

第 2 3 回東北地方小委員会

【議事録】

○議事

1) 計画段階評価

・ 矢吹鏡石道路

浜岡委員長 それでは、議事を進めたいと思います。

今回は計画段階評価 国道 4 号矢吹鏡石道路（2 回目）ということで、事務局から説明をお願いいたします。

赤森所長 郡山国道の赤森と申します。私から、資料 1 と資料 2 を使って御説明させていただきます。

資料 1 の表紙に目次が書いてございます。本日は国道 4 号矢吹鏡石道路計画段階評価の 2 回目ということで、1 つ目が計画段階評価の検討の流れ、2 つ目が地域の意見聴取（第 1 回）結果の確認、3 つ目が政策目標の設定、4 つ目が対応方針（ルート帯案）の検討、5 つ目が地域の意見聴取（第 2 回）の方法ということで御説明します。御審議をよろしくお願いいたします。

1 ページが「計画段階評価の検討の流れ」でございまして、2 ページが評価対象区間でございまして、

図に示しておりますとおり地図がございまして、郡山以南、白河まで、国道 4 号とその周辺の道路網を表示してございまして、二重線が 4 車線、1 本線が 2 車線区間となっております。今回の対象区間は、矢吹町と鏡石町を結ぶ延長 5 km の 2 車線区間が対象となっております。

交通量の増大とともに、郡山バイパスや須賀川拡幅、4 車線化が南進してきておりまして、「白河拡幅」というところも現在、4 車線化は完了しているところでございまして、

今回の対象区間の前後になるのですが、鏡石拡幅は、現在、4.5 km については事業中でございまして、平成 31 年度に一部開通予定でございまして、

それと、起点側に「泉崎・矢吹事故対策」というところも現在、事業中でございまして、一部、矢吹インターから既に 4 車線になっているのですが、ここも事故対策ということで、実質、中央分離帯を整備し、4 車線化を図っているような事業でございまして、今回はその間に挟まれる区間ということで、国道 4 号のボトルネック区間になっているところ

でございます。

3 ページ目をお願いします。第 1 回の審議内容でございます。

平成 30 年 1 月 30 日に開催されてございます。参考資料に前回の資料も配布してございます。このときの主な議事内容としては、地域の現状と課題、道路交通の現状の課題、政策目標（案）の設定、地域の意見聴取（第 1 回）の方法ということで御審議いただいております。

そのときの指摘事項としましては、課題との関連性を踏まえて、政策目標案について変更意見がありまして、一部、「物流」という言葉を使って意見聴取に反映してございます。意見聴取の方法につきましても、質問内容を簡潔でわかりやすくといった点で御指摘がありまして、修正してございます。

また、アンケートやヒアリング先の範囲についても御意見いただいております。物流関係者につきましては県南、県中地区に拡大して意見聴取を実施したところでございます。事業所のヒアリング先としましては、教育機関や福祉関連機関などを追加して意見聴取してございます。

3 つ目としましては観光面での御指摘がございまして、利点や観光周遊のルートの確認をした方がよいという御意見もございましたので、事業ヒアリングの中で、観光関係者の方に、観光面の利点とか観光周遊ルートの関係について確認しているといったところでございます。

4 ページをお願いします。今後の計画段階評価の進め方とスケジュールを示したものでございます。

今回の審議は、今、赤枠に囲んでおり説明したとおりでございます。その左側が、前回（第 1 回）の小委員会と、それに基づいて 7 月 26 日から 9 月 10 日にかけて第 1 回の、地域に対して意見聴取をしたといったところでございます。

今後の予定でございますけれども、今回の小委員会で御承認いただけた場合、次に地域の意見聴取の第 2 回目ということで、対応方針（ルート帯案）を検討する際の重視する項目等について意見聴取をしていきたいと考えてございます。第 3 回の委員会でその意見を確認していただいて、地域の意見を踏まえたルート帯の設定ということで対応方針をまとめていきたいということでございます。

続きまして、5 ページ目になります。地域の意見聴取の第 1 回の確認でございます。6 ページからその内容が書いてございます。

アンケートによる意見聴取でございますが、調査対象として地域住民、該当する町内でございます矢吹町と鏡石町へ全戸配布いたしました。道路利用者に関しましては、留置アンケートということで、※ 2 にありますとおり 16 カ所に留め置きしてアンケートを回収してございます。あわせて Web アンケートも実施してございます。事業者に関しましては、沿線地域、これは※ 1 に該当する市町村と事業者関係の、484 事業所にアンケートを配布して実施してございます。あわせて Web アンケートも実施しております。

ヒアリング調査の対象でございますけれども、自治体等、ここに記載のとおり、25事業所にヒアリングを実施してございます。

続きまして7ページでございます。アンケートの回収状況でございます。

地域住民へのアンケートにつきましては、下の表にありますとおり、回収数が4,292票となっております。括弧書きにつきましては、回答はがきが2枚綴りになっていまして、その合計の数を記しておりまして、1枚目の回収は2,667枚回収してございます。住民アンケートの回収率は19%となっております。

続きまして事業者へのアンケートでございますけれども、これは矢吹町、鏡石町の全事業所及び、先ほどの沿線地域を拡大した運送会社484事業所を対象に配布しております。回収数は208票となっております、回収率は40%という結果でございます。

続きまして8ページでございます。地域の意見聴取の実施状況でございます。

回収率を上げるためにいろいろと取り組みをしておりまして、新聞広告や自治体のホームページ、自治体の広報誌へのチラシの折り込み、アンケートの留め置き状況、鏡石の図書館の4階にある「田んぼアート」などでPRさせていただいております。

続きまして9ページが、地域の意見聴取の実施状況ということで、ヒアリング調査をしている状況でございます。下の写真に示されていますとおり、福島県立光南高等学校へのヒアリングや、会田病院という二次医療機関でございますけれども、そちらへのヒアリングの実施、福祉関係機関ということで矢吹町の老人クラブ連合会へのヒアリングを実施したところでございます。

続きまして10ページからは、その意見結果をまとめたものでございます。まず11ページに属性ということで記載してございます。

回答者の地域区分の割合が、矢吹町が約6割、鏡石町が約4割を示してございます。左下に国勢調査の世帯数を書いてございますけれども、ほぼ同じ割合になってございます。留置アンケート、Webアンケートでは矢吹町、鏡石町以外の回答者が約4割から5割を占めておりまして、広域的に御意見が得られたと思っております。

続きまして12ページでございます。

性別でございます。男性が6割でございます。年齢構成は、40代から60代が約6割を占めておりまして、両町の統計データと比べましてもやや高くなってございます。職業でございますが、就業者の回答割合が約6割を示しておりまして、矢吹町、鏡石両町の就業率とほぼ同程度となっております。

13ページでございます。道路利用についてのアンケートの結果でございます。

まず利用手段は、自動車が約9割を占めておりまして、続きまして自転車、徒歩、バイク、公共交通の利用者からも御意見が得られた状況になってございます。利用目的につきましては、仕事、通勤・通学といった日常的な利用目的が約4割を占めております。利用頻度は、週数回以上の利用が約6割を占めている状況でございます、利用目的別の利用頻度を確認しますと、仕事や通勤・通学は「ほぼ毎日」の回答が約7割から8割を占めて

おります。家事、買い物、通院、レジャー・ドライブなどは、「週数回」や「月数回」の回答が多い結果になってございます。

14ページでございます。住民等への意見聴取の結果でございます。

設定した4つの課題、アからエということで中段に示されてございまして、各課題に対して6割以上が課題を感じているという回答でございまして、特に交通混雑の課題を挙げているのが86%と御意見が多いという状況でございます。

下の自由回答については、設定した4つの課題を補足する意見が多い状況です。特にその中でも多かったのが交通混雑の447件ですけれども、交通混雑が慢性化しているという御意見が多くございました。続いて多いのが交通事故138件で、危険を感じているという御意見もでございます。それと企業活動がございまして、打ち合わせの指定時間に遅れる、仕事上の遅延がたびたび発生しているという御意見がでございます。救急搬送につきましても、救急車に道を譲ることは難しい、救急車で搬送された際に渋滞に遭ったという課題を挙げている方もいらっしゃっております。

右側に、自由意見ということで、その他課題に関する御意見を挙げてございます。信号に関する御意見として、信号機が多いと感じている方や、農作業に行くのに、信号がないため国道4号をなかなか渡れないという御意見がでございます。

道路構造に関する御意見として、幹線道路としては狭過ぎるという御意見。

自転車・歩行者に関する御意見として、自転車や人が通れる歩道がないのが困るという御意見。

その他に、沿道環境で、騒音に関する御意見。大型車でマナーに関する御意見、冬期、高速の通行止めになったときの渋滞に関する御意見が自由意見として多かったというような状況でございます。

続いて15ページでございます。「住民等への意見聴取」の中の「道路整備の必要性」でございまして。

道路整備が「必要」の割合が全体の約8割を占めている状況でございます。利用頻度別に見ましても、利用頻度が高い方は「道路整備が必要」と認識している割合がより高くなってございます。年代別では、20代から50代で「必要」の割合が8割を占めておりまして、20代の割合が最も高く、89%という値になってございます。

続いて16ページをお願いします。その他の意見・要望の内容をまとめたものでございます。

これに関しても、交通混雑に関する意見・要望が152件と非常に多くなっている状況でございます。次いで交通事故に関する意見・要望が多くなってございます。その他の御意見としましては整備に関する御意見が多くなっておりまして、4車線化、あるいはバイパス化を望む御意見が出てございます。また、整備時期に関する御意見も多くて、早期の整備を要望しますといった御意見も多くなってございます。その他、先ほどの説明とかち合うのですが、信号交差点、道路構造、道路環境、自転車・歩行者、反対意見も少数では

ございますが出ている状況でございます。

続きまして17ページでございます。事業者への意見聴取の結果でございます。

18ページ以降がそれをまとめたものでございまして、まず18ページが属性でございます。業種につきましては、運輸業が約6割、製造業が約2割を占めている状況でございます。利用目的では運送・運搬が約8割を占めている状況で、流通や生産の面で多く利用されているという結果でございます。国道4号の利用頻度につきましては、「ほぼ毎日」が約6割を示しているということで、先ほどの住民アンケートでは36%でしたけれども、それと比較しましても事業者の利用頻度が高いという状況でございます。

続きまして、19ページをお願いします。事業者への意見聴取の結果（課題）でございます。

各課題に対して、7割以上が「課題と感じています」といったところがありまして、特に交通混雑を課題と感じている御意見が94%と多い状況でございます。自由回答では、交通混雑の御意見が多い状況でございます。交通事故では直線道路でスピードが出るので危ない、企業活動では納品時間が遅れる、信号、構造についても同じような御意見が出ている状況でございます。

20ページは、事業者による「道路整備の必要性」でございます。

道路整備が「必要」の割合は全体の約9割を占めており、利用頻度の高い方は道路整備が必要と感じている結果となっております。地域別で見ますと、矢吹町・鏡石町が約9割という状況でございますけれども、その他の地域におきましても約9割が道路整備が必要だと回答されており、対象区間から離れた地域でも道路整備が必要と感じているといった御意見が表れているところでございます。

21ページが、課題に対する御意見・御要望でございます。こちらに関しましても交通混雑に関する御意見・御要望が最も多くなっておりまして、次いで交通事故に関する御意見・御要望が多くなってございます。その他、自由意見に関しましては、道路整備に関する時期や整備内容に関する御意見・御要望が多く出ている状況でございます。

続きまして22ページは、関係団体のヒアリング結果でございます。23ページは、業種別の傾向をまとめたものでございます。

交通混雑に関する御意見、交通安全に関する御意見につきましては、ほぼ全業種で挙げられる課題として認識されている結果になってございます。企業活動に関する御意見、救急搬送に関する御意見につきましても、関連する業種等で御意見が挙げられている状況でございます。道路整備に関する御要望は、全業種で挙げられている状況でございます。

続きまして24ページでございます。これに関しましても、交通混雑に関する御意見、あるいは交通安全に関する御意見が多く出ております。多くの団体でも同じような課題を感じているという結果でございます。

例えば交通混雑に関する御意見としましては、自治体からは、「町民は、朝夕の国道4号が混雑していることを知っているのので、できるだけそこは避けて国道以外のルートを利用

している」と。警察関係者からは、「パトカーの緊急走行時には追い抜きが容易ではない状況」、教育機関からは、「国道4号の渋滞で学校に遅れた」という報告があった。経済団体からは、「東北道が通行止めになった場合は国道4号の交通の流れが完全に止まってしまふ」という御意見をいただいております。

交通事故に関する御意見も同様に、「国道4号を児童が横断する際に一般車両にはねられ、骨折する事故が発生したケースもあります」という御意見や、経済団体からは、「鏡石の久来石地区の農家は住まいと田んぼが国道4号で東西に分断されていることで、トラクターで横断する必要があるので大変危険な状況である」という御意見、警察関係からは、「大型車の通行が多く、危険を感じている」という御意見、トラック協会からは、「一般車の中にはスピードを出したい車両もあって危険を感じる」という御意見をいただいております。

企業活動に関する御意見としましては、「運送業全般が国道4号の混雑に困っている」という、自治体からの話もいただいております。また、経済団体からも、「町の企業としては矢吹インターまでのスムーズな通行が望まれており、整備によって非常に便利になると期待している」という御意見をいただいております。

消防関係からは、救急輸送に関する御意見として、「信号交差点が多いため加減速を繰り返す状況になり、患者への負担が大きく、車内処置にも支障を来している」という御意見もいただいております。また、2車線区間では、救急搬送中に前方車両が避けた場合でも、大型車が多いということで、通行できる幅が狭くて追い越し等のスムーズな走行が困難という御意見もいただいております。

その他の御意見としましては、生活環境ということで、「沿線住民より振動が悪化している」という苦情も聞いている」という御意見もいただいております。

まちづくりから、これは自治体の御意見でございますけれども、「矢吹町は「コンパクトなまちづくり」を目指しているということで、平成30年3月に策定した「立地適正化計画」においても駅周辺地区を都市誘導区域に位置づけ、都市機能の充実を図ることとしている。バイパスになると商店等がバイパスに移り、既存市街地の空洞化の可能性はある」という御意見をいただいております。

また、国道4号の西側地域は田園共生ゾーン、自然環境保全ゾーン、大規模公園等としてマスタープランに位置づけており、環境に関連した活動が活発な地域でありますので、「自然環境を適正に保全していく必要がある」という自治体からの御意見をいただいております。

観光関連団体からは、周遊観光ルートとして県南地域をめぐる観光ツアー等は少ないのが現状であるということでございます。白河から二本松という個々の当該地域の対象地域を跨ぐ観光ツアーという場合があるそうですけれども、そういう場合には東北自動車道を利用されるケースが多いという御意見でございますけれども、そう言いつつも道路整備の必要性は感じているところでございます。

続いて25ページのほうに、結果のとりまとめということで、アンケートの再掲、ある

いは関係団体の再掲しております。

東北小委員会（第1回）の内容を整理した課題や政策目標は妥当であることを確認したと思っております。また、住民、事業者、道路利用者の多くが道路整備の必要性を感じているということで、道路整備を行うことが交通混雑、交通事故、企業活動、救急搬送の課題解消につながることを期待しているという御意見でございますので、政策目標を達成するための機能を有するルートを検討していきたいと感じております。

27ページは、上が対象区間全体を表したもの、下は個別箇所としてとらえた場合の課題を表しております。

まず、矢吹町中心部で、交通混雑ということで主要渋滞箇所が1カ所あり、矢吹町中心部の通過時に時間がかかるという課題、あるいは救急搬送では、通過時に加減速を繰り返し、患者への負担が大きいという課題がございます。

また、久来石地区では、交通事故が懸念されてございます。実際に死亡事故も発生しているところでございます。「交通事故」に関して、「信号のない区間をトラクターで横断するために危険を感じている」という御意見、「信号のない交差点を右折する車両が死亡事故を起こしている」という御意見、「歩道がないため大変危険」という御意見をいただいているところでございます。

続きまして、28ページは観光でございます。

1回目の小委員会の際に意見もありましたが、4号の沿線の観光入込客数のうち、郡山、須賀川、あるいは白河といったところが100万人を超えて多い状況でございます。当該地域の矢吹、鏡石につきましては10万人程度で、観光ツアーも少ない状況でございます。

観光周遊につきましても、高速道路をメインに利用するという御意見で、4号を観光周遊で利用する機会が少ない状況です。矢吹、鏡石を目的とする観光では対象区間を利用されるということで、整備により観光活性化が期待されるといったところでございます。

続きまして、29ページから「政策目標の設定」でございます。

30ページでございますが、政策目標の設定ということで、上が前回の審議内容でございます。下に今回の確認内容で、最初に設定した課題に対して、住民や事業者の意見聴取の結果もほぼそれに近い意見がとれたところもございましたので、政策目標を下の4点にしたいと考えてございます。「交通の円滑化、交通安全の確保、物流を支える道路ネットワークの強化、安定した救急搬送環境をもたらす道路ネットワークの確保」の4点にしたいと考えてございます。

31ページ以降がルート帯の検討でございます。

32ページが「対応方針（ルート帯）の考え方」でございます。政策目標の達成に必要な機能と配慮すべき事項等を以下に整理してございます。それぞれの政策目標に必要な機能を設定しまして、交通容量不足を解消し、交通混雑の緩和、交通事故の削減、インター等までのアクセスの向上、混雑区間における加減速の発生回数の減少と迅速な救急搬送が可能になるかといった視点、あるいは、「その他配慮すべき事項」で、動植物あるいは騒音・

振動といった地域の環境、まちづくりの観点からの地域の土地利用、経済性といったところを、「必要な機能」あるいは「配慮すべき事項」で設定してございます。

続きまして、33ページ、34ページがコントロールポイントの考え方でございます。

対策案を検討するためのコントロールポイントで挙げているのが、下記のような施設等でございます。集落につきましては、下の地図と比べて見ていただきたいのですが、4号沿線上では左から、4号の西側になるのですが、大町地区、舘沢地区、久来石地区といったところの集落。あるいは、病院が4号の西側、中央に矢吹病院などあります。また、二次救急医療施設の会田病院があります。学校では矢吹小学校、矢吹幼稚園、西側に変電所、工業団地、河川、鉄道、東北自動車道、公園・史跡等を現在、コントロールポイントとして考えてございます。

続きまして、下が動植物で、4号の西側が森林・水辺が広がっている地域で、このような動植物がいるという文献上のデータでございます。

35ページが、前回から追加になっている矢吹町の立地適正化計画でございまして、中心市街地に都市機能誘導区域を設定した上に、無秩序な市街化を抑制するための居住誘導区域を設定してございます。地図にも色で示しているのが、その箇所でございます。

続きまして、36ページにルート帯の検討でございます。

第1案が現道拡幅案で、全線の4車線拡幅と歩道整備により交通容量と歩行空間を確保するルートでございます。下に、整備概要で5km、コストで110億から130億と示してございます。ポイントとしては、信号交差点が連続する区間については交差点集約を行うといったことがポイントになるかと思えます。歩道の幅員狭小区間もあるので、その解消や、沿道に店舗・家屋が張りついており、その支障物件が多いということ、あるいは、先ほどの立地適正化計画との整合がポイントになるかと思われま。

第2案が「部分バイパス+現道拡幅案」で、これにつきましても延長が同じで、コストは若干、先ほどより高めになります。ポイントとしては、バイパスに並行する現道における歩道の幅員狭小区間については別途対応が必要となり、これはコストの中には入っていないという状況でございます。支障物件については、沿道に店舗・家屋が連なっている区間を回避し、バイパス整備を行うということで、先ほどの案よりも支障物件が少なくなります。

また、バイパス区間は自然環境の改変が大きいということと、矢吹町の立地適正化計画からいくと「郊外における無秩序な市街化を抑制」に合致せず、市街地拡大が懸念されるといったところがポイントになります。

38ページが「評価項目の設定」でございまして、交通混雑には、交通容量の確保、交通事故の低減、インターまでのアクセス性・定時性の向上、救急搬送ルートの走行性・速達性の向上を設定してございます。配慮すべき事項として、地域の環境として自然環境、沿道施設への影響。また、立地適正化計画との整合、事業費が評価項目と考えてございます。

39ページが、その対策案の比較内容でございます。

交通容量の確保につきましては、どちらも「○」でございます。

交通事故の低減につきましては、現道拡幅案は渋滞に起因する事故が減少するというところで「○」でございます。全線において安全安心な歩行空間を確保され、中央分離帯の設置により重大事故も減少すると考えてございます。部分バイパス案につきましては、交通事故の低減は、歩道の狭小区間が現道区間には残って、重大事故の危険性も変わらないという状況でございます。

インターまでのアクセス性につきましては、こちらはどちらも容量が確保されるというところでございます。

救急搬送のルートの走行性・速達性につきましては、現道拡幅案では確保されますけれども、部分バイパス案につきましては2車線区間の整備の課題が解決されないということで、課題が残るという状況でございます。

配慮すべき事項の地域の環境につきましては、自然環境への影響は少ないのですけれども、騒音・振動といった課題が残ります。部分バイパスについては、その逆になってございます。

地域の土地利用については、先ほど説明したとおりでございます。

経済性につきましても、先ほど説明したとおりでございます。

40ページ以降につきましては、第2回の意見聴取の内容でございます。

41ページが、その内容について示してございまして、属性では性別、第1回アンケートの回答、職業、年齢、住所を回答していただくという内容でございます。国道4号の道路利用状況ということで、利用頻度、利用手段、利用目的については、これも第1回と変わらず、行うところでございます。ルート帯案を検討する際に重視すべき事項として、どのようなことを重視して計画するかということで選択していただきます。あとは自由意見でございます。

42ページはアンケートの対象でございますけれども、これは1回目と変わりません。

43ページ、44ページは、今の説明の内容を記載してございます。45ページもルート帯の概要について説明してございます。46ページに、そのアンケート票が書いてございます。最後に、3つほど選択してもらって、ルート帯を検討するに当たってどれが重要かを記述してもらおうというアンケート調査になってございます。

長々と説明いたしました。以上でございます。

浜岡委員長 御説明ありがとうございました。

ただいま説明いただきました内容について御質問などお願いしたいのですが、いかがでしょうか。

小林委員 6ページに前回（第1回目）のアンケートの実施内容がございまして、「地域

住民」のところには全戸配布、それから道路利用者を対象にということで、道の駅とか、あるいはWebなども使って多角的にいろいろな意見を吸い上げようという、それはすごくいいことかと思うのですけれども、母数がそんなに大きくないものですから、特定の方がダブルで答えて、一定の方向に回答が偏るというようなことがないのかどうか、実際に回答を集約した中でそういったところが見受けられたのかどうかも含めて、考え方を少し教えていただければと思うのですが。

阿部部長 一般的なお話を私から少々させていただきますと、いろいろな方法をとってアンケートをさせていただいているのですが、多分、委員御指摘の、バイアスがかかる話になると、例えばWebアンケートなどは比較的やはりバイアスがかかりやすいアンケート方法だと思います。

あまりバイアスがかからないように私どももいろいろな手法をとってやらせていただいております。ある一定程度バイアスがかかるのは、仕方がないなと思っております。かかる場合は、例えば組織的に動いたりすると、どうしてもそういうバイアスがかかる状況にもなり得ないことはないというような状況です。

今回の場合は、分析してみた結果でいいますと、私が見ている感じではバイアスがかかっていないような感じがするのですが。

赤森所長 そうですね。幅広く意見を聴取していますので、偏った感じではないかと思えます。

浜岡委員長 ありがとうございます。

数としても、地域住民の方の直接の回答というのでしょうか、7ページに示されています、郵送回収のものが2,189と非常に大きいですから、多分、そこは、ダブルカウントがないと思いますので、大丈夫ではないかと感じております。

そのほか、いかがでしょうか。

宮原委員 39ページに、今度提案していくルート of 2案が示されています。それで、案1をみますと、「配慮すべき事項」の中には具体的には入っていないのですが、工事中の渋滞対策のことをお聞きしたいです。

現道でこれを拡幅していくということになると、当然、通行止めをすることなく、工事をしながら進めていくということですね。今も前後の区間がそういう形で事業をされているのだと思いますが、迂回路とか、地図を見てあまり通るところがないので、そうすると数年間はやはり渋滞が発生することと、前後の区間の事業中のところと期間的にオーバーラップする。そうしたことがある場合は、通行する方たちにとって、今よりもかなりコンディションが悪い期間が存在するということがあるのかと思いました。

案2のほうは、結局、全く別のところに道路をつくるわけだから、そういう意味では現在の道路の流れというのは阻害をしないような形でいくことはできるのかと思うのですが、そういった工事に関する、多分、数年かかるところのコンディションというものは、比較は通常はしないものなのではないでしょうか。

阿部部長 私があまり答えてはいけないのだと思うのですが、簡単にお話をいたしますと、バイパス案のほうは現状と同じコンディションが確かに確保されているのですが、交通の容量、流れる量だけ見ますと、案1も工事をしているときには必ず2車線を確保していますので、量としては同じになってまいります。

今の段階でそのコンディションの違いを比較しているかということ、多分、その細かいところまでは比較してなくて、ステップとしては多分、事業化をして工事に入る直前などは、当然、どれぐらいの工事による影響があるかというのは私どものほうで精査をさせていただきますが、今のこのレベルの検討段階ではそのコンディションの差というのは、先ほども言いましたように容量が同じですから差がつかないということで、やってないという整理になると思います。

宮原委員 ありがとうございます。

菊池委員 菊池でございます。

今回の意見聴取の中で、交通混雑に関する課題の認識というのが非常に高いということとは十分理解しました。その上で、この「政策目標」が「交通の円滑化」。

ですから、ここが恐らくウエイトとしては大きなところになるかと思うのですけれども、住民側も事業者のほうも、渋滞に関する意見・要望のところで、信号の数が多過ぎる、もしくは右折・左折の専用の車線の要望ということが挙げられている中で、今回の対策案としては、単に4車化する、もしくはバイパスを整備するということしか書かれていない。もしかすると、この案1の現道拡幅案にしても、その信号、あるいは右折レーンの問題が解消されなければ、単なる容量は確保しても渋滞は解消しないということも起こり得ますし、案2のほうは逆にその円滑化に寄与するルート対案になる可能性もあるかと思えます。

その辺の、要望を受けての対策案ということですので、信号の整備といいますか、方針といいますか、右折・左折で、前回の資料を今回おつけいただきましたけれども、参考資料1の11ページなどでも、旅行速度の低下というのが、ほぼ終日、速度低下しているという図がございます。この段階で信号の連続区間で速度低下が見受けられるというところがあるので、これが4車線化するだけで解消するものなのかどうかを検証された上でこの案が出てきているのかどうかを教えてくださいたいと思います。

赤森所長 おっしゃるとおり、交差点間隔が非常に短い区間が存在します。ただ単に拡幅

ただけでは渋滞というのが解消しないのではないかというふうに懸念されてございます。

現提案を採用するに当たっては、信号を集約して信号機の本数を減らすといったのが有効な対策の1つかと考えておりました、それも視野に入れながらこの案の検討を今後、進めていきたいと思っております。

菊池委員 ありがとうございます。

そういったことも含まれているならば、アンケートのほうでも、住民の方がわかりやすいように、4車線化とともに、信号の集約などもあわせて整備の方針に含まれているということは書かれたほうが良いと思います。

もう1点、このアンケートについて質問がございまして、資料2にアンケートのはがきの面がありますが、「対策案を検討する際に重視すべき項目はどれだと思われますか?」。回答例では3つまでと書いてあるのですけれども、これはなぜ3つなのですかね。順位づけもせずに3つ回答させるという、その意図を教えてくださいたいと思います。

赤森所長 ここで優先順位をつけるのがよろしくないと感じておりました、順位をつけずに自由に3つ選んでもらうのが良いと考えて、このような列挙した形で3つ選んでもらおうと考えてございます。

なぜ3つかというと、一般的にやられていることかと思っております。

菊池委員 ですから、回答する側としては、その3つの中で、非常に重視している項目と、中くらいと小くらいというふうに、こちらが想定する感じで回答していただく場合もありますし、もしくは、3つは本当に重要だと考えているものもあれば、その延長で、5つぐらい非常に重要だと考えているのに3つまでしか答えられないということもありますので、少し回答の方式を御検討いただきたいと思います。

赤森所長 回答に関して、その重みづけについては、検討したいと思います。

阿部部長 菊池委員の御意見、非常にごもっともだと思うのですが、多分、一般的な話を言うと、試行錯誤で、3つというのが非常にスタンダードになってきていると思うのですが、順位づけをすると、回答できなかった方とか、その順位にあまり差がないのに順位に追われてつけてしまうというデメリットが出てきたので、この3つというのがスタンダードにはなっていると思うのです。菊池委員の今の御指摘ですと、もっとある場合には何かフォローできるような項目をとということでございますので、例えば問6の自由記述のところに「さらに」という項目を※印か何かで追加するとか、少し工夫をさせていただきたいと思いますが、そのような方法でよろしいでしょうか。

菊池委員 はい。

浜岡委員長 一通りお聞きしましたが、そのほか。

では、私から幾つかお願いして。

今の菊池委員の質問、私も全く同じでして、まず最後のアンケートですが、「3つ回答」と。これは、3つまでですよ。必ず3つ答えなければいけないというわけではないと思いますので、その誤りはなくすようお願いしたいと思います。

赤森所長 修正します。

浜岡委員長 それで、初めに質問された渋滞への対策についてですけれども、案1の場合は主要渋滞箇所に対するケアが入ってないのかなという気がします。

4車線にすると確かに容量は増えます。ですが、その分、交差点に負荷がかかります。主要渋滞箇所である矢吹中町交差点をどうするかというところまで記述していかないと、恐らく案1で、これで将来よくなると思ってくださる方は多くないという気がします。資料2の横長の5ページが多分、回答する住民の方々がごらんになる資料ではないかと思えますけれども、その「円滑化」の一番上のところ、「全線の4車化により……確保」と書いていますが、それだけではなく、菊池委員の質問にありました、連担する信号を整理するというのでしょうか、幾つかに集約するということに加えて、主要渋滞箇所をどうするかという点を加えた方が良いと思われまますので、その辺もう一度、検討をお願いしたいと思います。それが1つです。

もう1つは案2のほうですけれども、案2は案1と違って別ルートになりますので基本的にはよくなるのですけれども、「交通安全の確保」のところ少し気になったのは、「現道区間では」と書かれている部分ですが、現道はここで言わなければいけないのかどうかというのが少しわかりませんでした。バイパス区間が安全ということで十分ではないという気がしますので、このあたりも再検討をお願いしたいと。

これは両方に共通するのですが、死亡事故が多発する久来石地区のところですが、これは4車線化になって、恐らくトラクターで横断する場所は信号がつくなど対策するのではないかと思います。それはどこか、共通事項とでもいうのでしょうか、記述できると、この右側のエリアで事故が多発している点もしっかりケアされるのですというメッセージが伝わるかと思えますので、検討いただきたいと思いました。

いかがでしょうか。

赤森所長 矢吹中町交差点の主要渋滞箇所は、今もしっかり渋滞の要因を分析しております。拡幅することによって交通容量的にもいろいろチェックはさせていただいております。その辺をどのようにこのルート帯の比較に入れていくか検討します。

阿部部長 先生が言われるように、対策がきちんとわかるような記述をさせていただきます。例えば、交差点を集約しますとか。

それから、現道のほうに関して言えば、当然、これはあまり記述は必要ないので、現道の記述をするのであれば、現道の交通量が減ることによって例えば安全環境なり歩行者環境がよくなりますとか、読んでいる方がどういう対策をとっているのかわかりやすくなるような記述をさせていただきます。

すみません。あまり記述が整理されてないので、そこは見直しをさせていただきます。

浜岡委員長 よろしくお願いたします。

赤森所長 あと、さきほど信号の話がありましたが、警察の関係もございまして、その表現の仕方は少し工夫が必要であると思いますので、そこも改めて検討したいと思います。

浜岡委員長 ぜひとも御検討をよろしくお願いたします。

いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

皆様方から意見いただきました。その意見内容を踏まえすと、これから先、この第2回のアンケートに進めていくということに関して否定的な意見がなく、前向きに進めていただきたいという意見ではなかったかと思われまので、原案どおりといいますか、資料どおり、これからアンケート調査をするという方向性で進めていくということでいかがでしょうか。

どうもありがとうございます。

それでは、そのとおり進めていくということで、よろしくお願いたします。

この資料の公開・非公開について確認をさせていただきます。

資料の公開については、公開でよろしいでしょうか。

ありがとうございます。

今回の議事の概要につきましては、私のほうが事務局の方々と早急に連絡をとって、すぐに議事概要を公開できるようにしていきたいと思いまので、それは御了承いただきたいと思います。

また、議事録につきましては、後ほど事務局から皆様方に資料が行くかと思いまので、内容を確認の上、返送していただきたいという形で進めていきたいと思いまので、よろしくお願いたします。

議事はこれで全てではないかと思うのですが、よろしいでしょうか。

それでは、司会を戻したいと思います。

司会 浜岡委員長並びに委員の皆様方におかれましては、大変御丁寧な審議を賜りまして

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23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。