

東海村地域における計画段階評価

1. 東海村地域の課題

①国道6号の交通渋滞

○茨城県内の直轄国道の混雑度は1.2で全国1位である中、当該区間は混雑度が2.22と県内2車線区間でワースト1位(図1)



写真1 二軒茶屋交差点付近の混雑状況



資料:平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査
図1 東海村周辺の国道6号の混雑度

②国道6号の交通事故

○東海村区間の死傷事故率は全国平均の約1.7倍の115.8件/億台キロと非常に高い状況(図2)

資料: ITARDAデータ
全国平均: H28、東海村区間: H25-28

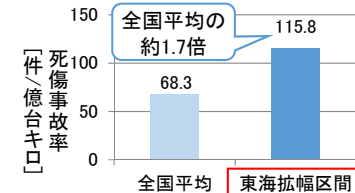


図2 死傷事故率(全国・東海村区間平均)

③物流生産性を阻害

- 東海村周辺は重点港湾の「茨城港日立港区、常陸那珂港区」や多くの工業・物流施設が立地。(図3)
- 物流生産性の向上の観点から、産業関連施設の基幹となる道路であるが、著しい渋滞のため物流生産性を阻害している。
- 重点港湾周辺は津波浸水リスクがあり、災害時の南北軸の物流確保が課題。(図4)

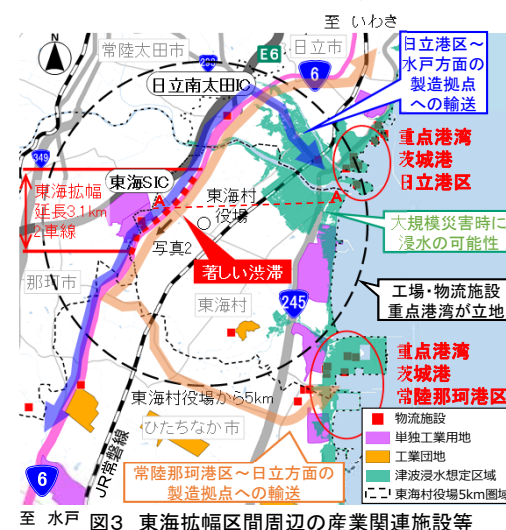


図3 東海村周辺周辺の産業関連施設等



写真2 国道6号を通る物流車両



図4 各路線の標高(A-A断面)

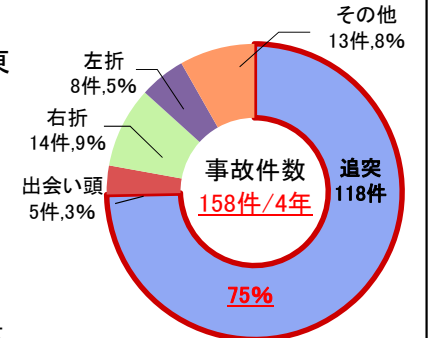
2. 原因分析

①交通容量の不足による渋滞や事故が発生

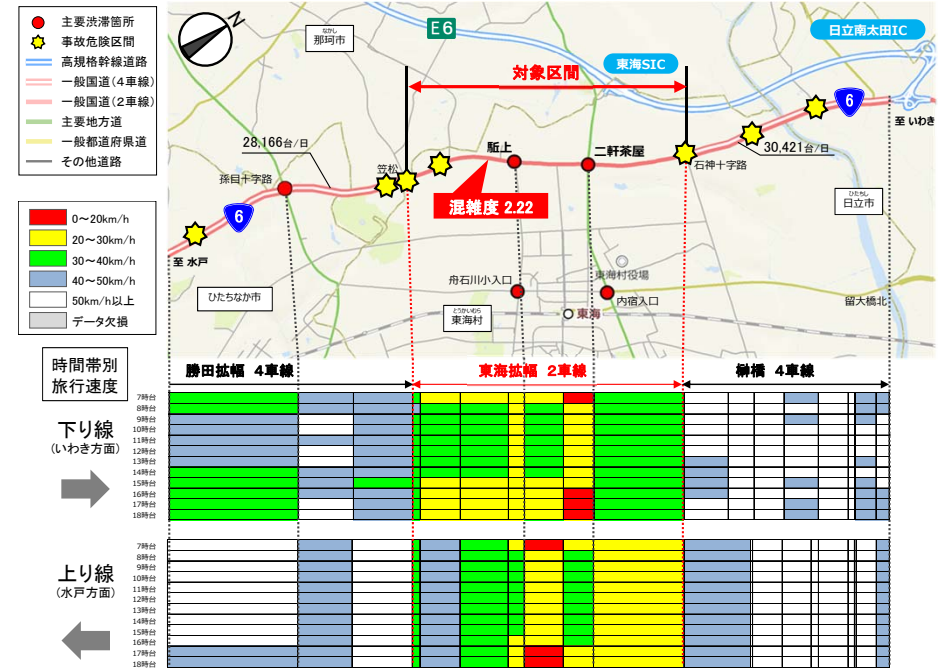
○当該区間の前後区間は4車線整備済で、東海村地域区間が唯一の2車線区間となり、多くの交通が流入するため交通容量の不足による渋滞が発生(図5)

○特に主要渋滞箇所となっている駈上、二軒茶屋交差点ではピーク時間を中心に慢性的な速度低下が発生(図5)

○著しい速度低下が原因と考えられる追突事故が多く発生し全体の7割を占める(図6)



資料: ITARDAデータ(H25-28)
図6 東海村区間の事故類型



資料: ETC2.0プローブデータ(H29.4-H30.3 平日)
図5 周辺道路状況と旅行速度

3. 政策目標

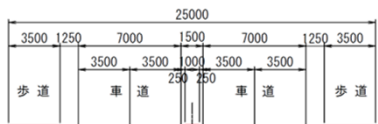
- ①交通容量の確保による交通渋滞の緩和
- ②渋滞に起因する交通事故の減少
- ③平常時、災害時を問わず物流を確保

東海村地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

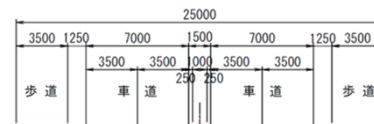
評価軸	【案①】現道拡幅案	【案②】バイパス案
交通容量の確保による交通渋滞の緩和	○ 4車線化により交通渋滞は緩和 混雑度 国道6号(那珂市境～二軒茶屋交差点) 【現況】2.22 ⇒ 【整備後】0.96	△ バイパスへの交通転換により、現道の交通量は減少し、交通渋滞が一部緩和 混雑度 国道6号(那珂市境～二軒茶屋交差点) 【現況】2.22 ⇒ 【整備後】1.25
渋滞に起因する交通事故の減少	○ 死傷事故率 国道6号(笠松交差点～石神十字路交差点) 【現況】115.8件/億台キロ ⇒ 【整備後】83.5件/億台キロ	○ 死傷事故率 国道6号(笠松交差点～石神十字路交差点) 【現況】115.8件/億台キロ ⇒ 【整備後】105.1/億台キロ
平常時、災害時の物流の確保	○ 平常時の渋滞緩和による物流の確保 災害時の津波浸水リスクを避けた南北軸の確保	○ 平常時の渋滞の一部緩和による物流の確保 災害時の津波浸水リスクを避けた南北軸の確保
沿道施設へのアクセス性	○ 沿道の工業用地や店舗等とのアクセス性が向上	△ 沿道の工業用地や店舗等とのアクセス性は向上しない
周辺環境への影響	○ 支障物件数は案②と同程度	○ 支障物件数は案①と同程度
コスト	約110億円	約135億円
総合評価	○	△

【案①】標準断面図



現道拡幅断面

【案②】標準断面図



バイパス断面

(単位：m)

(単位：m)



対応方針(案)：案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：一般国道6号
なか おおた どうかい いしがみ とじゅく
- ・区間：那珂市向山～東海村石神外宿
- ・概略延長：約3.1Km
- ・道路規格：第3種1級
- ・車線数：4車線
- ・設計速度：80km/h

(参考) 当該事業の経緯等
都市計画決定等の状況
S60年～ 都市計画決定

地域の要望等

- H30.6：茨城県知事が要望
- H30.7：日立都市圏幹線道路整備促進期成会が要望
- H30.8：県央地域首長懇話会が要望
- H31.1：東海村長が要望