

第28回東北地方小委員会

【議事録】

○議事

1) 計画段階評価

・下北半島縦貫道路 野辺地～七戸

浜岡委員長 それではこれから議事に入りたいと思います。まず、下北半島縦貫道路 野辺地～七戸について、事務局より資料の説明をしてもらいまして、その後質疑応答を行うという流れで進めていきたいと思っています。それでは、説明をお願いいたします。

巖倉所長 青森河川国道事務所の巖倉より「下北半島縦貫道路 野辺地～七戸」について説明させていただきます。

資料1の1ページをご覧ください。下北半島縦貫道路は、下北地域の中心都市であるむつ市を起点に、東北縦貫自動車道八戸線と接続する、計画延長約60kmの地域高規格道路です。今回、計画段階評価の対象となる区間は、図2に示しているように、下北半島縦貫道路と東北縦貫自動車道八戸線の接続部にあたる、「野辺地～七戸」の約7kmの区間です。対象区間の北側は横浜吹越ICまで開通しており、南側の天間林道路については現在事業中で令和4年度に開通する予定です。

2ページ、地域の概況でございます。対象区間の沿線にあたる、野辺地町・七戸町・東北町を今回の対象地域としております。この地域は青森市、八戸市、むつ市のほぼ中間に位置する地域となっており、人口は約5万人です。

3ページをご覧ください。対象地域の人口について整理をしております。対象地域は全国や東北、青森県を上回るペースで人口が減少しており、高齢化も全国平均より20年も速いペースで進んでいる地域です。年齢別人口でも、全国や青森県に対して、高齢者の割合が多く、若い世代の割合が低い状況です。

4ページをご覧ください。対象地域を含む上北地域の産業の概況でございます。県内でも農林業や製造業の割合が高い地域となっております。また、農業では野菜や畜産の生産が主力となっており、県内で1位の産出額となっております。また、対象地域は交通の要衝となっており、工業団地の造成など、工業振興にも積極的に取り組んでいる地域でございます。

5ページをご覧ください。交通流動に関する概況でございます。対象区間を走行する交

通の約半数が通過交通となっております。大型車の混入率も青森県内の直轄国道平均の1.3倍と高くなっております。図3のとおり平均トリップ長は88kmであり、約3割が100kmを超える長トリップとなっております。

また、対象地域における通勤・通学の交通手段は自家用車によるものが全体の7割を超えており、自動車保有台数も全国の1.4倍と、自動車への依存が高い地域となっております。

6ページをご覧ください。地域の現状と課題についてです。まず、産業については、野菜が対象地域の主力生産物であり、その中でも「野辺地葉つきこかぶ」というものが特産品となっております。こちらは近年地域ブランドとして定着しており、青森県のかぶ出荷量の約6割のシェアを有しております。収穫された「野辺地葉つきこかぶ」は、図4にありますようにトラックで関東や関西など全国各地に出荷されており、東北縦貫自動車道八戸線など高速道路ネットワークの拡充とともに販売額が増加しております。また、東京都中央卸売市場の入荷量では全国2位のシェアとなっております。これらの農産物の販路を拡大し、地域の成長産業を支える安定した道路ネットワークの一層の拡充と強化が望まれております。

7ページをご覧ください。青森県は東京中央卸売市場における取扱量が全国1位のひらめやいかなど、豊富な水産資源を有しながら、首都圏から遠いという地理的なハンディキャップもあり、販路拡大が課題となっております。しかし、高速道路ネットワークの拡充とともに販路は拡大しており、東京中央卸売市場でのシェアは年々高くなってきております。また、青森県では、鮮度の維持が不可欠である鮮魚や青果物等の生鮮品を中心に、「Aプレミアム」という鮮度を保持して全国や海外に翌日の午前中に配送するというサービスの仕組みを導入しております。これらの地域の高付加価値資源の流通を支える物流ネットワークの一層の拡充と強化が望まれているところです。

8ページをご覧ください。上北地域の金矢工業団地に近年LVLの生産量国内最大級の木材加工工場が立地しております。LVLとは、図2にあるとおり、ベニヤを貼り合わせて生成する木材のことです。図2のとおり、原料となる国産材の原木は青森県内各地域からほぼ毎日トラックにより工場に搬入され、加工された商品は、高速道路を利用して全国に配送されております。このように広域的な道路ネットワークの拡充が、安定した企業活動を支援しており、対象地域の一層の工業振興を図るため、高速道路ネットワークのミッシングリンク解消が望まれております。

9ページをご覧ください。対象地域には平成22年に東北新幹線の七戸十和田駅が開業しまして、駅の利用客数は年々増加しております。図3に示すとおり、七戸十和田駅は、下北半島や十和田湖などへの広域観光のゲートウェイとなっておりますが、在来線と接続されていないために、図2のように県外利用者の二次交通は大部分がレンタカーなどの自動車利用となっております。新幹線駅を拠点として下北方面への広域周遊観光を促進するために、高速道路ネットワークのミッシングリンク解消が望まれております。

10ページをご覧ください。対象地域の周辺では天間林道路が令和4年度に開通する予定であり、高規格道路ネットワークの延伸により、対象区間への交通が集中してきております。一方で、対象区間は八戸市～むつ市を連絡する高速ネットワークのミッシングリンクであり、この区間だけ走行速度が低く、交通事故が多発するなど、走行環境が著しく低いボトルネックの区間となっております。

11ページをご覧ください。対象区間の両端にある主要渋滞箇所付近では、速度が20 km/h以下と低くなっており、特に冬期では単路部においても走行速度が低下しております。また、通常期に比べ冬期は死傷事故の件数が増加しており、正面衝突事故の割合が青森県内の直轄国道平均の約2倍となっております。これらの原因として、地吹雪が発生して冬期の走行性が著しく低く、幹線道路としての機能が確保されていないことが考えられます。

12ページの課題の整理をご覧ください。産業や物流については、広域的な物流ネットワークの機能強化が課題であり、幹線道路ネットワークにミッシングリンクが存在していることが原因と考えられます。観光については、広域観光ネットワークの構築が課題であり、その原因として新幹線駅と観光地を結ぶ道路ネットワークが不十分であることが考えられます。交通については、特に冬期の走行速度が低く交通事故が多発していることから道路機能の向上が課題であり、対象区間がボトルネックとなり広域交通の走行を阻害していることが原因と考えられます。これらを考慮し、産業・物流については「安定した物流を支えるルートの確保」、観光については「広域観光を支えるルートの確保」、交通については「道路走行環境の改善」を政策目標の素案として設定しております。

13ページをご覧ください。地域の将来像として、青森県、野辺地町、七戸町、東北町それぞれの総合計画に対して、政策目標の素案と整合しているかを確認するためにとりまとめたものです。地域の計画と政策目標の素案は整合しているものと認識しております。

15ページをご覧ください。政策目標の案の設定について、3つの政策目標を達成するための対策案として、1つ目は、「主要幹線道路として安定した物流ルートを確保し、農林水産業をはじめとした産業や工業の振興を支援」すること、2つ目は、「下北地域を含めた広域観光拠点への連絡を強化し、広域観光の活性化を支援」すること、3つ目は、「混雑の緩和により、速度低下の改善や事故の減少を図り、主要幹線道路としての機能を強化」すること、以上の3点を実現する案を設定いたします。

16ページの地域からの意見聴取についてですが、地域や道路交通の課題につきまして、地域の方々からのご意見をいただきたく手続きをとりたいと考えております。意見聴取の内容としては、大きく分けまして、「国道4号の利用状況」、そして「地域の課題」、「道路整備の必要性」の三つの項目について、意見聴取をすることを考えております。

17ページをご覧ください。意見聴取の考え方についてです。図1にあるとおり、野辺地町、七戸町、東北町の対象区域を発着とする利用のほか、青森市、八戸市、十和田市、むつ市といった主要都市間の通過交通が多く、広域的な移動にも利用されている状況です。また、各市町村の人口あたりの発集量では十和田市と横浜町が多い状況です。以上より、

意見聴取の範囲は、対象地域と対象地域以外の利用交通が多く見られる周辺地域とすることを考えております。

18ページに意見聴取の対象を具体的に掲載しております。地域住民、事業所、道路利用者、関係団体で考えております。また、道路利用者を対象とするアンケートについては、WEBアンケートのほか、市役所や道の駅などへのアンケートの留め置き、関係団体へのヒアリング調査等を考えております。

19ページ以降は調査の概要や住民用アンケート案を掲載しております。

最後に、22ページは計画段階評価の流れ(案)についてです。赤の囲みが本日の第1回小委員会であり、地域の現状と課題、政策目標の案の設定などについてご審議いただき、その後、第1回意見聴取を行いたいと考えております。第2回小委員会では、第1回意見聴取結果の確認とルート帯案についてご審議いただきたいと考えております。その後、第2回意見聴取を行い、第3回小委員会で第2回意見聴取結果の確認と概略ルート・構造案についてご審議いただく予定としております。説明は以上となります。

浜岡委員長 ご説明ありがとうございました。それでは、ただいま説明がありました内容につきまして、ご質問やご意見ございましたらよろしく願いいたします。

小野澤委員 まず、道路計画の内容についてです。先程、この地区は地吹雪等により、冬期間の交通に支障が生じやすいということをお話いただいたのですけれども、対象区間の前後の高規格道路には冬期間の地吹雪対策は行っているのでしょうか。雪に強い道路というものは設置可能な場所なのでしょうか。それが解決しないと、道路を作っても雪により交通に支障が生じてしまうのではないかと、ということをお心配しているのですが、その点はどうか。

巖倉所長 地吹雪は地面に沿って流れてくるものですから、高盛土の高規格道路を整備することによって、地吹雪の視程障害をかなり解消することができます。

小野澤委員 はい、わかりました。そういうことであれば、非常に対策としては有効かなと思えました。また、もう1つ質問をさせていただきたいのですが、住民への意見聴取についてです。18ページのアンケート意見聴取の対象(案)のページで、それぞれの地区ごとに約2万世帯配布というのはどういうかたちで計算されて出てきたのでしょうか。また、最近では回答のはがきをだいたい各世帯2票ずつ送付していると思うのですが、回収率が低い事例もあるなかで、各世帯1票ずつにした理由があれば教えていただきたいと思えます。

巖倉所長 今回のアンケート調査については、統計上必要な標本数を算出したうえでの配

布を想定しております。全国で実施した平成26年度以降の計画段階評価意見聴取の最低回収率が6%とのことで、安全側の5%の場合の統計上必要な標本数を算定しております。ただ、周知方法や回収方法に関して、これまでの他事例を参考として極力回収率が高くなるように計画し、できれば10%以上の回収率となるように先生方のご意見も踏まえつつ実施していきたいと思っております。

小野澤委員 青森、八戸、十和田等の2万世帯配布というのは、今の説明の抽出の仕組みということですが、対象地域の全戸配布も2万世帯というのはたまたま同じ数だったということですね。

巖倉所長 そうです、対象地域には全戸配布で2万世帯、それ以外の地域には抽出して2万世帯ということでございます。

小野澤委員 各世帯へはがきを1票ずつ送付というのは、なにか理由があって2、3票配る必要はないと考えたのでしょうか。車の利用率が高い地域ということなので、普通に考えれば、車を運転する方が各世帯に1人ではなく、成人の方全員が車を持っているという世帯も多いのかなと思います。せっかく配布するのであれば、回収数を上げるということにおいても、各世帯に2、3票配布した方がいいと思うのですが、1票のみ送付というのには理由がありますでしょうか。

巖倉所長 アンケートの方法については、なるべく回収率が高くなるように考えていきたいと思っております。5ページ目にありますように、対象地域は全国平均よりもかなり自動車保有台数が高く、青森県平均よりも高い1.91台ということですので、よく地元市町村とも相談をしながら検討してまいりたいと思っております。ご助言ありがとうございました。

浜岡委員長 これについては是非ご検討いただくようお願いいたします。そのほか、いかがでしょうか。よろしくようお願いいたします。

宮原委員 宮原です。引き続き、18ページの意見聴取方法についてですが、ヒアリング調査対象の医療機関3団体というのは病院ということでしょうか。

巖倉所長 医療機関は、地域の公立病院を想定しております。

宮原委員 ありがとうございます。人口が減ってきていて、お年寄りが多い地域という特性のなかで、例えばデイケアセンターなどの福祉施設への送迎や給食運搬などにおいて自動車を利用するといったこともあるかもしれないので、福祉関係における地域の交通状況

についてもヒアリングされてもいいのかなと思いました。意見です。

巖倉所長 貴重なご助言ありがとうございます。そのあたりも考慮して検討を進めて参りたいと思います。

浜岡委員長 どうもありがとうございました。他にいかがでしょうか。高樋委員いかがでしょうか。

高樋委員 地元なもので、一言お話をさせてください。対象地域は、平成24年に大雪のために大変な交通渋滞が発生して19時間も車に閉じ込められた、というような経緯がある地域に近いところなのです。さらに、青森、八戸からむつへ向かう交通の要の場所となっていて、広域観光の面から考えても整備の必要性が高いと思います。実は青森県は美術館が発達していて、青森、八戸、弘前、十和田、七戸と各地にあります。交通の便が不十分なばかりに、現在は観光客に不便をかけているところもあるので、対象区間が整備されると地元の人間としてはすごく助かる場所です。

事前説明に来ていただいた際に、対象地域3町は高齢化が進んでいて、対象区間の道路を実際に利用している方が少ないのではないかということから、青森、八戸、むつの住民の意見も聞いてくださいというお願いしたところ、今回、意見聴取の対象に入れてもらって助かっています。できるだけ早く整備されるように県民としては祈っているところです。

浜岡委員長 どうもありがとうございました。現地の事情を踏まえ、この地域の交通を改善しなければいけないという社会的ニーズがしっかりとある、ということを示してくださったのかなと思います。皆さま方の意見を踏まえすと、やはり野辺地～七戸間の整備というのは非常に重要だということを確認できました。

私を感じたことを言いますと、2ページの図2のとおり、対象区間は青森、八戸、むつの間地点であり、双方に移動する場合の結節点となっているのにもかかわらず、ミッシングリンクになっているということが非常に大きな問題であると思いました。小野澤委員がご質問された、地吹雪への対応策については、実際に、青森県の高規格道路は高盛土構造により地吹雪対策をしているという事例もありますので、地吹雪の問題は解消できるのではないかと思います。また、宮原委員が言われたとおり、ヒアリングを様々な方面へ行い、さらにニーズを汲み取って検討を進めていくのが重要ではないかと思っております。

ということで、様々な意見が出ましたけれども、これら意見を踏まえて意見聴取を進めていくという方向でよろしいと思うのですが、皆さま方いかがでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは、引き続き意見聴取を進めていくということで、是非ともよろしく願いいたします。

2) 計画段階評価

・ 仙台東道路

浜岡委員長 それでは議事の2つ目、「仙台東道路」についてです。事務局より資料の説明をしていただき、その後質疑応答を行うという流れで進めていきたいと思っております。それでは、よろしくお願いいたします。

奥田所長 仙台河川国道事務所長の奥田です。資料3の2ページをご覧ください。仙台東道路は、仙台都市圏自動車専用道路ネットワークの一部として、地域高規格道路の計画路線に指定された路線です。評価対象区間は、仙台市中心部と沿岸部を結ぶ区間です。

3ページをご覧ください。前回の小委員会でもいただいたご意見を整理しており、これらを踏まえて意見聴取を実施し、地域の上位計画との整合についても、関連機関と協議を図りながら対応していきます。

4ページをご覧ください。今回は、1回目の意見聴取結果、政策目標の設定、仙台東道路に必要な機能の整理、起終点の設定についてご審議いただきます。

6ページをご覧ください。平成31年2月～3月にかけて実施した1回目の意見聴取の回収状況です。内容の詳細は8ページ以降で説明しますが、表2のとおり、沿線地域の住民から1,769、周辺の地域住民から4,325、事業者等から735の調査票を回収し、関係団体は表3の22機関から個別にヒアリングを行いました。

7ページをご覧ください。意見聴取は広報誌やSNSなど、自治体の協力を得ながら実施しました。

8ページをご覧ください。ここから17ページまでは地域住民や道路利用者からのアンケート結果を整理したものです。まず、8ページは回答者の地域分布です。国勢調査の人口比率と概ね一致しており、沿線地域、周辺地域ともに偏りなく回答が得られました。

9ページをご覧ください。こちらは回答者の属性です。円グラフの外側は対象地域の統計データを示しており、内側に今回の結果を示しています。図1の性別は男性が6～7割、図2の年齢は40～60代が6～7割、図3の職業は就業者の割合が6割と対象地域の統計データに比べてやや高くなっています。

10ページをご覧ください。こちらは利用の頻度・目的・手段です。図1の利用頻度は、沿線住民の約5割が週に数回以上の高頻度で利用しており、図4の利用目的は、沿線住民の約6割が通勤・通学等で日常的に利用しています。

11ページをご覧ください。図1のとおり、5つの地域の課題のいずれについても沿線住民、周辺住民のそれぞれ7割以上から、「そう思う」あるいは「ややそう思う」と回答を得ており、図2のとおり、利用頻度が高いほどその傾向が高くなっています。

12ページをご覧ください。地域の5つの課題に対する自由意見では、特に「交通混雑」に関する意見を多くいただきました。

13ページをご覧ください。5つの課題に対する優先度については、沿線住民、周辺住民ともに、「交通混雑の解消」が最も多く、次いで「市街地内の交通の快適性や利便性の向上」が高くなっています。

14ページをご覧ください。優先して解決すべきその他の課題としては、「交通混雑」や「道路の役割分担」に関する意見を多くいただきました。

15ページをご覧ください。道路工事中や開通後に気になることについてはご覧のとおりです。

16ページをご覧ください。16ページ、17ページは全体を通した自由意見を整理したもので、16ページのとおり、提示した5つの課題に対する意見が約3割を占め、「交通混雑」や「道路の役割分担」に関する意見も多くいただきました。

17ページをご覧ください。こちらは5つの課題以外での自由意見で、新規の道路整備に対する否定的な意見を含めて非常に多岐にわたる内容となっています。

18ページをご覧ください。18ページから21ページは事業者等へのアンケート結果です。業種は運輸業が約6割、製造業が約3割を占め、利用目的は約5割が運送・運搬でした。また、回答者は住民以上に利用頻度が高い状況です。

19ページをご覧ください。5つの地域課題に対して、いずれも7割以上の事業者が「そう思う」あるいは「ややそう思う」と回答しています。

20ページをご覧ください。5つの地域課題についての優先度は、「交通混雑の解消」、「物流活動の効率化」の順で多くなっています。

21ページをご覧ください。21ページは東部地域の課題を自由意見としていただきましたが、「交通混雑」や「道路の機能分担」に関する意見を多くいただきました。

22ページをご覧ください。自治体やバス事業者等の関係団体から、直接ヒアリング調査して得られた意見を整理したものです。「交通混雑」については、地元自治体から「都心部の交通混雑緩和につながる道路計画が必要」との意見、「道路の機能分担」については、製造業者等から「産業車両と生活車両の混在」との意見、「物流の活性化」については、「交通混雑で配送遅延が発生する」との意見、「交通結節機能の強化」については、バス協会から「高速道路から仙台駅へ、いかに速く移動できるかが課題」との意見、「広域防災力」については、消防機関から「ブレーキや加速は患者の負担になるため、信号が少なくスムーズに走行できる道路が必要」との意見等をいただきました。

23ページをご覧ください。地域住民や事業者への意見聴取における自由意見、関係団体ヒアリングの意見を課題となる項目ごとにまとめ直したものがこちらです。右下のグラフのとおり、「交通混雑」、「道路の機能分担」に関する意見が約8割を占めています。

24ページをご覧ください。いただいた意見を地図上でおおまかに整理しました。内側から見てみますと、仙台西道路から広瀬通、仙台駅にかけて渋滞がひどいことや仙台駅東

西を連絡する道路が不足していること、ガス局前交差点や坂下交差点などの東部地域の渋滞など「交通容量不足の解消」を求める意見がありました。また、関連して、交通結節点である仙台駅から高速バスを利用する場合、高速道路までの速達性や定時性の改善を求める意見やバス停が点在して不便との意見をいただいています。広域防災拠点周辺では交通量が多く、医療センターまでスムーズに走行できる道路が必要との意見がありました。仙台トラックターミナルや仙台市中央卸売市場等の物流拠点周辺では大型トラックと一般車両の混在や渋滞による遅れを指摘する意見があり、物流拠点と高速道路を結ぶ道路整備による適切な機能分担を求める意見がありました。

26ページをご覧ください。以上の意見聴取結果から、地域の課題、道路整備により優先的に解決すべき課題が確認できたことから、政策目標として、「仙台市東部地域の交通容量不足の解消」、「道路ユーザーのニーズに応じた道路の適切な機能分担」、「物流交通に対する円滑な分散・導入による物流活性化」、「仙台駅と高速道路網の交通結節機能の強化」、「非常時における広域防災力の機能確保」、以上の5つを設定しました。

28ページをご覧ください。ここからは、政策目標を達成するために、仙台東道路に必要な機能を4つの観点から整理しました。1点目はネットワークと交通需要についてです。仙台は東北の中核都市ですが、常磐自動車道や三陸沿岸道路の整備により、太平洋沿岸部からの交通需要が飛躍的に高まっています。仙台都市圏は、仙台都市圏高速環状ネットワーク「ぐるっ都・仙台」が形成され、広域的な交通の連携は確保されていますが、東部地域の物流拠点や防災拠点にアクセスする一般道路は慢性的に混雑しており、速達性や信頼性が確保されていません。また、図3のとおり、発生集中交通量が多い仙台駅西側の都心部や東部地域、主要拠点を結ぶ東西間の交通需要は大きく、交通容量を超過しています。このため、仙台東道路は、仙台都市圏高速環状ネットワークと連携し、交通混雑や交通需要に対応した道路計画が求められます。

29ページをご覧ください。2点目は都心部の交通混雑についてです。図1の青葉区都心地区は、商業施設や事業所などが集積しており、図3のとおり発生集中交通量が特に多く、主要渋滞区間・箇所が集中し平均旅行速度が低くなっています。この青葉区都心地区は、図4、図5のとおり、仙台市の他地区と比較し、内外、内々交通需要ともに突出して大きくなっています。さらに、図2のとおり仙台西道路と仙台駅を連絡する広瀬通では、約900mの間に主要渋滞箇所が5箇所あり、全線で主要渋滞区間になっており、平均旅行速度は、この都心地区内で最も低くなっています。このため、青葉区都心地区の交通混雑や交通需要に対応した道路計画が求められます。

30ページをご覧ください。3点目は機能分担についてです。図1のとおり、仙台市中央卸売市場や仙台トラックターミナルが立地する東部地域を発着する貨物車は、県内外と広域的に流動し、評価対象区間と重なる仙台塩釜港方面や都心部以西との東西トリップが全体の約3割を占めます。図2のとおり、東西方向の物流経路は主に3路線となりますが、図3のとおり3路線には内外、内々トリップが混在し、適切な機能分担が図られておらず、

図4のとおり信号密度も仙台市D I D地区平均以上です。さらに、図5のとおり、この3路線を經由した仙台東部道路から宮城県庁までの平均旅行速度は低く、速達性が確保されていません。このため、交通円滑化に資する速達性に優れた道路ネットワークの確保が求められています。

31ページをご覧ください。4点目は交通結節機能についてです。図3のとおり仙台駅を発着する高速バスの便数は増加していますが、図2のとおりバス停は分散しており、乗り継ぎ利便性が課題です。また、仙台石巻間、仙台山形間の路線でみた場合、図4のとおり定時性達成率は3割以下です。図5のとおり、一般道の所要時間のばらつきが大きく、仙台駅から高速道路までの一般道の定時性の確保が課題です。現在、仙台駅の交通結節機能強化に向けた検討を始めており、定時性確保のため、交通結節点とサービス水準の高い道路との接続強化が必要となっています。

32ページをご覧ください。以上の「ネットワークと交通需要」、「都心部の交通混雑」、「機能分担」、「交通結節機能」の4つの観点から、仙台東道路に必要な機能をまとめたものが4項目の表です。これら4項目と意見聴取結果を踏まえ、仙台東道路の今後の概略ルート・構造案を検討する際の基本的な考え方として3つの条件が導き出されました。1つ目は「東西方向の交通需要に対応出来るネットワークの確保」、2つ目は「アクセスコントロールされたサービス水準の高い道路」、3つ目は「交通結節点との接続強化」です。

34ページをご覧ください。起終点の設定にあたっては、3つの基本条件のもとに政策目標を達成できるように設定します。

35ページをご覧ください。仙台都市圏の広域道路網は、宮城県および仙台市の広域道路整備基本計画に基づいて整備が進められてきました。依然として、仙台都市圏高速環状ネットワークの内側にある仙台駅周辺の都心部や東部地域には、主要渋滞箇所・区間が集中しており、東西の交通需要に対応するため既存の自動車専用道路ネットワークと連携したネットワークの構築が必要です。また、沿岸部からの交通需要の高まりと都心・各拠点へのアクセスを考慮し、仙台東道路の東側は仙台東部道路と接続します。

36ページをご覧ください。一方で、都心部では西側から自動車専用道路の仙台西道路が整備されていますが、仙台東道路をこれと接続するかどうかを検討しました。意見聴取結果では、東西方向の路線で「交通混雑の解消」や「トラックなどの大型車と一般の車両との交通機能分担」を求める改善要望が多くありました。仙台東道路をアクセスコントロールされた道路として仙台西道路と接続した場合、仙台駅東西を連絡する主な3路線において、図2のとおりトリップ長が長い交通が仙台東道路へより多く転換すると想定され、一般道との機能分担が図られます。また、仙台駅東西断面の混雑度は、図3のとおり、仙台西道路と接続すると混雑度1.0未満に減少し、東西軸の主要な一般道の混雑は確実に改善されると考えられます。

37ページをご覧ください。仙台東道路は、仙台都市圏自動車専用道路ネットワークの一部として地域高規格道路の計画路線に指定された路線です。評価対象区間周辺には、主

要な拠点や都市機能が東西軸に沿って立地しています。物流・人流の円滑化を図り、広域防災力を強化するためには、主要な拠点との接続を図り、速達性・定時性の向上を図る必要があります。従って、仙台東部道路と仙台西道路を直結するアクセスコントロールされたサービス水準の高い道路ネットワークの形成を図りたいと考えています。

最後に39ページをご覧ください。今回の委員会において、仙台東道路に必要な機能の整理、起終点の設定をご審議いただきまして、次回以降、ルート帯・構造案の検討を進める方針とします。以上で説明を終わります。ご審議よろしく申し上げます。

舟波課長 ただいまの説明について事務局から補足があります。仙台東道路についての前回の小委員会でご意見を頂戴し、本日ご欠席となりました温井委員、菊池委員に対して、委員長から今回の資料内容を事前に説明するようご助言いただいておりますので、ご説明に伺ったところ、各委員から意見要旨を紹介して欲しい旨、依頼がありましたのでご連絡いたします。

まず、温井委員からは、「仙台市の都市機能を考えると中心部に自動車を入れないことが必要であると思っている。そして中心部はトランジットモールとし、バスやLRTなど公共交通の利活用を考えるべきであると思っている。事務局の説明は理解できるが、中心部に自動車を入れることは個人的には反対であることを委員会で紹介して欲しい。ただ、当日の委員会において事務局案が妥当という審議結果が得られた際はその旨で進めることについて異議はありません。」というご意見をいただいています。

また、菊池委員からは、「今回整理した必要な機能を踏まえると、仙台東道路と仙台西道路の接続は重要だと認識している。仙台東道路の効果を発揮する上でも、今後のルート帯・構造案の検討において一般道と仙台東道路の適切な機能分担が図られるよう、十分考慮していただきたい。」とのご意見をいただいています。

浜岡委員長 どうもありがとうございました。事務局からありました説明、また温井委員、菊池委員からのご意見を踏まえて、ご質問やご意見などよろしくお願いいたします。

2ページ目に対象区間の図が示されていますが、遠方からの交通はある程度環状道路で吸収できるという環境が整っているが、仙台の都心部には渋滞が発生していると。住民の方々に意見を聞いたところ、やはり都心部の渋滞がひどいということで、高規格道路などの整備により、一般道の交通を捌いて欲しいというご意見があったと思います。大学で研究している内容なのですが、広域なネットワークをみたときに、街が円形に拡がっているケースは少ないということが、いろいろな街を見てきて分かりました。どちらかというと、多いのは縦長の楕円形に拡がっているのです。私が勤めている大学がある秋田もそうですし、石川、金沢もそうなのですが、県の片方が海に面してもう片方が山であると、どうしても街が縦長の形になります。そうすると縦長方向に高規格のネットワークができる。ただ、海から山にかけて横切るといふ、交差する道路はなかなか整備が進んでなくて、

最終的にそこが問題になるという傾向があるということが、大学で研究している中で分かってきました。そういった部分について、秋田は仙台に似ていて、横軸移動の課題が街の発展にブレーキをかけているというのを感じております。今回の提案として、仙台東部道路から仙台西道路までを高規格道路で接続するというのは非常に重要だと感じておりまして、他の先生方のご意見を聞きながら、これから進め方を決めていければと思うのですが、個人的にはこの案で進めていくということでまずは良いと思っております。

温井委員のお気持ちは分かりますけれども、理想を掲げていらっしゃる思いと現実をみたときの評価として、委員会において事務局案が妥当であると決まるならばそれについて「NO」ではないということでしたので、この案で進めていくことでよいのかなと考えております。

宮原委員 私も西から東へ通り抜けていくルートの必要性というのは住んでいて感じるころではあるのですが、一方でこれから議論になるのは通し方の部分だと思うのです。仙台の都心部なりの開発プランや将来ビジョンがありますので、それらと東西に抜ける道路の作り方について、どう整合を図っていくかというところが一番重要なのかなと思います。昨日の地元のニュースで、宮城県知事のこれに触れるお話があったと思うのですが、東西に道路を通したとして、仙台西道路と港の間のどこにインターチェンジを設置するかというところが、将来ビジョンにも関わってくると思います。地元関係者の方と一緒に丁寧に考えていくということが大変重要かなと思いました。

浜岡委員長 貴重なご意見ありがとうございます。都心部のあり方も含めていろいろ議論を交わしていきながら、少しずつ確実に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。また、インターチェンジをどこに設置するかというのは、次回以降の小委員会で審議ということでよろしいでしょうか。

奥田所長 インターチェンジの位置を含め、ルート帯・構造案を次回以降の小委員会にてご提示できるように検討を進めていきたいと思っております。

宮原委員 実際にルート帯案を提示した際に、改めていろいろな意見が出てくると思いますので、是非、それらを踏まえて検討していただければと思われました。

奥田所長 1回目の意見聴取は10%を越える回収率ということで、非常に地域住民の方々の関心が高いという状況ですので、引き続き皆様の意見を丁寧に汲み取って検討していきたいと考えています。

小野澤委員 仙台の都心部において、車の混雑が市民生活に非常にマイナスな影響を与え

ていることを意見聴取結果が示していると思うのですが、一方で道路を通すことによって景観が影響を受けることが無いようにしたいと思っています。となると、やはり道路計画と共に、都心部で交通渋滞が発生しているということをトータルで検討していく考え方も必要かなと思います。東京的に、地下鉄やバス等の公共交通と自動車で人流と物流を分けていくのか、それとも、やはり、地方都市的に自動車を中心とした交通になるのか、ちょうど仙台は両方の面があると思いますので、都心部については交通全体の見通しがやはり重要なのではないかなと感じています。

浜岡委員長 どうもありがとうございます。景観に配慮した整備は確かに大事です。東北の核となる都市ですので、道路構造がその景観を害してしまうというのは非常によろしくないのです、当然配慮いただくべきことだと思います。また、都心部について、交通全体の姿を考えていくというのは重要な指摘だと思いますので、このあたりもぜひご検討いただきたいなと思います。よろしくをお願いします。

高橋委員 私も仙台の都市計画が分からないので、ちょっとイメージし難いところではあるのですが、やはり、都心部の開発プランや将来ビジョンとの調整が必要だなと思います。あとは我らも評価するにあたって、仙台の都市計画の具体を知りたいなという感想です。

浜岡委員長 ありがとうございます。以上、皆さま方から様々なご意見いただきましたが、事務局案について、それはよろしくない、やめるべきだという意見ではなくて、概ね妥当であり、今後検討を進める際にいくつか注意してくださいというコメントをいただいたと感じております。ですので、今回の事務局案は概ね妥当ということで、今後ルート帯案比較等の検討を本日の意見を踏まえて進めていただきたいと思いますと思っているのですが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは、このとおり進めていくということで、是非ともよろしく願いいたします。

3) 計画段階評価

・国道4号 盛岡南道路

浜岡委員長 次は、盛岡南道路について、事務局の方から資料の説明をしていただき、その後、質疑応答を行う、という流れで進めて行きたいと思います。御説明よろしくお願います。

佐近所長 岩手河川国道事務所長の佐近でございます。私からは国道4号盛岡南道路について、資料4に基づき、目次のとおりの流れで御説明します。2ページをご覧ください。評価対象区間については、左上の図に示しているように、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。評価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、盛岡中央卸売市場が立地し物流拠点が形成されています。また、昨年9月21日には、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、新産業等用地整備などの周辺開発も進んでいます。一方、対象区間は信号交差点が連続しており、うち3箇所については主要渋滞箇所挙げられているなど、交通問題を抱える区間となっています。

3ページをご覧ください。昨年9月30日に開催された第2回の計画段階評価の概要です。主に、第1回意見聴取結果の確認、政策目標の設定、対応方針の検討、第2回意見聴取方法について御審議いただきました。前回審議の指摘事項は、「バイパス整備により、現国道4号の中長距離利用がどう変化し、それに伴う交通問題が生じないか」というものでした。これに対しては、バイパス整備後の現国道4号の利用交通の内訳は、盛岡周辺地域における内々交通及び盛岡周辺地域から発着する交通が大半を占め、通過交通はわずかであるという結果です。また、バイパス整備により、盛岡周辺発着の交通がバイパスと現道に分担されるため、現道の交通環境は現在より良好となる方向であり、特段問題は生じないものと考えています。

4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。前回審議の後、第2回意見聴取を実施しました。本日は、第2回意見聴取結果の確認、対応方針案の検討とまとめについて御審議をお願いします。

6ページをご覧ください。第2回意見聴取結果の実施内容についてです。住民へのアンケート調査では14,164票を回収しています。また、事業者へのアンケートでは185票を回収しています。ヒアリング調査は、19の企業・関係機関へ実施しました。

7ページをご覧ください。意見聴取に関する広報については、第1回意見聴取と同様に実施しています。

8ページをご覧ください。第2回意見聴取の結果についてです。図1のとおり、住民ア

ンケート結果では盛岡市が約7割、矢巾町・紫波町が約2割を占めており、左下の世帯表の結果と概ね一致することから偏りなく回答を得られたものと考えています。また、事業者アンケートでは、表2に示すとおり、対象地域内では盛岡市の回収率が約5割と関心が高く、対象地域外からも3～5割の回収率が確保されています。

9ページをご覧ください。性別、年齢、職業、業種ともに、前回意見聴取結果とほぼ同様の傾向を示しています。

10ページをご覧ください。利用手段や利用目的、利用頻度など、こちらも前回意見聴取結果とほぼ同様の傾向を示しています。

11ページをご覧ください。対策案を検討する際に重視すべき項目は、グラフに示すとおり、住民、事業者の両アンケートで「主要幹線道路としての安全・安心な走行空間の確保が図られる道路になっていること」が最も多い結果となっています。次いで、住民、事業者ともに、「主要幹線道路としての円滑性確保と機能の回復が図られる道路になっていること」への意見を多くいただいています。3番目に多い意見は、住民では「安定した救急搬送ルートの確保」、事業者では「円滑な物流ルートの確保」への意見となっています。

12ページをご覧ください。特に重視すべきと思う理由についての自由意見をまとめています。一番件数の多い、「円滑性の確保」に関して、「適切な信号機配置により、円滑性確保を重視すること」等の意見をいただいています。「安全・安心な走行空間の確保」に関して、「沿道出入りのコントロールの必要性」等の意見をいただいています。「円滑な物流ルートの確保」に関して、「盛岡中央卸売市場から国道46号に向かう道路の混雑」や「矢巾スマートICを活用した道路整備の必要性」など、物流ルートの確保に関する意見をいただいています。「救急搬送ルートの確保」に関して、「矢巾スマートICからの連絡性向上」等、救急搬送ルートの確保に関する意見をいただいています。

13ページをご覧ください。11ページで選んだ項目以外の重視すべきと思うことの自由意見をまとめています。「整備方針」に関する意見のほか、「道路構造」に関する意見をいただいています。その他に「災害時のルート確保」に関する意見が寄せられています。

14ページをご覧ください。関係団体ヒアリングの結果についてです。それぞれの専門的な知見から、今後具体的なルートを検討する際に配慮すべき視点等について意見をいただいています。「円滑性の確保」及び「安全・安心な走行空間の確保」に関して、「現道再整備案における利用者の利便性への配慮」の意見を伺っています。「円滑な物流ルートの確保」及び「救急搬送ルートの確保」に関して、「物流拠点・医療施設へのアクセス性強化・利便性向上」の意見を伺っています。

15ページをご覧ください。第2回意見聴取の結果のとりまとめです。住民及び事業者アンケートの結果を上段に、企業・関係機関ヒアリングの結果を下段に掲載しています。

16ページをご覧ください。意見聴取結果を踏まえた課題の再整理における救急搬送についてです。図3に示すとおり、第三次救急医療施設である高度救命救急センターは、岩手県の約5割のエリアをカバーしており、図2に示すとおり、広域な搬送が約4割を占め

ています。広域搬送では、高速道路を利用した搬送となり、矢巾スマートICが最寄りのICです。矢巾スマートICからの搬送ルート上には、図1に示すとおり、線形不良区間や信号交差点が多く、搬送時の患者への負担が大きくなります。対策案の評価は、方面別の搬送実績やルートを踏まえ、高度救命救急センターへのアクセス性に配慮した計画とする必要があります。

17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における物流アクセスについてです。岩手流通センターから南方面への輸送には、矢巾スマートIC経由のルートを利用しています。ルート上には、終日速度低下が見られる赤林交差点や、県道不動盛岡線の幅員狭小区間が存在するため、物流拠点と高速道路のアクセス性が悪い状況となっています。対策案の評価は、高速道路へのアクセス性に配慮した計画とする必要があります。

19ページをご覧ください。該当地域の道路交通状況や地域の課題等を踏まえ政策目標を4つ設定しています。「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」です。4つの政策目標を踏まえ、道路交通の機能分担を図る案1：バイパス案と主要幹線道路としての機能回復を図る案2：現道再整備案の2案を対策案として検討しました。なお、対策案を検討する上での配慮事項として、「地域の土地利用・環境」、「周辺施設への影響」、「経済性」の3項目についても配慮することとしています。

20ページをご覧ください。2案の比較評価です。住民・事業者アンケートで、重視すべき項目として意見が多く寄せられた政策目標をオレンジの点線で囲んでいます。「円滑性の確保」はどちらも整備により信号交差点を集約した道路となることから同じ二重丸の評価としています。「安全・安心な走行空間の確保」では、案1は沿道との出入りをコントロールすることによる適切な道路構造の確保、案2は中央分離帯及び副道、交差点の右折レーン等が設置されることから同じ二重丸の評価としています。「円滑な物流ルートの確保」では、案1は物流拠点とのアクセスルートが確保され、主要幹線道路としての機能分担が図られることによるアクセス性・定時性の確保、さらに、矢巾スマートICとのアクセス性については、向上が見込まれることから、二重丸の評価としています。案2は信号の集約により速度の改善は図れますが、主要幹線道路としての機能分担が図られず、矢巾スマートICとのアクセス性向上には寄与しないことから、丸の評価としています。「救急搬送ルートの確保」では、ルートの信頼性・搬送時間の短縮について、どちらも向上しますが、矢巾スマートICとのアクセス性については、案1は搬送において矢巾スマートICとのアクセス性も向上することから二重丸の評価としています。案2は矢巾スマートICとのアクセス性向上には寄与しないことから、丸の評価としています。また、配慮すべき事項においても、「生活環境への影響」では、案1は交通量がバイパスに転換することで、現道の沿道環境が改善されること、案2は副道整備により騒音発生源から離れることで音が減衰され現道の沿道環境が改善されることから、どちらも丸の評価としています。「自然環境への影響」は、案1は耕作地に道路の盛土が構築されるため、現在の土地利用が改変され

ることから丸の評価としています。案2は現道の再整備であり、周辺の土地利用は変わらないことから、二重丸の評価をしています。「土地利用、施設への影響」では案1の影響する家屋数は、約50件が想定され二重丸の評価、案2は約300件となることから、三角の評価としています。

21ページをご覧ください。対応方針原案の検討についてです。意見聴取結果を踏まえ、ルート案の考え方として、地域の課題を解決するための政策目標である「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」に寄与し、対応策として最も優れている案1：バイパス案としたいと考えています。

22ページをご覧ください。対応方針原案を図と写真で示したものです。ルート帯の中には、盛岡中央卸売市場、盛岡南公園、学校等のコントロールポイントが存在するため、これらに配慮しながらルート・構造の検討を行っていきたいと考えています。

続いて、自治体への意見照会結果について御紹介します。24ページは岩手県からの意見照会結果となりますが、「国道4号盛岡南道路の対応方針原案について同意します」との回答をいただいています。25ページは盛岡市からの意見照会結果、26ページは矢巾町からの意見照会結果です。どちらも「国道4号盛岡南地区の対応方針原案について同意します」との回答をいただいています。

28ページをご覧ください。対応方針案のまとめについてです。道路整備の必要性として政策目標を左側に記載しており、地域の意見聴取結果を右側に整理しています。これらを踏まえ、「対応方針案」として、計画及びルート帯案のとりまとめ結果を記載しています。

29ページをご覧ください。左側にルート帯案を、右側には計画諸元と主たる構造イメージを記載しています。計画諸元は、起点を岩手県紫波郡矢巾町西徳田、終点を岩手県盛岡市永井とし、延長は約8km、構造規格は第3種第1級、4車線の設計速度80km/hとなります。以上、国道4号盛岡南道路の計画段階評価についての説明を終了します。

浜岡委員長 御説明どうもありがとうございました。ただいまの事務局からの説明につきまして御質問や御意見ございましたらよろしく願いいたします。

3ページの前回審議における指摘事項への対応状況についてです。対象地域の内々交通や内外交通が多く、通過交通はわずかであるため、バイパス整備後の現道における問題は生じないということですが、対象地域で通過交通が50%になるということはどこの都市でもないと思います。多分、ここでも10%もいかないと思います。国が整備する道路でするので、割合として少ない交通にも対応した道路を整備するべきなのではないかと思い、その言い回しが少し気になりました。数パーセントかもしれませんが、遠方に向かう車に対してうまく交通を捌ける、いわば速度低下が少ない道路を整備することが重要というような視点での書き方になっていて欲しいと思いました。最終的な対応方針案は、広域的に移動する車に対しても非常に良い道路が整備されるということですので、3ページの対

応状況の書きぶりだけ修正していただきたいと思います。

佐近所長 通過交通の割合が7%程度という非常に少ない状況になっておりますが、ご意見がありましたように、我々としては通過交通にも十分配慮した形で整備を進めていきたいと考えています。

浜岡委員長 どうもありがとうございました。

小野澤委員 バイパス案を検討するうえで重要な点かと思ったことが2つあります。1つ目は、29ページの図の右側のほうが盛岡の中心部で、今現在は岩手医科大学附属病院の移転もあって、左側の矢巾側へ街が広がってきているという状況なのですが、立派な道路を整備することによって旧市街側と新市街側が分断されてしまわないか心配になります。バイパスの整備により、アクセスコントロールを図り、円滑な交通を確保するということですが、バイパスの向こう側へ行き来する場合には、どのような交通になるのでしょうか。

2点目は、矢巾側のバイパス終点がどのように現道に接続するかによって医大や矢巾スマートICとの関係も変わってくると思います。終点側について、設計上、注意すべき点があれば教えていただきたいと思います。

佐近所長 まず、1点目についてです。29ページの図に現時点での対象区間周辺の地方道等を黄色や黒の線で示しています。中でも赤く囲んでいる、県道不動盛岡線や市道永井釜淵谷地線などの主要な地方道の機能補償道路や交差点への接続を検討していく必要があると考えています。

2点目についてですが、医大周辺に位置する町道中央一号線との交差点など、バイパス案をこれから詳細に検討していく際に町の幹線道路との接続を検討していく必要があると考えています。

小野澤委員 ありがとうございました。1点目については、バイパスが整備された後も、盛岡の広域的に一体となった都市利用というのが阻まれないことが求められるのと思うので十分な検討をしていただきたいです。

2点目については、国道4号は信号が多いために交通渋滞が頻発しているというような意見がたくさんアンケートにもありましたが、バイパス整備後に西徳田交差点が最大の渋滞箇所になってしまわないような設計が必要ではないかということです。国道4号やバイパスを利用して医大へ向かう交通のために、西徳田交差点がボトルネックになる危険性があるのかなと感じましたので、新たな交通問題を引き起こさないようなバイパスの設計というものを利用する者として望みたいと思います。

佐近所長 医大へのアクセス道路である町道中央一号線などの町の幹線道路との交差をよく考えた上で、バイパスから国道4号に降りてから、改めて病院に向かうといったルートにならないような配慮をしたいと考えています。

浜岡委員長 バイパスが整備されて、西徳田交差点辺りの渋滞が激しくなるということにならないような設計の検討をよろしくをお願いします。

浜岡委員長 よろしいでしょうか。第3回の計画段階評価ということで対応方針案をまとめていて、この次は対応方針の決定ということで、ICの設置位置などを含めて確認していくということになると思います。その前の最後の審議の機会ということになりますが、いかがでしょうか。バイパス案ということについて否定的な考えはなく、概ね妥当だと感じましたので、この通り進めていくということしたいと思いますがいかがでしょうか。よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。それでは、引き続き検討をよろしくをお願いします。

浜岡委員長 以上で3つの計画段階評価についての議事は終わりましたが、全体を通して何かございますか。それでは無いようですので、最後に本日の委員会資料の公開・非公開について確認したいと思います。本日の会議に配布された資料につきましては、東北地方整備局のホームページに公開するというのでよろしいでしょうか。それでは本日の資料については公開ということにします。また議事録につきましても、速やかに公表することになっておりますが、事務局の方からよろしくをお願いします。

舟波課長 まず、議事概要につきましては速やかに作成いたしまして、委員長に確認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して、それぞれ御確認いただきたいということで考えております。

浜岡委員長 今の対応で進めていきたいと思いますがよろしいですね。それでは議事概要につきましては私のほうですぐに確認をするようにしたいと思います。また、議事録につきましては今後皆様方に連絡が行くかと思っておりますので御確認よろしくお願いたします。以上で本日の議事を終了いたします。議事進行を事務局のほうにお返しします。

司会 浜岡委員長並びに委員の皆様方におかれましては、長時間にわたり大変御丁寧な御審議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28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。