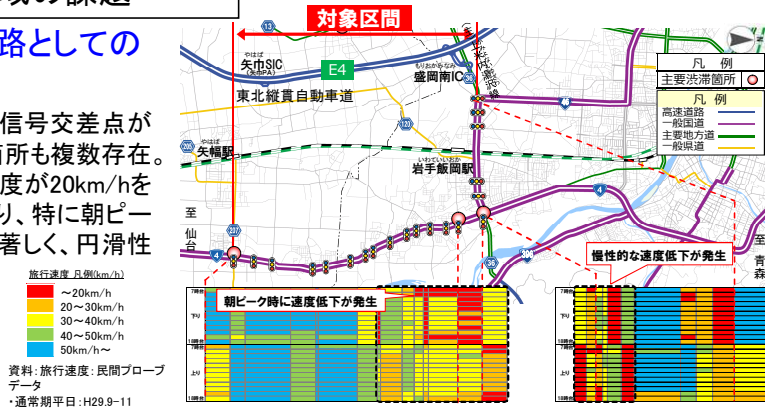


一般国道4号 盛岡南道路における計画段階評価

1. 盛岡南地域の課題

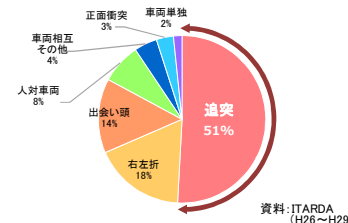
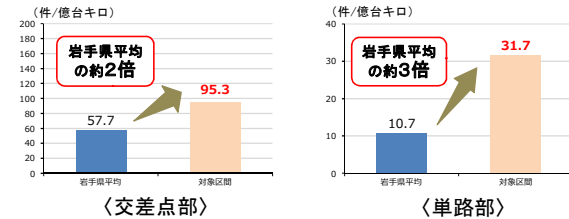
①主要幹線道路としての円滑性

○対象区間内には信号交差点が多く、主要渋滞箇所も複数存在。慢性的に旅行速度が20km/hを下回る区間があり、特に朝ピークは速度低下が著しく、円滑性に課題。
(図1)



②主要幹線道路としての安全性

○対象区間は交差点部、単路部ともに県平均に比べ事故が多く、追突事故が約5割を占めるなど、安全性に課題。(図2、図3)



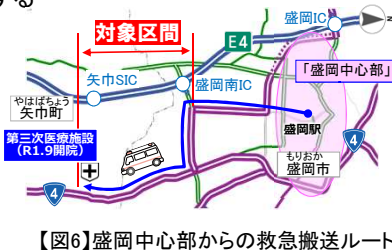
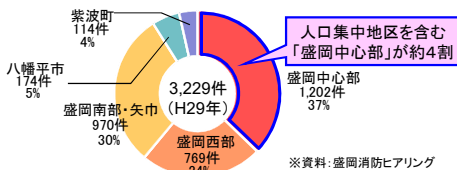
③物流拠点へのアクセス性

○対象地域には、北東北唯一の貨物ターミナル駅やトラックターミナルなど物流拠点多く集積。対象区間は、仙台方向のトラック輸送の経路であるが、大きく迂回しながら混雑区間を走行するため、アクセス性に課題。(図4)



④第三次医療施設への速達性

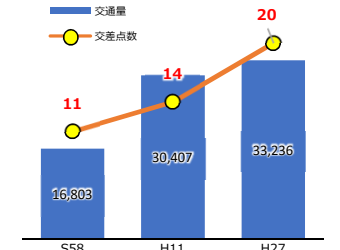
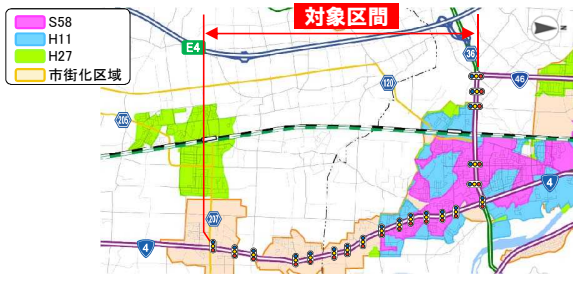
○第三次医療施設への救急搬送実績では、「盛岡中心部」からの搬送が4割を占める。搬送経路は幹線道路が優先され、混雑区間を搬送するため、速達性に課題。(図5、図6)



2. 原因分析

①交通量と信号交差点の増加

○対象区間は周辺市街地の拡大により、交通量及び信号交差点が増加したため、渋滞が発生。(図7、図8)



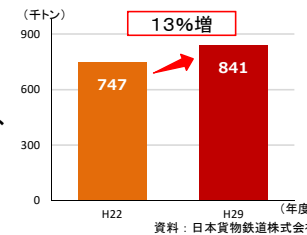
②沿道との出入り

○対象区間の周辺は市街化が進んだ地域であり、沿道出入りの右左折車により急制動が生じるため、追突事故が多く発生。(写真1)



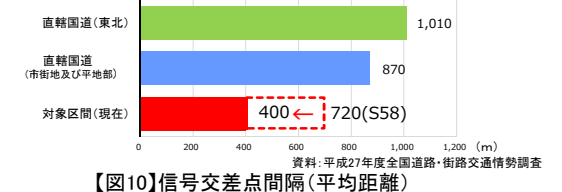
③コンテナ貨物車の通行が増加

○盛岡貨物ターミナル駅のコンテナ貨物量が増化する中、非効率な迂回を伴う大型車が対象区間を経由しているため、トラック輸送に支障。(図9、写真2)



④信号交差点が多い

○対象区間は北東北地方の直轄国道に比べ交差点間隔が小さく、救急搬送に支障。(図10)



3. 政策目標

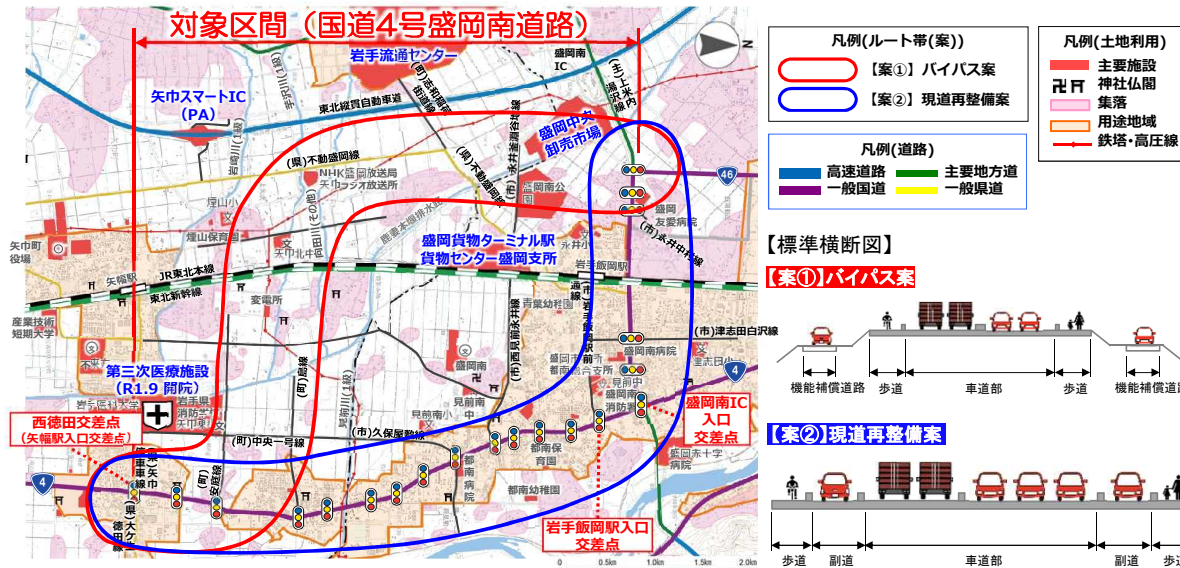
- ①主要幹線道路としての円滑性確保と機能の回復
- ②主要幹線道路としての安全・安心な走行空間の確保
- ③円滑な物流ルートの確保
- ④第三次医療施設へのアクセス性強化

もりおか みなみ 一般国道4号 盛岡南道路における計画段階評価

4. 対策案の検討

4. 対策案の検討		【案①】 バイパス案		【案②】 現道再整備案	
区間延長		約 8 km		約 8 km	
政策目標	主要幹線道路としての円滑性確保と機能の回復	◎	信号交差点の集約化 ・新たに整備するバイパスは、信号交差点を集約した道路を計画	◎	・現道の交差点集約と副道の整備により、信号交差点が集約された道路を確保
	主要幹線道路としての安全・安心な走行空間の確保	◎	沿道の出入り制限と適正な道路構造の確保 ・バイパス整備する際には、沿道との出入りをコントロールし、適切な道路構造により、安全・安心な走行空間を確保	◎	・現道に中央分離帯および副道、交差点の右折レーン等の附帯施設を設置することにより、安全・安心な走行空間を確保
	円滑な物流ルートの確保	◎	物流拠点までのアクセス性・定時性の確保 ・バイパス整備により、国道4号と物流拠点とのアクセスルートが確保され、主要幹線道路としての機能分担が図られることから、アクセス性・定時性が確保 ・さらに矢巾SICとのアクセス性も向上	○	・現道の信号集約により、遅れ時間の短縮は図れるものの主要幹線道路としての機能分担は図れない ・矢巾SICまでのアクセスルートも現状と変わらない
	安定した搬送ルートの確保	◎	患者への負担軽減、搬送時間短縮 ・バイパス整備により患者への負担が軽減された安定した搬送ルートが確保され搬送時間も短縮 ・高速道路や国道46号を利用した搬送に対しては、最短経路が整備され利用性が高い	○	・現道の信号集約により患者への負担が軽減され、搬送ルートの信頼性向上と搬送時間短縮 ・搬送ルートは現状と変わらない
配慮すべき事項	生活環境への影響	○	現道沿道環境（騒音・振動）の改善 ・バイパス整備により、交通量がバイパスに転換することで、現道の沿道環境が改善	○	・副道の整備により発生源から離れることで音が減衰し、現道の沿道環境が改善
	自然環境への影響	○	土地利用や自然環境への配慮 ・耕作地に道路の盛土が築造されるため、現在の土地利用が改変される ・既往文献では、ルート帯に重要な動植物は確認されていない	◎	・現道の再整備であり、周辺の土地利用は変わらない ・既往文献では、ルート帯に重要な動植物は確認されていない
	土地利用、施設への影響	◎	影響する家屋数 ・支障家屋が約 5 0 件となり案②に比べ周辺土地利用への影響は少ない	△	・支障家屋が約 3 0 0 件となり周辺土地利用への影響が大きい。
経済性※		—	・約330～380億円	—	・約360～410億円

※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。



【図11】盛岡南地区における対策案検討

対応方針：案①バイパス案による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：一般国道4号 盛岡南道路
- ・区間：岩手県紫波郡矢巾町西徳田～盛岡市永井
- ・概略延長：約 8 km ・標準車線数：4車線 ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図11 案①のとおり

（参考）当該事業の経緯等

地元調整等の状況

- ・H30年 9月 計画段階評価着手（第1回東北地方小委員会）
- ・H30年11月 第1回地域意見聴取
- ・R1年 9月 計画段階評価（第2回東北地方小委員会）
- ・R1年10月 第2回地域意見聴取
- ・R2年 2月 計画段階評価（第3回東北地方小委員会）
- ・R4年 2月 都市計画決定・告示

地域の要望等

- ・R2年 7月 盛岡市長が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R2年10月 国道4号盛岡南道路整備促進期成同盟会が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R3年 6月 岩手県知事が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R3年 7月 国道4号盛岡南道路整備促進期成同盟会が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R3年 7月 盛岡市長が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R3年11月 岩手県道路整備促進期成同盟会が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R3年11月 岩手県が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R3年11月 国道4号盛岡南道路整備促進期成同盟会が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R4年 1月 岩手県知事が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R4年 2月 矢巾町長が盛岡南道路の事業化を要望