

令和3年9月16日(木)
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
つくば工事事務所

— お知らせ —

**東関道水戸線（潮来～鉾田）事業連絡調整会議（第4回）
開催結果**

先般開催した「東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）事業連絡調整会議（第4回）」の結果をお知らせします。
会議の概要は以下のとおりです。

（新型コロナウイルスの感染拡大のリスクに対応するため、会議はWeb会議により実施（非公開）しました。）

<開催日時>

令和3年9月16日(木) 15時00分～15時30分

<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 つくば工事事務所

<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 たかはし 高橋 あきひろ 晃浩

調査課長 ふじい 藤井 ゆうすけ 雄介

東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)事業連絡調整会議(第4回) 開催結果概要

1. 日時

令和3年 9月16日(木) 15:00 ~ 15:30

2. 出席者

茨城県 土木部 道路建設課長 石川 昭
潮来市 建設部長 本村 敏行
行方市 建設部長 中島 祐治
鉾田市 建設部長 檜山 義徳
国土交通省関東地方整備局 常総国道事務所長 丸山 昌宏
常陸河川国道事務所長 日下部 隆昭(代理)
東日本高速道路株式会社関東支社 つくば工事事務所長 加藤 謹也

3. 議事概要

茨城県、潮来市、行方市、鉾田市及び事業者は、今回の調整会議において、以下のとおり意見交換及び確認した。

(1) 事業進捗状況について

・現在の用地、埋蔵文化財調査、工事の進捗状況について確認した。

(2) 休憩施設の状況について

・休憩施設の候補箇所、2箇所の比較検討状況について、事業者より説明した。

・休憩施設の設置位置については、鉾田市からのアクセス性から北側の候補地を希望する意見があったものの、道路利用者の利便性向上、整備コスト、防災機能の確保等に加え、農産物等の地域資源が有効活用されるなど、地域振興がより一層促進される拠点となるよう地域振興施設の併設を見据えた総合的な観点から、行方市青沼地先(東関東道水戸線と(主)水戸鉾田佐原線の交差箇所)とすることを確認した。

・休憩施設の整備形態及び地域振興施設の併設については、茨城県、沿線自治体及び事業者が相互に協力しながら引き続き、検討・調整を進める。

以 上

東関道水戸線（潮来～鉾田）事業連絡調整会議（第4回）

説明資料

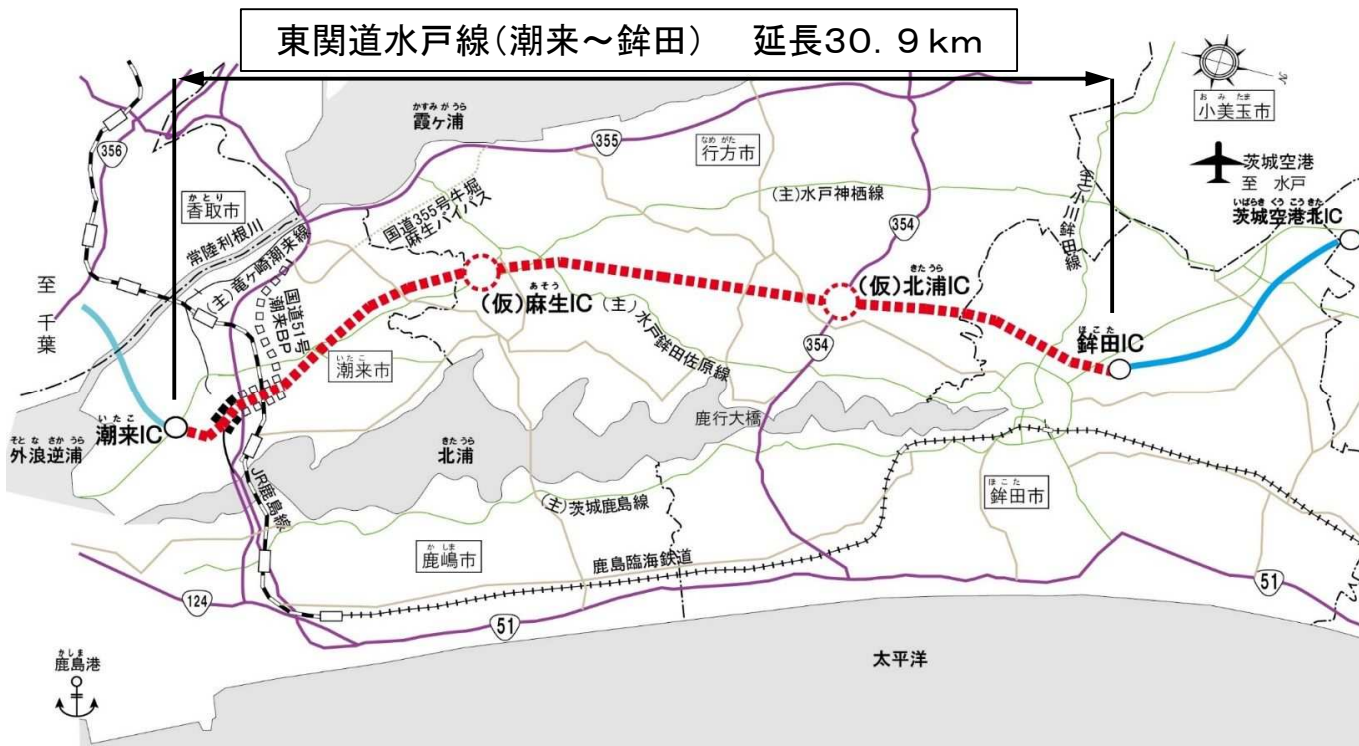
令和3年 9月16日

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

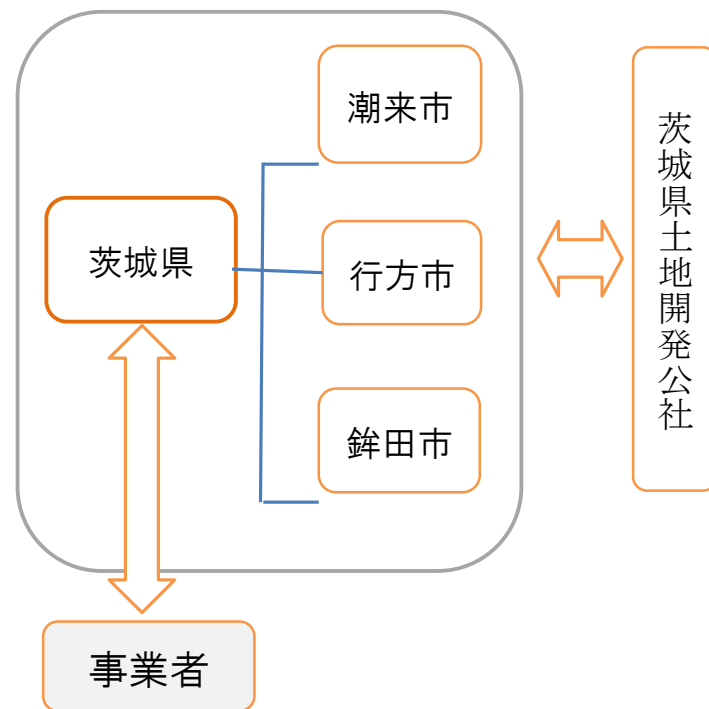
東日本高速道路株式会社関東支社
つくば工事事務所

東関東水戸線（潮来～銚田）事業の進捗状況（用地・埋蔵文化財調査）

- 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、銚田市による支援を得ながら、全体の進捗率は現在約98%。
- 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99%。



東関東自動車道水戸線 用地取得推進チーム



区間	潮来IC～銚田IC
用地取得進捗率 (面積ベース)	約98%
埋蔵文化財調査 進捗率	約99%

※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

※R3年8月末現在

東関道水戸線（潮来～鉾田）事業の進捗状況（工事）

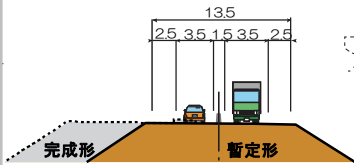
- 現在、横断函渠・本線函渠・地盤改良・調整池・橋梁上部・橋梁下部工事など施工中。

※R3年6月時点

■標準断面図

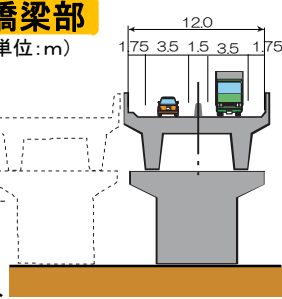
土工部

(単位:m)

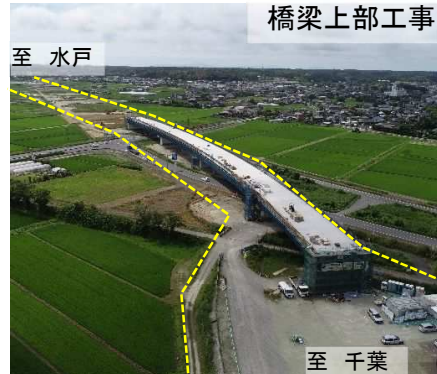


橋梁部

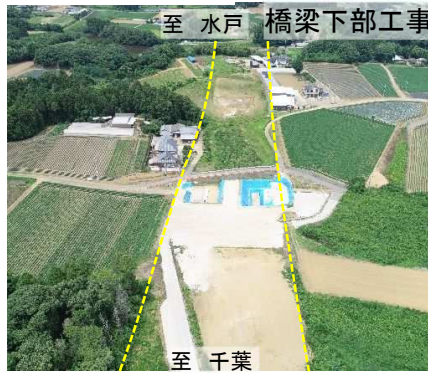
(単位:m)



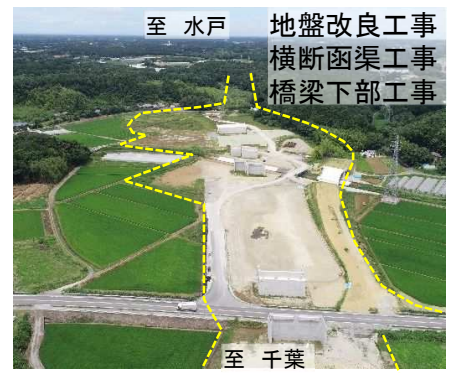
①延方西地区



⑤中根地区



⑥両宿地区((仮)北浦IC)



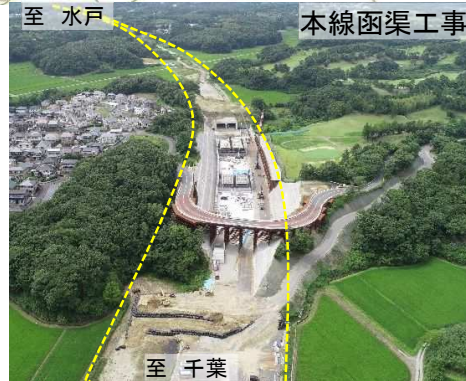
東関道水戸線(潮来～鉾田) 延長30.9km



②小泉地区



③川尾地区



④清水地区((仮)麻生IC)



⑦塔ヶ崎地区



東関東水戸線（潮来～鉾田）休憩施設の状況

【調整経緯】

○R1. 12. 23 第1回調整会議 休憩施設の必要性を確認(地域振興施設併設型を基本に検討)

○R2. 08. 28 第2回調整会議 行方市域(麻生IC(仮称)～北浦IC(仮称)間)に設置を確認

○R2. 12. 24 第3回調整会議 候補箇所を2箇所に絞り込み

⇒ 「候補1」:行方市青沼地先((主)水戸鉾田佐原線との交差箇所)

「候補2」:行方市両宿地先(国道354号との交差箇所)

⇒ 休憩施設の整備にあたっては、道路利用者の利便性向上に加え、沿線自治体が連携し、農産物等の地域資源が有効活用されるなど、地域振興がより一層促進される拠点となるよう設置位置を検討



○第4回調整会議では、高速道路の休憩施設及び地域振興の観点から2つの候補箇所の比較を実施

【高速道路の休憩施設としての観点】

- ①安全性(ICとの距離、防災機能)
- ②経済性(整備コスト)
- ③土地利用状況
- ④施工性
- ⑤利便性(既存休憩施設からの施設間隔)

+

【地域振興としての観点】

- ⑥地域振興施設併設の適用性
 - ・市域とのアクセス性
 - ・防災機能(拠点)
 - ・経済性(整備コスト)

※ 第1回調整会議から、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

東関道水戸線（潮来～鉾田）休憩施設の状況

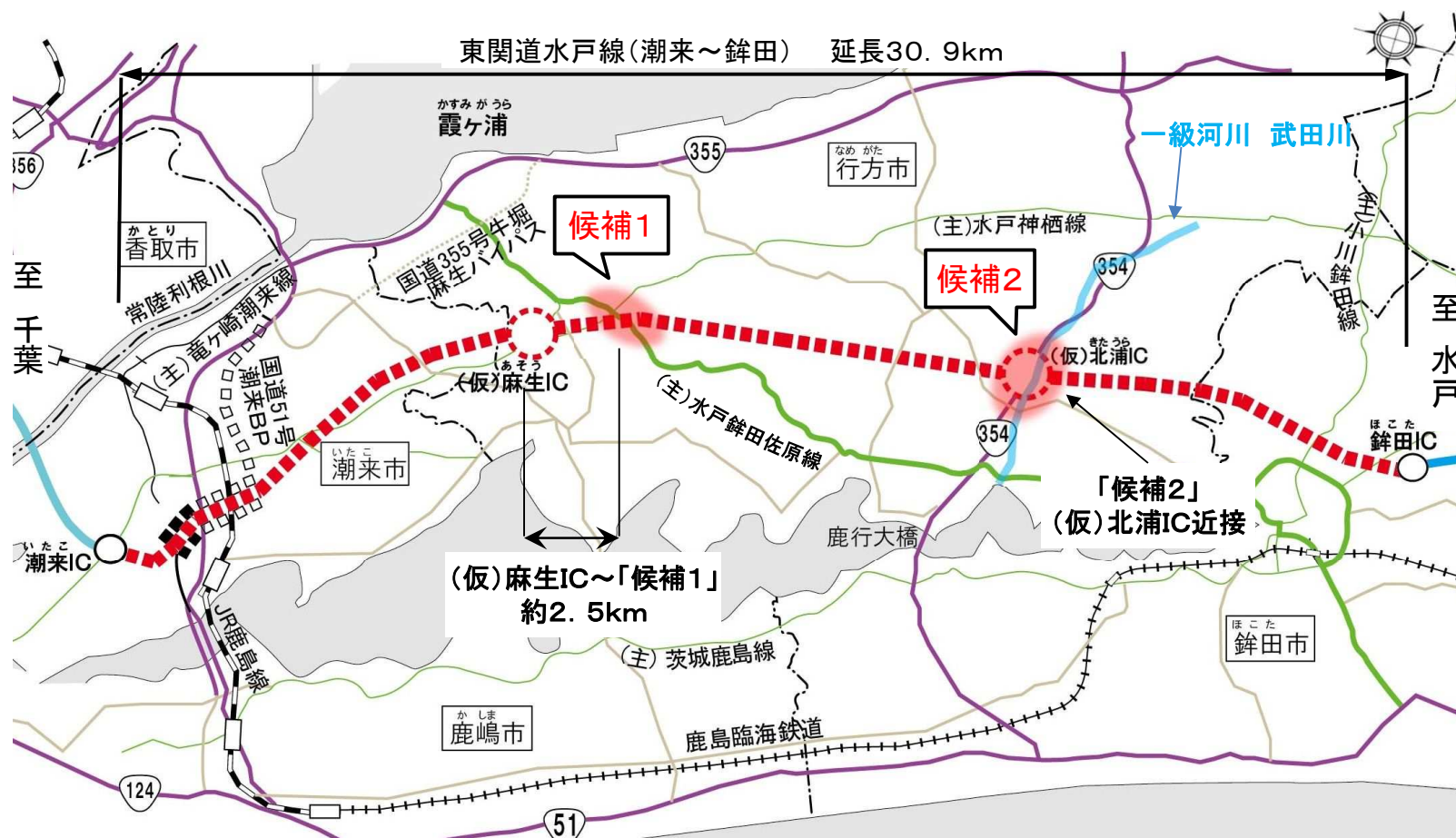
①安全性（アクセス性、防災機能）

(1) 休憩施設へのアクセス性

- ・「候補1」: (仮)麻生ICから約2.5kmに位置。十分な離隔があり、IC及び休憩施設への交通導線が錯綜しない。
- ・「候補2」: (仮)北浦ICに近接しており、IC及び休憩施設への交通動線が錯綜する。

(2) 防災機能の確保

- ・「候補1」: 台地部であり、異常気象等による洪水、土砂崩落等の災害発生リスクが低く、防災機能が発揮される。
- ・「候補2」: 休憩施設と河川が隣接し、異常気象等で洪水等が発生した場合、休憩施設の防災機能発揮に懸念がある。



東関東水戸線（潮来～鉾田）休憩施設の状況

②経済性(整備コスト)

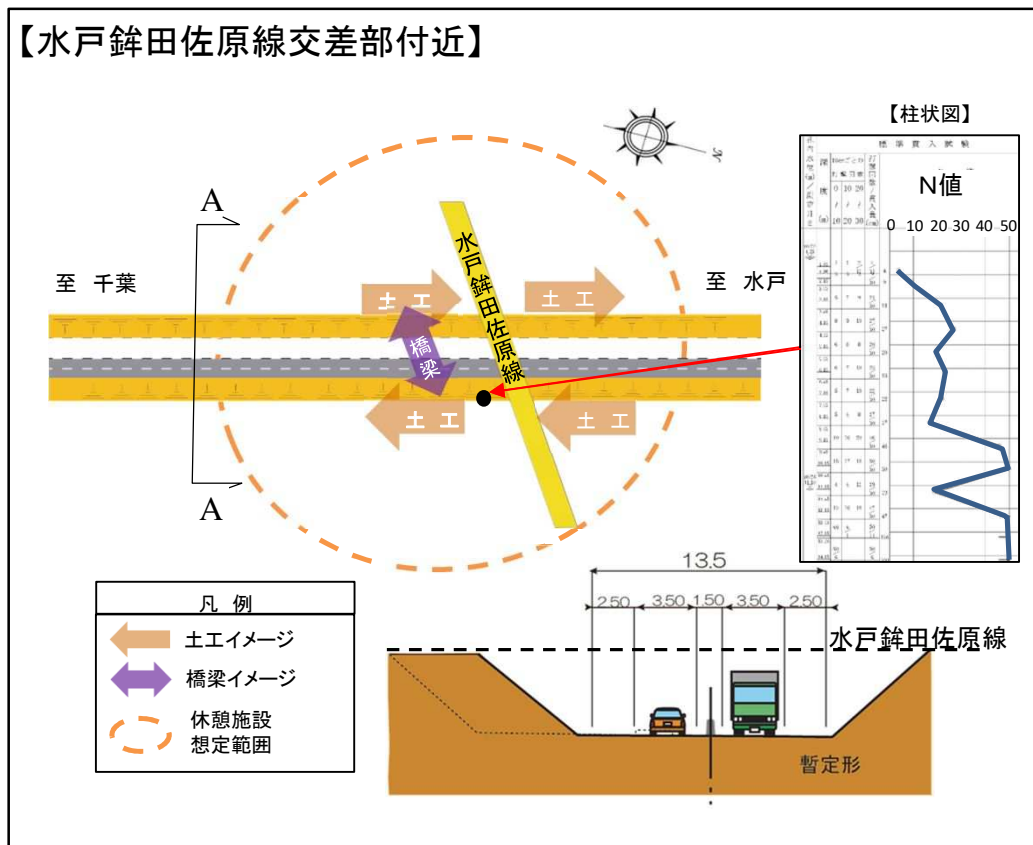
- 「候補1」: 台地部で比較的地盤がよいため、広域的な軟弱地盤対策は不要。
休憩施設へアクセスするランプは土工が主体。本線を横断する橋梁が必要。
- 「候補2」: 広範囲に軟弱層の堆積が確認されており、本線工事では軟弱地盤対策として深層混合処理工を実施。
本線と休憩施設を連絡するランプ部や駐車場等でも同様の軟弱地盤対策が必要。
休憩施設へのアクセスには、近接する国道354号や武田川を跨ぐ複数の橋梁及び横断函渠が必要。



「候補1」に比べ「候補2」は、軟弱地盤対策、複数の橋梁及び横断函渠等により45億円程度のコスト増。

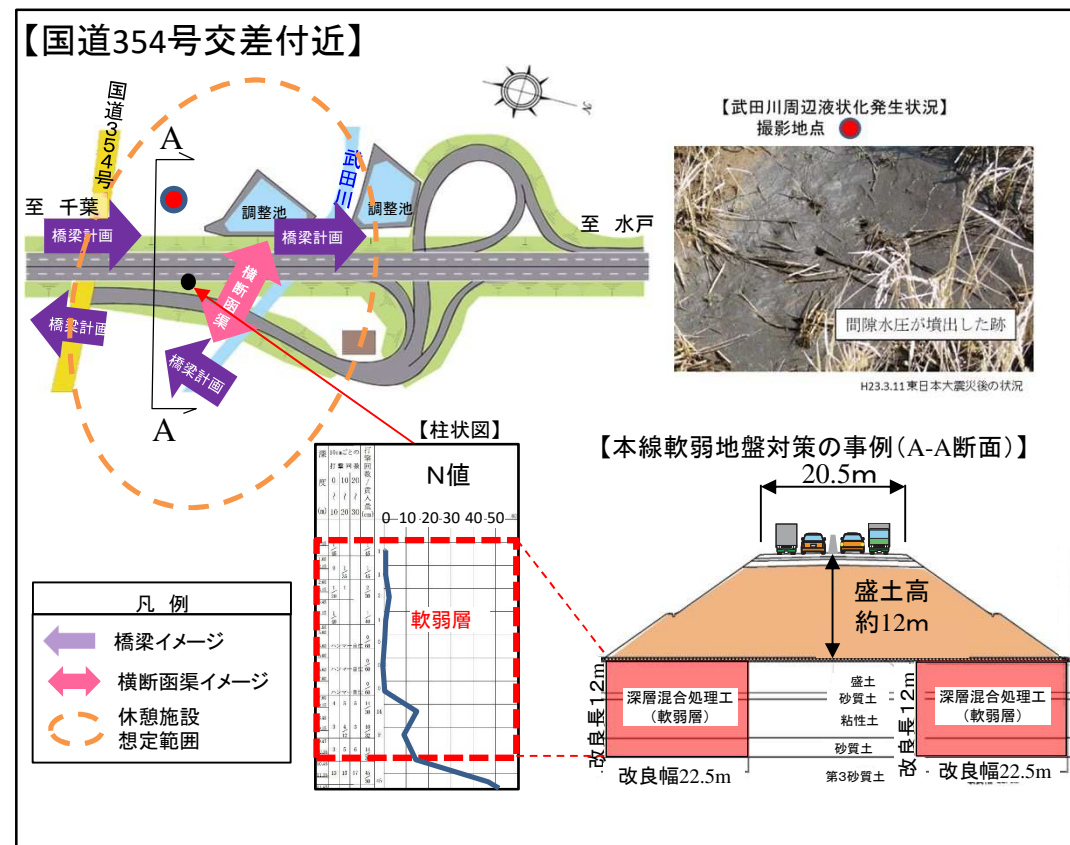
【候補1】

【水戸鉾田佐原線交差部付近】



【候補2】

【国道354号交差付近】



東関東水戸線（潮来～銚田）休憩施設の状況

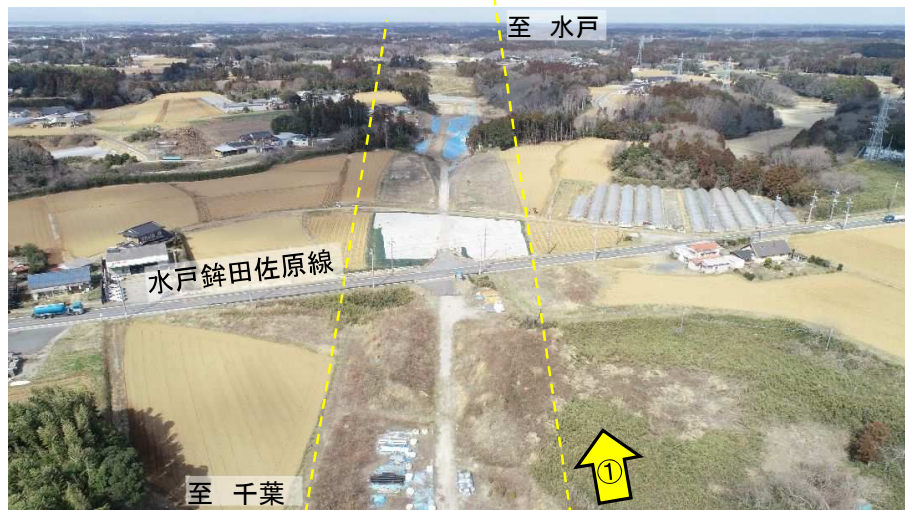
③土地利用状況、④施工性

・現況で「候補1」は主に畑、「候補2」は田畑としての土地利用状況であり、どちらの箇所も工事を進める上で障害となるような施工性の問題はない。

東関東水戸線（潮来～銚田） 延長30.9km



【候補1】



【候補2】



東関道水戸線（潮来～鉾田）休憩施設の状況

⑤ 利便性(既存休憩施設間距離)

・既存休憩施設の佐原PA及び友部SAから各候補箇所までの施設間距離は以下のとおり。

「候補1」: 佐原PA(上り)まで約20km、友部SA(上り)まで約43km

「候補2」: 佐原PA(上り)まで約29km、友部SA(上り)まで約34km



佐原PAから友部SA間は約63kmあるため、候補1、候補2のどちらの整備でも、道路利用者のサービス向上につながる。



東関東水戸線（潮来～鉾田） 休憩施設の状況

⑥地域振興施設併設の適用性（市域とのアクセス性、防災拠点、整備コストなど）

(1) 市域とのアクセス性

- ・「候補1」、「候補2」に隣接する一般道路は、市域とのアクセスに重要な幹線道路となっており、交通量はともに約6,500台/日程度。どちらの箇所も市域とのアクセスに必要な交通機能は確保されている。

(2) 防災拠点

- ・「候補1」: 台地部であり、異常気象等による洪水、土砂崩落等の災害発生リスクが低く、防災機能が発揮される。
- ・「候補2」: 河川が隣接し、異常気象等で洪水等が発生した場合、地域振興施設の防災機能発揮に懸念がある。

東関東水戸線(潮来～鉾田) 延長30.9km



東関道水戸線（潮来～鉾田）休憩施設の状況

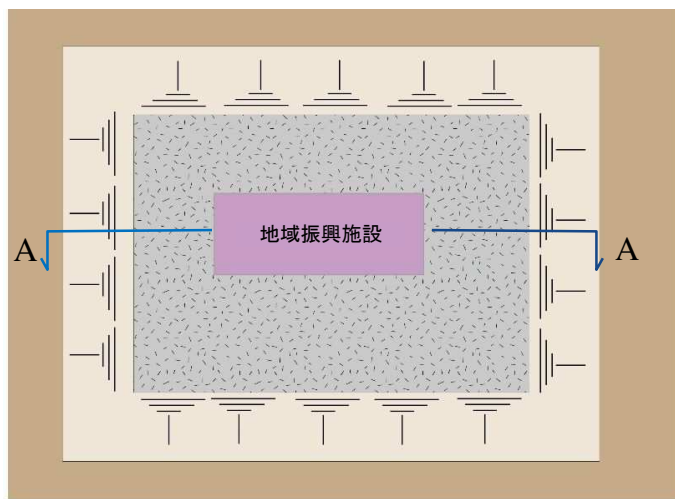
⑥地域振興施設併設の適用性（市域とのアクセス性、防災拠点、整備コストなど）

（3）整備コスト

- ・「候補1」：台地部で比較的地盤がよいため、広域的な軟弱地盤対策は不要。
- ・「候補2」：休憩施設と同様、地域振興施設の敷地エリアで軟弱地盤対策が必要。
（近隣の道の駅「たまつくり」と同程度の敷地エリアを想定した場合、約5億円程度の軟弱地盤対策費用がかかる。）

【候補1イメージ】

【平面図】

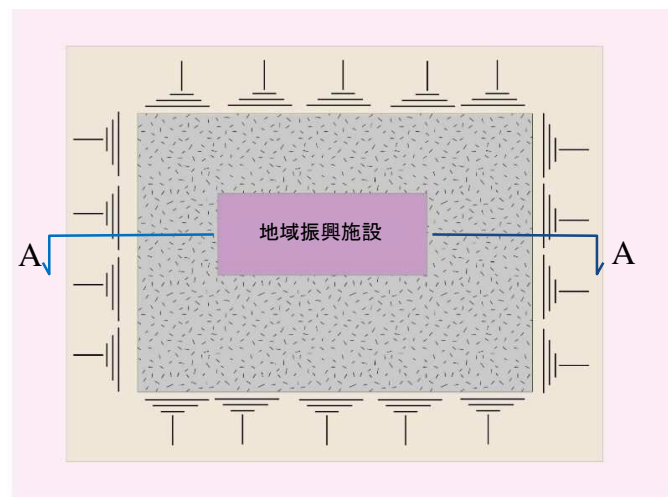


【断面図】

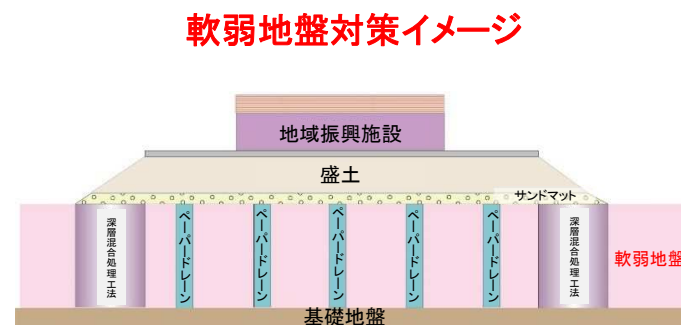


【候補2イメージ】

【平面図】



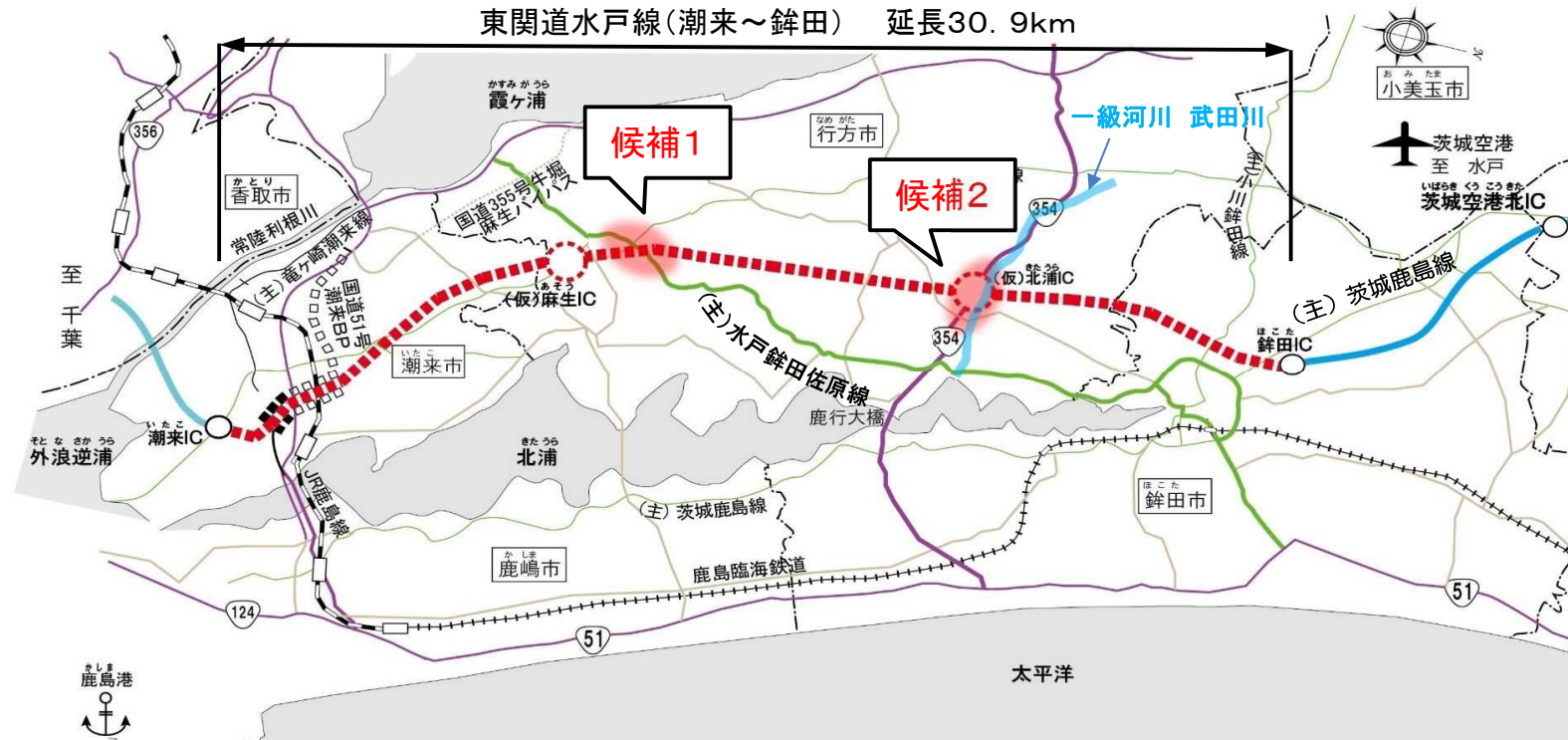
【断面図】



軟弱地盤対策イメージ

東関東水戸線（潮来～銚田）休憩施設の状況

○候補箇所2箇所における比較検討状況



	①安全性 (アクセス性、防災機能)	②経済性 (整備コスト)	③土地利用状況	④施工性	⑤利便性 (既存休憩施設間距離)	⑥地域振興施設併設 適用性※ (防災機能、整備コストなど)
候補1	○ —	○ —	○ —	○ —	○ 東関東(上):佐原PA 20km 常磐道(上):友部SA 43km	○ —
候補2	△ ・インターチェンジと近接 ・低地で、浸水のリスクあり	△ 軟弱地盤対策、武田川を跨ぐ橋梁 等で候補1に比べ+45億円程度	○ —	○ —	○ 東関東(上):佐原PA 29km 常磐道(上):友部SA 34km	△ ・低地で洪水のリスクあり ・軟弱地盤対策でコスト増

※ 第1回調整会議から、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

東関道水戸線（潮来～鉾田） 休憩施設の状況

○休憩施設の設置位置については、道路利用者の利便性向上、整備コスト、防災機能の確保等に加え、農産物等の地域資源が有効活用されるなど、地域振興がより一層促進される拠点となるよう地域振興施設の併設を見据えた総合的な観点から、行方市青沼地先(東関道水戸線と(主)水戸鉾田佐原線の交差箇所)とする。

東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田) 延長:30.9km

