては、福島市内の工業団地が「案①」の方が長くなると。伊達市内の工業団地につきましては、「案②」よりも「案①」の方が逆に

2分ほど短くなるというような結果になってございます。それから、福島市内の渋滞に関してでございますけれども、緩和の効果として、「案①」につきましては約12%の削減ということで229万人時間／年、「案②」の方は39%削減ということで158万人まで削減されるということで、こちらは「案②」の方がより効果が高いという結果になってございます。コストにつきましては、書いてあるとおりでございます、「案①」の方が延長が短い分約400から500億円、「案②」につきましては700から800億円というような形になってございます。

次の20ページでございますが、ここも計画段階評価で住民と地域の方、あるいは県民も含めて意見を聞くということで、その内容の大枠を示しております。目的としては、道路が通るおおむねの範囲を絞り込むということで、そのための議論ということで、道路をめぐる課題の把握ですとか、政策目標を明確化する。それから対策案を比較して、利用者沿線の方々の評価をいただくということでございまして、方法としては住民へのアンケート、それからホームページを立ち上げて地域住民以外の方からのアンケート、それから企業に対してのヒアリングという形で構成しております。周知方法としては、新聞広告、自治体の広報を活用する、あるいは対象の地区に回覧という形で広報を回す、それからオープンハウスということで、ポスターと意見を入れるような箱を設置する。それから高校にアンケートを配布するといった方法を考えております。1カ月程度意見を聴取しまして、実施主体としましては関係する沿線の福島市、伊達市、桑折町を入れた形で実施したいと考えてございます。

長くなりましたが、以上でございます。

○坂本委員 今回の福島と霊山の区間の話はわかるんですけども、例えば災害時の安全の確保とか目的が出ているとすれば、今この霊山道路と阿武隈東道路、それぞれ事業中で、その間がありますね。これというのはどうなっているのですか。今回の件をやるのであれば、そこも一緒にやった方がいいのではなからうかなと思うのですが、どういうふうになっているのですか。

○事務局 この間の区間は、先ほど三陸沿岸道路の方でご紹介しましたが、ルートを公表していく、確定していくというプロセスがございましたけれども、その中で横軸の方も同じ手続を進めておりまして、この中央道の今言われた区間というのは同じくルートをかためていくプロセスを今やっております。一方で、今議論いただいている福島～霊山間は、都市計画の中を通るものですから、複数案の案を絞り込んでいくという作業に今なっております。

○坂本委員 それはそれでわかるんですが、そうすると今のところの部分事業化されるため

には、今言ったところが事業化されるためには、どういうステップが必要なのか。

○事務局 そちらも先ほどの沿岸道路がございましたけれども、8月中のルートを確認して、その後、新事業評価、そして事業採択という形になってまいります。

○福迫委員 とりあえず1点確認したいんですけども、「案②」の方ですが、この図で、「案①」と「案②」が出ているところですけども、霊山インター仮のところから、東北自動車道に両方とも最終的にはつながるといえることですけども、特に「案②」の方ですけども、その間にインターなりを設けるということでしょうか。その予定なりをまずお聞かせください。

○事務局 中間地点のインターにつきましては実は現在検討中ございまして、計画段階評価の最初の段階としてルートを示して意見を聞いて、多分その次のステップになってこようかと思えます。実際にはインターの位置につきましては、いろいろな交通利用上の計算とか計画論的なものとあわせて、地元の自治体のご意見、住民の方々のご意見もございまして、それらを踏まえて次の段階で具体的なインターチェンジの計画をさらに絞り込んで、提示して意見を聞くという形になろうかと思えます。

○福迫委員 場所は別として、つくる予定であるということでしょうか。

○事務局 はい、そのとおりでございます。

○福迫委員 わかりました。それで、勝手に考えますと、この説明等からすれば、「案②」で大きくくねるところのあたりなのかなというふうに思いまして、その間は国道115号とほぼ並行すると。そこで大きくくねったところでインターでおいて、そこからずっと北上して北の方で「案①」と重なるというようなことなのかなと、そうしないと説明のインターへのアクセス時間とかがちょっとよくわからないなというのが一つあったんですけども、そうである場合と、この「案①」の場合で、道路自体の位置づけがかなり変わってくるのかなという気がいたします。「案①」の場合は、基本的に霊山から東北自動車道までの道、福島近辺でインターを設けるという形での道ということですけども、「案②」の場合は、この国道115号の代替ということが非常に色濃く出るのかなと思ひまして、そういう位置づけでの「案②」ということ、国道115号の代替として、極端に言えば国道115号が余り安全ではないので、そちらを通るようにするということなのかな。その辺でちょっと考え方が大きく変わってくるのかなと思ひます。

ついでに言いますと、普通に考えれば、もろもろの項目を抜かせばコストなり時間なり、あるいは用地取得の容易さ等からすると、「案①」の方がすぐれているかと思うわけでは

ども、そうである場合に「案①」を採用し、その場合「案②」よりかなりコストが浮くと。その部分でこの国道115号の特に問題がある箇所部分を改修なり、ちょっとバイパスにするなりというようなことはお考えの中にありますでしょうか。

○事務局 具体的な現道の改修の要望ですね、これは地元からそういう要望を聞いた上でやっていくことになると思います。この国道115号は3桁国道でございますので、管理者は福島県でございます。現在、霊山道路とか阿武隈東道路をやっているのは権限代行事業ということで、国が県になりかわってやってございます。そういった中で、現道の改修要望、国道115号の特にこれでいきますと、下の方に2カ所曲がっているカーブがございますが、これは大波地区という福島市内の地区でございますけれども、非常にきついカーブと、先ほど絵で説明しました8%以上の急勾配がある地区でございます。もし「案①」になれば、こういったところを改良すべきでないかというようなご要望も、今後もしかしたら出てくるかもしれませんが、現状のところはまだそういったことを正式に話は聞いてございません。

○大滝委員長 よろしいですか。ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。もしほかにご意見がないということであれば、幾つかご質問、ご意見をいただいたわけですが、少なくとも基本的には例えば地域の課題ですとか、政策目標、それから対策案の設定、意見聴取の方法については、事務局の提案に対して大筋了解が得られたものだというふうに理解できるかと思えます。それで、私からのまとめとしては、事務局の方で本日の意見を踏まえた上で、これからの意見聴取の実施をお願いするというふうに進めていただけたらどうかというふうに思うんですけれども、皆様方はそれでよろしいでしょうか。

それでは、特に異論がないということのようですので、この委員会としては今申し上げたような形で、事務局からの提案に対して了解が得られたということで、本日の意見も踏まえた上で意見聴取の実施に進めていただきたいというふうに思います。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、ここまでが一応私に課された審議事項の中身ということになりますけれども、司会の進行としてはここまでということに終わらせていただきたいと思えます。事務局の方に進行をお返ししたいと思います。ありがとうございました。

5. その他

○事務局 事務局の方から1点報告させていただきたいと思います。

資料6というものがあるかと思えます。市民情報提供でございますけれども、日本海沿岸東北自動車道における計画段階評価の着手ということで、これを昨日投げ込みをさせていただいてございます。今日、2件計画段階評価をいただいておりますけれども、同じく次の日本海沿岸東北自動車道の遊佐～象潟、これは山形秋田県境でございます。あと朝日～温海、これは新潟山形県境でございますけれども、こちら2区間についてまた計画段階評価に着手するというので、また地方小委員会でのご議論をお願いしたいということで考えてございます。

時期につきましては、9月中旬ごろを予定しております、詳しい日程についてはまた連絡させていただきたいと思えます。別紙1、別紙2が次にございますけれども、それぞれ遊佐～象潟間、17キロございます。この区間の計画段階評価、同じく対策案を提示して、意見聴取をしながら絞り込んでいくという過程でございます。また、朝日～温海間、これは全長36キロございますけれども、この2区間につきまして計画段階評価に着手していきたいと考えてございますので、お知らせをさせていただきます。

残りの3ページは、これまでの導入についての方針等でございますので、参考でございます。以上です。

○司会 ほかにはよろしいでしょうか。

それでは、これをもちまして、社会資本整備審議会道路分科会第3回東北地方小委員会を閉会いたします。

長時間にわたりご議論いただきまして、どうもありがとうございました。