

国道4号 おおさき 大崎市 ふるかわ 古川 あはや 荒谷 ~ くりはら 栗原市 たかしみず 高清水 とよた 豊田

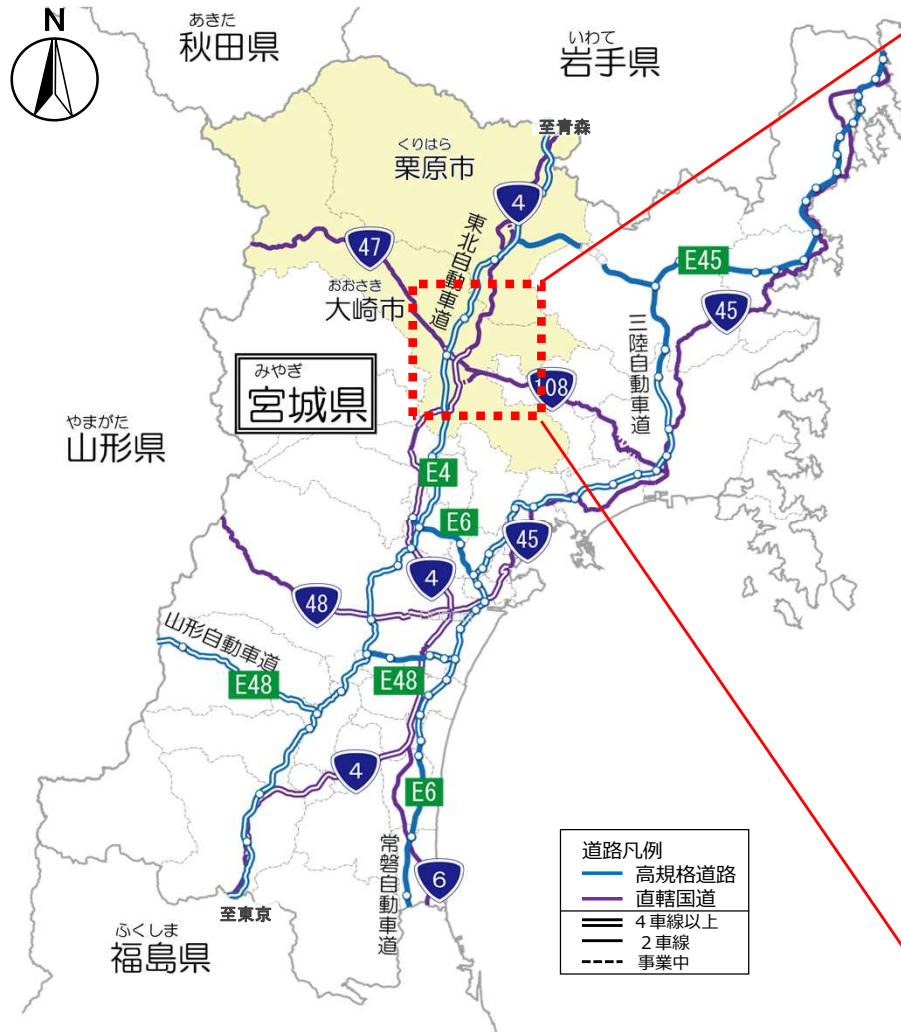
第2回 計画段階評価

1. 計画段階評価の検討の流れ	・ ・ ・ 1
2. 第1回地域の意見聴取結果の確認	・ ・ ・ 4
3. 政策目標の設定	・ ・ ・ 29
4. 対応方針（ルート帯案）の検討	・ ・ ・ 30
5. 第2回地域の意見聴取の方法	・ ・ ・ 38

1-1. 評価対象区間

- ◆ 国道4号は、東京都中央区を起点に宮城県大崎市等を経由し、青森県青森市に至る延長約839kmの直轄国道。
- ◆ 評価対象区間（以下、「対象区間」という。）は、東北道と並行する三本木古川拡幅終点部から高清水バイパスまでの2車線区間である。
- ◆ 対象区間は令和3年4月に策定された防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラムにおいて、災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策調査区間に位置づけられている。

【図1】広域図



【図2】評価対象区間位置図



1-2. 前回(第1回)審議内容

■第39回社会資本整備審議会 道路分科会 東北地方小委員会の概要

実施日: 令和5年2月1日(水)開催

- 議事: ①評価対象区間
 ②計画段階評価の進め方(案)
 ③地域の概況
 ④道路交通・地域の状況と課題
 ⑤政策目標(案)の設定
 ⑥地域の将来像
 ⑦意見聴取方法(案)

【表1】 前回審議における主な指摘事項と対応状況

指摘事項	対応状況	対応頁
・事業者へのアンケート調査は実際の利用者を対象とすることが重要。	・社名読取調査を行い、実際の利用者を対象に実施。	P4
・アンケート調査は通行止めの影響を把握するため、東北道利用者への調査を検討すること。	・東北道のSA(長者原SA)に留置アンケートを設置。	P8
・アンケート票はわかりやすい表現や視覚障がい者に配慮した色使いとすること。	・アンケート票の専門用語等をわかりやすい表現に見直し。 ・図表はガイドライン等(※)を参照し、色覚障がい者に配慮した色使い、表現方法に見直し。	P6、P7
・通勤と通学は区別してデータ分析し、アンケートも区別して分析できるよう工夫すること。	・「通勤」と「通学」を区別。	P6
・高齢化が進む地域であるため、アンケートの主な利用目的に通院を追加してほしい。	・アンケートの主な利用目的に「通院」を追加。	P6
・回答はがきは世帯別の回収率を確認できるよう工夫すること。	・回答はがきにナンバーを記載。	P6
・WEB回答はアンケートを知ったきっかけを分析できるよう工夫すること。	・WEBアンケートに「このアンケートを何で知りましたか？」の設問を追加。	P40

※色覚障がいのある人に配慮した色使いのガイドライン(大阪府)、ユニバーサルデザインに配慮した印刷物作成の手引き(福岡市)

1-3. 今後の計画段階評価の進め方(案)

◆ 地域住民・事業者・道路利用者の意見を聞きながら、ルート帯案について検討を行う。

計画段階評価

今回

**第1回
東北地方小委員会
(R5. 2. 1)**

- 計画段階評価手続きの進め方(案)
- 地域の状況と課題
- 政策目標(案)
- 意見聴取方法(案)

**第1回
意見聴取
(R5. 4. 27~R5. 7. 31)**

- 意見聴取内容
 - ・ 地域、道路の課題
 - ・ 求められる道路機能
- 意見聴取方法〈アンケート〉
対象者：地域住民
道路利用者
企業 等
- 〈ヒアリング〉
対象者：関係自治体
団体
企業 等

**第2回
東北地方小委員会**

- 第1回意見聴取結果の確認
- 政策目標の決定
- 評価項目の設定
- 対応方針(複数案)の設定
- 意見聴取方法(案)

**第2回
意見聴取**

- 意見聴取内容
 - ・ 対応方針(複数案)の検討に際し重視する項目
- 意見聴取方法〈アンケート〉
対象者：地域住民
道路利用者
企業 等
- 〈ヒアリング〉
対象者：関係自治体
団体
企業 等

**第3回
東北地方小委員会**

- 第2回意見聴取結果の確認
- 対応方針案(概略ルート、構造等)

対応方針(概略ルート、構造)の決定

地方小委員会

2-1. 第1回地域の意見聴取の実施内容

◆ 第1回地域の意見聴取は、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実施。

1. 意見聴取期間

令和5年4月27日～令和5年7月31日

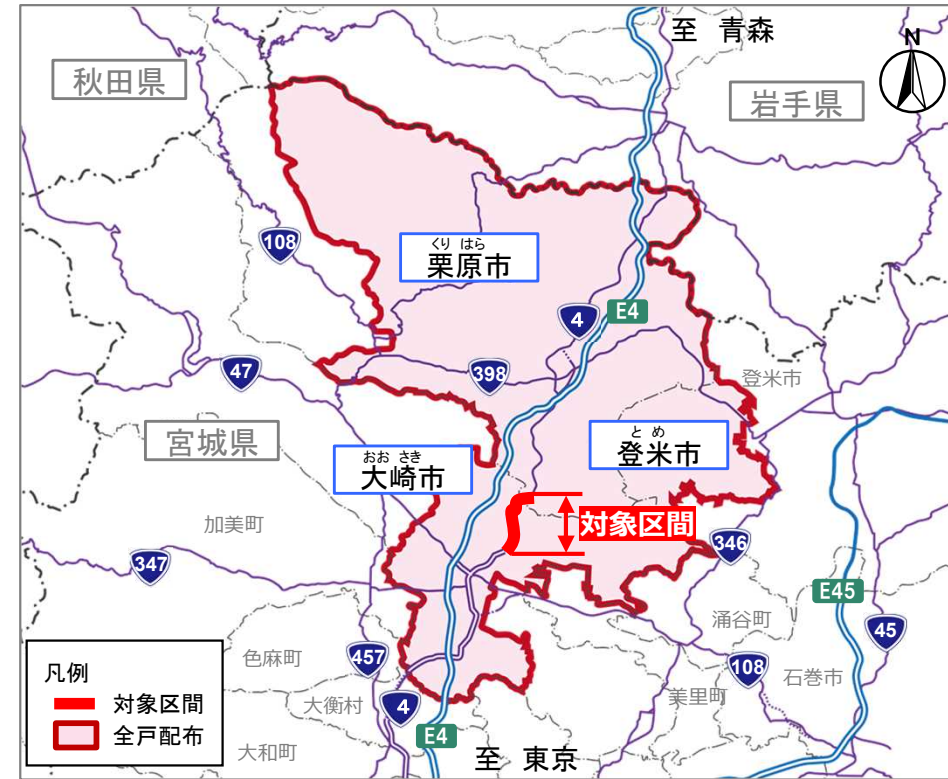
2. 意見聴取の対象

【表1】アンケート調査による意見聴取の対象

項目	調査対象者	調査手法・規模
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 大崎市（旧古川市3区・旧松山町・旧鹿島台町・旧岩出山町・旧鳴子町除く） 栗原市（旧花山村除く） 登米市（南方町・迫町北方・迫町新田のみ） 	<ul style="list-style-type: none"> 全戸配布 : 62,991 世帯 大崎市 : 32,863 世帯 栗原市 : 25,090 世帯 登米市 : 5,038 世帯
道路利用者	<ul style="list-style-type: none"> 道路利用者 	<ul style="list-style-type: none"> WEBアンケート（事務所ホームページ） 留置アンケート（30箇所※1）
事業者等	<ul style="list-style-type: none"> 宮城県内（仙台市、大崎市、栗原市、登米市、大和町、大郷町、大衡村等）の対象区間利用企業及び周辺立地企業 	<ul style="list-style-type: none"> 郵送配布、郵送回収（233社※2） <p>※2 社名読取調査等により抽出した企業</p>

※1 留置アンケートについては、以下の施設にアンケート調査票・回収箱を常設した。

- 国土交通省：仙台河川国道事務所、古川国道維持出張所
- 宮城県：宮城県庁、大崎合同庁舎、栗原合同庁舎、登米合同庁舎
- 市役所：大崎市役所（本庁舎、三本木総合支所、田尻総合支所）、栗原市役所（本庁舎、築館総合支所、金成総合支所、栗駒総合支所、鶯沢総合支所、若柳総合支所、志波姫総合支所、一迫総合支所、高清水総合支所、瀬峰総合支所）、登米市役所（迫庁舎、南方庁舎）
- 公民館等：地域交流センター（大崎市）、大崎市図書館、西郷公民館（登米市）、新田公民館（登米市）
- 道の駅等：道の駅「おおさき」、道の駅「あ・ら・伊達な道の駅」、道の駅「三本木」、道の駅「みなみかた」、長者原SA



【表2】ヒアリング調査による意見聴取の対象

項目	ヒアリング対象
関係団体 (34団体)	<ul style="list-style-type: none"> 宮城県 (1団体) 自治体 (3市) 農業関連団体 (2団体) 製造業者 (3社) 商工会議所 (2団体) トラック協会 (3団体) 観光協会 (2団体) 消防機関 (3団体) 医療機関 (2団体) 警察機関 (2団体) バス事業者 (2団体) 教育機関 (2団体) 物流業者 (5社) 福祉関係 (2団体)

2-2. 第1回地域の意見聴取の実施内容

- ◆ 地域住民へのアンケートは、大崎市（旧古川市3区・旧松山町・旧鹿島台町・旧岩出山町・旧鳴子町除く）、栗原市（旧花山村除く）、登米市（南方町・迫町北方・迫町新田のみ）に全戸配布、WEBアンケート・留置アンケートを実施。全体の回収数は10,349票、郵送または広報誌差し込み配布（以下、「郵送等配布」という。）における世帯単位での回収率は約10%となった。
- ◆ 事業者へのアンケートは、対象区間の利用企業及び周辺立地企業を対象に行い、全体の回収数は127票で、郵送配布における回収率は約39%となった。

【表1】アンケート調査票の回収状況

分類	配布方法	配布数	回収数	回収率
地域住民・ 道路利用者	郵送等配布 (郵送:大崎市、配布:栗原市、登米市) (回答はがきを2枚添付)	62,991世帯	6,291世帯※1 (うち1,754票はWEB回答)	約10%
	配布回答 総数	—	9,369票※2	—
	留置	—	204票	—
	WEB	—	776票※3	—
	合計	—	10,349票	—
事業者等	郵送配布	233社	92社 (うち30社はWEB回答)	約39%
	WEB	—	35社※3	—
	合計	—	127社	—

- ※1. 配布はがき1枚目とWEB回答を合計した数
(同一世帯内で、はがき及びWEB上で重複して回答していないことを想定)
- ※2. ※1に2枚目を合計した数
- ※3. 郵送等配布対象以外

2-3. 第1回地域の意見聴取の実施内容(アンケート調査票・はがき)

- ◆ 調査票 (はがき) に、世帯ごとに異なるナンバリングを行い、回答した世帯数を把握できるように調査を実施。
- ◆ 主な利用目的の回答項目で「通勤」と「通学」を区別、「通院」を追加し、分析ができるように調査を実施。
- ◆ 性別は記入方式とし、任意に回答できるように配慮。
- ◆ 位置図の道路網の色などを色覚障がい者に配慮した色使いや表現に修正。

■ 地域意見聴取内容

[回答者属性] 年齢、職業、性別 (任意)、住所、運転免許の有無
 [問1] 対象区間の利用状況 (頻度、目的、手段)
 [問2] 対象区間の課題について
 [問3] その他意見・要望

< はがき回答票 表面 >

はがき回答票 地域のみなさま用

「通勤」と「通学」を区別、通院を追加

1世帯あたり 2枚配布

調査票に世帯ごとのナンバリングを行い、回答した世帯数を把握できるように調査

ご協力ありがとうございます

< はがき回答票 裏面 >

アンケート回答例

アンケート返信方法

① 郵便ポストに投函
 ② 回収ボックスに投函

アンケートのご回答は 令和5年7月31日(月) までにお願いします。

性別記入を任意に設定

ご協力ありがとうございます

< 調査票 表面 >

みなさまのご意見をお聞かせください!

国道4号
 古川荒谷～ 高清水豊田

全3問
 (約4分程度)

色覚障がい者の方にも見やすいように、道路網の色を変更

今回のアンケートと道路計画の流れ

- 今 アンケート (道路交通・地域の課題把握)
- 政策目標の設定 対応方針案の検討
- 今 アンケート (ルート案に対する意見の把握)
- 対応方針案の決定

お問い合わせ
 国土交通省 東北地方整備局 仙台河川国道事務所 調査課
 TEL 022-248-0048 Email thr-dourotyousa@ki.mlit.go.jp
 (平日 9:15~18:00)

アンケートのご回答は 令和5年7月31日(月) までにお願いします。

◆ 対象地域の課題について、わかりやすい表現に見直すとともに、グラフの色などを色覚障がい者に配慮した色使いや表現に修正。

<調査票 裏面>

おおさき ふるかわあらかりはら たかしみずとよた

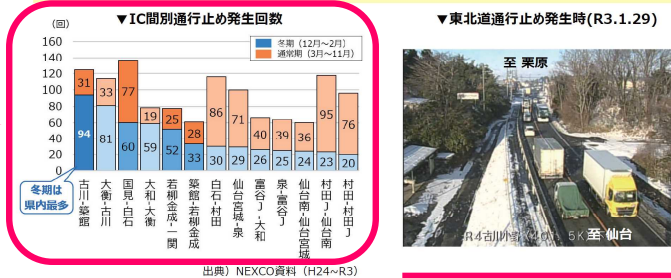
大崎市古川荒谷～栗原市高清水豊田が抱える課題

「脆弱なダブルネットワーク」を「東北道通行止め発生時の混雑」に修正

1 東北道通行止め発生時の混雑

- 対象区間の混雑度は、県内国道4号2車線区間で最も高くなっています。
- 並行する東北道（古川IC～築館IC）では、冬期の通行止めが県内で最も多く、通行止め発生時には国道4号に交通が集中しています。

⇒東北道通行止め発生時は、交通が麻痺し幹線道路としての機能が低下しています。

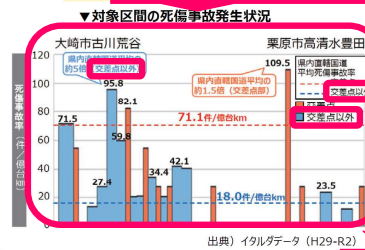


グラフの色使いを見直し境界線を追加

2 県内平均を上回る事故危険性

- 交差点に限らず死傷事故率が高い箇所があります。
- 冬期は正面衝突等の事故発生割合が増加しています。

⇒県内「単路部」を「交差点に限らず」等に修正



グラフの色使いを見直し

3 不十分な歩行環境

- 歩道は未整備区間の歩行などにより事故が発生しています。

⇒歩行者空間の安全性が低下しています。

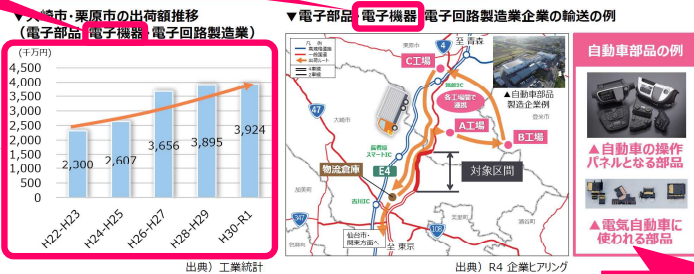
▼歩道未整備区間の歩行者利用状況



4 不安定な物流ルート

- 大崎市・栗原市では、農業や電子部品、電子機器、電子回路製造業が主要産業である。農産物や製品の出荷などの物流ルートとして利用されています。
- 特に東北道通行止め発生時の混雑で、製品輸送の遅延などの影響が出ています。

⇒混雑により、円滑な製品の輸送に支障が生じています。



「デバイス」を「電子機器」に修正

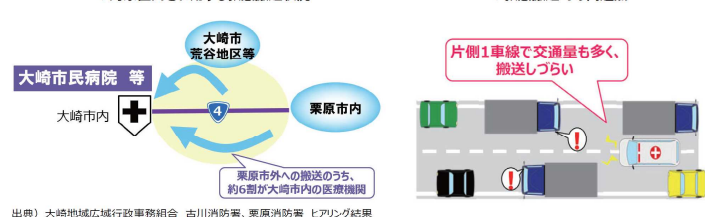
グラフの色使いを見直し

「物流ネットワーク」を「物流ルート」に修正

5 不十分な救急搬送環境

- 栗原市は医師数が少なく、大崎市への救急搬送が必要であり、対象区間は重要な搬送区間となっています。
- 片側1車線のため、救急車は追越しが難しく、搬送しづらい状況にあります。

⇒大崎市内及び栗原市からの医療圏を跨いだ救急搬送に支障が生じています。



電子部品の具体例追加

2-3. 第1回地域の意見聴取の実施内容(アンケート調査)

- ◆ アンケート調査は、地域住民への郵送等配布、留置、WEBで実施。
- ◆ 調査の周知に向けて、自治体広報や新聞広告・SNS※・HP（国交省、宮城県、大崎市、栗原市、登米市）へ掲載。

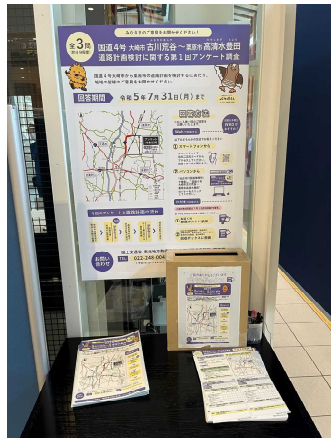
※SNS : LINE、Facebook、X (旧Twitter)

【写真1】回収はがき

【写真2】留置設置状況

【写真3】留置設置状況(高速SA)

【図3】新聞広告



【図1】WEBアンケート（地域住民）

【図2】自治体広報誌での周知

【図4】大崎市Facebook

【図5】仙台河川国道事務所HP

国道4号(大崎市古川荒谷～栗原市高清水豊田)の道路計画に関するアンケート調査を実施中です

国道4号(大崎市古川荒谷～栗原市高清水豊田)の計画に向けて、アンケート調査を実施しています。皆様のご意見をお聞かせください。アンケートの詳細につきましては、下記QRコードまたは、調査票がご自宅に届いた方はそちらからもご覧いただけます。

●期間:7月31日(月)まで
●回答方法:QRコードまたは、ご自宅に調査票が届いた方は調査票の返信用ハガキを郵便ポストへの投函でも回答いただけます。

■問合せ:仙台河川国道事務所調査課
☎022-248-0048
* thr-dourotyousa@ki.mlit.go.jp

2-3. 第1回地域の意見聴取の実施内容(ヒアリング調査)

◆ 関係自治体と関係団体、事業者（合計34の関係自治体、関係団体、事業者）に対して、地域が抱える課題についてヒアリング調査（対面、電話）を実施。

【表1】地域意見聴取内容

- ・対象区間の利用状況について
- ・対象区間の課題について
- ・その他意見・要望

【表2】ヒアリング調査の対象（関係自治体）

分野	数	所在地	対象名
宮城県	1	大崎市	北部地方振興事務所
自治体	3	大崎市	大崎市
		栗原市	栗原市
		登米市	登米市

【参考】ヒアリング調査対象抽出の視点

ヒアリング調査対象	抽出の視点
関係自治体	対象区間の自治体、対象区間の利用割合が高い周辺自治体及び宮城県
農業関連団体 製造業者 商工会議所 観光協会	経済活動を統括する関係団体及び事業者
トラック協会 バス事業者 物流業者	地域内の物流・人流を担う関係団体及び事業者
消防機関 医療機関 警察機関	地域内の生活を支援する関係団体及び事業者
教育機関	日常的に歩道を利用する児童・生徒が所属する学校
福祉関係	送迎で対象区間を利用する福祉関係者

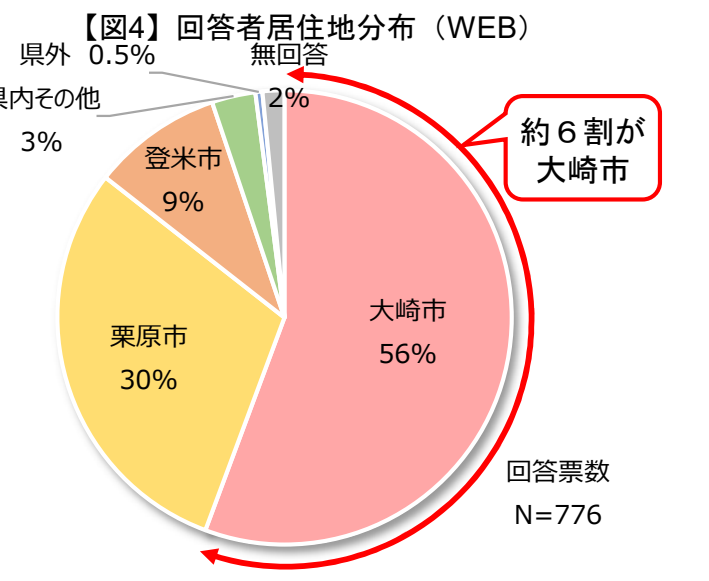
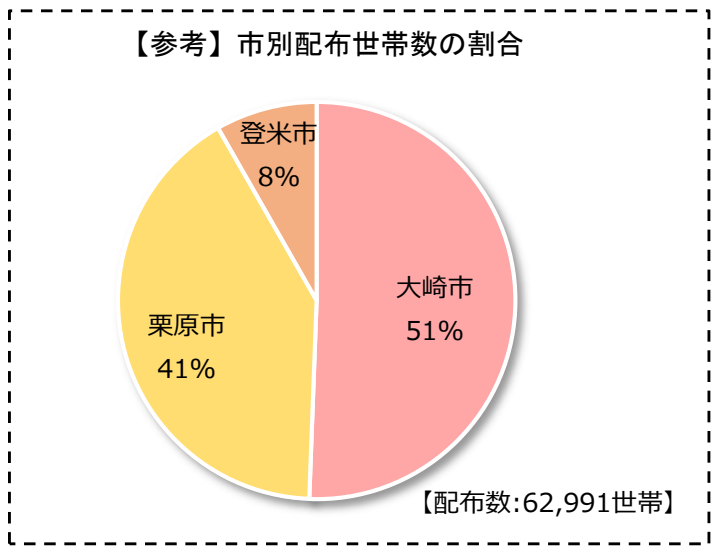
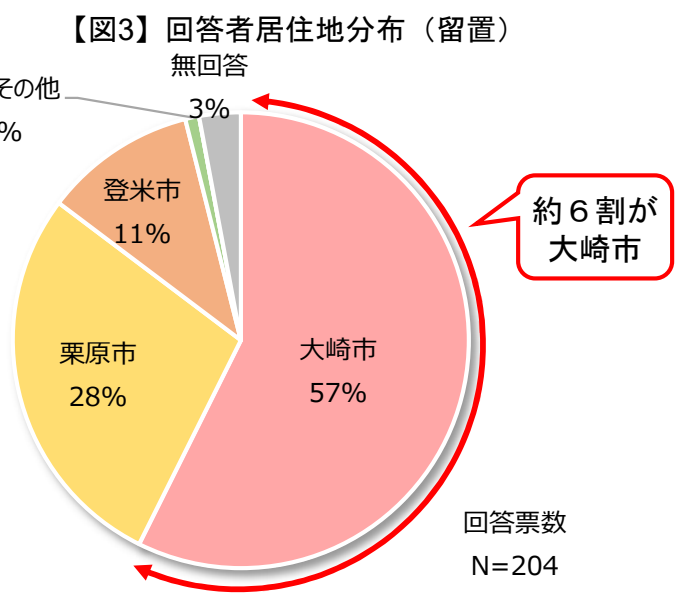
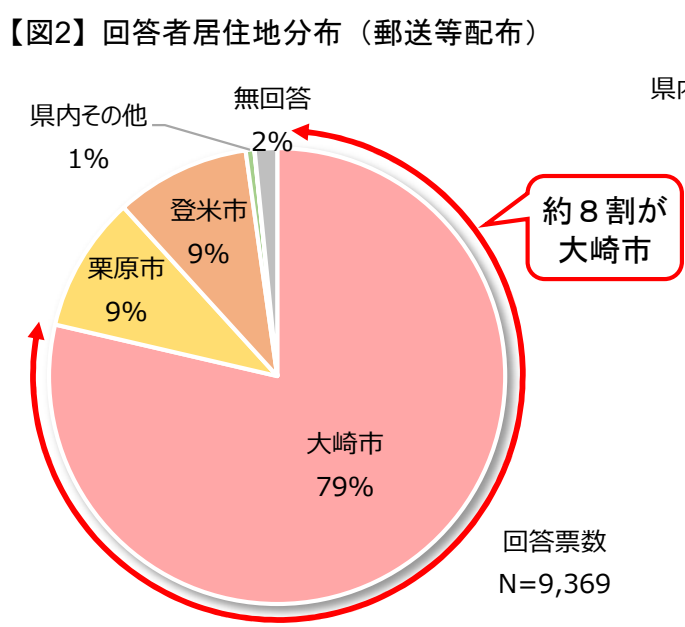
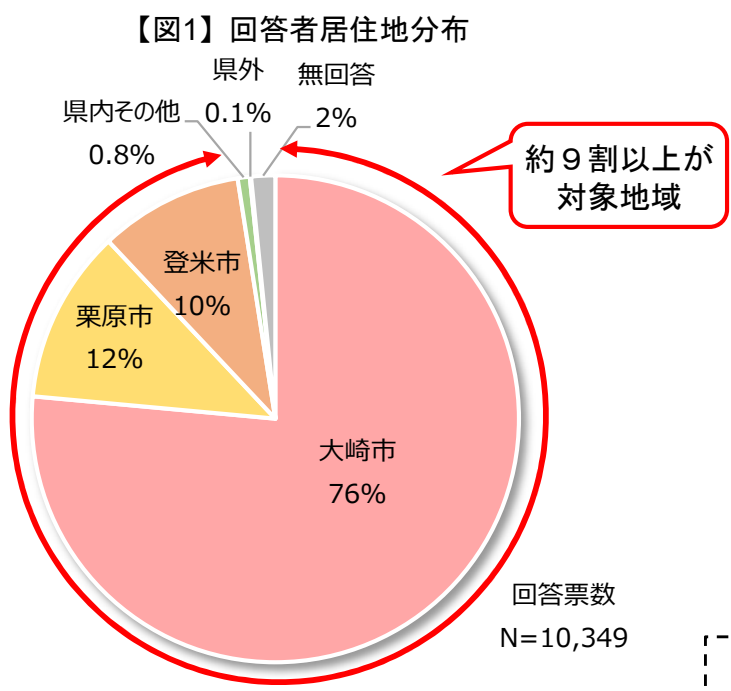
【表3】ヒアリング調査の対象（関係団体、事業者）

分野	数	所在地	機関・企業名
農業関連団体	2	大崎市	JA古川
		栗原市	JA新みやぎ
製造業者	3	栗原市	(株)北光
		栗原市	豊田合成東日本(株)
		栗原市	(株)ベジドリーム栗原
商工会議所	2	大崎市	古川商工会議所
		栗原市	栗原南部商工会
トラック協会	3	大崎市	宮城県トラック協会 大崎支部
		栗原市	宮城県トラック協会 栗原支部
		登米市	宮城県トラック協会 登米本吉支部
観光協会	2	大崎市	(一社)みやぎ大崎観光公社
		栗原市	(一社)栗原市観光物産協会
消防機関	3	大崎市	大崎地域広域行政事務組合消防本部
		栗原市	栗原市消防本部
		登米市	登米市消防本部
医療機関	2	大崎市	大崎市民病院
		栗原市	栗原市立栗原中央病院
警察機関	2	大崎市	古川警察署
		栗原市	築館警察署
バス事業者	2	大崎市	(株)ミヤコーバス 古川営業所
		栗原市	(株)ミヤコーバス 築館営業所
教育機関	2	大崎市	古川北中学校
		大崎市	古川北小学校
物流業者	5	栗原市	築館運輸(株)
		大崎市	(株)グランツ
		大崎市	大和物流(株)
		栗原市	(有)高清水運送
		大崎市	(株)アルプス物流
福祉関係	2	大崎市	寿楽苑 デイサービスセンター
		大崎市	デイサービス あらや

2-4. 住民等への意見聴取の結果(属性①)

- ◆ アンケート結果は、約9割以上がアンケート調査対象地域からの回答であった。
- ◆ 回答割合は、いずれの回答方法でも大崎市が最も高い結果となった。

あなたについてお聞かせください。(回答者の属性：地域区分)

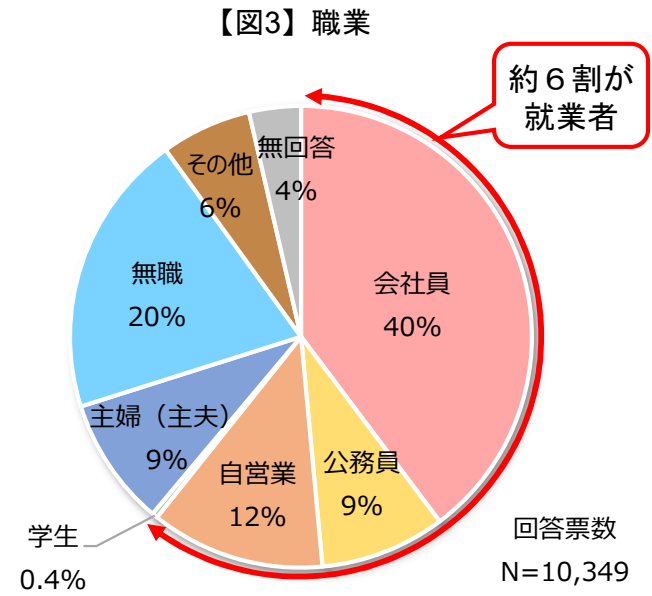
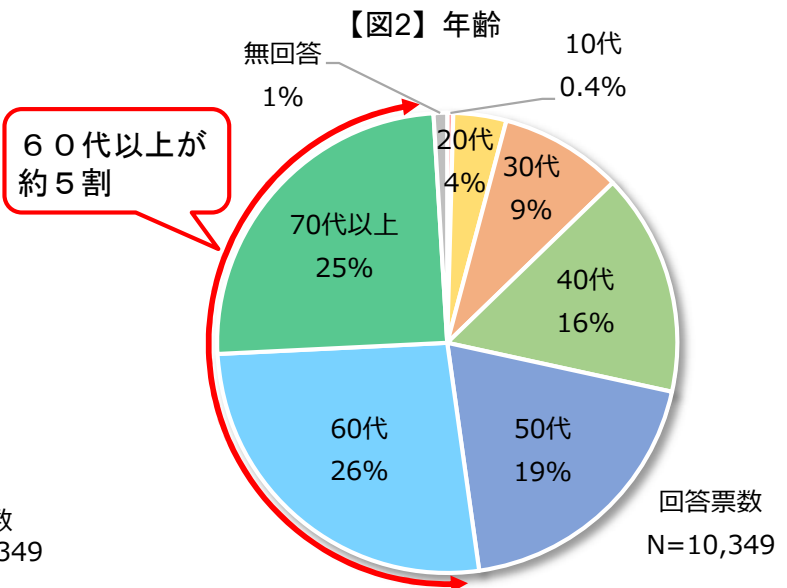
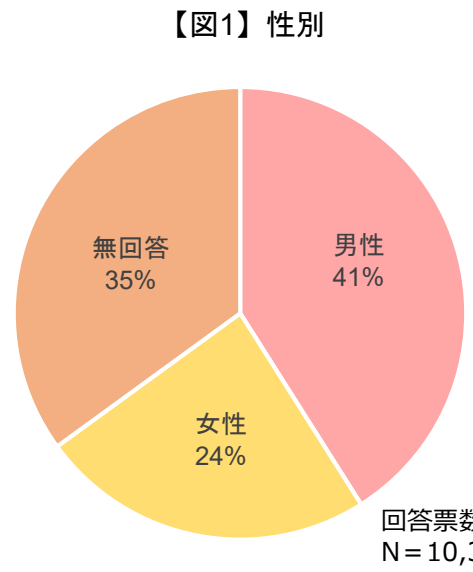


2-4. 住民等への意見聴取の結果(属性②)

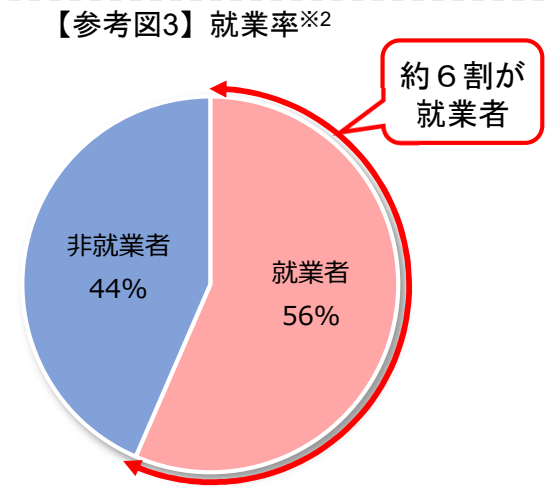
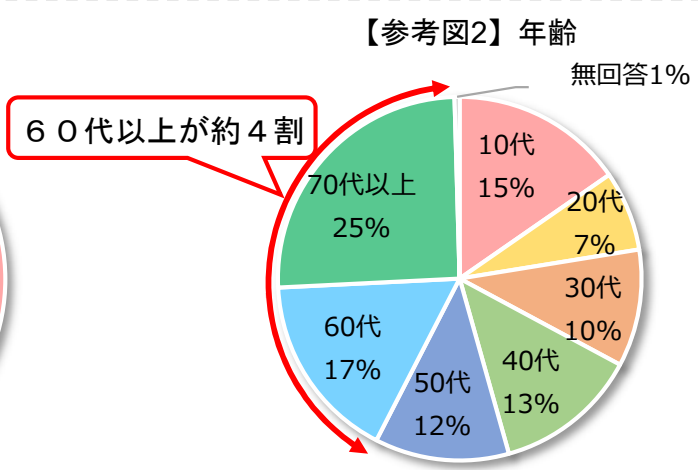
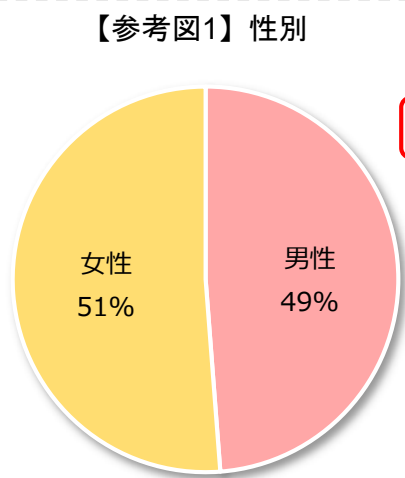
- ◆ アンケート結果について、年齢別回答率は60代以上が約5割を占めた。
- ◆ 就業率はアンケート調査対象地域の統計データと概ね整合した結果となった。

あなたについてお聞かせください。(回答者の属性：性別、年齢、職業)

アンケート結果



【参考】※1対象地域の統計データ

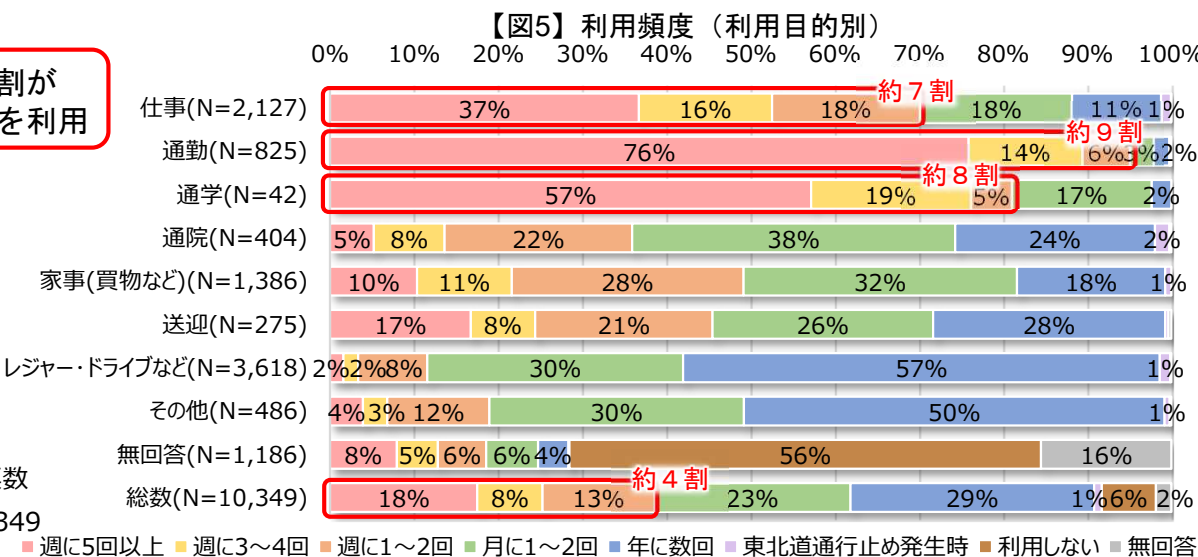
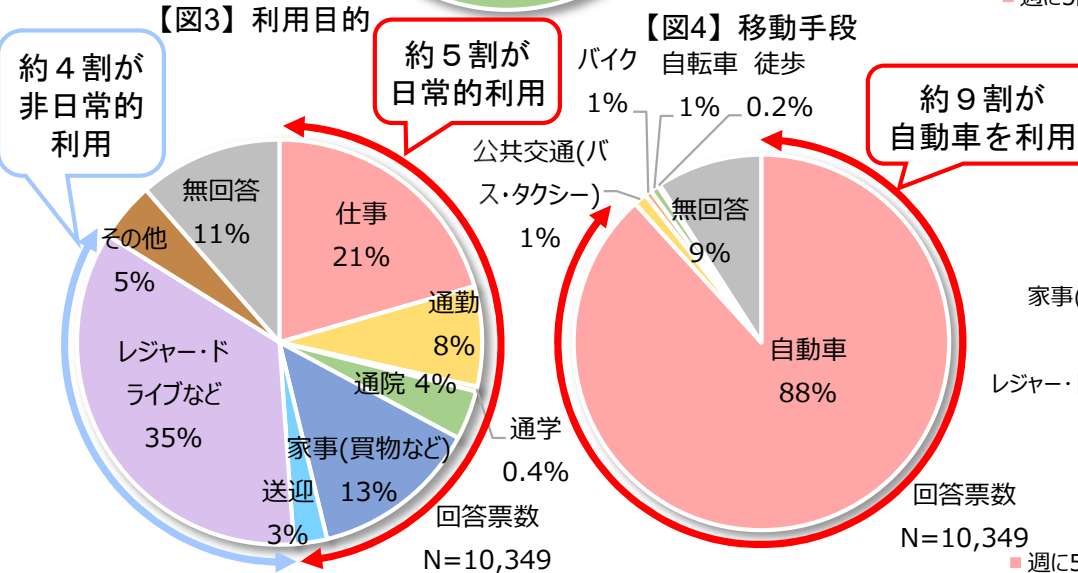
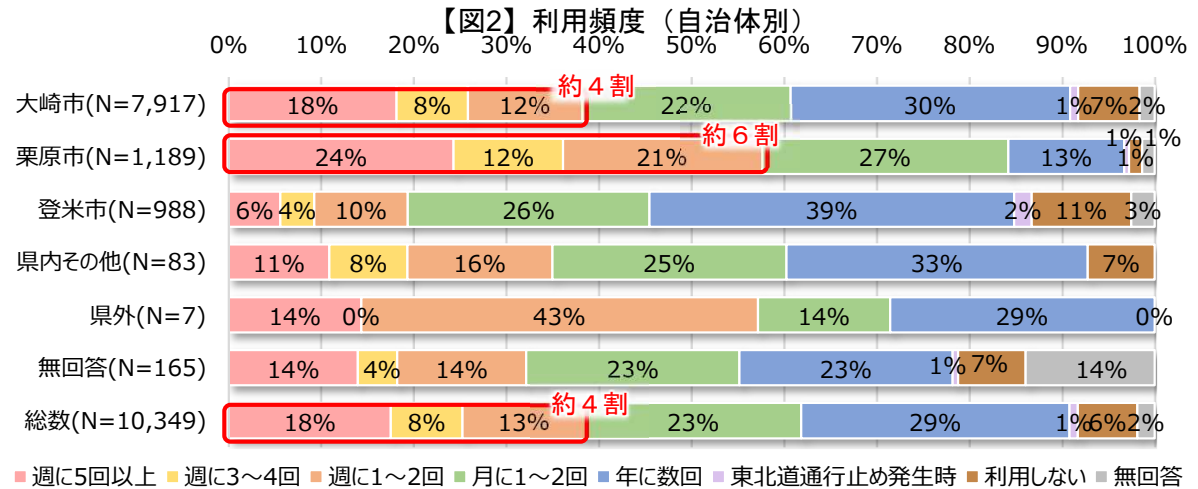
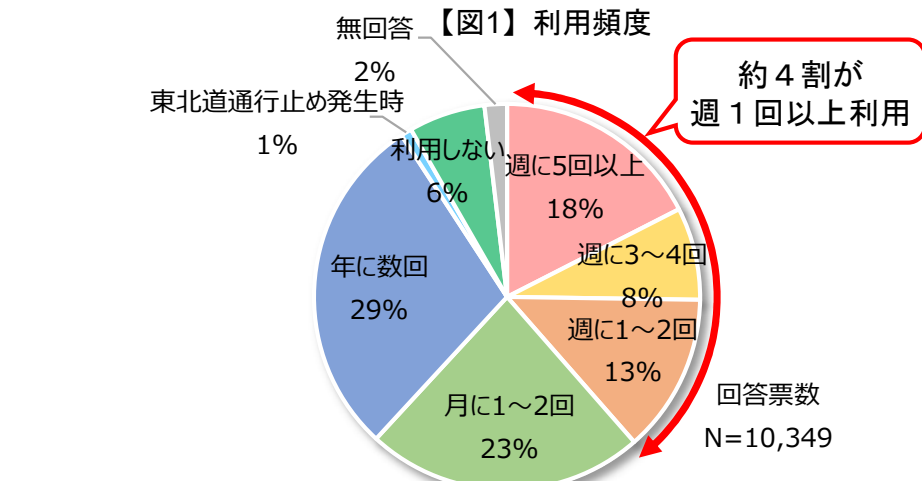


※1 アンケート調査対象地域：大崎市、栗原市、登米市 ※2 就業率：15歳以上の人口に占める就業者の割合

2-4. 住民等への意見聴取の結果(道路利用)

- ◆ 利用頻度は週 1 回以上の利用が約 4 割を占めており、自治体別では大崎市が約 4 割、栗原市が約 6 割を占めている。
- ◆ 利用目的では日常的利用が約 5 割を占めており、移動手段は「自動車」が約 9 割を占めた。
- ◆ 利用目的別では、「仕事」、「通勤」、「通学」での対象区間の利用頻度が高い。

質問① 対象区間（大崎市・栗原市）の道路利用についてお聞きします。



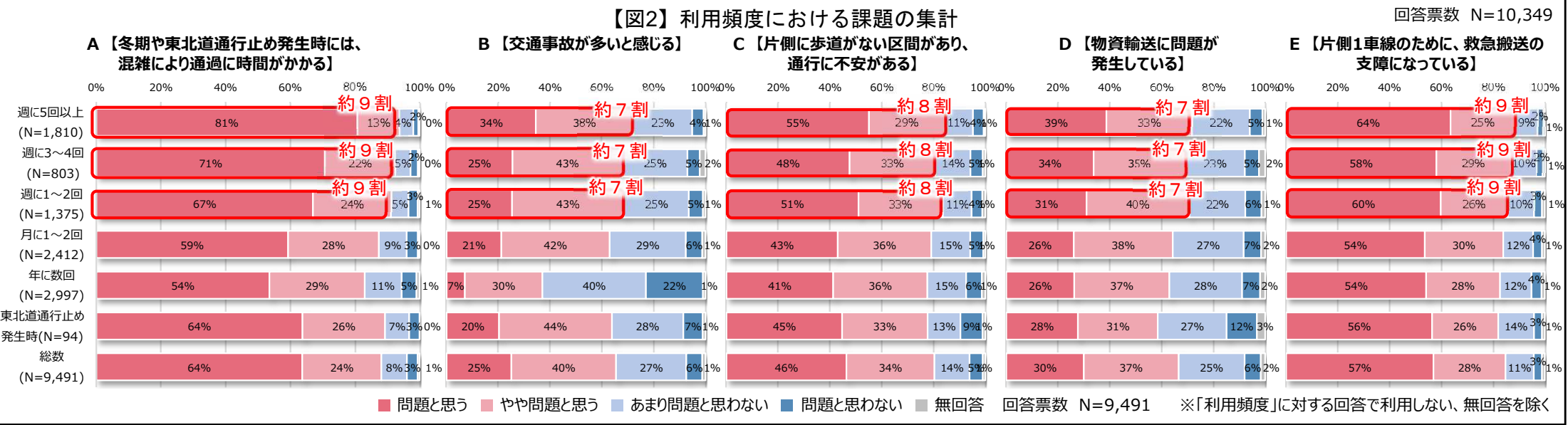
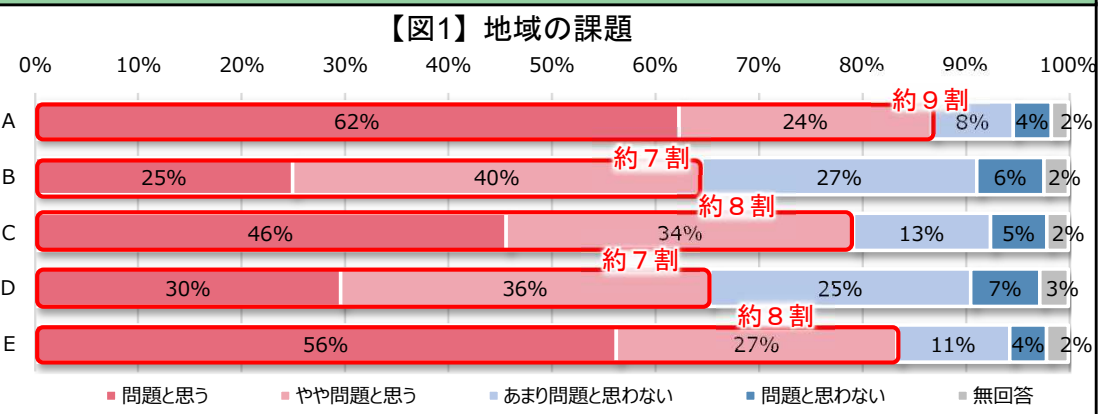
2-4. 住民等への意見聴取の結果(地域課題①)

- ◆ 「冬期や東北道通行止め発生時には、混雑により通過に時間がかかる」は約9割、「片側に歩道がない区間があり、通行に不安がある」、「片側1車線のために、救急搬送の支障になっている」は、約8割が課題だと感じている。
- ◆ 「冬期や東北道通行止め発生時には、混雑により通過に時間がかかる」、「片側に歩道がない区間があり、通行に不安がある」、「片側1車線のために、救急搬送の支障になっている」は、利用頻度に関わらず課題と認識する人の割合が高い。

質問② 対象区間（大崎市・栗原市）の課題についてお聞きします。

質問②- (1)
以下のA～Eの各項目について、あてはまる番号1つに○を付けて下さい。

A. 冬期や東北道通行止め発生時には、混雑により通過に時間がかかる
 B. 交通事故が多いと感じる
 C. 片側に歩道がない区間があり、通行に不安がある
 D. 物資輸送に問題が発生している
 E. 片側1車線のために、救急搬送の支障になっている



2-4. 住民等への意見聴取の結果(地域課題②)

- ◆ 設定した地域課題においては「事故」に係る意見が最も多く、約5割を占めており、「通勤・通学時など時間帯によっては、大型トラック等の運送関連車両が多く、混雑して危険と感ずることが多い」等の意見をいただいた。
- ◆ その他の意見として、道路の信頼性については「東北道が通行止めになった際は、大渋滞になり移動時間が通常の何倍にもなってしまう」等の意見、歩行環境については「歩道の幅員が狭く、車とぶつかりそうになり怖い」等の意見、産業・物流については「混雑により決まった時間内に貨物を輸送できない」等の意見、救急医療については「冬期の東北道通行止め時に対象区間の混雑により、救急車が通れないことがあった」等の意見があった。

質問②- (2) ②- (1) で提示した課題以外に、課題だと感じていることを具体的に記入してください。

【表1】 課題に対する自由意見

分類		主な意見
地域課題 【2,844件】	道路の信頼性 【1,016件】	<ul style="list-style-type: none"> 東北道が通行止めになった際は、大渋滞になり移動時間が通常の何倍にもなってしまう。 令和3年の冬期多重事故発生以来、東北道が通行止めになることが多くなった。国道4号に負荷がかかっている。 冬期に高速道路が通行止めになった場合、迂回路が無い。 冬期や東北道通行止め発生時に限らず、起点側は混雑している。 対象区間は冬期や東北道通行止め発生時以外にも、片側二車線から一車線に切り替わる部分がボトルネックとなり、恒常的に交通が混雑するため、通行や輸送に支障がある。
	事故 【1,510件】	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学時など時間帯によっては、大型トラック等の運送関連車両が多く、混雑して危険と感ずることが多い。 混雑が発生しやすく追突事故の危険を感ずる。 対象区間には急な坂道があり、路面凍結時は危険になる。 道路の幅員や交通渋滞、コンビニ等への沿道出入り、信号間の間隔の短さ等の様々な要因により事故、混雑がある。
	歩行環境 【239件】	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の幅員が狭く、車とぶつかりそうになり怖い。 学校の通学ルートでもあるので歩行者と自転車の通行を安全にしてほしい。 歩道の幅員が狭いのにスピードを出して走行する車が多く、高齢者や幼児が歩行する際に危険を感ずる。
	産業・物流 【19件】	<ul style="list-style-type: none"> 混雑により決まった時間内に貨物を輸送できない。 対象区間は人や物などの輸送に大切な路線。 大崎市内の国道4号で4車線化に着手していないのはこの区間だけとなっており、産業の発展のためには拡幅が必要な区間と考えます。
	救急医療 【60件】	<ul style="list-style-type: none"> 冬期の東北道通行止め時に対象区間の混雑により、救急車が通れないことがあった。 対象区間は、片側一車線であり、大型車も多く、救急搬送の支障になっている。 大崎市民病院への搬送が増加しているが、救急搬送は少しの時間を争うので片側2車線にして欲しい。
その他 【1,109件】	整備への要望 【632件】	<ul style="list-style-type: none"> 緊急車両等の非常事態での通行を円滑にするため、早急な複線化を強く要望します。 朝・夕の混雑を解消するために、早急に片側2車線を実現してほしい。 交通渋滞緩和はCO₂削減にもつながるので早急に片側2車線にしていきたいです。
	その他 【477件】	<ul style="list-style-type: none"> 東北道長者原スマートICの利活用の観点から、市で事業中のスマートICへのアクセス道路(宮沢高清水線)を4号に直接繋ぐ必要がある。 冬期にはスタックにより立ち往生する車両も有り、改善が必要と感ずる。

※複数の分類に該当する意見があるため、自由意見回答件数と回答数合計は一致しない。

2-4. 住民等への意見聴取の結果(意見・要望)

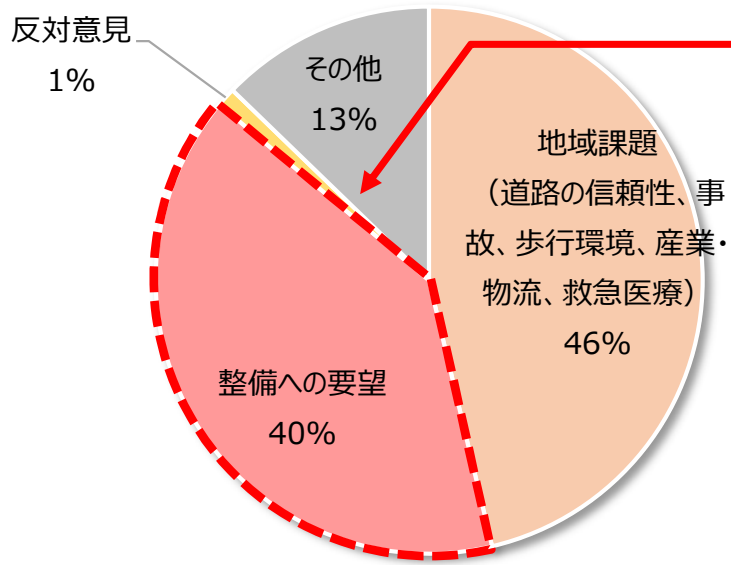
- ◆ 対象区間への意見については、提示した「地域課題」への意見の他、「整備への要望」に関する意見が約4割を占めている。地域課題についての意見は、質問②-(2) (P14)の回答と同じ傾向であった。
- ◆ 「整備への要望」について、新規道路・拡幅等については「起点側は朝夕に混雑し、東北道通行止め時は異常な渋滞でトラックなどの通行が本当に大変。早く片側2車線化工事をお願いします」等の意見、その他については「大型車の増加による騒音、振動がひどく、周辺の環境に配慮した道路整備を望む」等の意見があった。

質問③ その他、対象区間におけるご意見やご要望がございましたら、ご自由に記入してください。

【表1】その他自由意見

分類		主な意見
整備への要望 【1,407件】	新規道路・拡幅等 【755件】	<ul style="list-style-type: none"> • 起点側は朝夕に混雑し、東北道通行止め時は異常な渋滞でトラックなどの通行が本当に大変。早く片側2車線化工事をお願いします。 • 国道4号は主要な幹線道路なので上下線分離の形式で4車線整備をお願いします。 • 高低差があり、冬季の路面凍結時には大型車両は慎重に走らざるを得ないのでバイパスを作るなどが必要。
	その他 【652件】	<ul style="list-style-type: none"> • 大型車の増加による騒音、振動がひどく、周辺の環境に配慮した道路整備を望む。 • 地域の交通網整備の視点から化女沼など周辺の観光拠点を見据えた整備を望む。 • 大崎市と栗原市の行き来も活発になり、観光・イベント企画でも集客の増加が見込まれる。
反対意見 【40件】		<ul style="list-style-type: none"> • 人口減少で交通量が少なくなっていくので特に整備は必要無い。
その他 【452件】		<ul style="list-style-type: none"> • 冬期における風雪の対策をお願いします。

【図1】自由意見の回答内訳 (3,537件)



※地域課題（道路の信頼性、事故、歩行環境、産業・物流、救急医療）の意見数：1,638件
 ※地域課題5項目以外の意見数：1,899件

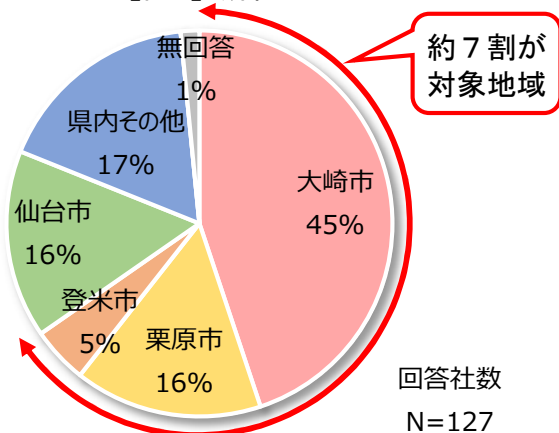
※複数の分類に該当する意見があるため、自由意見回答件数と回答数合計は一致しない。

2-5. 事業者への意見聴取の結果(属性・道路利用)

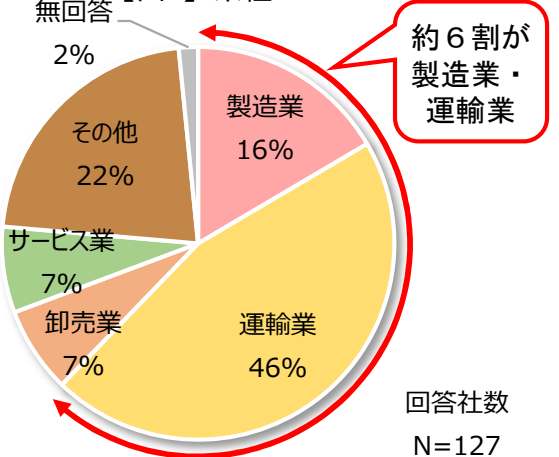
- ◆ アンケート結果は、約7割がアンケート調査対象地域からの回答であり、「製造業」、「運輸業」からの回答が約6割を占めた。
- ◆ 利用頻度は週1回以上が約7割、利用目的は「運送・運搬」が約4割を占めた。
- ◆ 利用頻度の利用目的別では、週1回以上の「運送・運搬」で利用割合が約9割と高い。

貴事業所についてお聞かせください。

【図1】所在地

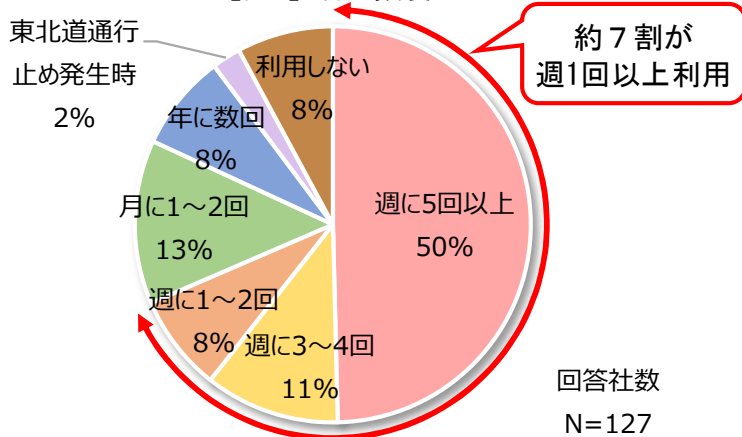


【図2】業種

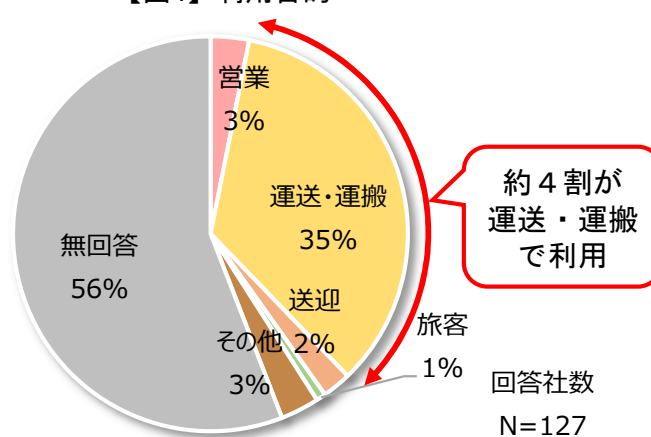


質問① 対象区間（大崎市・栗原市）の道路利用についてお聞きします。

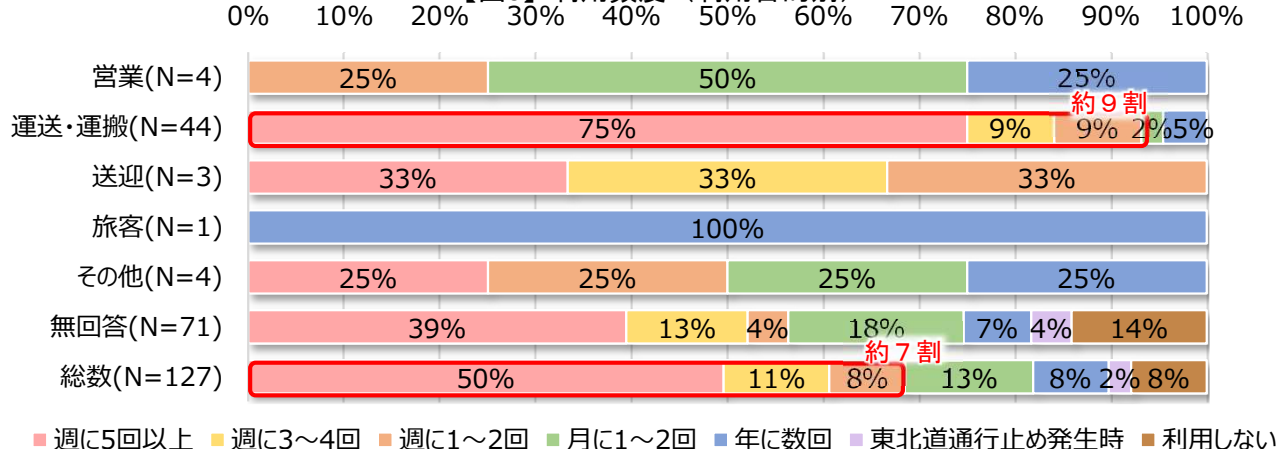
【図3】利用頻度



【図4】利用目的



【図5】利用頻度（利用目的別）



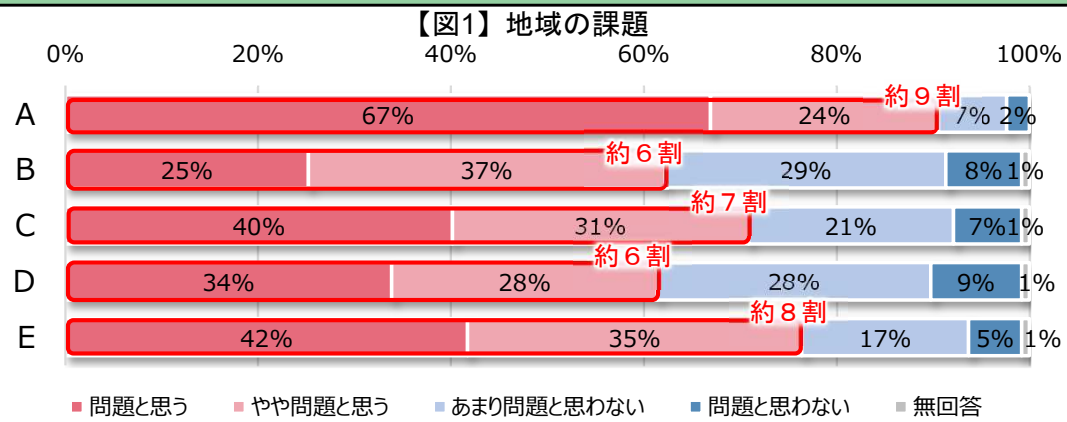
2-5. 事業者への意見聴取の結果(地域課題①)

- ◆ 「冬期や東北道通行止め発生時には、混雑により通過に時間がかかる」は約9割、「片側1車線のために、救急搬送の支障になっている」は、約8割が課題だと感じている。
- ◆ 「冬期や東北道通行止め発生時には、混雑により通過に時間がかかる」、「片側1車線のために、救急搬送の支障になっている」は、利用頻度に関わらず課題と認識する人の割合が高い。

質問② 対象区間（大崎市・栗原市）の課題についてお聞きします。

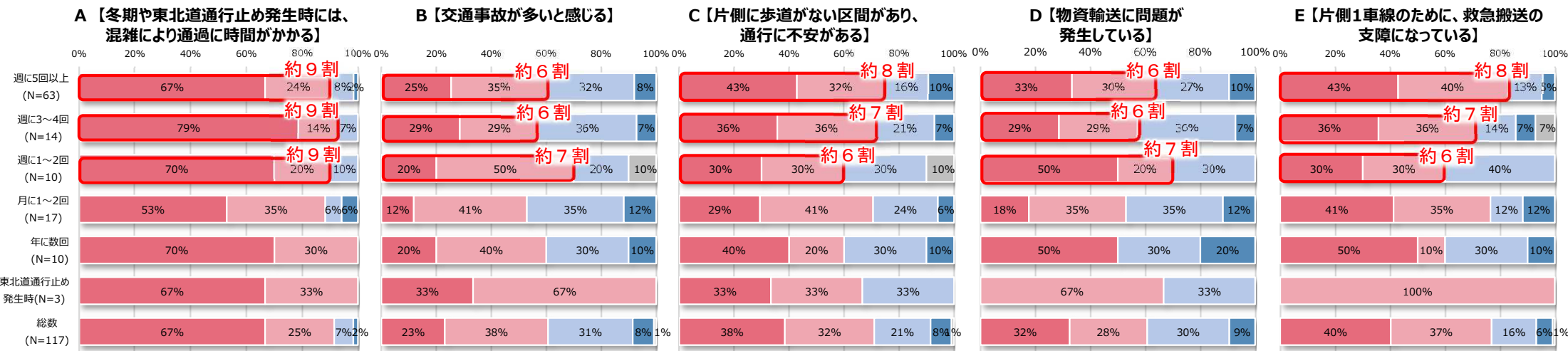
質問②- (1)
以下のA～Eの各項目について、あてはまる番号1つに○を付けて下さい。

- A. 冬期や東北道通行止め発生時には、混雑により通過に時間がかかる
- B. 交通事故が多いと感じる
- C. 片側に歩道がない区間があり、通行に不安がある
- D. 物資輸送に問題が発生している
- E. 片側1車線のために、救急搬送の支障になっている



【図2】利用頻度別における課題の集計

回答社数N=127



※「利用頻度」に対する回答で利用しない、無回答を除く

2-5. 事業者への意見聴取の結果(地域課題②)

- ◆ 設定した地域課題においては「事故」に係る意見が最も多く、約6割を占めており、「道路幅員が狭く、運転に気がつかう」等の意見をいただいた。
- ◆ その他の意見として、道路の信頼性については「東北道通行止め時に、国道4号が渋滞し、車が動けなくなる」等の意見、歩行環境については「片側1車線の道路であり、歩道がないのはかなり危険」等の意見、産業・物流については「自動車関連の工場が大衡村から北上市にかけて多く立地するようになり、物流量が増えたように思う」等の意見があった。

質問②-(2) ②-(1)で提示した課題以外に、課題だと感じていることを具体的に記入してください。

【表1】課題に対する自由意見

分類		主な意見
地域課題 【37件】	道路の信頼性 【9件】	<ul style="list-style-type: none"> 東北道通行止め時に、国道4号が渋滞し、車が動けなくなる。
	事故 【21件】	<ul style="list-style-type: none"> 道路幅員が狭く、運転に気がつかう。 積雪時は大型トラック同士のすれ違いが難しい。
	歩行環境 【5件】	<ul style="list-style-type: none"> 片側1車線の道路であり、歩道がないのはかなり危険。 道路の拡張を進めていくと同時に歩道を整備してもらいたい。
	産業・物流 【2件】	<ul style="list-style-type: none"> 自動車関連の工場が大衡村から北上市にかけて多く立地するようになり、物流量が増えたように思う。
	救急医療 【0件】	<ul style="list-style-type: none"> —
その他 【21件】	整備への要望 【15件】	<ul style="list-style-type: none"> 普段対象区間を利用している人にとって、冬場は通るのに時間がかかり、大変だと思う。少しでも良くなるのであれば改善すべきだと思う。また、命に関わるのが問題になっているのであれば、早く解決した方がいいと思う。 片側2車線化の検討をお願いしたい。
	その他 【6件】	<ul style="list-style-type: none"> 冬期は路面の凍結が多いため、その対策をお願いしたい。

※複数の分類に該当する意見があるため、自由意見回答件数と回答数合計は一致しない。

2-5. 事業者への意見聴取の結果(意見・要望)

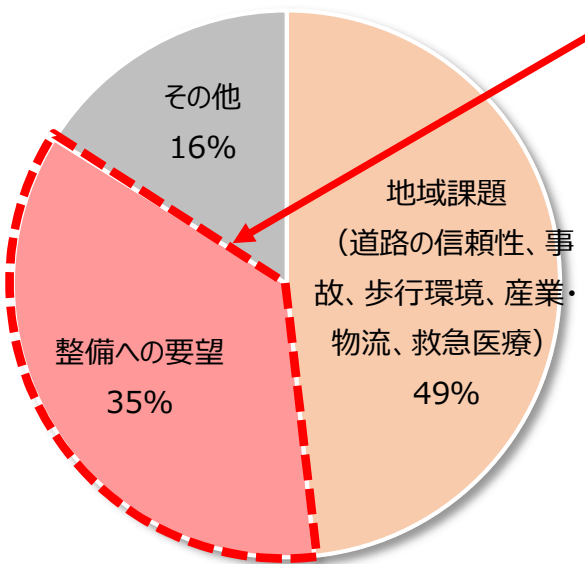
- ◆ 対象区間への意見については、提示した「地域課題」への意見の他、「整備への要望」に関する意見が約4割を占めている。地域課題についての意見は、質問②-(2) (P18)の回答と同じ傾向であった。
- ◆ 「整備への要望」について、新規道路・拡幅等については「大崎地域の商工業発展のため、早期の国道4号拡幅が必要」等の意見、その他については「主要な国道が片側1車線なのは、無理な追越やあおり運転を誘発するので、改善をお願いしたい」等の意見があった。

質問③ その他、対象区間におけるご意見やご要望がございましたら、ご自由に記入してください。

【表1】 その他自由意見

分類		主な意見
整備への要望 【11件】	新規道路・ 拡幅等 【10件】	<ul style="list-style-type: none"> 大崎地域の商工業発展のため、早期の国道4号 拡幅が必要。 地域の事業者として、地域活性化の為に道路は重要なインフラと認識している。早急に片側2車線化していただき、スムーズな交通網の確保で地域活性化につなげて欲しい。 運送業界としては バイパスでの整備だとありがたい。
	その他 【1件】	<ul style="list-style-type: none"> 主要な国道が片側1車線なのは、無理な追越やあおり運転を誘発するので、改善をお願いしたい。
その他 【5件】		<ul style="list-style-type: none"> 信号が連続する箇所はスムーズな交通となるようにタイミングを調整して欲しい。

【図1】 自由意見の回答内訳 (31件)



※地域課題（道路の信頼性、事故、歩行環境、産業・物流、救急医療）の意見数：15件
 ※地域課題5項目以外の意見数：16件

※複数の分類に該当する意見があるため、自由意見回答件数と回答数合計は一致しない。

2-6. 関係団体ヒアリングの結果

- ◆ 道路の信頼性については、東北道通行止め時の混雑などにより、接続する道路への影響や通学に支障がでた等の意見があった。
- ◆ 事故については、片側1車線に絞られる箇所の危険性や、重大事故への懸念に対する意見があった。
- ◆ 歩行環境については、路肩を歩行している歩行者もいて危険等の意見があった。
- ◆ 産業・物流については、到着の遅れにより市場価値が落ちる可能性があるため、定時性が重要等の意見があった。
- ◆ 救急医療については、路肩が狭く追い越しが難しい等の意見があった。

【表1】関係団体意見（回答団体数34団体）

分類		主な意見
地域課題	道路の信頼性	<ul style="list-style-type: none"> 東北道が通行止めになると対象区間が混雑し、接続する<u>周辺の道路</u>にも影響がでており、<u>除雪作業</u>にも影響がでる。(自治体) 近年東北道の通行止めが多くなっている。東北道の通行止め時は、対象区間を通行する車が多くなるため、<u>迂回路がほしい</u>。(商工会議所) 対象区間の混雑によりスクールバスが<u>登校時間に間に合わなかった</u>ことがある。(バス事業者)(教育機関)
	事故	<ul style="list-style-type: none"> 混雑時は特に、片側2車線から1車線に絞られる場所は<u>強引な割込み</u>があり危険と感じる時がある。(製造業者) 事故が多いのに片側1車線しかないので<u>重大事故の際</u>に通行ができなくなる。(農業関連団体) 冬季は、<u>路面が凍結</u>している箇所があり、重大事故に繋がる危険性がある。(消防機関) 中央分離帯がないので、<u>車線逸脱の事故危険性</u>が高い。(警察機関)
	歩行環境	<ul style="list-style-type: none"> 歩道が途中でなくなる区間があり、<u>路肩を歩行している歩行者</u>もいて危険。(物流業者) 大型車同士のすれ違いの時に、歩道が無いところで<u>自転車や歩行者</u>がいる場合は、<u>対向車を見計らって</u>追い越すため危険。(自治体) 信号の間隔もひろいため、交通が途切れた瞬間に<u>乱横断する歩行者</u>がいて危険を感じた。(農業関連団体) 交差点かつ<u>歩道がない区間にバス停</u>があり危険。(バス事業者)
	産業・物流	<ul style="list-style-type: none"> 対象区間の混雑により輸送・出荷に時間がかかると、<u>商品の品質劣化</u>につながる。(製造業者) 対象区間の混雑により、<u>予定された時間に家畜市場へ納品できない</u>ことがあるが、せりの後半になると値段が下がる傾向にあるため、到着の遅れが結果的に<u>市場価格の低下</u>につながってしまう。(物流業者) 一連のパブリカの配送(大衡～栗原～仙台～東京)を一人のドライバーで実施しているが、働き方改革等によりドライバーの拘束時間が厳しくなるので、<u>安定した物流ルート</u>が必要である。(製造業者) 東北道通行止め時は対象区間の混雑により<u>従業員が始業時間に間に合わない</u>ことがある。(製造業者) 東北道の通行止めにより対象区間が混雑し、<u>定期便に遅れが生じ</u>予定していた生産ができないことがあった。(製造業者) 自動車は各工程で部品がそろわないと組み立てることができないので、部品の納入が遅れると<u>サプライチェーン全体に影響</u>が発生する可能性があり、ジャストインタイムでの納入は会社の信用に関わる。(製造業者)
	救急医療	<ul style="list-style-type: none"> 救急医療では、2次医療圏として栗原市からの搬送もあるため、大崎市民病院は夜間も必要な拠点。栗原中央病院と大崎市民病院を繋ぐ国道4号は大動脈となるため、<u>1分でも早くつなぐルート</u>となることは重要。(医療機関) 2車線で交通量が多く、路肩に車両を停車できるスペースも少ないため、<u>救急車での追越しが難しい</u>。(消防機関) 施設で亡くなられる方など緊迫した場面も多いので、渋滞緩和による<u>円滑な救急搬送</u>を期待する。(福祉関係)
その他	整備への要望	<ul style="list-style-type: none"> 市では、国道4号からの長者原スマートICへのアクセス道路として宮沢高清水線を整備中であるが、バイパスにすると幹線道路である国道4号と直接接続ができなくなりアクセス性に劣るので、<u>現道拡幅</u>としていただけると良い。(自治体) 対象区間終点側の東側に広がっている水田の中には、<u>世界農業遺産に認定された「大崎耕土」</u>を形成する重要な水田もあることから、<u>影響を考慮</u>した整備としていただきたい。(自治体)

2-7. 第1回地域の意見聴取の結果のとりまとめ

【図1】意見聴取結果（課題図）

道路の信頼性

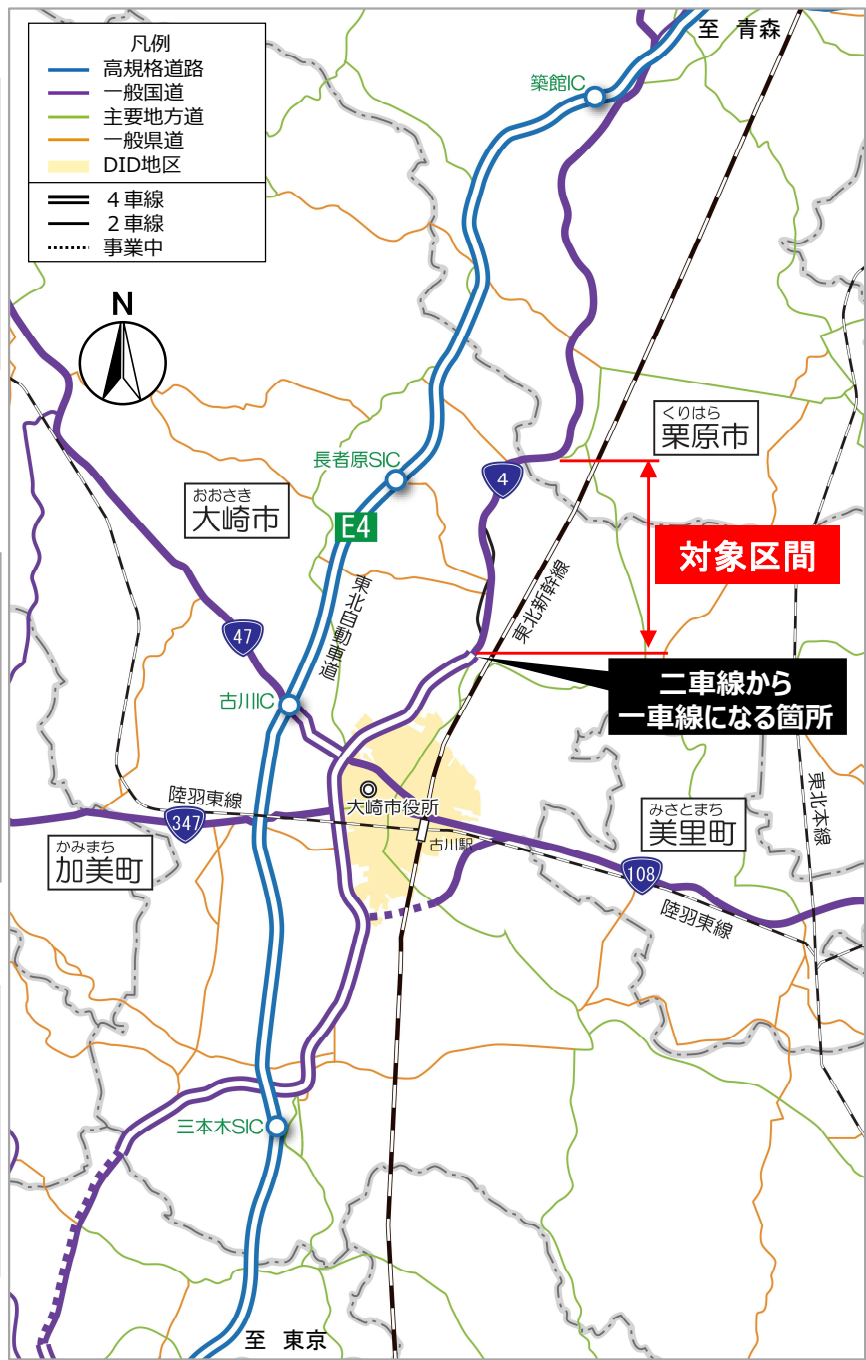
- 東北道が通行止めになった際は、大渋滞になり移動時間が**通常の何倍**にもなってしまいます。
- 東北道通行止め時に、国道4号が渋滞し、**車が動けなくなる**。
- 対象区間の混雑によりスクールバスが**登校時間に間に合わなかった**ことがある。

事故

- 通勤・通学時など時間帯によっては、**大型トラック等の運送関連車両が多く**、混雑して危険と感ずることが多い。
- **道路幅員が狭く**、運転に気がつかう。
- 混雑時は特に、片側2車線から1車線に絞られる場所は**強引な割り込み**があり危険と感ずる時がある。

歩行環境

- **歩道の幅員が狭く**、車とぶつかりそうになり怖い。
- 片側1車線の道路であり、**歩道がない**のはかなり危険。
- 歩道が途中でなくなる区間があり、**路肩を歩行している歩行者**もいて危険。



産業・物流

- 混雑により**決まった時間内**に貨物を輸送できない。
- 自動車関連の工場が大衡村から北上市にかけて多く立地するようになり、**物流量が増えた**ように思う。
- 対象区間の混雑により輸送・出荷に時間がかかると、**商品の品質劣化**につながる。

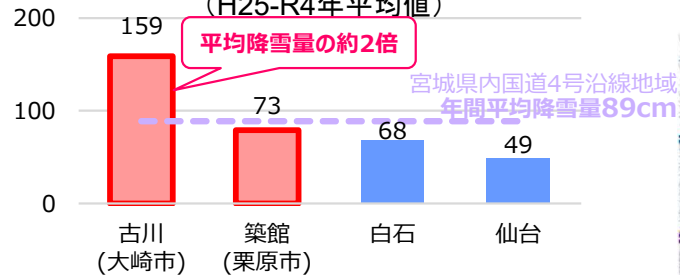
救急医療

- 冬期の東北道通行止め時に対象区間の混雑により、**救急車が通れない**ことがあった。
- 2車線で交通量が多く、路肩に車両を停車できるスペースも少ないため、**救急車で追越しが難しい**。

2-8. 意見聴取を踏まえた課題の再整理(道路の信頼性)

- ◆ 大崎市古川地域の年間平均降雪量は、県内国道4号沿線地域の平均と比べると約1.8倍となっており、並行する東北道(古川IC~築館IC間)では、冬期における通行止め発生回数が県内最多となっている。
- ◆ 東北道の通行止め時は国道4号に交通が集中し、対象区間下り線においては8割が20km/h未満に速度が低下。
- ◆ 対象区間の起点周辺の4車線から2車線となる箇所では、冬期に旅行速度が約4割低下。
- ◆ 東北道通行止め時における、代替道路としての機能確保が課題。

【図1】 国道4号沿線地域の年間平均降雪量 (H25-R4年平均値)



【図4】 国道4号対象区間の東北道通行止め時旅行速度 (令和3年1月29~30日)

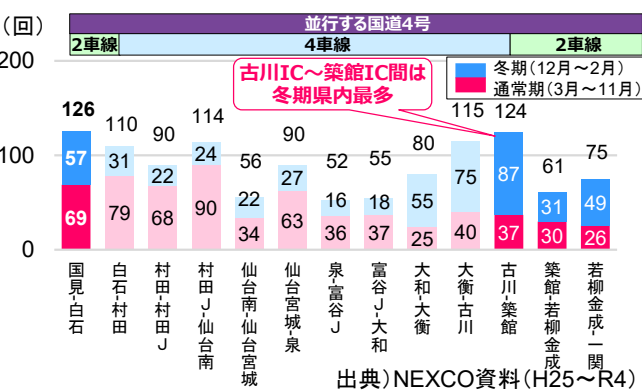


【図5】 4車線から2車線になる箇所(下り)の旅行速度

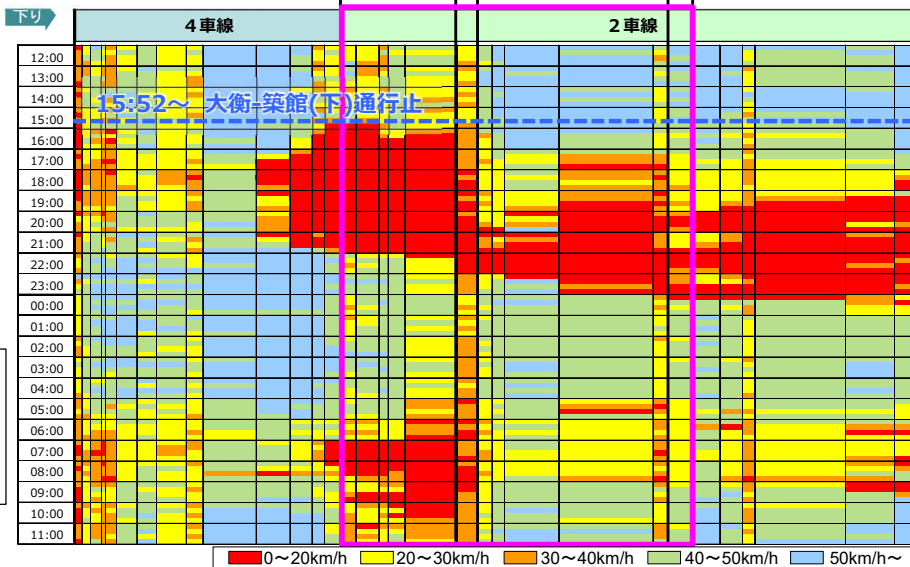


出典) ETC2.0プローブデータ(通常期: R3.9~11、冬期: R3.12~R4.2 (降雪日のみ抽出))

【図2】 東北道IC間別通行止め発生回数 (H25~R4)



【図3】 対象区間の旅行速度構成比 (下り)



出典) 地理院地図を加工して作成、ETC2.0プローブデータ(通行止め時: R3.1.29~30)

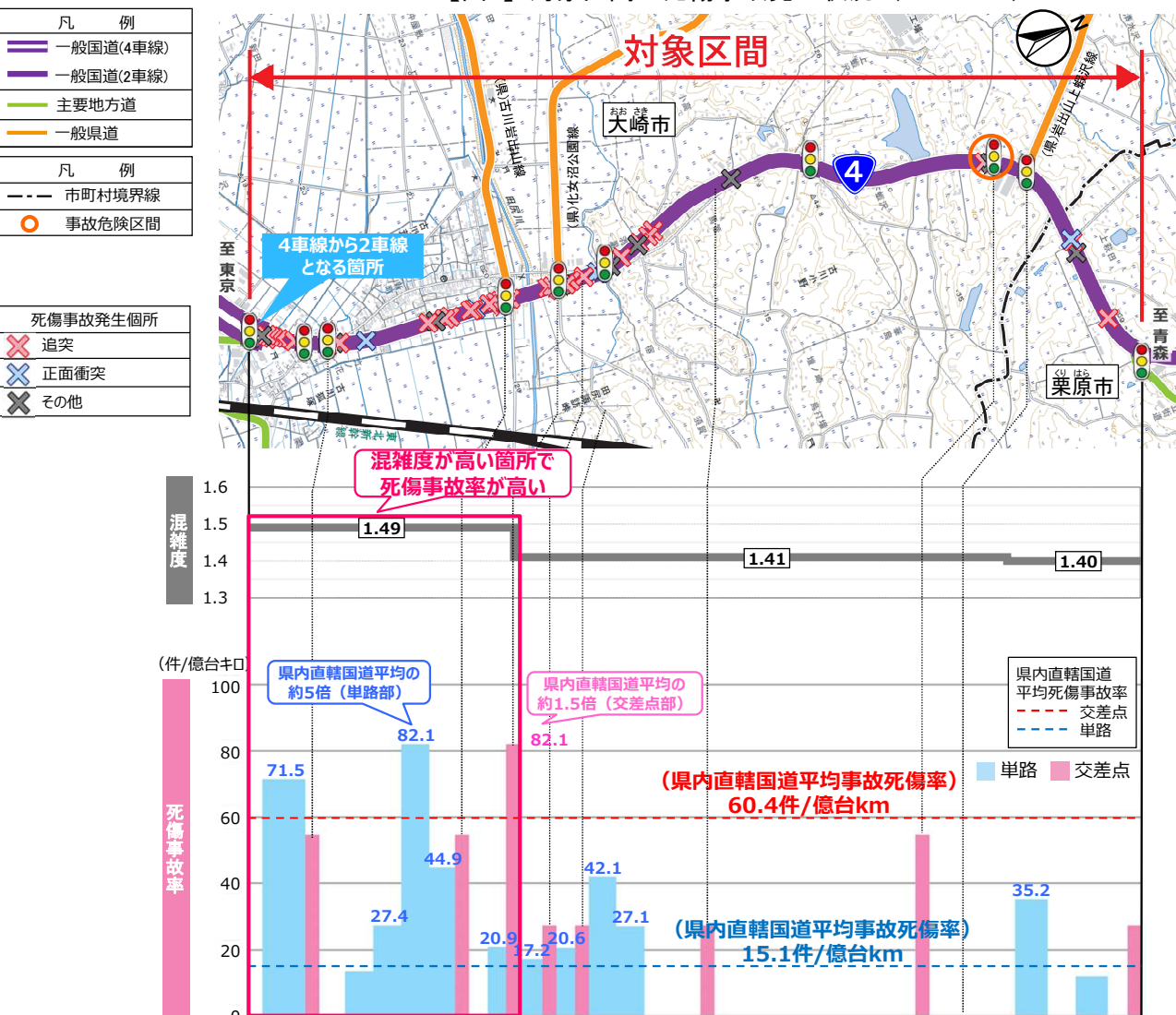
第1回意見聴取結果

- 東北道が通行止めになった際は、大渋滞になり移動時間が**通常の何倍**にもなってしまいます。
- 令和3年の冬期多重事故発生以来、**東北道が通行止めになることが多くなった**。国道4号に負荷がかかっている。
- 対象区間は冬期や東北道通行止め発生時以外にも、片側二車線から一車線に切り替わる部分がボトルネックとなり、**恒常的に交通が混雑するため、通行や輸送に支障**がある。

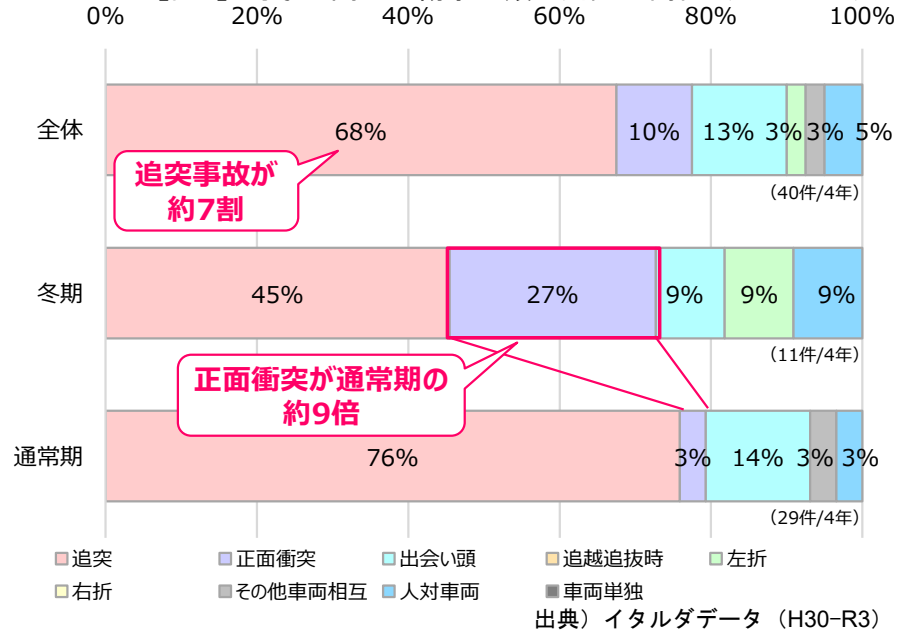
2-8. 意見聴取を踏まえた課題の再整理(事故)

- ◆ 対象区間では死傷事故率が高い交差点や、県内直轄国道平均と比べると死傷事故率が約5倍となる単路区間が存在。
- ◆ 交通混雑時の前方不注意等による追突事故が全体の約7割を占め、冬期は重大事故となる危険性の高い正面衝突事故が全体の約3割を占め、通常期の約9倍と発生割合が増加。
- ◆ 交通安全面では、幹線道路として安全に通行できる機能の確保が課題。

【図1】対象区間の死傷事故発生状況 (H30~R3)



【図2】対象区間の死傷事故類型別発生割合 (H30~R3)



第1回意見聴取結果

- ・ 通勤・通学時など時間帯によっては、**大型トラック等の運送関連車両が多く**、混雑して危険と感ずることが多い。
- ・ 混雑が発生しやすく**追突事故**の危険を感じる。
- ・ 混雑時は特に、片側2車線から1車線に絞られる場所は**強引な割り込み**があり危険と感ずる時がある。
- ・ 事故が多いのに片側1車線しかないので**重大事故の際**に通行ができなくなる。

2-8. 意見聴取を踏まえた課題の再整理(歩行環境)

- ◆ 対象区間の一部は中学校の自転車・徒歩の通学移動ルートとなっており、歩道は下り線に一連で整備されている。
- ◆ 対象区間では片側に歩道がない箇所などで横断中の歩行者事故が発生している。
- ◆ 歩道未設置区間にバス停が存在する箇所もあり、歩行者が安心して通行できる歩行空間の確保が課題。

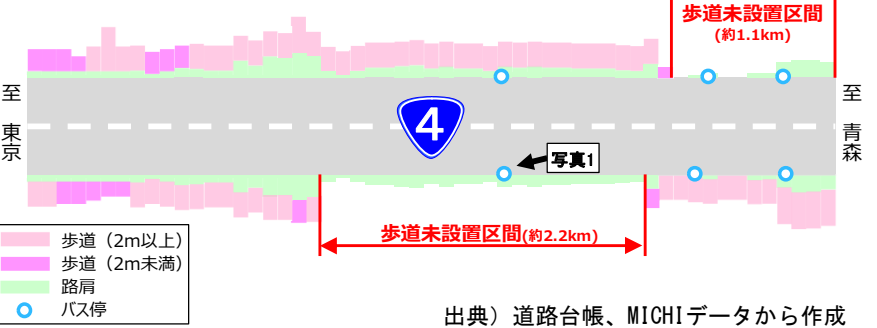
【図1】対象区間の歩道設置状況と通学ルートの例



第1回意見聴取結果

- 歩道の幅員が狭く、車とぶつかりそうになり怖い。
- 学校の通学ルートでもあるので歩行者と自転車の通行を安全にしてほしい。
- 歩道の幅員が狭いのにスピードを出して走行する車が多く、高齢者や幼児が歩行する際に危険を感じる。
- 歩道が途中でなくなる区間があり、路肩を歩行している歩行者もいて危険。
- 信号の間隔もひろいため、交通が途切れた瞬間に乱横断する歩行者がいて危険を感じた。
- 交差点かつ歩道がない区間にバス停があり危険。

【図2】対象区間の歩道整備状況



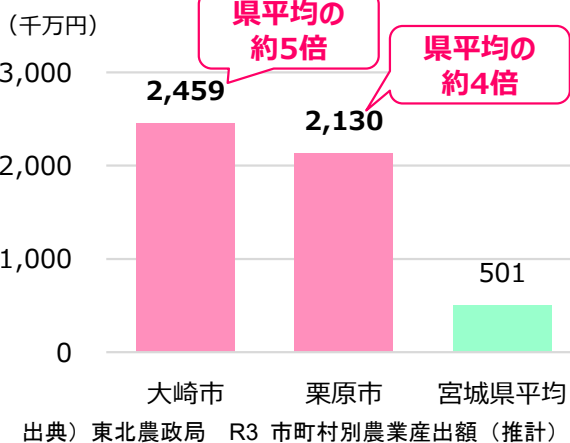
【写真1】歩道未設置区間のバス停状況



2-8. 意見聴取を踏まえた課題の再整理(産業・物流①)

- ◆ 対象地域の農業産出額は、大崎市で宮城県平均の約5倍、栗原市は約4倍となっている。
- ◆ 宮城県はパプリカの出荷量が全国1位であり、宮城県産のうち約7割が栗原市から出荷されており、輸送ルートとして対象区間及び長者原スマートICを利用している。
- ◆ 対象地域の肉用牛の出荷量は宮城県産の約3割を占めており、家畜市場への輸送ルートとして対象区間を利用している。
- ◆ 対象区間が混雑すると商品の品質劣化や、ドライバーの拘束時間増加に繋がるため、安定した物流環境の確保が課題。

【図1】 対象地域の農業産出額



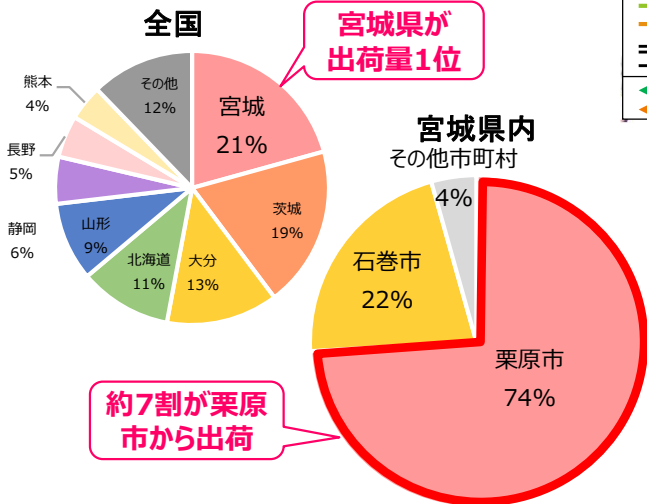
【図3】 パプリカ輸送状況の例 (輸送ルート)



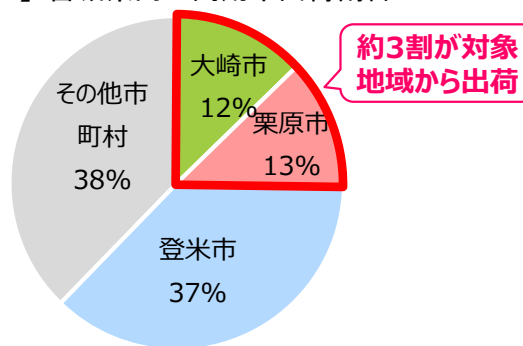
【図5】 肉用牛輸送状況の例



【図2】 パプリカ出荷量割合 (R2)



【図4】 宮城県内の肉用牛出荷割合

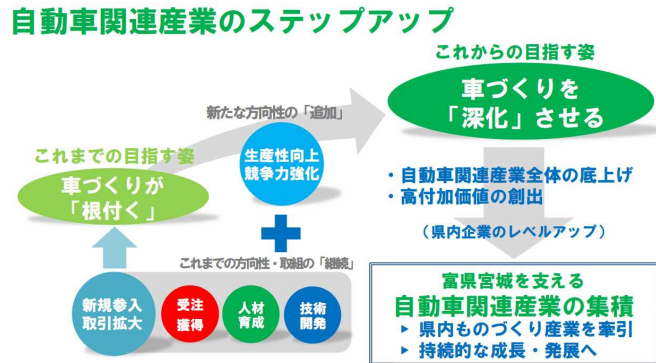


第1回意見聴取結果

- 対象区間の混雑により輸送・出荷に時間がかかると、**商品の品質劣化**につながる。
- 対象区間の混雑により、**予定された時間に家畜市場へ納品できない**ことがあるが、せりの後半になると値段が下がる傾向にあるため、到着の遅れが結果的に**市場価格の低下**につながってしまう。
- 一連のパプリカの配送(大衡～栗原～仙台～東京)を一人のドライバーで実施しているが、働き方改革等によりドライバーの拘束時間が厳しくなるので、**安定した物流ルート**が必要である。

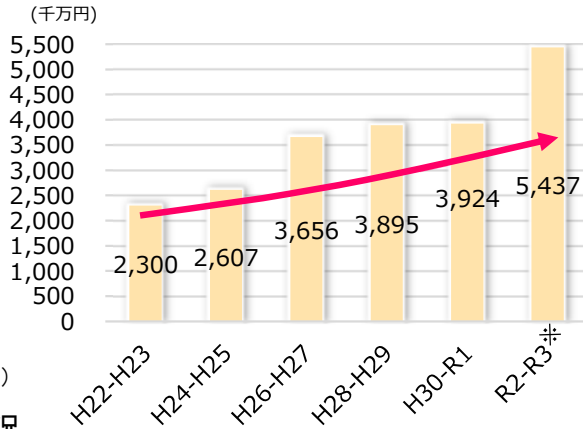
- ◆ 宮城県では、自動車関連産業の集積を目指しており、対象区間を含む国道4号周辺にも自動車関連の製造企業が立地し、対象地域の関連する電子部品・デバイス・電子回路製造業の出荷額が近年増加傾向。
- ◆ 自動車部品製造メーカーでは、製品の出荷時の輸送に対象区間を毎日利用。
- ◆ 対象区間の混雑により定期便に遅れが生じ工場稼働に影響がでるため、安定した物流環境の確保が課題。

【図1】宮城県の自動車関連産業の目指す姿



出典) みやぎ自動車産業振興ビジョン (R3.7)

【図3】対象地域出荷額推移
(電子部品・デバイス・電子回路製造業)

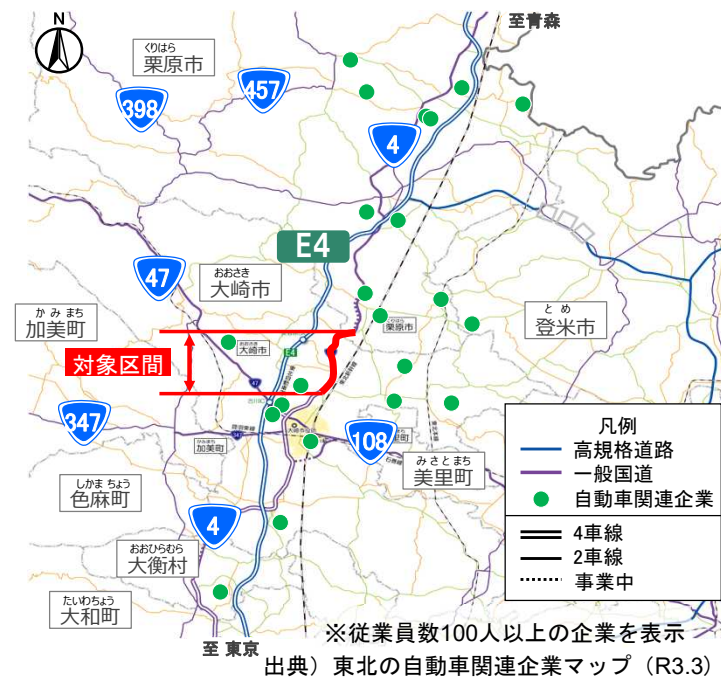


※令和2年以前に実施している工業統計及び経済センサスは、国に属する事業所以外の従業者4人以上のすべての事業所が対象。
令和3年に実施している経済構造実態調査は、個人経営を除くすべての事業所が対象。

【図4】自動車部品製造工場輸送状況例



【図2】対象区間周辺の自動車関連製造企業の立地状況



第1回意見聴取結果

- 東北道通行止め時は対象区間の混雑により**従業員が始業時間に間に合わない**ことがある。
- 東北道の通行止めにより対象区間が混雑し、**定期便に遅れが生じ**予定していた生産ができないことがあった。
- 自動車は各工程で部品がそろわないと組み立てることができないので、部品の納入が遅れると**サプライチェーン全体に影響**が発生する可能性があり、**ジャストインタイムでの納入は会社の信用に関わる**。



2-8. 意見聴取を踏まえた課題の再整理(救急医療)

- ◆ 対象区間は、沿線地区や栗原市からの救急搬送に利用されており、対象区間を利用する救急搬送件数は年間約200件程度。
- ◆ 対象区間の交通量は、県内国道4号の2車線区間で最も交通量が多く、救急車が搬送しづらい状況となっており、搬送に時間がかかっている。
- ◆ 救急搬送ルートとして、安定性と速達性の確保が課題。

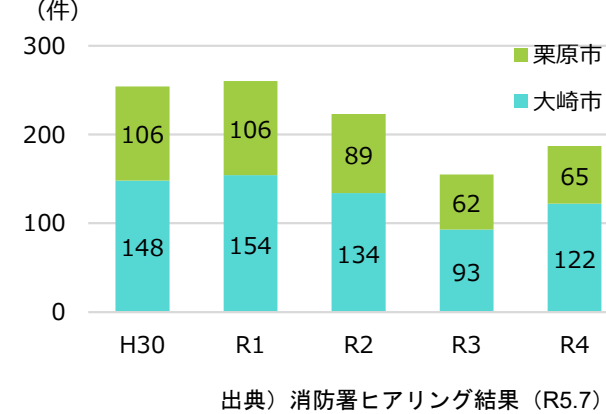
【図1】対象区間を通行する救急搬送の状況



※小野地区、清滝地区、荒谷地区、長岡地区、川熊地区、清水沢地区からの搬送

出典) 消防署ヒアリング結果 (R5.7)

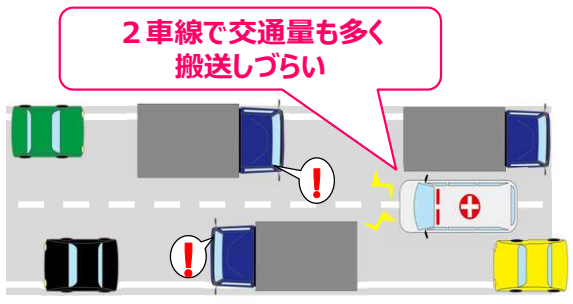
【図2】対象区間を利用する救急搬送件数の推移 (件)



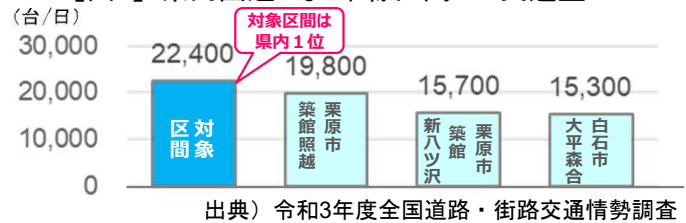
【写真1】救急車走行状況



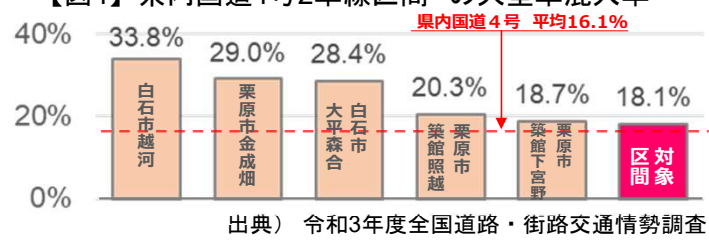
【図5】救急搬送時の問題点



【図3】県内国道4号2車線区間※の交通量 (台/日)



【図4】県内国道4号2車線区間※の大型車混入率



※事業中区間除く

第1回意見聴取結果

- 冬期の東北道通行止め時に対象区間の混雑により、**救急車が通れない**ことがあった。
- 救急医療では、2次医療圏として栗原市からの搬送もあるため、大崎市民病院は夜間も必要な拠点。栗原中央病院と大崎市民病院を繋ぐ国道4号は大動脈となるため、**1分でも早くつなぐルート**となることは重要。
- 2車線で交通量が多く、路肩に車両を停車できるスペースも少ないため、**救急車で追越しが難しい**。

【表1】 道路交通・地域の課題とその原因 (第1回委員会提示案に意見聴取結果を踏まえた内容を赤字で反映)

	課題	原因	政策目標(素案)
道路の信頼性	<ul style="list-style-type: none"> ○東北道通行止め発生時の混雑 <ul style="list-style-type: none"> 混雑度が約1.49と県内国道4号2車線区間で1位 冬期は4車線から2車線になる箇所等で20km/h未満に速度低下 東北道通行止め時には、対象区間の8割が20km/h未満に速度低下 	<ul style="list-style-type: none"> ○交通容量不足 	代替道路としての機能向上
事故	<ul style="list-style-type: none"> ○県内平均を上回る事故危険性 <ul style="list-style-type: none"> 死傷事故率が高い交差点や、県内直轄国道平均の約5倍となる単路区間が存在 死傷事故のうち追突事故が全体の7割以上 冬期は正面衝突事故等の発生割合が増加 	<ul style="list-style-type: none"> ○交通混雑 	交通安全の確保
歩行環境	<ul style="list-style-type: none"> ○不十分な歩行環境 <ul style="list-style-type: none"> 片側に歩道がない区間で歩行者事故が発生 	<ul style="list-style-type: none"> ○歩行空間の不足 	安全・安心な歩行環境の確保
産業・物流	<ul style="list-style-type: none"> ○不安定な物流ルート <ul style="list-style-type: none"> 輸送時間の増加、ドライバーの拘束時間の増加 東北道通行止め時に、農産物や製造品の配送遅延や、農産物の商品価値低下のリスクが発生 	<ul style="list-style-type: none"> ○交通容量不足 	物流・地域産業を支える幹線道路の強化
救急医療	<ul style="list-style-type: none"> ○不十分な救急搬送環境 <ul style="list-style-type: none"> 2車線で交通量が多く救急車が搬送しづらい状況 	<ul style="list-style-type: none"> ○交通混雑 	安定した救急搬送ルートの確保

3-1. 政策目標の設定

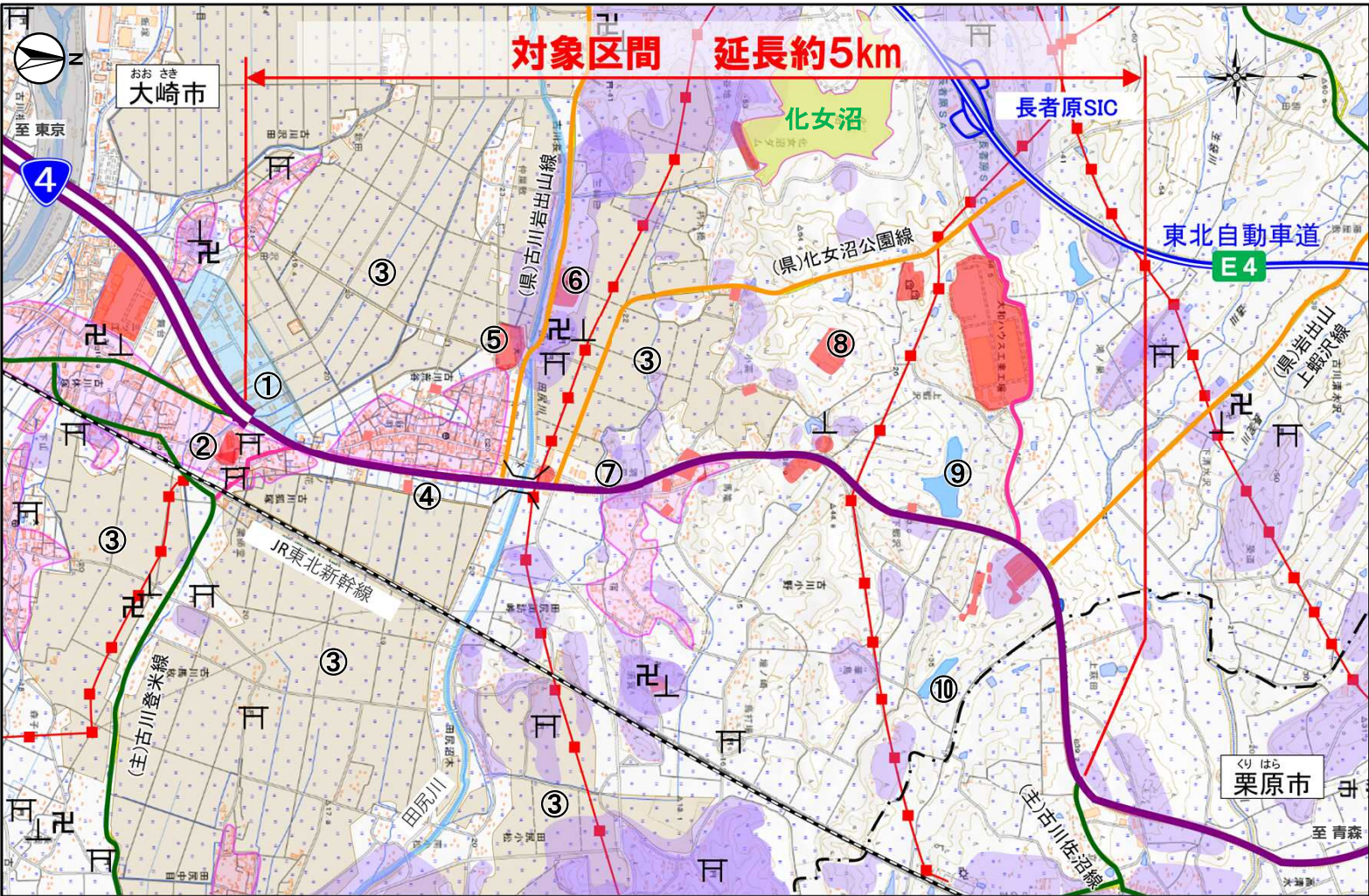
◆ 第1回地域の意見聴取の結果から、「代替道路としての機能向上」「交通安全の確保」「安全・安心な歩行環境の確保」「物流・地域産業を支える幹線道路の強化」「安定した救急搬送ルート確保」の5項目を政策目標とする。

	道路の信頼性	事故	歩行環境	産業・物流	救急医療
道路交通・地域の課題	○ 東北道通行止め発生時の混雑	○ 県内平均を上回る事故危険性	○ 不十分な歩行環境	○ 不安定な物流ルート	○ 不十分な救急搬送環境
地域の将来像	【第2次大崎市総合計画】 ◆ 円滑な道路環境の整備 ・ 主要な目的地への所要時間を短縮し、定時性を確保 【第2次栗原市総合計画】 ◆ 社会情勢の変化に対応した道路網の形成 ・ 市内の主要幹線道路網を整備する	【第2次大崎市総合計画】 ◆ 円滑な道路環境の整備 ・ だれもが安心して移動できる道路 【第2次栗原市総合計画】 ・ 防犯及び交通事故防止の視点に立った安全な地域づくりと、市民生活を脅かす多様化する問題に取り組む	【第11次宮城県交通安全計画】 ◆ 道路交通環境の整備 ・ 歩道等の交通安全施設等の整備を実施することにより、自動車、自転車、歩行者等が分離された安全な道路交通環境を形成する	【新・宮城の将来ビジョン】 ◆ 富県宮城を支える県内産業の持続的な成長促進—時代に対応した宮城・東北の価値を高める産業基盤の整備・活用	【第7次宮城県地域医療計画】 ◆ 救急搬送体制の充実 ・ 現場到着から医療機関等への収容までの時間の短縮を図るため、医療機関との連携強化による迅速かつ円滑な搬送体制の整備を推進
住民や事業者への意見聴取結果	・ 住民、事業者ともに約9割が課題と認識 ・ 「東北道が通行止めになった際は、大渋滞になり移動時間が通常の何倍にもなってしまう」等の意見が寄せられた。 ・ 「東北道通行止め時に、国道4号が渋滞し、車が動けなくなる」等の意見が寄せられた。	・ 住民の約7割、事業者の約6割が課題と認識 ・ 「通勤・通学時など時間帯によっては、大型トラック等の運送関連車両が多く、混雑して危険と感じる人が多い」等の意見が寄せられた。 ・ 「道路幅員が狭く、運転に気をつかう」等の意見が寄せられた。	・ 住民の約8割、事業者の約7割が課題と認識 ・ 「歩道の幅員が狭く、車とぶつかりそうになり怖い」等の意見が寄せられた。 ・ 「片側1車線の道路であり、歩道がないのはかなり危険」等の意見が寄せられた。	・ 住民の約7割、事業者の約6割が課題と認識 ・ 「混雑により決まった時間内に貨物を輸送できない」等の意見が寄せられた。 ・ 「自動車関連の工場が大衡村から北上市にかけて多く立地するようになり、物流量が増えたように思う」等の意見が寄せられた。	・ 住民、事業者ともに約8割が課題と認識 ・ 「冬期の東北道通行止め時に対象区間の混雑により、救急車が通れないことがあった」等の意見が寄せられた。 ・ 「対象区間は、片側一車線であり、大型車も多く、救急搬送の支障になっている」等の意見が寄せられた。



4-1. 対策案のコントロールポイントの考え方(施設等)

◆ 神社・仏閣・墓地、公共施設等への影響を踏まえ下記のとおりコントロールポイントを設定。

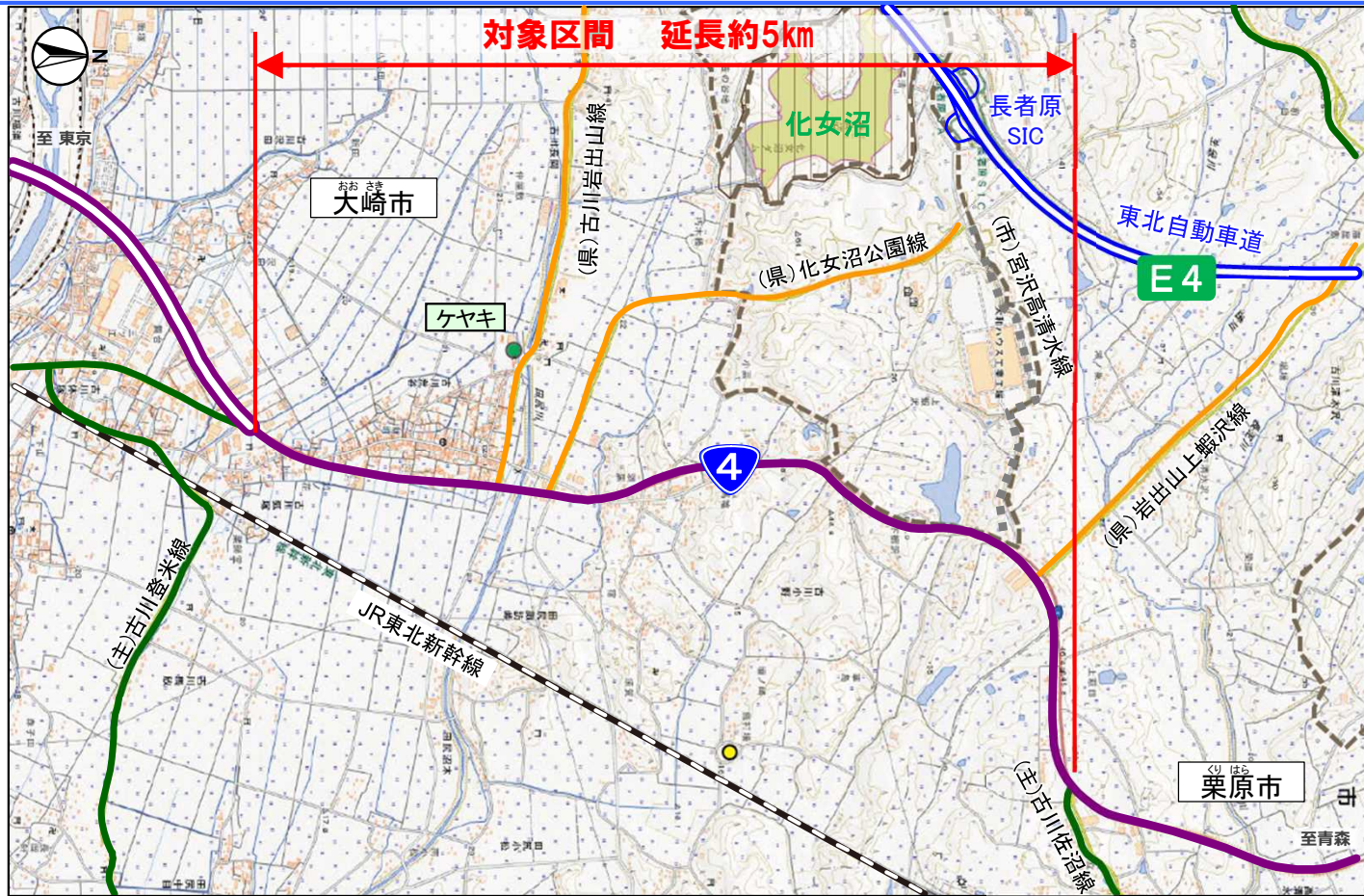


凡 例	
	高速道路
	一般国道(4車線)
	一般国道(2車線)
	主要地方道
	一般県道
	市 道
	河川・池・沼
	集落・市街地
	主要施設
	埋蔵文化財
	高圧線
コントロールポイント	
	寺社仏閣
	墓 地
	化女沼 (ラムサール条約湿地)
	工業団地
	ほ場整備事業地

【コントロールポイント(主要施設等)】
 ① 沢田工業団地 ② 古川青果卸売市場 ③ ほ場整備事業地 ④ 荒谷浄化センター ⑤ 大崎市立古川北小学校 ⑥ 大崎市立古川北中学校
 ⑦ 羽黒山公園 ⑧ 斎場建設地 ⑨ 蝦沢溜池 ⑩ ノ坪溜池

4-2. 地域に配慮すべき事項(自然環境)

◆ 既往文献から、重要な動植物の生息・生育の可能性があり、影響に配慮する必要がある。



カモシカ
 ・文化庁：特別天然記念物
 ・宮城県：要注目種
 鯨偶蹄目ウシ科ヤギ亜科の哺乳類。中国地方を除いた本州、四国、九州の山地や丘陵地に生息している日本固有種。
 出典) 大崎市



マガン
 ・文化庁：特別天然記念物
 ・環境省：純絶滅危惧種
 カモ目カモ科の鳥類。越冬のためにロシア極東部等から北日本に渡ってくる。
 出典) 大崎市

- 動物**
 ■周辺で確認されている重要種
- ・ヒナコウモリ (宮城県：絶滅危惧II類)
 - ・カモシカ (文化庁：特別天然記念物、宮城県：要注目種)
 - ・マガン (文化庁：天然記念物、環境省：準絶滅危惧種)
 - ・サシバ (環境省：絶滅危惧II類、宮城県：絶滅危惧II類)
 - ・カワヤツメ (環境省：絶滅危惧II類、宮城県：情報不足)
 - ・ウナギ (環境省：絶滅危惧IB類、宮城県：準絶滅危惧種)
 - ・ベニイトトンボ (環境省：準絶滅危惧種)
 - ・マークオサムシ (環境省：絶滅危惧II類、宮城県：準絶滅危惧種) 他

- 植物**
 ■周辺で確認されている重要種
- ・ミズアオイ (環境省：準絶滅危惧種)
 - ・タコノアシ (環境省：準絶滅危惧種)
 - ・ミズオオバコ (環境省：絶滅危惧II類、宮城県：準絶滅危惧種)
 - ・サンショウモ (環境省：絶滅危惧II類、宮城県：準絶滅危惧種) 他

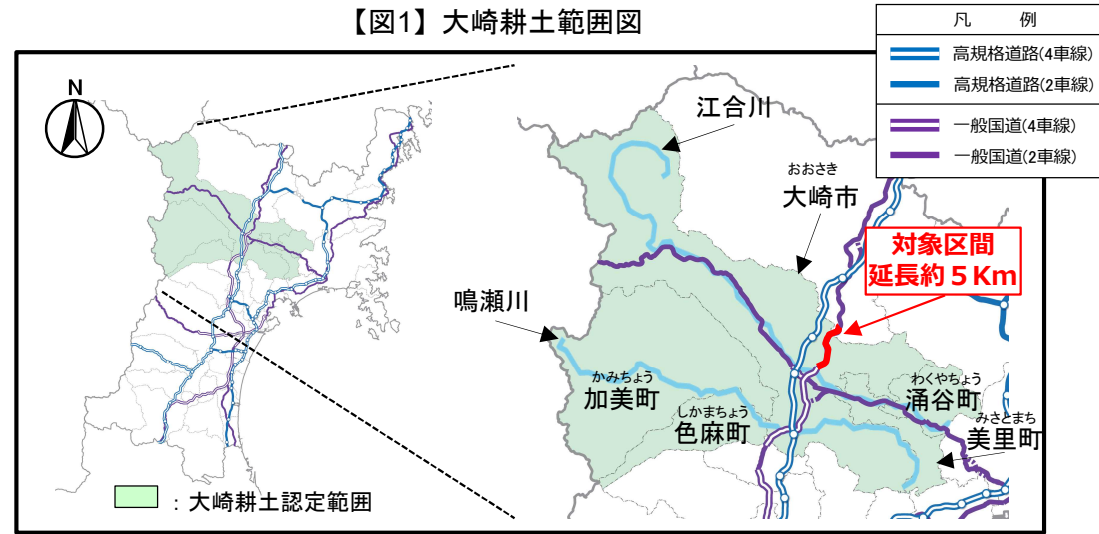
凡例			
	高速道路		巨樹・巨木林
	一般国道(4車線)		化女沼 (ラムサール条約湿地)
	一般国道(2車線)		市指定文化財
	主要地方道		国指定鳥獣保護区
	一般県道		県指定鳥獣保護区
	市道(事業中)		県指定指定猟法禁止区域
	鉄道		

出典)
 「環境アセスメントデータベース"EADAS"」(環境省)
 「宮城県レッドデータブック2016」(宮城県)
 「宮城県レッドリスト2021年版の公表について」(R4.3 宮城県)
 「令和4年 宮城県鳥獣保護区等位置図」(R4.10 宮城県)
 「自然環境調査 WEB-GIS-生物多様性センター」(環境省 自然環境局)

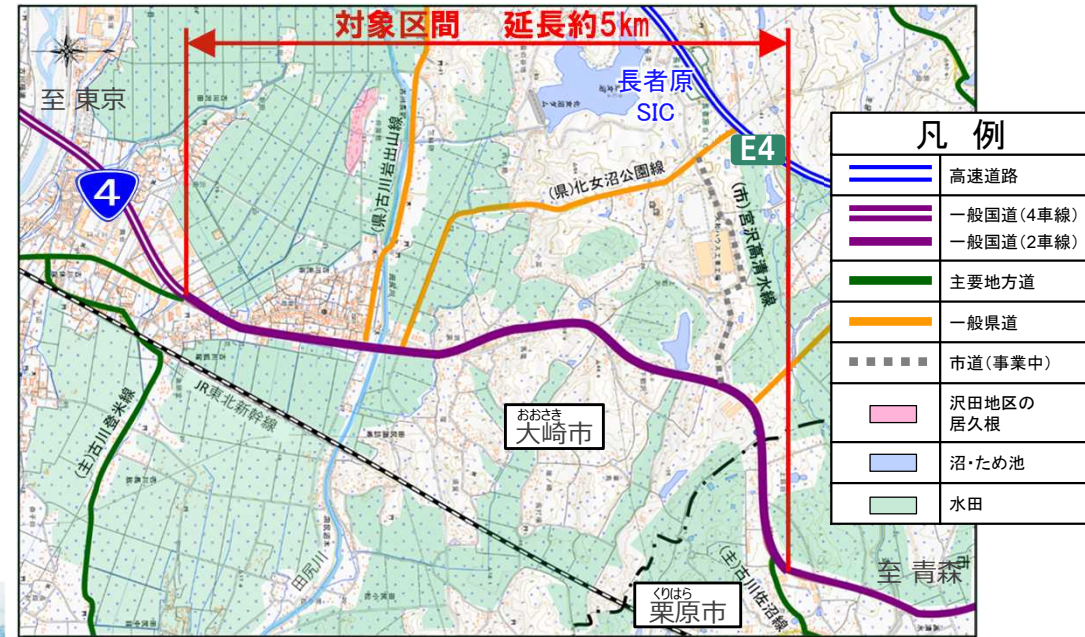
- ◆ 「大崎耕土」は、江合川と鳴瀬川の2つの河川流域に広がる土地を拓き、広域の水田農業地帯として発展してきた地域として世界農業遺産に登録されており、大崎市は「大崎耕土」の認定範囲内に位置している。
- ◆ 対象区間周辺には大崎耕土を形成する水田や居久根が位置しており、影響を配慮する必要がある。

※世界農業遺産とは、国連食糧農業機関の制度で、社会や環境に適応しながら何世代にもわたって形作られてきた伝統的な農業と農業上の土地利用や景観、農文化、生物多様性などが一体となった世界的に重要な農業システムを認定する制度

【図1】大崎耕土範囲図



【図3】対象区間周辺の大崎耕土



【図2】大崎耕土の概要

- 認定範囲
大崎市、色麻町、加美町、涌谷町、美里町
約1,542km²(うち農地:362km²)
- 申請内容
持続可能な水田農業を支える「大崎耕土」の伝統的水管理システム
- 世界農業遺産認定
平成29年12月
- 大崎耕土の重要性
 - ・大崎耕土の農業を育む巧みな水管理
 - ・**水田、「居久根」、水路、ため池が織りなす独特のランドスケープ**
 - ・水の恵みと大崎耕土が育む湿地生態系
 - ・水の恵みと大崎耕土が育む伝統文化

出典) 大崎地域世界農業遺産推進協議会

【写真1】大崎耕土



出典) 大崎市

【写真2】居久根の概要



家の周りに様々な木を植えた屋敷林

出典) 大崎市

【写真3】ランドスケープの例



居久根が水面に反射した「水田に浮かぶ森」

出典) 大崎市

4-2. 地域に配慮すべき事項(観光拠点 化女沼)

- ◆対象区間西側に位置する化女沼は、マガンや白鳥といった渡り鳥の重要な生息地としてラムサール条約湿地に登録されている。
- ◆化女沼周辺には「化女沼古代の里」等の施設が立地し、周辺施設の入込客数は増加傾向にある。
- ◆大崎市では観光振興として化女沼等の地域資源を生かしたツーリズムを推進中であり、宮城県では広域公園整備の計画も存在していることから、地域の計画に配慮する必要がある。

【図1】化女沼の概要

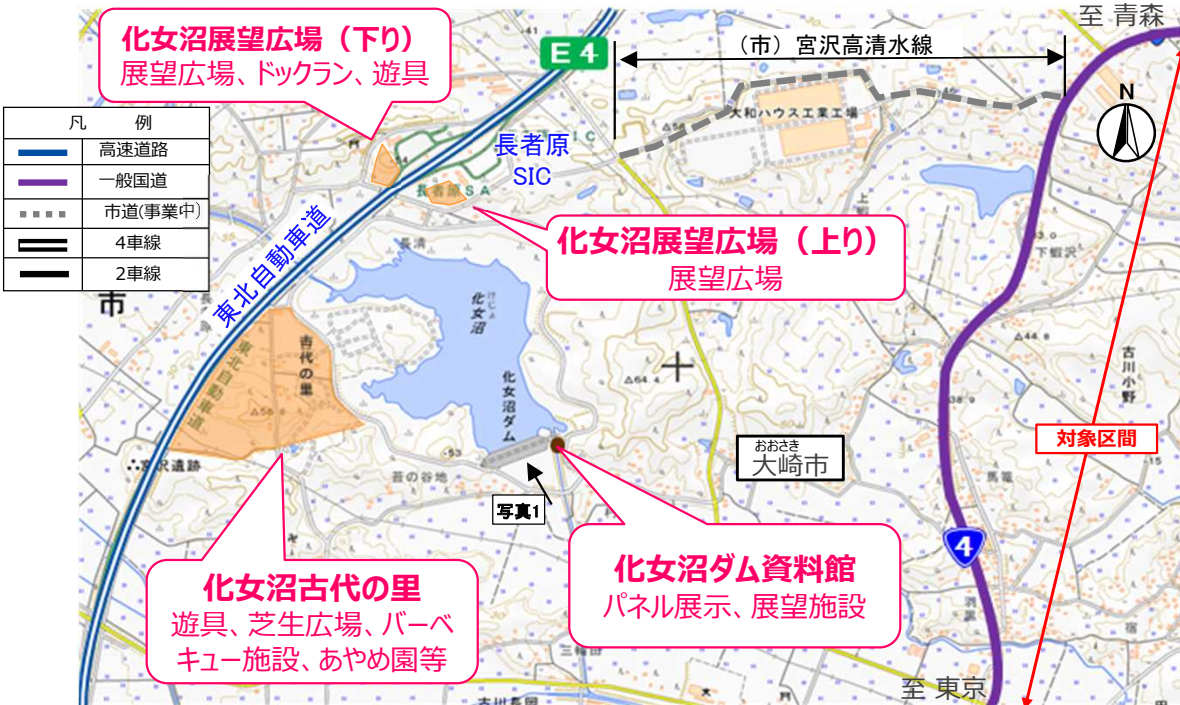
- 面積 : 34ha(湖面部分)
- 生物相 : 鳥類120以上, 植物650種以上
ガン・カモ類の越冬数が多くピーク時は約2万羽がねぐらとして活用
- ラムサール条約湿地登録 : 平成20年10月

【写真1】化女沼



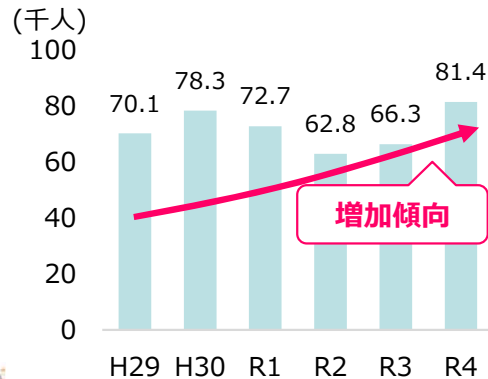
出典) 大崎市

【図2】化女沼及び周辺施設位置図



出典) 地理院地図を加工して作成

【図3】化女沼周辺施設入込客数



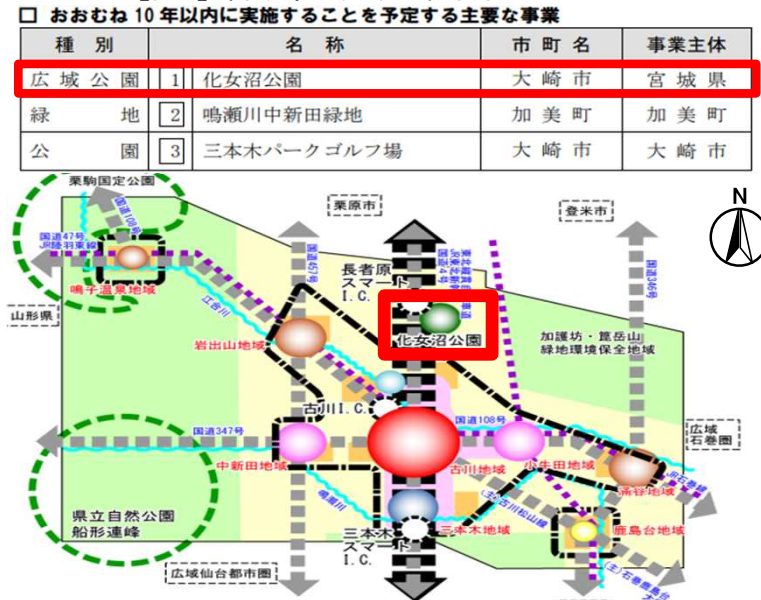
【図4】大崎市のツーリズム推進に係る計画

- ア ツアーガイドの確保及び育成の推進
- イ ツアープログラム(サステナブルツーリズム等)の検討と商品開発の推進
- ウ エコツーリズムのルール検討
- エ 近隣の条約湿地を構成する関係団体(自治体, NPO 法人, 企業等)との連携

出典 : 大崎市ラムサール条約湿地保全活用計画 (R5.5)

出典 : 宮城県観光統計概要より作成

【図5】宮城県の広域公園計画



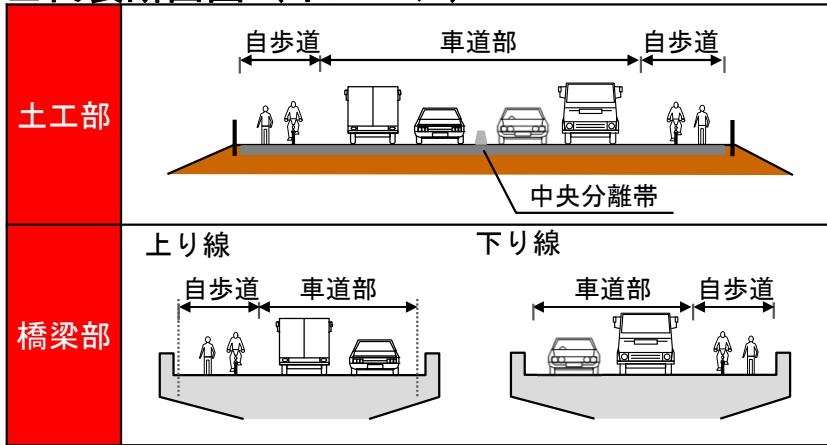
出典 : 大崎広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (H30.3)

◆ 現道拡幅とすることで現道機能強化を図り、課題解消を図る。

■ 整備概要

延長	約5km	設計速度	V=80km/h
構造	土工、橋梁等		
コスト	約190~230億円		

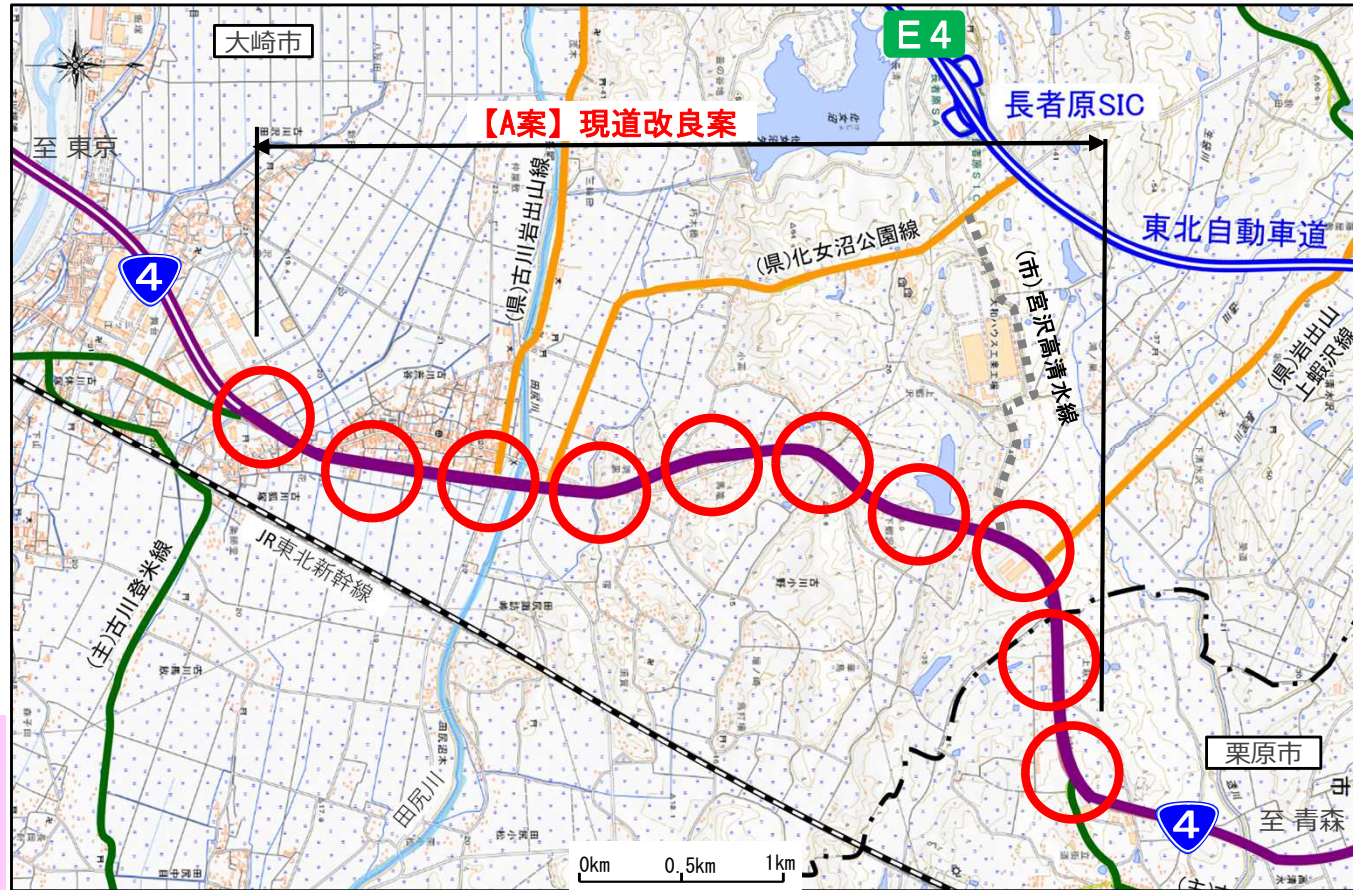
■ 代表断面図 (イメージ)



■ ポイント

- 必要車線数の確保により、交通容量の拡大を図る(交通混雑の緩和)
- 交通容量の拡大により、交通混雑に起因する事故の発生を抑制し、走行時の安全性を確保する(事故削減)
- 歩道整備により、安全・安心な歩行環境を確保する
- 現道拡幅のため、沿道生活環境への影響が大きい
- 現道拡幅のため、地形改変が小さく、自然環境及び世界農業遺産の水田等への影響を極力回避
- 観光拠点及び長者原スマートICへのアクセス強化のために整備中の市道と直接接続する

内容



凡例	
○	A案 現道改良案
■	高速道路
■	一般国道(4車線)
■	一般国道(2車線)
■	主要地方道
■	一般県道
■	市道(事業中)

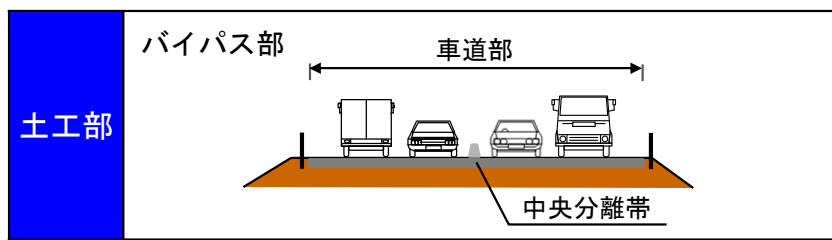
4-3. ルート帯案の検討 [B案:バイパス案]

◆ バイパス整備とすることで交通転換を図り、課題解消を図る。

■ 整備概要

延長	約 5 km	設計速度	V=80km/h
構造	土工、橋梁等		
コスト	約210~250億円		

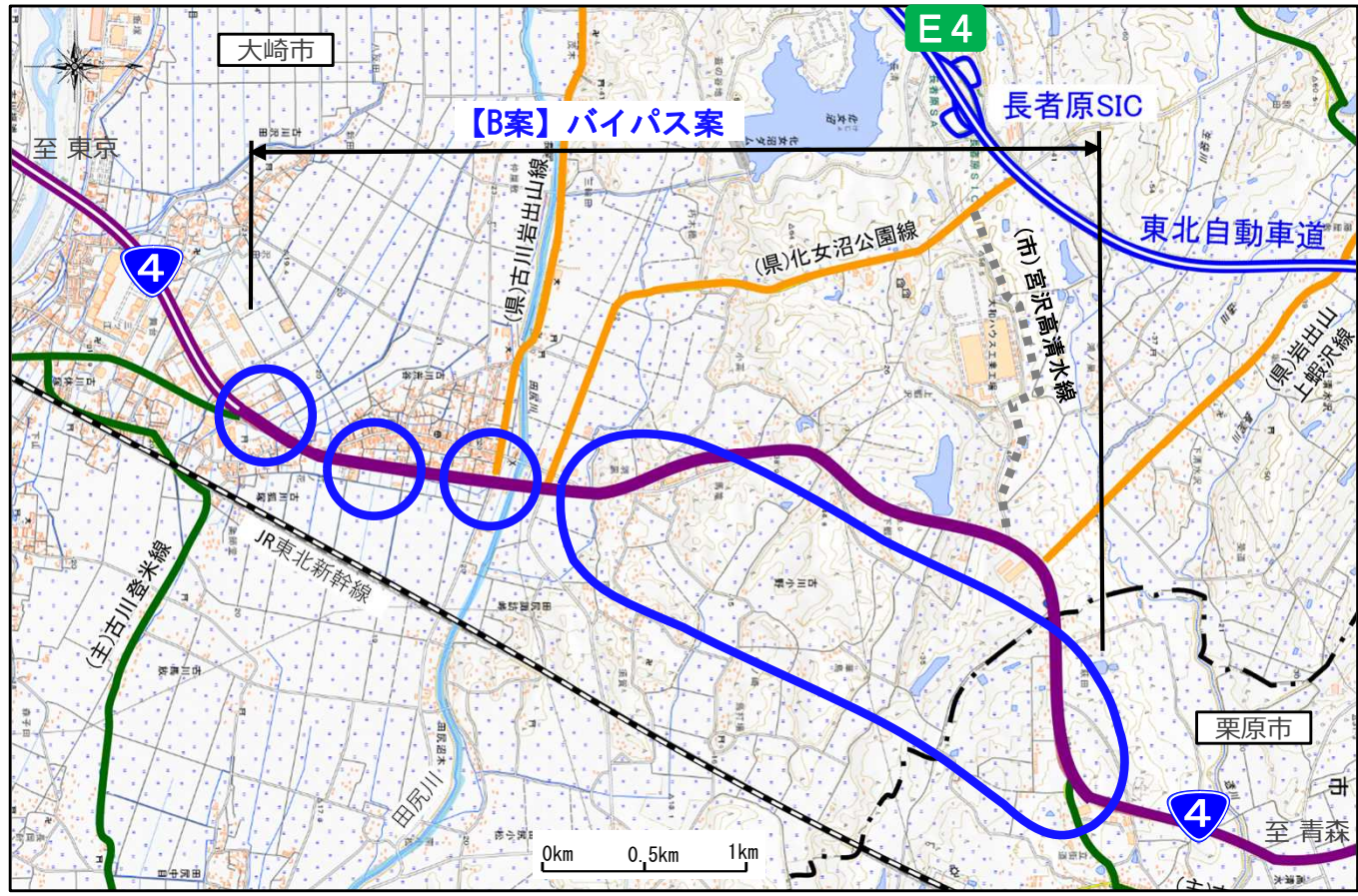
■ 代表断面図 (イメージ)



■ ポイント

- バイパス整備 (一部現道拡幅) により、**交通容量の拡大を図る (交通混雑の緩和)**
- 交通容量の拡大により、**交通混雑に起因する事故の発生を抑制し、走行時の安全性を確保する (事故削減)**
- バイパス整備による現道の交通量減少により、**安全・安心な歩行環境を確保する**
- 現道拡幅区間は**沿道生活環境への影響が大きい**が、バイパス区間は**沿道生活環境への影響が小さい**
- バイパス区間が主のため、**地形の改変が大きく、自然環境及び世界農業遺産の水田等への影響が大きい**
- 観光拠点及び長者原スマートICへのアクセス強化のために整備中の市道と直接接続しない

内容



凡例	
	B案 バイパス案
	高速道路
	一般国道(4車線)
	一般国道(2車線)
	主要地方道
	一般県道
	市道(事業中)

4-4. 評価項目の設定

- ◆ 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、対象地域の課題を踏まえて評価項目を設定。
- ◆ 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、評価項目を設定。

【表1】 評価項目の設定

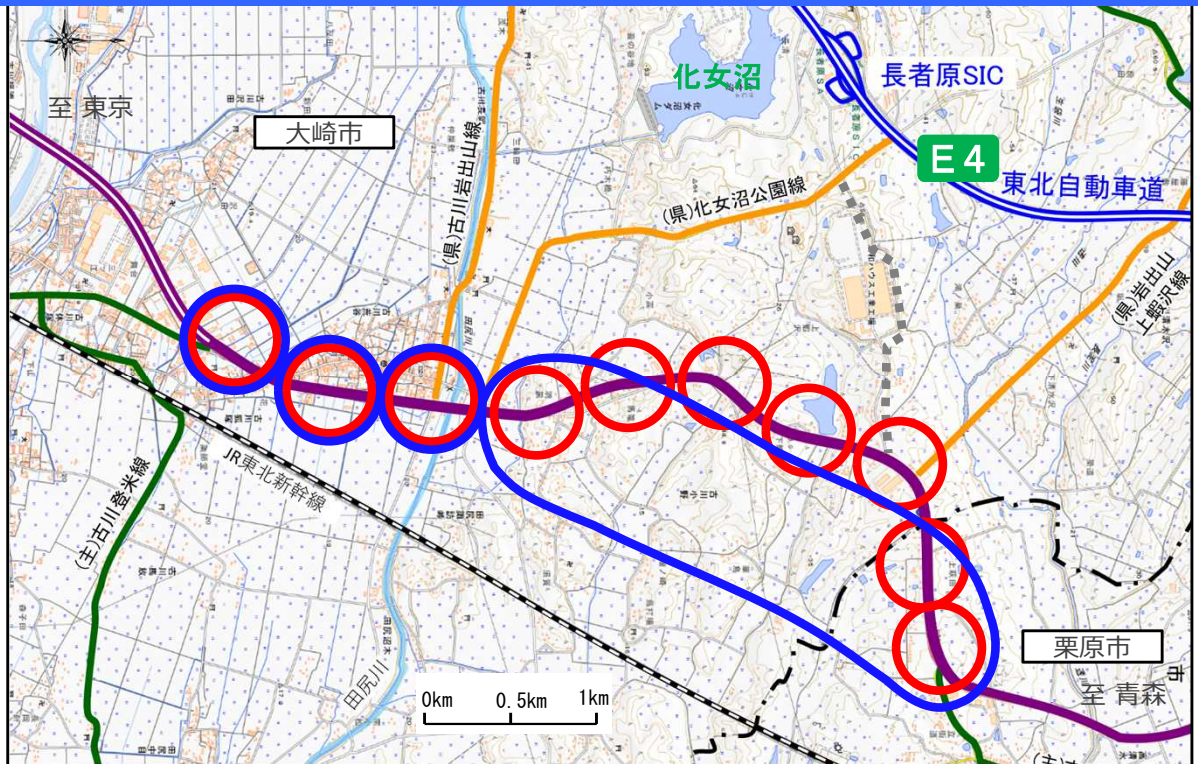
課題	政策目標	求められる機能	評価項目
道路の信頼性	代替道路としての機能向上	十分な交通容量を確保することで速度低下を改善し交通混雑を緩和する道路	・交通容量の確保
事故	交通安全の確保	交通混雑の緩和を図り、交通混雑に起因する事故の発生を抑制し、走行時の安全性を確保する道路	・安全な交通環境
歩行環境	安全・安心な歩行環境の確保	歩行空間を確保することで歩行環境を改善し、安全性を向上する道路	・安全・安心な歩行環境
産業・物流	物流・地域産業を支える幹線道路の強化	幹線道路として安定して走行できる物流ルートを確認し、物流・地域産業を支援する道路	・物流ルートの走行性、速達性の向上
救急医療	安定した救急搬送ルートの確保	救急搬送における安定した走行と速達性の向上を支援する道路	・救急搬送ルートの安定性、速達性の向上

【表2】 配慮すべき事項の設定

配慮すべき事項	評価項目
生活環境	・沿道生活環境への影響
自然環境	・地形・自然環境の改変 ・脱炭素社会への貢献
周辺関連事業等	・周辺関連事業等との連携
経済性	・整備に関する費用

4-5. 対策案の比較

凡例	
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	市道（事業中）
	4車線
	2車線
凡例	
	A案 現道改良案
	B案 バイパス案



ルート案		【A案】現道改良案	【B案】バイパス案
ルート概要		多車線化により課題解消を図る案	バイパス整備（一部現道拡幅）により課題解消を図る案
政策目標	代替道路としての機能向上	交通容量の確保	交通容量の確保
	交通安全の確保	安全な交通環境	安全な交通環境
	安全・安心な歩行環境の確保	安全・安心な歩行環境	安全な歩行環境
	物流・地域産業を支える幹線道路の強化	物流ルート of 走行性・速達性の向上	物流ルート of 走行性・速達性の向上
	安定した救急搬送ルート of 確保	救急搬送ルート of 安定性・速達性の向上	救急搬送ルート of 安定性・速達性の向上
配慮すべき事項	生活環境	沿道生活環境への影響	沿道生活環境への影響
	自然環境	地形・自然環境の改変	地形・自然環境の改変
		脱炭素社会への貢献	脱炭素社会への貢献
	周辺関連事業等	周辺関連事業等との連携	周辺関連事業等との連携
経済性	整備に関する費用	190～230億円	210～250億円

※現時点の概算であり、今後のルート検討、土地利用状況等により金額が変更となる場合がある。

5-1. 第2回地域の意見聴取の内容

- ◆ 第2回地域の意見聴取の内容は、地域や道路交通の課題を解消するため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、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。

1. 第2回地域の意見聴取の内容

調査項目	把握する内容	回答方法	備考
1. 属性	年齢、職業	選択式（単一回答）	第1回と同様の意見聴取項目
	住所、第1回アンケート回答の有無	選択式（単一回答）	
2. 評価対象範囲の利用状況について	主な利用目的	選択式（単一回答）	第1回と同様の意見聴取項目
	利用頻度	選択式（単一回答）	
	主な移動手段	選択式（単一回答）	
3. ルート帯案を検討する際に重視する項目	<p>どのようなことを重視して計画をすべきか</p> <p>【政策目標】</p> <p>①代替道路としての機能向上 ④物流・地域産業を支える幹線道路の強化</p> <p>②交通安全の確保 ⑤安定した救急搬送ルートの確保</p> <p>③安全・安心な歩行環境の確保</p> <p>【配慮すべき事項】</p> <p>⑥生活環境 ⑧周辺関連事業等</p> <p>⑦自然環境 ⑨経済性</p>	選択式（単一回答）	第2回意見聴取項目
	重視すべき理由	自由回答	
4. その他	他に重視すべき項目	自由回答	第2回意見聴取項目

5-2. 第2回地域の意見聴取の対象者と方法

2. 意見聴取の対象（案）

■アンケートによる意見聴取の対象（案）

項目	調査対象者	調査手法・規模
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 大崎市（旧古川市3区・旧松山町・旧鹿島台町・旧岩出山町・旧鳴子町除く） 栗原市（旧花山村除く） 登米市（南方町・迫町北方・迫町新田のみ） 	<ul style="list-style-type: none"> 全戸配布 : 62,991 世帯 （大崎市 : 32,863 世帯） （栗原市 : 25,090 世帯） （登米市 : 5,038 世帯）
道路利用者	<ul style="list-style-type: none"> 道路利用者 	<ul style="list-style-type: none"> WEBアンケート（事務所ホームページ） 留置アンケート（30箇所）
事業者等	<ul style="list-style-type: none"> 宮城県内（仙台市、大崎市、栗原市、登米市、大和町、大郷町、大衡村等）の対象区間利用企業及び周辺立地企業 	<ul style="list-style-type: none"> 郵送配布、郵送回収（約200社※） ※社名読取調査等により抽出した企業

■ヒアリング調査による意見聴取の対象（案）

項目	ヒアリング対象	
関係自治体 関係団体 事業者等	○宮城県【1団体】	○医療機関【2団体】
	○自治体【3市】	○警察機関【2団体】
	○農業関連団体【2団体】	○バス事業者【2団体】
	○製造業者【4社】	○教育機関【2団体】
	○商工会議所【2団体】	○物流業者【5社】
	○トラック協会【3団体】	○福祉関係【2団体】
	○観光協会【2団体】	○道の駅【1社】
	○消防機関【3団体】	

3. 地域への意見聴取の周知方法

情報提供の項目
宮城県で発行部数の多い新聞にアンケートの協力を呼びかける広告を掲載
仙台河川国道事務所、市等のホームページに意見聴取のバナーを設置し、幅広く広報を実施
調査対象地域である大崎市等で発行される広報誌に広告を掲載
仙台河川国道事務所等のSNSを用いて幅広く広報を実施
新たな媒体によりアンケート協力の呼びかけを実施（回覧板、動画共有サイト等）

4. 意見聴取期間

・ 1～2か月程度

5. 実施主体

・ 国土交通省 仙台河川国道事務所

■配布範囲



5-3. 第2回地域の意見聴取に向けて第1回意見聴取結果の分析

- ◆ 第1回意見聴取時のWEBアンケートに、「このアンケートを何で知りましたか？」の設問を追加。
- ◆ アンケートを知ったきっかけは、「郵送等配布」が約7割を占めた。
- ◆ アンケートを知ったきっかけの年代別では、どの年代においても「郵送等配布」の割合が最も高く、国、県、自治体のHPやSNS等のWEB媒体による広報が次点で高い結果となった。
- ◆ 郵送等配布のように、情報の受け取り手にとって受動的な情報提供や、WEB媒体による広報がアンケート周知に有効と考えられる。

【図1】WEBアンケート回答画面

国道4号 大崎市 古川荒谷～栗原市高清水豊田

道路計画検討に関する第1回アンケート調査

お住まいの地区を以下から選択または記載ください

大崎市古川【①】地区内 ○大崎市古川の【①】地区以外 ○大崎市三本木 ○大崎市田尻
 ○大崎市岩出山 ○大崎市鳴子温泉 ○大崎市鹿島台 ○大崎市松山

栗原市鶴塩 ○栗原市高清水 ○栗原市瀬峰 ○栗原市一迫 ○栗原市志波姫 ○栗原市若柳
 ○栗原市栗駒 ○栗原市鶯沢 ○栗原市金成 ○栗原市花山

登米市迫町(佐沼または森) ○登米市迫町(北方または新田) ○登米市南方町 ○登米市登米町
 ○登米市東和町 ○登米市中田町 ○登米市豊里町 ○登米市石越町 ○登米市米山町
 ○登米市津山町

大崎市古川【①】地区 位置図
 ※下図の着色部分が①地区です

大崎市、栗原市、登米市以外の住民の方(以下に住所を記載願います)

住所

年齢
 ○10代 ○20代 ○30代 ○40代 ○50代 ○60代 ○70代以上

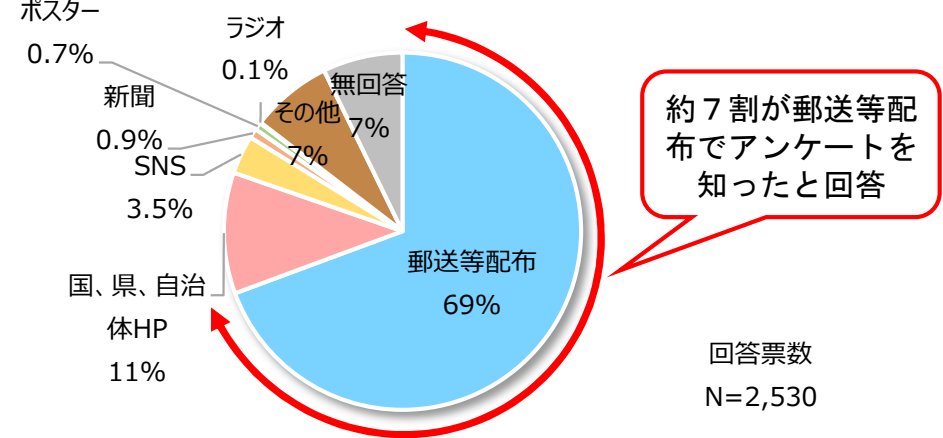
職業
 ○会社員 ○公務員 ○自営業

その他の職業

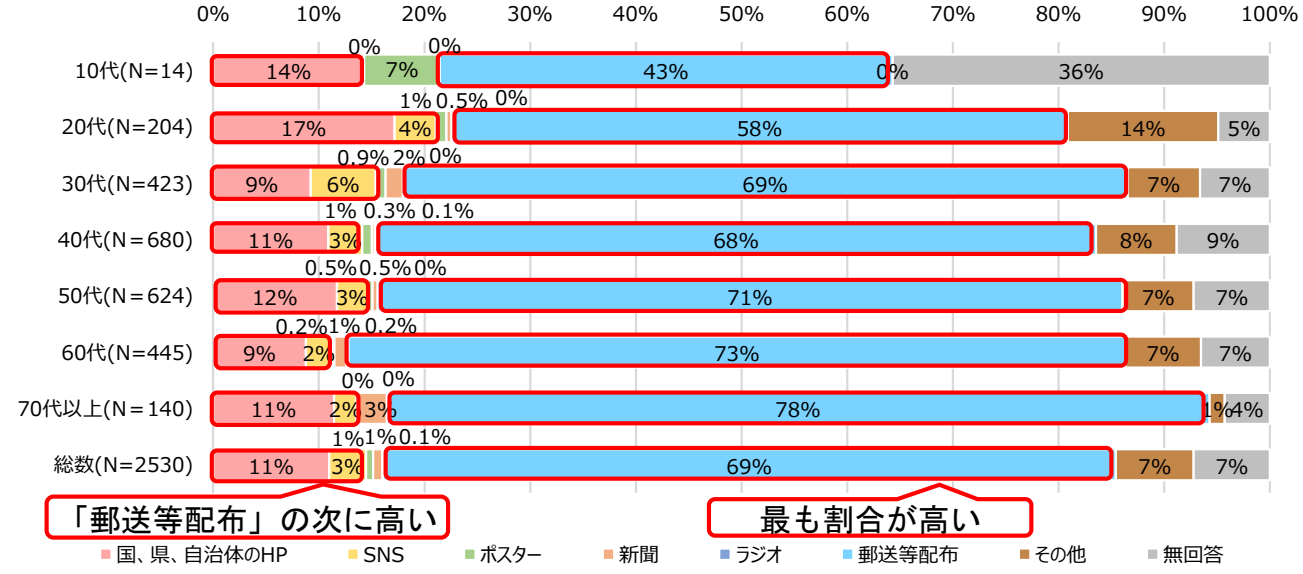
運転免許

このアンケートを何で知りましたか？
 国、県、自治体のHP ツイッター等のSNS ポスター 新聞広告 ラジオ広告
 広報誌 郵送または広報誌差し込み等配布物 その他
 その他(自由記載)

【図2】アンケートを知ったきっかけ



【図3】アンケートを知ったきっかけ(年代別)



5-3. 第2回地域の意見聴取の新たな取り組み

- ◆ 第1回意見聴取時の地域住民を対象としたアンケートにおける世帯単位での回収率は、約10%に留まっている状況。
- ◆ 第2回意見聴取時の世帯あたりの回収率を上げる取り組みとして、調査票配布時のタイミングでSNSでの周知に加え、広報車、自治会の回覧板等によるアンケート回答の呼びかけを実施する。
- ◆ さらに、対象区間周辺の道の駅等でオープンハウスを実施する。
- ◆ アンケート周知の新たな取り組みとして、動画共有サイトでの広報等を実施する。
- ◆ また、WEBアンケートの結果を世帯単位での回収率に正確に反映するため、WEBアンケートには「ご同居されている方の中で回答はがきで回答された方はいますか」等の設問を設ける。

【表1】アンケート調査票の回収状況（5P再掲載）

分類	配布方法	配布数	回収数	回収率
地域住民・ 道路利用者	郵送等配布 (郵送:大崎市、配布:栗原市、登米市) (回答はがきを2枚添付)	62,991世帯	6,291世帯※1 (うち1,754票は WEB回答)	約10%
	配布回答 総数	—	9,369票※2	—
	留置	—	204票	—
	WEB	—	776票※3	—
	合計	—	10,349票	—

- ※1. 配布はがき1枚目とWEB回答を合計した数
(同一世帯内で、はがき及びWEB上で重複して回答していないことを想定)
- ※2. ※1に2枚目を合計した数
- ※3. 郵送等配布対象以外

【図1】動画共有サイトを使用した広報のイメージ

動画共有
サイト



広報範囲を
対象地域等に限定した
プッシュ型広告※を実施

※プッシュ型広告とは、自ら情報を取得しにきていない受動的なユーザーに対し情報を届ける広報手法で、近年は動画共有サイト等で用いられている。

【写真1】オープンハウスによる広報のイメージ



【図2】WEBアンケート結果を世帯あたりの回収率に反映するための設問例

- ・ご同居されている方の中で回答はがきで回答された方はいますか。
いる いない
- ・ご同居されている方の中で他にWEBで回答された方はいますか。
いる いない

[調査票 表面]

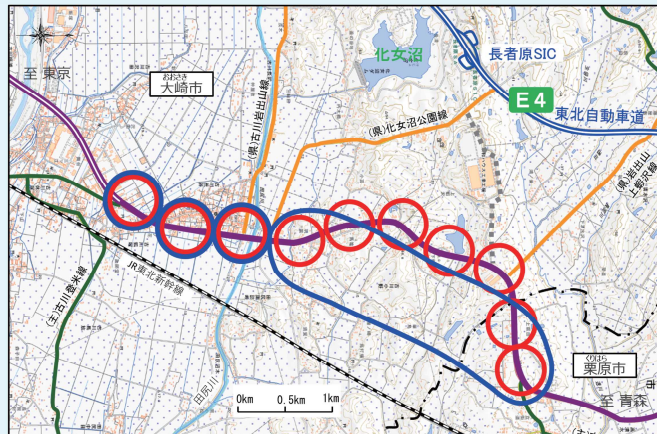
対応方針(ルート帯)の考え方

A案 現道改良案

現道拡幅とすることで現道機能強化を図り、課題解消を図る案です。

B案 バイパス案

バイパス整備とすることで交通転換を図り、課題解消を図る案です。



凡例	
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	市道(事業中)
	4車線
	2車線
凡例	
	A案 現道改良案
	B案 バイパス案

ルート案		【A案】現道改良案	【B案】バイパス案	
ルート概要		多車線化により課題解消を図る案	バイパス整備(一部現道拡幅)により課題解消を図る案	
政策目標	代替道路としての機能向上	多車線化により、交通容量が確保され、交通混雑が緩和される。	バイパス整備(一部現道拡幅)により、交通容量が確保され、交通混雑が緩和される。	
	交通安全の確保	交通混雑の緩和により、交通混雑に起因する事故の減少が期待される。	交通混雑の緩和により、交通混雑に起因する事故の減少が期待される。 ただし、バイパス区間の現道の交通環境は現況と変わらない。	
	安全・安心な歩行環境の確保	歩道整備により、歩行環境の安全性が向上する。	バイパス整備により、現道の交通量が減少し、歩行環境の安全性が向上する。 ただし、バイパス区間の現道の交通環境は現況と変わらない。	
	物流・地域産業を支える幹線道路の強化	交通混雑の緩和により、物流ルートの走行性・速達性が向上する。	バイパス整備により、現道の交通混雑が緩和し物流ルートの走行性・速達性が向上する。	
	安定した救急搬送ルートの確保	交通混雑の緩和により、救急搬送ルートの安定性・速達性が向上する。	救急搬送ルートの交通混雑緩和により、救急搬送ルートの安定性・速達性が向上するとともに、救急搬送ルートの選択幅が拡大。	
配慮すべき事項	生活環境	現道拡幅のため、沿道生活環境への影響が大きい。	現道拡幅区間は沿道生活環境への影響が大きい、バイパス区間は沿道生活環境への影響が小さい。	
	自然環境	地形・自然環境の改変	現道拡幅のため、地形改変が小さく、自然環境への影響は小さい。 現道拡幅のため、世界農業遺産の水田等への影響は小さい。	バイパス区間が主のため、地形改変が大きく、自然環境への影響が大きい。 バイパス区間が主のため、世界農業遺産の水田等への影響が大きい。
		炭酸素社会への貢献	交通混雑の緩和により、洗滌車両によるCO2排出量は減少する。	交通混雑の緩和により、洗滌車両によるCO2排出量は減少する。
周辺関連事業等との連携	観光拠点(北女沼周辺エリア)及び長者原スマートICへのアクセス強化のために整備中の市道と直接接続する。	観光拠点(北女沼周辺エリア)及び長者原スマートICへのアクセス強化のために整備中の市道と直接接続しない。		
経済性	整備に関する費用	190~230億円	210~250億円	



大崎市
Pinguさん
©2013 大崎市#490

みなさまのご意見をお聞かせください!

国道4号

ふるかわあらや 大崎市 古川荒谷 ~ たかしみず とよた 栗原市 高清水豊田

道路計画検討に関する第2回アンケート調査

全4問
(約4分程度)



栗原市公民センター
ねじりほんによ

- 大崎市から栗原市の国道4号は、都市の発展とともに道路の利用が変化、**対象区間**の道路に負担が生じているため、混雑や事故などの課題を抱えています。
- 本アンケートは、**対象区間**の課題を解決する道路計画検討にあたり、皆様が対応方針(ルート帯)を検討する上で重視すべき事項等について、ご意見をお聞きするために行う調査です。
※ご意見は統計的に処理し、住所・氏名や個人の意見等が特定されることはありません。



今回のアンケートと道路計画の流れ

地域や道路交通の現状と課題の整理

アンケート

道路交通・地域の課題把握

政策目標の設定
対応方針案の検討

アンケート

ルート案に対する意見の把握

対応方針案の決定

お問い合わせ

国土交通省 東北地方整備局 仙台河川国道事務所 調査課

TEL 022-248-0048

Email thr-dourotyousa@ki.mlit.go.jp

(平日 9:15 ~ 18:00)

アンケートのご回答は 令和●年●月●日 までにお願います。

[調査票 裏面]

第1回アンケート結果の概要

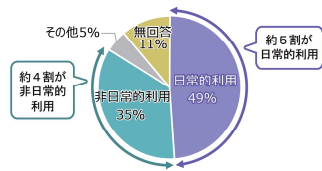
※ たくさんのご回答ありがとうございました! ※

詳細はHPで紹介中

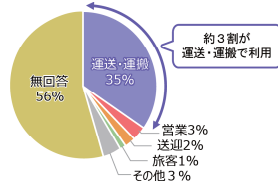
ご意見募集中心
0/00件
国道4号
古川荒谷～高清水豊田

●対象区間の利用目的

住民・道路利用者 回答票数 10,349 票

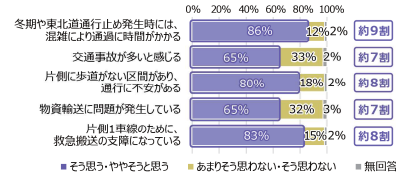


事業者 回答票数 127 票

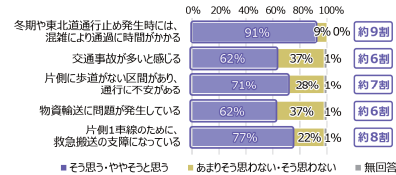


●課題の認識

住民・道路利用者 回答票数 10,349 票



事業者 回答票数 127 票



ご意見を踏まえて、ルート帯を検討する上で重視すべき事項について、以下の9項目を考えています

政策目標

- A 道路の信頼性
- B 事故
- C 歩行環境
- D 産業・物流
- E 救急医療

配慮すべき事項

- F 生活環境
- G 自然環境
- H 周辺関連事業等
- I 経済性

アンケート結果を踏まえた課題の再整理

A 道路の信頼性

▼東北道通行止め時の対象区間の混雑状況 (R3.1.29)



⇒東北道通行止め発生時、対象区間に交通が集中。

B 事故

▼対象区間の混雑状況 (冬期)



⇒交通混雑時の前方不注意等による追突事故が事故全体の約7割を占める

C 歩行環境

▼歩道未設置区間の歩行者利用状況



⇒歩道未設置区間があり、歩行者空間の安全性が低下。

D 産業・物流

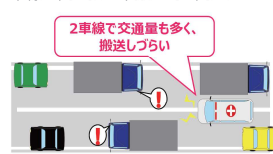
▼電子・電子機器・電子回路製造業企業の輸送の例



⇒対象区間は製造品等の物流ルートとして利用。

E 救急医療

▼2車線区間の救急車搬送時の課題点



⇒幅員が狭く、救急車の搬送がしづらい状況。

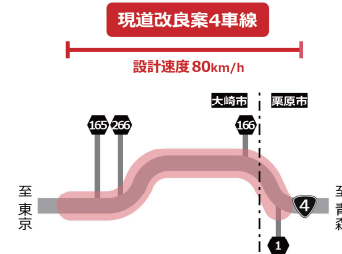
地域や道路の課題解消のため、2つの案を立案しました



A案

現道改良案

現道拡幅とすることで現道機能強化を図り、課題解消を図る案です。



B案

バイパス案

バイパス整備とすることで交通転換を図り、課題解消を図る案です。

