

第3章 都市計画対象道路事業の 目的及び内容（事業特性）

第3章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）

3.1 都市計画対象道路事業の目的

一般国道6号の茨城県区間小美玉市内を通過する区間については、交差点が多い2車線道路となっているため、慢性的な交通渋滞が発生しており、円滑な物流、茨城空港アクセス、救急搬送、沿道環境などに影響が生じています。さらに、渋滞に付随して、一般国道6号では追突事故が発生しており、安全面への対応も必要となっています。

また、小美玉地区は4車線の幹線ネットワークが形成されていないため、災害時の交通集中により、円滑な防災活動や物資搬送の妨げになる恐れがあるため、災害時に機能する災害に強いネットワークの確保が必要です。

一般国道6号小美玉道路（仮称）では、地元検討会や地域のみなさまとのコミュニケーション活動を踏まえ、11の課題・目的・評価指標に対応する達成すべき目標として「混雑の緩和」、「物流の効率化」、「空港アクセスの円滑化」、「安全・安心な生活空間の確保」、「災害に強い緊急輸送道路の確保」、「救急医療施設への搬送時間の短縮」、「沿道環境の改善」の7つの政策目標及び「環境への影響・その他」を設定し、各項目に対する課題・原因の解決を目的とし、対策案の検討を進めています。

課題・目的	評価指標(評価項目)	政策目標・環境への影響・その他	
		政策目標	解決すべき課題・原因
1.交通渋滞	平均速度の向上(速達性)	混雑の緩和	・騒音中央では慢性的に速度が低下しており、中野台中央では長い区間で7時台に30km以下の速度低下が発生 ・通過交通が多く、2車線の容量を上回る交通量(約17,800台/日)が流入するため
	事故・駐停車車両による影響の低減(信頼性) 当該箇所の国道6号現道や周辺道路の交通量(走行性)		
2.物流	都心方面および水戸方面から工業団地までのアクセス時間の短縮(物流拠点アクセス)	物流の効率化	・小美玉市内発または着の物流を担う大型車は東京方面、水戸以北などの長距離移動が多くを占めているが、当該区間で交通渋滞により円滑な物流が阻害 ・4車線の幹線道路ネットワークが形成されていないため
3.空港アクセス	都心方面および水戸方面から茨城空港までのアクセス時間の短縮(空港アクセス)	空港アクセスの円滑化	・空港周辺の道路ネットワーク整備状況の悪さが指摘されるなど空港アクセス強化が求められる ・県南・県央エリアからの4車線の幹線道路ネットワークが形成されていないため
4.交通事故	当該箇所の国道6号現道や周辺道路の交通事故の減少(道路交通の安全性)	安全・安心な生活空間の確保	・追突事故が約8割を占める ・評価区間内の交差点において死傷事故率が県平均の2倍以上(200件/億台km以上) ・容量超過による速度低下のため
	当該箇所の国道6号現道や周辺道路の歩行者の安全性(歩行者・自転車の安全性)		
5.防災	緊急輸送道路としての機能(緊急物資輸送機能)	災害に強い緊急輸送道路の確保	・災害時の交通集中により、円滑な防災活動や物資搬送の妨げになる恐れがある ・4車線の幹線道路ネットワークが形成されていないため
	避難路としての機能(避難路機能)		
6.医療連携	水戸市や土浦市に位置する第3次救急医療施設への搬送時間短縮(救急搬送の迅速性)	救急医療施設への搬送時間の短縮	・小美玉市周辺の南北軸の幹線は速達性に劣っているため、一部地域において救急時の制約が発生 ・近隣の3次医療施設への搬送経路となる国道6号が2車線区間であるため
7.生活環境	排気ガス、騒音・振動などの沿道環境への影響(沿道環境への影響)	沿道環境の改善	・国道6号の交通により発生する排気ガス、騒音・振動等の影響 ・国道6号に交通が集中するため
8.自然・歴史・文化	自然環境や歴史文化資源への影響(地域資源への影響)	環境への影響・その他	配慮すべき事項
9.まちづくり	国道6号現道沿道の市街地や地域コミュニティへの影響(国道6号沿線の影響)	自然・歴史・文化	・沿道地域に残る自然環境や点在する歴史文化資源を保全する
	バイパス周辺の既存集落や地域コミュニティへの影響(バイパス周辺への影響) 沿道の新規開発や農地転用(沿道新規開発や農地転用)		
10.営農環境	圃場整備地やアクセス道路、排水、施設等への影響(農地や施設等への影響)	まちづくり	・沿道地域における商工業の振興の契機とするとともに、既存市街地におけるコミュニティの賑わいを下支える
11.効果発現	効果の発現(事業期間)	営農環境	・主要産業である農業の営みを守り育てよう営農環境に配慮する
	工事中の交通・沿道環境への影響(工事中の影響) 事業費(事業費)		
		効果発現	・国道6号の渋滞解消を急ぐとともに、実施する解決策の効率性や経済性に十分配慮する

図 3-1 計画段階評価における各課題・目的・評価指標に対応する達成すべき目標

3.2 都市計画対象道路事業の内容

3.2.1 都市計画対象道路事業の種類

一般国道の改築

3.2.2 都市計画対象道路事業実施区域の位置

(1) 都市計画対象道路事業の区間

起点：茨城県石岡市東大橋

終点：茨城県小美玉市西郷地

(2) 都市計画対象道路事業実施区域の位置

計画路線により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増改築がありうる範囲を「都市計画対象道路事業実施区域」（以下、「対象事業実施区域」といいます。）とし、その位置は、図 3-2、図 3-3 に示すとおりです。

また、都市計画対象道路事業に係る地域特性の把握は、原則として「対象事業実施区域及びその周囲」で行い、統計資料等の行政単位による文献調査の場合は、「対象事業実施区域及びその周囲に含まれる石岡市、小美玉市、茨城町の3市町」（以下、「関係市町」といいます。）について行いました。これらの関係市町は、表 3-1 に示すとおりです。

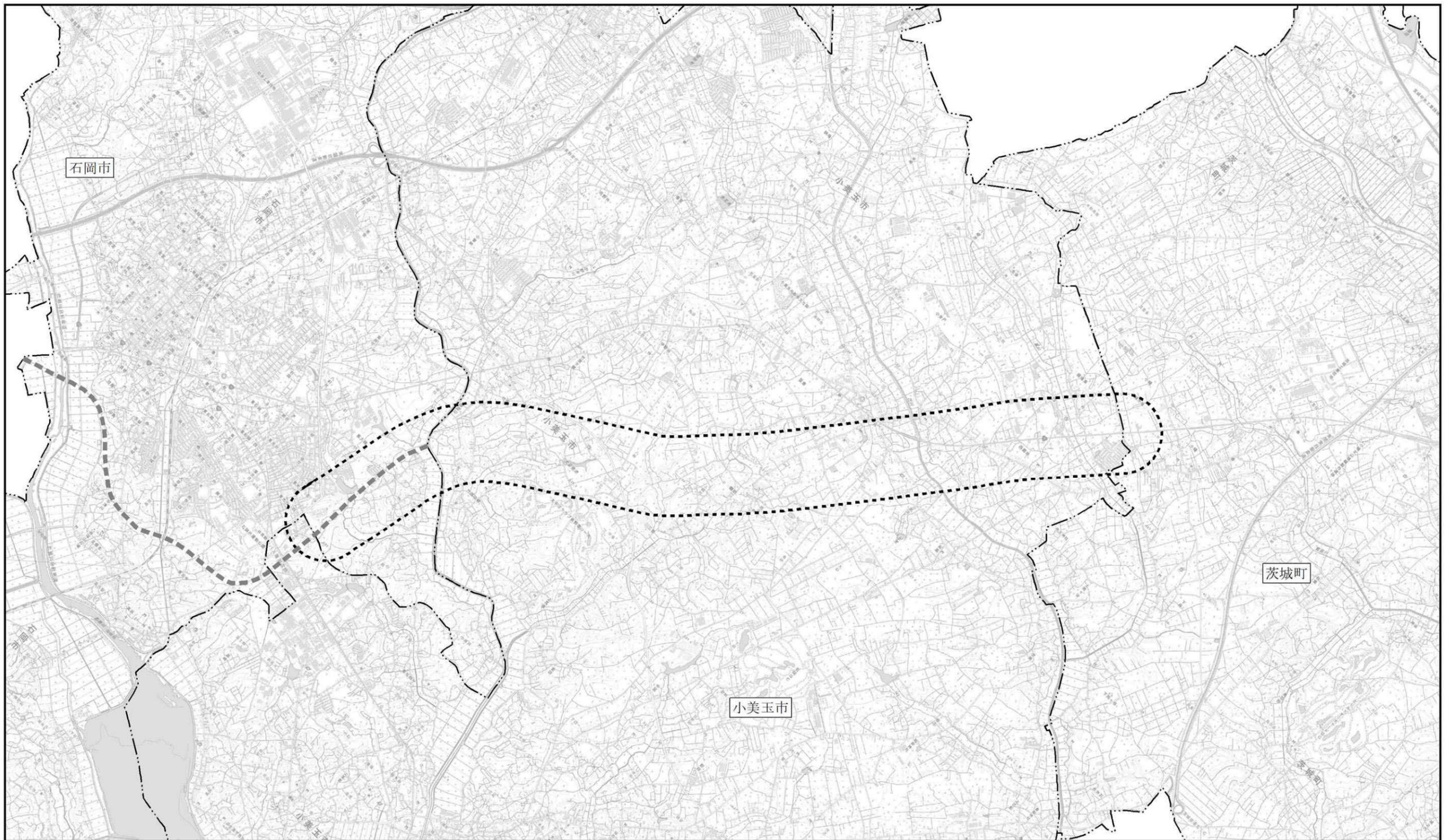
表 3-1 関係市町

県名	市名
茨城県	石岡市
	小美玉市
	茨城町
計	3市町



出典：「関東地方小委員会資料」（国土交通省関東地方整備局）を一部加工

図 3-2 都市計画対象道路事業の位置



- 凡 例
- ⋯⋯⋯ 都市計画対象道路事業実施区域
 - 千代田石岡バイパス
 - 行政界

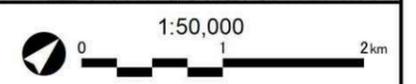


図 3-3 都市計画対象道路事業実施区域の位置図

3.2.3 都市計画対象道路事業の規模

延長：約 10km

3.2.4 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数

車線数：4 車線

3.2.5 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度

設計速度：80km/h

3.2.6 その他の都市計画対象道路事業の内容

(1) 都市計画対象道路事業に係る構造の概要

道路構造は、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（橋梁構造、盛土構造）を計画しています。

(2) 休憩所の設置

本事業において、休憩所の設置の計画はありません。

3.3 その他の都市計画対象道路事業に関する事項

3.3.1 都市計画対象道路事業の経緯

一般国道6号は、東京都を起点とし、千葉県・茨城県・福島県を経て宮城県に至る総延長約360kmの南北の幹線道路です。このうち、小美玉市内を通過する区間については、交差点が多い2車線道路となっているため、慢性的な交通渋滞や事故が発生しており、医療連携、防災、物流の面への対応が必要となっています。さらに、この区間は、茨城空港へのアクセス強化も求められています。

一般国道6号小美玉道路（仮称）は、小美玉市内における一般国道6号の利便性を向上させるために計画されている道路で、隣接区間における整備状況を踏まえ、幹線道路ネットワークの連続性を確保するため計画に着手しており、これまでに「社会資本整備審議会道路分科会 関東地方小委員会」（以下、「関東地方小委員会」といいます。）を4回、国土交通省関東地方整備局、茨城県、石岡市、小美玉市、茨城町、有識者を構成メンバーとする「小美玉道路検討会」を3回実施し、計画段階評価の手続きを進めてきました。

計画段階評価では、地域の現状と課題を整理するとともに、住民や企業へのアンケート調査や、関係する地方公共団体の長からの意見、関東地方小委員会での有識者の意見等を踏まえ、比較ルート案等を総合的に判断し、対応方針の決定を目指すとともに、ルート帯案を検討しました。

これまでの検討経緯を図3-4に、検討結果を図3-5～図3-7に示します。

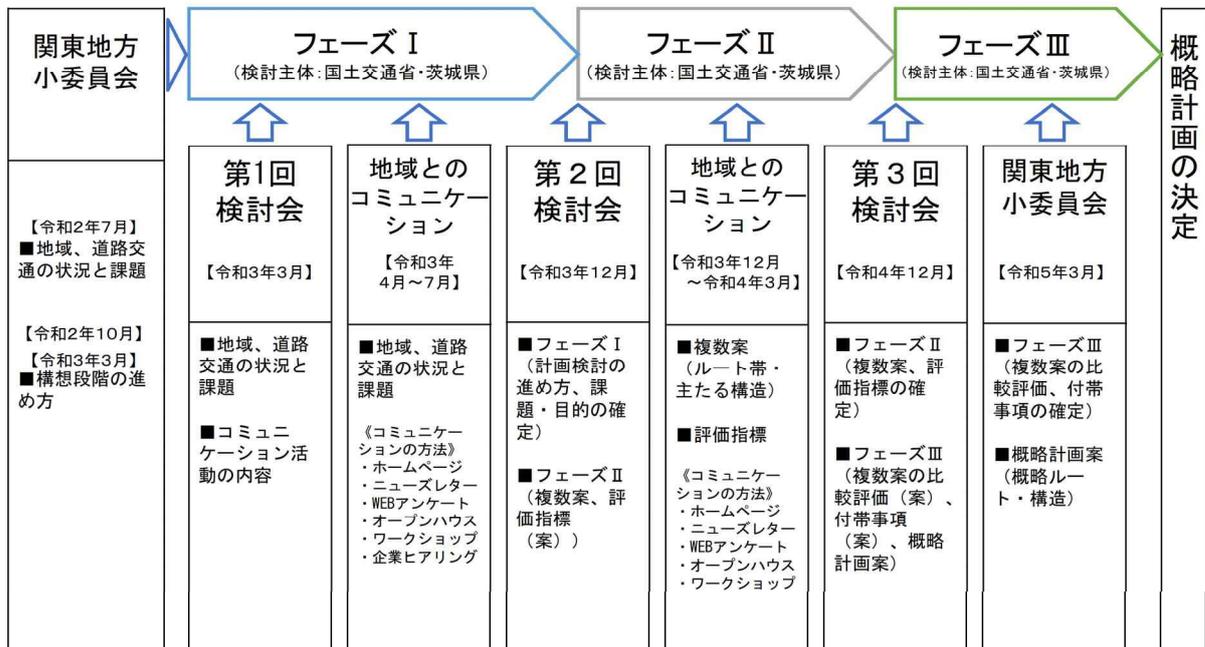


図 3-4 一般国道6号小美玉道路（仮称）の検討経緯

道路の現状と課題～交通渋滞～

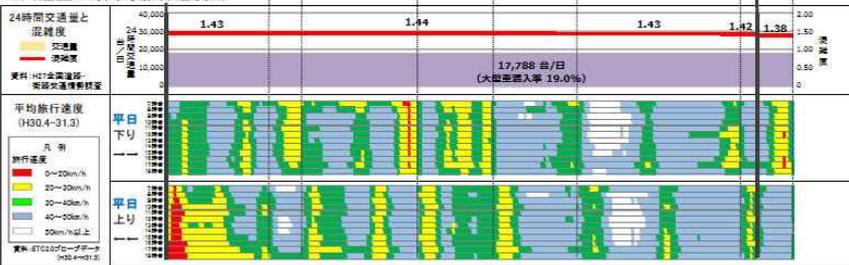
小美玉道路検討会資料より作成

- 対象区間は小美玉市街地を通過しており、交差点が連続している箇所も存在。
- 通過交通が多く流入(約80%)しており、2車線区間であるにもかかわらず交通量は約17,800台/日で、混雑度は1.44と高く容量超過により、堅倉中央では慢性的に速度が低下、中野谷中央では7時台で30km以下の速度低下が長い区間で発生している状況。

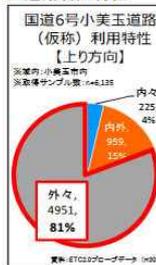
■位置図



■交通量と時間毎旅行速度図



■道路利用特性



道路の現状と課題～事故～

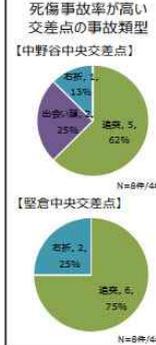
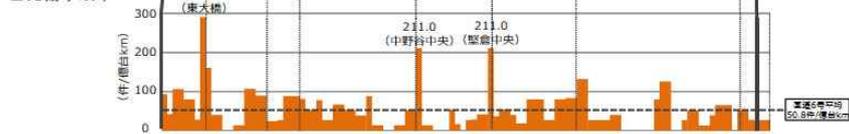
小美玉道路検討会資料より作成

- 対象区間は速度低下に起因すると考えられる追突事故割合が約8割を占めており、安全性に課題。
- 中野谷中央交差点、堅倉中央交差点の2か所で死傷事故率が200件/億台km以上となるなど、事故の多い交差点が存在。

■位置図



■死傷事故率



■事故類型

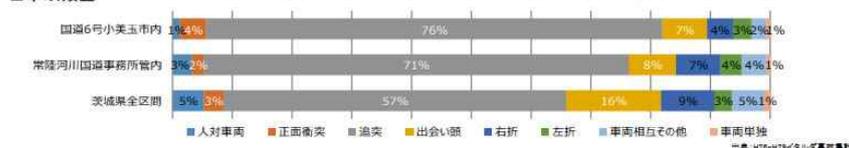


図 3-5 (1) 計画段階評価における地域・道路の現状と課題の整理状況

道路の現状と課題～医療連携～

小美玉道路検討会資料より作成

- 救急医療体制のうち小美玉市がある石岡地域や鉾田地域には3次救急医療施設がなく、最寄の施設が茨城町(水戸医療センター)や小児救急では土浦市(土浦協同病院)となっている。
- 小美玉市周辺の南北軸の幹線は国道6号に依存しているが2車線区間で速達性に劣っているため、一部地域は3次救急医療施設から30分以上離れている状況で救急時に制約が発生している。

■茨城県内の3次救急医療施設



水戸医療センター
茨城町に位置している病床数500床の3次救急医療施設。地域支援病院、がん診療連携拠点病院、研修指定病院、救命救急センター。茨城県ドクターヘリ基地病院に加え茨城県の基幹災害拠点病院の指定を受け地域医療に貢献している。

土浦協同病院
土浦市に位置している病床数800床の県内最大規模の3次救急医療施設。小美玉市、石岡市、かすみがうら市、行方市、鉾田市を含む土浦広域地域の小児救急の拠点病院となっている。

出典：茨城県救急医療体制図(茨城県HP)

■小美玉市周辺の3次救急医療施設、小児救急医療施設



■小美玉市の救急搬送数の推移



道路の現状と課題～防災～

小美玉道路検討会資料より作成

- 国道6号は、災害時に常磐自動車道と連携し、緊急輸送道路として南北方面の行き来を担うと同時に、緊急物資の輸送拠点となる茨城空港へのアクセスも担う。
- 常磐自動車道は東日本大震災時には通行止めを余儀なくされた実績もあり、今後の被災時においても南北方面の行き来が幹線機能の劣る2車線区間である当該区間に集中した際に、道路の混雑が円滑な防災活動や物資の搬送の妨げになるおそれがある。



東日本大震災時の被災状況
東日本震災時当初、県内の高速道路はすべて通行止めとなった。茨城県内の常磐自動車道の損傷は谷和原1C～谷田部1Cで路面段差が1カ所、土浦北1C～いわき勿来1Cで路面のクラック2.3カ所、ジョイント部段差2箇所、路面陥没2箇所、路面段差9カ所、道路本体・路面の崩落1カ所



■小美玉市周辺の緊急輸送道路



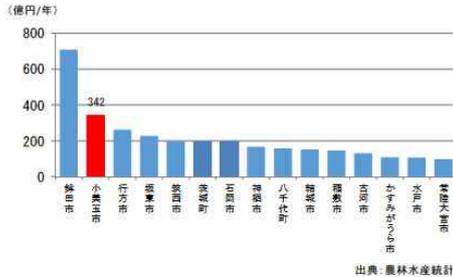
図 3-5 (2) 計画段階評価における地域・道路の現状と課題の整理状況

道路の現状と課題～物流～

小美玉道路検討会資料より作成

- 対象区間が位置する小美玉市は、農業産出額が茨城県内第2位であり、特に鶏卵が全国第1位、生乳が茨城県内第1位と畜産が盛んで、おもに首都圏が出荷先となっている。
- 小美玉市内発または着の物流を担う大型車は南は東京方面、北は水戸以北など長距離移動が多くを占めているが、当該区間は4車線化されておらず、交通渋滞により首都圏への円滑な物流を阻害。

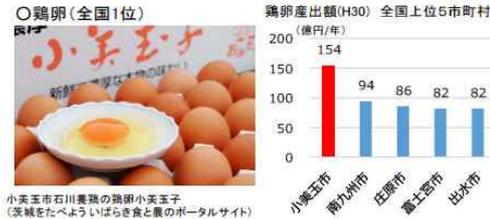
■茨城県内市町村別農業産出額(H30) 上位15市町村



■小美玉市内発の大型車の目的地



■小美玉市の主要な農産物(農業産出額 順位)



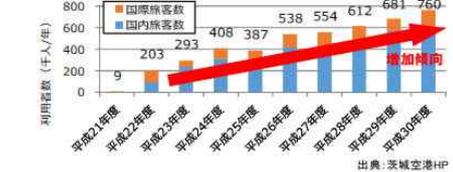
道路の現状と課題～空港アクセス～

小美玉道路検討会資料より作成

- 小美玉市には茨城空港が立地。茨城空港は年間76万人が利用しており、国内便の他、台湾、韓国、上海の国際定期便が就航し、国内、国外ともに利用者は増加傾向。
- 伸び続ける航空需要と不足する首都圏発着枠の受け皿として、茨城空港の機能強化が求められる中、空港利用上の課題として空港周辺の道路ネットワーク整備状況の悪さが指摘されるなど、空港アクセス強化が求められている。



■茨城空港の旅客利用者数推移



■首都圏の発着数の需要



■茨城空港周辺の道路ネットワーク



図 3-5 (3) 計画段階評価における地域・道路の現状と課題の整理状況

地域とのコミュニケーション（フェーズⅠ）

◆調査概要

計画検討の進め方（案）及び小美玉道路に求められる機能（案）について情報提供し、計画検討の進め方や一般国道6号小美玉道路（仮称）への期待・懸念について意見把握を行った。

■フェーズⅠにおける地域とのコミュニケーション方法

意見聴取方法	実施対象	実施箇所・実施期間等
Webアンケート	沿線地域住民 沿線地域外の住民	・令和3年4月13日(火)～6月30日(水)
オープンハウス	沿線地域住民 施設来訪者	①小美玉市役所 令和3年6月24日(木) ④ウエルサイト石岡 令和3年6月26日(土) ②石岡市役所 令和3年6月22日(火) ⑤空のえき そ・ら 1回目 令和3年6月20日(日) ③茨城町役場 令和3年6月23日(水) 2回目 令和3年6月27日(日)
ワークショップ	沿線地域住民	・小美玉市美野里公民館 令和3年7月11日(日)13:30～16:00
企業ヒアリング	国道6号の利用が 想定される企業等	・経済産業、運輸物流、医療教育の視点から選定した48社に電話連絡のうえアンケート票を送付。 ・回答後、必要に応じて電話による追加ヒアリングを実施。 令和3年6月16日(水)～7月2日(金)

■フェーズⅠにおける地域への情報提供

周知方法	周知対象	概要
ニュースレター	沿線地域住民	・郵便による全戸配布 ・回覧板 ・広報誌折込 ・常設による配布 ・オープンハウスでの配布 令和3年5月28日(金)～
ホームページ	沿線地域住民 沿線地域外の住民	・国道事務所、県、市のホームページに掲載

図 3-6(1) 地域とのコミュニケーション（フェーズⅠ）

地域とのコミュニケーション（フェーズⅠ）

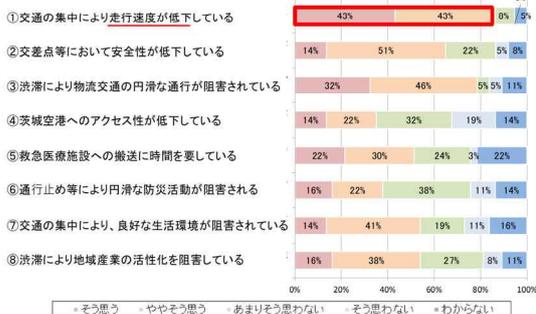
◆調査結果

【企業ヒアリング（アンケート）の実施結果】

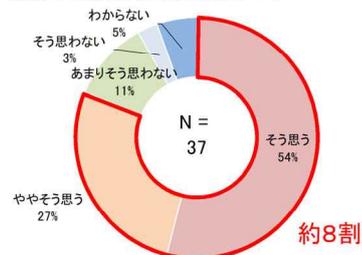
- 回答団体数は合計37件。国道6号の現道に関する課題のうち、「走行速度の低下」に関して約9割が「そう思う」、「ややそう思う」という意見であった。
- 整備の重要性について、約8割が「そう思う」、「ややそう思う」という意見であった。
- 課題・目的に関する意見は97あり、うち約5割が移動性に関する意見であった。

■主な意見

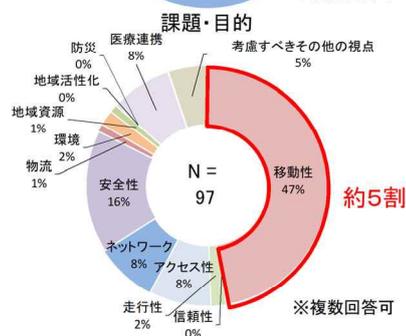
・国道6号現道に関する課題



整備の重要性(重要と思うか?)



■主な意見 ※意見は意見数の多寡に寄らず対応します。少数意見であっても同等にあつかいます



【ワークショップの実施結果】

第1回小美玉道路WS 結果取りまとめ(概要版)

沿線自治会や関係団体からの参加者27名が4グループに分かれて討議し、計画検討の進め方と国道6号小美玉道路の課題・目的について取りまとめた。

1. 計画検討の進め方について

- ・計画検討を段階的に進めながら**地域の意見をしっかりと聞くことへの期待**、また、**整備を急ぐことへの期待**が示された。一方、用地の取得などで長期化するのではないかと心配する意見があった。
- ・計画の検討においては、**具体的なルート案等を対象とした議論を望む声**があった。また、ワークショップに女性や若者の参加者を加えるなど、意見の多様性を求める意見があった。

2. 国道6号小美玉道路の課題・目的について

- ・現在の**国道6号**については、**日常的に渋滞が激しいこと**と、それに伴う**アクセス性や安全性の低さを指摘**する声が多く、小美玉道路が渋滞解消やアクセス性向上などにつながることを期待する意見があげられた。
- ・国道6号現道の沿道における**騒音や振動等**についても意見があり、こうした問題の解決への期待の声も聞かれた。
- ・地域活性化やまちづくりへの関心も高く、整備される小美玉道路**沿道での商業立地や賑わいを期待**する声がある一方で、国道6号現道を拡幅する場合は沿道商業施設の立退きを心配する声が聞かれ、バイパスとする場合においても、国道6号現道の沿道における既存の商業活動への影響を懸念する声もあった。
- ・通学路や自転車利用への影響を懸念する意見の他、**地域コミュニティの分断や埋蔵文化財などの地域資源への影響、新たな水災害などを心配する声**もあり、これらに対して配慮を求める意見があった。

図 3-6(2) 地域とのコミュニケーション（フェーズⅠ）

地域とのコミュニケーション（フェーズⅠ）

【意見要旨（その1）】

オープンハウスやワークショップ、WEB アンケート、企業ヒアリング等、様々なコミュニケーションを通じて約 2,500 件のご意見が寄せられた。

「意見要旨」は、同じ主旨のご意見は同じ意見要旨として集約し、意見数の多寡ではなく、少数であっても異なるご意見はひとつの「意見要旨」として整理。

「計画検討の進め方」に関する「意見要旨」

1.情報の提示	1)なぜ、小美玉道路の計画に着手するのか説明して欲しい 2)混雑していない区間も含まれているなど、なぜこの区間なのかについて疑問がある 3)国道6号はどれだけ混雑しているのか、混雑の実態を客観的に評価する必要がある 4)資料を分かりやすくして欲しい 5)検討の状況や予定を示して欲しい 6)計画に関わる情報を広く伝えることが必要である 7)ワークショップ等を開催して意見を聞く進め方はよいと思うが、検討の状況や予定は地元知らせておくべきだ
2.意見の扱い ・決め方	1)意見が反映されるのか不安だ 2)意見を聞くことは大切だが、決める時はしっかり決めて欲しい 3)国領市町で連携して進めて欲しい
3.コミュニケーション	1)意見を聞きながら計画検討を進めることは良いと思う、地域の意見を取り入れて円満に進めて欲しい 2)利用者、若者、高齢の方、反対する人や専門家など、コミュニケーションの対象者やコミュニケーションの方法を充実して欲しい
4.概略計画案の 選定方法	1)計画の検討ではコストがどのように配慮されるのか 2)計画は生活環境や渋滞緩和の効果なども含め多様な観点から検討して欲しい 3)いろいろな代替案を検討して欲しい 4)計画の具体的な内容について検討を進めて欲しい 5)高齢者や高齢化社会を踏まえた道路となることを期待している
5.事業段階の配慮	1)整備にあたって計画的に考えて進めて欲しい 2)用地買収では透明性を確保して欲しい 3)残地がでないように配慮して欲しい 4)供用までの期間が長期化しないよう進めて欲しい 5)道路整備にあたっては効率的に事業を進めて欲しい 6)用地の確保が難しいことを想定して事業を進めて欲しい 7)工事中の渋滞や騒音などの影響が心配だ

「課題・目的」に関する「意見要旨」

1.移動性	1)渋滞が激しい区間もあるが、区間によってはそれほどでもない 2)国道6号は混雑がひどく困っており、慢性的な渋滞が解消されることを期待している 3)バイパスとする場合は国道6号現道との分合流が円滑にできるようにして欲しい
2.信頼性	1)渋滞が激しく時間が読めない国道6号を避け迂回することがある 2)国道6号は渋滞のイメージがあり、早めに出たり、迂回してしまう 3)渋滞が解消されることで、高速道路や他の道路に迂回しなくてよくなる 4)事故の際は著しく混雑するので、遅れられない時は国道6号は使えない 5)事故や故障車があると逃げ場がなく著しく混雑するので困る 6)事故があると通行止めや片側通行となり影響が大きく、所用時間にも不安があるため、余裕を持った設計として欲しい
3.走行性	1)走りやすく、右折しやすい道になるとよい 2)遅い車が前に走っていると渋滞してしまう 3)歩行者・自転車が走行しやすくなることを期待している 4)信号交差点が少ない道路として欲しい

図 3-6(3) 地域とのコミュニケーション（フェーズⅠ）

地域とのコミュニケーション（フェーズⅠ）

【意見要旨（その2）】

4.アクセシビリティ	<ul style="list-style-type: none"> 1)空港へのアクセシビリティが高まることを期待している 2)東側地域や北側地域、東京方面などの周辺地域へのアクセスが改善されることを期待している 3)渋滞が解消され、病院・買物等へのアクセスが改善されるとよい 4)工業団地へのアクセスが良くなるとよい
5.ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 1)関連する道路の混雑も解消されることを期待している 2)国道6号に集中する交通が分散されることを期待している 3)国道6号と交差する東西方向の道路など、関連する道路の整備も期待している 4)迂回していた交通が再び国道6号に戻り、かえって混雑させてしまうのではないかと心配だ 5)小美玉道路ができる関連する道路がかえって混雑するのではないかと心配だ
6.安全性	<ul style="list-style-type: none"> 1)渋滞が緩和されることで交通事故が減少するとよい 2)交通量や速度が増加することで、かえって交通事故が増えるのではないかと心配だ 3)歩きやすさや自転車での安全な走行ができるようになることを期待している 4)大型車が多く道幅も狭いので、安全になることを期待している 5)安全に右左折できるようにしてほしい 6)国道6号の裏道として利用されている道路の安全性が向上することを期待している
7.物流	<ul style="list-style-type: none"> 1)物流が改善することを期待している 2)地域の発展にとって物流の効率性は重要だ
8.環境	<ul style="list-style-type: none"> 1)住宅地の生活環境に配慮してほしい 2)自然環境への影響が心配だ 3)道路からの景観にも配慮してほしい
9.地域資源	<ul style="list-style-type: none"> 1)営農環境に配慮してほしい 2)道路を跨いで田んぼに行くための農作業用の通路を確保してほしい 3)文化財に配慮してほしい 4)幼稚園や保育園に配慮してほしい
10.地域活性化	<ul style="list-style-type: none"> 1)小美玉道路の整備を契機として地域が発展することを期待している 2)沿線に新たな集客施設や地域に貢献する施設が立地して賑わいを期待している 3)バイパスを整備すると、バイパス沿道ばかりが賑わい、国道6号現道の沿道が寂れるのではないかと心配だ 4)新規道路の沿線の土地利用促進を期待している。一方で、地域コミュニティの分断が心配だ 5)バイパスの沿道は、旧道の店舗にとっての出店機会となることを期待している 6)バイパスを整備しても沿道に店舗が立地せず、経済が活性化しないことが心配だ 7)バイパスの場合は、国道6号現道を生活道路とするなど、新たな機能の検討をしてほしい 8)国道6号現道を拡幅すると沿道の店舗への影響が心配だ 9)沿線の開発は、コンパクトシティなどまちづくりとの連携に配慮してほしい 10)沿道との高低差、出入りに配慮してほしい
11.防災	<ul style="list-style-type: none"> 1)水災害時の浸水リスクや地盤の状況等を踏まえて計画してほしい 2)災害時の避難所へのアクセスや緊急物資輸送に役立つ道路になることを期待している
12.医療連携	<ul style="list-style-type: none"> 1)救急車など緊急車両の円滑な通行を期待している 2)病院や救急搬送用のヘリポートに救急車が早く行けるようになることを期待している
13.考慮すべき その他の視点	<ul style="list-style-type: none"> 1)案内標識を分かりやすくしてほしい 2)維持管理に配慮してほしい 3)走行しやすくなるよう、舗装にも配慮してほしい 4)バイパスを整備する場合、新道と旧道の区別が付きやすいよう名称等を工夫してほしい 5)バス停の位置など、公共交通利用者に配慮してほしい

図 3-6(4) 地域とのコミュニケーション（フェーズⅠ）

地域とのコミュニケーション（フェーズⅡ）

◆調査概要

複数案（ルート・構造）、評価指標（案）について情報提供し、意見把握を行った。

■フェーズⅡにおける地域とのコミュニケーション方法

意見聴取方法	実施対象	実施箇所・実施期間等
Webアンケート	沿線地域住民 沿線地域外の住民	・令和3年12月23日(木)～令和4年3月31日(木)
オープンハウス	沿線地域住民 施設来訪者	①石岡市役所 令和4年2月7日(月) ④ウエルサイト石岡 令和4年2月12日(土) ②小美玉市役所 令和4年2月16日(水) ⑤空のえきそ・らら 1回目 令和4年2月19日(土) ③茨城町役場 令和4年2月17日(木) 2回目 令和4年2月20日(日)
オープンハウス (追加)	沿線地域住民 施設来訪者	①石岡市役所 令和4年3月16日(水)～18日(金) ②小美玉市役所 令和4年3月16日(水)～18日(金) ③茨城町役場 令和4年3月16日(水)～18日(金) ④空のえきそ・らら 令和4年3月13日(日)
ワークショップ	沿線地域住民	・小美玉市美野里公民館 令和4年1月30日(日)13:30～16:50

■フェーズⅡにおける地域への情報提供

周知方法	周知対象	概要
ニュースレター	沿線地域住民	・回覧板 ・広報誌折込 ・常設による配布 ・オープンハウスでの配布 令和4年1月5日(水)～ ・石岡駅 令和4年1月13日(木)～3月31日(木)、羽鳥駅 令和4年1月14日(金)～3月31日(月)
ホームページ	沿線地域住民 沿線地域外の住民	・国道事務所、県、市のホームページに掲載

図 3-7(1) 地域とのコミュニケーション（フェーズⅡ）

◆調査結果

【ワークショップの実施結果】

第2回小美玉道路WS 結果取りまとめ(概要版)

沿線自治会や関係団体からの参加者20名が4グループに分かれて討議し、複数案(ルート帯・主たる構造)、評価指標について取りまとめた。

1. 複数案(ルート帯・主たる構造)について

■現道拡幅案

- ・沿線市街地の生活環境が改善されることへの期待
 - ・拡幅に伴う移転や市街地の分断などの影響の懸念
 - ・用地確保に時間を要するのではないか
- などの意見があった。

■バイパス案

- ・用地の取得が比較的スムーズであろうことへの期待
 - ・信号交差点が少なくなることで走行性が高まることへの期待
 - ・沿道開発を期待する声
 - ・走行性の観点や現道が寂れることへの懸念から、バイパス沿道の開発を望まない声
 - ・ルートを検討する上で配慮すべき地域の資源についての指摘
 - ・ルート帯や主たる構造に関するその他の案の提案
- などの意見があった。

2. 評価指標について

- ・フェーズⅠにおいて整理された課題や目的に照らし、渋滞の緩和や安全性、まちづくりなどの観点から複数案を評価するための評価項目について、その重要性や意味を確認する議論があった他、新たな視点からの評価についての提案もあった。

図 3-7(2) 地域とのコミュニケーション（フェーズⅡ）

地域とのコミュニケーション（フェーズⅡ）

【意見要旨（その1）】

1) 「地域資源の指摘」に関する意見要旨

地域資源	具体的な名称等	配慮の内容	意見例
1)埋蔵文化財	・竹原城跡 ・鶴田城跡		・埋蔵文化財に配慮して欲しい。 ・竹原城跡に配慮して欲しい。 ・鶴田城跡に配慮して欲しい。
2)神社・仏閣	・永福寺 ・貴布禰神社		・永福寺に配慮して欲しい。 ・貴布禰神社に配慮して欲しい。
3)学校・保育園	・堅倉小学校 等	・通学通園時安全	・学校や幼稚園は、通学通園に絡んで気になることや意見もあると思うので、個別に聞く必要があると思う。 ・堅倉小学校はどのルートでも影響があると思うので、学校に聞いて欲しい。
4)農地	・水田（八坂神社と十三遺跡の北側、三所神社周辺、美野里変電所の北側）	・水田に水を供給するパイプが道路によって分断	・畑に配慮して欲しい。 ・八坂神社と十三遺跡の北側、三所神社周辺、美野里変電所の北側には水田がある。水田に水を供給するパイプが道路によって分断されると、道路の下を通してつなげるにしても大変で、管理が難しくなるので心配だ。
5)公共施設			・公共施設に配慮して欲しい。
6)福祉施設	・特別養護老人ホーム ・高齢者施設（サンホーム竹原等）		・特別養護老人ホームに配慮して欲しい。 ・サンホーム竹原等の高齢者施設のある地域は影響に配慮して欲しい。
7)墓地			・墓地に配慮して欲しい。
8)ゴルフ場	・太平洋クラブ美野里コース等		・太平洋クラブ美野里コース等のゴルフ場に配慮して欲しい。
9)竹原地区	・竹原地区	・かつての国道6号整備の時に一度土地を提供している	・竹原地区は、かつての国道6号整備の時に一度土地を提供している。A案になると、再度土地を提供することになり、心情的にも、コミュニティの面からも良いことにはならないと思う。
10)旧宿場町	・竹原～竹原下郷 ・大曲南～大曲三差路 ・小岩戸	・元は宿場町だったので国道沿いに住宅が集まっている箇所がある	・竹原～竹原下郷、大曲南～大曲三差路、小岩戸については、元は宿場町だったので国道沿いに住宅が集まっている箇所がある。現道幅は既存家屋への影響が大きい。

2) 「別案の提案」に関する意見要旨

提案等の内容	意見例
1)バイパスルートは茨城空港のあたりまで東側に寄せる案	・茨城空港周辺は多くが畑で、道路を通しやすいと思うので、バイパスルートは茨城空港のあたりまで南下させてもよいと思う。 ・石岡・小美玉バイパスから茨城空港の方を通る位まで南下させても良いのではないか。空港アクセス道路との接続は立体が良い。空港利用者が便利の方が良い。早朝・夕方混雑しないので通過・右左折ができると時間が読める。
2)バイパスの茨城町側の現道との合流点をなるべく茨城町よりにする案	・交差点が多いところに接続するとボトルネックになってしまうので、茨城町側の現道との合流点をなるべく茨城町よりにするべきである。
3)旧小川町側ルートを変える案	・現道幅、BP、旧小川町（南側）へ南下したルート、いろいろ考えられるが早く安く整備されることが重要と考えている。
4)高圧線に沿ったルートを活用する案	・中央家畜市場～太陽保育園～美野里変電所は、高圧送電線が通っているため、そのルートには住宅がほとんどない。それを活用すれば移転の問題が少なく、コミュニティへの影響を抑えることができるのではないか。
5)トンネル案	・土地の買収に時間がかかるのであれば、時間がかかるのは土地の買収取得ではないのか、反対の人がいない協力的にすめられると良い。トンネルもありえるが、費用的に不利であれば仕方ない。
6)6車線（片側3車線）とする案	・緊急車両の通行などの向上を考える場合、4車線化やバイパスの考えを示しているが、むしろ6車線、大きく構造を変えて計画してはどうか。 ・現況の茨城空港アクセス道路は、片側1車線の部分が大半で、何か有れば、物流や人の輸送等にとって一番大事な、定時性や速達性が簡単に損なわれる可能性がある。小美玉道路の設計では片側3車線とすべきと思う。
7)バイパス案は、全線平面構造とする案	・道路から直接出入りした方が便利であるので、平面構造が良い。 ・接続道路から右折で国道6号に入れるように、バイパスは平面構造が良い。 ・道路ができ、交通ができると、新たな経済効果が期待できる。その為にも行き来が容易な平面で整備すべき。 ・まちづくりが進めやすいように、切土、盛土を避け、なるべく平坦にする。 ・沿道からのアクセスがある方が、地元人間にはありがたい。 ・A案と同じように平面構造としてはどうか、地域活性化につながる。
8)バイパス案は、部分的に平面構造とする案	・空港アクセス道路とバイパスの交差点のあたりは、平面構造にして、周辺地域からもアクセスしやすくしてほしい。 ・竹原中郷交差点付近は、バイパスから空港アクセス道路に円滑にアクセスできるように、平面構造にしてほしい。
9)バイパスは平面構造で、主要交差点は立体構造とする案	・平面構造が良いが、国道6号との交差点は立体で信号待ちがないのが良い。 ・空港アクセス、メロンロードとの交差点は立体（ボックスや橋）が良い。信号を少なくしたい。

3) 「評価項目の提案」に関する意見要旨 1/2

課題・目的	評価項目	意見要旨
1.交通渋滞	速達性	1)速度が速く速達性が高いほうがよい
	走行性	2)走行性を高めて欲しい、スムーズに走れるほうがよい
		3)バスなど公共交通の走行性が保てるとよい
	渋滞緩和	4)渋滞が解消されることが大事

図 3-7(3) 地域とのコミュニケーション（フェーズⅡ）

地域とのコミュニケーション（フェーズⅡ）

【意見要旨（その2）】

3) 「評価項目の提案」に関する意見要旨 2/2

課題・目的	評価項目	意見要旨	
1.交通渋滞	信頼性	5)時間が読めるようにして欲しい	
		6)信号交差点が少なく、一定速度で走れるほうがよい	
	通過交通	7)通過交通は沿道から出入りする交通と混在せず走れるとよい	
		8)通過交通を分離することで、現道が生活道路として使いやすくなるとうい	
アクセス性	9)高速道路へのアクセスの向上に期待する		
	10)周辺地域へのアクセス向上に期待する		
2.物流	物流拠点へのアクセス性	1)物流機能の向上が大事	
3.空港アクセス	空港へのアクセス性	1)空港アクセスが大事	
		2)空港アクセスは茨城空港アクセス道路の役割では	
		3)空港アクセス道路との接続は重要である	
4.交通事故	安全性	1)安全性の向上が大事	
		2)道路整備で事故を減少させて欲しい	
		3)大型車を分離して欲しい	
	安全性（歩行者・自転車）	4)自転車や地域の方の安全が重要である	
	安全性（沿道住民）	5)沿線地域内へ流入する通過交通を減らし安全にして欲しい	
安全性（高齢者）	6)高齢者の安全に配慮してほしい		
5.防災	緊急輸送の機能	1)防災対応が大事	
		2)地震等の災害時に強い道路にして欲しい	
		3)緊急輸送道路としての機能に期待する	
		4)代替のルートがあるほうがよい（現道とバイパスで選べるという意味）	
6.医療連携	救急医療施設へのアクセス性	1)救急搬送の円滑化が大事	
7.生活環境	沿道環境への影響	1)排ガス・騒音・振動の抑制が大事	
8.自然・歴史・文化	埋蔵文化財への影響	1)埋蔵文化財を回避して欲しい	
		2)自然環境や歴史文化への影響は避けるべきである	
	自然環境・歴史文化への影響	3)自然環境と歴史文化資源はそれぞれしっかり扱うべき	
		4)国道6号沿道の桜並木に配慮が必要	
9.まちづくり	地形への影響	5)土地の起伏に配慮が必要である	
		地域コミュニティへの影響	1)移転者が少なくなるように配慮が必要
			2)沿道地域が道路で分断されないよう配慮が必要
	3)学校・保育園・福祉施設等への影響に配慮が必要		
	国道6号現道の沿道の地域の活性化	4)現道のまちづくりに期待する	
		5)沿道の商業活動に影響しないよう配慮が必要	
	国道6号現道の沿道への影響	6)沿道アクセスに配慮が必要	
		7)既存の商業集積を活かして利便性が下がらないようにしてほしい	
	バイパス沿道の地域の活性化	8)沿道に新たな施設が立地し活性化することがよい	
		9)企業を誘致する効果が期待される	
10)バイパス沿道に施設を配置する方がよい			
11)新たな地域コミュニティが形成されるとよい			
12)土地の有効利用を期待する			
まちづくり計画との整合	13)市町のまちづくり計画と整合が必要		
	14)周辺市町への影響を考えてほしい		
10.営農環境	農地や施設への影響	1)田畑等の農地の分断に配慮が必要	
		2)農地設備等への影響に配慮が必要	
		3)農地へのアクセスに配慮して欲しい	
		4)酪農への影響に配慮が必要	
11.効果発現	事業期間	1)用地確保に時間がかからないようにして欲しい	
		2)事業期間を短くして欲しい	
	事業費	3)事業費を安くして欲しい	
		工事の影響	4)工事期間を短くしてほしい
	5)工事に混雑することがないとうい		
	6)工事の安全性に配慮が必要である		
	7)夜間工事の騒音に配慮が必要		

図 3-7(4) 地域とのコミュニケーション（フェーズⅡ）

【意見要旨（その3）】

4)「フェーズⅢに関する意見」に関する意見要旨

分類	意見要旨
1.概略計画案についての意見（複数案の比較評価）	1)バイパス案は速度が速く速達性が高い 2)バイパス案は走行性が高くスムーズに走れる 3)バイパス案のほうが多くの交通を処理できる 4)バイパス案に通過交通を分離すれば、現道が生活道路として使いやすくなる 5)バイパス案では現道が代替ルートになる 6)千代田石岡バイパスや水戸バイパスとの接続を考えると、バイパス案がよい 7)隣接する道路への侵入を防ぐため、安全性が向上するからバイパス案の方がよい 8)バイパス案で走行性を確保すれば排ガスを抑制できる 9)周辺の開発にもつながるので、現道拡幅よりバイパスがよい 10)沿道の住宅や商店への影響が少ない、バイパス案がよい 11)事業費が安く、事業期間が短い、バイパス案がよい 12)バイパス案は支障物件が少なく、事業が早くできそう 13)土地の価値が低いからバイパスで早期に買収したほうがよい 14)現道拡幅なら地域が活性化する 15)沿道の利便性が高いので、現道拡幅案がよい 16)現道拡幅案、バイパス案の両方整備でもよい
2.概略計画案の選定方法	1)地元の見解に重みをつける 2)事業期間と事業費のエビデンスが必要である

5)「構想段階以降の意見」に関する意見要旨

分類	意見要旨
1.設計	1)カーブが多いと走りにくいので、直線的なバイパス案がよい 2)国道6号の交差点道路に右折レーンを設置して欲しい 3)中央分離帯の設置など、道路構造を安全にする必要がある 4)道路排水を適切に行って欲しい 5)バイパスと国道6号現道の合流箇所を渋滞しないようにして欲しい 6)バイパスへのアクセス道路の検討が必要である 7)歩道を広くして欲しい 8)沿道アクセスや地域分断に配慮した構造にして欲しい 9)空港アクセス道路との交差については相乗効果ができるような構造にして欲しい 10)交差点の交通処理に配慮して欲しい 11)歩行者の横断等の利便性に配慮して欲しい 12)自転車の走行空間を整備して欲しい 13)バイパスは住宅地を積極的に通るか、あるいは今後住宅地として整備することを見込んでルート設定すべきである 14) A案では、主要な交差点は円滑なアクセスができるような構造にしてほしい 15)バイパス案は、沿道住民の日常生活が不便にならないよう側道を設ける 16)交通量に対応できそうなので、4車線化がふさわしいと考える 17)片側2車線から1車線へ減少させる箇所は、右車線側を減少させてほしい 18)ジョイントの段差を少なくするなど、バイクも通行しやすくしてほしい 19)周辺事業と連携し、効率的に事業を進めて欲しい
1.設計	20)速度低下を招かないよう勾配に留意してほしい
2.ネットワーク	1)周辺道路の整備も併せて行い、地域全体の交通円滑化を図ってほしい 2)前後の区間を含め、一体的に事業推進した方が、事業費が安くなる 3)バイパスの周辺道路を整備する
3.付属施設	1)分かりやすい案内してほしい 2)退避スペースが必要である
4.交通管理	1)国道6号の信号交差点の交差点道路側に右折現示を設けて欲しい
5.工事	1)工事中の騒音に注意して欲しい
6.維持管理	1)国道6号現道を含めた維持管理を適切に行って欲しい
7.供用	1)完成した区間から順次、暫定供用を行って欲しい
8.施工	1)国道6号現道の路面状態が悪いから、新設道路で解決すべきである
9.その他	1)他の事業との抱き合わせで効率化してほしい 2)茨城空港周辺の開発を視野に入れた道路計画も検討してほしい

図 3-7 (5) 地域とのコミュニケーション（フェーズⅡ）

【意見要旨（その4）】

6) 「進め方の意見」に関する意見要旨

分類	意見要旨
1.情報提供	1)情報提供を充実させて欲しい 2)交通影響を把握しておいて欲しい 3)騒音・振動を比較して欲しい 4)費用対効果を示す必要がある 5)いつ頃完成するのかを明確にして欲しい 6)周辺事業の情報も提供して欲しい 7)いつ正式名称が決まるのか知りたい 8)地形や環境への影響を把握しておいてほしい 9)構造のイメージを提示して欲しい 10)企業の出店計画、市の企業立地計画を知りたい 11)計画の意義について説明が必要
2.意見把握	1)できるだけ多くの意見を聞くとよい 2)オープンハウスは、意見を直接伝えられるのでよい 3)若い人の意見をとりいれて欲しい 4) Web上のコミュニティを活用した方が気軽に意見が言える 5)今後も住民がもう少し検討に関わりがもてるようにしてほしい 6)茨城空港の利用者の意見を聞くとよい 7)ワークショップは、オンラインで行うなど他の手法を用いることを検討してはどうか 8)意見を伝えるルートとして、「住民から直で国交省」だけではなく「市を通じて国交省」という形があるとよい
3.意見反映	1)意見が反映されることを期待する 2)適切に評価されることを期待する
4.決め方	1)ある程度意見を聞くことは必要だが、経験や知識のある者が進めていくとよい 2)多様な観点で比較することはよい 3)地元十分に配慮してほしい
5.資料作成	1)配布資料を見やすくして欲しい

7) 「フェーズⅠ関連」に関する意見要旨

分類	意見要旨
フェーズⅠ	1)新たな道路整備よりも、既存の道路を整備する方が、理解を得られやすいと思う 2)将来交通量の増減が気になる

その他の意見例

分類	意見例
取組みへの励ましや意見	<ul style="list-style-type: none"> ・オープンハウスは、意見を直接伝えられるのでよい。 ・道路は財産なので、しっかりやって欲しい。 ・もっと道路整備を充実させて欲しい。 ・利用する人や地域の人々にとって良い道路にして欲しい。 ・事業に関心がある。 ・今のやり方で良いので、このまま進めて欲しい。
検討内容との関係を捉え切れなかった意見	<ul style="list-style-type: none"> ・千代田石岡バイパスから国道6号現道に接続する整備を優先して欲しい。 ・千代田石岡バイパスの完成後に村上六軒線と国道6号の交差部が混雑しないようにして欲しい。 ・土浦バイパスは走りやすい。 ・空港アクセス線は走行性が良い。 ・Webアンケートに回答する。 ・2車線以外もある。 ・高浜から土浦北インターチェンジに向かってもらいたい。 ・観光拠点として、道の駅のような休憩所が欲しい。 ・道路計画のさらなる周知のため、ネーミングライツを実施した方が良い。 ・用地買収の際には中途半端な残地が発生しなくなるように配慮して欲しい。 ・茨城町バイパスの早期整備を望む。 ・千代田石岡バイパスの早期整備を望む。

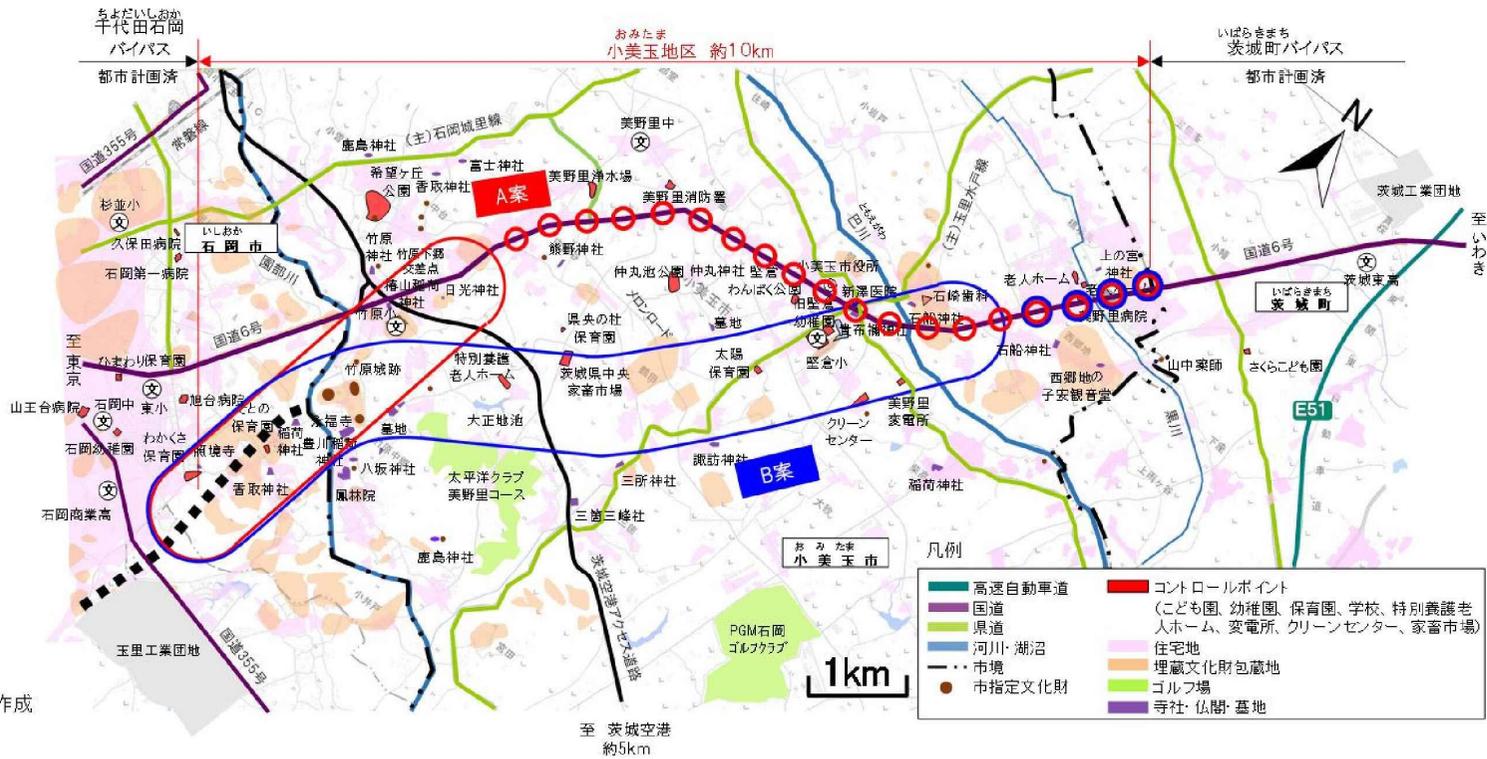
図 3-7(6) 地域とのコミュニケーション（フェーズⅡ）

3.3.2 位置等に関する複数案の設定についての考え方

本事業に係る計画段階配慮事項についての検討にあたっては、事業実施想定区域の位置又は規模に関する複数の案（以下、「複数案」という。）を適切に設定する必要があります。複数案としては、一般国道6号小美玉道路（仮称）の課題・目的を踏まえて設定します。

3.3.3 複数案のルート選定の考え方

複数案のルート選定にあたっては、本事業に必要な道路の機能、ルート帯・主たる構造を検討する際の前提条件を踏まえ、図 3-8 に示す2案を選定しました。



出典：国土地理院地図をもとに作成
※凡例の内容等を追記

ルート帯・主たる構造(案)	標準断面(案)	概要
<p>【A案】 現道拡幅(一部バイパス)案 [平面構造]</p>	<p>単位：m</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の2車線道路を両側に広げる案 ・中央分離帯により上下線を分離 ・沿道から道路に直接出入りが可能 ・既存の主たる構造である平面構造と同じ構造とする考え方
<p>【B案】 バイパス(一部現道拡幅)案 [立体構造(盛土・切土)]</p>	<p>単位：m</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・沿道の土地から5~10m高く(もしくは低く)整備 ・中央分離帯により上下線を分離 ・沿道から道路に直接出入りは不可能 ・沿道の建物からの出入りは、側道から交差点を介して道路に出入り ・主要な道路以外は立体交差により交差点の数を減らすため、立体構造とする考え方

出典：「関東地方小委員会資料」（国土交通省関東地方整備局）

図 3-8 ルートの概要

3.3.4 比較評価結果

関東地方小委員会において、意見聴取の結果（ルート帯案に関すること）のまとめ、複数案の比較評価を行いました。複数案の比較評価は表 3-2 に示すとおりです。

比較評価の結果【B案】バイパス案は、【A案】現道拡幅案に比べ、「混雑の緩和」、「物流の効率化」、「空港アクセスの円滑化」、「災害に強い緊急輸送道路の確保」、「救急医療施設への搬送時間の短縮」、「沿道環境の改善」、「効果発現」といった面で優れています。

以上を踏まえ図 3-9 に示すとおり、対応方針（案）を示しました。

表 3-2 複数案での比較評価の結果

■複数案の比較評価(政策目標、環境への影響、その他)

評価指標		【A案】現道拡幅(一部バイパス)案	【B案】バイパス(一部現道拡幅)案	
政策目標	混雑の緩和	平均速度の向上(速達性)	△・国道6号現道の4車線化により、平均速度が向上するものの、平面交差点が多く残るため、効果はバイパス案より小さい	○・交差点を立体化したバイパスにより、平均速度が向上し、その効果は現道拡幅案より大きい
		事故・駐停車車両による影響の低減(信頼性)	○・4車線化された国道6号現道を利用することにより、事故・駐停車車両による影響が低減できる	○・バイパスと国道6号現道に交通が分散することで、事故・駐停車車両による影響が低減できる
		当該箇所(国道6号現道や周辺道路)の交通量(走行性)	○・国道6号現道を4車線化することで、周辺道路から国道6号現道に交通が転換し、周辺道路の交通量が減少する	○・国道6号現道や周辺道路を利用して大型車等の通過交通がバイパスを利用することにより、国道6号現道や周辺道路の交通量が減少する
	物流の効率化	△・物流関連車両が4車線化された国道6号現道を利用することにより、茨城工業団地、玉里工業団地等へのアクセス性が向上するものの、効果はバイパス案より小さい	○・物流関連車両がバイパスを利用することにより、茨城工業団地、玉里工業団地等へのアクセス性が向上、効果は現道拡幅案より大きい	
	空港アクセスの円滑化	△・4車線化された国道6号現道を利用することにより、茨城空港へのアクセス性が向上する	○・交通がバイパスを利用することにより、茨城空港へのアクセス性が現道拡幅案よりも向上する	
	安全・安心な生活空間確保	当該箇所(国道6号現道や周辺道路)の交通事故の減少(道路交通の安全性)	○・国道6号現道の4車線化に伴う中央分離帯設置などにより、正面衝突や右直事故が減少	○・バイパスを利用することにより、国道6号現道の交通量が減少し、国道6号現道や周辺道路の交通事故が減少
		当該箇所(国道6号現道や周辺道路)の歩行者の安全性(歩行者・自転車の安全性)	○・国道6号現道に歩行者空間・自転車の走行空間を整備することにより、利用者の安全性を確保する	○・バイパスに歩行者空間・自転車の走行空間を整備することにより、利用者の安全性を確保する
	災害に強い緊急輸送道路の確保	緊急輸送道路としての機能(緊急物資輸送機能)	△・国道6号現道の4車線化により、緊急輸送道路としての機能が強化されるものの、新たな代替路は形成されない	○・国道6号現道や常磐道の代替路として機能し、災害時や既存道路の通行止め時などにおいても円滑な交通を確保可能
		避難路としての機能(避難路機能)	△・国道6号現道の4車線化により、避難路としての機能が強化されるものの、新たな代替路は形成されない	○・災害時や既存道路の通行止め時などにおいて、避難路としての機能を確保可能
	救急医療施設への搬送時間の短縮	△・水戸市や土浦市に位置する第3次救急医療施設への搬送時間短縮(救急搬送の迅速性)	△・4車線化された国道6号現道を利用することにより、水戸医療センター、土浦協同病院への搬送時間が短縮するが、効果はバイパス案より小さい	○・バイパスと国道6号現道に分散することで、水戸医療センター、土浦協同病院への搬送時間が短縮し、効果は現道拡幅案より大きい
沿道環境の改善	排気ガス、騒音・振動などの沿道環境への影響(沿道環境への影響)	△・集落・市街地等を通過するため、大気質、騒音に影響を与える可能性があり、集落・市街地を通過する程度はバイパス案に比べて大きい	○・バイパス沿道の集落・市街地等を通過するため、大気質、騒音に影響を与える可能性があるが、集落・市街地を通過する程度は現道拡幅案に比べて小さい	
環境への影響	自然・歴史・文化	△・重要な種・群落等の生息地・生育地を一部改変する可能性があるが、概ね回避しており、動物・植物・生態系に及ぼす影響は小さい。	△・重要な種・群落等の生息地・生育地を一部改変する可能性があるが、概ね回避しており、動物・植物・生態系に及ぼす影響は小さい。	
その他	まちづくり	国道6号現道沿道の市街地や地域コミュニティへの影響(国道6号沿線への影響)	△・現道拡幅区間の沿道市街地や既存の地域コミュニティへの影響が大きくなる。	○・バイパスの整備により、国道6号現道沿道の地域コミュニティの生活環境の改善は見込めるが、交通量の減少による商業活動への影響や地域分断は残る
		バイパス周辺の既存集落や地域コミュニティへの影響(バイパス周辺への影響)	○・現道拡幅区間以外の既存集落の地域コミュニティへの影響はバイパスに比べて少ない。	○・バイパスの整備により、新たな地域分断が生じるが、構造等により、既存集落や地域コミュニティへの影響を小さくするよう配慮できる。
	営農環境	沿道の新規開発や農地転用(沿道新規開発や農地転用)	○・現道拡幅区間周辺の沿道の新規開発が期待される	○・沿道の新規開発や農地転用が期待される
		圃場整備地やアクセス道路、排水、施設等への影響(農地や施設等への影響)	○・現道拡幅区間の用地や地形の改変面積はバイパス案より小さい	△・用地や地形の改変が現道拡幅案より大きい
	効果発現	効果の発現(事業期間)	△・現道を改良するため、開通したところから効果発現が見込まれる	△・部分的な開通が可能のため、段階的に効果発現が見込まれる
工事中の交通・沿道環境への影響(工事の影響)		△・国道6号現道の4車線化施工時に、工事に伴う交通渋滞、沿道への騒音・振動の影響がバイパス案より大きい	○・バイパス工事による現道の切り回しはなく、住宅密集地から離れているため、沿道への騒音・振動の影響が現道拡幅案より小さい	
	事業費(事業費)	△ 約800~900億円	○ 約700~800億円	

【凡例】 ○:評価できる △:他案に比べて劣る ×:評価できない

○【B案】バイパス案は、【A案】現道拡幅案に比べ、「混雑の緩和」、「物流の効率化」、「空港アクセスの円滑化」、「災害に強い緊急輸送道路の確保」、「救急医療施設への搬送時間の短縮」、「沿道環境の改善」、「効果発現」といった面で優れている。

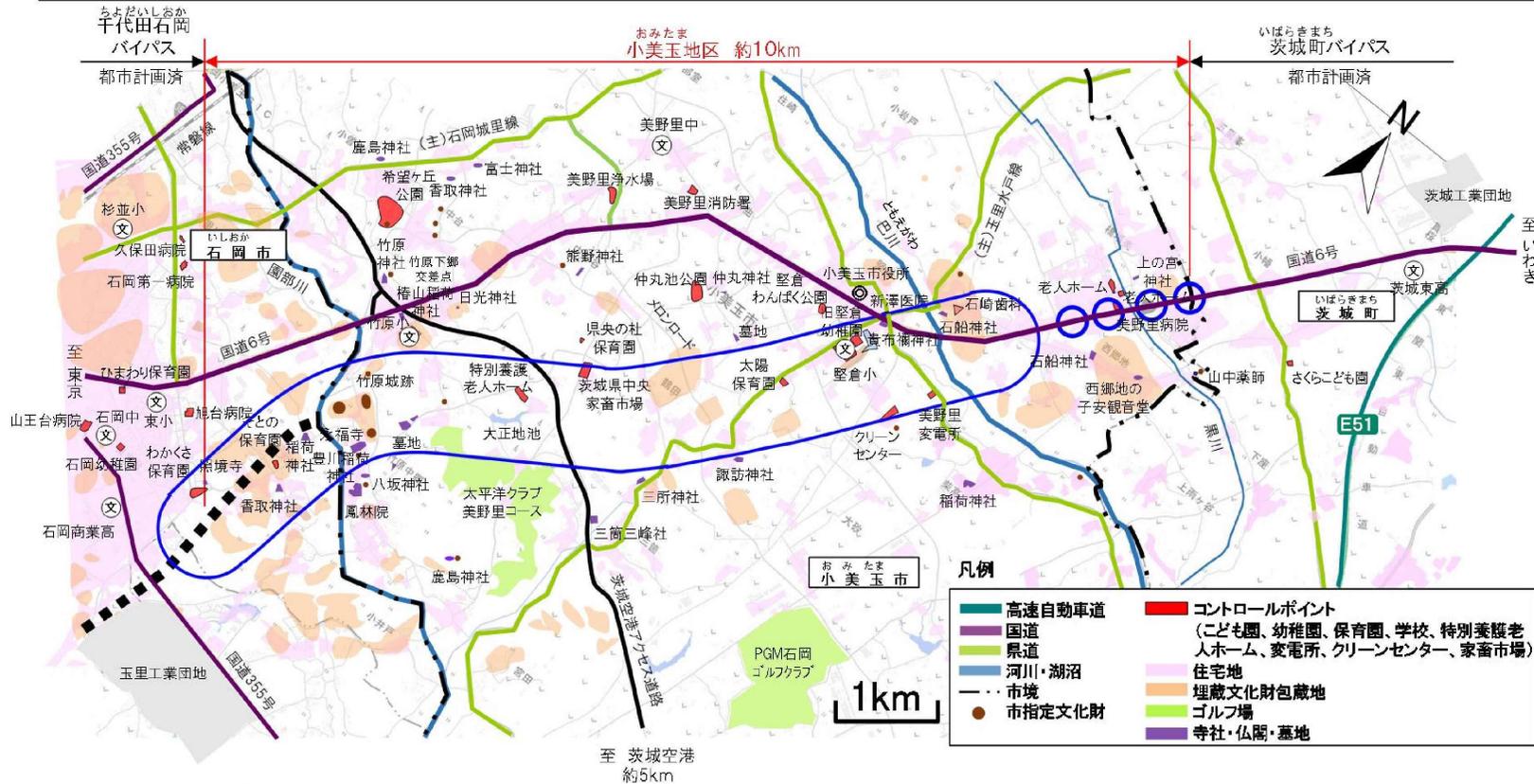
※ 評価指標の()内は、評価項目

出典:「関東地方小委員会資料」(国土交通省関東地方整備局)

- ◆バイパス(一部現道拡幅)案は、千代田石岡バイパス終点部から国道6号巴川渡河部付近までを沿道からのアクセス制限を基本としたバイパスとし、茨城町との市町境まで国道6号を4車線現道拡幅した案
- ◆一般国道6号小美玉道路(仮称)の課題である、混雑の緩和、物流の効率化、空港アクセスの円滑化、安全・安心な生活空間の確保、災害に強い緊急輸送道路の確保、救急医療施設への搬送時間の短縮、沿道環境の改善が図れるバイパスを整備

【ルート帯の考え方】

- ・一般国道6号の石岡市から小美玉市を経由し、茨城町間を結ぶルートである。
- ・緊急輸送道路の確保に寄与し、沿道環境への影響も小さく、物流拠点・空港へのアクセス性や救急搬送の迅速性の向上を考慮した。
- ・道路構造は盛土、切土が想定される。
- ・コストの縮減も図られる。



出典：「関東地方小委員会資料」
(国土交通省関東地方整備局) を一部加工

図 3-9 対応方針 (案)

3.3.5 計画段階環境配慮書以降環境影響評価方法書までの経緯

関東地方小委員会での有識者や地域住民・企業等の意見を踏まえ、事業予定者※（国土交通省 関東地方整備局）が計画段階環境配慮書（以下、「配慮書」といいます。）を作成し、令和5年9月26日の国土交通大臣意見をもって、配慮書手続きを完了しました。その後、計画段階評価の手続きにおいて、複数案としていたルート帯のうち、バイパス（一部現道拡幅）案を対応方針として決定しました。選定した理由は、以下に示すとおりです。

※上記、事業予定者は「概略計画の検討を実施した主体」です。

<選定した理由>

- ・バイパス（一部現道拡幅）案は、千代田石岡バイパス終点部から一般国道6号巴川渡河部付近までを沿道からのアクセス制限を基本としたバイパスとし、茨城町との市町境まで、一般国道6号を4車線現道拡幅した案である。
- ・政策目標である混雑の緩和、物流の効率化、空港アクセスの円滑化、災害に強い緊急輸送道路の確保、救急医療施設への搬送時間の短縮を図るとともに、沿道環境の改善に寄与する道路である。

また、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられる。