

第20回東北地方小委員会

【議事録】

○議事

1) 新規事業採択時評価

・東北中央自動車道 金山道路

浜岡委員長 議事に入ります。新規事業採択時評価ですが、新規事業候補箇所選定の考え方について、事務局より説明をお願いいたします。

舟波課長 資料1の新規事業候補箇所の選定の考え方ですが、今回は東北中央自動車道、津軽自動車道の2件を御審議いただきますが、資料1はその選定の考え方を示しています。東北地方整備局管内では、高規格幹線道路のうち、現在2区間の調査を行っており、その2区間が今回の対象となっています。現在、計画確定、環境影響評価実施済み等、実施環境の整った区間ということになっています。

まず東北中央自動車の金山～金山北です。ルート・構造の検討は平成26年11月に確定しています。都市計画は、当該地域は森林地域、農村地域等を通ることから、都市計画は対象外です。環境影響評価等の実施は、法アセス、条例アセスの対象外とはなっていますが、平成29年度に自主アセスとして完了しているものです。

また、事業実施に向けた地質調査を今年度まで実施しており、重金属に関する調査を行っていましたが、30年2月に完了しているものです。

津軽自動車道柏～浮田です。ルート・構造の検討は、平成29年3月に確定しています。都市計画決定手続きは平成30年1月に完了しています。環境影響評価等の実施状況は、先ほどと同様に、法アセス、条例アセスの対象外ではありますが、平成29年度に自主アセスを完了しています。以上のことから、東北中央自動車道金山～金山北（金山道路）及び津軽自動車道柏～浮田（柏浮田道路）を平成30年度新規事業化候補箇所に選定するものです。

次のページ、東北中央自動車道金山道路の概要です。事業の経緯として、平成25年11月に計画段階評価（第1回目）の小委員会が始まり、26年11月に完了しています。今回、平成30年3月に東北地方小委員会（新規事業採択時評価）を行います。

次のページ、津軽自動車道柏浮田道路の概要です。事業の経緯として、平成26年8月に

計画段階評価（1回目）の小委員会が始まり、平成29年3月に計画段階評価が完了しています。今回、平成30年3月に東北地方小委員会（新規事業採択時評価）を行います。

浜岡委員長 新規事業候補箇所の選定の考え方について、何か御質問等ありますか。よろしいでしょうか。それぞれの区間について説明がありますので、東北中央自動車道金山道路について説明をお願いいたします。

和田所長 資料2の金山道路についてです。冬期の交通規制、また路面凍結による交通事故、信頼性低下などの課題を抱える豪雪地域において、雪に強いネットワークを確保すること。また、東北中央自動車道の最後の区間である当該区間の整備により周遊観光を支援する高速道路ネットワークが形成されることを目的に、新規事業化に向け、委員会に諮らせていただくものです。金山道路が計画されている地域は、左上の図1のように、山形県の北部にあります。図2に位置図を示している通り、東北中央道で最後の未事業化区間となっています。

裏面をご覧ください。起点は、金山町から、終点は飛ノ森までとなっており、延長3.5kmになっています。国道13号に並行していきまして、金山町中心市街地へアクセスする国道344号にインターチェンジを計画しています。また、開通済みの区間であり、右側にあります主寝坂道路の起点側にもインターチェンジを計画しているものです。

表面に戻って事業概要について説明いたします。全体の延長は約3.5km、第1種第3級の2車線道路、設計速度が時速80kmの自動車専用道路となっています。全体事業費は約130億円、計画交通量は6,000台/日になります。

2番目の「課題」についてです。①「積雪期の著しい交通機能の低下」です。当地域では、全域が特別豪雪地域に指定されており、図3で示していますが、東北地方の直轄国道の沿線における最大積雪深を見ても、金山で224cmということで積雪量が非常に高い地域です。また、図4に示していますが、冬期は豪雪に伴い道幅が狭くなります。冬期、道幅を広げるための運搬排雪作業や、法面にひさしのようにせり出した雪庇を除去するための雪庇処理作業が行われる区間となります。

また、図4の箇所で路面の凍結に起因にするような交通事故や、交通規制に伴いまして移動時間の遅れが発生している状況です。この遅れにより、通勤・通学や、地域の主要産業である木材、また製造業などの物流を阻害している状況になっています。

また、当該区間では、右下の写真1のように、冬期間の事故による通行止めが発生していることで、代替路がないために、通行止めになりますと通常約2倍の広域的な迂回を強いられる状況です。こういった積雪期の著しい交通機能の低下によって、地域の社会経済活動への影響が非常に大きい状況となっています。

続きまして、次の課題としまして右上の②に移りますが、冬期の周遊観光に不可欠な高速道路ネットワークが挙げられます。山形、秋田両県では、豊富な冬期観光資源を生かして、図6にあります、県境をまたぐインバウンド観光の拡大に向けた取り組みを推進して

います。しかし秋田県では、図7のとおり、訪日外国人の宿泊者数は全体では伸びてきていますが、冬期間につきましては低迷している状況にあります。

図8の、県境をまたぐようなインバウンド観光を推進しているところですが、観光関連の団体からは、両県間の観光の流動においては、冬期は時間が読めないということで定時性が課題という指摘をされている状況です。両県をまたぐような冬期の周遊観光を支援するために、道路ネットワークの強化が必要とされています。これらの課題を踏まえ、次の3番の「整備効果」の1点目として、積雪期の交通機能の改善が挙げられます。特に豪雪地帯における冬期の交通課題に対し、雪に強いネットワークが整備されることで速達性及び定時性の確保、広域迂回の解消が図られることによって冬期の走行環境が改善され、秋田、山形県両県の生活や産業の支援が期待されます。

続いて、効果の2点目として、「地域連携強化による冬期周遊観光の支援」が挙げられます。冬期の定時性確保が必要とされる中、東北中央道の最後の本区間が整備されることによって周遊観光を支援する高速道路ネットワークが形成され、秋田、山形両県におけるインバウンド観光の推進への支援が期待されます。

続いて、費用便益分析について、ネットワークを形成する事業については、一体となって効果を発揮する複数の区間をまとめて評価をするということにしていますので、この区間として新庄インターチェンジから横手ジャンクションまでの間を対象とした場合はB/Cは1.4となっています。また、括弧書きに書いております金山道路単独のB/Cについては1.3となり、いずれも便益が費用を上回るという結果になっています。

また、B/Cが1.0となるときの社会的割引率でありますEIRR（経済的内部収益率）についても、それぞれ6.2%、5.8%になっており、社会的割引率4.0%を上回る率になっており、収支に見合う結果となっていることから、本事業は実施する価値があると評価しています。

舟波課長 続きまして、防災機能評価についてです。東日本大震災の発生時に三陸沿岸道など「命の道」として大きな効果を発揮いたしまして、道路の役割というものが再認識されたところであります。その際に交通量、三便益だけではなくて、防災機能としても評価していかなければならないということで始まった評価の手法です。

概要としましては、通常時と災害時の移動時間の変化によって、その迂回の程度を評価するやり方です。お手元のA4横の参考資料をご覧ください。

この防災機能評価は、A、B、C、Dの4つのランクでその機能を評価します。下に脆弱度のランクという表があります。まず災害時のリスクとしまして津波や豪雨・豪雪、火山等を設定して、災害時に通行不能となると想定される箇所を設定します。災害時でも通常時も移動時間に差がない場合、道路ができることでその差がなくなる場合というものがA、脆弱度が0ということで評価されます。災害時、通常時の1.5倍未満の所要時間で到達できる場合がB、災害時に1.5倍以上の迂回が生じる場合はCと。主経路、そして迂回

路も到達不可能となる場合がDという評価になっています。

また、脆弱度、そして改善度の計算のイメージを算出していますが、脆弱度につきましては、1に近ければ近いほど災害時に到達不可能と。ゼロに近いほどランクが高いということになります。改善度につきましては、整備前と整備後の割合を示していますが、1に近づけば近づくほど改善が図られているといった指標になっています。

資料2の右下の防災機能評価結果をご覧ください。CとBというランクがついていますが、上の段が新庄インター横手ジャンクションを対象としたもの、下が今回の事業区間、金山から金山北を対象とした場合の評価結果になっていますが、どちらもこの道路を整備することにより、ランクがCからB。今まで災害時は1.5倍以上の迂回が必要になっていたものが、1.5倍未満の迂回程度に改善されるという結果になっています。累積脆弱度。これは脆弱度の累積を表しており、この減少量が大きいほど改善が大きいというものです。また、改善度は、どちらも災害時でも道路ができることにより1に近いということで改善が図られており、この金山道路に関する防災機能はこのような結果になっています。

浜岡委員長 東北中央自動車道金山道路について、質問等ありますか。

菊池委員 資料2の「整備効果」、冬期の周遊観光を支援についての意見ですが、図7と図8を見ていると、山形に来ている観光客を秋田にも回そうというようにも見受けられますが、現実、山形に現在来ているインバウンドの方は、私が伺った話ですと仙台空港から入ってきているのが多いということです。データの出典は不確かですが、その様な事実があれば、図8の方は山形空港、秋田空港が記載されていますが、仙台空港込みでネットワークとしてきちんと秋田まで人が流れますという説明があれば説得力があると思います。見せ方に対する提案ですが。加えて、秋田に入ってくるインバウンドはどこから日本に入ってきているのかご存じでしたら教えて下さい。

和田所長 山形県の特にインバウンド観光は、仙台空港から入ってきているという状況が多いのが大層ですので、ここに国道48号と書いてあるのが恐らく山形自動車道ですので、ここを仙台空港とつながるという記述にすることは検討させていただければと思います。秋田県に入っている観光客の経路ですが、現在手元に資料がなく、調べて後ほど説明させていただきます。

菊池委員 ありがとうございます。

浜岡委員長 そのほか、いかがでしょうか。

課題の①のところで「積雪期の著しい交通機能の低下」という説明で、これを見ていると、本当に交通機能が低下していて、改善が必要であることがよくわかります。そこで、図で

は交通事故による通行止めが示されているのですけれども、積雪や吹雪などの視界不良で通行止めになるのは、このエリアではどれくらいあるのか、状況を教えていただけないでしょうか。

和田所長 交通規制は、主に事故によって規制する場合と、ほかの区間では一定の雨量を超えた場合という規制の方法があると思います。

事故については、路面の凍結、圧雪で、それに起因して交通事故が起きて、その処理で規制することはあります。その件数については、大きな通行止めをしたものについては過去10年で約9件発生しており、それに伴う通行止めは4日間位となっています。

ただし、雨量による通行規制はありませんので、特に雨量や地吹雪での通行止めは本区間についてはないです。

浜岡委員長 わかりました。今のところないということかもしれませんが、最近は非常に大きな低気圧が来て多大な影響を及ぼすということもありますので、私のお願いとしては、そういう状況があっても高規格道路は止めないでほしいと。高規格道路も止めてしまうと大きな影響が一般道に出て、それでさらに通行止めになってしまう。福井県のようなことになってしまうのは非常によくないので、この道路の性質上、県境の重要な路線ですので、それが途絶えてしまうというのは大きな影響を地域に与えてしまいます。そのあたり、どのような状況でも通行できる所をしっかりと確保できるように頑張っていただきたいので、よろしくをお願いします。

和田所長 わかりました。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。

それでは、当小委員会の見解としまして、東北中央自動車道金山道路の新規事業化については妥当ということで判断したいと思いますが、よろしいでしょうか。

・津軽自動車道 柏浮田道路

浜岡委員長 それでは、2つ目の新規事業採択時評価となります津軽自動車道柏浮田道路について説明をお願いいたします。

佐近所長 資料3の、一般国道101号津軽自動車道柏浮田道路に係る新規事業採択時評価の資料について説明いたします。

この区間につきましては、平成29年3月の計画段階評価でルート・構造を決定してい

ます。また平成30年1月に都市計画決定を致しました。当該地域の柏浮田道路については、発生頻度の高い地吹雪や積雪における交通機能低下など課題の多い地域において、信頼性の高いネットワークを構築すること、西津軽地域と青森空港や青森港、新幹線駅など交通拠点との高速道路網を確保した観光振興、地域産業の活性化を支援すること、高次救急医療施設への搬送時間の短縮、安定した搬送により救急医療活動を支援することを目的に、新規事業に向け、この度委員会に諮らせていただくものです。

柏浮田道路が計画されている地域は、「1.事業概要」の右の図1の青森県西部になります。この地域では、図2に位置しているとおり、本道路の東側には平成26年に供用済みの五所川原西バイパスがあります。また西側には平成28年に一部開通した鱒ヶ沢道路があり、この間を結ぶ形で柏浮田道路が計画されています。

裏面をご覧ください。柏浮田道路の起点はつがる市柏稲盛から、終点はつがる市木造越水までとなっております。国道101号、JR、五能線に並行し、つがる市中心市街地付近にインターチェンジを計画しています。また、国道101号以外に、青森県中心部と日本海沿岸の西津軽地域を連絡する幹線道路が現在ない状況となっております。

表面に戻っていただきます。1の事業概要です。全体延長は12.3km、第1種第3級の2車線道路となっております。設計速度は80km/hの自動車専用道路で、全体事業費が380億円、計画交通量9,500台/日を見込んでいます。

続きまして、現状の課題を3点説明します。冬期降雪時における交通機能の低下について、当地域は特別豪雪地域に指定されている五所川原市と鱒ヶ沢町との間に位置し、図3のとおり、秋田県の能代市や秋田市等に比べても吹雪の発生頻度が高い地域となっております。吹雪が発生した場合、図4の写真のように視界が遮られ通行不能となるため、立ち往生する車両も見られるような状況となっております。

このような冬期交通環境の悪化により、地域住民や企業は通勤・通学の遅れや製造品等の輸送ができなくなるなど、日常生活や経済活動に支障をきたしています。また、図5のとおり、実際に吹雪の日は交通量が大幅に減少しているところです。

平成26年10月から11月に実施いたしました住民アンケートでは、地吹雪が怖いので天候が悪いときには買い物に行けない、年に何回か吹雪で走行できない日があるという回答があり、鱒ヶ沢町の食料品製造業者からは、毎日つがる市柏へ商品輸送を行っているが、地吹雪の日は途中で引き返し、販売を断念することもあるとの意見もあります。次の課題として、観光振興・地域産業活性化に寄与する高速道路ネットワークの不足が挙げられます。深浦、鱒ヶ沢町で構成されております西津軽地域は、下の図6に示すとおり、平成5年に世界自然遺産登録された白神山地や、有名な十二湖など日本でも有数の観光地を有していますが、近年の観光入込客数は減少傾向にあります。このため青森県では、増加傾向にございます外国人観光客の周遊観光の拡大等を目的に、津軽半島周遊道路ネットワークを平成29年2月に策定いたしました。その中で津軽自動車道は、県都青森市方面からの速達性を担う最重要路線として位置づけられ、観光・交流人口の増加に寄与すること

が期待されています。

また、青森県はマグロ漁獲量が全国1位となっています。図7のとおり、その約3割が西津軽地域となっており、マグロの他に、ヒラメやハタハタなど西津軽地域で漁獲された水産物は青森市方面へ輸送されますが、この東西を連絡する唯一の幹線道路の国道101号の渋滞により輸送時間の遅れが発生しており、速達性の確保が課題となっています。

最後に、右上の高次救急医療へのアクセス性が挙げられます。西津軽地域には第三次医療施設がなく、地域の二次医療施設で対応できない重篤患者を医師等の指示により青森市の県立中央病院へ搬送していますが、西津軽地域を含む西北地域は下北地域に次いで第三次医療施設までの所要時間が長くなっています。特に冬期は、交通環境の悪化によりさらに時間を要しており、救急搬送の速達性の確保が課題となっています。

これらの課題を踏まえ、柏浮田道路の整備効果として3点上げると、1点目に冬期交通環境の改善があります。特に当該地域固有の課題である吹雪に対して、高盛り土や防雪柵の連続設置で視程障害の大幅な軽減が期待されます。

2点目です。青森市方面からのアクセス性の向上で、周遊観光の支援、地域産業の活性化が挙げられます。青森空港や青森港、新幹線駅などからの周遊観光の広域化が見込まれることから、西津軽地域の観光振興への寄与が期待されます。また、津軽自動車の整備により速度向上や事故率の低減など交通環境の改善や、輸送効率の向上による産業振興への寄与も期待されることです。3点目に、救急搬送の速達性の向上があります。柏浮田道路の整備で、開通済みの鱒ヶ沢道路とあわせ、県立中央病院の60分圏域も拡大されることで、救急医療への貢献が期待されます。

次に、費用便益分析についてです。ネットワークを形成する事業として、一体となって効果を発揮する複数の箇所をまとめて評価するため、浪岡インターチェンジから鱒ヶ沢インターチェンジ間を対象としました場合については、B/Cで1.2、経済的内部収益率は5.4となります。また、柏浮田道路単独のB/Cについては、B/Cが1.2、経済的内部収益率は4.9となり、いずれも便益が費用を上回る結果となっています。費用便益分析までの説明は以上です。

舟波課長 続いて、防災機能評価結果についてです。先ほどと同様に、ランクをこの中に示しています。上の段が浪岡から鱒ヶ沢インター間につきましては数字となります。下が今回の事業化区間を対象にした場合の評価結果になっています。防災機能としては災害時でも1.5倍以上の所要時間でCということで変わりはありませんが、道路ができることによって時間短縮等され、脆弱度は改善されます。一方で、この区間に限った評価をするとDということで、変わってはいません。これは、一部の拠点、鱒ヶ沢町のその拠点が、この道路の区域の対象外ではありますが、もともと津波浸水区域の中に入っていることもあり、評価上はDになっております。累積脆弱度は6.26ということで、改善が見られます。改善度につきましても、ゼロに近づいているということで、改善が見られるというもので

ございます。評価といたしましては、ランクが変わっていないので○になっています。

温井委員 先ほどの金山道路での質問に少し似ておりますが、3番の「整備効果」の効果1のところ、地吹雪のときに交通規制をするというのは、一般道路、高規格道路それぞれについて、あるのかどうか教えていただきたいと思います。

佐近所長 一般道につきましては、現在、国道101号は県で管理しておりますので、現時点で数値などはなかったと思います。津軽自動車道については、視程障害が明らかに発生している場合、一定の基準を設け、前方が見えないという状況が確認された段階で交通規制を実施しており、昨年1回と、今年も1回、交通規制を実施しています。

温井委員 同様のところで、図9に防雪柵の図がありますが、赤で描いてある、雪がどう飛んでいくかというラインですけれども、防雪柵は、羽をどう向けるかとか、何種類かありますね。これは、やはり上を飛ばして雪を行かせるというような考えになるのでしょうか。

佐近所長 古いタイプでは上を飛ばすような形になりますが、委員の指摘のとおり、新しいものでは、むしろ下に向けることによって路面の雪を飛ばすようなタイプのものも出てきています。いずれにせよ路面に雪が積もらないようにすることが主眼になっており、地吹雪そのものを解消するというわけにはいかない状況になっています。今回の、高盛り土をしたり防雪柵を連続設置することにより、地吹雪が軽減する効果を期待しており、現在この様な形で設計させていただいています。

菊池委員 今の効果1のところ、資料の要望ですが、総じてこの事業、B/Cが1.2と決して高いとは言えない数字ですが、当該区間、未事業区間としての整備の必要性に加え、冬期の交通環境の改善は地元の住民や産業にとって非常に切実な問題であり、日常生活、経済活動にも影響を及ぼしています。この道路ができることにより、少なからずよい方向に向かうところを、アピールしていただきたいという要望です。

B/Cの中ではっきりとは出てきませんが、非常に重要だということです。北日本の道路環境としては、先ほどの金山道路の場合もそうなのですが、そこはもう少し強く主張していくべきではないかと。

具体的に、その整備効果のところ、最後が「減少に期待」で終わっているのですが、その下の場合は「地域の産業振興に貢献」やその先のことも書かれていますので、表現として「日常生活、経済活動の改善に効果が望まれる」とか。

同じ期待されるにしても、その先の活動面でぜひアピールいただけないかなというのが1点と、文言にもありますけれども、風の向きを考慮した路線計画にもなっているという

ことなので、それも何かわかりやすく表現していただいたほうが、この路線の効果1のアップールがより強くなるのではないかと思います。以上、提案です。

浜岡委員長 非常に重要な提案ですので、全て盛り込んでいただけるようお願いします。

佐近所長 是非検討させていただきたいと思います。

小野澤委員 今の件ですが、前後に同様の道路を既に作っているのので、例えば柵をどういう形状にしたら国道ではこんなに積もっているがこちらはあまり積もりにくいなどのデータが出せる部分もあると思うので、現況からも使える資料が出せれば、効果があると思いますので、可能であれば検討していただければと思います。

浜岡委員長 その他、いかがでしょうか。

今、関連質問が多くありましたが、冬期の地吹雪のときの状況ということで、図4の写真ですが、かすかに車が2台見えているという状況ですが、実際はもっと見えないですね。非常に見えない状況というのはよくわかります。

もし資料としてあれば教えていただきたいのですが、トラックなど座席が高い場合には、前方がよく見えているよと。地吹雪の上を走っているというのを聞くのですが、私自身、それが本当なのかというのはわからないですね。

もしデータをお持ちであれば、同じ道路空間を普通車の目の高さ、1.2mにカメラを設置した場合の映像、もしくは、バスの高さおおよそ2m位で見た写真が同時にあると、どれだけ違うかというのがよくわかると思います。

菊池委員からの質問にもありましたけれども、図9に、盛り土の場合と盛り土でない場合でどれだけ違うのだという写真などがあると、目で見てわかると思います。今後説明する際には、目で訴えかけるというのが非常に重要ではないかと思いますので、その点も工夫できる範囲でぜひともお願いしたいと思いました。

あと、関連しないのですが、2点。

1番の事業概要のところで、計画交通量9,500台/日と書いていますが、これは将来、9,500台/日になるということですが、もう少し増えてくると往復2車では難しいということはないでしょうか。今回、中央分離帯も1.5mとるということで、ハードなものをつくって2車で確定ということかもしれないのですが、長い目で見たときに4車に拡大できるような、余力というのでしょうか、土地も含めて、そういうことがあり得るのかどうかというのを教えてほしいのが1つと、2つ目は、最後に説明ありました防災機能のところをもう一度、説明を聞きたいと思いました。

佐近所長 9,500台/日は、将来推計量をはじき出しておりますので、当然、今後、状

況が変わるようであれば、また見直していく可能性はございます。立地条件的には、この区間というのは田んぼの真ん中でございますので、将来的に広げることは、また別途、可能かと思えます。

浜岡委員長 可能性としては残されているということでもよろしいですか。わかりました。ありがとうございます。では2つ目、お願いします。

舟波課長 改善度の所で、特に下の、この事業化区間について、災害時でも0.00ということになっていますが、これも特に鱒ヶ沢町の役場が、この道路ができて浪岡から鱒ヶ沢の区間の外側にあると。なおかつ、その役場が津波浸水区間のエリアに入ってしまったということから、どうしてもこの評価では、この道路が整備されたとしても災害時に到達できないという評価になっています。

ただ、本来この道路ができたときに、広域な迂回のときは災害地を迂回しながら行けるということになるので、このような設定になってしまっています。この様な災害の拠点の設定についても、引き続き改善に向けて勉強していきたいということで考えています。

浜岡委員長 ありがとうございます。そうしますとこの道路ネットワークの防災機能評価の結果は、上段が浪岡鱒ヶ沢の長い区間、下段が今回の当該区間ですが、当該区間でも変わらないのは、道としては走れますが、その前に車が到達できないから1.0になっているということでもよろしいですか。何かいい数字が出る見方がないのかと思ったのですが。

阿部部長 計算の仕方が、その様な計算の仕方になってしまして。

浜岡委員長 大きな役所、役所間になっているから仕方ないということなのですかね。

阿部部長 そうです。この目的とする役所自体が災害で既に潰れてしまっているのも、道路自体が生きていても行き着くことができないということで、モデル自体がそうになっています。そこはちょっとこのモデルの弱点ではあるので、どういうやり方でやるかというのを少し今後検討していきたいと思っています。

浜岡委員長 了解いたしました。ありがとうございます。

温井委員 先ほどと同様の部分ですが、他の皆さんの話も聞いており、地吹雪時に2つ問題があると思います。1つは見える、見えないという話で、写真にもありますが、見えなければ危険で事故も起きます。もう1つは、吹きだまりに車が突っ込んで、それで渋滞が起きます。この2種類は少し違うような気がしますし、それぞれの対策があるかもしれま

せんが、できる限り分かりやすく、少ないスペースですが、分析的にそれぞれの効果について御説明いただくといいと思います。

浜岡委員長 是非よろしく申し上げます。多分、この地吹雪の状況のビデオデータがあると、すぐにわかると思います。よろしく申し上げます。その他、よろしいでしょうか。

当小委員会の見解として、この津軽自動車道柏浮田道路の新規事業化について、妥当であると判断したいと思いますが、いかがでしょうか。ありがとうございました。

それでは、妥当ということで判断したいと思います。

2) 計画段階評価

・ 国道 1 1 2 号 山形中山道路

浜岡委員長 続きまして、計画段階評価ですが、国道 1 1 2 号山形中山道路について事務局より説明をお願いします。

和田所長 はい。－それでは、資料 4、国道 1 1 2 号山形中山道路の計画段階評価について説明いたします。

1 ページ目の目次ですが、先ほど委員長からもお話ありましたが、計画段階評価の検討の流れ、その後、第 1 回の意見聴取の結果、3 番目に対応の方針、4 番目に地域の意見聴取の方法について、順を追って説明させていただければと思います。

3 ページの計画段階評価の検討の流れについて説明いたします。対象区間ですが、対象地域につきましては、幹線道路網は東西の山形自動車道、国道 1 1 2 号、2 8 6 号、3 4 8 号、また南北には東北中央自動車道、国道 1 3 号、山形西バイパスが伸びている区間になっています。対象区間は図面の赤矢印で示した 8 km 区間で、本区間は 2 車線であります。基点側は左側で、4 車線化の霞城改良が現在事業中で、終点側については中山バイパスが 4 車線で整備済みという状況にある区間です。

4 ページの前の第 1 回の小委員会での審議の内容は、前回の審議で、下の表まとめていますが、意見聴取の方法について、1 世帯につき複数の被験者から回答を得られるよう調査票の配布方法を検討してはという提案をいただいたので、右側の「対応状況」として、各世帯に対して 2 部、アンケートの回答はがきを配布するという対応としました。

2 つ目は、歩行者や自転車の利用者の安全性についての意見、または歴史的な環境や資源についても、本地域の課題として聞き取れるようなヒアリング対象を検討してはどうかという提案をいただいたので、対応としてその様な関係者にもヒアリングを実施しました。意見については後ほど触れますが、歩行者と自転車の安全性を確認する目的で学校の関係

者にヒアリングを実施し、この地域の歩道の狭い危険な状況や、自転車の安全な通行に支障が出ているといった意見をいただいています。

また、歴史的な資源については、「城下町やまがた探検隊」という団体にもヒアリングを行い、対象区間に歴史的な施設が残っているということで、景観に配慮してほしいというような意見をいただいています。その様な内容も含め、今回の資料を取りまとめています。

5 ページ目、今後の計画段階評価の進め方についてです。今回は、この赤枠で囲ってあります第2回目の小委員会です。第1回目の意見聴取の結果の確認、政策目標、評価項目、比較ルートの設定について御審議いただきたいと考えています。今後は、今回の審議を踏まえまして第2回の意見聴取を行う予定です。

6 ページ目です。ここからは地域の意見聴取の内容について説明をいたします。

7 ページ目です。まず意見聴取の期間ですが、昨年9月15日から約1カ月の間でアンケート調査を実施しました。意見聴取としては、山形市、山辺町、中山町、寒河江市の住民、また事業者、道路利用者を対象に、前回の小委員会で了解いただきましたアンケートを実施しています。また、それに加えまして、自治体、経済団体、製造業者、教育機関などの関係する団体を対象にヒアリングの調査もあわせて実施しています。

8 ページ目です。地域への情報提供については、アンケートを呼びかけるような広報をあわせて実施しています。新聞への掲載、またホームページ、ラジオ、広報誌などで周知をあわせて行っています。

9 ページ目の意見聴取の実施状況についてですが、アンケートについては、地域住民の方へ約13万6,000の世帯のお宅に配布しており、約3万8,000通を回収しているところです。1世帯当たり2つの回答を、はがきへ入れたこともあり、配布戸数に対する回収数の割合については、27.7%ということで、最近、当事務所で実施した計画段階評価での意見聴取と比べても非常に高い回収率となっています。

10 ページ目、住民の方々への意見聴取の結果について説明いたします。

11 ページ目です。まず、地域の区分・属性についてですが、回答者の地域区分の割合は、山形市が8割、寒河江市が約1割ということで、この割合は国勢調査の世帯数と同様の傾向ということで、満遍なく各地域の意見を回収できている数字だと考えています。また、郵送の配布と留め置きでの回答、ウェブアンケートも同様の傾向となっています。

12 ページ、回答者の属性についてです。回答いただいた性別は、男性が約6割で、女性よりも高い傾向となっています。また、年齢は50代以上の方が約7割を占め、国勢調査と比較しても、特に50代の回答の割合が高いという結果になっています。

13 ページ、利用目的・手段・頻度についてです。まず利用目的は、レジャー・ドライブなどの割合が非常に高くなっています。続いて、仕事、通勤・通学、家事といった日常の利用という割合も全体の約半数、5割を占めている状況になっています。回答者を地域別に見ると、山形市においてはレジャー・ドライブなどの非日常時の利用割合が高いという傾向になっており、山形市の周辺の市町村であります寒河江市、山辺町、中山町につい

ては、仕事、通勤・通学、家事などの日常の利用割合が高いという傾向になっています。移動手段は、自動車の利用が約9割以上となっており、利用頻度は、ほとんど毎日や、週に3～4日という日常的な利用をされる方が約3割を占めているという状況になっています。

14ページ、続いて、地域・国道112号についての課題です。地域の課題については、問題であるとする割合が約9割を占めています。また、国道112号の課題につきましても、円滑性に対する課題、安全性に対する課題、共に約9割が問題があると感じている結果となっています。

15ページ、課題への回答の理由についてです。この意見に対する割合は、渋滞に関する意見が6,433、交通安全に関する意見が5,284、地域連携に関する意見973の順番で、その回答の内容が多くなっています。

16ページ、道路整備の必要性についての回答状況です。道路整備が必要だという方の割合は約8割を占めており、必要だと思わないという割合は1割を下回っています。

17ページ、意見・要望についてです。渋滞や交通安全、地域連携に対する自由意見として出される意見も多くなっていますが、「その他」の所で幾つか紹介しますが、道路整備に関する意見で、「新規整備」と書いていますが、新たなバイパスを整備してほしいという意見もあれば、現状の112号の拡幅のような既存道路の整備をしてほしいといった意見もあります。また、「その他」の一番下に書いてありますが、冒頭で申し上げた、国道沿いにも古くからある住居や蔵等の歴史的街並みの保全についても意見を頂いています。

18ページ目、ここから企業への意見聴取結果について説明をさせていただきます。

19ページ目の意見を聴取した企業の業種・利用実態ということで、事業者の属性としまして、製造業が約5割、次いで卸売業、建設業の順で回答が多くなっています。利用の目的は、営業が約4割、利用頻度ではほぼ毎日。また、週3,4日と、合計約5割という割合を占めています。

20ページ、地域の課題、国道112号の課題については、住民アンケートと同様の傾向で、事業者の約9割がいずれについても課題であると認識している状況になっています。

21ページの課題への回答理由ですが、先ほどの住民のアンケート同様の傾向になっています。渋滞に関する意見が最も多くて、次いで交通安全に関する意見、地域連携に関する意見が多いという結果になっています。

22ページ、道路整備の必要性は、約9割が必要だと回答しており、住民からは約8割という結果でしたので、それよりも若干多い傾向ということになっています。

23ページ、自由意見ですが、こちらも地域連携、渋滞、交通安全といった意見を頂戴しており、また、「その他」のところで、やはり新たなバイパス整備が必要という意見がある一方で、新しい道路をつくるよりも国道112号の道路幅を拡幅してほしいといった意見もいただいています。

続いて、次のページからが関係団体のヒアリングの結果について説明いたします。25

ページ目をお開きください。

こちら、表形式でまとめていますが、各業種別にどのような課題が挙げられたかということで整理をしています。いずれの課題につきましても、ほぼすべての業種で意見としていただいています、道路整備については必要であるといった認識をいただいています。

25ページ目ですが、頂いた意見について整理したものがこちらです。上から、地域連携に関する意見については、特に行政団体から山形市と、寒河江市、中山町といった、周辺の市町村との連絡性を向上してほしいという意見をいただいています。

また、渋滞や交通安全に関する意見として、バス交通等日常生活に関する渋滞についての課題や緊急時の救急活動への支障ということから、道路課題の解消を望む声もいただいています。

次のページですが、今まで説明してきました意見聴取の結果について取りまとめたものを、改めて御紹介します。28ページ目です。

今回の第1回の意見聴取の結果として、地域連携に関する意見として、特に地域住民の方から、現状の道路は山形市や周辺の市、町との連携を阻害しているといった意見が多く出されていたと認識しています。地域連携を支える道路ネットワークの強化が強く求められているということを確認しました。

また、渋滞に関する意見として、通勤時や冬期間の渋滞緩和ということが、住民や各団体から求められています。交通安全についても、歩行者、また自転車の通行に関する交通安全の確保というものが求められているということを確認しています。

29ページ、以上の意見を踏まえた対応方針、具体的にはルート帯の案について説明いたします。

30ページ目をご覧ください。まず対応方針の考え方ですが、今回、第1回でいただいた意見聴取により、前回審議いただいた地域の課題、渋滞、事故などの道路の課題を、地域の住民や企業の皆様方も強く認識されているということを確認することができましたので、これを踏まえ、政策目標ということで下に掲げています、道路ネットワークの強化、交通の円滑化、交通安全の確保と、この3つを政策目標として設定することにしました。

31ページ目ですが、この3つの政策目標を達成するための機能を有する対策案について整理したものです。意見聴取の、特に自由回答の中で多くいただきました、新規道路整備と同様に既存道路の整備に対する要望ということも多くあり、沿線住民の生活環境や自然環境、またコストといった点も配慮しながら考えられる案として、下の比較案を3つ提示しておりますが、バイパス案、部分バイパス案、現道改良案の3案を設定しました。

32ページ目、A案のバイパスルート案についてです。こちらは、新たに全線を2車線のバイパスとして整備をすることで、現道と合わせ4車線の断面を確保します。それにより、交通の円滑化、安全性の確保といったことを構築するという案になっています。

こちらで少し補足しますと、まず、起点側、赤で囲った左になりますが、この起点側が山形市街地や中央インターチェンジへのアクセスを考慮した位置ということで設定してい

ます。現道の112号、赤線部分ですが、そこの間の区間、緑色の、主要地方道の「山形朝日線」と書いていますが、この朝日線につきましては棒を2本引いていますが、これが4車線として既に整備されている区間になっています。

この4車線で整備された区間のさらに下にある南側ですが、ここについては黒の矢印で旗上げしていますが、現状2線車ということで、仮にこのバイパスが整備された場合でもボトルネックになる恐れがあるのでここについては県と調整をしており、31年度に一部、3車線化の運用を予定しています。また、32年度以降には4車線化を検討することで、仮にバイパス案として整備されたとしてもこの区間がボトルネックになることはないことを確認している状況です。

次のページ、B案、部分バイパスルートについてです。こちらの案ですが、DID地区——オレンジ色でハッチがかかっている区間ですが、このDID地区に特に主要渋滞箇所や事故多発区間が多くあり、この区間についてはバイパスとして整備をすると、緑色の丸で表示していますが、現況の2車線を4車線の断面に拡幅することで、支障家屋数を全体数としてバイパス案と比べて少なくするという案になっています。

次のページ、C案、現道改良ルートについてです。こちらの案につきましては、現道の2車線から4車線することで、交通容量の拡大と現道の交通安全性の確保をするという案になっています。

次のページです。以上説明しましたA案、B案、C案の3つのルート対案についての概要をこちらで整理しています。細かい項目ごとに評価を書いているのですが、特徴で現道改良を伴うB案とC案では、拡幅に伴う用地の買収、現道に既に家屋が張りついているので、拡幅に伴う用地買収や工事や企業の現在の活動に影響が懸念されること、また、支障物件数も多くコストが高くなることなどが整理されています。また、A案につきましては、新規道路の整備となるために自然の改変が大きくなることで、環境面への影響ということで整理をしています。

37ページ、第2回目の意見聴取の方法についてです。2回目の意見聴取の内容につきましては、地域の交通の課題を解消するために示す3つのルート対案を検討する際に、配慮または重視すべき項目という質問を設定したいと考えています。

38ページ、意見聴取の対象者と方法についてです。第1回目の意見聴取と同様に、地域住民、事業者、道路利用者へのアンケートの実施、また関係団体へのヒアリングの実施を考えています。周知方法につきましても、1回目と同様に、新聞、ホームページ、ラジオ番組などへの協力の依頼もあわせて行いたいと考えています。

次のページ、39ページ目から41ページ目までについては、意見聴取する資料案ということで記載しています。別途配布しています資料5もそのイメージを示したものですが、資料には第1回目の意見聴取した結果の概要、また、政策目標、ルート対案の概要、質問の項目とその回答が含まれる形で、意見聴取したいと考えていますので、よろしく願います。

浜岡委員長 ただ今の説明で質問や意見などありましたら、お願いします。

高橋委員 35ページの比較しているところですが、アンケートにもでている、単純にこのコストの比較ということ、あと、時間軸か何か示されないと、よく素人の人が単純に、安いからいいとか、ここは高いからどうなのだとかという話が、判断しづらいと思います。緊急性がある道路であるならば、時間軸というようなところも1つ、何か項目を入れていただければと思います。

浜岡委員長 いかがでしょうか。完成するまで概ね何年というような、そういうイメージだと思われませんが。

和田所長 表現の仕方は考える必要がありますが、大規模に新しく土地を買わなければいけないエリアや、事業費もですが、用地交渉にかかる期間も想定されますので、何年という具体的な数字を提示するのは難しいと思いますが、どの様な形で表現できるかはまた相談させていただければと思います。検討して表現できるようにしたいと思っています。

浜岡委員長 このA、B、C案で整備完了までにかかる年度で大きな違いが出るのかどうかとは、どんな印象をお持ちでしょうか。

阿部部長 一番わかりやすいのは、下から3行目に「影響する家屋」と、家が影響するということの記載がありますが、A案だと10軒なのですが、B案、C案ですと約20倍になります。

家1軒移動するのはかなりの時間を要するのでここを定性的に、例えばA案より時間がかかる等書き方はできるのかもしれませんが、ただ、何年事業でかかるかという、例えば協力を非常によくやっていただけたところであれば案外スムーズにいったりするものですから、一般論としてこれぐらいの軒数であればA案よりもB案の方が時間はかかります、という書き方ができると思います。工夫させていただければありがたいと思います。

浜岡委員長 では、よろしく願いいたします。

温井委員 まず、この交通安全とか、そういうところに関しては、これは住民の方などの意見も、それから私も現地を知っておりますけれども、ぜひ改善していただきたいと。

そのときに、今、35ページがちょうど話題になっていましたので、A、B、C案で、今、部長さんから家屋数の話もありましたけれども、バイパスをつくるにしても、現道もやはり直さなければいけないのではないかと思うのですね。歩道と路側帯あたりの改善と。

その場合ですと、そこにかかる住宅を全面的に4車線化で買収するわけではないけれど

も、ちょっとかかると、やはり家は建て直しか引き家をするとかですね。これは全部、前の方はかかってくると思いますので、そのとき一体、幾らぐらいかかるのかも分けて、ぜひお示しいただきたいと。この場合は多分、A、B、Cともどうしてもかかってくるというようなことになるかと思しますので、それをお願いしたいと。

もう1つは、今度は渋滞のほうですけれども、特にバイパスのときに、この中でも、やはり35ページでは自然環境への影響ということで田園地帯のことが書いてありますけれども、これは大変すばらしい田園地帯でありまして、水田と、あと果樹、サクランボやリンゴなどあるかと思うのですけれども、なるべくなら、ぜひ、この山形の市街のすぐ外のところの美しい田園を残したいというようなことも考えるわけです。

そこで、今回のルートなのですけれども、実はこれ、並行して山形自動車道が通っていると。それで、恐らくこの地域の方々は、山形自動車はあるけれども、ほとんどの方は使わないと思います。高速料金を事業者の方は節約するか、あるいは通勤・通学の方は、ちょっとの渋滞でも、お金をけちるといいますか、利用しないのではないかと。ただ、何年か前に民主党時代に無料の時代がありましたので、あのときは多分、使っていたのではないかと思うのですね。その辺の資料が何かもぜひ、あればお出しいただきまして、もし高速道路のほうに誘導できる方法があれば、無料にすれば利用者も増えると思いますが、地方ですので、行政あたりが旗を振って、みんなでやりましょうということで、例えば年間の格安の定期券みたいなものを作り幾らぐらいにするとか、そういった事が可能であれば、今後利用者の増加が見込めると考えられます。

200億近くかかる新規の道路事業ですが、そんなにかからなくて、既存の高速道路を利用することで、実は渋滞も解消するかもしれないと。ぜひ、高速道路ということも比較資料として検討を出していただきたいと。

その場合は、この東北の小委員会を超えて国交省全体、または国会までいく可能性もありますが、ぜひ世論形成するぐらいの検討、議論をお願いしたいと思います。

さらに、ここは実は左沢線というJRも通っているのですね。今度、鉄道法になりますと、いよいよこれはほかの法とも関わりますし、すぐに良い方法が出るかわかりませんが、本当は鉄道利用などももうちょっと促進するようなことを考えてもいいのかもしれないのですけれども、だんだん範囲が広がります。

あと、もう1つ、図でいうと3ページあたりを見ていただくのが一番いいのかもしれないのですが、迂回路がないという地域の方々の声もありますが、広域的に見て考えていきますと、代替の道もあるのではないかと思います。実は私も、今回のアンケートからは少し外れますが、西川町の方々に聞くと、ここの112号は使わないと。裏道というか、「抜け道を使います」と教えてもらいました。それでいくと、山形の方から見ていくと、3ページの図の山形中央インターチェンジがありますね。そちらを通過して、山辺町役場がありますが、そちらの方を通り、あとは広域農道を通して中山の野球場の方へ出て寒河江へ入っていくというような道もあります。

この図で山形から見て北方面、天童方面の道は、国道13号以外にも、山形西バイパスが描いてありますが、ずっと天童方面へ伸びていき、高速のあたりを越えてもしばらくは行く形になっています。この間に何本も、結構立派に直した道があり、南北では結構あります。ただ、どうしても、実際に渋滞しているわけですので、寒河江市、河北町辺り、場合によっては天童方面へ行って来ればいようにも見受けられますが、やはり使われているのです。

逆に反対の方向でいうと、私がさっき山辺の町役場方面の道もあると。これらの道は、途中までは結構立派に、特に山形中央インターチェンジの方へ向かうのは4車線の直線道路になっており、別の資料で渋滞箇所の話が出ていましたが、こういうところは全然渋滞しておりません。既に整備した道路インフラのほうへ誘導するようなこと、あるいは部分的に改良することで、その改良した道路のほうへつなぐというようなことで、どれぐらい割り振れるのかということも考えられます。そちらもぜひ御検討いただけたらと思います。

浜岡委員長 いかがでしょうか。多岐にわたる質問ですが。

和田所長 大きく3ついただいたと思っています。

まず1つ目が、現道の改良にかかるコストがバイパス案に計上されていなければ、仮に現道改良案で改善するような改良効果も、あわせて比較したほうが適正な評価ができるのではないかと考えています。

まず、このバイパスをつくることにより、主要渋滞箇所になっている交差点の中で改善するものも恐らくあると思います。一方で、第1回目のときに審議いただいたときに、変則交差点と言っていたが、五差路やクランク状になっている交差点とかは、単に交通量が減ったからといって解消しないようなところもあると思いますので、この時点でどこまで交通量が減るか、正值に推計できるかお約束はできませんが、そこも見極めた上で、例えばですが、バイパスを整備することによりここここは解消するが、ここは残るという表示の仕方もかもしれませんし、そこは評価する上で、単純にコストだけで、安いからいいというふうにならないような工夫は検討させていただきたいと思います。ただ、その分にかかるコストを計上するのは、例えば交差点の形状を、容量を拡大すればいいのか、そもそも交差点部以外も含めて大幅に変えなければいけないのかとか、現時点でそこまで検討できるかは難しい面も多分あると思いますので、そこはコストの前提とする条件として、どういう形で表現できるかを検討させていただきたいと思っています。

温井委員 バイパス案で工事費が出ておりますが、現道も直さなければいけないので現道の幅員を広げたところにこの200何戸の住宅が全部かかってくるので、そのときに当然、4車にしたときほどのお金はかからないと思うのですけれども、でも、ちょっとかかっても、やはり家を移動しなければいけないとかですね。家が全部セットバックしているよう

なところでしたら余りかからないと思うのですけれども、それは家の建ち方の状況によっても随分、費用は変わってくると思うのですね。バイパスにした場合でも、そういう現道を直す費用がどれぐらいかかるのかを別途出せるようでしたら、出していただきたいと。

そうすると、バイパス案でも、どうしても現道だと。安全のために直さなければいけないからこれだけかかりますよと。逆に言うと、現道を4車にする場合にこれだけかかっているというけれども、どっちにしてもこれだけかかるのですよというようなこともあるかと思うので、そこをぜひお考えいただきたい。

それから、あとの渋滞のあたりは、私も現地を知っていますので、右折のところでは非常に渋滞するとか、あと、JRの跨線橋のところを今、山形市で随分直していますけれども、ああいうものができてくると随分変わってくると思うので、これは非常に分析が難しいかと思うので、皆さん御専門だと思しますので、この辺のところは交差点改良などのテクニックもできればお示しいただきたいと思っておりますけれども、なかなか複雑な難しい作業かなとは思って聞いていました。

和田所長 わかりました。2つ目、並行する高速道路を無料化した場合ということだっただと思います。まず、昔、無料化の実験もしたこともあります。ただ、当時は、政権交代等もあって、高速道路を無料化するかどうかということの政策的な議論がなされた時期でもありました。当時、無料化するかしないかは、採算がとれるかとれないか。実際、実験してみて現道に課題が出ないかと。そういったさまざまな角度から検証した上で、当時、民営化の結着をしたタイミングで、有料道路から新直轄方式で無料化が実際にされた区間も山形県内にもあります。

当時はそういう政策的な、無料化する、しないという議論の中でそういうことがありえたのですけれども、その当時の議論が終えて、当該区間につきましては、山形道や東北中央道につきましても、採算が見込めるということで有料道路として、現状、償還が終わるまで、平成65年までは有料だということで決定をして、それに基づいて計画も立てておりますので、今後、この高速道路が無料化されるという前提でいろいろ検討するというのは、なかなか現状としては難しいのかなというのが実態だと思います。

ただ、無料化の実験を過去にしたときの数字ですとかは、あるものは、もしかしたら先生にお示しできるかもしれませんが、そこはちょっと確認をさせていただきたいと思っています。というのが2つ目です。

3つ目が、なかなか難しいのですけれども、他の県道とか、要は、目的地と終点が同じであれば、別の形で経路を誘導するなりして、うまく交通渋滞とかの緩和とかに結びつけられるのではないかということだと思います。

事務所でも、渋滞のワーキンググループや、県と各市町村を含めて渋滞対策を検討する会議をしておりますので、例えば恒常的なものでなくて、週末のイベントとか、そういう常時交通量が発生するものでないものに関しては、地域とも連携しながら経路誘導の案内

などをしている取り組みもありますので、それを常時やるというのが何となく私がイメージするところなのですけれども、そういうところは、今後そういった渋滞の対策協議会という枠組みがありますので、議論を可能な場合はしていきたいなと思っています。

温井委員 最後の所で、イベントの際、既に整備されたところにプラスアルファの道路工事を加えることによって、この200億の大事業をもっと節約するような方法というのがないのかどうかというようなところを検討いただけたらという趣旨でございました。

菊池委員 今の温井委員の御指摘、非常に重要な点かなと思って伺っていたのですけれども、現道の改良ですね。バイパスを作ったとしても必要になるとは思います、一方で私は現地のことをよく知らないの伺いますが、例えば変則交差点とか五差路があるという話でしたけれども、もし、その変則であること、五差路であることが歴史的に意味があるものであれば、円滑化とはいえ、無理やり改良すべきでもなく、何かソフト的な対策で何とか交通安全の向上を図るということも考えられるかと思ひますし、すべてが線形改良とかという発想にならずに、ぜひ御検討いただければなと思ひます。

例えば仙台でいうと、クランクになっている道路があるのですが、これは昔、江戸からの攻めに対して時間を稼ぐためとかといういわれがあって、地元の人はそのクランクを残してほしいというところもありますし、そういう意味合いのところはぜひ道として残していただきたいというふうにも思ひます。

それから、他の現道の迂回というのも非常に重要な話なのですが、これは多分、精査するにはODをきちんと把握しないとわからないと思うのです。残念ながら紙面の都合があり、今回のアンケートでそのODはとれないのですけれども、私が1点気になったのは、住民の要望のところ、17ページの道路整備に関する意見で新規整備と既存道路の整備。これも同じぐらいの件数になっているということで、意見がこの時点では2つに分かれていますけれども、例えばこれを居住地別で見たときにどうなっているのか、あるいは利用目的ではどうなっているのかということがわかれば教えていただきたいなと思ひます。

もう1点、今ほどと関連しての提案なのですけれども、非常に難しいところではありますが、仕事というか、通勤・通学ぐらいについては、居住地のほかに通勤・通学先を、アンケートの中で大きい市町村レベルでも聞いておくと、今後こういう議論をするときに有益なデータとして使えるのではないかなと。これは意見です。

和田所長 確かに、現道の課題として残った場合、ソフト的な対策を講じることでコストをかけずにできる方法もあるかと思ひます。五差路であっても、信号の現示や事前の案内誘導、車線の運用を変える等すれば、大幅なハードの整備をしなくても、家屋の移転もさせずにできることもあると思ひますので、御意見も踏まえまして検討していきたいと思ひます。また、居住地別それぞれの意見の分析で、確かに属性の情報は結構ありますので、

いろいろな切り口でクロス集計すれば見えてくるものがあると思います。意見聴取の際にどこまでお示しするかは、無限通りありそうな気もするので、そこは、新しくこういった情報も提供したら非常に有益な意見が聞けるという情報がもしわかれば、そういったこともお示しをした上で聞くというのも1つの方法だと思いますので、御提案のありました居住地別の分析も含めて検討してみたいと思います。

小野澤委員 調査結果についてですが、今回まとめて下さった9ページの第1回の意見聴取で回収された3万5,000票はどの様な部分の人たちですか。配布数が13万5,000余りになっているのですが、これは世帯数ということよろしいですか。

和田所長 はい、そうです。

小野澤委員 そうすると、2票ずつ回収できる様になっておりますので、実際は27万人へ配布したことになるのですか。16.8%というのは、13万5,000世帯に対して、その1の票が返ってきた数で2万2,000ということなので16%でいいと思うのですが、この27%は、多分、分母が13万5,000になっているのではないかと思うのですが、個人というふうに考えると、少なくとも27万を分母にしないと、この27%というのは、全体の3割というのは何に対する3割なのかというのがちょっと説明しにくいかと思うのですが、それはどのようにお考えでしょうか。

和田所長 まず、世帯の中で議論が分かれたりして、2つ意見を提示した世帯もあると思いますし、場合によっては意見が異なっていれば2つ出していただいたところもありますので、全配布世帯数に対する回収数ということでは一応、13万5,000分の3万7,000ということで説明していただいたのですけれども、1世帯2枚配布したのも、実はうちの事務所でやっている計画段階評価では今回初めてですので、ほかと比較して何%という示し方が正しいかというのは確かに意見あるのですけれども、1世帯に1通出したときの回収率と比べては、2通出したときのほうが多く回答をいただけたということですので、それを前向きに捉えさせていただいて27.7%という表示をしました。

小野澤委員 菊池委員も言っていた、どの様な所に通っているか、何の目的でその道路を使うかというのは世帯で合意しているものではなく、基本的には個人個人でやはり目的も利用時間も違うことですので、2通配っていただきたかったのは、色々な利用の目的が同じ世帯の中でもあるということなので、この3万7,000というのは、少なくとも配票数に対する回収率が、例えば15歳以上の人口に対する3万7,000がどのぐらいのパーセントなのかと言ったほうが正々堂々としているというか、この地域の住民の方の、この人たちから回答したものだと言明しやすいと思うので、分母を世帯にするというのは、3割

というのは何の3割かというのを具体的に考えるのは難しいのかなと思います。今後のことになるかと思うのですが、検討していただきたいと思いました。その点で考えますと、先ほどのお話もそうなのですから、例えば13ページに、移動手段で自動車を使っている方が約9割ということで先ほど説明いただいたのですけれども、例えば94%が自動車を使っているとか、徒歩の人が1%いるとか、道路の実際の現況の交通量調査等でも、ある程度、この交通量という実態の、現状のパーセントの数字というのはあると思うのですが、これはかなり一致していると考えていいのか。自動車利用者だけの3万5,000人回答ですと、歩行者や自転車に乗る方の意見が反映できてない可能性があるのも、一部の方にしか調査というものはされないものなので、母集団の内容とどのぐらい一致しているのかということと照らし合わせながらデータを見ないと、特定の人たちの回答がこの地域の住民の方の回答だというふうになってしまうことによるずれというのは最終的に大きなマイナスということになりかねないのではと思いました。そのような経緯で13ページの自動車94%というのは、交通量の調査などに該当するとどうなのか、多いのか少ないのかというのがわかれば教えていただきたいのですが。

和田所長 道路交通センサスの中では、その道路の、自転車か徒歩か自動車かという割合も出ており、それと照らし今回の結果を踏まえ、例えば自転車の利用は本来多いのに、今回のアンケートの回収は、世帯で回答したのが、自動車を運転した人の意見が強く反映されているということになっても、それは取りまとめの結果としてもっとやりようがあったのではないかとありますので、そこは実際の利用を見た上で、この結果をしっかり受けとめていきたいと思っています。

小野澤委員 この地域は街の中心部で、交通といっても徒歩や、自動車以外の利用者に対する安全配慮、先程の文化的な価値の保全を優先するということもあり、皆さんに聞いたと言いたいのですが、実は聞けてない所を十分配慮した上でのデータの解釈が必要かと思いましたので、第2回以降の調査の際には回収率を少しでも上げられるように。できれば1人でも多くの調査票の回収ができる工夫を、今後も進めていただきたいと思っています。

浜岡委員長 よろしく申し上げます。他にいかがでしょうか。

菊池委員 今御指摘ありました回収率ですが、27.2%は、もう削除したほうが望ましいのではないのでしょうか。各世帯2枚入れても、最近、単身世帯が多いので、純粋に母数が配布数の2倍になるわけではないと考えられますし、中途半端な情報で誤解のないようにという意味で、27.7は削除していただきたいと思っています。

もう1点、35ページのルート帯案について、B案の部分バイパス案ですね。図でいうと右側が現道で、左側がバイパスになるということですが、評価軸の「交通安全の確保」

の所で「交通事故の減少が期待できる」ということの表現をされていますけれども、この地図を見ると、このバイパス部分が赤色のA案と違い、金井小学校、金井中学校、この付近を通り、通学圏に影響を及ぼすことになると思えば必ずしも交通安全が確保されているとは言えないのではないかと思いますが、このような表現をされている根拠を教えてください。

和田所長 1つ目のパーセントは、それなりの地域の意見が聞けたことで表示させていただきましたが、16.8%だとしても、他の地域でもっと低いところもありますので、特に低いという御意見でなければ削除する方向で検討したいと思います。

2点目の、B案の部分バイパス案でも交通事故の減少は期待できると書かせていただいた趣旨は、比較するとC案では最も期待できるように、一応書いています。なので、C案と比較すると相対的にB案は、期待は最もではないがC案よりは低いということなので、趣旨は、表現でここを上手く示せていませんが、相対的に、数値とか丸、二重丸とかいろいろ示し方はあると思うので、そこはAとBとCが比較してどうなのかというのが見えるような表現の工夫をしたいと思います。

菊池委員 今の項目で、これはお願いですが、資料5、アンケートの案がありますが、実際のA4の方のアンケートの質問の②で、重視すべき項目にチェックして下さいということで1から8があり、9に「その他」ということがあります、35ページにも一つ「土地利用、施設、文化財への影響」という項目も含めていただきたいです。せっかくこの項目、「評価軸」と挙げていますので、住民の方にもどれぐらい評価するということでお聞きいただきたいと思います。

和田所長 わかりました。

小野澤委員 アンケートでもう1点検討いただきたいのが、利用頻度の「ほとんど毎日」から「年に数回」までの所で、私は近くの国道4号線を週に5日、通勤のときだけ使うのですけれども、5回使う人が「ほとんど毎日」と言われると、毎日とは言えないし、4回ではない。ということで、5回の人々が毎日使っているというのは少しギャップがあるので、例えば「5回以上」や、「5～6」と「7」を分ける等にするなど、そこも御検討いただければと思います。

和田所長 わかりました。

温井委員 高速道路があるときに、その脇を、管理用の道路が必要になるのでしょうかね。あるいは、小田原厚木道路辺りか、有料道路の高速を走っていると、脇にも一般道路が走っているようなところがありますけれども、例えばそういうようなことが可能であれば、

例えば35ページの図を見ますと、山形自動車は寒河江のほう、右から中央のほうへずっと来まして、ちょうど山形ジャンクションのところまでですね。ここでそういうようなことが可能であると、ちょうどそこまで、山形市のほうからだ和西バイパス、緑の線がずっと伸びておまして、これが大変すばらしい道路で、そこまでできていて、その後、高速道路の両側のところにもし道路が例えば可能であるとする、寒河江方面の交通量は大分こちらのほうに流れるかと思うのですけれども、例えばそういうようなことというのは可能なのでしょうか。

和田所長 趣旨の確認なのですけれども、今回の整備する、例えばバイパスに側道ということではなくて、既存の高速道路というか……。

温井委員 そうですね。赤の線で囲われたところに新しいバイパス道路を作るという案ですが、これも一種のバイパス案——部分バイパス案ですかね。そのバイパスをどう作るかということに、山形自動車の両脇のところに道路を作ると。そういうようなことが可能かどうかということをお聞きしたいと思います。

和田所長 回答になっているかわかりませんが、32ページのバイパスの脇に「側道」と書いてあります。これは、この道路交通の機能を確保すると、このバイパス案ですと農村や農地を通りますので、農作機械とか低速車両が通過することも結構考え得るので、そういった交通については域内での利用ということで、機能の分担を考え側道の設置を考えています。

ただ、一方で、あくまで本線のバイパスが整備されることにより機能を失う道路の補償的な意味合いとして整備できるということで、こういった側道を必要に応じて設置ということで書いていますが、一方で今の高速道路の脇等になりますと、また別の事業になります。この事業の計画の中でその側道について位置づけるのは難しいと思いますが、他の県道や市町村道も含めた分担や機能の配分的なことということであれば、それは地域の中の課題を解消するというので、他の機関とも調整する中で議論としてはあり得ると思いますので、いただいた御意見も含め、今後のODや将来の交通や詳細の設計とか計画が決まりますと推計をしますので、そういったときでも検討をすることは可能だと思いますので、御意見としていただきたいと思っています。

浜岡委員長 その他、何か。私からもよろしいですか。

3ページで「評価対象区間」と書かれており、これは全体がわかりやすくいいと思うのですが、現在の国道112号のこの赤太線の部分は非常に問題を抱えていることがよくわかりました。それを対策することで、現状を改良することもありますし、新たにバイパスを作るというのがあります。新たにバイパスを作る、部分バイパスを作るのは、この

図で、山形西バイパスのちょっと上ですから、一方通行というので両矢印を描いていて、その右側の線が緑の線に交差するあたり。わかりませんが、大体そんなあたりかなと思われれます。

そうするとよくなるのは想像つくのですけれども、結局、十字交差になって、寒河江から来ると左折、山形駅の方面から行くと右折という交通量が卓越して、下手するとそこがまたボトルネックになります。その様な、将来問題になる可能性のある場所を抱えている所ではないかと思うのです。

今回の対象外ではありますが、別の視点で112号は、山形市役所をって13号にタッチするまで2車線の道路があり、その間にも一方通行がありこちらも問題を抱えているのではないかと思います。112号をとというネットワークで見たときに、このような、中心部を今後通るといのは、ネットワークとしてよろしくないなと。

先ほど御指摘ありましたが、高速道路の横を走れたらいいのではないかと思います。恐らくですが、山形上山インターの方まで延びていくというのが、112号のネットワークとしての効果は非常に高くなるのではないかと。

上川インターより左は国施行区間で、ネクスコではないので無料区間だと思います。多くの無料区間の車が来て一般道を走るときに、寒河江方面に行きたい車がうまく流れていくというのが、高規格ではありませんが、国道のバイパス的な使われ方として非常にいいのではないかと考えられます。今のこの十字になって危険な状態に対して影響が出るというのが、そのまま延伸するのであればまだいいのですが、これはここでの議論ではないのかもしれないですが、そのあたりが気になりました。

もし、ずっと延びるのであれば、最後、曲がっていますが、ずっと曲がらないで、山形中央インターよりも上側の一方通行の所を通った方が、街の外円で、さらにいいのかなという気がします。

そう考えていくと、今回のルート帯案についてですが、最後の最後まで示さなくても、もう少しぼやけて、今、私が言ったのも少し検討いただけるとうれしいなということも思ったのですが、これは今回、第2回のアンケートにおいて、多分、このA、B、C、どれを決めるというより、どういう性格の道路がいいかというのを聞いているので、その部分についてはまだまだ可能性の余地は広いかと思いますが、どうでしょう。

和田所長 おっしゃるとおり、これはまだ議論の熟度は高くありませんが、山形市もマスタープランの中で、あくまで構想という位置づけで、まだ都市計画など具体的な計画ではないのですが、このバイパス案が接続する箇所から南側に伸びる構想というものは、全く点線で、マスタープランで示されているだけなのですけれども、そういったものは一応ありますので、当然、自治体である山形市や山形県等も含め、そういった将来の構想についても議論していく必要があるかと思えます。

浜岡委員長 可能性としては残っているということですね。十字交差になって、直進する車が増える可能性はあるということですね。

和田所長 そうということですよ。

浜岡委員長 わかりました。その他、いかがでしょうか。

この案件について、様々な意見をもらい丁寧に回答いただき、この進め方ではよくない、スタートに振り出しだという感じではないと思われましたので、概ね妥当だということで、このまま進めていくという形にしてよろしいでしょうか。

温井委員 私が何度か申し上げた意見は、本来の事業の枠組みを超えた意見を随分言いましたので難しいとは思いますが、普通だとこれは事業の枠組みとは違うということで、議事録には載ると思うのですけれどもそのまま終わりになるのではないかと思います。

ただ、もう少し高速道路を有効活用する方法はないかと思えます。必ずしも無料にする必要はないですが、例えば委員長にオーソライズしていただいて、東北の小委員会の意見として上に上げていただくなど。これは上のほうで枠組みが変わらないと我々が議論しても実現はしませんので、ぜひお願いします。

これは、200億ぐらいの大きなお金をどうするかと。高速道路が無料になることで解決するのであれば、本来はそういうことが望ましいと思えますが、ただ、現状のままではどうにもならないので、地方での意見、小委員会での意見を本省、あるいは国会で議論していただきもう一度、地方の高速道路の状況は事業採算性だけで議論するのではなく、別の視点からの考え方もあるということ、例えば委員長名で上に上げていただくことで考えていただく。すぐにそれが使えるかどうかはともかくとして、多分、全国にその様なカ所はたくさんあるように思えます。

上に意見をあげていただくことが可能かどうかをぜひお諮りしたいです。

浜岡委員長 恐らく、新規事業採択時評価において幾つかプレゼンする機会がありますので、そこに、附帯意見で今回の案件は多分、計画段階評価の第2回なので、そこでどうこうという感じではなくて、一般的にというのでしょうか、それを、新規事業採択時評価の中でさまざまな意見が出たということコメントを残すことは可能ですか。

阿部部長 少々補足させていただきますと、高速の利活用のお話は、本省でも審議会がございまして、簡単に申し上げますと高速を一生懸命活用していきましょうというのも1つのテーマとして、今、議論しております。

例えばスマートインターチェンジを作っていくとか、これも1つの方策なのですが、その様なことを検討している部会がありますので、タイミングを見て部会の報告書

もありますので、その様な経緯を少し別に御説明をさせていただくような場を設けさせていただければありがたいなと思います。

温井委員 学校の授業で、道路ではなくてむしろ鉄道の話ですけれども、ドイツの政策でレギオカルテといって、無記名式の年間パスで路面電車や国鉄等含め全て自由に使用でき、また無記名式で貸し借りも可能です。公共投資で支えないと公共交通の方への誘導が難しいので、その様な政策を行っているのです。その様な幅広く使用できる年間の定期券の様な物を高速道路の場合も検討できるのではないのでしょうか。そうすることにより高速利用者の増加が見込めるのではなかとと思います。

年間パスというところで、例えば地域の行政が、山形市、寒河江市、中山町等もバックアップして、少し税金で公共政策として補助を出すなど。そのようなことで誘導できれば、これは国全体としてもお金の節約にもなり、インフラの有効利用にもなると思うので、1つの地方からの意見としてぜひ上げることができればと思いました。

浜岡委員長 わかりました。その辺を議論して、どの様な方向に進めていくのがいいか検討していきたいと思いますので、よろしく願いいたします。一般国道112号山形中山道路については、アンケート案についても若干、チェックの項目が入りましたけれども、そのあたり、しっかりと再検討して進めていくということで了解いただきましたので、事務局のほうで本日の意見を踏まえた上でこれから意見聴取を進めていくということにさせていただきますので、よろしいですね。ありがとうございます。

以上で新規事業採択時評価及び計画段階評価について審議を終わりましたが、全体を通じてということできさきの御意見だったかもしれませんけれども、他に何かございますか。

それでは、本日の資料の公開・非公開についてご確認ですが、この資料をホームページで公開するという事でよろしいですか。ありがとうございます。それでは、本日の資料一式について、公開するという事に決めさせていただきます。議事録につきましても速やかに公表するという事になっておりますが、事務局のほうからお願いいたします。

舟波課長 議事概要につきましては、速やかに作成し委員長に御確認いただいた上で公表させていただきます。詳細な議事録は、後日委員の皆様にもメール等で送付させていただきます、それぞれ御確認いただきたいと思っております。

浜岡委員長 よろしいでしょうか。ありがとうございます。議事概要につきましては、私の方で責任を持って確認したいと思いますので、よろしく願いします。以上で本日の議事を終了します。

5. 閉 会

司会 本日は、新規事業採択時評価としまして御審議いただきました東北地方自動車道金山道路及び津軽自動車道柏浮田道路についてですが、委員長に御確認いただいた議事概要を、本省で開催されます社会資本整備審議会道路分科会の事業評価部会に御報告させていただきますまして御審議をいただく予定です。よろしく申し上げます。以上をもちまして、社会資本整備審議会道路分科会第20回東北地方小委員会を閉会いたします。本日は誠にありがとうございました。