

**計画段階評価について**  
**国道２号 岡山市古新田～倉敷市新田**  
**第１回 説明資料**

**令和元年１２月５日**

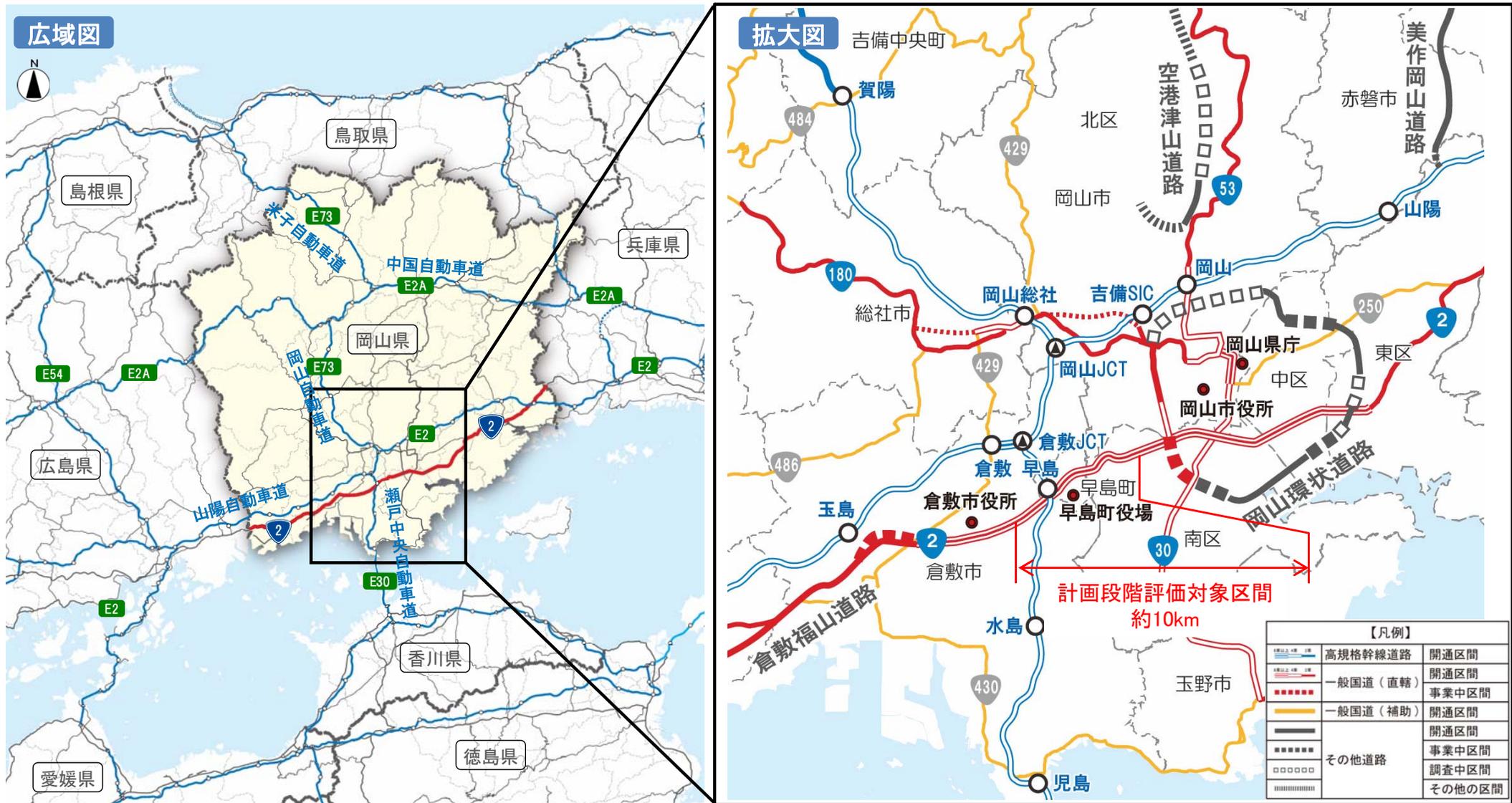
**国土交通省 中国地方整備局**

|                 |          |
|-----------------|----------|
| 1. 計画段階評価の検討の流れ | ▪ ▪ ▪ 2  |
| 2. これまでの検討状況    | ▪ ▪ ▪ 5  |
| 3. 地域の状況と課題     | ▪ ▪ ▪ 11 |
| 4. 道路の状況と課題     | ▪ ▪ ▪ 18 |
| 5. 政策目標の設定      | ▪ ▪ ▪ 25 |
| 6. 対応方針（案）の検討   | ▪ ▪ ▪ 28 |
| 7. 意見聴取方法       | ▪ ▪ ▪ 32 |

# 1. 計画段階評価の検討の流れ

# 1-1. 評価対象区間

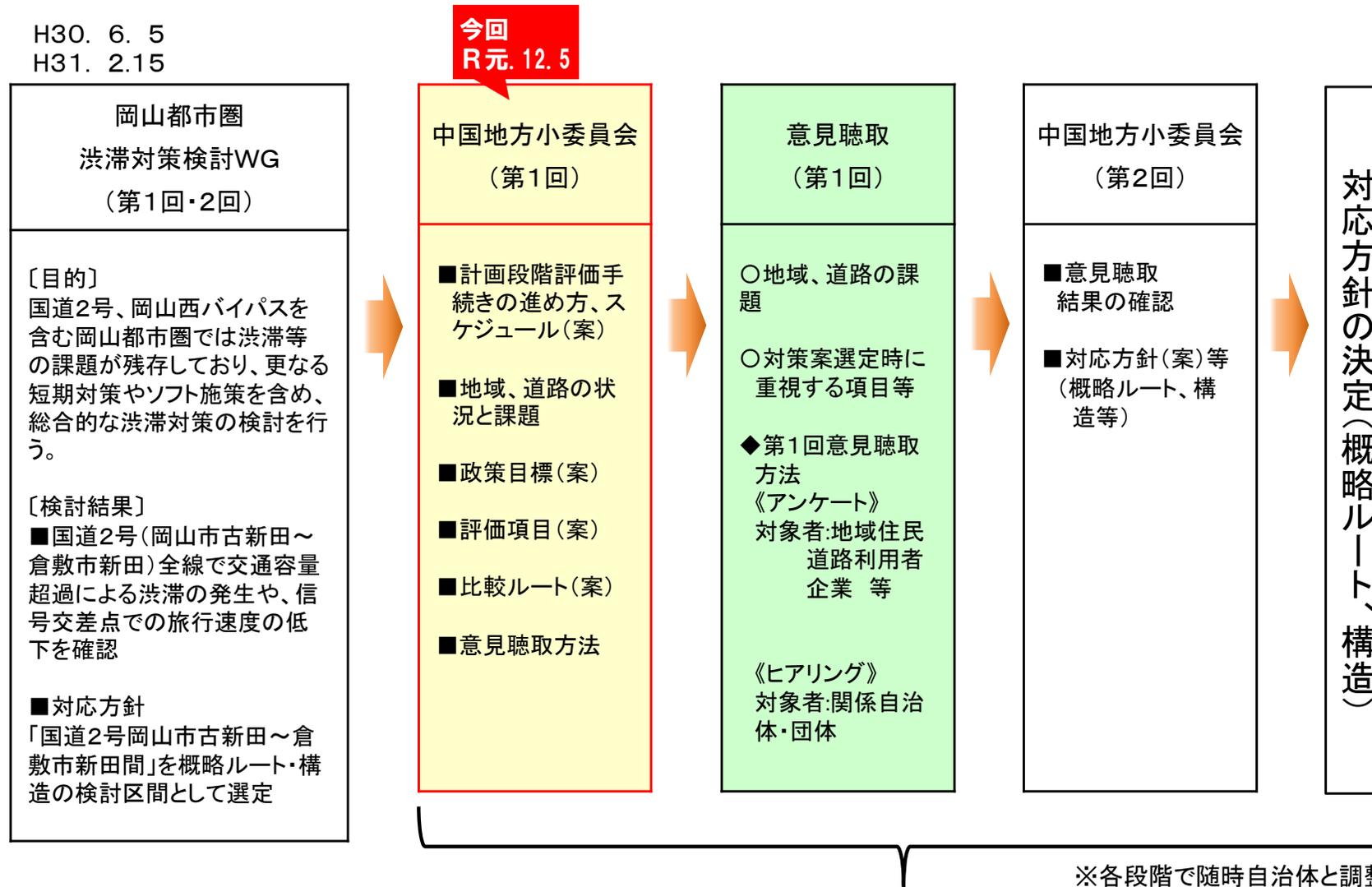
- 計画段階評価対象区間(以下、「対象区間」)の国道2号(岡山市古新田～倉敷市新田)は、岡山市、倉敷市、早島町の2市1町を通過している。
- 対象区間は東西南北の広域道路網のクロスポイントに位置し、岡山市(政令指定都市)と倉敷市(中核市)の中心部を結ぶ区間である。



# 1-2. 計画段階評価の検討の流れ

○地域住民や道路利用者の意見を聴きながら、道路計画〔概略ルート、構造等〕について検討を行う。

## ■計画段階評価手続きの進め方、スケジュール(案)



地方小委員会

## 2. これまでの検討状況

## 2-1. 岡山都市圏渋滞対策検討WGのとりまとめ（設置の背景）

- 国道2号(岡山市古新田～倉敷市新田)については、岡山都市圏渋滞対策検討ワーキンググループにおいて、交通課題の分析や課題を解決するために必要な道路構造等を検討。
- 平成31年2月に、国道2号(岡山市古新田～倉敷市新田)の対応方針(案)等のとりまとめを行い、公表。

岡山県道路交通渋滞対策部会  
(H24.7設置)

岡山都市圏渋滞対策検討ワーキンググループ  
(H30.6.5設置)

岡山都市圏渋滞対策検討ワーキンググループ: 構成メンバー

|     | 所属               | 役職        |
|-----|------------------|-----------|
|     | 国土交通省中国地方整備局     | 道路部道路計画課長 |
|     | 〃                | 道路部交通対策課長 |
| 会長  | 〃                | 岡山国道事務所長  |
|     | 岡山県土木部           | 道路建設課長    |
|     | 岡山県警察本部交通部 交通規制課 | 交通管制センター長 |
| 副会長 | 岡山市都市整備局 道路部     | 道路計画課長    |
|     | 倉敷市建設局           | 都市計画部長    |
|     | 〃                | 土木部長      |
|     | 早島町              | 建設農林課長    |

《第1回: H30.6.5》

- 設置の背景、目的の共有
- 現状の課題
- 対策実施状況

・国道2号、岡山西バイパスを含む岡山都市圏における地域、道路、交通課題および、対策実施状況の共有

《第2回: H31.2.15》

- 追加短期対策の効果検証
  - 渋滞要因分析
  - 対応方針(案)について
- ・国道2号における追加短期対策の効果検証、渋滞要因分析を踏まえた対応方針(案)、渋滞対策メニュー(案)について検討・議論

《 H31.2.15公表》

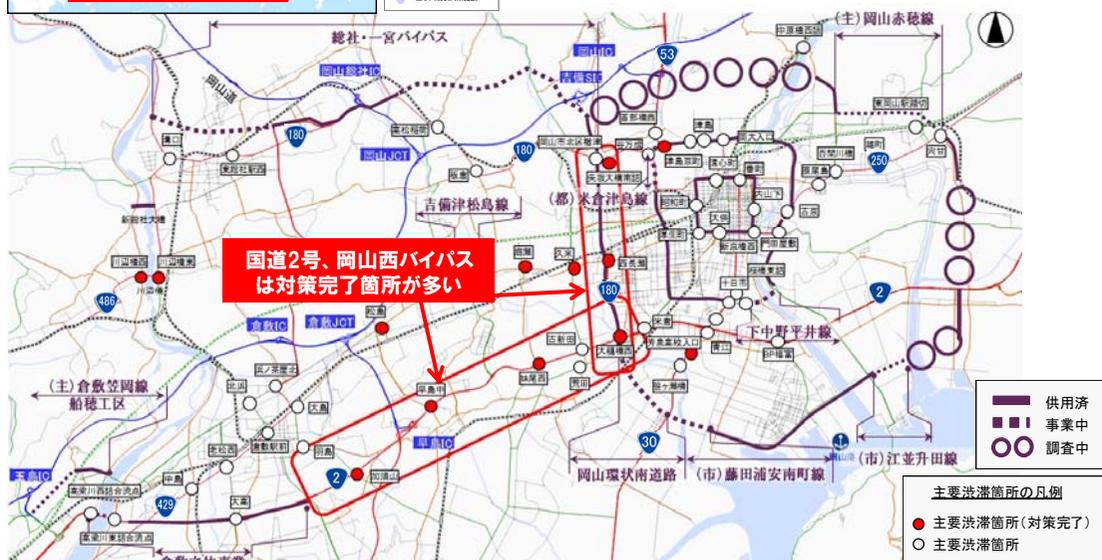
「国道2号岡山市古新田～倉敷市新田」間を概略ルート・構造の検討区間として選定

# 2-1. 岡山都市圏渋滞対策検討WGのとりまとめ（設置の背景）

- 岡山県内の主要渋滞箇所70箇所※中、約8割(56箇所)が岡山市と倉敷市に集中している。
- 主要渋滞箇所は、国道2号や岡山市中心部(環状内)に集中し、これまで国道2号、岡山西バイパスを中心に各交差点でピンポイント渋滞対策等を実施。

※H30年度第2回渋滞部会 (H31.3) 時点

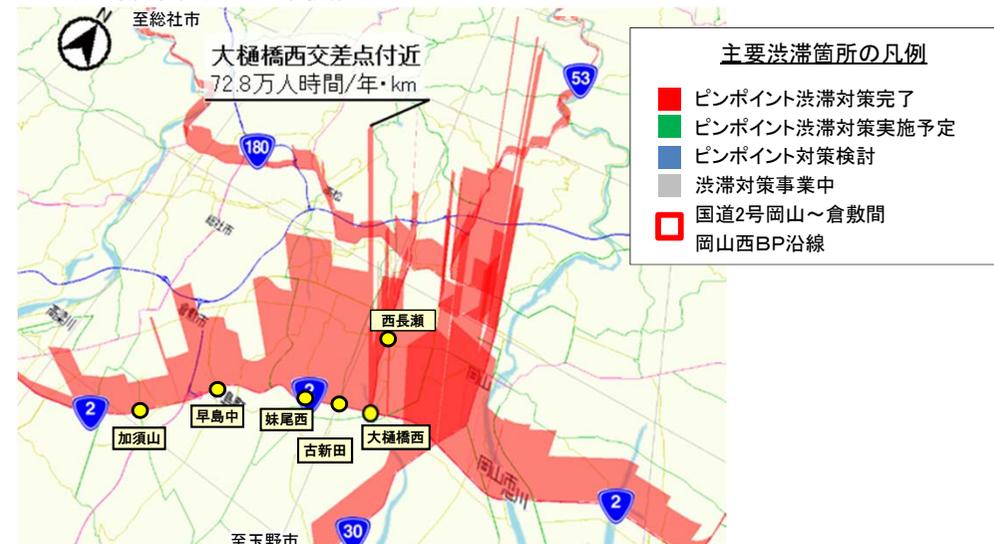
## ■ 岡山県の主要渋滞箇所



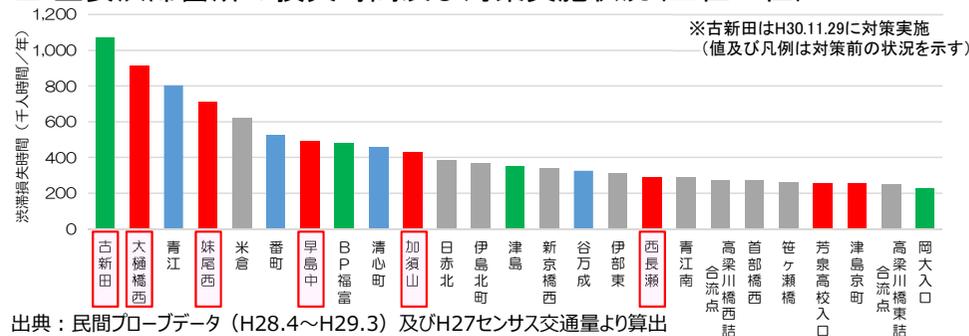
## ■ 市町別の主要渋滞箇所数割合



## ■ 岡山都市圏の渋滞損失



## ■ 主要渋滞箇所の損失時間及び対策実施状況(上位25位)

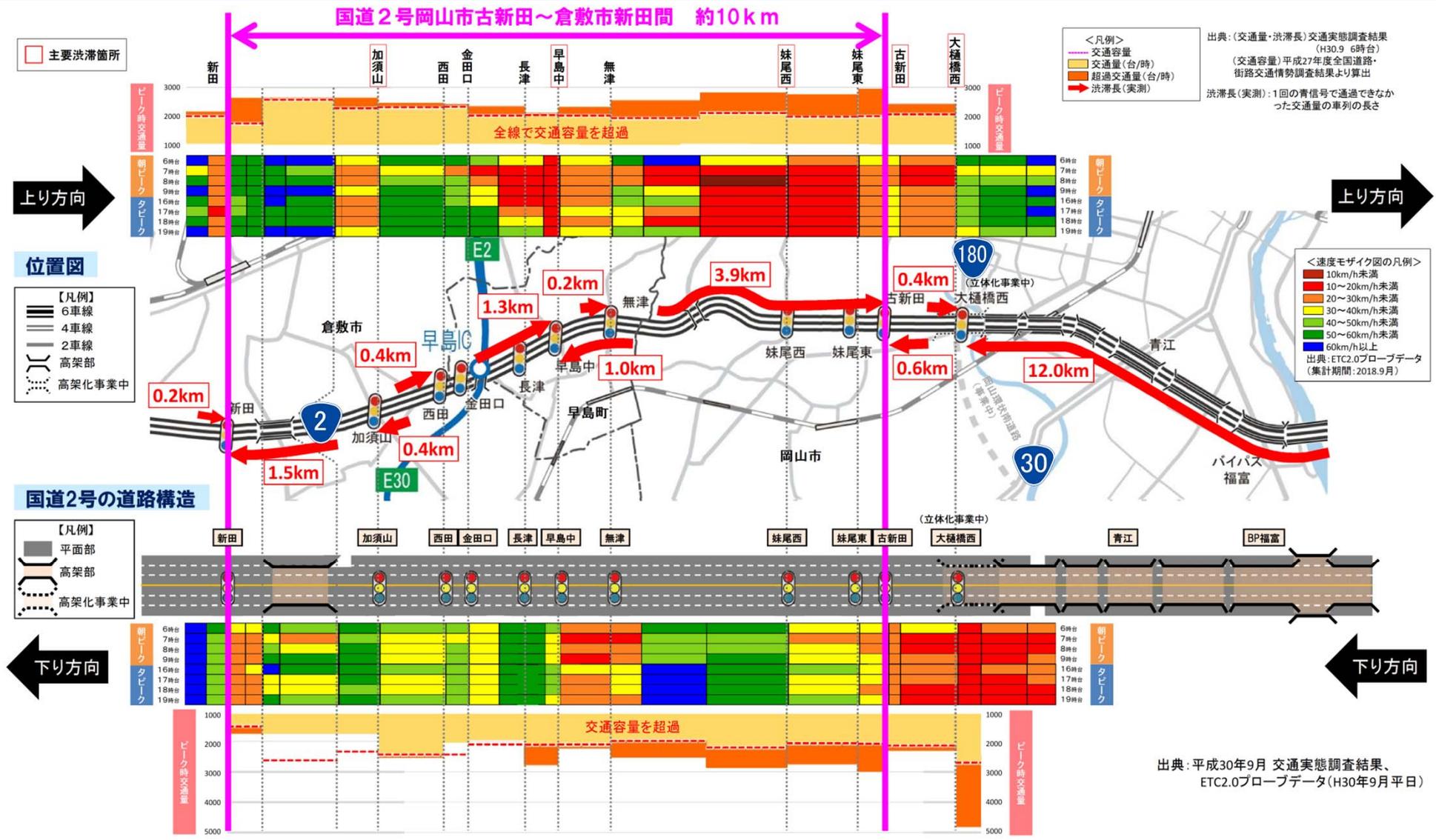


## 対策の方向性

- これまで国道2号、岡山西バイパスを含む岡山都市圏を中心にピンポイント渋滞対策を実施してきたが、依然として渋滞等の課題が残る。
- 更なる短期対策やソフト施策を含め、総合的な渋滞対策等について、優先的検討が必要。

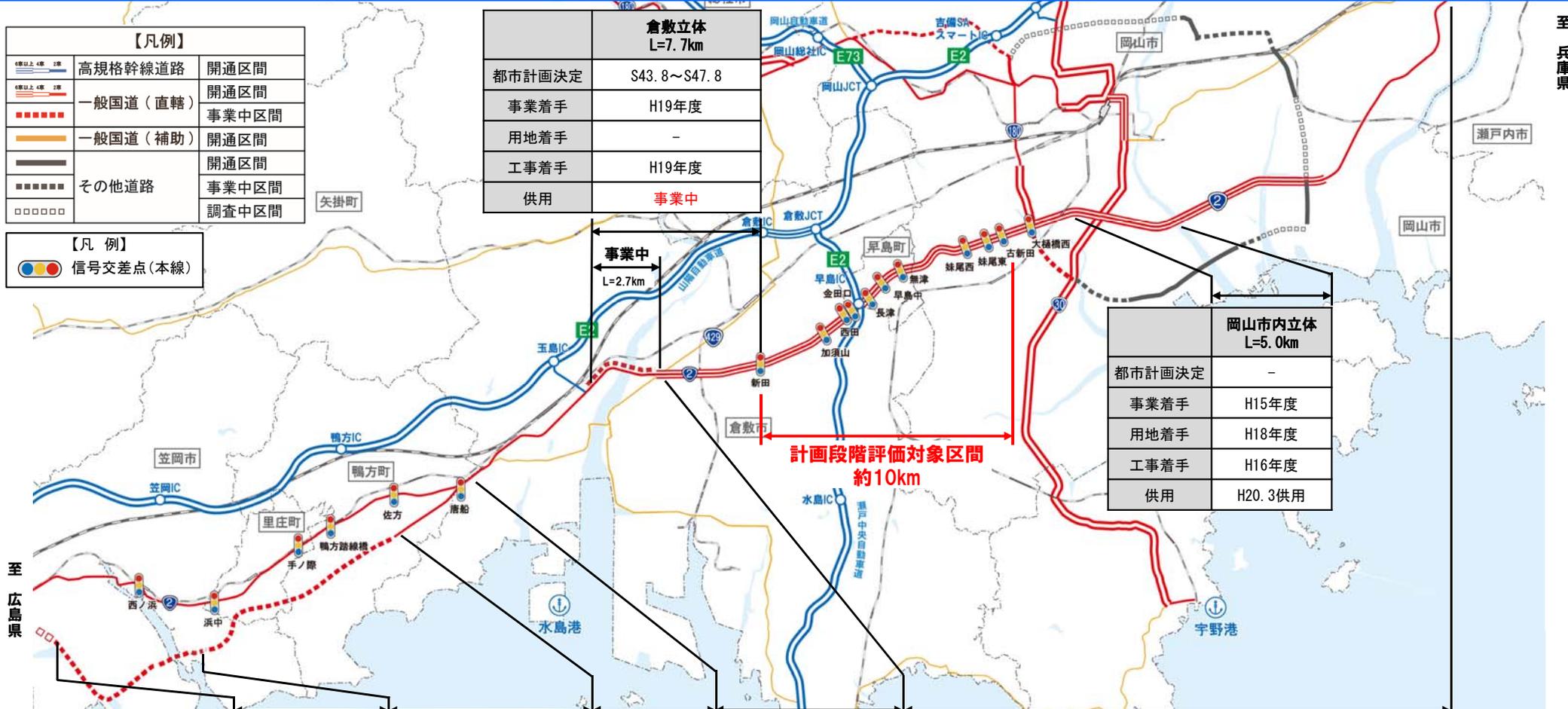
# 2-2. 岡山都市圏渋滞対策検討WGのとりまとめ（対応方針）

- 上り方向においては、大槌橋西交差点から西田交差点付近まで連続して旅行速度の低下が発生し、古新田交差点を先頭に最大渋滞長3.9kmを確認。また、新田交差点においても渋滞が発生。
- 下り方向においては、大槌橋西交差点を先頭に最大渋滞長12.0kmを確認。早島中、加須山、新田交差点においても渋滞が発生。
- 平面6車線整備区間全線で交通容量を超過し、朝・夕ピーク時に慢性的に渋滞が発生しており、全ての信号交差点で旅行速度の低下が確認できるため、**国道2号岡山市古新田～倉敷市新田間を概略ルート・構造等の検討**に向けた準備を進めていく区間とする。



# 2-3. 国道2号の整備経緯

○国道2号岡山バイパスは、岡山市や倉敷市を結ぶ重要な幹線道路であり、これまで、岡山バイパス(H11.3供用)や玉島バイパス(H14.7供用)、岡山市内立体(H20.3供用)等の道路整備事業を実施。



| 【凡例】            |             |
|-----------------|-------------|
| 倉敷立体<br>L=7.7km |             |
| 都市計画決定          | S43.8~S47.8 |
| 事業着手            | H19年度       |
| 用地着手            | -           |
| 工事着手            | H19年度       |
| 供用              | 事業中         |

| 【凡例】              |         |
|-------------------|---------|
| 岡山市内立体<br>L=5.0km |         |
| 都市計画決定            | -       |
| 事業着手              | H15年度   |
| 用地着手              | H18年度   |
| 工事着手              | H16年度   |
| 供用                | H20.3供用 |

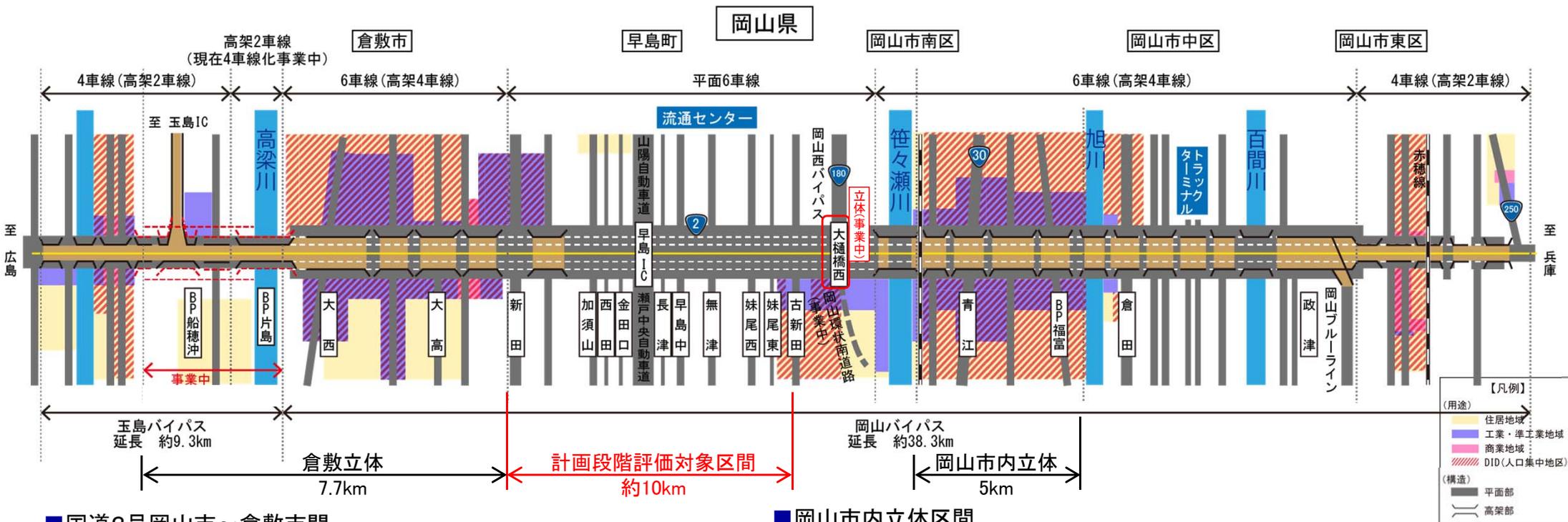
| 【凡例】     |       |  |
|----------|-------|--|
| 高規格幹線道路  | 開通区間  |  |
| 一般国道(直轄) | 開通区間  |  |
|          | 事業中区間 |  |
| 一般国道(補助) | 開通区間  |  |
|          | 開通区間  |  |
| その他道路    | 開通区間  |  |
|          | 事業中区間 |  |
|          | 調査中区間 |  |

| 【凡例】      |  |
|-----------|--|
| 信号交差点(本線) |  |

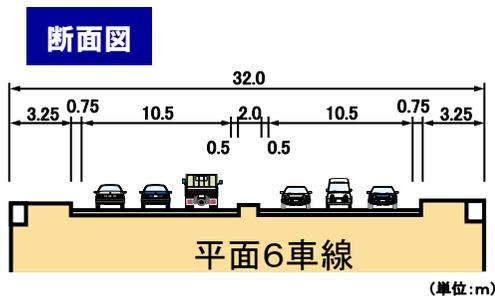
|        | 笠岡バイパス<br>L=7.6km | 玉島・笠岡道路<br>(Ⅱ期)<br>L=9.4km | 玉島・笠岡道路<br>(Ⅰ期)<br>L=4.5km | 玉島バイパス<br>L=9.3km | 岡山バイパス<br>L=38.3km |
|--------|-------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------|--------------------|
| 都市計画決定 | S63.8             | H12.8                      | H12.8                      | S47.8             | S41.8~S49.4        |
| 事業着手   | S63年度             | H20年度                      | H13年度                      | S47年度             | S38年度              |
| 用地着手   | H2年度              | H24年度                      | H16年度                      | S49年度             | S41年度              |
| 工事着手   | H10年度             | H24年度                      | H17年度                      | S52年度             | S43年度              |
| 供用     | 事業中               | 事業中                        | H27.3供用                    | H14.7供用           | H11.3供用            |

# 2-4. 国道2号の整備状況

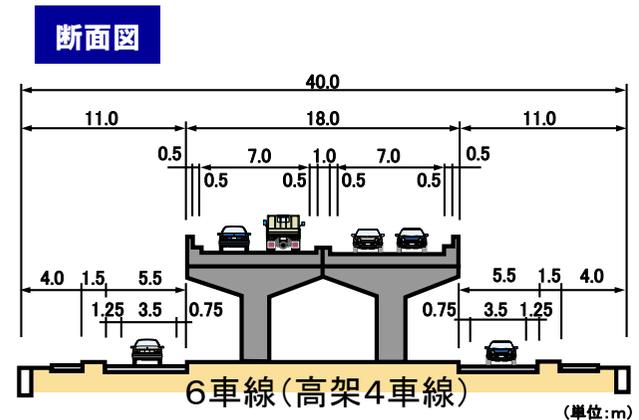
○対象区間は部分立体箇所を含め全区間6車線で構成されており、岡山市内立体(東側隣接区間:完成済)と倉敷立体(西側隣接区間:事業中)に挟まれた区間である。



■ 国道2号岡山市～倉敷市間  
(妹尾西交差点付近)



■ 岡山市内立体区間

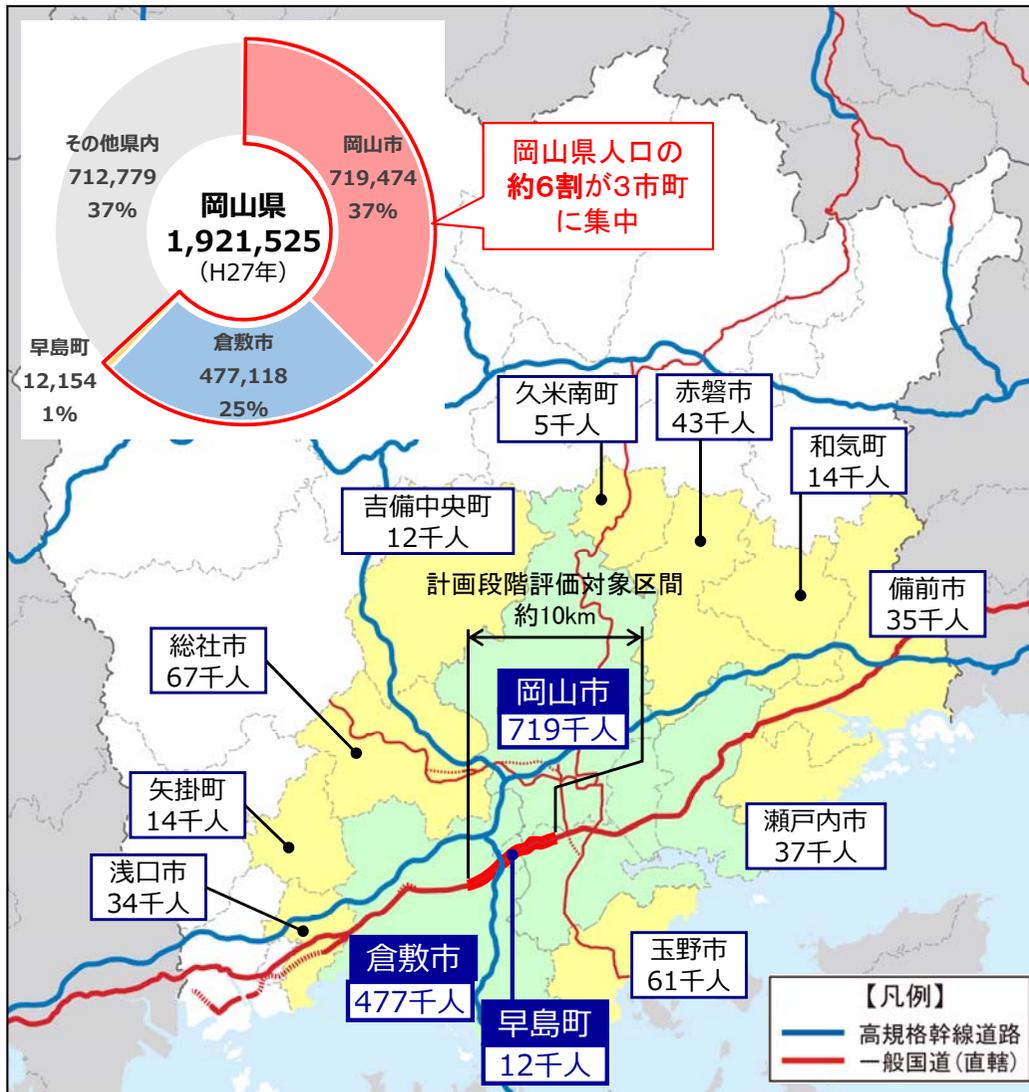


# 3. 地域の状況と課題

# 3-1. 人口構造

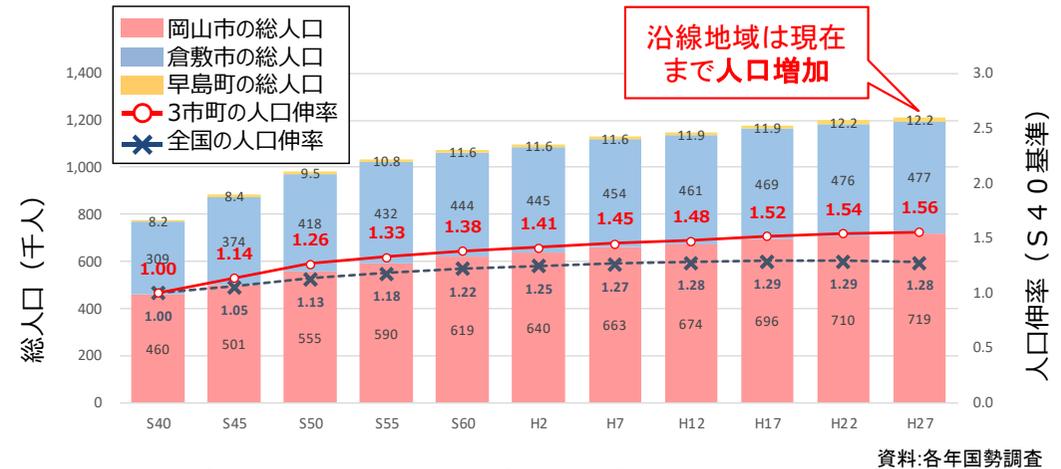
○岡山市、倉敷市、早島町の人口は約121万人で県内の約6割を占めており、全国の人口が減少に転じる中で、対象区間沿線の3市町は現在まで増加している。  
 ○政令市の岡山市及び中核市の倉敷市は、人口や産業の集中に伴い、DID地区も郊外部へ拡大してきている。

【市町村別の人口分布】

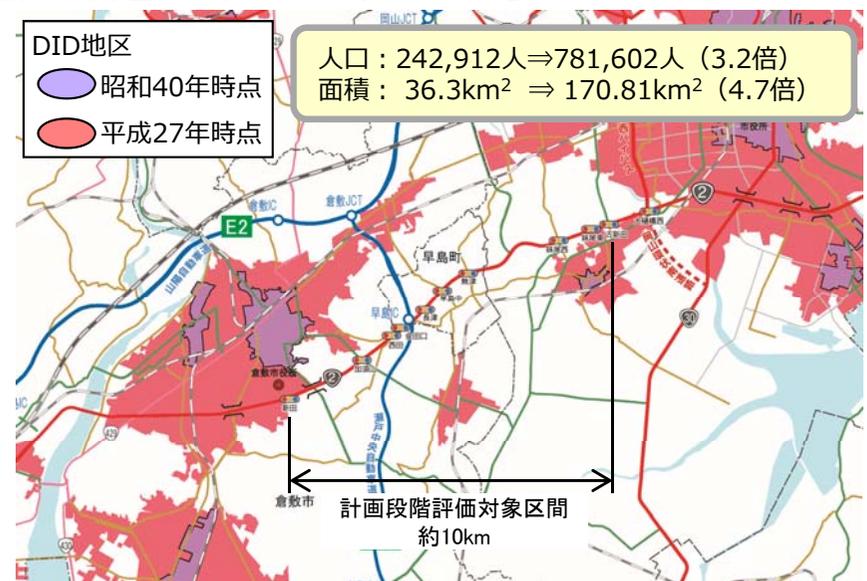


資料: H27国勢調査

【沿線市町の人口推移】(昭和40年を1.0とした場合)

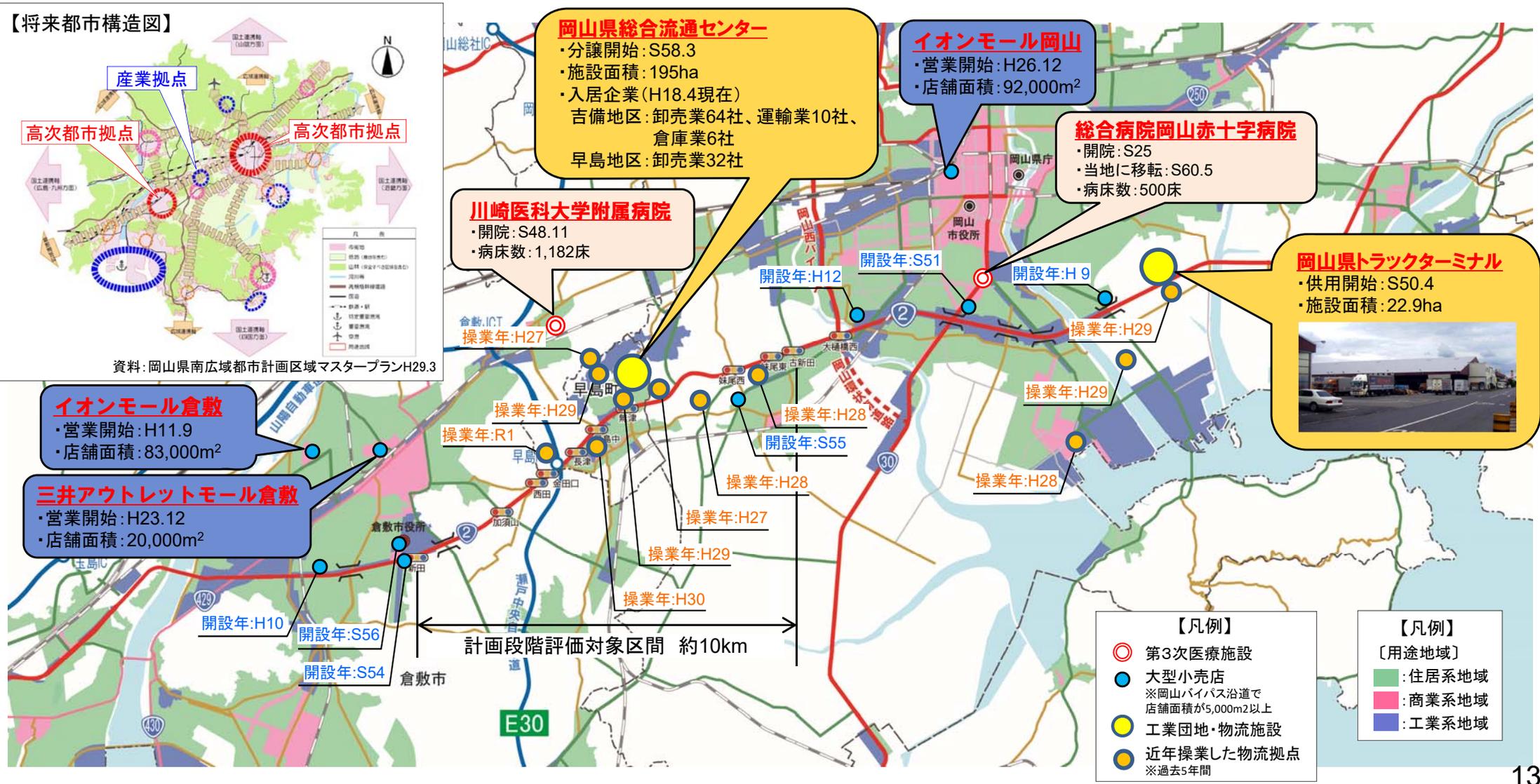


【DID地区の変遷(昭和40年⇒平成27年)】



# 3-2. 土地利用等

- 岡山市・倉敷市の中心部に商業・工業・住居系地域が広く分布しており、国道2号沿線には、産業拠点、病院、工業団地及び商業施設等が立地している。
- 岡山市・倉敷市は、岡山県南広域都市計画区域マスタープランにおいても、高次都市拠点として位置づけられている。

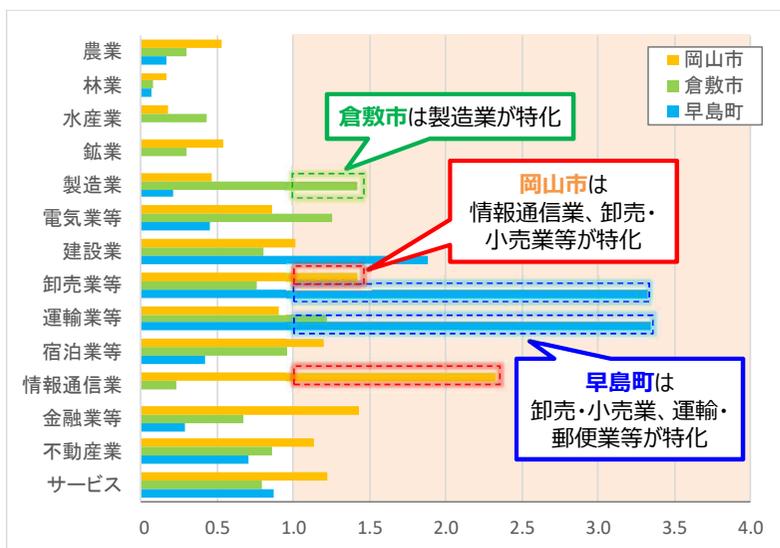


# 3-3. 産業面の状況

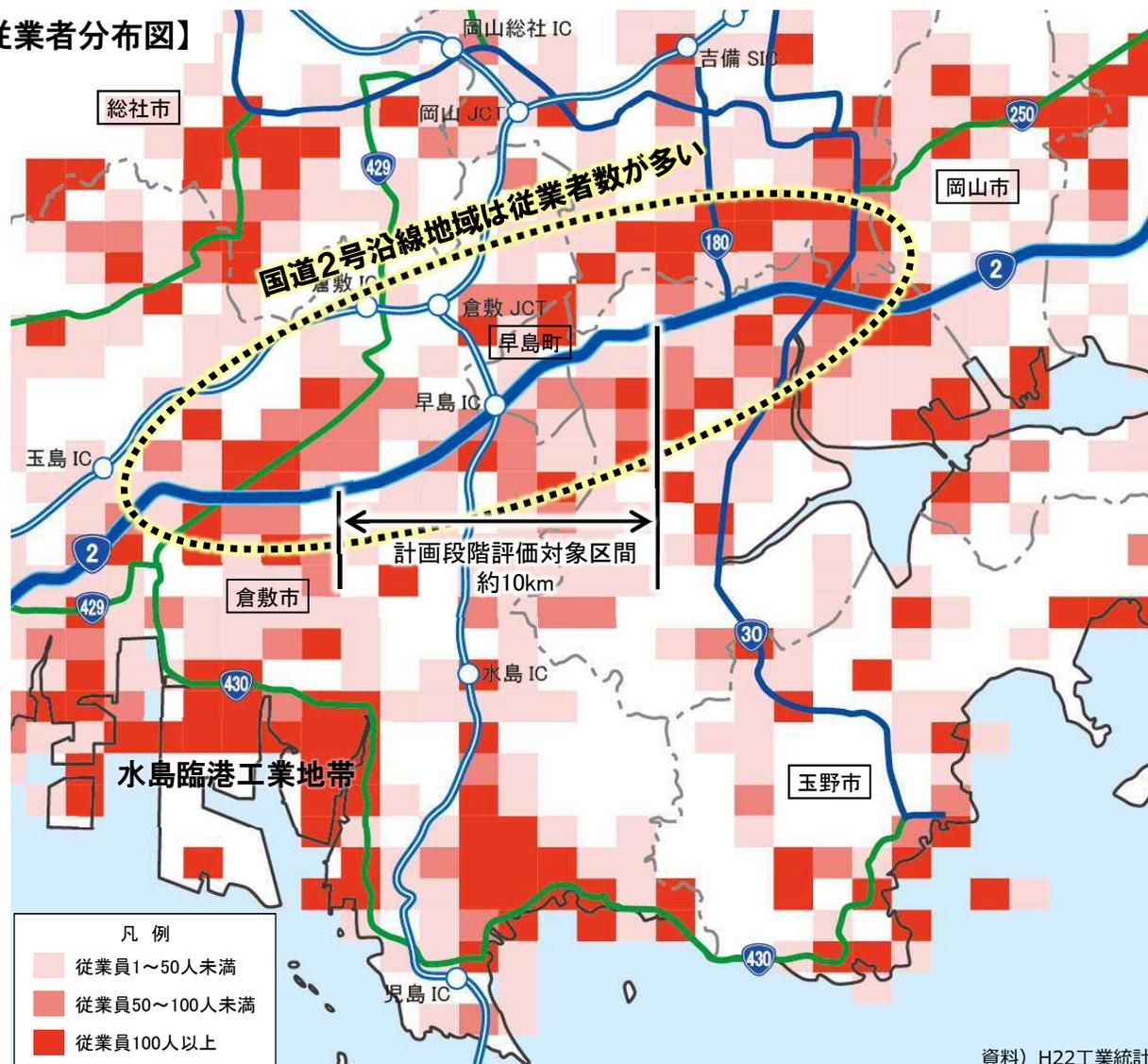
○産業特性としては、岡山市は情報通信業及び卸売・小売業、倉敷市は製造業、早島町は卸売・小売業及び運輸業に特化している。

○3市町の産業生産額合計は県全体の約7割占めており、特に対象区間沿線は事業所の集積により、従業員数も多く、産業活動が活発である。

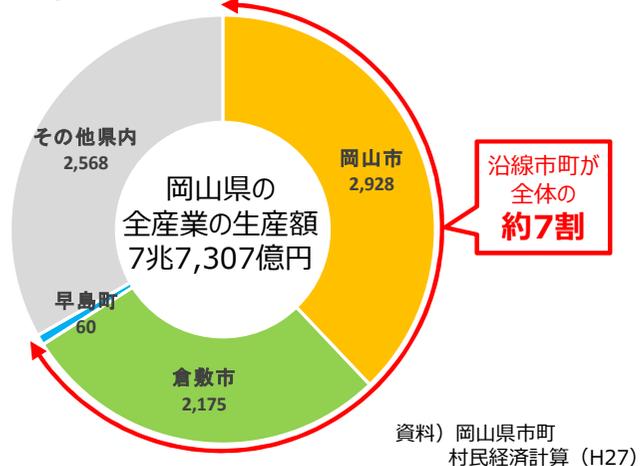
【岡山市・倉敷市・早島町の産業別特化係数】



【従業員分布図】



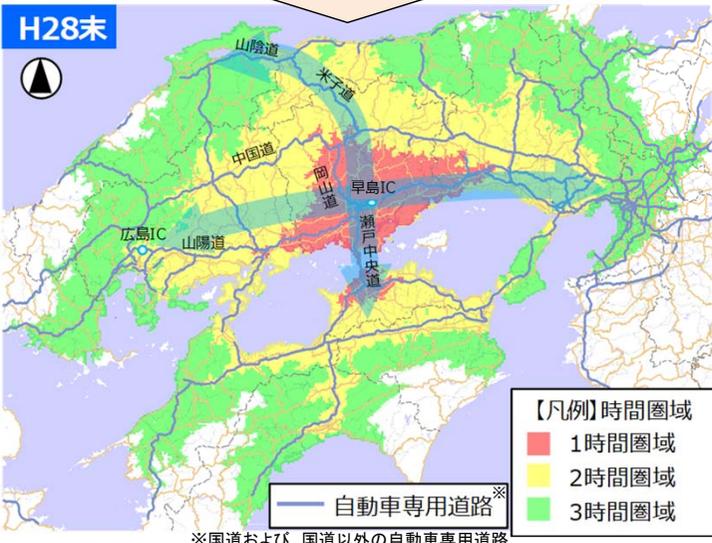
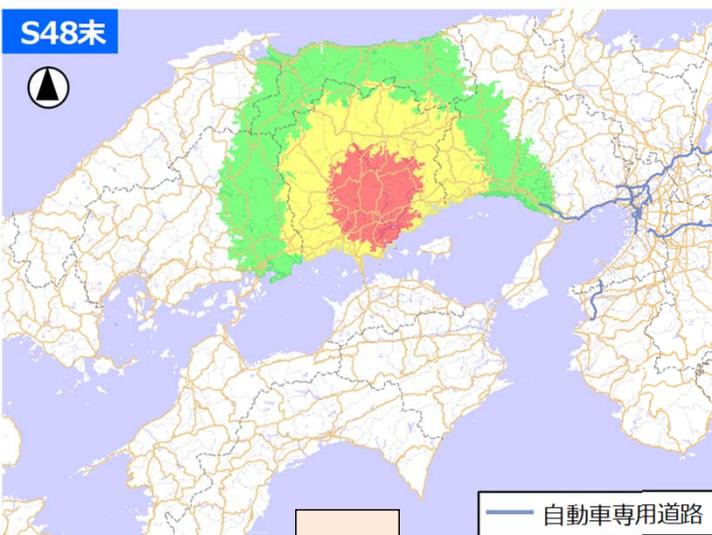
【岡山県産業生産額】



# 3-3. 産業面の課題

- 岡山県は、山陽道、瀬戸中央道、岡山道、山陰道の整備により、中四国・京阪神地域をカバーするクロスポイントであり、産業面における優位性が向上している。
- 総合流通センターをはじめとする対象区間沿線の物流活動は国道2号を多く利用しているが、国道2号の渋滞を避けた倉庫周辺での指定時間待ち駐車など、効率的な物流輸送の障害が発生している。

【高速道路ネットワークと早島ICの時間圏域の変化】



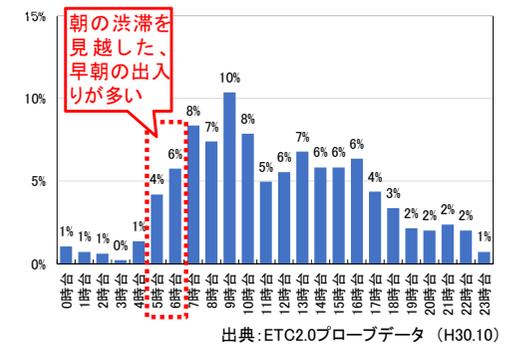
【総合流通センターから発着する交通の周辺道路利用経路図】



【中四国の倉庫業の所管面積】



【流通センターからの時間別発着数内訳】



～国道2号を利用する総合流通センター内の企業の声～

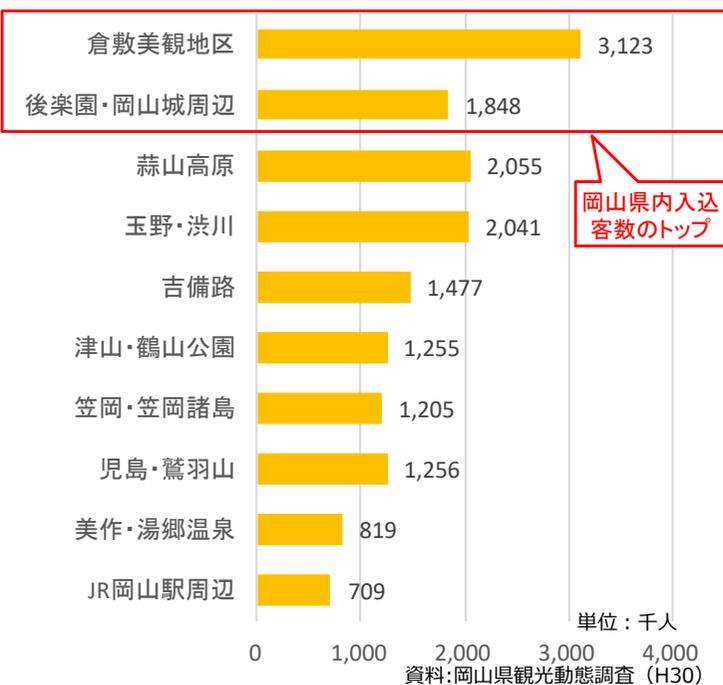
・国道2号は慢性的に渋滞が発生しており、渋滞時間を外した早朝輸送による指定時間待ち、時間制約でのドライバーのストレス、渋滞を見越した前倒しの準備など、企業活動に様々な影響を与えている。

(卸売業者)

# 3-4. 観光面の状況と課題

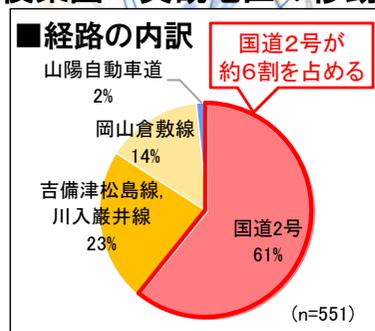
○岡山県内観光地の入込客数は、「倉敷美観地区」、「後楽園・岡山城周辺」が多く、近年増加傾向にある。  
 ○「倉敷美観地区」と「後楽園・岡山城周辺」の移動は主に国道2号を利用しているが、渋滞によって所要時間のばらつきが大きいことから、周遊性の低下が懸念される。

【岡山県の主な観光地域の観光客数(H30)】



岡山県内入込客数のトップ

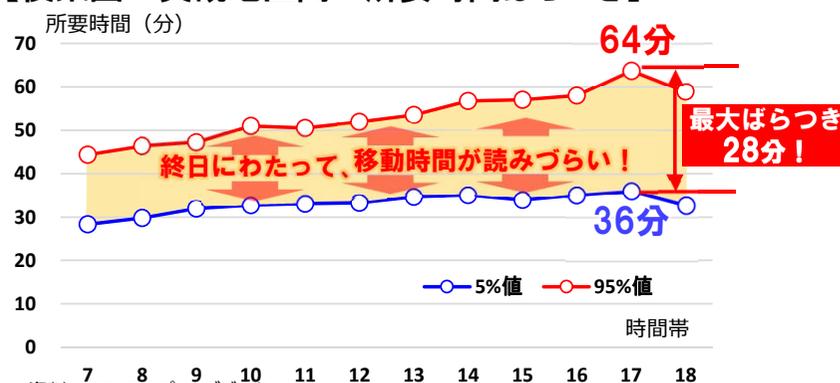
【後楽園～美観地区の移動経路】



【観光入込客数伸び率の推移】 H24を1.0とする比較値



【後楽園～美観地区間の所要時間ばらつき】



※ 時間帯別所要時間のうち、それぞれ最大値(95%タイル値)と最小値(5%タイル値)を表記

～観光協会の企業の声～

・岡山市と倉敷市は2大観光拠点であり、距離は近いが、移動の時間が読めない。渋滞が周遊性を低下させる一要因となっている。県外からの来訪客の滞在時間をいかに増やすかが大きなテーマである。

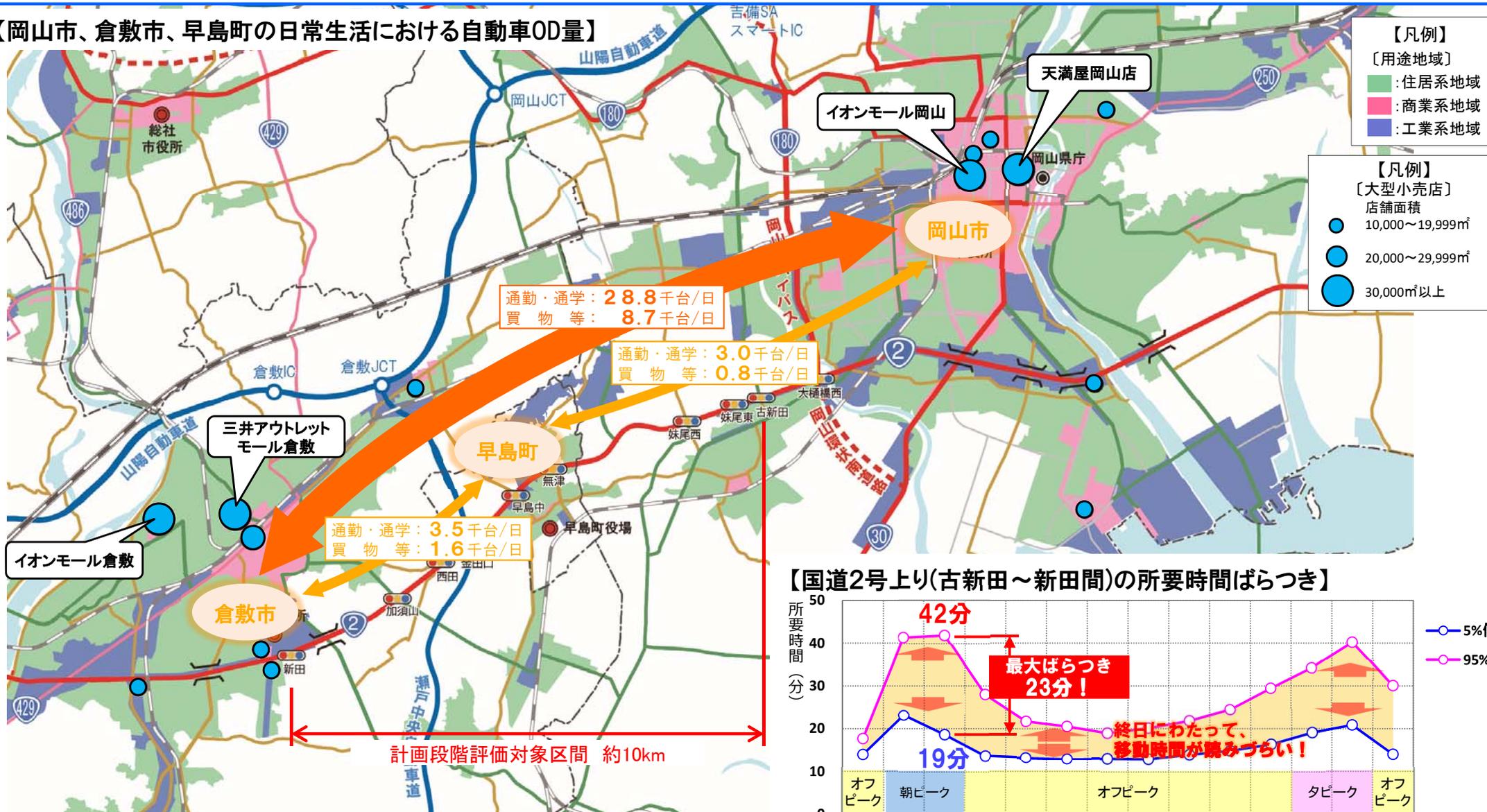


(岡山市観光協会)

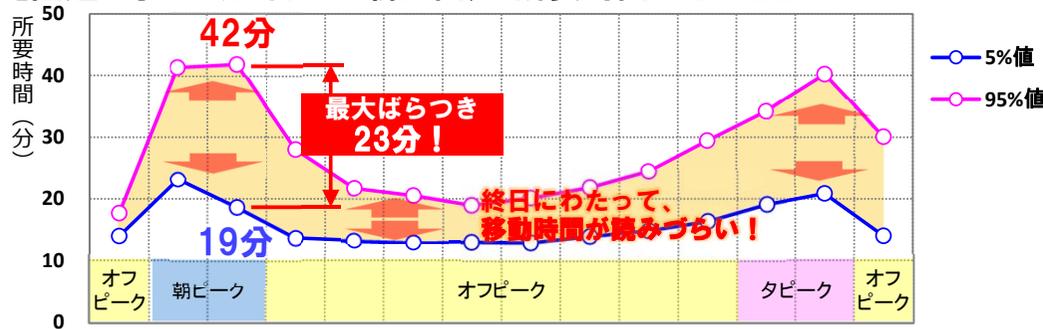
# 3-5. 暮らし面の状況と課題

○岡山市、倉敷市、早島町では、通勤・買物など日常生活での移動が多い。  
 ○しかし、3市町を結ぶ国道2号の渋滞により、移動時間の読みにくさなど日常生活での移動の利便性が低い。

【岡山市、倉敷市、早島町の日常生活における自動車OD量】



【国道2号上り(古新田～新田間)の所要時間ばらつき】



資料：岡山国道事務所調べ

資料：ETC2.0プローブデータ H30.9～H30.11 平日

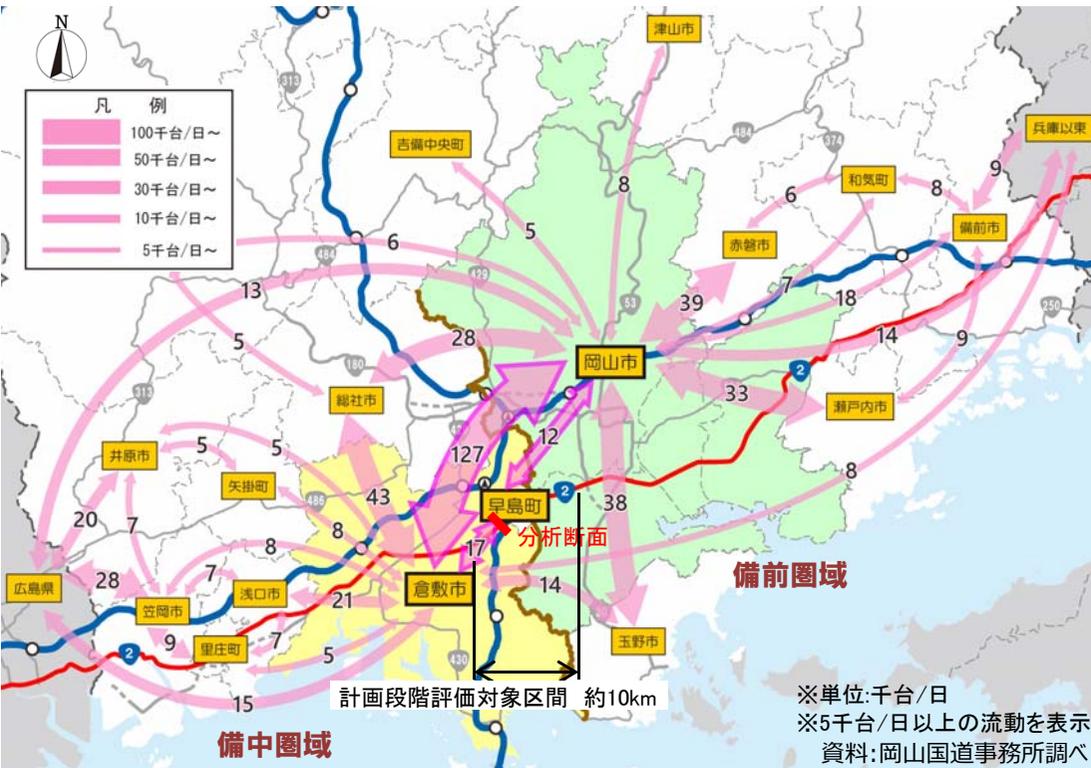
※ 時間帯別所要時間のうち、それぞれ最大値(95%タイル値)と最小値(5%タイル値)を表記

## 4. 道路の状況と課題

# 4-1. 交通特性①

- 岡山県内の交通流動は岡山市～倉敷市間が多く、それらは国道2号の利用率が約6割と多い。
- 国道2号を利用する乗用車の約8割は、岡山市、早島町、倉敷市を発着とする沿線地域内々交通であり、貨物車の約4割は沿線地域内々交通、約3割が通過交通である。

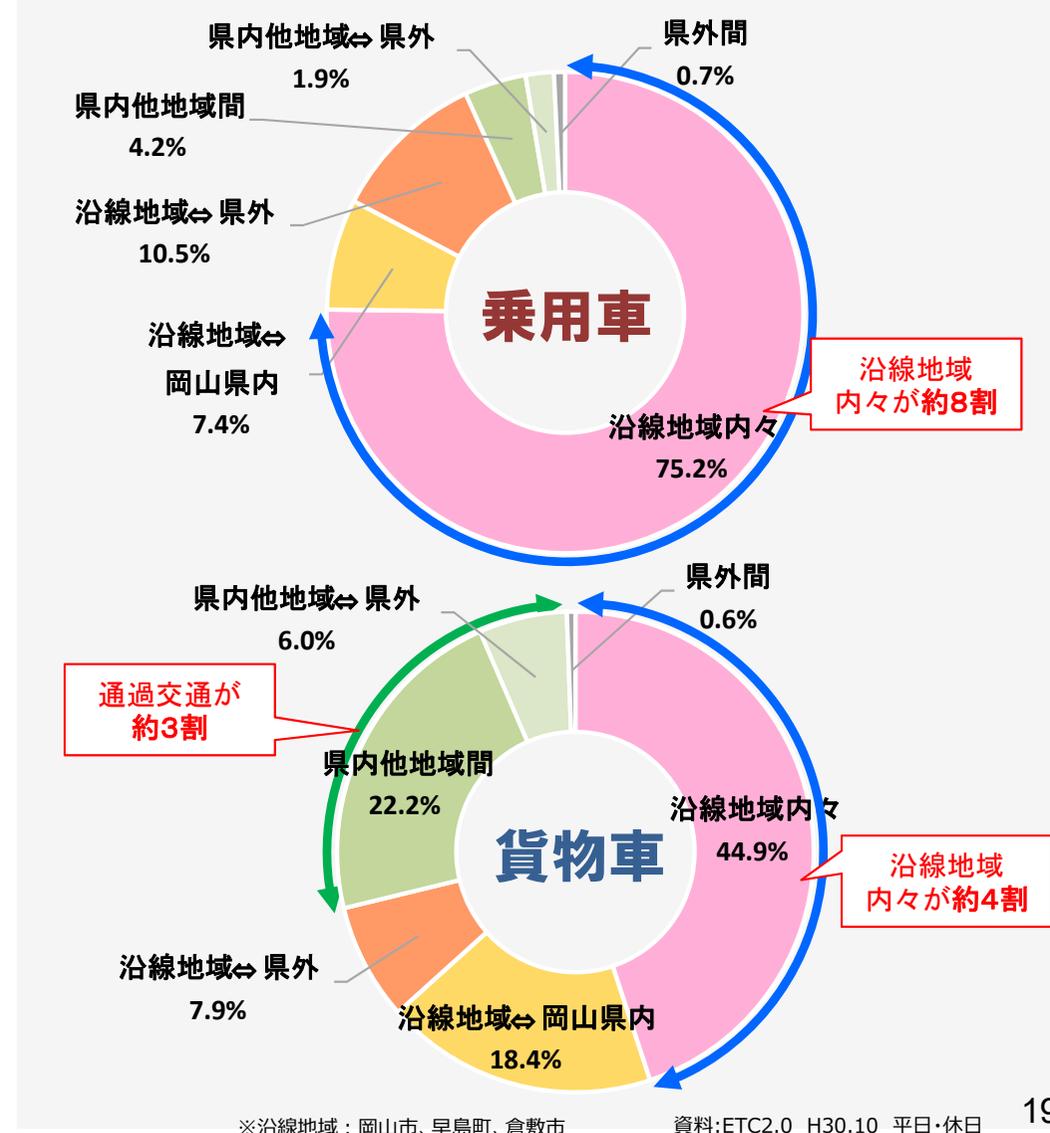
【岡山県内の自動車交通流動】



【岡山市～倉敷市間の交通移動における道路別利用率】



【国道2号利用交通のOD内訳】

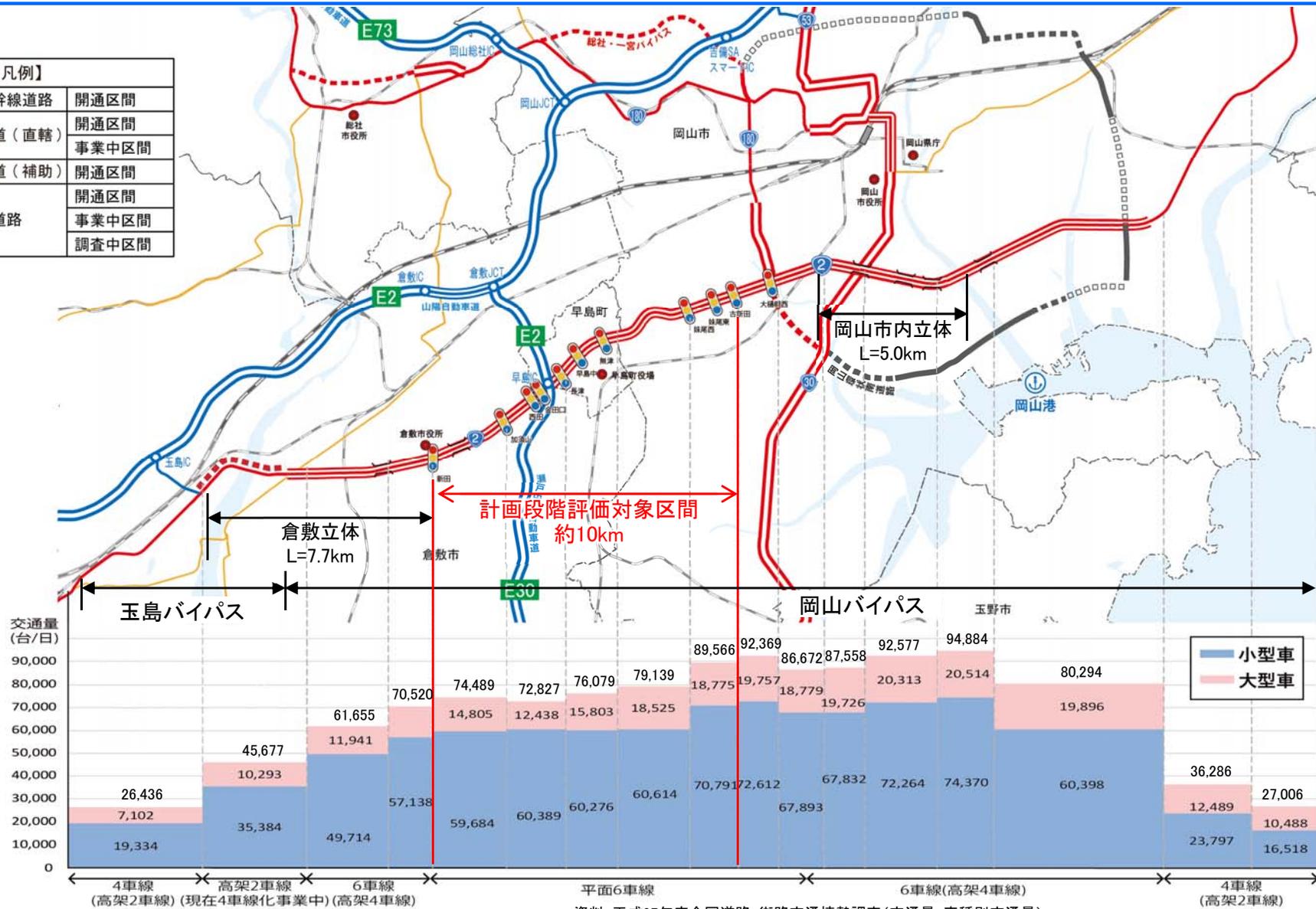


# 4-2. 交通特性②

- 国道2号の交通量は、約26,000～95,000台/日であり、対象区間の交通量は平均約78,000台/日と交通が集中している。
- 対象区間は、信号交差点が連坦しており、交通集中による慢性的な渋滞に拍車をかけている。

【交通量】

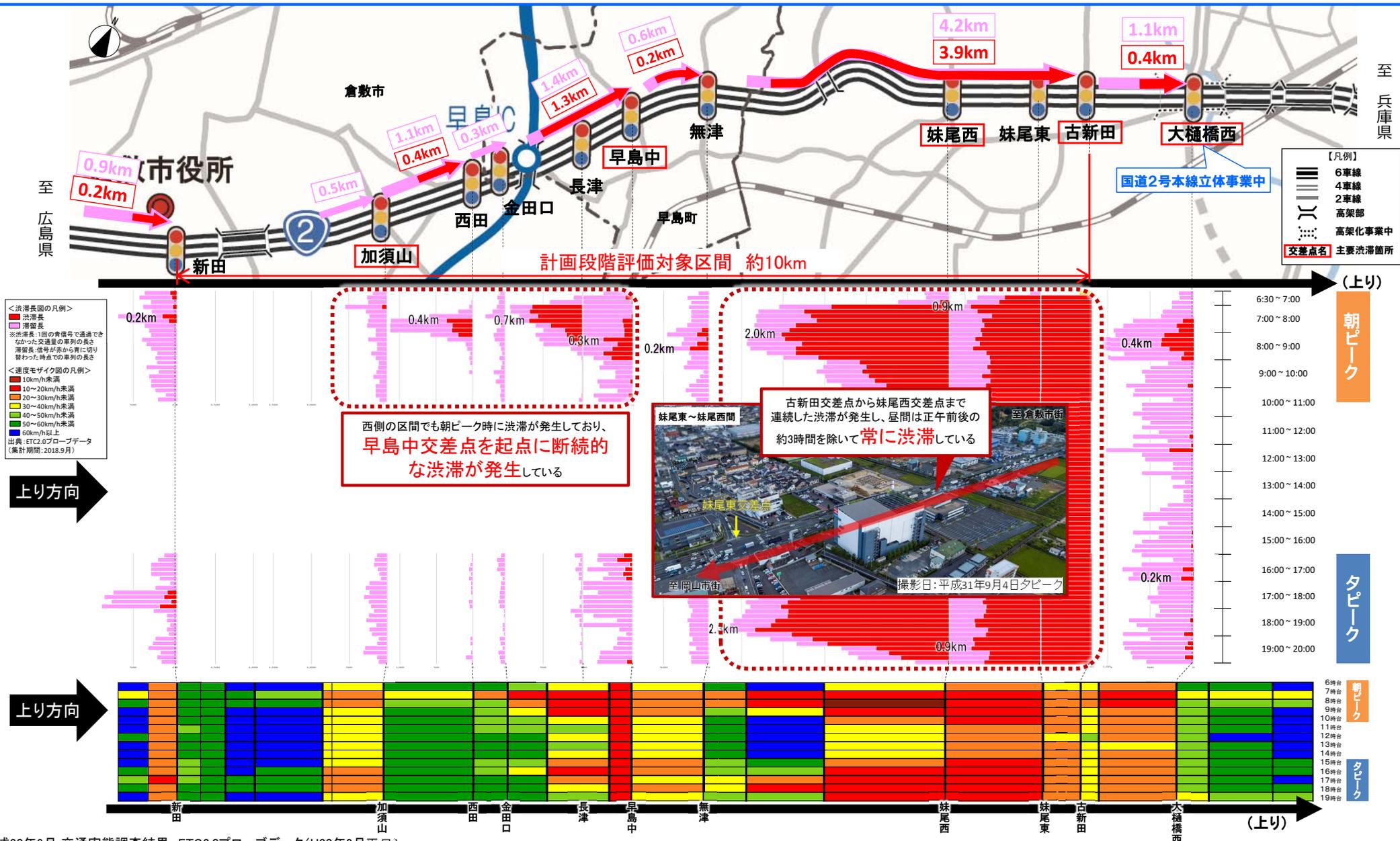
| 【凡例】 |          |       |
|------|----------|-------|
|      | 高規格幹線道路  | 開通区間  |
|      | 一般国道（直轄） | 開通区間  |
|      |          | 事業中区間 |
|      | 一般国道（補助） | 開通区間  |
|      | その他道路    | 開通区間  |
|      |          | 事業中区間 |
|      |          | 調査中区間 |



資料：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査（交通量：車種別交通量）

# 4-3. 交通渋滞の状況と課題①

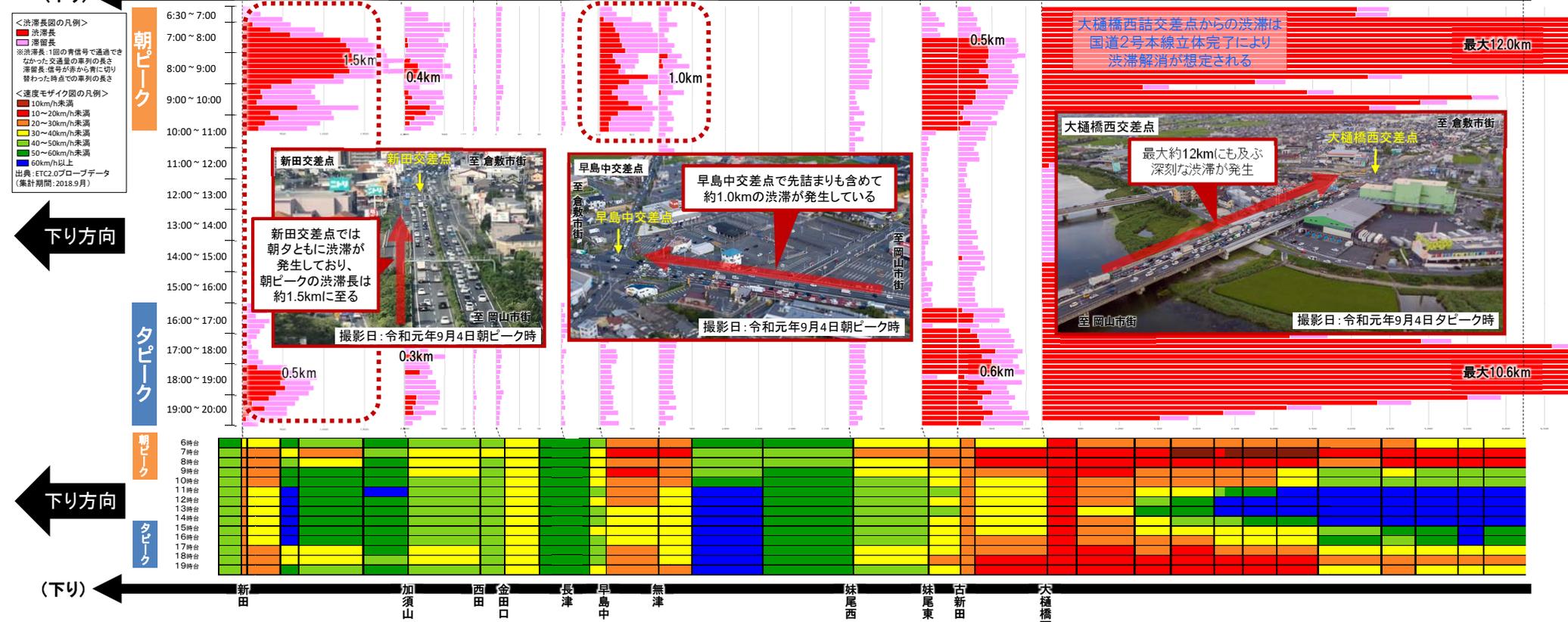
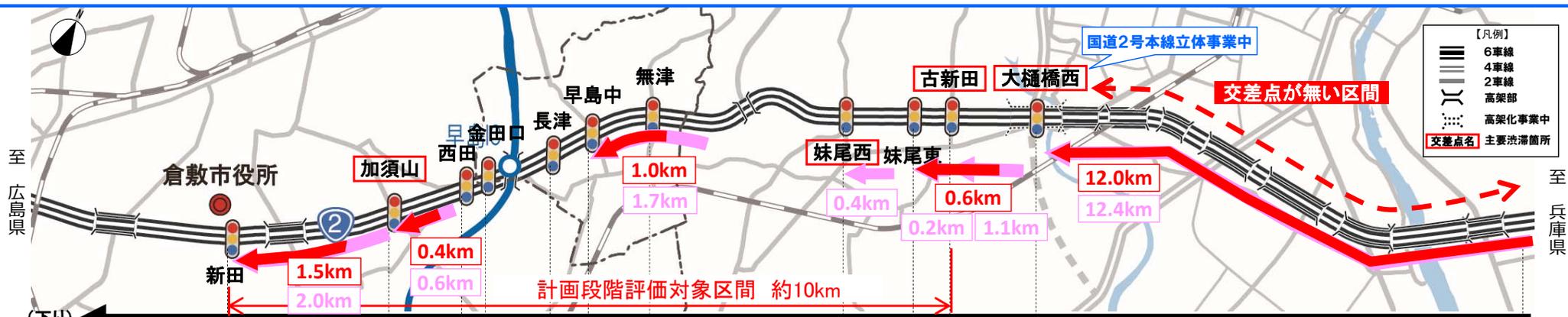
- 対象区間上り方向は、古新田交差点を先頭に約3.9km区間でほぼ慢性的に渋滞が発生している。
- 対象区間上り方向の朝ピークでは、早島中交差点から加須山交差点間において断続的な渋滞が発生している。



出典：平成30年9月 交通実態調査結果、ETC2.0プローブデータ(H30年9月平日)

# 4-3. 交通渋滞の状況と課題②

- 対象区間下り方向は、新田交差点を先頭とした渋滞が朝夕ピークに発生している。
- 対象区間下り方向は、早島中交差点先頭とした渋滞が朝ピークに発生している。



出典: 平成30年9月 交通実態調査結果、ETC2.0プローブデータ (H30年9月平日)

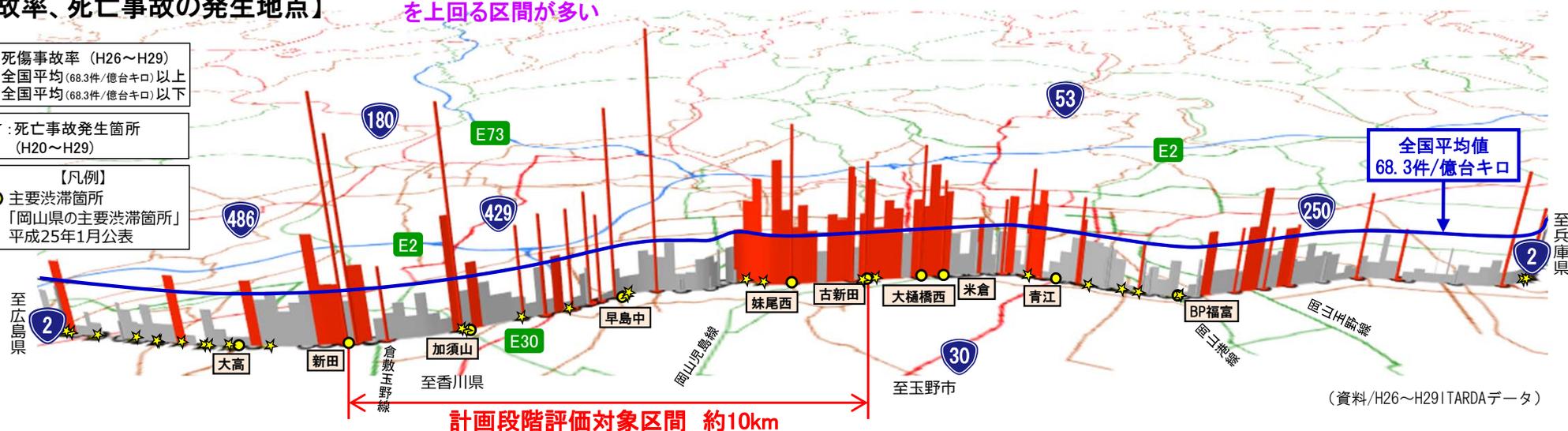
# 4-4. 交通事故の状況と課題

- 対象区間の死傷事故率は、全国平均68.3件/億台キロを上回る区間が多い。
- 対象区間における追突事故の発生割合は、岡山国道事務所管内及び全国と比べて81%と高く、渋滞に起因する事故が多いと考えられる。

## 【死傷事故率、死亡事故の発生地点】

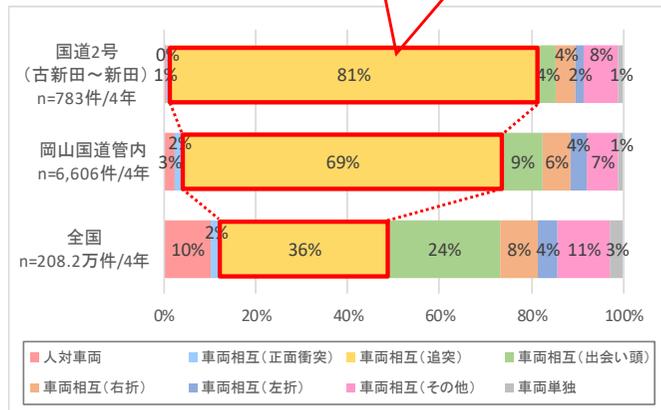
対象区間は死傷事故率が全国平均(68.3件/億台キロ)を上回る区間が多い

- 死傷事故率 (H26~H29)
    - 全国平均 (68.3件/億台キロ) 以上
    - 全国平均 (68.3件/億台キロ) 以下
  - ☆ : 死亡事故発生箇所 (H20~H29)
  - : 主要渋滞箇所 「岡山県の主要渋滞箇所」平成25年1月公表
- 【凡例】

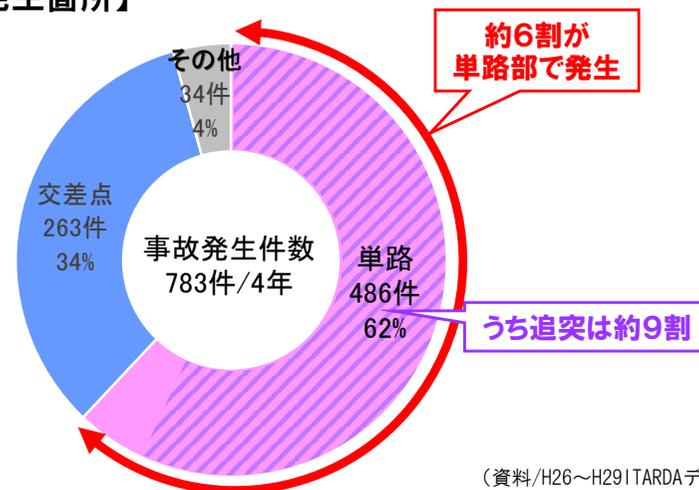


## 【事故類型】

対象区間は追突事故割合が高い



## 【事故発生箇所】

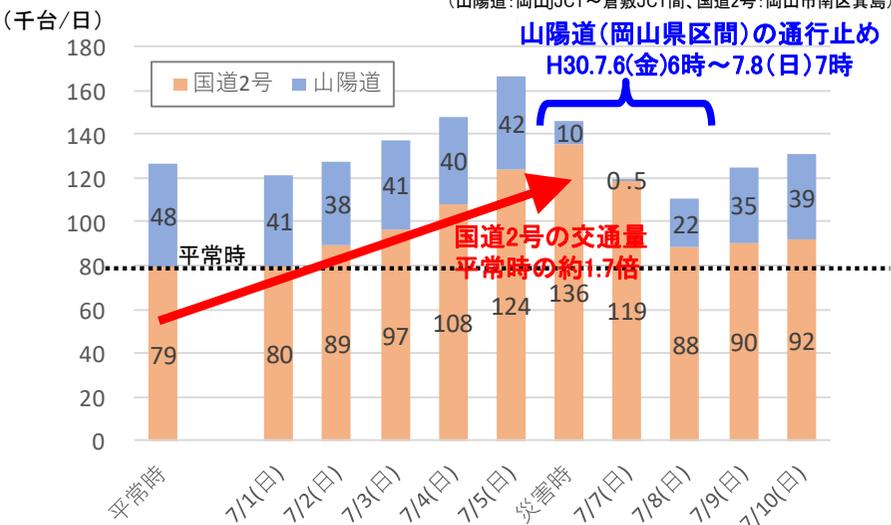


(資料/H26~H29|TARDAデータ)

# 4-5. 災害の状況と課題

○平成30年7月の西日本豪雨災害では、国道2号と並行する山陽自動車道が長時間の通行止めとなった。  
 ○国道2号により広域交通の機能を確保できたが、国道2号の交通量は平常時の約1.7倍に増加し、最大18kmの渋滞が発生し、機能強化が必要である。

【災害発生前後の交通状況】 平常時の値はH27センサストラフィックカウンター計測値  
 (山陽道:岡山JCT~倉敷JCT間、国道2号:岡山市南区箕島)



【岡山~倉敷周辺の混雑状況について】



【7月6日正午頃の国道2号の渋滞状況】



▲ 平常時 H29.7(平日昼間12時間平均)

▲ 災害時 H30.7.6(金)昼間12時間平均

ETC2.0プローブ情報(様式2-1)

# 5. 政策目標の設定

# 5-1. 地域の将来像

## ■ 岡山県南広域都市計画区域の将来都市構造



## ■ 都市計画マスタープランにおける交通関係の整備方針

- 岡山市都市計画マスタープラン(H31.4)**
  - ・便利で快適な交通ネットワークの構築
  - ・広域的な交流・流通を支える交通ネットワークの構築
  - ・安全・安心で持続性の高い交通ネットワークの構築 など
- 倉敷市都市計画マスタープラン(H21.3)**
  - ・都市間・拠点間の連絡道路網の整備
  - ・広域拠点を取り巻く環状型道路網の整備 など
- 早島町都市計画マスタープラン(H28.3)**
  - ・体系的な道路網整備の推進 など

## ■ 地域の将来像（各種計画）

| 項目    | 地域の将来像   |
|-------|--|
| 【暮らし】 | <b>渋滞</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○道路ネットワークの充実・強化&lt;岡山市第六次総合計画&gt;</li> <li>○都心部および周辺の渋滞緩和&lt;岡山市みちづくり計画&gt;</li> <li>○特色を生かした各地域の活性化と住民の生活向上&lt;倉敷市第六次総合計画&gt;</li> <li>○町の内外の施設へ、さまざまな移動手段で安全かつ円滑に移動できるようになっています&lt;改訂第4次早島町総合計画&gt;</li> </ul>  |
|       | <b>事故</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○犯罪や事故がなく健やかに暮らせる地域&lt;新晴れの国おかやま生き生きプラン&gt;</li> <li>○犯罪や交通事故の少ない生活環境づくり&lt;岡山市第六次総合計画&gt;</li> <li>○だれもが安全に移動できる道路環境&lt;倉敷市第六次総合計画&gt;</li> <li>○町内の道路の安全性が高まっています&lt;改訂第4次早島町総合計画&gt;</li> </ul>  |
| 【産業】  | <b>産業</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○交通基盤の整備等による物流機能の強化&lt;おかやま創生総合戦略&gt;</li> <li>○「しごと」づくりと人材育成を通じた産業振興と雇用創出の好循環の創出&lt;おかやま創生総合戦略&gt;</li> <li>○新たな雇用と活力を生む戦略的な産業振興&lt;岡山市第六次総合計画&gt;</li> <li>○広域を結ぶ道路ネットワークの強化&lt;岡山市みちづくり計画&gt;</li> <li>○岡山の強みが活かされ、経済活動が活発化している地域&lt;新晴れの国おかやま生き生きプラン&gt;</li> <li>○町内の流通関連企業数が増え、税収が向上しています&lt;改訂第4次早島町総合計画&gt;</li> <li>○早島インターチェンジ周辺などの企業地や商業地に立地する企業が増えています&lt;改訂第4次早島町総合計画&gt;</li> <li>○中四国をリードし、活力と創造性あふれる「経済・交流都市」&lt;岡山市第六次総合計画&gt;</li> <li>○経済活動が活発で、働く機会が充実している&lt;倉敷市第六次総合計画&gt;</li> <li>○魅力ある雇用の場の創出&lt;倉敷みらい創生戦略&gt;</li> <li>○求人情報の充実や企業誘致により、失業者の数が減っています&lt;改訂第4次早島町総合計画&gt;</li> </ul> |
|       | <b>観光</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○多様な主体と連携した魅力発進&lt;新晴れの国おかやま生き生きプラン&gt;</li> <li>○瀬戸内海の活用などによる広域観光の推進&lt;おかやま創生総合戦略&gt;</li> <li>○倉敷の魅力積極的にPRし、たくさんの方が訪れるようになっている&lt;倉敷市第六次総合計画&gt;</li> <li>○町内で開催されるイベントで多くの方が交流しています&lt;改訂第4次早島町総合計画&gt;</li> <li>○広域的な観光・インバウンドの推進&lt;岡山市第六次総合計画&gt;</li> <li>○誘客力拡大のための観光力強化&lt;倉敷みらい創生戦略&gt;</li> </ul>   |

# 5-2. 政策目標（案）の設定

## ■国道2号 岡山市古新田～倉敷市新田間の地域の課題と要因の整理

|    | 課題   | 原因   | 政策目標(案) |
|----|--|--|---------|
| 渋滞 | <p>◆国道2号の交通混雑の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上り方向は、古新田交差点を先頭に慢性的な渋滞が発生。</li> <li>・下り方向は、新田交差点などを先頭に朝夕ピークに渋滞が発生。</li> <li>・山陽道の通行止めにより国道2号の交通が集中し、混雑が発生。</li> </ul> | <p>◆連続した信号交差点及び交通集中による速度低下</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岡山市内立体及び倉敷立体に挟まれた対象区間は、交通量が多く信号交差点も連続するため、速度低下が発生。</li> </ul> | 交通の円滑化  |
| 事故 | <p>◆国道2号における死傷事故の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象区間の死傷事故率は全国平均を上回る区間が多く、追突事故の発生割合が高い。</li> </ul>  | <p>◆渋滞や交差点からの出入り交通に起因した事故の発生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑が起因とした追突事故の発生割合は81%と高い。</li> </ul>                      | 交通安全の確保 |
| 産業 | <p>◆立地優位性を活かした効率的な物流活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岡山県は中四国・京阪神をカバーするクロスポイントである優位性を有するが、物流活動において国道2号の渋滞を避けた倉庫周辺での指定時間待ち駐車などが発生し、効率的な物流活動の阻害が懸念。</li> </ul>       | <p>◆国道2号の速達性・定時性が不十分</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道2号の交通混雑は効率的な物流活動を阻害している。</li> </ul>                               | 産業の活性化  |
| 観光 | <p>◆主要観光地間の周遊性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光入込客数が多い「倉敷美観地区」～「後樂園・岡山城周辺」間の移動は国道2号の利用が多いが、所要時間のばらつきが大きく、周遊性の低下が懸念。</li> </ul>                                     | <p>◆休日における国道2号の定時性が不十分</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・休日の交通混雑によって、所要時間のばらつきが大きく、時間が読みづらい。</li> </ul>                    | 観光振興の促進 |

## 6. 対応方針（案）の検討

# 6-1. 対応方針（対応策案）の考え方

- 地域の課題及び沿線自治体の総合計画を踏まえ、当該地域の将来像を見据えた改善すべき地域課題（政策目標）を達成するために、コントロールポイントなどを踏まえて対応策案を設定する。
- 設定した対応策案が各政策目標にどのように資するのかなどを整理し、意見聴取で地域がより重視するルート帯選定のポイントを設定することで、地域のニーズを十分に踏まえたものであるかを確認する。

政策目標

交通の円滑化

交通安全の確保

産業の活性化

観光振興の促進

ルート帯選定のポイント

- ・道路交通混雑を緩和できるか

- ・走行安全性を向上し、死傷事故を削減できるか

- ・物流効率化、通勤利便性向上など企業活動を支援できるか

- ・岡山市・倉敷市の主要観光地間の周遊性を向上し、観光振興を促進できるか

【その他】

- ・沿道状況（騒音・大気質）が改善するか
- ・工事中の交通規制の影響が小さいか
- ・建設に要する費用が高すぎないか

- ・自然環境・景観への影響が小さいか
- ・移転などが必要な家屋等が少ないか

- ・沿線店舗等への立寄りへの影響があるか
- ・維持管理に要する費用は高すぎないか

現道拡幅により政策目標を達成する案

立体化により政策目標を達成する案

【案①】平面拡幅案

【案②】部分立体案

【案③】連続立体案

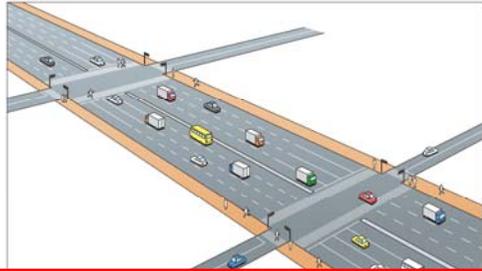
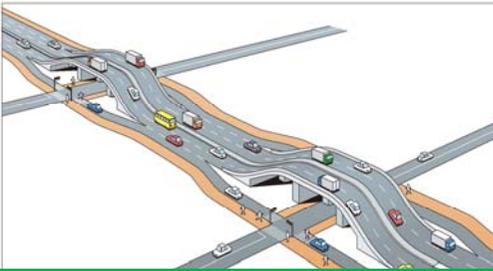
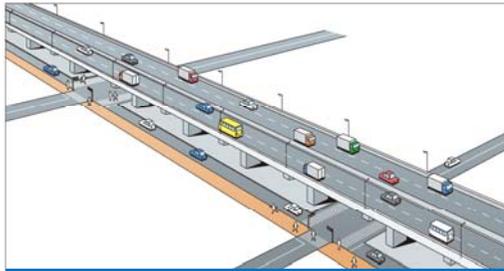
# 6-2. 対策案の構造形式

○対象区間は、沿線地域内々交通の利用が主体であるとともに、物流拠点や高速ICが現道上に位置することから、現在の国道2号と同一ルートにおいて対応可能となる道路構造案を抽出。



|      | 【案①】平面拡幅案 | 【案②】部分立体案 | 【案③】連続立体案 |
|------|-----------|-----------|-----------|
| 標準断面 |           |           |           |
| 平面図  |           |           |           |
| 縦断面  |           |           |           |

# 6-3. 対策案の比較評価

|               |   | 【案①】平面拡幅案  | 【案②】部分立体案  | 【案③】連続立体案  |   |
|---------------|---|--|--|--|---|
|               |   | <b>全線の拡幅</b><br>(現況:平面6車→計画:平面8車)  | <b>交差点の立体化(本線4車線高架)</b><br>(現況:平面6車→計画:立体4車[側道2車])   | <b>全線の連続立体化(本線4車線高架)</b><br>(現況:平面6車→計画:立体4車[側道2車])  |   |
| 構造イメージ        |   |  |                             |                   |   |
|               |   | 交通が集中している区間の車線数を増やし、交通容量を拡大しつつ、継続的な沿道利用が可能となる案                                     | 信号交差点が並ぶ区間を部分的に立体構造にすることで交差点を直進する交通を円滑にする案   | 連続立体として整備することで「地域内を利用する交通」と「通過する交通」を分散する案  |   |
| 評価ポイント        |   | 延長 約10km (改良延長 約 <b>10.2</b> km)   | 延長 約10km (改良延長 約 <b>5.7</b> km)  | 延長 約10km (改良延長 約 <b>9.2</b> km)  |   |
| 道路整備による効果・改善点 | ① | 渋滞が緩和でき、通勤等の移動時間が短縮すること※   | ・国道2号本線の <b>信号交差点が残存</b> するが、渋滞は緩和し <b>移動時間が短縮する</b><br>(現況に比べて <b>8分短縮</b> )                                  | ・国道2号本線の <b>信号交差点が廃止</b> され、渋滞が緩和し <b>移動時間が短縮する</b><br>(現況に比べて <b>11分短縮</b> )                        | ・国道2号本線の <b>信号交差点が廃止</b> され、渋滞が緩和し <b>移動時間が短縮する</b><br>(現況に比べて <b>15分短縮</b> ) (最も短縮)              |
|               | ② | 交通事故が起きにくいこと   | ・渋滞に起因する追突事故等は減少するが、 <b>信号待ち車両への追突事故等は現況とかわらない</b> 。<br>・車線数が増加による片側4車線道路の車線変更時の車両の交錯が、 <b>現況より事故の危険性が高い</b> 。 | ・渋滞に起因する <b>追突事故等は削減</b> できる。<br>・高架と側道で通行車両を分離でき、 <b>走行安全性が向上する</b> が、 <b>高架と側道の合流部で車両の交錯</b> が生じる。 | ・渋滞に起因する <b>追突事故等は削減</b> できる。<br>・高架と側道で通行車両を分離でき、 <b>走行安全性が最も向上する</b> 。                          |
|               | ③ | 物流に要する時間の短縮や、移動時間のばらつきを小さくし、産業活動を支援すること  | ・物流拠点(総合流通センター)から目的地への <b>速達性・定時性が向上する</b> 。ただし、 <b>信号交差点は残存</b> 。<br>(現況に比べて <b>2分短縮</b> ) ※総合流通センター～早島IC間    | ・物流拠点(総合流通センター)から目的地への <b>速達性・定時性が向上する</b><br>(現況に比べて <b>3分短縮</b> ) ※総合流通センター～早島IC間                  | ・物流拠点(総合流通センター)から目的地への <b>速達性・定時性が向上する</b><br>(現況に比べて <b>5分短縮</b> ) ※総合流通センター～早島IC間               |
|               | ④ | 後楽園、美観地区を代表とした岡山市、倉敷市間の観光地の移動時間短縮や、移動時間のばらつきを小さくすること※                              | ・観光地間(後楽園～美観地区)の <b>移動時間が短縮する</b> 。ただし、 <b>信号交差点は残存</b> 。(現況に比べて <b>7分短縮</b> )                                 | ・観光地間(後楽園～美観地区)の <b>移動時間が短縮する</b><br>(現況に比べて <b>11分短縮</b> )  | ・観光地間(後楽園～美観地区)の <b>移動時間が短縮する</b><br>(現況に比べて <b>15分短縮</b> ) (最も短縮)                                |
| 配慮すべき事項       | ⑤ | 沿道状況(騒音・大気質)が改善すること  | ・騒音や大気質は <b>現況より改善しない</b>  | ・騒音や大気質は、 <b>立体化する交差点は改善する</b> (立体化する交差点は遮音壁等を実施)  | ・騒音や大気質は、 <b>連続高架および立体化する交差点は改善する</b> (連続高架および立体化する交差点は遮音壁等を実施) (最も改善)                            |
|               | ⑥ | 自然環境への影響が小さいこと   | ・改良延長が最も長く全線拡幅に伴う地形変化が生じ、 <b>自然環境への影響は最も大きい</b> 。  | ・立体化する交差点周辺のみ地形変化に留まり、 <b>自然環境への影響は小さい</b> 。   | ・連続高架および立体化する交差点に地形変化が生じ、 <b>自然環境への影響は大きい</b> 。   |
|               | ⑦ | 景観への影響が小さいこと   | ・現況に比べて <b>景観へ影響しない</b> 。  | ・立体化する交差点周辺は高架により <b>景観が悪化する</b> 。   | ・連続高架および立体化する交差点は高架により <b>景観が最も悪化する</b> 。   |
|               | ⑧ | 沿線店舗等への立ち寄りへの影響の懸念   | ・立ち寄り客への影響は <b>現況とかわらない</b> 。  | ・立体化する交差点周辺のみ、 <b>現況より素通りが懸念される</b> 。  | ・連続高架および立体化する交差点により、 <b>現況より最も素通りが懸念される</b> 。   |
|               | ⑨ | 工事中の交通規制の影響が小さいこと  | ・全線拡幅するもの橋梁がなく、 <b>交通規制期間は短い</b> 。<br>(全線拡幅に伴い改良延長が長く、 <b>交通規制期間が最も長い</b> 。)                                   | ・交差点周辺の橋梁施工に伴い、 <b>交通規制期間が長い</b> 。<br>(立体化する交差点周辺のみ改良延長が留まり、 <b>交通規制期間が短い</b> 。)                     | ・連続高架および立体化する交差点周辺の橋梁施工に伴い、 <b>交通規制期間が最も長い</b> 。<br>(連続高架および立体化する交差点と改良延長が長く、 <b>交通規制期間が長い</b> 。) |
|               | ⑩ | 移転などが必要な家屋等が少ないこと  | ・ <b>用地買収面積、移転家屋数は最も多い</b><br>(約 <b>6.7</b> 万㎡、約 <b>74</b> 件)  | ・ <b>用地買収面積、移転家屋数は少ない</b><br>(約 <b>2.2</b> 万㎡、約 <b>43</b> 件)   | ・ <b>用地買収面積、移転家屋数は多い</b><br>(約 <b>3.8</b> 万㎡、約 <b>70</b> 件)                                       |
|               | ⑪ | 維持管理に要する費用が安いこと  | ・全線拡幅により管理する舗装面積等が増加。 <b>現況より維持管理費は増加する</b> 。  | ・立体化する交差点の橋梁の管理費用が増加。 <b>現況より維持管理費は増加する</b> 。  | ・連続高架および立体化する交差点の管理費用が増加。 <b>現況より維持管理費は最も増加する</b> 。   |
|               | ⑫ | 建設に要する費用が安いこと  | 約 <b>820</b> ～ <b>870</b> 億円   | 約 <b>800</b> ～ <b>850</b> 億円   | 約 <b>1,410</b> ～ <b>1,460</b> 億円  |

※所要時間短縮: 現況に対して各案が整備された場合の短縮時間 [現況の所要時間]H27全国道路・街路交通情勢調査(以下、「H27道路交通センサス」)の混雑時旅行速度により算出 [案①の所要時間]対象区間はH27道路交通センサスの非混雑時旅行速度、その他区間は混雑時旅行速度により算出 [案②の所要時間] 部分立体区間は60km/h、対象区間内の部分立体以外の区間はH27道路交通センサスの非混雑時旅行速度、その他区間は混雑時旅行速度により算出 [案③の所要時間] 連続立体区間は80km/h、対象区間内の連続立体以外の区間はH27道路交通センサスの非混雑時旅行速度、その他区間は混雑時旅行速度により算出

# 7. 意見聴取方法

# 7-1. 意見聴取の基本方針・手法・対象者

## ■意見聴取の基本方針

| 把握する意見                    |
|---------------------------|
| 古新田～新田間の道路や交通の問題点や解決すべき課題 |
| 地域の改善すべき課題                |
| 比較ルート帯案を検討する際に重要視する視点     |

### ◆アンケート郵送配布範囲

※常設調査及びWEB調査はこの範囲に限らない

- 住民アンケート全戸配布エリア
- 住民アンケート無作為抽出エリア



## ■意見聴取の方法と対象者

| 対象者・実施方法 |  |          |
|----------|--|----------|
| アンケート    | 【地域住民】住民へ郵送配布                                    | 約49,100部 |
|          | 沿線地域（沿道）：国道2号を通過する郵便番号エリアは全戸配布                   | 約27,800部 |
|          | 沿線地域（周辺）：上記以外の旧岡山市、旧倉敷市・旧船穂町、早島町から無作為抽出          | 約21,300部 |
|          | 【企業及び団体】整備区間沿線および岡山県内の関係企業へ郵送配布                  | 約5,300部  |
|          | 沿線地域：企業・事業所（旧岡山市、旧倉敷市・旧船穂町、早島町）から抽出              | 約5,200部  |
|          | 県内：岡山県トラック協会                                     | 約100部    |
|          | 【道路利用者等】対象区間周辺の役所・集客施設・道の駅・高速道路SA・PAに常設、WEB調査    |          |
| ヒアリング    | 【関係自治体及び団体】岡山県・関係市町・団体へ意見照会                      |          |
|          | 自治体：岡山県、岡山市、倉敷市、早島町<br>各団体：トラック協会、商工会議所、警察署、消防署等 |          |

## 7-2. 各手法の調査項目と活用方針

### ■意見聴取の方法目的

| 把握する意見             | アンケート   | ヒアリング                                       |
|--------------------|---|---|
| 交通課題<br>及び道路課題     | 古新田～新田間における交通課題及び道路課題について、地域住民等の概ねの考えを把握する。   | アンケートでは把握できない具体的な交通課題及び道路課題、道路の役割について把握する。  |
| 地域の課題              | 交通課題及び道路課題が招く改善すべき地域の課題について、地域住民等の概ねの考えを把握する。 | アンケートでは把握できない具体的な地域の課題や地域の目指すべき将来像について把握する。 |
| その他自由意見            | その他、道路に関する課題や意見を幅広く聴取する。                      |   |
| 比較ルート帯案（複数案）に対する意見 | ・ルート帯選定にあたり、地域住民等が概ね重要視する視点を把握する。             | ルート帯について、アンケートでは把握できない具体的な重要視する視点を把握する。     |
| その他の自由意見           | その他、各区間に関する意見を幅広く聴取し、計画策定に反映する。               |   |
| 回答者の属性<br>利用状況     | 回答結果の差異に対して各分類で整理し、分析する。                      | -   |

# 7-3. アンケート調査①

## ■ 計画概要

### ① 調査概要

#### ・本調査の主旨、対象区間の説明

**国道2号 岡山市古新田～倉敷市新田における計画に関するアンケート**

**国道2号 岡山市古新田～倉敷市新田の計画に向けてみなさまのご意見を聞かせください**

【早朝町 無津交差点付近で発生する渋滞】  
【倉敷市 倉敷南交差点付近で発生する渋滞】

国道2号 岡山市古新田～倉敷市新田の計画検討にあたり、地域の皆さまのご意見を伺い、生活に役立つ道路の検討をさせていただきたいと考えております。アンケートにご協力いただきますようお願いいたします。また、結果につきましては、集計してホームページ等で公表させていただきます。

**■ 今回のアンケートの対象は、国道2号 岡山市古新田～倉敷市新田間です。**

今回の国道2号 岡山市古新田～倉敷市新田間のアンケートへの回答はQRコードからでも可能です。また地域や道路・交通の状況と課題についても、国土交通省ホームページでご覧いただけます。

国土交通省ホームページ  
<http://www.cgr.mlit.go.jp>

QRコード

凡例  
 一般国道  
 主要地方道  
 一般国道(環状)  
 主要地方道  
 一般国道  
 新幹線  
 特快線  
 その他道路

## ■ 地域と道路の現状

### ② 対象区間の地域と道路現状

**国道2号 岡山市古新田～倉敷市新田の課題を以下のとおり考えました。**

**1. 渋滞** 【古新田～尾尾西交差点付近で発生する渋滞】

- 対象区間は、交通量が多く、主要な信号交差点を先頭に渋滞が発生しています。
- H30.7豪雨災害山陽道の通行止め時は対象区間に交通が集中し、平常時以上に渋滞が発生しました。

【H30.7豪雨災害時の渋滞】

**2. 事故**

- 対象区間は、4年間で800件近くの死傷事故が発生しています。
- 単路区間での発生割合が高く、そのうち約9割は混雑に起因する追突事故が占めています。

約9割が単路区間で発生  
うち追突は約9割

**3. 産業**

- 国道2号の渋滞を避けた物流倉庫周辺での指定時間待ち駐車など、効率的な物流活動が阻害されています。

【総合流通センター内での指定時間待ち駐車】

渋滞時間を外れた早朝輸送による指定時間待ち駐車が増加が常態化

**4. 観光**

- 当該地域の著名観光地である後樂園と美観地区の間は移動時間のばらつきが大きく、周遊性が低下しています。

【後樂園～美観地区間の所要時間ばらつき】

平日に比べて、移動時間が速みづらい！

64分 (平日) vs 36分 (休日)

### 「国道2号 岡山市古新田～倉敷市新田」の政策目標案

**交通の円滑化**

道路交通混雑を緩和できること

**産業の活性化**

物流効率化、通勤利便性向上など企業活動を支援できること

**交通安全の確保**

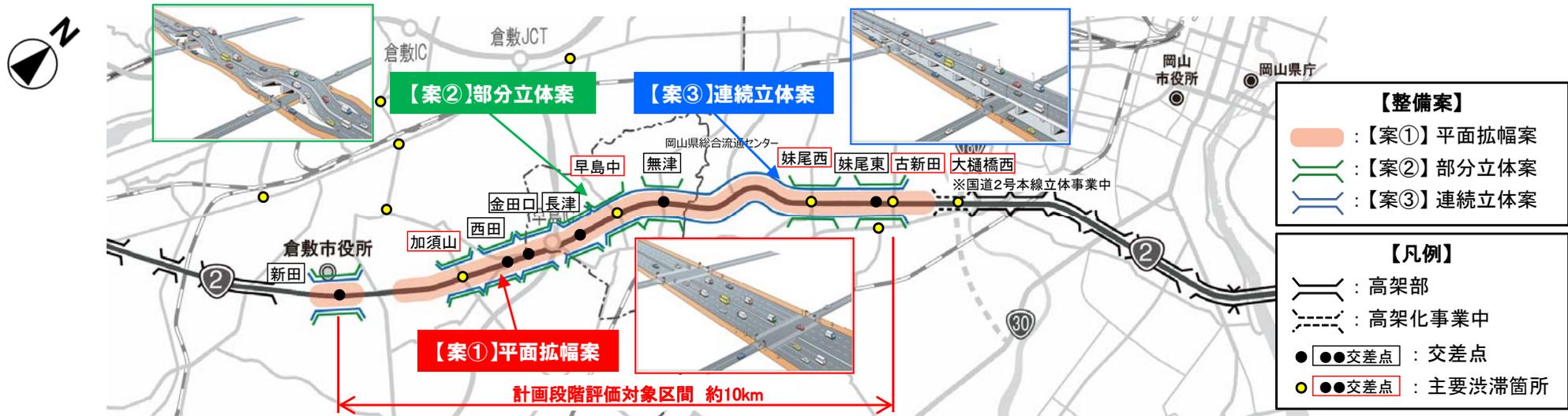
走行安全性を向上し、死傷事故を削減できること

**観光振興の促進**

岡山市・倉敷市の主要観光地間の周遊性を向上し、観光振興を促進できること

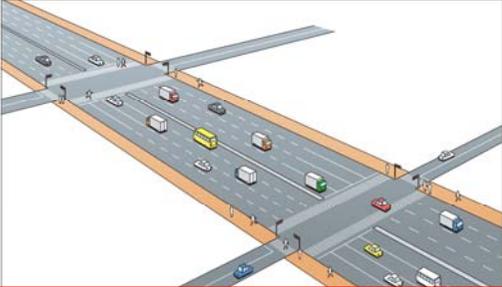
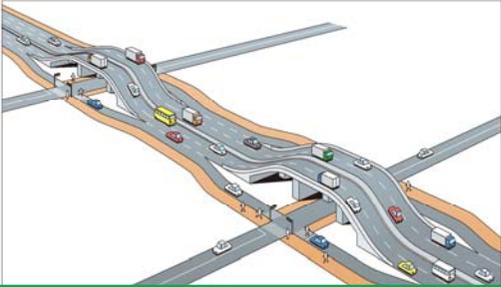
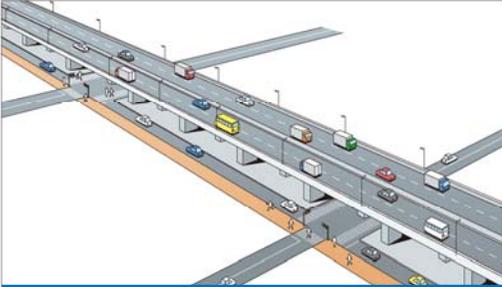
# 7-3. アンケート調査②

○各対策案の概要と各評価項目における整備効果を図と比較表を用いて説明。



|      | 【案①】平面拡幅案  | 【案②】部分立体案  | 【案③】連続立体案  |
|------|--|--|--|
| 標準断面 | <p>車線の追加</p>   | <p>(平面部)</p>   | <p>(平面部)</p>   |
| 平面図  | <p>新田 加須山 西田 金田口 長津 早島中 無津 妹尾西 妹尾東 古新田 大槌橋西</p>                | <p>新田 加須山 西田 金田口 長津 早島中 無津 妹尾西 妹尾東 古新田 大槌橋西</p>                | <p>新田 加須山 西田 金田口 長津 早島中 無津 妹尾西 妹尾東 古新田 大槌橋西</p>                |
| 縦断面  | <p>新田 加須山 西田 金田口 早島IC 瀬戸中央 自動車道 長津 早島中 無津 妹尾西 妹尾東 古新田 大槌橋西</p> | <p>新田 加須山 西田 金田口 早島IC 瀬戸中央 自動車道 長津 早島中 無津 妹尾西 妹尾東 古新田 大槌橋西</p> | <p>新田 加須山 西田 金田口 早島IC 瀬戸中央 自動車道 長津 早島中 無津 妹尾西 妹尾東 古新田 大槌橋西</p> |

# 7-3. アンケート調査③

|           |   | 【案①】平面拡幅案   | 【案②】部分立体案  | 【案③】連続立体案   |
|-----------|---|---|--|---|
|           |   | <b>全線の拡幅</b><br>(現況:平面6車→計画:平面8車)   | <b>交差点の立体化 (本線4車線高架)</b><br>(現況:平面6車→計画:立体4車[側道2車])  | <b>全線の連続立体化 (本線4車線高架)</b><br>(現況:平面6車→計画:立体4車[側道2車])  |
| 構造イメージ    |   |                                       |                   |                |
|           |   | 交通が集中している区間の車線数を増やし、交通容量を拡大しつつ、継続的な沿道利用が可能となる案です  | 信号交差点が並ぶ区間を部分的に立体構造にすることで交差点を直進する交通を円滑にする案です   | 連続立体として整備することで「地域内を利用する交通」と「通過する交通」を分散する案です   |
| 評価ポイント    |   | 延長 約10km (改良延長 約10.2km)   | 延長 約10km (改良延長 約5.7km)   | 延長 約10km (改良延長 約9.2km)  |
| 効果・改善点による | ① 渋滞が緩和でき、通勤等の移動時間が短縮すること*                              | ・国道2号本線に <b>信号交差点が残存</b> するが、渋滞は緩和し <b>移動時間が短縮する</b><br>(現況に比べて <b>8分短縮</b> )   | ・国道2号本線の <b>信号交差点が廃止</b> され、渋滞が緩和し <b>移動時間が短縮する</b><br>(現況に比べて <b>11分短縮</b> )                        | ・国道2号本線の <b>信号交差点が廃止</b> され、渋滞が緩和し <b>移動時間が短縮する</b><br>(現況に比べて <b>15分短縮</b> ) (最も短縮)              |
|           | ② 交通事故が起きにくいこと  | ・渋滞に起因する <b>追突事故等は減少</b> するが、 <b>信号待ち車両への追突事故等は現況とかわらない</b> 。<br>・車線数が増加による片側4車線道路の車線変更時の車両の交錯が、 <b>現況より事故の危険性が高い</b> 。 | ・渋滞に起因する <b>追突事故等は削減</b> できる。<br>・高架と側道で通行車両を分離でき、 <b>走行安全性が向上</b> するが、 <b>高架と側道の合流部で車両の交錯</b> が生じる。 | ・渋滞に起因する <b>追突事故等は削減</b> できる。<br>・高架と側道で通行車両を分離でき、 <b>走行安全性が最も向上</b> する。                          |
|           | ③ 物流に要する時間の短縮や、移動時間のばらつきを小さくし、産業活動を支援すること               | ・物流拠点(総合流通センター)から目的地への <b>速達性・定時性が向上</b> する。ただし、 <b>信号交差点は残存</b> 。<br>(現況に比べて <b>2分短縮</b> ) ※総合流通センター～早島IC間             | ・物流拠点(総合流通センター)から目的地への <b>速達性・定時性が向上</b> する<br>(現況に比べて <b>3分短縮</b> ) ※総合流通センター～早島IC間                 | ・物流拠点(総合流通センター)から目的地への <b>速達性・定時性が向上</b> する<br>(現況に比べて <b>5分短縮</b> ) ※総合流通センター～早島IC間              |
|           | ④ 後楽園、美観地区を代表とした岡山市、倉敷市間の観光地の移動時間短縮や、移動時間のばらつきを小さくすること* | ・観光地間(後楽園～美観地区)の <b>移動時間が短縮</b> する。ただし、 <b>信号交差点は残存</b> 。(現況に比べて <b>7分短縮</b> )  | ・観光地間(後楽園～美観地区)の <b>移動時間が短縮</b> する<br>(現況に比べて <b>11分短縮</b> )   | ・観光地間(後楽園～美観地区)の <b>移動時間が短縮</b> する<br>(現況に比べて <b>15分短縮</b> ) (最も短縮)                               |
| 配慮すべき事項   | ⑤ 沿道状況(騒音・大気質)が改善すること                                   | ・騒音や大気質は <b>現況より改善しない</b>   | ・騒音や大気質は、 <b>立体化する交差点は改善</b> する(立体化する交差点は遮音壁等を実施)  | ・騒音や大気質は、 <b>連続高架および立体化する交差点は改善</b> する(連続高架および立体化する交差点は遮音壁等を実施) (最も改善)                            |
|           | ⑥ 自然環境への影響が小さいこと  | ・改良延長が最も長く全線拡幅に伴う地形改変が生じ、 <b>自然環境への影響は最も大きい</b> 。   | ・立体化する交差点周辺のみ地形改変に留まり、 <b>自然環境への影響は小さい</b> 。   | ・連続高架および立体化する交差点に地形改変が生じ、 <b>自然環境への影響は大きい</b> 。   |
|           | ⑦ 景観への影響が小さいこと  | ・現況に比べて <b>景観へ影響しない</b> 。   | ・立体化する交差点周辺は高架により <b>景観が悪化する</b> 。   | ・連続高架および立体化する交差点は高架により <b>景観が最も悪化する</b> 。   |
|           | ⑧ 沿線店舗等への立寄りへの影響の懸念                                     | ・立ち寄り客への影響は <b>現況とかわらない</b> 。   | ・立体化する交差点周辺のみ、 <b>現況より素通りが懸念</b> される。  | ・連続高架および立体化する交差点により、 <b>現況より最も素通りが懸念</b> される。   |
|           | ⑨ 工事中の交通規制の影響が小さいこと                                     | ・全線拡幅するもの橋梁がなく、 <b>交通規制期間は短い</b> 。<br>(全線拡幅に伴い改良延長が長く、 <b>交通規制区間が最も長い</b> 。)  | ・交差点周辺の橋梁施工に伴い、 <b>交通規制期間が長い</b> 。<br>(立体化する交差点周辺のみ改良延長が留まり、 <b>交通規制区間が短い</b> 。)                     | ・連続高架および立体化する交差点周辺の橋梁施工に伴い、 <b>交通規制期間が最も長い</b> 。<br>(連続高架および立体化する交差点と改良延長が長く、 <b>交通規制区間が長い</b> 。) |
|           | ⑩ 移転などが必要な家屋等が少ないこと                                     | ・ <b>用地買収面積、移転家屋数は最も多い</b><br>(約6.7万㎡、約74件)   | ・ <b>用地買収面積、移転家屋数は少ない</b><br>(約2.2万㎡、約43件)   | ・ <b>用地買収面積、移転家屋数は多い</b><br>(約3.8万㎡、約70件)   |
|           | ⑪ 維持管理に要する費用が安いこと                                       | ・全線拡幅により管理する舗装面積等が増加。現況より <b>維持管理費は増加</b> する。   | ・立体化する交差点の橋梁の管理費用が増加。現況より <b>維持管理費は増加</b> する。  | ・連続高架および立体化する交差点の管理費用が増加。 <b>現況より維持管理費は最も増加</b> する。   |
|           | ⑫ 建設に要する費用が安いこと   | 約820～870億円  | 約800～850億円   | 約1,410～1,460億円  |

※所要時間短縮: 現況に対して各案が整備された場合の短縮時間(H27全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度をベース算出)

## 7-3. アンケート調査④

## 【 質問票 】

(回答はがきに記載してください)

**質問1** 国道2号 岡山市古新田～倉敷市新田間には、以下の①～④の**交通問題**があると認識しています。①～④の項目に対して**5段階評価**で当てはまる番号をお書きください。回答する際、別紙「周辺地域と道路の現状」をご参照ください。

- ①通勤時間帯に国道2号で**交通混雑**が発生し、日常生活の**移動**に**支障**を感じる
- ②交通混雑が原因で、**交通事故**が多発していると感じる
- ③国道2号の**交通混雑**は効率的な**物流活動**を**阻害**していると感じる
- ④観光地間の移動は所要時間のばらつきが大きく、**時間**が**読みづらい**と感じる

**質問2** 国道2号 岡山市古新田～倉敷市新田間の交通問題について、質問1の回答の主な理由や、質問1で挙げた問題以外に困っている点、改善してほしい点があれば、ご自由にお書きください。

**質問3** 今回、**3つの対策案**を検討していますが、**地域にとって望ましい案**を考える際に何が重要と思いますか？  
以下の重視すべき項目①～⑬から、**特に重視すべきと思われる項目について最大3つまで**選んでいただき、**番号とその理由や内容**をお書きください。

- ① **渋滞**が**緩和**でき、通勤等の**移動時間**が**短縮**すること
- ② **交通事故**が起きにくいこと
- ③ **物流時間**の短縮や**移動時間**を**読みやすく**し、**産業活動**を**支援**すること
- ④ **観光地間**の**移動時間**の短縮や、**移動時間**が**読みやすくなる**こと
- ⑤ **沿道状況**（騒音・大気質）が**改善**すること
- ⑥ **自然環境**への**影響**が**小さい**こと
- ⑦ **景観**への**影響**が**小さい**こと
- ⑧ **沿線店舗等**への**立寄り**への**影響**が**少ない**こと
- ⑨ **工事中**の**交通規制**の**影響**が**小さい**こと
- ⑩ **移転**などが**必要な家屋等**が**少ない**こと
- ⑪ **維持管理**に**要する費用**が**安い**こと
- ⑫ **建設**に**要する費用**が**安い**こと
- ⑬ その他

**質問4** その他、道路を整備することによる懸念事項や配慮した方が良くと思うことなどがありましたら、ご自由にお書きください。

質問は以上です。ありがとうございました。

## ■回答方法

・回答は、右記の回答はがきに記入し、切り取って郵便ポストに投函してください。

## ■締め切り

・令和●年●月●日(●)まで に投函願います。

## 【 回答はがき 】

(質問票をご覧ください回答してください)

アンケート案

キリリ線

質問1について、お答えください &lt;5段階評価&gt; で○をつけてください

|   | 強く思う | 少し思う | あまり<br>思わない | 思わない | わからない |
|---|------|------|-------------|------|-------|
| ① | 1    | 2    | 3           | 4    | 5     |
| ② | 1    | 2    | 3           | 4    | 5     |
| ③ | 1    | 2    | 3           | 4    | 5     |
| ④ | 1    | 2    | 3           | 4    | 5     |

質問2について、お答えください &lt;自由回答&gt;

質問1①～④の回答理由、質問1①～④以外に困っている点、改善してほしい点についてご記入ください。

質問3について、お答えください

左記の重視すべき項目①～⑬のうち、**特に重視すべきと思われる項目について、番号とその理由・内容**をお書きください。

| 特に重視すべき<br>項目の番号 | 特に重視すべき理由・内容<br>(特に意見が無い場合は空欄でも構いません。) |
|------------------|--|
|                  |  |
|                  |  |
|                  |  |

質問4について、お答えください

道路を整備することによる懸念事項や配慮した方が良くと思うことなどがありましたら、ご自由にお書きください。

