

社会資本整備審議会道路分科会

第46回東北地方小委員会

【議事録】

○議事

1) 計画段階評価

・国道4号 白石市斎川～大平森合

菊池委員長：菊池でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、2件の議案のうち1件目の議事に入りたいと思います。まずは国道4号白石市斎川から大平森合について、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という流れで進めたいと思います。

それでは、説明のほど、よろしくお願いいたします。

田中事務所長：仙台河川国道事務所長の田中でございます。

まず初めに、国道4号「白石市斎川から大平森合」における第3回計画段階評価について、資料1を使いまして説明させていただきます。

まず1ページをお願いいたします。評価対象区間の説明になります。

資料右側の図2に赤く旗揚げをしております、約3kmが評価対象区間となっております。対象区間は東北自動車道と平行する2車線の区間でありまして、令和3年には防災・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機能の強化対策調査区間に位置づけられております。

続いて、2ページをご覧ください。計画段階評価の進め方になります。

本件については、東北地方小委員会を2回、意見聴取を2回実施してまいりました。今回の第3回東北地方小委員会では、資料右端にあります赤い枠内の2点、第2回意見聴取結果の確認と、対応方針案について議論いただきたいと思いますと考えてございます。

続きまして、3ページをご覧ください。前回の第2回東北小委員会の審議内容になります。

前回の小委員会では、資料上段の①から⑤の議事についてご審議をいただきました。前回審議における主な指摘事項は表1の4点になってございます。

1つ目ですが、「B案について、バイパス部分は2車線という案だが、現道改良する部分の南側は4車線として改良するので、誤解のないように示した方がよい」というご指摘がありました。対応としましては、B案の模式図に2車線区間と4車線区間をわかるように明示しております。

2つ目ですが、「WEBでの意見聴取時の選択肢に「わからない」を加えるべき」というご指摘でした。対応としては、WEB・はがきともに、選択肢には「わからない」を追加しまして、WEBアンケートでは、回答をスキップできるように設定しております。

3つ目でございますが、「第1回意見聴取の回収率が低いため、次回の意見聴取では、更なる工夫が必要」というご指摘を受けました。回収率向上の取り組みとして、前回委員会時提案のものに加えまして、オープンハウスでの回答者への粗品提供であったり、ヒアリング実施企業の従業員や周辺学校生徒へのアンケート回答依頼の実施、また、対象区間にアンケートを実施していることを知らせる看板を設置しております。

4つ目でございますが、「オープンハウス会場には掲示板に二次元バーコードを大きく掲示したものを設置し、配付資料の二次元バーコードも目立つようにすべき」というご指摘で、ご指摘のとおり対応しております。

続いて、4ページをご覧ください。第2回地域の意見聴取の実施内容になります。

第2回意見聴取は、令和6年5月23日から令和6年7月31日にかけて、表1に示す地域住民、道路利用者、事業者等を対象として実施しております。

地域住民に対しては、右側地図中の赤着色範囲を対象に全戸配布によるアンケートを実施しております。

道路利用者には、仙台河川国道事務所ホームページ等でのWEBアンケートに加えて、市役所や道の駅等で留置アンケートを実施しております。

事業者等の皆様に対しては、社名読み取り調査等により抽出した企業に対しましてアンケートを実施しております。

資料右下の表2に示す関係団体へは、ヒアリング調査による意見聴取も実施しております。

続いて、5ページをご覧ください。アンケート回収結果になります。

地域住民及び道路利用者へのアンケート回収数は表1にお示ししておりますとおり、合計4,793票となっております。このうち自治体の広報誌差し込み配布における世帯単位での回収率は約11%となっております。

事業者へのアンケート調査の結果については、102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31%となっております。

続いて、6ページをご覧ください。こちらは実際に配布しましたはがき及び調査票の説明になります。

アンケートに回答するためのはがき回答票と、アンケート内容を説明する調査票を配布しております。

続いて、7ページをご覧ください。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、広報誌差し込み配布、留置、WEBで実施してございます。

アンケート調査の周知については、図2から図5に示すように自治体の広報誌や新聞広告、SNSや関係機関のホームページ等を活用して、実施してございます。

続きまして、8ページをご覧ください。回収率向上の取り組みになります。

世帯あたりの回収率を上げる取り組みとして、表1のとおりオープンハウス等を実施してございます。オープンハウスの実施状況は資料下段のとおりとなっております。

続いて、9ページをご覧ください。回収率向上のため、オープンハウスの他にも、ヒアリング実施企業の従業員や、近隣の高校生への呼びかけ、対象区間への看板設置、回覧板・動画共有サイト・広報車による広報を実施してございます。実施状況は資料のとおりとなっております。

続いて、10ページをお願いいたします。これよりアンケートの回答結果となります。

10ページは回答者の地域区分の集計結果になります。

左側の地域住民アンケートでは、対象地域からの回答が約9割以上を占め、そのうち約5割が白石市からの回答となっております。

また、右側の事業者アンケートでございますが、対象地域の事業者が約6割を占め、そのうち約4割が白石市となっております。

続いて、11ページをお願いします。回答者属性の集計結果となります。

左側の地域住民アンケートの年齢別回答率は図2のとおりで、60代以上が約5割で、その下の図4、就業者の割合は約6割を占めている状況となっております。

右側の事業者アンケートの業種別回答率は図5のとおり、「運輸業」、「製造業」で約8割を占めている状況となっております。

また、図3、6に示すとおり、今回新たにご回答いただいた方は、住民が約4割、事業者が約3割となっております。

続いて、12ページをお願いいたします。回答方法別の年齢構成集計結果となります。

地域住民アンケートの回答方法別では左側の図1のとおり、郵送が約6割、WEBが約4割となっております。

回答方法別の60代以上の回答割合は図2の全体で約5割に対しまして、図3、郵送で約7割、図6のWEBで約2割となっております。郵送の回答割合が高い結果となっております。

続きまして、13ページをお願いいたします。アンケートを知ったきっかけの集計結果となります。

回収率向上の取り組みとして、左側の表1の内容を実施してございます。右側の図1のアンケートを知ったきっかけのうち、回収率向上の取り組みによりアンケートを知ったという回答は約2割となっております。

続いて、14ページをお願いいたします。対象区間の道路利用状況になります。

移動手段については、地域住民アンケートでは図1のとおり自動車が約9割、事業者アンケートでは県境部付近であることから図4のとおり貨物車が約6割を占める結果となっております。

利用目的については、地域住民アンケートでは図2のとおり仕事や通勤、買い物といった日常利用が約5割、事業者アンケートでは図5のとおり「運送・運搬」での利用が約7割となっております。

右側の利用頻度については、地域住民アンケートでは図3のとおり週1回以上の利用が約4割を占めておりまして、その下の図6の事業者アンケートでは週1回以上の利用が約8割となっております。

続いて、15ページをお願いいたします。アンケートの設問になります。

質問②と質問③で、前回委員会時に設定しました対応方針（案）を検討する際に重視すべき9つの項目について確認しております。質問④でその他に重視すべき項目についても確認しております。

続いて、16ページをお願いいたします。前ページでお示した9つの重視すべき項目についての集計結果になってございます。

中段のグラフが住民アンケートと事業者アンケートの全体のとりまとめ結果となっております。まず政策目標については、「事故が減少し安全に走行できること」、「救急搬送ルートの安定性・速達性が向上すること」を重視すべきという回答が約9割と最も高く、他の政策目標の項目も約7割以上となっております。

政策目標以外のその他の配慮事項については、すべての項目で重視すべきという回答が7割に満たず、それぞれの回答割合の差も1割以内と差がつかない結果となっております。

続いて、17ページをお願いいたします。9つの項目につきまして対応方針案を検討する際に重視すべき理由の集計結果になります。

まず政策目標では「混雑が緩和されること」に関する意見が最も多く、「東北道通行止め時に国道4号の混雑がひどく日常生活に支障をきたす」等の意見が寄せられております。

その他配慮事項では、「周辺関連事業等との連携」に関する意見が最も多く、「道の駅やスマートインターとの連携は必須」等の意見が寄せられてございます。

続いて、18ページをお願いいたします。先ほどの9つの項目以外でその他重視すべき事項についての集計結果になります。

政策目標・その他の配慮事項以外では、「整備方針に関する意見」が最も多く、次いで「冬期に関する意見」が多く寄せられております。

整備方針では、「災害時のダブルネットワーク機能向上のため」等の意見が寄せられてございます。冬期については、「冬期の通行環境が確保されること」等の意見が寄せられてございます。

続きまして、19ページをお願いいたします。企業・関係機関ヒアリングにおける9つ

の重視すべき項目に対する意見集約結果となります。

重視すべき項目については、混雑緩和では「東北道の代替道路として、混雑が緩和することは重要」等の意見が製造業や物流事業者等から寄せられてございます。

周辺関連事業等では、「防災公園や工業団地など周辺関連事業が有効活用されると良い」等の意見が製造業や自治体等から寄せられてございます。

続いて、20ページをお願いいたします。企業・関係機関ヒアリングにおける9つの項目以外に重視すべき事項の意見集約結果となります。

政策目標・その他の配慮事項以外では、整備方針に関する意見としまして「スマートインターとの連携を図ることのできる現道改良案の方が良い」等の意見が製造業や自治体等から寄せられてございます。

また、道路構造・施設に関する意見としては「中央分離帯を設置することで正面衝突事故の防止に期待」等の意見が警察機関や消防機関等から寄せられてございます。

続いて、21ページをお願いいたします。前ページまでに説明したアンケート及びヒアリング結果をとりまとめたページとなります。

続いて、22ページをお願いいたします。このたびの意見聴取の結果を踏まえまして、対応方針案を検討するために総括として整理したページになります。

対象となる区間は東北道通行止め時に混雑が発生し、沿道出入りに起因した追突事故や、大型車が多いことにより救急搬送に支障等が生じている状況となっております。

意見聴取結果では、「事故が減少して安全に走行できること」、「救急搬送の安定性・速達性が向上すること」を重視すべきという回答が多く寄せられ、重視する理由については混雑緩和や安全に走行できることに対する意見が多く寄せられております。

また、その他配慮事項については、スマートIC等の周辺関連事業との連携を求める意見が挙げられてございます。

続きまして、23ページをお願いいたします。これよりルート帯案の検討になります。23ページは、政策目標と配慮事項の確認になります。

前回小委員会において、当該地域の道路交通状況や、地域の課題等を踏まえまして、政策目標として5項目、配慮事項として4項目を設定してございます。

今回の意見聴取の結果では、これらに沿った意見が多く寄せられておまして、政策目標や配慮事項の設定が概ね妥当だったと考えてございます。

続いて、24ページをお願いいたします。対策案になります。

政策目標を達成するための対策案については、主要なコントロールポイントに配慮して2案を設定しております。

A案は現道改良案で、現道を拡幅することで現道機能強化を図り、課題解消を図るものです。

B案はバイパス案で、バイパスを整備することで交通転換を図り、課題解消を図るものです。

続いて、25ページをお願いいたします。A案、B案、2案に対する比較評価の一覧表となります。

意見聴取結果では、重視すべき9項目のうち政策目標の5項目を「重視すべき」という回答が多く寄せられ、配慮すべき事項のうち「周辺関連事業等」に対しての自由記載意見が多く寄せられました。

以上のことから、比較表中に赤枠で囲っている政策目標の5項目と、その他の配慮事項の周辺関連事業等を「アンケート調査及びヒアリング調査より、重視すべき事項」として設定してございます。

赤枠で囲っている項目のうち、「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」、「周辺関連事業等」の4項目において、A案「現道改良案」が優れていると考えてございます。さらに赤枠以外の項目でも「自然環境」においてA案が優れていると考えてございます。

続いて、26ページをお願いいたします。対応方針（原案）となります。

これまでの説明を踏まえまして、A案の現道改良案が優れていることから、対応方針の原案はA案といたします。

続いて、27ページをお願いいたします。自治体からの対応方針（原案）に対する意見照会結果となりまして、27ページは宮城県さんからの回答になります。「対応方針（原案）について同意します」との回答をいただいております。

続いて、28ページをお願いいたします。白石市さんからの回答となります。こちらも「対応方針（原案）について同意します」との回答をいただいております。

続いて、29ページをお願いいたします。対応方針（案）の説明になります。

地域の課題を解決するための政策目標を達成し、地域の意見聴取結果で得られた、周辺関連事業等との連携など多くの地域ニーズに応えられること、自然環境への影響が少なく、経済性の面でも優れていることから、A案の現道改良案を対応方針（案）として提案させていただきます。

30ページをお願いいたします。A案の整備概要等のまとめになります。

資料の説明は以上となります。ご審議のほどよろしくをお願いいたします。

菊池委員長：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、ご意見ををお願いいたします。いかがでしょうか。葛西委員、よろしくをお願いいたします。

葛西委員：葛西です。説明ありがとうございました。

2つありまして、1つは、アンケートの回収率についてです。11%程度であったという説明がありましたが、その回収率をどのように評価するかというのが1つポイントかなと思います。

私の考えとしては、該当区間を使う可能性のあるより多くの利用者に回答してもらった

めに、幅広く配布しているという認識でありますので、必ずしも高くなくてもいいのではないかという考えを持っています。その上で、オープンハウスですとか、広報車ですとか、いろいろな工夫をしておりますので、回収に対する努力は十分されていると感じております。その上で11%をどのように捉えるかという見解を1ついただければと思います。それが1点目です。

2点目が、(仮称)白石中央スマートICと、工業団地等が周辺に計画されているということだと思いますが、その出入り交通の影響によってスムーズな本線交通に影響がないように、そこは十分検討いただければなど。これはコメントです。1点お願いします。

菊池委員長：それでは、事務局、よろしくお願いします。

田中事務所長：ご意見ありがとうございました。今回の回収数をどう捉えるかというご質問でございました。

前回1回目のアンケートの回収率は14%でございまして、今回、3ポイント、少し回収率が下がったという状況でございます。

回収率を上げるために、オープンハウスだとか、さまざまな工夫をしまして実施したものの、結果的には少し下がったという結果になっています。

それをどう捉えるかということでございますが、前回の意見聴取と比較して、年齢や利用手段などの回答者の特性などがほぼ同様の傾向であったことを確認しているところでございます。また回答者の居住地から市町村別の回答数の割合を比べても、前回と概ね一致しているということから、前回から継続して、回収率は少し下がっているのですが、信頼できる成果が得られたかなと思っているところでございます。

それから、国道4号に近接して周辺関連事業が今まさに事業を行っております、スマートIC事業と道の駅、防災公園の事業が現場では造成が始まっています。国道4号はこれらの事業と密接に関係しますので、しっかりと白石市さんと連携する必要があるかなと考えているところです。

葛西委員：ありがとうございました。

菊池委員長：吉田委員、よろしくお願いいたします。

吉田委員：よろしくお願いします。お答えになれる範囲であればお答えいただきたいと思っております。

今回、4車線化に当たり、多くの方の期待は東北道が通行止めになったときの代替路としての活用であると考えられますが、4車線化の設計に当たっては、設計容量というのは東北道に交通量が流れている状態での設計になると思います。東北道において、その辺り

の区間は1日30,000台ぐらいの交通量があると思うのですが、東北道通行止め時には1日30,000台ぐらいの交通量が4号に転換してきたときに交通が集中し、たとえ4車線化になったとしてもうまく捌けないのではないかと心配しています。そのあたりの代替路としてのうまい活用、スムーズな交通量の転換が図れるような配慮をぜひお願いしたいと思います。もし今の時点で、例えば設計交通容量に関しては少し余裕を見ているのか、あるいは東北道からの受け止め方については何か設計上の工夫があるのであればお答えいただけないかなと思います。よろしくをお願いします。

田中事務所長：ご質問ありがとうございます。当該区間は、東北道の国見ICから白石IC間と並行する区間になっておりまして、特に冬場においては東北道が通行止めになって、国道4号に交通が集中するという事象が過去に発生しています。

2021年の冬場に実際に通行止めになって、通行止めになったときにどれだけ交通が集中したかという実績を確認したところ、4号に約27,000台の交通が流れてございました。これを容量的に見ますと、現道拡幅という機能強化が図られていますので、1車線当たりの容量は9,000台と捉えれば、4車線ということで約36,000台の容量があるものと見込んでいまして、過去の通行止めの交通が集中した際の交通量から見ると、容量的にはしっかりと受けられるかなと捉えています。

また、時間別の容量で見ても、1時間当たりの容量については十分捌けるかなと捉えているところでございます。

菊池委員長：吉田委員、よろしいですか。

吉田委員：通行止めになると一気にインターを出て転換してくるので、その流れがスムーズに受け止められるように設計上の工夫をぜひお願いしたいと思います。よろしくをお願いします。

田中事務所長：承知しました。いろいろ検討してまいります。

菊池委員長：ありがとうございます。そのほかいかがですか、ご質問、ご意見はよろしいですか。

それでは、今委員からのご意見がございましたが、どちらかという今後の詳細な設計に当たっての配慮していただきたい点についてのコメントであったかなと思いますので、加えて私もコメントですが、18ページに住民からの意見聴取の意見・要望の2番目に多かったというお話に冬期に関する意見というのがありまして、それから東北道の通行止めというのが冬期、雪の影響などを受けるということから、国道4号の冬期の走行がスムーズになるように配慮して設計を進めていただきたいというコメントをつけ加えさせていた

だきます。

対応方針案について、特段の反対意見などはございませんでしたので、ご提示いただいたこの対応方針案は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4号 大崎市古川荒谷～栗原市高清水豊田

菊池委員長：それでは、議事の2つ目になります。国道4号大崎市古川荒谷～栗原市高清水豊田について、事務局より資料の説明をしていただいて、その後で質疑応答を行うという流れでこちらも進めたいと思います。それでは、資料の説明をお願いいたします。

田中事務所長：それでは、国道4号「大崎市古川荒谷から栗原市高清水豊田」における第3回計画段階評価について、資料2を使いまして説明させていただきます。

1ページをお願いいたします。評価対象区間の説明になります。

資料右側の図2に赤く旗揚げした箇所約5kmが評価対象区間となっております。対象区間は東北自動車道と平行する2車線の区間でありまして、白石と同様に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ところでございます。

続いて、2ページをお願いいたします。計画段階評価の進め方になります。

進め方及び議論については先ほどの白石と同様となっております。

3ページをお願いいたします。前回の第2回東北小委員会の審議内容になります。

前回の小委員会での審議内容は白石と同様で、指摘事項についても白石と重複する内容となっております。

続いて、4ページをお願いいたします。第2回地域の意見聴取の実施内容になります。

第2回意見聴取の実施期間及び対象者は白石と同様となっております。地域住民に対しては、右側地図中の赤着色範囲を対象に全戸配布によるアンケートを実施しております。道路利用者に対しては、仙台河川国道事務所ホームページ等でのWEBアンケートに加えまして、白石市と同様、市役所や道の駅等で留置アンケートを実施してございます。事業者等の皆様に対しては、社名読み取り調査等により抽出した企業に対しましてアンケートを実施しております。また、資料右下の表2に示す関係団体へは、ヒアリング調査による意見聴取も実施してございます。

続きまして、5ページをお願いいたします。アンケート回収結果になります。

地域住民及び道路利用者へのアンケート回収数は表1にお示ししておりますとおり、合計10,017票となっております。このうち、郵送または自治体の広報誌差し込み配布で行った郵送等配布における世帯単位での回収率は約10%となっております。

事業者へのアンケート調査の結果については、108社から回答があり、このうち郵送配布における回収率は約26%となっております。

続きまして、6ページをお願いいたします。こちらは実際に配布したはがき及び調査票の説明になります。

白石同様にはがき回答票と調査票を配布しております。

続いて、7ページをお願いいたします。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、郵送等配布、留置、WEBで実施しております。アンケート調査の周知手法については、白石と同様の内容で実施しております。

8ページをお願いいたします。回収率向上の取り組みになります。

取り組み内容については白石と同様にオープンハウス等を実施しております。

続いて、9ページをお願いいたします。回収率向上の取り組みとして、白石と同様の内容で看板や広報車による広報を実施しております。

10ページをお願いいたします。これよりアンケートの回答結果となり、10ページは回答者の地域区分の集計結果になります。

左側の地域住民アンケートですが、対象地域からの回答が9割以上を占め、そのうち約7割が大崎市からの回答となっております。

また、右側の事業者アンケートでは、対象地域の事業者が約8割を占め、そのうち約4割が大崎市となっております。

続いて、11ページをお願いいたします。回答者属性の集計結果となります。

左側、地域住民アンケートの年齢別回答率は図2のとおり60代以上が約5割で、就業者の割合は図4のとおり約6割を占めている状況となっております。

右側の事業者アンケートの業種別回答率は図5のとおり「運輸業」、「製造業」で約7割を占めている状況となっております。

また、図3、図6に示すとおり、今回新たに回答いただいた方は、住民が約3割、事業者が約2割となっております。

12ページをお願いいたします。回答方法別の年齢構成集計結果となります。

地域住民アンケートの回答方法別では図1のとおり、郵送が約6割、WEBが約3割となっております。

回答方法別の60代以上の回答割合は図2の全体で約5割に対して、図3郵送で約6割、図6WEBで約2割となっており、白石と同様、郵送の回答割合が高い結果となっております。

続いて、13ページをお願いいたします。アンケートを知ったきっかけの集計結果となります。

回収率向上の取り組みとして表1の内容を実施しております。図1のアンケートを知ったきっかけのうち、回収率向上の取り組みによりアンケートを知ったという回答は約1割となっております。

続いて、14ページをお願いいたします。対象区間の道路利用状況となります。

移動手段については、地域住民アンケートでは図1のとおり自動車が約9割、事業者ア

ンケートでは図4のとおり乗用車、貨物車がそれぞれ約4割となっております。

利用目的については、地域住民アンケートでは図2のとおり日常的利用が約6割、事業者アンケートでは図5のとおり「運送・運搬」が約6割となっております。

利用頻度については、地域住民アンケートでは図3のとおり週1回以上の利用が約4割、事業者アンケートでは図6のとおり週1回以上の利用が約8割となっております。

続いて、15ページをお願いいたします。アンケートの設問になります。

白石同様に前回委員会時に設定しました、対応方針（案）を検討する際に重視すべき9つの項目と、その他に重視すべき項目について確認してございます。

続いて、16ページをお願いいたします。9つの重視すべき項目についての集計結果になります。

中段のグラフが住民アンケートと事業者アンケートの全体結果となります。政策目標については、「救急搬送ルートの安定性・速達性が向上すること」を重視すべきという回答が約9割と最も高く、他の政策目標の項目も約7割以上となっております。

その他の配慮事項については、すべての項目で重視すべきという回答が6割に満たず、それぞれの回答割合の差も1割以内と差がつかない結果となっております。

続きまして、17ページをお願いいたします。9つの項目につきまして対応方針案を検討する際に重視すべき理由の集計結果となります。

政策目標では「混雑が緩和されること」に関する意見が最も多く、「冬期や高速道路が通行止めになったときの渋滞緩和のために整備が必要」等の意見が寄せられてございます。

その他の配慮事項では、「自然環境への影響」に関する意見が最も多く、「世界農業遺産である居久根や優良農地の保全に配慮すべき」等の意見が寄せられてございます。

続いて、18ページをお願いいたします。先ほどの9つの項目以外で重視すべき事項についての集計結果となります。

政策目標・その他の配慮事項以外では、「冬期に関する意見」が最も多く、次いで「道路構造・施設に関する意見」が多く寄せられてございます。

冬期に関する意見については、「冬期の走行環境が確保されること」等の意見が寄せられてございます。

道路構造・施設に関する意見においては、「事故防止のために中央分離帯の間から右折できないように中央分離帯の間は空けずに設置して欲しい」等の意見が寄せられてございます。

続きまして、19ページをお願いいたします。企業・関係機関ヒアリングにおける9つの重視すべき項目に対する意見集約結果になります。

重視すべき項目について、混雑緩和では「東北道通行止め時の代替路として重要な路線のため」等の意見が自治体や物流事業者等から寄せられてございます。

その他配慮事項における自然環境の観点では、「観光資源でもある世界農業遺産を重視している」等の意見が商工会議所や観光協会等から寄せられてございます。

続いて、20ページをお願いいたします。企業・関係機関ヒアリングにおける9つの項目以外に重視すべき事項の意見集約結果となります。

政策目標・その他の配慮事項以外では、整備方針に関する意見として「現道の歩道整備は実施されないため現道改良案の方が良い」等の意見が自治体や教育機関等から寄せられています。

道路構造・施設に関する意見としては「現道区間はカーブと坂があり正面衝突のリスクがあるなかで中央分離帯がなく危険」等の意見が警察機関や物流事業者等から寄せられています。

続いて、21ページをお願いいたします。こちらは前ページまでに説明したアンケート及びヒアリング結果をまとめたページとなります。

続いて、22ページをお願いいたします。意見聴取の結果を踏まえまして、対応方針案を検討するために総括として整理したページとなります。

対象区間は交通量が多く、特に東北道通行止め時は区間全体で混雑が発生し、混雑に起因した追突事故や、救急搬送への支障等が生じている状況となっております。

意見聴取結果では、「救急搬送の安定性・速達性が向上すること」を重視すべきという回答が多く寄せられまして、重視する理由については混雑緩和や安全に走行できることに対する意見が多く寄せられています。

また、その他配慮事項については、世界農業遺産等の自然環境への配慮を求める意見が挙げられています。

続きまして、23ページをお願いいたします。これよりルート帯案の検討になり、23ページ目は、政策目標と配慮事項の確認となります。

前回小委員会において、当該地域の道路交通状況や地域の課題等を踏まえ、政策目標として5項目、配慮事項として4項目を設定しております。

今回の意見聴取の結果では、これらに沿った意見が多く寄せられておりまして、政策目標や配慮事項の設定が概ね妥当だったと考えてございます。

続いて、24ページをお願いいたします。対策案となります。

政策目標を達成するための対策案について、主要なコントロールポイントに配慮して2案を設定しております。

A案は現道改良案で、現道を拡幅することで現道機能強化を図り、課題解消を図るものとなります。

B案はバイパス案で、バイパスを整備とすることで交通転換を図り、課題解消を図るものとなります。

続いて、25ページをお願いいたします。A案、B案、2案に対する比較、評価の一覧表となります。

意見聴取結果では、重視すべき9項目のうち政策目標の5項目を「重視すべき」という回答が多く寄せられまして、配慮すべき事項のうち「自然環境」に対する自由記載意見

が多く寄せられました。

以上のことから、比較表中に赤枠で囲っている政策目標の5つと、その他の配慮事項の自然環境を「アンケート調査及びヒアリング調査より、重視すべき事項」ということで設定してございます。

赤枠で囲っている項目のうち、「交通安全の確保」、「安全・安心な歩行環境の確保」、「自然環境」の3項目において、A案の「現道改良案」が優れていると考えております。さらに赤枠以外の項目でも「周辺関連事業等」においてもA案が優れていると考えてございます。

続いて、26ページをお願いいたします。対応方針（原案）になります。

これまでの説明を踏まえまして、A案の現道改良案が優れていることから、対応方針の原案はA案といたします。

続いて、27ページをお願いいたします。自治体からの対応方針（原案）に対する意見照会結果となりまして、27ページは宮城県さんからの回答になります。「対応方針（原案）について同意します」との回答をいただいております。

続いて、28ページをお願いいたします。大崎市さんからの回答となります。こちらも「対応方針（原案）について同意します」との回答をいただいております。

続いて、29ページをお願いいたします。栗原市さんからの回答となります。こちらも「対応方針（原案）について同意します」との回答をいただいております。

30ページをお願いいたします。対応方針（案）の説明となります。

地域の課題を解決するための政策目標を達成し、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ること、自然環境への影響が少なく、経済性の面でも優れていることから、A案の現道改良案を対応方針（案）として提案させていただきます。

31ページをお願いいたします。A案の整備概要等のまとめになります。

説明は以上となります。ご審議のほどよろしく申し上げます。

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いて、ご質問、ご意見をよろしくをお願いいたします。宮原委員、よろしくをお願いいたします。

宮原委員：1つコメントと、あと質問です。

コメントのほうは、大崎に関して、今世界農業遺産等で非常に農業の景観と現場を大切にしていますので、住民の方、事業者の方もそういったことについての認識や関心が高いところであると思います。ですので、今回のご提案の中の現道改良案の部分は妥当かなと思います。ざっと線を引いていただいた中では、居久根の景観などに少し触るようなイメージも出てきていたので、A案で行くというのはよろしいのではないかなと思いました。

あと、20ページにもしバイパス案にしたらという意見の1つとして、歩道の整備はしないので、むしろ現道のほうがいいという意見が20ページにちょっと触れてありました。

一般的に例えばほかのエリアでももしバイパスを作った場合に、バイパスが通ればそこへ車の流れが行きますから、現道のほうの整備という部分ではほとんど手つかずになると決まっているのでしょうか。例えば歩道であれば課題は残るわけですから、そういった課題に関して少し手を入れて整備する、現道も少し整備をする、そういった形で例えばアンケートの課題抽出等が使われるということはあるのでしょうか。

田中事務所長：ご意見ありがとうございました。

まず宮原委員からの最初のコメントですが、世界農業遺産、それから居久根の景観を大切にできる地域でありますので、地域の方々は世界農業遺産を分断することがないようにという意見を多くいただいたところでございます。事業者もそうですが、しっかり配慮していくべきと考えてございます。

それから、2点目の質問でございますが、仮にバイパス案となった場合に現道の歩道の整備が手つかずの状態になってしまって、未来永劫そのままなのかというご懸念かと思えます。決してそういうことではなくて、バイパスが整備されると通過交通の負荷、いわゆる大型車などの通過交通は全部軽減されるのですが、地域内を利用する交通とか、それから、歩行者、自転車の方は当然現道を通るので、そこで歩道が整備されていないということで、通学時の事故だとか、そういった懸念も当然あります。そこは地元の所轄警察の方とか、それから小学校、中学校の方と現道の点検をして、そういった必要性が認められれば歩道を整備する、あるいは交差点を改良するとか、そういった交通安全対策を現道でも、バイパスが整備された後にそういった需要があればしっかりと事業者として整備していくことになると思います。

宮原委員：ありがとうございました。そうしますと、毎回いろいろアンケートを取ったりしている中で、多分今おっしゃってくださったように、改良されていく、ないしは新しくできる道路の整備のほかに、やはりこういったところから出ている意見で、特に現道の部分で何か不都合があるような部分を一応視野に置いて意見をいただけるんだということでもよろしいですか。

田中所長：はい、そのとおりでございます。

宮原委員：安心しました。ありがとうございました。

菊池委員長：ありがとうございます。吉田委員よろしく願いいたします。

吉田委員：よろしく申し上げます。まず、ここも先ほどの白石の区間と同じように、現道の拡幅に当たって現道の交通量で設計しておいて、そこに東北道が通行止めになったとき

に大量の交通が流れてきてもその容量でうまく捌けるかどうかということの確認を1つお願いしたい。

それから、このあたりの冬期の問題は地吹雪だと思いますので、現道での地吹雪の問題があるのかどうか。あるとすればその対策はどのようにするのかということをお聞かせ願いたいと思います。よろしく申し上げます。

菊池委員長：それでは、事務局、よろしく願いいたします。

田中事務所長：ご意見ありがとうございました。

まず1点目の質問に関してですが、当該地域は2021年1月にホワイトアウトで東北道が多重事故となりまして、その際には4号のほうに交通が集中するといったような事象がありました。その際に、どれだけ4号に交通量が集中したかという、約23,000台の車が、これは1日ですが、流れてきておりました。今現道改良案を提案していますが、大崎については3種1級の道路で考えていますので、1車線当たりの容量的には11,000台となりまして、4車線なので44,000台の容量があると考えています。なので、通行止めになって交通が集中しても容量的には捌けるのかなと思っております。また、1車線当たりの時間当たりで見ても、容量的には捌けるかなと捉えているところでございます。

それから、2つ目のご質問ですが、地吹雪対策の関係でございますが、当該地域は地吹雪が発生する地域でございます。現道の国道4号では地吹雪対策用のフェンスを設置している区間もあります。当該区間については、現状では地吹雪対策の柵は特に施していないような地域ですが、近年の気候変動影響により、冬場も雪の降り方とか風の影響が変わってきていますので、そこは冬場の調査をしっかりといたしまして、地吹雪の発生の可能性があれば計画段階から地吹雪対策の柵をしっかりと設置するというような計画をしていきたいと考えてございます。

菊池委員長：吉田委員、よろしいですか。

吉田委員：ありがとうございました。

菊池委員長：そのほかいかがでしょうか。ご質問、ご意見。では、井岡委員、よろしくお願いいたします。

井岡委員：企業サイドのほうからコメントを1点と、1つ質問させていただきたいです。先日、メディアのほうで、2024年の日本の実質GDPが年換算で2.8上昇という報道がなされました。皆さんご存じだと思うのですが、それをけん引していたのが半導体ということで、民需の柱の設備投資も半導体等の設備投資が活発だったという報道がなされて

いたと思います。私は、東北に来てまだ1年目なのですが、この委員会に参加させていただいて、半導体という言葉が頻繁に出てきております。半導体の関連では、前回の委員会時にあったと思うのですが、この地域が非常に伸びてきているといところで、大げさではなくて、かなり東北地域が日本経済をけん引し始めているし、東北地域のそもそもの潜在能力をやっと企業等が認識してくれた時期に入ってきたんだというふうに非常に喜ばしいニュースとして受け止めました。

今回、いつも参加している委員会ですが、地域住民をどちらにフォーカスするのかといところで、私はどうしても企業研究をやっておりますので、こういう積み重ね、例えばこれまでの企業誘致のネック、東北のネックは多分雪だったと私自身も思っています。東北道が止まったときにどうするといった、こういう1つ1つの工事の改良というのが恐らく今後の新しい企業誘致に必ずトリガーになるのではないかと自分の研究上でも非常に思っております。

審議されているものはすべて非常に重要なことで、前回は申し上げましたが、東北地域にとどまらず、日本にとって非常に重要なんだということです。そのためにインフラ整備に関してこういう審議をするというのは非常に重要だと思っております。

あともう1点、これは国交省がやることかどうかわからないのですが、私はちょうど2021年のときに名古屋におりまして、そのときホワイトアウトについて非常に多く報道されたように思います。そういうイメージではなくて、今それを解決するためにこういうふうに改善されているんだよというようなプラスのプロモーションについて、当然各企業に向けてということではないのですが、日本全体に向けてやっていくというようなことはできないのか、それはホームページでやっているということなのか、こんなに改善されているんだよということの発信はできないのかなというのが質問でございます。よろしくお願いいたします。

菊池委員長：ありがとうございます。言いにくい部分もあるかもしれませんが。

井岡委員：個別の企業でということではないのですが、イメージ戦略としてお伺いしたいです。

木村道路部長：貴重なご意見ありがとうございます。おっしゃるとおり道路の効果といいますか、こういうものを発信していくことは極めて大事だと思っております。既にできた道路であれば数年後にレビューをして事後評価という形で世に出していくということは今までもやっておりますし、また、例えばこの道路ではなくて、三陸沿岸道路などは、全線開通して3年、4年たっています。その間に相当な物流なり産業立地しておりますので、そういったものはとりまとめて出しております。そういった我々が出し得る機会があれば積極的にPRをしていって、それがその道路に限らず、ほかの地域でも同じような状況に

なり得るんだというところで、東北のほかの地域の道路も同じような効果を期待しているということで、これまでも発信しておりますが、なかなか足りない部分もあるかもしれませんので、さまざまな機会を捉えてこれからも発信をしていきたいと思っております。

菊池委員長：ありがとうございます。三陸道のPRは非常にいいなと思っていたところなので、つながったというところでPRしやすい部分はあるかと思います。道路管理者としてPRというのはなかなか難しい面もあるとは思いますが、道路管理者、行政側だけではなくて、民間企業さんと一緒に、地元の民間企業さんが快適になったよというのを何かで訴えてもらおうと、より説得力があるようなものになるのではないかと思います。関係する方々皆さんで整備効果というのをきちんと確認しつつ、みんなで訴えていくというのは必要ではないかと思いました。

そのほか、ご質問、ご意見はいかがですか。葛西委員、よろしく願いいたします。

葛西委員：葛西です。今の井岡委員からの問題提起につきましては、私も確かにそうだなと思います。

今思いつきで申し訳ないのですが、オープンハウスをせっかく今回挑戦されたので、ああいう場面で、例えば今までほかの事業でこういう意見が寄せられました、それらを反映してこういう整備方針にしましたという紹介をすると、じゃあせっかくだから意見を言ってみようかという、そういう気持ちになるかなと思いましたので、いろいろな場面でこういう進め方をしますという事例を紹介していくといいかなと思いました。以上です。

菊池委員長：ありがとうございます。何かコメントはございますか。よろしいですか。個人的には今よいご提案をいただいたかなと思います。

そのほかご意見、ご質問はよろしいですか。

それでは、全体を通して否定的な意見というのはございませんでしたので、今回の現道拡幅とすることで現道の機能強化を図るという対応方針案については概ね妥当という結論としたいと思います。ご意見ありがとうございました。

以上で、2件の計画段階評価について審議が終わりました。全体を通して何かありますでしょうか。よろしいですか。

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いたします。

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、事務局より何かございますか。

道路計第一課長：事務局でございます。議事概要につきましては、速やかに作成しまして、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ございます。

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ますので、それぞれご確認をお願いできればと考えているところでございます。以上でございます。

菊池委員長：ありがとうございます。議事録について、ただ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持って確認させていただきたいと思いません。

以上で本日の議事を終了いたします。議事進行を事務局へお返しいたします。

司会：菊池委員長、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46回東北地方小委員会を閉会いたします。

本日はご多忙のところ、ご参加いただきましてありがとうございました。