

社会資本整備審議会道路分科会

第40回東北地方小委員会

【 議 事 録 】

議事

1) 計画段階評価

・盛岡秋田道路（生保内～卒田）

菊池委員長 議事に入りたいと思います。まず1件目の盛岡秋田道路（生保内～卒田）について、事務局より資料の説明をしていただき、その後で質疑応答を行うという流れで進めていきたいと思います。それでは、説明をよろしくをお願いします。

松本事務所長 秋田河川国道事務所の松本です。それでは盛岡秋田道路（生保内～卒田）のご説明をします。

始めに盛岡秋田道路の位置関係をご覧ください。盛岡秋田道路は岩手県盛岡市と秋田県大仙市を結ぶ高規格道路であり、県庁所在地である盛岡市と秋田市をつなぐ横軸を構成する路線です。今回対象となる生保内～卒田は、仙北市田沢湖地区と角館地区を結ぶ約11kmの区間です。

次のページをご覧ください。

対象区間の地域概況について、現在の状況を空中写真でご覧いただきたいと思います。こちらの空撮は終点の仙北市田沢湖生保内から起点の仙北市田沢湖卒田方向を撮影しています。紫で着色している路線が国道46号、黄色で着色している路線が主要地方道の大曲田沢湖線です。対象区間は、国道46号とJR秋田新幹線が並行している区間となります。

次のページをご覧ください。

対象区間の中間地点には、木材関連会社などが立地しています。

次のページをご覧ください。

こちらは起点の仙北市田沢湖卒田の写真です。全体的に線形は厳しく、特に起点部は急カーブが連続する区間となっています。

次に対象区間で撮影した映像をご覧ください。これはドローンにより撮影した映像です。起点に位置する最もカーブが連続している区間を撮影しています。この地点は国道46号、

J R 秋田新幹線、電力の鉄塔などが交差する箇所です。

先ほどとは別の急カーブ急勾配区間の映像です。大型車が中央線をはみ出しているのが分かります。

最後に対象区間で発生した冬期の交通事故の映像です。急カーブ、急勾配によりスピードが出て大型車がスリップしている状況です。時間が経過し、事故車両を避けて車が通行しています。カーブで見通しが悪く、無理な追い越しが発生し多重事故につながったものです。

当該区間はこのような事故によって通行止めが発生している箇所となっています。それでは、現地状況を踏まえて本編資料についてご説明します。

1 ページ目は先ほどご説明したので割愛します。

次のページをご覧ください。

計画段階評価の進め方の案です。これまでの進め方の事例を参考に、小委員会を3回、意見聴取を2回予定しています。本日の小委員会では、手続きの進め方のほか、地域の状況と課題、政策目標（案）、意見聴取方法（案）についてご審議をお願いします。

次のページをご覧ください。

対象地域の概況です。対象地域は、対象区間の利用が多く見込まれる秋田県仙北市、人口は約2万5千人です。対象地域の人口の減少率は全国や秋田県を上回るペースで進んでおり、20年後には現在の4割になる見込みです。また、高齢化率も全国や県平均を上回るペースで進行しており、人口減少、少子高齢化が著しい地域となっています。

次のページをご覧ください。

地域間流動についてです。対象地域は、仙北市のほか秋田市や大仙市、美郷町などが通勤・通学圏となっているほか、県境を越えて岩手県への通勤・通学も見られます。1世帯当たりの自動車保有率は全国平均より高く、通勤・通学時の利用交通手段は自動車が9割以上を占めており、自動車への依存が高い地域となっています。

次のページをご覧ください。

交通特性についてです。対象区間は、主要幹線道路として県を跨ぐ広域の移動であり、地域内の生活を担う重要な区間となっています。対象区間を利用する交通の内訳を見ると通過交通が約7割を占め、トリップ長は100kmを越えるものが約6割を占めています。月別の交通量を見ると、春から秋の観光シーズンに多くなっているという特徴があります。

次のページをご覧ください。

産業の概況です。仙北市の産業別就業率は全国や東北平均と比較して第一次、第二次産業の割合がやや高くなっています。特に角館地域の国道46号沿線に精密機器製造業や木材関連企業、対象区間周辺には木材関連企業が立地しており、製造品出荷額の内訳では、電子部品関連あるいは木材関連の製造業が全体の約4割を占めている状況となっています。

次のページをご覧ください。

関連施設について、秋田港の概況をご説明します。秋田港は国際海上コンテナの日本海側拠点港に指定されており、輸出入貨物量は仙台塩釜港に次いで東北では第2位となって

います。公共岸壁の整備等の機能強化に伴いコンテナ取扱量が増加しており、さらなる需要の増加に対応するためコンテナヤードの拡張が計画されています。輸入コンテナ取扱品の内訳を見ると約3割が木製品で、その半数以上が岩手県へ輸送されています。また、盛岡から秋田間の大型車利用経路の約9割は国道46号を利用している状況です。

次のページをご覧ください。

観光の概況です。仙北市は玉川温泉・乳頭温泉のほか角館の武家屋敷や田沢湖など観光資源が豊富であり、観光入込客数は県内第2位で県内有数の観光地となっています。対象地域では、仙北市のブランドを確立し、地域産業の活性化を図るため、観光振興計画を策定し更なる観光振興に向けた取組が実施されています。また、秋田港のクルーズ船寄港数は増加傾向にあり、特にアフターコロナの今年は過去最高の25回寄港する予定です。クルーズ船寄港時には、オプションバスツアーが組まれており、仙北市への来訪も多く期待されています。

次のページをご覧ください。

気象の概況です。対象地域は奥羽山脈に近接しており、面積の約9割が特別豪雪地帯に指定されている東北有数の豪雪地帯です。対象地域の降雪量は年平均600cmを超えており、国道46号沿線の観測地点で最も多くなっています。

次のページをご覧ください。

ここからは道路交通、地域の状況と課題についてご説明します。

まず、走行性の課題です。冒頭にご紹介したとおり対象区間は急カーブ、急勾配区間や沿道からの出入り箇所が多数存在するため、急ブレーキ、急ハンドルによる危険挙動が多発するほか、これらに起因する速度低下が発生しています。さらに冬期には、堆雪によって必要な幅員が確保できないため、旅行速度が通常期に比べて約2割低下するなどの課題も見られます。

次のページをご覧ください。

交通安全に関する課題です。線形不良箇所では急ブレーキ、急ハンドルが多く、死傷事故、物損事故が集中して発生しています。通常期は沿道と本線の出入り部で追突事故、冬期は線形不良区間で正面衝突が多発しています。

次のページをご覧ください。

防災面に関する課題です。対象区間は急峻な地形が連続する山間部に位置しており急カーブ、急勾配が連続することから、近年社会問題にもなっているスタック等の立ち往生を未然に防ぐ観点から予防的通行規制区間に指定されています。過去には豪雨による法面崩落や路面冠水が発生しているほか、一部河川の浸水想定区域が存在し河川氾濫による交通障害が懸念されています。これまでの災害発生時や事故発生時には長時間の通行止めが発生するなど防災上の課題を抱えています。

次のページをご覧ください。

木材関連産業における課題です。大仙市協和にある製材工場では秋田県内、岩手県内から

原木を搬入し、写真に示すような一般住宅向け乾燥構造材を製造しています。製品出荷量は、県内だけでなく関東方面での需要増加に伴い近年増加傾向にあります。各地からの原木の搬入や関東方面、並びに岩手県内への製品出荷時に国道46号を利用していますが、製材工場によると、線形不良箇所での荷崩れが発生し製品の破損や品質低下を起こすほか、一度通行止めが発生すると広域な迂回が発生しているとのこと。

次のページをご覧ください。

電子部品関連産業における課題です。国道46号沿線にある会社を含むグループ企業は、自動車等に使用する温度センサを製造しており世界シェアの約2割を占めています。材料搬入や工場から物流センターへの運搬は対象区間を利用しており、製品は物流センターへ集積した後、関東方面へ出荷されているようです。こちらの電子部品工場によると、対象区間で長時間の通行止めが発生した場合には、出荷停止等により出荷先の生産ライン、いわゆるサプライチェーンに影響するため損失リスクが生じるとのことです。

次のページをご覧ください。

医療面での課題です。仙北市は医師不足にあり、田沢湖地区から仙北市で唯一の第二次救急医療機関である角館総合病院へ年間200件を超える救急搬送が行われており、そのうち約9割が国道46号を利用しています。また国道46号は、秋田市内の第三次救急医療施設への救急搬送にも利用されています。しかし先ほどから述べているとおり線形不良箇所が多く存在するため、救急搬送時の横揺れが患者の負担となっています。更に冬期は雪や堆雪の影響で搬送に要する時間が通常期に比べてばらつきが大きくなっている状況です。

次のページをご覧ください。

観光面での課題です。秋田港へ寄港したクルーズ船からオプションツアーにより仙北市を訪れる際は国道46号が利用されています。しかし、対象区間を含む高規格道路である盛岡秋田道路が未整備であるため、訪問先が限定され滞在時間が短くなるなど、利用者や地域ニーズに答えられてないという声もあります。

次のページをご覧ください。

以上を踏まえた政策目標の案です。これまで整理した地域の概況、対象区間の課題とその原因は次の5点です。

1つ目、交通環境の課題として「円滑・安全な交通への支障」が挙げられ、原因として「線形不良箇所の連続」、「堆雪による幅員狭小」、「沿道からの出入り」が考えられます。

2つ目、防災の課題として「信頼性の低い道路ネットワーク」が挙げられ、原因として「災害・事故発生リスクの存在」、「周辺に迂回路がない」ことが考えられます。

3つ目、産業・物流の課題として「不安定な物流ネットワーク」が挙げられ、原因として「線形不良箇所の連続」、「周辺に迂回路がない」ことが挙げられます。

4つ目、医療の課題として「不安定な救急搬送環境」が挙げられ、原因として「線形不良箇所の連続」、「堆雪による幅員狭小」が挙げられます。

5つ目、観光の課題として「周遊観光の連絡性が不十分である」ことが挙げられ、原因として「観光地間を結ぶ道路ネットワークが不十分である」ことが挙げられます。

以上を踏まえ課題を解決するために目指す政策目標を右に示す5点設定したいと考えています。

次のページをご覧ください。

これは地域の将来像である秋田県、仙北市それぞれの整備総合計画などが政策目標(案)と整合しているか確認するために取りまとめたものです。記載のとおり、計画と政策目標は整合していると認識しています。

1点訂正があります。右側の上から4つ目、紫で示している「安定した救急輸送ルートの確保」ですが、こちらは「観光振興の支援」の誤りでした。申し訳ございません。

次のページをご覧ください。

道路の利用状況や地域の課題などについて、地域の方々からご意見をいただき手続きを取りたいと考えています。意見の聴取方法、対象はこれまでの手法を参考にアンケートとヒアリングの実施を考えています。アンケートは地域住民を対象とし、仙北市を対象に約1万500世帯にハガキによるアンケート票の全戸配布を行います。道路利用者については道路利用状況を踏まえた自治体等の協力をいただき、Webアンケート、役場・公民館・道の駅などで留置きアンケートを実施します。また事業者については、対象区間の利用企業及び周辺立地企業を対象に郵送によるアンケートを実施します。ヒアリング調査については、記載の関係団体40団体を対象に実施します。また地域への意見聴取の周知方法は、新聞公告、事務所や関係自治体のホームページへの掲載、仙北市で発行される広報誌などへの掲載、SNS活用などを行います。意見の徴収の期間は1～2ヶ月程度を予定しております。

次のページをご覧ください。

意見聴取の内容は、利用目的、利用手段、頻度などの基礎的な情報のほか地域の課題、政策目標(案)に対する意見を徴収したいと思います。

21ページから24ページまではアンケート票(案)です。地域は高齢者が多いため、できる限り文字を大きく、色使いなどもメリハリある表現とるように工夫をしています。

今後の進め方です。本日、道路や地域の課題・政策目標(案)の設定などのご審議をいただき、その後意見聴取の手続きを取りたいと考えています。次回は意見聴取結果の確認と政策目標の設定、それに基づく対応案の検討、2回目の意見聴取方法などについてご審議いただきたいと思います。説明は以上です。

菊池委員長 ご説明ありがとうございました。ただいまの説明について、ご質問・ご意見などありましたらお願いします。

葛西委員お願いします。

葛西委員 2点質問です。アンケート徴収方法について、回答者によっては、冬期ではない季節はそれほど問題ないと感じているが冬期の場合問題があるなど、季節で違う状況を感じている人がいると思います。その場合は、自由記述欄に記載してもらおうのでしょうか。

2点目は、把握する意見について、急カーブや縦断勾配が厳しいために走行性が悪いとありますが、それ以外の項目についても急カーブや急勾配が多いため救急搬送に支障があるとか、急カーブ・急勾配が多いため物資輸送に障害になっているなど、相互に関係している項目があるように見受けられます。1つ目の項目で「問題と思う」という回答をした場合は他の項目でも同じように回答してもらおう想定でしょうか。

松本事務所長 1点目については、季節によって課題の感じ方が違う方もいると思います。設問からは季節の違いが読み取れないので、自由意見の所で回答してもらおう想定です。

2点目については、線形不良に起因する設問について今の設問からは伝わりづらいため、自由意見に回答して頂けるような注釈など検討します。

葛西委員 可能な範囲で検討をお願いします。

菊池委員長 宮原委員をお願いします。

宮原委員 アンケートの資料2についてです。お年寄りにも配慮して字が大きくなっていくと分かるのですが、道路の専門用語について、例えば課題1つ目の「円滑・安全な交通に支障」の「線形の不良箇所」では線形不良にかっこ書きで急カーブ・急勾配と書いていますが、急カーブ・急勾配の箇所という表現だけで良いのではないのでしょうか。2行目の「冬期は 線形不良区間で」についても、普通の方にはあまり馴染みがないような言葉だと思うので、修正が必要だと感じます。

もう1点、最終的にここの道路の区間は、急カーブを減らしていくような方向性で整備を行うのでしょうか。整備方法の議論は更に先のプロセスですが、そこに至るまでの意見聴取の時から整備の方向性としてカーブをまっすぐに運転しやすい道路に整備していくなど決まっているのでしょうか。

松本事務所長 まず1点目について、ご指摘のとおりです。再度見直しできる限り分かりやすい言葉に修正していきます。

2点目については、盛岡秋田道路は高規格道路に位置付けられており、格子状ネットワークの横軸を形成する路線になっております。これから行うアンケート調査のご意見を踏まえながら、こういった整備の手法が望ましいのか、ご意見踏まえながらしっかりと検討していくこととしています。

宮原委員 アンケートは整備の方向性の手がかりになるものになると思うので、設問の仕方に関しても手がかりが取れるような質問を検討頂ければと思います。

菊池委員長 小野澤委員お願いします。

小野澤委員 資料5ページの交通特性、図1について、対象区間のOD内訳を見ると非常に通過交通が多く、盛岡～秋田を通行している割合が非常に高いことが読み取れます。そうしますと、今回の意見聴取の対象者について、19ページで説明しているとおり、盛岡市や秋田市の道路利用者も含めていくということでWebアンケートや留置きアンケート等を行うことが説明されたのですが、盛岡と秋田の道路利用者についてはさらに積極的に回答を求めることが必要だと思います。実際の利用者の3分の1くらいがこの2点を行き来するために通行しているということが想定されるので、積極的に盛岡市や秋田市の道路利用者に回答してもらう方法が必要だと思いますが、何か工夫の可能性は考えられるのでしょうか。

松本事務所長 ご質問の通り、盛岡と秋田の地域の期待が非常に大きな計画となっておりますので、各自治体にも協力を求めながら手法を検討したいと思います。

小野澤委員 よろしくお願いします。

菊池委員長 私からですが、葛西委員からの指摘があったように、この小委員会でも過去に冬期と冬期以外で区別してアンケートを行った事例があるので、必要があればそのような形式とするのが良いと思います。冬期とそれ以外で分けて意見を求める場合、それが分かるように書かれてなければ回答者は自由意見で意思表示するということが分からないので、明確にデータを取りたいのであればそれが分かるような調査票とするのが良いと思います。

もう一点ですが、課題を から の通り考えました、ということで番号が振られているのですが、この番号の振り方と枠の取り方からすると、どうしてもこちら側の重要性の順番で整列されているような印象を与えてしまいます。一方で回答用紙では、A・B・C・D・Eとなっているので整合をとってください。純粋にどの部分が問題とされているのかを知りたいのであれば、数字表記ではない方が良いと思います。

それでは、皆様からご意見をいただきましたが調査方法に関することが主なもので、否定的な意見は特にありませんでしたので、概ね妥当という結論にしたいと思います。

今後も、調査の準備などを進めていただきたいと思います。よろしくお願いします。

・新潟山形南部連絡道路（小国～飯豊）

菊池委員長 続きまして、新潟山形南部連絡道路（小国～飯豊）について、事務局より資料の説明をしてもらい、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。

森田事務所長 山形河川国道事務所の森田です。新潟山形南部連絡道路（小国～飯豊）についてご説明します。

まずは新潟山形南部道路の全体の整備状況と、昨年8月の大雨にともなう国道113号の被災の状況についてご説明します。

新潟山形南部連絡道路は、西は日本海沿岸東北自動車道から東は東北中央自動車道に至るまで、延長約80kmの路線です。日本海側を日本海沿岸東北自動車道、内陸部を東北中央自動車道がそれぞれ縦軸に走っており、2つの縦軸を横で結ぶような高規格道路となっております。現在の路線全体の整備状況です。この図面の左端、起点側の荒川道路と、終点側の赤湯バイパスについてはどちらも開通しており、その他、鷹ノ巣道路、小国道路、梨郷道路の3つについては現在事業中という状況です。赤い矢印のところ、新潟県側の片貝から金丸間、山形県側の小国から飯豊間の2ヶ所が今年度計画段階評価に着手すると発表している箇所です。

今回、ご説明するのは、山形県側の小国から飯豊間の区間です。この区間は、昨年の8月に発生した豪雨によって、国道113号で、下の写真のような災害が発生したところ。これを踏まえ、近郊に迂回路がなく広域的な迂回が生じた被災箇所を整備の最優先区間とし、起点側を小国町の沼沢、終点側を飯豊町の手ノ子として計画段階評価の対象区間としました。

続いて、対象区間の地域の概況について、空撮の写真をご覧下さい。

まず、空撮1は起点側の小国町沼沢から飯豊町手ノ子の方を望んだ様子です。西側から東側をみている格好となっております。紫で着色しているのが、現道の国道113号です。JRの米坂線と青で着色している河川が交錯するように並行している所で、急峻な地形を東西に横断する区間です。また、起点の小国町沼沢付近にJRの羽前沼沢駅がありますが、こちらを中心として集落が点在しており、国道113号が地域の生活道路の中心になっている状況です。

次のページ、空撮2をご覧下さい。

こちらは空撮1と反対側から望んだ様子です。終点側の飯豊町の手ノ子について、JR手ノ子駅を境に写真奥側が山地、手前側が平地という分布になっています。また、一級河川の白川があり、その沿線には田園が広がるような地形となっています。国道と県道の沿線には人家が連続しており、国道から少し離れた所には小学校や公民館が立地している状況

です。

次に資料3の1ページをご覧ください。

まず、評価の対象区間です。路線の全体像と今回の対象区間について、小国から飯豊間を計画段階評価の対象区間としています。

次のページをご覧ください。

計画段階評価の進め方の案です。地方小委員会を計3回、意見聴取を2回行う予定です。それぞれの地方小委員会の間で、地域への意見聴取を予定しています。本日の地方小委員会では、計画段階評価手続きの進め方、地域の状況と課題、政策目標(案)、意見聴取方法(案)についてご議論をいただきたいと思えます。

次のページをご覧ください。

地域の概況についてご説明します。まず、人口についてです。山形県南部の置賜地域の小国町、飯豊町の2つを対象区間としています。人口は合計で約1.4万人、対象地域のいずれも減少が予測されています。資料の右上、図2のように山形県の平均を上回るペースでの人口減少が予測されているところです。その下の図の3は年齢別の人口構成であり、山形県の平均と比べ、この地域では生産年齢人口が非常に少なく高齢者の人口が多いということで、今後さらに高齢化が進むと想定されています。

次のページをご覧ください。

交通特性についてです。左上の図1はこの区間を利用する車両の発着地の割合を整理したものです。対象地域外を発着とする通過交通が利用交通全体の約5割を占めています。また、発着地のいずれかが対象地域内という、いわゆる内外の交通が約4割、対象地域内の発着の内々交通が約1割という状況になっています。左下の図の2をご覧ください。こちらは交通の中で大型車の割合を示す大型車混入率を山形県の直轄区間と比較したものです。県内の直轄国道の平均を大きく上回るような混入率になっています。右上の図3は、トリップ長の割合を東北中央道や日沿道などの周辺の高規格道路と比較したものです。トリップ長が100km以上の割合が約5割を占める状況です。このことから、周辺の高規格道路と同程度、もしくはそれ以上の長距離移動での利用が多い広域的な幹線道路の特性を有していることが分かります。右下の図4は通勤通学の流動を示したもので、小国から飯豊などの置賜地域の間に加え、周辺の村山・最上地域、さらには新潟県との間で広域的な流動が見られる状況です。

次のページをご覧ください。

産業についてです。図1は対象地域の産業別の構成比を示しています。小国町、飯豊町の産業別の構成比は、山形県の全体と比較して第二次産業の割合が非常に高いのが特徴です。割合では約4割が第二次産業を占めています。右上の図の2をご覧ください。それぞれの町の第二次産業の市町村内総生産額が年々増加傾向となっており、ここ10年間では小国町で約1.8倍、飯豊町で3.9倍に増加しています。その下の図4、産業別の従業員者数の割合では、小国町は窯業や土石製品製造業が約7割、飯豊町は輸送用機械器具製造業

が約4割を占め、これらが各町の主要産業となっている状況です。

次のページをご覧ください。

観光についてです。左側の図1のとおり、新潟山形南部連絡道路沿線地域は多様な観光地が点在しています。例えば天元台スキー場はパウダースノーが評判であるなど、置賜地域は冬の間に来訪が期待される観光地も点在している状況です。右上の図2は観光入り込み客数を示しています。コロナ渦以前の傾向では、山形県、新潟県の入り込み客数が概ね横ばいで推移してきたのに対して、山形県置賜地域、新潟県村上地域は増加傾向で推移しているのが見て取れます。図3をご覧ください。特に訪日外国人旅行者数を見ると、東日本大震災前の約5.2倍まで大幅に増えてきている状況です。ここ数年はコロナ渦で減少しているところではありますが、コロナ渦の収束にともなって観光客の回復も見込まれると考えます。

次のページをご覧ください。

気象条件についてです。図1は山形県の豪雪地帯の指定状況です。濃い紫が特別豪雪地帯、薄い水色が豪雪地帯で、この地域は全域が特別豪雪地帯に指定されていることがわかります。図2は直轄国道沿線箇所の過去10年の累積の降雪量平均を比較したのですが、置賜地域の2箇所においては降雪量が県内平均の1.3倍ということで、特に降雪が多い地域となっています。写真のように、冬の期間は視界不良、積雪、凍結のリスク等々があり、なかなか冬期期間も走行環境が非常に厳しい所であるということが分かると思います。ここまで、地域の基礎的な概況についてご説明しました。

次のページをご覧ください。

道路交通・地域の状況と課題についてです。まず1つ目は、道路の信頼性のうち防災に関してご説明します。昨年8月に発生した豪雨により小国町、飯豊町でも大きな被害が発生しましたが、並行する国道113号も各種被害が発生しています。左側の図1は小国町の孤立の状況を示しています。小国町は山間部に位置しており、町へのアクセスはほとんど国道113号に限定されている状況です。昨年の災害では、新潟県側と山形県側、両区間で通行止めが同時に発生しています。特に山形県側では通行止めの時間が53時間に及び、小国町においては、物資の供給が絶たれるなど孤立に近い状況でした。区間の詳細を示したものが図2であり、実際には昨年の通行止め以外にも、過去10年間に8回以上の通行止めが発生しており、地滑りの危険箇所、防災点検要対策箇所など災害のリスクが高い場所が点在している状況です。そうしたリスクの一方で、図1に示したとおり、国道113号には近接する代替路がないため、通行止め発生時には、ピンクの矢印のとおり、広域的な迂回が強いられるような道路になっている状況です。

次のページをご覧ください。

冬期の道路の信頼性についてです。左上の図1は冬期の交通障害発生箇所、速度の低下状況を示しています。上の図面をご覧ください。緑の三角形が急勾配の箇所です。ピンクの四角はスタックの発生箇所であり、急勾配の箇所、スタックの発生箇所が多く見られると

思います。そのような課題があり、当該区間は大雪時の予防的通行規制区間にも位置付けられています。図2はこの区間の人家の連担部における幅員構成を示したものです。現況の幅員を上、必要な幅員を下に示していますが、現況幅員11mに対し必要幅員14.5mということで、実際は路肩、一次堆雪帯が不足している状況です。下に写真のように大型車同士のすれ違いが困難な状況が発生しており、また、運搬排雪作業によって片側通行規制などが強いられる区間となっています。このような冬期の環境の影響もあり、図1のように冬期の速度は線形不良や人家連担部で通常期を下回る平均旅行速度となっています。

次のページをご覧ください。

事故についてです。図1は対象区間の線形不良の箇所、死傷事故件数を整理したものです。上に示したとおり、東側の人家連担部には事故危険区間が存在し、死傷事故率は223件/億台kmということで、国道113号の中でも上位の危険箇所となっている状況です。また、事故の種類ですが、図2です。貨物車が関係する事故が約5割を占めている状況となっています。図3は通常期と冬期の事故種類の割合を整理しています。この区間は重大事故につながる正面衝突事故の割合が非常に高く、特に冬場で3割を占めていることから、その傾向は顕著になっています。図1の下の方に示すとおり、急勾配の箇所や線形不良の区間が連続する所において正面衝突事故が集中している状況です。

次のページをご覧ください。

産業・物流の関係です。飯豊町の製造業では、輸送用機械器具製造業が製造品の出荷額の約3割を占めており、出荷額も年々増加傾向にあります。平成23年から約1.7倍に増加しており、飯豊町の主要産業となっている状況です。町内に位置する主要な自動車関連企業は、中部地方の企業と部品や製品の輸送で国道113号を毎日利用する一方で、この区間の通行止めが多く発生している状況の中、通行止めが発生した際には広域的な迂回が強いられ、納期の遅延などの可能性が懸念されるような状況です。また、図4はこの区間を通過する時の所要時間を示しております。通常期に比べてやはり冬の期間はばらつきが大きく、出発時間も通常期より1時間から1.5時間早めるなど、国道113号をはじめとした冬の輸送関係の悪さへの対応が必要不可欠となっている状況です。

次のページをご覧ください。

救急医療についてです。図1、図2にあるとおり、小国町では図1の左の方に示す町内唯一の救急医療である小国町立病院が夜間の時間外救急対応を中止するなど、医療体制が縮小しているということで、救急患者の約7割が図1の右の方に示す第三次医療施設である置賜総合病院の方に搬送されている状況です。図3をご覧ください。救急の連絡から患者を病院まで搬送する際の運送時間は、山形県の平均、全国平均が約40分であることにに対し、小国町は約60分と1.4倍の時間がかかっているのが現状です。さらに、令和4年8月の豪雨の際は国道113号通行止め時の広域迂回に伴って、所要時間は通常の約2倍に増加しました。

次のページをご覧ください。

観光についてです。図1のように、山形県は隣接する福島、新潟と広域観光周遊事業を推進しています。図2は新潟空港からのインバウンド観光における山形県への周遊ツアーの事例です。コロナ禍の収束に伴い、ストップしていた新潟空港と台湾の定期便が令和5年の1月に再開しました。新潟空港から国道113号を利用して、対象地域である飯豊町などにも多くの外国人観光客が来訪している状況です。このように国道113号は、新潟空港と山形県を繋ぐ重要な路線である一方で、通行止めリスクに加えて、冬の間速度低下による所要時間の増加などの課題があり、周遊ツアーの企画や安定的な催行の課題となっています。

ここまで道路交通・地域の状況と課題についてご説明しました。

次のページをご覧ください。

これまでのご説明を踏まえ、政策目標の案を設定しました。

1つ目が、道路の信頼性について、「脆弱な幹線道路機能」が課題であり、その原因として「災害リスクの存在」、「周辺に代替路がない」こと、「急勾配箇所」の存在」が挙げられます。

2つ目が、事故について、「安全性の低い道路交通環境」が課題であり、原因として「沿道出入りの存在」、「線形不良箇所の連続」が挙げられます。

3つ目が、産業・物流について、「不安定な物流のネットワーク」が課題であり、原因として「周辺に代替路がない」こと、「冬期の走行速度低下」が挙げられます。

4つ目は、救急医療について、「不十分な救急搬送環境」が課題であり、原因として「速達性が不十分」であること、「線形不良箇所の連続」が挙げられます。

最後、5つ目が観光について、「周遊観光の連絡性が不十分」であることが課題であり、原因として「冬期の走行速度の低下」が挙げられます。

これらのことから、政策目標の案として「信頼性の高い道路ネットワークの確保」、「安全な交通環境の確保」、「安定的な物流ルートの確保」、「安定した救急搬送環境の確保」、「観光振興の支援」を設定しました。

次のページをご覧ください。

これは、山形県、小国町、飯豊町のそれぞれの地域の政策との整合を確認した結果です。それぞれの総合計画の記載されている内容とこれら政策目標は適合していると確認できます。以上が政策目標案の設定についてです。

次のページをご覧ください。

意見聴取の方法の案のご説明です。次の方法によって意見聴取の実施を考えています。意見聴取の概要です。アンケート調査の対象について、地域住民の方々に対し、今回設定した対象地域である小国町、飯豊町について全戸配布での対応を考えています。道路利用者に対しては、Webでのアンケートの他、国道113号沿線の施設へのアンケート調査、回収箱等の設置によって留置・回収を予定しています。事業者等に対しては、同じく小国町・飯豊町の製造業、卸売業に加え、山形県、新潟県、宮城県の物流事業者を含む計280団体

宛に、郵送にて配布及び回収の実施を予定しています。ヒアリング調査は、27団体への実施を予定しています。地域への意見聴取の周知は、アンケート協力を呼びかける新聞広告の掲載や、事務所並びに対象地域の町のホームページへの意見聴取のバナーの設置により幅広く広報をしたいと考えています。また、地域の広報誌にも広告の掲載協力をいただく予定となっています。その他、SNS等を使い、幅広く広報の実施をする予定です。

次のページをご覧ください。

意見聴取の内容ですが、利用頻度、主な利用目的、それから主な移動手段といった基礎的な情報の他、地域の課題、政策目標(案)に対する意見聴取を予定しております。政策目標案について把握する内容として、「通行止めが多く、広域迂回が生じる」、「交通事故が多いと感じる」、「物資輸送に問題が発生している」、「冬期をはじめ走行環境が悪く、救急搬送の支障となっている」、「観光地間の移動に時間がかかる」の項目に対しそれぞれ選択式にて回答をいただきます。それ以外に、自由回答にて記載いただく項目も予定しています。

次のページをご覧ください。

18ページ以降は、配布するチラシや質問票のイメージです。チラシや質問票の中では、インターネット環境及びいろいろな端末の普及に鑑み、効率的に回答をいただけるよう、Webで回答いただけるように案内を多めに掲載をしています。先ほど盛岡秋田道路(生保内～卒田)の審議の中でも、ご指摘いただいたように、政策目標の番号や専門用語などについては改めて見返した上で、必要な修正は加えたいと考えています。

新潟山形南部連絡道路(小国～飯豊)の説明は以上です。ありがとうございます。

菊池委員長 ご説明ありがとうございました。ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

葛西委員お願いします。

葛西委員 2点質問です。

1つ目は、調査対象の地域の広さについてです。回収ボックスを設置する所として、1番西側が関川村となっていますが、全長が100kmを超えるトリップが非常に多い区間としながら、関川村までで十分なのか、さらに遠くまで対象を拡げる方が良いのか、疑問があります。

もう1つは、盛岡秋田道路(生保内～卒田)と同様に、冬期に特に課題がある区間だと認識しました。従って、冬期環境をより課題にしているといった意見を適確に徴収できるような設問を取り入れてはいかがでしょうか。現在の設問では冬期の文言があるのは「E」の項目のみですので、他の項目は冬期を気にしなくても良いと勘違いされても問題があると思います。この2つについて、意見よろしくお願いいたします。

森田事務所長 ご指摘ありがとうございます。

まず、1つ目の道路利用者の留置回収ボックスの対象のエリアについてですが、ご指摘のとおりロングトリップで道路を利用する割合が多いため、道路利用者がよく利用する施設である道の駅の対象エリアを拡げることを検討したいと考えております。

続いて、2つ目もご指摘のとおりです。冬期の課題と通常時の課題を回答者側からも切り分けられるように、設問の工夫をしたいと考えております。

菊池委員長 宮原委員お願いします。

宮原委員 16ページの意見徴収方法のところではアヒアリング調査の対象にあげられている道の駅は1駅ということですが、具体的にどちらの道の駅を対象としていますか。

森田事務所長 道の駅「いいで」を対象としております。位置は対象区間の東側です。この関係者にヒアリングを行う予定です。

宮原委員 はい。分かりました。

もう1件、長距離トラックの利用が非常に多いということで、道の駅の留置アンケートについてです。私の地元である米沢市の道の駅「米沢」は新潟側からのトラックが数多く停車しており、量が増えてきている印象があります。対象区間以外のところで、特に米沢だと太平洋側からの車両も米沢で一度休憩している印象があるので、そこでの留置又はヒアリングをしても良いと思います。その関係では関川もそうですが、少し広域的にトラックのルート上等に対象範囲を拡げてはいかがでしょうか。

森田事務所長 ありがとうございます。ご指摘のとおり、道の駅「米沢」は物流を含め、かなり利用者が多い状況です。ご指摘を踏まえて、道の駅「米沢」およびフォーカスを拡げる形で、他の道の駅の関係者にもご意見をいただくことで検討してまいります。

菊池委員長 私から1点です。

新潟山形南部連絡道路に限ったことではないですが、長距離の通過交通が多いところで、どのように利用者の意見を聴取するかに関して、新しいことを取り入れ、こういったものに効果があるのか試してみてもどうでしょうか。これまで東北地方小委員会では、調査の項目に関して、委員からのご指摘で色々なことを試してきました。通過する人に「今こういうことをやっているから検索して下さい」程度の情報でもいいので通知をできたらいいと思います。例えば、通行している車両に、道路掲示板や、のぼり等、通過だけでも調査中であることを伝えて、関心を持つきっかけを作り、興味をもった人に立ち寄ったところでアンケートに答えてもらえる仕組みを検討する等していただきたいと思います。

その他、よろしいですか。

それでは、本件も、調査の方法などについてのご意見で、否定的な意見は特にありませんでしたので、概ね妥当という結論にしたいと思います。ありがとうございました。

・国道6号 小名浜地区（林城～飯田）

菊池委員長 続いて3件目の議事、国道6号小名浜地区（林城～飯田）について、まずは事務局から資料説明していただき、その後、質疑応答を行う流れで進めたいと思います。それではよろしくをお願いします。

原田事務所長 磐城国道事務所の原田です。国道6号小名浜地区（林城～飯田）についてご説明します。

まず始めに対象地区の概況について空撮写真をご覧ください。

対象地区である小名浜地区は、福島県沿岸の南端にある人口30万人以上のいわき市内に位置しています。南から北向きに撮影したもので、紫色の路線が国道6号の常磐バイパス、緑色の路線が周辺の主要道路となっています。写真の中央部分にある林城交差点とその北側にある飯田交差点を含む前後約3kmの区間が今回の検討対象区間です。対象区間は常磐バイパスに位置しており、JRいわき駅がある平地区と重要港湾に指定されている小名浜港がある小名浜地区とを結んでいます。この対象区間の沿道には、市街地が連担しており、周辺には救急医療施設や大型店舗が立地しています。また、対象区間の東側には矢田川という河川が流れており、堤防には桜の並木も形成されています。

対象区間の交通量は、常磐バイパスで最大の1日あたり47,200台であり、信号交差点が連続することからボトルネックとなっているため、朝夕の通勤時間帯を中心に延長2kmを超えるような著しい渋滞が発生しています。このような渋滞により、生活交通の他、物流や医療、観光などの社会経済活動に大きな支障となっており、また、渋滞に起因した事故も発生している状況です。

対象区間については、これまでも福島県渋滞対策連絡協議会において、渋滞などの交通課題の確認と共有が行われていました。これまでの検討では、交通シミュレーションを用いたソフト対策について検討しており、ソフト対策だけでは十分な効果が得られないといった結果が出されています。

このような経緯を踏まえ、本日の委員会では、地域の概況や道路交通の課題に加え、具体的な対応方針の複数案比較についてもご説明します。

資料5、1ページをご覧ください。

評価対象区間についてです。こちらは、いわき市を通る国道6号常磐バイパスで、全体延長が約28km、平面交差点が連続する約3kmの区間が対象区間となります。

次のページをご覧ください。

常磐バイパスは全線4車線で整備されており、主要な交差道路については立体交差で整備されています。また、国道6号の周辺事業として、茨城県と福島県の県境部で津波の回避や渋滞緩和を目的に勿来バイパスという事業が進められています。

次のページをご覧ください。

計画段階評価の進め方の案です。この対象区間についてはこれまでも福島県渋滞対策連絡協議会で渋滞対策検討が進められており、優先的に課題解消を図る区間として渋滞対策の検討を進めることとしています。先ほどの議案では東北地方小委員会での審議を3回としていましたが、こういった協議会での検討を踏まえ、東北地方小委員会での審議は2回で進めることを想定しています。本日は、対応方針案や意見聴取方法等についてご審議をお願いします。

次のページをご覧ください。

これまでの検討状況についてご説明します。対象区間について、これまで国、県、市町村をメンバーとする福島県渋滞対策連絡協議会で検討が進められておりその経緯を示しています。今年3月に渋滞に対する対応方針として、小名浜地区（林城～飯田）については優先的に課題解消を図る区間とし、現地条件を考慮した渋滞対策の検討を進めることを公表しています。

次のページをご覧ください。

この協議会ではソフト対策についても検討を行っています。ソフト対策としては信号現示の見直しや、市道からの流入交通量の削減について、どの程度の効果があるか、交通シミュレーションで検証を行いました。結果、いずれも渋滞が大きく減らず、渋滞は残るという結果となっています。

次のページをご覧ください。

こちらは協議会の中で示した対応方針です。対象区間については速度低下区間が連続する状況であり、円滑な交通の確保に課題があります。また、本区間の課題等は、道路利用者や地域住民に強く認識されているところであり、優先的に課題解消を図る区間として、現地条件を考慮した渋滞対策の検討を進める方針を示しています。

次のページをご覧ください。

こちらは協議会のメンバーでもある、いわき市役所で行った市内企業へのアンケート結果です。交通渋滞や事故の課題については約9割の方が課題を認識し、整備が必要であるという意見は約7割となっています。また、整備方法については約7割の方から交差点の立体化が望ましいという意見をいただいています。

次のページをご覧ください。ここからは地域の概況についてご説明します。

いわき市の人口は東北2位の33万人です。人口減少については県平均を若干上回る程度で進んでいくことが見込まれています。また、高齢化の進展について、福島県全体の伸び率と同程度で進んでいくことが見込まれています。

次のページをご覧ください。

いわき市は昭和41年に14市町村による大合併が行われ、面積は東北で4番目の大きさです。また、市の総生産額は東北で3番目の1.3兆円となっています。

次のページをご覧ください。

地域間の流動を示しています。14市町村が合併しているため多核分散型の都市構造になっていますが、その中でも今回の対象区間を含む平地区と小名浜地区間の流動が最も多く、16.5%となっており、その移動手段は自動車の利用が7～9割を占め、自動車への依存が極めて高い状態となっています。

次のページをご覧ください。

交通特性を整理しています。平地区と小名浜地区間を南北に結ぶ路線は、国道6号と主要地方道2路線を合わせて3路線となっています。国道6号については他の主要地方道の路線に比べてトリップ長が65kmと長く、大型車混入率も高い状況となっています。

次のページをご覧ください。

小名浜港についてのご説明です。小名浜港は石炭に関する国際バルク戦略港湾に指定されており、沿岸部にある火力発電所などに対して燃料供給を行う拠点となっており、燃料供給する際には対象区間も使って陸送されている状況です。

次のページをご覧ください。

地域産業についてです。いわき市は、東北を代表する工業都市となっており、製造品出荷額は東北1位となっています。特に化学工業や情報通信機械器具の割合が高く、市の業種別製造品出荷額の4割を占めている状況です。

次のページをご覧ください。

観光交流について整理しています。いわき市は温暖な気候に恵まれており、東北の中でも有数の観光都市であり、例えば「いわき・ら・ら・ミュウ」や「スパリゾートハワイアンズ」といった観光施設を周遊する際にも、対象区間が利用されている状況です。

次のページをご覧ください。

道路交通の現状課題についてご説明します。今回の対象区間となっている林城交差点と飯田交差点は信号交差点となっており、かつ交差点間隔が1kmと短い区間で連続していると状況です。その結果、かなり長い渋滞が発生しているという状況です。林城・飯田それぞれの交差点は常磐バイパスを直進する車が約9割と卓越している状況ですが、交差する市道から入ってくる交通量も一定程度あることから交差点が飽和している状況となっています。

次のページをご覧ください。

事故についてご説明いたします。林城交差点・飯田交差点いずれも事故危険区間に指定されています。死傷事故率については県内の直轄国道の交差点の平均に対して3～4倍という高い数値で、事故内容の内訳は、渋滞に起因する追突事故が8割となっています。また、飯田交差点の北側は坂になっており、北から交差点に向かって下り坂を下りてくるような地形となっているため、急ブレーキの発生頻度が高く、追突事故が多発している状況

です。

次のページをご覧ください。

物流の観点で整理しています。いわき市の化学工業製造品出荷額は東北で1位であり、その工場は主に小名浜地区に集積している状況です。各企業では共同配送が行われており、事業者からは渋滞によるルート変更やスケジュール変更の影響が出ているという声が上がっています。

次のページをご覧ください。

地域の医療についてです。浜通り地方で唯一の第三次救急医療機関のいわき市医療センターへの救急搬送では、小名浜地区や勿来地区から搬送する場合、約8割が対象区間を利用しています。対象区間に関して消防本部からは、渋滞により追い越しができず到着時間が遅れるといった声が聞かれています。

次のページからは地域の将来像等のご説明です。

福島県またはいわき市が作成している上位計画の中から道路交通に関係するものを抜粋しています。主要幹線道路としての円滑性確保や安全な交通環境の確保等の課題や整備方針が記載されています。

次のページをご覧ください。

政策目標(案)の設定です。1つ目は、信号交差点の連続等により渋滞していることを踏まえ、主要幹線道路としての円滑性確保。2つ目は、県内平均を上回る事故危険性を踏まえ、安全な交通環境の確保。3つ目は、物流の速達性を踏まえ、円滑な物流ルートの確保。4つ目として、救急搬送の速達性・安定性を踏まえ、救急搬送環境の確保。以上、上位計画を踏まえ4つの政策目標を設定しています。

次のページをご覧ください。

政策目標を踏まえ、具体的な対策案を検討する際のコントロールポイント等についてご説明します。こちらの地図では用途地域を色分けして示しています。国道6号沿いは準工業地域となっており、沿道には病院や店舗が立地しています。また、古墳や館跡等も確認されています。

次のページをご覧ください。

災害リスクの観点からコントロールポイントを整理しています。国道6号に隣接し矢田川が流れていますが、河川に沿って0.5m~3m程の浸水想定区域が設定されています。また、周辺の山林部分については、一部分で土砂災害警戒区域や急傾斜地崩壊危険箇所等が指定されていることが確認されています。

次のページをご覧ください。

自然環境について配慮事項を整理しています。環境省のレッドリストに載っている生物として、サシバやハヤブサ、オオタカ等が周辺で確認されています。当該地区では矢田川に沿って桜堤が形成されており、地域住民に親しまれています。また、既往文献から軟弱地盤が確認されており、対策案の検討では配慮する必要があります。

次のページをご覧ください。

これまで説明したコントロールポイントを踏まえ、政策目標を達成するために考えられる対策案について整理しています。対象区間の周辺状況やコントロールポイントを踏まえ、現在の道路を改良することを前提とし、道路の拡幅と高架に分けて4案にまとめています。また、高架案については、2つの交差点をまとめて高架にする案と、それぞれに分けて高架にする案とし、案では拡幅と高架を組み合わせた案としており、特に急勾配で事故リスクが高い飯田交差点を高架とする案を示しています。

比較表の内容です。渋滞また事故に対する政策目標案に対して、案では単純に拡幅する案となっており、信号交差点や道路勾配は現状と変わらないことから、対策効果としては不十分と考えています。また、案では、高架と高架の間が短い6車線の区間となり、この区間では本線と側道部分での分流合流が生じるため、短い区間で車が錯綜することになり新たな事故発生リスクが懸念されます。

災害リスクに対しては、案は高架となるため河川の浸水リスクを回避できますが、案以外の平面部では、別途浸水対策が必要と考えています。

沿道施設・自然環境という点については、案は連続高架となるため高架下部分を有効活用できることから、周辺の土地への影響を最も減らせる案となります。

施工性について、現地には軟弱地盤があるため拡幅部では面的な地盤改良が必要となりますが、高架の場合は橋脚箇所のみ局所的な対策となると考えています。

経済性については、高架構造や軟弱地盤の対策がある場合はコストが高くなると考えています。

以上の比較検討を踏まえ、渋滞・事故の政策目標に対して効果があり現実的かつ合理的なものとして総合的に判断し、の連続高架案との片側高架+平面拡幅の2つの案について詳細に検討することを考えています。

次のページをご覧ください。

評価項目の設定についてご説明します。対応方針2案を詳細に検討する際の評価項目ですが、これまでにお示した渋滞や事故などの政策目標を達成するために求められる機能や道路整備による影響等を考慮し9つの評価項目を設定しています。

次の26ページをご覧ください。

各項目の具体的評価については、対応方針の2つの案について、9つの評価項目から検討した結果をまとめています。第1案は、2つの交差点を連続して高架とする案で、高架の下に片側一車線ずつの側道を設ける案としています。また、第2案については、林城交差点付近は片側2車から3車線に拡幅する一方で、急勾配箇所に隣接する飯田交差点は高架とする案です。

それぞれの評価ですが、道路の円滑性確保や渋滞の点から見ると、第1案では高架により交通容量が確保され渋滞が緩和するという一方で、第2案については信号交差点が残ることから効果は限定的と考えられます。また、安全な交通環境の確保という観点では、

いずれも渋滞に起因する事故の減少が期待されますが、第2案の場合は信号交差点が残ることから、引き続き事故のリスクが懸念されます。

物流ルートの確保・救急搬送の観点では、いずれも渋滞緩和により速達性や安定性の向上が期待されます。自然環境、沿道・用地については、第1案は高架下の空間を有効活用できることから、桜堤など沿道施設の影響を抑えられると考えています。沿道アクセスという観点では、第1案の場合は側道部分を経由して沿道施設にアクセスすることになりますので、第2案に比べ若干アクセス性が劣ると考えています。騒音と振動に関しては、いずれも工事中に沿道への配慮が必要であると考えています。経済性ですが、第1案については現時点で約350～410億円程度を見込んでおり、第2案については約270～330億円程度を見込んでいるところです。

なお、各案の構造のイメージ図を掲載していますが、今後アンケートを行う際、一般の方でも形状がイメージしやすいよう、もう少し分かりやすい図にすることを考えています。

次のページをご覧ください。

意見聴取方法についてです。今後、2つの対応方針案を検討するにあたり、地域からの意見聴取の手続きを行いたいと考えています。今回意見聴取をする範囲は、評価対象地区である小名浜地区の他、平地区、勿来地区などを選定しています。意見聴取の方法は、地域住民や道路利用者等を対象としたアンケート調査と、関係する20団体に対するヒアリングを行う予定で、意見聴取の期間は1～2ヶ月程度を想定しています。アンケートは紙を用いることを想定しており、道路利用者に対しては幅広く意見を募るためWebも利用することを予定しています。なお、意見聴取にあたっては、HPやSNS、市の広報誌、広告など様々な媒体を用いて周知を行うことを予定しています。

次のページをご覧ください。

意見聴取する内容です。道路の利用状況に関する設問や渋滞、事故などに対する課題認識、対応方針を検討する際に重視する事項などを確認する設問を設定しています。

29ページ以降は、実際に配布する説明資料や質問票ですので後ほどご覧ください。なるべく写真やグラフ等を用いて視覚的に分かりやすいように工夫しておりますが、表現については、分かりやすい内容となるよう改めて確認いたします。また、質問票につきましては選択式を多くし、回答者の負担が大きくなるよう配慮いたします。説明は以上です。

菊池委員長 ご説明ありがとうございました。それではただいまの説明についてご質問、ご意見をお願いします。川崎委員、お願いします。

川崎委員 27ページのアンケート調査の対象としている「地域住民」は、住民基本台帳上の住民を指すのでしょうか。広野町・檜葉町・川内村・富岡町・大熊町・双葉町など避難指示が発令された地区では、多くの住民がいわき市に避難し、いわき市30万人のうち推定

3万人の方が故郷に住民票を残したまま避難している状況だと思われます。1割というのは決して少なくない数字だと思います。避難している住民等の通勤や、自宅を管理するための移動で対象区間を利用している方がいるかもしれませんが、調査対象の地域住民が住民基本台帳上の住民を指している場合、住民の1割を占める避難者は対象とならないことから配慮が必要かと思います。

原田事務所長 今回のアンケート配布については、基本的に郵送で行い、各地区単位でその地区に現に住んでいる世帯全部に配ります。そのため、住民票は別のところにあるいわき市に住んでいる避難者も対象となります。

川崎委員 郵送は市役所と連携し、住民基本台帳上の住民の住所を教えてもらい郵送するのではないという認識でよろしいですか。

原田事務所長 個々の住所を指定するのではなく、一定のエリアを対象とて郵送する仕組みとなります。

菊池委員長 個人の住所宛てに郵送するのではなく、指定した地域の全戸に郵便物を届ける郵便局の配達地域指定郵便というサービスを使うということですね。

原田事務所長 そうです。

川崎委員 配達地域指定郵便というのは住民基本台帳のなかの住民ではないということですね。

菊池委員長 郵便配達員が常に配達している場所に郵送するという事なので、住民票の情報ではありません。そのため郵便局に対して受け取り拒否をしている世帯には届きません。

川崎委員 分かりました。ありがとうございます。

菊池委員長 葛西委員、お願いします。

葛西委員 飯田交差点のみを立体化し林城交差点を6車線化する第2案について、飯田交差点が改良されることにより、今まで飯田交差点で止められていた交通が林城交差点に入ってくると林城交差点に渋滞が残ってしまい、期待したほどの渋滞緩和効果がないのではとの懸念がありますが、交通シミュレーション等での確認はされていないという

ことよろしいでしょうか。

原田事務所長 対象区間では2つ信号交差点があり、かつ、5万台近い交通量があります。その信号間も1kmしかないということで、ここが大きなボトルネックとなっています。ご指摘のように1箇所信号交差点が残ることにより、渋滞が全くなるといって、そういうわけではないと思います。ただ、6車線に拡幅して交差点も1個になるということで、一定程度の効果が見られるのではないかと考え、案としてお示しました。

菊池委員長 小野澤委員、お願いします。

小野澤委員 常磐バイパス約28kmは平成29年に全線開通となっていますが、これほどまでに交差点の渋滞が酷くなることをバイパス計画時点で見通すことはできなかったのでしょうか。平成29年まで時間をかけて整備をしたと思いますが、この交差点のピーク時の渋滞が非常に酷いからこそ、県の渋滞対策連絡協議会から改善要望が出たと思いますが、バイパス計画の中で見通せなかったのか、交通量が近年急速に増えていることやそういった変化があるのではないかと予想できますが、こういった状況になった背景等が分かれば、今後の見通しも立てやすいと思いますので、分かることがあれば教えていただきたいです。

原田事務所長 なぜ最初から立体化としなかったのかという趣旨のご質問かと思いますが、常磐バイパスの計画はかなり昔のことなので全てを把握はしていませんが、基本的に立体交差を中心に整備を計画しており、主要地方道などの一定レベルの道路は全て立体交差化しています。林城・飯田交差点に関しては、交差している道路が市道であることや、飯田交差点の片側が山に隣接していることもあり、ネットワークとしても大きくない道路で、計画された当時は沿線の土地開発や住宅の開発も進んでいなかったことなどが想定されますので、それらの状況を鑑みて平面交差点で計画されたものと推察されます。

小野澤委員 交通量が増加していることを確かめている訳ではないということでしょうか。一般的な都市発展のなかで混雑が急速に酷くなったという現状把握なのでしょうか。

原田事務所長 交通課題として大きくなってきたのは、やはり沿線の開発や周辺人口が増えてきたことに起因して交通量が増え、過去に比べ課題が顕在化してきているところだと思っています。

小野澤委員 もう1つ確認ですが、この常磐バイパス全体で平面交差点は全て解消されるということになるのでしょうか。

原田事務所長 資料の2ページで信号のマークが入っている箇所がありますが、常磐バイパスで現在信号交差点が残っている箇所になります。南側では、信号交差点が数箇所残っているという状況です。ただし、林城・飯田交差点の1日5万台近い交通量に比べると郊外部にあたるため交通量が比較的少ないこともあり、渋滞が顕在化していない状況です。

小野澤委員 これまでの案件と違い、その手続き上特殊な状況の中で審議をするので、対象区間の渋滞が非常に問題になっていることを、何らかの形で地域に示す方が、地元の渋滞対策連絡協議会の意見をうまく吸い上げて早く進めることに繋がると思います。緊急性が高いことを示す材料が必要と考えていたので質問しました。

原田事務所長 本日の資料は渋滞対策連絡協議会の資料のうち、対象区間に特化した資料しかありませんが、今後意見聴取を行う際にはマクロ的な視点でも課題が大きいことが分かる工夫をいたします。

菊池委員長 宮原委員、お願いします。

宮原委員 15ページですが、国道6号の中でもここの交差点の前後でかなりの渋滞が発生しているということで、例えば日常的に渋滞するのであれば地元の人たちもよくご存知だと思います。この渋滞を見越して国道6号以外の市街地などの道路に車が迂回してしまい、それに起因する不都合は起きていないのでしょうか。

原田事務所長 11ページをご覧ください。右下の図2に主要3路線の交通量を載せていますが、いわき市の都市構造を考えたとき、いわき駅のある平地区と臨海部の小名浜地区を行き来する交通量がかなり多く、その南北の移動を担う主要な道路は基本的に3つしかない状況になっています。現状国道6号は混雑度が1を超えていますが、他の主要地方道についても混雑している状況となっていますので、どこを通っても渋滞は免れないというのが現状となっています。

宮原委員 分かりました。あと意見としてですが、3ページの計画段階評価の進め方についてお示しいただいております。事前にこの小委員会の前に、令和4年から渋滞対策連絡協議会の中でたくさんの議論と調査が進められ、今回こちらの委員会に諮られております。その後は意見聴取1回で、次に2回目の委員会に諮り対応方針を決めていくという形で、通常より短いプロセスで議論ができるというのは、私個人としては非常に良いと思っています。

菊池委員長 私から、対象区間を挟む形で北側に三沢交差点、南側に住吉交差点があり、両方とも立体交差化されているのですが、この立体交差の影響は考えているのでしょうか。この2つを立体交差にしたために、飯田・林城交差点の渋滞が激しくなった、またはそれとは無関係で、一般的な交通量の増加等や沿線開発等で増えてきたものであって、この2つの立体交差の間隔部分がスムーズになり、飯田・林城の渋滞が激しくなったのではないという理解でよろしいでしょうか。

原田事務所長 住吉交差点及び三沢交差点は最初から立体化されており、また、南北の移動を見るとどの路線も飽和しているのです、前後交差点の立体化の影響で対象区間がボトルネックになったわけではなく、そもそも交通量が多い、かつ、信号交差点が連続していることが渋滞の原因になっていると考えています。

菊池委員長 24ページの対策案について、案と案では軟弱地盤対策が広範囲に必要ということですが、これは6車線に拡幅する部分で軟弱地盤対策が必要なので、拡幅量が少なければ、その対策が必要ではないという考えでよろしいでしょうか。案と案を比べた時になぜ案の方が、軟弱地盤対策が広範囲に必要なのかと思い質問させていただきました。

原田事務所長 高架構造については橋脚のところに長い基礎を設けて対策することになると想定しています。拡幅する部分については、平面的に広範囲で軟弱地盤対策が必要になると考えています。

菊池委員長 6ページの図を見ると、明らかに林城交差点のほうが重点的に対策すべきであり、案のように飯田を高架として林城を拡幅するという案はよく考えないと飲み込めない部分があります。最終的に検討する案として案と案の2つの案が現実的なのかもしれませんが、案は検討対象とはならないのでしょうか。また、案は勾配の関係で飯田の方を高架にしたのだと思いますが、余計スピードが出る可能性があるため、ソフト対策として林城交差点に着くまでに確実に減速をさせ、車間距離をとらせるような路面舗装などの対策をあわせて行わないと、林城交差点の渋滞はかなり酷いことになってしてしまうと考えられます。このような問題が発生しないように、今後詳細に検討をしていただきたいです。

原田事務所長 案の補足をしますと、24ページの事故の観点のところでも但し書きを書いているところがあります。この高架と高架に挟まれた6車線という区間が100m程しか取れない状況です。その中で側道から出たり側道に入ったりすると100mの中で車線変更が入り乱れる形が想定され、渋滞しやすい箇所に交通の輻輳があると、渋滞の助長

や事故の危険性が高まることが懸念されます。このことを鑑みて 案については落とす判断をさせていただきました。説明が分かりづらくて大変申し訳ございません。

菊池委員長 分かりました。ご説明ありがとうございました。今回従来の3回の審議が2回になるということで、少しお時間をいただいてたくさんのご意見いただきました。この議事につきましても否定的な意見もございませんし、調査の方法や検討の詳細についても概ね妥当という結論にしたいと思います。

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でしょうか。

無いようでしたら、本日の委員会資料の公開・非公開について、確認します。本日の会議に提出された資料については、整備局のホームページに公開するということが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」とします。

議事録についても、速やかに公表することになっておりますが、事務局より何かありますでしょうか。

道路計画第一課長 議事概要については、速やかに作成し、委員長に確認して頂いた上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き、それぞれご確認いただきたいと思いますと思っております。

菊池委員長 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、議事概要については、私が責任をもって確認させていただきたいと思います。

以上で、本日の議事を終了します。それでは、議事進行を事務局へ返します。

司会 菊池委員長、ありがとうございました。本日はご多忙中のところ、ご参会いただき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40回東北地方小委員会を閉会いたします。