

社会資本整備審議会道路分科会

第43回東北地方小委員会

【 議 事 録 】

○議事

1) 新規事業候補箇所の選定の考え方

菊池委員長：それでは議事に入ります。まず、新規事業候補箇所の選定の考え方について事務局より説明をお願いします。

伊藤課長：それでは新規事業候補箇所の選定の考え方についてご説明します。

資料1をご覧ください。2ページ左側に今回の新規事業候補箇所の選定の考え方ということで、流れを記載しています。国が管理をしている国道について、東北管内においては全線3,200kmあります。この約3,200kmを令和3年度の全国道路街路交通情勢調査区間ごとに分割すると1,652区間あることとなり、このうち現在国によって改築事業等を行っている区間を除くと807区間残ります。その中から課題区間の抽出ということで、①から③にある通り、交通課題として渋滞や事故等のある箇所、また急カーブ、急勾配、狭小幅員箇所の有無といった道路構造の課題や、防災、災害ということで事前通行規制や災害発生、また津波浸水区間があるような箇所を抽出すると551区間抽出されます。

さらに、これまで計画段階評価等を行い具体的な対策方針が決定している区間として10区間3箇所を抽出しています。

その中から事業実施環境等の確認として都市計画決定済みであるかどうか、また環境影響評価が実施済みであるかどうかといった確認を行い、交通課題が存在し都市計画決定の方の事業実施環境が整っている一般国道4号水沢金ヶ崎道路を令和6年度の新規事業箇所として選定したところです。

3ページをご覧下さい。水沢金ヶ崎道路の概要です。この道路は、延長約3.1kmの4車線拡幅の事業を予定しています。計画交通量は30,200台、全体事業費は150億、B/Cは1.9を想定しています。詳細な課題等は次の議事でご説明します。私からは以上です。

菊池委員長：新規事業候補箇所の選定の考え方についてただいま説明いただきましたが、質問等ありますか。ありがとうございました。

2) 新規事業採択時評価

・一般国道4号水沢金ヶ崎道路

菊池委員長：それでは、新規事業採択時評価となる一般国道4号水沢金ヶ崎道路について説明をお願いします。

近藤所長：まず正面のモニターをご覧ください。水沢金ヶ崎道路の位置関係をご説明します。モニターの左の図をご覧ください。赤い着色部分が一般国道4号水沢金ヶ崎道路で、岩手県内陸の県南部に位置しています。右側の拡大図をご覧ください。赤線部分が対象区間で、岩手県奥州市から胆沢郡金ヶ崎町に至る約3kmの区間となります。対象区間の南側は水沢東バイパス、北側は金ヶ崎拡幅が現在事業中となっています。

次に対象区間の空撮写真をご覧ください。

まずは対象区間全体と主要道路の位置関係についての空撮です。起点側の南側、奥州市から、北側の終点の金ヶ崎町の方角を見ている空撮です。紫色で着色している路線が国道4号、緑色が東北自動車道、黄色が県道です。ご覧の通り対象区間は東北自動車道と並行し、水沢インターチェンジが直結する区間となっています。写真に①から④で示しているそれぞれの箇所の空撮をご覧ください。

こちらは対象区間の起点部の空撮です。水沢東バイパスの終点と国道4号の現道がちょうど合流する箇所から対象箇所の起点の写真です。

次に、今見ていただいた起点から約1km先の写真で、県道衣川水沢線と立体交差している箇所です。

次に、こちらは水沢インターチェンジとのアクセス区間を南側から見た空撮でございます。

次に、こちらは北側の終点から南側の方向を見た空撮です。真ん中にある金ヶ崎大橋までが今回の対象となっており、それより手前側は金ヶ崎拡幅の現在事業中の区間となっております。

続いて対象区間で撮影した映像をご覧ください。ドローンで撮影した映像です。撮影は航空法に基づいて必要な許可等を得ていることを申し添えます。こちらは冬期の交通状況を撮影したものです。冬期は車両の走行速度が低下し、朝のピーク時は渋滞が発生します。特に交差点の合流部は本線が片側1車線しかなくスムーズな合流ができないため、ご覧のような渋滞が発生しやすい箇所となっております。

こちらは県道交差箇所の下り合流部の映像です。ランプから本線への合流がスムーズにできずに渋滞をしています。こちらと同じ箇所を反対側から撮影した映像です。こちらでは本線の方が渋滞しています。

こちらは水沢インターチェンジ南側の下り線の渋滞状況です。水沢インターチェンジの北側から南側を撮影した映像ですが、このようにインターチェンジの前後ともに渋滞が発生している状況です。

以上が水沢金ヶ崎道路の全体の状況です。

資料2の2ページをご覧ください。上の四角囲いに記載しているとおり、一般国道4号水沢金ヶ崎道路は3つ目的があります。1つは交通混雑を緩和し、交通の速達性を確保すること、2つ目は、県南地域の工業団地をはじめとした産業集積地への円滑な物流経路を確保し、地域産業を支援すること、3つ目は救急医療施設への安全で円滑な搬送経路を確保し、救急医療活動を支援することです。

1. 事業概要をご覧ください。水沢金ヶ崎道路は、起点を岩手県奥州市水沢佐倉河竈堂、終点を岩手県胆沢郡金ヶ崎町西根土橋上とした延長3.1kmの道路計画です。道路構造は第3種第1級の4車線、設計速度は時速80kmです。全体事業費は約150億円で計画交通量は1日当たり約30,200台を見込んでいます。

2. 課題をご覧ください。課題の1つ目は交通混雑による旅行速度の低下です。当該区間は図3に示す通り混雑度が高くなっており、特に下り線の冬場の朝のピーク時間帯は速度低下が著しいという状況になっています。また上り線も冬場の夕方のピークに速度低下が著しいという状況となっています。また図4、図5、写真1のとおり、並行する東北自動車道の通行止めの際には国道4号への交通が集中し、通常期に比べて約7割の速度低下が発生しています。

課題の2つ目は地域産業の円滑な物流です。図6、図7の通り、岩手県は自動車関連産業を中核産業と位置付けており、完成車や関連部品製造等の出荷額は平成20年に比べ約1.4倍に増加をしています。また付近の大手自動車工場は、宮城県や県南地域の関連工場から当該区間を通過して部品の供給を受けるとともに、完成車は当該区間に直結する水沢インターチェンジから東北自動車道を利用して仙台塩釜港に搬出されており、円滑な物流の確保が課題になっています。

課題の3つ目は円滑な救急搬送の阻害です。図8、図9の通り、金ヶ崎町には救急車を受け入れる救急告示病院がありません。救急搬送件数の約9割が奥州市の二次救急医療機関へ搬送されている他、奥州市から盛岡市や矢巾町の三次救急医療機関へは、水沢インターチェンジを利用して搬送されており、搬送件数は近年増加傾向となっています。当該区間は2車線で幅員が狭く、救急車両の追い越しが困難となるなど、円滑な救急搬送経路の確保が課題となっています。

これらの課題を踏まえ整備効果を3点掲げています。1つ目は「交通の速達性を確保」、交通容量の確保により、東北自動車道が通行止めとなった場合でも、一定程度の速達性の確保が期待できます。2点目は「円滑な物流を確保し、地域産業を支援」、交通混雑の解消により、対象区間付近の工業団地を初めとした道路利用者の産業活動を支援します。3点目は「安全で円滑な救急医療活動を支援」、二次救急医療施設への円滑な搬送経路を確保し、搬送時間を短縮することで、救急医療活動を支援します。

次に費用便益分析について、右下に記載していますが、B/Cは1.9となっており、便益が費用を上回っています。また、経済的内部収益率は8.5%であり、社会的割引率の4%を超えることから、収支に見合う結果となっていると考えられ、この事業は実施する価値がある

と評価しています。

3ページをご覧ください。対象区間の周辺状況を示した平面図、道路の標準横断図及び断面図を記載しています。黄色い線で囲んだ箇所が事故危険区間を示しており、こちらの対象区間の全体が事故危険区間に選定をされていることがわかります。説明は以上です。

菊池委員長：ただいまの説明について質問等ありますか。小野澤委員お願いします。

小野澤委員：資料2の図4のところで、今回の対象区域は通行止めの回数が突出して多いエリアであるということで、改善する方向性というのは非常に重要だと思いますが、突出しすぎているように感じます。通行止めの数が一番多くなっていますが、こういう状況になっている理由が何かありましたらご説明をお願いします。

近藤所長：東北自動車道の通行止めの要因の内訳が示されていますが、やはり一番多いのが雪による通行止めということです。当該地域の北上金ヶ崎、奥州、この辺りは大雪が降りやすい特徴を持っており、そこが原因になっていると考えています。

小野澤委員：普通に考えたら、北部の方が冷涼な地域で雪が降っても溶けにくい等考えられるのですが、意外に県南の方の雪害も生活上の支障が思った以上に大きいということは私も岩手県に在住していて実感しています。その結果がこの突出した通行止めの回数だとは思いますが、やはりこれだけ高速が止まるような状況であることを考えれば、これから事業化する国道も、しっかりとした道路整備でないと結局4車線にしてもうまく使えない等危惧されますので、そういったことも配慮して事業計画を立てていただきたいと感じています。

もう1点付け加えますと、やはり岩手県の一県民として、非常に県土が広い岩手県の南北を縦貫するといえますか、そこにある鉄道、高速、国道はやはり生命線の道路でありますので、昔だったら2車線、片側1車線でもいいかという時代もあったかもしれませんが、基本的にやはり一番重要なラインである県の南北を通る国道が、片側2車線4線4車線のしっかりとした道路であるというのは、多くの県民にとって基本中の基本の社会資本だと思いますので、やはり全般を通して4号線という重要な国道をしっかりとした道路にしていくというのは、生活している県民の要望ではないかなと思います。そういった点も申し添えたいと思います。以上です。

菊池委員長：齋藤委員お願いいたします。

齋藤委員：動画で渋滞状況を拝見しましたが、書類からは見受けられないようなリアルな状況を垣間見たと思っています。本線車道に側道から入る部分があったと思いますが、あれは朝の渋滞のようですが、交差点で本線に進入するのと違って側道から入るのは、入れてくれるか

入れてくれないか、どこから入れてもらえるか、トラックだとなかなか躊躇して側道に入れない等、ドライバーは緊張する部分だと思います。その状態が長時間続いているとすると非常に使いにくい道路になっていたのではないかと想像し、早く解消すべき部分ではないかと思いました。

近藤所長：ご指摘を踏まえながらしっかり検討していきたいと思います。

菊池委員長：宮原委員お願いします。

宮原委員：私も齋藤委員のご発言された趣旨の部分で気になったんですが、今のあのような状態は本当に早く解消しなければいけないと思うんですが、今後工事が始まると周辺はいろいろな工事関係のものがあって、おそらく渋滞も増えると思います。側道から本線に入るところの部分で、例えば暫定的に信号を設置して少し交通整理を計画的にしていくような措置もできるのではないかと思います。本線の渋滞を危惧されるとは思いますが、やはり今の渋滞は側道からの進入等々のやりとりでかなりスピードダウンしているところもあると思うので、工事等も始まる中で、信号等で整理するようなところも検討してもらえればありがたいと思いました。

菊池委員長：井岡委員お願いします。

井岡委員：資料2の2枚目、課題の②に岩手県は自動車関連産業を中核産業と位置付け、とありますがそれ以外に何か牽引している産業はありますか。

近藤所長：自動車関連産業の他では半導体関連が主要な産業となっています。北上市の方にキオクシアの工場があり、奥州市の江刺フロンティアパークには東京エレクトロンの子会社の工場もあり、半導体もかなり盛んになっています。

井岡委員：そうすると、大げさかもしれませんが昨今の株高は半導体が牽引しているところだと報道がなされています。自動車も日本経済の牽引役ですので、円滑な物流管理だけでなく、日本の経済をバックアップするという意味でも、この3.1kmの喫緊の改修というのは東北だけの問題ではないと感じました。

菊池委員長：ありがとうございました。皆様からいろいろな貴重なご意見いただきました。通行止めについて、高速道路の方の東北自動車道の通行止めということの対策もあるので、この一般国道も冬期対策を計画の中で考えていただきたいということ、それから合流部の工夫について、そのあたりの計画のときの対応も円滑さに関わってきますのでご検討いただきたい

ということ、その合流部に関連して、信号等の運用も合わせて検討していくことでさらなる整備効果が発揮できると思われま。以上、本委員会の見解として一般国道4号水沢金ヶ崎道路の新規事業化については妥当であると判断したいと思いますが、よろしいでしょうか。はい。ありがとうございます。

それでは以上で本日の新規事業採択時評価についての審議終わりましたが、全体を通して何かありますか。よろしいでしょうか。

ないようでしたら最後に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によろしいでしょうか。

ありがとうございます。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となっておりますが、事務局より何かありますかでしょうか。

伊藤課長：議事概要につきましては、速やかに作成をさせていただき、委員長にご確認いただいた上で公表させていただきたいと考えています。詳細な議事録につきましては、後日、委員の皆様にもメール等で送付させていただき、それぞれご確認をお願いしたいと思っています。

菊池委員長：議事録についてたゞいまの対応でよろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは、議事概要につきまし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。

以上で本日の議事終了いたします。議事進行事務局へお返しします。

司会：菊地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ましてありがとうございました。なお今回、新規事業採択時評価としてご審議いただきました一般国道4号水沢金ヶ崎道路については、委員長にご確認いただいた議事概要を本省事業評価部会に報告いたします。また、本省で行われます事業評価部会とも同様にご審議いただく予定であることを申し添えます。

以上をもちまして、社会資本整備審議会道路分科会第43回東北地方小委員会を閉会いたします。