

第 2 1 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 盛岡南道路

浜岡委員長 それでは、議事に入りたいと思います。一般国道 4 号盛岡南道路について説明をお願いいたします。

本日の進め方としましては、この資料 1 に書かれています 1. 評価対象区間から 9. 今後の計画段階評価手続きの進め方まで一通り説明いただきまして、その後、質疑・応答を行う流れで進めていきたいと思います。

それでは、説明をお願いいたします。

佐近所長 岩手河川国道事務所長の佐近でございます。私から資料に沿って説明させていただきます。

お手元の資料 1 をごらんいただきたいと思います。まず 1 枚めくっていただきたいと思います。評価対象区間でございます。

今回の計画段階評価の対象区間となりますが、こちらの図に着色されております、盛岡市や八幡平市を始めとします 3 市 5 町で構成される盛岡広域圏の南部に位置しまして、盛岡市と矢巾町を結ぶ路線を検討していきます。

この地域でございますが、国道 4 号、東北縦貫自動車道、東北新幹線が南北に貫き、国道 4 6 号・ 1 0 6 号及び宮古盛岡横断道が東西に位置しております。また、盛岡市を中心とします市街地エリアに商業施設や物流施設などが集積し、岩手県の人口・経済の中心地となっております。

続いて 2 ページをごらんください。

岩手県内の国道 4 号でございますが、盛岡市以南において 4 車線化が進んでおりまして、バイパス拡幅事業が行われているところでございます。対象区間周辺では、右手にございます国道 4 6 号の盛岡西バイパスが平成 2 5 年 1 2 月に、また渋民バイパスが平成 2 7 年 4 月、盛岡北道路が平成 2 8 年 3 月に完了しております。また平成 2 9 年度には、左手の中ほどにございます金ヶ崎拡幅が事業化しているところでございます。

続いて3ページをごらんください。地域の状況と課題でございます。

対象地域の人口について整理しております。右上のグラフをごらんください。盛岡広域圏の30年後の人口推移を予測したものでございますが、平成27年を100%としまして、30年後の平成57年では78.2%と約2割の減少となる見込みとなっております。

また、中ほど下のグラフをごらんください。生産年齢人口の平成22年度に対して、平成27年度では約1万8,000人減少しており、今後、高齢化が一層進むことが見込まれております。

続いて4ページをごらんください。対象区間の人口動態を示してございます。

全国的に人口減少が予測されている中、滝沢市や矢巾町では平成22年から27年にかけて人口が増加しております。盛岡市や紫波町も減少傾向でございますが、県平均の3.8%減少に対し、盛岡市で0.2%、紫波町で2%の減と、その他の地域に比べますと減少率は抑えられております。

矢巾町、紫波町は、国道4号や鉄道沿線地域において人口が増加傾向にありまして、生活拠点化が進行しているところでございます。さらに矢巾町では、岩手医科大学附属病院の移転、矢巾スマートインターチェンジの開通、盛岡市では新産業等用地整備事業など、地域開発によりますます交通需要が増加することが予想されております。

続いて5ページをごらんください。

左手グラフでございますが、盛岡市南部の土地区画整理事業、盛南地区開発によりまして人口や店舗が大幅に増加しております。また、盛岡広域圏に含まれております地域は中心都市でございます盛岡市との結びつきが非常に強く、滝沢市に次いで矢巾町や紫波町からの流入が多く、盛岡市に通勤・通学する割合は矢巾町で約4割、紫波町で約3割を占めています。

続いて6ページをごらんください。

盛岡広域圏でございますが、左手のグラフのように第三次産業の比率が約8割と非常に大きく、第三次産業が中心となっております。また、中央の図をごらんください。県内の広域振興圏別の小売販売業では、盛岡広域圏は約43%と県内で1位となっております。

右図のほうをごらんください。これは、人口1人当たりの販売額として計算すると113万円となっております。東北圏内では最も高くなっております。青い四角のもので、右の座標をごらんいただければわかりいただけるかと思っております。そのため盛岡広域圏では、東北有数の商圈を形成する地域となっております。

続いて7ページをごらんください。

対象地域には、盛岡中央市場や盛岡貨物ターミナル、また、北東北唯一の岩手トラックターミナルを有します岩手流通センターなど、物流拠点が存在しております。このように物流拠点が盛岡南地区へ集中しているため、速達性を確保できる道路を整備し、物流の効率化が求められる地域となっております。

続いて8ページをごらんください。

岩手県南部に位置します金ケ崎町にはトヨタ自動車の工場がございます。また、国道4号沿線を中心に自動車関連企業が集まっております。金ケ崎町までの輸送については、盛岡貨物ターミナル駅で荷おろしを行い、国道4号を使って金ケ崎町へ向かっております。盛岡貨物ターミナル駅から国道4号に出るルートは、輸送が特殊車両であり、高さや重さの制限により限られております。左の図の青い矢印で示しておりますように、大きく迂回する必要があります。そのため、速度低下箇所や主要渋滞箇所を通らなければならない状況となっております。

続いて9ページをごらんください。

県内の第三次救急医療施設でございます岩手医科大学附属病院でございますが、盛岡市内からの搬送が半数以上となっております。この岩手医科大学につきましては、現在の盛岡駅北東部にございます内丸から矢巾町へ来年9月に移転する予定となっております。同病院ではスタッフを合わせて3,000人以上が勤務することとなります。移転後の搬送経路として想定されます国道4号には多数の主要渋滞箇所が存在してありまして、速達性の面で課題があると言えます。

続きまして10ページをごらんください。道路交通の状況と課題でございます。

盛岡市と矢巾町・紫波町間では、通勤・通学によります交通需要が大きくなっております。また、盛岡市と矢巾町・紫波町間をつなぐ縦軸が4路線ございますが、主には国道4号が担っているところでございます。

続いて11ページをごらんください。

交通容量は道路構造によって決まりますが、平成22年の盛岡市と矢巾町・紫波町間の交通量では、先ほどの4路線で交通容量が0.94と余裕がありました。しかし平成27年では、矢巾町・紫波町間の生活拠点形成や盛南地区の開発によりまして国道46号以南の交通量が増加しております。結果として1.18倍と、交通容量は増加しているところでございます。右図で赤く示しておりますように、交通容量超過によりまして各路線で速度低下が発生しております。

続きまして12ページをごらんください。国道4号と46号の旅行速度についてまとめております。

対象地域は北東北唯一の岩手トラックターミナル等の物流拠点が存在しており、物流拠点から4号へのアクセスルートは、東北地方の4車線道路の直轄国道で最も旅行速度が低い区間や主要渋滞箇所を含むため、速達性や定時性が課題となっております。国道4号、46号は旅行速度が20km/hを下回る箇所が連続してありまして、冬の降雪日などには速度低下区間が拡大しております。そのため、路線の強化が必要な区間となっております。

続きまして13ページをごらんください。交通事故状況でございます。

対象区間の国道4号、46号では、死傷事故が多発しております。特に国道4号の盛岡南インターチェンジ交差点から西徳田交差点の間では、東北地方の直轄国道の平均の約9倍。下のグラフをごらんいただければと思いますが、平均が青い点線で示してありまして、

その9倍にも達してございます。また、区間全体にわたりまして混雑している上に、沿道の出入りが多いため、追突事故の割合が約6割と高くなってございます。

続きまして14ページをごらんください。地域に配慮すべき事項でございます。

既存文献などから、対象地域では猛禽類などを始めとします重要な動植物が分布しているため、影響をできる限り軽減する必要がございます。

続きまして15ページをごらんください。政策目標の素案についてでございます。

これまで説明しました地域の現状と課題及び道路交通の現状と課題から、3つの政策目標を設定いたしました。1つ目が、物流・産業の観点から、アクセス性の向上・産業活性化支援。2つ目が、医療の観点から、救急医療体制を確立する速達性の確保。3つ目が、渋滞・事故の観点から、交通容量の確保による渋滞の緩和・交通事故の削減について設定しております。

続きまして16ページをごらんください。地域の将来像との整合性でございます。

岩手県、盛岡市、矢巾町それぞれの総合計画につきまして、先ほど説明いたしました政策目標案と整合しているかどうかを問うためのものとなっております。それぞれ右下に該当いたします政策目標を示しておりますが、本計画とこれらの政策目標は外れたものではないと考えております。

続きまして17ページをごらんください。政策目標の案を示してございます。

上の箱書きにございますように、3つの政策目標を達成するために当該地域に求められるサービスレベルとは、1つ目として、走行性・安全性ともに幹線道路として必要な機能を有すること。2つ目として、物流拠点とアクセスしやすいネットワークを確保すること。以上の2点から、バイパスによる道路整備や現道を拡幅する案を設定し、比較検討することとしております。

続きまして18ページをごらんください。地域からの意見聴取方法についてでございます。

地域や道路交通の課題について、地域の方々からの御意見をいただく手続きをとりたいと考えております。意見聴取の方法については、大きく分けて①国道4号の利用状況について、②地域の課題について、この2つについて意見聴取することを考えております。

国道4号の利用状況については、主な利用目的、主要な移動手段、利用頻度について回答いただくことを考えております。また、地域の課題については、提示した複数の課題についてどの程度、問題と考えているか。その他、困っていることや問題について回答いただくことを考えております。

続きまして19ページをごらんください。

意見聴取の対象は、地域住民、事業者、道路利用者、関係団体を考えております。地域住民の対象としましては、盛岡市内の盛岡駅以南及び矢巾町の約7万世帯に郵送配布。また、事業者を対象としましては、地域住民と同じく、盛岡以南及び矢巾町の約400事業所。そのほか、市や町、金ヶ崎町において、物流の観点から国道4号線の自動車関連企業

の約120の業者へ郵送配布を考えております。道路利用者への対象としましては、WEBアンケート。市役所・役場はアンケート用紙を置くといった方法を考えております。また、関係団体へヒアリング調査を行う予定としております。

続いて20ページから22ページについては、アンケート用紙を示しております。20ページは調査概要、国道4号と地域の現状と課題の提示になります。21ページでございますが、住民用のアンケート用紙になります。返信用はがきに記入して返送いただくことを考えております。22ページは事業者用のアンケート用紙になります。住民用アンケートと同様に、返信用はがきに記入して返送いただく方法を考えております。

続いて23ページをごらんください。今後の計画段階評価手続の進め方について説明いたします。

赤囲みが本日の第1回地方小委員会でございます。御説明した地域の現状と課題や、道路交通の現状と課題、政策目標案の設定などを御審議いただき、その後、意見聴取の手続をとりたいと考えております。

第2回の小委員会では、意見聴取結果の確認と、それに基づく対応方針案の検討などを御審議いただきたいと考えております。また、第2回の小委員会後にも意見聴取を行い、第3回小委員会では対応方針のまとめを御審議いただく予定としております。

以上をもちまして、盛岡南道路の説明は終わります。

浜岡委員長 どうもありがとうございました。

ただいま説明がありました内容につきまして、御質問や御意見などございましたらよろしく願いいたします。

温井委員 2点ほどあるのですけれども、1つは、当該地域が非常に渋滞したり混んでいることはよくわかりました。南部のほうに住宅地が開発されて、その通勤の話。それから、さまざまな物流などの拠点、病院などができてというようなこともわかりましたけれども、盛岡の中心市街と南のほうとの通勤などの渋滞ですね。ただ、それが今後どうなるかというのは、例えば盛岡の中心部は人口が減少しているかもしれませんし、今後それをむしろ増やさなければいけない、コンパクトシティのようなことを考えなければいけないのかもしれないかもしれませんし。

それから、戦後、あるいは昭和40年代、50年代ぐらいに開発されたような住宅地、水田から宅地になったようなところは、既に高齢化が進んでいるのか。どこが増えて、どこが減っているのか。事前説明においていただいたときに質問しまして、大分資料を追加していただいたようなのですけれども、その辺も、都市計画的な話と申しますか、今後の人口の地区ごとの推移のようなことをもう少し丁寧に見せていただけたらというふうに1つは思っております。

2つ目なのですけれども、今回は一般道のほうの渋滞の解消というようなことで考えら

れているわけですが、そのほかに都市間の高速のネットワーク。そのインターチェンジなども近くにあると。それで、青森・仙台を結ぶ東北道があるのが1つと、秋田方面に向かうもの。あと、東日本大震災の後に整備されたのでしょうか、三陸のほうに向かう道路もあるかと思うのですが、恐らく教科書的に考えれば、高速道路のネットワークは中心市街地を迂回する形で、市街地の渋滞に巻き込まれないような形で設けられると。

一番理想的なのは、市街地を迂回するサークルになっていて、円形に周りを回るようになっていけばいいかと思うのですが、なかなかそう理想的にはならないと思いますので、今回、国道4号のバイパス的に考えられる場所に、高速の都市間のネットワークのものがどう絡んでくるのか。立体的に東西にも抜けるようにつくられるのか。あるいは下に一回おりるような形になるということがもしあるとすれば、その辺との絡みで、盛岡の市街をなるべく早く通過したい車と通勤の車などが一緒になる、この辺がどういうふうに計画されているのかもぜひ知りたい。これが2点目であります。

以上2つです。よろしくお願いいたします。

佐近所長 1点目でございますが、資料の4ページをごらんいただきたいと思います。

盛南開発につきましては、平成25～26年にできたばかりでございます。現在、人口が増えつつあるようなエリアとなっております。また、矢巾町の中心部につきましても、先ほどお話ししたように病院の移転などがありまして、ある意味、このエリアの中心部に人口が今、集中しつつあると。

5ページなどをごらんいただければと思いますが、ほかのエリアから人口が流入して、そこから街の中心部へ通勤・通学に向かっている方が今は増えているという状況になっておりまして、先ほどもお話ししたように県全体では人口は減少しておりますが、このエリアというのは比較的、その中では、現在、まだ集中が緩やかに進んでいるエリアとなっております。そういう意味で、このあたりの交通需要の増加というのは今後もしばらく見込まれると考えております。

2点目の、宮古盛岡横断道路、特段、都南川目道路などは現在まだ建設しているところでございます。理想的にはそういった道路と東北自動車の接続といったことは考えられるのですが、今の整備の状況を踏まえ、交通需要なども見極めていきたいと考えているところでございます。

温井委員 最初のほうの質問のお答えに対してなのですが、当該地区については割合、人口が集中してきている場所だということでしたけれども、盛岡の広域圏全体で見ると、やはり人口は微減と考えてよろしいのでしょうか。

佐近所長 お答えします。

盛岡広域圏で考えると、全体では微減となっております。

温井委員 全体では微減ということで、恐らく東北では増えているのは仙台だけではないかと思えます。その中で、ただ、平成25年、26年に開発された区理整理地があったり、いろいろな拠点がここに設けられてきていて渋滞が発生しているものの、将来的にはもうちょっと減っていくような予想があるかと思えます。これはこの委員会というよりも全体のシステムの問題だと思えるのですけれども、盛岡の広域圏がどうなるかというあたりを、岩手所長さんに御説明いただいたわけですが、この広域の都市計画がしっかり道路も含めて考えられていれば、この委員会もそれを尊重しながら進めればそれでいいような気がします。ただ現状では都市計画のほうの話と道路の話が縦割りのように独立しているようにも思うのです。

私もこのシステムの話はよくわからないのですけれども、できれば都市計画の担当の方に、この委員会で説明していただければ本当は一番いいのかなという気がしております。県の方がいいのか、市の方がいいのか、都市計画委員長がいいのか、都市の部局の方が説明していただければいいのかわからないのですけれども、もうちょっと詳しい状況を説明していただければと思います。

できればそれについて教えていただいて、この委員会で十分検討できたらというふうに思っております。

浜岡委員長 この地域の広域な道路ネットワークの将来像などがあって、その中で今回の一般国道4号のこの区間がどのように位置づけられているかというような説明がされると、今、温井委員が御質問されたことにも大分対応できるのではないかと思うのですが、そのような考えでよろしいでしょうか。

温井委員 2つ目の質問については、委員長がおっしゃったような形でいいかと。

それから、具体的に高速道路の東西のネットワークとどう接続するかというのも、なかなか同時に議論するのは難しいのかもしれませんが、最初のほうの質問については、広域の道路のネットワーク云々よりも、この盛岡の広域圏が将来、人口がどうなっていくのか。

今、確かにここは渋滞はしているわけですが、もうちょっと将来のことを考えると、やはり盛岡の都市の発展を時間軸で、戦後あたりからずっと見ながら、今後どうなっていくのかを考えないといけないと思います。

道路をこれだけ建設していく中で、その中の都市も、人口の分布や今後の都市施設の利用のあり方などを総合的に考えないと本当の判断はできないかと思うのです。その辺のところについて説明できる方という、道路の専門家の方というよりも都市計画の方にこの場に来ていただいて説明いただくのが本来はいいと思うのです。私が言ったようなことが果たして可能なのかもわからないのですけれども、一応、感じたことを申し上げて、委員長にお返ししたいと思います。

浜岡委員長 ありがとうございます。

恐らく、温井委員が心配されているというか、不安に思っているのは、この地域の将来像を見据えた上で、仮にこの区間の道路を改良とした場合に、それが本当に必要なかどうか。仮に将来、人口が増えないのであれば、もしくは大幅に減るのであれば、ここに道路を整備するというのは、いわば投資としては余りよろしくない。逆に、そうではなくて、さらに車が増えてくるような環境であれば、それはしっかりとしたい道をつくっていかないと地域の発展も阻害されかねない。そのあたりの将来の見据え方というか、どのように変化するかというのが資料としてまとまっていると今の御質問にも大分答えられたのかなと思うのですが、将来の人の動きの変化について、どうでしょう。

阿部部長 私のほうから少しお話しさせていただきます。

本来は、多分、先生がおっしゃるように、土地利用計画みたいな話。現況の、例えば30年後を見据えた都市計画などもありますし、都市計画マスタープランももちろんできております。それに沿った形で例えば盛南開発が進められていって、当面30年ぐらいを見れば、多分、駅の南側というのは、これからますます開発されていって人口が増えてきて、走る量も非常に高くなってくのではないかということと言えるような資料ももちろんございます。その辺は次回、都市計画関係の資料をある程度まとめさせていただきまして御説明をさせていただきたいと思います。先生の御指摘はよくわかりましたので、そういう形にさせていただければありがたいと思います。

温井委員 委員長と阿部部長にまとめていただいた形で、ほぼ私も同じ考えです。

ただ、1つだけ申し上げれば、この道路が必要か必要でないかという話だけではなくて、道路をつくるのにも、どことどこを結ぶのがいいのか。今後どうなるかによっては道路をどこを結ぶように設ければいいのかというようなことを議論するのが、委員会の仕事だと思いますので、その辺の参考資料としても、都市の将来がどうなるのか、土地利用、人口の増減というようなことを、ぜひ委員会の資料としてもお出しただいて一緒に考えたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

浜岡委員長 わかりました。

それでは、事務局のほうでしっかりと資料を次までにつくっていただくということで、よろしくお願いたします。

そのほか、いかがでしょうか。

小野澤委員 住民等の調査のことについて、アンケート用紙のことを伺いたいのですけれども、まず1つは、住民の対象者といいますか、19ページの地域住民のアンケートの対

象地域が盛岡の南側と矢巾町ということなのですけれども、確かに道路が設置されるのが矢巾なのでそれでいいのかなという気もするのですが、紫波町についても盛岡との関係が強い。

確かに、矢巾から盛岡に移動する量が非常に多いということが交通量の調査のデータから示されていたのですけれども、さらにもうちょっと南部が改良されればより盛岡との関係が強まるのではないかというので、紫波町まで入れる必要があるのではないかと思います。

アンケート用紙なのですけれども、アンケート用紙の質問①の1で主な利用目的が質問されているのですけれども、これは意見なのですが、道路を使うことについて聞いたときに、先ほどの温井委員からもあったのですけれども、使っていない人も含めてどうつくるべきかと思います。

最初の調査なので、利用頻度が非常に低い方。住民等に配布すればそういう方も回答者になるかと思うのですが、そういう人がこの回答をしようとする、最初に「何に使うのですか」と聞かれてしまうので、問3の利用頻度を先に聞いて、使っているかどうかを聞いた上で、使っているとすればどういう目的ですかと聞いたほうが調査の順としては妥当かと思えますので、そういうような聞き方をして、道路を使ってないとか、今の十分だとか、いろいろな考えがあるかと思えますので、そういう方からも回答を得やすいような順番が必要かなというのがまず1点です。

もう1点が、回答を書く方の右側のほうなのですけれども、一番下のところに②-2、③ということで自由記述の欄があるのですが、これは実際のレイアウトがどうかかわからないのですけれども、はがきの面積をマックスにするサイズで多分、調査回答はがきを作製するという前提かと思うのですけれども、なるべくこの余白をたくさんとらないと、「書かないでね」というメッセージに受け取られる危険性があります。

少なくとも最初の調査に関しては、下の2つの自由記述欄は、用紙を目いっぱい、下のほうまで書く欄をできるだけとったほうが良いと思いますし、私が学生に指導するのであれば、質問②-1の「そう思う」から「全く思わない」までの五段階になっているところも行間を詰めて、下の余白をもっととるようなレイアウトのほうが意見を聴取するというメッセージが少しでも伝わりやすいのではないかと思いますので、まず調査対象者の範囲の件と、調査票のレイアウトや質問順について意見ということで、大きく2点、発言させていただきます。

佐近所長 紫波町についてでございますが、こちらについては計画交通量のODの内訳でも一定以上の利用が認められることから、調査対象にすることも考えられるかと思います。そうすると、紫波町の対象については約1万2,000世帯になります。

あと、アンケート用紙につきましては、御意見を承りまして検討いたします。

浜岡委員長 ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

高樋委員 大した意見でもないのですけれども、今回、北海道で地震があったときに、青森のほうからフェリーでいっぱい救援の車とかが行きました。今回、宮古のほうから室蘭に6月22日から新しくフェリーが出たということもあって、三陸との関係をアピールしてはどうでしょう。

なぜならば、ここに物流の拠点があって、青森には多分こんな大きい物流の拠がないので、また近い将来起きてしまうかもしれないいろいろな天災に対して、三陸とのつながりが見えるようにしておく、よりこの道路の必要性というのがアピールできるのではないかなという印象を持ちました。

以上です。

浜岡委員長 つくり込みというのでしょうか、三陸とのネットワークの接続性というのが示せるような形で、ぜひこれからよろしく願いいたします。

菊池委員 コメントと御質問がございます。最初のコメントにつきましては、冒頭の温井委員の質問とも関連するのですけれども、きょうの資料で3ページと4ページに書かれていることと、その後に書かれていることの流れがスムーズではないかなというのが印象です。

4ページ目で、人口が増加している矢巾町とかがありますよというところで、この人口増加傾向について道路の必要性というところに持っていかうと思っているのでしょうかけれども、長期的に見ると3ページ目で減少していきますよということを訴えています。なおかつ3ページ目の右下では、人口も減少して高齢化が進むと。本当に生活のための道路が必要なのかという視点ですよね。5ページ目以降に書かれていることは十分納得できるので、この流れですね。どうしても人口のことに触れないと最近はいけないのでこういう流れになるのでしょうかけれども、人口が微増している仙台においても高齢化は同じように進んでいるというところで、全国どこでも高齢化の話というのは出てきますし、高齢化を前提としながらも、その地域に求められる道路の役割というのは何なのかということが見えやすい資料だとよろしいかなというのがコメントです。

以降、質問なのですけれども、まず1点目ですが、岩手流通センターというのがオープンしたのはいつなのでしょう。まず、この点だけ伺いたいと思います。

もしすぐわかりかねるようでしたら、なぜそのような質問をしたかと申し上げますと、11ページ目で、これは断面の容量が22年から比較して27年に超過していますよという資料がございます。細かく見ていくと、多分、一番上に載っている緑色の盛岡和賀線というものの影響が大きいのですね。これが倍ぐらいになっているということなのですけれ

ども、もしこれが倍にならずに1万4,527台のままだったら、ぎりぎり容量程度かそこらなのですね。そうなると、このバイパスという計画ではなくてもいろいろな選択肢が出てくる可能性もあるかと思うのですが、ここだけドンと倍に増えているのはなぜかなと。そうなると、このトラックターミナルの影響かなと思ったので、ちょっと伺った次第です。

佐近所長 岩手流通センターですが、昭和49年に開業しております。

菊池委員 ということは、ここの盛岡和賀線が5年間で倍になっているというのは、どのような理由が考えられるか教えていただきたいのです。

佐近所長 盛岡西バイパスが開通しております、こちらの当該区間の、この道路の北側に位置するところなのですが、そちらの左手に紫色の道路がございます、こちらのほうは開通しております。こちらの開通によりまして、この盛岡和賀線の交通量が増えたのではないかと思います。

また、盛岡西バイパスが同じく4号線にタッチする形でつながっておりますので、これらの道路をネットワークとして利用する車が増えたのではないかと考えられます。

菊池委員 わかりました。ありがとうございます。そのあたりもわかりやすく資料化していただけたらなと思います。

もう1点だけ簡単な質問がございます。非常に興味深いページがございまして、14ページなのですが、自然環境に配慮すべき地域でありますというこのページが含まれているのですけれども、アンケートのほうには一切その記載がないのはなぜなのでしょう。

浜岡委員長 いかがでしょうか。

今回は必要性を聞くということで、まずはこの地域の住民の方々、利用される方々がどのような意識を持っているかということを知りたいということなので、今は聞いてないという感じでしょうか。将来は必ず、こういう動植物の影響というのは聞かなければいけないことではないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

佐近所長 今回は、委員長もお話しいただきましたが、地域の現状と課題や交通問題についてを中心に問い合わせておまして、今後、ルートなどがある程度見えてきた段階で、そのルート案を検討する際の重視する項目として対応していきたいと思っております。

菊池委員 承知いたしました。ありがとうございます。

浜岡委員長 私からもよろしいでしょうか。

最初に御質問ありました温井委員の考えとも近いのですが、対象地域全体を一番大きく見るとすれば、資料2のA3横判の最終ページで大まかな地域の道路ネットワークが見れるかと思えます。この図において、高速道路が薄い青で、国の管理する国道が紫色で示されるということになります。左から右に国道4号が走っていて、右上からかくかくと曲がって真ん中に来るのが今の46号ということで、ネットワークの形としては少し特徴的なものではないかと思えます。

直角交差するというのは、どうしても右折なり左折をしていかなければいけませんから、車のさばける量は少なくなりますよね。できるだけそれを解消するというのは重要なのだろうなというのは感じています。今回の対象区間、ちょうど盛岡南インターのあたりから左下のほうにというので、46号を通ってきた車は少しスムーズに4号に入りやすくなるという、また、中心部から離れた時点で分かれていくということで大分、トラフィック性が確保できるのではないかというふうなことが考えられます。

もう1つ、三陸とのつながりという意味でいうと、真ん中下あたりに少し点々がありますが、これは多分、宮古に行く専用道路の終点ではないかと思えます。これが盛岡南インターまで、専用道路は難しいかもしれないですが、しっかりとトラフィック性の高い道路でつなげていくと、盛岡南インターから三陸へのネットワークも見えてくると思えます。

というので、骨格として大分でき上がっているのですが、この対象区間のところが弱いというか、整備されてない。もう少し言うならば、右側の盛岡インターから4号に入るところはまだ何もないので、そこも将来は考えなければいけないのかなと感じました。

質問は、今回の対象区間なのですけれども、終点の部分がちょうど西徳田交差点になっております。ここは渋滞箇所でもあるということで、渋滞箇所に接続するというのも大分難しいのかなという気もしました。もう少し仙台側にするという考えもあるかと思うのですけれども、対象区間をここにしたというところ、何かもし考えがありましたら少し説明をいただきたいのですが、いかがでしょうか。

佐近所長 今回、主要な渋滞や交通事故の発生している区間を対象エリアとしており、具体的なルートについてはこれから設定していくことになろうかと思えます。委員長のお話しいただいた内容も含めて複数のルートを考えて、その中で比較をしていきたいと考えております。

あくまで今回は、こういった課題のあるエリアがどこにあるのかということをお示しするために御説明したところでございます。

浜岡委員長 そうすると、その対象区間の、起点というのでしょうか、もしくは終点が、この西徳田交差点のあたりということによろしいのでしょうか。少し幅のある。

佐近所長 はい。

浜岡委員長 わかりました。

小野澤委員 今のことに関わっているのですけれども、今回のアンケートに、場所が盛岡南地区という表現で住民の方とかに提示されるのですけれども、さっき私も、半分、矢巾にかかっていると言いましたし、盛岡に在住している者として、ここが果たして盛岡南地区という言葉と認識が合うのかと考えると、駅に近いところ辺から南という感じもします。今のお話でここからここというふうに厳密にする必要がないのであればいいのかもしれませんが、もしかしたら、市内の駅裏からを盛岡の南側という印象を持って、住民の方の認識がかなり北のほうにずれていたりする可能性があるのでは、呼び方とかを工夫したらそのあたりがはっきりするのかと、印象ですけども少し思いましたので、つけ加えさせていただきます。

浜岡委員長 そのあたりも、少し。

仙台側の地点は盛岡ではありませんが、盛岡が半分近くもあるということだとは思いますが、それがうまく伝わるようにしないとよろしくないと思いますので、少し修正とか再検討をよろしく願いいたします。

そのほか、いかがでしょうか。

舟波課長 今の件に関連しまして、今回の対象区間で、西徳田交差点、そして盛岡南インター入り口の46号の交差点までになっておりますけれども、今回お示ししました政策目標案、渋滞、そして事故の軽減、そして物流のアクセス。あと、この矢巾町に今、建設が進められている岩手医科大学附属病院。こちらのアクセスも大きな課題になっていて、目標の1つにも掲げております。今後、2回目の小委員会以降、その対応方針案をお示しする中で、目標に照らした案をお示するように検討していきたいと思っております。

浜岡委員長 そのほか、よろしいでしょうか。

さまざまな観点からの御意見、どうもありがとうございました。全体的な人口の推移、都市計画などを見て計画を進めることが重要だという御指摘とか、ネットワークの形を考えてはどうかと。住民の方に聞くときのアンケートについても、さまざまな点で非常に有意義なコメントをいただいたのではないかと思います。

御質問の内容などを見ていきますと、全般的に必要な性は御理解いただいている、その方向で進めるということについての大きな否定的な意見ということではないなということを感じましたので、概ね妥当で、これからまた第2、第3のステップに向けて進めていくということでもよろしいのではないかと思いますので、よろしいでしょうか。23ペー

ジの方向性で進めていきたいと思えます。

事務局のほうで、本日の意見を踏まえた上で、これから意見聴取を進めていただくというのでいきたいと思えますので、皆様方、よろしくお願ひします。

ということで、計画段階評価について審議はこれで終わりということにさせていただきますと思えますが、全体を通して何かございませうでしょうか。

それでは、最後に、本日の委員会のこの資料の公開・非公開について確認したいと思えます。ホームページ等できょうの資料を公開するかどうかについてですが、今までどおりというのでせうか、公開するというのでよろしいのでせうか。

それでは、本日の資料一式については公開するというにさせていただきますと思えます。また、議事録につきましても速やかに公表するというにしていますが、何かございませうでしょうか。

舟波課長 議事概要につきましては、速やかに作成いたしまして、委員長に御確認いただきまして公表させていただきますと考えております。詳細な議事録につきましては、後日、委員の皆様方にメール等で送付させていただきます、御確認いただきたいと思っております。

浜岡委員長 議事録につきましては、ただいまの対応でよろしいのでせうか。

ありがとうございます。

それでは、議事概要につきましては私のほうで責任を持って確認させていただきます。議事録につきましては、後ほど皆様方に連絡行きますので、確認よろしくお願ひいたします。

以上で、本日の議事を終了したいと思えます。議事進行をお戻しします。

司会 浜岡委員長並びに委員の皆様方におかれましては、大変御丁寧な御審議を賜りまして、誠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21回東北地方小委員会を閉会いたします。