

意見検討結果一覧表

（案名：大規模公共事業事前評価についての意見募集）

対象事業：地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）一般国道107号 白石峠（大船渡市、住田町）

番 号	意 見	検討結果（県の考え方）	決定への 反映状況
1	<p>現在の白石トンネルも開通してから50年以上が過ぎましたが、やはり峠が残り登れない大型車が毎年あります。大船渡側には登坂車線も整備されていますが冬期間以外は、前の車を追い越すための道となっています。新しい白石峠は、坂道とカーブの解消が望まれます。そのためにも今回の計画は坂本沢から上坂本沢を通り住田側は町道の城内橋付近に計画していただきたい。これにより峠と曲線が解消し快適な路線になると思います。やはり50年後を見据えたものにしていただきたい。冬でも自転車やバイク・人も通れる区間になればと切望するものです。</p>	<p>今回の事業は、走行上の支障である幅員狭小な白石トンネル及びトンネル前後の急勾配、急カーブを解消し、沿線地域の住民の生活はもとより、災害に強い道路ネットワークの構築や物流機能の向上、救急搬送の支援を目的としています。</p> <p>道路の改良整備においては、整備によって得られる効果や整備に必要な事業費、整備に要する期間等を総合的に判断して計画を行います。</p> <p>御意見のルートを計画することについては、トンネル延長が今回の計画より長く、より大規模な事業となることが想定され、多くの事業費の確保が必要になるほか、整備に多くの期間を要し、早期の整備効果の発現が難しいことから困難と考えています。</p>	E (対応困難)

<p>2</p>	<p>国道 107 号白石峠に新トンネルを造る案より、その手前の日頃市町田代屋敷～住田町上有住間を整備した方が費用も安く、大船渡・陸前高田・住田住民にとって利便性がある。滝観洞インター（釜石道）へつながれば盛岡や北上に行くのに 20 分短縮できると思います。</p> <p>この間、106 号を通り、こんな便利な道路の作り方に感心しうらやましく思いました。</p>	<p>今回の事業は、走行上の支障である幅員狭小な白石トンネル及びトンネル前後の急勾配、急カーブを解消し、沿線地域の住民の生活はもとより、災害に強い道路ネットワークの構築や物流機能の向上、救急搬送の支援を目的としています。</p> <p>道路の改良整備においては、整備によって得られる効果や整備に必要な事業費、整備に要する期間等を総合的に判断して計画を行います。</p> <p>御意見のルートを計画することについては、現道の拡幅や線形改良、トンネル整備などが考えられますが、より大規模な事業となることが想定され、多くの事業費の確保が必要になるほか、整備に多くの期間を要し、早期の整備効果の発現が難しいことから困難と考えています。</p>	<p>E (対応困難)</p>
----------	--	---	---------------------

<p>3</p>	<p>過日の新聞報道によると（東海新報）現在の白石トンネル及びそれに関連する道路が狭くなったので、新トンネルを計画することを知り驚いた。</p> <p>釜石からの 107 号線に接続する道で、その差わずか自動車の走行で 4 分短縮されるという。</p> <p>小生は、かつて日頃市中学校在職中、地元の化石研究者・村上二三氏と共に日頃市各地の古生代地層、化石学习到数年携わった者です。計画によると樋口沢から坂本沢、鬼丸地区に山を切り裂いて新白石トンネルを造るといのだが、反対です。樋口沢や、坂本沢、鬼丸地区は古生代地域（三億年前）の最も貴重な地域でシルル紀、デボン紀、鬼丸から示準化石と認定されてきた化石が多く発見され、以前から全国の大学研究者が訪れている地域です。（昭和 51 年 森 嘉兵衛氏が中心となって編著書された「北上山系」書参照）</p> <p>サンゴ、層孔虫、腕足類、三葉虫、石灰藻などの化石が全て切り崩されるのではないか。</p> <p>日本列島の成り立ちに証明される化石群を失ってしまうのではないか。</p> <p>現在の白石トンネルなど関連する道路を改良整備すれば良策ですし、新白石トンネルは不要です。</p> <p>昭和 32 年 5 月、国の天然記念物に指定された貴重な地域を、わずか 4 分間短縮するための、この地域のトンネル工事には絶対反対であります。</p>	<p>今回の計画は、御意見の樋口沢から坂本沢、鬼丸地区における道路改良の計画ではなく、白石峠付近の大船渡市日頃市町長岩地区から住田町世田米城内地区間の道路改良の計画です。</p> <p>また、国の天然記念物に指定された樋口沢ゴトランド紀化石産地について、大船渡市教育委員会に確認の結果、今回の事業計画場所は離れた位置にあり、事業による影響は無いとの回答をいただいております。</p>	<p>E (対応困難)</p>
----------	---	---	---------------------

<p>4</p>	<p>白石峠の整備が今必要なのか疑問です。</p> <p>確かに急勾配・急カーブかもしれませんが、距離的には苦になるほどではないと思います。</p> <p>またトンネルが狭く暗いとは思いますが、スピードが出せず安全運転を意識させられます。交通量も減り道路事態ひどい損傷もあるわけでもなく、整備するのは今ではないと考えます。</p> <p>私個人としては白石峠より笹野田峠の整備が先だと考えます。急勾配・急カーブ、トンネル内の路面損傷、凍結、濃霧と非常に疲れます。ループ橋は何年補修工事を続けるのか、いつも片側交互通行です。</p> <p>また、大船渡市の産業や観光、ILCの誘致、一ノ関方面への利便性向上には新トンネルが必要不可欠だと思っています。</p> <p>ゆえに白石峠の整備計画は今ではないと考えます。</p>	<p>今回の事業は、重要港湾である大船渡港と中枢中核都市である盛岡市や産業集積が進む県南地区を結ぶ物流路線で交通量も多い国道107号の中で、幅員狭小なトンネルや急勾配、急カーブにより走行上の支障となっている白石峠区間の解消を図ることを目的としています。</p> <p>御意見がありました笹ノ田峠の整備については、県全体の道路整備を進める中で、交通量の推移やILCの実現に向けた取組の進展などを踏まえながら総合的に判断していくこととしています。</p>	<p>E (対応困難)</p>
<p>5</p>	<p>この峠は連続した急カーブと急勾配、更にはトンネル内の幅員の狭さと照明の暗さ・塵埃が重大事故を誘発し易く、これが原因と思われる人身事故や多重事故が度々起きている、(この区間の通過は恐怖の連続であり、国道107号最大の隘路である)この路線は大船渡にとって県内陸部と結ぶ重要な唯一の道路であり、他に県道・市道は存在しない。この峠の困難さが原因かと思われる車両事故による長時間の通行止めや平成の初期に発生した住田側トンネル入口崩落事故による長期間通行止めによるこの地方への影響は計り知れないものがあった。</p> <p>白石トンネル付近にある砕石鉾山に出入りする砕石満載の大型ダンプカーの通行量が非常に多く、トンネル内でのすれ違いは恐怖感が格別である。</p>	<p>御意見ありがとうございます。</p>	<p>C (趣旨同一)</p>

	<p>白石トンネルの大船渡への出口は想像を絶する急カーブ、急下り坂のため、トンネルを出るとドライバーの目から一瞬、路面が消えてしまい、更にエンジブレキを十分にかけても急カーブが連続し、峠を下りきってようやくホッとできるのである。</p> <p>住田と大船渡の住民にとって通学・通勤・買い物・通院・産業道路・新幹線鉄道利用として全く欠くことができない重要さがある。更には周辺市町村との産業や交流人口活発化の鍵をにぎっている道路でもある。</p> <p>先日実施の県大規模事業評価委員会において、三陸道釜石経由で数分しか変わらないとの意見があったようだが、私の体験の釜石経由所要時間は法定遵守で十数分多くかかっており、三陸道釜石利用は時間的に余程余裕があり、今回は気分転換釜石経由で行くかというような場合や余程の道路事情急変の時かと思われる。</p> <p>住田・大船渡住民は戦後車社会に入ってから 70 年間、白石峠とトンネルの改良を要望してきた歴史があり、今回の整備計画事業の工期短縮と念願の早期完成そして一日も早い利用開始を切にお願いしたい。</p>		
--	--	--	--

「決定への反映状況」欄には、次に掲げる区分。

区 分	内 容
A (全部反映)	意見の内容の全部を反映し、計画等の案を修正したもの
B (一部反映)	意見の内容の一部を反映し、計画等の案を修正したもの
C (趣旨同一)	意見と計画等の案の趣旨が同一であると考えられるもの
D (参考)	計画等の案を修正しないが、施策等の実施段階で参考とするもの
E (対応困難)	A・B・Dの対応のいずれも困難であると考えられるもの
F (その他)	その他のもの (計画等の案の内容に関する質問等)