

社会資本整備審議会道路分科会

第1回東北地方小委員会

【議事録】

○議 事

- 1) 東北地方小委員会の設置について
- 2) 東北地方の道路事業について
- 3) 計画段階評価（試行）
 - ・日本海沿岸東北自動車道（二ツ井白神～あきた北空港）

1) 東北地方小委員会の設置について

○大滝委員長 これから議事に移らせていただきたいと思いますけれども、1つ目の議題であります東北地方小委員会の設置につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

○事務局 お手元の資料1をごらんください。よろしいでしょうか。

この東北地方小委員会は、直轄事業の事業評価など地方における道路事業の効率的な実施に関し、意見を聴取すること等を目的として設置されたものでございます。

また、ご議論いただく議題等には3つほどございます。1つ目が新規事業採択時評価、2つ目が計画段階評価、3つ目が地域の道路事業の効率的な実施についての意見聴取、この3点についてご審議をお願いしたいと考えております。

次に、この小委員会の運営規則でございますが、ページをめくっていただきまして資料1の2ページをごらんください。本委員会は道路分科会の下に設置される委員会でございます。この運営規則では、第1条にも書かれておりますとおり、小委員会の組織、委員、会議、庶務その他委員会の設置等に関して必要な事項を定めているところでございます。

続いて、第2条の小委員会の事務でございます。小委員会は道路分科会長の求めに応じ、調査を行うこととなっております。調査を行う事項といたしましては2つございまして、1つ目が計画段階評価、新規事業採択時評価の対象事業に関し東北地方整備局が作成した対応方針（案）について、もう一つが地方の道路事業の効率的な実施に関する事項となっております。

第3条では、委員の任期について規定しております。委員の任期は2年。再任されることがありますけれども、最長6年までとなっております。

第4条は、会議の成立条件でございます。会議は委員の3分の1以上の出席がなければ開催することができないとなっております。本委員会は10名の委員から構成されておりますので、4名以上の委員の出席をもって成立ということになります。本日は10名の委員全員の出席をいただいておりますので、この規則に従いまして会議は成立するということとなります。

次に、第5条の小委員会の庶務でございますが、これは割愛させていただきます。

第6条は、雑則でございます。この運営規則に定められているもののほか、本委員会の議

事の手続その他運営に関しまして、必要に応じて委員長が定めることができることを規定しております。

最後に附則でございますが、この附則は平成22年12月〇日から施行するとありますけれども、本日の小委員会でご承認いただきましたならば、本日の日付、12月16日と記載しまして、頭の運営規則（案）の（案）をとらせていただきたいと考えております。

私からは以上でございます。

○大滝委員長 ただいまの説明に対しまして、皆様方から何かご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。特によろしいですか。ありがとうございました。

それでは、承認をいただいたということで、事務局はここにあります（案）をとっていただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

それから、1つ私のほうからご質問というかお願いしたいことがあるのですが、私が所用により出席できない場合、議事運営に関する代行の取り扱いについてはどのようなになるでしょうか。

○事務局 同じ資料でございますが、資料1の4ページをごらんください。こちらは社会資本整備審議会道路分科会運営規則でございますが、この中の第3条4項に、「委員長に事故があるときは当該委員会に属する委員等のうちから道路分科会長があらかじめ指名するものが、その職務を代理する」と規定されております。ですので代理の指名手続が必要となっております。

○大滝委員長 それでは、代理の指名の手続をお願いするといまして、代理が指名されるまでの当面の間、小委員会の運営規則第6条雑則によりまして、皆様にご異議がなければ、私のほうから小委員会の議事運営については秋田大学の木村先生に代行をお願いしたいと思います。皆様、よろしいでしょうか。

○委員全員 はい。

○大滝委員長 それでは、木村先生、申しわけありません、よろしくお願ひいたします。本来でしたら、私のほうから説明をしてからお話しすればよかったかもしれませんが、私の役職上、突然全学的な会議が入ってきたりして、直前になってから会議を欠席せざるを得ないような状況が時々発生する可能性があります。できるだけそういうことがないようにしたいと思いますけど、私の個人の意思ではどうすることもできない問題もありますので、大変申しわけありません。木村先生にはご迷惑をおかけすることもあるかもしれませんが、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、次の議題に進みたいと思います。続きまして、2つ目の議題の東北地方の道路事業について、事務局より説明お願いいたします。

2) 東北地方の道路事業について

○事務局 それでは、資料2を用いまして、東北地方の道路事業の概要についてご説明を申し上げます。

1枚おめくりいただきまして、もう一枚お願いいたします。

最初に、道路の種類についてご説明をさせていただければと思います。道路といいましても数多くございまして、1つは道路法という法律に基づく道路がございます。それ以外にも農道とか林道といった道路がございますが、本小委員会でご議論いただくのは、この道路法に基づく道路、中でも高速自動車国道と、それから一般国道、これについてご議論をいただくということになっております。高速自動車国道にもネクスコ、昔は道路公団と言っておりましたが、ネクスコが管理しておりますものと、それから国が管理しておるものがございます。国が管理しておるものは新直轄と呼ぶことがございます。平成15年に道路公団の民営化が行われまして、そのときに国が管理する高速自動車国道ができております。それから一般国道というのがございまして、この中にも国が管理しているものと都道府県が管理しているものがございます。さらに都道府県道、市町村道というふうになってございます。

この道路法上の道路、どれぐらい延長あるかといいますと、全国で大体120万キロございます。このうちのほとんど100万キロは市町村道になってございまして、高速自動車国道は7,500キロぐらい、直轄、国が管理しております国道が2万2,000キロ、都道府県が管理しております国道が3万キロ、都道府県道が13万キロといったようなウエートになってございます。

次、お願いいたします。

今申し上げました高速自動車国道と一般国道でございまして、高速自動車国道といいますのは、自動車の高速交通の用に供する道路で、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成する道路になっております。一般国道と申しますのは大きく要件が6つございまして、1つは高速自動車国道と一体となって、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路となっております。高速自動車国道というのは、東北縦貫自動車道に代表されるようなものでござい

す。ほか、この一般国道の一体となってネットワークを構成する自動車専用道路というのは、東北でいいますと三陸縦貫自動車道のような道路がこれに該当いたします。

それから2番目が、国土を縦断し横断し、または巡回して都道府県庁所在地その他重要な市を結ぶ道路でございます。具体的に申し上げますと、国道4号とか国道6号といったような道路がこれに該当いたします。

それから、特定重要港湾や重要な飛行場と高速自動車国道などを連絡する道路でございます。

大体この3つの要件に該当するのは、国が管理している国道になっておりまして、その下、重要都市、または人口10万人以上の市を結ぶような道路あるいは2つ以上の市を連結して高速自動車国道に連絡する道路、それから国土の総合的な開発などに必要な道路、これらが県が管理している道路と、大体そんなイメージでとらえていただければと思います。

次をお願いいたします。

それから、この審議の中で出てくる言葉といたしまして、もう一つ、高規格幹線道路というのと、地域高規格道路という道路が出てきます。この高規格幹線道路というのは、昭和62年にいわゆる四全総という全国総合開発計画の中で初めて位置づけられたものでございますけれども、この基本的考え方は、日本全国どこにいても1時間程度で高速道路のインターチェンジに行けるようにネットワークを計画したものでございます。大体、全国で1万4,000キロが計画をされておりまして、2つに分かれておりまして、高速自動車国道と東北縦貫自動車道のようなものと、それから一般国道の自動車専用道路、三陸縦貫自動車道のようなもの、この2つで構成をされて1万4,000キロになっております。1万4,000キロのうちの1万1,520キロが高速自動車国道で、それ以外が2,480キロになっております。サービス速度は大体80キロから100キロ程度の自動車専用道路ということでございます。

それから、地域高規格道路でございますが、この1万4,000キロでも日本全国ずっと1時間ではネットワークできるんですけども、さらにサービスを高める必要があるようなところがございます。後でご説明いたしますが、そういう抜けているようなところをつなぐのが地域高規格道路になっておりまして、長期的には6,000キロから8,000キロを整備を目標として、こちら側はサービス速度としては60キロ以上のサービスを提供しようと思っております。

次、お願いいたします。

これが、東北の中での高規格幹線道路と地域高規格道路の状況でございます。ちょっと凡

まず、交通量でございますけれども、これは東北管内の全路線の平均をとったものですが、直轄国道で大体1万7,000台、1日に流れております。県管理は平均しますと5,000台でございますので、3倍以上の差があるということでございます。高速自動車国道も1万4,000ぐらい流れております。

次をお願いいたします。

これは台キロという、延長で言いますと今申し上げたとおり高速道路が4%、国が管理しているのが10%、県が管理しているのがその倍ぐらいの20%でございますけれども、台キロというのがございますが、これは交通量に走ったキロ数を掛けたものです。100台の車が100キロ走ると1万台キロになるということで、移動の量をあらゆる指標で見たときには、延長11%のところ約3割受け持っているという状況になっているということでございます。さらに大型車にいきますと、高速道路と直轄国道あわせて、約東北管内の半分の移動になっているということになっております。

次をお願いいたします。

それから、これは国際物流の観点で見たものでございますが、国際物流は、今、背高コンテナというのが主流になってございます。背高コンテナというのは、この高さが道路の建築限界より高い、積んじょうと高い道路でございますが、これがどれぐらい走れる道路が整備されているのかということです。普通3.8メートルまでしか走れないんですけども、この背高コンテナを積むと4.1メートルの高さがないと走れないことになっております。高速自動車国道は100%通れます。直轄国道を国が管理しているのは約9割通れる。これに對しまして県が管理しているのは10%程度で、ここでも役割に大きな差があるということでございます。

次をお願いいたします。

それから、もう少し如実に差が出てくるのが冬期間でございますが、緑色に塗ってあるところが奥羽山系といいますか奥羽山脈をあらわしているものですが、冬になると太平洋側と日本海側をつなぐところ、今26の国道があるんですけども、このうち直轄国道は冬も通れますが、県管理の国道は、21のうちの14路線が冬期通行どめになるということでございます。こうした点にも広域交通を担う上での役割の違いがあらわれているというふうに思っております。

次をお願いいたします。

あと、災害対応でございますが、ことしの2月にチリ沖地震で大津波警報が発令されてお

ります。このときも太平洋沿岸全線に大津波警報、津波警報が出されておりますが、こういったときにも、一斉に県を越えて情報提供をさせていただくような体制もっております。

次をお願いいたします。

あと予算のほう、少しご説明を申し上げます。

次をお願いいたします。

これが、東北地方の直轄国道の道路予算でございます。今年度1,500億円ございまして、昨年と比べると2割減になっております。過去を見ても、平成16年が一番予算がピークだった時代でございます。ここ15から16にぴょんと高くなってはおりますが、これは道路公団が民営化をいたしまして、従来、従前、道路公団がやっていたところを国が整備をするという、そういう大きな政策転換が行われておまして、それに伴いまして道路公団のつくっていたところを国がつくる予算が上乗せをされております。この16年をピークに、ずっと減り続けているというのが現在の状況でございます。

次をお願いいたします。

予算1,500億を何に使っているのかということですが、大体7割ぐらい、この水色とそれから緑色、これを足すと7割ぐらいですけども、7割ぐらいは新しい道路をつくったり、今ある道路をもバイパスをつくったり、現道を拡幅したりといったような事業に使っております。そのうちさらに新直轄といったところ、これは道路公団がつくっていたところを今国がつくっているところに、全体で言いますと大体2割ぐらいのお金を投じているということでございます。そのほかに維持の管理のお金、それから交通安全のお金、電線共同溝のお金といったようなものがございます。

次に、事業の中身を少しずつご説明をいたします。

次をお願いいたします。

これは、新直轄と言われる、従前道路公団がつくっていたところを我々がつくっているところですが、これは日本海側の酒田、鶴岡です。こちら側が新潟ですけども、この鶴岡から新潟に向かって日本海側沿線に、日本海沿岸東北自動車道というのをつくっております。来年度供用いたしますけども、こういう事業をしております。

次、お願いいたします。

それから、一般国道のバイパス、これ秋田県の大仙市でございますけども、この13号の現道、大体1万4,000から1万9,000台、1日に車が走っておりまして、この神宮寺駅前では大変な渋滞をしておったというところで、それを渋滞回避するためのバイパス整備を行っ

たりしております。

次、お願いいたします。

交通安全事業、これ、いわきの国道6号ですけれども、4車線の道路ですが、右折レーンがなくて渋滞をしていたところに右折レーンをつけるというような事業もやっております。

次、お願いいたします。

これは、電線共同溝事業でございます。電線を地中化をし、景観の向上とか防災対策でございます。日本の幹線道路の市街地における幹線道路の無電柱化、電線地中化の率というのは、今13%ぐらいでございます。ロンドンとかは100%でございますけれども、まだまだおこなわれているような状況でございます。

次をお願いいたします。

維持作業もやっております、日常のパトロール、清掃、除雪、除草といったようなことでございますが、ここも予算が10%ぐらい削られまして、今年度は除草や何かで大変苦情が多くなっております。

次をお願いいたします。

それから、補修事業がございます。特に橋梁補修でございますが、現在、東北の私どもが管理している橋、2,900橋ぐらいございます。5年に1回点検をやって壊れているところを直すということをやっておりますが、今、この2,900橋のうち、50年経過した橋は8%ぐらいでございますが、あと10年すると、これが約4割になります。20年を過ぎると6割を超えるということで、急速に高齢化が進んでまいりますので、こうした修繕事業も非常に重要になっております。トンネルについても171カ所ございますが、これも似たような感じになってございます。

次をお願いいたします。

防災事業でございます。これは山形県の国道47号、酒田と新庄を結ぶところで起きた土砂崩れで、のり面が崩れて道路にたまって通行どめになったものでございます。大体この5年間で、雨、異常降雨によって通行どめ、あるいは片側交通規制をやった回数が75回ございます。1年間に直すと15回ぐらいでございますけれども、年間10回ぐらいはどこかでこういう土砂崩れが起こって、交通どめになったりしております、そういうのり面对策、防災対策なども行っているという状況でございます。

次をお願いいたします。

それで、ちょっと小さくて見にくいんですけども、この地方小委員会をお願いしている

部分のご説明を少しさせていただきます。

今年度から導入いたしましたのが、この計画段階評価でございます。計画段階評価は何をやるのかといいますと大きく3つございまして、地域がどういう課題を持っているのかということ进行分析し、それに対応するための政策目標を明確化をいたしまして、代替案を比較評価をする、そして対応方針を決めていくというところまでを計画段階評価として行うこととなります。

この趣旨といたしましては、事業の実施手続の透明性を高めるといふことと、それから後で検証ができるように検証可能性を高めるといふことで、この2つの目的からこの計画段階評価をお願い申し上げます。

それから、もう一つ、計画段階評価を終えた後に、都市計画決定や環境アセスの手続を経て、いよいよ事業化をするという段階が出てきます。このときに新規事業評価を行います、これも当小委員会にお図りを申し上げたいと思っております。

事業が始まりますと、これは従前やっていることですが再評価5年や、最近3年サイクルになりましたが、3年サイクルに再評価をしております。そして事業が終わった後、本当に効果が出ていたのかどうかという検証も行うことになっております。

次をお願いいたします。

今申し上げたのは、こちらの交通量に大きな影響を与えるバイパスとか現道拡幅の手続でございますが、それ以外にも先ほど見ていただきました交通安全事業、交差点を改良し右折レーンをつけるとか防災事業、こういった事業もやっておりますけれども、こういった事業につきましても、同様の課題の把握ですとか原因分析をやって、新規着手に向けてまいりたいと思っておりますので、これもお諮りをさせていただくことになろうかと思っております。

次をお願いいたします。

これは、計画段階評価と新規事業化評価の間にどういうことをやるのかということですが、対応方針を決めた後、ルートを決めて、詳細ルートの検討をして、B/Cとか交通量とかを検討した上で、新規事業時採択評価に臨むということになろうかと思っております。

最後に、次をお願いいたします。

最後に、今、無料化の社会実験をやっている状況を少しだけご紹介をさせていただきます。この青く塗ったところが有料で今走っているところでございます。それから緑のところは既に国が管理をしております、ただで走れる道路になっております。赤が従前有料でしたけれども、今、社会実験で無料化をしているところでございますが、大体いずれも交通量はふえ

ております。一番ふえておるのが、山形の山形中央自動車道のこの縦のラインでございます。ここは5倍近く車が走っております。酒田でも4倍ぐらい走っておるといような状況でございます。

以上、ちょっと長くなりましたが、私のほうからのご説明を終えさせていただきます。

○大滝委員長 今、ご説明をいただいたわけですが、特に今の説明の中で計画段階評価の説明もありましたけれども、これも含めて何か委員の皆様方からご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。

○大泉委員 資料の24ページのところですが、政策目標評価型事業評価の導入についてということですが。ここでは計画段階評価と、それから新規事業採択時評価というのをするという予定でおりますけれども、計画段階評価から新規事業採択時評価までどのぐらいの年数が時間的にかかるのかということをお教えいただければと思います。

私たちの任期が2年でございますので、2年以内にそれができるのかどうかということで、お答えいただければと思います。

○事務局 事業の内容によってさまざまだと思いますが、おおむね1年以内にできるものもあるかと思っております。ただ予算の関係もありまして、いつ新規事業化が見込めるのかということによっては、少し時期がおくれるようなものもありますし、あるいは比較案が非常に比較する課題が多かったりいたしますと、少し時間がかかったりするようなことがございますが、余り期間が3年も4年もあくようなことにはならないように努めていきたいというふうに思っております。

○奥村委員 若干、今の仕組みのところに絡むんですけれども、ここで考えられているその計画のプロセスというのは、いわばあまり変なことが起きなくて、ずっと事情が連続的に変わらないということを前提としているので、だったら早い段階で計画して、あとチェックをするというプロセスだけでよろしいんですけれども、例えば災害とかがあったりしてもものすごく早く対応をとらないといけないとか、そういうようなことが出てきたとします。そのようなときに、ここで提案されている事業評価の流れに必ず従うのか？それとも別のやり方というのがどこかに用意されているのでしょうか。この計画段階評価では、事業性にあまりこだわらずに、理想としてこれは必要だねということをお目玉に用意しておくもので、新規に事業化するかどうかというのは、もっとあとのその時点その時点で厳密にチェックして狭めるみたいなことを考えていて、計画段階と事業化段階の2つの評価の厳しさが違うと考えればよいのか、ちょっとそのあたり2つの評価の関係がわからないので、特に突発的な事情の対応

も含めて、追加でご説明いただければありがたいんですけど。

○事務局 多分、大きな土砂崩壊とかあったり、あるいは大きな災害があって緊急的に対応しなくてはいけないものについては、復旧につきましては、すぐにも災害事業で復旧をさせていただきたいと思っています。さらにその上、もっと本格的に改善をしないと、また同じようなことが起こる危険があるような場合には、もっと急いで事業化をする必要があらうかというふうに思いますので、そのときは事業化はどうしても次の年になってしまいますが、その次の年に間に合うように、この「成果を上げるマネジメント」の「右側の流れ」に従って、緊急的なものについては対応していくことになるのではないかというふうに思います。

それで、この左側の大きな計画段階評価のほうは、先ほど申し上げましたけれども、高規格道路ですとかバイパスですとか、あるいは長い延長にわたる現道拡幅といったような、ある程度長期の視点でやる事業が多くなってくるとはならないかなというふうに、今のところは思っております。

○南委員 26ページのところで、計画段階評価から新規事業採択時評価と今回のテーマだと思いますが、その後、再評価、事後評価と続いていくわけですけども、これまでこの事後評価、再評価については相当進んできているかと思うんですが、そこまで見通したときの評価基準というのは先まで考えておく必要があるというか、同じような枠組みを考えておく必要があるか、計画段階だとか新規事業、特に契約段階ですけど、ちょっと今お話にもありましたが、災害、例えばリスクだったら起こりそうな危険性があるということに対して対応しなければならないとか、交通安全の問題ですと、そういうことが起こりそうだから対応しなければならないというような事業の考え方もあらうかと思うんですが、そういう観点を少し違えて評価していくことというのは可能かどうか、ちょっとそのあたり教えてもらえたらと思います。

○事務局 災害の観点も交通安全の観点も含めて、計画段階評価の中では課題としてとらえるようなことで考えていきたいなというふうには思っております。ただ、どこまで掘り下げて議論できるかというのは、少しやってみないとわからない部分がありますけれども、一応この計画段階評価で取り上げる課題の中には、災害の起こる可能性にどういうふうに対応していくんだとか、あるいは現在の交通事故の発生状況はどうなのかといったようなことも分析はさせていただきたいなというふうに思っております。

○福迫委員 これもちょっと関連すると思うんですけども、24ページから26ページにその流れが出ておりますけれども、予断はまだできないかもしれませんが、新たにこれを導入す

るということで、評価の重みという大変なんですけれども、計画段階評価でかなり詰めて、その結果として出てきた新規事業採択時評価などは、マイナーチェンジというところとちょっと語弊ありますけれども修正などを行うと。大きなきつい評価というのは最初に行うというようなイメージでしょうか、それとも毎回ずっと同じような形で、まっさらな形で評価していくというようなイメージでお持ちかどうか。

○事務局 これから、二ツ井～あきた北空港間をご説明しますので、そこで少しイメージをつかんでいただけるのではないかとこのように思っております。今の点に事務局として、ただいまのところお答えするとすると、評価をする視点が、その段階段階で違っているのではないかとこのように思っております。例えば、これからお諮りするやつは、全部別線で作るのがいいのか、現道を活用したほうがいいのかという選択をまずさせていただいて、新規事業化評価のときには、じゃ例えば全部別線つくるといったときには、どこにルートを引くのがいいのかというような評価をしていただくようなことになるのではないかと思います。

まだ試行ですので、我々もはっきり決まっているわけございませんが、こういう試行を通じながら、よりよいものにしていきたくて思っております。

○大滝委員長 今、道路部長さんからもありましたように、次に出てくるものも含めてトライアルをするということだと思いますので、むしろこの中でいろいろ委員の皆さんからもご意見を出していただきながら、本当に評価のあり方とか進め方にふさわしいようないろんな問題点をむしろ洗い出していただくとか、課題のようなものを出していただきながら検討していくということをしていくことがよろしいかなというふうに思っています。あくまでもいきなり本番でやるという話ではないので、ぜひこの試行の機会を使って、いいものにしていくというような形で検討していただければいいのかなというふうに思っています。

他にももしありましたら、いかがでしょうか。大体そんなところでよろしいでしょうか。もちろん今申し上げたように、やっていく過程の中で、いろいろご質問とかよくわからないこととか、判断に迷うようなことが多分出てくると思っています。その都度、確認をしながら先に進めていくということで対応したらよろしいかなというふうに思っていますので。

それでは、ひとまずそんなところでご質問いただきましたので、よろしくお願ひしたいと思っております。ありがとうございました。

それでは、今もう既にお話が出ていましたけれども、日本海沿岸東北自動車道二ツ井白神～あきた北空港ですか、この計画段階評価の試行に入りたいと思っております。先ほど既にもうご説明もありましたけれども、この箇所は道路関係で全国で3カ所の試行として選ばれたうち

の一つです。それで、これからご説明いただきますけれども、事業箇所当たっております秋田県の方にオブザーバーとして参加していただいております。場合によっては発言を求めるといふことがあるかと思っておりますので、その際はどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、これから事務局よりご説明をいただきたいと思っております。

3) 計画段階評価 (試行)

・日本海沿岸東北自動車道 (二ツ井白神～あきた北空港)

○事務局 資料でございますけれども、資料-3、それから参考資料でA3一枚でお配りしております道路状況というものをごらんいただきたいと思っております。

大まかな位置でございますけれども、このA3の参考資料のほうに、右側に東北6県の地図がございます、秋田県の県北の箇所を示してございます。こちらの区間について地図をその左側にお示ししてございまして、道路の鳥瞰した写真ですとか、そういったものを記載してございますので、参考にごらんいただきたいと思っております。

それで、資料3に従いまして説明させていただきます。

まず、今後これからの説明をする流れでございますが、この表紙の部分ごらんいただきまして、まずこの地域の状況、それからこの区間の道路交通の状況についてご紹介させていただきます。1と2でございます。それらを踏まえまして地域の課題、それからその原因というものを一たん整理したいと思っております。その課題に対応した政策目標の設定立案、それから、それを踏まえました整備方針の検討、対応策の設定、それが5項目めになります。その対応方針案につきまして、地域の皆様からの意見聴取を行いますが、その方法についてご説明いたします。きょうご意見をいただきたい部分が、この主な3から6までそれぞれについてご意見をいただければと思っております。最後に、今後のこの小委員会のスケジュールについてご説明させていただきます。

次、お願いいたします。

対象区間が位置しております秋田県県北地域の自然・地理状況から始めていきたいと思えます。右側に地図がございますが、秋田県の県都秋田市からの距離感を示しております、2次生活圏中心都市でございます能代市、北秋田市、大館市、鹿角市が記載されておりますが、おおむね50キロから100キロの距離感のところがございます。黄緑色で囲った区間が県北地域というふうにとらえてございます。

総面積としまして、約4,400平方キロという広大な面積を抱えております、写真がございますとおり、世界遺産の白神山地に代表されるように、多くが8割ほど森林となっている山がちな地形の中で、1級河川の米代川沿いに、平野ですとか盆地が点在しているというような地域でございます。

次、お願いします。

地域内を構成する市町村を示してございます。数でいいますと4市4町1村、人口で約27万人というような状況になってございます。今回の日本海沿岸東北自動車道につきましては、秋田市から北上してきまして、ちょうど能代のところで東に折れます。通過する市でございますが、能代市、それから北秋田市、大館市、それから最後に小坂町というところで、小坂ジャンクションを経由して、いわゆる東北道につながるというような流れでございます、そのうちの二ツ井白神インターからあきた北空港間について、きょうご審議いただいているというところでございます。

次、お願いします。

自然・地理状況、その冬期の状況でございますが、やはり東北地方ということで、雪はもう逃れられない事実でございます、全域が豪雪地帯に指定されております、濃い青色で示しておりますが、内陸部の約6割の地帯がさらに厳しい特別豪雪地帯というような指定を受けているところでございます。

次、お願いします。

人口の状況あるいは高齢化の状況をまとめてございます。まず左側のグラフでございますが、昭和40年から平成17年までの調査の数字をまとめたものでございまして、県北地域は赤い折れ線グラフになっておりますけれども、秋田県の人口がピンク色のもので、昭和40年に対しまして9割ほどというような状況の中で、県北地域は7割近い状況の落ち込みになっているという人口の推移があらわれております。

それから、真ん中のグラフでございます。高齢化率の推移でございますが、こちらにつきましても、一番上に県北地域のデータがあらわれておりますが、全体の3割ほどが高齢者と

というような状況だということでございます。

次、お願いします。

地域の経済状況ということで、平均所得をまとめてございます。秋田県自体が全国の下位にございますけれども、構成市町村それぞれで参考までにお示ししておりますが、小坂町を除きまして全国平均を大きく下回る状況でございます。県北地域の平均としましても、全国の7割にとどまっている状況ということでございます。

次、お願いします。

交通インフラあるいは物流インフラの整備状況をご紹介します。まず高速道路でございますが、秋田の南のほうから二ツ井白神インターまで、これはもう利用できる状態になってございまして、それから、あきた北空港インターから小坂ジャンクションまでの間につきましては、一部、大館南インターから大館北インターが使える状態になっていまして、その他の区間が今事業中というような状況でございます。

2つ目が、鉄道の関係でございます。秋田市のほうからJR奥羽本線が走ってございまして、能代市、大館市を経由して青森の弘前市、青森市のほうに抜けていくのがJR奥羽本線でございます。それから、能代市から日本海側を青森県側に北上するのがJR五能線という路線も走ってございます。もう一つ、県のちょうど中央部分を縦に走っております第三セクターの秋田内陸縦貫鉄道というものも走ってございます。

参考までに、東能代駅から大館駅間、主要な区間でございますが、東能代大館間が1日17便、大館東能代間が1日16便というような列車の運行状況になっております。

それから、港湾でございますが、リサイクルポートにも指定されております能代港、県内第2番目の空港でございますが、平成10年に開港しました大館能代空港がございまして、データをお示ししておりますけれども、利用客数が非常に減少で厳しい状況がございまして、現在、東京便が1日往復2便、2往復、それから大阪便が1日1往復しておりますが、大阪便については、来年1月から廃止の予定というふうに聞いてございます。

それから、もう一つは、東北の他都市の例に漏れず、非常に自動車依存が高い地域というふうになってございます。

次、お願いいたします。

医療の関係でございますけれども、右下のほうを先にごらんいただきたいと思います。北秋田市民病院という病院がことしの4月に開業いたしまして、秋田県の医療保健福祉計画の中で、この県北地域の例えば心筋梗塞ですとか脳卒中ですとか、重篤な病気があった場合の救

急医療機関というようなことで、3次救急病院というような言い方をしておりますが、この指定を目指すというふうに位置づけられてございます。そのときの搬送の目標時間が1時間というふうな設定がございまして、それを可能にするエリアをこのメッシュのデータでお示ししておりますが、現況でこのピンク色の部分がカバーできているエリアでございます。一方で、この青い左上、八峰町の部分ですとか、この右側、鹿角市、小坂町の部分ですが、ここに5,000人、それから4万3,000人というふうな数字を記載しておりますが、ここのエリアの方が1時間圏の対象外というような状況でございます。

もう一つ、一方でこの右側のグラフでございますが、死因別死亡率というものの心疾患が原因のものを取り上げたものでございますが、非常にこの地域は心疾患での死亡率が高いというような特徴を有しているというもののご紹介でございます。

次、お願いします。

産業に関してでございますが、この北東部に位置します小坂町でございます。鉱山開発の歴史を持つ町でございますが、世界有数の精錬技術を有する企業が集積しているところでございます。また関連する企業として大館地区にも、ちょっとこの資料のほうで見ていただければと思いますが、関連企業が大館市、それから秋田市地区にも集積しているというような関係性がございます。先ほど申した能代港から例えば汚染土壌を荷揚げしまして、それぞれの箇所を経由しながら、必要な使える金属を取り出したり処理をしたりというような関連性を有したエリアになってございます。

一方で、秋田県の総合計画におきましても、このリサイクル産業を育成しようというような位置づけがございまして、近年の経済情勢を反映して、売上額自体は非常に厳しい状況になっておりまして、目標値との乖離がどんどん広がっているというような状況でございます。左下に業者へのヒアリング結果をまとめてございますけれども、まず汚染土壌については、リサイクルポートの指定を受けて能代港をどんどん利用したいというような声が1つあると。もう一つ、それを運ぶ際には、土壌流出を防ぐ観点からも、短い時間での運搬ができるようにすることが望ましいというような結果を得てございます。

次、お願いします。

こちらは、参考までに東北の中でリサイクルポートとして指定されている4港の状況をまとめたものでございますが、先ほど能代港、それから青森の八戸港、岩手の釜石港、それから山形の酒田港、合計4港、指定を受けてございます。能代港以外の3港につきましては、港からその拠点に至る時間、必要な時間がすべて10分以内というような環境になってござ

いますが、能代港につきましては、約2時間というような現況になっているというようなところでございます。

次、お願いします。

次は、観光に関してでございます。秋田県北地域にも非常に優良な、あるいは豊富な観光施設、景観が存在してございまして、例えば世界遺産に登録されております白神の自然公園あるいは北東部の十和田湖等々、ごらんの写真にあるようなさまざまな観光スポットがございますが、右側のグラフを見ていただきますと、これは平成12年のときを1とした際の10年後、平成21年の観光入り込み客数の伸び率をまとめたものでございます。秋田県が一番上に折れ線が伸びていっているところで、1.45倍というような状況にある中で県北地域が0.86と、逆に大きく減っているというような現状になってございます。

次、お願いします。

左側のこの地図であらわしたものをごらんいただきたいと思います。赤い線で太さを分けて示してございますけども、こちらが、年間行き来をした人数によって多いほど太くしているというような図でございます。この十和田湖から八幡平、角館、それから秋田、男鹿といったこのルートは非常に太いものになっておりますが、この県北の域内の流動が総体的に小さいというのが明確にあらわれていると思います。

それから、観光の関連でさまざまアンケートなどしておりますけども、東北の外から来られた方の6割が、やっぱり移動時間、それを考慮して行き先あるいは行き先の箇所数を決めているというような声ですとか、あるいは白神山地が世界遺産登録されて以降、非常に注目を浴びているというようなところですが、宿泊施設がなくて、十和田湖ですとか男鹿といったところと連携する必要があるんだけども、移動時間が長いというような声が寄せられております。

次、お願いします。

それから、道路網の整備状況についてご紹介いたします。まず二ツ井白神までは既にもうでき上がっております、あきた北空港から小坂ジャンクションまでの区間でございますが、小坂ジャンクションから大館北インターまでの間が25年度までの供用、それから大館西道路の一部はできてございまして、あきた北空港までが現在事業中というような状況でございます。秋田県内は整備状況いいんですが、県北だけ一番おくられているというような状況でございます。

次、お願いします。

道路整備の経緯という部分でございますけども、ここが二ツ井白神インターでございます、これをおりた後が二ツ井バイパス、それからきみまち、局部改良の略称ですが局改というもので、昭和55年、平成7年に整備されておりました、写真でござんのとおり非常に走行性が良好な区間でございます。もう一つ、あきた北空港がこちらにございまして、それから秋田県のほうで整備しましたあきた北空港西線といったものが、平成10年に空港供用とともに供用しておりますが、こちらの写真にあらわしておりますとおり、同様に非常に走行性が良好な区間でございます。残るこの小繋と今泉、この区間がカーブがきついですとかアップダウンがあって、走行性がこの両端の区間に比べては非常に劣るというような状況でございます。

次、お願いします。

それから、交通事故の状況の整理でございますが、この図面にあらわしておりますそれぞれの交差点で、7号を走ります長距離の交通と地域内の短距離の交通が非常に混在しておりますので、スピードを出してきた車がこの交差点の信号でたまっているところに追突してしまうと、そういう事故が多く発生してございます。一番大きいのが、こちらの今泉交差点というところでございます。

次、お願いします。

それから、走行速度の状況ということで、この緑のグラフをござんただければと思えます。これ、年間の平均的な走行速度をあらわしたものでございまして、このグラフを見ていただければわかるとおり、交差点でやはりどうしても速度が落ちてしまうというようなデータがあらわれておりますし、こちらの区間の先ほど走行性が劣るといった部分の勾配が、これがきつところ2つございますが、そことあわせたところが走行速度、やはり落ちてしまっているというようなデータでございます。

次、お願いします。

次は、災害の関係でございます。対象区間に災害対応が必要な箇所ということで3カ所ございますが、平成10年以降、災害が1回、それから事故が5回ほど起こっておりまして、その際の迂回が一般の乗用車で12キロの迂回で24分かかると、あるいは大型車であれば、さらに赤い大きな迂回で52キロで、同じく52分かかるとというような実態がございます。

次、お願いします。

これらの課題とその原因を、道路の観点からここで整理させていただいております。地域の課題につきまして、医療関係、リサイクル産業支援、それから観光の関係ということでご

説明した内容を記載してございますが、その原因と考えられるものとして、高速アクセスが不十分ですとか、連携するインフラが不十分あるいは拠点間の連携するインフラが不十分というような整理をさせていただいております。

また、道路につきましてはミッシングリンクの存在、あるいは長距離・短距離走行車両の混在、また代替路のない脆弱な道路ネットワークというような整理をここでさせていただきます。次、お願いします。

このページでは、参考までに秋田県あるいは各市町の総合計画を抜粋したものを紹介してございまして、それぞれのご紹介は省略させていただきますが、凡例にありますとおり○が医療関係、△がリサイクル産業関係、それから□が観光関係でございますが、それぞれこういう関連項目を総合計画の中で位置づけられてございます。

以上を踏まえまして、次、お願いいたします。

政策目標の設定に移りますけれども、これらすべてを踏まえた上で3つ設けたいと思っております。1つ目が高次医療機関への速達性確保、2つ目がリサイクル関連拠点間の連携向上、3つ目が観光拠点間の速達性確保という設定をさせていただきます。それぞれを達成する対策案とはどういうものかというふうな検討をさせていただきます。先ほど申し上げました現在利用されている道路区間、現道の状況も踏まえた対策案を検討したところでございます。

次、お願いします。

ここで、道路の関係の図面をお示しして、ちょっと情報量が多くて恐縮でございます。対策案として2つ検討いたしました。1つ目が、青字で書いているものがそれに関するものすべてでございますが、米代川の南側を完全に新しい別の線をつなぐ案でございます。約17キロで、事業費の見込みが500億から600億円と、現時点でこの幅でお示しさせていただきます。上下分離構造の2車線で、サービス速度80キロを目指したいと思っております。そのときの走行台数の見込みが約1万台というふうなことになります。その中段の上のほうにございますけれども、その際は現道のほうは特に手を入れないというような形になります。

もう一つが、案の②でございます。赤で記載したものがすべてそれに関係する内容でございます。こちらの四角の点々と示している部分、それからこちらの部分でございますが、先ほど申した走行性が良好な二ツ井バイパス、これは7号の部分です。こちらが県道の空港西線の部分ですが、こちらを高規格化するというふうに凡例で記載しておりますが、信号交差点を立体化するですとか、あるいは歩道を分離しまして、将来的には自動車専用道路化を目指すというようなことを意味しております。その中で、この走行性が劣るこの区間だけ一

部別線の整備も想定しながら改良するというような案でございます。それが案の1、案の2の違いでございます。

案の2につきましては、それぞれ現道がございますので、将来形として目指すメニューをこちら、それぞれ記載しております。二ツ井バイパス区間は都市計画上4車線になっておりますので、4車線でのサービス速度80キロ、それに200億円程度を見込んでございます。右に飛びまして、あきた北空港西線でございますが、これは2車線で既に完成してございます。こちらについても高規格化し、サービス速度70キロを目指したいと、それには100億円程度必要かと考えております。それから、この中間区間でございますが、小繋今泉区間につきましては別線での改良も想定しまして、サービス速度70キロから80キロの間で2車線、4車線、これは交通量によるところがありますが、100億から300億円程度見込んで、こちらのほうを先行整備することを考えてございます。

下の比較表をごらんいただきたいと思っております。左の案1、案2に対比するような記載にしておりますが、まず走行性につきましては、やはり案1のほうがいいというようなこととなります。

2つ目でございますが、建設期間、効果が発現するまでの期間でございますが、こちらのほうは案1のほうで、全線が完成するまで効果が発現しないのに対しまして、案2のほうは先行整備する区間ができれば、まずここでネットワーク化が可能というふうになりまして、早期整備が可能という違いがまずございます。

それから、3つ目でございます。アクセスポイントと申しているものは、案1でありましたらこのインター、最初のインター、それから最後のインター、ここしか利用するためのアクセスができないというこの2つと、それに対しまして案2でありますと、図面上でこの中間の交差点それぞれでございますが、合わせて9カ所ございますので、沿道の住民の方の利用性が非常に高いということを示しております。

あと、最後の4項目めにつきましては現道の状況でございますが、先ほど申したとおり現道を案1であればそのまま、交通量は大幅に減ることになります。案2でございますと、将来的には自動車専用道路化を目指すという上で、歩行者の対策が必要になってくるというような違いがございます。

続いて、それぞれの効果がどのように見込めるかと、定量的にお示しできる部分をまとめてございます。

次のページ、お願いします。

まず、救急医療の関係でございますが、左が現況、それから真ん中が現在事業中のあきた北空港から小坂ジャンクションまでが完成した場合、それから現在比較案として検討しているものの整備がなかった場合、一番右を幅で示しているのが案1、案2があるために幅でお示ししております、走行速度が案1のほうが高いため、より効果が大きいのが案1だと思っております。事業中の区間で鹿角、小坂町のほうが大幅に対象区間に入りまして、現在の比較案の整備によりまして、この八峰町の部分が4,000人、5,000人増加するというような傾向でございます。

次、お願いします。

こちらは、リサイクル関連拠点、それから観光拠点間の速達性確保といったものの効果をあらわしたものでございます。リサイクル関連でございますと、能代から大館への往復回数の増が見込めましたり、あるいは小坂から秋田港への運搬も、1日1回から2回にふえることを見込めるというような変化を見ることができます。

それから、観光拠点間につきましては、白神山地と大館能代空港間が30分以内に達成できましたり、あるいは白神山地と十和田湖間が1時間半で結べるような効果が見込めるというような状況に予想されております。

それらの数値的なものを表で、次、お願いします、まとめたものでございます。

まず病院の関係でございますが、1つ目でございます。案1、案2で、差としては1,000人というような状況になります。それからリサイクルの関係ですと19分、17分とありますが、案1、案2の差は2分というような状況です。それから十和田湖、白神山地を代表事例とした観光拠点間の時間の変化でございますが、こちらについては案2のほうが86分ということで、より短縮できるというような効果が見込まれてございますが、この理由については、参考資料の道路状況のほうを見ていただきますと、上の左から2つ目の写真のちょうど下ぐらいに白神山地がございまして、そこに至るルートが、いずれにしてもあきた北空港インターからおりて、黄色いこの県道を利用して7号に行った上で、小繋交差点付近から北に向かっていくというようなルートをとるということで、別線整備の際は利用されないというような意味で、こういう効果の違いがございまして。

それから、表の整備効果の発現と沿線の利便性については、先ほどご説明申し上げたとおりでございます、コストについてもトータルあるいは先行整備区間の情報を記載してございます。

この内容につきまして、次、お願いいたします。地域からの意見聴取の方法ということで

ございますが、ご説明申し上げたことを地域にアンケートとして聞きたいと思っております。地域の課題、政策目標、対策案に関するご意見を幅広くいただくことを考えております。アンケートあるいはホームページを活用して、1カ月程度期間を設けた中で、国・県あるいは地元自治体の協力をいただきながら進めていきたいというふうに考えております。

その次につけておりますアンケートイメージでございますが、これは本日のご意見も踏まえまして、これから内容のほうを詰めていきたいと考えております。

長くなりましたけども、最後になります。今後のスケジュールでございます。

本日、この小委員会を開催させていただいておましてご意見をいただいた上で、来年の1月、2月ぐらいにかけてアンケートを実施したいと思います。その結果を受けまして、来年のしかるべきときに、もう一度この小委員会に結果あるいはアンケート結果を受けた対策案の評価についてお諮りし、対応方針を決定すると、そういったことを想定してございます。

以上でございます。よろしく願いいたします。

○大滝委員長 それでは、今の説明につきましてご質問等いただきたいと思っております。今回、これ初めてということもありますので、いろいろな論点からご質問等いただければ、むしろいいんじゃないかなと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○遠藤委員 20ページの整備方針の検討のところですが、現道活用案ですと400億～500億、それから別線整備案ですと500～600億ということで、100億ぐらいの違いとなっているわけですが、やはり現道活用の改修というの、別線整備と同じぐらいの費用がかかるものなのでしょうか。

それから、別線整備の場合は、なかなか見通しが立たないということなのだろうと思っておりますが、現道活用案の場合なら、例えば平成30年までにできる、というような見通しは立つのでしょうか。その辺を教えてくださいたいと思っております。

○事務局 20ページに関するご質問でございますけれども、まず費用の観点でございます。案2の関連で、トータルとしては案1とそれほど変わらないというような数字になってございますけれども、先行整備としましてこの間の区間、100億～300億、これも幅があるのは2車線から4車線も想定したものでございます。こちらにつきましてはその段階的な整備をしていながら、将来の交通量がどうなるのかによって4車線化する、しないの判断も、ある段階で必要になってくると思っておりますので、すべてこの4車線化、二ツ井バイパスのところもそうですけれども、4車線化するとなれば、やはりこのぐらいのコストが必要でありますし、その最終的な姿がまたどうなるかもその時々で判断をきちんとしていかなきゃいけないとい

うようなことをございます。

それから、2つ目の、一部の別線を整備したものと全線別線にしたときのでき上がりの時期の違いというような意味のご質問でございますけども、予算がどういうふうな見通しになるかわからない中でございますが、少なくとも延長として17キロと、約5キロという違いがある中で、先行整備するこの案2の一部別線区間に着手した場合でございますが、でき上がる時期は間違いなく早いというのは言えると思っております。

○大泉委員 資料の4ページなんですけれども、地域の課題を把握する上で、現状ということで人口高齢化の状況をお示しいただいたわけなんですけれども、やはり今後この地域が10年後、20年後、30年後どうなるのかというのを見据えた整備というのを考えていかなければならないと思うんです。ですから、平成17年までの現状となっておりますけれども、人口推計とかを使いまして、将来的にどうなるのかというのを考えていくべきかなと思いました。

それで、ちょっと出がけに少し数字を拾ってみましたらば、2035年ですね、この県北地域の人口が今26万5,000ですけれども、16万3,000くらいに落ち込みます。高齢化率も秋田県全体で2035年が41%なんですけれども、この地域、軒並み50%を超えている状況になります。そういったことを踏まえて、高齢者が自立的に生活できるとか、経済圏として生活圏として自立していくといったような視点の整備の方向も考える必要があるのではないかなというふうに思いました。その意味で、二次生活圏の中心都市間のいずれも高速ネットワークに今つながっていない状況なので、それをつなげて自立的な生活圏、経済圏にしていくというような考え方も、やはり必要なのではないかなというふうに思いました。

○事務局 12ページにお示ししてございますとおり、やはり今回の対象区間をつなぐことによって、能代市と北秋田市が連携できるという意味では、効果も大きいのではないかなというふうに考えております。

○大滝委員長 今、大泉委員から、もうちょっと将来も見据えた上でというような、それからかなりの高齢化率になりますし、そういう意味で、その辺までを視野に入れた検討とかというようなことも必要ではないかなという論点もいただきましたので、その辺もぜひ考慮いただけたらばというふうに思います。

○加賀屋委員 1つ質問と意見でございますけども、1つの質問は、20ページの案1と案2ということで、特徴の中で建設期間が長いと、あとは比較的こちらに短いというような説明が書いてありますけども、この概ねの目標年次というものが考えられているかという、予算的なこともあると思うんですけども、これが質問でございます。

また、意見といたしましては、実は先々週、小坂町の前町長と酒田でお会いする機会がありまして、小坂町の状況をお聞きしますと非常に収入が県の中で高いと。これはやはりリサイクルとか関連する産業が顕著であるということが言えると思うんですが、8ページのリサイクルの売上高の推移ということで、平成21年度が前年と比べてかなり落ちているというようなグラフになりますけども、実は私もこの事業についてはかなり実際の事業としてとらえているんですが、多分この21年度はちょっと過少かもしれないですけども、10分の1ぐらいにまたなるような気がしています。これが極端に言えばゼロになってしまえば、こういった可能性も少ないわけで、やはり時間軸での考え方で整備の目標を持ってくるというのは非常に必要ではないかなと思っています。

特に、こちらにあります汚染土壌につきましては、いわゆるMG負担濃度は低いものですので、首都圏のビジネスモデルと競合するには、もうこの運送のコストを圧縮するというのが最大の要因でございますので、この2点を踏まえて、この時間軸等も考える必要があるのではないかとこのことを意見として述べさせていただきます。

○事務局 ただいまのご質問のほうでございますが、今のところ整備の目標について明らかにしたものは無いということになっております。ただ秋田県さんからは早期整備を要望されておりまして、私どももそれは非常に重要なファクターではないかと思っておりますし、今、加賀屋委員からのご指摘も、時間軸を定めてやる必要があるのではないかとこのものも、ご意見としては非常にもっともなことだというふうに思っております。

○木村委員 2つの案について、その効果とか大変わかりやすく説明いただきました。質問ですが、案1と案2の場合、例えば案2の場合には、その状況状況によって整備の方針が変わるということですが、仮に案2になった場合に、ある部分で一応この案2の方針でいった場合には、その着工の順番は別にしてそれなりの動きがあると考えていいのか、途中でもうとまってしまうというか、前後が何となくその後、進捗が進まないようなことがないかどうかという若干の疑問がございます。それと、地元にとってそういう不安がないとか、そういう意味でございます。

それから、あとは20ページの下のところ、将来は二ツ井バイパスの4車線化と自転車・歩行者等の旧道迂回等が必要ということがありました。ここの意味がちょっとわからなかったのを教えていただきたいということです。

それで、もう一つ何かあったんですけどね、個人的にはやはり時間のことを考えると、やはり案2のほうが地元にとっては大事だというような気がするんですけども、そういう意

味で今回アンケートを考えられているわけですが、このアンケートの対象をどの範囲で考えられておられるか、その辺のところも伺いたと思います。よろしく願いいたします。

○事務局 1つ目のご質問でございますけども、今、案2となった場合につきましては、この赤枠で示した区間、こちらのほうを優先的に整備すべきではないかというようなことを考えてございまして、予算の関係もございまして、可能になればここについては早目に整備がかなうように努めていきたいと思っておりますし、並行して、まずはこの二ツ井バイパス区間、もう一つ、あきた北空港線の区間でございます。こちらのほうは秋田県のほうの検討になりますが、こちらのほうの立体交差化を図って、サービス速度の向上がかなうようにしていきたいというふうに考えてございます。

2つ目のご質問でございますけども、自動車専用道路化と表現している部分でございます。二ツ井バイパスのところを例としてお話しさせていただきますけども、参考資料のほうの写真をごらんいただければと思います。まずこちらについては一般国道になってございますので、まず歩道がございます。自動車専用道路といいますと、これは車しか走れない、かつ一定容量以下のバイクも走れないというような形になりますので、そこをまず分離しなきゃいけないということで、歩行者あるいは原付バイクのようなものがどこを通るか、別のところを通さなきゃいけないということを意味してございまして、その分離が必要だということの意味するのがこのぽつで書いたものでございます。それによって、さらにその従来の自動車専用道路と同等のもの、あるいは全く自動車専用道路としての供用が可能になるかどうかはこれからでございますが、そういうことを意味したものでございます。

○木村委員 いずれ、アンケートを予定されているということなんですが、そのアンケートの対象範囲ですね、アンケートとかいろんな住民の意見を伺うということなんですが、そのやり方というか範囲のところをちょっと伺いたしたいと思います。

○事務局 24ページ目をお願いいたします。時間の関係で省いてしまって恐縮でございます。

この2つ目の方法というところをごらんいただきたいと思っております。地域住民とお示しておりますのが、いわゆる秋田県北地域ということで、今日お示した範囲でございまして、その住民の皆さんには「説明会を開催し」と書いてありますが、この説明会はこの路線が所在する能代市と北秋田市というようなことを考えておりますが、基本的には県北地域全体にアンケートをさせていただきたいというふうに考えております。

もう一つは、それ以外の方も幅広くホームページの上でアンケートにお答えいただければ、幅広く聴取できるのではないかと考えております。

○奥村委員 資料の中身について、まず質問が3つほどあります。

1つ目の質問は、高次医療のところなんですけれども、小坂町なり鹿角のあたりというのは、秋田県だということであらう地域割りになっているのはよくわかるんですけれども、高速道路があるので岩手県側に持っていったら早く行けるとか、弘前に持っていくと何とかなるとかいう可能性はないんですかというのが、まず質問です。

それから、それと関連しての小さな質問です。その北秋田市民病院の整備のときに、要するにこれだけの圏域をカバーするということが病院計画の前提になっていて、そもそもこのところで、そのサービスの圏を切り取ってしまうと病院側がやっていけなくなるということはあるのか。つまり、もはやこのサービスの圏を切り分け直すということは、もうできないという話なのかどうかということですね。

それから、少し大きな質問ですが、そもそもこの道路を整備すべきかどうかというのをこの地域の状況で判断すべきなのか、それとも日本全体のネットワークの中で、このところがつながっていないということが問題だというふうにお考えなのか。それを判断するためには、多分現況において大型車なりの交通が入っていますけれども、その交通の中でこの地域に足がなくて両側をつないでいる通過交通というのがどのぐらいの割合あるのか。

それから3つ目の質問ですね、20ページのところですけれども、案1の別線案はわかるんですけれども、ルートだけでいえば、例えばあきた北空港西線の今泉交差点の川の南側あたりからだけつなぐというような案は考えられないのか、多分これは別線というのが自動車専用道で全部つなぐという案で、あきた北空港西線というのが自動車専用道じゃないので違う案であるという認識なんだろうとは思いますが、その確認ですね。

以上、医療の関係の話と、道路の使われ方の広域性と地域という話と、それから3つ目の案のつくり方の話と3点お願いします。

○事務局 まず1点目の高次医療の関係でございますが、おっしゃるとおり小坂町ですとか鹿角市の地域については東北自動車道を使って、恐らくは弘前のほうになると思いますが、そういった利用も実際あるというふうには受け取っておりますけれども、ちょっとその利用の割合ですとか、そういったところまで補足できていないというのが現状でございます。

ちなみに、弘前の病院に仮に現状を60分でつなぐ、カバーできているかと言われますと、やはり鹿角市の南側のところがカバーし切れていないというような状況になりまして、やはり今回の区間の効果も含めた形にしないと、カバーし切れないというような状況が把握できているところでございます。

それから、1つ目の関連でサービス圏を切り分けられるか否かというようなご質問でございますけれども、それについてはやはり弘前方、県を越えたところで実際の利用としてはあるという意味では、利用する方はうまく使い分けられているという実態があるかと思いますが、我々あくまで、今、県のほうの医療のほうの計画を見て、それに基づいた効果補足というような状況にとどまってしまっている状況でございますので、少しご理解いただければなと思います。

2つ目の、大型車の通過交通についてのお話でございますけれども、やはりこの区間を利用する交通の中でも、青森から例えば山形県に至るものとか、そういったものが実際にございまして、数字的には、全体1万台ととらえたときのその内数としまして、大体1,700台程度が青森から山形に抜ける通過交通というような数字となっております。ということで2つ目のご質問のお答えになります。

それから、3つ目につきましては、ちょっとやはり説明が不足していた面があるかと思っておりますけれども、まず案2の現道活用案でございます。二ツ井バイパスのところでは専道化というようなお話をしてございましたが、こちら現在、一般国道のバイパスということでございますので、これは現在は自動車専用道路ではございません。もう一つ、あきた北空港西線、こちらのほうも現在も自動車専用道路ではございません。一般道でございまして、将来目指す現道活用の高規格化と申しておるのが、この両区間を将来的には自動車専用道路として目指すべきではないかというような考え方でございまして、同じく、この県道のあきた北空港西線の区間につきましても、交差点の立体化ですとか歩道の分離ですとか、そういったものを検討していく必要があるのではないかというふうにとらえているところでございますので、ちょっと質問のところでは前提が違ったのかなというふうに思います。

○**奥村委員** 確認させてください。そうすると、あきた北空港西線を場所としてはそのまま使って高規格化するという可能性があるのであれば、蟹沢交差点と今泉交差点の間から、青のルートをつくるということをする、例えばトンネルなしでつくれるとかいう可能性はあるんですかね。ちょっとわからないんですけども、要するに今の資料では全部新しく作るというのが別線整備案となっているんですけど、別線整備がもっと短くて、プラスあきた北空港西線の活用という組合せ案も可能なんじゃないかという質問なんですけど。

○**事務局** この蟹沢交差点から西側ですね、こちらの部分、米代川に沿った南側を抜けていくわけですけども、こちらのほうも山の部分がございまして、トンネルが一定の距離発生するというような状況でございまして、ちょっとこの図面からは読み取れないところがありま

す。あと、おっしゃったそのあきた北空港西線の一定距離を活用した上で、そこから別線で二ツ井白神インターに至るルートというものも、これは検討が必要なところかとも思いますので、それは具体的なルートを検討する中で、まず案の1として、もし検討が必要な状況になったら、その選択肢の一つになろうかとは思いますが。

○南委員 この効果のことが23ページにまとめてあるんですけども、所要時間の変化等を何の時間をもとにして計算されたのか。夏期の所要時間は、冬期のことというのは特に考えていない、積雪時のことは、ここ豪雪地帯ということなんですけど、私の聞き逃しかもしれませんが、特にそういうのは考えていなかったですか。

○事務局 おっしゃるとおり冬期になりますともともとより時間がかかっていた状況に対しての効果というのが、より如実に出るというような傾向はございまして、ちょっと今回、資料記載上、非常に情報量が多くなってしまふことで、計算はしておりますが記載上省かせていただいたというところでありまして、当然ながら冬期の効果もより大きく定時性が確保されるという観点では、現状よりも大きく効果が出るというような数字はとらえているところでございます。

○南委員 ここの新設にしろあれですけど、高速だから冬期になると恐らく積雪時に止められたりということも考えるのかもしれないですけども、今おっしゃったみたいに、ちょっと弾力的に運用するような、代替路線ができて新線ができるような場合だったら、またそういうこともあるでしょうし、現道を改良してということであれば1本になるわけですけども、冬期積雪時の通行止めとか、そういうのも弾力的に運用するようなことでも考えれば、非常にこの地域の道路の速達性を高める役割をするように思うんですね。

そのことを定量化、ぜひしてほしいということと、恐らくこういうところって岩手県にもたくさんあるんですけども、前半聞いていると悲惨というか大変な話がいっぱい並んでくるわけですけども、そういうところで道路の信頼性、冬期の信頼性を高めていくという役割をこの道路が担うと思われまして、速達性という意味も加えていただけど、道路交通そのものが遮断してしまわないようなことができるんだよというようなことも評価できればなというふうに思いますので、検討してもらえたらと思います。

○泉山委員 個人的に言えば、第2案のほうを私は賛成します。第1案というと、全部できてしまわないと使えないというのであれば、いつできるかわからないということであれば、やはり直したところから供用開始ができるというようなことを考えると、第2案のほうがいいのかなという感じで思っています。

ただ、ここでどこから手をつけていくかということの問題があると思うんですけども、まず医療関係なのか、それともリサイクル施設などのほうか、それから観光拠点間のほうなのかというようにところが住民の方が希望されているのか。その辺のところをただ漠然と流しているというような感じが、私とすれば感じを受けたので、それこそ地域の方々とかがまず一番最初に何を欲しいんだと、医療なのか、それとも能代港まで持っていくリサイクルなのか、それとも大館空港が暇だから、大館空港を何とか生かすためには道路をくっつけなきゃだめだと言っているのか、その辺のところも本音のところ、めり張りをつけた形で説明していただいたほうが、もっとわかりやすかったなというような感じがしています。

私からの感想といたしますか、私見といたしますか、一言お話しさせていただきました。

○事務局 この政策目標の設定のための地域の課題をとらえるという意味で、逆に言うと、その1つの道路を整備した際の効果の裏返しといたしますか、その中で唯一の効果だけを發揮するものでは決してございませんので、そこに優劣をつけるというのをあえてできなかったところが本音のところでございます、その地域の皆さんの意識というのは、今後実施するアンケートの中で別の観点の課題があるのかもしれないし、そういった意見もいただけるようなアンケートの仕方を実施したいというふうに考えております。

○酒井委員 非常に資料も詳しく書かれていて、来る前も少し事前に読ませていただいたんですけども、そのときは現状の道路も活用した方法のほうがいいかなと思いついて見ましたが、高速道路というのはやはりつながっていなければ意味がないといたしますか、使えない部分も出てくると思うので、多分この地図を見ていると、たしか秋田空港から先は事業中區間ということで、多分既に事業開始している區間が多いように思いますので、この區間がつながれば、能代から東北自動車道までつながるのではないかなというふうに思いついて見ましたが、その辺をもうちょっと教えていただきたいなというのと、あとアンケートの部分なんですけれども、アンケート、説明会などしても、本当に一部の方しかなか集まらないかなと思うので、ぜひ県や市町村などのほうにも協力をもちろん依頼して広報とか、そういったこの地域に住んでいる全部の方たちにこういうことがあるということが伝わるような広報の方法と、アンケートが、よく地域性、地域や年齢層の偏りがどうしても出てきてしまうかと思うんですけども、この自動車道が多分完成するころに車に乗る子供たちもいるかもしれないけども、それをどのように思っているか、若い人たちの意見なども取り入れていただけたらいいなというふうに思います。

○事務局 1点目の、北空港から小坂ジャンクションに向けての整備というお話につきまして

は、12ページ目をごらんいただきたいと思います。スクリーンのほうにも提示してございます。まず東北道が八幡平インターあたりから小坂ジャンクションの北まで秋田県北地域を貫いておりますけども、その中の小坂ジャンクションから西に入ってきてまして、大館北インターですね、これまだ仮称でございますが、こちらが平成25年度になりますので、あと3年ほどで使えるようになるというような進捗状況でございます。

それから、そのさらに西側の区間が平成10年に、もう既にこれ使えるような状況になってございまして、ここまで3年後にはすべて使えるようになるという状況で、その先でございます、鷹巣大館道路というふうに名称しておりますけども、ちょっと細かい数字で恐縮ですが用地、約99%とか、事業、約74%とかというふうに書いておりますが、こちらが用地を取得した割合、ほぼ100%というような状況をここであらわしておいて、あと事業、用地とあわせて工事の方も含めた進捗でございますが、大館南インターからの延伸する部分について重点的に今進めているところでございまして、その先、二期線の部分も1割ほど進んできているような状況でございます。こちらのほうは、まだいつできるか明示できるような状況でございませぬけども、鋭意、供用に向けて進めていきたいというような状況でございます。

それから、2点目のアンケートのお話でございます。その対象を子供のほうまでよく意見をとらえられるようにというふうにご指摘いただきまして、できるだけそれにかなうように努めていきたいと思っております。こちらのほうはページでいいますと24ページで、先ほども見ていただいたところでございますけども、まず国だけで行うわけではなくて、秋田県の県庁の皆さんあるいは地元の能代市さん、北秋田市さんですね、そちらの皆さんとよく相談、協力して、地域の広報のような形で、できるだけ多くの方がまず目に触れるようなやり方をとれるようにしていきたいと思っておりますし、ご指摘にできるだけかなうようにいろいろと検討していきたいと思っております。ありがとうございます。

○**福迫委員** 今回の計画段階評価では、資料でいうと17ページの課題の把握、原因分析、そしてそれを踏まえて19ページの政策目標の明確化と、それに沿っていくということだと思うんですけども、そうしましたときに、先ほどの加賀屋委員とか泉山委員の意見とも関連しますが、基本的には今回の政策目標、地域活性化につながるような道路建設というところが重要かと思いますが、1つには3つの目標が同じ重みでいいのかと、これは先ほどの委員のところとかぶりますけれども、ということが私も思いました。

その上で、特にリサイクル産業と観光の部分ですけれども、課題はいいとして、その原因

としてこういう分析が大丈夫か、正しいかどうかという、この原因つまり理由が解消されれば、それではリサイクル産業なり観光なりが活性化するというようなことが、ある程度考えられているのかどうかですね。例えば観光なんかでも、素通りしていく客がふえていくだけで地域活性化につながるのかというところは、よくあることだと思います。

そう考えますと、その産業界、リサイクル産業にしても観光にしても、地域のですね、地元の産業界との連携、連動、話し合いなど、あるいはそれを進める県とか市とかの産業政策との連動などを図っていく予定というか、図ろうというところの部分でどうなのか。

それはアンケートの部分でも一般の方に広くアンケートというところと、こういう具体的な明確な政策目標があるわけですから、それを具体的に実施する行政なり、産業界にさらにヒアリングなどを通してより精度の高い目標を達成できるような、道路だけでは達成できないようなところの部分で、そういう調査などを行っていくようなことがあってもいいのではないかという気がします。

それとあと、目標を3つ掲げていますけれども、個人的には例えば事故が非常に多いというところを事故を減少させるということも、ある意味たくさん目標があるということであればそれも一つの目標であり、理由になるのかなというところもありますし、ある程度複数掲げるのであれば、そういうことも加えてもいいのではないかと。

あと、そこら辺がちょっとこの17ページに関連してのご質問と提案といえますか、そういうところなんですけど、もう一つお聞きしたいのは、コスト計算のところでは現況の部分で供用して使うというような場合に、別線の場合と比べたときに、現況のところの道路はいずれ維持改修、メンテナンスなどを行うと思うんですけども、そういった部分は見込んでいるのか、それともそういうのは別として、一つの考え方とすれば、維持改修に合わせてこういった新しい道路に変えていくということもあるかと思うんですけども、そういうコスト計算という部分は含んでいるのかいないのかというところを、ちょっと長くなりましたが質問ということをお願いします。

○事務局 ありがとうございます。まず1点目のその3つの政策目標、17ページ目に関しまして、それぞれの重み分けといえますか、そういうお話でございますけども、この3つある中で、どちらかというダイレクトな効果と言えるものが、この医療に関するアクセスのお話ぐらいかなというふうに個人的にも思っております、一方でのリサイクルの産業の関係ですとか観光の関係は、やはりその一部の支援というぐらいの表現にならざるを得ないかなというふうに考えて、我々あくまでも道路行政を担う側として、この原因のところをこうい

う限定的な表現にさせていただいたというような正直なところがございます。

おっしゃった、例えば産業界ですとかあるいは観光の業界さん、その業界の皆さんにつきましては、ご指摘いただいたとおり、このアンケートを実施する中でアンケートでいうやり方がいいのか、あるいは直接ヒアリングするやり方がいいのか、次、その結果をお示しする際に、何らかの形でまとまったものをご提示できればなというふうに考えていたところです。

それから、この17ページの中で交通事故のお話のご指摘がございましたけども、こちらにつきましては説明が足らなかったところがございます。こちらについては案の1であれ案の2であれ、例えば案の1でありますと、現道のほうの交通量が大幅に減るという意味で、自然と交通事故自体減るのではないかという効果は見込んでございます。もう一方で、案の2でありまうと、一部別線での改良を想定している部分と高規格化というところで、これで交差点が完全に上下分離されますので、その意味の効果で交通事故は大きく減るのではないかと、両方ともその交通事故のことは目標としては示していませんが、効果としては、もう中に含まれているものというふうに見ていただければと思います。

それから、維持費の関係でございますが、今回お示ししているコストの関係につきましては、あくまでこの機能を達成するためにどのくらい必要かというコストを、まず概算値で計算したまででございまして、その維持の長期間かけてのものは、現在のところ含まれていないというような状況でございます。

○遠藤委員 私どもは経済団体として、日沿道を早くネットワーク化してほしいということで、12年前から活動しており、「日沿道フォーラム」を秋田、山形、新潟で年1回かわるがわる開催し、国に要望活動を行っております。そういう意味からもぜひ、早く建設してほしいということで、できれば私は現道活用案を推したいと思っております。

例えば、秋田県では人口がどんどん減っておりますが、これは自然減よりも社会減で大きく減っているものであります。生まれた、亡くなったではなくて、働く場が無いため、どんどん若い人たちが出ていって、お年寄りだけが残るものですから、高齢化がどんどん進む、ということになっております。また、企業を誘致しようとする、物流の状況がどのようになっているのかを聞かれます。そういう意味では、早くここを結ぶことによって企業が張り付き、そして若い人たちに働く場を与えることができる、というようにすることが大切ではないかと思っております。

そこで、ちょっとお伺いしたいのですが、国土交通省さんでは、地元の秋田県にこの案を説明して、いろいろ相談に乗っていただいているのでしょうか。ホームページなどを見ます

と、秋田県知事の発言が出ておりますので、知事の考え方はこうなんだな、ということがうかがえるのですけれども、本件に関して、秋田県としてはどのような考えを持っているのか、教えていただければと思います。

○秋田県 きょうはオブザーバーという形で参加させていただきましたこと、本当に感謝申し上げます。先ほど委員のほうからご質問ありましたように、県道がこの現道活用の案の中に入っているものですから、我々としても少しそういうので関与していただける機会があればと思っておりましたので、本当に感謝しています。ありがとうございました。

その件についてご説明したいと思います。県のほうでも、できるだけ早く事業効果を出したい、できるだけ早く事業着手したいという考えでございまして、そのためには県道部分を十分に、県のほうでもいろんな県の持ち分としてやれる分があるんじゃないかなということで、国交省さんのほうといろいろ打ち合わせしながら、ずっと検討してきた経緯がございまして。そういったことで一緒に協議しながらやってきておりますので、その辺ご理解いただきたいと思います。

○奥村委員 すみません、先ほど南先生からお話もあつたんですけども、やっぱり今のお話で産業への活用ということを考えると、時間短縮効果ももちろんですけども、それよりもやっぱり信頼性確保、いつもちゃんと使えるということは極めて大事だと思うんですね。そうしたときに、コスト面ということになってしまうのかもしれませんが、冬の間の維持のしやすさ、除雪のしやすさとか、あるいは災害への対応のしやすさというのを、ある程度考えておかないといけないと思います。年々かかる維持費用なんですけれども、将来にわたってずっと雪は降り続けるわけですから、除雪を含めた維持コストをやはり両方の案で弾いて比較をしないと、結構大きい額になるのではないかなというふうに思いますので、ぜひお願いしたいと思います。

○南委員 ちょっと私自身も十分どう整理したらいいかわからないんで、実際、今、リサイクル産業で、例えば17ページでいいますとリサイクル産業のほうが増少していて、観光も減少しているんですね。それで私の地元のところ、岩手県の場合を考えても、いろんな公共事業でテコ入れしてもなかなか観光客が上向いたり、いきなり産業がぼっと上向いたりというのがなかなか実際のところは難しいんですが、ただ、一方で下支えをしているというか減少をとどめている役割というのもやっぱりあって、効果を事後的に評価すると、どうしても便益が十分上がらなかったんじゃないかとか、そういう話になるんですけども、今回の場合はこの計画段階評価というものの意味ですけども、こういう事業をやっていくことで下げどま

りというか、どっと下がるところを抑えていけるような、地域を支えている役割というのが評価されないといけないように思うんですね。そういうものを一体どういうふうに取り組んでいくかというのは、私自身もちょっとわからないですし、既にあるのかもしれませんが、ぜひそのあたりを明確に評価できるようなことを考えていただけたらなというふうにして、一言申し上げます。

○事務局 大変難しい課題なんですけど、検討させていただきたいと思います。

○泉山委員 秋田県というと、私は農業というイメージものすごくするんですよ。農業という字が一言も出てこないんで、だからやっぱり農業にどういう影響があるのかということも、やはり私はその効果といいますか、絶対あるはずですから、そういうのも恐らく分析されたほうがいいんじゃないかなというような気がしております。

○事務局 勉強させていただきます。

○大滝委員長 たくさんご意見いただきましたけれども、大体こんなところでよろしいですか。

今、皆様方からご意見をいただきましたけれども、きょうテーマになっていました地域の課題、それから政策目標、対策案の設定、それから意見聴取の方法について、抜本的に何か修正をしなければいけないというようなことについては、特に皆さんの中からはその強いご意見はなかったのではないかとこのように私としては受けとめております。その意味では、大筋こういうラインでということについての了解というか、合意はいただいたのではないかと思います。

しかし、個々のそれぞれのところについては、さまざまなご意見、それからもう少しこういうところも分析したらいいんじゃないとか、こういう論点が必要じゃないとか、あるいは場合によっては、こういうデータとかというのももっときちんとそろえながら議論を進めていったらいいのではないかと、そういうご意見はいただいたかと思しますので、事務局としては、ぜひ本日いただいたさまざまなご意見をしっかりとした形で踏まえていただいて、先に進めていただきたいというふうに思います。ぜひたくさんご意見いただきましたので、しっかりとそのところは整理いただいた上で、この後の意見聴取、それからアンケートに進めていただきたいということですね。

それから、当然のことですけれども、今日いただきましたご意見につきましては、次回の会議で、どういう点でご意見を踏まえていたのかということについては、しっかりとご報告をいただきながら先に進めていくとか、そういうふうな形で踏まえていただければというふうに思います。ですので、基本的にはこのラインを先に進めていただくということで、

特に課題として改めて修正を必要とするようなことはなかったというふうに私としては考えています。それはよろしいですね。

○委員 はい。

○大滝委員長 それでは、そんな形でさらに先に進めていただくという形でご意見を踏まえていただければというふうに考えておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、ちょっと時間を10分ほど超過いたしましたけれども、予定をしておりました議事につきましては終了ということになりますので、私のほうとしてはこれで司会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。

○事務局 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1回東北地方小委員会を閉会いたします。長時間にわたりご審議いただきまして、どうもありがとうございました。

以上。