

第 27 回東北地方小委員会

【議事録】

○議事

1) 計画段階評価

・ 国道 108 号石巻河南道路

菊池座長 それでは議事に入ります。石巻河南道路について、事務局より説明をお願いします。進め方としましては、まず、「前回の審議内容」、「第 1 回意見聴取の結果」、「政策目標の設定」までを説明してもらい、そこで一旦質疑を行います。その後、「第 2 回意見聴取の方法」及び「対応方針案の検討」について説明してもらい、再び質疑を行う、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。

奥田所長 それでは説明に入ります。2 ページをご覧ください。評価対象は、国道 45 号との接続部である石巻市蛇田から北西に向かい、石巻市北村に至る 1.1 km の区間です。

3 ページをご覧ください。前回、平成 30 年 1 月 30 日の委員会でいただいたご意見を整理しています。表のうち上の 2 つが、1 回目の意見聴取方法に関するご指摘であり、これらを踏まえてアンケートを実施しました。3 つ目のご意見については、今回のルート帯の検討にあたって考慮しています。4 つ目のご意見については、政策目標の設定にあたって、重要な視点として認識し、検討しました。

4 ページをご覧ください。今回は、1 回目の意見聴取を踏まえて、政策目標をどのように設定するかと、それを踏まえたルート帯案を示し、2 回目の意見聴取方法までご審議いただきます。

6 ページをご覧ください。こちらが平成 30 年 8 月～10 月にかけて実施した 1 回目の意見聴取結果の概要です。内容の詳細は 8 ページから 22 ページで説明しますが、表 2 のとおり、地域住民や道路利用者から 4,047 票、事業者等から 240 票の回答をいただくとともに、表 3 の 57 機関の関係団体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。第 1 回意見聴取の実施状況をまとめたものです。広報等、自治体の協力を得ながら実施しました。

8 ページから 14 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。評価対象区間が位置する石巻市が約 6 割を占

めていますが、アンケートを全戸配布したその他沿線5市町からも一定の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。男性が6割、40～60代が6割と対象地域の統計データに比べてやや高く、就業者の割合は対象地域の就業率とほぼ同じ程度でした。

10ページをご覧ください。こちらは利用の目的・手段・頻度です。週に数回以上、通勤・通学等で日常的に利用されている方が約4割を占め、ほとんどが車での利用です。図5のとおり、特に石巻市と涌谷町の方の利用頻度が高くなっています。

11ページをご覧ください。図1のとおり、当方で提示した5つの課題に対して、いずれも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。こちらは先ほどの5つの課題以外の課題を自由意見としていただいたものですが、安全・安心に関する意見の他、道路整備を求める意見を多くいただきました。

13ページをご覧ください。13ページは当方で提示した5つの課題に対する優先度を聞いた結果です。安全・安心な交通の確保、緊急時の輸送機能確保の順に高くなっています。

14ページをご覧ください。こちらは石巻河南地区全体に対する自由意見をまとめたもので、安全・安心に関する意見や、地域産業支援に関する意見を多くいただきました。特に「安全・安心」については、「広淵」、「菰継～畳石間」など、特定の地区に関して、「道幅が狭い」、「渋滞する」、「通学路で子供も多い」等の具体的な意見をいただきました。

15ページをご覧ください。15ページから19ページは事業者等へのアンケート結果です。業種は運輸・製造業が7割、利用目的は運送・営業が7割を占めています。また、回答者は住民以上に利用頻度が高い状況です。

16ページをご覧ください。当方で提示した5つの課題に対して、いずれも6～9割が「そう思う」、或いは「ややそう思う」という回答を得ています。

17ページをご覧ください。5つの課題以外の課題を自由意見としていただいた7件を記載しています。

18ページをご覧ください。当方から提示した5つの課題に対する優先度を聞いた結果です。安全・安心な交通の確保、安定輸送や物流効率化の順に高くなっています。

19ページをご覧ください。こちらは石巻河南地区全体に対する自由意見をまとめたもので、安全・安心に関する意見や地域産業支援に関する意見を多くいただきました。地域住民からの意見と同様に、「広淵」等特定の地区についてもご指摘をいただきました。

20ページをご覧ください。先ほど6ページの表で示した、自治体、教育機関、商工会議所等の関係団体から直接ヒアリング調査して得られたご意見を整理したものです。「安全・安心」の観点では「丸井戸～菰継間は道路幅が狭く、見通しが悪い」、医療連携の観点では「畳石～菰継交差点も交通量が多く渋滞」、地域産業支援の観点では「広淵交差点は主

方向が屈曲しており反対車線にはみ出して輸送する必要」など、固有の地区に関する具体的な意見を多くいただきました。

21ページと22ページを併せてご覧ください。これまで固有の地区に関する意見を多くいただきましたので、21ページに示すとおり評価対象区間をⅠ、Ⅱ、Ⅲの3区間に分け、22ページで区間ごとに意見を整理し直しました。

Ⅰ区間では「広渕交差点では大型車のすれ違いが困難」、「大型車の走行が多い」、「大型車での通行は非常に難しい」等の意見、Ⅱ区間では「道幅が狭く時間によって渋滞」「国道の交通量が増えて渋滞」等の意見、Ⅲ区間では「沿線の民家で拡幅は難しい」、「幅員の広い県道が並行」、「自転車がいて危ない」等の意見をいただいています。

23ページをご覧ください。こちらでは、意見聴取を踏まえて3つの区間ごとの交通特性を明らかにし、24ページ以降で区間ごとの課題を掘り下げて分析・整理しました。

Ⅰ区間では平均トリップ長が長く、石巻港発着の物流車両が県道河南石巻港インター線を経由して多く利用していると考えられます。県道河南石巻港インター線は、石巻港ICと国道108号を結ぶ路線です。Ⅱ区間では交通量が約17,000台と多く、平均旅行速度も低いことから、ボトルネック区間となっています。Ⅲ区間では、平均トリップ長が短く、生活道路としての性格を有し、並行する主要地方道石巻鹿島台色麻線が幹線道路としての役割を担っています。

24ページをご覧ください。24ページは物流の状況からみたⅠ区間の課題です。図1のとおり石巻港周辺には木材・木製品、パルプ・製紙、食品・飼料関連産業が集積し、石巻港から山形・秋田等の内陸方面に向かう車両の経路は、約半数が国道108号の畳石から広渕を経由するⅠ区間を利用しています。また、図2のとおり、広渕におけるトリップ分布は、石巻市以外を発着する広域交通が約7割を占めています。一方、図3のとおり、Ⅰ区間の大半が幅員8m未満で急カーブも多く、広渕交差点前後では死傷事故も多発しています。

25ページをご覧ください。こちらはボトルネックの状況からみたⅡ区間の課題です。図1および図2のとおり、新蛇田地区は、震災後、非可住地からの移転先として計画的に住宅整備が進められ、須江地区産業用地も非浸水産業拠点として計画的に企業立地が進められてきました。その結果、図3のとおり、Ⅱ区間周辺では人口や事業所の増加が顕著であり、図4のとおり、Ⅱ区間の交通量は交通容量を上回り、震災後、旅行速度も低下しています。

26ページをご覧ください。26ページでは生活道路としてみたⅢ区間の課題です。Ⅲ区間の車道は、菰継交差点東側の主要地方道石巻鹿島台色麻線との接続部から丸井戸交差点までの間、車道幅員が5.5mしかなく、車道の各側には1.5m以上の歩道がありません。一方、Ⅲ区間に並行して4車線の主要地方道石巻鹿島台色麻線があり、Ⅱ区間と行き来をする車のほとんどがこちらを利用しています。Ⅲ区間の沿道には蛇田小学校があり、登下校時には多くの児童が歩行する一方で、Ⅲ区間沿線の大型店舗を利用する車もあり、

生活道路としての利用に対応した安全対策が課題としてあげられます。

27ページをご覧ください。観光・交流促進に関するご意見も頂いたので、関連する情報を整理しました。図1のとおり、石巻広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において、中心市街地は都市型観光ゾーンとして位置づけられています。その中で、図4にあるかわまち交流拠点として平成29年6月に整備された「いしのまき元気いちば」等が活況を呈し、図2のとおり石巻圏域の観光入込客数は増加に転じています。

28ページをご覧ください。以上を踏まえて、5つの観点からの各課題と原因を整理し、導き出される政策目標を提示したものがこちらです。

狭隘なⅠ区間における大型車の通行、狭隘なⅡ区間における交通量の増大に起因して、主要幹線道路としての走行性及び安全性が低下していることから、「幹線道路としての走行性及び安全性の確保」が必要ではないか。

河南地区からの救急搬送時に、これらのⅠ区間やⅡ区間を通行する必要があり、三次救急医療施設への安定した救急搬送路がないことから、「三次救急医療施設へのアクセス性強化」が必要ではないか。

同様に内陸部と中心市街地を連絡する観光交流においても連絡性が悪く、「観光交流を支えるネットワークの確保」が必要ではないか。

大型車の広域交通に適した幹線道路が不足していることから、「地域産業を支える幹線道路の確保」が必要ではないか。

災害時に内陸部と石巻を結ぶ信頼性の高い緊急輸送道路がないことから、「防災拠点への輸送確実性」が必要ではないか。

30ページをご覧ください。政策目標の設定として、只今説明したものを改めて整理したものがこちらです。ここで一度説明を終わります。

菊池座長 ありがとうございます。ここまでの事務局の説明につきまして、ご質問ご意見をお願いします。

小野澤委員 資料の6ページで第1回意見聴取に基づいて政策目標を設定することになっていますが、今回の第1回目の意見聴取の回収率がやや低いという事で、これに対しての原因分析、あるいは今後の改善策が必要かという点を確認させてください。

奥田所長 1回目の意見聴取は全戸配布の形を取ったのですが、自治体にどうして回収率が低いのか聞いたところ、全戸配布よりも郵送配布の方が回収率は上がるのではないかとのご指摘を頂きました。我々も関連する文献でどのようにすれば回収率が高くなるのか調べてみたのですが、文献上もポスティングによる個別配布よりも郵送配布の方が回収率が高いという調査結果もあったため、2回目の意見聴取は郵送による配布にしようと考えています。ただし、郵送配布はコストがかかるため、利用頻度が高い地区に対しては全戸

に対して郵送し、それ以外の地区に対しては抽出して郵送しようと考えています。また、地元で無料配布される広報誌へのQRコードの掲載、関係団体のホームページへのバナーの貼付け、さらに、ラジオでの協力の呼び掛けといった工夫をしようと考えています。

小野澤委員 これまでも全戸配布による調査が行われてきたと伺っており、その中でも特に回収率が低い結果になっていると推測するのですが、その理由についてある程度目途が立っている点はありますか。

奥田所長 呼びかけ・周知の徹底が足りなかったと反省していますので、改めて行政中心に広報・周知の徹底を努めていきたいと思っています。

小野澤委員 7ページに色々な広報をやっていると記載されており、特に足りなかったという感じには見えないので、通常の呼びかけ等はした上であまり関心をもっていられなかったのには何か背景があるのかなと思いました。郵送配布においても住民の回収率が低くなる可能性があると思いますので、次回の意見聴取においては、調査方法の工夫が必要かと思います。意見聴取結果のデータ構造自体は、住民の方の様々な基礎的な属性構造とは一致しているので、不十分な意見聴取結果とは思いませんが、もう少し回収率を上げたいと思いましたので今後とも検討をよろしくお願いします。

菊池座長 資料1の23ページ、区間毎に交通量・トリップ長・速度を図として整理してあるのですが、矢印の意味としては重方向だけを考えているということでしょうか。

奥田所長 矢印は主にその方向の使われ方が多いというイメージを少し強調するために付けています。矢印には実質的に意味は無く、この区間を利用する全ての交通に対して区間毎に台数、トリップ長、速度を集計しています。

菊池座長 分かりました。それを踏まえて、参考資料にある前回資料3の16ページに道路の課題として、交通渋滞について整理されており、区間Ⅲに相当する区間の旅行速度が比較的低い様に見受けられるのですが、今回の資料ではその様な傾向が際立っていないのには何か原因がありますか。

奥田所長 区間Ⅲについて、前回示した資料では速度が20km/h以下のところが一部あるのですが、全体の時間帯を均してみると30km/hくらいです。

菊池座長 ありがとうございます。今回の資料ですと、区間Ⅱと区間Ⅲの速度がそれぞれ28km/hと30km/hで殆ど変わらないのですが、前回資料ですとやはり区間Ⅱに相当する

部分は白色は部分が多く、要は50km/h以上の部分が40%くらい占めています。しかしながら、平均速度がここまで落ちてしまうということは、20km/h以下の区間が相当酷いのか、とはいえ距離としてはそうでもないのか、一時的に低い値になってしまっているのか、統計的にどちらが信頼に値するものなのか。今後こういうデータを扱う時には慎重に資料化を検討していただきたいと思います。

奥田所長 II区間に関しては、アンケートより、交通渋滞が発生しているという意見を多くいただいておりますので、数値だけにこだわるのではなく総合的に考えていきたいと思っています。

宮原委員 26ページに関してです。III区間は、県道石巻鹿島台色麻線が現在国道108号の主動線として機能しており、道路の規格もかなり幅広になっていることですが、平成9年に県道が整備された後の輸送や通勤、人の動線について、県と何か協議をしているのですか。菰継交差点がちょうど、国道108号と県道石巻鹿島台色麻線の分岐箇所になっていますが、例えば国道側として県道へ流れを誘導するような標識など、現時点で渋滞ないしはボトルネックを回避するような対策は立てているのでしょうか。

奥田所長 現状としては、菰継交差点を境に、道路の主動線が国道108号から県道石巻鹿島台色麻線の方に自然に切り替わるような道路の構造になっているので、敢えて看板等誘導する標識というものは特に設けていません。III区間における国道108号のトリップ長はかなり短く、この地域に住んでいる方やここに用事がある方が多く利用しており、通過交通はそれほど多くありません。いずれにしても、生活道路としての使われ方を考慮すると、なるべく通過交通が入って来ないようにしたいので、安全対策の一環として今後検討して行きたいと思っています。

菊池座長 続きまして、「第2回意見聴取の方法」及び「対応方針案の検討」について、事務局より説明をお願いします。

奥田所長 32ページをご覧ください。各政策目標に対して、評価対象区間の道路に必要な機能と、その他配慮すべき事項を整理したものです。「幹線道路としての走行性及び安全性の確保」については、現道の交通課題箇所の解消、「三次救急医療施設へのアクセス性強化」については、三次救急医療施設への所要時間の短縮、「観光交流を支えるネットワークの確保」については、内陸部から石巻市街地の主要観光地への連絡性確保、「地域産業を支える幹線道路の確保」については、内陸方面と石巻港や須江地区の産業拠点とのアクセス性向上、「防災拠点への輸送確実性」については、災害時における内陸方面から防災拠点への輸送確実性、これらが評価対象区間に求められる道路の機能であり、土地利用への影響、

自然環境への影響、経済性等に配慮してルート帯を選定する必要があります。

33ページをご覧ください。ルート帯を検討する上でのコントロールポイントとして、学校や病院等の公共施設、公園の他、用途地域をあげています。その他配慮すべきものとして、変電所・送電線・鉄塔、工業団地、圃場整備区域を表示しています。

34ページをご覧ください。貴重な動植物に関しては、ルート帯確定後の詳細設計段階で生息域等を考慮しますが、文献等で把握されているものを示したのがこちらです。

35ページをご覧ください。35ページ以降は設定したルート帯案の説明となります。まず、案①は、石巻女川ICを起点として、北村交差点付近までの約8kmを2車線でのバイパスにより整備する案です。断面図のとおり、盛土構造の道路として周辺道路との交差をアクセスコントロールし、安全性・円滑性を確保するとともに、現道との交通分担を図ります。これにより、石巻女川ICのすぐそばの石巻赤十字病院やその先の圏域防災拠点へのアクセス性向上が期待できます。支障となる家屋は比較的少ないですが、かつて沼だった圃場整備された農地を通過する延長が比較的長く、軟弱地盤対策が課題となりそうで、事業費として260～310億円程度が見込まれます。

36ページをご覧ください。案②は、石巻女川ICを起点として、石巻港からのアクセスを考慮し、畳石交差点付近を經由して、北村交差点付近までの約9kmを2車線でのバイパスにより整備する案です。案①と同様に、盛土構造の道路として周辺道路との交差をアクセスコントロールし、安全性・円滑性を確保するとともに、現道との交通分担を図ります。これにより、石巻赤十字病院や圏域防災拠点、石巻港へのアクセス性向上が期待できますが、広瀬地区の現道を通行する大型車について、バイパスへの転換も期待できます。支障となる家屋が比較的多く、畳石交差点から東側の集落が盛土構造の道路で分断されることが課題となりそうで、整備延長も比較的長いことから、事業費として230～280億円程度が見込まれます。

37ページをご覧ください。案③は、菰継交差点を起点として、畳石交差点までの約2kmは昭和61年の都市計画決定を活用した4車線への現道拡幅を行い、畳石交差点から北村交差点付近までの約6kmは、案②と同様に2車線でのバイパスにより、計8kmを整備する案です。案①及び案②と同様に、バイパス区間は盛土構造の道路として周辺道路との交差をアクセスコントロールし、安全性・円滑性を確保するとともに、現道との交通分担を図ります。また、現道拡幅区間では、線形改良と歩道の整備を行い、安全性・円滑性を確保します。これにより、主要観光地でもある中心市街地や、石巻港へのアクセス性向上が期待できますが、案②と同様、広瀬地区の現道を通行する大型車について、バイパスへの転換も期待できます。アクセスコントロールされたバイパスと高速道路ネットワークとは直結しませんが、軟弱地盤の通過延長が比較的短く、事業費は170～220億円程度が見込まれます。

38ページをご覧ください。ここでは、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、配慮すべき事項については、道路整備による影響等を考

慮して、評価項目を設定しています。

39ページと40ページをご覧ください。39ページは、3つのルートを重ね合わせたもので、40ページはルート帯3案の比較表です。幹線道路としての走行性及び安全性の確保の目標は、全線バイパス整備の案①、案②と、現道拡幅を併用する案③とで手法は異なりますが、いずれも効果が見込めます。三次救急医療施設へのアクセス性強化の目標は、いずれも効果が見込めますが、案①と案②がより高い効果が見込めます。観光交流を支えるネットワークの確保の目標は、いずれも一定の効果はありますが、特に中心市街地の観光地においては、案③でより高い効果が見込めます。地域産業を支える幹線道路の確保の目標は、いずれも一定の効果はありますが、特に石巻港周辺や須江地区産業用地においては、案②と案③でより高い効果が見込めます。防災拠点への輸送確実性の目標は、いずれも効果が見込めますが、案①と案②がより高い効果が見込めます。土地利用への影響は、今後のルート検討で変わり得ますが、案②に課題がありそうです。自然環境への影響は、案③が比較的小さいのではないかと考えられます。経済性については、今後のルート検討等により変わり得ますが、案③が比較的小さいのではないかと試算しています。

42ページをご覧ください。まず、表1のとおり第1回意見聴取の住民アンケートは、地区毎で見ても1～3%と回収率が低い結果であり、利用頻度が少ない地区も存在するなど地区毎でばらつきが見られる状況です。自治体からの聞き取りですと、「アンケートの対象区間から離れている地区は回答する人が少なかった」、「郵送の方が回答してもらえるのではないか」等の意見があったため、コスト面や効率性の観点から配布計画の見直しを行いました。対象とする自治体は、前回の意見聴取から変えずに、地区毎の利用実態を確認した上で、表2のとおり利用頻度や利用交通が多く見込まれる石巻市の石巻・蛇田・河南地区は全戸へ郵送、その他の地域は抽出して郵送します。

43ページをご覧ください。その上で、改めて意見聴取対象等を整理したものがこちらです。アンケートの回収率を上げるための工夫として、新たに自治体広報誌へのQRコード掲載や、関係団体のホームページにもバナーを貼り付けるほか、ラジオ放送による協力依頼を行いたいと考えています。なお、地域住民以外の事業所等については、前回と同じところへアンケートを郵送します。また、関係団体についても、前回と同じところへヒアリング調査を行います。

44ページと資料2をご覧ください。資料2にはアンケート調査票（案）をお示していますが、アンケートでは、対象区間の現状と課題、第1回アンケート結果の概要、政策目標と評価項目を示した上でルート帯案3案を提示し、ルート帯案を検討する際に特に重視すべき項目とその理由について把握できるように質問を設定します。

45ページから最終ページまでは、再掲となりますが、アンケート調査票（案）をつけています。以上で説明を終わります。

菊池座長 ありがとうございます。事務局の説明についてご質問やご意見をお願いします。

高樋委員 ルート帯の案③を採用した場合、Ⅲ区間、いわゆる街中や港に近い方の整備は、全くしないのでしょうか。

奥田所長 現状としては、交通安全対策の課題はあると認識しており、なるべく通過交通は県道石巻鹿島台色麻線を使ってもらうような広報や利用者への周知は大事だろうと思っています。Ⅲ区間については、住民の方からも沿道に家が張り付いていて拡幅は難しいというご意見も頂いておりますが、現状として小さいお子さん等の通学路として使われておりますので、交通安全対策について別途検討して行きたいと考えています。

宮原委員 37ページの案③について、国道108号を現道拡幅ということで、基本的にこの区間の問題としては、通学路や歩道の安全の確保が大きな課題になっていると思いますが、三陸道にアクセスするためのルートが県道河南石巻港インター線か拡幅した国道108号ということになれば、どうしてもトラック利用者の方にとっては、拡幅した国道108号のほうがアクセスし易くなってしまい、交通量が更に増えるような可能性に対してはどのように考えていますか。また、この断面図だと歩道を歩いている方に対してのメリットがどのように確保されているかということが分からないため、今後どのような方向性で考えていくのか教えてください。

奥田所長 現道拡幅区間は、非常に線形が悪くて見通しが効かず、満足な歩道が無い状況です。歩行者の方が道路を避けながら路側帯を歩いているという現状からすると、歩道が整備をされるというのは、歩行者と自動車との物理的な分離が図られるわけですから、大きな交通安全上の改善に繋がると考えています。また、この区間が大型車が使いやすくなることで交通量が増え地域にとっては良くないのではないかというご指摘でしたが、石巻港周辺に産業が立地しているということからすると、大型車の交通が多いのは、畳石交差点から菰継方向というよりは畳石交差点から石巻港方向ですので、4車線に拡幅して使いやすい道路になったとしても、従来よりも大型車が増えるという事はあまり考えられないと思っています。ただ、いずれにしても4車線のしっかりとした道路になるので、いわゆる幹線道路としての機能はしっかりと果たしていくと考えています。

小野澤委員 今回のルート案の場合、Ⅰ区間において、土壌改良にコストや時間が掛かりそうというお話でしたが、実際に工事をしてみたらものすごく時間や経済的コストがかかり、中々工事が進まないなどといったことが起きないのかが少し心配なのですが、土壌の改良等の課題で確認済みな事があれば教えてください。

奥田所長 この辺りと同じような地形地質の条件として、三陸沿岸道路矢本石巻道路の南側辺りが、同じような軟弱地盤を通過する道路の施工であり、軟弱層が40m位あるところでの工事を経験しています。そういった経験を踏まえて今回の事業費を見積もっていま

す。ある程度コストが掛かるということで今試算していますが、全く経験の無いような工事ではありませんので、技術的に難しいところはあるかもしれませんが、しっかり対応できていると思っています。文献調査等により、なるべく地盤条件の良いところを選びながらの詳細なルーティングになっていくと考えています。

菊池座長 現道よりも東側を通るルート帯案が提案されており、西側を通る案は無かったのかと思っていたのですが、恐らくは軟弱地盤の関係でかなり難しいというご判断だと理解してよろしいでしょうか。

奥田所長 軟弱地盤の関係もありますが、あとは圃場整備の関係で、まだ換地手続きが終わっていないようなところに道路を通すと、合意形成や土地利用の関係で地域のご理解が得られるかというところもあります。また、送電線が道路の妨げになったりしますので、そのようなところも考慮しながら検討しています。

菊池座長 ありがとうございます。第2回の意見聴取方法で、郵送配布を採用するという案が示されていますが、この点について何かご意見ご質問はないでしょうか。

高橋委員 常々思っていることですが、国交省の資料構成が国交省内部スタンダードという感じで、内部と周辺の人達は分かるけれど、一般の方に見てみたら情報が盛沢山で、果たしてこれを見てアンケートに答えるまで理解を進めることができるのかというのはこの資料に限らず随分あります。勿論ページ数を増やせば見てくれるものでも無いですが、何か方法が無いのかなと感じています。更にQRコードを付けてネットで回答できるのであれば、補足として、例えば軟弱地盤における施工方法の紹介など、地域住民の興味を引いたり、学校の先生が授業に使えるようであったり、地域住民の間に道路整備のムーブメントを起こせるような資料構成にしてほしいと思っています。いつも上下青色でパワーポイントを小さくしたような資料構成で、読める方は読めるけど読めない人には全く読みにくい感じがします。計画段階評価の資料に限った事ではないですが、何か工夫があればもう少し取っつきやすいかなという印象を受けています。

菊池座長 資料2はほぼ原寸ということでよろしいですか。

奥田所長 はい。ほぼ原寸です。

菊池座長 我々が見慣れているという事は、これまでとほぼ同じデザインという事でしょう。ということは、必ずしもアンケート用紙のデザインのせいで回収率が下がったという事では無さそうかなと思います。

高樋委員 回収率は1.4%ですけど、回収数はボリュームがあり、個人の意見も多く書かれているので、アンケートの結果としては過不足ないなと個人的には思っています。ですが、アンケートへの回答のきっかけを作るために見た目を改善していくのは1つの方法かもしれないという意見です。

菊池座長 ありがとうございます。いずれかの機会に回答のし易さとか、興味を引くデザインも検討して頂けたらと思います。

小野澤委員 1回目のアンケートへの回答者の平均年齢がやや高いということですが、2回目のアンケート用紙を郵送する場合の宛名は世帯主になるのでしょうか。

奥田所長 世帯主です。

小野澤委員 世帯主は男性で高齢の方がほとんどなので、誰が答えるのかとなった時に宛名が書かれていた世帯主の方が回答する可能性が高いと思います。はがきが2枚ついていても、誰に回答してほしいという記載が無いように思えます。世帯主が答えれば高齢な男性に偏る可能性があるのですが、回答してもらおうお二人は誰なのかということをもう少しアピールして2通とも色々な条件の方に返してもらえそうな工夫があれば良いと思います。

奥田所長 ご意見はおっしゃるとおりでして、別の案件において、各世帯に複数部をお届けして、家族の方皆さんにそれぞれご回答くださいという形をとった結果、世帯数以上に意見が返ってきた事例がありました。現状は2通としていますが、各世帯の平均の家族構成人数等を自治体に聞きながら、場合によっては3、4通入れることを検討していきたいと思っています。

菊池座長 それでは、全体を通して各委員からの様々なご意見等出ましたが、概ね妥当との結論としたいと思います。事務局の方で、本日のご意見を踏まえた上でこれから意見聴取を進めて貰うことで委員の皆様宜しいでしょうか。はい、ありがとうございます。

2) 計画段階評価

・国道4号 矢吹鏡石道路

菊池座長 それでは続きまして、矢吹鏡石道路について事務局より説明をお願いします。進め方としましては、「前回の審議内容」、「第2回意見聴取の結果」、「対応方針案の決定」など全体を一通り説明してもらい、その後質疑を行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。

赤森所長 1ページは「計画段階評価の検討の流れ」です。2ページに今回の対象区間の位置が示してあります。対象区間は国道4号の矢吹町と鏡石町を結ぶ延長約5kmの2車線区間です。福島県南部の国道4号につきましては、交通量の増加と混雑状況を踏まえて、順次4車線化事業を進めており、対象区間は鏡石拡幅事業と泉崎・矢吹事故対策事業に挟まれた区間となっております。

3ページをご覧ください。平成30年12月17日に開催された前回審議の概要です。主な議事は「第1回意見聴取の結果の確認」、「政策目標の設定」、「対応方針の検討」、「第2回意見聴取の方法」でした。前回審議でご指摘いただいた5項目について、意見聴取の際に下の表に記載してあるとおりに対応しています。

4ページをご覧ください。計画段階評価の進め方です。前回審議の後、令和元年5月17日から7月8日の間で第2回の意見聴取を実施しています。本日は、第2回の意見聴取を受けて、意見聴取の結果の確認と対応方針案につきましてご審議をお願いします。

5ページからは、「第2回意見聴取の結果」です。6ページをご覧ください。住民へのアンケートは、3,447票、事業者へのアンケートにつきましては、182票を回収しています。ヒアリングの調査につきましては、24の企業・関係機関で実施しています。

7ページをご覧ください。意見聴取に関する広報の実施状況です。第1回の意見聴取と同様に、新聞広告、ホームページ、自治体広報誌への案内チラシ折り込みなどを実施しています。

8ページをご覧ください。アンケート調査の結果についてご説明します。回答の属性につきましては、住民アンケートの居住地は、左側の円グラフに示してありますが、矢吹町と鏡石町の2町で約9割を占め、2町の世帯数割合と概ね一致しており、偏りなく回答を得ていると考えています。また、留置アンケートとWEBアンケートでは、矢吹町と鏡石町以外からも広く意見を得られました。また、右側の事業者アンケートでは、円グラフに示したとおり、事業所の多い郡山市が約4割を占めておりますが、右側の表に示したとおり、回収率では矢吹町が5割を超え関心が高くなっています。

9ページをご覧ください。性別、年齢、職業、業種ともに前回とほぼ同様の傾向になって

います。

10ページをご覧ください。利用手段、利用目的、利用頻度ともに前回とほぼ同様の傾向になっております。

11ページをご覧ください。対策案を検討する際に特に重視すべき項目は、下のグラフに示したとおり、住民、事業者の両アンケートで「国道4号の渋滞を緩和する道路となっていること」が最も多い結果となっています。次いで、住民アンケートでは「交通事故の低減」、「安定した救急搬送」への意見が多く、事業者アンケートでは「物流支援」、「交通事故の低減」への意見が多くなっています。

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回答をまとめたものです。「渋滞緩和」に関する意見のほか、「交通事故の低減」に関する意見を多く頂いています。ルート帯2案を示してアンケートを頂いたわけですが、新たな視点での意見を下の表に赤字で示しており、「子供や自転車の通行に対しての歩道整備の必要性」、「2次救急医療機関である会田病院へのアクセス性」、「埋蔵文化財包蔵地となっている袖ヶ館城跡等への影響」、「中心市街地の賑わいに関する懸念」の意見を頂いています。

13ページをご覧ください。その他重視すべきと思うことの自由回答をまとめたものです。「整備方針」に関する意見のほか、「早期整備」に関する意見を多く頂いています。また、「自転車、歩行者、交通弱者の利用環境」について、子供や高齢者の利用の多い歩道についての意見を頂いています。

14ページをご覧ください。企業・関係機関ヒアリングの結果についてご説明します。ルート帯2案を示して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頂いています。新たな視点での意見を表に赤字で示しており、2段目の教育機関の方から「通学路の安全性の確保」、4段目の消防機関の方から「救急搬送ルートとしての利用」、5段目の自治体の方から「埋蔵文化財包蔵地で観光資源でもある袖ヶ館城跡に対する配慮」、7段目の自治体から「コンパクトで利便性の高い市街地形成」について伺っています。

15ページをご覧ください。これまで説明しました第2回意見聴取の結果のまとめです。住民、事業者アンケート調査結果を上段に、企業・関係機関ヒアリングの結果を下段の方に記載しています。

16ページをご覧ください。ここからは、意見聴取を踏まえた課題の再整理について説明します。まず、交通安全として国道4号は、図1の赤破線区間に歩道の不連続区間があるということで、西側・北側地域の通学ルートは緑矢印のようになっており、通学路としては利用されておられません。通学路指定されている町道北町新町線は、歩道は連続しているものの、写真2、3に示すとおり歩道幅員が約1mと狭い上、車道と歩道が分離されていないために、歩行者の安全確保が問題視されており、地域の主となる歩行者ネットワークに対して歩行空間が未整備となっております。

17ページをご覧ください。次に、救急搬送の課題の再整理について説明します。矢吹町

で唯一の2次救急医療機関である会田病院への搬送は、町外・町内ともに、図4の矢印で示すとおり国道4号が救急搬送ルートとなっております。図2の会田病院への搬送実績では、矢吹町内からの搬送が4割を占めており、図3のそのうち7割は町の中心部であるJR東側からの搬送となっております。図4のオレンジ色の矢印で示しているとおりで、対策案の評価につきましては、病院への搬送ルートを踏まえ、広域搬送及び矢吹町などの対象地域内の搬送についてもアクセス性に配慮した計画とする必要があります。

18ページをご覧ください。自然環境の課題の再整理についてご説明します。既往文献では、ルート帯案上には重要な動植物の生息に関する情報は確認されておられません。下の図で示すとおり、国道4号の西側は、耕作地が広がり、袖ヶ館城跡等の埋蔵文化財も分布しており、対策案の検討にあたってはコントロールが必要と考えています。

19ページをご覧ください。まちづくりの課題の再整理についてご説明します。矢吹町では人口減少社会に対応したまちづくりとして、矢吹駅周辺地区への都市機能集積を進めているということで、表1に示す「矢吹駅周辺地区都市再生整備計画」を策定して、図2に示す事業を実施しております。国道4号は、当該計画に面しており、対策案の評価につきましては、都市再生整備計画の目標に沿った「コンパクトで利便性の高い市街地形成」に対する影響についての検討が必要となります。

20ページをご覧ください。ここでは、これまでの第2回意見聴取を踏まえた課題の再整理により、評価項目及び配慮すべき事項の見直しについてご説明します。表1の評価項目については、2段目の交通安全の確保に歩行者ネットワークの視点、また4段目の救急医療に実際の救急搬送ルートを踏まえた視点を追加しています。表2の配慮すべき事項については、地域の環境に埋蔵文化財包蔵地の視点、地域の土地利用に市街地の利便性向上の視点を追加しています。

22ページをご覧ください。ここからは、「対応方針（原案）の検討」についてです。前回審議でも示したとおり、当該地域の道路交通状況や地域の課題を踏まえ政策目標を4つ設定しています。4つの政策目標を踏まえ、図に赤色で示した現道全線を4車線に拡幅して交通容量の拡大を図る案①現道拡幅案と青色で示した主要渋滞箇所を含む市街地部をバイパスで回避する案②部分バイパス+現道拡幅案の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「地域の環境」、「地域の土地利用」、「経済性」の項目について、配慮することとしています。

23ページをご覧ください。2案の比較評価についてです。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点線で囲んでいます。

交通の円滑化は、どちらも4車線となり交通容量が確保されていることから同じ評価としています。交通安全の確保は、事故についてはどちらも減少しますが、案①は通学路としても利用できる連続した歩行空間が確保されることから、評価に差を付けています。物流を支える道路ネットワークの強化については、どちらも矢吹ICへのアクセス性・定時性が向上するという点で同じ評価としています。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につきましては、広域搬送の走行性・速達性についてはどちらも向上しますが、案①は矢吹町内の搬送においても利便性が高いことから、評価に差を付けています。また、配慮すべき事項においても、「自然環境等への影響」へ「埋蔵文化財包蔵地に対する調整」を、「まちづくり」へ「利便性の高い市街地形成」を加えて評価に差をつけています。

24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。これまでご説明しました意見聴取結果を中段に整理しています。これを踏まえて、資料の下段にあります「ルート帯案の考え方」としましては、政策目標に加えて、新たな課題として整理した「埋蔵文化財包蔵地に対する調整」や「利便性の高い市街地形成」にも寄与し、対策案として最も優れている案①現道拡幅案としたいと考えております。

25ページをご覧ください。対策方針原案を図と写真で示しております。写真1は地点Aの国道4号矢吹町中心部の沿道状況を示しており、店舗や事業所等の土地利用が行われていますが、4車線必要幅の範囲には建物等の支障物が少ない状況となっています。

27ページをご覧ください。「自治体への意見照会の結果」についてご紹介します。福島県へ意見照会したところ、「国道4号矢吹鏡石道路における対応方針原案について同意します」という回答を頂いています。

29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おります。これらを踏まえて、「対応方針」として、政策目標を達成し、地域のニーズに応えられる現道拡幅案とするというとりまとめ結果を記載しています。

30ページをご覧ください。上段にルート帯案を、下段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、起点を福島県西白河郡矢吹町北浦、終点を福島県岩瀬郡鏡石町久来石とし、延長は約5km、構造規格は第3種1級、設計速度80km/hとなります。

以上で説明を終了いたします。対応方針案について、お諮りさせて頂きたいと思っております。ご審議のほど、よろしく申し上げます。

菊池座長 ありがとうございました。事務局の説明についてご質問やご意見お願いします。

小野澤委員 現道拡幅により、歩行者の交通安全を確保するとのことで、現在の国道4号線沿いに歩道の不連続区間があり、資料16ページの写真を見ますと、自転車がトラックのすぐ横を走っていて危ないと感じます。先ほどの話ですと、国道4号線は拡幅可能な箇所も多いということだったと思うのですが、そうであれば現状でももう少し歩道の整備が進んでいても良いように思います。それが進んでいないということは、拡幅工事にも何か支障があるのかと思ったのですが、歩道が不連続となっている理由や今後の見通し等があれば教えてください。

赤森所長 歩道の不連続を解消するためにこれまでも交差点改良等とともに歩道の整備を進めてきましたが、交差点の前後等において整備できなかった箇所が残っており、不連続になっているというのが実状です。このような拡幅事業でしっかりした構造で対応できればよいと思っているところです。

小野澤委員 分かりやすく言えば、やろうと思ったらできたけれども優先される箇所を先行して整備していった結果、虫食い状態になってしまったという現状だと思います。いずれにしても、通学路としての利用が多いようですので、改善を早急に進めるべき大きな課題であると思いました。

宮原委員 他の事業もそうですが、現道を拡幅するためにしばらくの間は工事区間になります。その際に、片側一方通行等様々な形で工事中は交通がスムーズにいかない場合があります。その中で、2次救急医療機関の会田病院への搬送時間が更に延びることや通学する子供達や車両が別の道路へ迂回してしまうことなど、色々な交通の変化が発生すると思われませんが、ルート帯案の比較検討の際に、このような面はあまり考慮されなくても良いという判断なのでしょうか。

赤森所長 おっしゃるとおり、工事期間においては、交通を切り回しながら工事を進めていくこととなりますが、案①でも案②でもそのような状況になるのは同じですので、ルート帯を決めるための比較項目にはならないと思っています。実際の工事に際しては、緊急車両だけでなく、住民ドライバーや歩行者などへ配慮しながら進めて行きたいと考えています。

宮原委員 今後の工事をしていく上で、是非、住民の方達に安全確保の状況や配慮の仕方を分かり易く示していただければ有難いと感じました。

高樋委員 2回目のアンケートにお答えいただいた方へ結果の周知のようなことはされるのでしょうか。自分の回答によってどのような結果になったのか知りたいと思う方もいるかもしれません。この案件はそれほど回収率が悪くないですが、結果の周知によって回収率が上がるかもしれません。これまでアンケートに答えた方にはどのような形で結果の報告をされてきたのでしょうか。

赤森所長 2回目のアンケートの調査票の中には、1回目のアンケート結果を載せています。また、2回目のアンケート結果についてもホームページ等に示したいと思っています。今回の委員会資料も公表されますので、いろいろな段階で情報は出ていくと思います。

高樋委員 もう少し親切的な周知方法があればと思いました。

菊池座長 一般的にはアンケート結果のフィードバックというのは、特に義務づけられておらず、現状は任意で行われているところだと思います。高樋委員のご指摘は、結果をオープンにすることで次のアンケートの回収率にも少なからず影響があるのではないかとご意見だと思います。秘匿にする必要がある場合もあるかもしれませんが、公開することで道路整備の透明性のアピールにもなると思いますので、今後ご検討いただけたらと思います。

赤森所長 フィードバック方法等について検討していければと思います。

小野澤委員 19ページの矢吹町のまちづくりとの関係について確認したい点があります。今回提示された国道4号線の拡幅が整備されると、矢吹町外からのお客様が矢吹駅周辺で楽しく過ごすための道路になると思います。町外からお客様が来るとなると、街の中に車を停めることになると思いますが、例えば、19ページの図2において、国道4号と矢吹駅に対して直角に黄色い線で示されている道路を通って駐車場に誘導されるなど、歩ける範囲で楽しく過ごせるまちづくりとの整合性について見込まれることがあれば教えていただきたいです。

赤森所長 具体的にどこに駐車場を整備していくかについては町からは聞いていませんが、国道4号線を活かした交流促進のためにいろいろと考えていると聞いております。

小野澤委員 車と人の流れを上手く分けて、国道の利用と町の計画が矛盾しない形にするような配慮が求められると思いますので、よろしくお願いします。

菊池座長 確認ですが、当該区間の前後区間と構造的に一貫した整備を進めるということでもよろしいですか。具体的には、北側の鏡石拡幅と南側の泉崎・矢吹事故対策についても、4車線で歩道がしっかりと整備されていて、連続的であるという理解でもよろしいですか。

赤森所長 鏡石拡幅、泉崎・矢吹事故対策についても同様な構造で整備しております。

菊池座長 分かりました。当該区間には、歩道の不連続区間もしくは歩道が全く整備されていない区間もありますが、対策案の整備により、歩道が連続的につながるということですね。昨今の事情を考えると、自転車利用に対して、自転車通行帯もしくは自転車道の整備がありますが、当該区間はそれらを整備するほど自転車利用による通行量は現在のところそれほど多くはないという理解でもよろしいでしょうか。

赤森所長 それほど自転車利用による通行量は多くはありませんが、資料中の写真にあるとおり、ある程度の自転車利用は見込まれている区間ですので、今後、道路構造を更に詳細に検討する中で、自転車通行帯等の必要性について検討していきたいと思っています。

菊池座長 はい、ありがとうございます。それでは、全体を通して各委員から様々な意見がでましたが、特段否定的な意見はございませんでしたので、事務局の案は概ね妥当であるという結論としたいと思います。事務局の方で本日の意見を踏まえた上で、今後進めていただくということで、委員の皆様よろしいでしょうか。

それでは、以上で計画段階評価についての審議が終わりましたが、全体を通して何かありますか。無いようでしたら、最後に本日の資料について公開するという事でよろしいでしょうか。それでは、本日の資料一式については公開いたします。議事録についても速やかに公開することになっておりますが、事務局より何かありますか。

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、まず菊池座長のご確認をあらかじめ得た上で、浜岡委員長にもご確認を得まして、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、委員の皆様にメール等で送付させていただきます。それぞれご確認いただきたいと考えております。

菊池座長 はい、議事録についてはただいまの対応でよろしいでしょうか。それでは、以上で本日の議事を終了いたします。議事進行を事務局に返します。

司会 菊池座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ご丁寧なご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27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。