

社会資本整備審議会道路分科会

第42回東北地方小委員会

【 議 事 録 】

○議事

1) 計画段階評価

・ 国道4号 白石市斎川～大平森合

菊池委員長：それではまず国道4号白石市斎川～大平森合について、事務局より資料の説明をしてもらい、そのあと質疑応答を行うという流れで進めたいと思います。説明をよろしくお願いします。

田中事務所長：国道4号、白石市斎川～大平森合区間について、説明いたします。

資料1の1ページをご覧ください。評価対象区間の説明です。

図2の、赤く旗上げた区間、約3kmが対象区間です。対象区間は東北道と並行した1車線区間となり、防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラムにおいて、災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策調査対策調査区間に位置付けされています。

2ページをご覧ください。前回の第1回東北地方小委員会の審議内容です。

第1回では、資料上段の議事に記載された①から⑦までご審議いただきました。前回審議における主な指摘事項は、表1の8点です。

1つ目は「事業者へのアンケート調査は実際の利用者を対象とすることが重要」というご意見で、対応として、現地にてトラック等の社名読取調査を行い、実際の対象区間利用企業を対象にアンケートを実施しました。

2つ目は「新たな地域開発を踏まえ、生活利用に配慮した計画を検討すること」というご意見で、対応として、白石市内の通勤が多い地域として、白石市に加え蔵王町や大河原町でも住民アンケートを全戸配布しました。

3つ目は「アンケート調査は、通行止めの影響を把握するため東北道の利用者への調査を検討すること」というご意見で、対応として、東北道の国見サービスエリア、菅生パーキングエリアに留置アンケートを設置し、東北道の利用者からの意見を聴取しました。

4つ目は「アンケート票はわかりやすい表現や視覚障がい者に配慮した色使いとすること」というご意見で、対応として、アンケート票の専門用語等をわかりやすい表現に見直し、

図表はガイドライン等を参照し、色覚障がい者に配慮した色使いや表現方法に見直しました。

5つ目は「通勤と通学は区別してデータ分析し、アンケートも区別して分析できるよう工夫すること」というご意見で、対応として、通勤と通学を区別しアンケートを実施しました。

6つ目は「高齢化が進む地域であるためアンケートの主な利用目的に通院を追加して欲しい」というご意見で、対応として、アンケートの主な利用目的に通院を追加してアンケートを実施しました。

7つ目は「回答はがきは世帯別の回収率を確認できるよう工夫すること」というご意見で、対応として、回答はがきにナンバーを記載し、世帯別の回収率が確認できるようにしました。

8点目は「Web回答は、アンケートを知ったきっかけを分析できるように工夫すること」というご意見で、対応として、Webアンケートに「このアンケートは何で知りましたか？」という設問を追加してアンケートを実施しました。

3ページをご覧ください。計画段階評価の進め方です。

東北地方小委員会を3回、意見聴取を2回予定しており、今回の第2回東北地方小委員会では、資料中央の赤枠の5点、第1回意見聴取結果の確認、政策目標の設定などについて、議論をいただきたいと考えています。

4ページをご覧ください。第1回意見聴取の実施内容です。

第1回意見聴取は、令和5年4月27日から令和5年7月31日にかけて表1に示す方法でそれぞれの対象者に実施しました。地域住民へは右側の地図中の赤色着色範囲を対象に全戸配布でアンケートを実施しました。道路利用者へは、事務所のホームページ等でのWebアンケートに加え、市役所、道の駅等で留置のアンケートを実施しました。事業者へは、社名読取調査等により抽出した企業に対してアンケートを実施しました。また、表2に示す方々にはヒアリング調査も行っています。

5ページをご覧ください。意見聴取のアンケート回収状況です。

地域住民や道路利用者へのアンケート回収数は、表1のとおり合計6560票、このうち広報誌差し込み配布の回収率は約14%でした。広報誌差し込み配布での世帯別の回収率が14%にとどまったことから、回収率の増加に向けた取り組みを次回の意見聴取時に実施したいと考えています。詳細は後程ご説明します。事業者へのアンケート調査は合計98社から回答があり、このうち郵送配布における回収率は約41%でした。

6ページをご覧ください。配付したはがき及び調査票の説明です。

回答した世帯数が把握できるように、調査票に世帯ごとに異なるナンバリングを行い、利用目的は通勤、通学、通院を選択できるようにし、各世帯に2枚ずつ配布しました。資料の中央にはがきの裏面を記載していますが、性別は記入方式とし、任意での回答としました。資料右側に調査票の表面を記載しています。位置図の道路、道路網の色などを色覚障がい者に配慮した色使いや表現に修正し、アンケートを実施しました。

7ページをご覧ください。配付した調査票の説明です。

こちらは調査票の裏面に記載したもので、第1回の小委員会でご審議いただいた対象区間が

抱える課題を記載しています。表現をわかりやすく見直すとともに、グラフの色など、色覚障がい者に配慮した色使いに修正しアンケートを実施しました。

8ページをご覧ください。アンケート調査の手法と周知方法です。

アンケート調査は、広報誌差し込み配布、留置、Webと様々な手法で実施しました。アンケート調査の周知には、図2から図5に示すように自治体の広報誌や新聞広告、SNSや関係機関のホームページ等を活用しております。

9ページをご覧ください。ヒアリング調査の概要です。

表2の関係5自治体、表3の関係21団体、合わせて26団体に対してヒアリング調査を実施しました。

10ページをご覧ください。ここからは住民等への意見聴取の結果をご説明します。まずは回答者の地域区分の集計結果です。

図1は回答者の居住地を集計しており、対象地域からの回答が約9割を占めていることがわかります。また回答割合はいずれの回答方法でも白石市からの回答が最も高い結果となりました。

11ページをご覧ください。回答者属性の集計結果です。

図2は回答者の年齢構成を表しており、年齢別回答率は60代以上が約6割を占める状態でした。図3は回答者の職業構成を表しており、約5割が就業者という結果で、参考図3の調査対象地域の統計データと比較すると概ね整合した結果となりました。

12ページをご覧ください。回答者の道路利用状況の集計結果です。

図1は対象区間の利用頻度を集計したもので、週1回以上の利用が約4割を占めている状況です。図2には自治体別の利用頻度を集計したもので、白石市が約5割を占めている状況です。図3は、対象区間の利用目的を集計したもので、仕事等の日常的利用が約4割、レジャー・ドライブなどの非日常的な利用が約4割で同程度となりました。図4は対象区間の移動手段を集計したもので、自動車が約9割を占める状況です。図5は利用目的別の利用頻度を集計したもので、仕事、通勤、通学での利用頻度が高い結果となっています。

13ページをご覧ください。対象区間の課題についての集計結果です。

資料左上にAからDまで4つ示しています。対象区間の課題について聞いた結果を図1に示しており、「A. 東北道通行止め発生時には、混雑により通過に時間がかかる」、「D. 片側1車線のために、救急搬送の支障になっている」について約8割の方が課題と感じている結果となりました。また図2の通り、「A. 東北道通行止め発生時には、混雑により通過に時間がかかる」、「D. 片側1車線のために、救急搬送の支障になっている」については、利用頻度に関わらず課題と認識する人の割合が高い結果が得られています。

14ページをご覧ください。対象区間の課題に対する自由意見を整理しています。

設定した地域課題においては、事故に係る意見が最も多く約5割を占めており、「沿線集落へ右折する車があり、信号機もないため追突事故の危険が高い」などの意見をいただきました。また事故について、歩行環境に関する意見も多くいただいております。次に意見が多かった

道路の信頼性については、「東北道通行止めの際、迂回路がないため国道4号に車が集中して大渋滞となる」などの意見、産業・物流については、「片側1車線のため、事故などが発生すると車線が塞がれてしまい物流に支障が出る」などの意見。救急医療については、「路肩が狭く、待機場所が限られるため救急車を優先させづらい」などの意見をいただきました。

15ページをご覧ください。対象区間におけるご意見、ご要望について自由に記述する欄にいただいた意見を整理しています。

自由意見の内訳は図1の通りです。提示した地域課題への意見の他、整備への要望に関する意見が約4割を占めており、地域課題についての意見は先ほど説明したP14と同じ傾向でした。整備への要望は、「片側1車線のため、交通事故発生時や大雪のときに大渋滞となり通行に支障が生じている」、「2車線化の早期実現を期待する」などの意見、その他については「歩行者や自転車利用者への配慮が必要」などの意見をいただいております。

16ページをご確認ください。ここからは事業者への意見聴取の結果をご説明します。まずは回答企業の所在地、業種、利用状況の集計結果です。

図1は回答企業の所在地を集計したもので、アンケート調査対象地域からの回答が約6割を占めている状況です。図2は回答企業の業種を集計したもので、製造業、運輸業からの回答が約8割を占めている状況です。図3は対象区間の利用頻度を集計したもので、週1回以上の利用が約8割を占めている状況です。図4は対象区間の利用目的を集計したもので、運送・運搬での利用が約5割を占めている状況です。図5は、利用目的別の利用頻度を集計したもので、週1回以上の運送・運搬での利用頻度が約9割と高い結果となりました。

17ページをご覧ください。対象区間の課題についての集計結果です。

住民アンケートと同様に資料の左上にAからDまで4つ示しております。対象区間の課題について聞いた結果を右上の図1に示しており、「A. 東北道通行止め時には、混雑により通過に時間がかかる」、「D. 片側1車線のため、救急搬送の支障になっている」は約9割が課題と感じている結果となりました。また図2の通り、「A. 東北道通行止め時には、混雑により通過に時間がかかる」、「D. 片側1車線のため、救急搬送の支障になっている」は、利用の頻度に関わらず課題と認識する人の割合が高いという結果が得られています。

18ページをご覧ください。対象区間の課題に対する自由意見を整理しました。

設定した地域課題においては、こちらも事故に係る意見が最も多く約7割を占めており、「歩道が狭いところがあり車の往来が多いときには危険を感じる」など、歩行環境に関する意見をいただいております。次に意見の多かった道路の信頼性については「東北道通行止め時や事故発生時はすぐに混雑して大渋滞となる」などの意見、産業・物流については「幅員が狭いため、大型車での運転に気をを使う」などの意見をいただいております。

19ページをご覧ください。対象区間におけるご意見、ご要望について、自由記述欄にいただいた意見です。

自由意見の内訳としては、図1の通り提示した地域課題の意見の他、整備への要望に関する意見が約4割を占めている状況で、地域課題についての意見は前ページと同じ傾向でした。

整備への要望としては「スマートインターができて、高速道路通行止め時は国道4号が大渋滞するため国道4号の4車線が進むとよい」などの意見、その他については、「歩道が狭いところがあり車の往来が多いときに危険だと感じるので解消して欲しい」などの意見をいただいております。

20ページをご覧ください。関係団体へのヒアリング結果です。

道路の信頼性については「東北道通行止め時の渋滞により事業活動への影響がある」などの意見がありました。事故については「沿道出入りによる事故危険性の指摘」や「歩道の必要性」などの意見がありました。産業・物流については「スマートインターの整備や、周辺開発による、交通量増加の懸念」や「東北道通行止め時に運転手の負担が増加する」などの意見がありました。救急医療については「幅員狭小による救急搬送阻害」などの意見がありました。

21ページをご覧ください。これまでご説明した意見聴取結果の取りまとめです。

道路の信頼性、事故、歩行環境、産業・物流、救急医療それぞれについて、いただいた意見をまとめております。

22ページをご覧ください。ここからは今回の意見聴取の結果を踏まえて改めて課題整理しています。まずは道路の信頼性の再整理です。

図1の通り東北道国見インターから白石インター間では、交通事故や雨等による通行止めが多発しており、図2の通り、通行止め発生回数は県内最多となっています。図3、図4は、東北道通行止め時の対象区間の旅行速度を表しております。対象区間の約7割で時速20km未満の速度低下が発生している状況です。

23ページをご覧ください。事故の再整理です。

図1の通り、対象区間で発生している死傷事故の約8割が単路区間に集中している状況で、図3に示す通り、対象区間には県内直轄国道平均の約3倍の単路区間が存在しております。また図2の通り、対象区間のkm当たりの接続道路数は接続する2車線区間よりも多く、写真1のように、集落への接続道路周辺で追突事故が発生しやすい状況になっています。交通安全面では幹線道路として安全通行できる機能の確保が課題となっています。

24ページをご覧ください。歩行環境の再整理です。

図1の通り、対象区間の一部は白石市民バスの運行ルートとなっており、中学校への通学ルートとしても使われています。また、図3の通り、対象区間の一部には歩道の未設置区間が存在し、写真1のように歩道未設置区間には市民バスのバス停が存在する箇所もあります。バス利用者を含め、歩行者が安心して通行できる歩行環境の課題が課題となっています。

25ページをご覧ください。産業・物流の再整理です。

スマートフォンなどに使用するノイズ抑制シートの世界シェア約3割を占める電子機器メーカーでは、図1の通り、原材料の仕入れや製品出荷で対象区間を利用していますが、東北道通行止め時の混雑により工場稼働等に支障が発生している状況です。また、図1に示したメーカーでは工場増設を予定しており、製造品目増加などに伴い対象区間は物流ルートとして重要性が増している状況です。図3は東北道下り方面を利用する際の白石インター及び

国見インターの利用圏域を示したもので、既存の白石インターの利用圏域は青色で示していますが、対象区間北側にも利用圏域が広がっている状況で、対象区間内での事業中の（仮称）白石中央スマートインターの整備に伴い、対象区間の利用増加が予想されます。地域産業支援に向けて円滑な物流環境の確保が必要と考えています。

26ページをご覧ください。救急医療の再整理です。

図1は対象区間を通行する救急搬送の状況を示したもので、図2の通り、対象区間を利用する救急搬送件数は増加傾向となっています。また、図4の対象区間の大型車混入率は、現在国道4号平均の約2倍となっており、図5のように救急車が搬送しづらく、搬送に時間がかかっている状況です。救急搬送ルートとして安定性と速達性の確保が課題となっています。

27ページをご覧ください。意見聴取の結果ごとに課題の内容と原因について整理しています。

第1回の小委員会でご審議いただいた内容に、赤字で今回の意見聴取結果を反映しています。今回の意見聴取では歩行環境について多く意見をいただいたため、道路の信頼性、事故、産業・物流、救急医療に、歩行環境を新たに加えた5つを地域課題としております。

28ページをご覧ください。政策目標の設定についてです。

政策目標は、道路の信頼性、事故、歩行環境、産業・物流、救急搬送、それぞれについて、道路交通・地域の課題、地域の将来像、住民事業者等への意見聴取の結果を踏まえ5つ整理しており、この5つを政策目標として設定したいと考えています。

29ページをご覧ください。ルート帯案の検討についてです。

このページではコントロールポイントの考え方を示しています。神社・仏閣・墓地に加え、資料下段に記載の施設をコントロールポイントとして設定しています。

30ページをご覧ください。地域に配慮すべき自然環境についてです。

既往の文献等で確認した重要植物や鳥獣報告等について記載しています。また周辺には重要な動植物の生息・生育の可能性があり、影響に配慮する必要があります。

31ページをご覧ください。ルート帯案についてです。整理したコントロールポイントや自然環境に配慮しながら、政策目標に対応するルート帯案として2案検討しています。

まず、A案、現道改良案です。右側の地図に赤丸で示したルートです。現道拡幅とすることで現道機能の強化を図り、課題を解消するルートです。ポイントを、左下に6つ記載しております。1つ目は、必要車線数の確保により、交通容量の拡大を図る、2つ目は、交通容量の拡大により、交通混雑や沿道出入りに起因する事故の発生を抑制し、走行時の安全性を確保する、3つ目は、歩道整備により安全安心な歩行環境を確保する、4つ目は、現道拡幅のため沿道生活環境への影響が大きい、5つ目は、現道拡幅のため地形改変が小さく、自然環境への影響を極力回避する、6つ目は、現道拡幅のため現道沿いで白石市が実施中の（仮称）白石中央スマートインター周辺整備エリアと直接接続する、です。

32ページをご覧ください。B案、バイパス案のルート帯案についてです。

B案はバイパスを新たに整備する案で、右側の地図に青丸で示したルートです。起点側の一部区間は既存の現道を活用しながらバイパス整備により課題解消を図る案です。ポイントは、

左下に6つ記載しています。1つ目は、バイパス整備により交通容量の拡大を図る、2つ目は、交通量の拡大により交通混雑や沿道出入りに起因する事故の発生を抑制し、走行時の安全性を確保する、3つ目は、バイパス整備による現道の交通量減少により、安全安心な歩行環境を確保する、4つ目は、バイパス整備のため沿道生活環境への影響が小さい、5つ目は、バイパス区間が主のため地形の改変が大きく自然環境への影響が大きい、6つ目は、バイパス整備のため、現道沿いで白石市が実施中の（仮称）白石中央スマートインター周辺整備との直接接続がしない、です。

33ページをご覧ください。ルート帯案についての評価項目の設定です。

設定した5つの政策目標を達成するために求められる機能について整理し、評価項目を表1のとおり設定をしています。また、配慮すべき事項は表2の通り、道路整備による影響等を考慮して4つ設定しています。

34ページをご覧ください。2つの対策案を比較した表です。

A案、B案それぞれについて、設定した評価項目に基づいて評価をしています。5つの政策目標とその他の配慮事項について、各案それぞれに評価を実施しています。

35ページをご覧ください。

第2回意見聴取の設問について、ルート帯案を検討する際に重視すべき項目について設問を設けたいと考えています。地域や道路交通の課題を解消するため、ルート帯案が地域のニーズを十分に踏まえたものになるよう項目を設定しています。

36ページをご覧ください。第2回意見聴取の対象者と方法についてです。

意見聴取の対象者、方法は第1回の意見聴取と同様に、はがきとWebでのアンケートとヒアリング調査を実施する予定です。

37ページをご覧ください。第2回意見聴取に向けた第1回意見聴取結果の分析です。

図1の通り、第1回意見聴取時のWebアンケートには、赤枠で示した「このアンケートは何で知りましたか？」の設問を追加しました。図2はアンケートを知ったきっかけの集計結果で、広報誌差し込み配布が約6割と最も回答割合が高い状況です。図3はアンケートを知ったきっかけを年代別に表したもので、どの年代においても広報誌差し込みの割合が最も高く、国、県、自治体のホームページやSNS等のWeb媒体による広報が次に高い結果となりました。以上のことから、郵送等配布のように情報の受け取り手にとって受動的な情報提供や、Web媒体による広報がアンケート周知に有効と考えられます。

38ページをご覧ください。回収率向上のための新たな取り組みです。

第1回意見聴取の地域住民を対象としたアンケートにおける世帯単位での回収率は、図1の通り14%にとどまっている状況です。第2回意見聴取時の世帯あたりの回収率を上げる取り組みとして、調査票配布時のタイミングでSNSでの周知に加え、地域住民の方々に広報誌や自治体の回覧版等によるアンケート回答の呼びかけを実施します。さらに、アンケート周知の取り組みとして、地域の産直施設などでオープンハウスを実施したいと考えています。また、アンケート周知の新たな取り組みとして、動画共有サイトでの広報等を実施し、若年層や女性

からの回収率を上げていきたいと考えています。その際はWebアンケートの結果を世帯単位での回収率に正確に反映するため、図2のようにWebアンケートに「ご同居されている方の中で回答はがきで回答された方はいますか？」の設問を設けています。

39ページをご覧ください。39ページ以降は実際の第2回意見聴取時のアンケート用紙の内容です。第2回意見聴取において配布するチラシや質問票のイメージを示しております。

以上で説明を終わります。ご審議よろしくお願いたします。

菊池委員長：ありがとうございました。ただいまの事務局の説明について、ご質問、ご意見をお願いします。葛西委員、お願いします。

葛西委員：3点質問があります。

まず、1つ目は40ページ右下に「2つの案を立案しました」とありますが、B案の図でバイパスの部分は2車線という案ですが、現道改良する部分の南側は4車線として改良するという事なので、誤解のないように示した方がいいと思います。現道を改良する部分も2車線になると誤解をされるとB案の方がA案に対して不利だと認識される可能性があると思いました。

2つ目は歩道があまり整備されていない区間と、B案の関係を確認したいと思っています。歩道があまり設置されていない区間が南側に、あったかと思えます。24枚目の資料だと思えますが。これとバイパス案B案であっても、現道を改良する部分との内容がどのようになっているかというのを知りたいと思います。もしB案であってもある程度現道対応部分が歩道未設置の区間と重複していればある程度歩行環境の改善に繋がると思えます。

3つ目は単路についてです。現道改良であっても、例えば右折レーンを適切に配置するなどの、追突事故を防ぐための取り組みをちゃんと考慮されるのでしょうか。

田中事務所長：1つ目の40ページのB案に対するご意見ですが、現道改良の部分が2車か4車かわかりづらい表現になっているので表現の工夫を検討します。

2つ目の歩道の関係についてですが、確かに南側に歩道未整備のところがあり、その区間は、A案の現道拡幅案では4車拡幅に合わせて歩道を両側設置する計画になっています。B案のバイパス案では、起点側は現道拡幅がされています。24ページの図3をご覧ください。現道の南側が片側歩道となっています。現道拡幅区間は両側歩道、バイパスに移行する区間から歩道が接続されない形になりますが、残る区間は多くはないので既存の歩道と繋げるなどの検討をしたいと考えています。

3つ目は、右折交差点等で右折レーン等の確保ということですが、現道拡幅案は現道に信号交差点が数ヶ所あるので、交差点箇所については右折レーンを確保するように検討していきます。

菊池委員長：吉田委員お願いします。

吉田委員：A案、B案を評価するとき、B/Cは算定して1つ評価の重要な指標になるということでもよろしいでしょうか。もしB/Cが重要になるというのであれば、通常的时间短縮を中心とする便益の計測だと今の交通量、混雑度から見てなかなか便益が出にくいと感じました。

一方で地元の方の問題意識は、東北道が通行止めになった際の大渋滞や緊急搬送に関わる課題なので、そのあたりを評価するにしても、10年間の通行止めの回数から考えると1年間に12回、13回の頻度だとなかなか便益としては加味し難いと思います。そうすると、今回のこのアンケートの中で便益の計測に関わるようなことをもう少し考えた方がいいのかどうかということも確認してほしいと思います。

田中事務所長：34ページをご覧ください。今回はルート帯として示しており、表の一番下の経済性というところで概算事業費について幅値で示しています。幅値で示している理由として、ルート帯を決めてからそのあと具体的なルートの決定になるので、まず事業費の振れ幅が大きいということがあります。このルート帯を示す段階ではB/Cの評価は評価対象にはしていないということです。

しかし、委員からご指摘の通りこの区間は東北道通行止めの際に渋滞がかなり発生している状況であるので、現在、便益は3便益が基本ではありますが、なかなか貨幣換算できないご意見があると思います。今回のアンケートでも自由意見に様々な意見が出ているので、A案、B案の比較にしっかり反映していきたいと考えています。

菊池委員長：小野澤委員お願いします。

小野澤委員：第2回の意見聴取の聴取方法について、2点伺います。

37ページ、38ページに、1回目の意見聴取の結果を踏まえて回答数を増やす試みを検討しているということで、非常に重要だと思うので、次の案件も含めてこれから工夫しながら進めていく必要があると思いました。

高齢で、男性という回答者の偏りをどのように住民全体に広げていくかということで、37ページのデータを踏まえて38ページのような新たな取り組みをするということで、まず考えているということが1つ重要だと思いました。そのなかで、若年層、50代ですら国勢調査のデータに比べると少ないということで、どうすれば50代以下の、特に20代30代の回答者からご意見を聴取できるかが問題だと思います。特にルート帯を選ぶという将来性のある判断を若年層から聴取できるかが問題なので、例えば、事業者アンケート等を協力していただいた企業の従業員の方や、10代の意見を聴取するのであれば高校など、場合によってはそのようなところで、調査のアナウンスをして該当の方に回答してもらうなどの、

自宅以外の社会活動している場面で回答を促すような可能性はないでしょうか。

2つ目は、Webアンケートの回答率を上げていくことが今後、なお、求められると思います。38ページに追加情報として、「同居している人で回答した方がいますか？」という例が示されていますが、これは重要な質問だと思うので入れていただきたいところです。ただ、先ほど提案したように自宅以外で答える形で拡げていくと、同居してる人が答えたかどうかはわからない方も多く出てくると思うので、「わからない」という選択肢を準備したほうがいいというのがまずピンポイントの意見です。そこから、Webの方の調査項目全体について、回答できない項目があった場合、どのような形でWebアンケートで回答するようになっているのか、答えを書かなくもスキップできるような設計になっているのか、回答を強要すると回答したくなくなってしまうという問題があるので確認したいと思いました。

田中事務所長：若い世代の回収率を上げる算段ということで、1回目のアンケートを分析したところ、10代から20代についてはWebやSNSから回答した割合が高いという結果が得られたので、その底上げをしたいと考えています。先ほど委員からご意見いただいた、事業者アンケートの際の従業員の方へのアナウンスや高校生へのアンケート取り組みなど検討したいと思います。

また、Webアンケートで「同居される方でWeb回答した方はいますか？」の設問に対して回答を「いる」、「いない」の2択にしています。1回目でも実は無回答の数が非常に多く、どう解消するかというところは悩んでいるところでした。「わからない」と回答すると、重複するところの集計がシステム上難しいと聞いていたので、再度確認し、別途またご相談したいと思います。

小野澤委員：他の質問も含めて、回答できない質問についてはスキップできるような設計にはなっているということでしょうか。

田中事務所長：回答はスキップできないようになっていました。

小野澤委員：1問でも答えにくい質問があった場合、スキップできないと全問回答しない形になってしまうと思います。回答者心理を考えると、答えにくい質問に対してスキップしたりわからないという選択肢があることで、調査1件の全部のデータは入れられないけど、回答率は、上がる可能性があります。スキップできないとそこで回答を止めてしまうという状況を誘発している可能性があるということが、「わからない」を設けないデメリットなので、分析上必要だということは私も重々承知していますが、もしかしたらそれが回答しにくい原因になっている可能性もあると思います。今後検討していただきたいと思います。

田中事務所長：今ご指摘いただいた点について検討したいと思います。

菊池委員長：今の件について、選択肢に「わからない」が入っていないとアンケート会社の方がもう認可してくれないというところもあり、それは回答率が確保できませんよ、ということだと思います。この設問だけわからないけど、その他で重要な意見を記載してくれる方もいますので、集計上の工夫が必要になってくるとは思いますが、ぜひご検討いただきたいと思います。

私から1点、住民の方に配布する資料では表現されていないですが、34ページの白石中央スマートインターと直接接続する、しないで、するが赤色でしないが青色になっています。そこについて、必ずしも直接接続することがいいとは限らないと思うので、資料の赤と青の表記が気になりました。

宮原委員、お願いします。

宮原委員：29ページの対策案のコントロールポイントの考え方と地域に配慮すべき事項で自然環境の項目を入れていますが、災害履歴といいますが、福島県沖地震のときに新幹線車両が脱線してストップしたのが29ページの図の工業団地①と④の辺りにある短いトンネルを出たところだったと思います。その時にこの高速道路も大きな段差ができて通行止めになる等、道路上の被害もありました。国道4号がどのような状況になっていたかわかりませんが、振動で地盤が影響を受けたエリアであるということも踏まえた上で、ルート取りも含めて工事をする際の影響について踏まえていただきたいと思いました。

田中事務所長：一昨年の3月末に起きた福島県沖地震ですね、確かに新幹線の方は、橋脚にヒビが入ったり、電柱が傾いたりといったようなことで通行止めとなりましたが、最終的に国道4号は当時の地震では特に被害を受けず、通行止めはしていません。道路の被害よりも家屋等建物被害が大きかったと市町村から伺っておりました。この今回ルート帯として2案示していますが、いずれの案も地盤はよくない地域なので、概算事業費を積み上げるにあたってもある程度軟弱地盤対策の費用は見込んだ形で検討を進めています。

菊池委員長：ありがとうございました。全体を通して各委員からいくつかのご意見が出ましたが、否定的な意見ではありませんので、概ね妥当との結論としたいと思います。意見聴取上の表現に誤解がないようにということ、それから調査方法に関して、いくつかご意見あったので、その点も今後検討して進めていただきたいと思います。

・国道4号 大崎市古川荒谷～栗原市高清水豊田

菊池委員長：続きまして国道4号大崎市古川荒谷～栗原市高清水豊田について、事務局より資料の説明をしてもらい、その後質疑応答を行うという流れで進めたいと思います。それでは資料の説明よろしくをお願いします。

田中事務所長：国道4号大崎市古川荒谷～栗原市高清水豊田についてご説明します。

資料3の1ページをお願いします。評価対象区間についてです。

図2に赤色で旗上げた箇所約5kmが対象区間です。対象区間は東北道と並行した2車線区間で、防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラムにおいて、災害に強い国土幹線道路ネットワーク機能強化対策調査会に位置付けされています。

2ページをご覧ください。前回の第1回東北小委員会の審議内容です。

第1回では、資料上段の議事に記載した①から⑦までご審議いただきました。前回審議における主な指摘事項は表1の7点です。

1つ目は「事業者のアンケート調査は実際の利用者を対象とすることが重要」というご意見で、対応として、現地にてトラック等の社名読取調査を行い、実際の対象区間利用事業者を対象にアンケートを実施しました。

2つ目は「アンケート調査は通行止めの影響を把握するため、東北道利用者への調査を検討すること」というご意見で、対応として、東北道の長者原サービスエリアに留置アンケートを設置し、東北道の利用者からの意見を聴取しました。

3つ目は「アンケート票はわかりやすい表現や視覚障がい者に配慮した色使いとすること」というご意見で、対応として、アンケート票の専門用語をわかりやすい表現に見直し、図表は、ガイドライン等を参照し、色覚障がい者に配慮した色使いや表現方法に見直しています。

4つ目は「通勤と通学は区別してデータ分析し、アンケートも区別して分析できるよう工夫すること」というご意見で、対応として、通勤、通学を区別してアンケートを実施しました。

5つ目は「高齢化が進む地域であるため、アンケートの主な利用目的に通院を追加してほしい」というご意見で、対応として、利用目的に通院を追加してアンケートを実施しました。

6つ目は「回答はがきは世帯別の回収率を確認できるよう工夫すること」というご意見で、対応として、回答はがきにナンバーを記載し、世帯別の回収率を確認できるようにしました。

7つ目は「Web回答はアンケートを知ったきっかけを分析できるようにすること」というご意見で、対応として、Webアンケートに「このアンケートを何で知りましたか？」という設問を追加しています。

3ページをご覧ください。計画段階評価の進め方についてです。

東北地方小委員会を3回、意見聴取を2回予定しており、今回の第2回東北地方小委員会は、資料中央の赤い枠内の5点、第1回意見聴取結果の確認、政策目標の設定などについて議論を

いただきたいと思います。

4ページをご覧ください。第1回地域の意見聴取の実施内容です。

意見聴取は、令和5年4月27日から7月31日にかけて、表1に示す方々を対象に実施しました。地域住民に対しては、地図の赤着色範囲を対象に全戸配布でアンケートを実施しています。道路利用者には、事務所のホームページ等でのWebアンケートに加え、市役所や道の駅等で留置アンケートを行いました。事業者に対しては、社名読取調査により抽出した企業に対してアンケートを実施しています。また表2に示す関係団体にはヒアリング調査も行っていきます。

5ページをご覧ください。意見聴取のアンケート回収状況です。

地域住民及び道路利用者へのアンケートの回収数は、表1の通り合計で10349票、このうち郵送または自治体の広報誌差し込み配布で行った郵送配布の回収率は約10%でした。郵送等配布での世帯回収率が10%にとどまったことから、回収率の増加に向けた取り組みを次回の意見聴取時に実施したいと考えています。詳細については後程ご説明します。事業者へのアンケート調査は127社からの回答があり、このうち郵送配布における回収率は約39%でした。

6ページをご覧ください。配布したはがき及び調査票の説明です。

資料左下に郵送したはがきの表面を記載しています。今回の意見聴取では回収した世帯数が把握できるよう調査票に世帯ごとに異なるナンバリングを行い、利用目的には通勤、通学、通院を選択できるようにし、各世帯に2枚ずつ配布しました。資料の中央にはがきの裏面を記載していますが、性別は記入方式として任意での回答としています。資料右側に調査票の表面を記載しています。位置図の道路の色などを色覚障がい者に配慮した色使いや表現に修正した上でアンケートを実施しています。

7ページをご覧ください。配布した資料の説明です。

資料は調査票の裏面を記載しており、第1回の小委員会でご審議いただいた対象区間が抱える課題を記載しています。表現をわかりやすく見直すとともに、グラフの色などを色覚障がい者に配慮した色使いに修正した上でアンケートを実施しました。

8ページをご覧ください。アンケート調査の手法と周知方法です。

アンケート調査は郵送等の配布、留置、Webと様々な手法で実施しました。アンケート調査の周知については、図2から図5に示すように自治体の広報誌や新聞広告、SNSや関係機関のホームページを活用しています。

9ページをご覧ください。ヒアリング調査の概要です。

表2の関係4自治体、表3の関係30団体、合わせて34団体に対してヒアリング調査を実施しています。

10ページをご覧ください。ここからは住民アンケートの回答結果についてです。

まず回答者の地域区分の集計結果です。図1は回答者の居住地を集計しており、対象地域からの回答が約9割を占めています。また回答割合はいずれの回答方法においても大崎市から

の回答が最も高い結果となりました。

11ページをご覧ください。回答者属性の集計結果です。

図2は回答者の年齢構成を表しており、年齢別の回答率は60代以上が約5割を占める状態でした。図3は回答者の職業構成を表しており、約6割が就業者という結果となりました。図3の調査対象地域の統計データと比較すると概ね整合する結果となっています。

12ページをご覧ください。回答者の道路利用状況の集計結果です。

図1は対象区間の利用頻度を集計したもので、週1回以上の利用が約4割を占めている状況です。図2は自治体別の利用頻度を集計したもので、大崎市が約4割、栗原市が約6割を占めている状況です。図3は対象区間の利用目的を集計したもので、仕事等の日常的利用が約5割を占めている状況です。図4は対象区間の移動手段を集計したもので、自動車が約9割を占めている状況です。図5は利用目的別の利用頻度を集計したもので、仕事、通勤、通学での利用頻度が高い結果となっています。

13ページをご覧ください。対象区間の課題についての集計結果です。

資料左上にAからEまで5つ示しています。対象区間の課題について聞いた結果を図1に示しており、「A. 冬期や東北道通行止め発生時には、混雑により通過に時間がかかる」は約9割、「C. 片側に歩道がない区間があり、通行に不安がある」と「E. 片側1車線のために、救急搬送の支障になっている」は約8割が課題だと感じている結果となりました。また図2の通り、「A. 冬期や東北道通行止め発生時には、混雑により通過に時間がかかる」、「C. 片側に歩道がない区間があり、通行に不安がある」、「E. 片側1車線のために、救急搬送の支障になっている」は利用頻度にかかわらず課題と認識する人の割合が高いという結果が見られました。

14ページをご覧ください。対象区間の課題に対する自由意見を整理しています。

設定した地域課題においては特に事故に係る意見が最も多く約5割を占めており、「通勤・通学時など時間帯によっては大型トラック等の運送関連車両が多く、混雑して危険と感ずることが多い」などの意見をいただきました。次に意見の多かった道路の信頼性については「東北道が通行止めになった際は大渋滞となり、移動時間が通常の何倍にもなってしまう」などの意見、歩行環境については「歩道の幅員が狭く、車とぶつかりそうになり怖い」などの意見、産業・物流については「混雑により決まった時間内に貨物を輸送できない」などの意見、救急医療については「冬期の東北道通行止め時に、対象区間の混雑により救急車が通れないことがあった」などの意見をいただいています。

15ページをご覧ください。対象区間におけるご意見、ご要望について自由に記述する欄にいただいた意見を整理しています。

自由意見の内訳は図1の通りで、提示した地域課題の意見の他、整備への要望に関する意見が約4割を占めている状況で、地域課題についての意見は前ページの意見と同じ傾向でした。整備への要望は、「起点側は朝夕混雑し、東北道通行止め時は異常な渋滞でトラックなどの通過が本当に大変。早く片側2車線化工事をお願いします」などの意見、その他については

「大型車の増加による騒音振動がひどく、周辺の環境に配慮した道路整備を望む」など、意見をいただいています。

16ページをご覧ください。事業者アンケートの回答結果です。

回答企業の所在地、業種、利用状況の集計結果です。図1は回答企業の所在地を集計しており、アンケート調査対象地域からの回答は約7割を占めている状況です。図2は該当企業の業種を集計しており、製造業、運輸業からの回答が約6割を占めている状況です。図3は対象区間の利用頻度を集計しており、週1回以上の利用が約7割を占めている状況です。図4は対象区間の利用目的を集計しており、運送・運搬での利用が約4割を占めている状況です。図5は利用目的別の利用頻度を集計したもので、週1回以上の運送・運搬で利用割合が約9割と高い結果となりました。

17ページをご覧ください。対象区間の課題についての集計結果です。

住民アンケートと同様に資料左にAからEで示しています。対象区間の課題について結果を図1に示しており、「A. 冬期や東北道通行止め発生時には、混雑により通過に時間がかかる」は約4割、「E. 片側1車線のために、救急搬送の支障になっている」は約8割が課題だと感じている結果となりました。また図の2の通り、「A. 冬期や東北道通行止め発生時には、混雑により通過に時間がかかる」、「E. 片側1車線のために、救急搬送の支障になっている」は、利用頻度に関わらず課題と認識する人の割合が高いという結果が得られました。

18ページをご覧ください。対象区間の課題に対する自由意見を整理しています。設定した地域課題においては、こちらも同様事故に対する意見が最も多く約6割を占めており、「道路幅員が狭く運転に気を使う」など意見をいただいています。次に意見の多かった道路の信頼性については「東北道通行止め時に国道4号が渋滞し、車が動けなくなる」などの意見、歩行関係については「片側1車線の道路であり、歩道がないのはかなり危険」などの意見、産業・物流については「自動車関連の工場が大衡村から北上市にかけて多く立地するようになり、物流量が増えたように思う」などの意見をいただいています。

19ページをご覧ください。対象区間におけるご意見、ご要望について自由に記述する欄にいただいた意見を整理しています。

自由意見の内訳は図1の通り、提示した地域課題の意見の他、整備への要望に関する意見が約4割を占めている状況で、地域課題については前ページの意見と同じ傾向でした。整備への要望として「大崎地域の商工業の発展のため早期の国道4号拡幅が必要」などの意見、その他については「主要な国道が片側1車線なのは無理な追い越しや煽り運転を誘発するので改善をお願いしたい」などの意見をいただいています。

20ページをご覧ください。関係団体のヒアリング調査の結果です。

道路の信頼性については「東北道通行止め時の混雑により接続する道路への影響や通学に支障が出た」などの意見がありました。事故については「片側1車線に絞られる箇所の危険性や、重大事故への懸念」に対する意見がありました。歩行環境については「路肩を歩行している歩行者もいて危険」などの意見がありました。産業・物流については「到着の遅れにより

市場価値が落ちる可能性があるため、定時性が重要」などの意見がありました。救急医療については「路肩が狭く追い越しが難しい」などの意見がありました。

21ページをご覧ください。これまでご説明した意見聴取結果の取りまとめです。道路の信頼性、事故、歩行環境、産業・物流、救急医療、それぞれについていただいた意見をまとめています。

21ページをご覧ください。ここからは今回の意見聴取の結果を踏まえ、改めて課題を再整理しています。

まず道路の信頼性の再整理です。図1の通り、大崎市古川地域の年間平均降雪量は県内の国道4号沿線地域の平均と比べると約2倍となっており、図2に示す通り、並行する東北道古川インターから築館インター間では、冬期における通行止め発生回数が県内最多となっている状況です。図3は対象区間の旅行速度構成比を示しており、東北道通行止めの際は国道4号に交通が集中し、対象区間の下り線においては約8割が時速20km未満に速度が低下している状況です。

図4は、対象区間及び前後区間における東北道通行止め時の速度の経過を表したのですが、ここで資料の修正があります。図4の下段にモザイク図を示しています。青い吹き出しと矢印で対象区間の速度低下が対処区間外まで影響している旨の記載があります。対象区間の起点側部分の4車線から2車線に車線が絞られる箇所はいわゆるボトルネックとなっており、対象区間が混雑し始めることで対象区間南側の4車線区間まで速度低下が発生している状況になっています。さらに対象区間北側の2車線区間においては、東北道通行止めの影響に加え、夕方の帰宅ラッシュ時の影響など、交通の集中によって速度が低下している状況となっています。吹き出しと矢印は誤解を招く記載でしたので、削除する方針といたします。

資料の説明に戻ります。図5は、対象区間の起点部の4車線から2車線となる箇所での旅行速度を表したもので、冬期においては速度が4割低下している状況となっています。

23ページをご覧ください。事故の再整理です。

図1の対象区間では、死傷事故率が高い交差点や県内直轄国道平均と比べると、死傷事故率が約5倍となる単路区間が存在します。図2は死傷事故の類型別の発生割合で、交通混雑時の前方不注意による追突事故が全体の7割を占め、冬期は重大事故となる危険性の高い正面衝突事故が全体の約3割を占め、通常期の約9倍と発生割合が増加しています。交通安全面では、幹線道路として安全に通行できる機能の確保が課題となっています。

24ページをご覧ください。歩行環境の再整理です。

図1は対象区間周辺地区から中学校への通学移動ルートを示しています。対象区間の一部は中学校の自転車、徒歩の通学移動ルートとなっており、歩道は下り線に一連で整備されているという状況ですが、片側に歩道がない箇所が存在します。そのような箇所では横断中の歩行者事故が発生している状況です。また写真1のように歩道未整備区間にバス停が存在する箇所もあり、歩行者が安心して通行できる歩行空間の確保が課題となっています。

25ページをご覧ください。産業・物流の再整理です。

図1の通り、対象地域の農業産出額は大崎市で宮城県平均の約5倍、栗原市では約4倍となっています。図2に示す通り宮城県はパプリカの出荷量が全国1位であり、宮城県産のうち約7割が栗原市から出荷されている状況です。図3はパプリカ生産企業の輸送ルートを示しており、対象区間及び長者原スマートインターチェンジを毎日利用している状況です。図4は対象地域の肉用牛出荷量を示しており、対象地域が宮城県産の約3割を占めている状況です。図5は肉用牛を輸送している物流会社の輸送ルートを示しており、対象区間を利用しながら肉用牛を家畜市場へ輸送している状況です。対象区間が混雑すると商品品質の劣化やドライバーの拘束時間増加に繋がるため、安定した物流環境の確保が課題となっています。

26ページをご覧ください。産業・物流の再整理です。

宮城県では自動車関連産業の集積を目指しており、図2の通り、対象区間を含む国道4号周辺にも自動車関連の製造企業が立地しています。対象地域の電子部品・デバイス・電子回路製造業の出荷額は図3の通り近年増加傾向にあります。図4は自動車部品製造メーカーの輸送ルートを示したもので、対象区間を毎日利用している状況です。対象区間の混雑により定期便に遅れが生じ、工場稼働に影響が出るため、安定した物流環境の確保が課題となっています。

27ページをご覧ください。救急医療の再整理です。

図1は対象区間を通過する救急搬送の状況を示したもので、対象区間沿線地区や栗原市からの救急搬送に利用されている状況です。図2は対象区間を利用する救急搬送件数の推移を示したもので、年間で平均すると約200件の搬送実績がある状況です。図3をご覧ください。対象区間の交通量は県内国道4号の2車線区間で最も多い状況であることから、図5のように緊急車が走行しづらく、搬送時間がかかっている状況です。救急搬送ルートとして安定性と速達性の確保が課題となっています。

28ページをご覧ください。意見聴取を踏まえた課題の再整理です。

道路の信頼性、事故、歩行環境、産業・物流、救急医療の5つの地域課題について、第1回小委員会でご審議をいただいた内容に赤字で今回の意見聴取の結果を反映しています。

29ページをご覧ください。政策目標の設定です。

政策目標は、道路の信頼性、事故、歩行環境、産業・物流、救急医療それぞれについて、道路交通・地域の課題、地域の将来像、住民事業者等への意見聴取の結果を踏まえて、資料の下段に5つ整理しています。この5つを政策目標と設定したいと考えています。

30ページをご覧ください。ルート対案の検討についてです。

コントロールポイントの考え方について、神社・仏閣・盆地に加え、資料の下段に記載している施設をコントロールポイントとして設定をしています。

31ページをお願いします。地域に配慮すべき自然環境についてです。

既往文献から確認した重要物や鳥獣保護区について記載をしています。周辺には重要な動植物の生息・生育の可能性があります。影響に配慮する必要があります。

32ページをご覧ください。地域に配慮すべき事項として、世界農業遺産の大崎耕土についてです。

大崎耕土は江合川と鳴瀬川の2つの河川流域に広がる土地を拓き、広域の水田農業地帯として発展してきた地域として、平成29年に世界農業遺産に登録されており、図1の通り、大崎市は大崎耕土の認定範囲内に位置している状況です。図3の通り、対象区間周辺には大崎耕土を形成する水田や居久根が位置しており、影響を排除する必要があります。

33ページをご覧ください。地域に配慮すべき事項として、観光拠点の化女沼についてです。

対象区間の西側に位置する化女沼は、マガンや白鳥といった渡り鳥の重要な生息地としてラムサール条約湿地に登録されている地域です。図2の通り、化女沼周辺には化女沼古代の里などの施設が立地しています。図3はそれら周辺施設の入込客数を示しており、近年増加傾向にあります。大崎市では観光振興として化女沼等の地域資源を生かしたツーリズムを推進中であり、宮城県では広域公園整備の計画も存在していることから、地域の計画に配慮する必要があります。

34ページをご覧ください。ルート対案についてです。

整理したコントロールポイントや自然環境に配慮しながら、政策目標に対応するルート帯案を検討しました。まず、A案の現道改良案は現道拡幅する案で、地図に赤丸で示したルートです。現道拡幅とすることで現道機能強化を図り、課題を解消するルートになっています。ポイントを左下に6つ記載しています。1つ目は「必要車線数の確保により交通容量の拡大を図る」、2つ目は「交通容量の拡大により交通混雑に起因する事故の発生を抑制し、走行時の安全性を確保する」、3つ目は「歩道整備により、安全・安心な歩行環境を確保する」、4つ目は「現道拡幅のため、沿道生活環境の影響が大きい」5つ目は「現道拡幅のため、地形改変が小さく、自然環境及び世界農業遺産の水田等への影響を極力回避する」、6つ目は「観光拠点及び長者原スマートインターチェンジへのアクセス強化のために整備中の市道へ直接接続する」です。

35ページをご覧ください。B案のバイパス案です。

B案のバイパス案はバイパスを新たに整備する案で、資料右側の地図に青丸で示したルートです。既存の現道を活用しながらバイパス整備により課題解消を図るルートです。ポイントを左下に6つ記載しています。1つ目は「バイパス整備により、交通容量の拡大を図る」、2つ目は「交通容量の拡大により、交通混雑に起因する事故の発生を抑制し、走行時の安全性を確保する」、3つ目は「バイパス整備による現道の交通量減少により、安全・安心な歩行環境を確保する」、4つ目は「バイパス整備のため、沿道生活環境への影響が小さい」、5つ目は「バイパス区間が主なため、地形の改変が大きく、自然環境及び世界農業遺産の水田等への影響が大きい」、6つ目は「観光拠点及び長者原スマートインターへのアクセス強化のために整備中の市道に直接接続しない」です。

36ページをご覧ください。ルート帯についての評価項目の設定です。

設定した5つの政策目標を達成するために求められる機能について整理しました。評価項目は表1の一番右側の通り設定をしています。また、配慮すべき事項は、表2の通り道路整備による影響などを考慮し4つ設定しています。

37ページをご覧ください。A案、B案の2つの対策案を比較しています。

それぞれの案について、設定した評価項目に基づいて評価をしています。5つの政策目標とその他の配慮事項について、各案それぞれに評価を実施しています。

38ページをご覧ください。ここからは今後実施する第2回意見聴取の内容についてです。

まず第2回意見聴取の設問について、ルート帯案を検討する際に重視すべき項目について設問を設けたいと考えています。地域、或いは道路交通の課題を解消するため、ルート帯案が地域のニーズを十分に踏まえたものとなるように項目を設定しています。

39ページをお願いします。第2回意見聴取の対象者と方法についてです。

意見聴取の対象者は1回目の意見聴取と同様に、方法も第1回と同様にはがきとWebでのアンケート、ヒアリング調査を実施する予定です。

40ページをご覧ください。第2回意見聴取に向けた第1回意見聴取結果の分析です。

図1の通り、第1回意見聴取時のWebアンケートに「このアンケートを何で知りましたか？」の設問を追加しています。図2はアンケートを知ったきっかけの集計結果で、郵送等配布が約7割と最も回答割合が高い状況です。図3はアンケートを知ったきっかけを年代別に表したもので、どの年代においても郵送等配布の割合が高く、国、県、自治体のホームページやSNS等のWeb媒体による広報が次に高い結果となりました。以上のことから、郵送等配布のように情報の受取手にとって受動的な情報提供やWeb媒体による広報がアンケート周知に有効と考えます。

41ページをご覧ください。回収率の向上のための新たな取り組みです。

第1回意見聴取時の地域住民を対象したアンケートにおける世帯単位での回収率は、図1の通りで約10%にとどまっている状況です。地域別の回収率として栗原市からの回答割合が低い状況ですが、アンケートの結果としては利用頻度が高い地域であるので、アンケートの周知を徹底し回収率を増やしたいと考えています。第2回意見聴取の世帯あたりの回収率を上げる取り組みとして、調査票配布のタイミングでSNSでの周知に加え、地域住民の方に広報車や自治会の回覧等によりアンケート回答の呼びかけを実施し、道の駅等でオープンハウスを実施したいと考えています。また、アンケート時の新たな取り組みとして動画共有サイトでの広報等を実施し、若年層、女性からの回収率を上げていきたいと考えています。その際のWebアンケートの結果については、世帯単位の回収率を正確に反映するためWebアンケートに「ご同居されている方の中で、回答はがきで回答された方はいますか」などの設問を設けています。

42ページをご覧ください。ここからは実際の第2回意見聴取時のアンケート用紙の内容です。第2回意見聴取で配布するチラシや質問票のイメージを示しています。以上で説明を終わります。ご審議よろしくをお願いします。

菊池委員長：ありがとうございました。ただいまの事務局のご説明について、ご質問、ご意見をお願いします。小野澤委員をお願いします。

小野澤委員：アンケートの実施についてお話したいと思います。1つ目の議題でお話したような工夫については同様にご検討いただきたいと思います。

10ページの第1回聴取の栗原市居住者の方の構成比率が国勢調査の結果等と比べると非常に少ないということで、栗原市も回収率を上げると示していただいたのでぜひお願いしたいと思います。やはり第1回の会議資料で、出発地と終着地のデータを見ると通過交通の中では最も大崎市と栗原市の間を移動する交通量が多く伸びているという指摘なので、やはり栗原の方のご意見を聴取する必要性が高いと思いました。

ただ、全域の人が使っているわけではないということなのかもしれませんし、他の情報等も分析して、どうすれば回答が増えるのか検討していただきたいと思います。

栗原市の回答が少ないという結果と対応は先ほどご説明いただきましたが、なぜあまり栗原市の方に回答いただけなかったのか、原因や背景についてわかっていることがあれば教えて下さい。

田中事務所長：栗原市の回収率が約5%で、大崎市、登米市より回収率が低いことが全体を下げているということがわかっています。今回の対象区間では栗原市が終点側の一部ということもあり、そこに1つ要因があると考えていますが、ただ一番最寄りの高清水地区の回収率で見ますと約17%ということで非常に回収率が高くなっています。その地域を離れると約6%となっているので、底上げということで、今回全戸配布に加えて回覧版等を使いながら回収数を確実にアップできるように取り組みたいと思います。また最寄りの道の駅、或いは市役所を活用しながらオープンハウスも今後検討していくので、多様な取り組みをしながら回収率のアップに繋げていきたいと考えています。

小野澤委員：道路が改善するかもしれない該当地域は全市町村のなかのある地点の話なので、町や市全域に配っても回収率の高さ・低さの差が出るのは、大きく見ればどの案件においても同じようなものだと思います。今回の栗原市の場合は非常に極端な結果なので、今後の調査も含めてあるのでさらなる分析を求めたいと思います。

菊池委員長：宮原委員お願いします。

宮原委員：私もアンケートの回収率の低さに驚いています。これから回収率を上げていくことが大きな課題になっていることがわかりました。アイデアとしては、道の駅等に留置をしたり、今度オープンハウスで実際に見えている方たちに呼びかけて記入していただいたりする際に、イベントのようにして、回答した方に例えば道の駅でソフトクリームがもらえとか、家族連れで来たときにおまけがあるようなものもやってみてはいかがでしょうか。

また、若い人はほとんどスマホで生活をしているので、アンケートの本体にQRコードがあって、記入したい人は記入、スマホで答えたい人はQRコードで答えてもらう、オープン

ハウスにも掲示板にQRコードを大きく掲示したものを置いて簡単にスマホをかざしてアンケートに入ってもらえるような工夫も必要になると思いました。

田中事務所長：1つ目のオープンハウスの活用の際、イベントのようにして回答者へ割引券やお土産のようなものを用意するというのは非常に有益だと思いました。こちらについては地元関係自治体と調整しながら取り組んでいきたいと思います。

2つ目のQRコードについて45ページをご覧ください。1回目のアンケート用紙と同様に左側中段より上、ご当地キャラクターの隣にQRコードが入るようになっています。道の駅等で掲示するポスターにもQRコードを付して取り組むことにしています。

菊池委員長：井岡委員お願いします。

井岡委員：産業・物流の観点から1点、意見です。安定した物流環境の確保は喫緊の課題であるということをもっと強固なものにするために、エビデンス作成のご提案をさせていただきます。18ページのご意見や20ページのご意見、26ページ図3の対象地域出荷額推移から、自動車関連部品の生産量が年々増えているということがわかります。そこで、その生産量が日本全体の中でどれぐらいの割合を占めているのかを示すデータがあればよりエビデンスとして強固なものになるのではないかと思います。経済センサスを利用するなどして、生産量がどんどん伸びてきているというエビデンスがあると、この地域の物流確保の必要性がより強固なものになるのではないかと思いますという作表のご提案です。

田中事務所長：全国シェアについてはしっかり調査をしますが、大崎市単体で見ると全国で5位という状況になっているようです。今回このグラフで載せている全国のシェアはしっかり調査をしてエビデンスをより強固なものにしたいと思います。

菊池委員長：葛西委員お願いします。

葛西委員：案が2つA案とB案がある、あるところで、いくつか評価をしていると思いますが、特に、沿道環境、周辺の沿道への影響、工事の際にということで、工事を含めた沿道への影響に関していうとA案もB案もあまり差がない部分もあるのではないかと思います。B案であっても、南側の方が現道改良するという案になっているので、A案もB案も共有する部分は現道にそこそこ個人物があるようなイメージで捉えていましたが、どちらにしても沿道への影響はこの部分はあまり変わらないので、A案にしてもB案にしてもそれほど差がない印象を受けました。この辺りをどのように考えているか、教えてください。

田中事務所長：一般的には、現道拡幅案については現道を活用しながらの4車拡幅なので、工事の際は交通を切り換えながら、ということになります。バイパス案と比べると、沿道への影響は大きい傾向にあります。バイパス案については、起点側が一部現道を活用する区間となっているので、現道活用する部分は同じような影響ですが、バイパスの区間は直接沿道との関係は薄まるので沿道への影響はない一方、田んぼ区間を通過するので自然環境等への配慮が必要なるような状況です。

葛西委員：そのように理解はしているんですが、今の比較表の中で大まかに言うと確かに今書かれているように、A案は沿道生活環境には影響大きいし、B案は相対的には小さいということだと思うんですが、どちらの案も現道を改良する部分があるのである程度その差は薄まると理解していました。そうであれば少し限定的な比較をしてもいい気がした、という意見です。

菊池委員長：ありがとうございました。全体を通していくつかご意見出ましたが、次のアンケートの回収率を向上させるという点と、産業の影響についてももう少しエビデンスを持った形で資料ができるとより道路事業に対して様々な理由が持てるのではないかというご意見など、特段否定的な意見ではありませんので、本日のこの議題に関しては概ね妥当と結論したいと思います。

それでは以上で本日予定していた議事は終了いたしました。全体を通して何かありますか。

ないようでしたら本日の委員会資料の公開・非公開について確認します。本日の会議に提出された資料については、東北地方整備局のホームページに公開するという事でよろしいでしょうか。それでは本日の資料一式については「公開」とします。

議事録についても速やかに公表することとなっておりますが、事務局より何かありますか。

伊藤課長：議事概要については速やかに作成をし、委員長に確認していただいた上で公表させていただきたいと考えております。詳細な議事録については、後日、委員の皆様にもメール等で送付させていただき、それぞれご確認いただきたいと思います。

菊池委員長：議事録についてただいまの対応でよろしいでしょうか。それでは議事概要については私が責任を持って確認させていただきます。

以上で本日の議事終了いたします。議事進行を事務局へお返しいたします。

司会：菊池委員長、ありがとうございました。本日はご多忙中のところ、ご参会いただきまして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42回東北地方小委員会を閉会いたします。