

社会資本整備審議会道路分科会

第8回東北地方小委員会

【議事録】

○議 事

1) 平成25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115号 (東北中央自動車道)
相馬福島道路(霊山～福島)
 - ・ 一般国道7号 (日本海沿岸東北自動車道)
遊佐象潟道路
 - ・ 一般国道103号 奥入瀬(青樺山)バイパス

1) 平成 25 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 議事に入りたいと思います。直轄事業の新規事業候補箇所の選定の考え方についてということで、まず初めに事務局より説明をお願いいたします。

○事務局 資料 1、初めに A 4 のペーパーで、新規事業候補箇所の選定の考え方ということでございます。

計画段階評価でルートや構造の決定を行っていただき、また、その後、都市計画決定や環境アセス等の事業を行える条件が整った箇所の中で、その事業の効果ですとか緊急性、予算等を考えて選定をするということが概略でございます。そういった中で選定されましたが、今回、一般国道 115 号（東北中央道）でございますが、その相馬福島道路の霊山～福島間、もう 1 つが一般国道 7 号（日沿道）の遊佐象潟道路となっております。

もう 1 つ、山形と新潟にまたがります国道 7 号（日沿道）の朝日温海道路も東北の中でございますが、こちらは新潟とつながるといことがございまして、後日、4 月 23 日に新潟市で東北と北陸の合同小委員会で審議していただくこととなっておりますので、本日の審議の箇所ではないということで御了承をいただければと思います。

続きまして、めくっていただきまして、権限代行の箇所でございます。こちらは、県が管理している道路の中で、知事から要請がございまして、また、権限代行の要件に合致したところということになってございます。この要件と申しますのは、例えば施工に高度な技術を要する工事だとかでございまして、今回お諮りする奥入瀬（青樫山）バイパスに関しましては、ほとんどがトンネル区間でございます。そのトンネル区間は地山がかなり脆弱でございまして、トンネル示方書のランク外の E 等級といったこと。また、国立公園の特別保護地区ということで水質基準が非常に厳しいといったことから、高度な処理が必要であるというようなことがございまして、今回、権限代行区間としてお諮りをいたすものでございます。

次のページをめくっていただきますと、今回お諮りする場所の諸元を一覧で載せてございます。ごらんいただければと思います。

そして、次のページ、A 3 の地図でございまして、お諮りする事業の位置を示してございます。赤い色の場所が、それぞれの今回お諮りする場所ござい

ます。高規格道路のネットワークの図の中で、実線は供用中、点線は事業中、そして黄色の部分が無事業化の区間——最後、残っている部分——となっております。

昨年度も、この青色の3つの区間を事業化していただきまして、かなりネットワークとしてはつながってきたのかなというふうに思っておりますが、今回お諮りさせていただき道路を進めることで東北のミッシングリンクがかなりなくなってくるのかなというふうに思っておりますので、御審議のほう、よろしく願いいたします。

続きまして5ページから、それぞれの事業の経緯と大まかな位置を御説明したいと思います。

まず、相馬福島道路の霊山～福島間でございますが、平成23年8月に計画段階評価に着手して以降、平成24年7月に都市計画決定をしたところでございます。場所に関しましては、相馬市から福島市までつながっていく道路のうち、黒の点線は既に事業化してございますが、最後、残された区間ということになります。これがつながることで相馬から福島がつながり、また、現在事業をしている米沢ともつながって、広域圏が形成されるということになるところでございます。

続きまして、次のページ、遊佐象潟道路でございます。

こちら平成23年8月に計画段階評価に着手し、平成24年7月に都市計画の決定を見てございます。こちらの位置ですが、図面は右側が北側となっております。秋田県と山形県の県境の部分が無事業化されていない区間でございます。秋田県の象潟仁賀保道路、現在施工中でございます。また、山形県の酒田みなとから遊佐も事業中でございます。その間の区間となっております。

続きまして、次のページ、国道103号の奥入瀬（青樺山）バイパスでございます。

こちらは、平成12年に補助事業で青森県さんが事業化してございます。以降、ここに記載してございます技術の検討委員会ですとか環境の検討委員会というもので、有識者の方とかいろいろな方に入らせていただきながら、さまざまなルート等を検討してこられました。そういった中で、先ほど申し上げましたように高度な技術が必要だというようなこともあり、青森県さんからの御要望もあって、今回お諮りをいたすものでございます。

図面の右上が青森県の十和田市になります。図面の左下のほう、ここにはかいてございませんが、大館市とか鹿角といった都市がございまして、その十和田と秋田県の大館、鹿角といった部分をつなぐ主要なルートとなっております。

この図面の真ん中のほう、ちょっと字が小さいですが、奥入瀬溪流ということで、102号、103号、重複で書いてある路線がございますが、こちらが有名な溪流となっております。今回のバイパスは、その左側の、点線の部分をトンネルで抜けていくというルートになってございます。こちらのほうは、国立公園内ということもありまして、環境省の中央環境審議会等でもこのルートや事業に関して御了承いただいております。

以上でございます。

○大滝委員長 直轄事業の新規事業候補箇所の選定の考え方について説明がありましたけれども、それから、また、きょう審議いたします3つの箇所についての概要についてもあわせて御説明いただいたかと思っておりますけれども、特に新規事業候補箇所の選定の考え方を中心として何か御質問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。

特によろしいですか。このステップで進みますということで、これから進めていくということになると思っておりますけれども。

それでは、特に質問もないようですので、引き続きまして、先ほど概要についての説明はあったのですけれども、平成25年度の新規事業採択時評価3件がきょうの議題の中心です。

・一般国道 115 号 （東北中央自動車道）

相馬福島道路（霊山～福島）

○大滝委員長 最初に、一般国道115号（東北中央自動車道）相馬福島道路（霊山～福島）について、改めまして、その内容について詳しく御説明をいただいた上で、質問等、意見をいただきたいと思います。よろしくお願いたします。

○事務局 相馬福島道路の霊山～福島間について御説明いたします。

手元の資料2-1をごらんください。手元の資料には、タイトルが「新規事業採択時評価」と、4ページ目に「計画段階評価」の2種類ございますが、本日の説明は最初の1から3ページ目の新規事業採択時評価の資料を中心に御説明いたします。

それでは、1ページ目、事業概要でございます。

当該区間は、相馬福島道路（約45km）のうち、霊山から福島間の12.2km

の区間でございます。具体的には、霊山道路の終点部である伊達市霊山町から、東北縦貫自動車道に連結する桑折町松原に至る延長12.2kmの2車線の自動車専用道路でございます。総事業費は約520億円、計画交通量は1日当たり1万3,500台を見込んでおります。

当該区間を拡大したものが3ページ目でございます。現計画ではトンネルが3カ所、橋梁が12カ所、全延長のうちこれら構造物が占める割合、約3割でございます。また、既に工事を進めている東側と違い、この区間は都市部を横断する区間でありまして、住宅街、モモやリンゴなどの果樹園、阿武隈川、阿武隈急行、東北新幹線、そしてJR東北本線などを横断します。

1ページ目にお戻りください。

次に、2つ目、道路交通上の課題について、3つの視点より御説明いたします。

まず1点目として、防災や災害時における救助活動等に支障がある点です。例えば、東日本大震災時の「くしの歯」作戦における救援ルートとして自衛隊や救急車などが現在の国道115号を活用しましたけれども、国道115号に入るまでの都市圏の大渋滞が迅速な支援に影響を与えております。

また、2点目に住民生活の視点です。例えば第三次救急医療施設へのアクセスが悪いことが挙げられます。相馬市周辺の浜通りの住民が、例えば心筋梗塞などの高度医療を必要とし、救急車両で搬送される事態になった場合に、右下の図にありますように、77%の車両が国道115号を使って、福島市にありますが福島県立医科大学附属病院に搬送されます。しかしながら、このルートは搬送までの時間がかかるだけでなく、道路線形が悪いことから、搬送中の患者への影響なども問題となっております。

次に、3点目、右上でございます。地域経済の視点でございます。国道115号は、阿武隈山地を横断するために急勾配の箇所や線形不良区間が多数ございます。過去10年間で自然災害による全面通行止めが9回発生しています。そのため、相馬と福島を結ぶ物流や人の流れに支障を及ぼします。例えば、福島市の貨物コンテナのほとんどが、実は、この最寄りの相馬港ではなくて、関東にあります京浜港から高速道路を使って移入されています。これは、国道115号がコンテナ輸送に不適だからということも一因になっているようです。

次に、3つ目、整備効果でございます。相馬福島道路が全線開通することによる代表的な効果を3点御説明いたします。

まず1点目として、浜通りと中通りを結ぶ横軸の高速ネットワーク化により、災害時に緊急車両や救急車両が迅速に活動できることだけではなくて、住民の避難等にも大きな役割を果たすことができます。例えば東日本大震災においては、原子力発電所の事故により浜通りの住民が中通りのほうに避難しようとい

たしましたけれども、国道114号、115号といった道路が脆弱な上、代替路がないために大規模な渋滞が発生いたしまして、中通りに到着するまで丸1日を要したという事例もございます。

次、2点目。浜通りの住民が第三次医療機関に搬送される場合、搬送時間が短縮されるだけでなく、搬送時の患者への負担も大きく改善いたします。

次、3点目。地域間の交流の活発化や地域経済の底上げが期待されます。図5にありますように、相馬港から東北縦貫自動車道までの所要時間が77分から38分へと短縮いたします。これは浜通りと中通りの交流を促進し、相馬港から中通りへの物流や人の流れが活発化されることが期待されます。一番下に費用便益比を書いておりますが、今回、計算を行ったところ、B/Cは1.4となっております。

次に、2ページ目、よろしくお願ひいたします。別の整備効果として、防災面のネットワークの効果を簡単に御説明いたします。

防災面のネットワークの効果として2つ挙げられておりました、1つ目は、主要都市・拠点間の防災機能の向上。2つ目は、市町村間の連結性の向上でございます。

まず1つ目の視点として、福島市と相馬市の都市間の道路防災機能がどのように向上するかというのを評価しています。結果は、ランクDからランクBになるということでございます。ランクDとは、この場合、国道115号ですが、災害時にはこの迂回路も国道115号も遮断される可能性があるということです。これがランクBになるということは、迂回は確保できないけれども、主経路（国道115号）が相馬福島道路に変更されることによって解消されるということでございます。

次に、2つ目の観点として市町村間の連結性の向上でございます。これは、災害時における時間短縮がどの程度、向上するかということの評価をしています。結果は、下のほうにありますように弱点度9.9ということでございまして、これはどういうことかといいますと、市町村の通常時の所要時間が災害時になると9.9倍かかるということでございます。これが今回、道路が供用することによって、9.9から、通常時の所要時間と同じ1.0になるということです。つまり、9.9倍かかる時間が1.0になるということでございますので、改善度としては9.9ということでございます。

①と②、いずれも整備後に大きな効果が図られるために、それぞれの評価を◎としております。

最後に、この区間でございますけれども、地域からの要望が非常に強い区間でもあります。例えば今年1月からでも、福島県知事、伊達市長をはじめとする沿線市町村の首長、そして県議会等により構成されている協議会等から、当

該区間の早期事業化を求める要望が出されております。

以上で御説明を終わります。御審議のほどよろしくお願いいたします。

○大滝委員長 ただいま一般国道115号相馬福島道路（霊山～福島の間）の説明がありましたけれども、これにつきまして皆さんのほうから質問、御意見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 全体的なことにつきましては、既に計画段階評価のところでもいろいろお話が上がっておりますので、それについては特に問題なく、ぜひ進めたいと思うのですが、若干、細かいことですが、1つは、今回、復興支援道路ということで、震災後、常磐道、そして6号が通れないということで、この周辺の交通量が上がっているはずなのですね。それがずっと続くかどうかということはあるわけですが、通れないということと、結局、例えば家族が別れていることによって何度も往復するというようなことが南相馬や相馬のほうである。そういう中で、この周辺の道路の危険性が高いということがあると思うのですが、そういったことについての道路事業化について、関連性等についてどう分析されているのかということが1点。

もう1つは、細かいことですが、福島北ジャンクションとなっておりますけれども、このところにインターチェンジみたいな形でなるのかどうかということですね。東北自動車の新しいインターチェンジがここにできて、ここから流れるということも想定されているのかということをお伺いしたいと思います。

○事務局 まず、最初の質問でございますが、先生のおっしゃるように、浜通りの住民の方々、避難されている方々と、家族別々に生活されている方々、福島の横断道、いわゆる115号、114号を使って行き来をしているということで、震災前と後を比べるとかなりの交通量が増えております。今回、相馬福島道路を供用することにより、その速達性並びに、冬期の間、通行止めや通行規制区間もございますので、そのあたりの解消がされるということで、非常に強い期待を受けているところでございます。

分析といたしましては、こういった高規格の道路をつくることにより人の交流が活発化することによって、この地域を、復興を支援する道路でございますので、浜通りの復興をさらに支援することができる。さらに、相馬港がございますし、ここらあたりの工業地帯も含めてさらに先に進むことができるという視点もございます。

あと、2点目でございますけれども、福島北ジャンクションについては、そ

の近傍に国道4号があるかと思います。3ページを見ればわかるかと思います。こちらのほうに国道4号のインターチェンジが予定されていますので、ジャンクションのところにインターチェンジの予定はございません。

以上でございます。

○大泉委員 今のお話を伺って、質問ではなくて感想なのですが、私、浪江町の復興の支援事業にかかわっておりましたが、浪江の方々は、警戒区域等に指定されて強制避難をしています。そして、福島から115号を使って、相馬、南相馬を通って、おうちに一時立ち入りなさっている方もいます。今、ほんとに全国、北海道から沖縄までいろんなところに分散して住まわれている人がいらっしやって、そんなにたびたびは帰れないのですけれども、ふるさとに帰るための道筋というか、ふるさととつなげる道ということで、この道路は大きな意味を持っているのではないかなというふうに思います。

特に、浪江などもそうなのですが、区域再編で日中、うちに帰れるという方も多くなっておりますので、うちと、今住んでいらっしやるところを歩き来するという交通もいろいろ増えてくると思いますし、除染もこれから本格的に進んでいくとなると、そういった事業に使う道路の役割というのも重要になってくるのではないかなというふうに思いました。

以上、ちょっと感想です。

○大滝委員長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

この1件目と2件目は、実は前にも、ある程度、触れてはいるので、そのときにもいろいろな議論は既に行われているかと思いますので、また改めてゼロからというわけにもいかないと思いますので、特になければ先に進んでいきたいと思っておりますけれども、よろしいですか。

・一般国道7号（日本海沿岸東北自動車道）遊佐象潟道路

○大滝委員長 それでは、続きまして、一般国道7号（日本海沿岸東北自動車道）遊佐象潟道路につきまして、同じく御説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○事務局 資料2-2をごらんください。「一般国道7号（日本海沿岸東北自動車道）遊佐象潟道路に係る新規事業採択時評価」という資料でございます。

まず初めに、1の事業概要について御説明いたします。

この資料真ん中上の図1をごらんください。今回御審議していただく対象区間ですが、赤い色で示してございます、秋田県、山形県の県境部に当たる区間でございます。

次に、この図の左側にあります図2をごらんください。山形県側は酒田みなとインターまでが供用中で、(仮称)遊佐インターまでが現在、事業中となっております。それから秋田県側ですが、金浦インターまでが供用中。(仮称)象潟インターまでが現在、事業中ということになってございます。この(仮称)遊佐インターと(仮称)象潟インターの間、延長17.9kmの区間が今回の御審議の対象区間ということになっております。

当該事業ですが、日本海沿岸東北自動車道の一部をなす道路といたしまして、設計速度が80km/h、2車線の自動専用道路。交通量が将来、1万1,600台を予定しております。全体事業費が520億円という計画としてございます。

それでは、3ページ目の図面をごらんください。この図面の中で赤の点線がありますが、これが計画ルートを示してございます。ルートの考え方ですが、事業中の(仮称)遊佐インターからの線形の振り出しだとか、この先、小山崎遺跡という重要な遺跡だとか史跡というようなものがございます。また、お墓などというものを回避いたしまして、また、鳥海山からの湧水の箇所、その湧水の利水地点というのに配慮しながら、建設コストを極力抑えるという観点から、極力、地形にはわすような計画としてございます。

インターチェンジですが、すべて仮称になります。南のほうから吹浦インター、女鹿インター、小砂川インターの3カ所を予定してございます。(仮称)吹浦インターは酒田市方向のみ、(仮称)女鹿インターはにかほ市方向のみ、(仮称)小砂川インターは両方向の出入りができる、このような形式といたしております。

それでは、1ページ目にまたお戻りください。

続きまして、2の道路交通上の課題についてでございます。大きく3つございます。まず1点目ですが、防災・災害時の救助活動等についてでございますが、右上の図4をちょっとごらんになっていただきたいと思います。

国道7号の山形、秋田県境付近では、主たる幹線道路というのは7号しかございません。近傍に迂回する道路がないということから、当該区間で通行止めが発生した場合は広域的な迂回を余儀なくされています。中ほどの写真1にあるように、交通事故が最近10年間で9回も発生しているというような状況でございまして、この状況が1点に集中しているという状況ではなくて点在しているという状況であることから、点の対応というよりも路線としての対応が必要ではないのかなというふうに思われます。

2点目ですが、これは住民生活に関するものでございます。真ん中下の図3をごらんください。

にかほ市では第三次救急医療施設がないことから、救急搬送の場合、約9割の患者さんが県外であります酒田市へ搬送されております。もし国道7号の県境付近で通行止めが発生した場合は、迂回路がないことから患者さんの命にかかわる可能性があるというようなことが危惧されてございます。にかほ市民からは、にかほ市には産婦人科がないということで、酒田市で出産を行う妊婦の方がいるよというような話とか、産気づいたときなど、1本しかない国道を利用しており、通行止めのときは日沿道が命をつなぐ道だというふうな声を聞いてございます。

3点目ですが、地域経済・地域社会等についてでございます。

国道7号が通行止めになった場合には、大きな時間ロスが生じまして、物流企業者は物資輸送に不安を抱えている状況にあるということです。物流企業の皆様からも声をいただいております。例えば国道7号は凍結などで事故の危険性も高いとか、実際に事故があった場合は広域な迂回を強いられて大幅な時間のロスとなったと。このように、物資輸送のリダンダンシーに不安を抱えているというふうな声を聞いてございます。

以上、このような3つの課題につきまして、3の整備効果についてでございます。

1つ目でございますが、現道の通行止め区間が回避されること。また、右側中ほどの図5に示すように、太平洋側ルートと日本海ルート、2本の国土軸が相互補完できるということから、広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーが確保されるということになります。

2つ目ですが、第三次救急医療施設までの搬送時間の短縮が図られることや、妊婦さんに対する搬送に対して患者さんへの負担軽減が図られるということになります。

なお、当該区間が整備されることによりまして、にかほ市から酒田市にございます日本海総合病院までの搬送時間が、現在73分ほどかかってございましたが、23分ほど短縮されまして50分程度ということになる見込みでございます。

3つ目ですが、安定的な物流ルートが確保されるということ。また、日本海側の拠点都市間や拠点空港間の連絡ができるということで、さらなる交流・連携というものが期待されるということになります。

以上を踏まえた費用対便益でございますが、2.3と試算されてございます。

次のページをごらんください。これは3の、防災面のネットワーク上のリンクの評価ということでございます。先ほど福島・霊山のほうでも説明がありま

したが、整備することの有効性ということの評価してございます。

まず①の主要都市間の防災機能の向上に関する評価ですが、対象を酒田市と由利本荘市の間、右の図の緑の丸で囲んだリンクについて評価してございます。現況では主な経路であります国道7号が津波予想浸水区域を通過していますことから、耐災害性ということは「なし」という評価になってございます。また、迂回路も周りにないということから多重性もないということで、評価レベルは赤色のDということになってございます。整備後は、周辺に迂回路がないという状況には変わりはありませんが、当該道路自体が津波予想浸水区域を避けて計画しているということから災害危険性は低く、オレンジ色なのですけれども、評価レベルはBということになります。全体といたしまして目標として設定したレベルBに改善されるということで、全体評価は◎ということになってございます。

続きまして、②の市町村間の連結性の向上に関する評価でございます。ここではネットワーク全体の防災機能についての評価を行うものですが、評価ケースにおきましては、通行止めが発生した場合、整備前は通常時と比較して20.9倍の迂回が生じております。この当該道路が整備されることによりまして、通行止めが発生しても迂回度合いは通常と変わらないという程度に改善されますので、改善度合いは20.9、評価は◎ということになります。

最後になりますが、資料の5ページ目の右下をごらんになっていただきたいと思っております。ここには、「当該事業の経緯」というのと一緒に、「地域の要望等」というところで整理させていただいてございます。秋田県知事、山形県知事をはじめ、首長さんが熱い思いでいろいろな要望活動をしてくださっています。

このようなことを御報告いたしまして、私からの説明とさせていただきたいと思っております。御審議のほどよろしくお願いいたします。

○大滝委員長 今、一般国道7号（日本海沿岸東北自動車）遊佐象潟道路の説明をいただきました。これにつきましても、先ほどと同じような形で、質問等がありましたらいただきたいと思っておりますけれども、どうでしょうか。

○加賀谷委員 全体的なことになるのですけれども、今回の新規事業採択対象箇所採択されることによって、特にミッシングリンクの解消には、具体的に東北全体がつながることになります。これについては非常に高く評価しているところでございます。

また、港湾との話になりますけれども、先ほど相馬港の話もありましたけれども、相馬港はまだまだこれから復興に時間を要するという形の中で、特に相馬港の場合は相馬港自体の貨物と新潟港の連携というのが非常に重要になって

くると思いますけれども、このためにも先ほどの話の相馬福島道路については非常に大きな必要性を感じています。

また、あわせて、先ほど遊佐象潟道路につきましても新潟、酒田、秋田の物流ルートとの連携ということのお話がありましたけれども、これは単純にこの3つの港湾の連携だけではなくて、実は太平洋側の港湾の貨物と日本海の貨物のすみ分けというのが大分できてきておまして、両方ないと物流というのは確立できないものになっています。

また、貨物が多くなっても、実は今、トラックが非常に少ない状況になっておりますので、物流の効率化をはからなければいけません。とすると、効率化をはかるためには、道路のミッシングリンクの整備の必要性というのはもっと高まっていると思いますので、このあたりも踏まえて整備をしていただければなど思っています。

また、観光の視点で見た場合、この日東道が、ミッシングリンクが解消されることで首都圏等からのドライブでの観光というのが非常に多くなってくると予想されますが、先ほどのコンテナの輸送もそうなのですけれども、今のところ国直轄道路については、休憩施設についての考え方というのはどうも計画的にはまだ我々のほうも存じ上げていない部分がありますので、この休憩施設も、適当な場所に休憩施設がないと観光的にも、またコンテナの輸送等においても非常に不具合があると思いますので、このあたりを検討していただければなどということで考えております。特に休憩施設について、少し御回答いただければと思っています。

○事務局 高速道路のあり方検討委員会の中間取りまとめというものがございまして、その中で日本海側の港湾間の連絡レベルが非常に低いよというような評価がされてございます。また、空港だとか港湾だとか、このような交通拠点のアクセス性を上げるということが国際競争力の向上につながるというようなことも言われておりますので、今回、遊佐象潟だけではなくて、全体のネットワークができ上がることによって、日本全体としてこのようなことが全体的に上がってくるというふうに思われるというところでございます。

それから、2つ目、休憩施設のお話がありました。こういう審議会を踏まえて、インターの位置等がはっきりしたら、そのようなことも含めてこれから考えていかなくはないのかなと思っています。今のところ、新潟から秋田県内の間で、一番近いところの間でもやはり200kmくらいの距離区間があります。休憩所のない区間がですね。その200kmの中でどのように配置していくか、これから少しずつ検討していきたいというふうに思っています。

○坂本委員 意見も質問も全くないのですけれども、私ども東北経済連合会でも、この日沿道のミッシングリンクの解消というのが悲願でございまして、いろいろな活動をしてきたと。そういうことも踏まえて非常に、感想にもならないですけれども、感慨深いものがあります。

やはり、できないと話にならないので、供用開始に向けてスピードをもって取り組んでいただければと思います。

○大滝委員長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

それでは、これ以上、御質問、御意見ないようでしたら、これにつきまして既に前にも検討を経ておりますので、次の案件に進みたいと思いますけれども、よろしいですか。

・一般国道103号 奥入瀬（青樫山）バイパス

○大滝委員長 それでは、引き続きまして、一般国道103号奥入瀬（青樫山）バイパスの説明についてもお願いしたいと思います。この案件については、今回初めて出てくるものですので、特によろしく御審議をお願いしたいと思います。

それでは、御説明をお願いいたします。

○事務局 資料2-3、一般国道103号奥入瀬（青樫山）バイパスの資料で御説明をいたします。

まず事業の概要でございしますが、青森県十和田市青樫山から十和田市子ノロまでの5.2km間、2車線でございます。全体事業費は約230億円を見込んでございます。この5.2kmのうち4.6kmがトンネルというような事業でございます。場所的には、左の上の図面の中で102号、103号が重複している区間が奥入瀬溪流区間になってございますが、それを左側で、赤の点線でバイパスするというようなルートでございします。この奥入瀬溪流は、年間約240万人の観光客が訪れる観光地というふうになってございます。

現道の課題は、大きく分けて2点あるかと思っております。1点目は防災面でございします。先ほど御説明しました奥入瀬溪流区間、また、その左側を通る、「七曲区間」と書いてございしますが、そのどちらも法面崩落、また、落石、倒木とかで通行止めがかなり頻発してございします。左下に書いてございしますが、

奥入瀬溪流区間では過去10年間で27回、また、七曲区間でも8回の全面通行止めがございまして、特に写真1のほうの形で、平成11年にあったときは3カ月半、通行止めをしております。

申し訳ございませんが後ろのほうをちょっと見ていただければと思うのですが、地図の向きがちょっと変わっておりますが、右側が北となっております。この中で、先ほど写真がございました平成11年3月の通行止め、法面崩落は、この奥入瀬溪流区間のちょっと右側のところであったものでございます。また、そのすぐ近くで平成20年にも大きな落石で1週間ほど止まったということもございます。また、今回、バイパスを整備しますちょっと上の、図の真ん中のほうにかいてございますが、平成24年、こちらの現道でも法面崩落で約6カ月間とまったということがございます。

こういった通行止めが頻発しておりますが、この地域は地山自体がかなり脆弱なこともございます。また、この奥入瀬溪流区間は国立公園の中で特別保護地区ということになってございまして、青丸ですとか黄色の丸でかいたような要対策区間、地滑りの計測をしている区間等々、ある区間ではあるのですが、そういう地区に指定されていることもございまして、なかなか抜本的な対策を講じることが難しい区間となっております。

こういった状況は6カ月間とまった七曲区間も同様でございまして、こちらも国立公園内ということもございましてなかなか手をつけることが難しいということがございます。ですので、この図面の上の道路も下の道路も、道路としては非常に脆弱な道路であると。また、ネットワークという観点から見ても、非常に防災上いろいろ課題がある。そういった道路であるというのが課題でございます。

2点目が、表に戻っていただきまして、資料としては右の真ん中に③で書いているところでございますが、その写真を見ていただいてもわかりますが、何といたっても環境や観光の面の課題が大きいかと思っております。奥入瀬溪流は自然風景地ということで国立公園になっておるのですが、景勝地ではあるのですが、先ほど申し上げた十和田市から大館や鹿角のほうに向かう生活道路、また、産業としての幹線道路といった面もございます。そういったこともあるため、奥入瀬溪流区間ですが、そういった通過交通での排ガスのこととか騒音のことといったものがございまして、自然への影響とか、また公園環境への影響というものも懸念されているところでございます。

この写真のように、観光期にはかなりの渋滞が起こっております。ふだんの交通量は2,000台から3,000台ぐらいのところ、観光シーズンはピーク時では8,000台から1万台ぐらい通る、そういった渋滞になってございます。ですので、ふだん大館から十和田といったところの生活の交通と、また、

観光の交通が輻湊しているという区間でございます。

また道路自体も、幅員が5.5m以下の部分があってすれ違えないこととか、急カーブがあったりとか、また、観光シーズンは路上駐車とかといったこともございます。観光では特に歩行される方も多ございますので、歩行者の方にとっても車で通る方にとっても、奥入瀬を満喫しに来られた方にとっては、せっかくの奥入瀬溪流というところに対して、安全に快適に過ごすということに対しては課題があるのではないかなと考えております。

そういったことで、効果といたしましては、防災面では先ほど申し上げました、2本の脆弱な道路に対して安全なルートが確保できるということが何よりも大きいと考えております。また、通過交通がバイパスのほうに行きますので、生活交通としても、また環境面としても、安全で安心なルートが確保されるということかと思えます。

また、観光面の効果といたしましては、今回、バイパスで通過交通が転換されますので、奥入瀬溪流区間の自然環境の保護、また、観光客の皆さんの快適さの向上、安全・安心度の向上といったものの効果もあろうかと思えます。

また、青森県さんのほうで、これまでも奥入瀬溪流の自然環境の保全と、また、奥入瀬の観光客の方がゆっくりと奥入瀬を味わっていただくためにということで、この奥入瀬溪流区間を車両の乗り入れを規制するといった実証実験をされてございます。電気自動車を走らせるとか、車両をとめて徒歩で歩いていただくとかといったことも、今までもされてきているのですが、このバイパスができますと車両はバイパスを通れますので、奥入瀬溪流は更にそういった車両の乗り入れの規制とかといったことも積極的に検討していきたいというようなことも考えておられるということでございます。ですので、この事業によって、国立公園の自然の保護、また車両の走行環境の向上という面で、両面から非常に効果がある事業であると考えております。

費用対便益（B/C）に関しましては、1.1となっております。この事業の中で、普通の3便益にプラスして冬期便益、休日便益、災害便益といったものも計上させていただいております。

ページをもう一度めくっていただきまして、ルートでございますが、このルートに関しては、平成12年に青森県さんが事業化されて以来、技術検討委員会、または環境の検討委員会をあわせて20回以上重ねてきまして、ルートに関しても10を超えるルートに関してさまざま御審議をされてきたというものでございます。その中で、奥入瀬溪流、滝がものすごく風光明媚なものでございますが、その水量が減ってはいけないということで、その影響を極力減らすというような観点だとか、景観のことを配慮した上で、なるべく景観に支障を与えないといったこともいろいろと検討された結果、このルートとなっております。

います。

青森県さんで平成9年に奥入瀬バイパスを開通してございますが、その次の区間を結ぶということになってございます。それで今回、そのトンネルが長大かつ地山が脆弱であること等で技術的に困難なものであるということで、青森県さんからの要請を受けて権限代行で新規事業としてお諮りしてございます。どうぞ御審議のほどよろしくお願いいたします。

以上です。

○大滝委員長 どうもありがとうございました。

それでは、今の説明につきまし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。

○奥村委員 現地の状況をよくわかっているつもりですが、観光地ということでは規制のような何らかの抜本的な対策をとるためにも、迂回ルートを確保する方向だということで、大変期待が持てるのではないかなと思うのですけれども、1点お伺いするのは、費用対便益の表があって、186億円という総便益は主要3便益を足して186億円になっているのですけれども、下のほうにはさらに「3便益に冬期便益、休日便益、災害便益を計上」と書いてあります。とすると、この186億円と別に計上した値があるのか。それとも、この主要3便益そのものに既に、休日の割合が幾らとか、災害時が確率評価されて入っているということなのでしょうか。そこを教えてください。

○事務局 この3便益は、この186億円の中に入っております。冬期・休日・災害が、この186億円の中に入っております。

○奥村委員 それぞれ簡単に、どういう考え方で評価されているのか教えていただけるとありがたいのですけれども。

冬期は何となくわかる。休日もわかるのですけれども、特に災害便益というのはどうやって考えているのか。

○事務局 災害便益につきましては、過去5年間の通行規制の履歴の合計時間を算出しまして、5年間の平均でならした日数を通行止めということで算出しております。

休日便益につきましても、観光期の渋滞を、平日と休日の違いを出しまして、休日の渋滞が発生する期間だけそれを反映させたもので便益を計算してございます。

冬期につきましても、冬期で旅行速度が低下しますので、その冬期の期間分を上乗せしたということで、通常期と冬期ということで便益をそれぞれ計算して出させていただきます。

以上です。

○福迫委員 ちょっと関連するのですが、ちょっと当地の状況がわからないので教えていただきたいのですが、まず冬期ですね。2ページのほうに、今回の奥入瀬バイパスと平成9年に既に開通しているところがあわせて冬期閉鎖区間となっておりますが、現在はここが全体として冬期閉鎖区間となっているのか。そして、この事業が完了した際にほとんどがトンネルということになると思いますが、それでもここは冬期閉鎖区間になるのか。冬期閉鎖した場合、どういうルートで移動しているのか。その辺をちょっと教えてください。

○事務局 現在は、×がついているところが冬期閉鎖区間ということになってございまして、奥入瀬溪流側は冬期閉鎖になっていないということになってございます。このバイパスができたときには、当然、こちらのほうが交通としては利便性が上がることとなりますので、このバイパスが開通しますと、上の奥入瀬バイパス、既にできているところと、今回のバイパスのほうが常に通れるという区間になります。

ですので、この奥入瀬バイパスのところは通れるようになって、こちらのルートは常に通れるというようなルートで考えているというところでございます。

以上です。

○福迫委員 それがこの冬期便益というところで計上されているということなのでしょいかね。これが開通になった場合はここを通れることになるということの便益があるという考え方なのか、お知らせください。

○事務局 これは、結論から申しますと、その分が便益としてオンされているわけではございません。冬期で速度が低下するというような、冬期間のそういった交通への影響の分を便益として計上しているというところで、冬期の閉鎖ということを反映させているものではございません。

以上です。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

ちょっと私のほうから。

さっきの総便益の計算とかかかっていると思うのですが、先ほどの御説明によると、むしろバイパスを通すことによって、現道の溪流のところの道路の、渋滞はもちろんなのですが、環境の問題とかというようなことについても緩和できるという話だったかと思うのです。実際、その便益の表の上のところにはNO_xが削減できるとかCO₂が削減できるとかというようなことが書かれていて、これはこれでももちろんデータとしては意味があると思うのですが、そういった環境の面でのいろいろなメリットみたいなことはこの総便益の中に入ってきているのですか。計算の中にそういうものというのは、実際に便益としてカウントされているのですか。

○事務局 端的に申しますと、カウントはされてございません。ただ、休日便益というのが、平日と休日の交通量の差で、その分の便益をオンしているものですから、そういった意味では、この奥入瀬の部分は休日交通が多いので、その分、ちょっと、交通という面ではありますが、影響はあるかなというふうに思います。

○大滝委員長 今の話だと、その面については、休日のところで、影響はするけれども、そのところは間接的なものですね。

誰しもこれは気になることだと思うのですが、B/Cが1.1というのは、ある意味で、ぎりぎりと言うと語弊があるかもしれませんが、先ほどのような環境の問題とかについてもう少し考慮すれば、この1.1という数字がどうか否かという形でいろいろ議論があるかもしれませんが、そういう面での便益のようなものというのは別途、考慮に値する部分だというふうに考えることはできるわけですね。

○事務局 防災の効果は三陸沿岸道の審議のころからこの委員会でもいろいろと教えていただきまして、ちょっとわかりづらいところがありましたけれども、ああいう形で、とりあえず定量的に評価するように試みているわけです。

環境のところも、本来は何らかのアプローチをしたいと我々は思っていたのですが、現時点でそういうアプローチはまだ手法が見つからなかったものですから、とりあえず、昔ながらですが、CO₂の量とかNO_xの量なども記述させていただきました。

今後、今、委員長おっしゃったようなことも踏まえて、本省とも相談しながらまたアプローチしていきたいというふうに思います。

○大滝委員長 ぜひ御検討いただいて。特にこの奥入瀬溪流のところについて

は、その問題はただ単に交通量の量的な緩和をしているというだけでない問題もあると思うので、そういうものについても何らかの意味で便益としてやはりカウントするというようなことは重要ではないかと思しますので、ぜひ御検討いただければと思います。

ほかにいかがでしょうか。

○奥村委員 もう1点、技術的なところでちょっと聞くのですが、勾配3.89%の片勾配で、3.5kmぐらいずっと同じで上っていくという線形になっていますが、これでいいのでしょうかというか、交通上、いろいろな車に対して、支障がないのかどうか、説明してください。

逆に、今こういう片勾配になっているために、出口から入り口までの間、途中で全く入れるところがなくて、もし中で事故が起きたりするとか、あるいは補修をしなければならないというようなときに、1区間であるためになかなか対応がとりにくいこともあるかと思うのです。例えば勾配をもうちょっときつく許せるならば、ど真ん中ぐらいに出口を作ってでやると、北から来ている既存の道路と途中でタッチできるというような可能性もあるように見えるのですけれども、どの程度、技術的に動かせないものなのか、あるいはこれが最適なのかという点について、ちょっと教えていただきたいのですけれども。

○事務局 縦断勾配に関しては、4%というのが1つの基準になってきます。それ以上になってきますと登坂車線といったものをつけないといけないとかといったこともございます。もう一方で、この場所が国立公園ということもあって、なるべく地形を改変させないといった面もございます。そういったもろもろの条件を考えた中で、なるべくトンネルでいくというものがまず大前提としてありまして、あとは、勾配も4%という1つの基準の中で、ぎりぎりこの中でやっているということでございます。

また、実際、このルートを決めるに当たっては、湧水とか滝のほうへの水量の影響とかといったもの踏まえて、この線形で青森県さんのほうで御検討されていたというルートとなつてございまして、ただ、委員おっしゃるように管理面での問題等も当然、御指摘のとおりのあると思いますので、今後、管理をしていく中で、青森県さんの管理の道路となってきますが、そういったところはいろいろ協議させていただきながら考えていきたいなというふうに思っています。

以上です。

○事務局 これは、今まで青森県さんのほうで事業化をして、随分長い間、調

査もしてもらっているのですね。地質調査とか水の調査もしていただいて、我々もデータをいただいています。今、それを前提として、こういうルート、線形なのかなと。

我々も多分こうなのかなと思っているのですけれども、これが事業化に至った場合は、我々としても、もう一度、水の調査とか。

はっきり言って、今、お聞きしていると、これは非常に手ごわいトンネルの工事になります。再度、よく調査をしてみたいと思っております、その設計の段階でもまた、今の委員の御指摘の点も踏まえて十分検討していきたいと思えます。

以上です。

○大滝委員長 ちょっと今のお話と関係があるのかもしれませんが、私、もともと文系の人間なので、土木とか、こういうトンネル工事とかというのはよくわからないのですけれども、今回、結構、難工事が予想されるということで、国としてこれをやっていくとか、トンネルの掘削等々についてはいろいろな技術を多分使われてこれをやるのだらうと思いますけれども、もちろんこれからの話なので具体的にもっといろいろな調査をやってみないとわからないという部分はあるのですけれども、こういう難しい工事というのに対して、どういふふうに技術的に進めていくとか、非常に脆弱な地域だというふうに先ほど御説明いただいたのですけれども、私たち素人にもわかるような、どういふやり方とか工法のようなものを使ってこういうのを国としてされていくのかということの概要のようなものを、もしわかれば御説明いただけるとありがたいかなと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○事務局 さっき手ごわいと申してしまったものですからそういう御質問になったと思うのですけれども、まず、今、委員長おっしゃったように、非常に地質が悪いです。県の調査とかで、軽石とか火山灰みたいな地質なのですね。やわらかい地質なものですから、それをどういふ形で安定的に掘っていくかということ。さらには、どうも地下水位が随分高いようなのですね。そうしますと、掘っていくと水が出る可能性が高くて、それをどう処理するかということ。

さらには、さっき説明がありましたけれども、ちょうどその山のところから奥入瀬溪流に何本も滝が流れているのですね。それが奥入瀬のいいところなのですけれども、逆に、水を変に処理をすると滝を枯らしてしまうような可能性もありますから、それをどう防止するかという部分が現時点で手ごわいのかな、しっかりやらなければいけないのかなというように思っているところです。

実際の施工については、当然、しっかりした調査をするということと、専門

家の意見も十分聞いて進めていきたいと思っておりますが、普通にトンネルを掘る以外に、補助工法といいまして、水が出ないような工法が全国でいろいろと事例もございますから、事業化になった場合、そのものもうまく適用させながら慎重に進めていきたいと考えてございます。

○福迫委員 先ほど質問したこととちょっと重なるのですけれども、今回のこの奥入瀬（青樫山）バイパスは前の2件とちょっと状況が違うのですが、前の2件のような形での整備効果ですね。ネットワークの向上、リンクのところとか、当初の説明として十和田と秋田のほうのリンクという意味でも非常に重要だということがあったかと思っておりますので、その辺の効果というのをそういう形で出さないのかということですね。

特に冬期区間というのは、既に開通しているところが、今は冬期は使えないのが、使えるようになるというところの効果というところが余り出てこないというのは素人的に見てもちょっとどうなのかなと思ひまして、これが使えることによって、冬期、そういうリンクがつながるといふことの部分はどのような形での打ち出し方なのかなというところで、再度お伺いしたいと思ひます。

○事務局 前段の2つの中で防災機能の評価をさせていただいたところなのですが、ちょっと技術的なところになるのですが、こちらのほうは全部、一次の緊急輸送道路に関してのネットワークの効果という中で議論をさせていただいておるところでございます。

このルート自体が、技術的なことでございますが、二次の緊急輸送道路というところでありまして、そこに関してネットワークの評価をするというところが手法としてまだできなかったものですから、今回はその部分を外させていただいております。そういった検討も実際はさせていただいたのですが、そういったところがまず難しいかなと思ひています。

ただ、先ほどおっしゃったとおり、そういった効果も十分あるかと思ひますので、そのあたりも今後考えていきたいなというふうに思ひます。

以上です。

○大滝委員長 よろしいでしょうか。

ほかにいかがでしょうか。

それでは、この案件について、質問、御意見等については、一応、皆さんのほうからお出しいただいたということで、先に進めてよろしいですか。

ありがとうございました。

それでは、これまで議題に上がっております3件の新規事業採択時評価につ

いて、御質問、御意見をいただくということを通して審議をしてきたわけですが、その3件の審議を通して、特にここで対象となっている新規事業採択時評価について、何か課題とか問題があるとか、あるいは、それによってここでの提案等について大きな変更等をする必要があるとかという議論はなかったのではないかとというふうに私としては判断をしておりますので、この新規事業採択時評価に関する当小委員会の見解としては、この3件について、具体的には、先ほどから審議をまいりました一般国道115号（東北中央自動車道）相馬福島道路（霊山～福島間）、それから一般国道7号（日本海沿岸東北自動車道）遊佐象潟道路、3件目として一般国道103号奥入瀬（青樺山）バイパスの3件については、新規事業化について妥当であるというふうに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。

ありがとうございました。

それでは、この3件につきましては、妥当ということで小委員会として判断いたしましたので、さらにこれを先に進めていただければというふうに思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

一応、予定しておりました議題については、本日すべて終了ということになりましたので、議事を事務局のほうにお返ししたいと思います。よろしく願いいたします。

○司会 長時間にわたる御熱心な御議論、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8回東北地方小委員会を閉会いたします。