

令和元年12月24日(火)  
国土交通省関東地方整備局  
常総国道事務所  
常陸河川国道事務所  
東日本高速道路株式会社関東支社  
水戸工事事務所

— お知らせ —

**東関道水戸線（潮来～鉾田）事業連絡調会議（第1回）  
開催結果**

本日開催した「東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）事業連絡調整会議（第1回）」の開催結果をお知らせします。  
会議の概要は以下のとおりです。

<開催日時・場所>

令和元年12月23日(月) 15時00分～16時00分  
行方市役所 玉造庁舎 2階 第1会議室

<構成機関>

茨城県土木部道路建設課、潮来市建設部、行方市建設部、鉾田市建設部  
国土交通省関東地方整備局 常総国道事務所、常陸河川国道事務所、  
東日本高速道路（株）関東支社 水戸工事事務所

<開催結果概要について>

別紙の通り

**問い合わせ先**

国土交通省 関東地方整備局 常総国道事務所 電話 029-826-2040（代表）  
副所長 もり ひろき 森 浩樹 調査課長 とみさわ なるみ 富澤 成実

## 東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)事業連絡調整会議(第1回) 開催結果概要

### 1. 日時

令和元年12月23日(月) 15:00～16:00

### 2. 出席者

茨城県 土木部 道路建設課長 羽成 英臣  
潮来市 建設部長 土子 正彦  
行方市 建設部長 飛田 貢  
鉾田市 建設部長 寺家 喜重  
国土交通省関東地方整備局 常総国道事務長 近藤 進  
常陸河川国道事務所長 原田 昌直(代理)  
東日本高速道路株式会社関東支社 水戸工事事務所長 増淵 善明

### 3. 議事概要

今回の調整会議において、現在の用地買収及び埋蔵文化財調査の状況、工事の進捗状況について事業者から茨城県、潮来市、行方市、鉾田市に報告があり、以下の事項を合わせて確認した。

#### (1) 事業の実施状況について

- ・工事等の実施にあたっては、コスト縮減に努めているところであるが、想定以上の範囲で軟弱層が堆積していることや、関係機関協議の結果、排水処理計画等の見直しの必要性を確認した。
- ・全区間にわたる軟弱地盤対策や、関係機関協議等の条件が概ね整った潮来IC～北浦IC(仮称)間分の排水処理等に要する追加費用については、コスト縮減策と合わせて事業評価監視委員会にて審議していただく予定。
- ・また、用地取得が依然残っているほか、工事にかかる時間の検討が必要であるため、これらを精査した上で開通予定時期を確定することの説明が事業者からあった。

#### (2) 得られる整備効果について

- ・事業の投資効果は、費用対便益比だけでなく、産業支援や観光支援等の効果も期待でき、これらの整備効果を最大限発現させるためにも、県、3市、事業者が連携を図ることを確認した。

#### (3) 休憩施設の必要性について

- ・東関東水戸線における道路利用者へのサービス向上の観点から、事業区間内(潮来～鉾田)に休憩施設の必要性を確認した。
- ・また、休憩施設については利用者の利便性向上に加え、沿線自治体の地域振興により大きく貢献することが期待される地域振興施設併設型の休憩施設を基本に検討されたい、との意見が茨城県よりあった。

# 東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）事業連絡調整会議（第1回）

## 説明資料

令和元年 12月23日

国土交通省関東地方整備局  
常総国道事務所  
常陸河川国道事務所

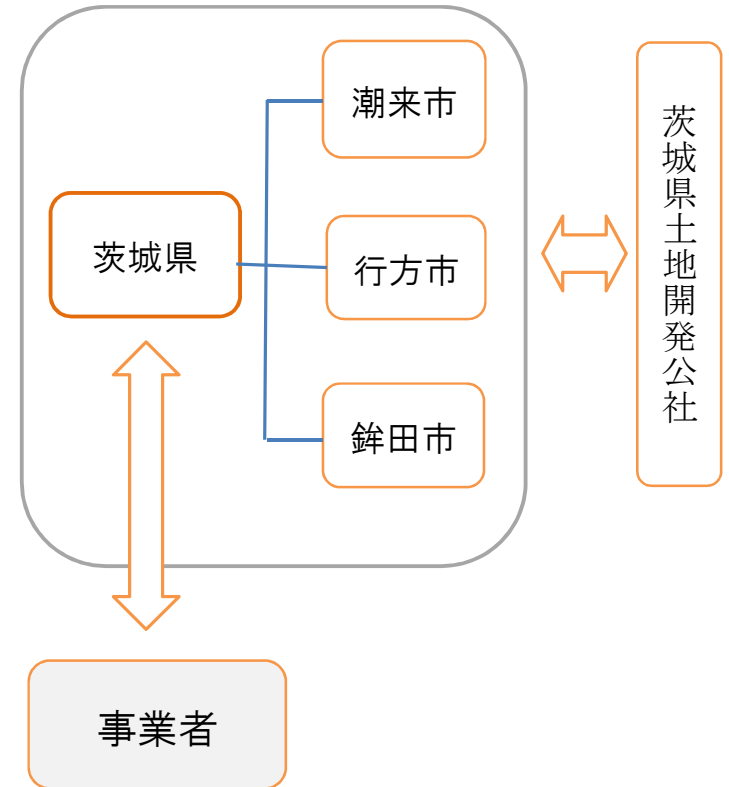
東日本高速道路株式会社関東支社  
水戸工事事務所

# 東関東水戸線（潮来～鉾田）事業の進捗状況（用地）

- 用地取得状況**  
 平成21年度より用地着手。茨城県及び潮来市、行方市、鉾田市による支援を得ながら、**全体の進捗率は現在約93%。**



## 東関東自動車道水戸線 用地取得推進チーム



区間	潮来IC～鉾田IC
用地取得進捗率 (面積ベース)	約93%

※R1年11月末現在

# 東関道水戸線（潮来～鉾田）事業の進捗状況（埋蔵文化財調査）

- 埋蔵文化財調査  
平成26年度より埋蔵文化財調査着手。区間全体の進捗率は、約94%。



埋蔵文化財調査状況



区間	潮来IC～鉾田IC
埋蔵文化財調査 進捗率	約94%

※R1年11月末現在

※埋蔵文化財調査は、茨城県との調整により調査必要範囲を事前に確定  
工事着手前に茨城県により試掘調査を実施し、その結果を踏まえ（公財）茨城県教育  
財団にて本掘調査を実施



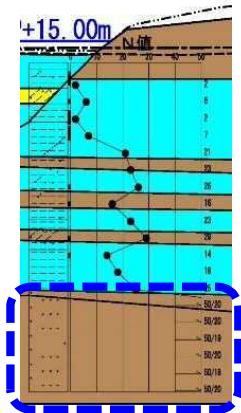
# 東関東水戸線（潮来～銚田）事業を取り巻く状況

- 地質調査結果、当初推定した支持層のさらに深部に軟弱層の堆積が確認されるなど、全区間にわたり想定以上の軟弱層の堆積が確認されているため、軟弱地盤に対する追加対策が必要となった。

## 地質調査の状況

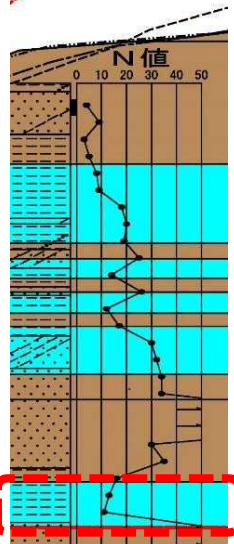
※行方市内の例

当初公共用地内で実施したボーリング



当初の推定支持層

用地取得後に事業地内で実施した追加ボーリング



追加ボーリングで確認された軟弱層



H23. 3. 11の地震時の液状化に起因する道路変状



H23. 3. 11の地震による液状化発生状況

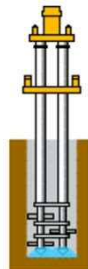


## 地盤改良工の施工イメージ



【参考】  
深層混合処理工法

セメントなどの固化剤と水を練り混ぜ、攪拌機の先端から吹き出しながら、元の土と混合することで土壌改良を行う。



(参考施工図)

# 東関道水戸線（潮来～鉾田）事業を取り巻く状況

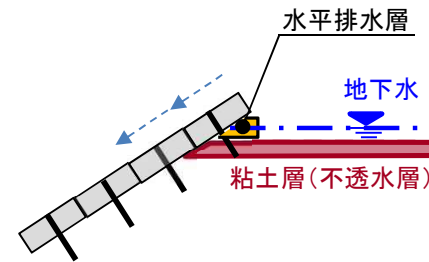
- 切土法面における湧水や盛土法面における雨水による浸食が確認されているため、法面処理工の追加変更が必要となった。

切土法面における湧水状況



切土法面における対策イメージ

逆巻き施工により、早期の  
のり面保護が可能



砕石のり面工

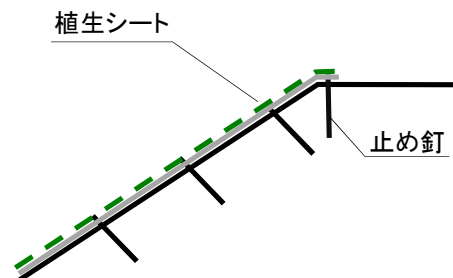


施工事例：東関道水戸線  
(鉾田IC～茨城空港北IC)

盛土法面における浸食状況



盛土法面における対策イメージ



植生シート工



施工事例：圏央道  
(神崎IC～下総IC)

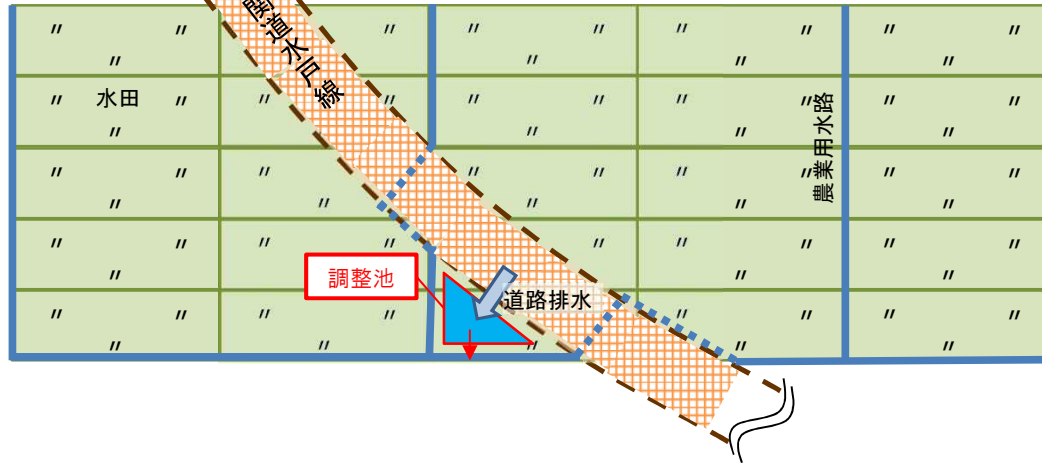


# 東関道水戸線（潮来～鉾田）事業を取り巻く状況

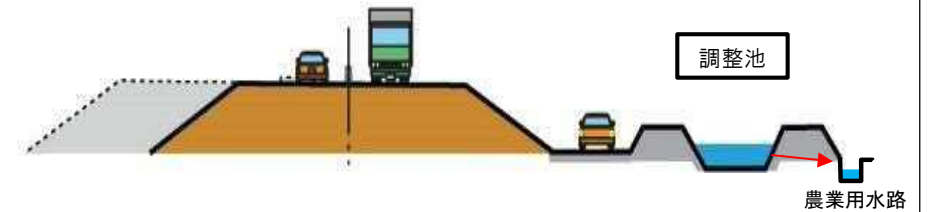
- 関係機関協議により、道路整備による雨水流出増分を一時貯留するための調整池が必要となった。

調整池の計画イメージ

平面図



断面図



調整池に一時貯留後、  
農業用水路へ排水

調整池整備事例

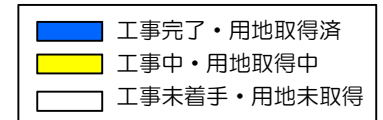


施工事例：首都圏中央連絡自動車道  
(稲敷IC～稲敷東IC)

# 東関東水戸線（潮来～鉾田）事業の進捗見込み

- 用地取得については、任意交渉に最大限の努力を続けつつ、並行して土地収用法に基づく裁決申請に必要な準備を進めている。
- 用地取得が未了であることのほか、工事にかかる時間の検討が必要であるため、これらを精査した上で開通予定時期を確定。

東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田） 延長30.9km



※用地取得は国道51号潮来バイパス並行区間における取得面積を含む

# 東関東水戸線（潮来～鉾田）により得られる整備効果

## (1) 産業支援

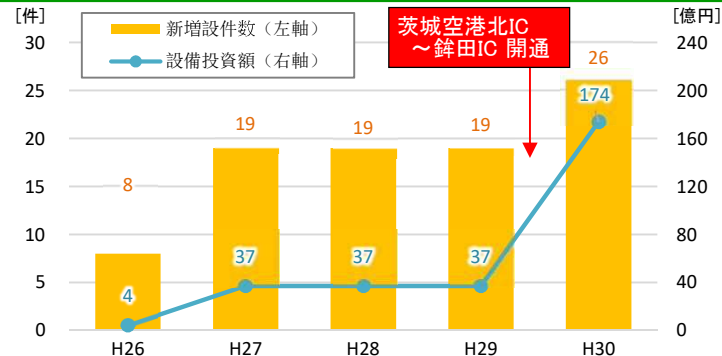
- 東日本大震災特別区域法に基づき、「茨城産業再生特区（復興推進計画）」が認定され、茨城県の沿岸部では産業の設備投資や雇用機会の創出が進展
- 東関東が通過する鹿行地域では、直近5か年において道路を利用すると想定される企業による工場等の新增設は26件。約174億円の設備投資額は、道路整備による地域への経済波及効果があったものと見込むことが出来る。
- 製造業に関わる雇用者数の伸び率についても、茨城県は全国平均（103%）を上回る107%。特に、鹿行地域は茨城県全体の伸び率を上回る増加傾向（111%）

### 東日本大震災以降における鹿行地域の工場等の新增設



資料：工場立地動向調査、茨城県HP

### 鹿行地域の工場等の新增設・設備投資額



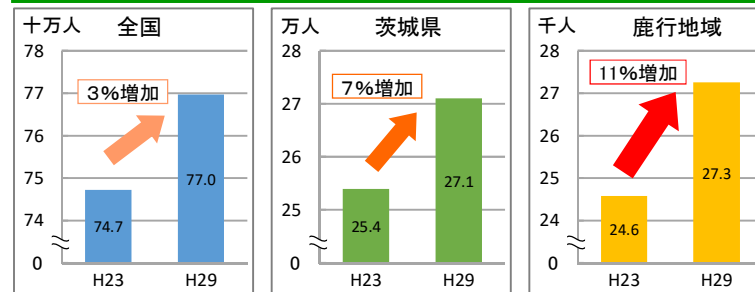
資料：工場立地動向調査

※事業所の業務内容より、道路を利用すると想定される企業のみ限定して集計

### 産業支援の効果

約174億円以上の地域への経済波及効果が見込まれる

### 製造業に関わる雇用者数の伸び率



資料：工業統計(従業者数)

# 東関東水戸線（潮来～鉾田）により得られる整備効果

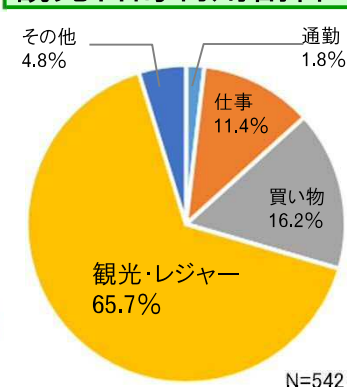
## (2) 観光支援

- 茨城県では、観光振興基本計画（H28年度～H32年度）を策定し、観光の振興に関する施策を推進。観光入込客数は増加傾向（H30年：約6,200万人）
- 東関東（既開通区間）の観光目的利用割合は約66%であり、道路整備により増加する想定観光入込客数から観光面の経済波及効果を試算すると、約45億円/年の効果が見込まれる。

### 茨城県の観光動向と主な観光地

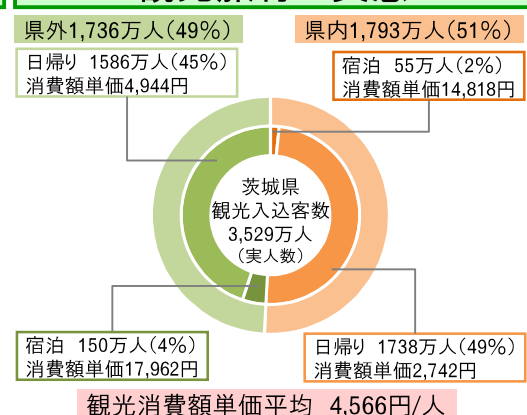


### 東関東（既開通区間）の観光目的利用割合



出典：市民アンケート調査（R1年度）

### 茨城県における観光旅行の実態



出典：観光庁 観光入込客統計（H30）

### 観光支援の効果

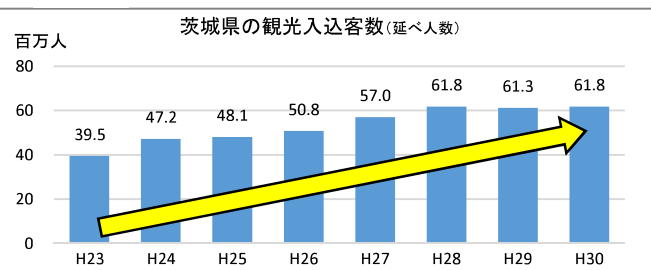
- 東関東（潮来IC～鉾田IC）の計画交通量：9,700台/日
- 東関東（既開通区間）の観光目的利用割合：65.7%
- 平均乗車人員※1：1.30人/台
- 年間休日日数：約120日/年
- ⇒道路整備により増加する想定観光入込客数：99.4万人/年

道路整備により増加する想定観光入込客数と、観光消費額平均単価※2により、観光面の経済波及効果を試算した結果

**約45億円/年の効果が見込まれる**

※1：時間価値原単位および走行経費原単位（平成20年価格）

※2：茨城の観光レクリエーション現況（平成30年観光客動態調査報告）

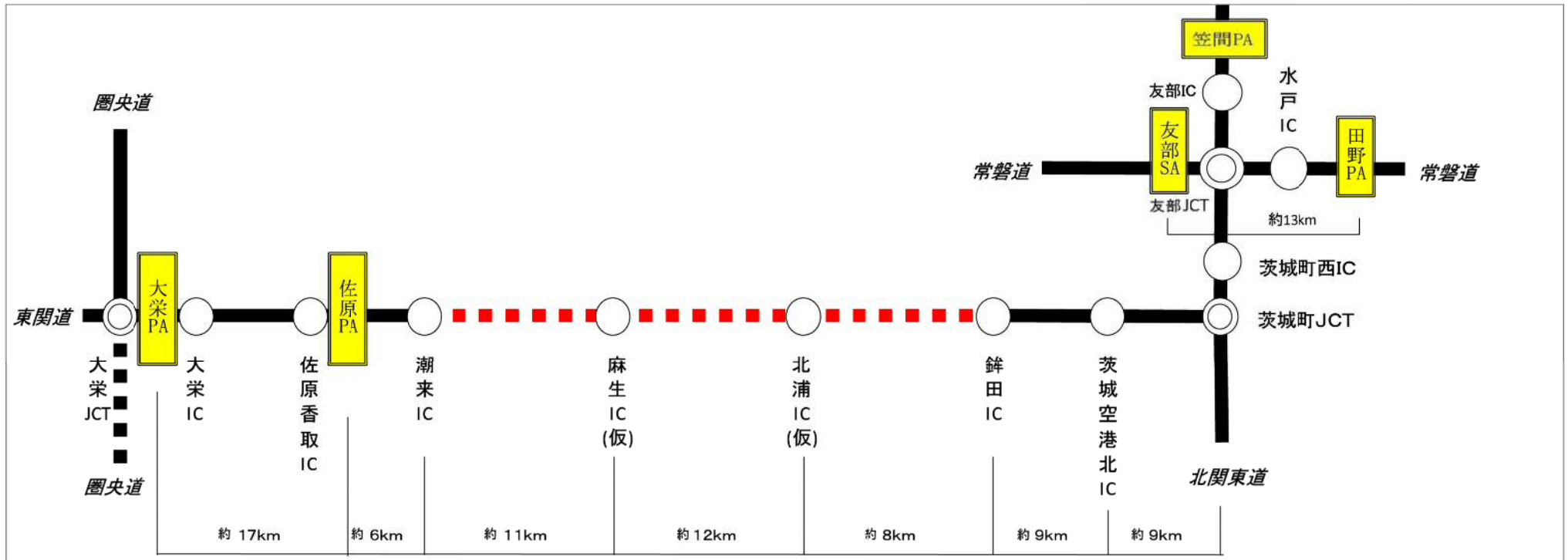


出典：観光いばらきHP、茨城の観光レクリエーション現況（平成30年観光客動態調査報告）

## 東関道水戸線（潮来～鉾田）休憩施設の状況

### 【休憩施設（SA・PA）の現状整理】

- 東関道水戸線（潮来～鉾田）前後区間の休憩施設（SA・PA）の位置関係は以下のとおり。



休憩施設の施設間距離は、最小で「佐原PA～友部SA」間の約63km。



道路利用者へのサービス向上のため、事業区間内に休憩施設が必要