

# 国道4号平泉バイパス

(岩手県平泉町)

## 国道4号平泉バイパス（岩手県平泉町）

**道路整備により、旧国道の交通量が約70%減少**

道路特性：郊外道路

事業特性：道路線形・構造改良、沿道環境改善、道路緑化



### ◆事業の内容

- 遮音築堤の設置により、通過車両の騒音対策と景観的煩雑さの軽減を実施
- バイパスの路面高さを堤防天端よりも下げることで、堤防とバイパスの視覚的な存在感を低減

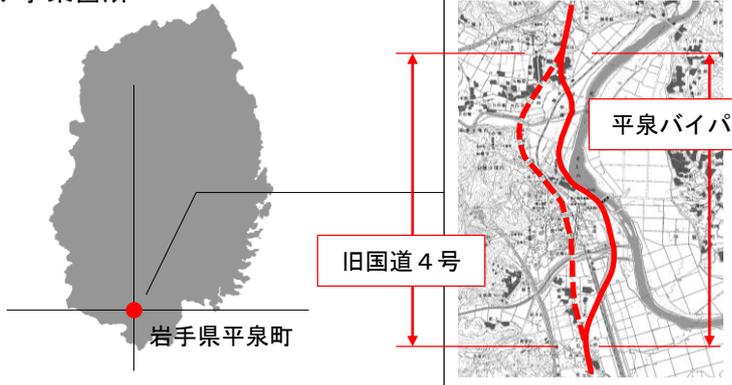
### ◆事業の成功要因（実践のポイント）

- 徹底したアカウンタビリティの確保
  - ・事業に対する高い関心を踏まえ、全ての委員会を公開。
- 整備イメージの共有等による丁寧な検討プロセス
  - ・視覚的な資料を用い、整備のイメージを参加者間で共有し、代替案のメリット、デメリット等を確認した上で最終案を選定するなどの丁寧な検討を実施。

### ◆事業の成果

- バイパス供用後、旧国道の自動車交通量の約70%がバイパスに転換
- バイパスへの自動車交通の転換に伴い、旧国道の騒音レベルが低下し、夜間騒音レベルの環境基準（65db）をクリア

### ◆事業箇所



### ◆事業データ

- ・事業主体：国土交通省
- ・路線名称：国道4号平泉バイパス
- ・道路延長：約5.8km
- ・道路幅員：全体13.5m（暫定）
  - 車道 7.0m（暫定）
  - 歩道 3.5m（暫定）
- ・車線数：2車線（暫定）
- ・事業期間：昭和56年～平成20年

## 国道4号平泉バイパス（岩手県平泉町）

### ◆事業概要

- ・平泉を通過する国道4号は、広域観光ルートの一翼を担う重要な路線。
- ・交通量の増大と車両の大型化に伴う、交通混雑の激化や沿道環境の悪化、特にゴールデンウィークに大きな交通渋滞が発生し、広域幹線道路としての機能に大きな支障をきたしていた。
- ・平泉バイパスは、こうした道路交通問題を緩和し、円滑な道路交通の確保、交通安全の確保、主要幹線道路の機能回復並びに広域観光ルート形成などを図るため、昭和56年度に事業に着手。平成11年度には、起点から2.4kmが供用(第1期供用)開始され、さらに第2期供用区間の事業実施により、平成20年8月に延長L=5.8Km(幅員13.5m)が暫定2車線で全線開通した。
- ・バイパス開通後、平泉町内を通過する旧国道4号の交通渋滞等が大幅に緩和された。



バイパス供用前の中尊寺交差点付近  
(写真提供：岩手河川国道事務所)

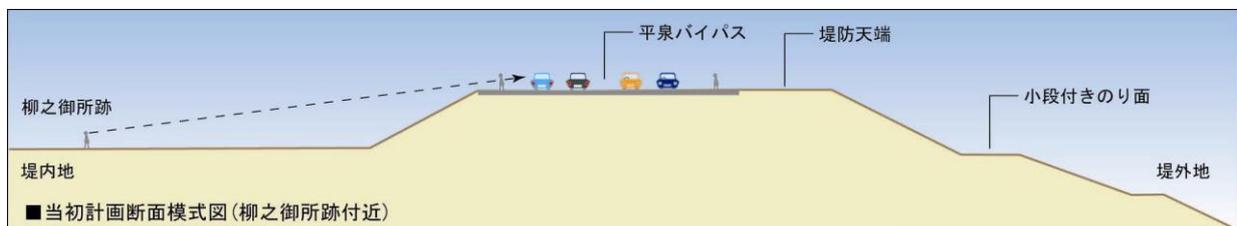


バイパス供用後の中尊寺交差点付近  
(写真提供：岩手河川国道事務所)

### ◆整備概要

- 歴史的遺産に配慮したルートを選択
- 近接する歴史的遺産からの眺めや騒音等に配慮した道路の横断構造
- 丘陵上の歴史的遺産からの眺めに配慮した道路の縦横断構造
- 周辺景観との関係を考慮した植栽整備

柳之御所跡付近の整備状況



■当初計画断面模式図(柳之御所跡付近)



■検討後の計画断面模式図(柳之御所跡付近)

柳之御所跡付近の道路横断模式図

(出典：平泉高館地区における歴史的環境に配慮した堤防・道路の一体的デザイン/景観・デザイン研究講演集/2010.12)

## 国道4号平泉バイパス（岩手県平泉町）

# 実践上のポイント（計画段階）

### ～徹底したアカウンタビリティの確保～

- ・平泉バイパスの整備箇所は、平泉町の歴史的環境の中で極めて重要な高館義経堂と柳之御所跡に隣接。
- ・これらの平泉町の歴史的環境は、平成13年4月に世界遺産暫定登録リストに指定される。
- ・世界遺産暫定登録リスト入りに注目が集まる中、バイパス事業の歴史的環境に与える影響について、内外から大きな関心。
- ・事業への大きな関心を踏まえ、景観・環境の専門家や地域住民の代表者等からなる委員会を設立し、平成14年に歴史的環境への配慮事項等について検討。
- ・委員会の運営は、地元住民やマスコミ等からの事業に対する高い関心を踏まえ、全ての委員会を公開し、徹底したアカウンタビリティを確保。

#### 【事業供用までの主な経緯】

- ・S56.10 当初ルート都市計画決定（北上川沿いに迂回する東廻りルートを選定）
- ・H07.03 当初ルート都市計画変更（柳之御所跡を回避する北上川沿いルートに変更）
- ・H13.06～ 平泉・高館環境検討委員会発足（4回開催）
- ・H14.04 提言の取りまとめ
- ・H14.05～ 工事着手
- ・H20.08 平泉バイパス供用

#### 平泉・高館環境検討委員会に関する傍聴規定

- 1 平泉・高館環境検討委員会は公開とする。
- 2 会議の公開は、会議の傍聴を認めることにより行うものとする。
- 3 会議の傍聴は、次に定めるところにより実施するものとする。
  - (1) 傍聴人は、地域住民を対象とした一般傍聴人と報道関係者とする。
  - (2) 傍聴席は、一般傍聴人席と報道関係者席に区分するものとする。
  - (3) 一般傍聴人の定員は、会場の状況により委員長が判断するものとし、傍聴人が多数の場合は先着順とする。
  - (4) 傍聴しようとする者は、住所、氏名を記述の上、委員長の許可を受けなければならない。
  - (5) 次の事項に該当する者は、傍聴席に入ることができない。
    - ア 危険な物を携帯している者
    - イ 張り紙、ビラ、プラカード、のぼりの類を携帯している者
    - ウ 酒気を帯びていると認められる者
  - (6) 傍聴人は、静粛を旨とし、次の事項を守らなければならない。
    - ア 委員会の会議における言論に対し、拍手その他により公然と可否を表明しないこと。
    - イ 騒ぎ立てる等、委員会の会議を妨害しないこと。
    - ウ 鉢巻き、腕章の類をする等の示威的行為をしないこと。
    - エ 飲食又は喫煙をしないこと。
    - オ 他人の迷惑となる行為をしないこと。
    - カ その他委員会の秩序を乱し、又は講事の妨害となるような行為をしないこと。
  - (7) 傍聴人は、委員会で非公開とする議題があったときは、委員長の指示により速やかに退場しなければならない。
  - (8) 傍聴人は、委員会の傍聴に当たっては、委員長及び事務局の指示に従わなければならない。
  - (9) 委員長は、傍聴人が上記に違反したときは、これを退場させることができる。

平泉・高館環境検討委員会傍聴規定（写）

（出典：平泉・高館環境検討委員会概要/岩手河川国道事務所/平成15年1月）



世界遺産暫定リスト入り決定時の新聞報道

～整備イメージの共有等による丁寧な検討プロセス～

- ・委員会等での検討は、フォトモンタージュ等の視覚的な資料を用い、整備のイメージを参加者間で共有することで、検討の後戻りを避け、検討のステップと得られた結果を明確化。
- ・検討にあたっては、代替案を示し、そのメリット、デメリット等を確認した上で最終案を選定するなどの丁寧な検討を実施。

【主な検討プロセス】

	道路の高さ	道路構造物
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史的な地域景観を重視し、主要な視点から道路はあまり見えない方がよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トンネルやシェッドのような構造物で道路を覆ってはどうか。</li> </ul>
検討方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・模型やフォトモンタージュ等を作成し、道路を下げる案を検討。</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・模型やスケッチを作成し、道路を覆う（シェッド）案について検討。</li> </ul> 
討議内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高館義経堂からの眺めを考えると、道路を下げて目立たなくなる方がよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・騒音対策として評価できる案。</li> <li>・構造物が目立ち、道路利用者にとっても抵抗感がある。</li> <li>・植栽で覆う方が景観的望ましく、騒音対策にもなる。</li> <li>・併設する堤防に、構造物の基礎等を設けることができない。</li> </ul>
検討結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>●道路としての存在感を緩和するため、道路面を堤防天端から下げる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●植栽によって道路を隠すことを基本とする。</li> </ul>

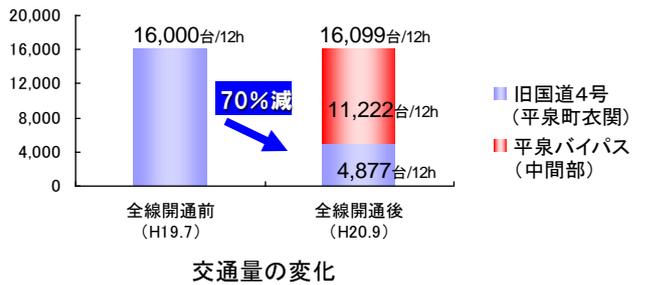
（※平泉・高館環境検討委員会概要/岩手河川国道事務所/平成15年1月を参考に作表）

# 国道4号平泉バイパス（岩手県平泉町）

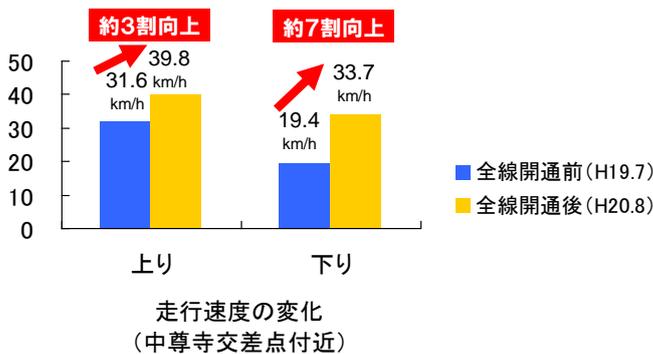
## 整備効果

### ～バイパス整備後、旧国道の混雑が解消～

- ・バイパス供用後、旧国道の自動車交通量（12h）の約70%がバイパスに転換（約16,000台から約4,800台へ減少）。
- ・最も混雑していた交差点（中尊寺交差点）付近の自動車走行速度が、上り線で約3割（約31km/hから約40km/h）、下り線で約7割（約19km/hから約34km/h）向上。



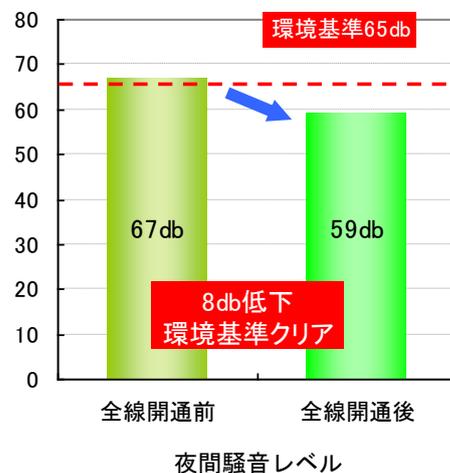
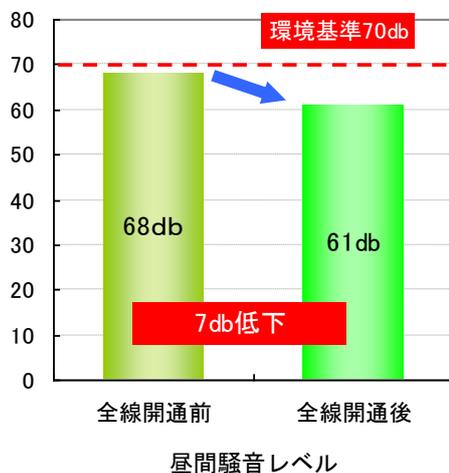
バイパス供用前の中尊寺交差点付近



バイパス供用後の中尊寺交差点付近

### ～自動車交通の転換に伴う、沿道環境の改善～

- ・バイパスへの自動車交通の転換に伴い、旧国道の騒音レベルが低下。（昼間騒音が68dbから61db、夜間騒音が67dbから59dbに減少）
- ・夜間騒音レベルが、環境基準（65db）をクリアし、昼・夜間を通じて沿道環境が改善。

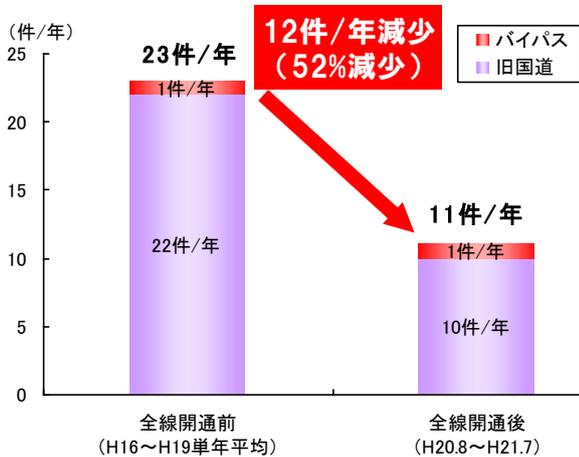


（以上出典：岩手河川国道事務所資料）

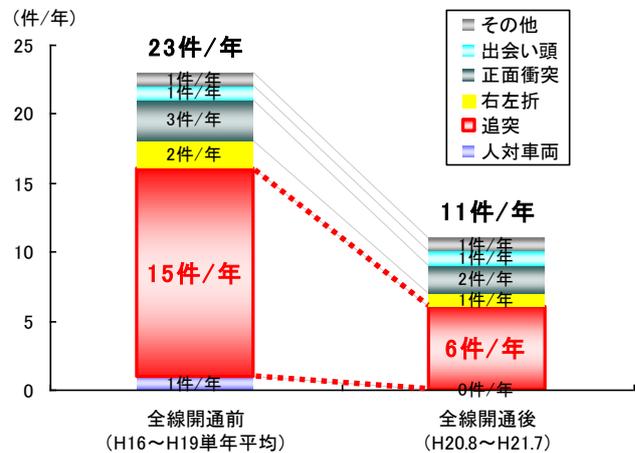
## 国道4号平泉バイパス（岩手県平泉町）

### ～交通事故が半減～

- 平泉バイパスの全線開通により、死傷事故件数が、開通前 23 件/年あったものが、開通後 11 件/年に減少（52%減少）。
- 主な事故要因であった追突事故件数が、開通前 15 件/年から開通後 6 件/年と、約 6 割減少。



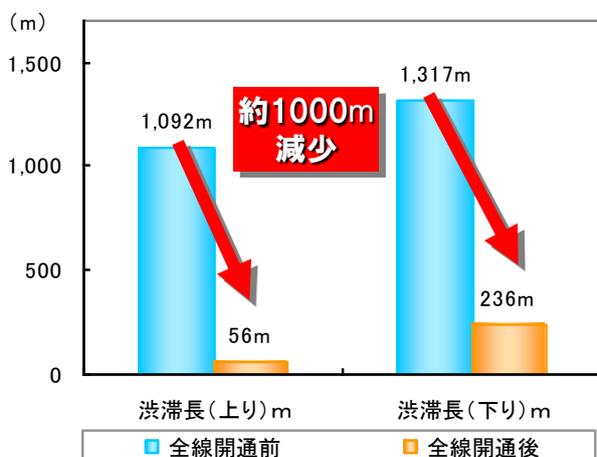
死傷事故件数の変化



類型別事故件数の変化

### ～観光期の交通渋滞が大幅に緩和～

- 平泉町ではゴールデンウィーク期間中の「春の藤原まつり」では、毎年 30 万人以上の観光客が来訪。
- バイパス全線開通前の国道 4 号は、この時期大規模な交通渋滞が発生し、幹線道路機能に支障。
- バイパス全線開通により、最も混雑していた中尊寺交差点付近の渋滞長が約 1,000m 減少（上り線 1,092m⇒56m、下り線 1317m⇒236m）。



藤原まつり期間中の渋滞長の変化



藤原まつり（源義経公東下り行列）



バイパス開通後の旧国道（藤原まつり期間中）

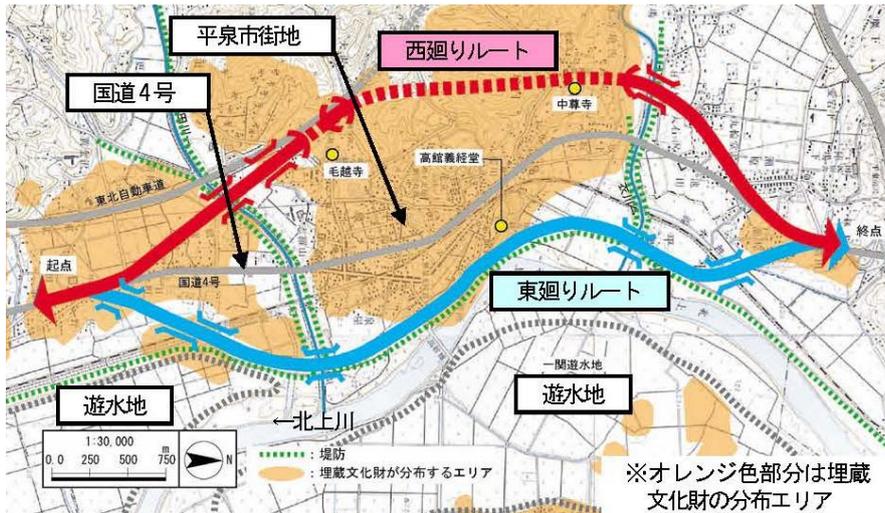
# 国道4号平泉バイパス（岩手県平泉町）

## 具体の整備内容

### 【ルート検討】

#### ■当初ルートの検討・決定

- ・平泉バイパスの当初ルートは、平泉町の既成市街地一帯を迂回させることを基本。
- ・中尊寺が位置する関山の直下をトンネルで迂回する「西廻りルート」と、北上川沿いに迂回する「東廻りルート」を比較検討。
- ・埋蔵文化財等への影響が少ない「東廻りルート」を選択（昭和56年10月に都市計画決定）。



当初ルートの検討案

(出典：平泉高館地区における歴史的環境に配慮した堤防・道路の一体的デザイン/景観・デザイン研究講演集/2010.12)

#### ■歴史的遺産（柳之御所跡）の永久保存に伴うルート変更

- ・柳之御所跡の発掘調査により、貴重な出土品が次々と発掘。国史跡指定・永久保存の可能性。
- ・「東廻りルート」を基本とした柳之御所跡回避のためのルートの再検討を実施。
- ・ルートを北上川側に若干ずらし柳之御所跡を回避する「北上川沿いルート」とトンネルにより柳之御所跡を回避する「トンネルルート」、一関遊水地内に高架橋を建設することで柳之御所跡を回避する「遊水地内高架橋ルート」の3案を比較検討。
- ・周辺環境への影響が少なく経済性に優れる「北上川沿いルート」を選択（平成7年3月に都市計画変更）。



変更ルートの検討案

(出典：平泉高館地区における歴史的環境に配慮した堤防・道路の一体的デザイン/景観・デザイン研究講演集/2010.12)

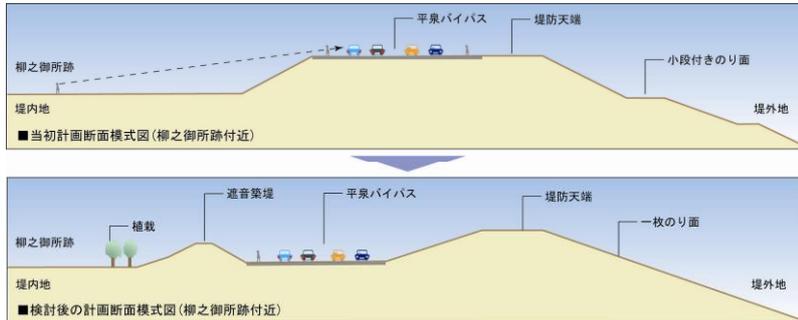
# 国道4号平泉バイパス（岩手県平泉町）

## 【道路設計】

### ■眺望景観や騒音等に配慮した道路の横断構造

・近接する柳之御所跡からの、堤防とバイパスの景観的な圧迫感の軽減や、通行車両の騒音対策と景観的煩雑さの軽減、周辺の山並み（東稲山）の眺望への影響を軽減するため、以下の整備を実施。

- ①柳之御所跡付近のバイパス路面高さを下げ、柳之御所跡とバイパスとの間に遮音築堤を設置。  
⇒走行車両の騒音影響を低減。  
⇒柳之御所跡からのバイパス通過車両の存在感を低減。
- ②バイパス法面と柳之御所跡間に、中高木の植栽を整備。  
⇒柳之御所跡からの堤防とバイパスの景観的な圧迫感を低減。  
⇒東稲山等への眺望景観に与える影響を抑制。



柳之御所跡付近の道路横断（模式図）

（出典：平泉高館地区における歴史的環境に配慮した堤防・道路の一体的デザイン/景観・デザイン研究講演集/2010.12）



柳之御所跡付近の整備状況

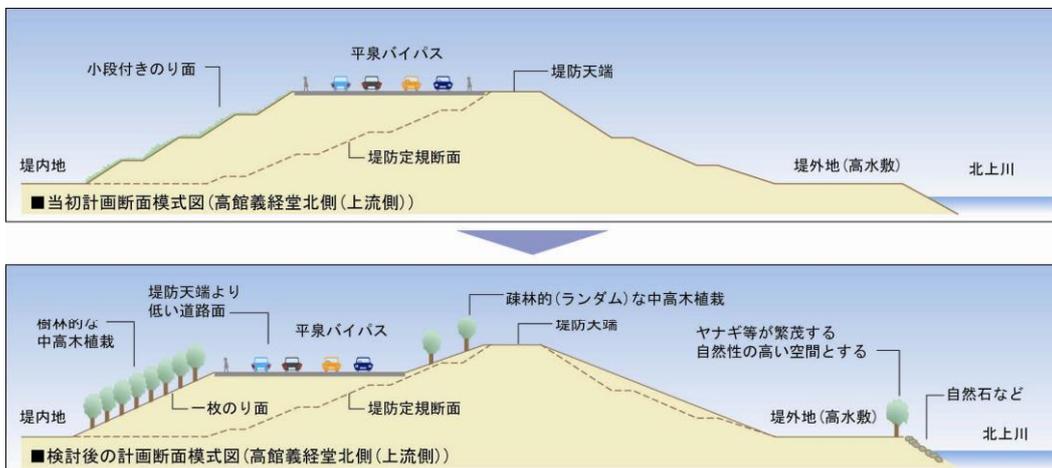
### ■道路の存在感や印象に配慮した縦横断構造

・丘陵上の高館義経堂からの、バイパス路面の存在感の軽減や、法面段丘の人工的な印象を和らげるため、以下の整備を実施。

- ①バイパス路面高さを堤防天端よりも下げる。  
⇒堤防とバイパス路面を空間的に分節し、堤防とバイパスの視覚的な存在感を低減。
- ②堤防とバイパス路面の間の法面に植栽を整備。  
⇒高館義経堂からの眺めに配慮。
- ③当初計画の段丘付き法面を、一枚法面へ変更。  
⇒法面の人工的な印象を緩和。



高館義経堂付近から見た整備状況



高館義経堂付近の道路横断（模式図）

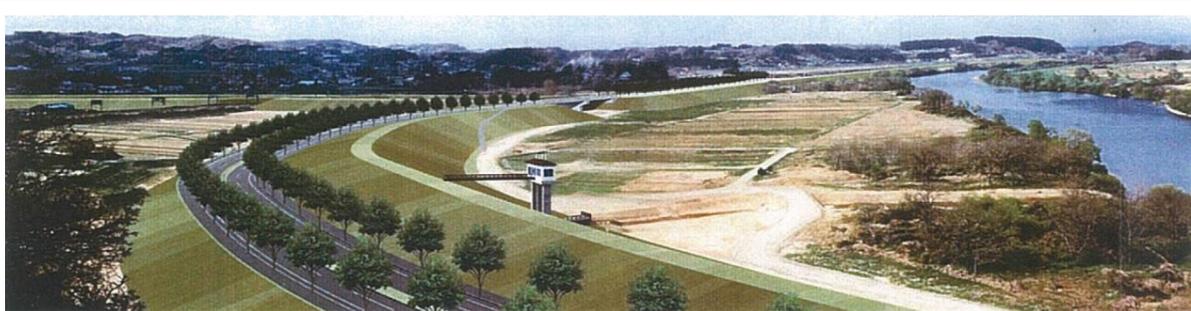
（出典：平泉高館地区における歴史的環境に配慮した堤防・道路の一体的デザイン/景観・デザイン研究講演集/2010.12）

## 国道4号平泉バイパス（岩手県平泉町）

### 【道路植栽】

#### ■周辺景観との関係を考慮した植栽整備

- ・高館義経堂からの俯瞰景を自然的な印象とするため、下記の①～③の植栽案を比較検討。  
案①：バイパス両側の整形的な並木植栽      案③：法面における疎林的なランダム植栽  
案②：法面を全面的に覆う樹林状の植栽
- ・堤防・バイパスの線形を強調し、人工的な印象を与える「案①：並木植栽」は却下。
- ・バイパス外周部(市街地側)の法面は、全面的な植栽で道路の存在感を軽減する「案②：樹林状植栽」を採用。
- ・バイパス内周部(北上川側)の法面は、自然な印象を与える「案③：ランダム植栽」を採用。



案①：並木植栽案



案②：樹林状植栽案



案③：ランダム植栽案



最終案：（外周側法面）樹林状植栽＋（内周側法面）ランダム植栽案

## 事業関係者のコメント

### 【行政担当者】

#### <計画段階>

- ・委員会における委員長のアドバイスは非常に有効であった。国の意向に対する理解や、地元意見の聞き入れ等、運営面で上手く調整を行ってもらった。
- ・世界遺産登録への動きがあったことにより、事業者である国は慎重に検討を行う必要があった。
- ・事業のキーマンとしては、委員長の存在はもとより、地元の協力が非常に大きかった。通常、道路整備を行う場合、往々にして半数程度の反対者がいるものだが、本事業では事業自体への反対はなかったのが稀なケースであったと思う。地元としては道路と堤防整備を切望していた。

#### <設計段階>

- ・変更計画の策定については、委員会の意見を設計側が吸い上げて、設計に反映させるという繰り返しであった。結果としては100%反映された。
- ・道路の外部景観として、交差点部分の照明柱や道路標識が見えない様にとというアドバイスがあり、縦断や構造を検討し、全く見えなくするには限界があったが、出来る限りこれらの存在感を軽減させるよう努めた。
- ・道路空間の開放性の確保や、煩雑さを緩和するため、道路標識もなるべく供架にして支柱を少なくし、標識柱を歩道から離隔した法面へ設置する等の対策を実施している。

#### <施工段階>

- ・委員会で完成予想パース等により確認済みであったため、施工時の委員会によるチェックは特になかった。

#### <管理段階>

- ・景観面での評価はしづらいと思う。高館山からの景色は江戸時代から変わっていないため、この景観を壊さないでほしいという要望に応えたものであり、以前と変わらないという回答がベストであり、まさに保全型の事業であった。
- ・当初計画は、堤防の一部を利用して頂部に道路を設ける構造であったため、河川構造物とは兼用工作物で管理している。区分としては築堤部分を河川で、道路部分である表層部を道路管理者が管理している。