

下北半島縦貫道路
概略計画PIプロジェクトの概要

平成23年11月

青森県 県土整備部 高規格道路・津軽ダム対策課

目次

1. 下北半島縦貫道路とは	1
2. 概略計画P Iプロジェクトとは	2
3. 経緯	3
4. アンケート・ヒアリング	4
5. 地域懇談会	5
6. 「評価項目の設定」と「比較案の評価」	6
7. 概略計画の決定	8
8. 今後について	10

1 下北半島縦貫道路とは

下北半島縦貫道路は、むつ市と東北縦貫自動車道八戸線を連絡する延長約60kmの地域高規格道路であり、「地域間の交流促進」「産業・観光分野発展の支援」「救急医療ネットワークの向上」「国家エネルギープロジェクトの支援」などの役割を担う重要な路線です。



▲下北半島縦貫道路概要図

2 ② 概略計画 P I プロジェクトとは

■ 概略計画の検討区間

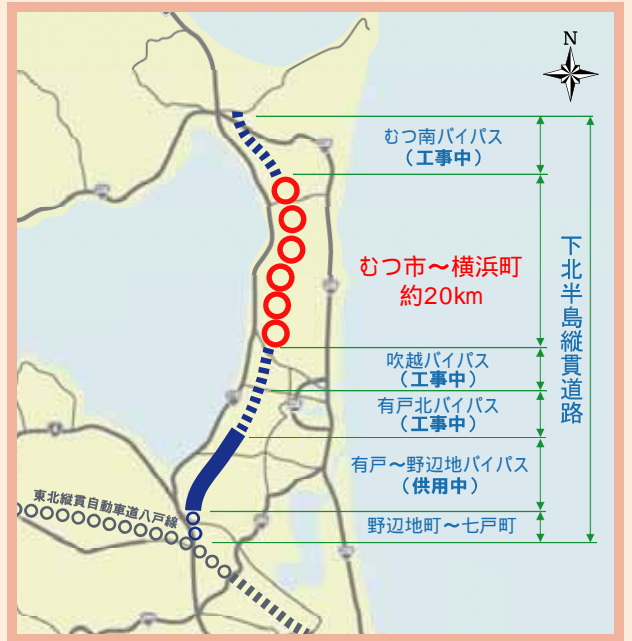
青森県では、下北半島縦貫道路のうち未着手区間である「むつ市～横浜町」約20km区間の概略計画の検討を行いました。



PIプロジェクト
イメージキャラクター
「ほたっぴ」くん

概略計画

概ねのルートや基本的な道路構造、車線数や設計速度など、整備方針を決定する計画で、基本的な事項を定めるものです。



▲ 概略計画の検討区間

■ P I による概略計画の検討

概略計画を策定する過程において、整備のあり方などについて地域住民や道路利用者と十分にコミュニケーションを図ることが重要であると考え、P I（パブリックインボルブメント）を導入し、検討を進めてきました。

地域懇談会の開催

沿道住民の代表、地域経済など各界の方々から幅広く意見をいただきました。

アンケート・ヒアリングの実施

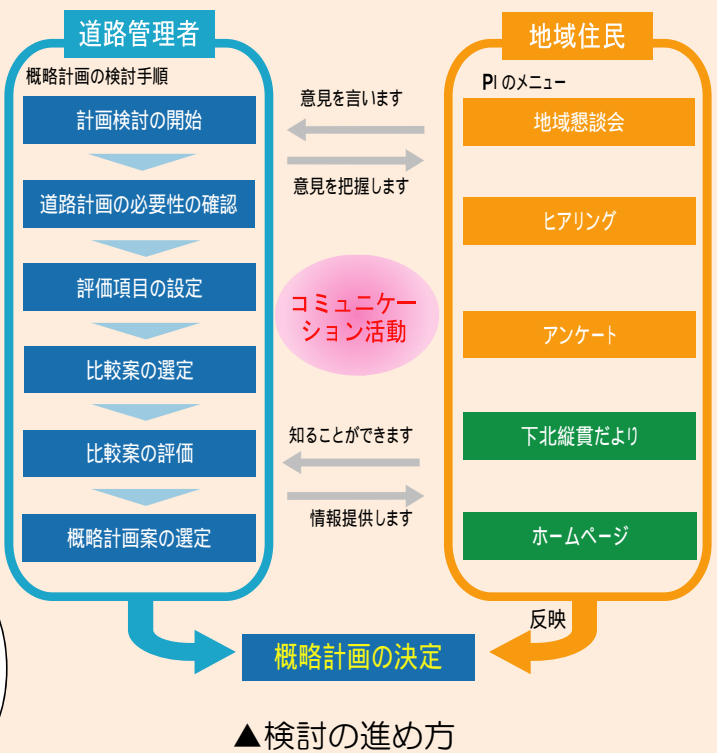
現道の問題点や整備のあり方について様々な意見をいただきました。

下北縦貫だよりの発行

概略計画の検討状況、懇談会での議論等をお知らせしました。

ホームページでの情報提供

概略計画の検討やP Iに関する情報を広く提供しました。



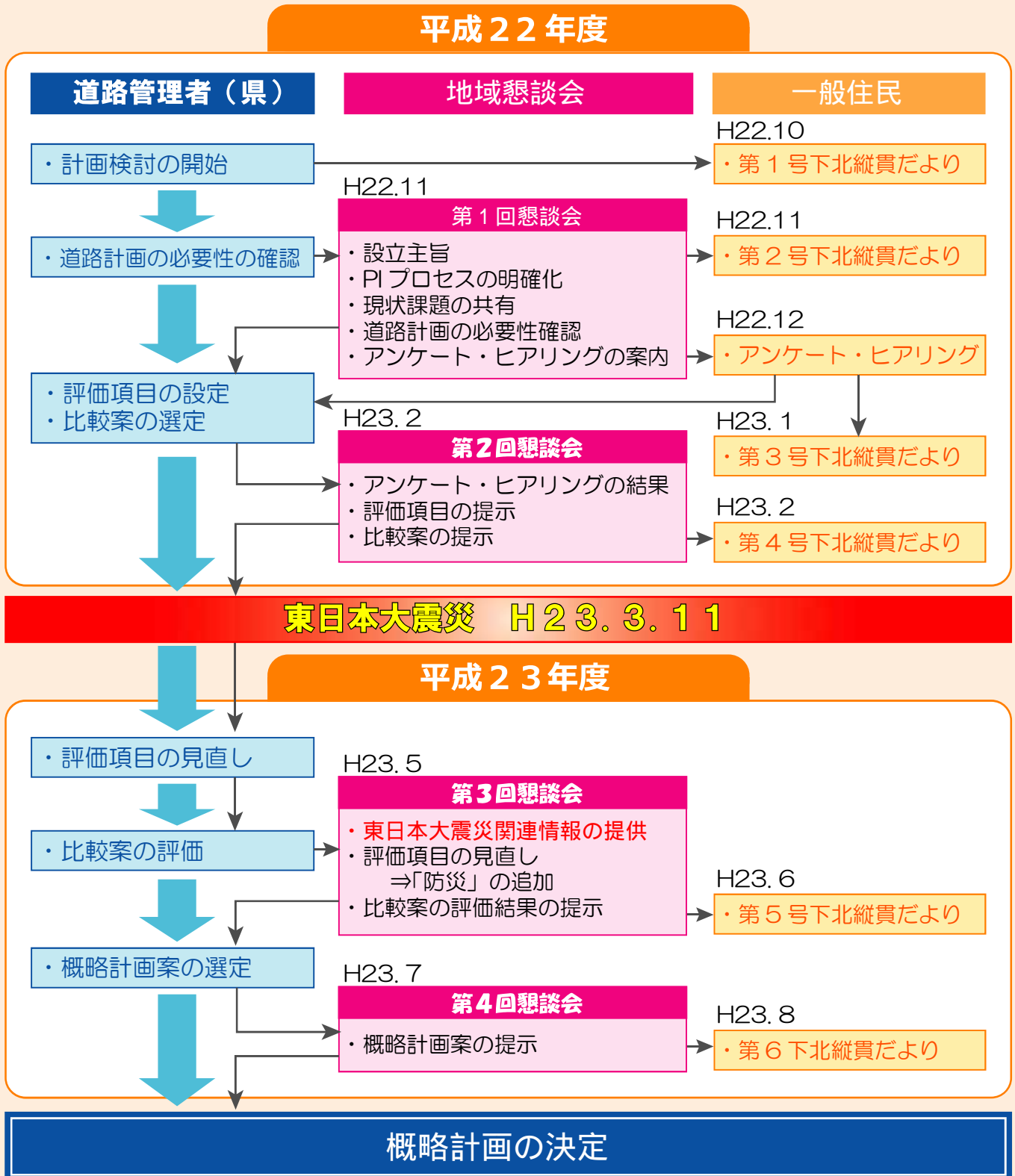
▲ P I の内容

▲ 検討の進め方

PI（パブリックインボルブメント）とは…
 計画策定過程において、情報公開や意見聴取など関係する住民・利用者と十分にコミュニケーションを図る仕組みのことです。『市民参画』とも呼ばれています。

3 経緯

平成22年度～23年度にかけて、「むつ市～横浜町」の概略計画の検討を行いました。
 検討にあたっては、『地域懇談会(全4回)』や『アンケート・ヒアリング』により地域住民や道路利用者、企業や団体等から道路整備に関する様々な意見を伺いました。
 検討の内容は『下北縦貫だより(6回発行)』により地域の皆様にお知らせするとともに、ホームページを通じて広く情報の提供を行いました。



▲概略計画PIプロジェクトの経緯

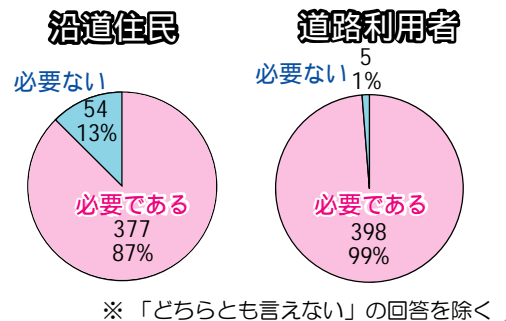
4 アンケート・ヒアリング

■ アンケートの結果

「むつ市～横浜町」約20km区間の住民を対象に『沿道住民アンケート』を、また、むつ市及び横浜町の主要な公共施設等において『道路利用者アンケート』を実施し、約1,000通の回答をいただきました。

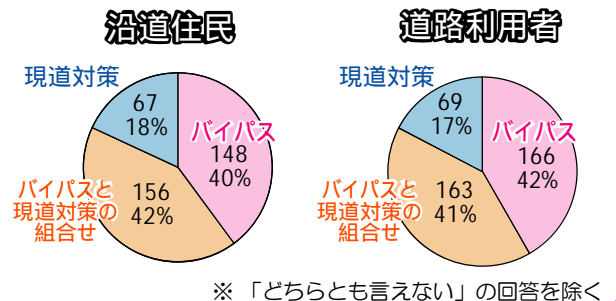
下北半島縦貫道路は必要ですか？

- 沿道住民では8割以上が、道路利用者では9割以上が「必要である」と答えています。
- 「必要ない」と答えた方の意見
 - ・『現在の国道279号で十分だから』
 - ・『完成するまで時間とお金がかかりすぎるから』等



どのような整備方法がよいですか？

- 沿道住民、道路利用者ともに、「バイパス」が約4割、「バイパスと現道対策の組合せ」が約4割、「現道対策」が約2割という結果でした。



■ ヒアリングの結果

道路利用に関わりの深い企業や団体などを訪問してヒアリングを実施し、様々なご意見をいただきました。

大間漁業協同組合

『大間まぐろの運搬のためにもバイパスの整備を』

下風呂温泉旅館組合

『下北観光にとって道路整備は絶対条件』

大魚株式会社むつ総合卸売市場

『国道279号での事故が心配、安全な道路が重要』

青森県トラック協会下北支部

『迂回路がない、安定した速度で走れる道路整備を』

下北交通株式会社

『路線バスにとって国道279号は非常に危険』

NPO法人菜の花トラスト in 横浜町

『横浜町にも人が来やすい道路と魅力的なまちづくり』

横浜町観光協会

『観光客が増えるように町全体の協力が必要』

下北医療センターむつ総合病院

『下北の地域医療を守るため
高規格道路の整備が重要』



院長 小川克弘さん

救急搬送は時間との勝負、1分1秒を争います。患者の搬送にとっては高規格道路は非常に重要です。

国道279号の問題点は？

- 『アップダウンが激しい』
- 『道路が狭く、冬はさらに狭くなる』
- 『強風や路面凍結で危険』

下北半島縦貫道路への期待は？

- 『時間短縮や安全性の確保』
- 『広域連携やネットワーク化』
- 『観光客の増加』

5 ⑤ 地域懇談会

■ 委員からの主な意見

■ 第1回懇談会 / 開催日:平成22年11月7日(日) 横浜町役場大会議室

- ・むつ市から青森市や八戸市まで車で移動するのに2時間以上かかる。利便性向上の観点から道路整備が必要である。
- ・横浜町大豆田地区～有畑地区はカーブや人家があり、冬期は交通事故が多く危険である。一日でも早い開通をお願いしたい。
- ・原子力関連施設などの国家プロジェクトを支えるための道路として整備が必要である。
- ・災害や交通事故などで通行止めになることを考えると、道路は2本以上ほしい。
- ・バス会社としては、現在供用している区間だけでは効果は無く、道路整備の恩恵を享受できていない状況である。早く全線開通してほしい。

■ 第2回懇談会 / 開催日:平成23年2月8日(火) むつ市役所大会議室1

- ・むつから青森や八戸まで概ね1時間で行けるようになるためには、全線バイパス案が望ましい。国道279号の対策では、時間短縮の面で現状と同じである。
- ・全線バイパス案では、間違いなく横浜町が通過されるだけになってしまい、廃れてしまう。町に人が立ち寄りやすい道路整備を望む。
- ・横浜町、下北地域にとって、観光バスや一般の方が多く利用している「道の駅よこはま」を活かした『まちづくり、地域づくり』が重要となる。
- ・むつ市中野沢地区などは、通行止め時に迂回路がないため、バイパスが必要である。
- ・冬は道路が狭くなる。一日も早く道路幅の広い道路を整備してもらいたい。

■ 第3回懇談会 / 開催日:平成23年5月31日(火) 横浜町役場大会議室

- ・原発事故に対応するため避難道路として、全線バイパスのAルートが望ましい。
- ・万が一、原発事故が起きた場合、下北半島はほぼ全域が避難区域に入る。避難道路は2本必要であり、そのためにも全線のバイパスの整備が必要である。
- ・下北半島には原子力関連施設が多数立地しているので、国策として原子力災害への対応が重要である。国の責任において早急に避難道路を整備してほしい。
- ・全線バイパスでは横浜町が素通りとなる。防災の観点からは全線バイパスのAルートが望ましいのは理解できるが、地域経済を考えると道路拡幅のBルートが望ましい。
- ・バイパス整備は必要である。地域経済の課題は、道路だけの問題ではなく、「道の駅よこはま」の活用も含め、魅力的なまちづくりを進めることが重要ではないか。

■ 第4回懇談会 / 開催日:平成23年7月27日(水) むつ市役所大会議室2

- ・原発からの避難道路として、全線バイパスでの整備が必要である。
- ・バイパスのルートは、なるべく横浜町に近づけてほしい。
- ・道路ができることにより、若者も含めて人が入りやすくなる。魅力ある下北地域をつくることが重要である。
- ・下北半島縦貫道路を避難道路として早急に整備しなければならないことを、県も下北地域も、この機会を逃さず国に対して強く訴える必要がある。
- ・一刻も早く、次のステージ(事業着手)へ進めて欲しい。



▲ 地域懇談会の様子

6 「評価項目の設定」と「比較案の評価」

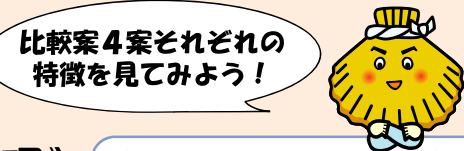
■ 評価項目の設定

4つの比較案による道路整備がもたらす効果や影響について、客観的に評価するために比較項目を設定しました。

さらに、東日本大震災により防災に対する関心が高まる中、高速道路の果たした役割を再認識し、「防災」の観点から評価項目を追加しました。

■ 比較案の評価

比較案を評価項目ごとに評価し、下表の通り整理しました。



《比較案の評価項目ごとの整理》 青字：より優れる 赤字：より劣る

《評価項目の内容》

分野	評価項目	
交通	①時間の短縮 ②スムーズな走行確保 ③交通事故の減少 ④歩行者自転車の安全確保	⑤道路の安全性 ⑥代わりとなる路線の確保 ⑦広域的なネットワークの形成 ⑧集落や市街地からのアクセス性
環境	①景観への影響	②生態系や動植物への影響
土地利用 市街地整備	①住宅地や沿道商業施設への影響 ②農業用地への影響	③遺跡、文化財への影響 ④地域交流への効果
社会・地域経済	①地域の発展	②医療への支援
防災	①地震・津波への対応 ②原子力災害への対応	③風水害等への対応
事業性	①経済性 ②工事の期間	③施工時の影響 ④用地取得に関するリスク

《評価項目と指標の設定(防災)》

①地震・津波への対応

『緊急輸送路としての機能確保』
 ・被災の可能性が低いこと
 ・被災した場合に緊急復旧がしやすいこと
 ・支援物資等の広域的な輸送に役立つこと

②原子力災害への対応

『避難路としての機能確保』
 ・万が一、原発事故が発生した場合には、早急かつ円滑に遠方へ避難できること
 ・安全・確実に避難できること

③風水害への対応

『通行可能なルート確保』
 ・豪雨による冠水や土砂災害、豪雪などによる通行止めや通行規制などの場合に、地域が孤立しないこと

比較案	交通	環境	土地利用・市街地整備	社会・地域経済	防災	事業性
下北半島縦貫道路と同様に全線をバイパスとする案 Aルート 全線バイパス	■時間短縮効果が最も高く、広域的なネットワークを確保できる ■通過交通をバイパスに転換できるため、事故の減少、歩行者の安全性が確保できる ■出入りはI Cのみとなる	■盛土・切土構造となるため、自然環境や景観への影響が最も大きく配慮が必要となる ■道路利用者においては比較的高い位置からの快適な眺め等が期待できる	■新たに集落を通過しないため、住宅の移転の必要がほとんどない ■農業用地や文化財エリアを新たに通過するため補償や調査などの対応が必要となる	■規格の高い道路を広域的に確保できることから地域の発展や医療の支援に最も効果が期待できる ■横浜市街地から離れて通過するため、地域経済への配慮が求められる	■被災の可能性が低く緊急復旧も容易なため、緊急輸送道路としての機能が最も高い ■幹線道路が2本となり避難路としての機能が最も高い ■代わりとなる道路が確保できている	■事業規模が最も大きい(約420億円) ■宅地等への影響が小さいことから用地取得が容易である
全線を拡幅などの現道対策とする案 Bルート 全線現道対策	■走行速度が低く、交差点が最も多いことから、時間短縮効果が最も低い ■現道を利用しているため、どこからでも出入りできる	■現道の拡幅等となることから、自然環境や景観への影響は最も小さい ■道路利用者においては現在と同様の眺めとなる	■現道の拡幅等となることから、相当数の住宅が移転の対象となる ■農業用地や文化財エリアの新たな通過がない	■現在の道路とは大きく変わらないことから、地域の発展や医療の支援の新たな効果が期待できない ■現況どおり、「道の駅よこはま」の活用ができる	■被災した場合、復旧に時間を要するため、緊急輸送道路としての機能が最も低い ■現道に交通が集中し避難路としての機能が最も低い ■代わりとなる道路が無い	■事業規模が最も小さい(約210億円) ■宅地等への影響が大きく用地取得が困難になる可能性がある
集落区間をバイパスとし、残りを現道対策とする案 Cルート バイパス + 現道対策 (3箇所)	■現道対策箇所が残るため、時間短縮効果は低い ■集落区間の通過交通をバイパスに転換することで、ある程度の事故の減少、歩行者の安全性が確保できる	■バイパス区間が短いため、自然環境や景観への影響はAルートより小さい ■道路利用者においてはバイパス区間では、ある程度快適な眺めが期待できる	■新たに集落を通過しないため、住宅の移転の必要がほとんどない ■バイパス区間は農業用地や文化財エリアを通過するため、補償や調査などの対応が必要となる	■バイパス区間は規格の高い道路を確保できることから、地域の発展や医療の支援の効果がある程度期待できる ■現況どおり、「道の駅よこはま」の活用ができる	■被災した場合、復旧が困難となる可能性があり緊急輸送道路としての機能が低い ■現道区間が多く避難路としての機能が低い ■代わりとなる道路が無い区間がある	■事業規模が大きい(約360億円) ■バイパスと現道対策が短い距離で区分されており、早期に部分供用しやすい
Cルートに対し迂回路が無い区間をバイパスとし、残りを現道対策とする案 Dルート バイパス + 現道対策 (1箇所)	■概ねAルートと同様に時間短縮効果が高く、広域的なネットワークを確保できる ■通過交通をバイパスに転換できるため、概ねAルートと同様な事故の減少、歩行者の安全性が確保できる	■概ねAルートと同様に自然環境や景観への配慮が必要となる ■道路利用者においてはAルートとほぼ同様の快適な眺めが期待できる	■新たに集落を通過しないため、住宅の移転の必要がほとんどない ■概ねAルートと同様に農業用地や文化財エリアを新たに通過するため、補償や調査などの対応が必要となる	■概ねAルートと同様に規格の高い道路を広域的に確保できることから、地域の発展や医療の支援に効果が期待できる ■現況どおり、「道の駅よこはま」の活用ができる	■被災の可能性が低く緊急復旧も比較的容易なため、緊急輸送道路としての機能が高い ■バイパス区間が多く避難路としての機能が高い ■概ねAルートと同様に代わりとなる道路が確保できている	■事業規模が大きい(約400億円) ■用地取得については、概ねAルートと同様であり、用地取得が比較的容易である

7 概略計画の決定

比較案の総合評価

- 東日本大震災を受けて、防災面、特に原子力施設に対する避難道路の整備が地域にとって不可欠です。
- 災害時における緊急車両の通行などを考慮すると、被災の可能性が低い自動車専用道路の整備が必要となります。
- なお、現道である国道279号を自動車専用道路に改築すると、インターチェンジのみの出入りとなり沿道からの出入規制が発生するため、バイパスとして整備する必要があります。

以上から、概略計画は避難道路及び緊急輸送道路としての機能が高い
「自動車専用道路による全線バイパス案」
 に決定しました。

概略計画

- 起 終 点 : むつ市奥内～上北郡横浜町吹越
- 道路種別 : 自動車専用道路
- 車線数 : 2車線
- 道路延長 : 約28km
- 設計速度 : 80km/h

全線バイパス案に
決まったよ!



※表示ルートは、あくまでも全線バイパスのイメージであり、
ルートの確定は今後の検討による。

懸念されることへの対応

懸念されること

全線バイパスによる整備をした場合、横浜町は素通りされることになり、地域経済への影響が懸念されます。

考えられる対応

「道の駅よこはま」とインターチェンジを連携することで、下北半島縦貫道路の休憩機能を確認し、横浜町へ乗入れしやすい環境を整えます。



▲横浜IC周辺のイメージ