

一般国道6号 常磐バイパスに係る新規事業採択時評価

- ・津波浸水等の災害リスクを回避するネットワークの確保
- ・未だ回復途上にある茨城・福島県境沿岸地域の観光地再生

1. 事業概要

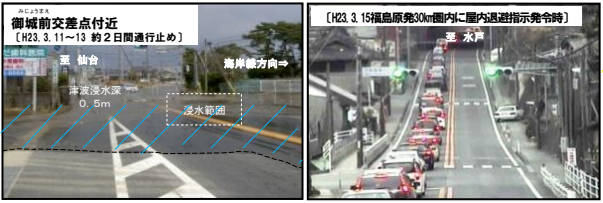
- ・起 終 点: 茨城県北茨城市関本町関本中～福島県いわき市勿来町四沢鍵田
- ・延長 等: 4.4km (第3種第2級、2車線、設計速度60Km/h)
- ・全体事業費: 約185億円
- ・計画交通量: 約11,300台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約4,400台/日	約2,200台/日	約4,700台/日

2. 課題

①津波浸水等の災害リスク

- ・国道6号は東日本大震災やチリ地震でも、津波浸水等による長時間の通行止めが発生。(図3)
- ・原子力災害時の避難路であるが、福島第一原発事故による屋内退避指示の際には、避難車両の渋滞が発生。(写真1・2)



②東日本大震災での落ち込みから未だ回復途上の観光

- ・北茨城市といわき市の国道6号沿線には、名所旧跡や海水浴場などの観光資源が点在。(図4)
- ・大震災以降、観光入込客数は回復傾向であるものの、未だ15年前(平成10年)と同じ状況。(図5)
- ・連絡軸となる国道6号では、渋滞によりアクセスが阻害(図3、写真3)

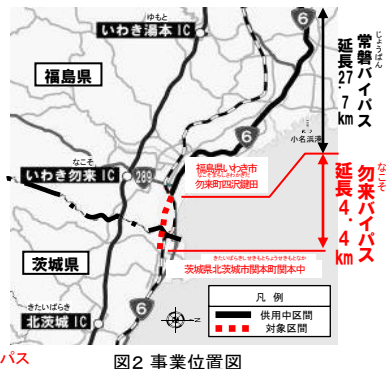
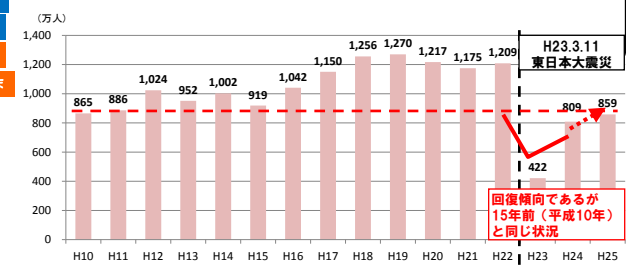


図1 広域図

図2 事業位置図



図3 国道6号の状況

③県境部の救急医療アクセス確保

- ・北茨城市には第三次救急医療施設が無いため、重篤な患者はいわき市の第三次救急医療施設へ搬送。(261件/5年)(図6、写真4)
- ・国道6号の通行止め発生時は、広域な迂回を余儀なくされる状況。(図6)

3. 整備効果

効果1 防災機能の強化[◎]

- 津波浸水区間を回避し、災害時等の避難・救援活動を支えるネットワークを確保(図7)
- 国道6号通行止め時
 - 現況: 迂回距離・迂回時間とも約3倍
 - 整備後: ネットワーク寸断回避、迂回解消

効果2 アクセス改善による観光地再生[◎]

- 通過交通が分散、国道6号の渋滞が緩和 [当該区間の混雑度 現況: 1.7 → 整備後: 0.8]
- 魅力ある観光地の再生を支援
 - ・バイパス整備が進むいわき市観光入込客数の実例(図8)
 - H10(開通前): 767万人 → H22(現況): 1,077万人 [約4割増]
 - ※常磐バイパスとの接続により、北茨城市・いわき市の魅力ある観光地の再生を支援

効果3 救急医療活動の支援[○]

- 第三次救急医療施設への搬送時間が短縮するなど、地域住民の命を守る救急医療活動を支援
- 北茨城市大津町市街地から総合磐城共立病院までの
 - ・搬送時間 現況: 41分 → 整備後: 36分
 - ・茨城県搬送目標時間(37.4分: 全国平均)が+人口北茨城市 現況: 約3.8千人 → 整備後: 7.8千人 (H22国調人口: 約4.7万人)
 - ※現況: H22フローデータ



図6 北茨城市～いわき市間の搬送経路



図7 国道6号の津波浸水、迂回路状況

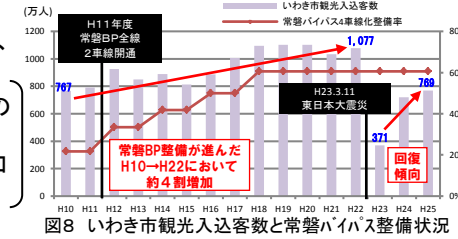


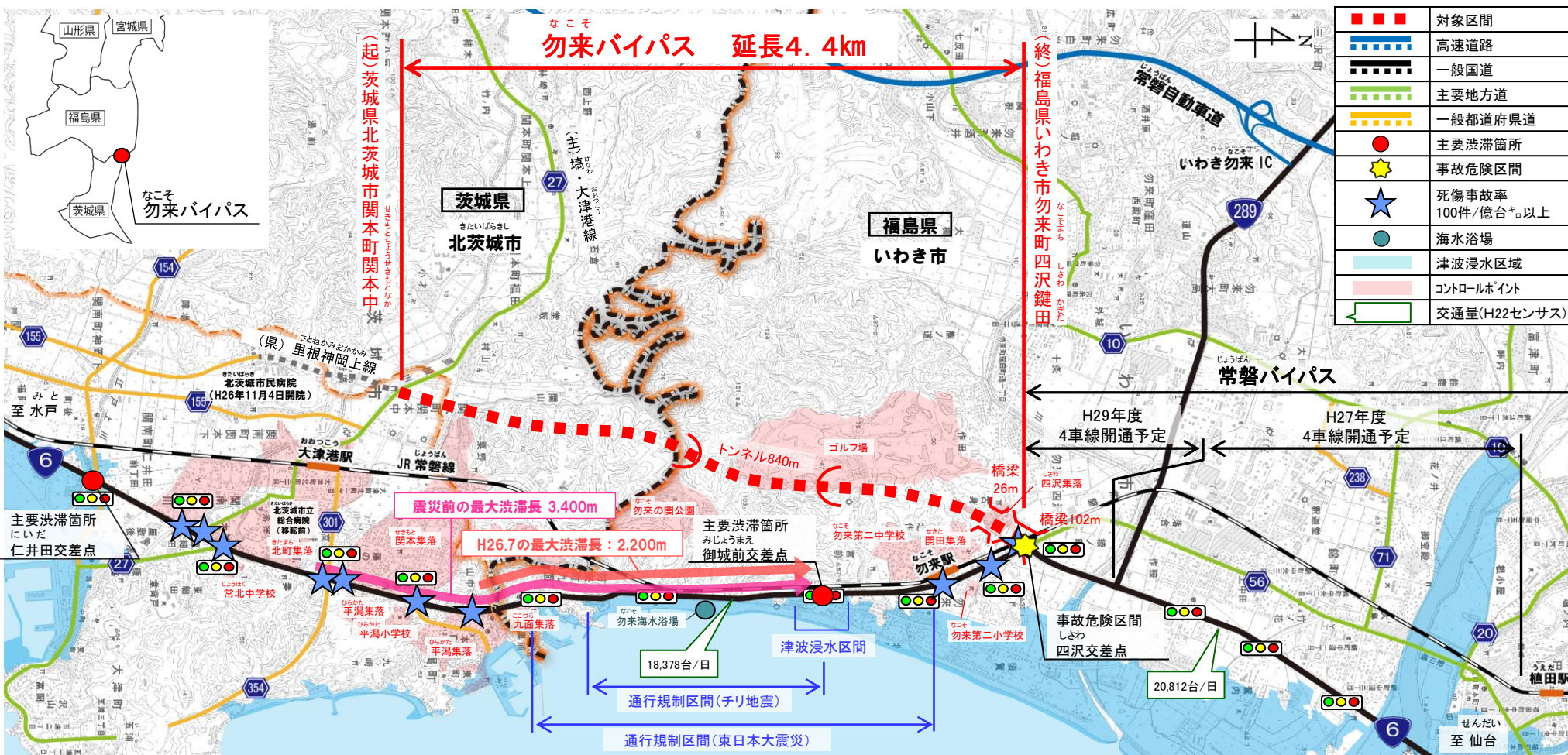
図8 いわき市観光入込客数と常磐バイパス整備状況

費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR ^{*1}	総費用: 143億円 ^{*2}	総便益: 242億円 ^{*2}
1.7	7.2%	・事業費: 132億円 ・維持管理費: 12億円	・走行時間短縮便益: 188億円 ・走行費用減少便益: 45億円 ・交通事故減少便益: 9億円

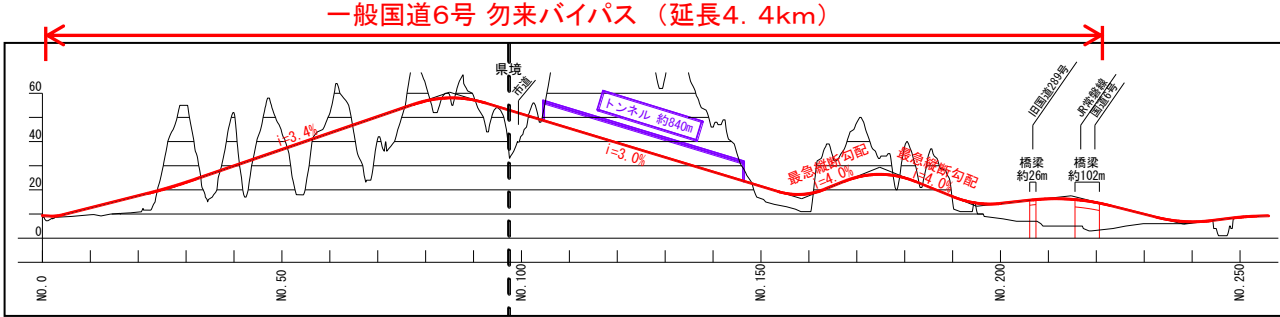
※1: EIRR: 経済的內部収益率
※2: 基準年(H26年)における現在価値記入(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

一般国道6号 勿来バイパスに係る新規事業採択時評価

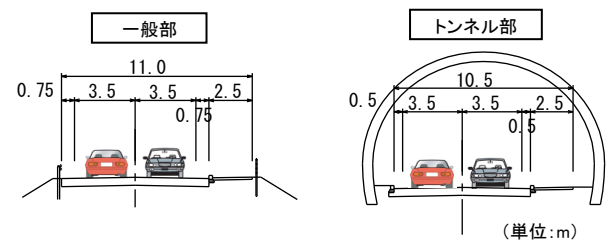


	対象区間
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般都道府県道
	主要渋滞箇所
	事故危険区間
	死傷事故率 100件/億台以上
	海水浴場
	津波浸水区域
	コントロールポイント
	交通量(H22センサス)

【縦断図】



【標準断面図】



全体延長 : 4.4km
 土工延長 : 3.4km (78%)
 橋梁延長 : 0.1km (3%)
 トンネル延長 : 0.8km (19%)

一般国道6号 茨城県北茨城市～福島県いわき市間における計画段階評価

1. 茨城県北茨城市～福島県いわき市間の課題

①旅行速度が低い

- 勿来地区は、夏季の休日には旅行速度が20km/hまで低下。(図1)
- 震災前は、海水浴シーズンに御城前交差点から3.4kmの渋滞が発生した。(図1)

②事故多発箇所が存在

- 大津～勿来間の一般国道6号で死傷事故率の最も高い区間は148.3件/億台キロである。対象区間内では過去に死亡事故も発生している。(図2)

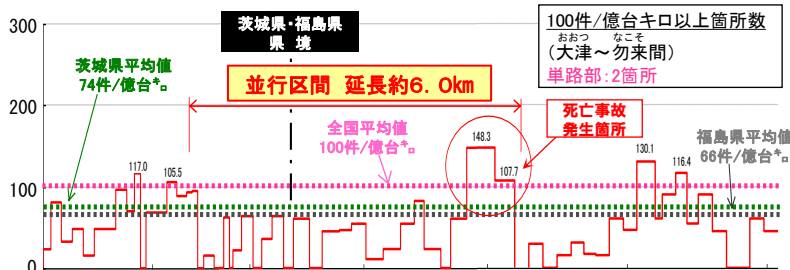


図2 死傷事故率 出典：イタルダデータH19～H22

③国道6号が緊急輸送路として脆弱

- 国道6号は東日本大震災時の津波により浸水。いわき市勿来の御城前交差点付近では約2日間通行止めが生じた。(2010.2.28のチリ地震時には7時間半の通行止め)(図3)
- 福島第一原発事故による屋内退避指示を受け、国道6号では県境を越えて避難車両の渋滞が発生。

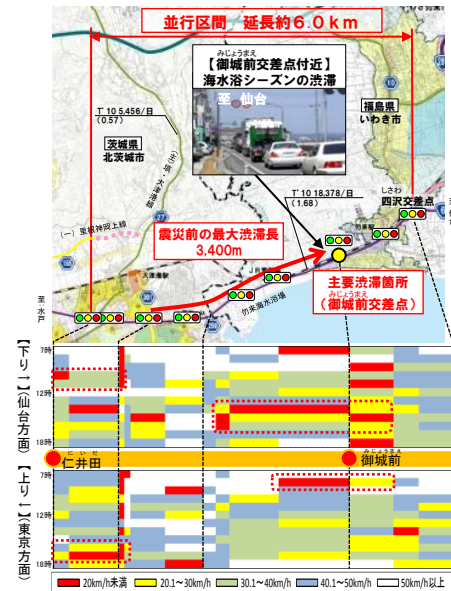


図1 渋滞発生状況 (赤色ほど渋滞が激しい状態) 出典：プローブデータ(H22.8月上旬休日平均)



図3 津波浸水状況

④救急搬送において速達性に劣る

- 北茨城市には第三次救急医療施設が無いことから、重篤な患者はいわき市側の第三次救急医療施設へ搬送するなど県境を越えた結びつきが強い。(北茨城市からいわき市内の第三次救急医療施設への搬送実績はH19～H24年で261件)
- 救急搬送路の国道6号に課題があり、速達性に劣る。(図4)

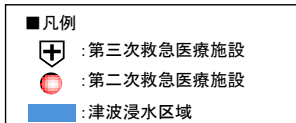


図4 北茨城市～いわき市間の搬送経路

2. 原因分析

①県境は国道6号に交通が集中

- 交通量は17,699～18,378台/日(H22センサス)と2車線の交通量容量を上回り、混雑度が1.21～1.68と高い。(図5)
- 勿来地区は勿来海水浴場、勿来の関などの入り込み客数の多い観光地が存在。(震災前の勿来海水浴場客数：約20～37万人)

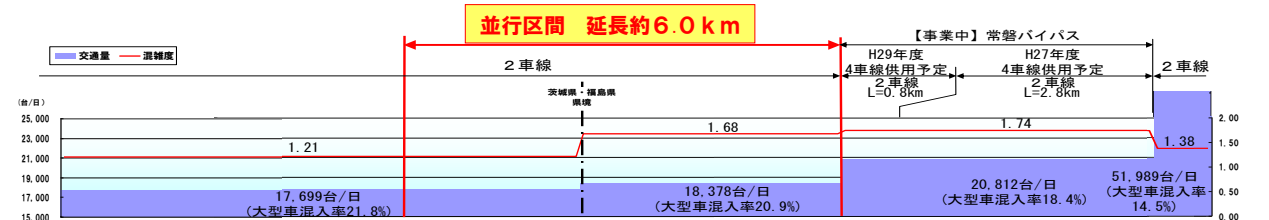


図5 交通量、混雑度

②沿道出入り車両が交通の妨げになっている

- 一般国道6号における大津～勿来間は追突事故が多く発生しており、全体の6割以上を占める。(図6)

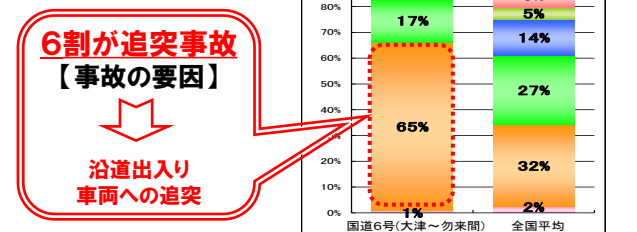


図6 交通事故分類 出典：イタルダデータH19～H22

③国道に津波浸水区間が存在

- 国道6号は津波浸水区域を通過している。
- 勿来地区では国道6号に近接する迂回路が無く、地震や津波等の災害により通行止めとなった場合、広域な迂回が生じる。(図7)



図7 国道6号の津波浸水、迂回路状況

④救急搬送路の国道6号に課題が存在

- 救急搬送路の国道6号には、旅行速度低下区間、主要渋滞箇所、事故多発箇所、津波浸水区間などが存在。

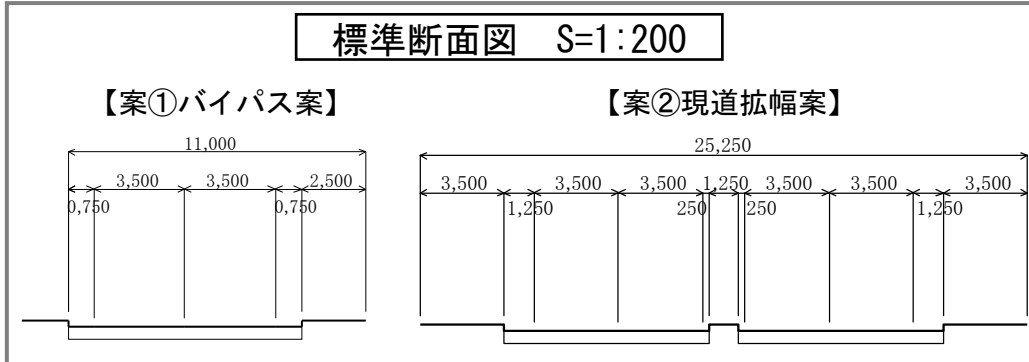
3. 政策目標

- ① 交通容量の確保
- ② 交通事故の減少
- ③ 災害に強い緊急輸送路の確保
- ④ 第三次救急医療施設への速達性
- ⑤ 県境を越えた結びつきの確保

いばらき きたいばらき ふくしま
一般国道6号 茨城県北茨城市～福島県いわき市間における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】バイパス案 延長約5km	【案②】現道拡幅案 延長約6km	
ルート案の主旨	・バイパスを整備する案	・現国道6号を4車線化する案	
政策目標	交通容量の確保	○ バイパスに交通が転換することにより、国道6号の混雑が解消	○ 4車線化により国道6号の混雑が解消
	交通事故の減少	○ 国道6号の交通量減少により、交通事故の減少効果がある	○ 4車線化に伴う中央分離帯設置により、右折車が制限され追突事故の減少効果がある
	災害に強い緊急輸送路の確保	○ ・津波浸水区間をバイパスで回避する ・新たな代替路が確保される	△ ・津波浸水区間の国道6号を一部嵩上げする ・新たな代替路は確保されない
	第三次救急医療施設への速達性	○ <small>きたいばらき</small> 北茨城市民病院 ～ <small>いわき</small> 総合磐城共立病院間の搬送時間36分	△ <small>きたいばらき</small> 北茨城市民病院 ～ <small>いわき</small> 総合磐城共立病院間の搬送時間41分
	県境付近の観光地へのアクセス性	△ バイパスは、 <small>なこそ</small> 勿来の関公園、 <small>なこそ</small> 勿来海水浴場など県境付近の観光地へのアクセスが限定的となる	○ 国道6号を改良するため、 <small>なこそ</small> 勿来の関公園、 <small>なこそ</small> 勿来海水浴場など県境付近の観光地へのアクセスに優れる
国道6号から沿道施設へのアクセスのしやすさ	△ バイパスにより国道6号の交通量が減少し沿道施設へアクセスしやすくなるが、バイパスからは直接アクセスできない	○ 国道6号の沿道施設へ直接アクセスできる（一部嵩上げ区間も、乗り入れを確保）	
自然の改変	× 山側へ新たな道路を整備するため、自然の改変が多い	△ 国道6号を拡幅するため、自然の改変が少ない	
生活環境への影響	△ ・国道6号から離れるため、工事に伴う生活環境への影響が小さい ・移転家屋が約40～60件	× ・国道6号の拡幅工事となり、交通規制や沿道への騒音など生活環境への影響が大きい ・移転家屋が約260～280件	
事業費	○ 約170～190億円	× 約230～250億円	
総合評価	○	△	



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
いばらきけん きたいばらきしせきもとちようせきもとなか
 ・区 間:茨城県北茨城市関本町関本中～
なこそまら しきわ かぎだ
 いわき市勿来町四沢鍵田 地先

・概略延長:約5km
 ・概ねのルート:図9 案①のとおり

(参考)当該事業の経緯等

■地域の要望等
 H25年 6月:計画段階評価着手(第1回東北・関東地方合同小委員会)
 H25年 7月:第1回アンケート(7/29～8/18)
 H25年10月:第2回東北・関東地方合同小委員会
 H25年11月:第2回アンケート(11/27～12/17)
 H26年 2月:対応方針(案)決定(第3回東北・関東地方合同小委員会)
 H27年 1月:都市計画決定告示

■地域の要望等
 H25年 6月:福島県知事から国土交通副大臣宛に
 「一般国道6号勿来バイパス早期新規事業化」について要望
 H25年 7月:一般国道6号・49号いわき地区改築工事促進期成同盟会から国土交通大臣宛にて「一般国道6号勿来バイパス新規事業化」について要望
 H25年 8月:福島県議会・土木常任委員会から国土交通副大臣宛に
 「一般国道6号勿来バイパス早期新規事業化」について要望
 H25年 9月:福島県道路整備促進協議会から国土交通大臣宛に
 「一般国道6号勿来バイパス早期整備」について要望
 H25年10月:いわき市長から中原国土交通政務官宛に
 「一般国道6号勿来バイパス新規事業化」について要望
 H25年11月:北茨城市から国土交通大臣宛に
 「一般国道6号勿来バイパス整備計画具体化」について要望
 H26年 5月:常磐三市長・議長会議から中原国土交通政務官宛に
 「一般国道6号勿来バイパス新規事業化」について要望
 H26年 6月:茨城県北臨海三市長から野上国土交通副大臣宛に
 「一般国道6号勿来バイパス新規事業化」について要望
 H26年6月:福島県知事から国土交通大臣宛に
 「一般国道6号勿来バイパス新規事業化」について要望
 H27年2月:北茨城市長、いわき市長から西村国土交通副大臣宛に
 「一般国道6号勿来バイパス新規事業化」について要望

