

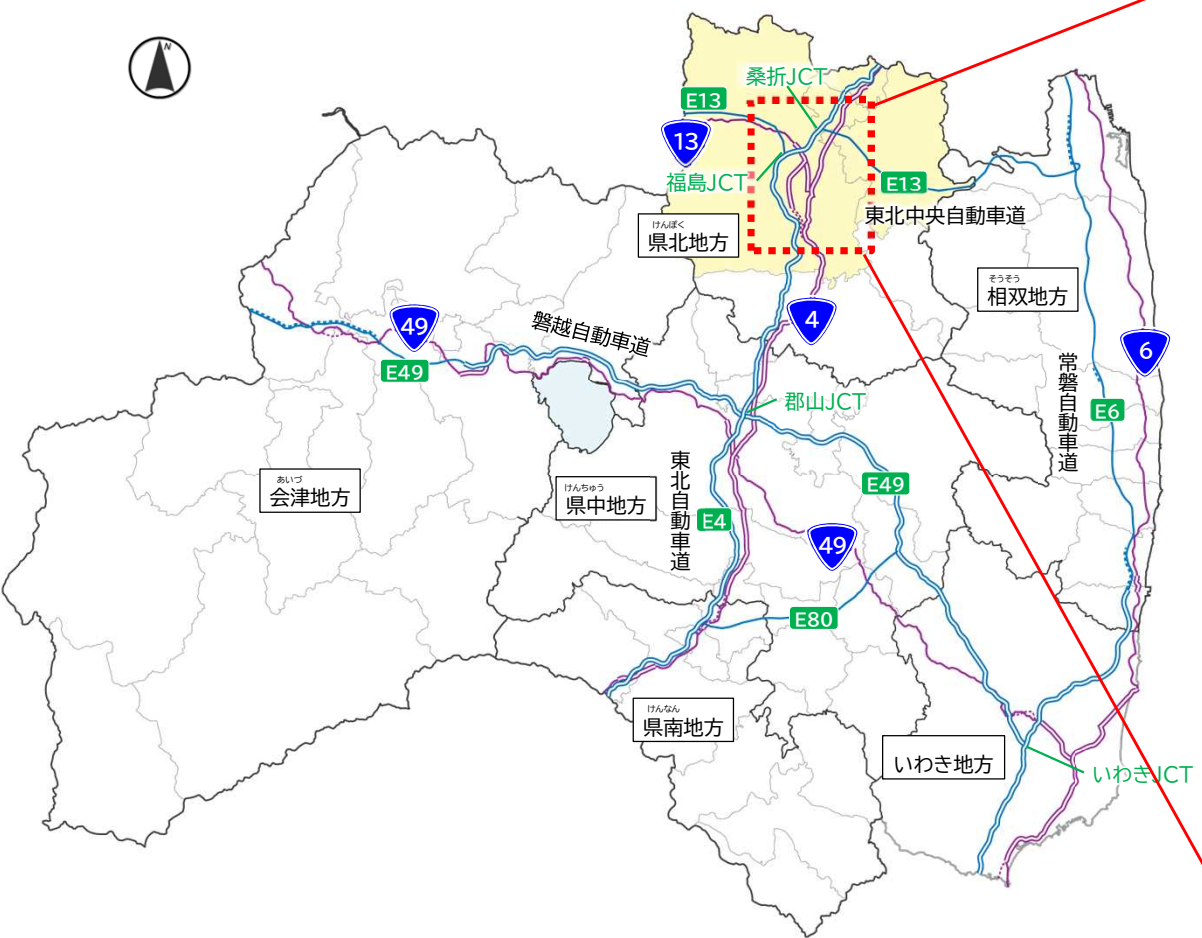
ふくしまきた  
国道4号 福島北道路  
第2回 計画段階評価

1. 計画段階評価の検討の流れ	… 1
2. 第1回地域の意見聴取結果の確認	… 4
3. 政策目標の設定	… 29
4. 対応方針(ルート帯案)の検討	… 30
5. 第2回地域の意見聴取の方法	… 36

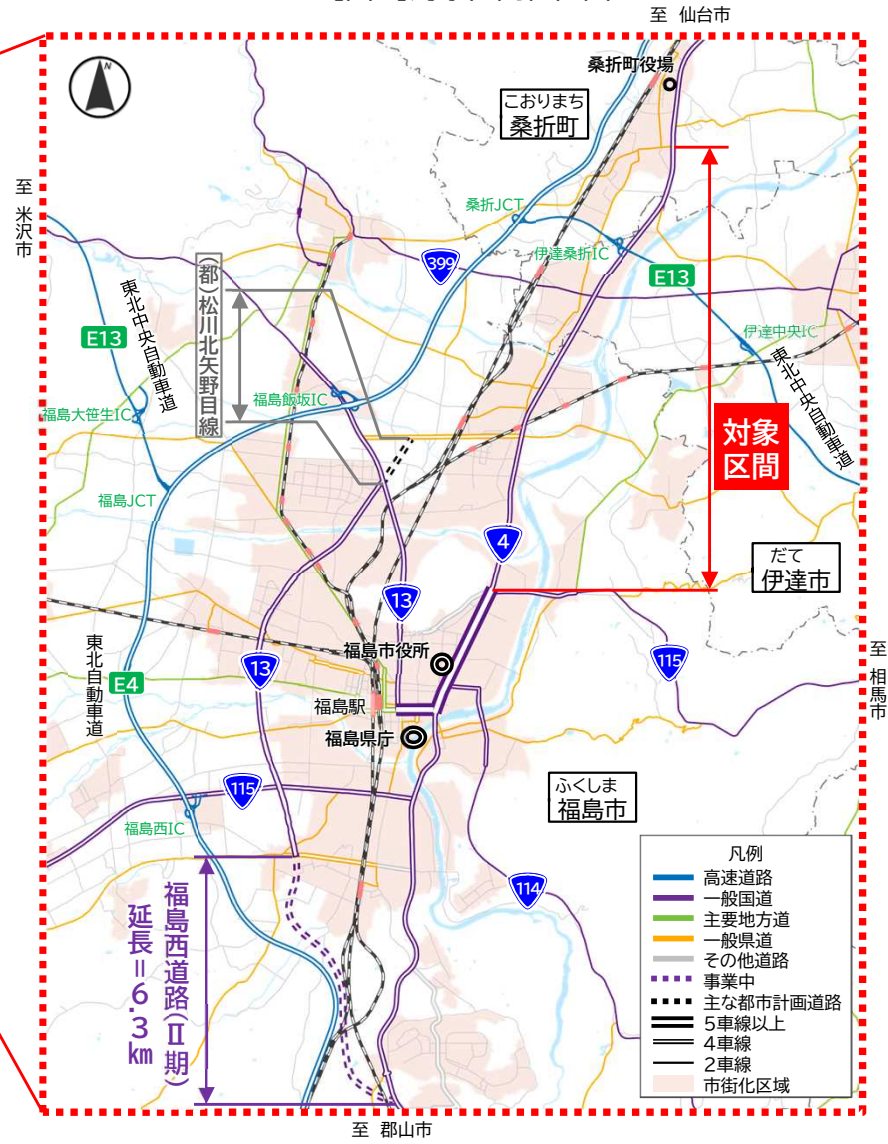
# 1-1. 評価対象区間

- ◆ 国道4号は、東京都中央区を起点に福島県福島市を經由し、青森県青森市に至る延長約839kmの直轄国道。
- ◆ 評価対象区間(以下、『対象区間』という)は、福島市と桑折町を結ぶ延長約8kmの4車線区間である。

【図1】広域図



【図2】対象区間位置図



# 1-2. 前回(第1回)審議内容

## ■第41回社会資本整備審議会 道路分科会 東北地方小委員会の概要

実施日:令和5年11月15日(水)開催

- 議事:
- ①評価対象区間
  - ②計画段階評価の進め方(案)
  - ③地域の概況
  - ④道路交通・地域の状況と課題
  - ⑤政策目標(案)の設定
  - ⑥地域の将来像
  - ⑦意見聴取方法(案)

【表1】前回審議における主な指摘事項と対応状況

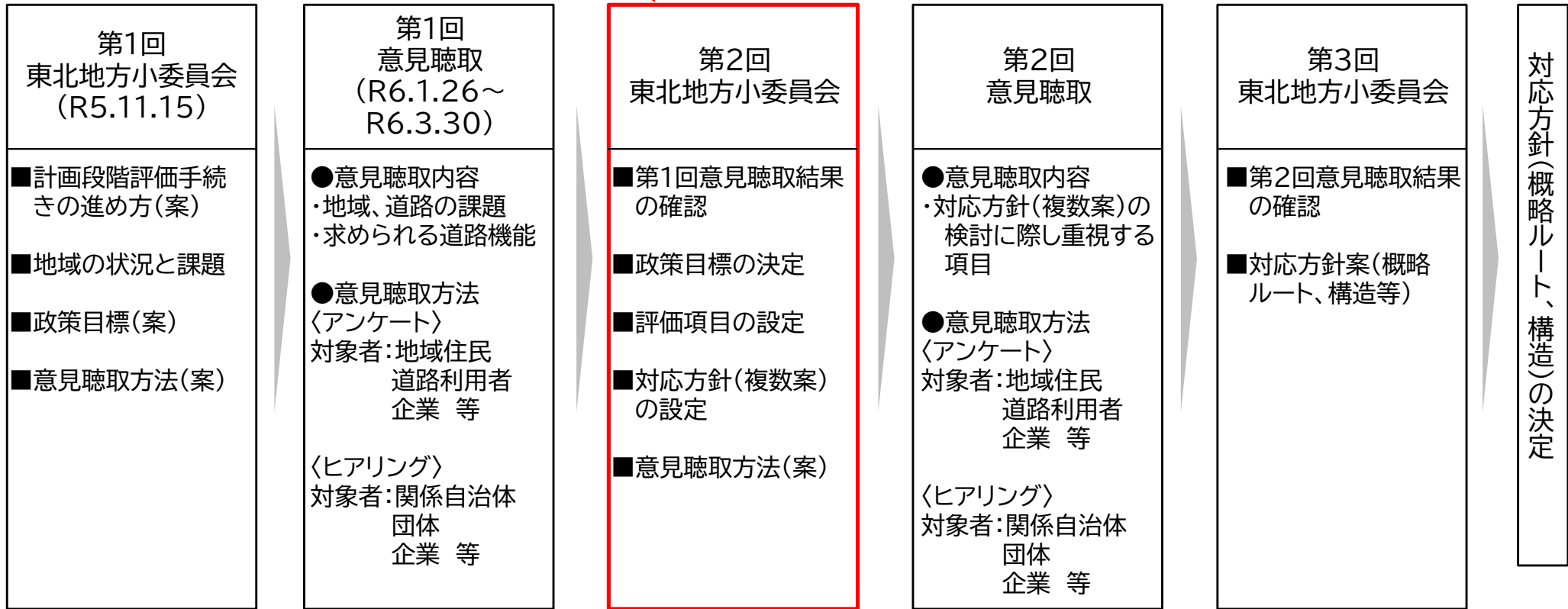
指摘事項	対応状況	対応頁
調査票の説明部分について、専門用語で伝わりにくい表現は見直すこと。	○分かりやすい表現に見直し。 例)①旅行速度 → 走行速度 ②信号交差点密度 → 1kmあたりの信号交差点数 ③死傷事故率 → 死傷事故の発生頻度 ④直轄国道平均 → 県内の国道4号・6号・13号・49号の平均	P6、P7
長距離で移動する物流交通が多いことから、通過する利用者への広報(横断歩道に横断幕で調査実施中など)を検討すること。	○通過交通に対する広報として次の取り組みを追加。 ・対象区間内の横断歩道橋に横断幕を設置 ・ラジオでのアンケート協力の呼びかけ	P8
資料で宮城県白石市の企業との取引が整理されていることから、白石市の事業者へのヒアリング調査を検討すること。	○宮城県白石市等の業者を物流で1社、製造で1社追加。	P4
地域の意見聴取の周知方法として広報誌への広告掲載に加えて、より身近な回覧板を活用するなど回収率を上げる工夫を検討すること。	○地域住民アンケートの回収率を上げる取り組みとして、回覧板へのチラシ差し込みを追加。	P8
渋滞などの交通課題に対し、空積みトラック削減等の物流業界の取り組みについても聞き取りを検討すること。	○物流の「2024年問題」を背景に「短・中距離輸送を強化する」といった意見があった。 ⇒「長距離輸送に規制がかかるため、宮城県～福島県等の近県輸送が多くなることが予想される。近県への輸送となれば国道4号をメインに走行することになるため、国道4号の渋滞解消・走行性向上につながる道路整備をお願いしたい。」	P21
対象区間の沿道には商業施設が張り付いており、施設利用者の出入りでの速度低下による渋滞の可能性も見えるので、関連する調査を検討すること。	○急ブレーキ発生頻度の分析結果より、沿線に商業施設等が集積しているエリアで急ブレーキが頻発し、渋滞発生の可能性あることを確認。	P24

# 1-3. 今後の計画段階評価の進め方(案)

◆ 地域住民・事業者・道路利用者の意見を聞きながら、ルート帯案について検討を行う。

## 計画段階評価

今回



地方小委員会

# 2-1. 第1回地域の意見聴取の実施内容

◆ 第1回地域の意見聴取は、地域住民・道路利用者・事業者へのアンケート調査、及び関係団体へのヒアリング調査を実施。

## 1. 意見聴取期間

令和6年1月26日～令和6年3月30日

## 2. 意見聴取の対象

【表1】アンケート調査による意見聴取の対象

項目	調査対象者	調査手法・規模
地域住民	対象区間沿線地域	評価対象区間沿線地域 全戸配布 39,200世帯
	周辺地域	上記以外の福島市、伊達市、桑折町、国見町 抽出配布 18,150世帯
道路利用者	沿線の道路利用者	・WEBアンケート(事務所ホームページ) ・留置アンケート(37箇所※1)
事業者等	周辺立地企業(対象地域) 対象区間の利用企業 (その他中通り地方、宮城県)	・郵送配布、郵送回収 698団体

※1 留置アンケートについては、以下の施設にアンケート調査票・回収箱を常設した。

- 国土交通省： 福島河川国道事務所、福島国道維持出張所、東中道維持出張所
- 福島県： 福島県庁、県北建設事務所
- 市役所、町役場： 福島市役所、伊達市役所、桑折町役場、国見町役場
- 支所等： 福島市各支所(18箇所)、伊達総合支所、桑折町中央公民館
- 道の駅： ふくしま、国見 あつかしの郷、伊達の郷りようぜん、安達(上り線)、安達(下り線)
- その他： 環境省福島地方環境事務所、福島県建設業協会県北支部、コラッセふくしま



【表2】ヒアリング調査による意見聴取の対象

項目	ヒアリング対象	
関係団体 (38団体)	○県【1団体】	○商工会議所【4団体】
	○自治体【2市2町】	○バス協会【1団体】
	○観光協会【1団体】	○トラック協会【1団体】
	○道の駅【3駅】	○物流業者【5社】
	○タクシー協会【1団体】	○警察機関【2団体】
	○消防機関【2団体】	○農業関連団体【1団体】
	○医療機関【3団体】	○製造業者【5社】
	○教育機関【4校】	

## 2-1. 第1回地域の意見聴取の実施内容

- ◆ 地域住民へのアンケートは、郵送配布、WEBアンケート、留置アンケートを実施し、全体の回収数は16,741票、郵送配布における世帯単位の回収率は約20%となった。
- ◆ 事業者へのアンケートは、対象区間の利用企業及び周辺立地企業を対象に行い、全体の回収数は425票で、郵送配布における回収率は約38%となった。

【表1】アンケート調査票の回収状況

分類	配布方法	配布数	回収数	回収率
地域住民・ 道路利用者	郵送配布 (回答はがきを2枚添付)	57,350世帯	11,633世帯※1 (15,248票※2【うちWEB回答:4,137票】)	約20%
	留置	—	294票	—
	WEB	—	1,199票	—
	合計	—	16,741票	—
事業者等	郵送配布	698社	262社【うちWEB回答:97社】	約38%
	WEB	—	163社	—
	合計	—	425社	—

※1. 配布はがき1枚目とWEB回答を合計した数  
(同一世帯内で、はがき及びWEB上で重複して回答していないことを想定)

※2. ※1に2枚目を合計した数

## ◆ 対象区間の説明内容について、分かりやすい表現に見直し。

【アンケート案内チラシA3 表面】

### 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

対象区間です



STEP  
02

アンケート対象区間の  
**道路の課題**を確認する

本誌の中間です



STEP  
03

**Web** または **はがき** で回答する

※お一人様一回のご回答をお願いします。

回答は手軽な  
**Web**が  
おすすめ!

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

「福島北道路アンケート」  
で検索いただき、  
福島河川国道事務所  
ホームページ内の  
バ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  
ご記載いただき、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 福島河川国道事務所、市役所、役場、道の駅などの  
回収ボックスに投函



▲地域のみなさま用

▲事業者用

みなさまのご意見お待ちしております。  
ご協力よろしくお祈いします。



分かりやすい表現に見直し

元)福島市および周辺地域の道路は、都市の発展とともに道路の利用が変化し、北部の国道4号(対象区間)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。  
⇒記載のとおり変更



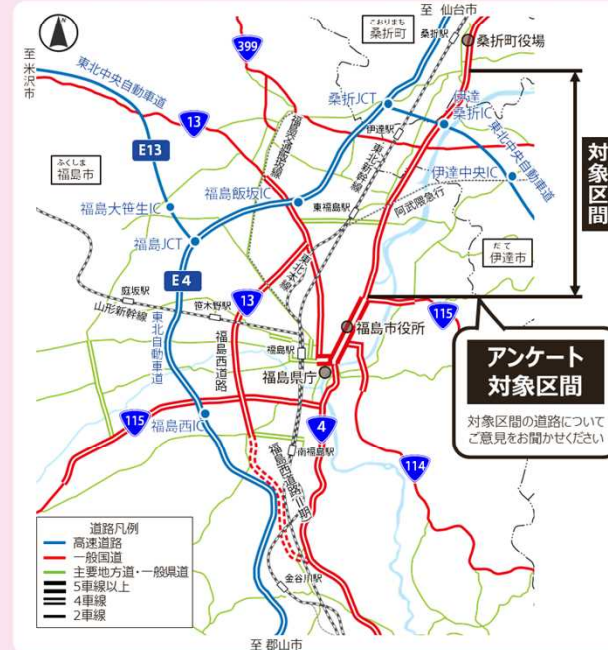
みなさまのご意見をお聞か

国<sup>み</sup>道<sup>く</sup>4号<sup>し</sup> 福<sup>ま</sup>島<sup>ま</sup>

道路計画検討に関する第1回

- 福島市北部から桑折町の国道4号 (対象区間) は、通勤や買物等の近隣の移動や物流交通など広範囲の交通が集中し、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、皆様が目ざろ感じている道路の課題等について、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ございません。



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

今回  
アンケート  
道路交通・  
地域の課題把握

政策目標の設定  
対応方針案の検討

アンケート  
ルート案に対する  
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 福島河川国道事務所 調査課

TEL 024-539-6128 (平日 9:00~17:00)

Email thr-fukushima@mlit.go.jp

アンケートのご回答は 令和6年3月30日(土)までをお願いします。

# 2-1. 第1回地域の意見聴取の実施内容(アンケート調査票)

◆ 対象地域の課題について、分かりやすい表現に見直し。

【アンケート案内チラシA3 裏面】

分かりやすい表現に見直し

元)・対象区間の死傷事故率は福島県内直轄国道平均と比べ約2.4倍で、高い状況にあります。  
・対象区間の全体の事故件数の内、追突事故が約6割を占めています。  
⇒ 記載のとおり変更

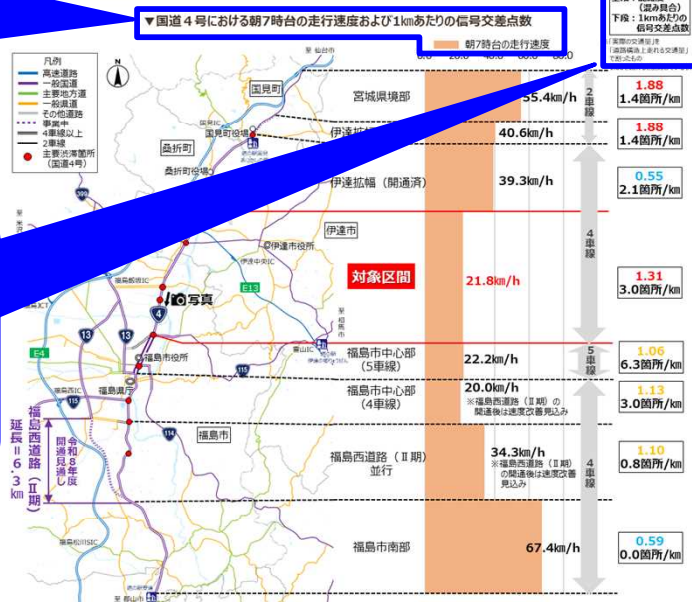
## 福島市および周辺地域が抱えている課題

分かりやすい表現に見直し

元)対象地域における国道4号のピーク時旅行速度および交差点密度  
⇒ 記載のとおり変更

### A 主要幹線道路としての円滑性低下

- 福島市中心部に近づくにつれて交通量が増加し、移動する速度が低下しています。
  - 信号交差点が平均330m間隔にあり、走行するのに時間を要しています。
- ⇒ 通勤・帰宅の時間帯に渋滞が発生し、円滑な走行ができません。



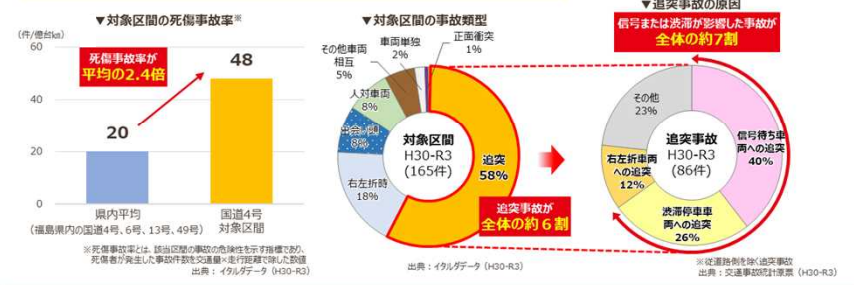
分かりやすい表現に見直し

元)上段:混雑度  
下段:信号交差点密度  
⇒ 上段:混雑度 (混み具合)  
下段:1kmあたりの信号交差点数



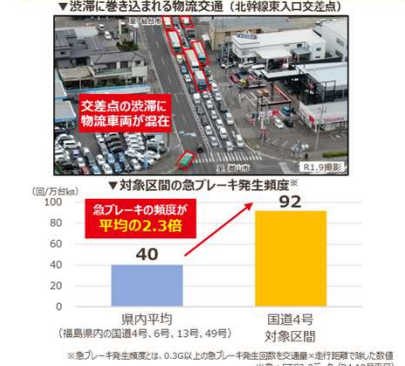
### B 安全性の低い道路交通環境

- 対象区間では、死傷事故の発生頻度が県内の国道4号・6号・13号・49号の平均の2倍を上回ります。
  - 特に追突事故が多く、信号待ちや渋滞が影響した事故が発生しています。
- ⇒ 県内平均の2倍以上の事故が発生し、安全性が低下しています。



### C 不安定な物流ネットワーク

- 対象区間の周辺には物流施設が多くありますが、渋滞によって輸送に遅れが生じています。
  - 信号待ちや渋滞によって停止・発進の頻度が多く、輸送ドライバーは荷入れしにくいような慎重な運転が求められます。
- ⇒ 物流施設へのアクセスが悪く、輸送ドライバーの負担が大きくなっています。



### D 不安定な救急搬送環境

- 病院への救急搬送では、対象区間を含めた国道4号が主に利用されています。
  - 渋滞によって救急車両の追い越しが困難になるほか、停止・発進の繰り返しによって安定した搬送ができません。
- ⇒ 病院への到着遅れや停止・発進で生じる揺れによって、患者負担が大きくなっています。





# 2-1. 第1回地域の意見聴取の実施内容(アンケート調査)

- ◆ アンケート調査は、地域住民への郵送配布、留置、WEB、オープンハウスで実施。
- ◆ 調査の周知に向けて、自治体広報や回覧板へのチラシ差込、新聞広告・SNS※・HP (国交省、福島県、福島市、伊達市、桑折町、国見町)へ掲載するとともに、ラジオCMや国道4号の歩道橋に横断幕を設置する等のPRを実施。

※SNS:LINE、Facebook、X(旧Twitter)等

【写真1】回収はがき



【写真2】留置設置状況(道の駅国見あつかしの郷)



【図2】WEBアンケート(地域住民)

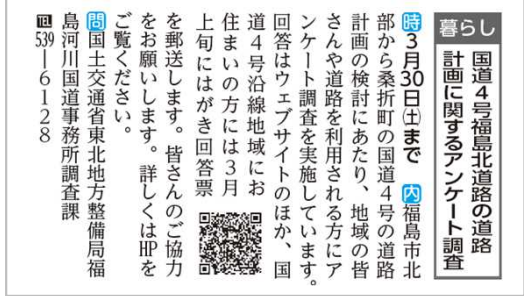


地域住民アンケートの回収率を上げる取組  
回覧板へのチラシ差し込み

【図4】回覧板へのチラシ差込



【図1】自治体広報誌での周知(福島市)



【図3】X(旧Twitter)での広報



通過交通に対する広報としての取組  
横断歩道橋に横断幕

【写真3】横断幕の設置によるPR



【写真4】オープンハウスの実施(道の駅ふくしま)



道の駅国見あつかしの郷、道の駅ふくしまで2日間実施

【図5】新聞広告

みなさまのご意見をお聞かせください!

**国道4号 福島北道路** (約4分程度) **全3回**

道路計画検討に関する第1回アンケート調査を実施しております

●福島市北部から桑折町の国道4号(対象区間)は、通勤や買物等の近隣の移動や物流交通など広範囲の交通が集中し、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等について、ご意見をお聞きするために行う調査です。アンケートにご協力をお願いします。

回答はWebまたははがき

国土交通省 東北地方整備局 福島河川国道事務所 調査課  
☎024-539-6128 (平日9:00~17:00)

回答期間 令和6年3月30日(土)まで

【図6】福島河川国道事務所HP

みなさまのご意見をお聞かせください!

**国道4号 福島北道路** (約4分程度) **全3回**

道路計画検討に関する第1回アンケート調査

●福島市北部から桑折町の国道4号(対象区間)は、通勤や買物等の近隣の移動や物流交通など広範囲の交通が集中し、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。

※ご意見は匿名にて収集し、性別・年齢や個人の名義が特定されることはありません。

今日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

アンケート (今回)

道路交通・地域の課題整理

調査結果の設定 対応方針案の検討

アンケートに対する意見の共有

対応方針案の決定

福島北道路アンケートのご回答は以下のとおりお願いいたします。

地域のみさまは こちら 事業者の方は こちら

回答期間は、令和6年3月30日(土)まで

# 2-1. 第1回地域の意見聴取の実施内容(ヒアリング調査)

◆ 沿線自治体等の関係団体(38団体)に対して、地域が抱える課題についてヒアリング調査(対面、FAX、メール、電話)を実施。

【表1】地域意見聴取内容

- ・対象区間の利用状況について
- ・対象区間の課題について
- ・その他意見・要望

【表2】ヒアリング調査の対象(関係自治体:5団体)

分野	数	所在地	対象名
福島県	1	福島市	福島県庁
自治体	4	福島市	福島市役所
		伊達市	伊達市役所
		桑折町	桑折町役場
		国見町	国見町役場

【参考】ヒアリング調査対象抽出の視点

ヒアリング調査対象	抽出の視点
関係自治体	対象区間の自治体、対象区間の利用割合が高い周辺自治体及び福島県
商工会議所 観光協会 農業関連団体 製造業者 道の駅	経済活動を統括する関係団体及び事業者
バス協会 タクシー協会 トラック協会 物流業者	地域内の物流・人流を担う関係団体及び事業者
消防機関 警察機関 医療機関	地域内の生活を支援する関係団体及び事業者
教育機関	日常的に歩道を利用する児童・生徒が所属する学校

【表3】ヒアリング調査の対象(関係団体、事業者:33団体)

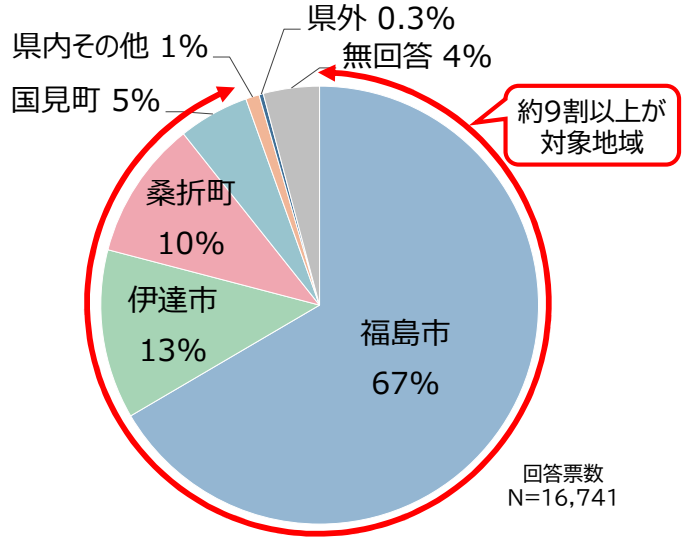
分野	数	所在地	機関・企業名
商工会議所	4	福島市	福島商工会議所
		伊達市	伊達市商工会
		桑折町	桑折町商工会
		国見町	国見町商工会
観光協会	1	福島市	(公財)福島県観光物産交流協会
バス協会	1	福島市	福島交通(株)
タクシー協会	1	福島市	(一社)福島県タクシー協会
トラック協会	1	福島市	(公財)福島県トラック協会県北支部
消防機関	2	福島市	福島市消防本部
		伊達市	伊達地方消防組合消防本部
警察機関	2	福島市	福島北警察署
		伊達市	伊達警察署
医療機関	3	福島市	福島赤十字病院
		福島市	福島県立医科大学附属病院
		国見町	公立藤田総合病院
農業関連団体	1	福島市	JAふくしま未来
教育機関	4	福島市	福島市立矢野目小学校
		福島市	福島市立余目小学校
		福島市	福島市立北信中学校
		伊達市	伊達市立伊達小学校
製造業者	5	福島市	福島キャンノン(株)
		福島市	月電工業(株)
		桑折町	日立Astemo(株)福島工場
		福島市	NECプラットフォームズ(株)福島事業所
物流業者	5	白石市	NECプラットフォームズ(株)白石事業所
		福島市	日本通運(株)郡山支店福島ロジスティクス事業所
		桑折町	(株)福島北桑運輸
		国見町	白金運輸(株)国見営業所
		白石市	(株)白石運送
道の駅	3	蔵王町	カメイ物流サービス(株)白石営業所
		国見町	道の駅国見 あつかしの郷
		伊達市	道の駅伊達の郷りようぜん
		福島市	道の駅ふくしま

# 2-2. 住民等への意見聴取の結果(属性①)

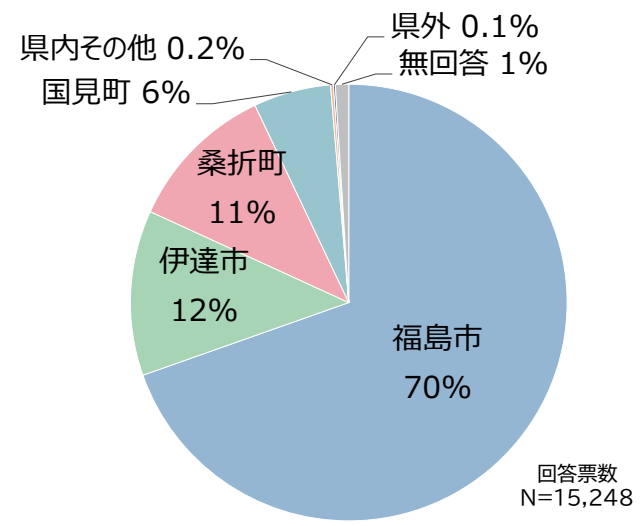
- ◆ アンケート結果は、約9割以上がアンケート調査対象地域からの回答であった。
- ◆ 留置やWEB回答においても対象地域からの回答が多い結果となった。

あなたについてお聞かせください。(回答者の属性:地域区分)

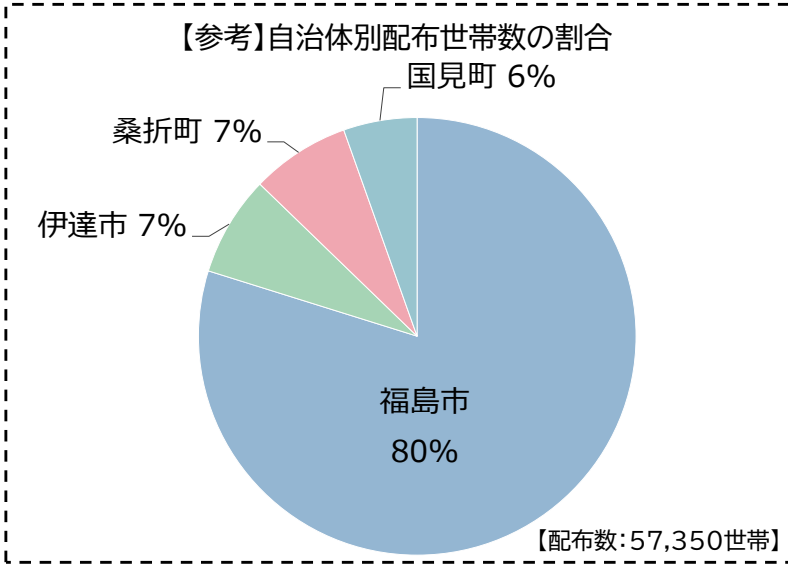
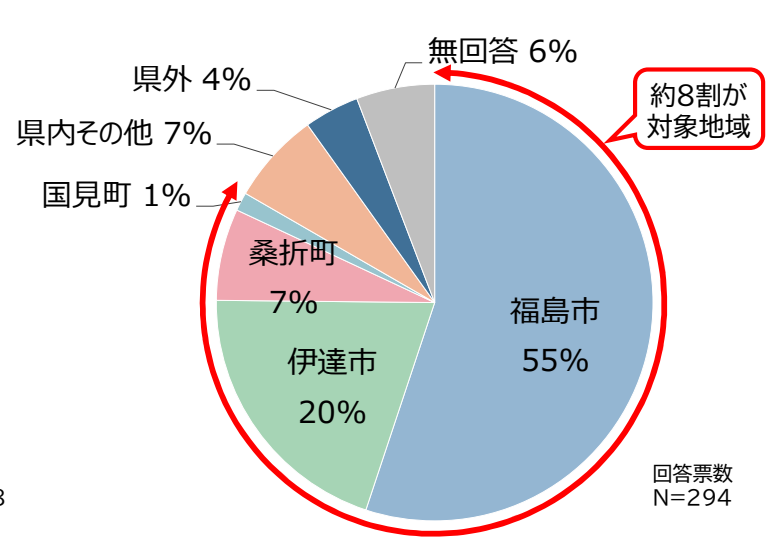
【図1】回答者居住地分布



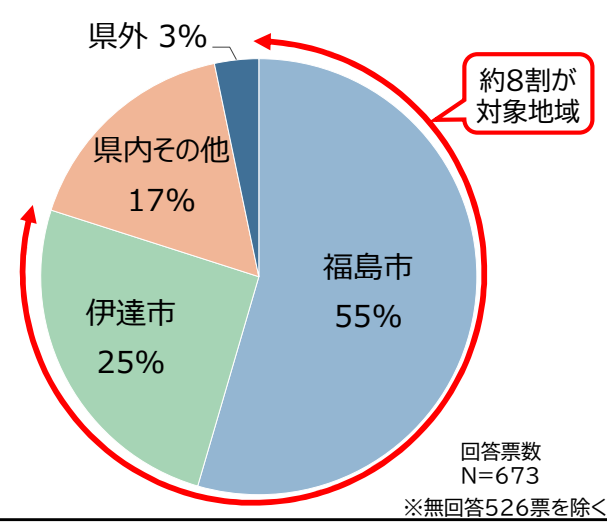
【図2】回答者居住地分布(郵送配布)



【図3】回答者居住地分布(留置)



【図4】回答者居住地分布(WEB)※



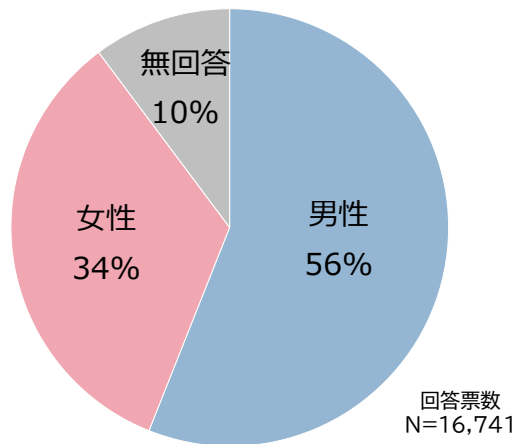
# 2-2. 住民等への意見聴取の結果(属性②)

- ◆ アンケート結果について、年齢別回答率は60代以下が約7割を占めている。
- ◆ 就業率はアンケート調査対象地域の統計データと概ね整合した結果となった。

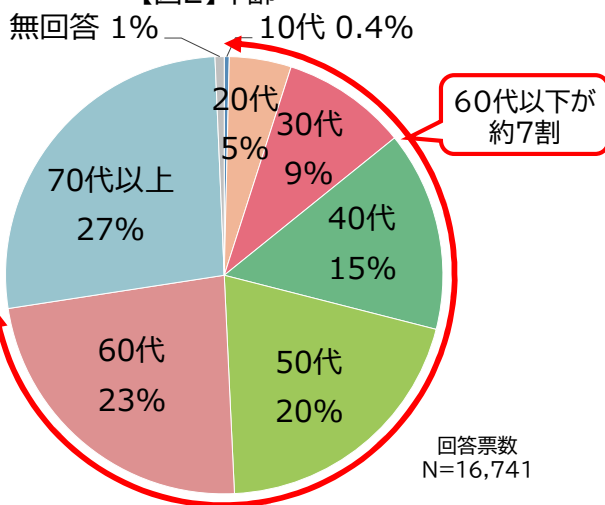
あなたについてお聞かせください。(回答者の属性:性別、年齢、職業)

アンケート結果

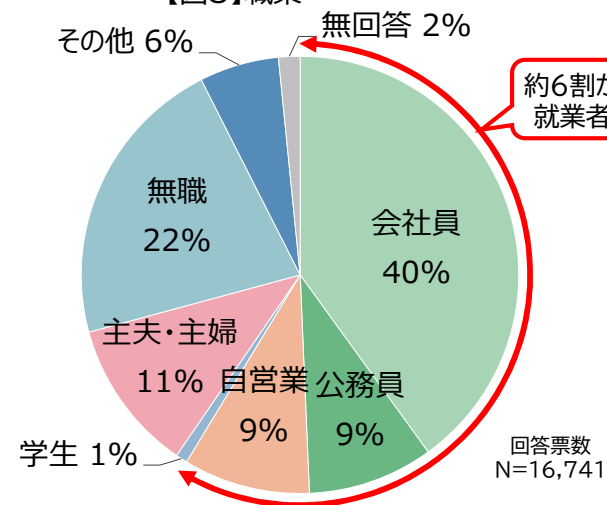
【図1】性別



【図2】年齢

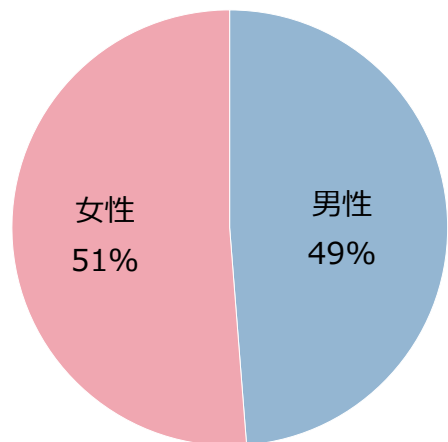


【図3】職業

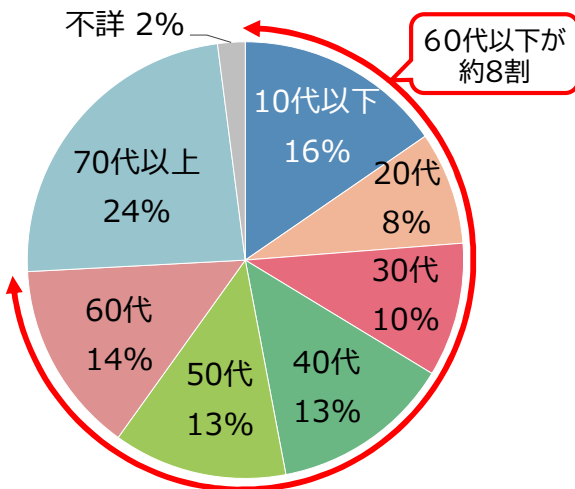


【参考】対象地域の統計データ

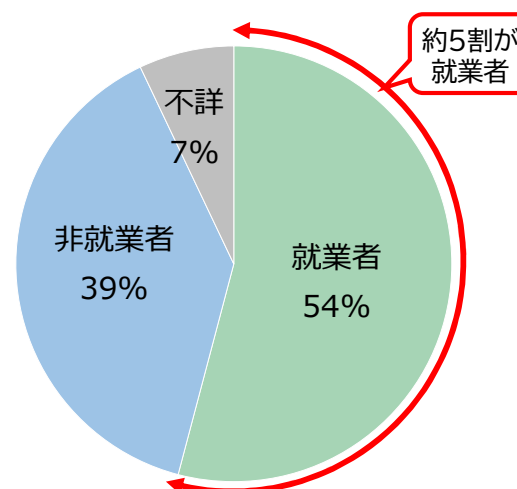
【参考図1】性別



【参考図2】年齢



【参考図3】就業率※2



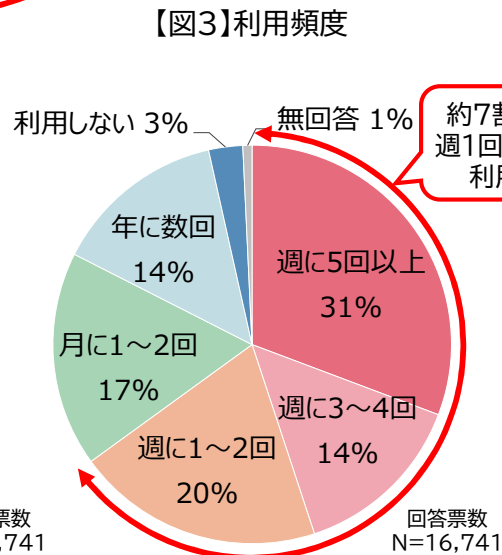
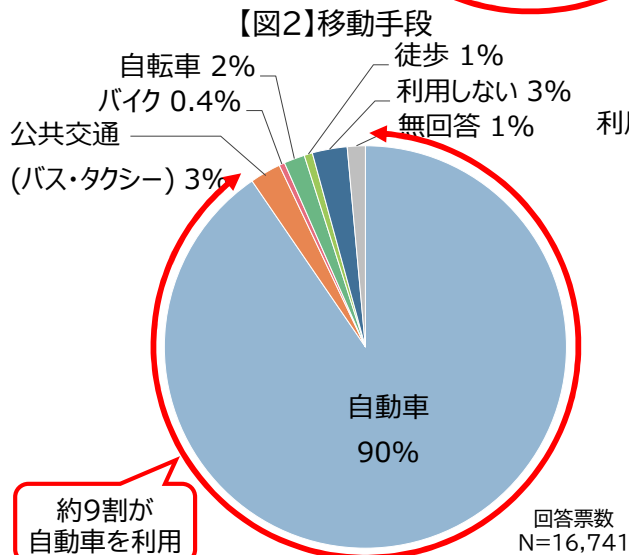
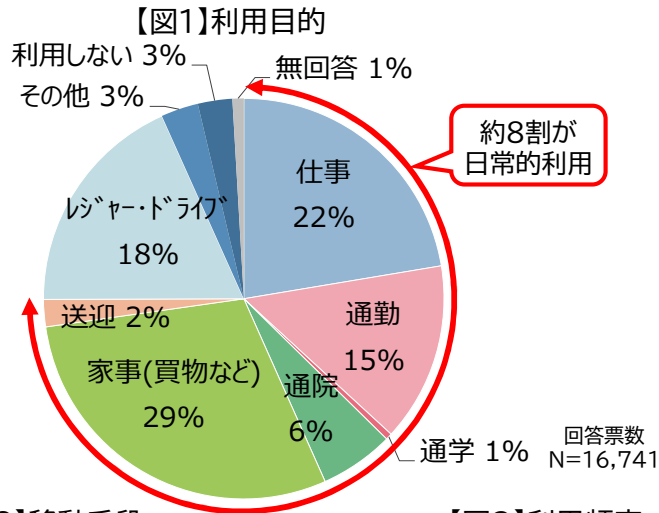
※1 アンケート調査対象地域:福島市、伊達市、桑折町、国見町

※2 就業率:15歳以上の人口に占める就業者の割合

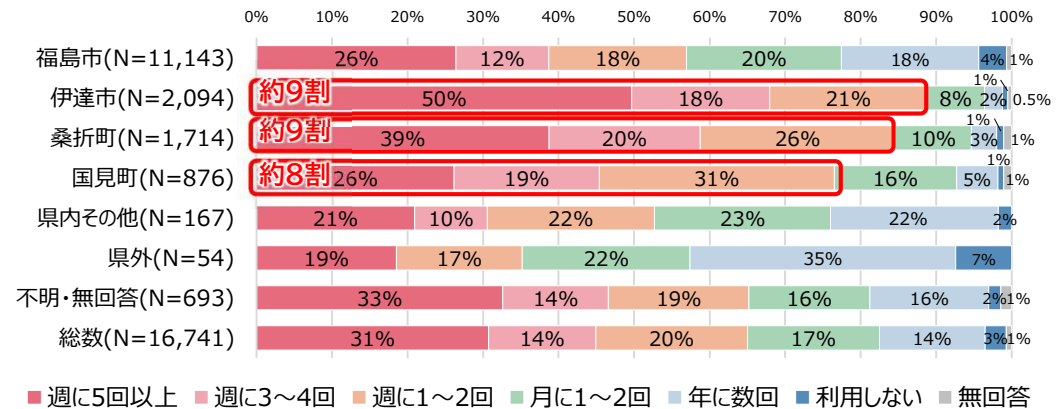
# 2-2. 住民等への意見聴取の結果(道路利用)

- ◆ 利用目的では日常的利用が約8割を占めている。移動手段は「自動車」が約9割を占めている。
- ◆ 利用頻度は週1回以上の利用が約7割を占め、自治体別の利用頻度では伊達市・桑折町・国見町において週1回以上が約8割以上を占めている。
- ◆ 利用目的別では、「仕事」、「通勤」、「通学」での対象区間の利用頻度が高い。

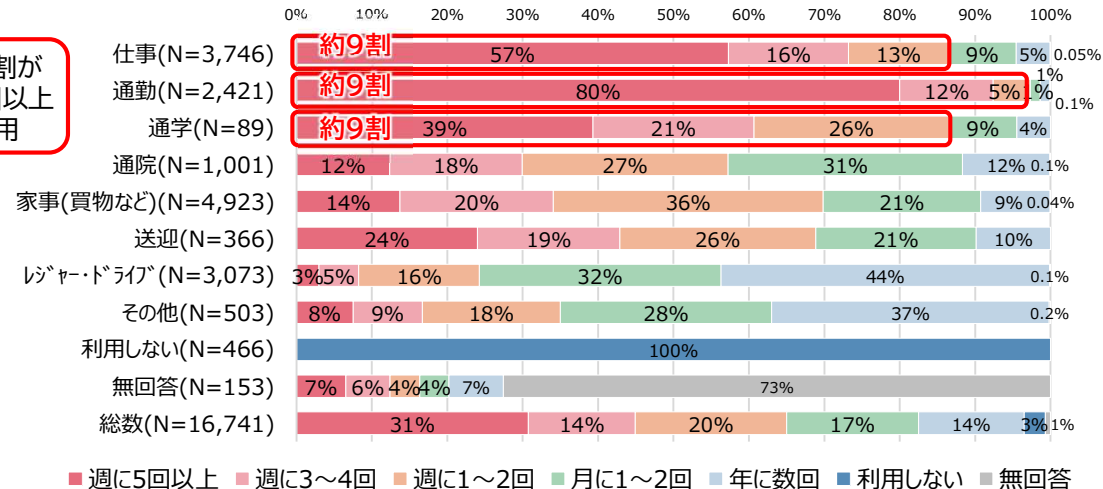
質問① 対象区間の道路利用についてお聞きします。



【図4】利用頻度(自治体別)



【図5】利用頻度(利用目的別)



# 2-2. 住民等への意見聴取の結果(地域課題①)

◆ アンケート調査では、地域の課題について意見聴取。

## 質問② 対象区間の課題についてお聞きします。

(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○を付けて下さい。  
あなたの評価程度: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. 渋滞により、通過に時間がかかる
- B. 交通事故が多い
- C. 物資輸送において問題が発生している
- D. 救急搬送の支障になっている

(2)上記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。

## 質問③ その他、対象区間におけるご意見やご要望がございましたらご自由に記載してください。

### 政策目標(案)の妥当性を確認

#### 第1回地方小委員会で設定した政策目標(案)

必要な  
交通容量の  
確保

安全な  
交通環境の  
確保

円滑な  
物流ルート  
の確保

安定した  
救急搬送環境  
の確保

- ◆ A～Dのいずれの項目でも約6割以上が課題を実感。
- ◆ 特に「渋滞により通過に時間がかかる」については約8割が課題を実感している。
- ◆ 利用頻度別集計では、利用頻度が多いほど課題を実感する人の割合が高い。

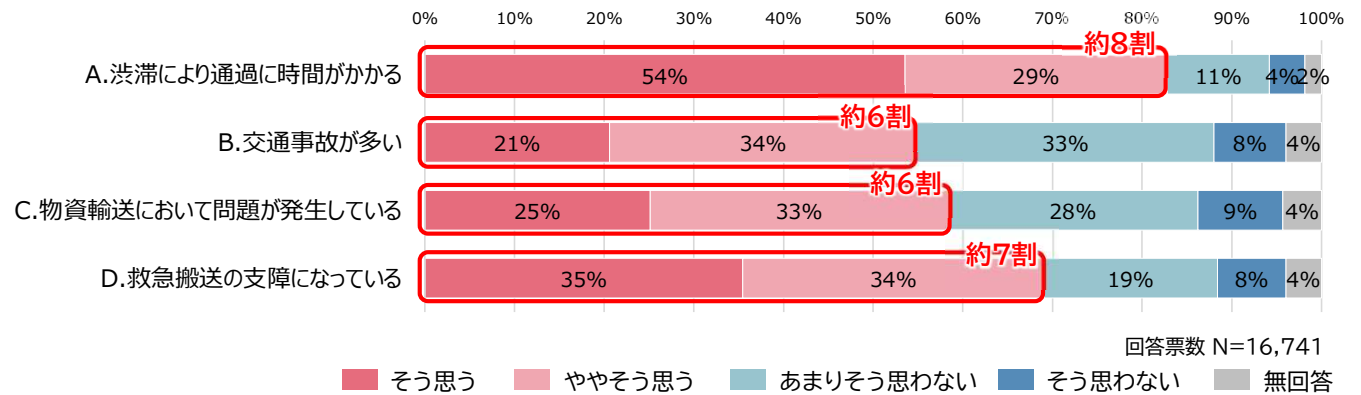
## 質問② 対象区間の課題についてお聞きします。

### 質問②-(1)

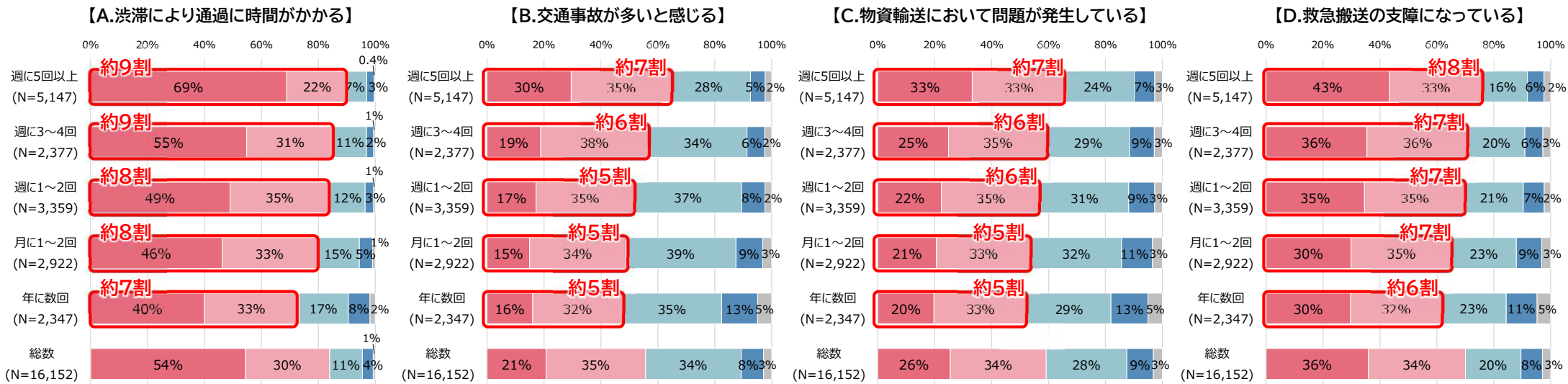
以下の各項目について、「そう思う」～「そう思わない」の各4段階で評価し、あてはまる番号1つに○を付けてください。

- A. 渋滞により通過に時間がかかる
- B. 交通事故が多い
- C. 物資輸送において問題が発生している
- D. 救急搬送の支障になっている

【図1】地域の課題



【図2】利用頻度別における課題の集計



※「利用頻度」に対する回答で利用しない、無回答を除く

- ◆ 設定した地域課題においては「渋滞」に係る意見が最も多く、約7割を占めており、「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」等の意見をいただいた。
- ◆ 次いで意見の多かった「事故」については、「交差点以外での右折車が追越車線を塞ぎ、追突事故等の原因となっている」等の意見をいただいた。

質問②-(2) ②-(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。

【表1】課題に対する自由意見

分類		主な意見
地域課題 【5,066件】	渋滞 【3,436件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>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。</b></li> <li>• 国道4号沿線に人口が密集しているため、交通量が多く渋滞している。</li> <li>• 通勤時間帯に交差点を横断する自転車が多く、左折待ちの車両により渋滞している。</li> <li>• 特に悪天候時は、子どもの送迎等で交通量が増え渋滞が酷い。</li> <li>• 渋滞により、バスが予定時間より遅れて到着し困っている。</li> </ul>
	事故 【1,236件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>交差点以外での右折車が追越車線を塞ぎ、追突事故等の原因となっている。</b></li> <li>• 道路横断車両との追突事故を目撃したことがある。</li> <li>• 通勤時間帯は、交差点を横断する歩行者と自転車が多く左折車との事故の可能性が高い。</li> </ul>
	産業・物流 【281件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>時間により渋滞の状況が異なるため、物流の時間が読めない。</b></li> <li>• 物流のトラックが増えてきており、平日も時間間わず混んでいる。</li> <li>• 国道13号周辺から伊達市や桑折町に向かうルートとして国道4号を利用しているが、物流拠点や高速ICに行き来する大型車が多すぎて走行しづらい。</li> <li>• 高速道路が通行止めになると、国道4号はトラックで埋め尽くされ、通常の通勤通学ができない。</li> <li>• 通勤時にトラックが福島市の中心を通過するため混雑し、見通しが悪い。</li> </ul>
	医療 【113件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>交差点が多く渋滞しているため、救急搬送にも支障がある。</b></li> <li>• 渋滞時にサイレンを鳴らした救急車が通行できない状況に遭遇し、心が痛かった。</li> <li>• 国道4号の渋滞や道路寸断は、災害時の救急搬送への影響が大きい。</li> </ul>
その他 【1,692件】	整備への要望 【959件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 国道4号は特に大型トラックと並走すると吸い込まれそうで危険。道路を広くしてほしい。</li> <li>• 信号機が多すぎる。バイパスまたは高架橋が必要と感じる。</li> <li>• 国道4号は信号が多い。国道13号西道路から伊達桑折IC近くの国道4号につながるバイパスがあれば助かる。</li> </ul>
	その他 【733件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 交通量が多く道路の騒音が著しい。沿線住民の生活環境が脅かされている。</li> <li>• 運転していると公共バス、自転車の走行が気になります。</li> <li>• 信号交差点で車が止められ渋滞することで、自然環境の悪化につながっている。</li> </ul>

※複数の分類に該当する意見があるため、自由意見回答件数と回答数合計は一致しない。

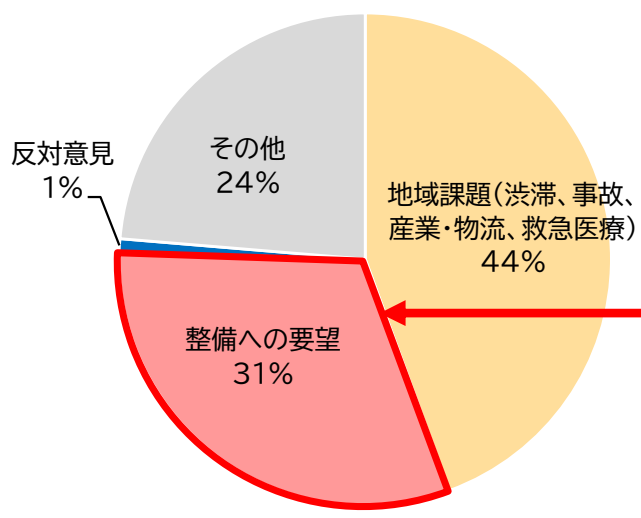


## 2-2. 住民等への意見聴取の結果(意見・要望)

- ◆ 対象区間への意見については、提示した「地域課題」への意見が約4割で内容はP15と同様に渋滞の回答が多く、次に「整備への要望」に関する意見が約3割を占めている。
- ◆ 「整備への要望」については、「通過交通を捌くためのバイパスを整備してほしい」、「立体交差にしたほうがよい」等の意見をいただいた。

質問③ その他、対象区間におけるご意見やご要望がございましたら、ご自由に記入してください。

【図1】自由意見の回答内訳(6,268件)



【表1】その他自由意見

分類	主な意見
整備への要望 【1,945件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 郊外に通過交通を捌くためのバイパスを整備してほしい。</li> <li>・ 連日大型トラックが多く、よくあおられ危険である。バイパス機能のある福島北道路の早期開通を望む。</li> <li>・ 伊達桑折インターや大型ショッピングモールなどの建設でさらなる渋滞が予想できるので、国道4号とは別ルートの道路整備が必要。</li> <li>・ 商業施設も多く、入る車で渋滞を引き起こしているとも言える。車線を増やしてほしい。</li> <li>・ 信号の数が多い上に流れが悪く、立体交差にしたほうがよいと思う。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主要な幹線道路なので信号の少ない道路整備をお願いしたい。</li> <li>・ バス路線であるため、整備の際には、しっかりとバス停を確保してほしい。</li> <li>・ できるだけ交通の妨げにならないよう、短い期間で工事を進めてほしい。</li> </ul>
反対意見 【55件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新しい道路など作る必要はない。現況の道路の維持に税金を使ってほしい。</li> <li>・ 今後人口が減っていく中、道路建設は要らない。</li> </ul>
その他 【1,483件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 積雪時は通勤時間前に除雪してほしい。</li> <li>・ 時間帯でトラックの移動を規制してほしい。</li> <li>・ 公共交通手段を充実させ、マイカー移動を制限するのが良い。</li> </ul>

※1地域課題(渋滞、事故、産業・物流、救急医療)の意見数:2,785件

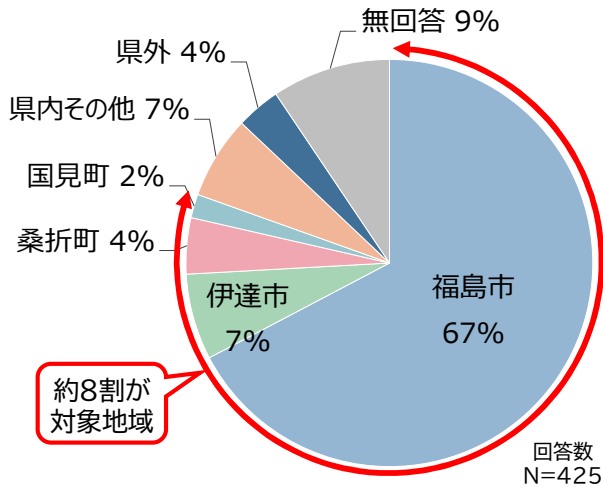
※2地域課題4項目以外の意見数:3,483件

※複数の分類に該当する意見があるため、自由意見回答件数と回答数合計は一致しない。

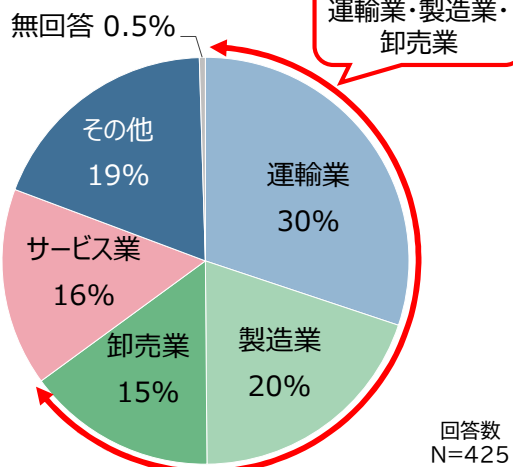
- ◆ アンケート結果は、約8割が調査対象地域からの回答。「運輸業」、「製造業」、「卸売業」からの回答が約7割を占めている。
- ◆ 利用目的別では、「運送・運搬」が約5割を占めており、その利用頻度は週5回以上が約7割を占めている。

貴事業所についてお聞かせください。

【図1】所在地

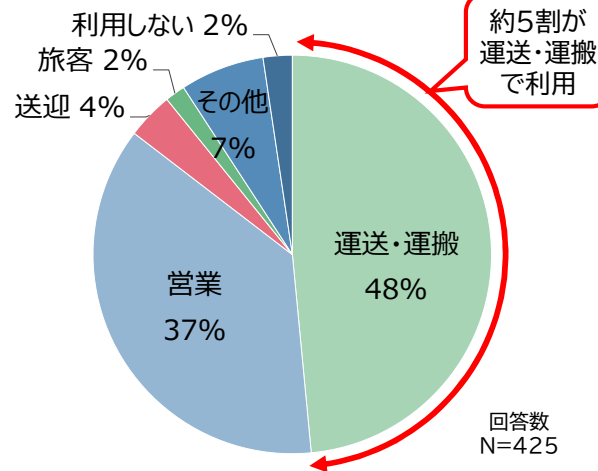


【図2】業種

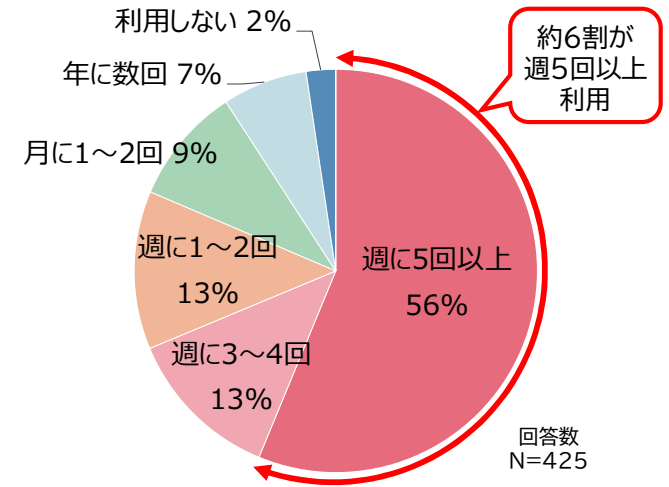


質問① 対象区間の道路利用についてお聞きします。

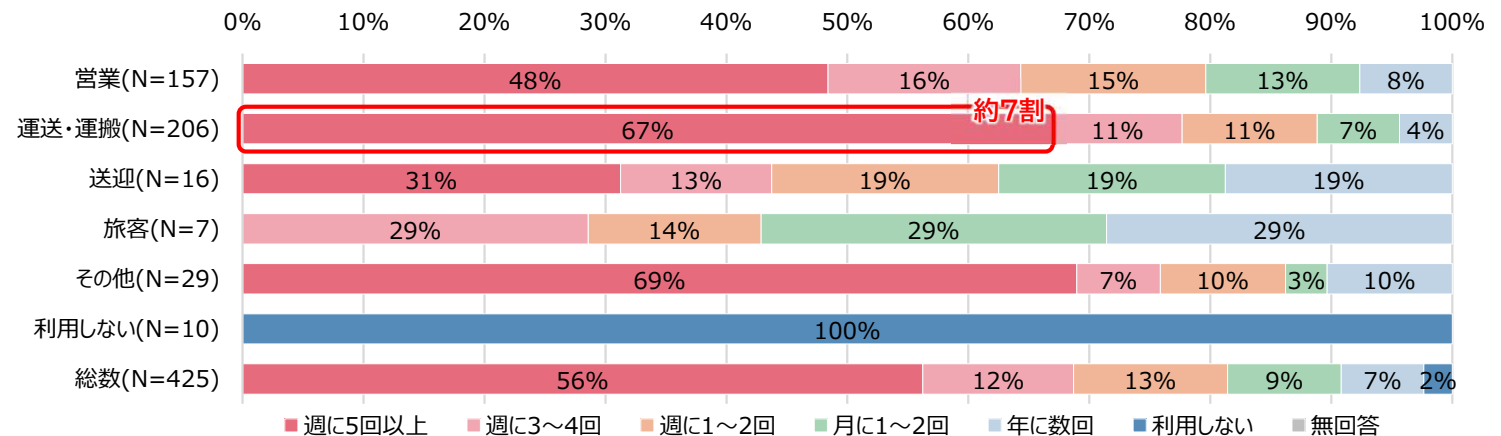
【図3】利用目的



【図4】利用頻度



【図5】利用頻度(利用目的別)



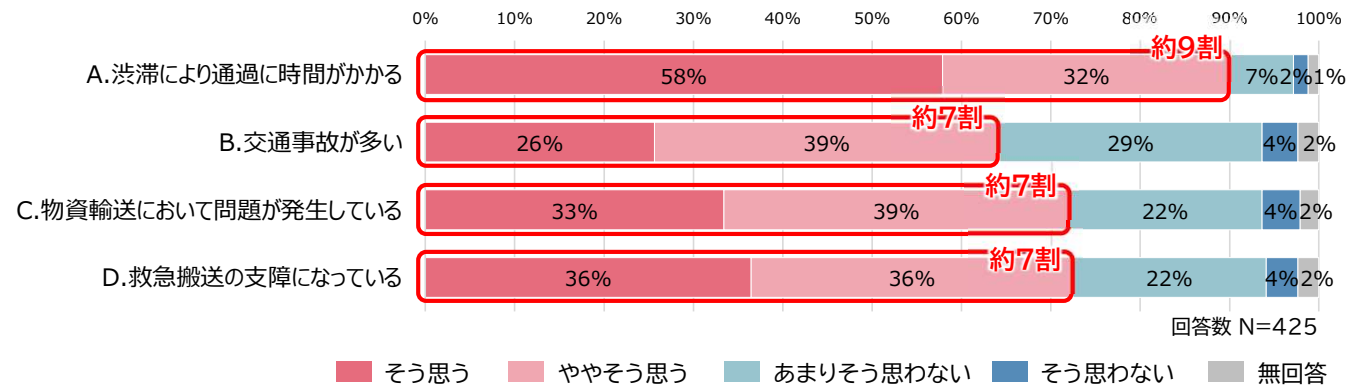
- ◆ A～Dのいずれの項目でも約7割以上が課題を実感。
- ◆ 特に「渋滞により通過に時間がかかる」については約9割が課題を実感している。
- ◆ 利用頻度別集計では、利用頻度に関わらず課題を実感する人の割合が高い。

## 質問② 対象区間の課題についてお聞きします。

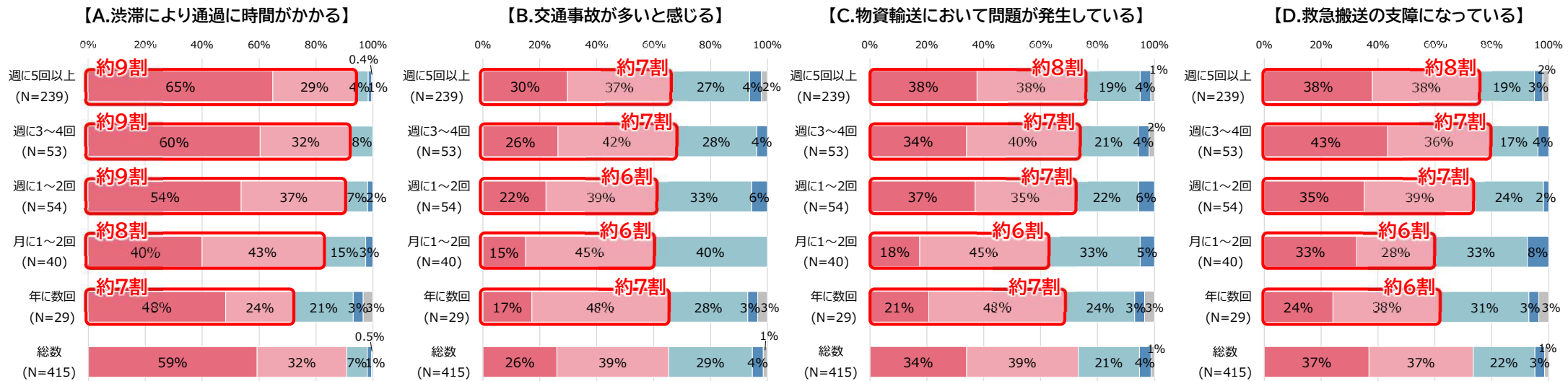
質問②-(1)  
以下の各項目について、「そう思う」～「そう思わない」の各4段階で評価し、あてはまる番号1つに○を付けてください。

- A. 渋滞により通過に時間がかかる
- B. 交通事故が多い
- C. 物資輸送において問題が発生している
- D. 救急搬送の支障になっている

【図1】地域の課題



【図2】利用頻度別における課題の集計



※「利用頻度」に対する回答で利用しない、無回答を除く

## 2-3. 事業者への意見聴取の結果(地域課題②)

- ◆ 自由意見では「渋滞」に係る意見が最も多く、約6割を占めており、「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」等の意見をいただいた。
- ◆ 次いで意見の多かった「事故」については、「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」等の意見をいただいた。

質問②-(2) ②-(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。

【表1】 課題に対する自由意見

分類		主な意見
地域課題 【165件】	渋滞 【104件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 反対車線側の商業施設等に入出入りするために走行車線に車両が停止し、その影響で渋滞が発生する。</li> <li>・ 渋滞時に混雑を避けるため、旧国道や住宅街に大型車が進入していたことがあった。</li> <li>・ 走行レーンにバス停があるため渋滞を発生させている。</li> </ul>
	事故 【46件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 右折レーンのない場所で、商業施設等に右折する車両がいた場合、追突などの危険性を感じる。</li> <li>・ 自転車の通行帯がないので、大型車が通行する時には、危険を感じる。</li> </ul>
	産業・物流 【11件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道4号は、日によって移動時間のばらつきが大きく、輸送時間が読めない。</li> <li>・ 渋滞を避けるため出庫が早まる、または帰庫が遅くなり、2024年問題に対応するため高速道路を使用せざるを得ない。</li> <li>・ 主要道路の混雑により配送効率が低下している。</li> <li>・ 時間帯によって渋滞が発生し、迂回路も無く、指定時間に遅れてしまうケースが多々発生する。</li> </ul>
	医療 【4件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路が自動車で溢れていて、緊急車両が通行できなくなっているのを何度か見ている。</li> </ul>
その他 【38件】	整備への要望 【22件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 郊外で国道4号と国道13号が1本で繋がる道路があるとよい。</li> <li>・ 信号が多い。郡山のバイパスの様にしてほしい。</li> </ul>
	その他 【16件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路の混雑具合に応じて信号の連動性を見直してほしい。</li> <li>・ 信号が多く、距離に対してアイドリング時間が長い。排ガスや燃費低下で自然環境に影響を与えている。</li> </ul>

※複数の分類に該当する意見があるため、自由意見回答件数と回答数合計は一致しない。

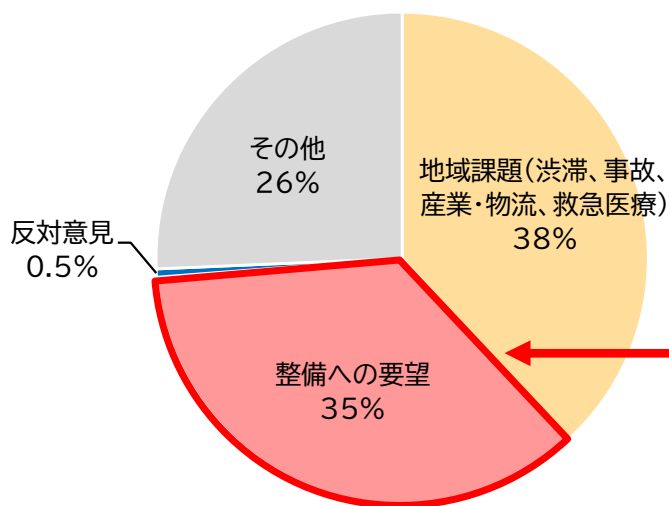
- ◆ 対象区間への意見については、提示した「地域課題」への意見が約4割で内容はP19と同様に渋滞の回答が多く、次に「整備への要望」に関する意見が約4割を占めている。
- ◆ 「整備への要望」については、「新たなバイパス等の検討」、「広い道路を整備してほしい」等の意見をいただいた。

質問③ その他、対象区間におけるご意見やご要望がございましたら、ご自由に記入してください。

【表1】その他自由意見

分類		主な意見
整備への要望 【65件】	新規道路・道路改良等 【40件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 東北を縦断する主要幹線道路ですので、<b>新たなバイパス等の検討</b>をお願い致します。</li> <li>• 福島西道路を国道4号まで開通させないと渋滞緩和は図れない。</li> <li>• 国道4号の周辺に立地しているため、<b>広い道路を整備してほしい</b>。</li> <li>• <b>渋滞箇所だけでも高架道路</b>にしてほしい。</li> <li>• 歩道・自転車・自動車を完全に分離した道路整備を願います。</li> </ul>
	その他 【25件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 国道4号の信号を減らして、前後交差点と信号が連動するようにしてほしい。</li> </ul>
反対意見 【1件】		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 今後、人口が減るから道路整備にお金をかけるべきでない。</li> </ul>
その他 【47件】		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 対象区間を通過する大型トラックについては、高速道路の無料化をお願いしたい。</li> </ul>

【図1】自由意見の回答内訳(183件)



※地域課題(道路の信頼性、事故、産業・物流、救急医療)の意見数:70件

※地域課題4項目以外の意見数:113件

※複数の分類に該当する意見があるため、自由意見回答件数と回答数合計は一致しない。

# 2-4. 関係団体ヒアリングの結果

- ◆ 渋滞については、信号交差点や沿道出入り車両の増加による速度低下等の意見があった。
- ◆ 事故については、追越車線での右折車の発生による危険性等の意見があった。
- ◆ 産業・物流については、ドライバーの拘束時間の増加等の意見があった。
- ◆ 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等の意見があった。

【表1】関係団体意見(回答団体数38団体)

分類		主な意見
地域課題	渋滞	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>国道4号の沿線は都市の発展と共に市街地が広がり沿線が開発された経緯があり、信号交差点の増加や沿道施設等の立地に伴う出入り車両の増加によって走行速度が低下している。</b>(自治体)</li> <li>・ 国道4号の渋滞を回避した迂回交通も発生しているが、並行路線等でも交通混雑が発生し、沿線住民から混雑解消を求められている。(自治体)</li> <li>・ 伊達交差点以南では、道路幅が狭く、速度減速による渋滞が発生している。(製造業者)</li> <li>・ 伊達市から福島市へ移動する場合、国道4号の混雑により、遅れを想定した行動をしなければならぬ。(自治体)</li> <li>・ 北幹線から国道4号仙台方面へ走行する際に左折するのに苦慮する。(トラック協会)</li> </ul>
	事故	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>追越車線に右折車がいるため、頻繁に車線変更する車両がいて危険</b>である。(商工会議所)</li> <li>・ 渋滞していることから、無理をして信号交差点を通過する車が発生する等、渋滞を起因とした事故が発生する可能性が高い。(自治体)</li> <li>・ 渋滞中の無理な割り込み等による事故の危険性を感じている。(物流業者)</li> <li>・ 自転車の交通量も多く、自転車の事故も発生している。(警察機関)</li> <li>・ 国道4号の渋滞を回避する車が集落の通学路を走行しており、「道幅の狭い通学路にもかかわらずスピードを出している運転手も少なくない」と心配する市民からの情報提供もあった。(教育機関)</li> </ul>
	産業・物流	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>遅れないよう時間に余裕を持たせると、ドライバーの拘束時間が長くなり負担が増加。</b>(物流業者)</li> <li>・ 農産物を積んだ物流車両が出入りする卸売市場周辺の国道4号では、朝夕の渋滞が特にひどく、<b>停止・発進を何度も繰り返してしまい、ドライバーには荷崩れを防ぐために慎重に運転するように指導している。</b>(物流業者)</li> <li>・ 長距離輸送に規制がかかるため、宮城県～福島県等の近県輸送が多くなることが予想される。近県への輸送となれば国道4号をメインに走行することになるため、国道4号の渋滞解消・走行性向上につながる道路整備をお願いしたい。(物流業者)</li> <li>・ モモやキュウリの最盛期である8月は多くの運送会社が農産物を輸送しているが、国道4号の交通混雑を避け、並行する県道や市道を通る物流の動きもあるようだ。(農業関連団体)</li> <li>・ 東北道が通行止めになり、福島飯坂ICで降ろされると国道4号にアクセスする北幹線で長区間の渋滞が発生する。(物流業者)</li> <li>・ 対象区間では、渋滞による取引先への遅れがある。(製造業者)</li> </ul>
	医療	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>信号交差点進入時の加減速による患者への負担と交通事故が心配。</b>(消防機関)</li> <li>・ <b>信号交差点の通過時には、細心の注意を払うため、救急隊員の負担が大きい</b>です。(消防機関)</li> <li>・ 通勤時間帯の対象区間の混雑により、転院搬送が通常より時間を要してしまう。(医療機関)</li> <li>・ 伊達市に建設されるショッピングモールがオープンすると国道4号を中心に渋滞する可能性があり、渋滞により福島市内から郊外の病院への搬送の遅れなどの影響が出てくるかと思えます。(消防機関)</li> </ul>
その他	整備への要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 伊達市にショッピングモールが立地すると国道4号の渋滞が懸念されるので、早期に整備してほしい。(商工会議所)</li> </ul>

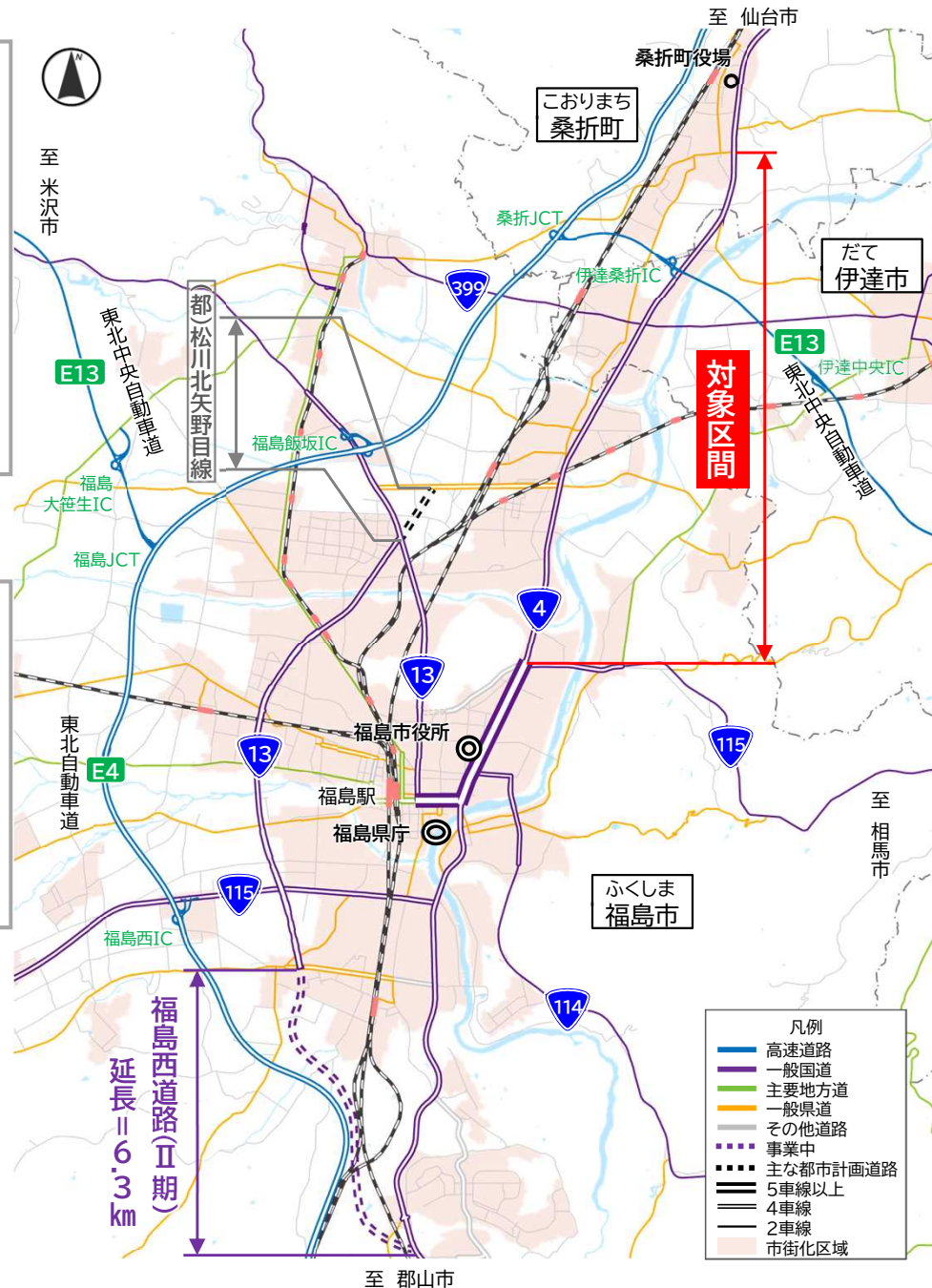
【図1】意見聴取結果(課題図)

## 渋滞

- 国道4号の沿線は都市の発展と共に市街地が広がり沿線が開発された経緯があり、信号交差点の増加や沿道施設等の立地に伴う出入り車両の増加によって走行速度が低下している。
- 信号が多く日中でも混雑する時間帯が多い。

## 事故

- 施設からの出入交通や無理な車線変更があり、急ブレーキや事故等の危険を感じる。
- 追い越し車線に右折車がいるため、頻りに車線変更する車両がいて危険である。



## 産業・物流

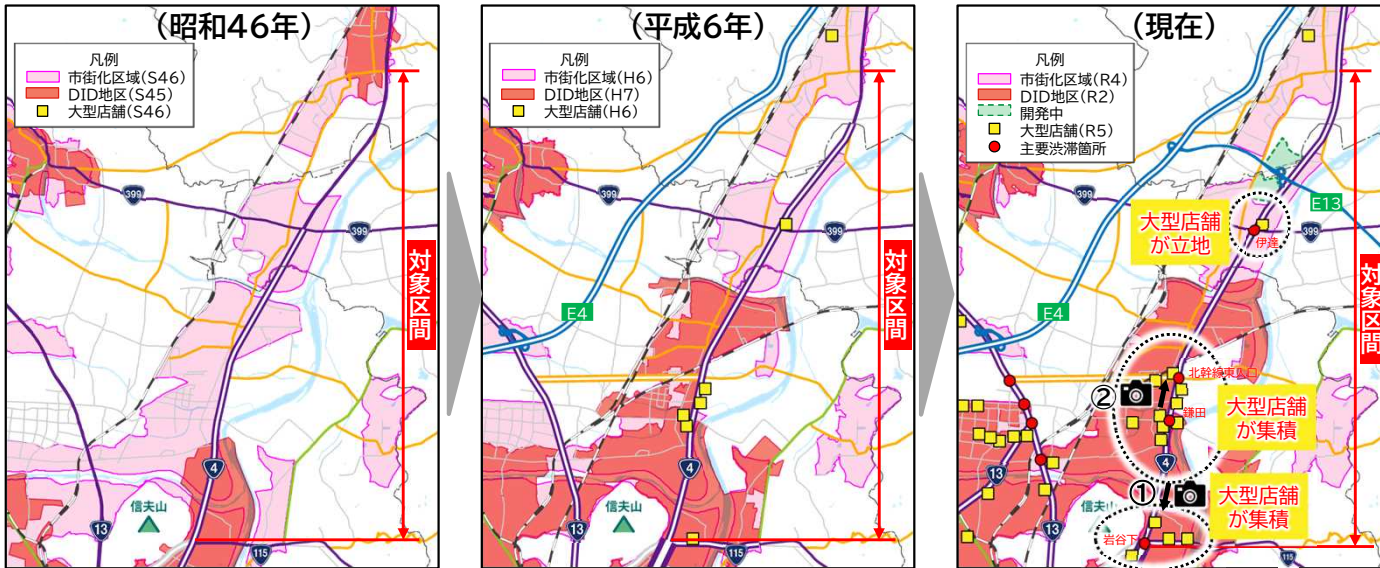
- 国道4号は、日によって移動時間のばらつきが大きく、時間が読めない。
- 遅れないよう時間に余裕を持たせると、ドライバーの拘束時間が長くなり負担が増加。
- 農産物を積んだ物流車両が出入りする卸売市場周辺の国道4号では、朝夕の渋滞が特にひどく、停止・発進を何度も繰り返してしまい、ドライバーには荷崩れを防ぐために慎重に運転するように指導している。

## 医療

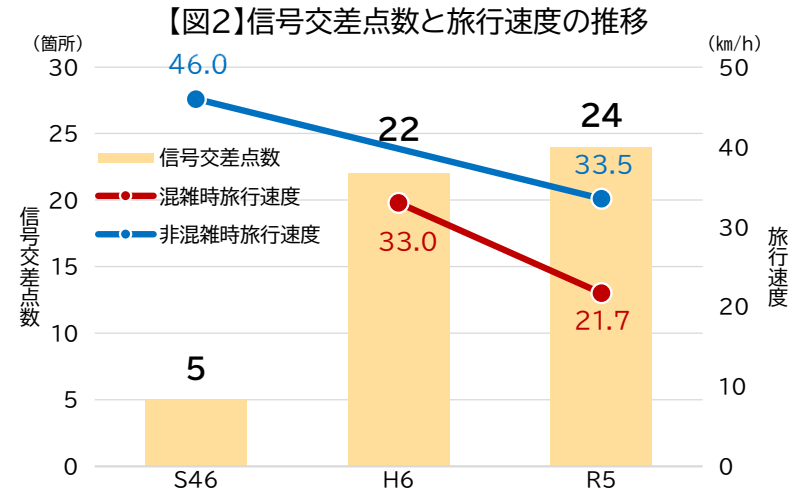
- 交差点が多く渋滞しているため、救急搬送にも支障がある。
- 信号交差点進入時の加減速による患者への負担と交通事故が心配。
- 信号交差点の通過時には、細心の注意を払うため、救急隊員の負担が大きい。

- ◆ 対象地域は都市の発展とともに市街地が拡大し、対象区間沿線の土地利用、道路状況等は大きく変化。
- ◆ 対象区間の信号交差点数が増加し、旅行速度は混雑時・非混雑時ともに大きく低下。
- ◆ 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、対象区間では主要幹線道路としての機能が低下。

【図1】対象区間周辺の土地利用状況、道路状況等の変化



出典: [DID]国勢調査  
 【市街化区域】福島市都市計画図  
 【大型店舗】全国大型小売店総覧2024



出典: 全国道路・街路交通情勢調査  
 【R5旅行速度】ETC2.0データ(R5.10月平日)

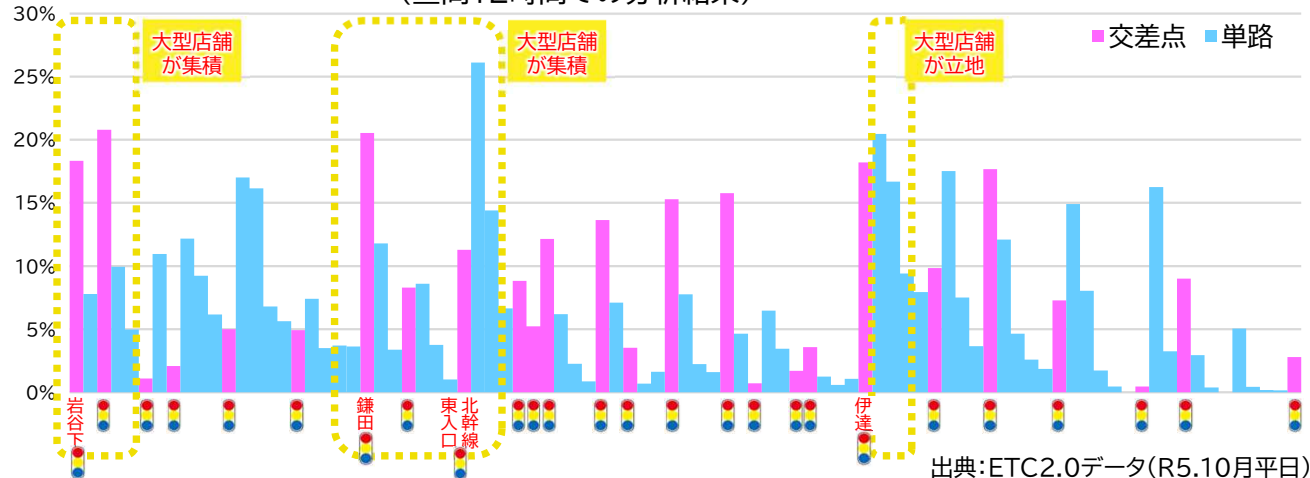
【写真①】沿道出入の状況



【写真②】沿道出入の状況



【図3】旅行速度が20km/hを下回る車両の割合 (昼間12時間での分析結果)



大型店舗周辺では、  
 施設出入り交通が発生  
 ⇒日中を通じて低速車が多い

【自治体の声】(第1回意見聴取結果より)

・昭和当時は、信夫山周辺までのエリアが市街地となっていました。その後の開発進展によって、**現在では対象区間のほぼすべてが市街地**となりました。

・都市の拡大に伴い、国道4号に**接続する道路も増え、信号交差点も増え続けました**。さらに交通の利便性の良い国道4号沿道に、家電量販店やスーパーマーケットが立地し、**日中を通じて慢性的な渋滞**が発生しています。

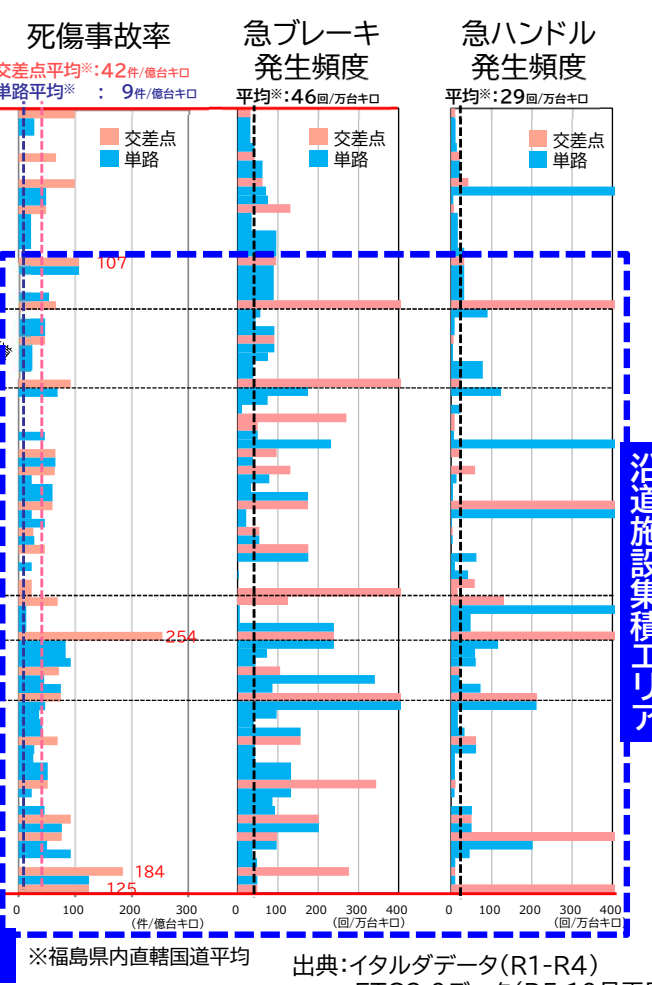
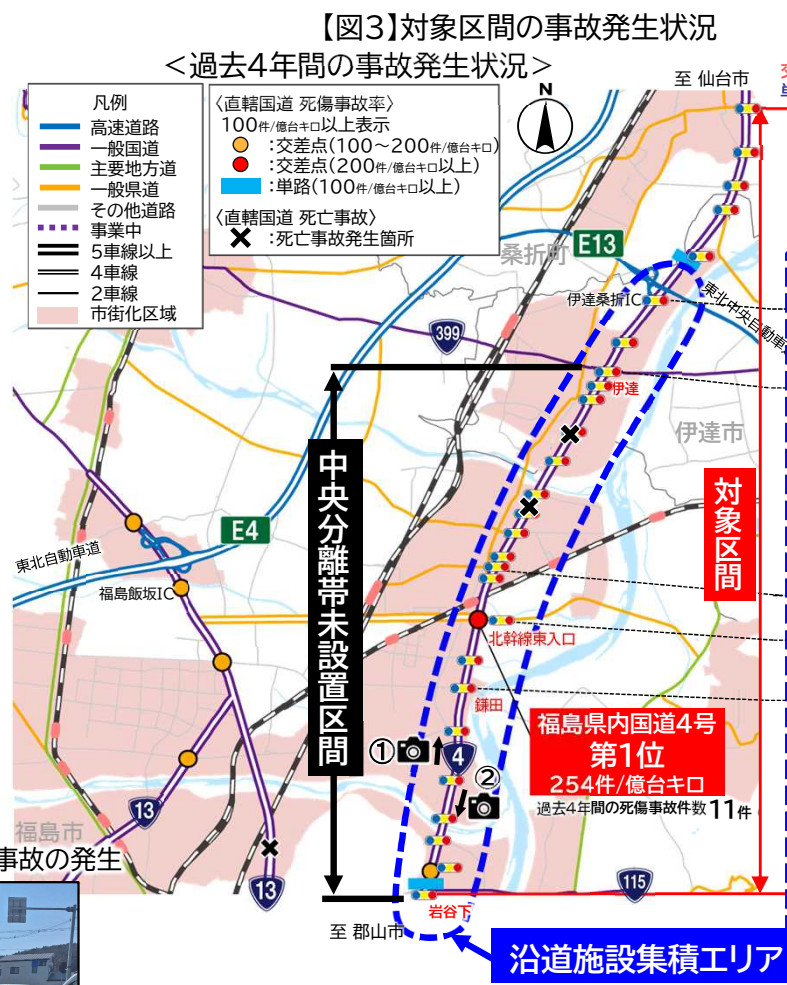
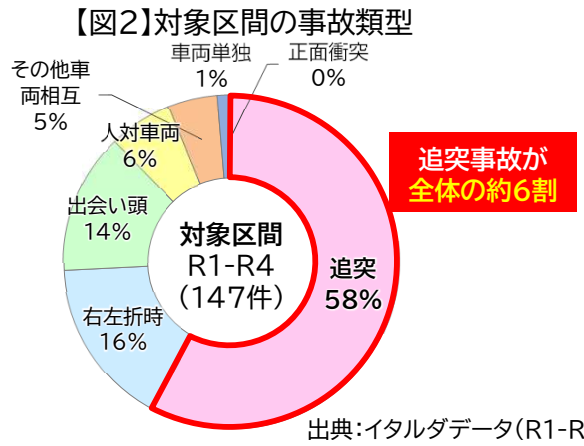
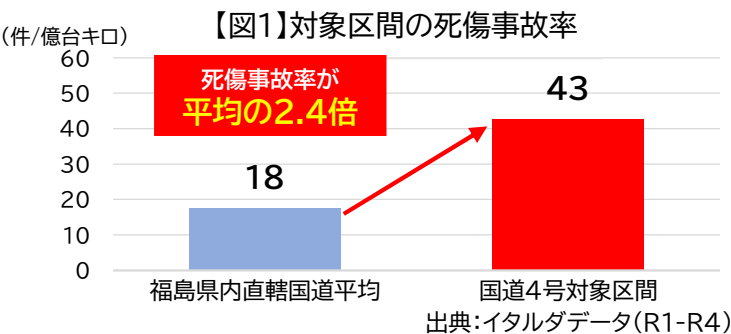


出典: ETC2.0データ(R5.10月平日)



# 2-6. 意見聴取を踏まえた課題の再整理(事故)

- ◆ 対象区間の死傷事故率は、県内直轄国道平均に比べ約2.4倍と高く、事故類型は追突が約6割を占める。
- ◆ 特に、対象区間の中央分離帯未設置区間や商業施設集積エリアにおいて、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、事故率も高い区間となっている。
- ◆ 頻繁な沿道施設への出入り交通の発生に伴い主要幹線道路としての安全機能が低下。



【道路利用者の声】(第1回意見聴取結果より)

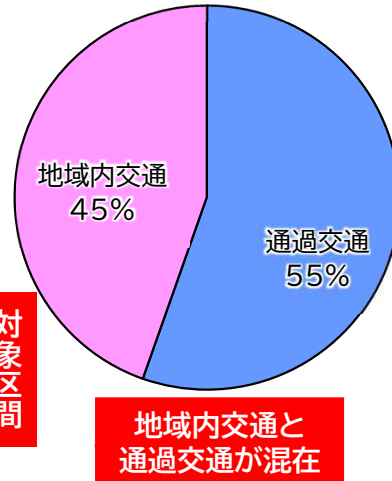
沿道施設に入ろうとする右折や左折が多く、気づくのが遅れた後続車の急ブレーキや追突事故の危険性があります。また、右左折車を避けるために急な車線変更をする車両もあり、周りの車両に影響が伝搬します。そのため、対象区間では事故の危険性を強く感じます。

- ◆ 対象地域では、高規格道路の整備延伸とともに過去13年間で36件の工場が新增設され、産業集積が進展。
- ◆ 対象区間は、地域内交通と通過交通が混在し、様々な発着点を結ぶルートとして使用されているが、移動時間のばらつきが大きい。
- ◆ 移動時間が読めないことで、物流の到着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。

【図1】対象区間周辺の主な物流発着地と地域内交通・通過交通の動き

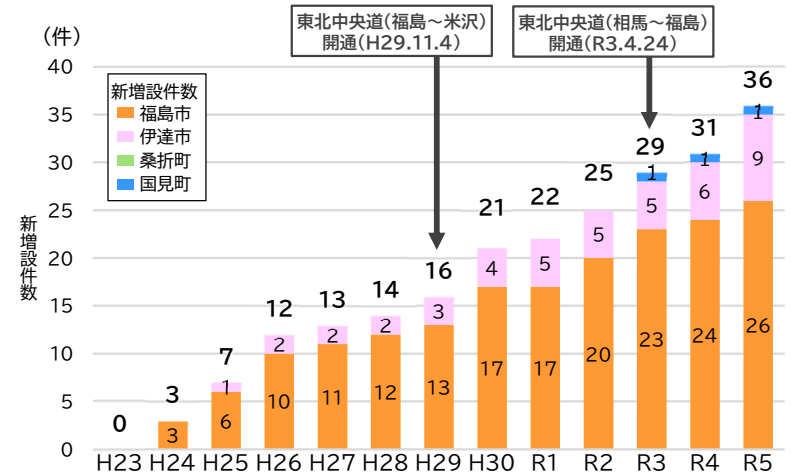


【図2】対象区間を走行する大型車両のOD内訳



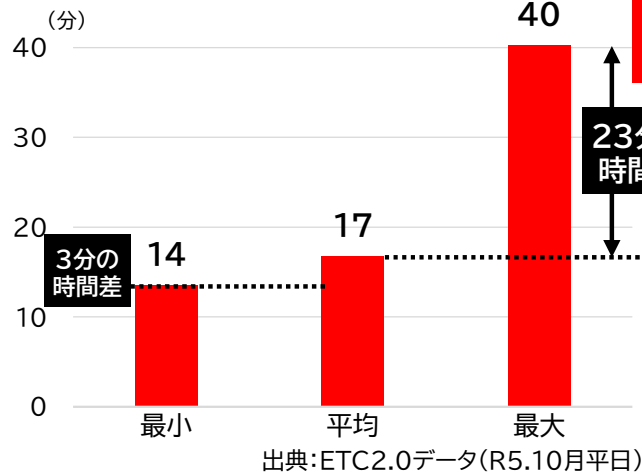
出典:ETC2.0データ(R5.10月平日)

【図3】対象地域\*の工場新增設件数(累計)の推移



※対象地域:福島市、伊達市、桑折町、国見町

【図4】対象区間における所要時間のばらつき(最小・平均・最大)



【運送会社の声】

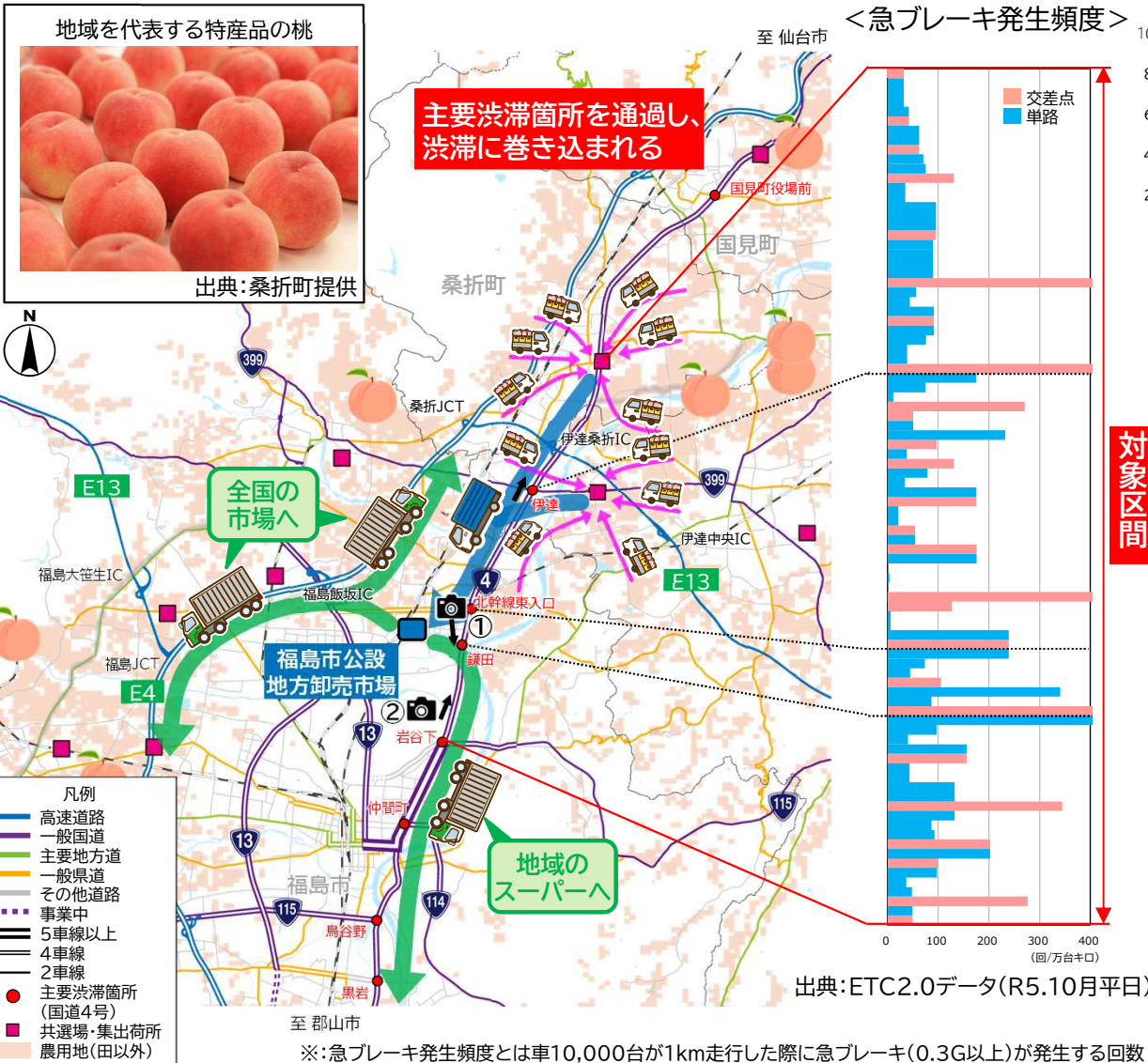
- ・国道4号で渋滞が発生し、**到着時間が読めません**。特に雨や雪の日には渋滞が酷い状況になります。
- ・遅れないよう時間に余裕を持たせると、ドライバーの**拘束時間が増加**してしまいます。

(第1回意見聴取結果より)

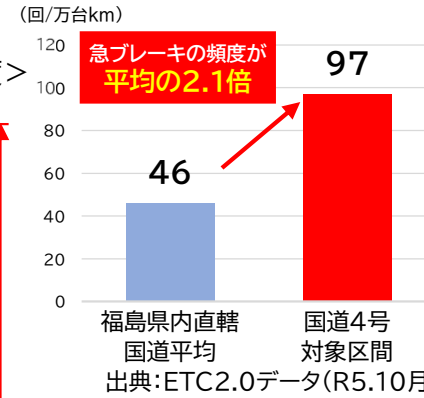
- ◆ 対象地域で収穫された桃の一部は、対象区間の国道4号を利用し、福島市公設地方卸売市場に出荷。
- ◆ 対象区間は信号交差点や渋滞により発進・停止の頻度が多く、荷痛みが発生しないよう慎重な運転が求められ、輸送ドライバーの負担が増加。

【図1】桃の輸送の流れと急ブレーキ発生頻度\*

<対象区間を走行する桃の輸送の流れ>



【図2】対象区間の急ブレーキ発生頻度



【運送事業者の声】

・卸売市場周辺の国道4号は特に渋滞がひどいため、**発進・停車の機会が多く、桃などの果実を輸送する際には、荷痛み等に注意が必要です。**

(第1回意見聴取結果より)

【農業関連団体の声】

・桃を輸送する際に、**国道4号の交通混雑を避け、県道や市道を利用**することもあります。

(第1回意見聴取結果より)

【図3】福島市公設地方卸売市場を経由する農産物の出荷の流れ (ヒアリング結果より)



【写真①】国道4号鎌田交差点



渋滞に巻き込まれ、到着遅延のリスク

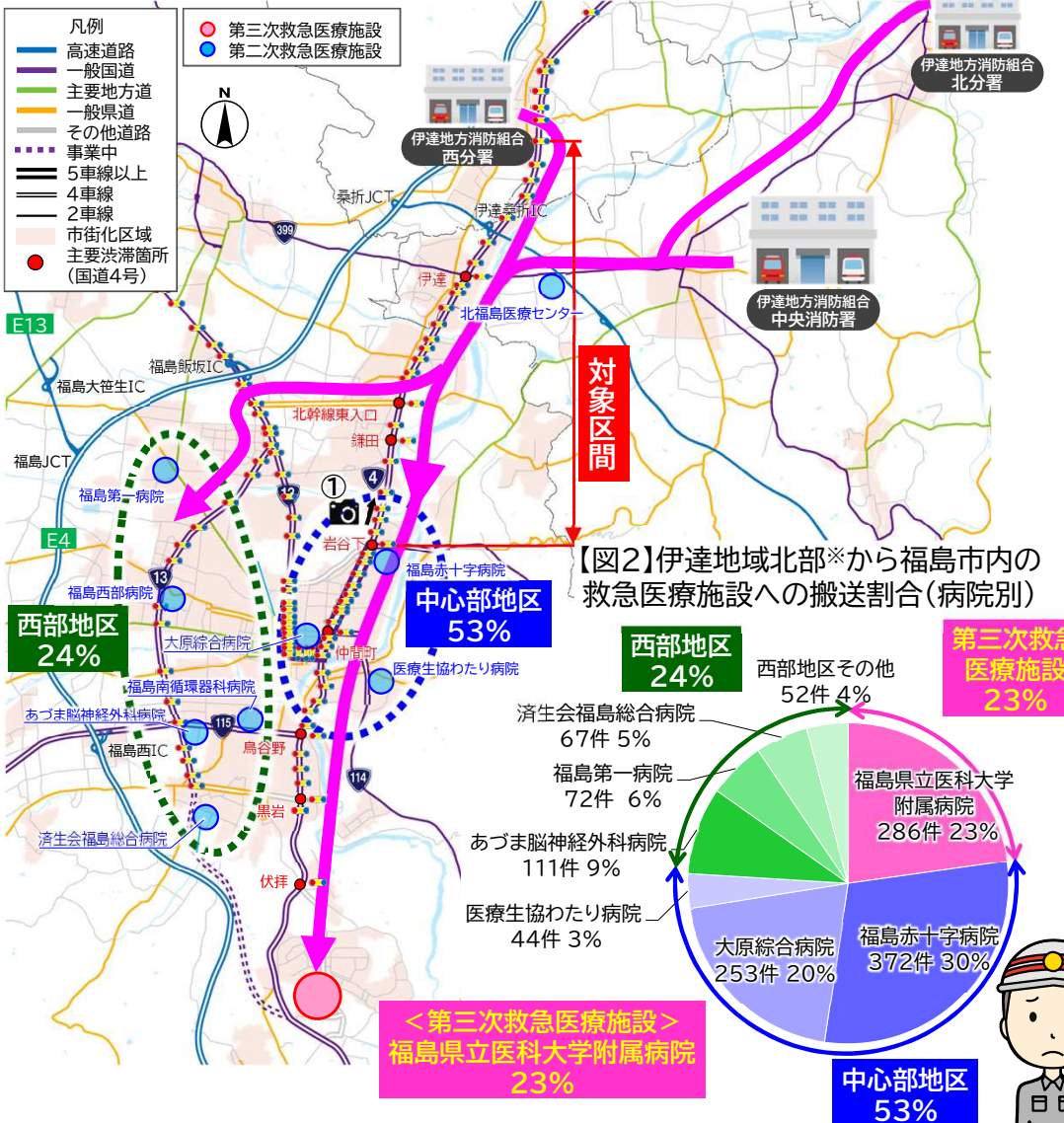
【写真②】国道4号松川橋



渋滞に巻き込まれ、発進・停車による荷崩れのリスク

- ◆ 福島市内の救急医療施設は、福島市中心部や西部に集積する他、福島県立医科大学附属病院が南部に立地する。
- ◆ 伊達地域北部からの救急搬送では、対象区間が搬送ルートとして多く利用されるものの、信号交差点密度や急ブレーキ発生頻度が高く患者への負担が発生している。
- ◆ 連続する信号交差点への進入や渋滞時の追越では細心の注意を払うため、救急隊員への負担が大きく、搬送ルートが脆弱。

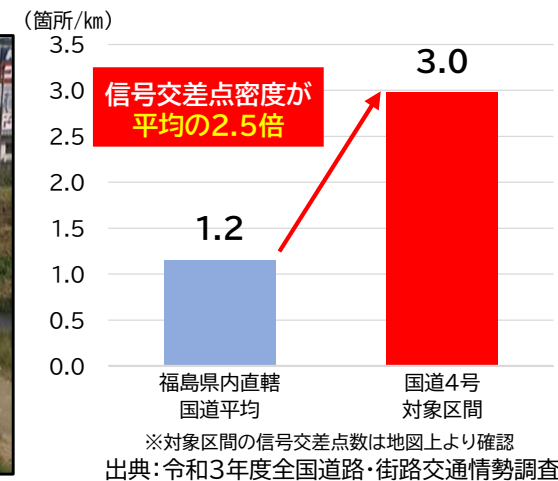
【図1】伊達地域北部※から福島市内救急医療施設への搬送ルートおよび搬送割合



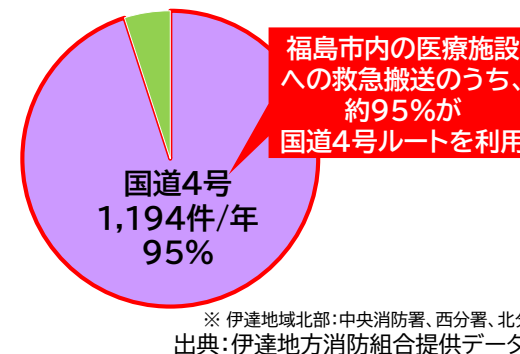
【写真①】国道4号の渋滞時間帯における救急車の走行状況



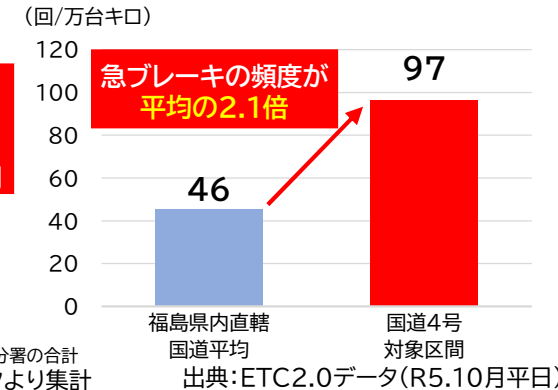
【図4】対象区間の信号交差点密度



【図3】伊達地域北部※から福島市内の医療施設への救急搬送ルート選択



【図5】対象区間の急ブレーキ発生頻度



**【消防本部の声】** (第1回意見聴取結果より)

- ・北部地域からの福島市内の救急搬送は、国道4号ルートが基本です。
- ・国道4号では、渋滞時の追越での事故や加減速による患者への負担が心配です。また、信号交差点の通過時には、細心の注意を払うため、救急隊員の負担が大きいです。
- ・信号の少ない搬送ルートが整備されることを望みます。

【表1】道路交通・地域の課題とその原因(第1回委員会提示案に意見聴取結果を踏まえた内容を赤字で反映)

	課題	原因	政策目標(案)
渋滞	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要幹線道路としての機能が低下                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要渋滞箇所が4箇所存在し、旅行速度が低下</li> <li>・信号交差点が多く、信号待ちによる通過時間の遅れが発生</li> <li>・都市の拡大に伴い、国道4号の信号交差点や沿道施設が増加し、速度低下が発生</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通容量の不足</li> <li>○信号交差点密度の高さ</li> <li>○沿道施設への出入り</li> </ul>	必要な交通容量の確保
事故	<ul style="list-style-type: none"> <li>○安全性の低い道路交通環境                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故率が県内直轄国道平均の約2.4倍で、死傷事故のうち追突が全体の約6割</li> <li>・中央分離帯未設置区間や商業施設集積エリアでは、追突事故や急ブレーキ・急ハンドルが多発</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○信号や渋滞、沿道出入りによる加減速の多さ</li> </ul>	安全な交通環境の確保
産業・物流	<ul style="list-style-type: none"> <li>○不安定な物流ネットワーク                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞により産業物流拠点間の移動に時間を要するほか、移動時間のばらつきが大きく、物流のボトルネックとなっている</li> <li>・発進・停止の頻度が多く、荷崩れ防止に慎重な運転が必要で輸送ドライバーの負担が増加</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○通過交通と発着交通の混在</li> <li>○渋滞による時間信頼性の低下</li> <li>○急ブレーキ頻度の高さ</li> </ul>	円滑な物流ルート確保
医療	<ul style="list-style-type: none"> <li>○不安定な救急搬送環境                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞により追い越しが困難で搬送時間が長く、停止・発進の繰り返しにより患者への負担が発生</li> <li>・連続する信号交差点への進入や渋滞時の追い越しでは細心の注意を払うため、救急隊員への負担が大きい</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通容量の不足</li> <li>○渋滞に伴う加減速</li> <li>○脆弱な救急搬送ルート</li> </ul>	信頼性の高い救急搬送環境の確保

# 3-1. 政策目標の設定

◆「第1回地域の意見聴取結果」や「地域の将来像」から、「必要な交通容量の確保」「安全な交通環境の確保」「円滑な物流ルートの確保」「信頼性の高い救急搬送環境の確保」の4項目を政策目標とする。

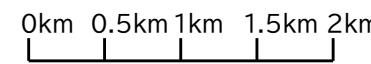
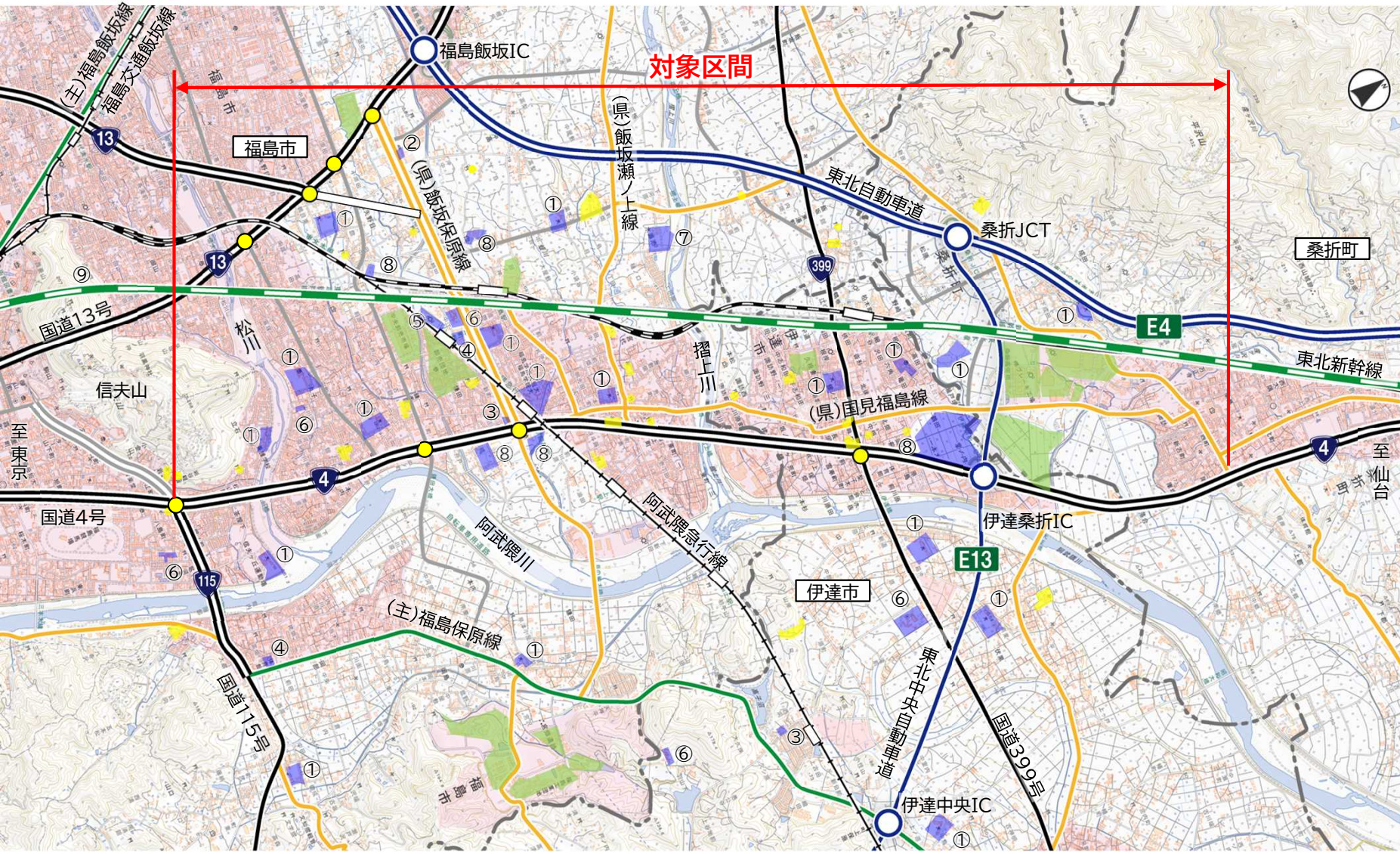
	渋滞	事故	産業・物流	医療
道路交通・地域の課題	○主要幹線道路としての機能が低下	○安全性の低い道路交通環境	○不安定な物流ネットワーク	○不安定な救急搬送環境
地域の将来像	<p><b>【福島市都市マスタープラン】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 都市の骨格を形成する主要幹線道路等の体系的な整備</li> <li>・ 国道4号や国道13号等の南北交通の分散や交通渋滞の緩和、災害時の代替路線、高次救急医療サービスの支援など都市圏の交通を円滑にし、活力ある地域づくりを実現するため、国道13号福島西道路の南伸の早期整備を促進するとともに、北方向に伸びる道路整備について検討します</li> </ul>	<p><b>【福島県交通安全実施計画】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 道路交通環境の整備</li> <li>・ 都市部における通過交通の排除や交通の効果的な分散を図るため、バイパス及び環状道路の整備を推進し、交通渋滞の緩和や交通事故の防止に努める</li> <li>・ 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る</li> </ul>	<p><b>【福島県総合計画】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 基盤となる道路ネットワークの整備</li> <li>・ 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</li> </ul>	<p><b>【福島市都市計画道路見直し案】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 県都を支える機能的な道路ネットワークの形成</li> <li>・ 近年の激甚化する地震災害や風水害、土砂災害等の大規模自然災害に対し、国土強靱化を推進し救急搬送の時間短縮による救命率の向上等、平常時から安定的に機能する道路ネットワークの整備を推進し、ライフラインの確保や防災機能等、多様な機能を発揮する道路ネットワークの強化を図る</li> </ul>
住民や事業者への意見聴取結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住民の約8割、事業者の約9割が課題と認識</li> <li>・ 国道4号の沿線は都市の発展と共に市街地が広がり沿線が開発された経緯があり、信号交差点の増加や沿道施設等の立地に伴う出入り車両の増加によって走行速度が低下している</li> <li>・ 信号が多く日中でも混雑する時間帯が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住民の約6割、事業者の約7割が課題と認識</li> <li>・ 施設からの出入交通や無理な車線変更があり、急ブレーキや事故等の危険を感じる。</li> <li>・ 追い越し車線に右折車がいるため、頻りに車線変更する車両がいて危険である</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住民の約6割、事業者の約7割が課題と認識</li> <li>・ 国道4号は、日によって移動時間のばらつきが大きく、時間が読めない</li> <li>・ 遅れないよう時間に余裕を持たせると、ドライバーの拘束時間が長くなり負担が増加</li> <li>・ 農産物を積んだ物流車両が出入りする卸売市場周辺の国道4号では、朝夕の渋滞が特にひどく、停止・発進を何度も繰り返してしまい、ドライバーには荷崩れを防ぐために慎重に運転するように指導している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住民の約7割、事業者の約7割が課題と認識</li> <li>・ 交差点が多く渋滞しているため、救急搬送にも支障がある</li> <li>・ 信号交差点進入時の加減速による患者への負担と交通事故が心配</li> <li>・ 信号交差点の通過時には、細心の注意を払うため、救急隊員の負担が大きい</li> </ul>

政策目標	必要な交通容量の確保	安全な交通環境の確保	円滑な物流ルートの確保	信頼性の高い救急搬送環境の確保
------	------------	------------	-------------	-----------------

# 4-1. コントロールポイント

◆ 学校や警察署のほか、変電所等への影響を踏まえ下記のとおりコントロールポイントを設定。

- 【コントロールポイント(主要施設等)】  
 ①学校 ②警察署 ③消防署 ④福島市支所 ⑤変電所 ⑥病院 ⑦ポンプ所 ⑧主要施設 ⑨JR(新幹線)



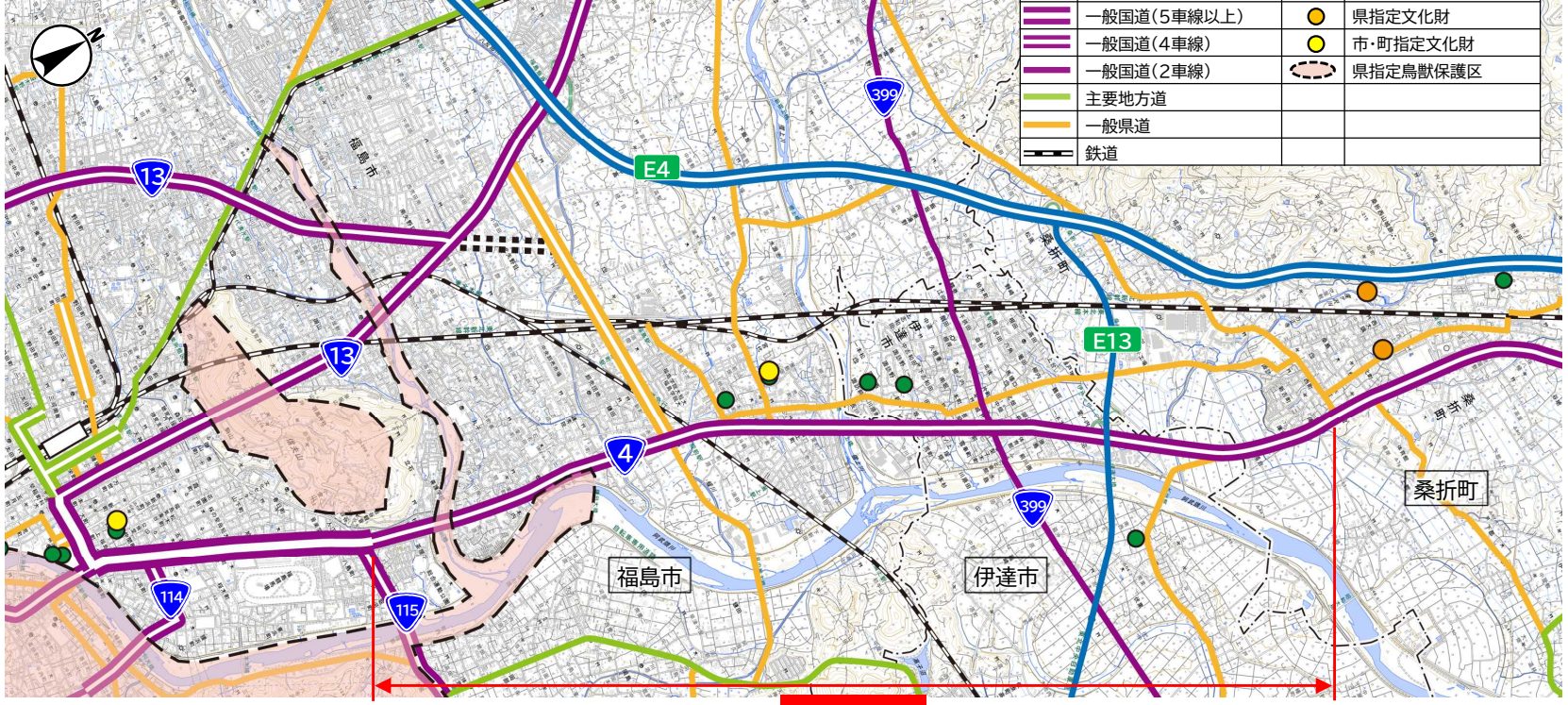
凡例	
	JR (新幹線)
	JR (在来線)
	私鉄
	集落
	主要施設等
	神社・仏閣
	大規模工場類
	主要渋滞箇所
	都市計画道路 (計画路線)

# 4-2. 地域に配慮すべき事項(自然環境)

◆ 既往文献から、重要な動植物の生息・生育の可能性があり、影響に配慮する必要がある。

【図1】位置図

凡例			
	高速道路		巨樹・巨木
	一般国道(5車線以上)		県指定文化財
	一般国道(4車線)		市・町指定文化財
	一般国道(2車線)		県指定鳥獣保護区
	主要地方道		
	一般県道		
	鉄道		



対象区間



**オオタカ**  
 ・環境省:準絶滅危惧種  
 ・福島県:絶滅危惧II類  
 留鳥で、四国・九州の一部、本州、北海道で繁殖する。平地から山地の林、農耕地に生息する。



**トウキョウダルマガエル**  
 ・環境省:準絶滅危惧種  
 ・福島県:準絶滅危惧種  
 本州(仙台平野、関東平野、新潟県中部・南部、長野県北部・中部)に分布する。近縁種トノサマガエルとよく似る。

- 動物**
- 周辺で確認されている重要種
    - ・ヨシゴイ (環境省:準絶滅危惧種、福島県:絶滅危惧II類)
    - ・オオタカ (環境省:準絶滅危惧種、福島県:絶滅危惧II類)
    - ・ハヤブサ (環境省:国内希少野生動物種、環境省:絶滅危惧II類、福島県:絶滅危惧II類)
    - ・アカハライモリ (環境省:準絶滅危惧種、福島県:準絶滅危惧種)
    - ・トウキョウダルマガエル (環境省:準絶滅危惧種、福島県:準絶滅危惧種)
    - ・タガメ (環境省:特定国内希少野生動物種、環境省:絶滅危惧II類、福島県:準絶滅危惧種)
    - ・ゲンゴロウ (環境省:特定国内希少野生動物種、環境省:絶滅危惧II類、福島県:準絶滅危惧種) 他

- 植物**
- 周辺で確認されている重要種
    - ・サンショウモ (環境省:絶滅危惧II類、福島県:絶滅危惧I A類)
    - ・キンラン (環境省:絶滅危惧II類、福島県:絶滅危惧II類)
    - ・アギナシ (環境省:準絶滅危惧種、福島県:絶滅危惧II類)
    - ・オオアカバナ (環境省:絶滅危惧II類、福島県:絶滅危惧II類) 他

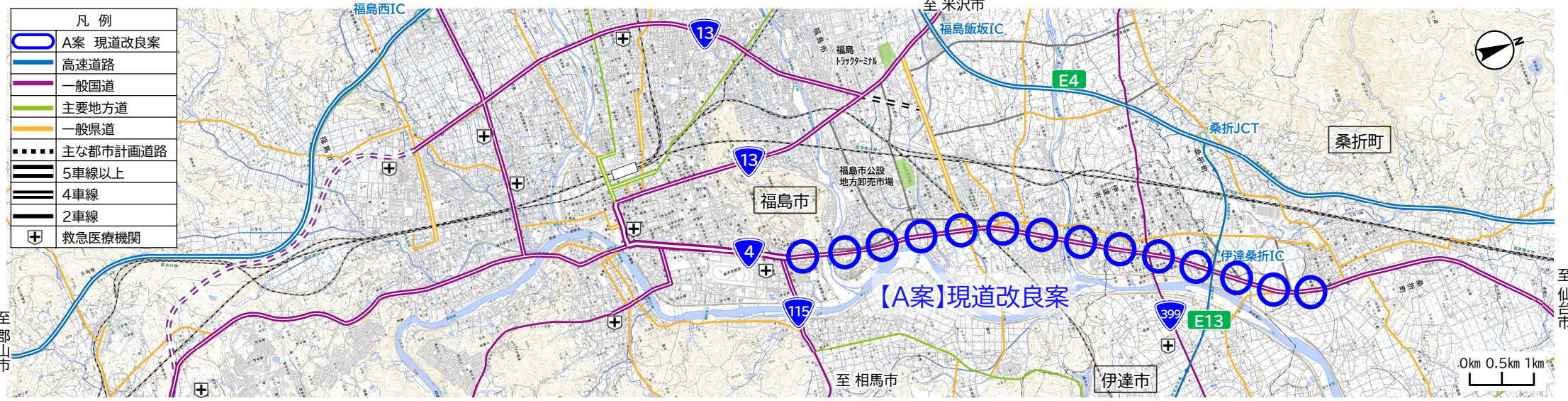
出典)「自然環境調査 巨樹・巨木調査(第4回、第6回)」(環境省生物多様性センター)  
 「福島市の文化財」(更新日:令和2年5月29日、福島市ホームページ)  
 「福島県・桑折町指定文化財一覧」(更新日:平成31年4月1日、桑折町資料)

「令和5年 福島県鳥獣保護区等位置図」  
 「レッドデータブックふくしまⅠ」(平成14年3月、福島県生活環境部環境政策室)  
 「レッドデータブックふくしまⅡ」(平成14年3月、福島県生活環境部環境政策室)



# 4-3. ルート帯案の検討 [A案:現道改良案]

◆ 現道を改良(主要交差点の立体化及び一部区間に副道設置)することで現道機能強化を図り、課題解消を図る。



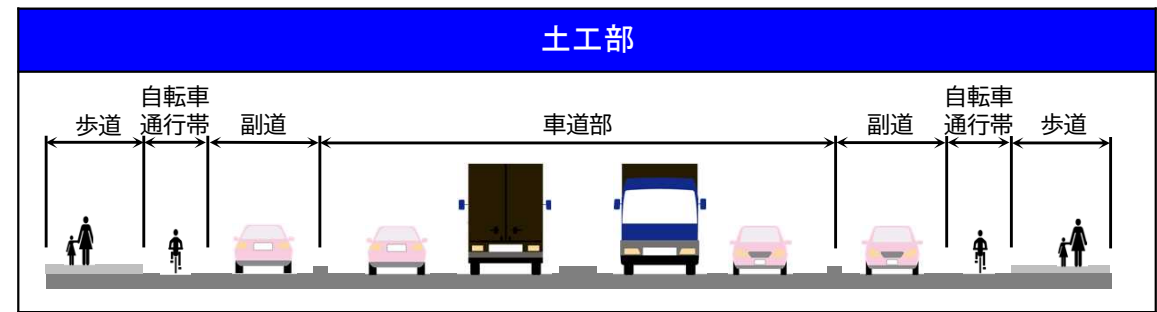
## ■整備概要

延長	約8km	構造	土工、橋梁等
設計速度	V=80km/h	コスト	約1,100~1,300億円

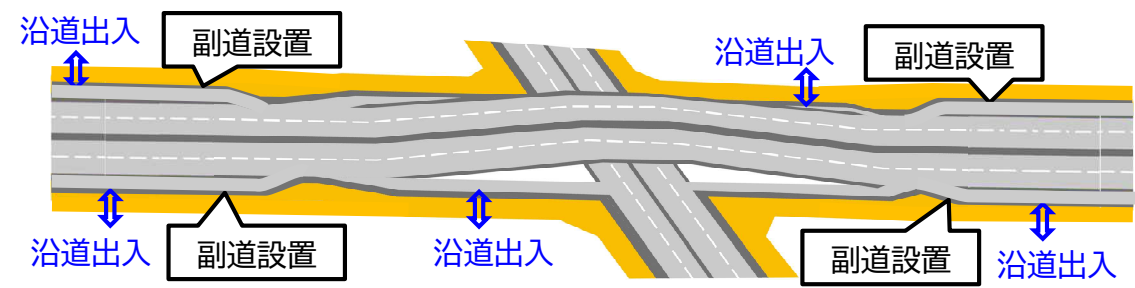
## ■ポイント

- 内容
- 現道改良により、信号交差点が集約され、**交通容量が確保**される。
  - 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**する。
  - 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**の安定性が向上するが、**新たな物流ルートは形成されない**。
  - 主要交差点の立体化により、渋滞に伴う加減速が改善され、**救急搬送の安定性は向上**するが**救急搬送ルートの選択肢は拡大しない**。

## ■代表断面図(イメージ)



## [立体化および副道設置イメージ]



◆ バイパス整備とすることで交通転換を図り、課題解消を図る。



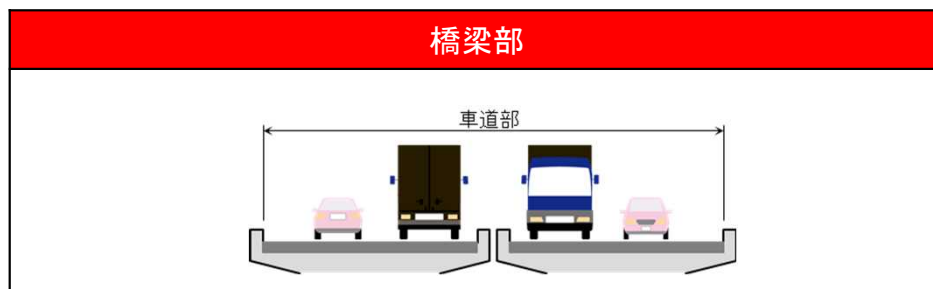
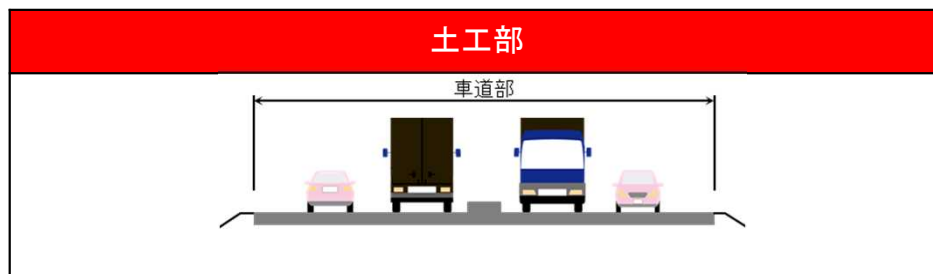
## ■整備概要

延長	約8km	構造	土工、橋梁等
設計速度	V=80km/h	コスト	約1,000~1,200億円

## ■ポイント

- 内容**
- バイパス整備により、**交通容量が確保**される。
  - 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、交通環境が改善**する。
  - バイパス整備により、**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**される。
  - 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、信頼性も向上**する。

## ■代表断面図(イメージ)



# 4-4. 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、対象地域の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	必要な交通容量の確保	信号交差点の集約や沿道出入りの制限により、主要幹線道路としての交通容量が確保できる道路	・交通容量の確保
事故	安全な交通環境の確保	沿道出入りや渋滞に起因する事故発生を抑制し、安全な交通環境を確保できる道路	・安全な交通環境の確保
産業・物流	円滑な物流ルートの確保	安定して走行できる物流ルートを確保し、物流・地域産業を支援する道路	・物流経路の安定性向上
救急医療	信頼性の高い救急搬送環境の確保	救急搬送における安定した走行と信頼性の高い救急搬送を支援する道路	・救急搬送の安定性と信頼性向上

【表2】配慮すべき事項の設定

配慮すべき事項	評価項目
生活環境	・生活環境への影響(集落・市街地の大気質・騒音)
自然環境	・自然環境への影響(動物、植物、生態系等)
工事の影響	・現道交通への影響
経済性	・整備に関する費用

# 4-5. 対策案の比較

凡例	
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	主な都市計画道路
	5車線以上
	4車線
	2車線
	救急医療機関
凡例	
	A案 現道改良案
	B案 バイパス案



ルート案		[A案]現道改良案	[B案]バイパス案
ルート概要		・現道を改良(主要交差点の立体化及び混雑区間の副道整備)することで現道機能強化を図り、課題解消を図る案	・全線をバイパスで整備し、課題解消を図る案
政策目標	必要な交通容量の確保	交通容量の確保	・現道改良により、信号交差点が集約され、 <b>交通容量が確保</b> される。
	安全な交通環境の確保	安全な交通環境の確保	・バイパス整備により、 <b>交通容量が確保</b> される。
	円滑な物流ルートの確保	物流経路の安定性向上	・現道改良により、沿道出入りが集約され、 <b>渋滞に起因した事故が減少し、交通環境が改善</b> する。
	信頼性の高い救急搬送環境の確保	救急搬送の安定性と信頼性向上	・バイパス整備により、 <b>安全な交通環境が確保</b> されるとともに、国道4号では <b>渋滞に起因した事故が減少し、交通環境が改善</b> する。
その他配慮事項	生活環境	生活環境への影響(集落・市街地の大気質・騒音)	・現道改良により、沿道出入りが集約され渋滞が緩和し、 <b>物流ルートの安定性が向上</b> するが、 <b>新たな物流ルートは形成されない</b> 。
	自然環境	自然環境への影響(動物、植物、生態系等)	・主要交差点の立体化により、渋滞に伴う加減速が改善され、 <b>救急搬送の安定性は向上</b> するが <b>救急搬送ルートの選択肢は拡大しない</b> 。
	工事の影響	現道交通への影響	・バイパス整備により、渋滞が緩和され、 <b>救急搬送の安定性が向上</b> するとともに、 <b>救急搬送ルートの選択肢が拡大し、信頼性も向上</b> する。
	経済性	整備に関する費用	・副道の整備により発生源から離れることで低減効果は期待できるものの交通量の転換が図られないため、 <b>現道の環境改善は限定的</b> 。
		・現道改良のため、 <b>地形変化が小さく自然環境への影響は小さい</b> 。	・バイパス整備により、交通量が <b>バイパスに転換</b> することで、 <b>現道の沿道環境が改善</b> 。
		・全線が現道拡幅のため長い期間交通規制が必要となるため、 <b>現道交通への影響は大きい</b> 。	・バイパス整備のため、 <b>地形変化が発生し自然環境への影響が懸念</b> される。
		約1,100~1,300億円	・バイパス整備のため、 <b>施工時の現道交通への影響は小さい</b> 。
			約1,000~1,200億円

※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。

## 5-1. 第2回地域の意見聴取の内容

- ◆ 第2回地域の意見聴取の内容は、地域や道路交通の課題を解消するため示したルート帯案が、地域のニーズを十分に踏まえたものとなるよう、ルート帯案を検討する際に、重視すべき項目に関する質問を設定。

### 1. 地域の意見聴取(第2回)の内容

調査項目	把握する内容	回答方法	備考
1. 属性	年齢、職業	選択式(単一回答)	第1回と同様の意見聴取項目
	住所、第1回アンケート回答の有無	選択式(単一回答)	
2. 対象区間の利用状況について	主な利用目的	選択式(単一回答)	第1回と同様の意見聴取項目
	利用頻度	選択式(単一回答)	
	主な移動手段	選択式(単一回答)	
3. ルート帯案を検討する際に重視すべき項目	どのようなことに重視して計画をすべきか <b>【政策目標】</b> A 必要な交通容量の確保 B 安全な交通環境の確保 C 円滑な物流ルートの確保 D 信頼性の高い救急搬送環境の確保  <b>【配慮すべき事項】</b> E 生活環境 F 自然環境 G 工事の影響 H 経済性	選択式(複数回答)	第2回意見聴取項目
	重視すべき理由	自由回答	
4. その他	他に重視すべき項目	自由回答	第2回意見聴取項目

## 2. 意見聴取の対象(案)

### ■アンケート調査の対象

項目	調査対象者		調査手法・規模
地域住民	対象区間沿線地域	評価対象区間沿線地域	全戸配布 約39,200世帯
	周辺地域	上記以外の福島市、伊達市、桑折町、国見町	抽出配布 約18,200世帯
道路利用者	沿線の道路利用者		<ul style="list-style-type: none"> <li>WEBアンケート(事務所ホームページ)</li> <li>留置アンケート(市町村役場・道の駅に配置)</li> </ul>
事業者等	周辺立地企業(対象地域) 対象区間の利用企業 (その他中通り地方、宮城県)		<ul style="list-style-type: none"> <li>郵送配布、郵送回収</li> <li>約700団体*</li> <li>*社名読取調査等により抽出した企業</li> </ul>

### ■ヒアリング調査の対象

項目	ヒアリング対象	
関係団体(38団体)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○県【1団体】</li> <li>○自治体【2市2町】</li> <li>○観光協会【1団体】</li> <li>○道の駅【3駅】</li> <li>○タクシー協会【1団体】</li> <li>○消防機関【2団体】</li> <li>○医療機関【3団体】</li> <li>○教育機関【4校】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○商工会議所【4団体】</li> <li>○バス協会【1団体】</li> <li>○トラック協会【1団体】</li> <li>○物流業者【5社】</li> <li>○警察機関【2団体】</li> <li>○農業関連団体【1団体】</li> <li>○製造業者【5社】</li> </ul>

## 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
福島河川国道事務所、市町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福島市・伊達市・桑折町・国見町で発行される広報誌に広告を掲載
福島河川国道事務所等のSNSを用いて幅広く広報を実施
道の駅、大学や大規模店舗でのオープンハウスの実施

## 3. 意見聴取期間

・1~2ヶ月程度

## 4. 実施主体

・国土交通省 福島河川国道事務所

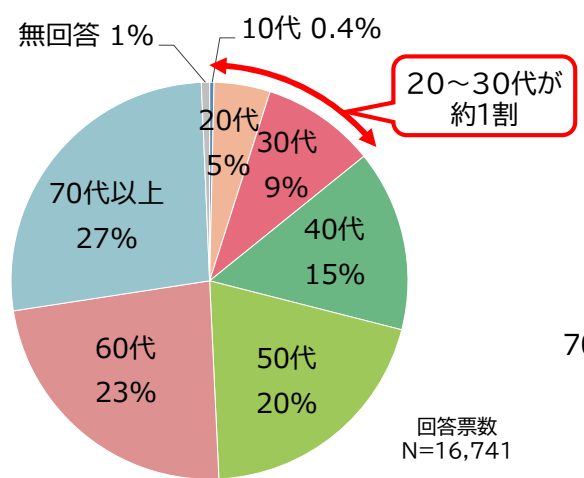


# 5-3. 第2回地域の意見聴取の新たな取り組み

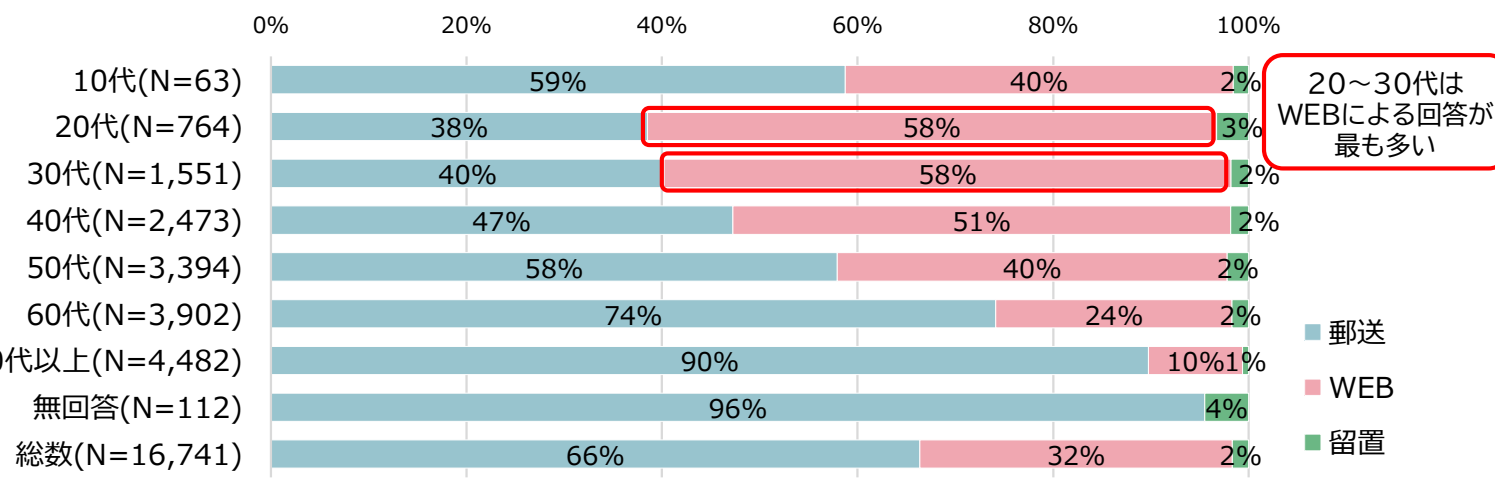
- ◆ 第1回のアンケート回答者の年齢構成を見ると、20～30代の割合が約1割と低い結果であった。
- ◆ 20～30代はWEB回答の割合が高いため、SNS※での発信回数を増やして呼びかけを実施し回答数の増加を図る。
- ◆ 加えて、大学や大規模店舗でのオープンハウス実施、商工会議所を通じて、青年会議所や従業員数が多い関係企業へアンケート協力を行い、20～30代の意見聴取割合を高める。

※SNS:LINE、Facebook、X(旧Twitter)等

【図1】回答者の年齢(再掲)



【図2】年齢別の回答方法



【図3】大規模店舗でのオープンハウス実施事例



【表1】SNSによる周知のタイミング(案)

- ・アンケート開始の記者発表のタイミング
- ・自治体の回覧板等による広報のタイミング
- ・新聞広告掲載のタイミング
- ・各家庭へのアンケート票の配布のタイミング

SNSで発信する回数を増やす

※福島河川国道事務所、福島市、伊達市、桑折町、国見町

[調査票 表面]

ご意見を踏まえて、ルート帯を検討する上で重視すべき事項について、以下の8項目を考えています。

### 政策目標

- A** 必要な交通容量の確保
- B** 安全な交通環境の確保
- C** 円滑な物流ルートの確保
- D** 信頼性の高い救急搬送環境の確保

### その他配慮事項

- E** 生活環境
- F** 自然環境
- G** 工事の影響
- H** 経済性

地域や道路の課題解消のため、**2つの案を立案しました**

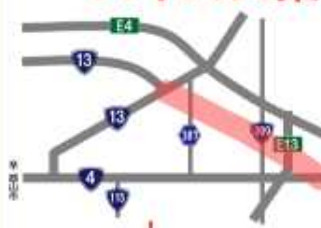


### A案 現道改良案



**現道改良整備**  
現道を改良することで現道機能強化を図り、課題解消を図る案

### B案 バイパス案



**バイパス**  
全線をバイパスで整備し、課題解消を図る案

詳細は裏面をご覧ください >>



『道路づくりは地域の皆さんの意見が必要です』

## 国道4号 福島北道路

道路計画検討に関する第2回アンケート調査

全**4**問  
(約4分程度)

- 福島市北部から桑折町の国道4号（**対象区間**）は、通勤や買物等の近隣の移動や物流交通など広範囲の交通が集中し、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**の道路計画検討にあたり、対応方針(案)を踏まえ、**対象区間**の課題解決のために重視すべき項目についてご意見をお聞きするために行う調査です。
- ※アンケート調査は、環境影響評価法第三十条の七に基づく配慮書の案についての意見聴取手続きを兼ねています。  
※ご意見は統計的に処理し、住所・氏名や個人の見解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
- アンケート  
道路交通・地域の課題把握
- 政策目標の設定  
対応方針案の検討
- 今回** アンケート  
ルート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 福島河川国道事務所 調査課

TEL 024-539-6128 (平日9:00~17:00)

Email thr-fukushima@mlit.go.jp



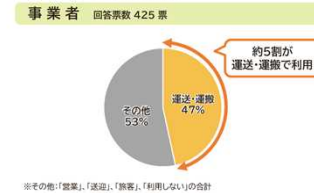
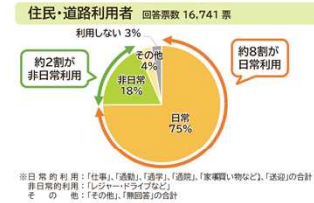
アンケートのご回答は 令和●年●月●日(●)までをお願いします。



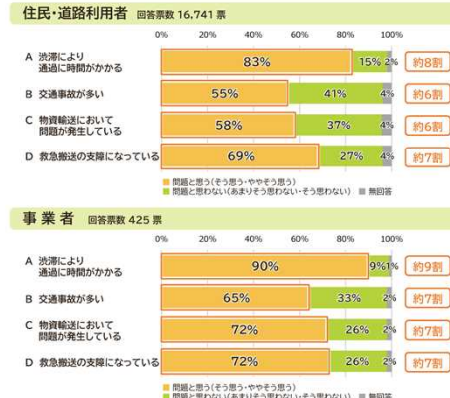
[調査票 裏面]

## 第1回アンケート結果の概要

### ● 対象区間の利用目的



### ● 課題の認識



詳細はHPで紹介中



## 対応方針(ルート帯)の考え方

### A案 現道改良案

現道を改良(主要交差点の立体化及び混雑区間の副道整備)することで現道機能強化を図り、課題解消を図る案です。

### B案 バイパス案

全線をバイパスで整備し、課題解消を図る案です。



## アンケート結果を踏まえた課題の再整理

### A 渋滞



▶信号交差点の増加や沿道施設等の立地に伴う出入り車両の増加によって走行速度が低下している等の意見がありました。

### B 事故



▶施設からの出入り交通や無理な車線変更があり、急ブレーキや接触事故等の危険を感じる等の意見がありました。

### C 産業・物流



▶遅れないよう時間に余裕を持たせると、ドライバーの拘束時間が長くなり負担が増加する等の意見がありました。

### D 医療



▶交差点が多く渋滞しているため、救急搬送にも支障がある等の意見がありました。

ルート案	A案 現道改良案	B案 バイパス案	
ルート概要	現道を改良(主要交差点の立体化及び混雑区間の副道整備)することで現道機能強化を図り、課題解消を図る案	全線をバイパスで整備し、課題解消を図る案	
政策目標	必要な交通容量の確保	交通容量の確保	現道改良により、信号交差点が集約され、交通容量が確保される。 バイパス整備により、交通容量が確保される。
	安全な交通環境の確保	安全な交通環境の確保	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、交通環境が改善する。 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、交通環境が改善する。
	円滑な物流ルートの確保	物流経路の安定性向上	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するが、新たな物流ルートは形成されない。 バイパス整備により、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る。
	信頼性の高い救急搬送環境の確保	救急搬送の安定性と信頼性向上	主要交差点の立体化により、渋滞に伴う加減速が改善され、救急搬送の安定性は向上するが救急搬送ルートの選択肢は拡大しない。 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、信頼性も向上する。
その他配慮事項	生活環境	生活環境への影響(集落・市街地の大気質・騒音)	副道の整備により発生源から離れることで低減効果は期待できるものの交通量の転換が図られないため、現道の環境改善は限定的。 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。
	自然環境	自然環境への影響(動物、植物、生態系等)	現道改良のため、地形変化が小さく自然環境への影響は小さい。 バイパス整備のため、地形変化が発生し自然環境への影響が懸念される。
	工事の影響	現道交通への影響	全線が現道拡幅のため長い期間交通規制が必要となるため、現道交通への影響は大きい。 バイパス整備のため、施工時の現道交通への影響は小さい。
	経済性	整備に関する費用	約1,100~1,300億円 約1,000~1,200億円

※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



【事業者用】

【回答票 表面】

Web回答は  
こちらから

ふくしまきた 事業者用

# 国道4号 福島北道路

道路計画検討に関する第2回アンケート調査

全4問  
(約4分程度)

国道4号福島北道路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。

道路整備により期待される効果の例はこちらから

▼ 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。手軽なWeb回答がおすすめです!

- 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。
- パソコンから**  
「福島河川国道事務所」で検索し、「福島北道路」のバナーをクリックしてください。

**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。

- 郵便ポストに投函**  
お近くの郵便ポストに投函してください。
- 回収ボックスに投函**  
福島河川国道事務所、福島市・伊達市・桑折町・国見町の市役所・役場、道の駅などの回収ボックスに投函してください。  
※ 設置場所の詳細は「福島河川国道事務所」で検索し、左記バナーから確認頂けます。

質問票

回答はがき

このアンケートは対象区間沿線に立地もしくは利用が予想される製造業、卸売業・運送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。

- お近くの郵便ポストに投函をお願い致します。
- 福島河川国道事務所、福島市・伊達市・桑折町・国見町の市役所・役場や、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●●年●●月●●日(●)

料金受取人払郵便

郵便はがき

9 6 0 8 7 9 0

福島中央局 承認

福島県福島市黒岩字榎平36番地  
国土交通省 東北地方整備局  
福島河川国道事務所 調査課

〒●●-●●-●● 〇〇〇〇  
アンケート事務局 行

差出有効期間  
令和●●年●●月●●日まで

ご協力をお願いいたします。

貴事業所についてお聞かせください。

貴社名	
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 [ ]
電話番号	
所在地	郵便番号 [ ] [ ] 都・道・府・県 [ ] 市・町・村 地区名 [ ]
ご担当者様	所属 [ ] 氏名 [ ]
第1回アンケートへの回答	<input type="checkbox"/> 回答した <input type="checkbox"/> 回答していない <input type="checkbox"/> わからない

※ 個人情報と同意なく第三者に開示・提供することはありません。  
(法令により開示を求められた場合を除きます。)

→裏面に続きます

【回答票 裏面】

## 質問票

(回答はがきに記入をお願いいたします。)

質問① 対象区間 の道路利用についてお聞きします。最も当てはまる番号1つを選んでください。

A. 利用頻度 (1つに○)	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. 利用しない(※質問②へ) 7. その他(括弧内に記入ください)
B. 主な利用目的 (主なものに1つに○)	1. 営業 2. 運送・運搬 3. 送迎 4. 旅客 5. その他(括弧内に記入ください)
C. 移動手段 (主なものに1つに○)	1. 乗用車 2. 大型貨物車 3. 小型貨物車 4. その他(括弧内に記入ください)

質問② 対象区間 の課題解決のための対策案を検討する際に、重視すべきと思われる場合を「重視すべき」「必ずしも重視しなくても良い」「重視しなくても良い」から選んでください。

A. 交通容量が確保され、交通渋滞が改善すること	E. 沿線市街地部の生活環境(集落・市街地の大気・騒音)への影響が小さいこと
B. 交通事故が少なくなり、安全性が向上すること	F. 自然環境(動物・植物・生態系等)への影響が小さいこと
C. 物流ルートの安定性が向上すること	G. 工事による交通への影響が小さいこと
D. 救急搬送ルートの安定性・信頼性が向上すること	H. 整備にかかる費用が安いこと

質問③ 質問②でチェックした項目について、そう思われる理由をお書きください。

質問④ 質問②でチェックした項目以外で、重視すべきと思われることをお書きください。

### 対象区間 アンケート調査 回答欄

質問① それぞれ該当するもの1つに○を付けてください。

A. 利用頻度	1	2	3	4	5	6	7	( )
B. 主な利用目的	1	2	3	4	5	( )	( )	( )
C. 移動手段	1	2	3	4	( )	( )	( )	( )

質問② 重視すべきと思われる項目に○をつけてください。

項目	重視すべき	必ずしも重視しなくても良い	重視しなくても良い
A. 交通容量が確保され、交通渋滞が改善すること			
B. 交通事故が少なくなり、安全性が向上すること			
C. 物流ルートの安定性が向上すること			
D. 救急搬送ルートの安定性・信頼性が向上すること			
E. 沿線市街地部の生活環境(集落・市街地の大気・騒音)への影響が小さいこと			
F. 自然環境(動物・植物・生態系等)への影響が小さいこと			
G. 工事による交通への影響が小さいこと			
H. 整備にかかる費用が安いこと			

質問③ 重視すべきと思われる理由

質問②でチェックした項目について、そう思われる理由をお書きください。

質問④ 他に重視すべきと思われること

質問②でチェックした項目以外で、重視すべきと思われることをお書きください。

ご協力ありがとうございました

### 回答例

- あてはまる番号1つに○を付けて下さい。
- 自由回答欄にはご意見をご記入下さい。

質問① それぞれ該当するもの1つに○を付けてください。

A. 利用頻度	1	②	3	4	5	6	7	( )
B. 主な利用目的	①	2	3	4	5	( )	( )	( )
C. 移動手段	1	②	3	4	( )	( )	( )	( )

質問② 重視すべきと思われる項目に○をつけてください。

項目	重視すべき	必ずしも重視しなくても良い	重視しなくても良い
A. 交通容量が確保され、交通渋滞が改善すること	○		
B. 交通事故が少なくなり、安全性が向上すること		○	
C. 物流ルートの安定性が向上すること		○	
D. 救急搬送ルートの安定性・信頼性が向上すること		○	
E. 沿線市街地部の生活環境(集落・市街地の大気・騒音)への影響が小さいこと		○	
F. 自然環境(動物・植物・生態系等)への影響が小さいこと	○		
G. 工事による交通への影響が小さいこと		○	
H. 整備にかかる費用が安いこと			○

質問③ 重視すべきと思われる理由

質問②でチェックした項目について、そう思われる理由をお書きください。

そう思われる理由をお書きください  
(●●●●●●●●●●●●●● ●●●)

質問④ 他に重視すべきと思われること

質問②でチェックした項目以外で、重視すべきと思われることをお書きください。

そう思われる理由をお書きください  
(●●●●●●●●●●●●●● ●●●)

ご協力ありがとうございました