

お な は ま りんじょう い い だ
国道6号 小名浜地区（林城～飯田）
第1回計画段階評価

1. 評価対象区間	… 1
2. 計画段階評価の進め方(案)	… 3
3. これまでの検討状況	… 4
4. 地域の概況	… 8
5. 道路交通・地域の状況と課題	… 15
6. 政策目標(案)の設定	… 19
7. 対応方針(案)の検討	… 21
8. 意見聴取方法(案)	… 27

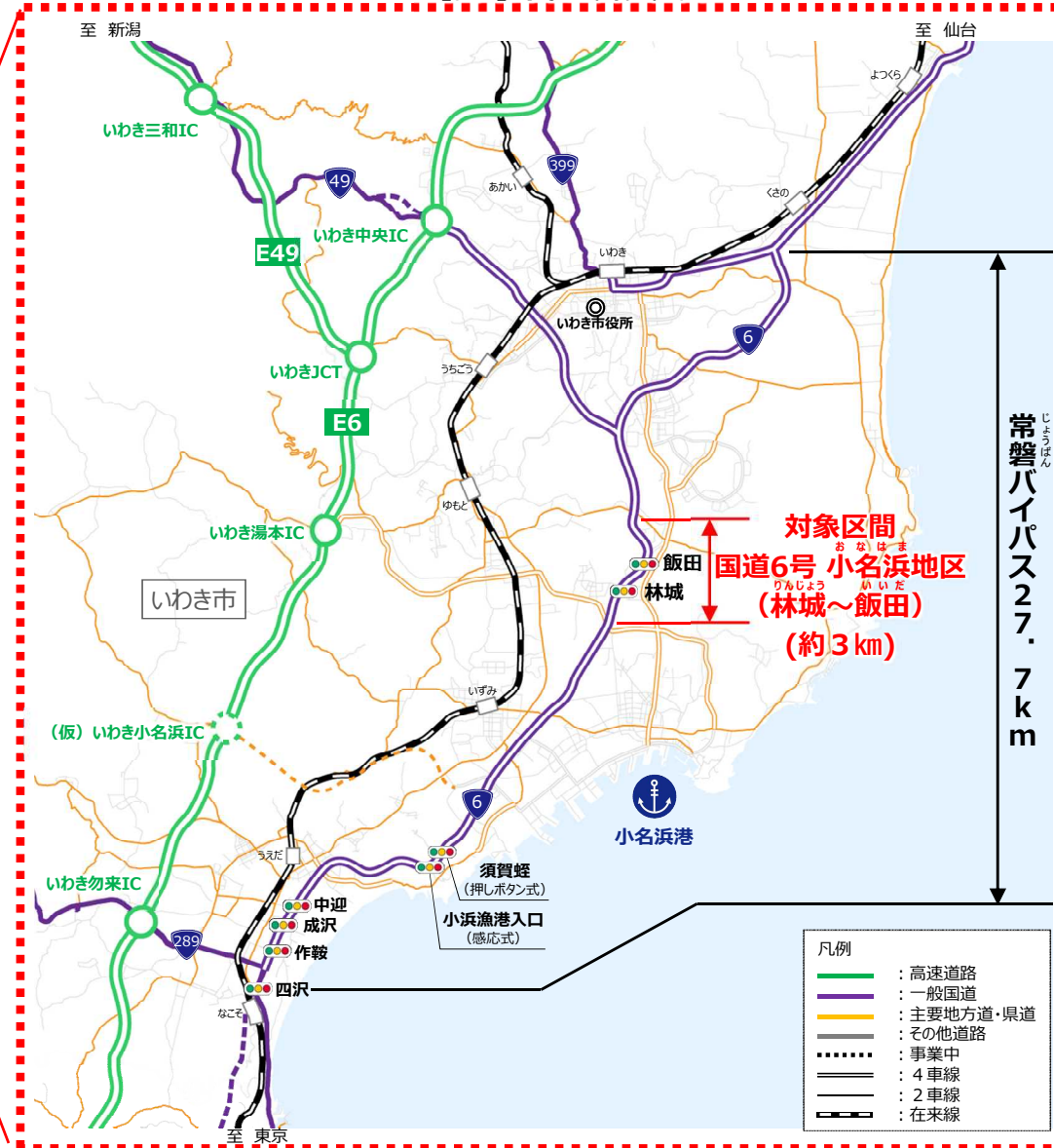
1. 評価対象区間

- ◆ 国道6号は、東京都中央区を起点に福島県いわき市を經由し、宮城県仙台市に至る延長約389kmの直轄国道。
- ◆ 評価対象区間(以下、『対象区間』という。)は、平成29年度に全線4車線開通した常磐バイパスのうち、平面交差点が連続する約3kmの区間である。

【図1】広域図



【図2】対象区間位置図



2. 計画段階評価の進め方（案）

- ◆ 対象区間は、福島県渋滞対策連絡協議会において、渋滞対策検討を行い、優先的に課題解消を図る区間として設定。
- ◆ 計画段階評価は、東北地方小委員会を2回、意見聴取を1回。
- ◆ 第1回東北地方小委員会では、計画段階評価手続きの進め方(案)のほか、地域の状況と課題、政策目標(案)、対応方針(案)、意見聴取方法(案)等について議論。

R4.12.19第2回WG
R5.2.15第3回WG
R5.3.10第2回渋滞協

地方小委員会

今回

いわき・相双地区WG
(令和4年度第2、3回)
福島県渋滞対策連絡協議会
(令和4年度第2回)

【目的】

- 国道6号小名浜地区では渋滞等の交通課題が残存しているため、ソフト対策、ハード対策等の総合的な渋滞対策の検討を行う。

【検討結果】

- 小名浜地区（林城～飯田交差点）を優先的に課題解消を図る区間とし、現地条件を考慮した渋滞対策の検討を進める
- ソフト対策では渋滞が依然として残る結果

東北地方小委員会
(第1回)

- 計画段階評価
手続きの進め方（案）
- これまでの検討状況
- 地域の状況と課題
- 政策目標（案）
- 対応方針（案）
- 意見聴取方法（案）

意見聴取

● 意見聴取内容

- ・ 地域、道路の課題
- ・ 求められる道路機能
- ・ 対応方針（案）の検討に際し重視する項目

● 意見聴取方法

- 《アンケート》
対象者：地域住民
道路利用者
企業 等
- 《ヒアリング》
対象者：関係自治体
団体
企業 等

東北地方小委員会
(第2回)

- 意見聴取結果の確認
- 対応方針案
(概略ルート、構造等)

対応方針（概略ルート、構造）の決定

3-1. これまでの検討状況(渋滞対策連絡協議会)

- ◆ 国道6号小名浜地区(林城～飯田)については、福島県渋滞対策連絡協議会及び地区ワーキングにおいて、渋滞等の交通課題を解決するために必要な対策を検討。
- ◆ 令和5年3月に、国道6号小名浜地区(林城～飯田)の対応方針(案)等のとりまとめを行い、結果を公表。

福島県渋滞対策連絡協議会 《H24.6.29設置》

福島県渋滞対策連絡協議会：構成メンバー

所 属		役 職
会長	国土交通省 東北地方整備局	福島河川国道事務所長
副会長	福島県	土木部 道路計画課長
	国土交通省 東北地方整備局	道路部 道路計画第一課長
	国土交通省 東北地方整備局	道路部 道路計画第二課長
	国土交通省 東北地方整備局	郡山国道事務所長
	国土交通省 東北地方整備局	磐城国道事務所長
	福島県	土木部 道路整備課長
	福島県	土木部 まちづくり推進課長
	福島県 警察本部	交通部 交通規制課長
	いわき市	土木部長

令和4年度 第2回いわき・相双地区WG 《R4.12.19》

- (議事内容) ①交通課題
②これまでの対策の検証
③渋滞対策の検討方法

令和4年度 第3回いわき・相双地区WG 《R5.2.15》

- (議事内容) 渋滞対策の検討結果 (ソフト対策)

令和4年度 第2回福島県渋滞対策連絡協議会

《R5.3.10》

- (議事内容) 渋滞対策の検討結果 (ソフト対策)



《R5.3.10公表》

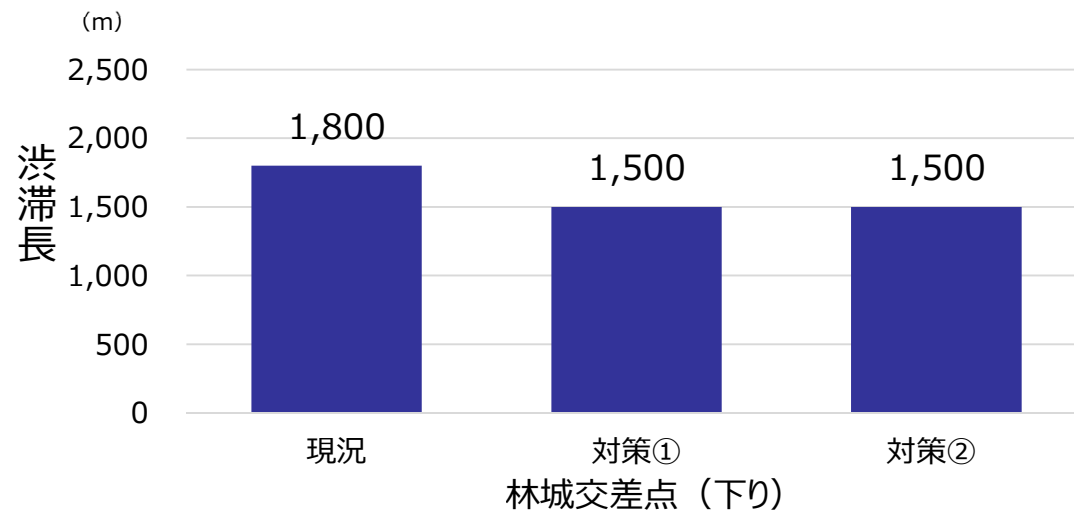
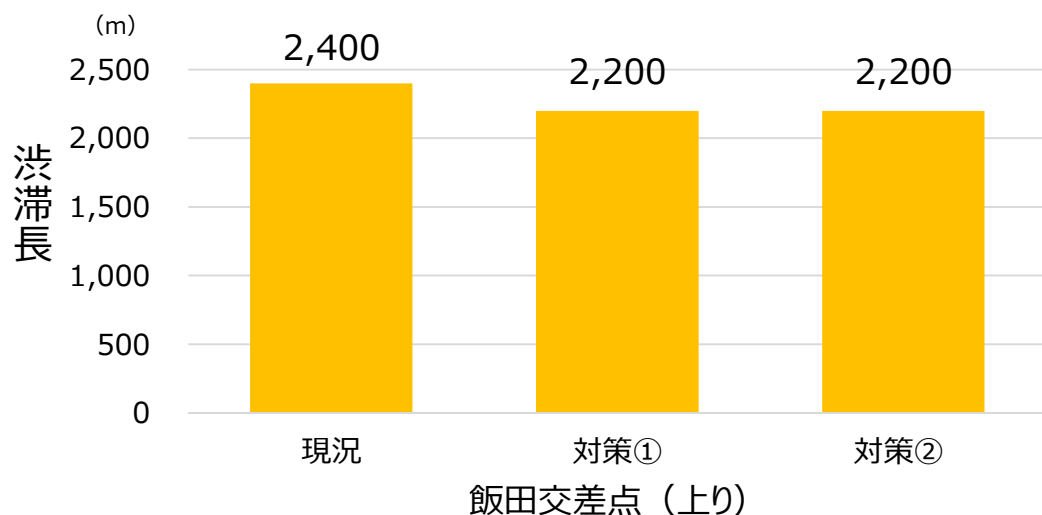
(検討結果)

- ・ソフト対策では渋滞が依然として残る結果となることから、今後は小名浜地区(林城～飯田交差点)を優先的に課題解消を図る区間とし、現地条件を考慮した渋滞対策の検討を進める。

- ◆ 国道6号小名浜地区の渋滞対策(ソフト対策)として、「国道6号の交通容量拡大(信号現示の見直し)」や「市道の流入交通量削減(交通需要の見直し)」を選定し、道路交通シミュレーションにより、渋滞緩和効果を検証。
- ◆ ソフト対策では渋滞が依然として残る結果となった。

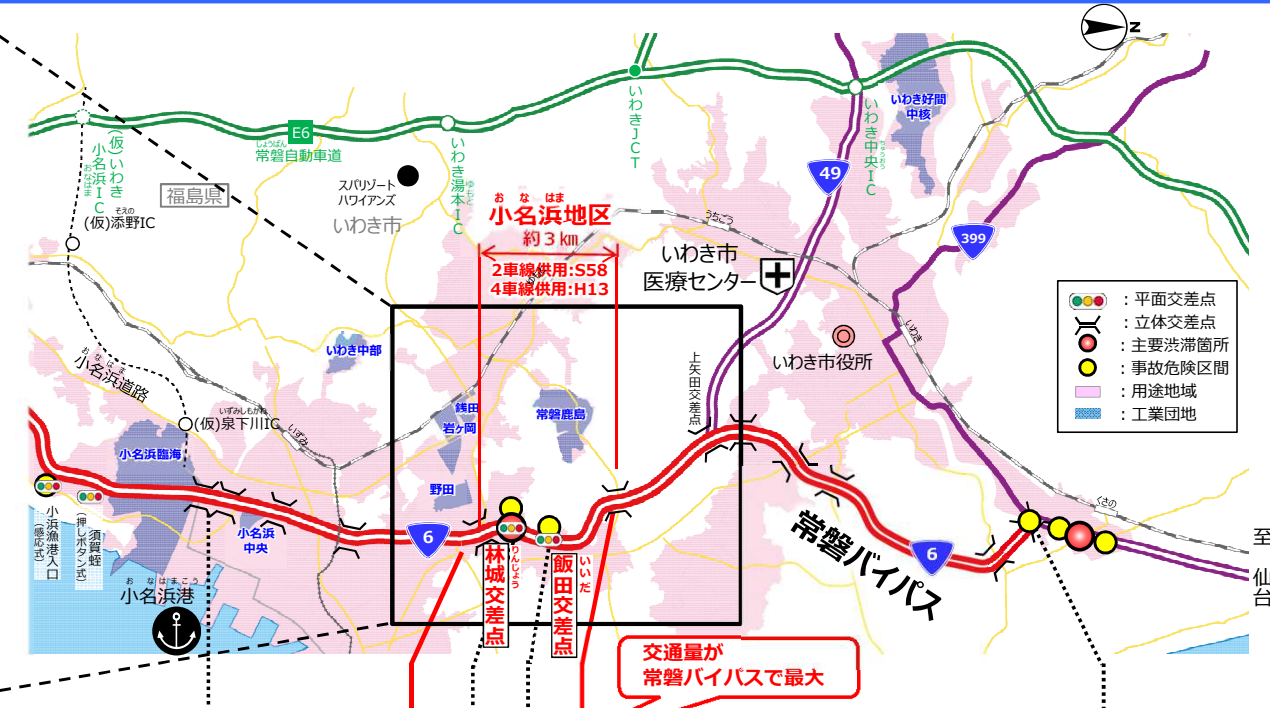
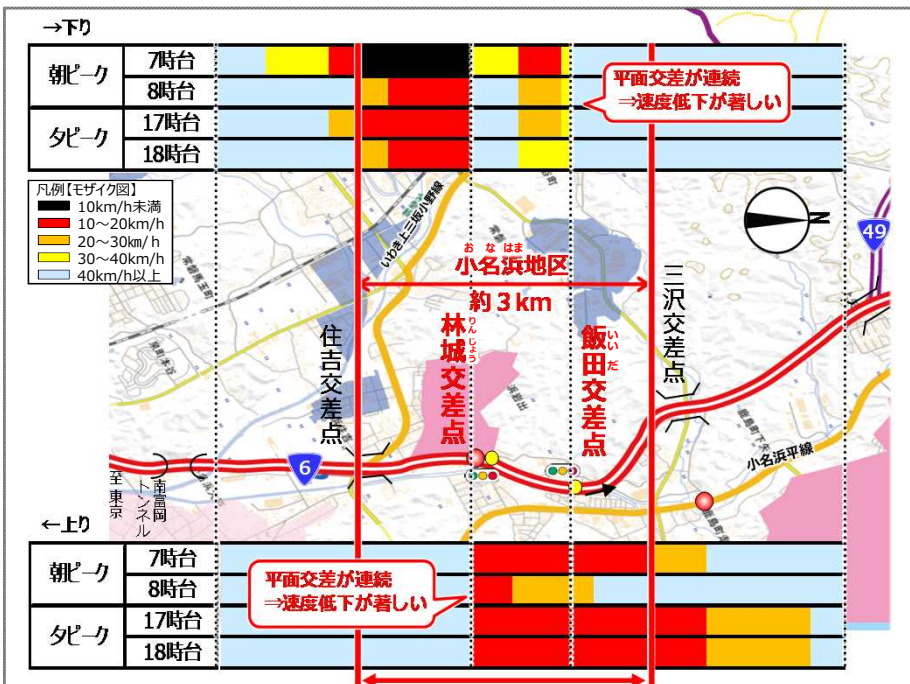
	対策① 国道6号の交通容量の拡大 (信号現示の見直し)		対策② 国道6号の交通容量の拡大 +市道の流入交通量の削減 (信号現示+交通需要の見直し)	
渋滞状況	<ul style="list-style-type: none"> ・国道6号側の渋滞は解消されない。 ・市道側の渋滞は、林城,飯田交差点ともに解消されず、両交差点ともに現況より悪化 		<ul style="list-style-type: none"> ・国道6号側の渋滞は解消されない。 ・市道側の渋滞は対策①と比べて緩和するが、両交差点ともに現況と同程度の渋滞が残存 	
	国道6号渋滞長	(参考) 従道路渋滞長	国道6号渋滞長	(参考) 従道路渋滞長
	上り2,400m⇒2,200m 下り1,800m⇒1,500m	林城170m⇒290m 飯田130m⇒140m	上り2,400m⇒2,200m 下り1,800m⇒1,500m	林城170m⇒120m 飯田130m⇒80m

【図1】交通シミュレーション結果(国道6号の渋滞長)



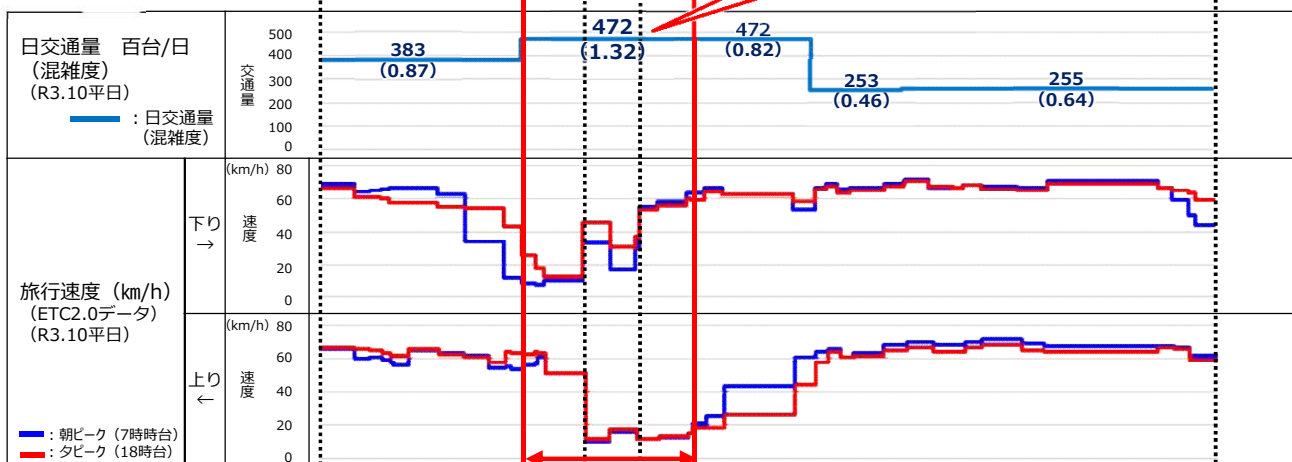
3-3. これまでの検討状況(対応方針)

- ◆ 対象区間は、タピークには最長2,600mの速度低下区間（県内直轄国道4車線区間で1位）が連続する状況であり、円滑な交通の確保が課題。また、本区間の課題と道路計画の必要性は、道路利用者や地域住民に高く認識されている。
- ◆ 従って、対象区間を優先的に課題解消を図る区間とし、現地条件を考慮した渋滞対策の検討を進める。



優先的に対策検討

【写真1】飯田交差点の事故対策後の渋滞状況



優先的に対策検討

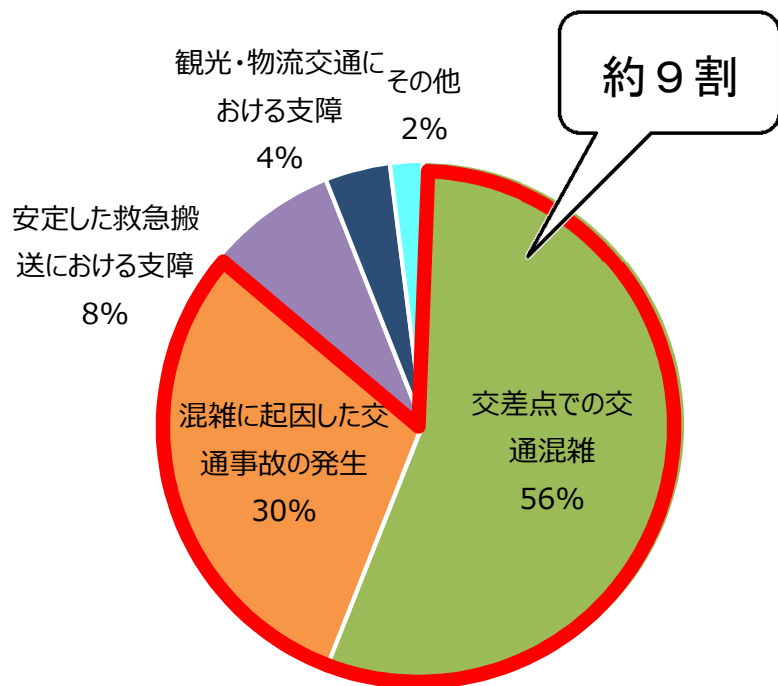
- ◆ いわき市では、国道6号小名浜地区の現状と課題を把握するため、利用者である市内工業団地に立地している企業へアンケート調査を実施。
- ◆ 国道6号林城・飯田交差点の課題や支障を感じる事象として、混雑及び混雑に起因した事故の割合が約9割を占め、整備の必要性や整備方法については、整備の必要性を感じる割合が約7割、ハード対策のうち交差点の立体化を望む意見が約7割を占めた。

■回収状況

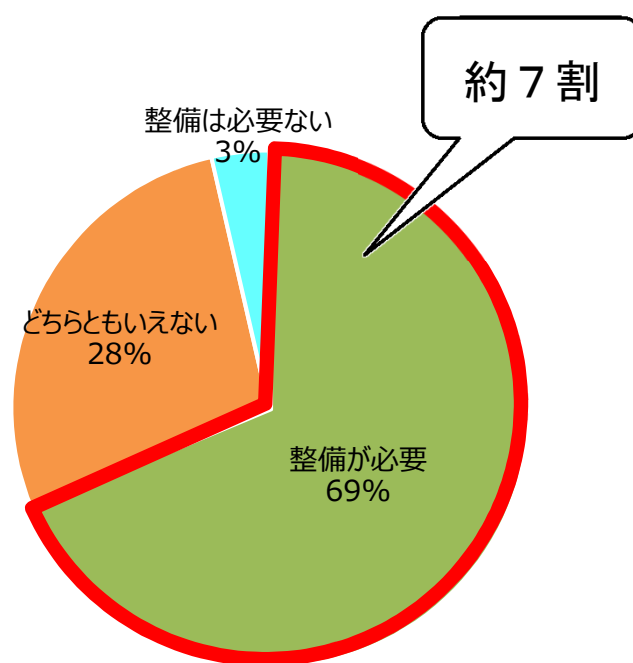
回収数 1,276票

業種割合 製造業：約59%、運輸業・郵便業：約14%、卸売業・小売業：約7%、建設・土木工業：約7%、その他職種：約13%

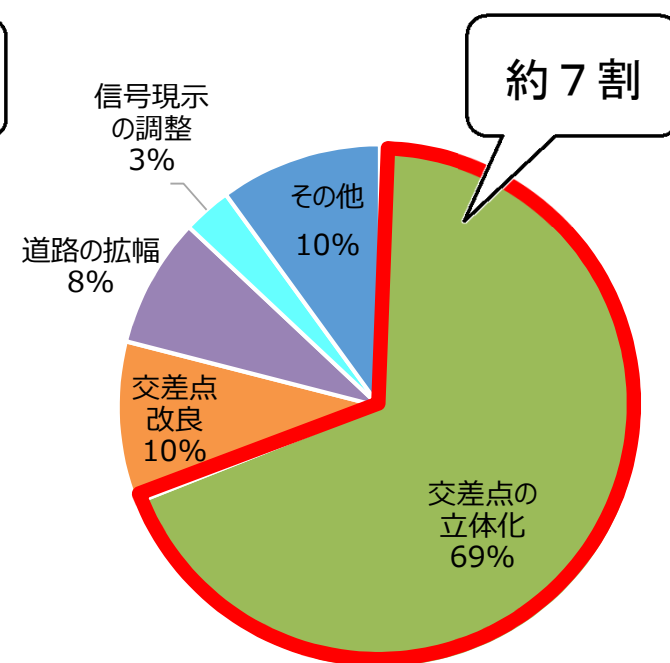
【図1】国道6号林城・飯田交差点における課題や支障とを感じる事象



【図2】国道6号林城・飯田交差点における整備の必要性について



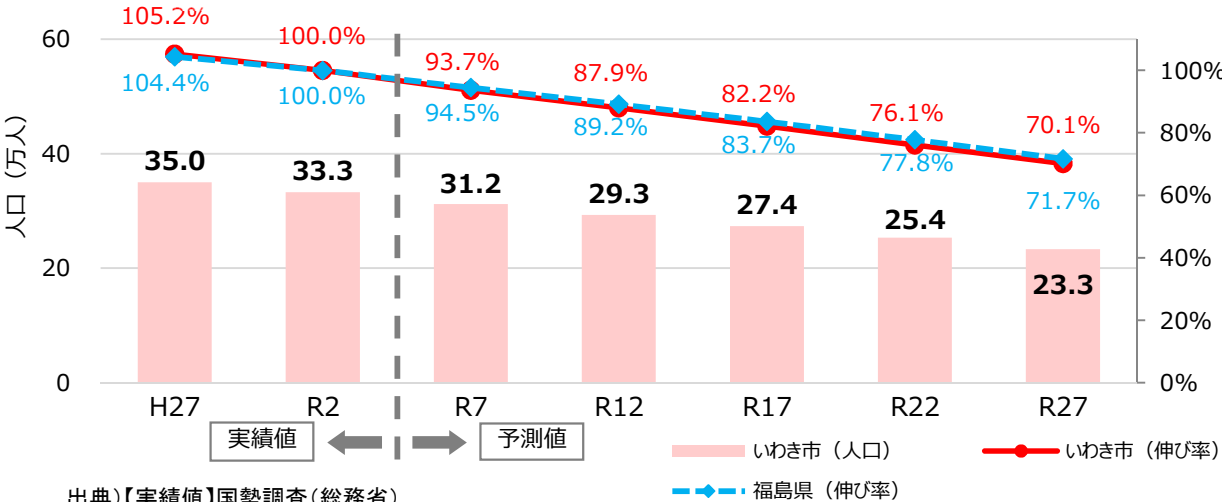
【図3】国道6号林城・飯田交差点における整備方法について



4-1. 地域の概況(人口)

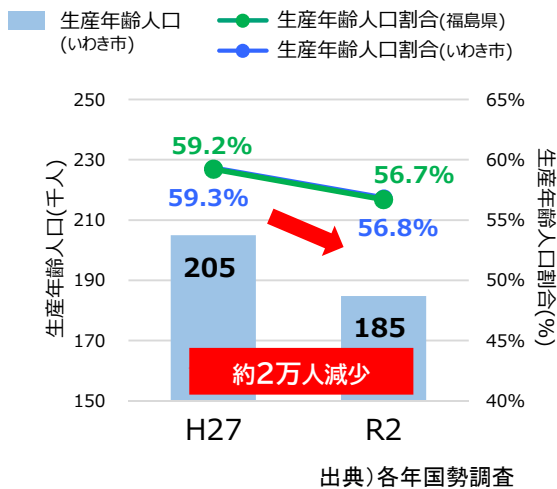
- ◆ 対象地域は、対象区間の利用が多く見込まれるいわき市とし、人口の合計は東北地方第2位の約33万人。
- ◆ 対象地域の人口減少率は福島県平均を上回り、令和27年度には約7割となる見込み(R27/R2)。
- ◆ 対象地域の生産年齢人口割合の減少や高齢化率の増加は福島県平均と同程度であり、今後も更なる高齢化が想定。

【図1】いわき市の人口の推移と伸び率(令和2年を1.0とした場合)



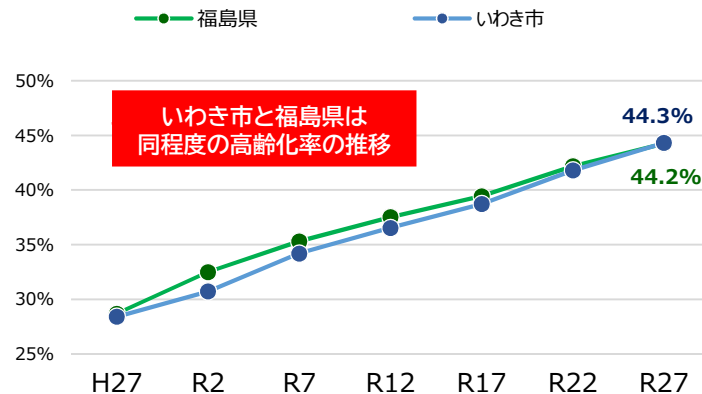
出典)【実績値】国勢調査(総務省)
 【予測値】いわき市:いわき市独自集計
 福島県:日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)国立社会保障・人口問題研究所

【図2】いわき市の生産年齢人口と割合の変化



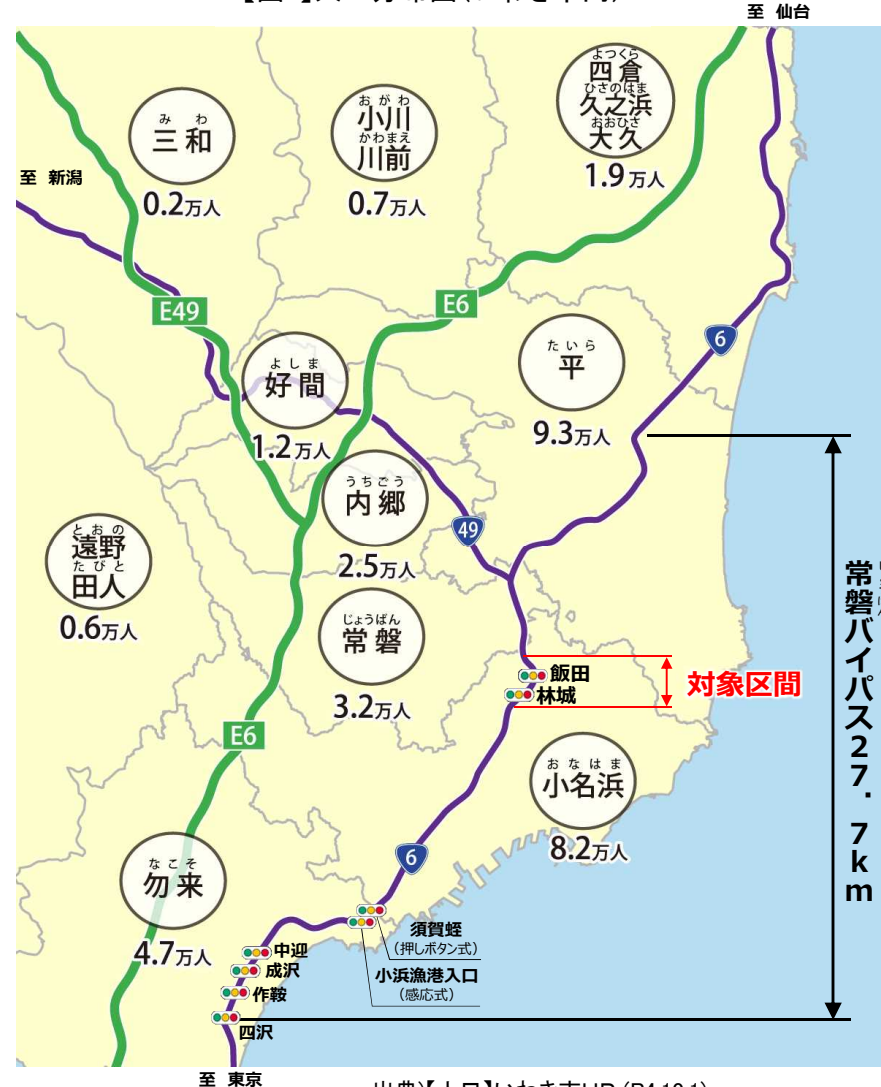
出典)各年国勢調査

【図3】いわき市の高齢化率の推移



出典)【実績値】国勢調査(総務省)
 【予測値】いわき市:いわき市独自集計
 福島県:日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)国立社会保障・人口問題研究所

【図4】人口分布図(いわき市内)

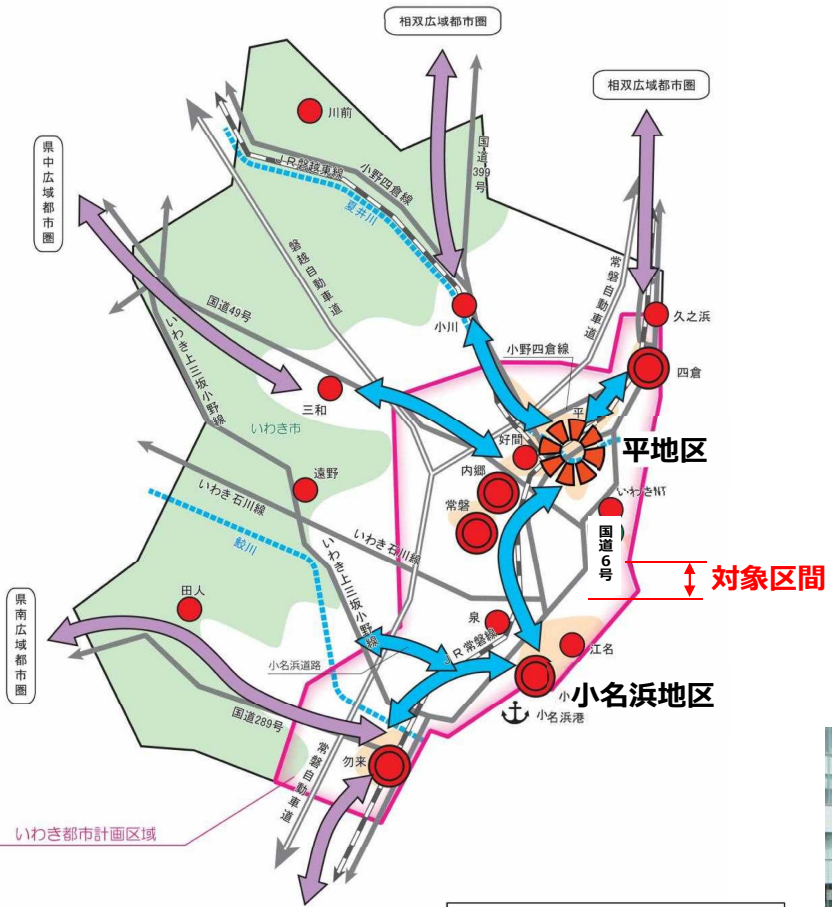


出典)【人口】いわき市HP(R4.10.1)
 国勢調査を基にいわき市で独自集計

4-2. 地域の概況（都市構造）

- ◆ いわき市は昭和41年に14市町村が合併し、東北地方第4位の面積を有する。
- ◆ 市町村別の総生産額においても、東北地方第3位。
- ◆ いわき市は「多核型都市構造」となっており、対象区間は広域都市圏全体を支える「平地区」と、工業・観光・物流拠点の「小名浜地区」を結ぶ連携軸を形成している。

【図1】広域都市圏構造図



一拠点の定義

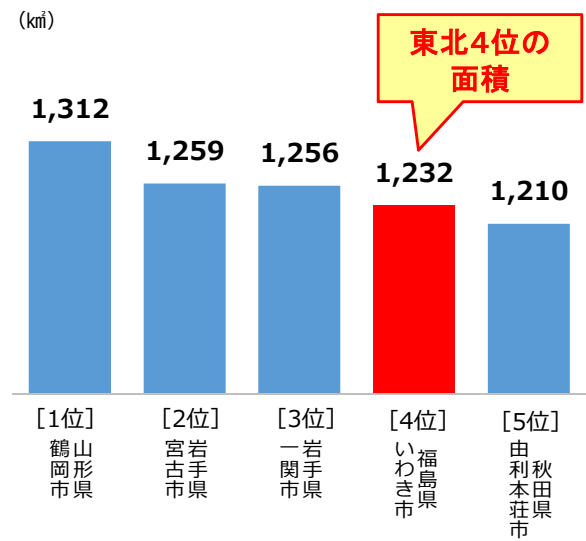
- 圏域拠点**：広域都市圏全体の都市活動を支え、居住や経済活動が高密に展開される拠点
- 地域拠点**：複数の市町村の都市活動等を支える機能が集積する拠点
- 生活拠点**：日常生活圏内の生活活動を支える拠点

凡例

- 都市計画区域 (Urban Planning Area)
- 広域連携軸 (Wide Area Cooperation Axis)
- 都市圏内連携軸 (Intra-Metropolitan Cooperation Axis)
- 自動車専用道路 (Expressway)
- 主要幹線道路 (Main Arterial Road)
- 新幹線・鉄道 (Shinkansen/Railway)
- 河川 (River)
- 圏域拠点 (Metropolitan Hub)
- 地域拠点 (Regional Hub)
- 生活拠点 (Local Hub)
- 広域公園 (Wide Area Park)
- 都市的土地利用 (Urban Land Use)
- 集落・田園 (Village/Garden)
- 山地 (Mountainous Area)

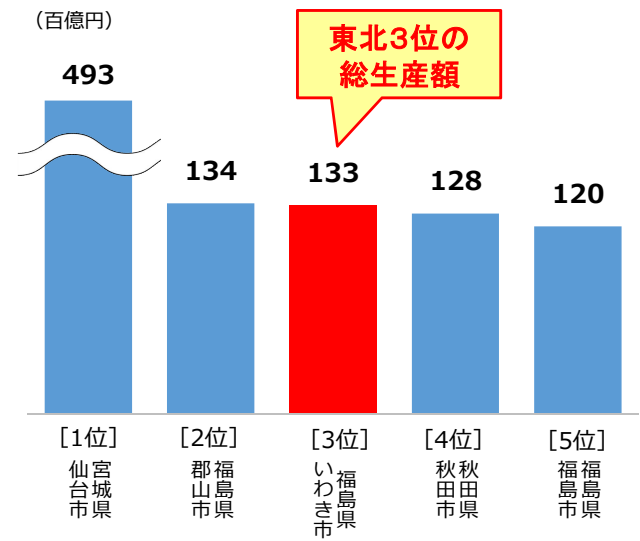
出典)いわき都市計画区域マスタープラン(R1.9策定)

【図2】東北地方の市町村別面積 (上位5市町村)



出典)国土交通省国土地理院「令和2年全国都道府県市区町村別面積調(10月1日時点)」

【図3】東北地方の市町村別総生産額 (上位5市町村)



出典)市町村民経済計算(平成30年度)

【写真1】いわき駅前(平地区)

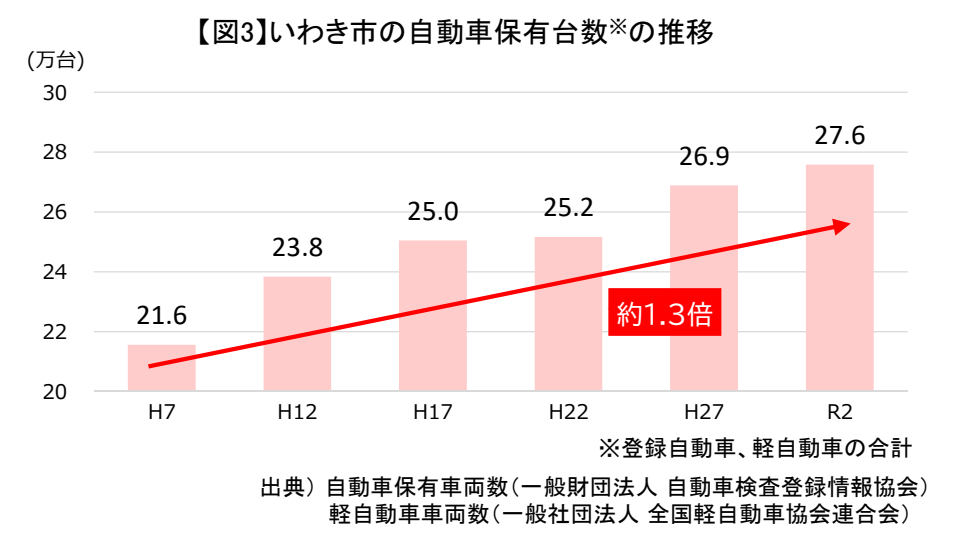
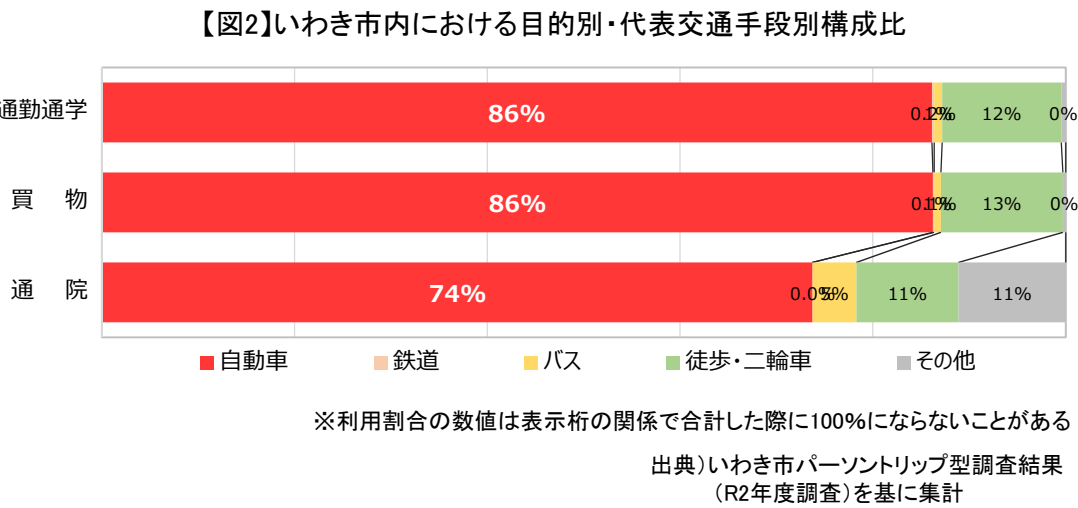
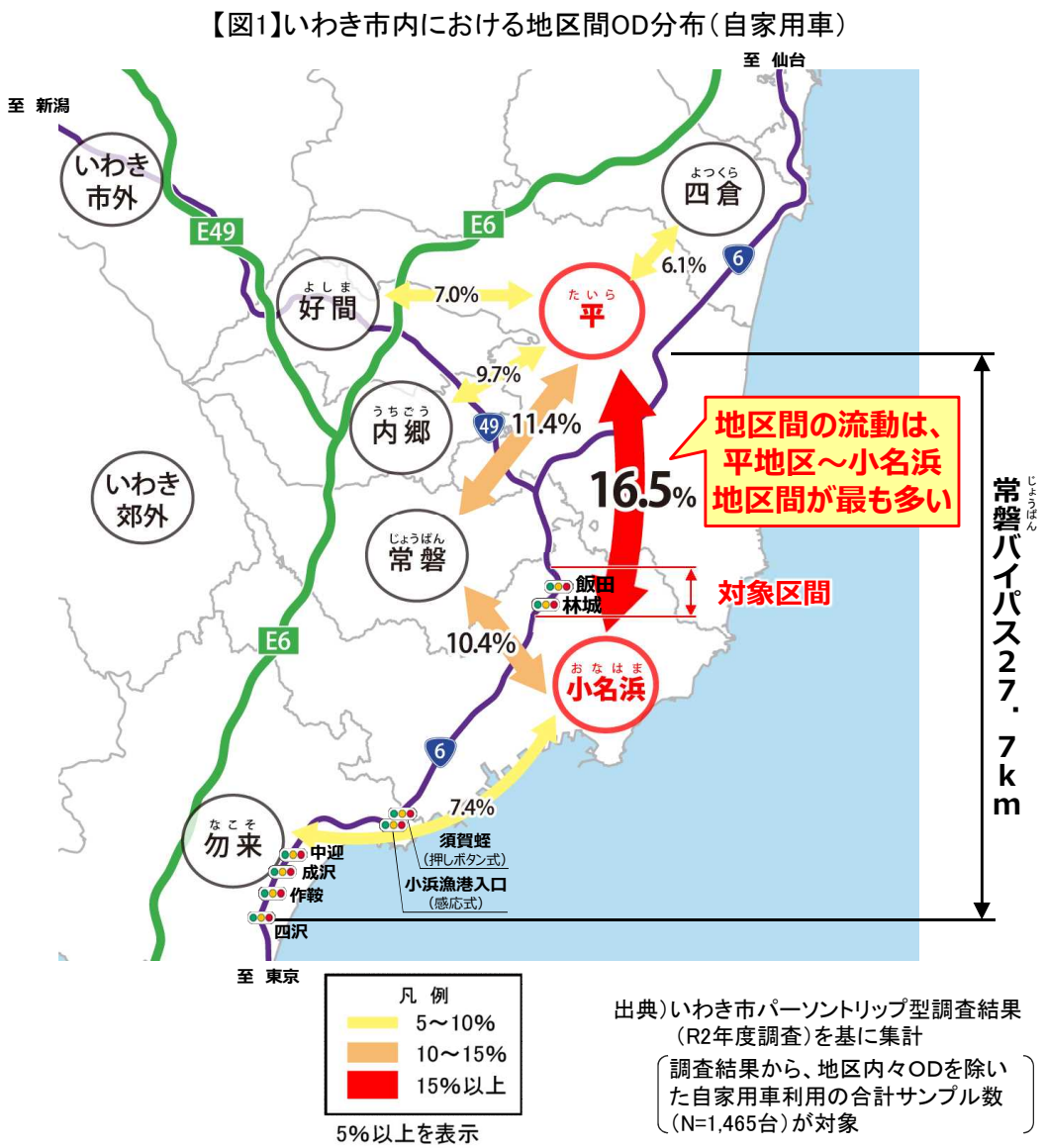


【写真2】小名浜港(小名浜地区)



4-3. 地域の概況（地域間流動）

- ◆ いわき市内における地区間の流動をみると、平地区～小名浜地区間の流動が最も多い。
- ◆ いわき市内の通勤通学、買物、通院における代表交通手段を見ると、自動車利用が約7～9割を占め、自動車保有台数も増加傾向にあり、対象区間を含むいわき市では自動車への依存が高い傾向にある。



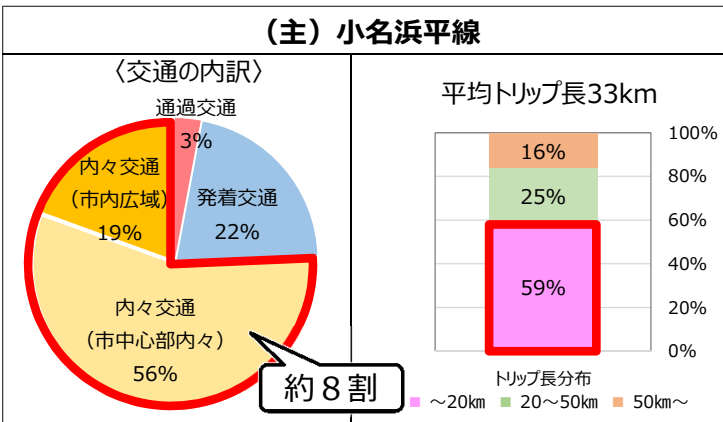
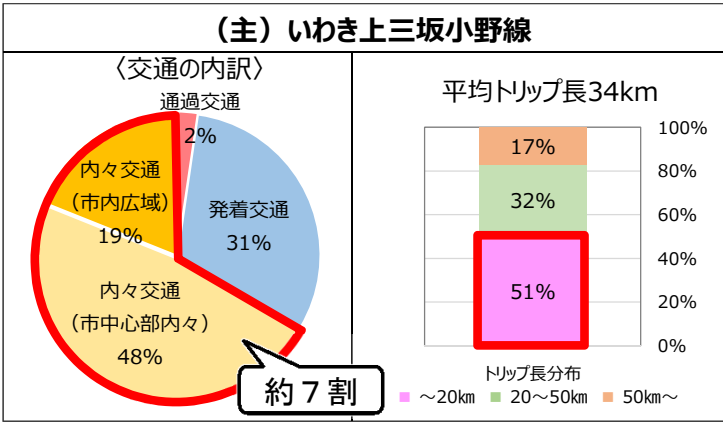
4-4. 地域の概況（交通特性）

- ◆ 平地区～小名浜地区間を連絡する路線は、主に国道6号、(主)いわき上三坂小野線、(主)小名浜平線の3路線である。
- ◆ 各路線の交通特性を見ると、主要地方道2路線は内々交通主体でトリップ長が短く、大型車混入率が低い。
- ◆ 国道6号は、通過・発着交通が主体でトリップ長も長く、大型車混入率が高い。いわき市の南北方向の主要幹線として機能。

【図1】平～小名浜間の主要3路線の交通特性

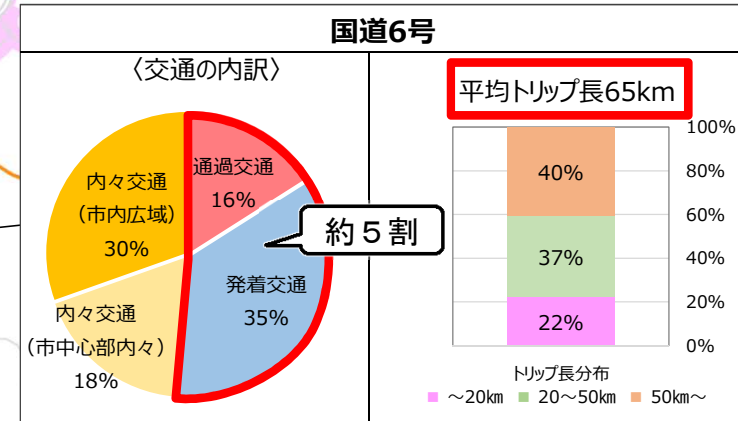
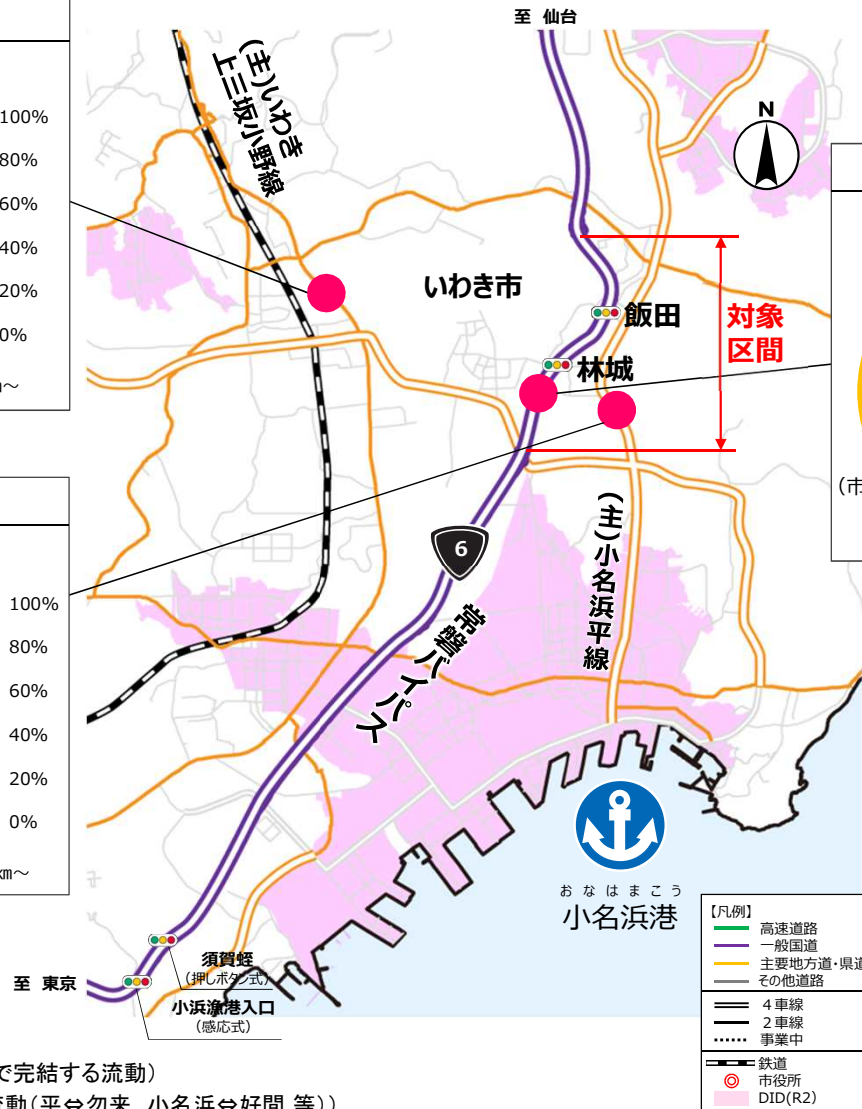
短距離トリップ (20km未満)
 中距離トリップ (20～50km)
 長距離トリップ (50km以上)

※20kmの目安 ……いわき市内の平地区～小名浜地区の距離
 50kmの目安 ……いわき市全域を包含する距離

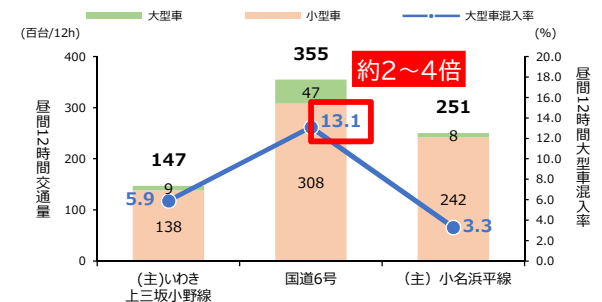


出典)ETC2.0データ(R4.10月(平日))

通過交通:いわき市内の外側⇄外側を行き来する交通
 発着交通:いわき市内の外側⇄内側を行き来する交通
 内々交通:いわき市内の内側⇄内側を行き来する交通
 (市中心部内々:市内中心部(平、内郷、常磐、小名浜の各地区)で完結する流動)
 (市内広域 :内々交通から「市中心部内々」を除いた地域間流動(平⇄勿来、小名浜⇄好間 等))



【図2】平～小名浜間の主要3路線の交通量

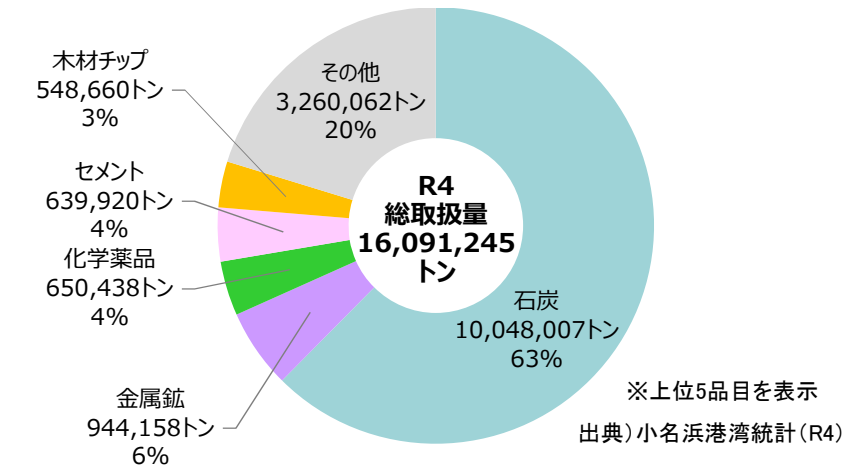


※交通量の数値は表示桁の関係で合計値が合わない場合がある
 出典)令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

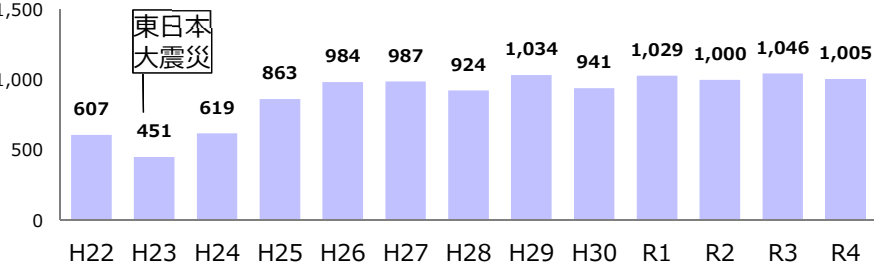
4-5. 地域の概況（小名浜港）

- ◆ 小名浜港は国際バルク戦略港湾(石炭)として、令和2年10月に国際バルクターミナルの供用が開始されている。
- ◆ いわき市には、電力供給を行う火力等の発電所が立地しており、燃料供給拠点としての機能が高まっている。
- ◆ 令和4年4月には、「福島いわきバイオマス発電所」が運転を開始し、海外から輸入されたバイオマス燃料(木質ペレット)を小名浜港から発電所に陸送し、対象区間が輸送ルートとなっている。

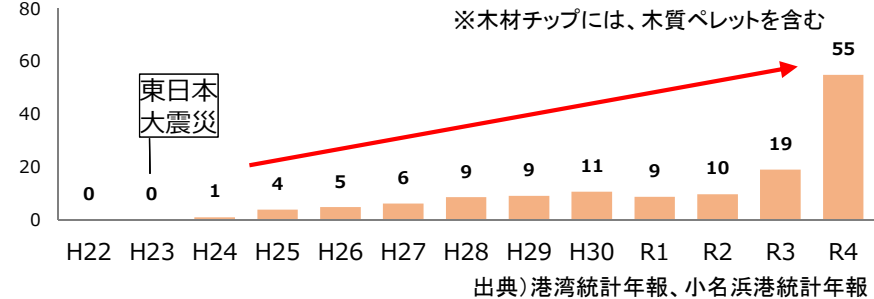
【図1】小名浜港品目別取扱貨物量



【図2】小名浜港の取扱貨物量の推移(石炭)



【図3】小名浜港の取扱貨物量の推移(木材チップ)



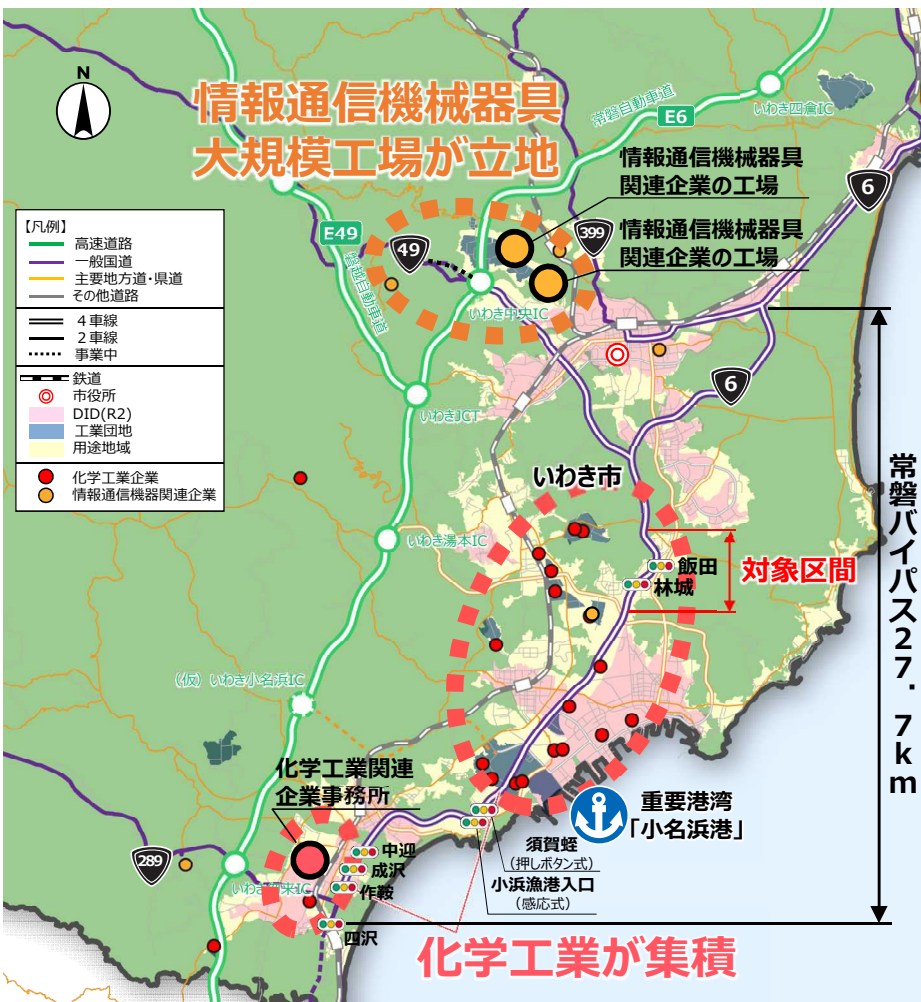
【図4】小名浜港を発着するいわき市内の輸送事例



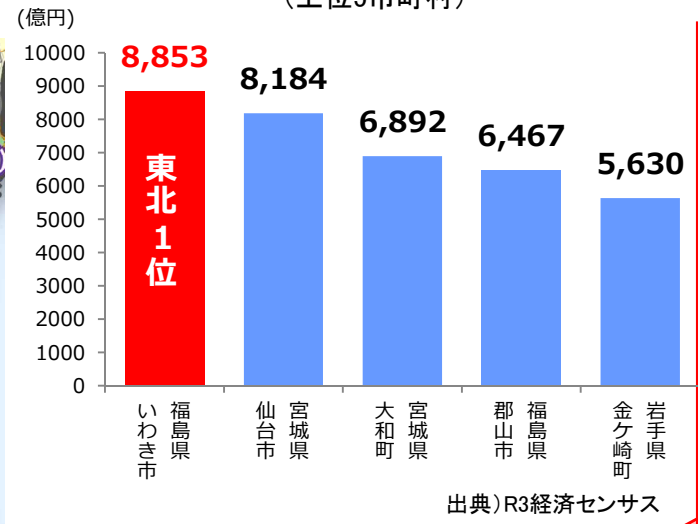
4-6. 地域の概況（産業）

- ◆ いわき市は東北を代表する工業都市であり、製造品出荷額は東北地方第1位。
- ◆ 化学工業・情報通信機械器具の2つの分野で、いわき市内の製造品出荷額の約4割に達する。
- ◆ 化学工業はいわき市南部に工場が集積し、情報通信機械器具はいわき市北部に大規模工場が立地。

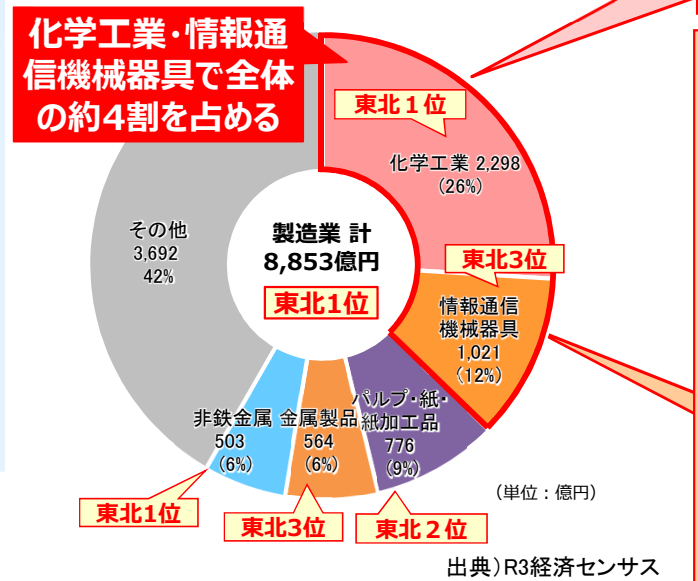
【図1】化学工業・情報通信機器関連企業の立地状況



【図2】東北地方の製造品出荷額(R2) (上位5市町村)



【図3】いわき市の業種別製造品出荷額(R2)



化学工業関連企業

- ・企業グループのマザー工場が勿来地区に立地
- ・食品用ラップフィルムの原料である「塩化ビニレン樹脂」、医薬品、高機能材料などを生産
- ・従業員はいわき市内最大規模の約1,000人
- ・敷地面積は112万㎡で東京ドーム24コ分

情報通信機械器具関連企業

- ・電子部品、車載情報機器製造
- ・国内主要拠点である開発センターが立地
- ・タッチパネルの分野では、全世界のスマートフォンのメーカーに使用される
- ・カーナビゲーションシステムの分野では、全世界の自動車メーカーに使用される

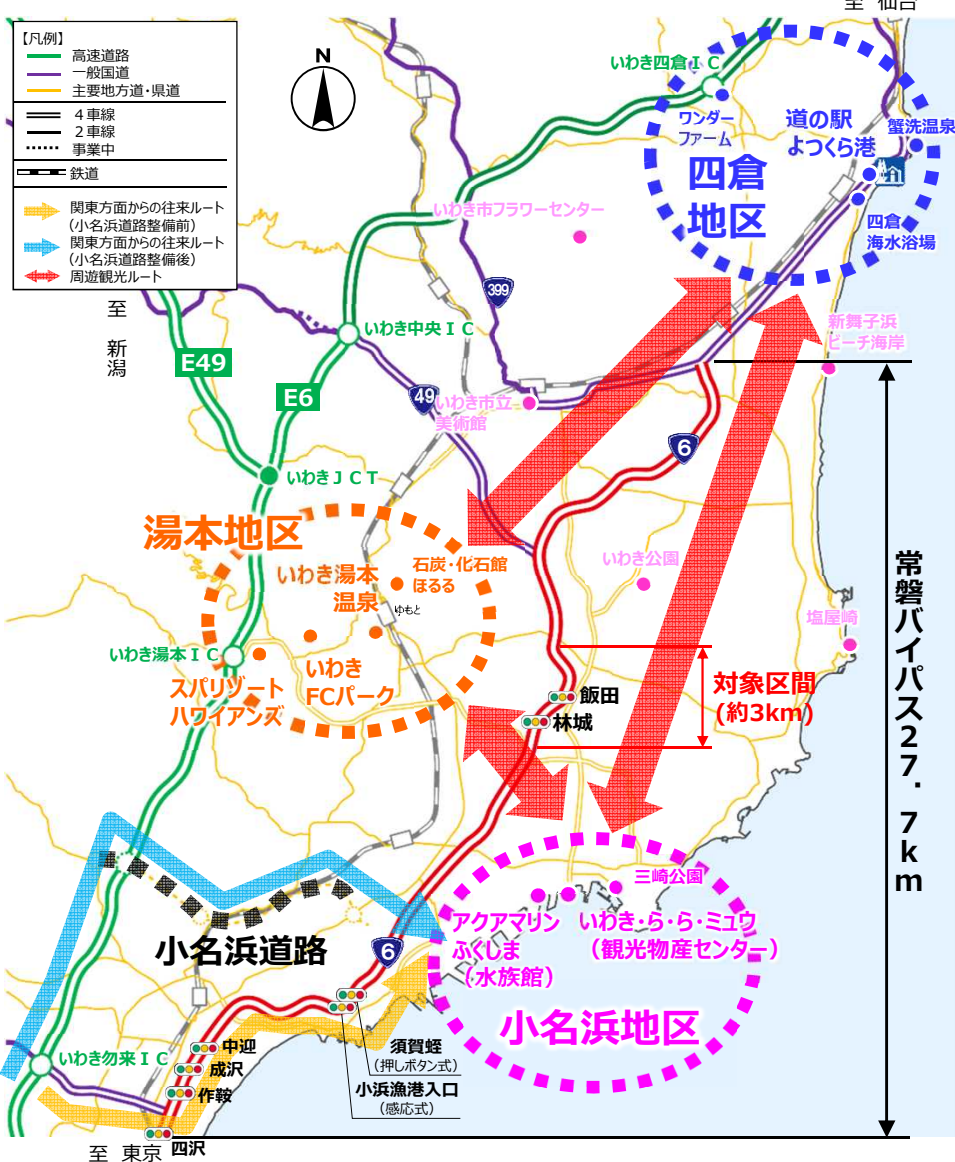
モバイル用タッチパネル

車種専用カーナビ

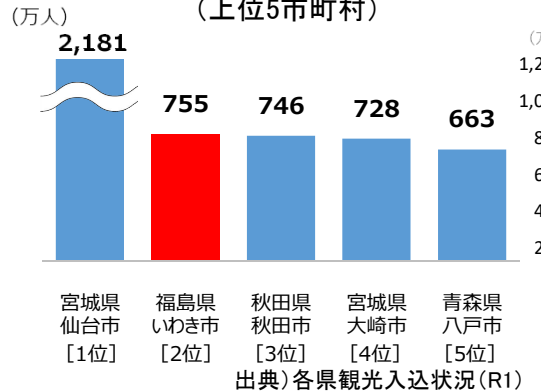
4-7. 地域の概況（観光交流）

- ◆ いわき市は東北有数の観光都市であり、観光入込客数は震災により大きく減少していたが、近年は震災前の約7割まで回復。
- ◆ 「いわき・ら・ら・ミュウ」、「スパリゾートハワイアンズ」、「道の駅よつくら港」などの個性的な観光・レクリエーション資源を豊富に有しており、県内外から多くの観光客を集めている。
- ◆ また、これらの広域観光ルートの形成がいわき都市計画区域マスタープランで定められている。

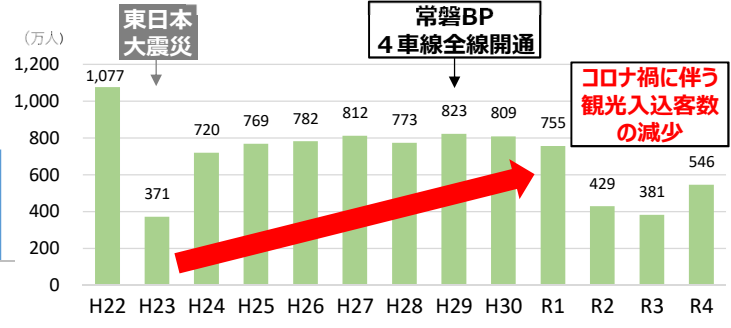
【図1】いわき市の主な観光施設の立地状況



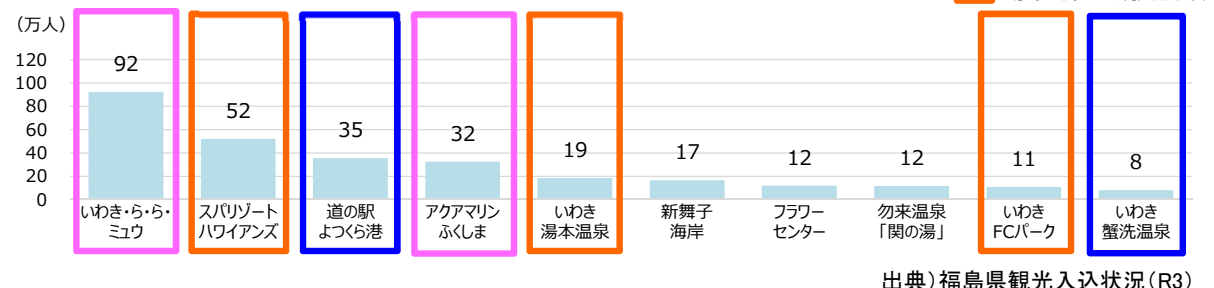
【図2】東北地方の市町村別観光入込客数 (上位5市町村)



【図3】いわき市の観光入込客数



【図4】いわき市における観光入込客数上位の観光施設

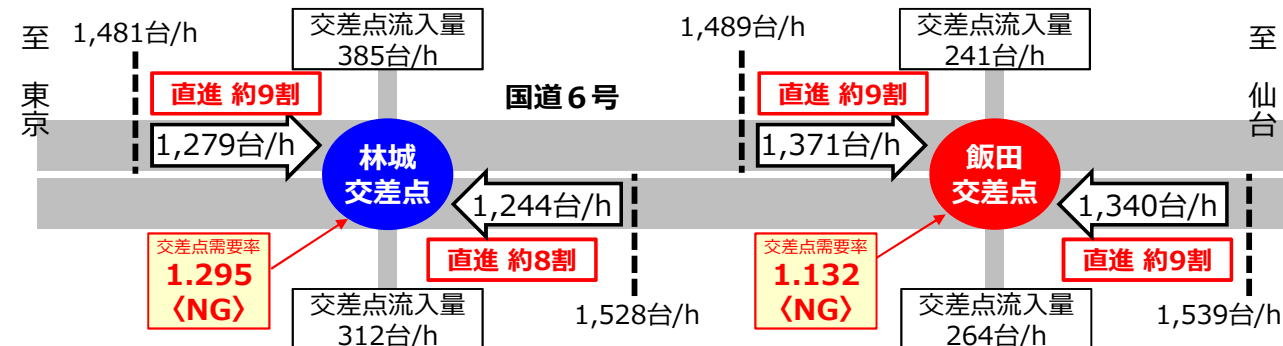


- ◆ 国道6号常磐バイパスの小名浜～平間では、主要交差点が立体化されているが、小名浜地区の林城・飯田交差点は信号交差点が短区間で連続。
- ◆ 対象区間は直進交通が卓越していることに加え、東西方向から両交差点に流入する交通が多く、交差点は飽和している状況。
- ◆ 国道6号常磐バイパスの立体交差区間に比べ、対象区間では信号交差点の存在により、通過に2分を超える遅れが発生。

【図1】林城・飯田交差点における交通量及び渋滞長



【図2】両交差点における交差点流入交通量(17時台)



【図3】信号交差点による遅れ時間(住吉交差点～三沢交差点)



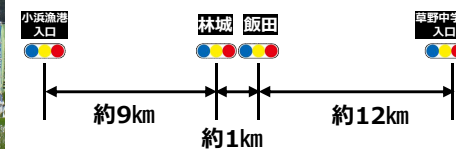
出典) 非混雑時速度: 当該区間の令和3年度全国道路・街路交通情勢調査結果
信号待ち時間: R3.10.27交通量調査における非渋滞時の信号待ち時間

【写真1】市道からの流入状況



R2.8.7 (金) 7時台

【図4】林城・飯田交差点前後の信号交差点間隔(※押しボタン式信号は除く)



林城・飯田交差点の前後は10km程度の信号交差点間隔であるが、林城～飯田間は1km程度と信号交差点が近接

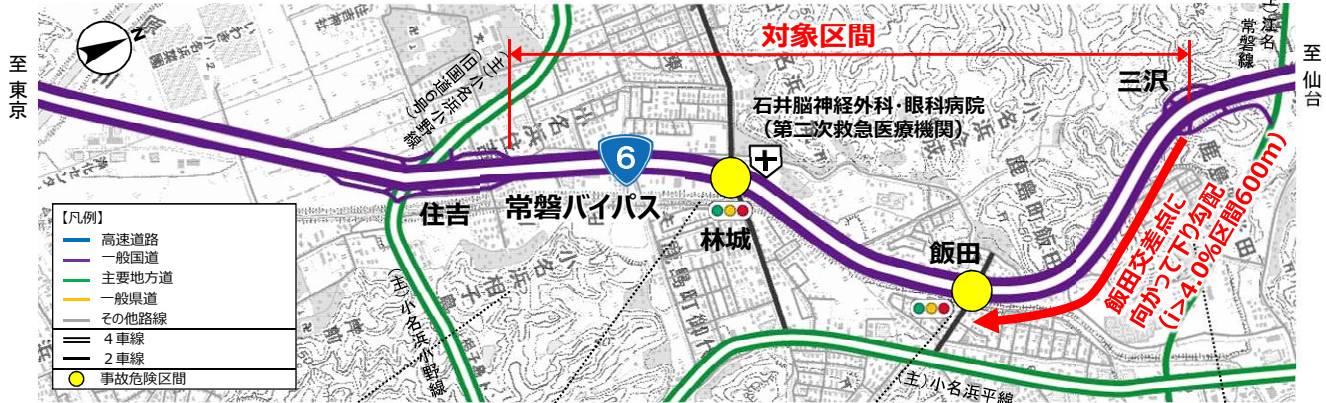
出典) R3.10.27(水) 交通量調査結果

《交差点需要率》各信号現示で需要率(交通需要を飽和交通流率で除した値)を算出し、各現示の最大の需要率を合計した値。交差点需要率が1.0を上回ると、当該交差点で交通処理することができない。また、信号制御における損失時間(黄、全赤)を考慮すると、交通処理の限界は概ね 0.9 である。

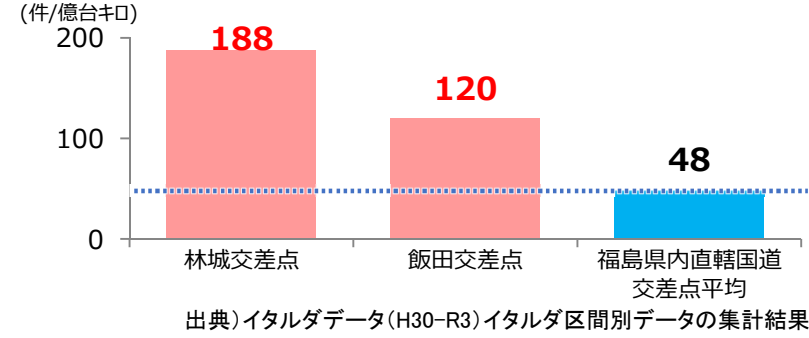
5-2. 道路交通・地域の状況と課題（事故）

- ◆ 林城・飯田交差点は事故危険区間に指定されており、死傷事故率は県内直轄国道交差点平均の約3~4倍。
- ◆ 当該区間で発生する事故は渋滞に起因する追突事故が全体の約8割。
- ◆ 国道6号飯田交差点の北側は交差点に向かって長い下り坂となっており、急ブレーキの発生頻度が特に高く、追突事故が多発。

【図1】対象区間の事故件数(100mピッチ)及び急挙動発生回数(上り方向)



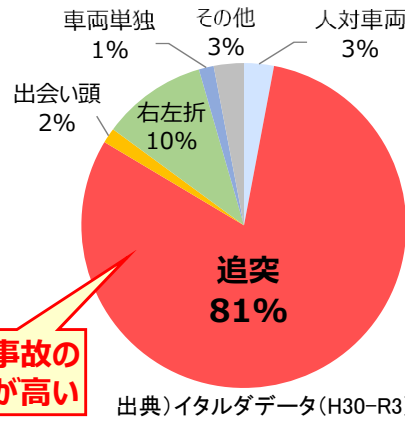
【図2】対象区間における交差点死傷事故率



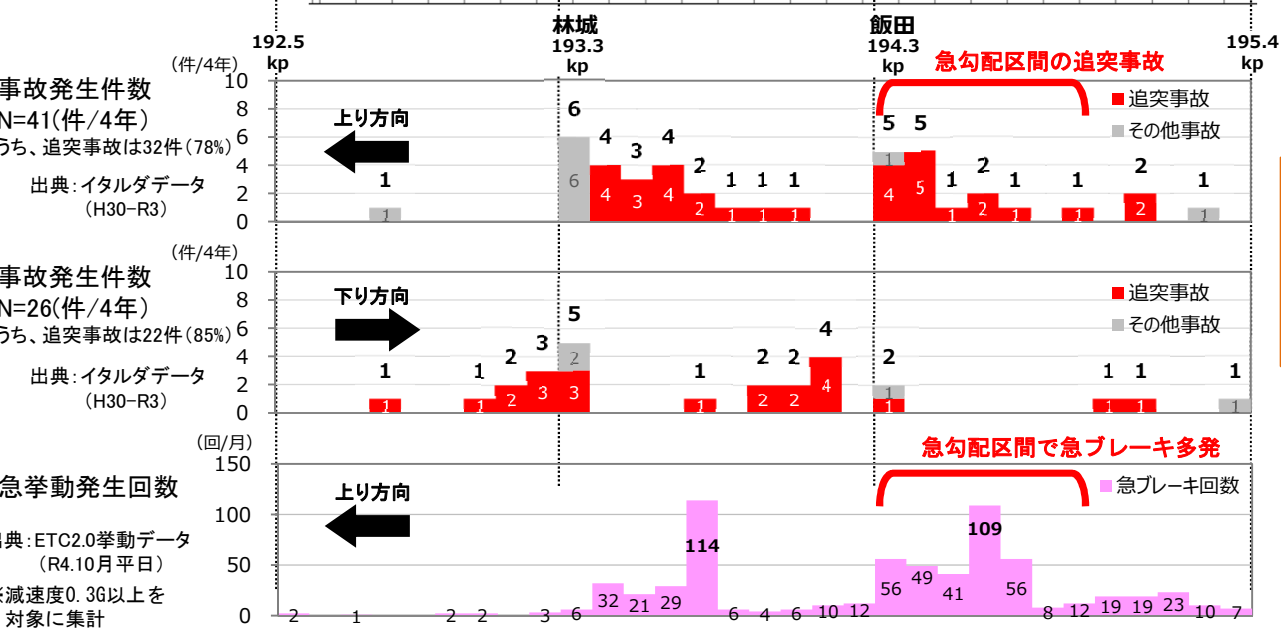
【写真1】飯田交差点終点側の急勾配区間



【図3】対象区間の事故内訳(上下計)



縦断面

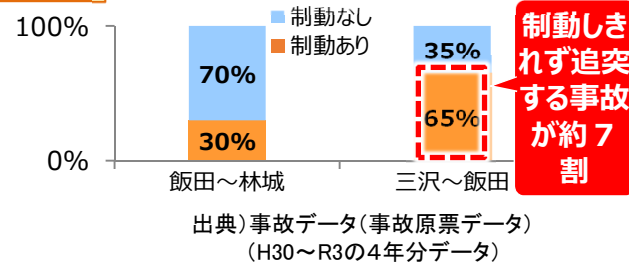


■ 警察関係者の声
・対象区間では急勾配の先に交差点のある道路構造が追突事故を誘発している。
(R5ヒアリング結果)

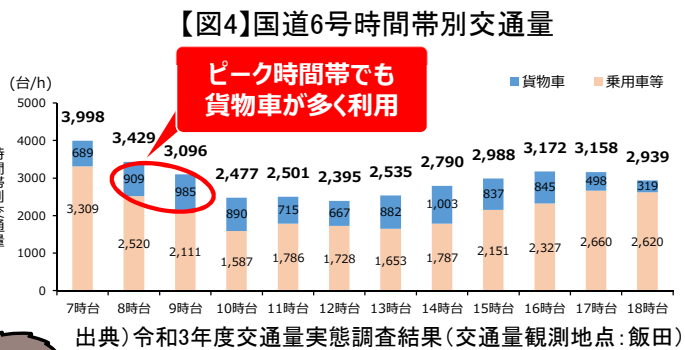
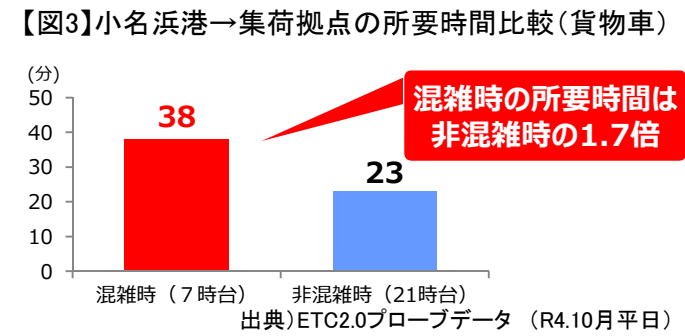
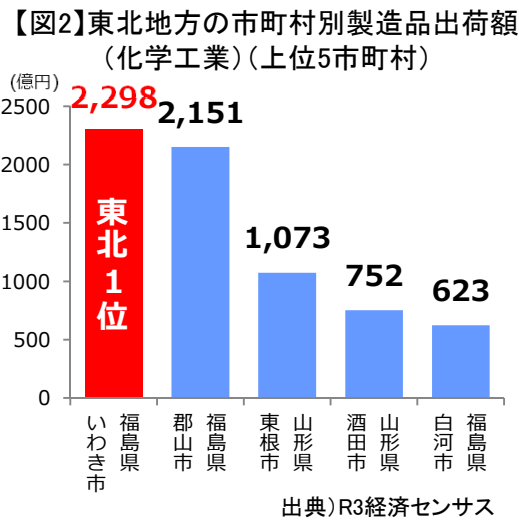
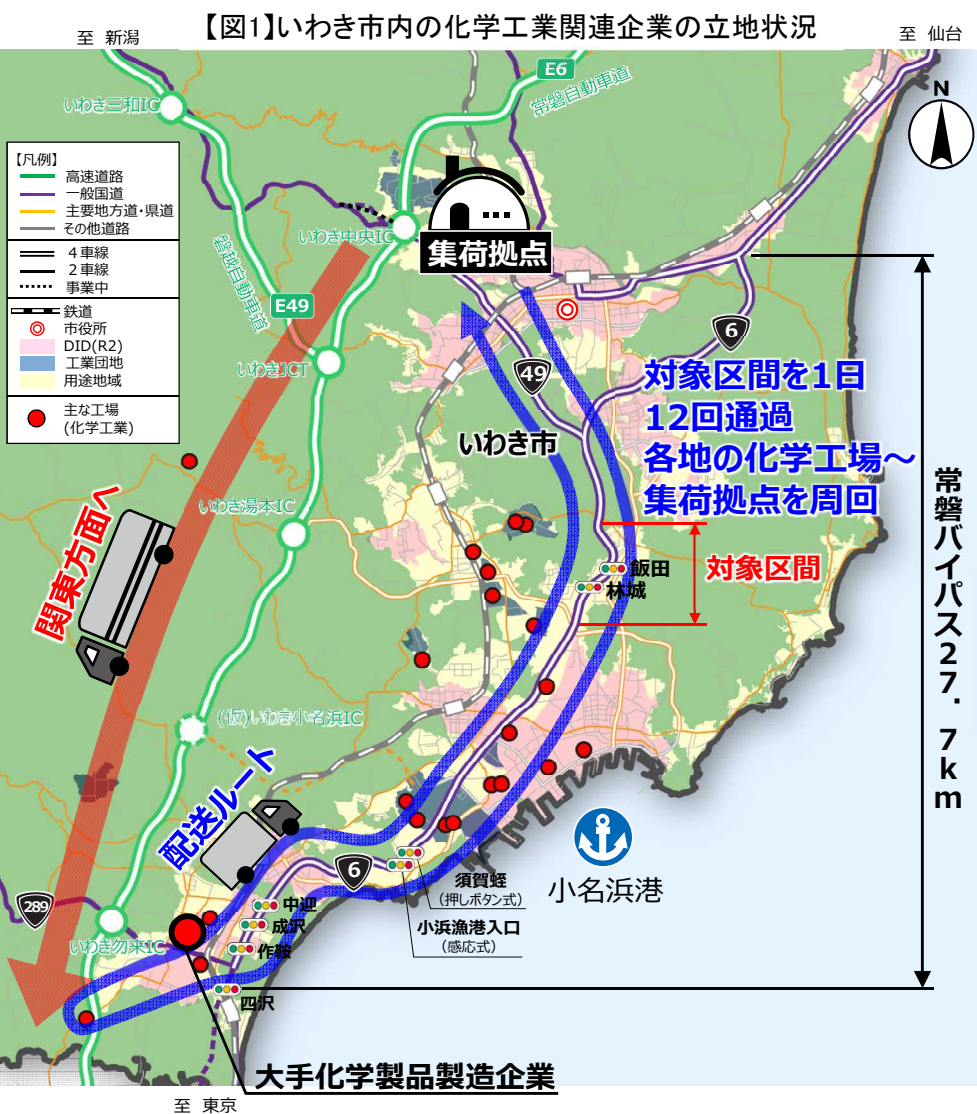


追突事故の割合が高い

【図4】対象区間の事故発生時の制動措置

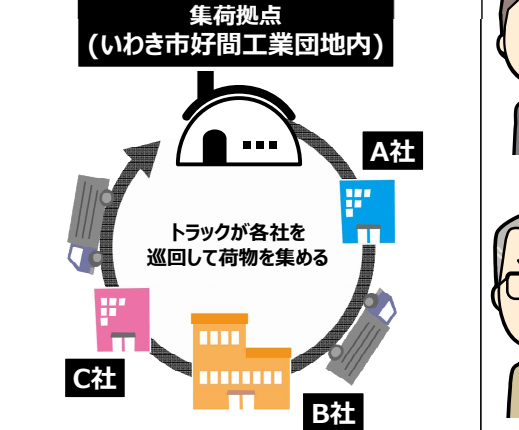


- ◆ いわき市の化学工業製造品出荷額は東北地方で第1位であり、化学工業関連の工場は、小名浜地区等に集積している。
- ◆ いわき市内の化学関連企業は、物流効率化に向けて共同配送の取り組みを実施しているが、対象区間の渋滞によりルート変更やスケジュール変更を余儀なくされている状況。
- ◆ 対象区間は時間帯を問わず貨物車に利用されており、混雑時は産業物流拠点間の移動に時間を要している。



【図5】共同配送概要

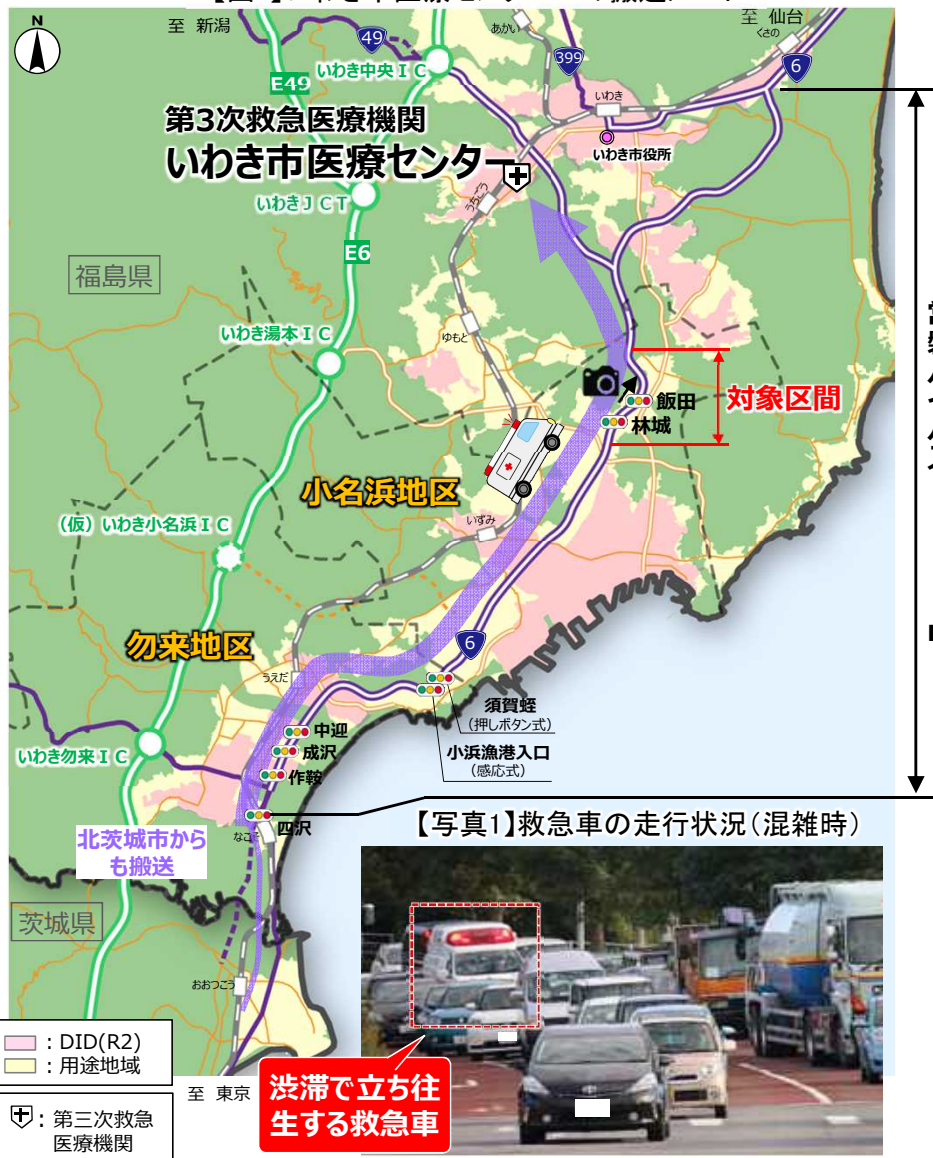
物流コストの削減、安定した輸送の確保、物流品質の向上等を目的に、平成30年6月より各社を巡回して集荷する輸送方式を実施。



- 共同配送事業者の声
- ・対象区間の渋滞を回避したい場合には、通行料金のかかる常磐道へのルート変更を強いられる。（R5ヒアリング結果）
- いわき市内運送会社の声
- ・7時台は対象区間の渋滞が酷いため、7時前に通過するよう、出勤時間を早めて輸送スケジュールを組まざるを得ない。
 - ・日々、遅延が無いように企業努力しているが、輸送時間が読めないため、遅延の不安を抱えている。（R5ヒアリング結果）

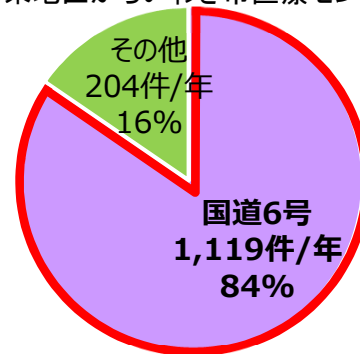
- ◆ 浜通り地方で唯一の第三次救急医療機関「いわき市医療センター」への救急搬送では、小名浜地区や勿来地区からの搬送のうち、約8割の救急搬送で対象区間を利用。
- ◆ 対象区間は、渋滞により追い越しが出来ず病院到着時間の遅れが発生するなど、所要時間にばらつきが生じている。
- ◆ 飯田交差点北側の急勾配区間では、ブレーキの発生頻度が多くなるなど、患者への負担が発生。

【図1】いわき市医療センターへの搬送ルート



【図2】救急搬送におけるルート選択状況

(小名浜地区・勿来地区からいわき市医療センターへの救急搬送(R2年実績))

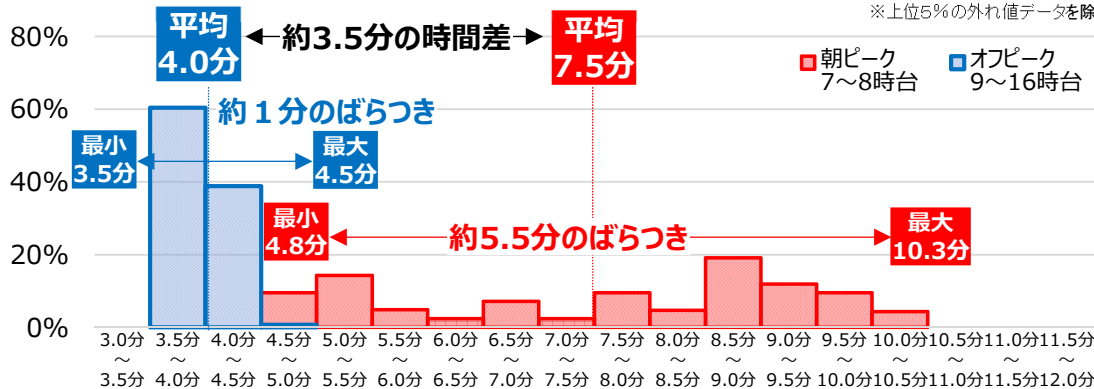


いわき市医療センターへの救急搬送のうち、約8割が国道6号ルートを利用

出典)いわき市消防本部調べ

【図3】小名浜・勿来地区からいわき市医療センターへの所要時間のばらつき

※上位5%の外れ値データを除外して集計



出典)ETC2.0データ(R2年10月平日)

■ 消防本部の声

- ・飯田交差点の北側は**勾配がきつく**、スピードが出すぎないように**ブレーキの頻度が多くなり**、患者に**負担**がかかってしまう。
- ・国道6号の林城、飯田交差点での朝夕ピーク時間帯の渋滞により、**搬送時間に遅れ**が生じている。
- ・赤信号や渋滞時に、**大型車両が2車線に隣り合って停車している時は、道を譲ることが困難となり**、救急車が立ち往生してしまう。

(R5ヒアリング結果)

6-1. 地域の将来像

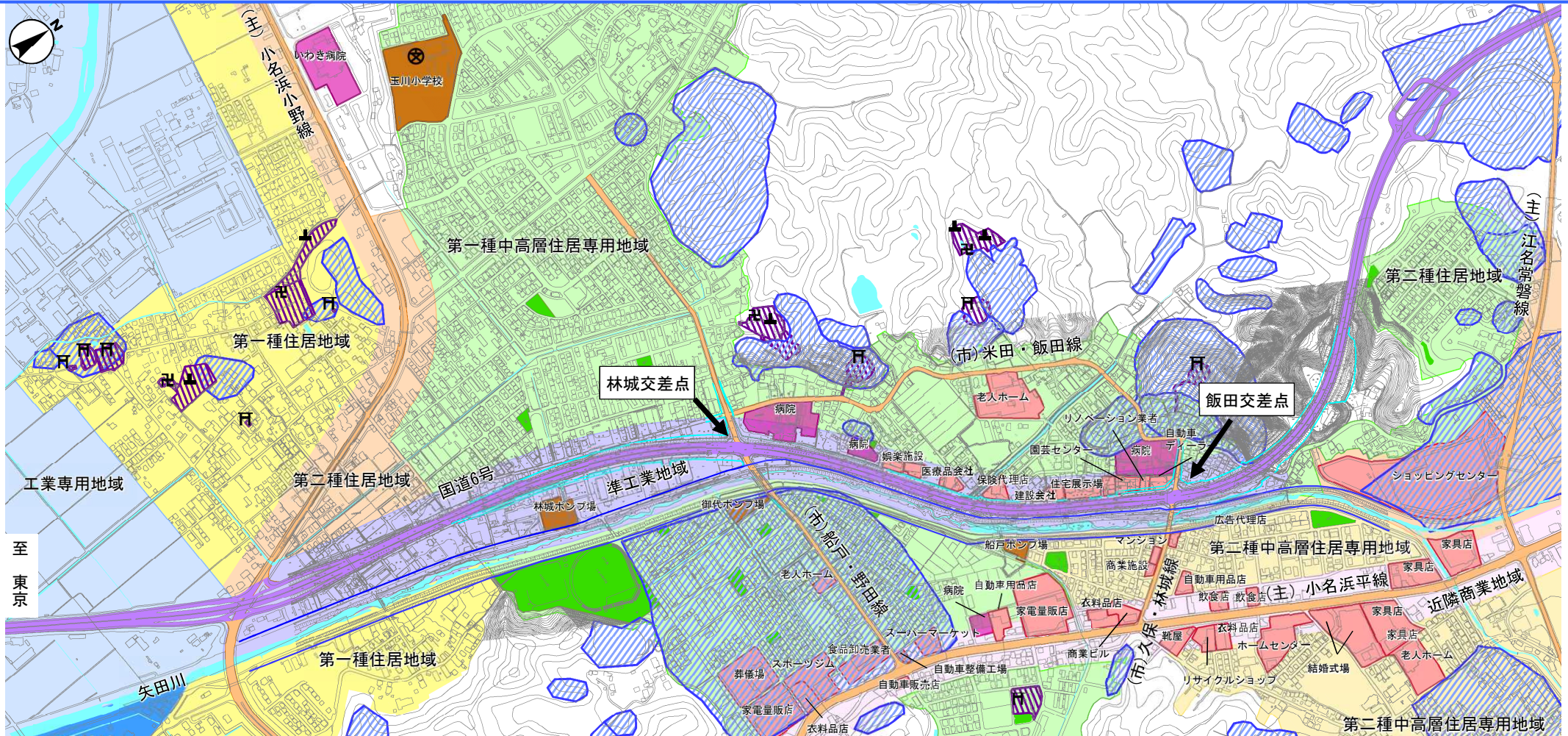
自治体	上位計画	内容（抜粋）
福島県	福島県総合計画 (2022▶2030) (令和3年10月策定)	<p>◆<u>基盤となる道路ネットワークの整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流や交流促進の基盤となる幹線道路や地域連携道路の整備を進め、災害に強く信頼性の高い広域的な道路ネットワークの構築を推進します。【円滑な物流ルートの確保】 <p>◆<u>災害に強く、持続可能な生活を支える基盤の整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学、福祉施設や医療機関へのアクセスなど日常生活を支え、地方創生や地域間の交流連携に資する地域連携道路の整備を推進します。また、事故、渋滞が発生する交差点や通学路の歩道整備など、地域の安全で円滑な通行を確保します。 <p>【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】 【救急搬送環境の確保】</p>
	いわき都市計画区域 マスタープラン (令和元年9月策定)	<p>◆<u>都市施設に関する現状と課題</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平、小名浜、勿来等の核を連絡する主要道路において通勤時間帯などに渋滞が発生しており、多核型都市構造に対応した道路機能が十分に確保されていない状況にある。そのため、核を相互連絡する道路ネットワークの強化が課題である。 <p>【主要幹線道路としての円滑性確保】</p> <p>◆<u>交通体系の整備の方針</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在朝夕のピーク時等に渋滞が発生している広域幹線、市内地域間、市街地内等のネットワークを沿道環境に配慮しながら渋滞対策等を講じ強化する。特に、物流拠点である小名浜港及びその周辺の整備と連動し、機能を効果的に発揮するためアクセス強化を図るとともに、主要な観光拠点や圏域拠点、生活拠点等へのアクセス性の強化も図る。 <p>【主要幹線道路としての円滑性確保】 【円滑な物流ルートの確保】</p>
いわき市	第二次いわき市 都市計画 マスタープラン (令和元年10月策定)	<p>◆<u>交通施設の方針（安全確保・維持管理）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路は、危険箇所の改良をはじめとした安全性の確保対策を進めるとともに、将来にわたって機能が発揮できるよう、橋梁の長寿命化などを含めた適正な維持管理に努めます。 <p>【安全な交通環境の確保】</p>

6-2. 政策目標(案)の設定

	課題	原因	政策目標(案)
渋滞	<p>○主要幹線道路としての円滑性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・直進交通が卓越していることに加え、東西方向から両交差点に流入する交通が多く、交差点は飽和している ・信号交差点の存在による通過時間の遅れ 	<p>○交通容量不足</p> <p>○信号交差点の連続</p>	<p>主要幹線道路としての円滑性確保</p>
事故	<p>○県内平均を上回る事故危険性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞に起因する追突事故の割合が高い ・急勾配区間における追突事故の多発 	<p>○渋滞に伴う注意力低下</p> <p>○急勾配区間の存在</p>	<p>安全な交通環境の確保</p>
産業・物流	<p>○物流の速達性低下</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞によりルート変更やスケジュール変更を余儀なくされている ・産業物流拠点間の移動に時間を要している 	<p>○交通容量不足</p>	<p>円滑な物流ルート確保</p>
医療	<p>○救急搬送の速達性・安定性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞により追い越しが出来ず病院到着時間の遅れ、所要時間のばらつきが生じている ・加減速及び急勾配区間でのブレーキ操作による患者への負担 	<p>○交通容量不足</p> <p>○渋滞に伴う加減速</p> <p>○急勾配区間の存在</p>	<p>救急搬送環境の確保</p>

7-1. 対策案のコントロールポイントの考え方(周辺環境等)

◆ 対象区間の起点側は中高層住居専用地域等や主要な病院、大型店舗等の主要施設等が密集し、終点側では神社や遺跡等が点在しており、これらのコントロールポイントを踏まえ路線を選定。

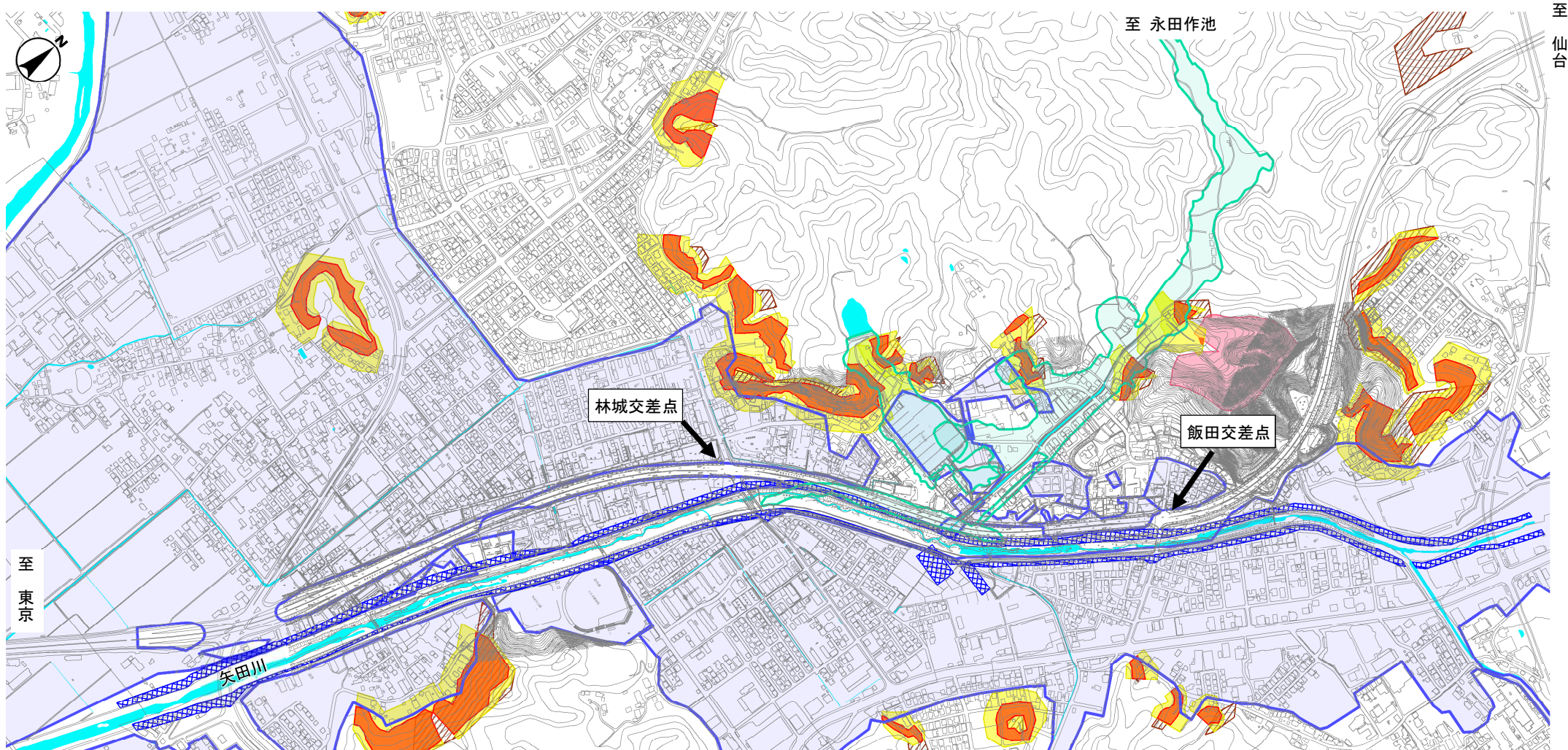


凡 例			
コントロールポイント			
	民間施設		公共施設
	国道6号		主要な道路
	遺跡・包蔵地		公園
	河川区域		病院
			神社・寺
			河川

至
仙台

至
東京

- ◆ 対象区間周辺では河川、土砂災害区域、急傾斜地崩壊危険箇所、土石流危険渓流等が点在している。
- ◆ 国道6号上に河川浸水区間や家屋倒壊等氾濫想定区域があり、これらのコントロールポイントを踏まえ路線を選定。



凡 例					
コントロールポイント					
	土砂災害警戒区域		土砂災害特別警戒区域		土石流危険渓流
	急傾斜地崩壊危険箇所		家屋倒壊等氾濫想定区域		浸水想定区域(0.5~3.0m)
	ため池浸水区域				

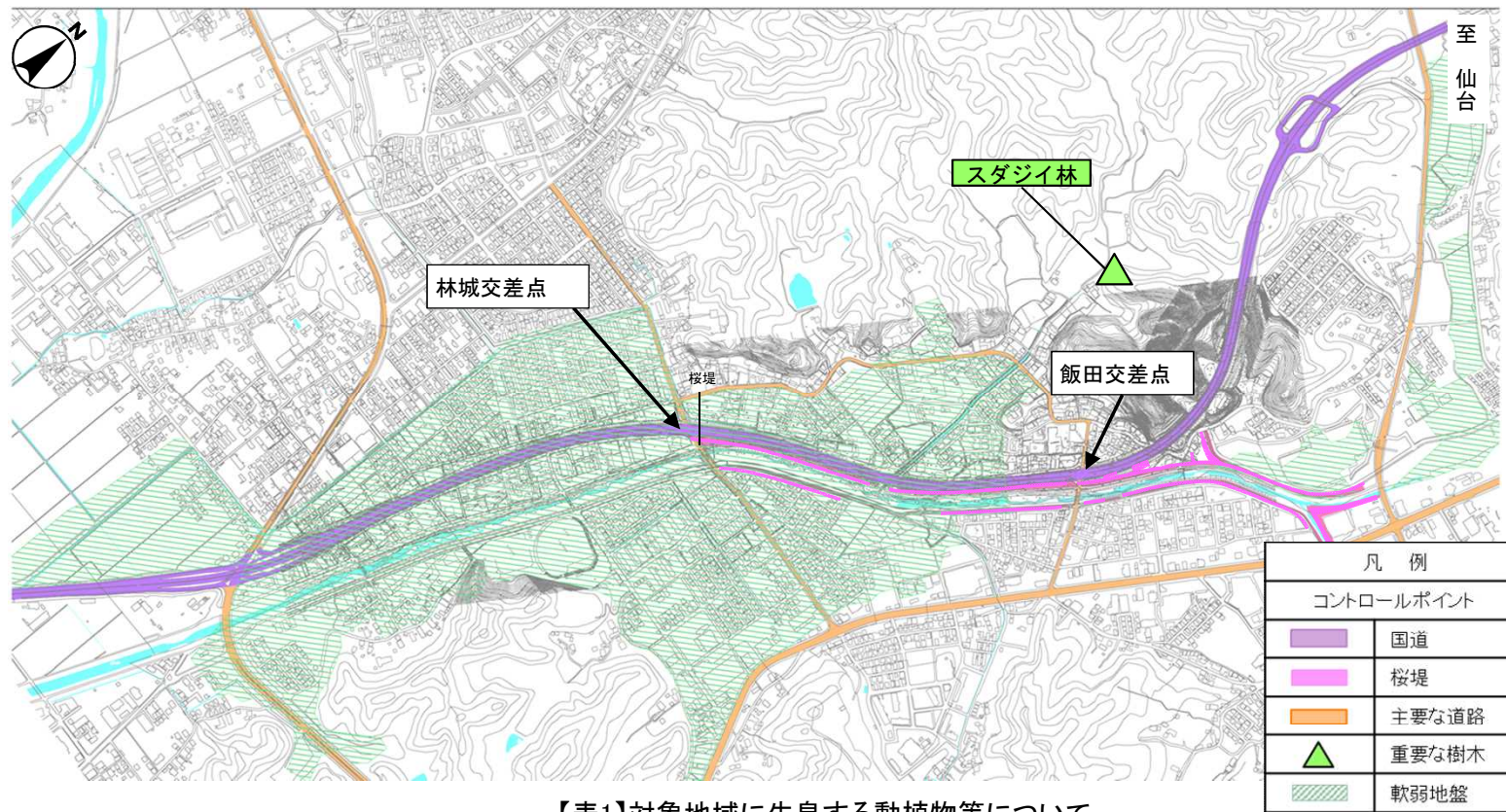
7-2. 地域に配慮すべき事項(自然環境)

- ◆ 既往文献から重要な動植物等が分布しており、オオタカ、サシバ、ハヤブサ等の重要種が周辺で確認されている。
- ◆ 国道6号沿線には桜堤が存在し、日頃より地域住民に管理されている。
- ◆ 既存文献から軟弱地盤が確認されており、過去の調査でも深さ30m程度の軟弱地盤が確認されている。

【写真1】桜堤の状況



R5.4.4 (火) 撮影



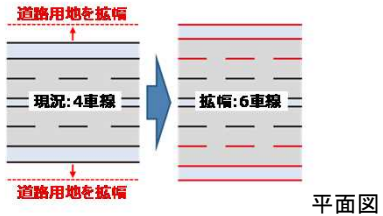
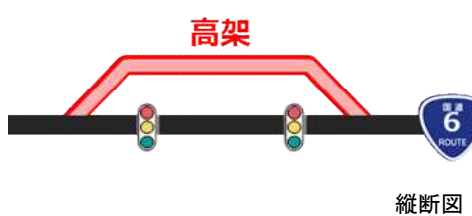
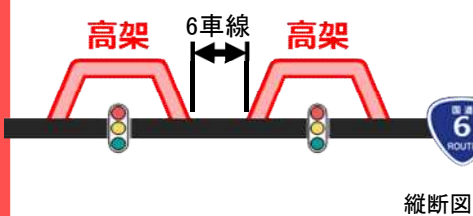
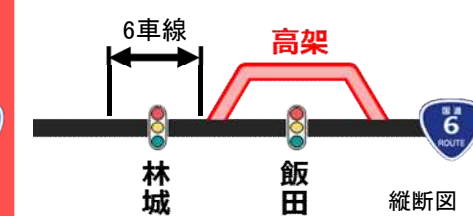
【表1】対象地域に生息する動植物等について

	分類	内容	動物	植物
環境省 レッド リスト	絶滅危惧Ⅱ類	絶滅の危険が増大している種。	サシバ、ハヤブサ、トウキョウサンショウウオ	—
	準絶滅危惧	現時点での絶滅危険度は小さいが、生息条件の変化によっては「絶滅危惧」に移行する可能性のある種	オオタカ、ドジョウ、カジカ、アオハダトンボ、イジガイ	ミズアオイ、ミクリ、タコノアシ
ふくしま レッド リスト	絶滅危惧ⅠA類	絶滅の危機に瀕している種	イワキサンショウウオ	—
	絶滅危惧ⅠB類	ⅠA類ほどではないが近い将来における絶滅の危険性が高いもの	カジカ	—
	絶滅危惧Ⅱ類	絶滅の危険が増大している種	オオタカ、ハヤブサ	ヒメミズワラビ、ミズアオイ
	準絶滅危惧	現時点での絶滅危険度は小さいが、生息条件の変化によっては「絶滅危惧」として上位カテゴリーに移行する要素を有するもの	サシバ、ヒガシマドジョウ	ミクリ、タコノアシ、ヒイラギ

出典)「環境省報道発表資料環境省レッドリスト2020の公表について(お知らせ)」(環境省令和2年3月)、「ふくしまレッドリスト(2022年版)」(福島県令和5年3月)

7-3. 対策案の立案

- ◆ 政策目標を達成するために考えられる対策案を検討。
- ◆ 前項に示したコントロールポイントを踏まえ、現道を活用した対策案の立案を基本とする。
- ◆ 現実的で合理的な「②連続高架案」、「④片側高架+平面拡幅案」の2案を詳細に検討。

	①平面拡幅案	②連続高架案	③両側高架案	④片側高架+平面拡幅案
	全線の車線数を増加する案 (現況：平面4車線→計画：平面6車線)	全線を連続高架とする案 (現況：平面4車線→計画：高架4車線(側道2車線))	信号交差点のみを高架とする案 (現況：平面4車線→計画：高架4車線(側道2車線))	信号交差点の高架化と車線拡幅の併用案 (現況：平面4車線→計画：平面6車線、高架4車線(側道2車線))
構造イメージ	 平面図	 縦断面図	 縦断面図	 縦断面図
政策目標 (渋滞、事故)	【渋滞】 信号交差点が残るため、渋滞緩和は限定的 【事故】 信号交差点が残るため渋滞に起因する事故の削減は限定的で、また、飯田交差点北側の急勾配が解消されないため信号待ち車両への追突事故は現況と変わらない	【渋滞】 信号交差点を迂回するため、渋滞が緩和 【事故】 渋滞に起因する事故が減少し、また、飯田交差点北側の急勾配が解消され信号待ち車両への追突事故が減少	【渋滞】 信号交差点を迂回するため、渋滞が緩和 【事故】 渋滞に起因する事故が減少し、また、飯田交差点北側の急勾配が解消され信号待ち車両への追突事故が減少 ただし、高架の間で分合流による車の錯綜が生じるため、新たな事故の発生が懸念	【渋滞】 信号交差点を一部迂回するため、現状よりも渋滞は緩和 【事故】 渋滞に起因する事故が現状よりも減少し、また、飯田交差点北側の急勾配が解消され信号待ち車両への追突事故が減少
災害リスク	河川の浸水想定区域内のため、別途浸水対策が必要	高架部では河川の浸水リスクを回避	高架部では河川の浸水リスクを回避(平面部では別途浸水対策が必要)	高架部では河川の浸水リスクを回避(平面部では別途浸水対策が必要)
沿道施設・自然環境	道路用地の拡幅に伴い、沿道の病院や桜堤に影響する	高架下空間を活用できるため、沿道の病院への影響を回避し、また、桜堤の影響を最小限とする	高架下空間を活用できないため、道路用地の拡幅に伴い、沿道の病院や桜堤に影響する	高架下空間を活用できないため、道路用地の拡幅に伴い、沿道の病院や桜堤に影響する
施工性	道路用地の拡幅部分において面的な軟弱地盤対策が必要	高架の橋脚部等において局所的な軟弱地盤対策が必要	高架の橋脚部や道路用地の拡幅部において軟弱地盤対策が必要(②案より広範)	高架の橋脚部や道路用地の拡幅部において軟弱地盤対策が必要(③案より広範)
経済性	構造物が少ないため最も安価	全線高架のため高価(③案と同程度)	2箇所の高架や軟弱地盤対策のため高価(②案と同程度)	1箇所の高架や軟弱地盤対策のため高価(②・③案より安価)
対策案の可能性	政策目標を十分に達成しないので、対応方針(案)から除外	対応方針(案)として選定	②案に対し、沿道施設等への影響や施工性が劣るが経済性は同程度のため、対応方針(案)から除外	対応方針(案)として選定

■ 課題が残る箇所

「②連続高架案」、「④片側高架+平面拡幅案」について詳細を検討

7-4. 評価項目の設定

- ◆ 政策目標を達成するために求められる機能について整理し、課題を踏まえて評価項目を設定。
- ◆ 配慮すべき事項については、道路整備による影響等を考慮し、評価項目を設定。

【表1】評価項目の設定

課題	政策目標	求められる機能	評価項目
渋滞	主要幹線道路としての円滑性確保	十分な交通容量の確保及び信号交差点を削減することで、通過時間の遅れを改善し、渋滞を緩和する道路	・ 交通容量の確保、信号交差点の削減
事故	安全な交通環境の確保	急勾配区間の解消と信号交差点の削減により、渋滞に起因する事故と急挙動に伴う事故を抑制し、安全な交通環境を確保する道路	・ 安全な交通環境
産業・物流	円滑な物流ルートの確保	貨物車が円滑に走行できる物流ルートを確保できる道路	・ 物流ルートの速達性の向上
医療	救急搬送環境の確保	救急搬送における安定した走行と速達性の向上を支援する道路	・ 救急搬送の速達性、安定性の向上

【表2】配慮すべき事項の設定

配慮すべき事項	評価項目
自然環境	自然環境の改変
沿道アクセス	沿道施設へのアクセス性
用地への影響	沿道施設の用地への影響
沿道環境への影響	騒音・振動による影響
経済性	整備に関する費用

7-5. 対応方針(案)の検討

		第1案 連続高架案	第2案 片側高架+平面拡幅案
		全線を連続高架とする案 (現況：平面4車→計画：高架4車(側道2車))	信号交差点の高架化と車線拡幅の併用案 (現況：平面4車→計画：平面6車、高架4車(側道2車))
構造イメージ		【平面図】 【横断面図】 	【平面図】 【横断面図】
政策目標	主要幹線道路としての円滑性確保	交通容量の確保、信号交差点の削減 ・信号交差点の高架化により、 交通容量が確保され、渋滞が緩和 する。 ・信号交差点の高架化により、 交差点の通過時間の遅れが無くなり、円滑性が向上 する。	・信号交差点の一部高架化及び車線拡幅により、 交通容量が拡大し、渋滞が緩和 する。 ・ただし、 信号交差点が一部残るため、交差点の通過時間の遅れが残り、円滑性の向上は限定的 である。
	安全な交通環境の確保	安全な交通環境 ・渋滞の緩和により、 渋滞に起因する事故の減少 が期待される。 ・飯田交差点北側の急勾配が解消されるため、飯田交差点における 信号待ち車両への追突事故の減少 が期待される。	・渋滞の緩和により、 渋滞に起因する事故の減少 が期待される。 ・飯田交差点北側の急勾配が解消されるため、飯田交差点における 信号待ち車両への追突事故の減少 が期待される。 ・ただし、 信号交差点が一部残るため、渋滞に起因する事故の減少は限定的 である。
	円滑な物流ルートの確保	物流ルートの速達性の向上 ・渋滞の緩和により、 物流ルートの速達性が向上 する。	・現況よりも渋滞が緩和され、 物流ルートの速達性が向上 する。
	救急搬送環境の確保	救急搬送の速達性、安定性の向上 ・渋滞の緩和により、 救急搬送の速達性・安定性が向上 する。 ・飯田交差点北側の急勾配が解消されるため、 救急搬送の安定性が向上 する。	・現況よりも渋滞が緩和され、 救急搬送の速達性・安定性が向上 する。 ・飯田交差点北側の急勾配が解消されるため、 救急搬送の安定性が向上 する。
配慮すべき事項	自然環境	自然環境の改変 ・高架区間が連続しており、高架下を道路空間として活用できるため、 沿道の桜堤への影響が小さい 。	・高架下空間を活用できず、道路拡幅等に伴い用地買収が必要となるため、 沿道の桜堤への影響が大きい 。
	沿道アクセス	沿道施設へのアクセス性 ・全線を高架としており、 沿道施設には側道を経由してアクセスする必要があり、現況よりもアクセス性は下がる 。	・沿道施設には直接アクセスできるため、 アクセス性は現況と同等 。
	用地への影響	沿道施設の用地への影響 ・高架区間が連続しており、高架下を道路空間として活用できるため、 沿道施設の用地への影響が小さい 。	・高架下空間を活用できず、道路拡幅等に伴い用地買収が必要となるため、 沿道施設の用地への影響が大きい 。
	沿道環境への影響	騒音・振動による影響 ・工事期間中は、高架橋脚の基礎工事に伴い、 騒音・振動に配慮する必要がある 。 ・供用後は、 高架区間では遮音壁等により騒音対策を実施しやすい 。	・工事期間中は、高架橋脚の基礎工事や拡幅部の地盤改良工事に伴い、 騒音・振動に配慮する必要がある 。 ・供用後は、 高架区間では遮音壁等により騒音対策を実施しやすい 。
	経済性	整備に関する費用 約350~410億円	約270~330億円

8. 意見聴取方法(案)

◆ 以下のとおり、地域から意見聴取を実施。

1. 意見聴取の概要

・アンケート調査の対象

調査対象者		調査手法・規模
地域住民	・いわき市小名浜地区	・全戸配布 小名浜地区：約34,600世帯
	・いわき市平地区、勿来地区、好間地区、内郷地区、常磐地区	・抽出配布 平地区：約 8,400世帯 勿来地区：約 3,700世帯 好間地区：約 700世帯 内郷地区：約 1,600世帯 常磐地区：約 1,200世帯
道路利用者	・いわき市	・WEBアンケート（事務所ホームページ） ・留置アンケート（市役所・道の駅等に配置）
事業者等	・対象区間の利用企業及び周辺立地企業（いわき市）	・郵送配布、郵送回収（約230社※） ※社名読取調査等により抽出した企業

・ヒアリング調査の対象

項目	ヒアリング対象
関係団体 (20団体)	<ul style="list-style-type: none"> ・福島県（1団体） ・自治体（1市） ・観光協会（1団体） ・タクシー協会（1団体） ・消防機関（1団体） ・医療機関（2団体） ・教育機関（1校） ・商工会議所（1団体） ・バス事業者（2団体） ・物流関連団体（2団体） ・警察機関（1団体） ・農業関連団体（1団体） ・製造業者（3社） ・福祉関係（2社）

2. 地域への意見聴取の周知方法

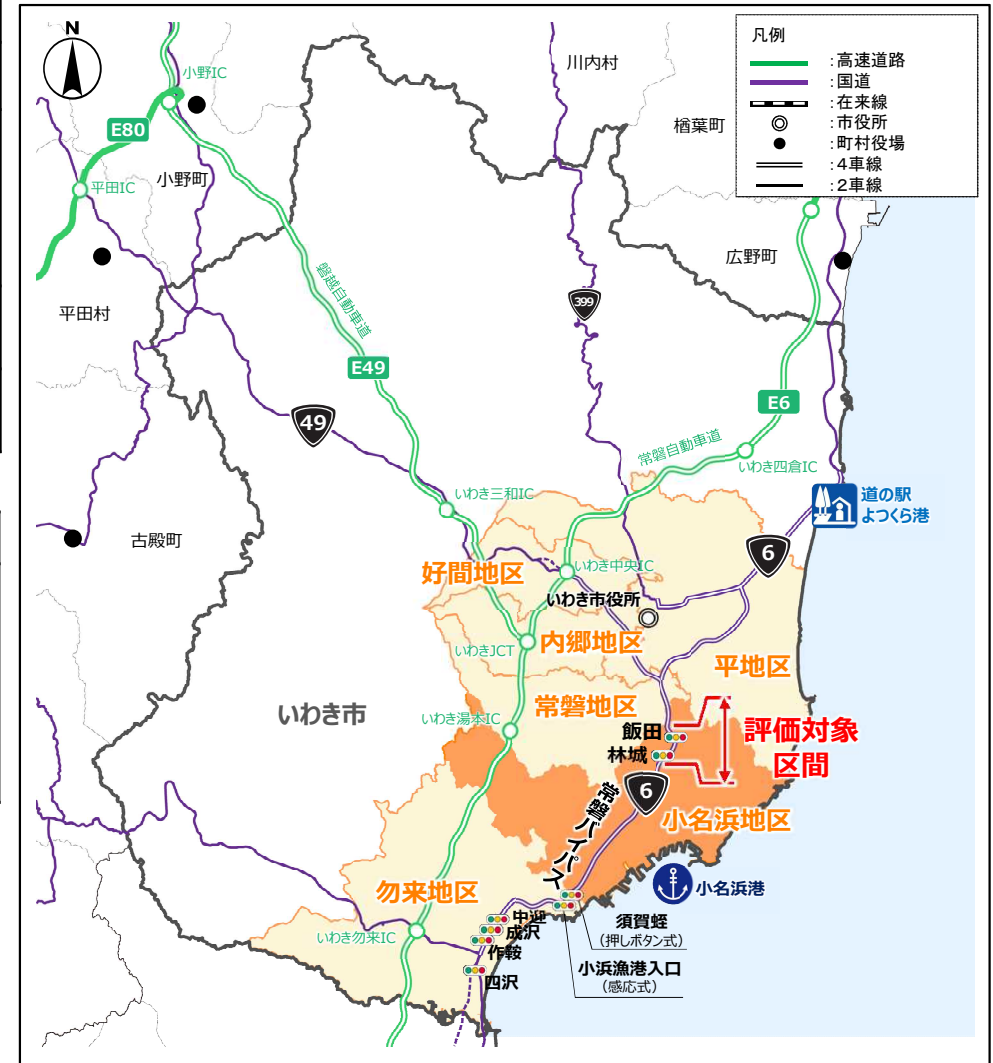
情報提供の項目
福島県で発行部数の多い新聞にアンケートの協力を呼びかける広告を掲載
磐城国道事務所、市ホームページに意見聴取のバナーを設置し、幅広く広報を実施
調査対象地域であるいわき市で発行される広報誌に広告を掲載
磐城国道事務所等のSNSを用いて幅広く広報を実施

3. 意見聴取期間

・1～2ヶ月程度

4. 実施主体

・国土交通省 東北地方整備局 磐城国道事務所



〈アンケート配布地区〉
 : 全戸配布
 : 抽出配布

8. 意見聴取方法(案)

- ◆ 意見聴取内容は、基礎的な情報のほか、地域の課題、政策目標(案)、対応方針(案)を検討する際に重視すべき項目に対する意見を聴取。

2. 意見聴取内容

・対象区間の利用状況について

【住民用】

把握する意見	回答方法
(1)主な利用目的 1. 仕事 2. 通勤 3. 通学 4. 家事(買物など) 5. 通院 6. 送迎 7. レジャー・ドライブなど 8. 利用しない 9. その他(括弧内に記載してください)	選択式 (単一回答)
(2)主な移動手段 1. 自動車 2. 公共交通(バス・タクシー) 3. バイク 4. 自転車 5. 徒歩	選択式 (単一回答)
(3)利用頻度 1. 週に5回以上 2. 週に3~4回 3. 週に1~2回 4. 月に1~2回 5. 年に数回	選択式 (単一回答)

【事業者用】

把握する意見	回答方法
(1)主な利用目的 1. 営業 2. 運送・運搬 3. 送迎 4. 旅客 5. その他(括弧内に記載してください)	選択式 (単一回答)
(2)主な移動手段 1. 乗用車 2. 大型貨物車 3. 小型貨物車 4. その他(括弧内に記載してください)	選択式 (単一回答)
(3)利用頻度 1. 週に5回以上 2. 週に3~4回 3. 週に1~2回 4. 月に1~2回 5. 年に数回 6. その他(括弧内に記載してください)	選択式 (単一回答)

・政策目標(案)について【住民・事業者 共通】

把握する意見	回答方法
質問① 対象区間にはどのような課題があると思いますか？以下のA~Dの各項目について、4段階で評価してください。 【4段階評価】1. そう思う 2. ややそう思う 3. あまりそう思わない 4. そう思わない	選択式 (単一回答)
A. 交通渋滞が発生し、日常生活の移動に支障を感じる B. 交通事故が多く安全性が低いと感じる C. 効率的な物流活動を阻害していると感じる D. 救急搬送時の速達性や安定性が低いと感じる	
質問② 質問①で提示した課題以外に、課題だと感じていることを具体的に記載してください。	自由回答

・対応方針(案)を検討する際に重視すべき項目について【住民・事業者 共通】

把握する意見	回答方法
質問③ 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？以下のA~Jの各項目について、3段階で評価してください。 【3段階評価】1. 重視すべき 2. 必ずしも重視しなくても良い 3. 重視しなくて良い	選択式 (単一回答)
A. 評価対象区間(林城・飯田交差点)の渋滞が改善すること(渋滞) B. 交通事故が少なくなり、走行する際の安全性が向上すること(事故) C. 目的地への移動時間が短縮し、到着時間が読み易くなること(移動時間) D. 救急搬送の時間が短くなり、速達性・安定性が向上すること(救急搬送) E. 道路沿いの自然環境(桜堤)への影響が小さいこと(自然環境) F. 沿線から国道6号へのアクセスがしやすいこと(沿道からのアクセス) G. 道路整備に伴う沿道や家屋等への影響が小さいこと(沿道用地への影響) H. 工事中の騒音・振動が小さいこと(工事中の騒音・振動) I. 供用後の騒音・振動が小さいこと(供用後の騒音・振動) J. 道路をつくる費用が安いこと(経済性)	
質問④ 質問③の中で特に重視すべき項目について、そう思われる理由を記載してください。	自由回答
質問⑤ 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ください。	自由回答

8. 意見聴取方法(案)

3. 調査の設問案

1) 調査概要

アンケートの答え方

STEP 01 アンケートの**対象区間**を確認する



STEP 02 アンケート対象区間の**道路の課題・対応方針**を確認する



STEP 03 **Web** または **はがき** で回答する

Webで回答する

以下のどちらかの方法でお答えください。

① スマートフォンから
スマートフォンで右の二次元コードからアクセスしてください。回答フォームが開きます。

② パソコンから
「磐城国道事務所」で検索し、「国道6号 小名浜地区(林城～飯田)」のパナーをクリックしてください。

はがきで回答する

同封の はがき回答票 に付いているはがきに回答をご記入いただき、以下のどちらかの方法で返信してください。

① お近くの郵便ポストに投函

② 磐城国道事務所、いわき市役所、道の駅などの回収ボックスに投函



みなさまのご意見お待ちしております。
ご協力よろしくお願ひします。



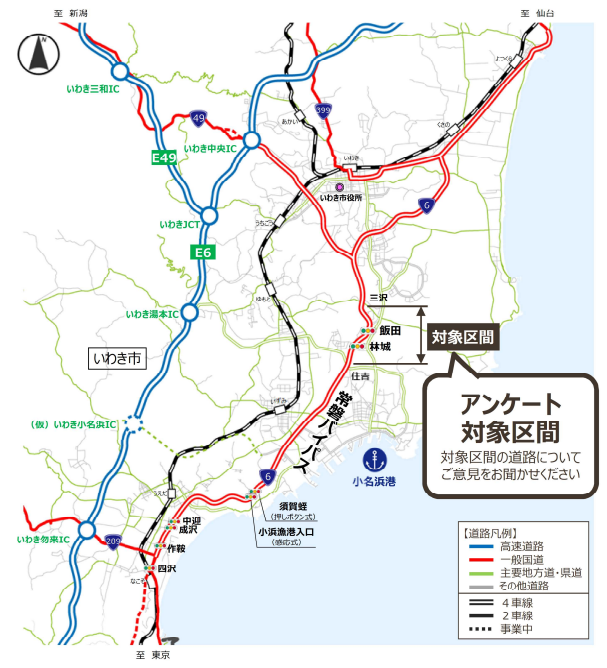
みなさまのご意見をお聞かせください!

国道6号
おな は ま りんじょう い い だ
小名浜地区(林城～飯田)
道路計画検討に関するアンケート調査

全5問
(約4分程度)

- いわき市の道路は、都市の発展とともに道路の利用が変化し、**対象区間**の道路に負担が生じているため、渋滞や事故などの課題を抱えています。
- 本アンケートは、**対象区間**の課題を解決する道路計画検討にあたり、皆様が日々感じている道路交通の課題や、対応方針案を検討する上で重視すべき事項等について、ご意見をお聞きするために行う調査です。

※ご意見は統計的に処理し、住所・氏名や個人の意見等が特定されることはありません。



今回のアンケートと道路計画の流れ

- ・ 地域や道路交通の現状と課題の整理
- ・ 政策目標案の設定
- ・ 対応方針案の検討

今回

アンケート

- ・ 道路交通・地域の課題把握
- ・ 対応方針案に対する意見の把握

対応方針案の決定

お問い合わせ

国土交通省 東北地方整備局 磐城国道事務所 調査課

TEL 0246-23-0963

Email ●●●●●●●●@mlit.go.jp

(平日 8:30~17:15)

アンケートのご回答は **令和5年●月●日(●)** までをお願いします。

8. 意見聴取方法(案)

3. 調査の設問案

2) 地域の現状と課題、対応方針(案)の考え方

対象区間が抱えている課題と対応方針の考え方

HPでさらに詳しく紹介中!!

対象区間が抱えている課題

1 主要幹線道路としての円滑性低下

- 対象区間は信号交差点が短区間で連続しています。
- 国道6号を直進する交通が多いですが、東西方向から流入する交通量も多く、交差点が飽和しています。
- 信号交差点の存在により、通過時間に遅れが生じています。

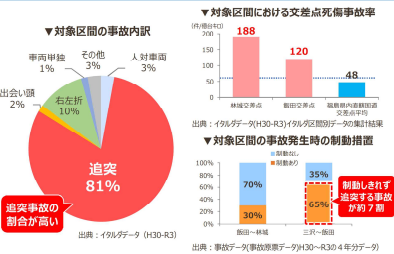
⇒信号交差点の連続により慢性的な渋滞が発生し、スムーズな走行ができません。



2 県内平均を上回る事故危険性

- 対象区間の交差点は、死傷事故率が県内直轄国道交差点平均の約3～4倍です。
- 追突事故が全体の約8割を占めています。
- 飯田交差点の北側は長い下り坂となっており、急ブレーキの発生頻度が特に高く、追突事故が多発しています。

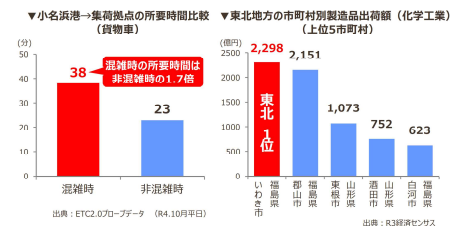
⇒県内平均を上回る事故が発生しており、安全性が低下しています。



3 物流の速達性低下

- いわき市内の企業では、物流効率化に向けて共同配送の取組を実施していますが、渋滞によりルート変更や業務スケジュール変更を余儀なくしています。
- 対象区間は時間帯を問わず大型車に利用されていますが、混雑時は産業物流拠点間の移動に時間を要しています。

⇒渋滞により、円滑な物流が確保されていません。



4 救急搬送の速達性・安定性

- 第三次救急医療機関「いわき市医療センター」に小名浜地区・勿来地区から救急搬送する際、約8割が対象区間を利用しています。
- 渋滞により救急車の追い越しが出来ず、病院到着時間の遅れが発生していることや、救急車のブレーキ発生回数が多くなり、患者への負担が発生しています。

⇒渋滞等により、救急搬送の速達性や安定性に支障が生じています。



対策方針の考え方

対応方針を検討する上で重視すべき事項について、以下の9項目を考えています。

政策目標	配慮すべき事項
1 主要幹線道路としての円滑性確保	5 自然環境
2 安全な交通環境の確保	6 沿道アクセス
3 円滑な物流ルートの確保	7 用地への影響
4 救急搬送環境の確保	8 沿道環境への影響
	9 経済性

地域の課題解消のため、2つの案を立案しました

- 案1 連続高架案**
全線を連続高架とする案です。
- 案2 片側高架+平面拡幅案**
信号交差点の高架化と車線拡幅の併用案です。

	第1案 連続高架案 (現況：平面4車→計画：高架4車(側道2車))	第2案 片側高架+平面拡幅案 (現況：信号交差点の高架化と車線拡幅の併用案(現況：平面4車→計画：平面6車、高架4車(側道2車))
構造イメージ		
主要幹線道路としての円滑性確保	交通容量の確保、信号交差点の削減 信号交差点の高架化により、交通容量が確保され、渋滞が緩和する。 信号交差点の高架化により、交差点の通過時間の遅れがなくなり、円滑性が向上する。	信号交差点の一部高架化及び車線拡幅により、交通容量が拡大し、渋滞が緩和する。 ただし、信号交差点が一部残るため、交差点の通過時間の遅れが残り、円滑性の向上は限定的である。
安全な交通環境の確保	安全な交通環境 渋滞の緩和により、渋滞に起因する事故の減少が期待される。 飯田交差点北側の急勾配が解消されるため、飯田交差点における信号待ち車両への追突事故の減少が期待される。	渋滞の緩和により、渋滞に起因する事故の減少が期待される。 飯田交差点北側の急勾配が解消されたため、飯田交差点における信号待ち車両への追突事故の減少が期待される。 ただし、信号交差点が一部残るため、渋滞に起因する事故の減少は限定的である。
円滑な物流ルートの確保	物流ルートへの速達性の向上 渋滞の緩和により、物流ルートの速達性が向上する。	現況よりも渋滞が緩和され、物流ルートの速達性が向上する。
救急搬送環境の確保	救急搬送の速達性、安定性の向上 渋滞の緩和により、救急搬送の速達性・安定性が向上する。 飯田交差点北側の急勾配が解消されるため、救急搬送の安定性が向上する。	現況よりも渋滞が緩和され、救急搬送の速達性・安定性が向上する。 飯田交差点北側の急勾配が解消されたため、救急搬送の安定性が向上する。
自然環境	自然環境の改善 高架区間が連続しており、高架下を道路空間として活用できるため、沿道の環境への影響が小さい。	高架区間が連続しており、高架下を道路空間として活用できるため、沿道の環境への影響が大きい。
沿道アクセス	沿道施設へのアクセス 全線が高架としており、沿道施設には側道を經由してアクセスする必要があり、現況よりもアクセス性は低下する。	沿道施設には直接アクセスできるため、アクセス性は現況と同様。
用地への影響	沿道施設の用地への影響 高架区間が連続しており、高架下を道路空間として活用できるため、沿道施設の用地への影響が小さい。	高架下空間を活用できず、道路拡幅等に伴い用地取得が必要となるため、沿道施設の用地への影響が大きい。
沿道環境への影響	騒音・振動による影響 工事期間中は、高架構造物の基礎工事に伴い、騒音・振動に配慮する必要がある。 利用後は、高架区間では騒音等により騒音対策を実施しやすいため、騒音・振動に配慮する必要がある。	工事期間中は、高架構造物の基礎工事中に振動の地盤改良工事に伴い、騒音・振動に配慮する必要がある。 利用後は、高架区間では騒音対策により騒音対策を実施しやすいため、騒音・振動に配慮する必要がある。
経済性	整備に関する費用 約350～410億円	約270～330億円

8. 意見聴取方法(案)

3. 調査の設問案

3) 住民用アンケート

【質問票 表面】

はがき 回答票
簡便のみならず

国道6号小名浜地区(林城～飯田) 道路計画検討に関するアンケート調査

国道6号小名浜地区(林城～飯田)の道路計画を検討するにあたり、地域の皆様のご意見をお聞かせください。

▼回答方法は **Web** または **はがき** からお選びいただけます。

Webで回答する 以下のどちらかの方法でお答えください。
 ① スマートフォンから
 ② パソコンから

はがきで回答する 本誌の回答はがき に回答をご記入いただき、以下のどちらかの方法で返信してください。
 ① 郵便ポストに投函
 ② 回収ボックスに投函

※回答はがきは **2枚** あります。お一人様1枚ずつの回答をお願いします。

令和5年 〇月 〇日(〇)

【質問票 裏面】

質問票

対象区間にはどのような課題があると思いますか？以下のA～Dの各項目について、あてはまる番号1つに○をつけてください。

質問①

質問②

質問③

質問④

質問⑤

回答例

●左の質問票を読み、あてはまる番号1つに○をつけて下さい。
●自由回答欄にはご自由に意見を記載してください。

質問① 対象区間にはどのような課題があると思いますか？以下のA～Dの各項目について、あてはまる番号1つに○をつけてください。

項目	あなたの評価程度			
A. 交通渋滞が発生し、日常生活の移動に支障を感じる	1	2	3	4
B. 交通事故が多く安全性が低いと感じる	1	2	3	4
C. 効率的な物流活動を阻害していると感じる	1	2	3	4
D. 救急搬送時の迅速性や安定性が低いと感じる	1	2	3	4

質問② 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。

質問③ 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？以下のA～Jの各項目について、あてはまる番号1つに○をつけてください。

項目	あなたの評価程度			
A. 評価対象区間(林城・飯田交差点)の渋滞が改善すること(渋滞)	1	2	3	3
B. 交通事故が少なくなり、走行する際の安全性が向上すること(事故)	1	2	3	3
C. 目的地への移動時間が短縮し、到着時間が読み易くなること(移動時間)	1	2	3	3
D. 救急搬送の時間が短くなり、迅速性・安定性が向上すること(救急搬送)	1	2	3	3
E. 道路沿いの自然環境(樹木)への影響が小さいこと(自然環境)	1	2	3	3
F. 沿線から国道6号へのアクセスがしやすいこと(沿道からのアクセス)	1	2	3	3
G. 道路整備に伴う沿道や家屋への影響が小さいこと(沿道用地への影響)	1	2	3	3
H. 工事中の騒音・振動が小さいこと(工事中の騒音・振動)	1	2	3	3
I. 供用後の騒音・振動が小さいこと(供用後の騒音・振動)	1	2	3	3
J. 道路をつくる費用が安いこと(経済性)	1	2	3	3

質問④ 質問③の中で特に重視する項目について、そう思われる理由を記載してください。

質問⑤ 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ください。

郵便はがき 1枚目

料金を取らずに郵送

〒970-8026

福島県いわき市平字五色町8-1
国土交通省 東北地方整備局
磐城国道事務所 調査課

アンケート事務局 行

ご協力をお願いします。

あなたについてお聞かせください

年齢	<input type="checkbox"/> 10代 <input type="checkbox"/> 20代 <input type="checkbox"/> 30代 <input type="checkbox"/> 40代 <input type="checkbox"/> 50代 <input type="checkbox"/> 60代 <input type="checkbox"/> 70代以上	性別	<input type="checkbox"/> 男性 <input type="checkbox"/> 女性
職業	<input type="checkbox"/> 会社員 <input type="checkbox"/> 公務員 <input type="checkbox"/> 自営業 <input type="checkbox"/> 学生 <input type="checkbox"/> 主夫・主婦 <input type="checkbox"/> 無職 <input type="checkbox"/> その他()	住所	〒[]市・町・村 []都・道・府・県 []地区
住所	〒[]市・町・村 []都・道・府・県 []地区	運転免許	<input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし

対象区間(国道6号小名浜地区(林城～飯田))の道路利用についてお聞かせください。

(1) 対象区間を利用する主な目的を教えてください。【1つ選択】
1.仕事 2.通勤 3.通学 4.家事(買物など) 5.通院 6.送迎 7.レジャー・ドライブなど 8.利用しない(※裏面の質問①A) 9.その他()

(2) 対象区間の主な移動手段を教えてください。【1つ選択】
1.自動車 2.公共交通(バス・タクシー) 3.バイク 4.自転車 5.徒歩

(3) 対象区間の利用頻度を教えてください。【1つ選択】
1.週に5回以上 2.週に3～4回 3.週に1～2回 4.月に1～2回 5.年に数回

※個人情報等を第三者に開示・提供することはありません。(法令により開示を求められる場合があります。)

⇒裏面に続きます

郵便はがき 2枚目

料金を取らずに郵送

〒970-8026

福島県いわき市平字五色町8-1
国土交通省 東北地方整備局
磐城国道事務所 調査課

アンケート事務局 行

ご協力をお願いします。

あなたについてお聞かせください

年齢	<input type="checkbox"/> 10代 <input type="checkbox"/> 20代 <input type="checkbox"/> 30代 <input type="checkbox"/> 40代 <input type="checkbox"/> 50代 <input type="checkbox"/> 60代 <input type="checkbox"/> 70代以上	性別	<input type="checkbox"/> 男性 <input type="checkbox"/> 女性
職業	<input type="checkbox"/> 会社員 <input type="checkbox"/> 公務員 <input type="checkbox"/> 自営業 <input type="checkbox"/> 学生 <input type="checkbox"/> 主夫・主婦 <input type="checkbox"/> 無職 <input type="checkbox"/> その他()	住所	〒[]市・町・村 []都・道・府・県 []地区
住所	〒[]市・町・村 []都・道・府・県 []地区	運転免許	<input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし

対象区間(国道6号小名浜地区(林城～飯田))の道路利用についてお聞かせください。

(1) 対象区間を利用する主な目的を教えてください。【1つ選択】
1.仕事 2.通勤 3.通学 4.家事(買物など) 5.通院 6.送迎 7.レジャー・ドライブなど 8.利用しない(※裏面の質問①A) 9.その他()

(2) 対象区間の主な移動手段を教えてください。【1つ選択】
1.自動車 2.公共交通(バス・タクシー) 3.バイク 4.自転車 5.徒歩

(3) 対象区間の利用頻度を教えてください。【1つ選択】
1.週に5回以上 2.週に3～4回 3.週に1～2回 4.月に1～2回 5.年に数回

※個人情報等を第三者に開示・提供することはありません。(法令により開示を求められる場合があります。)

⇒裏面に続きます

国道6号小名浜地区(林城～飯田) アンケート調査 回答欄 2枚目

質問① 対象区間にはどのような課題があると思いますか？以下のA～Dの各項目について、あてはまる番号1つに○をつけてください。

項目	あなたの評価程度			
A. 交通渋滞が発生し、日常生活の移動に支障を感じる	1	2	3	4
B. 交通事故が多く安全性が低いと感じる	1	2	3	4
C. 効率的な物流活動を阻害していると感じる	1	2	3	4
D. 救急搬送時の迅速性や安定性が低いと感じる	1	2	3	4

質問② 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。

質問③ 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？以下のA～Jの各項目について、あてはまる番号1つに○をつけてください。

項目	あなたの評価程度			
A. 評価対象区間(林城・飯田交差点)の渋滞が改善すること	1	2	3	3
B. 交通事故が少なくなり、走行する際の安全性が向上すること	1	2	3	3
C. 目的地への移動時間が短縮し、到着時間が読み易くなること	1	2	3	3
D. 救急搬送の時間が短くなり、迅速性・安定性が向上すること	1	2	3	3
E. 道路沿いの自然環境(樹木)への影響が小さいこと	1	2	3	3
F. 沿線から国道6号へのアクセスがしやすいこと	1	2	3	3
G. 道路整備に伴う沿道や家屋への影響が小さいこと	1	2	3	3
H. 工事中の騒音・振動が小さいこと	1	2	3	3
I. 供用後の騒音・振動が小さいこと	1	2	3	3
J. 道路をつくる費用が安いこと	1	2	3	3

質問④ 質問③の中で特に重視する項目について、そう思われる理由を記載してください。

質問⑤ 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ください。

ご協力ありがとうございました

国道6号小名浜地区(林城～飯田) アンケート調査 回答欄 1枚目

質問① 対象区間にはどのような課題があると思いますか？以下のA～Dの各項目について、あてはまる番号1つに○をつけてください。

項目	あなたの評価程度			
A. 交通渋滞が発生し、日常生活の移動に支障を感じる	1	2	3	4
B. 交通事故が多く安全性が低いと感じる	1	2	3	4
C. 効率的な物流活動を阻害していると感じる	1	2	3	4
D. 救急搬送時の迅速性や安定性が低いと感じる	1	2	3	4

質問② 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。

質問③ 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？以下のA～Jの各項目について、あてはまる番号1つに○をつけてください。

項目	あなたの評価程度			
A. 評価対象区間(林城・飯田交差点)の渋滞が改善すること	1	2	3	3
B. 交通事故が少なくなり、走行する際の安全性が向上すること	1	2	3	3
C. 目的地への移動時間が短縮し、到着時間が読み易くなること	1	2	3	3
D. 救急搬送の時間が短くなり、迅速性・安定性が向上すること	1	2	3	3
E. 道路沿いの自然環境(樹木)への影響が小さいこと	1	2	3	3
F. 沿線から国道6号へのアクセスがしやすいこと	1	2	3	3
G. 道路整備に伴う沿道や家屋への影響が小さいこと	1	2	3	3
H. 工事中の騒音・振動が小さいこと	1	2	3	3
I. 供用後の騒音・振動が小さいこと	1	2	3	3
J. 道路をつくる費用が安いこと	1	2	3	3

質問④ 質問③の中で特に重視する項目について、そう思われる理由を記載してください。

質問⑤ 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ください。

ご協力ありがとうございました

8. 意見聴取方法(案)

3. 調査の設問案

4) 事業者用アンケート


【質問票 表面】

おなほま りんじょう いだ

国道6号 小名浜地区(林城～飯田)

道路計画検討に関するアンケート調査

はがき
回答票
事業者用



7ラおじさん
Hagaki Ojisan

国道6号小名浜地区(林城～飯田)の道路計画を検討するにあたり、地域の皆様のご意見をお聞かせください。

▶詳しくは「**東北地方整備局 磐城国道事務所のHP**」へアクセス願います。

▶インターネットによる回答を行う場合は下記の**二次元コード**か、「**磐城国道事務所**」で検索し、右記のバナーからアクセスしてください。

磐城国道事務所

実施期間
令和5年●月●日～●月●日

ご意見募集集中!


国道6号小名浜地区(林城～飯田)

お問い合わせ **国土交通省 東北地方整備局 磐城国道事務所**

TEL **0246-23-0963**

Email ●●●●●●●●●●@mlit.go.jp

(平日 8:30～17:15)



見本

はがき返信方法

回答はがき

このアンケートはいわき市の製造業、卸売業等の事業所に配布しています。

企業(または部署)としてのご回答をお願いいたします。

事業所配布のアンケートは、**各事業所1通分の送付**としております。お近くの郵便ポストに投函いただくか、下記の設置場所の回収ボックスに投函をお願い致します。

また、インターネットからの回答も可能となっております。

◆返信方法

※以下のいずれかで返信をお願い致します。

- ①お近くの**郵便ポスト**に投函をお願い致します。
- ②**磐城国道事務所、いわき市役所、公共施設、道の駅等の回収ボックス**に投函をお願い致します。

◆締切 **令和5年●月●日(●)**

郵便はがき

〒970-8026

福島県いわき市平字五色町8-1

国土交通省 東北地方整備局 磐城国道事務所 調査課

〒111-0111 東京都千代田区千代田 国土交通省 東北地方整備局 磐城国道事務所 アンケート事務局 行

ご協力をお願いいたします。

<p>貴社名</p> <p>業種 <input type="checkbox"/> 製造業 <input type="checkbox"/> 卸売業 <input type="checkbox"/> サービス業 <input type="checkbox"/> 運輸業 <input type="checkbox"/> その他 []</p> <p>電話番号</p> <p>所在地 郵便番号 [] [] [] 都・道・府・県 [] [] [] 市・町・村 [] [] [] 地区</p> <p>ご担当者様 所属 [] [] [] 氏名 [] [] []</p>	<p>対象区間(国道6号小名浜地区(林城～飯田)の利用状況についてお聞かせください。)</p> <p>(1) 対象区間を利用する主な目的を教えてください。[1つ選択]</p> <p>1. 営業 2. 通勤・通学 3. 送迎 4. 旅客 5. その他 ()</p> <p>(2) 対象区間を主な利用手段を教えてください。[1つ選択]</p> <p>1. 乗用車 2. 大型貨物車 3. 小型貨物車 4. その他 ()</p> <p>(3) 対象区間の利用頻度を教えてください。[1つ選択]</p> <p>1. 週に5回以上 2. 週に2～4回 3. 週に1～2回 4. 月に1～2回 5. 年に数回 6. その他 ()</p>
---	---

※個人情報を同意なく第三者に開示・提供することはありません。
(注)このアンケートは郵送での回収となります。

【質問票 裏面】

質問票 (回答はがきに記入をお願いします。)

- 質問① 対象区間にはどのような課題があると思いますか？以下のA～Dの各項目について、あてはまる番号1つに○をつけてください。
1. そう思う 2. ややそう思う 3. あまりそう思わない 4. そう思わない
- A. 交通渋滞が発生し、日常生活の移動に支障を感じる B. 交通事故が多く安全性が低いと感じる
C. 効率的な物流活動を阻害していると感じる D. 救急搬送時の迅速性や安定性が低いと感じる
- 質問② 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。
- 質問③ 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？以下のA～Jの各項目について、あてはまる番号1つに○をつけてください。
1. 重視すべき 2. 必ずしも重視しなくてもよい 3. 重視しなくてもよい
- A. 評価対象区間(林城・飯田交差点)の渋滞が改善すること(渋滞) B. 交通事故が少なくなり、走行する際の安全性が向上すること(事故)
C. 目的地への移動時間が短縮し、到着時間が読み易くなること(移動時間) D. 救急搬送の時間が短くなり、迅速性・安定性が向上すること(救急搬送)
E. 道路沿いの自然環境(樹木)への影響が小さいこと(自然環境) F. 沿線から国道6号へのアクセスがしやすいこと(沿道からのアクセス)
G. 道路整備に伴う沿道や家屋等への影響が小さいこと(沿道用地への影響) H. 工事中の騒音・振動が小さいこと(工事中の騒音・振動)
I. 供用後の騒音・振動が小さいこと(供用後の騒音・振動) J. 道路をつくる費用が安いこと(経済性)
- 質問④ 質問③の中で特に重視する項目について、そう思われる理由を記載してください。
- 質問⑤ 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ください。

回答例

- 上記の質問票を読み、あてはまる番号1つに○を付けて下さい。
- 自由回答欄にはご自由に意見を記載してください。

質問① 対象区間にはどのような課題があると思いますか？以下のA～Dの各項目について、あてはまる番号1つに○をつけてください。

1. そう思う 2. ややそう思う 3. あまりそう思わない 4. そう思わない

項目	あなたの評価程度			
A. 交通渋滞が発生し、日常生活の移動に支障を感じる	1	2	3	4
B. 交通事故が多く安全性が低いと感じる	1	2	3	4
C. 効率的な物流活動を阻害していると感じる	1	2	3	4
D. 救急搬送時の迅速性や安定性が低いと感じる	1	2	3	4

質問② 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。

ご自由に記載してください
(●●●●●●●●●● ●●)

質問③ 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？以下のA～Jの各項目について、あてはまる番号1つに○をつけてください。

1. 重視すべき 2. 必ずしも重視しなくてもよい 3. 重視しなくてもよい

項目	あなたの評価程度			
A. 評価対象区間(林城・飯田交差点)の渋滞が改善すること	1	2	3	4
B. 交通事故が少なくなり、走行する際の安全性が向上すること	1	2	3	4
C. 目的地への移動時間が短縮し、到着時間が読み易くなること	1	2	3	4
D. 救急搬送の時間が短くなり、迅速性・安定性が向上すること	1	2	3	4
E. 道路沿いの自然環境(樹木)への影響が小さいこと	1	2	3	4
F. 沿線から国道6号へのアクセスがしやすいこと	1	2	3	4
G. 道路整備に伴う沿道や家屋等への影響が小さいこと	1	2	3	4
H. 工事中の騒音・振動が小さいこと	1	2	3	4
I. 供用後の騒音・振動が小さいこと	1	2	3	4
J. 道路をつくる費用が安いこと	1	2	3	4

質問④ 質問③の中で特に重視する項目について、そう思われる理由を記載してください。

項目

A. ご自由に記載してください
(●●●●●●●●●● ●●)

質問⑤ 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ください。

ご自由に記載してください
(●●●●●●●●●● ●●)

ご協力ありがとうございました