

社会資本整備審議会道路分科会

第33回東北地方小委員会

【議事録】

○議事

1) 計画段階評価

・下北半島縦貫道路（野辺地～七戸）

浜岡委員長 それでは議事に入ります。まず「下北半島縦貫道路 野辺地～七戸」について、事務局より説明していただき、それを踏まえて質疑を行うという形で進めていきたいと思っております。よろしくお願いたします。

一戸事務所長 それでは、資料1で説明いたします。2ページをご覧ください。

下北半島縦貫道路は、下北地域の中心都市であるむつ市を起点に、東北縦貫自動車道八戸線と接続する、計画延長約60kmの地域高規格道路です。

今回、計画段階評価の対象となる区間は、図2に示している下北道路の整備済み区間終点の野辺地ICから、八戸線接続までの『野辺地～七戸』約7kmです。

なお、下北道路は図-2にあるように一部の区間が既に開通しておりまして、八戸線を構成する『天間林道路』は、令和4年に開通する予定です。

3ページをご覧ください。前回の審議内容、ご指摘などです。

指摘は2点ありました。いずれも、「意見聴取の方法」についてでした。

1つ目は『より多くの回答を得るために2通の回答はがきを添付するなどの工夫をすること』、2つ目は『地域の高齢化が進んでいる等の状況を踏まえ、福祉関係者もヒアリング対象にすること』でした。それぞれのご意見に対応して、意見聴取を実施いたしました。

4ページは、計画段階評価の進め方についてです。

今回は『第1回意見聴取結果の確認』など4項目について、ご審議を頂きます。

続きまして、地域の意見聴取の結果を説明いたします。

6ページは、意見聴取の実施内容です。

意見聴取は、6月8日から7月31日にかけて、表-1に示す方々を調査対象者に実施しました。

『地域住民へのアンケート調査』の対象は、【地図】を桃色に着色しました自治体で、沿

線の『野辺地町』などの3町、及び対象区間の利用が多い『青森市』などの5市町です。調査方法・規模については表－1のとおりです。

『事業者へのアンケート調査』は上北地域の主要企業や、対象区間を利用している企業に郵送配布をいたしました。

『道路利用者へのアンケート調査』はインターネットでのWEBアンケートや、【表3】のとおり、道の駅、役場や公共施設などへアンケート回収箱の設置を行っております。

また、『関連団体へのヒアリング調査』は【表2】に記載の業種、計46団体へ行いました。

7ページは、アンケート調査の回収状況です。

『地域住民へのアンケート調査』の回収率は14%でした。

なお、表中の括弧書きは調査票の1枚目と2枚目を合計した回収数で、これも含まれますと計約8600票となっています。

『事業所等へのアンケート調査』では45の事業所から87票の回答を頂きました。

なお、参考として資料最後の45ページに、自治体毎の回収状況を掲載しています。十和田市やむつ市などで回収率が高い一方で、全戸配布した沿線3町は回収率が低い結果となりました。自治体から「広報紙と一緒に挟み込まれた他のチラシにまぎれ、気づかれにくかったのかもしれない」との意見を頂いたので、次回の意見聴取では目に止まるよう、調査票を封筒に入れた上で広報紙に挟み込み、配布することを考えております。

8ページは、アンケート調査の実施状況です。

【表1】のとおり、『回答者の属性』の他に4点について意見を伺いました。

前回の小委員会でのご指摘を受け、調査票に2枚の回答はがきをつけて、一世帯の中にある複数の意見を頂けるよう工夫しました。

アンケートの周知方法として、新聞広告、自治体HPや広報紙への掲載を行っております。更に、回収率を上げる工夫として、9ページのように『ガソリンスタンドへのチラシ配布』、『自治体防災無線での周知』なども実施しました。

10ページは、「ヒアリング調査の実施状況」です。

【表1】のとおり、『国道4号の利用状況』などアンケート調査と同じ4項目について、【表2】にある自治体や関係団体へ実施しました。

前回の小委員会では指摘のあった福祉事業者については、自治体から紹介された対象区間の利用が想定される、3町のデイサービスセンターを対象にしました。なお、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、訪問形式ではなく、郵送での配布・回収とし、電話で補足をいたしました。

11ページからは、「地域住民、道路利用者へのアンケート結果」です。

居住地別の回収状況は、対象地域の3町以外の関心も高く、中でも主要都市である『青森市、八戸市、むつ市』からの回答が多くなっています。

また、WEBアンケートでは『弘前市や三沢市、宮城県にお住まいの方』といったよう

に、より広域的なエリアからの回答が得られました。

12ページは「属性のまとめ」です。

『性別』『年齢』など、下段グラフに示す統計データと比べ、やや高くなっています。

13ページは、「対象区間の利用」です。

利用手段は『自動車が約9割』で、利用目的は『通勤・通学などの日常的な利用が約3割』となっています。利用頻度は『週1回以上の利用は約2割』、特に『沿線地域の野辺地町では約5割』と高くなっています。

14ページは、「地域課題」です。

『輸送ルートの機能強化』など3項目の全てにおいて、8割以上の方が課題と感じており、利用頻度が高いほど課題に対して共感が高く、また、低い方でも課題認識は高い傾向となっています。

15ページは、「居住地別に整理した地域課題」です。

対象地域の3町および対象地域以外にも、8割以上の方が課題と感じており、特に『輸送ルートの機能強化』、『走行環境の改善』を課題と考えている割合が高くなっています。

16ページは、「課題に対する自由意見」です。

3つの地域課題についての回答が約5割を占めています。

「産業・物流」については企業誘致、「観光」については東北新幹線・七戸十和田駅から下北半島へのアクセス、「走行環境」については冬期の安全性や道路構造に関する意見をいただきました。

主な意見として、『物流や観光振興のため、高規格道路でつなぐことは急務』、『下北半島の観光資源は多いが距離がネックで訪れにくい』、『冬期間は路肩の積雪で道幅が狭くなり危険』といったものが挙げられています。

17ページは、「新たな道路整備の必要性」です。

「そう思う」、「やや思う」が約8割で、利用頻度別で見ると、月1～2回以上利用する方が特に必要性を感じられています。また、居住地別で見ると特に『対象地域の3町とむつ市』で必要性を感じられています。

18ページは、「その他の意見・要望」です。

「3つの課題」に関してが約3割、『整備への要望』に関してが最も割合が多く、『維持管理や整備方針』についても意見が見られました。

主な意見として、『観光拡大に向けて、東北縦貫道八戸線からみちのく有料道路や下北半島縦貫道路を高速道路で繋げることが必要』、『みちのく有料道路を含む青森・八戸間の整備が進まない」と改良成果が表れないのではないかと』といったものが挙げられています。

19ページからは、「事業者へのアンケート結果」です。

利用目的は『運送・運搬が約6割』で、車種は『貨物車が約6割』でした。利用頻度は『週に1～2回以上の利用が約8割』を占め、特に『運送・運搬目的では約8割』となっています。

20ページは、「地域課題」についてです。

全ての項目において7割以上の事業者が課題を感じると回答しています。

利用目的別手段では、運送・運搬目的で貨物車両の割合が特に多く、3つの課題の中でも『輸送ルート機能強化』を挙げる事業者が多くなっています。

21ページは、「課題に対する自由意見」です。

「産業・物流」に関する意見が多く挙げられ、その他、早期完成への要望もいただきました。主な意見として、『輸送ルートの時間短縮が課題』といったものが挙げられています。

22ページは、「新たな道路の整備」についてです。

約8割が必要であると回答しています。

23ページは、「その他の意見・要望」についてです。

『整備への要望』に多くの意見をいただきました。主な意見として、『整備区間はやはり接続したほうが良い』、『県内の観光を進めるため早い開通をお願いします』といったものが挙げられています。

24ページからは「関係団体ヒアリングの結果」です。

「産業・物流」については、販路拡大やコスト縮減、生産性向上、ドライバー負担の軽減のほか、輸送時間短縮への期待が挙げられています。

「観光」については、時間短縮やそれに伴う幅広いコース設定、観光需要の広がりなどへの期待、「走行環境」については、カーブやアップダウン、冬期走行環境の懸念、「その他」福祉事業者からは、『大型車が多いことで怖い思いをすることがある』ということが挙げられました。

25ページでは「意見聴取結果」を整理しております。

「産業・物流」については、『輸送時間短縮への期待』、『産業振興のための高規格道路の整備要望』、『ドライバー負担軽減への期待』、『通行止め時の迂回の懸念』、「観光面」については、『周遊観光をする際の距離がネック』、『冬期観光のしづらさ』、『時間短縮による幅広いコース設定への期待』、『交通拠点間の移動時間短縮への期待』、「走行環境」については、『冬期間の事故への懸念』、『道路線形による危険性』、『通過交通と生活交通の混在』、以上のことを地図上に整理しました。

26ページからは「意見聴取を踏まえ、前回提示した課題を再整理」しております。

「産業・物流」ですが、プロイラーの主要産地である横浜町の製造業者では、【図3】のとおり、対象区間で通行止めが生じた場合に広域迂回を要することから、東北・関東方面への輸送ルートは【図4】にあるよう国道338号を利用しています。現在の輸送ルートの冬期の事故や通行止めのリスクの懸念に対し、今後の下北道路の整備により輸送時間の短縮や冬期間のリスク改善が期待されることから、輸送ルートの転換を図るべく、安定した道路ネットワークの確保が必要であると整理しております。

27ページは、「観光」です。

対象区間は七戸十和田駅から下北半島を繋ぐ周遊観光ルートを担当する重要な区間となっております。【図1】にあるように下北地域は豊富な資源が点在しており、関係団体が入込の増加などに向けたイベントなど様々な取り組みを実施しておりますが、【図2】にあるように他地域と比較し近年の入込客は低迷しており、移動時間やアクセス性が課題となっております。

当該区間を含む高速道路ネットワークの整備により、約13分短縮されることで【図1】のバスツアーの例にあるように、途中で立ち寄る施設を増やすことや、今まで以上に足を伸ばしたコース設定などが可能となります。

28ページは「走行環境」です。

堆雪による道路幅員の減少、路面凍結や地吹雪などによる走行環境の悪化が懸念されています。特に【図1】にもあるように対象区間は冬期の死傷事故が多く、正面衝突の発生割合は青森県内直轄国道平均の約3倍にも達しています。対象区間は【図3】のように幅員の狭い区間が大半を占め、事故の危険性に対する声も多く挙げられていることから、冬期の安全性向上や走行環境改善が必要であると整理しました。

29ページは、「道路交通・地域の課題とその原因」を再整理したものです。赤字で記載したものが今回新たに追加したものです。

次に政策目標の設定について説明します。

31ページをご覧ください。

前回の委員会において、地域・道路の状況と課題、地域の将来像を踏まえて、3つの項目分けについて審議いただきました。

そして、今回の意見聴取結果から、地域の課題、道路整備により優先的に解決すべき課題が確認できたことから、政策目標として、『安定した物流を支えるルートの確保』、『広域観光を支えるルートの確保』、『道路走行環境の改善』の3点を設定しました。

続きまして、「対応方針（ルート帯案）の検討」について説明します。

33ページは、「対策案のコントロールポイント」を整理しております。

34ページは、貴重な動植物の分布を整理しております。

35ページからは、「ルート帯案の検討」についてです。

第1案はバイパス案です。これは、全線を別線で整備し、地域・現道課題の解消を図る案で、整備概要は記載のとおりです。

ポイントは『災害・事故による通行止め時の代替機能の確保』、『沿道出入り交通や信号交差点回避による速達性の向上』、『別線整備による事故リスクの大幅な低減』などです。

36ページは第2案、「現道改良案」です。

現道の4車線拡幅と一部別線整備により、現道の課題解消を図る案で、整備概要は記載のとおりです。

ポイントは『現道4車線化、一部別線整備により通行止めリスクを低減』、『沿道集落から本線へのアクセス性に優れる』といった点です。

37ページは、「評価項目の設定」です。

政策目標を達成するために求められる機能について表—1に整理すると共に、評価項目を設定しました。

また、配慮すべき事項としては、表—2のとおり設定しています。

38ページは、対策案の比較です。

A案は『安定した物流を支えるルートの確保』において代替機能の確保、『広域観光を支えるルートの確保』では通過時間の短縮による速達性、『道路走行環境の改善』では事故リスクの大幅な低減が優れています。

B案は、配慮すべき事項の『沿道沿線住民への影響』において、沿道集落から本線へのアクセス性が優れていることや、現道拡幅によるコストの低減があげられます。

続きまして、「第2回地域の意見聴取の方法」について説明します。

40ページをご覧ください。

意見聴取の項目は表の1～4に示すものとし、地域の道路交通の課題を解消するために示したルート帯案が、地域ニーズを十分に踏まえたものとなるように、3と4では、ルート帯案を検討する際に重視すべき項目に関する質問を設定しています。

41ページは、意見聴取の対象者と方法です。

基本的に第1回と同じ範囲や手段を考えております。

なお、ヒアリング対象については、トラック協会等から紹介されました物流事業者8団体を追加し、54団体を予定しています。

42ページ以降は、アンケートで配布する資料です。

42、43ページの資料をA3両面印刷で二つ折りしまして、そこに44ページのアンケート調査票を挟み込みます。

対象3町については、先ほどご説明したように、自治体から頂いた意見を反映し、目にとまり易いよう調査票を封筒に入れた上で広報紙に挟み込み配布したいと考えております。

説明は以上です。ご審議よろしく願いいたします。

浜岡委員長 ありがとうございます。それでは、説明について、ご質問、ご意見がございましたらよろしく願いいたします。

小林委員 数字の確認ですが、27ページの説明の中で、13分短縮という数字が出てきましたが、これはこの7kmだけではなく、むつまでの道路が全部高規格で整備されればということの理解でよろしいでしょうか。

一戸事務所長 全線整備されたときの時間です。

吉田委員 関係団体と事業者の皆さんにもヒアリングなりアンケートを行っているとい

うことですが、意向を確認するときには答える方がどういう立場なのかによって随分答えも変わってくると思います。20ページの事業者の意見聴取の結果というグラフを拝見しますと、例えば輸送ルートの機能強化であるとか走行環境の改善などについても、8割以上の事業者の方が好意的な意見、評価なのですが、残りはそうではないということで、この辺にどういう方が答えられたのか、その中に答えた方の個人的な意向が含まれているのではないかと感じるところです。

それで、次回同じように事業者あるいは関連団体の方に調査をするということであれば、組織、事業所としての意見を求めたいということで、できればそういうお立場の方に意見を求めてはどうかと思います。

もちろん関連団体のヒアリングのときにはそういう方に直接お伺いしているのだと思うのですが、郵送になった場合にそういうお願いを添えてはどうかと思いました。以上です。

浜岡委員長 貴重なご質問ありがとうございます。まずヒアリングをされた事業所の方はどういう方にヒアリングされたのかということのお話をお願いします。

一戸事務所長 事業所におきましては、事業所のどなたが答えたかというところまで確認をしていない状況でございます。また業種も細かく確認するような調査票になっておりませんでした。

浜岡委員長 わかりました。そうすると、今後行う際には会社を代表してということがわかるようにしっかりとコミュニケーションを図りながらヒアリングをするということが重要かと思しますので、そのあたりは注意をお願いいたします。

貴重なご意見です。ありがとうございます。

その他いかがでしょうか。

小野澤委員 今の事業所に対するヒアリング調査で、今度行うものに物流業者を足したという説明が先ほど口頭であったかと思うのですが、まずどのような経緯でそれを追加したのかということをお伺いしたいです。また、1回目の事業者に対する関連団体に対する調査が上北地域の事業所ということだったと思うのですが、15ページの住民の方の居住地別の調査結果を見ますと、近隣とともに、野辺地町とともにむつ市の方の課題意識が高いという結果が出ており、もしかすると事業所や関係団体もむつに拠点を置いている事業所の意見を聞いたほうがいいのではないかと思ったのですが、今回追加された方はそれに当たるのか、あるいは上北地域のみならず、下北地域の事業所に対する聴取が必要ではないかということについて伺いたいです。

一戸事務所長 まずは1点目の追加ですが、トラック協会から紹介されまして、8団体を追加しております。その中にむつ市が入っているかという点について、むつ市は入っておりません。主に上北地域です。

浜岡委員長 そうすると、今回の15ページのアンケート結果、住民の方のアンケート結果を見るとむつ市の方の強い要望というのが表れていますが、次回のアンケート調査においてむつ市の方のヒアリング調査というのは重要かもしれませんので、そのあたりをもう一度ご検討いただいて、可能であれば追加することも進めていただければと思います。

宮原委員 今回のアンケートの回答で、観光に関するご意見や期待が多いということがわかりました。

そこで、次回のアンケートに際して、1点は27ページに観光再整理ということで行われています。これ自体はいいのですが、今現在下北半島は下北ジオパークに指定されており、佐井から大間、風間浦、むつ市と東通まで、かなり広域な観光を担っているということになりますので、ぜひジオパークの事務局にもヒアリングをしていただいて、下北半島全体の周遊の仕方や、お客さんの動向を含めて聞いていただくといいと思いました。

それからもう1点は、アンケート表紙のマップです。道路の質問なので道路しか描かれていないのですが、地元の方、暮らしている方からすると、例えば新幹線だけではなくて、ローカル線の鉄道と、それから大湊線もありますが、そのような交通手段全体を見た上で道路のことも判断されていくと思います。他の資料も同じで、対象箇所の道路だけ強調されていますが、全体的に住民の方たち、ないし事業者の方たちが考えていけるような、そういった視点を持って住民の方、アンケートを取られる方たちが判断できるような材料を揃えてほしいと思いました。

また、原子力発電所の施設の方たちもおそらく活動範囲に当たると思うので、そのような方たちも事業所として対象にしていない場合は、防災や減災の話にもつながると思うので、そのあたりもあった方がいいと思いました。

浜岡委員長 ありがとうございます。ジオパークの方々や原子力関連の方々、キーパーソンが抜けていたということですので、次の調査のときにはぜひともヒアリングをしていただきたいと思います。

またマップについても、確かに道路調査ということで、今回の対象道路がわかるようにということではあるのですが、関連する鉄道についてももう少しわかるように図のレイアウトを考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。

一戸事務所長 わかりました。ジオパークについては、1週間前に4年に1回の再認定になり、それが大々的に地元では報じられております。宮原委員からお話があったように、

次の4年は海外の方にも来てもらえるようにPRを強化したいということを代表してむつ市長がおっしゃっていました。また、今年はコロナ禍で県内の小中学生の修学旅行生をかなり誘致したところもありますが、今後のところもお聞きして補足をしたいと思っております。

また、鉄道関係について、一応こちらのアンケート調査には大湊線や青い森鉄道など入れておりますので、もう少し強調するなりしていきます。

それから3点目の原子力関係ですが、今回アンケートしたところは資料1の6ページにあるように、ピンクで色づけした市町村の住民がほとんどです。その中で関連施設があるのはむつ市だけであり、原子力発電所ができる東通村、大間町のような発電所が実際建設されようとしている市町村や、核燃料サイクル施設ができる赤い太樫の外の六ヶ所村のようなところは抜けております。住民の方、というよりも自治体の首長や役場が避難路の指定等の作業をされているので、住民の方よりは自治体への聞き込みでどういった道路を使っていくかということヒアリングしたほうがいいのではないかと考えているところです。

高橋委員 先ほど大間の鉄道の話も出たのですが、ここはすごく地吹雪がひどいところでして、前回の会議でも少しお話をさせていただいたのですが、平成21年から24年に下北縦貫道ではない方の、はまなすラインの方で地吹雪で動けなくなった経緯もあるので、そういうことも踏まえて今回作る道路に関して言いますと盛土などにさせていただいて、防雪柵等を完備して地吹雪等のリスクを回避できるような構造にしてほしいというのがまず1つです。また、ここは下北と八戸と青森とをつなぐところでして、令和4年には上北自動車道も開通するので、ここに関しては道路ネットワークの要となるので、ぜひともよりよい整備を、地元の意見としてお話しさせていただきたいと思えます。

浜岡委員長 貴重なご意見ありがとうございます。ちょうど35ページでA案、36ページでB案ということで、2つの案について書かれていますが、A案のバイパスルートは盛土構造、B案は、若干の盛土ということで、盛土になると地吹雪に対する効果というのはだいぶ軽減できるということで、どちらのほうも地吹雪に関してはしっかり対策が取れているということになるのではないかと思います。そのあたり、説明資料で答える方々にしっかりと伝わるように文章の内容はもう1回確認をお願いしたいと思えますので、よろしく願いいたします。

一戸事務所長 わかりました。地吹雪につきましては、今ご覧いただきました35ページ、36ページに、現道、現在の4号線のところに黄色で三角印をしておりますが、地吹雪要対策箇所ということで防雪柵をつけたりしているところがございます。こちらの区域は山が近い特色があり、青森ですと津軽平野が地吹雪の有名なところなのですが、東西方向に山が切れているところが地吹雪地帯になっております。したがって今回の対象区間ですと、

緑の線のみちのく有料道路からくるところでちょうど東西方向に山が切れているので、地吹雪が多く、三角印の地吹雪要対策箇所として示したように現道でも対策をしています。そこから北側、野辺地側に行くと山が近くなってくるのでそのような対策ではなく、道幅が狭いのでそういったところが弱点となっているということですが、北の方に行きますとやはり地吹雪となっているので、全体的に先ほど高樋委員がおっしゃったような対策を講じていきたいと考えております。

小林委員 地吹雪対策で盛土のほうが好ましいという理由を教えてくださいませんか。

一戸事務所長 地吹雪は道路の脇に既に降り積もった雪が巻き上がり、それが風で正面に来て見えなくなる、ホワイトアウト現象といった、そういった事象です。脇の高さと道路の高さが近ければ近いほど飛んでくる雪の量が多いので視界も悪くなる割合が高くなります。そこで防雪柵を実施しているわけですが、盛土構造のほうで道路を高くすることにより上がってくる雪が少なくなり、より視界が悪くならないということです。風の力にもよるので絶対に地吹雪が発生しないわけではありませんが、ある程度効果があるのは実証されており、土木研究所などの方から指導を受けて、現在、津軽自動車道の方も盛土の整備を進めております。

菊池委員 今回の対応方針検討までの資料に関して特に異議はありませんが、1点、資料の確認と、それから2点ほど意見聴取の方法についてお伺いします。また提案ということでお話しさせていただきます。

まず質問ですが、28ページの図2で、事故類型別発生割合で2つの帯グラフがあり下が対象区間ということで、これは恐らく10年分の冬期の件数そのまま割合になっているということだと思うのですが、上の直轄国道平均というのは何を平均された値でしょうか。直轄国道の総計の割合ではなく、平均というのは何の平均を取っているのか、まず教えてくださいたいです。

一戸事務所長 私ども青森河川国道事務所は青森県内唯一の事務所なので、我々が県内で所管している直轄国道の区間的な平均です。ですから、雪の少ない八戸も含めてということになります。

菊池委員 純粋な件数の合計ではないということですね。わかりました。

それでは、意見聴取の方法についてですが、まず10ページで今回はCOVID19の関連で訪問形式ではなく調査票を郵送配布、回収、加えて電話による補足聞き取りを行ったということですが、当面このような形というのが続くと思いますので、今までと違った

こと、あるいはやりやすかったことなどがあればぜひ共有していただきたいと思います。直感的に実はこちらのほうがやりやすかった、あるいは聞きにくかったというのはありませんか。

一戸事務所長 企業に電話をかけても担当者と1回で繋がるという場合も少ないので、何回かかけないといけないというところで時間がかかったと聞いています。

菊池委員 わかりました。今後の効率的な調査ヒアリングのためにもぜひ情報共有していただきたいと思います。

情報共有という点でもう1点ですが、3ページのところで前回の指摘事項に対応する形で今回新たな取り組みとしてガソリンスタンドへのチラシ配布や防災無線の活用等、さまざまな周知活動を実施されたということですが、これらの効果がどれくらいあったのかということ把握しておくべきだと思います。なかなかこれは難しいのですが、例えばどのメディアに接触したかというのをWebアンケートだけでも聞く、もしくはQRコードの入口を書いておいて、ガソリンスタンドに設置しているQRコードとか、どこからのアクセスなのかということがわかると、もっと広範にこういうところにPRしたほうがいい、ということが次に役立つと思いますので、ぜひご検討くださいという提案です。

浜岡委員長 ありがとうございます。皆様方から多くの、それも貴重な、重要なお指摘がありました。これまでのご指摘を振り返りますと、次のアンケート調査に進むということに対して否定的ということではなくて、新たな対象者を増やしてほしい、ですとか、ヒアリングするときには代表者であることをしっかり明示してほしい、対策の中では地吹雪に対して効果があるということをしっかり明示してほしいなど前向きなコメントが多く寄せられたということで、このまま進めるということに関して否定的な意見というのは1つもなかったのではないかと思います。

ということで、この先も調査などを進めていただくということで進めていきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、事務局の方々も今日の意見を踏まえた上で意見聴取などを進めていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

・新庄酒田道路（戸沢～立川）

浜岡委員長 それでは、次の議事に入りたいと思います。新庄酒田道路、戸沢～立川区間について、事務局のほうから説明をいただき、その後質疑に入りたいと思います。よろしく

お願いいたします。

菅所長 酒田河川国道事務所の菅です。それでは、資料3に基づいて説明させていただきます。

2ページです。今回の対象区間ですが、新庄酒田道路区間50kmのうちの、今回は計画段階評価5km区間で、戸沢～立川間についての計画段階評価です。

3ページをお願いいたします。第2回の小委員会においてご指摘を2点いただいております。1点目は、そのとき提示した資料のアンケートの案に対して比較案をよりわかりやすくするように工夫をするというところと、1世帯2枚ずつ配っているのですが、それを分析できないかというご意見がございまして、今回はそれについてチラシにイメージ図を追加するということと、調査票にナンバリングをして世帯数と収集の分析ができるように対応させていただきました。

4ページです。今回3回目ですが、第1回を令和元年9月、第2回を令和2年10月、今回第3回ということで対応方針についてのご審議をお願いいたします。

6ページです。今回のアンケート期間は約1カ月を取らせていただき、配布したエリアについては第1回目と同様に、直接ルートがかかる庄内町と戸沢村については全世帯、酒田市及び新庄市については47号沿線ということでアンケートを配布させていただきました。

今回配布の世帯数に対して、世帯の回収率は23.8%で、枚数だけでいきますと19.3%です。第1回目は世帯はわからなかったのですが、数だけでいきますと第1回は14%の回収率でしたので、今回の方が、やはりルート帯というものを提示したことでより関心が高まったのではないかと考えております。

ちなみに、今回枚数を世帯数で割りますと、1世帯当たり約1.6枚ということで、1世帯に2枚のアンケート用紙をお配りするというのはそれなりの効果が出ているのではないかとわかったところです。

事業者については前回と大体同数となっております。

あと、ヒアリングでございしますが、第1回の際に25社で、前回の2回目の小委員会でもご説明させていただいたのですが、トラック協会やバス協会、バス事業者が第1回目でヒアリングから抜けていたというところで、その辺を追加し、今回37社でヒアリングをさせていただきました。

7ページです。先ほどの繰り返しになりますが、アンケートのチラシの中に断面図でわかりやすくというところと、アンケート用紙2枚、これにナンバリングをして配布をさせていただいたということです。

8ページには、第1回と同様の形でさまざまな広報をやらせていただいたということです。

9ページです。今回のアンケートの結果ということで、第1回目のときと比較できるよ

うに小さくつけておりますが、住民アンケートについては第1回目は直接のエリアである庄内町と戸沢村が約3割でしたが、今回は庄内町と戸沢村について約5割、このエリアからの回収が多くなったということです。

配布戸数に対する割合としては、各自治体の割合が概ね同数ぐらいの割合で今回回収ができていているということです。

10ページです。属性ですが、こちらについては第1回目と大体同じような傾向ですが、住民アンケートの図4、第1回に回答していない方で第2回に回答いただいたという割合が46%ということで、回収の全体数が増えているということもありますが、このような傾向が出ていたということです。

11ページです。利用状況等については第1回目と同様に、このエリアの約9割が自動車の利用ということで、住民、事業者どちらも同様な傾向が出ています。

12ページです。今回重視すべき項目ということで、アンケートの中で3つまで選んでいただき整理しております。

住民アンケートについては、一番多いのが「事故が少なく安全に走行できること」、事業者については一番多いのが「冬期でもすれ違いに不安のない十分な幅が確保されること」、やはり物流事業者でトラック等の方が多いということで、そのような傾向が出ておりますが、どちらも大体1位から4位までの赤枠で記載している範囲が意見として一番多くいただいたという結果です。

13ページです。重視すべき項目ということで、自由意見でさまざまな意見をいただいております。重視すべき理由で、交通環境については冬期の走行環境の悪化、物流に関しては時間短縮や通行止めの影響、観光関係については所要時間の削減や最上川沿いの観光資源の活用、救急医療は救急搬送ルートの確保というようなご意見を多くいただいており、その他として、沿道集落の利便性というところと、工事規制が物流に与える影響を懸念されている、現道拡幅等に対してそういう懸念があるのかなという形でご意見をいただいております。

14ページはその他の意見で、これは自由意見ですが、一番多いのは整備方針で、案①に肯定的な意見、案②に肯定的な意見、双方に肯定的な意見という形で整理をさせていただいているところです。この中でもバイパスの道幅が広く急カーブのない安全に走行できる道路、工事中の現場の規制を少なくしてほしいというのがバイパス案の方に意見として多く出ているところです。

逆に案②の現道改良の方は沿線住民の利便性という意見が出ています。

この中で、3段目の道路構造ですが、今回のルート帯にはあえて明示はしてませんが、地元接続や災害時のバイパス機能を持たせる中間部のICというところが災害時の視点から、羽黒山が近くということで、羽黒山の周遊ルートにもアクセス道路があるというところで、アクセスしやすい道路というご意見を多数いただいたところです。

15ページです。こちらはヒアリング結果ですが、重視すべき項目等は基本的にはアン

ケート調査とほぼ同様のご意見をいただいています。この中で、事故が少なく安全にというところで、やはり企業ですのでドライバーへの負担を少なくする道路が望まれるというご意見、通行止め時の影響で広域迂回が発生してしまうというところで、近くに迂回路があるという形での重視すべき項目ということのご意見をいただいているところです。

16ページです。企業ヒアリングでの自由意見ですが、こちらでも道路構造等の中で特に企業ヒアリングでトンネル整備という構造について、特に冬期の影響、先ほど地吹雪のお話もございましたが、地形的に厳しいところを通っているというのは皆さんご存じですので、トンネルでの整備を望まれるという意見が企業のヒアリングから出ています。

また、この中でも3項目目、中間ICに関する整備要望で、中間部でのアクセスのご意見が、企業と観光協会から多く寄せられたというところです。

次に17ページですが、アンケート調査結果のとりまとめで、まずルート帯設定に当たり、先ほどの4項目ということで、事故多発箇所の回避、冬期の快適な移動、通行止め時の代替機能、庄内～最上間の時間短縮というところを皆さん重視しているという結果になっています。

併せて、計画検討にあたって、沿線の観光資源及び沿道集落へのアクセス性の確保と、工事に伴う規制の影響が少ないこと、ということについての配慮が求められているという結果がまとめとして整理ができたところです。

18ページです。意見聴取を踏まえた課題の再整理で、先ほどご説明した中間部のアクセス道路の考え方ですが、今回の対象区間、従来の4項目の視点に加えて地域防災に関する意見ということも多数寄せられています。今回、最上川に沿って庄内町清川地区は河川のハザードマップでも一部浸水想定区域に含まれているというところですから、清川地区の防災への対応ということで迅速な災害時の救援、復旧活動のための周辺とのアクセス性を確保できる計画ということの必要性があるということを改めて再整理したところです。地域の声の意見としても、中間ICがあれば47号が冠水した際にも迅速な活動ができるというご意見が寄せられています。

以上を踏まえ、19ページ以降、対応方針（原案）の検討ということで、20ページで、第1回の委員会で当該地域の政策目標を整理させていただき、ここにある4項目についてこの路線の政策目標ということで設定しました。併せて、対策案を検討する上での配慮事項というのでも4項目設定しております。

それを踏まえ21ページですが、今回のアンケートを実施するにあたってのルート帯案の考え方を改めて再度ご説明しますが、案①バイパス案ということで、全線別線という案と、案②現道改良一部バイパス案ということで整理をさせていただいたところです。

22ページです。今回の意見聴取の結果を2案の比較に重ね合わせて整理したのですが、双方の案の政策目標及び配慮すべき事項のうち、意見が多かった4項目、これを照らし合わせて見た際に、ここにありますような事故多発箇所の回避、冬期の快適な移動、通行止め時の代替機能、庄内～最上間の時間短縮ということで、比較表上もバイパス案のほ

うが優れている結果となっています。

それを受け、23ページですが、対応方針（原案）の検討ということで、今回の住民アンケート、ヒアリングを踏まえて、ルート帯案について先ほどの4項目というものの意見が多く寄せられました。それから政策目標の達成見込み及びルート帯選定にあたって重視すべき項目について意見聴取結果を踏まえ評価しますと、一番下に書いてあるルート帯案の考え方として、地域の課題を解決するための政策目標であるこの4項目に寄与して、対応策として最も優れている案①のバイパス案を対応方針の原案としたいです。また併せて地域防災の視点ということで、沿道集落へのアクセス性に配慮した計画ということで中間ICを考えていきたいという整理をしたところです。

24ページについては、18ページの課題の再整理と同様の内容となっておりますが、図面のところで、やはり浸水エリアからの避難や災害時の救援等を考えた時に、緑の主要地方道の立川・羽黒山線、ここのアクセスは対応として一番望まれる場所ということで、このような形の整理をさせていただいたところです。

それを踏まえて、25ページは再整理した結果ですが、対応案のコントロールポイントとして設定された施設（集落等）を回避して、物流施設ということで、例えば酒田港などへのアクセスに配慮した上で概略ルート・構造の検討を進めるということで、このように整理をさせていただいたところです。

26ページ以降はこの対応方針（原案）について、山形県知事、28ページは庄内町長、29ページは戸沢村長に意見照会したのですが、すべてこの対応方針（原案）について同意をいただいたという結果になっております。

それを踏まえ、30ページから対応方針（案）のまとめということで、31ページですが、4項目の政策目標、それに対して地域の意見聴取の結果を、国道47号の課題、道路整備の必要性、ルート検討において重視すべき事項、自治体の意見ということ整理した結果が2番の対応方針（案）ですが、計画及びルート帯案は地域の課題を解決するための政策目標に寄与し、対応策として最も優れている案①のバイパス案とする。

理由として、政策目標を達成、2番目としては意見聴取の結果で得られた地域のニーズに応えられる、3点目は、今回の比較案はバイパス案のほうがコスト的に安いという整理になっており、経済性の面でも優れているというところを理由として整理しました。

併せて、ICの位置については地域のニーズ、災害時の利用に配慮するという整理をさせていただいたところです。

その結果を32ページの対応方針（案）のまとめということで整理させていただきたいと思っております。

説明は以上です。

浜岡委員長 ありがとうございます。事務局の説明についてご質問、ご意見などがございましたらよろしくお願いたします。

小野澤委員 資料2ページですが、図2、今回の戸沢の対象になっているところの図でいうと右側、47号線の戸沢村側のところが一部、全体の新庄酒田道路の中で開通済みなのか、事業中ではないし、オレンジになっているところがあると思うのですが、今回の対象の東側のところの道路だけが全体から見ると改良されているのかどうかがよくわからないと思ったのですが、その部分についてはどのような状態なのかまず教えていただけますでしょうか。

事務局 小野澤委員からご指摘いただきました今回の戸沢～立川の評価区間の右側、東側の区間でございますが、こちらについては改良が既に行われているわけではなくて、ほかの区間とちょっと違うのは高規格のための事業等を行っている箇所ではないという箇所です。

小野澤委員 となりますと、今回道路の課題を解決するということになったときに、東側の道路は似たような環境なのかなと思いますが、今回検討する対象道路と、東側の道路とのいろいろな整備レベルのギャップとか、問題の解決がここまでは改良できたけれどもここから先は同じような問題が続くみたいな、道路としての一貫性といいますか、そういったことがかなりギャップが生まれるという可能性はないのか、そこが心配なのですが、それはいかがでしょうか。

事務局 小野澤委員のおっしゃるとおり、隣の区間が既に高規格で整備しているところもありますので、そういったところで改良のレベルが変わってくるということは現時点では出てくると思います。

今回、戸沢～立川の区間を含めてですが、現道の国道47号に課題があって、早急に対応しなければいけないところということで議論させていただいているところでして、同様にまだ残っている区間を、課題であったり、もしくは整備ができていった後課題が出てきたりということもあると思いますので、そういったことについては引き続き検討していきたいと考えております。

小野澤委員 わかりました。ちょっと全体像がつかめませんでしたので伺いました。やっぱり全体的な改良の必要性というのを今後も検討したほうがいいのかと思います。以上です。

菅所長 今のお話で補足を1点。参考資料で、第1回の小委員会資料というのはご覧になれますか。第1回のときにその辺の考え方の整理を、7ページを開いていただくと、各現道の課題の整理というところで、例えば事故の整理ということで、今ご質問があったとこ

ろと今回の対象区間との事故件数の整理ということで、今回の対象区間のほうで事故件数が今お話があった区間よりも高いということで、あくまで何もやらなくてもいい区間ではなくて、沿道状況は同じような状況ではあるのですが、その中である程度区間を切ってちょっとプライオリティをつけて整理をしていると。なので、逆に言うと今事業中の高屋道路が実は一番現道の事故が多いというところが出ておりますので、このような形で整理させていただいたというところを1回目でご説明させていただいたところです。

浜岡委員長 よろしいでしょうか。限られた予算の中で効果的なものをいかに早く作るかというところで、まずは今回の対象区間について検討していくという状況になっているということでしょうか。ありがとうございます。

宮原委員 資料の32ページの対応方針(案)まとめのところですが、下の主たる構造イメージということで、これはさっきの青森のほうもこういった断面図を書かれていたが、バイパス図のイメージといいますか、これはどのようになるのですか。土盛りをした上でというのか、それとも結構フラットな地面のまま、左側は崖になっていて、右は落としてというのか、これがイメージしにくい。多分地形が複雑なので全部同じ断面にはならないと思うのですが、例えば土盛りしますよとか、そこら辺がどうなっているのか教えてくださいいただけますか。

菅所長 イメージを出すときに、区間の中で今の例えばバイパス部というところは盛土のところもあれば切土のところもありますよというのを案に示すためにこういう絵にしているだけで、ポイントポイントで取ると盛土だけのところとか切土が両側にあったりというところが今回の区間の中にもありますということでこのようなイメージ図を出しております。

今回のところを主に見ていけば、トンネルが多くあり、トンネルの出口のところは切土ということで切る、田んぼのところは盛土になるというような形の断面をイメージしていただければいいと思うのですが、それを1つに表して切ったり盛ったりという表現をさせていただいているということです。

宮原委員 わかりました。先ほどの青森もですが、これから一般の方たちがこういったものをご覧になるときによくわからなかったりするので、言葉で補っていただいたほうがいいと思いました。

浜岡委員長 よろしく願いいたします。

そのほかいかがでしょうか。基本的にアンケートの回収率も非常に高く、両方の対象案を見たときに、プライオリティが高いというのが事故がなく安全に走れるとか、冬期で

もすれ違いに不安のない道路であるというので見ていくと、バイパス案のほうが住んでいらっしゃる方も求めているというのが分析結果からしっかりと示されているという感じがしました。

いかがでしょうか。何かほかに追加のご質問はございますでしょうか。

吉田委員 私は今後の進め方のイメージが持てないので、ここでどこまで決めて、今後どうなるかというのがわかっていないのですが、基本的にこういう規格の高い道路は通過か地域へのアクセス性かというところで、そのどちらを重視するかで決まってくると思うのですが、今回は通過をより重視したという案になると思うのですが、一方ではアクセス性を求める声があって、それに対してはインターチェンジを1つ設けますという、そういう対応になってはいますが、果たしてそれで本当にいいのかどうかというところが今後どのようにして地域と話し合いが行われるのかという所を教えてくださいたいと思います。

浜岡委員長 ありがとうございます。アクセス性とトラフィック性をそれぞれ考えたものがバイパス案ということで、とりあえずこういう案を進めたとしたときに、これから住民の方々とどう話をするかということになるのでしょうか。

吉田委員 そうですね。具体的な案が示されたときに、現道の沿道に住んでおられる方がかなり車が減って寂しくなるなという話も当然出てくると思いますので、その辺どのように調整されていくのか。

浜岡委員長 この後の進め方についてということですが、よろしいでしょうか。

事務局 吉田委員からご指摘がありました住民の方を含めてどういったお話なのかということなのですが、今回第3回の審議ということで、前回第2回の審議をしていただいた後にアンケートを住民の方を含めて実施しております。その中でどちらのほうのルートがいいのかということも含めて住民の方に当然ご意見をお伺いした上で、声としてはバイパスのほうがいいよねということで意見を出していただいているところです。

また、資料の最後に自治体からの意見照会ということの回答ということで来ておりますが、自治体からも、県、それからそれぞれの町村からもバイパスのほうがいいということで、ある一定の地域の声といいますか、意見としてこのバイパスがいいということでご意見はいただいて、地元の声としてまとまったところかと当方としては考えております。

今回はどちらのルートなのかということで概ねのルート対応を決めたところですので、実際に具体的に今後新規で事業を進めるようなタイミングになった際に改めてそのところについて地元の方を含めてお話をしながら進めていくという状況かと思っております。

浜岡委員長 ということで、概ねの方向性をここで決めていくということで、この後のステップでプロジェクトを進めていいですよというお墨付きがつけば、あとは住民の方と相談しながらもう少しこの線の幅を細くしていくというんでしょうか、そういう流れになっていくと。

吉田委員 わかりました。私が今申し上げたのは、沿線地域の人、清川のローカルエリアの方々がどのように評価するのか。その評価というのは今回のアンケートのまとめの中ではかなり大きな括りの中で埋没しているのかなと見ているのですが、そういう意味では沿線の方々がどのように評価されるかということをご丁寧に詰めていただきたいということです。

浜岡委員長 わかりました。清川集落の方々の回答という意味で、今回アンケート調査の結果が示されていますが、これは今全体地域での集計になってはいますが、清川地区での集計、戸沢村地区での集計というふうに少し分けてみて、清川地区だけが突出して違ってくる、これまたしっかりと見直すというか、確認しなければいけないですが、もしそういうことでないとするならば、吉田先生が不安に感じられたところも、そこは問題ないということになるかと思しますので、そのあたりもう1度確認をお願い、今データはお持ちでしょうか。

菅所長 集落ごとのデータまでは今手持ちにはございませんが、確認はできますが、ただ、それも踏まえ、先ほどご説明がありましたように、庄内町のほうを通じてこの計画段階評価を進めるに当たっていろいろな自治会にこういうことを進めるというお話もしておりますし、町のほうで地元の声を受けて町長がああいう文章を出していただいているというふうに認識をしておりますが、集落ごとにというところまで今ご説明できませんが、そういう意味である程度地元の、特に庄内町のある程度総意ということでのご回答をいただいているかなと思っております。

それで、先ほど私がご説明させていただいたように、現道は長時間の規制だったり、そういうところでの懸念される声というのは、逆にそういう声が出てくるというのは通過する人ではなくて住んでいる方が多いんだと思うんです。一般アンケートでもそういう声があるというところは、やはり住んでおられる方もそういうのは懸念しているというふうに捉えていたところなんです。

小林委員 22ページに複数案の比較が載っておりますが、普通トンネル工事をやったほうが建設コストは高くなると思うのですが、今回はトンネルの多いバイパス案のほうがトータルで整備費用が安くなっている。この理由を教えてくださいと思います。

併せて、中間ICを地域住民のために作りますというお話なのですが、それは第1回目

の資料から、ICの部分はある程度含まれたコストなのか、あるいはこれから作ることになるのでこのコストがIC分上がるのかどうかのところを確認しておきたいのですが。

菅所長 まず1点目の比較案の整理、これは2回目のときにも若干ご説明させていただいたのですが、今回の第2案というのは全部の現道改良ではなくて、半分ぐらいはトンネルの一部バイパス案なので、そこは1案も2案もほぼ同じ。残り半分、先ほどお話があった清川地区のところが現道拡幅なのかバイパスというところの違いの中で、コスト差がなぜ出ているかと。

ここの清川地区の47号というのは最上川の堤防と国道が兼用で使われているというかなり特殊な道路でございます。なので、普通、現道拡幅であれば、本来は住宅のない側のほうに広げる。今回だったら最上川に広げるという対応策になってくるのですが、今回それができないということで、現道拡幅区間はすべて清川集落のほうに広げざるを得ない。とは言いつつ、清川集落の影響を少なくするためにはある程度の擁壁と、先ほど若干浸水の影響もあるということなので、少し道路の嵩上げ等もして擁壁ということで、そのコストを概略で算出しますとかなりコストが高くなって、結果としてトンネルを掘るよりも割高になってしまったというのが第2案のコストということですよ。

もう1点の中間ICのコストの件ですが、第2回目のアンケートのときに具体的に丸とかは示してはおりませんでした。やはり今までのさまざまな検討過程の中で、今回、仮にバイパス案の時はアクセス道路がICを検討している主要地方道1本しかないものですから、そこはいろいろな検討の中でICがあった場合の影響というところも当然加味しております。バイパス案の200億から240億というこのコストの幅という中でそういうところもある程度吸収ができるだろうということで検討を進めてきたという経緯がございます。

なので、アクセス道路が何本もあるとまた変わってくるかもしれませんが、今回それぞれ1本だけだったということでこういうまとめに示させていただいたということですよ。

浜岡委員長 ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、新庄酒田道路、戸沢～立川間についてですが、原案について概ね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。

ありがとうございます。

なお、初めに小野澤先生から質問がありましたが、残された区間というのは本当に最後の区間になりますので、そのあたりは早急に整備の検討をしていただくということもよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上で計画段階評価について審議が終わりましたが、全体を通じて何かご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

無いようでしたら、最後に本日の委員会の資料の公開・非公開について確認したいと思ひ

います。

本日の会議に提出された資料ですが、整備局のホームページに公開するということを考えていますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、本日の資料一式は公開するということにさせていただきたいと思います。

議事録についても速やかに公表するということになっておりますが、事務局から説明をお願いします。

事務局 本日の議事概要については速やかに作成しまして、浜岡委員長にご確認いただいた上で公表させていただければと考えております。また詳細な議事録につきましては後日委員の先生の皆様にメール等で送付させていただいてご確認いただければと考えてございます。

浜岡委員長 議事録に関する対応は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、議事概要につきましては私のほうで早急に確認していきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

以上で本日の議事は終了するということになります。議事の進行を事務局に戻します。

田中道路計画第一課長 本日ご審議頂きましたポイントをまとめた議事概要につきましては、速やかに作成しまして、委員長にご確認して頂いた上で公表させて頂きたいと思えます。詳細な議事録につきましては、後日、委員の皆様方にメール等で送付させて頂きまして、ご確認頂ければと思っております

浜岡委員長 議事録につきましては、ただ今の対応でよろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは議事概要につきましては、私の方で責任をもって確認させて頂きたいと思えます。以上で、本日の議事を終了いたします。議事進行を事務局の方にお戻しします。

司会 浜岡委員長、並びに委員の皆様方におかれましては大変ご丁寧なご審議を賜りまして、誠に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33回東北地方小委員会を閉会させて頂きたいと思えます。ありがとうございました。