

第1回 第二みちのく有料道路のあり方検討委員会 議事要旨

日時：令和2年8月3日(月) 13:30~14:45

場所：ウェディングプラザアラスカ 4階ダイヤモンドA B

1. 委員会出席者

委員長	八戸工業大学 工学部 システム情報工学科	教授	武山 泰
委員	ヤマト運輸(株) 青森主管支店	主管支店長	小林 功
委員	(株)エール・キャリアスタッフ (株)青森入浴ケアサービス	代表取締役 代表取締役	田中 正子
委員	特定非営利活動法人ACTY (株)ACプロモート	理事長 代表取締役	町田 直子
委員	八戸工業高等専門学校 産業システム工学科	教授	南 将人
オブザーバー	国土交通省 東北地方整備局 道路部	道路調査官	折笠 徹
オブザーバー	東日本高速道路(株)東北支社 総合企画部 総合企画課	課長	吉原 豊



2. 議事内容

- (1) 設置要綱確認及び委員長選出(事務局より資料1により説明)
- (2) 委員会の検討内容とスケジュールについて(事務局より資料2により説明)
- (3) 第二みちのく有料道路の概要と状況について(事務局より資料3により説明)
- (4) その他

3. 審議内容

【意見、質問及び回答等】(質問・意見：各委員 回答・説明：事務局)

(質問) 下田本線料金所について、方向によって料金の支払い方法が違うのは複雑だと感じる。その経緯を教えて欲しい。また、下り線にもETC用車両検知器の設置は可能か。もし可能なら設置費用を教えて欲しい。

(回答) 平成31年3月に八戸西スマートICが供用したが、ETCを検知しなければスマートICで降りることが出来ないため、上り線にはNEXCOにより車両検知器が整備された。一方、下り線は、平成14年からETCカードの読み取り決済が可能となっている。なお、高速道路と有料道路の料金をノンストップで決済が可能となれば、利用者の利便性が向上すると認識しているが、公社として多額の費用負担が伴うことから、令和4年3月の料金徴収期限までの償還が厳しい中においては、設置するのは難しいという判断で今に至っている。ETC設置の要望が非常に強いことは県としても認識しており、設置の可能性については継続して検討しているところである。また、第二みちのく有料道路で高速道路の料金を徴収するのが供用から10年後のちょうどETCが普及しはじめる頃だったことから、いきなりゲートの整備は考えづらかったのではと推測している。

設置費用に関しては、フルゲート一式だと数億円規模になると考えているが、今回こういった形で課題として出てきたので、もう少し整理した形で次回ご説明したい。

(質問) 利用交通量が約 4,600 台/日とのことであるが、OD 調査はそのうち何台の調査結果なのか。また、平均トリップ長の約 140km をどのように捉えればよいか。

(回答) OD については約 4,600 台/日の交通量配分結果を分析し、移動区間の内訳を割り出したものである。平均トリップ長の約 140km は、0～50km 及び 50～100km がそれぞれ約 3 割と多くなっているが、200km 以上の 14% が大きく関わっており、青森～八戸間が約 100km と考えると、全国的な移動(長トリップ)の台数が影響しているものと考えられる。

(質問) 第二みちのく有料道路の事故件数は他の道路に比べると多いか、少ないか。

(回答) 負傷事故は過去 5 年間で 3 件、死亡事故はない。死傷事故率でみると、県内の平均が約 30 件/億台キロ、高規格幹線道路は約 13 件/億台キロに対して、第二みちのく有料道路は 4.3 件/億台キロと低い数字となっている。

(質問) 令和元年度に事故件数が急増している理由は何か。

(回答) 発生した時間帯や年齢層などでの明確な傾向は出ていないが、過去に遡ってみると、平成 25 年に上北道路と接続した際も前年に比べ事故が増加していた。開通により利便性が向上したことで、初めて利用する方が増え、慣れないハンドル操作等の誤りで事故が増えたことが考えられ、今回についても上北天間林道路の供用でその要因の事故が増加したのではないかと推測している。

(質問) 利用交通量の計画と実績について、周辺の道路の整備状況等による影響で、差が出ていると説明があったが、当時はどういったものに基づいて計算していたのか。

(回答) 計画の利用台数は現在と同じような考えで推計しているが、当時のゾーニングは旧市町村のような広い範囲を一つの単位として区切って交通の動きを推計していた。なお、近年の推計は更に細かいゾーニングに分割して行っている。また、当時の推計は将来交通量の伸び率が右肩上がりのものを用いていたが、近年は将来になるにつれ落ち込むもので整理され直している。さらに、周辺道路の整備についても、下田・百石の辺りは今でこそ、国道、県道、農道などいろんな経路を選択できる道路が整備されているが、当時はまだ整備が進んでおらず、並行する県道を主な競合路線とし、かつ有料道路周辺の狭い範囲で推計したことから、推計と現実の使われ方で差が出てしまったと考えているが、次回までにもう少し見える形に整理してご説明したい。

(意見) 有料道路なので転換率を用いて予測しているかと思われるが、どのような値を使ったかも可能であれば見せてもらいたい。

(質問) 支出に関して概ね横ばいで推移して、令和元年度は経年劣化による補修等で支出が増えたとのことだが、これは予め予測されていた支出か。

(回答) 令和元年の支出増については計画的に舗装補修等を執行したものであり、予定外の支出では

ない。

(意見) 利用台数の車種割合として、普通車と軽自動車は9割以上とのことだが、我が社の運送事業で、第二みちのく有料道路を日々利用している車両台数は3~4台程度。青森への全国的な荷物の流れとしては、多くが関東・宮城から北上してくるもので、その中でハブといわれる拠点が青森市内に1つ、岩手県北上市に1つある。基本的に青森の商圈というと青森、弘前、八戸だが、八戸に向う車については、北上から、安代を経由して八戸で降りてしまう。青森、弘前に向かう車は安代から東北道をそのまま北上し青森に入ってくる。

このため、第二みちのく道路や上北道を使うのは、青森~八戸を結ぶような地域内物流に限定されてしまうというところがある。

(質問) 交通量はこれからも増えると予測しているか。平成15年以降のように下がる可能性もあるのではないか。

(回答) 平成15年以降の交通量減少は、ガソリン価格の高騰など経済的な影響があると考えている。多少の時期の違いはあるが、みちのく有料道路、青森空港有料道路も同じような傾向を示している。県の道路予算の状況からも、平成10年代に大規模なバイパス等が整備され、経路の選択肢がかなり広まった時期でもある。今後の交通量の予測については、現在計算中であるため、次回お示ししたい。

(質問) イオンモール下田が1995年にオープンしたが、大型ショッピングモールなどの開店などは計画の交通量に反映されているか。

(回答) 今回の計画交通量には、開発交通は入っていなかったと記憶しているが、改めて確認し、次回説明したい。

(事務局) 本日頂いたご質問に対して次回回答としたものについては、事務局で整理し次回の議事冒頭で説明する。

以上