

一般国道6号 東海拡幅に係る新規事業採択時評価

- 当該区間整備により容量を確保し、幹線道路の速達性向上および産業活動の支援に寄与
- 渋滞ボトルネックの解消により、著しい速度低下に起因する交通事故の減少に寄与
- 平常時・災害時を問わない物流を確保し、物流生産性向上の支援に寄与

1. 事業概要

- 起終点: 茨城県那珂市向山
～茨城県那珂郡東海村石神外宿
- 延長等: 約3.1km
(第3種1級、4車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費: 約110億円
- 計画交通量: 約35,500台/日～約42,300台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約29,400台/日	約5,000台/日	約7,900台/日

2. 課題

①交通集中による著しい渋滞が発生

- 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3)
- 主要渋滞箇所である駈上交差点、二軒茶屋交差点がボトルネックとなり混雑が発生している(写真1)



写真1 二軒茶屋交差点付近の混雑状況

②著しい速度低下による追突事故が発生

- 東海拡幅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4)
- 事故類型では著しい速度低下から引き起こされると考えられる追突事故の割合が約7割を占め、安全性に課題(図5)

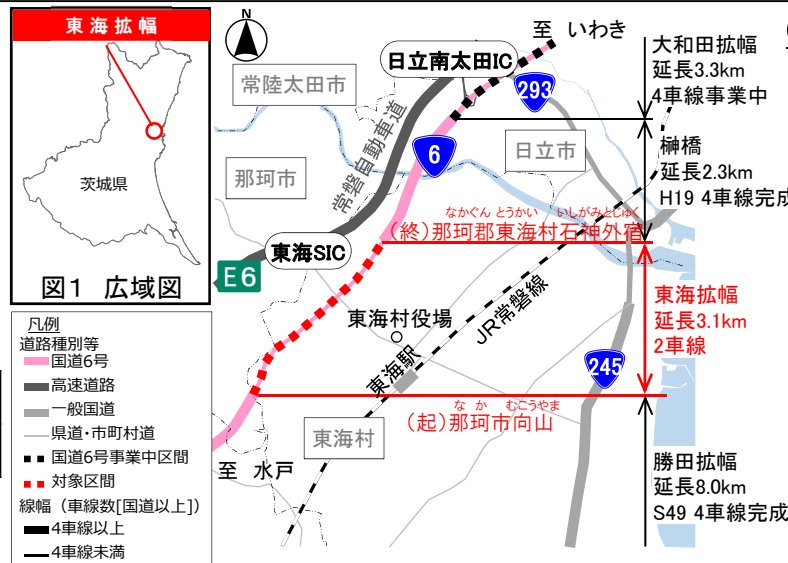
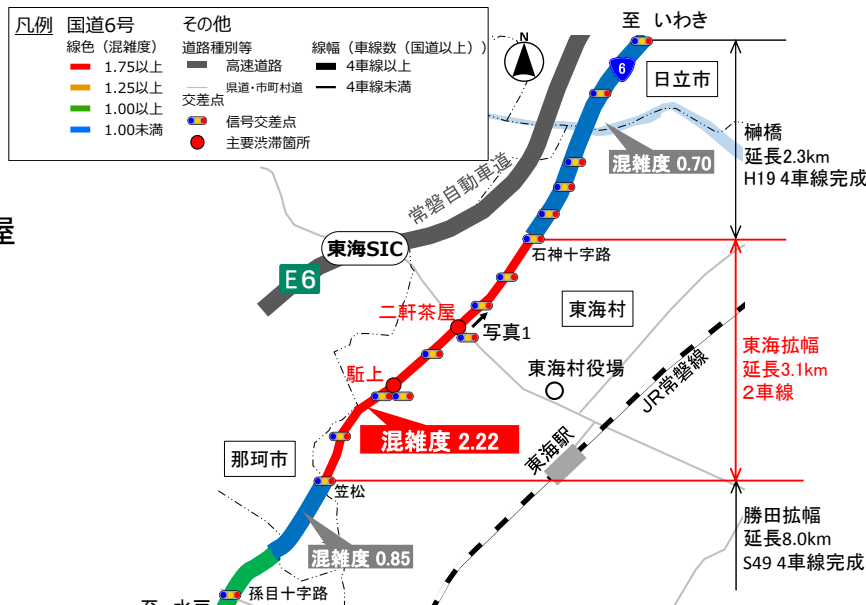
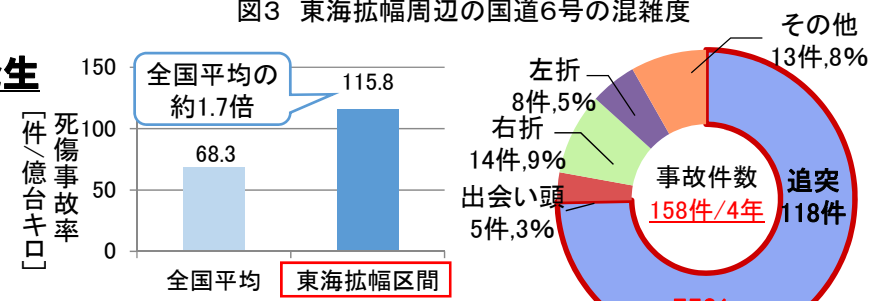


図2 事業位置図

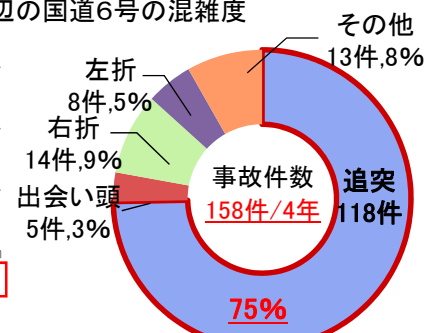


資料:平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査



資料: ITARDAデータ 全国平均: H28、東海拡幅区間: H25-28

図4 東海拡幅区間の死傷事故率



資料: ITARDAデータ(H25-28)

図5 東海拡幅区間の事故類型

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6)
- 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のリスクがあり、災害時の南北軸の物流確保が課題。(図7)



写真2 国道6号を通る物流車両

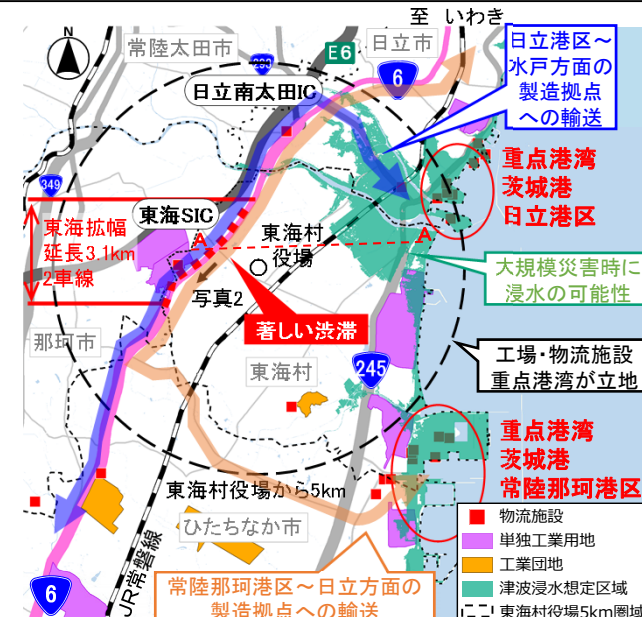


図6 東海拡幅区間周辺の産業関連施設等



図7 各路線の標高(A-A断面)

3. 整備効果

効果1 幹線道路の速達性向上 [◎]

- 当該区間整備により、容量を確保し国道6号の速達性向上

混雑度 (約6割減少)

現況 2.22 → 整備後 0.96

○所要時間 [石神十字路交差点 → 孫目十字路交差点]

【現況】約9分 → 【整備後】約5分(約4分短縮)

効果2 幹線道路の安全性確保 [◎]

- 渋滞ボトルネックの解消により、著しい速度低下に起因する交通事故の減少

死傷事故率 (3割減少)

現況 115.8件/億台キロ → 整備後 83.5件/億台キロ

○追突事故件数 [笠松交差点 ~ 石神十字路交差点]

【現況】118件/4年 → 【整備後】107件/4年(約1割減少)

効果3 物流生産性向上の支援 [○]

- 重点港湾である「茨城港日立港区」、「茨城港常陸那珂港区」をはじめとする施設に対し、平常時・災害時を問わない物流を確保し、物流生産性向上の支援に寄与

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
2.8	11.0%	79億円※2	223億円※2

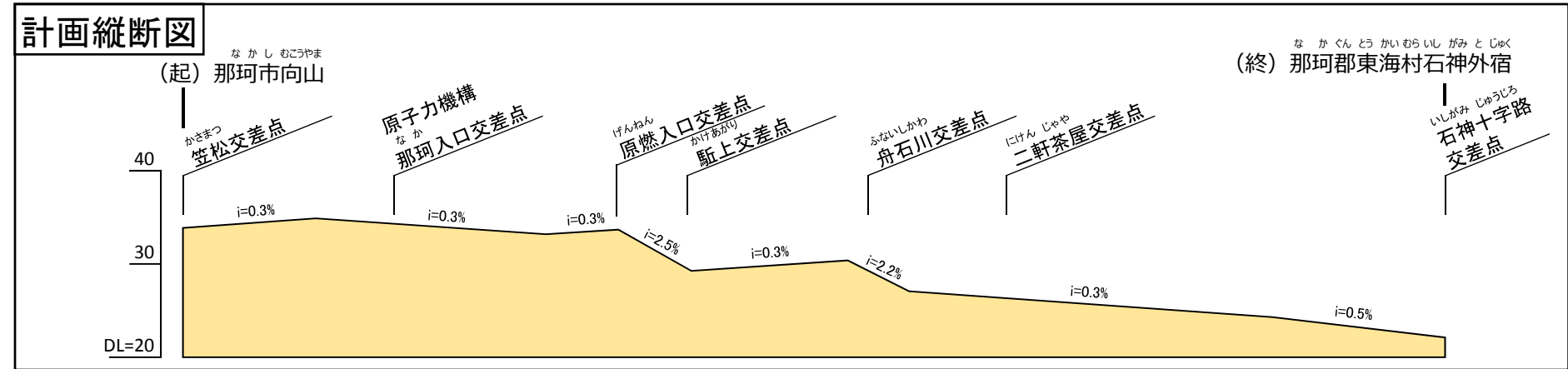
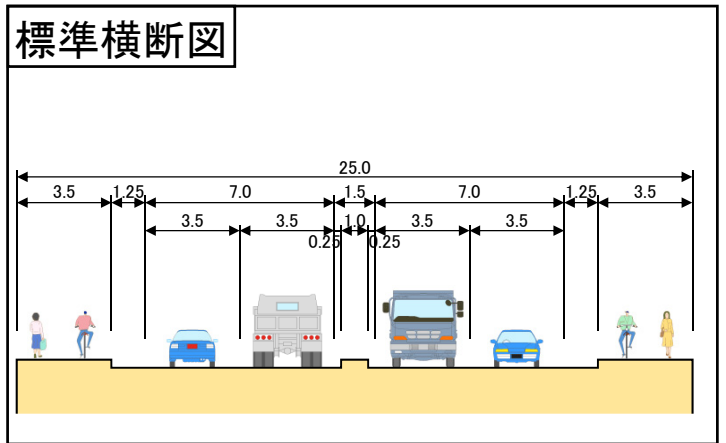
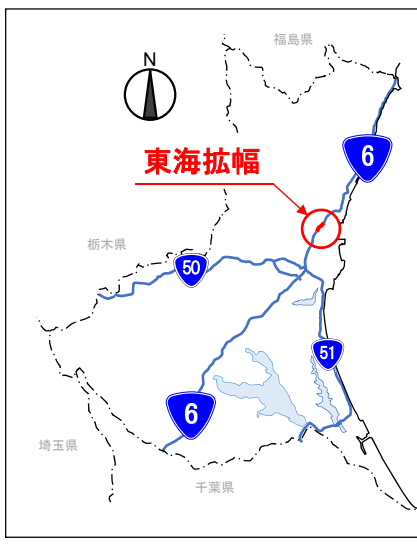
※1: EIRR: 経済的內部収益率

※2: 基準年(H30年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

一般国道6号 東海拡幅に係る新規事業採択時評価



凡例	
	対象区間
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般都道府県道
	主要渋滞箇所
	事故危険区間
	交通量 (H27一般交通量調査)
	市街地(集落)
	工業団地
	その他 (工場・研究施設等)
	○施設
	■主な施設
	市町村境界線
	車線数(2車線/4車線)
	津波浸水想定区域



全体延長 3.1km
 土工延長 3.1km(100%)
 橋梁延長 0.0km(0%)

