

社会資本整備審議会道路分科会

第45回東北地方小委員会

【 議 事 録 】

1) 計画段階評価

・国道4号 ^{ふくしまきた} 福島北道路

菊池委員長：それでは本日の議事、2件です。

国道4号福島北道路について、まず事務局より資料の説明をしていただき、その後、質疑応答を行う流れで進めたいと思います。それでは、説明をお願い致します。

望月事務所長：福島河川国道事務所の望月と申します。私から説明させていただきます。資料1をご覧くださいと思います。

本日は国道4号福島北道路の第2回計画段階評価ということで、本県のみならず、お隣の宮城県からも大変期待の大きい道路計画でございますので、審議のほどよろしく願いいたします。

まず資料1の1ページ目でございます。

下の位置図をご覧ください。福島北道路の位置関係になります。まず国道4号の概要としまして、国道4号は東京都中央区を起点としまして、埼玉県、茨城県、栃木県、福島県、宮城県、岩手県を經由しまして、青森県青森市に至る、延長約839kmの直轄国道でございます。

福島県の県庁所在地であります福島市を中心とする県北地方は、国道4号と福島市を起点とする国道13号や国道114号のほか、国道115号や国道399号が分岐・合流する中、近年は東北中央自動車道、相馬～福島間が開通するなど広域ネットワークが連結する交通の要衝となっております。

今回、計画段階評価の対象となる区間は、図2に示しているように、福島市と桑折町を結ぶ延長約8kmの4車線区間となっております。

続いて2ページ目をお願い致します。

前回の第1回地方小委員会の審議の内容でございます。第1回目では資料上段の議事に記載されました①から⑦までのご審議いただいております。前回審議における主な指摘事項は表1の6点となります。

1つ目「調査票の説明部分につきまして、専門用語で伝わりにくい表現は見直すこと」というご意見でございます。対応としましては、対応状況の例にございますような分かりやすい表現に見直ししております。

2つ目の「通過する利用者への広報を検討すること」というご意見に関しましては、対応といたしましては、横断歩道橋に横断幕を設置するほか、ラジオでアンケートの協力の呼びかけを行っております。

3つ目、「白石市の事業者へのヒアリング調査を検討すること」というご意見に対しましては、白石市等の業者として、物流1社、製造業1社にヒアリング調査を実施しております。

4つ目、「意見聴取の周知方法として回覧板を活用して、回収率を上げる工夫を検討すること」というご意見に対しましては、回覧板へのチラシ差し込みを行いました。

5つ目「渋滞などの交通課題に対して、空積みトラック削減等の物流業界の取組についても聞き取りを検討すること」というご意見に対しましては、物流企業をはじめとして、各団体に物流面の取組の有無を確認しまして、物流2024年問題を背景として「短・中距離輸送を強化する」等の意見を得ることができております。

最後6点目ですけれども、「商業施設への出入り交通での速度低下による渋滞の可能性について、関連する調査を検討すること」というご意見に対しましては、急ブレーキ発生頻度の分析結果より、沿線の商業施設集積エリアで急ブレーキが頻発しており、渋滞発生の可能性があることを確認しております。

続いて3ページ目をお願い致します。

計画段階評価の進め方の説明になります。東北地方小委員会を3回行います。それから意見聴取を2回予定してございます。今回の第2回東北地方小委員会では資料中央の赤枠で示しているところをごさいます。今回お示しします5点についてご審議をお願いしたいと考えております。

続いて4ページ目をお願い致します。

第1回意見聴取の実施内容についてご報告いたします。1回目の意見聴取は令和6年1月26日から令和6年3月30日にかけて、左の表1に示しますようにそれぞれの対象者に実施いたしました。地域住民には右側のオレンジ色で着色しているエリアを対象に全戸配布、黄色で着色しているエリアの方に抽出配布でアンケートを実施しております。道路利用者につきましては、事務所のホームページ等でのWebアンケートに加え、市役所、道の駅等で留め置きアンケートを実施しました。事業者等について、対象地域の周辺立地企業のほかに、走行車両から社名を読み取るなどして、抽出した企業に対してもアンケートを実施しております。また、表2にありますとおり、こちらに示す方々にはヒアリング調査も実施いたしました。

続いて5ページ目をお願い致します。

こちら意見聴取のアンケートの回収状況になります。地域住民や道路利用者へのアンケート回収数はこちらの表1のとおりになっておりまして、合計16,741票。このうち郵送

配布の回収率は約20%でした。事業者へのアンケート調査は合計425社から回答がございまして、このうち郵送配布における回収率は約38%でございました。

続いて6ページ目をお願い致します。

配布したアンケート調査票を示しております。資料はアンケート案内チラシの表面を記載しております。青い吹き出しがありますけれども、こういった案内文をわかりやすい表現に見直すといった修正を行ったうえで配布しております。

続いて7ページ目をお願い致します。

配布したアンケート票の裏面となります。こちらには、第1回の小委員会でご審議いただいた福島市および周辺地域が抱える課題を記載しております。こちら各課題の説明についてわかりやすい表現に見直したうえで配布しております。青い吹き出しにありますように、専門用語などで分かりにくい部分につきましては、わかりやすい表現に改めたうえで配布をしたところでございます。

8ページ目をお願い致します。

アンケート調査の手法と周知方法になります。アンケート調査は郵送配布、留置、WEB、オープンハウスと様々な手法で実施いたしました。アンケート調査の周知には図4にありますように地域の回覧板へのチラシの差し込みを行ったり、国道4号の横断歩道橋に横断幕を設置する等のPRを実施しております。

続いて9ページ目をお願い致します。

ヒアリング調査の概要になります。表2にあります関係自治体、表3の関係33団体、あわせまして、38団体に対してヒアリング調査を実施しております。

続いて10ページ目をお願い致します。

住民等の意見聴取の結果についてご紹介いたします。まず、回答者の地域区分の集計結果になります。図1は回答者の居住地を集計しておりますが、対象地域からの回答が約9割以上を占めております。図3から図4は留置きやWEBでの回答者の居住地を集計しております。留置き、WEB回答においても対象地域からの回答が多いという結果となっております。

続いて11ページ目をお願い致します。

回答者属性の集計結果となります。図1は性別、図2は年齢構成を表しております。年齢別回答率を見ますと60代以下が約7割を占める状況でしたが、もう少し細かく見ますと30代以下は2割以下と、若年層は少ない結果となっております。図3は回答者の職業構成を表しております。約6割が就業者という結果で、下段の右側、参考図3、調査対象地域の統計データとなっておりますけれども、これと比較しますと概ね整合した結果となっております。

続いて12ページ目をお願い致します。

回答者の道路利用状況の集計結果となります。図1は対象区間の利用目的を集計したものととなっております。仕事等の日常的利用が約8割を占めております。図3ですけれども、

対象区間の利用頻度を集計したのになっておりますが、週1回以上の利用が約7割を占めている状況です。図4から5は対象区間の利用頻度を自治体別・利用目的別に集計したものです。伊達市・桑折町・国見町におきまして、週1回以上が8割以上を占めております。図5を見ますと、仕事、通勤、通学での利用頻度が高いという結果になっております。続いて13ページ目をお願い致します。

今回のアンケートでは、地域の課題について意見聴取を行っております。

質問としては大きく2項目用意しておりまして、質問②では対象地域の課題を聞き取るものとして、第1回地方小委員会で設定していただきました政策目標案の妥当性を確認するために、政策目標案に関わる課題について、実際に課題と感じているのかを選択式及び自由回答で回答いただいたものでございます。

質問③では、その他、対象区間におけるご意見ご要望について、自由回答で回答いただいたものでございます。

14ページ目をお願い致します。

対象区間の課題についての集計結果がこちらでございます。資料にAからDまで4つの課題を提示いたしました。対象区間の課題について聴いた結果を図1の棒グラフに示しております。AからD、いずれの項目でも約6割以上が課題と実感しているという結果となっております。特にAの渋滞により通過に時間がかかるという課題については、約8割が課題として実感されているということが分かりました。

下段については利用頻度別の集計となっておりますが、利用頻度が高いほど課題を実感している割合が高くなっているということが、各課題において分かると思います。

続いて15ページ目をお願い致します。

対象区間の課題に対する自由意見を整理いたしました。設定した地域課題につきましては、渋滞にかかる意見が最も多く、約7割を占めております。この中では国道4号沿線は商業店舗が多く、出入り車両によりスピードが遅くなるなどのご意見をいただいております。次に意見が多かったのがその下の事故の項目ですが、交差点以外での右折車が追越車線を塞ぎ、追突事故等の原因になっているなどのご意見をいただいております。

16ページ目をお願い致します。

対象区間におけるご意見、ご要望について自由記述欄にいただいた意見を整理したものがこちらでございます。自由意見の内訳は図1の円グラフに示したとおりで、提示した地域課題への意見が約4割を占めました。地域課題についてのご意見は先ほど説明した15ページと同じ傾向が見られております。一方で整備への要望は通過交通を捌くためのバイパスを整備してほしい、立体交差にした方がよい、などの意見をいただいております。一部、人口減少により新しい道路を必要と思われぬ、というような反対意見もいただいております。

続いて17ページ目をお願い致します。

事業者への意見聴取の結果をご説明いたします。回答企業の所在地、業種、利用状況の集計

結果でございます。図1では、回答企業の所在地を集計したものになっておりますが、アンケート調査対象地域からの回答が約8割を占めております。図2は回答企業の業種を示したものでございます。運輸業、製造業、卸売業からの回答は約7割を占めております。図3は対象区間の利用目的を集計したものでございます。運送・運搬での利用が約5割を示している状況ですが、図5に示しますとおり、運送・運搬での利用頻度は、週5回以上の利用が約7割と多くを占めている状況でございます。

続いて18ページ目をお願い致します。

対象区間の課題についての集計結果になります。住民アンケート同様にAからDまでの4つの課題を示しております。対象区間の課題について聴いた結果、図1に示しておりますけれども、住民アンケートと同様にAからDいずれの項目でも約7割以上が何らかの課題を実感しているということでございます。特にAの渋滞により通過に時間がかかる、につきましては約9割が課題として実感されているということが分かりました。

下の利用頻度についても同様に、頻度が高いほど実感している割合が高くなる傾向になっております。

続きまして19ページ目をお願い致します。

対象区間の課題に対する自由意見を整理いたしました。設定した地域課題におきましては、こちらも住民アンケートと同様に渋滞にかかる意見が最も多くなっておりまして、約6割を占めております。周辺では住宅地の開発が進んだものの、主要な道路は国道4号に限られ、交通が集中して渋滞が発生している。などといった意見をいただきました。次に意見が多かったのが事故でございます。無理な車線変更や施設からの出入り交通があり、急ブレーキや接触事故等の危険を感じる。などの意見をいただいております。

続いて20ページ目をお願い致します。

対象区間におけるご意見、ご要望について、自由記述の意見を整理したものです。自由意見の内訳は図1の円グラフに示したとおりでございます。提示した地域課題への意見が約4割を占めております。地域課題についてのご意見は先ほど説明しました19ページと同じ傾向が見られております。一方で整備への要望としましては、新たなバイパス等の検討や広い道路を整備してほしいなどの意見もいただいております。

21ページ目をお願い致します。

関係団体へのヒアリング結果となります。渋滞では、信号交差点や沿道出入り車両の増加による速度低下などの意見がありました。次に事故では、追越車線での右折車の発生による危険性などの意見がありました。産業・物流につきましては、ドライバーの拘束時間の増加等の意見がありました。医療については、交差点進入時の加減速による患者負担を懸念するなどの意見がありました。

続いて22ページ目をお願い致します。

こちら今までご説明した主な意見をとりまとめたものでございます。

続いて23ページ目をお願い致します。

今回の意見聴取の結果を踏まえまして、改めて課題の整理をしております。渋滞に関する再整理がまずこちらでございます。図の1に示しますとおり、対象区間周辺は、都市の発展とともに市街地が拡大しております。現在では大型店舗が複数立地する等、道路状況が大きく変化しております。図2のグラフに示しますとおり、信号交差点数が増加しております。旅行速度は混雑時・非混雑時ともに低下しているというのが分かります。図3に示しておりますが、大型店舗が集積する黄色で囲ってあるエリアに関しましては、大型店舗等に入出入りする車両によって、低速車両が多く発生していることが分かります。対象区間では主要幹線道路としての機能が低下しているということが課題となっていることが分かります。続いて24ページ目をお願い致します。

事故に関する再整理の結果です。図の1のとおり、対象区間の死傷事故率は県内直轄国道平均の2.4倍と高い状況になっております。図2に示しておりますが、事故類型については追突が約6割を占めております。特に、図3の黒い範囲に示しております中央分離帯未設置区間ですとか、青い点で示しております沿道施設集積エリアについては、急ブレーキ・急ハンドル等の運転挙動が顕著に発生しております。事故率も高い区間になっています。写真①②に示すような頻繁な沿道施設への出入り交通の発生に伴いまして、事故が発生したりしております。主要幹線道路としての安全機能が低下しているということが課題となっております。

続いて25ページ目をお願いいたします。

産業・物流の再整理となっております。図3対象地域では工場の新增設の件数となっておりますが、増加が進んでおまして、過去13年間で36件の工場の増新設が行われてきました。図1、図2に示すように対象区間では、地域内交通と通過交通が混在するような状況になっておまして、様々な発着点を結ぶルートとして使用されております。図4、赤い棒グラフに示しておりますけれども、通過する日時によっては移動時間のばらつきが大きく移動時間が読めないような状況に陥っております。移動時間が読めないことで、物流の遅延やドライバーの拘束時間の増加といったリスクを抱えていることが課題となっております。

続いて26ページ目をお願い致します。

産業・物流の桃の輸送に関する再整理でございます。対象地域は桃の生産が盛んな地域で、図1のように収穫された桃の一部は、対象区間の国道4号を利用して、福島市公設地方卸売市場などに出荷しております。対象区間は信号交差点や渋滞により発進・停止の頻度が多く、荷痛みが発生しないように慎重な運転が求められております。輸送ドライバーの負担が増加していることが課題になっているという状況でございます。

27ページ目をお願い致します。

医療に関する再整理です。図1に示しますとおり、福島市内の救急医療施設は、赤と青の丸で示しておりますが、福島市中心部や西部に集積しているほか、福島県立医科大学附属病院が南部に立地しております。図3のとおり伊達地域北部から福島市内の医療施設への救急搬送では、約95%が国道4号ルートを利用しております。しかしながら、国道4号は信号

交差点密度や急ブレーキ発生頻度が高くなっておりまして、救急搬送時には患者への負担が懸念されているところでございます。また、連続する信号交差点への進入や渋滞時の追越しでは細心の注意を払うために、救急隊員への負担が大きい状況となっております。これらのことから、救急搬送ルートが脆弱な状態であることが課題となることが分かりました。続いて28ページ目をお願い致します。

これまでの意見聴取の結果毎に課題の内容と原因につきまして、再整理した結果でございます。第1回の小委員会でご審議いただきました内容に、赤字になっているのが今回の意見聴取結果を反映したところでございます。今回の意見聴取でも各項目について多くご意見をいただいております。それぞれの課題を赤字で加えまして記述をしております。例えば渋滞の方では、沿道出入による速度低下などといった項目を追加させていただいております。

続いて29ページ目をお願い致します。

政策目標の設定に関して、政策目標として、渋滞、事故、産業・物流、医療それぞれについて、道路交通・地域の課題、地域の将来像、住民や事業者への意見聴取結果等を踏まえまして4点整理をしており、この4つを政策目標として、設定したいと考えております。

続いて30ページ目をお願い致します。

ここからは次のアンケートで示します、ルート帯案についてとなります。このページではコントロールポイントと考え方を示しております。主なコントロールポイントとして、学校、警察署、消防署といったものがございます。その他、地図に示しているような施設をコントロールポイントとして設定しております。

続いて31ページ目をお願い致します。

地域に配慮すべき自然環境でございますが、既往の文献等で確認した重要植物や鳥獣等について記載しています。周辺には重要な動植物の生息・生育の可能性がありますので、影響に配慮する必要があるという場所でございます。

続いて32ページ目をお願い致します。

ルート帯についてご説明いたします。整理したコントロールポイントですとか、自然環境に配慮しながら政策目標に対応するルート帯として2案、今回検討しております。まず、A案でございますが、現道の改良案となります。地図に青丸で示しているのが該当箇所でございます。こちらを現道改良することで現道の課題を解消するというルートでございます。ポイントについては、4つを記載しております。1つ目は、現道改良により、立体化などを行って信号交差点を集約することにより、交通容量が確保されます。2つ目は、現道改良により沿道出入りが集約され、渋滞に起因した事故が減少し交通環境が改善されます。3つ目は、現道改良により沿道出入りが集約され渋滞が緩和し物流ルートの安定性が向上しますが、新たなルートは形成されないということになります。4つ目は、主要交差点の立体化によりまして、渋滞に伴う加減速が改善され、救急搬送の安定性は向上しますが、救急搬送ルートの選択肢が拡大されないこととなります。

続きまして33ページ目をお願い致します。

こちらが2つ目の案のB案でございます。こちらバイパス案でございます、円で示しているところにバイパスを作るという案でございます。ポイントは同様に記載しております。1つ目に関しましては、バイパス整備によりまして、交通容量が確保されるということ。2つ目は、バイパス整備により、安全な交通環境が確保されるとともに、国道4号では渋滞に起因した事故が減少して、交通環境を改善します。3つ目として、バイパス整備によりまして、現道の渋滞緩和を図り安定性向上を図るとともに、新たな物流ルートが形成されます。4つ目は、バイパス整備により、渋滞が緩和され、救急搬送の安定性が向上するとともに、救急搬送ルートの選択肢が拡大して信頼性も向上します。

続いて34ページ目をお願い致します。

こちらルート帯案につきまして、評価項目を設定したものでございます。設定した4つの政策目標を達成するために求められます機能について整理しております。また、配慮すべき事項は表2にありますとおり、道路整備による影響等を考慮して4点を整理しております。

続いて35ページ目をお願い致します。

2つの対策案を比較した表になっております。先ほど各ルート案の時に説明した内容の通りですので、この内容で評価を実施していきたいと考えております。

36ページ目をお願い致します。

第2回目の意見聴取の設問につきましては、ルート帯案を検討する際に重視すべき項目について設問を設けたいと考えております。表の設問3ですが、地域や道路交通の課題を解消するために、ルート帯の案が地域のニーズを十分踏まえたものになるよう項目を設定しております。

続いて37ページ目をお願い致します。

第2回意見聴取の対象者と方法を示しております。意見聴取の対象者、方法については、基本的に第1回と同様に、ハガキ、Webでのアンケートと、ヒアリング調査を実施する予定としてございます。

続いて38ページ目をお願い致します。

第2回意見聴取に向けて、第1回意見聴取結果の分析でございますが、図1に示しますとおり、第1回意見聴取の回答者の年齢構成を見ますと、20代から30代の割合が約1割と低い結果となっております。図2でございますけれども、年齢別の回答方法を示しておりますが、20代から30代はWEB回答者が最も多いという結果でございますので、回答者の少ない20代、30代についてはWEBアンケートが有効になるという状況を把握しておりますので、回答者数の割合が低いこれらの割合を増やすために、SNSでの発信回数を増やして呼びかけるですとか、大学や大規模店舗でのオープンハウスの実施、商工会議所を通じて青年会議所や従業員数が多い関係企業へのアンケート協力を依頼する等、20～30代の意見聴取割合を高める取組というのを進めていきたいと考えております。

39ページ目をお願い致します。

実際の第2回意見聴取のアンケート用紙の内容になります。第2回意見聴取において配布するチラシや質問票のイメージを示させていただいておりますので、ここまで説明した内容を網羅する内容になっております。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願い致します。

菊池委員長：はい、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、ご質問やご意見お願い致します。

葛西委員、よろしくお願い致します。

葛西委員：葛西です。よろしくお願い致します。

今ご説明いただいた内容で私としては特に異議はありません。

一つお願いと言いますか、要望がありまして、例えばB案を今後検討する場面がでてきた場合ですけれども、ぜひ将来的にバイパスの沿道の土地利用ですとか、あるいはバイパスへの沿道からの接続の形式について、十分配慮した格好で進めていただければと思います。

今の現道は昭和46年から土地の利用が変わってきたという説明があったかと思えますけれども、結果としてどんどん沿道の住宅等のはりつきがあったために、また新しく道路をどうするかと考えなければいけないという状況になったと理解しています。同じことにならないように、ぜひ県・市と十分連携して、土地利用等に配慮して検討いただければと思います。以上です。

菊池委員長：ありがとうございます。なにかコメントございますか。

望月所長：ご意見ありがとうございます。

ご指摘のとおり、国道4号沿線については市街地化が進みまして郊外の都市化が進んだという背景があると思います。現在は福島県や福島市のマスタープランにおいてコンパクトなまちづくりの検討を進めております。福島北道路が整備されても、市街地形成が郊外に拡大しないように、必要に応じて県や市と調整していきたいと思っております。

また、福島市においては、平成31年3月に立地適正化計画を策定して、コンパクトなまちづくりというのを推進していると聞いております。

菊池委員長：その他ご質問ご意見ございませんか。

宮原委員、お願いします。

宮原委員：宮原です。

ルート帯案の検討の33ページのところです。A案の方は現道を整備していくということで、B案のバイパス案ですが、この地図を拝見して、かなり広くバイパス案をとってありま

すが、赤い囲みの西の方は国道13号の方のラインが少しかぶさっているように見えるのですが、この国道13号との関係において、今回例えばバイパス案を作った時には何か13号に影響するとか、つけるとか、そういったようなことも考えていらっしゃるのでしょうか。

菊池委員長：いかがでしょうか。

望月所長：はい、ありがとうございます。

詳細なルートについては今も検討中ではございます。13号とスムーズに繋げるというのもしっかりとした交通を確保するといった意味で大事な観点かと思っておりますので、13号との接続というのもしっかり考えていきたいと思っております。

宮原委員：はい、ご回答ありがとうございます。

そうしますと多分アンケートの方ももう少し広域、13号との関わりについての設問等も必要になってくるのかなという風にちょっと考えたのですけれども、いかがでしょうか。

望月所長：ご指摘ありがとうございます。

ご意見もっともだと思いますので検討させていただければと思います。

菊池委員長：その他いかがでしょうか。

井岡委員、お願い致します。

井岡委員：お願いと言いますか継続依頼が1点と、意見を1点申し述べさせていただきます。資料の2ページにございました上から5項目について、私の方からお願いしたのかと思えますけれども、2024年問題にかかわらず、空積みトラック削減というのは全国的に取り組まれていることですので、SDGsの問題にも絡んでいきますので継続的に聞き取り調査をお願いしたいというところでございます。

1点はこの道路建設に対しての意見ですけれども、25ページになるかと思うのですが、図3のところでは工場が合計で36とのことで、これは福島県に限らず、東北の経済の発展という意味では良いことですが、これが陽の部分だとすると、陰の部分は産業構造が非常に変化してきている。1次産業だけだったら問題ではなかったけれども、第2次、第3次と構造が変化していくに従って、それぞれが共存共栄していくという観点からですね、やはり各産業がWIN-WINになること、住民の方ももちろんですけど、住民というのはその産業に関わっている人たちも含めてという意味では、やはりこのA案ないしB案どちらかの道路建設というのは、必要なのではないかな、というのが個人的な意見ですけれども、申し述べさせていただきました。よろしく願いいたします。

菊池委員長：ありがとうございます。

いかがでしょうか。

望月所長：ありがとうございます。

まさに産業ですとか、物流の課題に対する解決策もしっかり考慮して、ルート案の検討を進めていきたいと思います。

菊池委員長：その他いかがでしょうか。

特にございませんか。

私からも意見と言いますか、宮原委員のご指摘と重複するのですが、このB案のバイパス案について、ここまでですとバイパスにはなっていないわけですよね。そこを回答者にどういう風に捉えられるのかというのは、ここで終わっちゃうの、これでパスはされているの、といった印象を持たれると、そこで評価をされてしまう可能性はないかな、というのは少し気になった点ではございます。

この先の部分というのは表現しにくい部分もあるかと思うのですが、何かしら工夫をしていただけないかなと、短い時間で私も妙案は出て来ないのですが、ここで終わっちゃうというイメージがあるともったいないような印象があります。適切に評価されるのかどうかといった不安があるので、その点を少し検討していただきたいなと思います。

菊池委員長：その他ご意見ご質問とかございますか。

よろしいでしょうか。ありがとうございます。

全体を通して意見、コメント、要望というような形で否定的な意見ということはございませんでしたので、概ね妥当ということで第2回の調査の方をぜひ進めていただきたいという結論としたいと思います。

よろしいですね。ありがとうございます。

・国道6号 ^{おな} ^{はま} 小名浜地区 (^{りんじょう} 林城 ~ ^{いいだ} 飯田)

菊池委員長：それでは、次の議事に移りましょう。

続きまして、国道6号小名浜地区（林城～飯田）について、事務局よりご説明いただき、その後に審議応答を行う形で進めてまいります。それでは、説明をお願いいたします。

藤澤所長：磐城国道事務所で所長をしております、藤澤と申します。

本件は、国道6号小名浜地区の林城交差点、飯田交差点と信号交差点が連続する場所であり、朝夕の通勤時間帯を中心に渋滞等が発生しております。意見聴取の結果にもありますが渋滞対策の期待が大きい計画でございますので、審議の方をよろしく申し上げます。

1ページ目でございます。評価対象区間についてのご説明でございます。国道6号は青の線でございます、緑の線が高速道路でございます。国道6号は、東京都中央区を起点に福島県いわき市を経由しまして、宮城県仙台市に至る延長389kmの直轄国道でございます。常磐バイパスは、平成29年度に全線4車線開通し、今回の対象区間は右の図の赤で旗揚げ箇所の平面交差が連続している3kmの林城交差点、飯田交差点の部分となります。

2ページ目でございます。前回の審議内容でございます。令和5年8月24日に開催させていただいており、①～⑤、そして⑥の政策目標（案）の設定、⑦の対応方針（案）の検討、⑧の意見聴取方法（案）について説明させて頂きました。表1に前回の指摘事項と、対応状況について記載させていただいております。5点ございますけれども上から4つが、アンケートに関する内容でございます。この4点については、このあと説明の中で改善内容を説明させて頂きます。5点目は、整備方針策定に向けては新たな課題が生じないよう留意する、具体としては、各交差点に着くまでに確実に減速させ、車間距離を取らせるようなソフト対策の詳細検討というご意見がございまして、対応状況としましては、カラー舗装や減速を促す路面標示など、道路構造に応じて実施可能なソフト対策を検討中でございます。

3ページ目でございます。計画段階評価の進め方になります。今回は第2回となりますが、令和5年10月26日から令和6年1月20日に実施した意見聴取結果を踏まえて、政策目標の決定や対応方針（案）について審議して頂きたいと考えております。

4ページ目でございます。対応方針の考え方についてとなります。前回の要点でございます。道路交通・地域の課題として、渋滞に関しては、主要幹線道路としての円滑性の低下、事故としては、県内平均を上回る事故危険性、産業・物流は、物流の速達性の低下、医療は、救急搬送の速達性・安定性という観点から左下の政策目標（案）を設定させていただきまして、政策目標案としては、主要幹線道路としての円滑性確保、安全な交通環境の確保、円滑な物流ルートの確保、救急搬送環境の確保といった4点を案とさせて頂いております。また、これに対する対策案としては、①番平面拡幅案、②番連続高架案、③番両側高架案、飯田交差点側のみ高架である④番：片側高架＋平面拡幅案の4つの中から、②番と④番に絞り、アンケートさせて頂いております。

5 ページ目でございます。意見聴取の対象者についてです。2. の意見聴取の対象表ですが、地域住民、道路利用者、事業者の方々にアンケート調査を実施しております。関係団体23 団体の方々にもヒアリングによる意見聴取を行っています。林城・飯田の交差点があります小名浜地区に関しましては、この濃いオレンジ色の部分ですが、全戸配布という形で、残りの5 地区に関しましては抽出配布という形でやらせていただいております。

6 ページ目でございます。アンケートの回収数についてとなります。地域住民・道路利用者については、合計としては水色部分の1万9,640 票の回収数となりました。郵送配布の回収率としましては、配布数7万3,819 世帯に対しまして1万1,249 世帯の回収となり、約15%の回収率になっております。事業者に関しましては、308 社の回答をいただいております。郵送配布の回収率としましては、約34%という形になっています。郵送配布に関しましては、はがきを各世帯2 通送付してございまして、ご家族なども回答可能となっております。その場合は票カウントする際にはカウントさせて頂き、その結果が1万5,050 票となります。

7 ページ目でございます。ここからアンケート調査票についてとなります。地域意見聴取の内容です。回答者属性となる年齢、職業、性別、住所、運転免許の有無、また対象範囲の利用状況に関する目的、手段、頻度をアンケートはがきの表面で確認し、はがきの裏面で政策目標（案）、対応方針（案）に関する質問①から⑤について質問させていただいております。また、2 ページ目で説明させて頂いた、前回審議における指摘に対する改善の内容としまして、アンケートの設問は数字の連番なく英語表記に変更しております。右側の事業概要資料については、イラストに関しましては平面から鳥瞰図に変更して第1 案、第2 案を分かりやすく明示し、また、専門用語を使用せずに分かりやすい表現としております。

8 ページ目でございます。引き続き、改善点となります。事業概要についてです。調査票に、これまでの常盤バイパスの整備経緯、交通課題の要因を明示しております。対象区間の交通状況を追加し、常盤バイパス全線における対象区間の交通課題を明示しました。

9 ページ目でございます。意見聴取における広報関係でございます。調査の周知に向けて、様々な媒体を活用しアンケートの周知も実施しております。磐城国道事務所のホームページ、新聞広告、SNS を活用した周知を行っております。道の駅やトラックターミナル等で留置きアンケートを設置しての意見聴取や、イオンモールいわき小名浜等でオープンハウスを実施し回答をして頂いております。

10 ページ目でございます。ここからは、アンケート結果となります。回答して頂いた方の住所ですが、地域住民アンケートでは9 割以上が調査対象地域からの回答となり、事業者に関しましても同様に約9 割以上が対象地域の事業であり、そのうち約5 割が小名浜地区となっております。

11 ページ目でございます。地域住民アンケートの性別、年齢、職業、免許、事業者アンケートの業種となります。地域住民アンケートでは、年齢別回答率は60 代以下が約8 割を占めている状況でした。職業別回答率は就業者が約7 割を占めている状況でした。事業者ア

ンケートとしては、運輸業、サービス業、建設業で約7割を占めた結果となります。

12ページ目でございます。地域住民のそれぞれの回答方法における年代別のグラフとなります。地域住民アンケートの回答方法では郵送は約6割、WEBが約4割といった状況でした。郵送による回答は60代以上が約6割という状況で、WEB回答に関しては、50代以下の回答が約8割を占めている状況でございます。

13ページ目でございます。アンケートを知ったきっかけに関する回答となります。WEBアンケートにおける質問となります。郵送によるアンケートが約5割、SNSが約2割となります。年代別に見ると、緑がSNS、ピンクが郵送となりますが、若年になるにつれてSNSの割合が多くなってきているとわかります。

14ページ目でございます。移動手段、利用目的、利用頻度に関してとなります。地域住民アンケート、事業者アンケートについて、縦列で内容ごとに並べております。移動手段に関しましては地域住民アンケートでは自動車が9割以上、事業者アンケートでは乗用車が5割、貨物車が4割であり、利用目的としましては、地域住民アンケートでは日常利用が約8割、事業者アンケートでは運送・運輸と営業で約8割を占めており、利用頻度に関しましては、地域住民アンケートでは週に1回以上の利用が約7割、事業者アンケートでは週1回以上の利用が約9割という状況でした。

15ページ目でございます。アンケートの質問①～⑤の結果となります。質問①、②は政策目標（案）の妥当性の確認となります。質問③、④に関しましては、構造検討に際し比較・評価する重視すべき内容、配慮すべき内容の確認、質問⑤に関しましては、上記以外の配慮すべき内容や道路整備に関する意見に関する質問となります。

16ページ目でございます。質問①についてです。対象区間にはどのような課題があると思いますか？という質問で、内容は、AからDの4つを聞いておまして、回答はそれぞれに回答して頂き、そう思う、ややそう思う、あまりそう思わない、そう思わない、無回答・不明となっております。結果としては、対象区間の課題に関して地域住民、事業者アンケートともにA～Dいずれの項目も約8割以上が課題と感じているという結果となっております。

17ページ目でございます。質問②でございます。質問①で提示した項目以外に課題だと感じていることを具体的に記載してください、という質問でございます。政策目標案に係る4項目についての回答が多くて、特に渋滞や事故に関する意見が多く見られております。その他意見としましては交差点間隔が近すぎる等の意見をいただきました。

18ページ目でございます。企業と関係機関に行ったヒアリングの結果でございます。渋滞については通勤時間帯の著しい交通渋滞の発生や移動時間の増加等の意見や事故については、追突事故を誘発する道路構造や渋滞を起因とする交通事故等の意見、産業・物流については、移動時間が読めないことや定時性・速達性の低下等の意見、医療については、急勾配での患者への負担や、朝夕の渋滞による搬送時間の遅れ等のご意見がございました。

19ページ目でございます。まとめでございます。渋滞、事故、産業・物流、医療という

4点に關しまして、16ページで説明させて頂いたグラフ、そしてヒアリング結果について18ページの内容、その他の問題や改善して欲しい点として17ページの内容を記載させて頂いており、政策目標に關しては地域の課題、意見を踏まえて妥当であることを確認しております。

20ページ目でございます。質問③～⑤となり、本ページの内容は先ほど15ページで説明させて頂いたため割愛させて頂きます。

21ページ目でございます。質問3の内容でございます。対応方針を検討する際に重視すべきと思うことは何ですか、という質問であり、AからJ各項目について、重視すべき、必ずしも重視しなくてよい、重視しなくて良い、無回答・不明とまとめております。A～Dは政策目標に關する質問、E～Jは配慮すべき事項に關する質問となります。結果としましては、重視すべき項目として、地域住民、事業者についてともに、政策目標A～Dの4項目いずれも7割以上が重視すべきという回答となりました。

22ページ目でございます。質問4でございます。質問3の中で特に重視する項目と、その理由を記載して下さいという質問になります。結果としましては、渋滞が改善されることを重視すべきとの回答が最も多く、渋滞解消が最重要課題等との意見を頂いております。

23ページ目でございます。質問5でございます。質問3の項目以外で重視すべきと思われることを記載して下さい、という質問になります。結果としましては、政策目標・配慮すべき項目以外では、早期整備に關する意見が多く、物流の要であるので早期実現が望まれる等の意見を頂き、また、工事実施に關する意見も多く、工事中に現状以上の渋滞が発生しないようにすること等の意見をいただいております。

24ページ目でございます。企業・関係機関へのヒアリングでございます。政策目標に關する内容については渋滞が改善されることを重視すべきとの回答が最も多く、渋滞改善によって渋滞に起因する交通事故減少や周辺の渋滞改善も見込まれる等の意見もいただいております。

25ページ目でございます。まとめとしましては、質問AからJについて、21ページのアンケート結果、24ページのヒアリング結果、また、その他自由意見として23ページをまとめており、対応方針の重視すべき項目として、渋滞が改善すること、救急搬送の速達性・安定性が向上すること、交通事故が減少すること、物流経路の速達性を向上することが求められており、その他の重視項目としては、早期整備、工事実施、整備方針に關する意見が寄せられました。

26ページ目でございます。対策方針案についてです。前回の内容でございますけれども、ルートについては、現道上での整備が合理的と整理し、同一ルート帯においても対応可能となる対策案を設定しております。第1案連続高架案、第2案片側高架+平面拡幅となります。

27ページ目でございます。第1案と第2案の評価でございます。意見聴取では、重視すべき項目として政策目標の4項目、赤枠部分の意見が多く寄せられ、その中で主要幹線道路としての円滑性の確保、安全な交通環境の確保また、配慮すべき事項、赤枠以外の部分です

が自然環境及び用地への影響の項目において、片側高架である第2案より第1案連続高架案が優れております。

28ページ目でございます。対応方針（原案）の検討となります。連続高架構造は、政策目標として掲げている渋滞、事故、産業・物流、医療の各項目に対する課題解決が期待できるとともに、自然環境や用地への影響が片側高架＋平面拡幅構造と比べて小さいため対応方針（原案）は第1案「連続高架案」とする。理由としては、地域の課題を解決するための政策目標を達成し、また地域の意見聴取結果で得られた多くの地域のニーズに応えられ、影響する自然環境・用地が少なく、自然環境や沿道環境の面で優れている、ということから、第1案「連続高架案」としております。

29ページ目でございます。自治体への意見照会結果となります。福島県からの回答としましては、対応方針原案に同意いただきました。当該地区の交通の円滑化や安全な交通環境確保等に向けた整備が不可欠とコメントをいただいております。

30ページ目でございます。こちら自治体への意見照会結果となります。いわき市からの回答としましては、対応方針（原案）に同意いただきました。安全・安心な市民生活環境や安定した地域経済活動の確保に向けて、渋滞対策が必要不可欠とコメントをいただいております。

31ページ目でございます。対応方針（案）になります。地域の課題を解決するための政策目標に寄与し、対応策として最も優れている第1案連続高架案とする。理由としては、地域の課題を解決するため政策目標を達成し、地域の意見聴取結果で得られた多くの地域ニーズに応えられ、影響する自然環境・用地が少なく、自然環境や沿道環境の面で優れているということから、第1案連続高架案としております。

32ページ目でございます。対応方針（案）のまとめとなります。対象区間内を連続高架とすることで課題解消を図ります。ポイントとしては、両交差点を連続高架とすることで、交通容量の拡大を図る。渋滞の緩和や交差点の高架化により、安全な交通環境の確保を図る。渋滞の緩和により、円滑な物流ルート、救急搬送環境の確保を図る。高架下を道路空間として活用できることにより、自然環境や沿道施設の用地への影響を極力回避。以上より、対応方針（案）としましては、連続高架と考えております。

以上でご説明を終わらせて頂きます。それではご審議の方よろしくお願い致します。

菊池委員長：ご説明ありがとうございました。前回の話の中で、イラスト図が気になっておりましたが、整備後のイメージができるイラストを作成いただきありがとうございました。それでは、ただ今の説明について、ご質問、ご意見お願いします。

宮原委員、お願いいたします。

宮原委員：最終案について意義はないですが、少し気になるのが17ページのアンケートのご意見のなかで、事故に関して、事故は飯田交差点の北側の下り坂のカーブについて、信号

もあるし、カーブもある。下り坂でスピードを出すので危険といった、ご意見がありました。飯田交差点の周辺で2案ありますが、坂の勾配・カーブの問題について、第1案にしても飯田交差点の北が若干カーブしているイメージで、飯田～林城に向けて、現道についているところも、下り坂になって、ずーっと下り坂で降りていくイメージになるので、運転のしやすさが、拡幅にしたけれども事故になりやすいといったことも考えられると思うので、勾配やカーブについても、配慮が必要と感じました。

藤澤所長：事故等に関係する内容なので、特に勾配については詳細検討に入った段階で検討を進めていきたいと思います。

宮原委員：ありがとうございます。

菊池委員長：その他いかがでしょうか。葛西委員、お願いいたします。

葛西委員：25ページの意見聴取のとりまとめの自由意見について、早期整備に関する意見がある中で、沿道は用地への影響が少ない等、連続高架が良いといったことは理解したのですが、施工上、工事をやる上でも早く整備できるような配慮があるか確認したい。

藤澤所長：具体の検討は設計が入った段階で、施工中の計画等を具体的に行う必要のあるエリアと考えています。仮設の工事の段階から、搬入路等についても具体的に検討を進めていきたいと思います。

葛西委員：ありがとうございます。

菊池委員長：その他いかがでしょうか。若菜委員、お願いいたします。

若菜委員：アンケートに関して、21ページで沿道からのアクセスが6割で、22ページの意見でもほかの道路の渋滞が懸念される等の意見もあって、27ページの結論として、沿道アクセスは1案の評価が唯一低い。この部分の配慮、本当にアクセス性が下がるのかと思うところはあるが、配慮が無いかといった確認です。

藤澤所長：比較表なので客観的な表でまとめています。第2案が○になるのが、沿道施設には直接アクセスできるため、という記載です。こちらは、第1案は連続高架なので、ずっと橋になっているといった観点です。第2案は飯田が高架で、平面拡幅の部分が残るということで、○△の表現としています。アクセスについては、具体的な設計に入った段階でできることは対応したい。

若菜委員：鹿島街道の交通量は増えるのでしょうか。

藤澤所長：交通量については、国道6号の東側に並行する鹿島街道があります。国道6号の林城、飯田交差点の渋滞がすごいため、この部分の交通が流れれば、鹿島街道も今よりは良くなると考えています。

若菜委員：ありがとうございます。

菊池委員長：その他いかがでしょうか。吉田委員、お願いいたします。

吉田委員：これから、この事業の整備効果を評価していくときに、交差する現道の混雑解消が大きいですが、この点が評価されていくのでしょうか。

藤澤所長：国道6号の実際の施工後になるかと思われませんが、実態調査で確認していくことになります。

吉田委員：時間短縮効果、便益算出するときには、現道の時間短縮効果は含まれないということでしょうか。

藤澤所長：施工する前とB/Cの評価となるため、加味した形になろうかと思われま

吉田委員：ありがとうございます。

菊池委員長：その他いかがでしょうか。無いようですので、私からの意見としまして、今回のこの事業というよりか、やはりWEB回答が40%を超えていること。ここが少しは分析をされていますが、今後、さらに詳細な分析をしていただきたい。特にWEB調査については、学術的にも問題を指摘されている。回答の質が同じなのか、WEBの方がより賛成している。または、WEB回答がより否定的かといったことがあるかないかを検証いただくことで、WEB調査の拡大につながると思うので、整備局として分析していただきたいと思っております。

菊池委員長：それでは、全体を通して各委員から色々な意見が出ましたが、これらすべての意見が施工や設計のお話であることから、線形をどうするか、それから沿道アクセスの合流分流をスムーズに分かりやすく、なおかつその線形で交通事故にも配慮いただきたいということで、詳細な検討を進める上での留意点というご意見がすべてだったと思うので、おおむね妥当と結論したいと思えます。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

菊池委員長：それでは、以上で議事が終了致しました。

計画段階評価についての審議が終わりましたが、全体を通して何かご意見等ございますか。
よろしいですか。

菊池委員長：無いようでしたら、最後に、本日の委員会資料の公開・非公開について、確認いたします。

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。

菊池委員長：それでは、本日の資料一式については、公開とします。

菊池委員長：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。

道計一課長：事務局でございます。

議事概要については、速やかに作成をいたしまして、委員長に確認していただいたうえで、公表させていただきたいと考えてございます。

なお詳細な議事録につきましては、後日、委員の皆様方にメール等で送付させていただきまして、それぞれご確認をお願いしたいと考えているところでございます。

以上です。

菊池委員長

議事録について、ただ今の対応でよろしいでしょうか。

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、本日の議事を終了します。

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。

以上を持ちまして、社会資本整備審議会 道路分科会 第45回東北地方小委員会を閉会いたします。