

## 第26回東北地方小委員会

### 【議事録】

#### ○議事

##### 1) 計画段階評価

###### ・新庄酒田道路（戸沢～立川）

**浜岡委員長** それでは議事に入りたいと思います。

新庄酒田道路の戸沢～立川区間につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

まず「地域・道路交通の状況と課題」、「政策目標案の設定」、「地域からの意見の聴取方法」、「今後の手続きの進め方」まで全体を一通り説明いただき、その後、質疑応答をおこなう、という流れで進めたいと思います。

それでは、説明をお願いします。

**菅事務所長** それでは、資料1について説明させていただきます。

まず、1ページの「新庄酒田道路の概要」についてです。

新庄酒田道路は計画延長が約50kmでして、これまでに新庄南バイパス、余目酒田道路等が完成しております。現在は新庄古口道路と高屋道路が事業中です。今回の対象区間は、図2のとおり、整備区間指定を受けている戸沢村古口～草薙間の終点から立川までの戸沢村と庄内町を結ぶ区間となっております。

次に、2ページの「対象区間の位置」についてです。

対象区間が通過する戸沢村と庄内町は山形市から直線距離で約60km離れた最上地域と庄内地域の境界部に位置しており、今回の対象地域の人口は約26,000人となっております。

次に、3ページの「気象条件」についてです。

山形県は全ての地域が積雪寒冷地となっておりますが、そのなかでも対象地域は特に降雪が多く、特別豪雪地帯に指定されております。山形県内の特別豪雪地帯のなかでも、図3のとおり冬期の平均風速が最も大きく、図4のとおり地吹雪による視程障害が多発している地域となっております。

次に、4ページの「人口」についてです。

対象地域の人口は、全国及び山形県を上回るペースで減少しており、平成27年をペースに比較しますと、令和27年には半数まで減少すると予測がされております。また、図

2のとおり、現時点での対象地域の高齢化率は全国よりも20年以上早いペースで上昇しており、高齢化が進んでいる状況です。

次に、5ページの「産業」についてです。

対象地域は第1次産業・第2次産業の比率が高く、どちらの地域でもお米が一番多くの割合を占めておりますが、二番目に多い項目として、庄内町は豚、戸沢村は野菜となっております。また、戸沢村は観光資源として最上川の舟下りが有名です。表1のとおり、観光系旅行新聞の「第2回プロが選ぶ水上観光船30選」という企画において全国で1位に選ばれており、観光資源が魅力的な地域であります。なお、この企画の第1回においても最上川の舟下りが第2位となっております。

次に、6ページの「交通流動・特性」についてです。

図1対象地域の交通状況について示しております。データの比較に関し、平成22年は全国的に高速道路の無料化社会実験が実施され、山形道がほぼ無料化したために庄内地域の交通量が減少しているため、平成17年と平成27年で比較すると、交通量は増加傾向にあります。要因としては、この10年間において、東北中央道の整備が25kmほど進捗しており、13号、47号を經由した交通の転換がなされたことが考えられます。なお、月山道路で同様の比較を行うと、平成17年より平成27年の交通量が若干減少する傾向が出ます。図2のとおり、トリップ長が118kmと長く、47号と13号を經由して酒田市から山形市までを通過するくらいのトリップ長です。図3のとおり、対象地域を通過する交通において、1番多いのは庄内地域から最上地域への38%ですが、次いで、庄内町及び戸沢村いずれかを発着とする交通が24%を占めております。

次に、7ページの「事故」についてです。

図1は対象地域の事故件数と事故率の状況ですが、1番事故件数が多いのは、現在事業中の高屋道路の現道区間であります。次いで、対象区間の事故件数が多く、図上の▲が3つ並んでいる箇所はカーブが急な線形不良区間を示しています。図1の下段に年間及び冬期の事故率を記しており、比較的、戸沢村側の方が線形が急で冬季の事故率が高くなっております。

次に、8ページの「幾何構造」についてです。

対象区間における信号交差点は2箇所のみですが、線形不良箇所や信号の無い交差点、において急ブレーキ挙動が確認されており、特に冬期は路面凍結や堆雪により走行環境が悪化するため、走行安全性の向上に課題があります。また図2のとおり、冬期においては堆雪により十分な道路幅員が確保できていない状況です。

次に、9ページの「災害」についてです。

過去11年間において、国道47号区間で77回の全面通行止め、うち対象区間では10回の全面通行止めがございます。仮にこの区間が通行不可になると、酒田から月山道路を通過して新庄に物を運ぶことになり、その場合、距離にして3倍、時間にして2倍もの迂回が必要です。図2のとおり、月山道路は標高差が大きく、急勾配や急カーブ箇所が多い

ため、特に冬期における迂回の負担が大きい状況でございます。また、写真1のとおり、平成20年には対象区間において、大規模な土砂崩れによる全面通行止めも発生しております。

次に、10ページの「物流・産業」についてです。

大変申し訳ないのですが、ここで1箇所訂正がございます。図3の凡例の色ですが、生体輸送と加工肉輸送の色が逆になっております。生体輸送が水色で、加工肉輸送がオレンジ色でございます。

5ページで申しましたように、庄内地域では特に豚の産出額が上位にきており、そのため豚のと畜場と加工場が庄内町にございます。山形県内には3箇所のと畜場がございますが、そのうち庄内町のと畜場が7割のシェアを占めております。加工された豚肉は特に国道47号を使って様々な圏域に輸送されておりますが、線形不良箇所の走行による加工肉の品質低下や通行止めによる商品の製造・供給への影響が大きく、輸送上のリスクを低減することが課題となっております。

次に、11ページについてです。

東北の中で山形県は野菜漬物の出荷シェアが特に高く、その山形県の中でも特に庄内地域のシェアが第一位でございます。こちらの輸送につきましても、仮に国道47号が通行止めとなる場合には製造・供給への影響が大きいことが課題となっております。

次に、12ページについてです。

酒田港はご存知のようにリサイクル港の指定をされており、リサイクル関連の取り扱いが東北一という状況になっております。また、昨年度、酒田港に東日本最大級のバイオマス発電所が商業運転されたことで、そのチップが特に最上地方や山形県内陸部から毎日のように運ばれており、国道47号が重要な路線となっている状況です。

次に、13ページの「観光」についてです。

観光につきましては、先程、魅力的な舟下りがあるというお話をさせていただきましたが、入れ込みとしては特に最上地域の低迷が続いており、最上川の舟下りにつきましても減少傾向にあります。図4のとおり、当事務所の整備効果といたしまして、平成24年に日沿道のあつみ～鶴岡間が開通したことで温海温泉の観光客が増加したという例もありますので、早期の対象区間の整備が課題です。

次に、14ページの「生活」についてです。

図1のとおり、庄内地域からはほとんどが通勤であることが特徴となっております。逆に最上地域からは、447人のうち150人ほどが通学生であり、特に冬期は早く出発したり、場合によっては学校にたどり着かなかったりという障害が出ていると、学校関係者からも聞いております。

次に、15ページの「医療」についてです。

最上地域には三次救急医療がありませんので、山形県内にある三次救急医療施設または庄内にある日本海総合病院へ搬送する状況です。また、図3のとおり、心疾患患者の転送

は、平成26～30年の間で67件ほど発生しており、患者の安静搬送のためにも対象区間の走行性の改善が課題です。

次に、16ページの「自然環境」についてです。

既存文献から対象地域には重要な動植物が分布しているということが分かりますので、できる限り影響を軽減するということを考える必要があります。

以上のような課題等を踏まえまして、17ページに「政策目標の素案」ということで、課題を4つに整理させていただきました。交通環境といたしまして、「走行安全性が低下」、物流・産業といたしましては「不安定な物流ネットワーク」、観光といたしましては「周遊観光の連絡性が不十分」、医療といたしましては「患者の安静な搬送に支障」ということで、それらの原因として、狭幅員及び急カーブ、さらに冬期の劣悪な道路環境が挙げられます。

よって、政策目標の素案といたしまして、「安全かつ快適な移動の実現」「物流の安定的輸送の確保」「観光振興の支援」「安定した搬送ルートの確保」の4つが整理されます。

次に、18ページの「地域の将来像との整合」についてです。

整理しました政策目標が県の発展計画及び今回対象としている庄内町及び戸沢村の総合計画のなかでどのようなかたちで位置付けられているか、ということを示しております。各計画と今回の対策が整合していると確認しておりますので、今後、県及び町・村とも連携して進めていかなければならないと考えております。

以上を整理し、政策目標を19ページの4項目と設定し進めたいと考えております。

次に、「地域から意見の聴取」についてです。意見聴取の内容につきましては、20ページに記載しているとおりです。

次に、21ページの「意見聴取方法」についてです。

対象エリアである戸沢村と庄内町についてはアンケートを全戸約8,000世帯配布へして回収をしたいと考えております。また、庄内地域と最上地域の交通の流れが非常に多いため、沿線地域の新庄市及び酒田市からもアンケートを集めたいと考えております。こちらについてはかなり広範囲で人数も多いため、統計上必要な標本を各々の人口をもとに算出した結果、偶然にも数が一緒になってしまいましたが、8,000世帯を抽出したいと考えております。同様に事業所、道路利用者等についてもアンケート等を行っていきたいと考えております。

22ページからはアンケートの具体的内容についてです。

資料2に、これまで整理した内容を記載したアンケートのたたき台を示しており、意見聴取は1ヶ月程度と考えております。

最後に、25ページの検討の流れについてです。

今後は、アンケート及びヒアリングにより意見聴取を行い、次回の小委員会において政策目標の設定、対応方針の検討、意見聴取についてご審議いただきたいと考えております。

以上で説明を終わります。

**浜岡委員長** どうもありがとうございました。それでは、ただいま事務局から説明ありました内容につきまして、ご質問やご意見などございましたらよろしくお願いたします。地域の抱える問題や現在の経済活動状況など説明がありまして、戸沢～立川区間の道路の整備は重要ではないかというご説明でありました。

**温井委員** 一時、酒田市の大学から山形市の家族のもとへ移動するために、毎週、月山道や国道47号を利用しておりました。冬期間も何度も通っておりますので、対象区間の事情はよく分かっております。対象区間の状況や整備の必要性が大変よくまとめられていて、確かに必要な区間ではないかと思っております。

**浜岡委員長** ありがとうございます。

**小野澤委員** 6ページ図3の対象区間を通過する交通の特性で、38%の交通量が赤字で示してある交通量の内訳だというご説明を受けたような気がいたします。この交通量全体の数字の関係を説明していただきたいです。

先程のご説明で、住民へのアンケート調査のサンプル数が町・村内の方と広域の庄内・最上地域の方が偶然8,000世帯で同じになったということでした。おそらくそれぞれの地域の住民に対するサンプルの取り方の観点から見れば、全数調査の対象者数とサンプリングした対象者数というものが算出されたと思います。実際に対象区間を通行している人を100%として見たときに、実質的に同じ数になったというアンケートの対象者数がこの交通量に対して妥当かどうかをご説明いただきたいと思います。図3を見ると庄内地域・最上地域を行き来する人の方が、絶対数は多いように見えました。この数字の説明をしていただいて、サンプル数の算出の妥当性について、もう一度ご説明いただければと思います。

**菅事務所長** 6ページの図3をもう一度丁寧に説明させていただきます。38%は庄内町と戸沢村を通過する交通でございます。対象区間を通過する交通の中でも、酒田市などの庄内町以外の庄内地域と新庄市などの戸沢村以外の最上地域の間での交通が一番多く38%となっております。

一方で、庄内町と戸沢村の間での交通は6%ですが、どちらかに足を持つ交通を足していくと合計で24%となります。事務局の案としては、概ね同じくらいの割合だという認識のもとで、アンケートの抽出の仕方について対象エリアは全世帯としました。なお、新庄市・酒田市の場合、お示した標本調査法のサンプルの計算だと偶然にも8,000世帯になったということです。

確かに一番多いのは庄内町及び戸沢村を通過する交通ですが、長トリップで通過するという訳ではなく、どちらかというとな隣の同じような生活環境の方々の移動だろうと考えます。全数を対象にすると、酒田市の人口10万人という規模が結果に影響すると考え今

回のような提案をいたしました。

**小野澤委員** 先程ちょうど温井先生が山形市と酒田市を行き来するために対象区間を使ったとおっしゃっていましたが、実際に道路を使っている方に調査票が配布されないと、正確な利用実態や課題が浮かび上がらないのではないかと思いますので、質問をさせていただきます。今後も、利用者に十分意見聴取できるのかという観点からサンプルを選択することが重要だと思いましたが意見を述べさせていただきます。

**浜岡委員長** ありがとうございます。ほかに、いかがでしょうか。

それでは、わたしから述べさせていただきます。小野澤委員からのご質問にもありました6ページですが、図2に国道47号を走行する車のトリップ長分布が示されております。平均トリップ長が新庄酒田道路の総延長よりも長い118kmということや最も多いトリップ長が新庄と酒田の両端を走行していると考えられる40~60kmということから、今回の対象区間だけではなく、山形県内の国道47号一帯が本当によく使われている道路であると感じました。

図1を見ますと、大型車の割合が27%とあり、結構高いと感じました。今回の説明にはありませんでしたが、改良されていないこのような現道区間でよくあるのが、小学生が学校に行く時にトラックの横を歩いていて危険だということです。そのような状況ももしかしたらあるかもしれないというような、言わば生活のなかに大型車が入り込んでいるかもしれない区間だということで、やはりここは本当に改良の必要性が高い場所ではないかと非常に感じました。

また、前後である程度整備が進んでいるということもありますので、是非とも今回の対象区間の整備を進めていくべきではないかと感じました。どうして早く始まらなかったのかというくらいの気持ちを持っております。ですからまだ手が付けられていないこの高屋道路の両端部分も継続的に検討をいただきたいと感じております。

また、同じ様なことではあるのですが、山形県は庄内地域、最上地域、村山地域、置賜地域の4つの地域に分かれており、それぞれの地域間の移動も多いのではないかと思います。新庄酒田道路は庄内地域と最上地域をつなぐ道路ですので、おそらく山形県の方でもそういったネットワーク作りが重要だと書かれているのではないかと思いますし、地域の為にも必要ではないかと感じました。特に質問は思い浮かばなかったですけども、必要性の非常に高い区間であると感じました。何か感想でもいかがでしょうか。

**小林委員** わたしも日本海側の新潟の出身で、この道路ではないのですが、仙台に来るときは、山越えの道を冬期間にヒヤヒヤしながら通ることもありますので、このような安全対策という面や医療の確保という面で交通がどんなときでも確保できるということは非常に大事だと思っております。

6 ページのなかで大型車の混入率が高いということが記載されておりますが、平均はどれくらいなのかと思われました。酒田港へバイオマスのチップ等を運送するので、大型車の割合は高いのだろうとは思いますが、参考までに具体的な数字があれば一般的な比率と比較して教えていただきたいです。

**菅事務所長** すみません、先程は説明を端折ってしまいました。図 1 に示している大型車混入率 27.3% の下に山形県直轄国道平均 15.4% と示しております。

**小林委員** なるほど、平均の倍近い数字ですね。分かりました。ありがとうございます。

**浜岡委員長** そのほか、何かございますか。

委員の皆様からは必要性が非常に高いと再認識されているコメントが非常に多く、ご説明いただいた資料もなかなか完成度が高くしっかり説明されていると感じられているのではないかと考えております。

アンケートの方法などについてはよろしいでしょうか。個人的には郵便番号を記載する欄をつくっていただいたのが非常に嬉しく思っております。沿線から少し離れているかどうかということも郵便番号で分かりますので、場合によってはそのような解析も行っていただけると嬉しいと思います。

全体を通じて必要性を再認識するという内容のコメントを多くいただきまして、新庄酒田道路 戸沢～立川間の整備について概ね妥当と思っていらっしゃるということでもよろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは、今回の審議においていくつか質問などありましたので、それらを踏まえた上で、今後、アンケート案に従って意見聴取などを進めていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。ありがとうございました。

## 2) 計画段階評価

### ・盛岡南道路

**浜岡委員長** それでは、議事の二つ目にまいりたいと思います。

国道4号盛岡南道路についてです。事務局の方から説明をお願いいたします。

前回の議事内容、第1回意見聴取の結果、対応方針の検討など、全体を一通り説明いただき、その後質疑応答を行うという形で進めていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。それでは、説明をお願いいたします。

**佐近事務所長** 岩手河川国道事務所の佐近でございます。「資料3」をご覧ください。

まず、2ページの「対象区間」についてです。

対象区間は、盛岡市、矢巾町を含めた3市5町で構成される、盛岡広域圏と呼ばれる地域に位置しています。対象区間の周辺では岩手流通センターや盛岡貨物ターミナル、盛岡中央卸売市場などが立地し物流拠点が形成されております。

また、今月の9月21日に高度救命救急センター、岩手医科大学附属病院が盛岡市の中心部から矢巾町に移転開院したほか、災害用の用地整備などの周辺開発も進んでおります。一方で、信号交差点が連続しており、うち3箇所が主要渋滞箇所に挙げられているなどの交通問題を抱えている区間となっております。

次に、3ページの「第1回の審議内容」についてです。

前回は平成30年9月12日に開催した、第21回社会資本整備審議会 道路分科会 東北地方小委員会において、①地域の状況と課題、②道路交通の状況と課題、③政策目標(案)の設定、④地域からの意見聴取(第1回)の方法について御審議いただきました。前回の審議において、いただいた御指摘については、「参考資料1」及び「参考資料2」に反映しております。

次に、4ページの「今後の計画段階評価の進め方(案)」についてです。

本日は、昨年実施しました地域の意見聴取(第1回)結果の確認、政策目標の設定、評価項目の設定、対応方針(ルート帯案)の検討、第2回の地域の意見聴取の方法について御審議いただきまして、御承認いただけるようでしたら第2回の意見聴取を行いたいと考えております。第2回の意見聴取後に第3回の地方小委員会を開催し、意見聴取結果の確認や地域の意見を踏まえ、ルート帯の設定、対応方針のまとめについて御審議いただき、対応方針を決定することで予定しております。

次に、6ページの「地域の意見聴取(第1回)結果の確認」についてです。

第1回の意見聴取は、平成30年11月26日から平成31年1月28日までの約2ヶ月間、地域住民や道路利用者、事業者へのアンケート調査、さらには関係団体へのヒアリ



ング調査を実施しました。地域住民へのアンケート調査は図1のオレンジ色で着色している、盛岡市の盛岡駅以南の地区、矢巾町、紫波町を対象に郵送または広報誌による全戸配布を実施しました。

また、道路利用者の意見聴取は、盛岡広域圏の県庁・市役所・役場・道の駅など、計20箇所での留置きアンケート及び岩手河川国道事務所のホームページでのWebアンケートを実施しました。

事業者へのアンケート調査は、図1の緑色で着色している、盛岡市・矢巾町・紫波町の事業所および花巻市・北上市・金ヶ崎町の国道4号沿線の自動車関連企業524事業所を対象とし、郵送配布を実施しました。関係団体へのヒアリング調査は、自治体や各種協会、経済団体、医療・警察・消防機関など計19団体を対象とし、訪問による聞き取り調査を実施しました。

次に、7ページの「アンケート回収状況」についてです。

住民用アンケートについては、85,859世帯への配布に対して15,265票を回収し、留置きアンケート・Webアンケートを合わせ、合計16,275票を回収しました。事業者用アンケートについては、524事業所への配布に対して、16票を回収しました。

次に、8ページの「アンケート調査実施状況」についてです。

意見聴取内容は表1に示す、回答者属性、国道4号の利用頻度・利用状況について、地域課題について、その他意見・要望としました。図1から図5は、配布した調査票やWebアンケートの画面、新聞広告や自治体ホームページの掲載状況、役場や道の駅のアンケート留置き状況を示しております。

次に、9ページの「ヒアリング調査実施状況」についてです。

意見聴取内容は表1に示す、国道4号（盛岡南地区）の利用状況について、地域の課題について、その他意見・要望としました。表2にヒアリング調査を実施した19事業所を示しております。

次に、11ページの「住民への意見聴取結果」についてです。

左上の合計グラフのとおり、地域別では盛岡市が約8割、矢巾町・紫波町がそれぞれ1割を占めており、左下に示す世帯数の割合と概ね一致していることから、偏りなく回答を得られたものと考えております。また、留置きアンケートやWebアンケートでは、盛岡市、矢巾町、紫波町以外の回答者が1～2割を占めるなど、広域的な意見が得られております。

次に、12ページについてです。

図1の性別では男性が約6割、図2の年齢構成では40～60代が約6割を占めており、図4に示す統計データと比べてやや高い結果となっております。また、職業では会社員などの就業者が約6割であり、統計データとほぼ同程度となっております。

次に、13ページの「道路利用についての回答結果」についてです。

図1の利用手段では、「自動車」が約9割を占める一方で、公共交通やバイク等、自動車

以外の回答を得られております。図2の利用目的では、「仕事」、「通勤・通学」といった日常的な利用が約4割を占めており、図3の利用頻度では週3回以上の利用が約5割を占めております。図4は利用目的別の利用頻度を示したもので、「仕事」や「通勤・通学」は週5回以上の割合が5割以上、「家事」、「通院」、「レジャー・ドライブ」などは、月1回～週2回の利用が5割を占めております。また、地域別の利用頻度については、盛岡市に比べ、対象区間の南側に位置する矢巾町や紫波町の利用頻度が高い傾向にあります。

次に、14ページの「課題についての回答結果」についてです。

図1の対象区間の課題については、約9割が交通渋滞を課題と回答しており、他の3項目と比べると突出しております。図2の利用頻度別集計では、各項目とも利用頻度が高いほど課題と回答している割合が高く、「週5回以上」の利用者では交通渋滞が約9割、それ以外の項目も約6割が課題と回答しています。

次に、15ページの「課題に関する自由意見」についてです。

自由意見の9割以上が「課題4項目」についての意見であり、交通渋滞や交通事故では、道路構造に起因した走行環境の悪化等に関する意見、物流効率や救急搬送では、物流拠点・医療施設へのアクセス性等に関する意見をいただいております。一方で、課題と感じられない意見については、日常的に利用機会が少なく、課題4項目への実感が希薄であることが理由として挙げられました。

次に、16ページの「意見・要望」についてです。

対象区間や周辺道路への意見・要望について、課題4項目への同意が約6割を占めております。その他の意見・要望としては、「道路整備」に関するものが最も多く、「道路構造」や「自転車・歩行者」への意見もございました。

次に、18ページの「事業者への意見聴取結果」についてです。

回収状況は表1のとおり、盛岡市や矢巾町など各配布地から合計216票の回収を得ました。図1の業種では、「製造業」が約4割、「運輸業」が約3割を占めており、図2の利用目的では、「運送・運搬」と「営業」を合わせて約8割を占めております。図3の利用頻度では、「週に3～4回」以上が約6割を占めており、住民アンケートに比べて利用頻度が高い結果となっております。

次に、19ページの「課題についての回答結果」についてです。

図1の対象区間の課題については、約9割が交通渋滞を課題と回答しており、他の3項目と比べると突出しております。図2の利用目的別・手段では、「運送・運搬」を目的としたトラックの利用が最も多いことがわかります。また、図3の利用目的別集計では、「運送・運搬」の事業者においては、物流効率が課題との回答が約7割と高く、交通渋滞及び交通事故が課題とする回答も全体的に高い傾向にあります。

次に、20ページの「課題に関する自由意見」についてです。

自由意見の約9割を「課題4項目」が占めており、住民アンケートと同様に、交通渋滞や交通事故では、道路構造に起因した走行環境の悪化等に関する意見、物流効率や救急搬

送では、物流拠点・医療施設へのアクセス性等に関する意見をいただいております。一方、課題と感じられない意見については、今後起こりうる渋滞や事故の問題を想定した意見や迂回道路への意見をいただいております。

次に、21ページの「意見・要望」についてです。

対象区間や周辺道路への意見・要望について、課題4項目への同意が約6割を占めております。その他の意見・要望としては、住民アンケートと同様に、「道路整備」に関するものが最も多く、「道路構造」や「周辺道路」への意見もございました。

次に、23ページの「関係団体ヒアリング結果」についてです。

住民及び事業者アンケート調査で得られた課題に対する意見について、各関係機関の見地から専門的な意見をいただきました。「交通渋滞」や「交通事故」等の道路に関する課題については、警察機関・公共交通機関・自治体より、信号交差点や中央分離帯未設置等における具体的な問題点の指摘を伺いました。「物流効率」については、農協・トラック協会などの利用者の観点での指摘、「救急搬送」については医療機関・消防機関へ岩手医科大学救急センター移転後における懸念事項について伺いました。また、今後対策案を検討する上で、課題以外の留意事項として、道路環境や土地利用に関する意見もいただきました。

次に、25ページの「地域の意見聴取（第1回）の結果のとりまとめ」についてです。

住民及び事業者アンケート、関係団体ヒアリングの結果から「交通渋滞」「交通事故」「物流効率」「救急搬送」の4項目、及び「その他」の項目について課題を整理しております。また、課題4項目については、26ページに図示しております。

全体の傾向として、交通渋滞に関する意見が最も多く、交通渋滞が一因となった交通事故・物流効率・救急搬送の課題のほか、岩手医科大学附属病院の移転等、地域の変化に対する将来的な懸念が挙げられております。また、整理された課題が対象区間だけではなく、広範囲に影響を及ぼしていることが分かります。

次に、「意見聴取を踏まえた課題の再整理」として、28ページの「渋滞」についてです。

図1に国道4号・46号周辺の土地利用状況の変化を示しており、昭和58年、平成11年、平成27年と時代とともに市街化が進んでおります。

また、図2のとおり市街化とともに対象区間の交通量と交差点箇所数が増加しています。

図3には信号交差点間隔の平均距離を示しており、直轄国道平均と比較し、対象区間は信号交差点間隔が狭い傾向にあります。対象区間の信号交差点間隔は昭和58年時点では約720mでしたが、市街化が進むにつれ、約400mへと間隔が狭まっております。

図4に対象区間における信号交差点による遅れ時間の試算を示しております。信号が全く無い区間を時速約50kmで走行した場合と対象区間を走行した場合を比べると、対象区間内の各交差点で30秒を越える待ち時間が発生することで、約6分の時間損失が生じており、主要幹線道路としての速達性・定時性が課題となっております。

次に、29ページの「事故」についてです。

図1及び図2に示すとおり、対象区間の死傷事故率は岩手県平均に比べ、交差点部で約

2倍、単路部で約3倍となっており、図3に示すとおり、対象区間における死傷事故は「追突」が約半数を占めております。また、対象区間は中央分離帯設置率が低く、中央分離帯未設置区間において急ブレーキの発生が多い状況にあります。よって、対象区間では、右左折による頻繁な沿道出入りによる主要幹線道路としての安全機能の低下が課題となっております。

次に、30ページの「物流の拠点性」についてです。

図1は岩手県を代表する物流拠点基地を対象とした貨物自動車運送事業者の立地状況を示しており、多数の事業者が立地しております。また、図2は対象区間周辺5kmに県全体の25%のトラック車両が登録されている状況を示しております。さらに、図3は平成17年から平成27年の10年間において、対象区間の5km圏域の大型車発生集中交通量が約3割から7割増加している状況を示しております。

次に、31ページの「物流のアクセス性」についてです。

図1及び図2は物流拠点の集積地域を発着する貨物車流動とその利用経路内訳を示しております。青線が高速道路利用、赤線が一般道利用を示したもので、経路分担は高速道路が3割、一般道が7割となっており、このうち対象区間が担う「盛岡以南」への需要は全体の約2割となっております。

また、図3の国際海上コンテナ車の通行許可申請状況より、高速道路と国道4号が特に申請件数が多く、特車フリー区間があることなどから、盛岡以南のトラック輸送経路として、国道4号が主要経路として利用されていると考えられます。

さらに、図4の国道4号を利用している車両の流動内訳より、対象地域を通過・発着する広域的な交通のほかに、地域内々の利用も非常に多く、機能分担が適切に図られていない状況となっております。

次に、32ページの「救急」についてです。

図1は高度救命救急センターへの搬送実績を示しております。平成29年に約3,200件あった搬送のうち、約4割が人口集中地区を含む「盛岡中央」からの搬送であり、「盛岡西部」を含めると約6割が対象区間を利用する搬送になると想定されます。

また、図2及び図3は、高度救命救急センターの移転に伴う盛岡市域の二次医療施設と三次医療施設の連絡距離の変化を示しております。移転前は5～10km圏だったのに対し、移転後は15～20km圏まで拡大し、平均アクセス距離は約4倍に拡大いたします。

さらに、搬送ルートとなる対象区間には信号が多く、図4に示すように急ブレーキの発生が多い区間を通過することから、救急医療施設へのアクセス性の改善や患者の負担を軽減する安定した搬送ルートの確保が課題となっております。

次に、33ページの「課題の再整理」についてです。

これまでの内容を踏まえ、「交通渋滞」、「交通事故」、「物流効率」、「救急搬送」の4項目について課題及び原因を再整理いたしました。政策目標の素案として、「主要幹線道路としての円滑性確保と機能の回復」、「主要幹線道路としての安全・安心な走行空間の確保」、「円

滑な物流ルートの確保」、「第三次医療施設へのアクセス性強化」を設定しております。

次に、35ページの「政策目標の設定」についてです。

地域の意見聴取（第1回）の結果を踏まえて課題を再整理し、33ページで素案としたとおり、「主要幹線道路としての円滑性確保と機能の回復」、「主要幹線道路としての安全・安心な走行空間の確保」、「円滑な物流ルートの確保」、「第三次医療施設へのアクセス性強化」の4項目を政策目標としております。

次に、37ページの「対応方針（ルート帯案）の考え方」についてです。

地域の意見聴取（第1回）の結果を踏まえ、政策目標の達成に必要な機能として、「信号交差点の集約化などにより、主要幹線道路としての機能を回復できるか」、「沿道の出入り制限と適正な道路構造の確保により、安全性を向上することができるか」、「物流拠点へのアクセス性・定時性を向上することができるか」、「救急搬送における患者への負担を軽減するとともに搬送時間を短縮することができるか」の4点を整理しております。また、その他配慮すべき事項として、地域の環境、土地の利用状況、経済性としております。

次に、38ページの「対策案のコントロールポイントの考え方」についてです。

対象区間には、病院、学校、変電所、送電鉄塔、工業団地、工場、集落等が点在しております。また、河川や鉄道、東北自動車道などもコントロールポイントとしております。

次に、39ページの「対象区間周辺の自然環境」についてです。

既存文献から、対象区間周辺に重要な動植物の生息は確認されておられません。

次に、40ページの「ルート帯案の検討」についてです。第1案としてバイパス案を示しております。

延長約8km、4車線のバイパス整備でコストは約330億円～380億円を想定しております。ポイントは「周辺道路との交差をアクセスコントロールし、主要幹線道路としての機能を確保」、「適正な道路構造で別線整備し、出入り制限された安全・安心な走行空間を確保」、「物流拠点と矢巾スマートインターチェンジ、国道4号とのアクセス線を整備し、物流拠点へのアクセス性・定時性を確保」、「盛岡市内から岩手医科大学付属病院への安定した搬送ルートを確認し、搬送時間も短縮」の4点でございます。

次に、41ページに第2案として現道再整備案を示しています。

延長約8km、副道付き4車線整備でコストは約360億円～410億円を想定しております。ポイントは「交差点を主要な施設とアクセスルートのみを集約し、沿道からの出入りを副道に分担することで、主要幹線道路としての機能を回復」、「中央分離帯の設置、信号集約・副道整備により適正な道路構造に再整備することで、出入り制限された安全・安心な走行空間を確保」、「信号の集約により、物流拠点までのアクセス時間を短縮」、「信号の集約により、岩手医科大学付属病院への搬送時における患者の負担軽減と搬送時間の短縮」の4点でございます。

次に、42ページの「評価項目の設定」についてです。

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、評価項目を設定してござい

す。交通混雑については「信号交差点の集約化」、交通事故については「沿道の出入り制限と適正な道路構造の確保」、物流効率については「物流拠点までのアクセス性・定時性の向上」、救急搬送に関しましては「患者への負担軽減、搬送時間短縮」を設定しております。配慮すべき事項として、地域の土地利用・環境に対しては「土地利用や自然環境、生活環境への影響」、周辺施設への影響に対しては「沿線家屋等への影響」、経済性に対しては「事業費」を設定しております。

次に、43ページの対策案の比較についてです。

「第1案：バイパス案」と「第2案：現道再整備案」について、政策目標や配慮すべき事項に対する評価、経済性を比較整理しております。円滑性確保と機能の回復に対しては、両案とも信号交差点が集約された道路を確保可能と考えております。安全・安心な走行空間の確保に対しては、バイパス案では別線整備、現道再整備案では交差点集約及び副道整備により確保可能と考えております。円滑な物流ルートの確保に対しては、バイパス案では機能分担が図られることから、国道4号と物流拠点へのアクセス性・定時性の確保が可能で、さらに東北自動車道の矢巾SICへのアクセス性も向上されますが、現道再整備案では現状と変わらないと考えております。配慮すべき事項として、バイパス案では生活環境への影響の観点から、機能分担による現道の沿道環境が改善されること、影響する家屋数が現道再整備案に比べ6分の1になると考えられます。また、経済性については、バイパス案の方が安価となっております。

次に、45ページの「地域への意見聴取（第2回）の方法」についてです。

第2回の意見聴取の項目は表に示す①～④とし、地域や道路交通の課題を解消するために示した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、③、④のとおりルート帯案を検討する際に重視すべき項目に関する質問を設定しております。

次に、46ページの「地域への意見聴取（第2回）の対象者と方法」についてです。

対象者は、第1回と同様、地域住民、道路利用者、事業者へのアンケート調査及び関係団体へのヒアリング調査を想定しております。また、周知方法も第1回と同様、新聞広告の掲載、ホームページでの案内、盛岡広域圏の行政機関及び道の駅へのアンケートブース設置を想定しております。

47ページは「調査の概要」、48ページは「地域や道路交通の課題・地域の意見聴取の結果について」、49ページは「ルート帯案の概要」、最後に50ページが「アンケート表」となっております。

説明は以上でございます。よろしく御審議いただきたいと思っております。

**浜岡委員長** どうもありがとうございました。只今の御説明につきまして御意見、御質問などがございましたらお願いいたします。

**温井委員** バイパス案が実現した場合、現道の交通負荷は減ると思います。しかし、バイ

パスの方は交差点が少なく快適な通行が可能となる一方で、主要幹線道路として遠距離を結ぶルートとして重要だと考えられる既存道路の方に信号が多く残ってしまう状況になりませんか。バイパス案について、43ページの図よりその地域の様子はわかりますが、主要幹線道路として北側の国道46号とどのように結ばれるのかを御説明いただきたいと思っております。

**佐近事務所長** バイパス案の現道については、基本的には現状のままとなります。現道には主要な渋滞ポイントがいくつかあり、現状の課題となっていますが、バイパス案が実現することによって現道の交通がバイパスへ大きく転換すれば、交通分担を図ることができます。そのため、現道の信号に留まる車の数が減り、現状より走行の快適性が向上するものと期待しております。

**温井委員** 信号のシステムについて詳しくありませんが、走行中上手く流れに乗ると、多くの信号があってもしばらく「青信号」で通過できる気がします。現道の交通量が減ることで、信号により留まる車が減少し、現道を快適に通過できるのかということをお聞きしたいです。

**佐近事務所長** 信号の制御そのものは警察で担当していただいておりますが、将来的な交通量・交通状況を勘案したうえで、信号現示を調整していただくことになると思います。警察との会議のなかで、交通集中のある渋滞ポイントについて、信号現示の変更などにより渋滞を解消できないかということを検討していただいております。今後、当該道路が整備された後には交通量が相当変わるため、さらに快適な信号現示に変えていただくことは十分可能と考えております。

**温井委員** 今後、3回目の小委員会もあると思いますので、そのあたりがどのように変わるのかシミュレーションしたものを示していただくと良いと思います。私からのお願いです。折角、バイパスが整備されても遠距離を走行する車が現道を通るのであれば、現道に信号がたくさん残っていて問題ではないかということが私の疑問でした。信号連携などで解決できるのであれば問題が解消されるのではないかと思うので、そのあたりをシミュレーションして調べていただきたいということです。

**浜岡委員長** ありがとうございます。そのほかに何かございますか。

**小野澤委員** 今の質問に合わせて、このルート帯は国道4号線という事で検討していますが、もしバイパス案となれば、国道46号線と接続する形になります。国道4号線を北から南下する大変長いトリップの物流等の大型車がバイパスを通行するには、どこかで一度

国道4号線から国道46号線に入り、合流するところで再び国道4号線に戻るということになります。そのような通行が上手くいけば、先程、温井委員が質問したような盛岡市内の交通渋滞は解消され、信号交差点での追突事故が減少することで今回の課題の解決に繋がると思います。

もし、バイパスが整備された場合に北側は一度国道46号線に入った後どのように国道4号線に戻るのかということをお教え頂きたいです。資料2ページの図において、国道4号線の北側からバイパスを走行するために、一旦、国道46号線を走行するため、逆に市内が混むかもしれないと思いました。バイパスの場合、高速を利用しない国道4号線の広域的な南北移動に対してどのくらい効果があるのかということをもう少しはっきり考慮した方が良くと思います。

**佐近事務所長** 今回は「盛岡南地区」を対象区間としております。長距離の移動については東北自動車道で対応しますが、中距離の移動については、御指摘のとおり現時点で北側の対策はございません。都市計画案としては、46号の直角に曲がっているところから、北に伸びるような道路案もあり、今後利用状況が伸びるようであれば、検討していく必要があると考えております。

**浜岡委員長** 私も同じようなことについて非常に疑問に思っています。本来であれば、バイパスが整備された場合に交通量がどのように転換するのかについてシミュレーション等はしなくて良いと思いますが、今回の場合、国道4号のバイパスでありながら国道4号に合流していないように思います。そのような特殊性を考えると、そのような検討も考えたほうが良いかもしれません。バイパスが整備されたことで、現道の交通量が減りそれほど問題が起きないということが分かれば、温井委員や小野澤委員、私の心配は解消されると思いますがいかがでしょうか。

資料30ページの図によると、高速を利用しない距離にも広範囲に渡って物流の基地がありますので、そこへ移動する車がバイパスを利用するというのは当然考えられます。資料31ページでは、岩手の物流拠点・トラックターミナルから北へ移動する割合が9%ということで数字的には大きく見えないかもしれませんが、これは物流拠点に行く車の割合であり、それ以外に通過する車も存在します。整備された道路に対してどれくらい交通量が流れるか数値を示すことが出来れば、対策案の妥当性を裏付けることができると思うのですが、ご検討いただけますでしょうか。

**佐近事務所長** 第3回の小委員会に向けて検討させていただきたいと思います。今回は、国道4号の盛岡以南エリアにおける交通集中による渋滞の解消や岩手医科大学附属病院の移転に伴う交通集中の回避などという喫緊の課題への対応が非常に重要なポイントだと考えます。一方で、盛岡の全体的な交通環境がどうあるべきかという観点については御指摘



のとおりです。それについて計画案はございますが、現時点では盛岡以南エリアを優先的に整備すべきであるということで今回提案させていただいております。

**浜岡委員長** 分かりました。ルート帯案について2つ示されていますが、例えば、東側に振り宮古側の自専道との交差点付近にタッチするような案も検討されたのでしょうか。資料2ページの図の左下に示されている西徳田交差点から東側に伸ばし、図上点線で示されている国道106号都南川目道路の終点部分若しくはそこから北側の国道396号の4車線区間につなげ、南大橋交差点で国道4号に合流するようなルートです。ただ、川と並行するようなルートになりますから工事が非常に困難で、実際に建設できるかどうか、建設費が非常に高いという事も考えられますが。

**佐近事務所長** そのようなルートの検討はしておりません。現在の盛岡市内の交通の問題として市の中心部と南部をどう繋げていくのか、特に現状の国道4号線に問題があるということです。代替案として東側を通過するルートはどうかということですが、東側に位置している国道396号についても交通量が多い状況となっております。また、東側のルートですと、北上川を再度渡らなくてはならないという問題も出てくると思います。さらに、岩手医大の病院が南側に移転することから、東側から川を渡る道路の交通量が増加する可能性が高くなります。

**浜岡委員長** 当初の案としては対象外だったということでしょうか。貨物ターミナルやトラックターミナルが西側にあるため、徐々に近づけていくということでしょうか。

**佐近事務所長** 西側には中央卸売市場やトラックターミナルが立地しているため、それらをコントロールポイントとして考えていくと、やはり東側より西側を通過するルートの必要性が高いと考えておりました。

**浜岡委員長** 東側を通過するルートは難しいかもしれないですね。温井委員や小野澤委員、私の意見に共通しているのは、盛岡市内を通過する交通の配慮が資料からは分からないので、問題ない根拠を示して欲しいということで、通常は行わない交通量のシミュレーションを試みるなど、調査の結果が分かるといいと思いました。

**小林委員** バイパス案については、トラックターミナル、卸売市場、貨物ターミナル、流通センターを連結し、特に南側へ向かう物流をスムーズにするというメリットが大きいのではないかと考えています。北側へ向かう交通については、盛岡南ICから降りてきてそのまま東に向かい盛岡南IC入口交差点から4号に合流すればいいと思いました。これからアンケートを取るとのことですが、現道の渋滞解消に加え、もう少し物流面のメリットも

アピールして良いのではと思っております。

**温井委員** 道路分科会の東北地方小委員会ということで、部分的なこの地域の問題解決をどうするかというのが今日の資料でも分析されており、それを議論する場になっていると思います。しかし、今までの議論を聞いていますと、やはりそれだけでは済まないところがあり、もう少し広域的に都市計画についても議論する必要があると感じております。

盛岡の南北全体を通してもう少し広い範囲での都市計画的な話、都市全体との話の中で議論しないとどうしても必要性が浮かび上がってこないような気がいたします。可能であれば3回目の小委員会においては、盛岡南北を通しての交通や都市の業務地区との話など、広域的な視点でこの区間をどのように改善するかということを分析していただきたいと思いました。

それから、これはまさに現在の道路分科会のシステムを越えている気がしますが、この国道4号線のバイパスを造らざるを得ないというのは、ある意味では盛岡都市計画の失敗による「ツケ」を払わされているという気がいたします。

結局、安上がりの都市開発によって既存の国道4号線の周辺に住宅地等を張り付けていくと交通量の増加にともない信号がどんどん増加していきます。地域全体のことは都市計画の方で考えていて、道路計画の方は道路だけ考えるというようになっていたと思います。

小委員会としてもし可能であるならば、盛岡の都市計画担当の方に「このようなことをやらざるを得ない状況について都市計画の方にもう一度意見を申し上げたい、と委員から意見が出ています」と言っていただきたいです。

おそらく、システムとしてフィードバックが本当は必要であると思いますが、一方的な流れになってきているのだと思います。これだけを解決せよと言われても本当は住宅地などから相当な量の通勤・通学による交通が対象区間に流入するので交通量が増えているのだと思います。国道4号線沿いに住宅ができていくという状況は本当にこれで良かったのかと疑問がございます。

住宅地等を計画的に別のところに配置してあれば、主要幹線道路として遠距離を結ぶはずの道路に負荷が掛かってしまうという自体を本当は避けられたかもしれないと感じます。そのようなところも含め、本来はフィードバックしていくことが必要なのではないかと思っております。

やはり、幹線道路沿いに都市が発展し、都市計画の方も用途地域の指定がされていますが、これは後追いで都市計画が動いており、本当にこれで良かったのかということについて、研究者としては研究してみたい気もいたしますが、疑問を感じざるを得ないというように思います。

**酒井部長** 大変貴重な御意見ありがとうございます。

長トリップ、中長トリップをどのように考えるかという話はまちの中心地をどう考える

かという話との整合性もあるため、盛岡市に対してのそのような話はよくよく考えたいと思います。

今回の件で「国道4号バイパス」という言葉を使って盛岡市の南側の課題を解決するという言い方をしているため、非常にわかりにくく、言葉のニュアンスや説明の仕方などは注意していかなければならないと思いました。

特に盛岡市の南側は先程申し上げた物流施設の立地が盛んであり、これがいわゆる都市計画的に、ここに物流の拠点を起こすということで施設を計画しているので、その部分の課題に対してどのような道路ネットワークが必要かということ私たちが検討して「国道4号バイパス」という形で整備いたします。

しかし、ご指摘のような将来の盛岡をどうするのかということについては、当然のことながらももう少し広い視野を持たなければならないと思います。さらに言えば、まずは、現状混んでいる国道4号の機能分離を図り、それがある程度解決された後に南北に抜ける最適なルートは一体どういうものか検討するという、2段階での解決になっていくと思います。そのような部分についても今後説明できるように考えていきたいと思います。よろしくお願いいたします。

**小野澤委員** 私も盛岡市民ですが、生活道路の観点から言うと、やはり岩手医大の病院が移転したということが中心部の交通に大きく影響があるように感じます。移転してまだ1週間経つかどうかですが、昨日乗ったタクシーの運転手さんが、すでに「まちの中がガラガラになった」、「駐車場がいっぱい空いている」、「人通りが無くなった」、「ホテルが空き室だらけになった」とおっしゃっていました。

盛岡市の中心部にあった病院が移転したことにより、多くの患者さんが盛岡市内を通過して矢巾町の新たな病院へ搬送されることとなります。広域的に高度な医療を提供することを期待されている病院の能力を適切に発揮できるような、矢巾町の発展に合わせた道路整備は非常に急がなければならないと思います。

医療は住民の生活の中で非常に重要な要素ですので、岩手県民、特に盛岡市周辺の患者の方や利用者の方にとって、当該地域の交通環境の改善は非常に緊急的な課題だと思います。そのことを念頭に今後の道路整備を推進していただきたいという要望を述べさせていただきます。

**浜岡委員長** 今回の対象区間は物流拠点多く立地する地域を通過するため、バイパスにより大型車と小型車の交通分担を図り、現道の交通渋滞対策を行うということで、単純に交通量が半分になるかは分かりませんが、車線数は2倍になるため、走行環境は改善されると考えられるということでした。

また、案1のバイパス案は盛土構造で整備する計画となっているため、仮にバイパスの沿線に商業施設等が立地したとしても直接アクセスしない構造となります。よって、沿線

の土地利用によるバイパス上の交通への負荷というのは最小限であるため、国道4号の交通をさばく機能は十分に発揮できるのではないかと思います。

案2の現道再整備案は、現道の車線を増やすうえに右折レーンや副道も整備することで主要幹線道路にしっかりと幅を持たせるということでした。

どちら案も車線の数を増やすということですが、バイパス案については地域と一体的な道路になるという点で非常に効果が大きく、盛岡市内の渋滞緩和には著しく貢献することができるのではないかと思います。

ただ、審議の中で広域的な交通に対する考慮について質問がありました。そのあたりをもう一度確認いただいて、その点に関して問題ないということをお踏まえて、今後の第2回のアンケート調査などを進めていただきたいと思いますのでよろしくお願いします。

委員全員の考えとしては、対象区間への対策に異議があるということではなく、前向きにより最適な対策として欲しいと考えていると思います。そのうえで、各委員からご指摘ありました少し気になった点については一度確認していただいて、問題ないということであれば次の段階に進めて行くという形でよろしいでしょうか。また、第3回目の小委員会でそのあたりのご説明をお願いしたいと思います。今回の審議における意見踏まえ、今後の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。

以上で計画段階評価についての2つの審議が終わりましたが、全体を通じて何かございますか。よろしいでしょうか。無いようでしたら最後に本日の資料の公開・非公開について確認したいと思います。ホームページ等で資料を公開することよろしいでしょうか。では、公開するという事で進めて行きたいと思います。また、議事録についてですがこちらは速やかに公表するという事になっていますが事務局の方からお願いします。

**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たして委員長に確認していただいたうえで、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、委員の皆様にもメール等で送付させていただいて御確認いただきたいと思っております。

**浜岡委員長** はい、ありがとうございます。その後の対応はいつも通りということになりますが、よろしくお願いいたします。議事概要につきましては、私の方で速やかに責任を持って確認をしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。本日の議事を終了したいと思います。議事進行を事務局の方に戻します。

**司会** 浜岡委員長並びに委員の皆様方におかれましては、長時間にわたり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26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。