

令和3年12月22日(水)
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5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5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12月22日(水) 15時00分～15時35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

<議事のポイント>

令和7～8年度開通を目指す。（概要は別紙のとおり）

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5回) 開催結果概要

1. 日時

令和3年12月22日(水) 15:00～15:35

2. 出席者

茨城県 土木部 道路建設課長 石川 昭(代理)
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

今回の調整会議において、現在の用地取得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) 開通見直しについて

- 概ね用地取得の目途がたち、全面的に工事着手が可能となったことから、令和7～8年度開通を目指す。引き続き、安全に配慮しつつ、工事を推進。

(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、企業立地の促進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、茨城県、潮来市、行方市、鉾田市、事業者が連携を図ることを確認した。

(3) 事業を取り巻く状況について

- 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、次の通り見直しの必要性を確認した。
- 下部工設置箇所地質調査や関係機関協議結果により跨道橋構造の見直しが必要となった。
- 掘削土による発生土は、本線部の盛土材として直接運搬することとしていたが、盛土箇所の地質調査の結果、軟弱地盤に対する追加対策が必要となり、現場外への運搬仮置きが必要となった。
- 関係機関との協議により、排水処理計画の見直しや、暫定2車線整備における交通安全対策、ライフラインの移設等が追加で必要となった。
- 現地調査の結果、猛禽類の保護対策及びモニタリング、立木伐採数が追加・変更となった。
- 道路利用者へのサービス向上のため、休憩施設の設置が追加となった。
- これらの見直し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。

(4) その他

- 東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)の開通により、沿線地域の産業振興・農業振興・観光振興・地域経済の活性化等が期待されることから、当該区間の早期完成に向けて事業推進して欲しいとの意見が、沿線自治体よりあった。

東関道水戸線（潮来～鉾田）事業連絡調整会議（第5回）

説明資料

令和3年12月22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

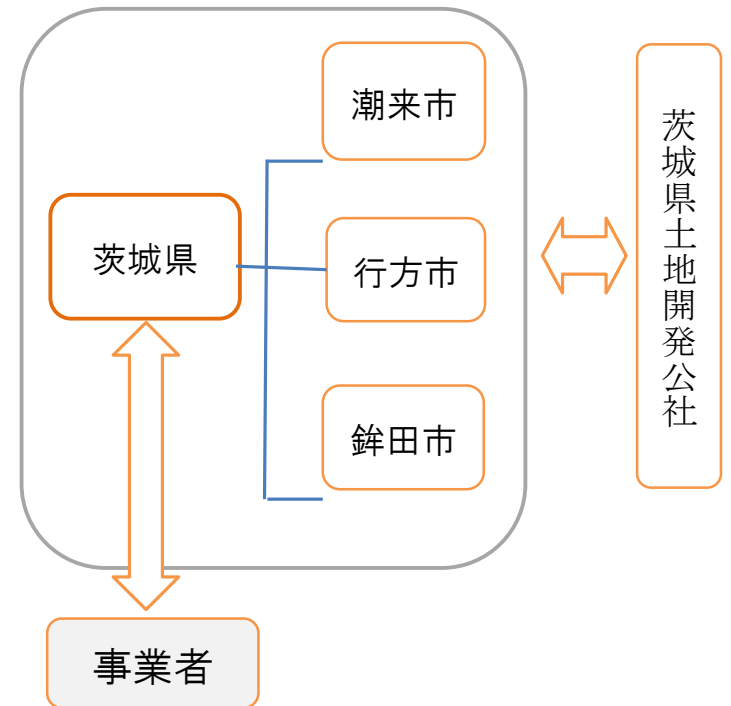
東関東水戸線（潮来～銚田）事業の進捗状況（用地・埋蔵文化財調査）

- ・ 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、全体の用地取得率は現在約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%。

東関東水戸線(潮来～銚田) 延長30.9 km



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11月末現在

東関東水戸線（潮来～鉾田）事業の進捗状況（工事）

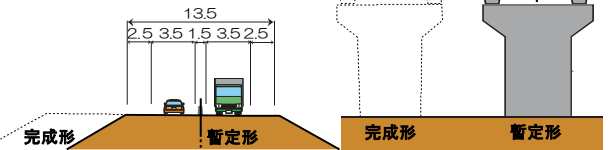
・ 現在、函渠・地盤改良・調整池・橋梁上部・橋梁下部工事など施工中。

※R3年11月現在

■標準断面図

土工部
(単位:m)

橋梁部
(単位:m)



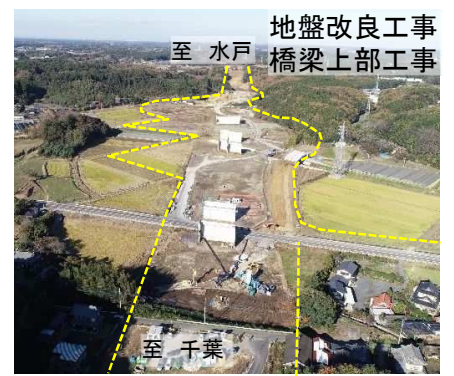
①延方西地区



④中根地区



⑥両宿地区((仮)北浦IC)



②小泉地区



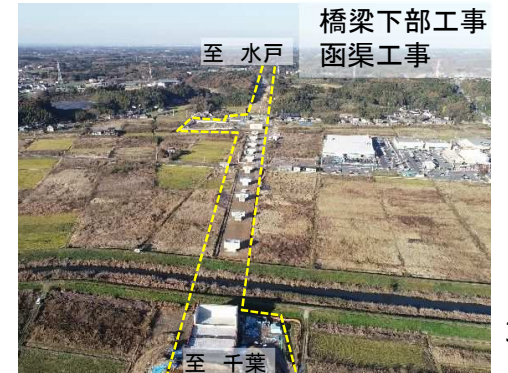
③清水地区((仮)麻生IC)



⑤北高岡地区



⑦塔ヶ崎地区



東関東水戸線（潮来～銚田）開通見通しについて

- 概ね用地取得の目途が立ち、全面的に工事着手が可能となったことから、令和7～8年度開通を目指す。
引き続き、安全に配慮しつつ、工事を推進。

位置図



東関東自動車道水戸線
延長 約143km

令和7～8年度開通を目指す



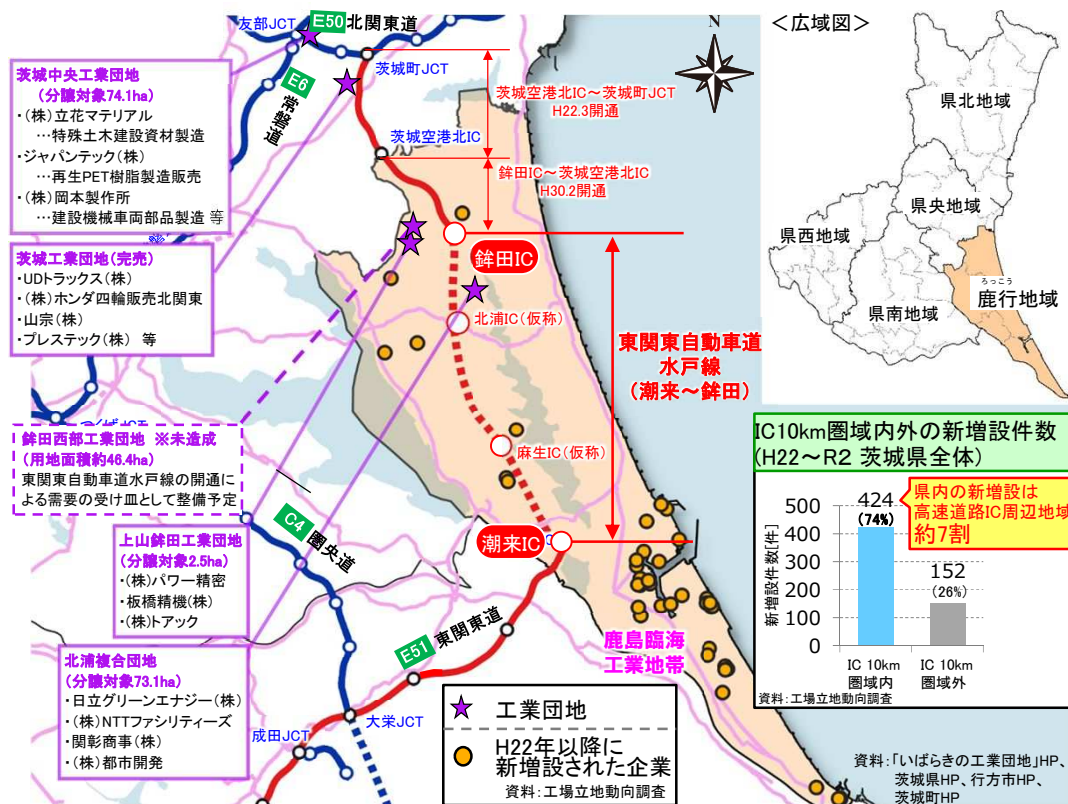
- 工事完了・用地取得済
- 工事中・用地取得中
- 工事未着手・用地未取得

東関東水戸線（潮来～鉾田）により得られる整備効果

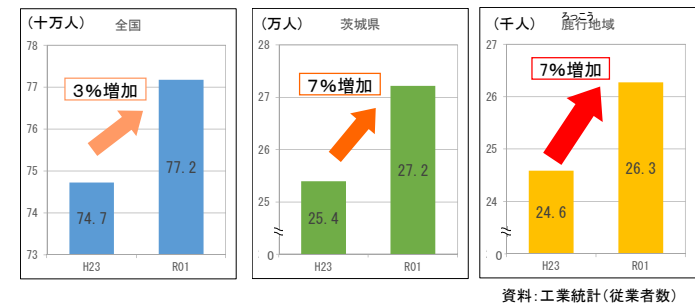
(1) 鹿行地域の企業立地の促進

- 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。茨城県沿岸部では産業の設備投資や雇用機会の創出が進展。また、当該路線の整備を契機とし、沿線に鉾田西部工業団地が新たに整備予定。
- 県内の新增設は高速道路IC周辺地域で進んでいる。鹿行地域では鹿島臨海工業地帯を中心に企業立地が進み、製造業の雇用者数は茨城県全体と同様に増加傾向。
- 東関東道の事業進捗に合わせ企業立地が促進。今までに約302億円の経済波及効果が見込まれ、今後の当該路線の開通により、ミッシングリンクが解消、鹿行地域への更なる企業立地が期待。

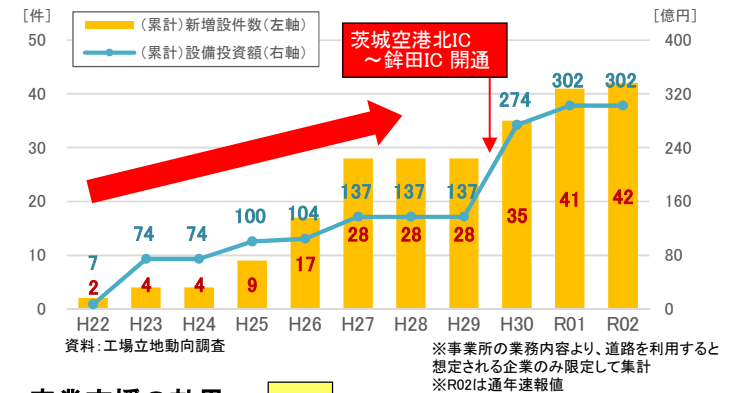
東日本大震災以降における鹿行地域の工場等の新增設



製造業に関わる雇用者数の伸び率



鹿行地域の工場等の新增設・設備投資額

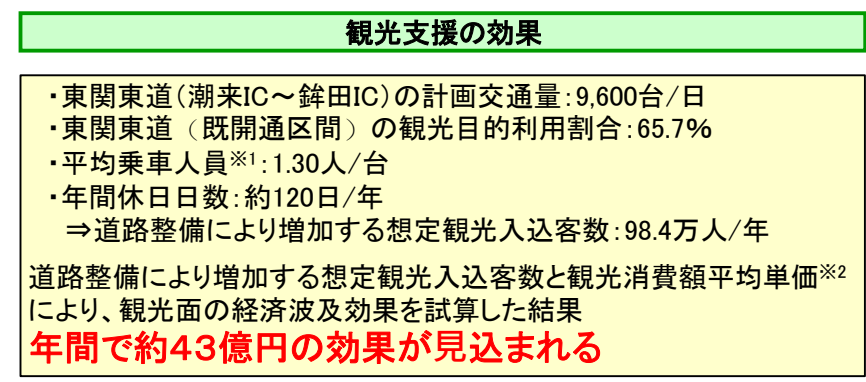
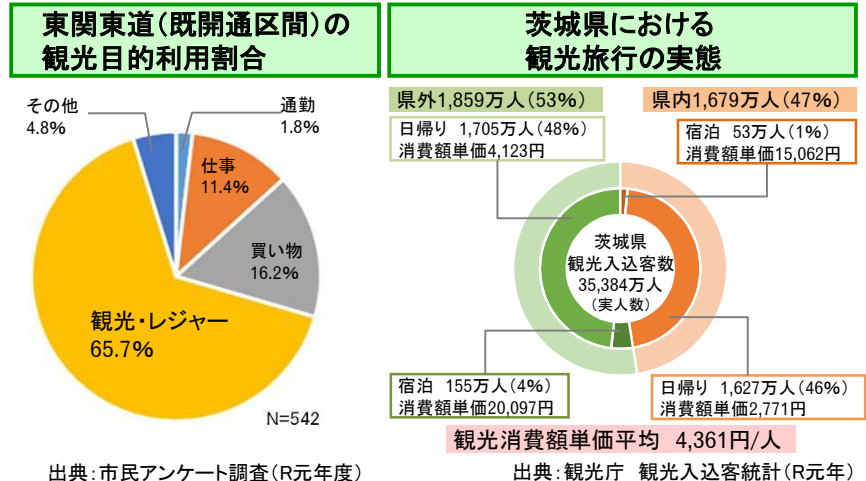


産業支援の効果
 約302億円以上の地域への経済波及効果が見込まれる

東関東道水戸線（潮来～鉾田）により得られる整備効果

(2) 観光支援(観光客増加に伴う観光消費向上)

- 茨城県では、観光振興基本計画(平成28年度～平成32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(平成23年→令和元年:約1.2倍)
- 東関東道(既開通区間)の観光目的利用割合は約66%であり、当該路線の開通により、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、年間で約43億円の効果が見込まれる。

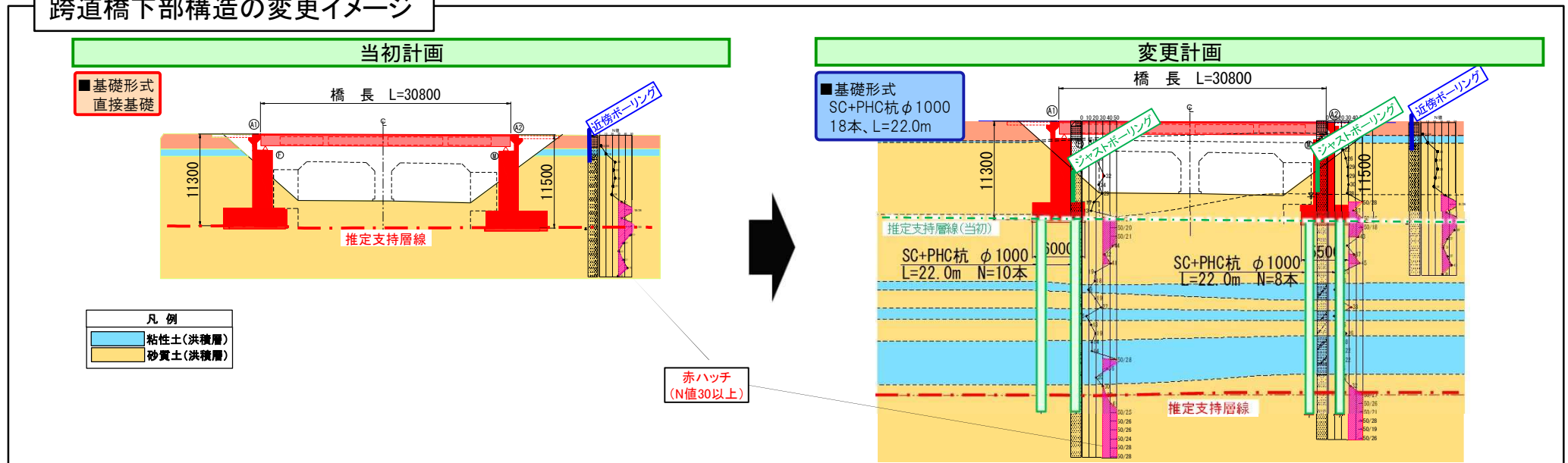


※1: 時間価値原単位及び走行経費原単位(平成20年価格)
 ※2: 観光庁 観光入込客統計(R元年)

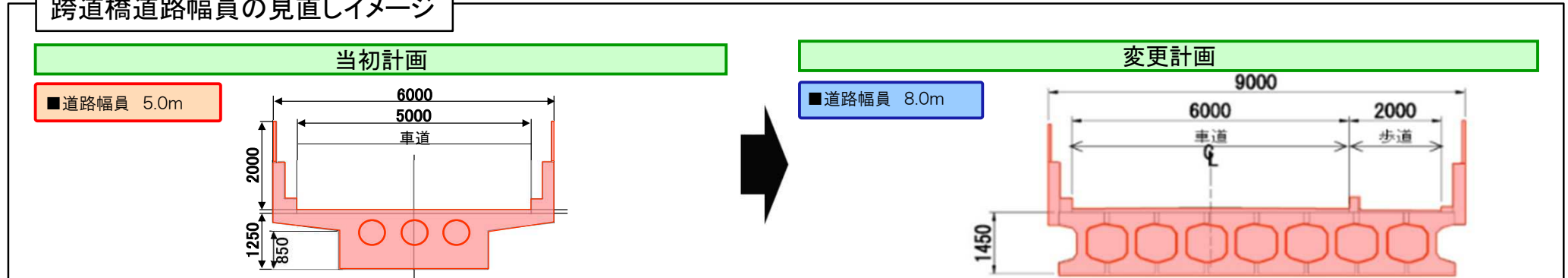
東関道水戸線（潮来～鉾田）事業を取り巻く状況

- ・ 跨道橋の下部構造は、当初、既往の近隣ボーリング結果により推定支持層線を設定。
- ・ その後、下部構造箇所のジャストボーリングの結果、推定支持層線下に軟弱層があり圧密沈下の可能性が判明。
- より深い位置に推定支持層線を設定したことにより、跨道橋34橋について、下部構造の変更が必要となるもの。
- ・ 跨道橋の幅員は、当初、現況の道路幅員をふまえて設定。
- ・ その後、道路管理者（茨城県・地元市）と将来計画等に基づき協議を実施。
- 跨道橋前後の道路線形及び道路幅員構成を考慮し、跨道橋26橋について、幅員の変更が必要となるもの。

跨道橋下部構造の変更イメージ

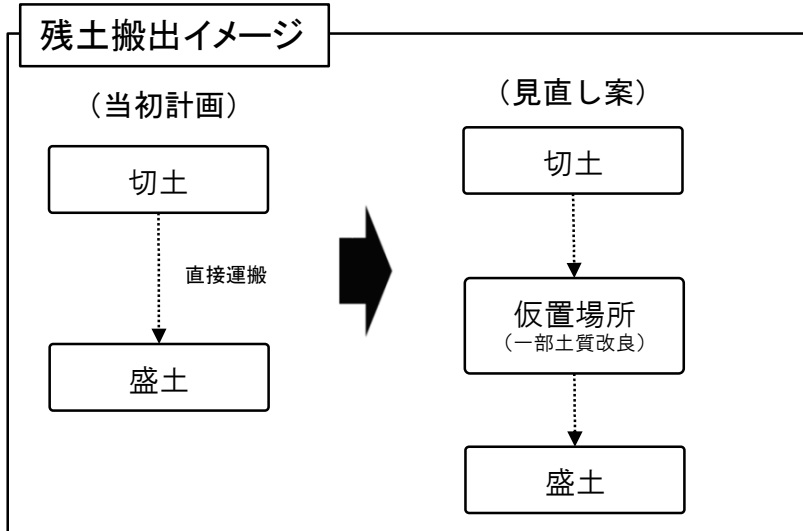


跨道橋道路幅員の見直しイメージ



東関東水戸線（潮来～鉾田）事業を取り巻く状況

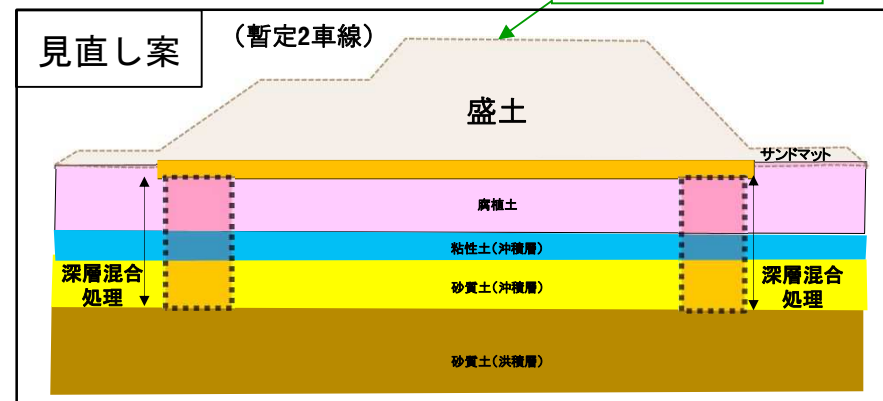
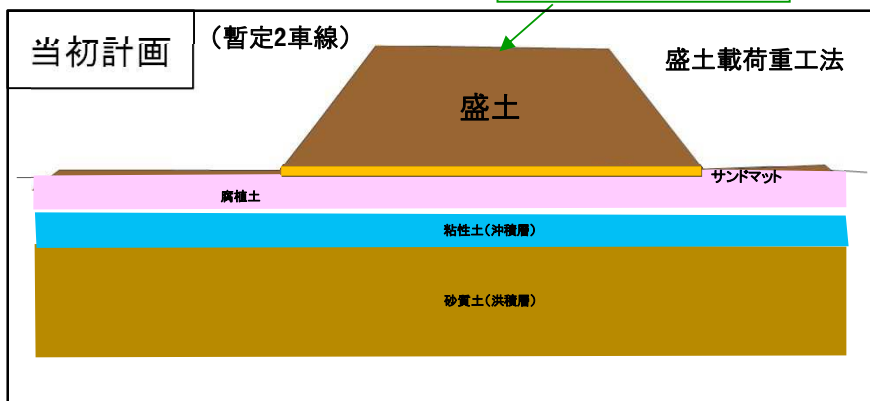
- 発生土の運搬について、当初、発生土は盛土載荷重工法の盛土材として直接運搬することを想定。
- その後、盛土箇所のボーリング調査の結果、想定以上の範囲に軟弱層が堆積していることが確認され、深層混合処理工法への変更が必要ことが判明。
- 深層混合処理を実施する間、発生土の一部を現場外へ一時的に仮置きする必要性が生じたため、仮置き場所への運搬が追加となるもの。



■ 仮置き場所



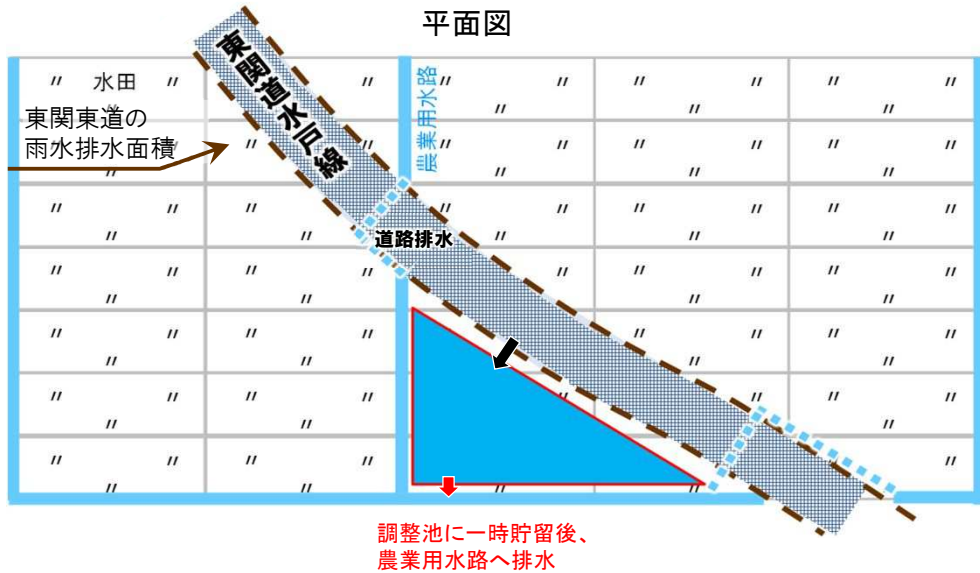
■ 軟弱地盤対策



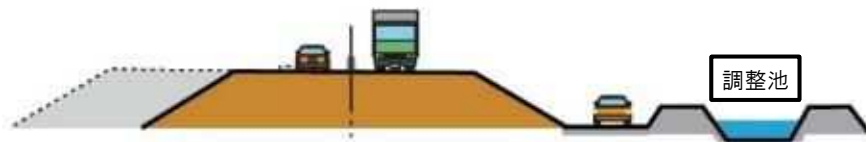
東関東水戸線（潮来～鉾田）事業を取り巻く状況

- ・ 当初、道路排水は農業用水路に直接放流することを想定。
- ・ その後、農業用水路管理者（土地改良区）及び河川管理者（県・市）との協議の結果、近年の集中豪雨による水路・河川の氾濫状況を考慮すると直接放流は困難なことが判明。
- 道路整備による流出増加分を一時貯留する調整池の整備が追加となるもの。
- ・ 当初、本線と交差する用水路は、工事中に撤去（断水）することを想定。
- その後、横断函渠施工箇所において、追加で地盤改良（深層混合処理工法等）が必要となったことから、用水管理者との協議の結果、長期化する工事期間中の断水が困難となり、工事中の用水路の切り回し等が必要となるもの。

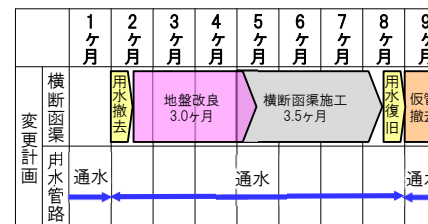
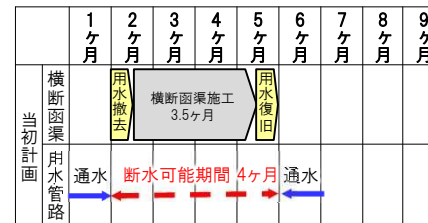
調整池イメージ 北浦IC(仮称)～鉾田IC



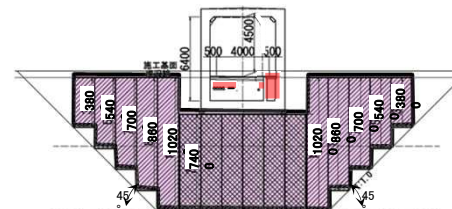
断面図



用水路の切り回し等イメージ

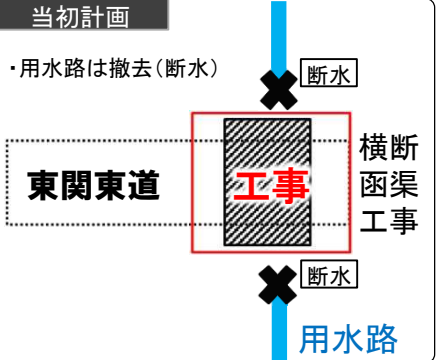


横断函渠施工箇所の地盤改良



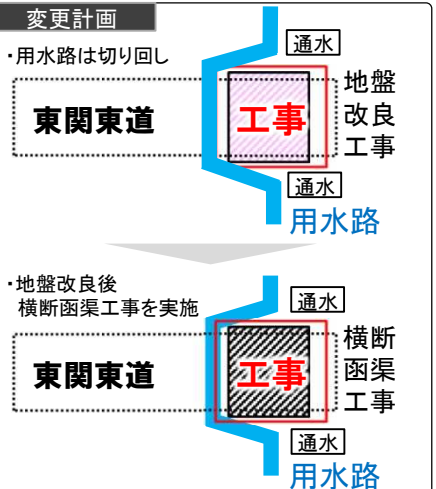
当初計画

- ・ 用水路は撤去（断水）



変更計画

- ・ 用水路は切り回し

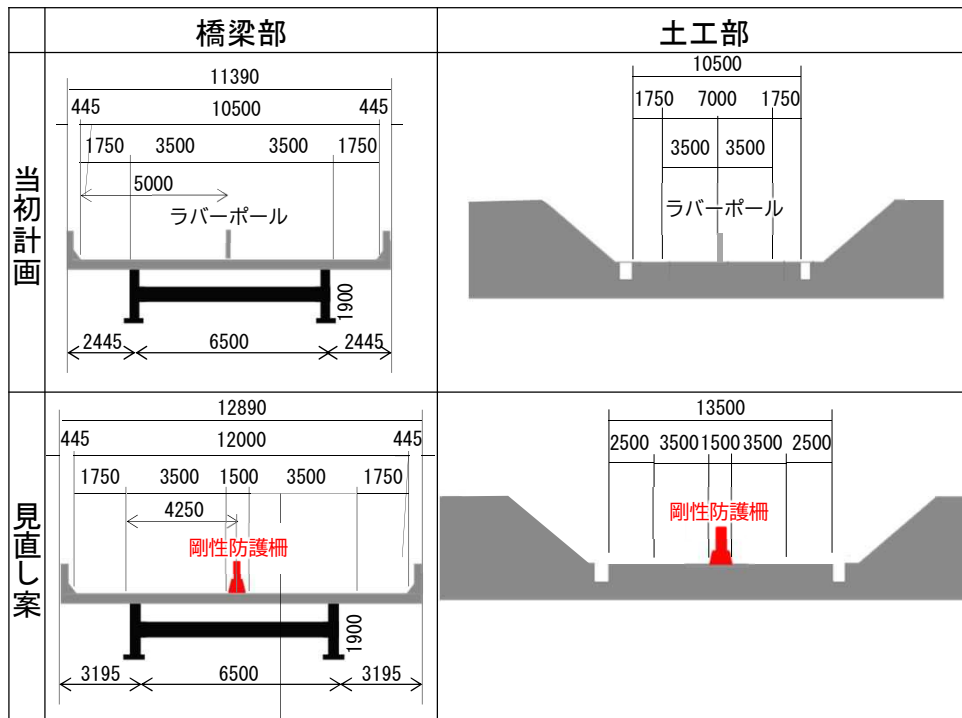


- ・ 地盤改良後横断函渠工事を実施

東関道水戸線（潮来～鉾田）事業を取り巻く状況

- ・ 当初、暫定2車線となる本線の中央分離帯にはラバーポールのみを設置することとして計画。
- その後、対向車線への飛び出し事故防止、隣接区間の設置状況、空港・港湾との高速性（規制速度80km）の確保の観点から、警察協議の結果、中央分離帯に剛性防護柵の設置が必要となるもの。
- また、有料道路として整備することになったことをふまえ、跨道橋、横断函渠等のコンクリート片落下による第三者被害を未然に防ぐため、追加で剥落防止対策が必要となるもの。

中央分離帯変更イメージ



■ 暫定2車線のラバーポール設置区間の事故状況

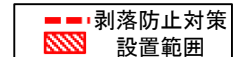


■ 中央分離帯の剛性防護柵の整備状況
H30.2開通区間（鉾田IC～茨城空港北IC）

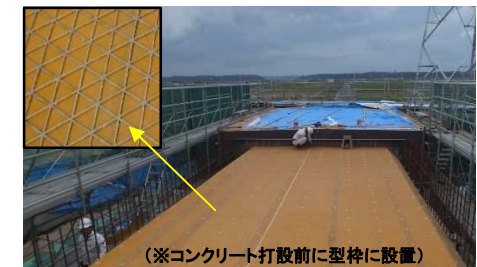


剥落防止対策イメージ

■ 剥落防止対策(イメージ)



■ 剥落防止シートの設置状況



東関道水戸線（潮来～鉾田）事業を取り巻く状況

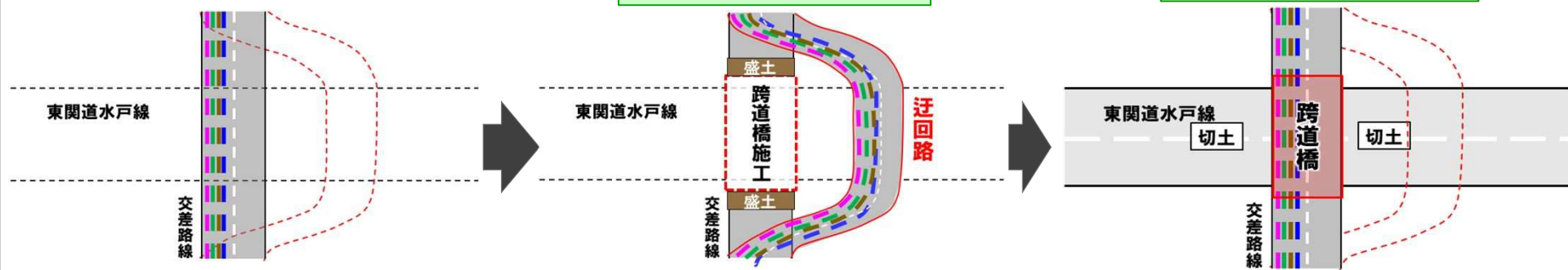
- 支障移設物件数は、当初、交差道路の数に基づき、移設を要するライフラインは水道・電力として、100件程度と想定。
- その後、現地調査、占用企業者との協議、詳細設計の結果、支障移設物件数が約460件に変更となるもの。
- 横断函渠、跨道橋施工にあたり、当初、主要道路以外の交差道路は通行止めとして本線工事を行うことを想定。
- その後、施工計画検討の結果、交差道路の通行止めが長期にわたることから、関係機関との協議をふまえ、迂回路の確保が必要となるもの。

支障物件移設イメージ

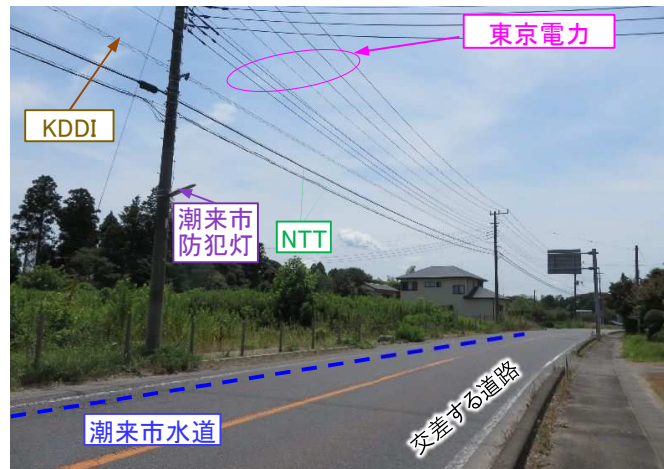
○施工前

- ①迂回路設置
- ②支障物件移設の仮移設
- ③構造物(跨道橋)工事

- ④支障物件移設の本移設
- ⑤切土工事
- ⑥舗装・施設工事



支障物件状況



- 【支障物件】
- 東京電力
 - NTT
 - KDDI
 - 市水道

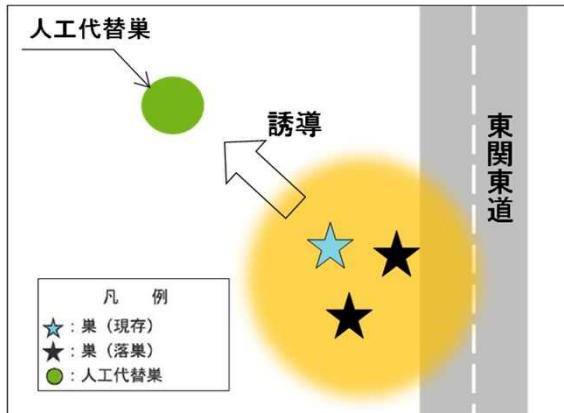
《横断図》



東関東水戸線（潮来～鉾田）事業を取り巻く状況

- 猛禽類保護対策について、用地取得の進捗により現地調査を詳細に行った結果、道路整備予定地付近に猛禽類の営巣が確認されたことから、保護対策及びモニタリングが追加となるもの。
 - ・ 立木伐採数は、当初、一定の立木密度を想定し立木本数を約3万本と推定。
- その後、用地取得の進捗に伴い、用地調査した結果、伐採が必要な立木本数が約13万本に変更となるもの。

猛禽類保護対策イメージ



現存する営巣地から遠隔への誘導イメージ



飛翔軌跡等記録の定点観測の状況



モニタリング：全線（約31km）を年2回調査

繁殖状況確認

立木状況イメージ



東関東水戸線（潮来～鉾田）事業を取り巻く状況

- ▶ 休憩施設の施設間距離は最小でも「佐原PAから友部SA間」の約63kmとなっていることから、道路利用者へのサービス向上のため、休憩施設の設置が追加となるもの。



【主な経緯】

平成29年3月	有料道路事業許可
平成29年度～	休憩施設の検討
令和元年12月	関係者会議 必要性を確認
令和3年9月	関係者会議 設置箇所を確認



- 休憩施設間距離
- 佐原PA～友部SA約63km
- 佐原PA～笠間PA約71km
- 佐原PA～田野PA約73km