

社会資本整備審議会道路分科会

第11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 大衡地区

1) 計画段階評価

○大滝委員長 早速ですが、これから議事に入りたいと思います。

国道4号大衡地区につきまして、今日は計画段階評価の1回目ということでご検討いただければと思います。よろしくお願いいたします。

進め方としましては、まず地域の概要から政策目標の設定までについて事務局から説明をいただき、一度、質疑応答を行った後に、地域からの意見の聴取方法、今後の手続の進め方という点につきまして説明いただいて、再度、質疑応答を行うという流れで進めていきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは説明をお願いします。

○事務局 お手元に資料1というのがございますので、これに従ってご説明したいと思います。

まず、「地域や道路交通の現状と課題」の1番から5番までと、「政策目標の設定」の6番についてご説明申し上げます。

1ページをご覧ください。大衡村の位置でございます。仙台市の中心から、約20kmから30kmの距離にあるところがございます。ちょうど黄色で囲ったところが村域でございます。人口は5,600人となっています。右上の写真のように村内には大きな2つの工業団地がありまして、自動車関連産業などの立地など、事業の拡大・拡充が活発な状況でございます。対象区間は、国道4号の大衡村の中の北側約5km、終点部が一部、大崎市にかかる、4車線計画のない2車線の区間でございます。2ページに参ります。

宮城県内の国道4号のこれまでの整備経緯をご説明します。図の一番下のところに都市計画決定の経緯を記しており、これを見ますと仙台都心部の6車線化、仙台の隣接市町村並びに沿線の主要都市の4車線化は、昭和50年代までに決定してきております。また、図の上のほうを四角で囲っておりますが、それぞれの計画の整備完了時期を示しております。仙台市隣接市町村につきましては平成23年2月までに、また大崎市の南のほうは平成25年3月に整備を完了しております。残る区間が所々ございますが、その中で交通混雑が顕在化しておりまして、さらに今後の著しい地域発展が見込まれる大衡地区について、今回、計画段階評価の対象区間として設定いたしました。3ページをお願いいたします。

現在の大衡地区の道路状況でございます。左から順番にご説明しますが、ちょうど2車線のところが前後の4車線区間に阻まれておりまして、当然ながら2車線区間は交通のボトルネックになっておりまして、交通混雑が下の写真のように発生している状況でございます。また、真ん中の図でございますが、ここは小学校などがあり通学路に指定されているのですが、一方では歩道がなかったり狭かったりということがございまして、さらに、右側の写真では、積雪時に歩道が雪に埋まってしまう、歩行空間として危険な状態にある

ということでございます。また、一番右、事故率でございますが、県平均事故率の4～6倍になっている場所もあるような危険な状況になっております。4ページに参ります。

次は地域間流動ということでございますが、左上のグラフを見ていただきますと、ちょうど25年ごろからトヨタ東日本自動車株式会社が本格的に活動を開始した頃でございますが、この頃から人口が増えてまいりまして、またさらに、左下のグラフにありますように、昼夜の人口比率について大衡村の所を赤くしておりますが、昼間どのぐらいの人が来ているかということを示した昼夜人口比率が非常に高い、業務型の地域であるということが言えるわけでございます。どんどん企業立地などが進んでおりますので、この傾向が強くなるのではないかとということも推察されるわけでございます。

右上のほうは、大衡村と近隣の通勤・通学の交流状況をお示ししておりますけれども、大衡村からは仙台、大崎、それぞれ同じような割合で通勤・通学の交流が行われているということがデータからわかります。それらの交通手段でございますけれども、右下のグラフをごらんいただきますと、上から2番目の大衡村のところは大半が自動車による移動となっているということでございます。5ページに参ります。

大衡村の国道4号を通る交通の特性を示しております。左下のグラフ、「トリップ長分布」とございませけれども、これを見ていただきますとわかりますように、比較的長いトリップが多くて、50kmを超えるトリップが7割を占めているという状況です。また、右の図でございますが、これはODを表しておりますけれども、大衡村を通過します広域的な交通がこの4号を通過しまして、約4割。大衡村を通過して仙台市と大崎市の間を動くもの、緑色の矢印でございますが、これは約5割。そして、大衡村を起終点にしております交通が約1割というような割合になっております。6ページに参ります。

宮城県では工業団地への産業立地が大変盛んになっておりまして、県内の工業団地の総面積が2,294ha ございますけれども、そのうちの約半分の面積がこの周辺地域、大衡村や大和町、富谷町、大崎市といったところに立地している。宮城県の産業政策の中心的な地域ということが言えるかと思えます。

右の図は拡大した図でございますが、国道4号が左側の赤い線、真ん中の青い線が東北自動車道。大衡インターチェンジというのがございますが、この周辺に大規模な工業団地が展開しておりまして、色を見ると状況がわかるのですが、残っている「分譲中」というのがピンク色でございます。これはかなり減ってきているということで、どんどん企業の立地が進んでいるということが言えますし、また、お聞きしているところでは、入っている企業も中身の充実、事業の拡大を図っているということで、大変元気のいい状況にあるということでございます。7ページに参ります。

交通混雑の状況を確認させていただきます。対象となる2車線区間は朝夕のピーク時には左右の写真のように、ピーク時に日常的に交通混雑が発生しておりまして、混雑度でいいますと、県内で事業をやっているところを除いて、東北管内では最も混雑度が高い区間となっています。下のグラフはそれぞれ上から時間別に再整理しているものですが、赤い

ところが特に旅行速度が0から20km/hに落ちている区間ということで、かなり広範囲にわたって混雑が発生しているという状況でございます。8ページに参ります。

交通事故は、左のグラフにありますように、8割が追突事故となっております。主に沿道の家屋や商店が集中する区間でございます。河原地区に出入りしようとして急停車する車両に追突するという形の事故が大きな割合を占めています。その結果、事故率が4～6倍となっているところが何カ所かあるということでございます。9ページに参ります。

東北自動車道との代替性についてのご説明になります。冬の間を中心に東北自動車道では交通事故や積雪による通行止めが発生しておりまして、この国道4号は迂回路としての役割がございます。そこに車が集中してまいります。この2車線区間がボトルネックとなりまして、ピーク時には、真ん中のグラフにございますけれども、時間帯によっては普段の3倍の通過時間がかかっているというのが分析でわかっております。

右下に沿道企業の声をお示ししております。これによりまして、工業団地の発着貨物の定時性が確保できないことによりまして、彼らはジャスト・イン・タイムの生産管理をしているわけでございますが、そういった生産スケジュールに影響するという問題が起きているということが色々な企業から出ております。10ページに参ります。

歩行空間のところを詳しく示しますが、大衡小学校の通学路に指定をされているにもかかわらず、写真が3つございますけれども、大変狭くなったり、あるいは歩道がなかったりというような状況がございまして、さらに、一番右の写真をごらんいただきますと、歩道が雪で埋もれてしまって使えなくなっているというようなことがございます。

歩道の整備状況ですが、地図の一番下のところに、幅員や設置状況をお示ししております。狭いところや途切れたところがあることがこれでおわかりかと思えます。11ページに参ります。

産業との関連についてですが、先ほど、雪や事故などによる東北道が通行止めの際に、対象の2車線区間がボトルネックになっているというお話をしました。それで交通障害がひどくなってジャスト・イン・タイムへの影響が出ているということで、地域からお声が出ているということをご報告いたしました。対象区間の沿線の、仙台北部中核工業団地という名称なのですが、これが第1期、第2期、広範囲に広がっているわけでございますが、そこに立地する自動車関連産業のサプライチェーンの調査をいたしました。それによりまして、岩手県や県内近隣の地域から密接なサプライチェーンを構成しておられまして、これが震災以降、立地あるいは内容の拡充が進み、東北の復興を牽引していただいております。そんな中で、道路輸送の代替性とかリダンダンシーに富んだ輸送路の確保を強く求められております。そのご意見を右下に記載させていただいております。

12ページに参ります。医療の側面からの話をさせていただきます。

大衡村、今までご紹介しましたように躍進著しいわけでございますが、医療について申しますと、大衡村内に病院がなく、また、現在、救急搬送が発生しますと、仙台方面への搬送が約9割となっております。大衡村内の工場に勤務する労働者、お聞きしているとこ

ろでは今後、大崎方面に居住地を求める傾向だとヒアリング等からわかっておりまして、近々、大崎市民病院がオープンすることになっております。こういったこととも相まって、今後は大崎の病院利用や救急搬送のニーズが、当該区間で高まっていくことをお聞きしております。消防の声としても、救急搬送には国道の整備が必要だという声をお聞きしております。13ページに参ります。

これまでご説明した内容を簡潔にまとめたものがこの表でございまして、特に道路交通と地域の課題についておさらいをさせていただきます。

交通に関しましては、2車線区間がボトルネックとなっており、交通混雑が発生している。事故に関しましては、著しく事故率が高い交通事故多発箇所が存在している。通学路の指定もあるということでございました。

代替性につきましては、東北道通行止めの際に著しい渋滞が発生し、東北道の代替性が求められているということでございます。

歩行空間という切り口では、通学路指定されているにもかかわらず、歩行者等に危険な歩行者空間であることがわかっております。

産業の活性化の切り口からは、当該区間が東北復興の阻害要因となるサプライチェーンのボトルネックとなっているということでございました。

医療の切り口からは、今後期待される大崎市民病院の利用等に対し、通院・救急搬送の速達性に劣っている。こういったお話をこれまでさせていただいたところでございます。

14ページに参りまして、地域ビジョンです。自治体が作成したものについて確認させていただきます。宮城県の震災復興計画、あるいは将来ビジョン、それから大衡村の総合計画の中から関連部分を抜粋しております。これによりますと、自動車産業を核とした産業政策の方向性、地域連携による地域医療、そして安全・安心な道路環境などがこの中で示されておりまして、これらの課題はこれまでご説明してまいりました私どもの分析と一致すると認識をしております。

15ページに参ります。政策目標の設定、まとめになりますが、以上のような整理をしてまいりまして、地域の将来像を見据えて、道路交通と地域の課題を解消するための政策目標の案を朱書きでお示ししております。読み上げますと、交通容量の確保と交通事故の減少、代替機能を強化し時間信頼性を確保、歩行空間の確保、産業の活性化、医療施設への速達性の向上。これを政策目標として設定しまして、今後、地域からのご意見を聴取しながら複数の道路整備方針の案を設定し、比較検討をしてまいりたいと考えております。

ご説明は以上でございまして。ご審議よろしく申し上げます。

○大滝委員長 どうもありがとうございました。検討の前半部につきまして、お手元の資料に基づきましてご説明いただきました。

ここまでの事務局の説明につきまして、ご質問やご意見をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○大泉委員 そもそも、この区間の4車線化が遅れた理由というのは、市街地を通過するために用地の買収とか移転とかがあるためと理解してよろしいのでしょうか。

○事務局 特にここが何か事業に支障があってということではなく、道路整備というのも予算が潤沢にあってすぐにできるということではないので、優先順位がより高いところがほかにあったという点。それから、宮城県さんの地域振興のベクトルがこちらに向かっているということもあります。

○渡辺委員 3点お伺いいたします。1点目は、上り下りの交通量の割合。2点目は、通学路として使われている生徒さんの数と伺いますか、割合です。多分、中学校が近くにありますが、ほとんど中学生の方はここを通らざるを得ないと思うのですけれども。3点目は、この区間で信号機があるのかないのか。この3つをお伺いしたいと思います。

○事務局 まず交通量でございますが、上り下りの割合ということなのですが、ほぼ上下線とも同じような割合。大体半々ぐらいとなっており、どちらかに偏っているというわけではございません。ほぼ半々の交通量の割合となっております。

生徒数ですが、大衡小学校が330人、大衡中学校が160人の生徒数になっておりまして、通学路として使っている人数は後ほど調べてお答えいたします。

あと、先ほど信号機の数ということでございましたけれども、8ページをごらんになっていただきたいのですが、信号機のマークをこの中に入れてございまして、今回該当する5km区間の中には、3カ所の信号機が設置されている状況になってございます。

○大滝委員長 2番目の質問については、後ほどおわかりになりましたら伝えてください。ほかにかがでしょうか。

○浜岡委員 2ページの図を見ますと、対象区間のみ現状2車線で前後が4車線区間であるということで、この区間を4車線化することの必要性は非常に高いのではないかと感じました。この区間での渋滞区間などなどを見ていくと、重要ではないかと思えます。

途中で、この道路の使い方というので、朝夕の通勤で使われるという場合と、お昼になるのではないかと思うのですが、ジャスト・イン・タイム輸送とかでトラックの方々が利用する。その2つの見方があるのではないかと思えます。

朝夕の交通渋滞に関しましては今回のご説明で非常によくわかったのですが、工場に向かう車にとっての時間信頼性というところの指標の説明がもう少しあるとよろしいのかなという気がしました。

つまり、非混雑時の旅行速度がどれぐらいあるのか。それがほかの区間に比べて低いの

か、ということを確認したいのと、時間信頼性という意味でいいますと、所用時間がどの程度ぶれるかという分散みたいなもので評価するという見方もあると思います。その辺の評価をされていれば、結果をご紹介いただきたいということです。よろしく申し上げます。

○事務局 ジャスト・イン・タイムの予想、基本的には行き先にもよりますが、東北自動車道と国道4号というのはセットになって行われているわけでごさいます、物によって、それをお使いになる方はその仕分けをされていると思うのです。

問題は、冬期のスリップ事故、それから雪そのものによる通行止めがあったとき、あるいは普段の交通事故で通行止めになったとき、車が4号に集中するのが問題でして、そのときの状況を9ページの真ん中のグラフですが、普段は事故とか雪とかを前提にせず生産計画をおつくりになっていると思うのですが、東北道が通行止めになって4号に車が流れてきますと、予定の3倍の時間かかってしまう。実時間でもグラフなどが出ていますけれども、これは平均的な数字ですからばらつきの分析はできてないのですが、生産上、致命的なことになるということが言われているというふうに理解をしております。

○浜岡委員 今ご説明なられましたように、突発事象というのでしょうか、高速道路の通行止め、もしくはある区間での交通事故などによる変化というのは確かにそうなのですが、そうではない、いわば通常の状態なのですが、例えば交差点で右折する車がいることで渋滞してしまって所要時間が長くなってしまったりとか、日常的と言っていいかわからないですが、朝夕ではなくて、普通ならば流れてしかるべきところが流れてない。先ほど信号の数について質問もありましたが、信号の数が増えると自然と遅れる時間が長くなりますよね。そういう面からの評価がもしあればご紹介いただきたいということでした。

○事務局 そこまでの分析はできていません。企業さんのほうではそういうことを見込みでの生産計画をおつくりになっていますので、通常時は、今の状況を踏まえての活動をされているようにお聞きしております。

○事務局 通常時、7ページをごらんいただきますと、青いところは40km/h以上出ているところもあって、正規に分析はできてはいないのですが、もちろんそれなりのスピードで走れている時間帯もごさいます。

ただ、朝夕、やはり日常的に渋滞が発生しているという点と、先ほどの、例えば交差点ですとか、右折をする車とかもかなりおさいます、実際、交通事故というのは、そういった信号なり、もう1つ特徴的なのが、8ページのところでいくと、交差点で290.6という事故率が出ています。その隣で、これは単路部となり交差点ではないのですが、206.8という事故率が出ています。

これはどういうことかということ、右側にある事故、平成19年5月の例ですが、4号の

本線から、信号がないところで右折しようとした車に追突して事故が発生しているといったことで、生活道路にもなっていますので、色々な車の出入りがあるという状況の道路になっています。さらに物流だとか通過交通など色々な交通が交じっているということで起こった事故という例もございますので、精緻な分析はないですけれども、状況としてはそういうふうにご理解いただければと思います。

○加賀谷委員 教えていただきたいことが1点ございます。対象区間の都市計画決定が変更になるのかですけれども、その時期について教えていただきたいということと、もう1点は、都市計画の変更なり決定なりのところで課題がもしあるとすれば、その課題についても教えていただければと思います。

○事務局 道路の都市計画決定はされていません。

○加賀谷委員 こちらについては、後ほど都市計画決定がされるというような理解でよろしいでしょうか。

○事務局 さようでございます。この計画段階評価が終わり次第、都市計画の手続に移行する形になります。

○大泉委員 ここを通過する一般乗用車と、それから貨物が多いとおっしゃっていましたが、大型貨物自動車のおおよその割合みたいなのを教えていただきたいということと、資料の5ページなのですが、国道4号の「交通特性」とありまして、これは平成17年の交通センサスの結果をもとに算出とありますが、17年以降に、例えばトヨタ自動車東日本に統合前のセントラル自動車とかできましたし、大衡インターも開通したし、そういった環境の変化みたいなものは反映されているのでしょうか。

○事務局 1つ目のご質問の大型車がどれぐらい入っているのかという数字ですが、平日の交通量が大体21,000台に対して大型車が5,000台程度入っており、23%程度が大型車の率ということになっております。

2つ目の、通過交通などを分析できるものは平成17年センサスしか今回、ご用意できなかったもので、直近の工場立地後の数字というものについては反映することが難しかったという状況です。

○浜岡委員 資料の14ページに「政策目標の設定」という項目がありまして、これは宮城県、大衡村など、それぞれの県、市において将来どのようにこの地域を考えているかというのをまとめられているものだと思うのですが、この国道4号の位置づけというのを考

えたときに、私がビジョンとして入れたいなと思いますのは、例えば宮城県内の市町村それぞれから、例えば主要なところまで何分で行けるようにするというような時間圏構想などがあるのではないかと思ったのですね。

もし宮城県の中でそういうものがあれば入れていただいて、例えば、この国道4号がまだ2車線にしかなくてないので、旅行速度が低くてそれが達成できないのだと。達成するためには必要だというようなシナリオになるかはわかりませんが、そのような見方もあるのではないかと思います。もしそういう時間圏構想など、宮城県のほうで設定されていたら教えていただけないでしょうか。今、調べていたのですが見つけれませんでした。

○事務局 わかりました。宮城県と確認をして進めてまいりたいと思います。

○渡辺委員 先ほどの質問に少し追加の部分と、意見を1つという形でお願いします。

大衡中学校の前のところというのは、歩行者用信号機というのはないのですか。例えば学童用に渡れるような信号機があるのかないのかというのを後でも結構ですので教えていただければということです。

○事務局 信号機の件でございますが、学童用がございまして、8ページには記載していない信号機が別途、押しボタン式のもので現地にあります。

○渡辺委員 ありがとうございます。もう1つ確認の質問ですけれども、仮にここが4車線になれば、しっかり歩道は確保されるという計画になっていくのでしょうか。

○事務局 それも含めて今後、設計をしていくこととなりますが、問題の1つと認識しておりますので、それを解消する形で進めたいと考えております。

○渡辺委員 ありがとうございます。最後に1つ、意見でございます。非常にここの重要性というのは私も認識しております。その上で、15ページの「政策目標の設定」の中で、例えば現状と課題を5項目で書いてございますが、その中の3番目「歩行空間の確保」は、先ほど安藤副局長のお話の中にもありましたように、しっかりと地域の安全・安心を確保するという観点から、「学童・児童の安全を確保する」。とすれば、この表記というのは3番目でなくて、例えば2番目とかに高めて、さらに書き方としては「安心・安全な歩行空間の確保」とか、そういう表記がふさわしいのではないかと、それが地域の皆様への安心にもつながるのではないかという意見を申し上げます。

○大滝委員長 ありがとうございます。できるだけ反映していただけるような形でお考えいただけますでしょうか。

○事務局 承知いたしました。

○大泉委員 今おっしゃっている生活の視点ということですが、これは資料の10ページの下のほうに色々な施設が書いてございますけれども、ここを何回も通ったことがあるので、余り商店があるというイメージではなかったのですが、この近辺にお住まいの方たちは日常の買い物はどこにどのように行っていらっしゃるのか、もしおわかりでしたら教えてください。

○事務局 ご指摘のとおり、商店は非常に少なく、どっちかという大崎方面や大和町、仙台方面に買い物に行かれる方が多いとお聞きしております。

大衡村は縦に10kmぐらいありますので、近いところということではないかと思えます。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

冒頭、安藤副局長からも3つの目標ということのお話があったかと思いますが、この区間、対象としては5kmですけれども、さきほど冒頭でもお話があったように、震災からの復興、地域の安全・安心の確保、それから産業の活性化という、どの面から見ても非常に重要なテーマだと思いますし、緊急性も高いのではないかと私も感じています。

それから、先ほどご説明いただいた11ページのところに、宮城県内外からトヨタ東日本にサプライヤーから入ってくるという図が出ていたのですが、なかなか自動車産業の場合、サプライヤーの数を短期間のうちに増やしていくことは難しいと思いますけれども、それでも多分ここ数年以上にわたって、このサプライヤーの数が減るということはありませんかと思えます。徐々にかもしれませんけれどもやはり増えていくということ想定すると、この5km区間のボトルネックをできるだけ早い時期に適切に解消することをおこなないと、産業の面はもちろんですし、地域の安全・安心という面から見ても色々な困難が益々大きくなっていくということも懸念されます。

そういう意味からも、このような形で計画段階評価に早急に取り組んでいただくことが必要かなと私自身も感じておりますし、先ほどの委員の皆様からのお話も、多分、そういう点も加味してお話があったのではないかと思います。

それでは、地域の状況の把握、政策目標の設定につきまして説明をいただき、多くのご意見をいただいたわけですが、ご意見については事務局で検討いただき反映する部分がありました。概ね妥当だと判断してよろしいのではないかと思います。よろしいですか。

それでは、続きまして地域からの意見聴取方法、それから今後の計画段階評価手続の進め方。そちらにつきまして事務局から説明をいただきたいと思えます。

では、よろしく願いいたします。

○事務局 お手元に資料2というA3の1枚物と、中にA4の用紙が入っていると思います。意見聴取の方法についてです。

まず、資料1の16ページをごらんいただきたいと思います。まず、意見聴取の対象でございます。意見聴取の対象は、当該区間の道路利用者ということで考えておきまして、下の表にございますように大衡村、大崎市の三北木地区、大崎市古川地区、そして大和町、全部で4万世帯ばかりでございますが、この全戸を対象としてアンケートする。それから、利用が想定される企業としまして県下の製造業。4号を使っているのではないかとということで抽出します。そのほか、物流業、観光施設、農協、教育機関、それから公共交通といったところ。全部合わせて231団体を抽出しようと考えております。

また、救急関係の機関として、消防機関2機関、それから医療機関、救急機関に対して、それぞれ郵送によるアンケートとヒアリングを実施することで考えております。

17ページをごらんください。意見聴取の項目としましては2段階での実施を考えており、今日の審議を踏まえ第1回として、道路交通と地域の課題についてお聞きしまして、この結果を次回以降の小委員会にお諮りいたします。その上で、比較ルート帯として複数案をお示しし、また意見を聴取していく段取りで考えています。それぞれの段階で、皆さんの回答者の属性に加えまして、自由意見もお聞きしていく予定でございます。

そして、そのアンケートの中身でございますが、先ほどの資料2のA3、それからA4の用紙をお配りして意見を聴取していく考えでございます。

資料2の右下①でございますが、こちらでは本調査の趣旨、それから調査対象箇所の提示、そして今後の手続の流れ、こういったものをお示しして、道路交通、それから地域の課題をお示した上で、左下に③としたページがございますが、こういった設問に従ってご回答をいただく考えでございます。これについて、A4の用紙をご用意していますが、このような葉書でご回答いただくか、あるいはウェブでの回答も準備してまいります。

また戻りまして、資料1の20ページになります。

今後の計画段階評価手続の進め方についてお示ししております。本日が一番左側の小委員会（第1回）でございますが、ここで道路交通や地域の現状と課題、政策目標の設定、そして意見聴取方法、今後の計画段階評価手続の進め方について、現在、ご審議をいただいております。今日の審議に基づきまして、ただいまご説明しました地域と道路の課題に関する意見聴取を実施し、その調査結果を基にしまして、500m幅のルート案を複数案作成して次回の小委員会にお諮りいたします。次回の小委員会にお諮りした結果に基づきまして再度、対策案について地域からの意見聴取を行いまして、その後の委員会で対応方針をお示ししてご審議いただく。その結果を基に国交省として対応方針を決定していくという段取りを考えているところでございます。

以上で説明を終わらせていただきます。よろしく申し上げます。

○大滝委員長 ありがとうございます。

今、地域からの意見聴取の方法、それから今後の計画段階評価手続の進め方について事務局から説明をいただきましたが、これにつきましてご質問やご意見をお願いいたします。

○渡辺委員 1つご質問いたします。アンケートは、いつ実施いたしますでしょうか。

○事務局 本日のご審議を受けまして、再度、内容を確認した上で、時期はいつからというのはまだ決まっておられませんけれども、なるべく速やかに行いたいと思っております。

○渡辺委員 ありがとうございます。できるだけ速やかにお願いしたいと思います。

○大泉委員 1回目のアンケートですが、これまでも色々な箇所で実施なさっていたのですが、今回は少しパターンが違うのかなという気がします。前回の別な地域のアンケートを見てみたのですが、その地域の道路の課題、ここでいえば問4の1にあたる場所です。その次に、当該地域にどのような機能を持つ道路が求められますかという、2段階で設問をなさっていたと思います。それを、あえて課題だけを聞いて、それから問4の2に課題と感じた具体的な実体験をお教えくださいというような設問の仕方にしたのには、何か理由があるのかどうかということと、問4の1と問4の2が複数あった場合、少し書き分けづらいのかなと思いました。書いていただいても、後で判別するのが難しいかなという感じがしましたがけれども、その辺はどうなるのか、お答えいただければと思います。

○事務局 前回、東北中央道をご審議いただきまして、あちらは高規格の路線ということもあり、道路としての機能というところも一部入れていたというのはございます。今回のところは一般道ということで、普段生活として使われている方も多数いらっしゃるということで、まず現道の課題のところを丁寧にお聞きしてみたいということから、この4の1と4の2というような形で設問を組んでみたというところでございます。

ご指摘のように、4の2のところは4の1との関連ができない可能性もございますので、表現の仕方を再度、工夫させていただきたいと思っております。こちらが思っている課題が地元とマッチしているかというところを少し丁寧にお聞きしてみたいということで、このような構成にさせていただきました。

○大滝委員長 では、そこはご検討ください。ほかにいかがでしょうか。

○渡辺委員 このアンケートの内容は、この形でよろしいと思っております。

1つ、意見・要望なのですが、アンケートをまとめた後で、結果のところになるのですが、アンケートの整理では大衡村や大崎市の地区で、当然、母数が違いますので、大衡村

で生活されている方の意見の部分と、大崎市とか、いわゆる通勤で使われる方、車に頼っている方の意見の部分というのはかなり差が出てくるのではないかと思います。したがって、アンケート結果の整理では、その地域毎の分析をしていただければというのを要望として申し上げます。

○事務局 承知いたしました。

○浜岡委員 資料2の「①」と書かれたところですが、四角囲みで書かれていた文章を読みました。そうしたところ、2段落目というのでしょうか、「意見聴取は2回行い」というところの文章で、第1回ではこういうことを聞きますと書いているのですけれども、第2回はどうなのかなというのも、ふと気になったのですね。

左下に今回の第1回目が赤囲みで示されていて、ここだというのはわかるのですが、1回目の意見聴取と2回目の意見聴取では何が違うのかというのが少し気になりました。今までこのとおりに進められていて特に問題がなければいいのですが、頭を真っ白にして読むと「あれっ、いいのかな」ということが少し気になりましたので、ご検討くださいということが1つ目です。

2つ目は、1枚めくって②になります。国道4号の課題ということで5つ挙げられています。資料1のところでは、たしか6つありました。何がなくなっているかということ、交通事故がなくなっています。資料1の13ページに6つありますね。交通、2車線区間で混雑が発生。事故、交通事故。用紙も限られていますので5つにせざるを得なかったのかもしれません、そのところのお考えを少し教えていただきたいというのがあります。

次が、1番の1つ目のダイヤモンドのところ「走行速度が20km/hを下回ることがあります」と書いていますが、今回対象とする区間の前後にある4車線区間も参考までに書いていると、さらにこの区間が渋滞しているということがわかるのではないかと思います。もし可能であれば前後区間も含めてこの速度が低いのだということを示していただいたほうが、見ている方にも問題がよく伝わるのではないかと思います。

最後ですが、3番のところです。物流のボトルネック。本当にボトルネックだと思うのですが、この「ボトルネック」という言葉をわかってくださるかどうかが少し気になりました。高齢の方とかに「何、これ」と言われてしまうと少し残念なので、簡単な説明で「ボトルネックとは」というのがあったらわかりやすいのではないかと思います。

それと、3番の右側のところに工場がたくさんあって、自動車関連産業のところに集中しているという矢印があって非常にいいのですが、対象地域がどこなのだというのも、もし可能であれば加えられないかなと思います。2車線区間である場所というのでしょうか、そこに向かってきているというのがわかると、さらにその問題が色濃く示せるのではないかと思います。

以上、幾つか気づいたことを述べさせていただきました。

○大滝委員長 どうもありがとうございました。

もし何か特にお答えしたほうがいいことについてありましたら、事務局のほうから願いたいと思います。

○事務局 一番初めの意見聴取の記載のところですが、これまでも右下のフローと一緒に提示させていただいていましたが、特段これについてお問い合わせがなかったことから、今のところはこの形でやらせていただければと思ってございます。

2点目の、先ほどの5つと6つの、スペースだけではないのですけれども、構成的に1番のところで事故・渋滞というのを一連で書かせていただきました。先ほどご指摘の4車と2車の違いのところの記載は、再度検討させていただきたいと思います。

あと、ボトルネック等の注釈という説明書きのところも、あわせて検討させていただきたいと思います。

○浜岡委員 今のお答えの中で、初めに質問しました「第1回は」ということなのですが、ちょうど資料1の20ページで細かく説明されています。これを見ると非常によくわかるのですが、ここまで書く必要はないかと思うのですが、もし何かあればというつもりで聞きました。ですが、今まで問題ないということであれば、このままでよろしいかと思えます。

○事務局 先ほど渡辺委員から1点ご質問があつて、お答えできなかったものですが、小学生、中学生の通学の実態ということで、どんな割合でしょうかというご質問をいただいております。

直接この区間に該当するのが大衡中学校となりますが、ここはほぼこの4号を利用してくる生徒になります。大まかなところでいくと、左側から来る生徒と右側から来る生徒の割合が半数ずつぐらいで、この4号を通学路ということで利用されていると。中学校で、自転車またはバス等の利用というような実態になってございます。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

○大泉委員 アンケートの中の問3の「利用目的」ですが、いつものパターンだと目的の1つに観光・レジャーが入っていましたが、今回あえて抜かした理由があるのでしょうか。例えば通勤・通学・通院とか生活にかかわる部分を丁寧に聞くために抜かしたということや、あまり観光とかレジャーの用途で使われてないだろうということで考えられたのでしょうか。

○事務局 観光・レジャーという項目は高規格系でよく入れています。これまでの傾向では、観光やレジャーという項目があると、そこを選ばれる方の割合が多いのですが、今回、ここは通勤や通学、または医療という生活に関するところの割合が高いのではないかといいところもあり、これまでの整理の中でも課題としておりますので、そこをよりわかりやすく分析できればと考えました。

○大泉委員 観光や別な用途の場合は、6の「その他」に書いていただくということですか。

○事務局 そのような形にしていいただければと思っておりました。

○大滝委員長 例えばレジャーというのが多いということに何か不都合があるのですか。そういうわけではないですよ。

○事務局 そういうわけではないです。課題の整理とあわせた項目としており、今回、観光についての課題整理を特段しなかったものですから、その整理がない中でその割合が分析できないということもございました。

○大滝委員長 実際そのように使っているということであれば、あってもいいような気がするのですが。

○事務局 もし必要ということであれば、記載することは問題ないかと思っています。

○大滝委員長 強いてその選択肢を除く必要性もないかと感じますけれども。

○大泉委員 複数回答になっているので、大丈夫だと思います。偏ることはないような気がいたしますので、スペース的に大丈夫であれば入れたほうがいいかと思っています。

○事務局 わかりました。その方向で検討させていただきます。

○大滝委員長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、地域からの意見聴取の方法、それから今後の計画段階評価手続の進め方についても皆様方からご質問、ご意見をいただいたということで、まとめとしたいと思います。

先ほど、地域の状況把握、政策目標の設定、地域からの意見聴取方法、それから今後の手続の進め方ということにつきまして、皆様方からたくさんのご質問、ご意見をいただきまして、ありがとうございました。できるだけ事務局の方には、特にご意見等についても

反映させていただいて先に進めていただければと思います。全体としてこの案件について概ね妥当だという結論としたいと思いますが、それでよろしいですか。

それでは、本日の意見も踏まえまして、これから意見聴取を進めていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、引き続きまして「その他」ですけれども、事務局から何かありましたらお願いいたします。

○事務局 次回小委員会につきましては、また後日、連絡させていただきますので、よろしくお願いいたします。

○大滝委員長 特に何か皆さんのほうからありますか。全体を通してもし何かありましたらお願いしたいと思います。

余談となりますが、私、先月だったと思いますが、トヨタ東日本の工場を見学させていただく機会に恵まれ、中を見させていただき大変興味深いというか、おもしろかったです。

皆さんも、テレビのニュースや報道番組で目にしたり、実際に見学されている方がいらっしゃると思いますが、私たちが考えている自動車工場のイメージをかなり一新しているというか、随分様子が違って驚きました。

シンプルな例ですが、自動車を縦にして生産ラインをつくっているという形ではなく、自動車の組み立てを全部横にして組み立てているのですね。いわゆるベルトコンベヤーにあたるようなものが全然ない工場になっています。

それから、非常にスペースも工夫をされていて、いわゆるトヨタ生産方式でやっているのですけれども、新しい工場をつくった後もスペースの有効活用みたいなことを図っていて、どんどん空きスペースが広がってきて新しい空間として使うのだそうです。しかもすごく高度な技術を使って改善しているというのではなく、現場の中で紐とか針金のようなものを使って色々と工夫をされているそうです。

自動車の工場というのは、私たちが見た印象だと非常に騒音レベルが高く、なかなか大変だと思っていたのですが、それに比べるととても静穏な環境の中で仕事ができるというのも驚きました。塗装の工程などはロボットが入っていて騒音が出るのですが、人が入って組み立て作業をやっているところというのは大変静かで、自動車工場というイメージとは随分違うと感じました。

それから、工場のすぐ脇に、排熱などを利用したパブリカの大きな植物工場をつくっています。直接そこは見ることはできなかったのですが、農業の色々なイノベーションをやられている面でも非常に興味深かったと思います。

また、技能工の人たち、技術を現場で鍛える人たちについても、学校を持っているのですが、2～3の会社が地元の、宮城県からだったと思いますが、サプライヤーの会社からも若手の人を送られてきて、そこでトレーニングを受けています。それこそヤスリを使っ

て型をつくるといったところから始まってトレーニングをしているのですが、これからの東北の中での自動車産業の展開や発展というようなことについても、希望が持てるということをお大変強く感じて帰ってまいりました。

新しい工場では2,000人くらいが2交替制でお勤めになられているということで、そこに行ったり来たりするだけでも、道路を色々な形で使われているのではないかと思います。もし皆さんも機会がありましたら、行ってみると大変勉強になるかと思います。

○大滝委員長 それでは、全体を通して特段何もないようでしたら、これはいつものことですが、最後に本日の委員会資料の公開・非公開について確認をしたいと思います。

本日の会議に提出された資料はホームページ等に公開することによってよろしいでしょうか。

それでは、そういうことで進めたいと思います。本日の資料一式については、公開ということにしたいと思います。

それから、あわせて議事録についても速やかに公表することになっておりますけれども、これについては事務局からお願いします。

○事務局 議事概要については、速やかに作成し、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思っております。詳細な議事録については、後日、委員の皆様へメール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ので、よろしくお願いたします。

○大滝委員長 議事録についても、ただいまの対応でよろしいでしょうか。

それでは、今お話がありましたように、議事概要につきましては私が責任を持って確認させていただきたいと思います。

以上で、予定しておりました議事を終了したいと思います。議事進行を事務局にお返ししますので、よろしくお願いたします。

○司会 大滝委員長並びに委員の皆様、長時間にわたる御議論、まことに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11回東北地方小委員会を閉会いたします。ありがとうございました。