

一般国道6号 酒門町交差点立体に係る新規事業採択時評価

- ・ 国道6号酒門町交差点立体の整備により、国道6号の速達性向上
- ・ 交通混雑の緩和により、速度低下に起因する交通事故の減少、混雑を避ける車両の抜け道利用が減少することによる通学児童の安全性向上に寄与

1. 事業概要

- ・ 起終点：茨城県水戸市住吉町
～茨城県水戸市酒門町
- ・ 延長等：1.1km
(第3種第1級、4車線、設計速度80km/h)
- ・ 全体事業費：約60億円
- ・ 計画交通量：約24,900台/日



②交通事故(件数)が茨城県内でワースト1位

- ・ 酒門町交差点は交通混雑による速度低下による交通事故が多発しており、死傷事故件数は4年間で29件と茨城県内の交差点の中でワースト1位。(図4)
- ・ 死傷事故率についても443.9件/億台キロと高く、県内平均の約5倍。(図5)

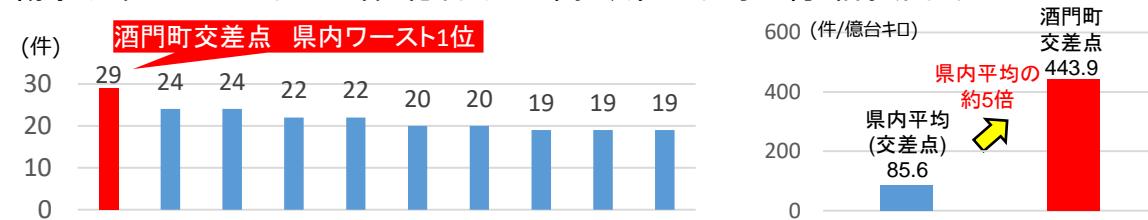


図4 死傷事故件数(県内ワースト10) 出典:ITARDAデータ(H27-H30) 図5 死傷事故率 出典:ITARDAデータ(H27-H30)

- ・ 周辺の通学路が混雑を避ける車両の抜け道として利用されており危険な状況。(図6、写真2・3)



写真2・3 通学時間の抜け道利用の様子

2. 課題

①渋滞(混雑度)が茨城県内でワースト1位

- ・ 国道6号は千葉県と福島県を結ぶ南北軸を担っており、酒門町交差点の交通量は約44,800台/日と多く、混雑度は2.34で茨城県内の直轄国道における全区間でワースト1位。(図2)
- ・ 直轄である国道6号(44,751台/日)と国道50号(44,046台/日)が交差し、交通集中により国道6号は上下線ともに朝夕ピーク時に旅行速度が低下している。(図3、写真1)

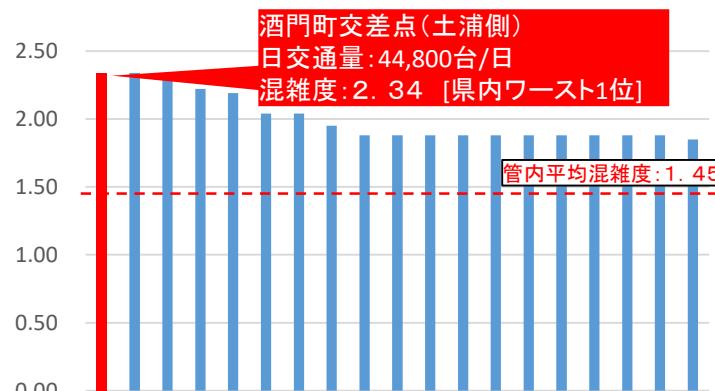


図2 直轄国道(茨城県内)のセンサス区間別混雑度[ワースト20]
※調査未実施箇所を除く 出典:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

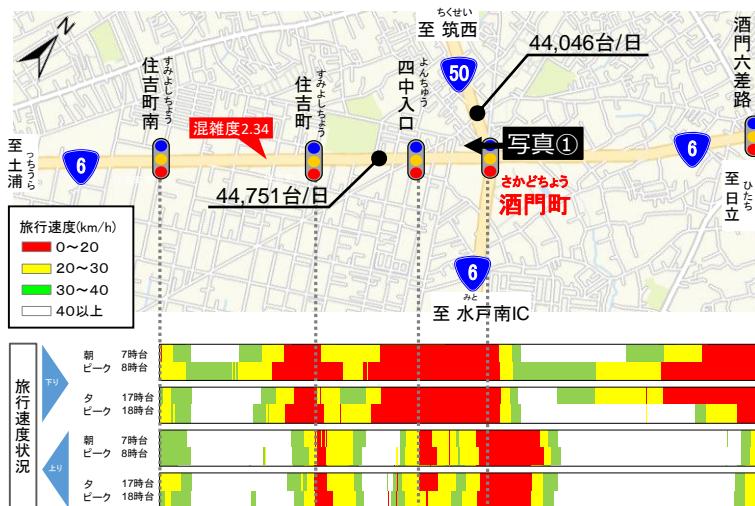


図3 酒門町交差点(国道6号側)の交通状況(朝・夕ピーク時)
出典:ETC2.0プローブデータR1.10

3. 整備効果

効果1 国道6号の速達性向上 [◎]

- ・ 国道6号酒門町交差点立体の整備により、国道6号の速達性向上
 - 混雑度 (約8割減少) 【現況】2.34 → 【整備後】0.57
 - 旅行速度 (約1.3倍に向上) 【現況】約27km/h → 【整備後】約34km/h
- (平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査に基づき算出) (現況:ETC2.0プローブデータ[H31.4-R2.3平日 昼間12時間平均旅行速度]、整備後:酒門立体区間を60kmと設定)

効果2 地域の安全性向上 [◎]

- ・ 交通混雑の緩和により、速度低下に起因する交通事故の減少
 - 事故件数 [酒門町交差点立体の整備区間] 【現況】46件/4年 → 【整備後】39件/4年(約2割減少)
- ・ 混雑を避ける車両の抜け道利用が減少し、通学児童の安全性が向上

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.2	5.2%	50億円※2	60億円※2

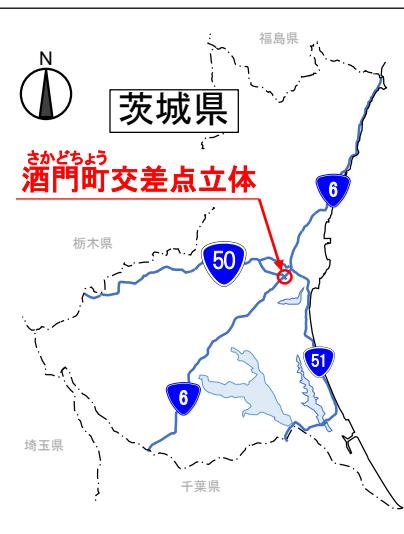
※1: EIRR: 経済的內部収益率
※2: 基準年(R2年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率:4%)



写真1 国道6号の混雑状況

一般国道6号 酒門町交差点立体に係る新規事業採択時評価

さかど ちょう



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
≡≡≡	その他道路
≡≡≡	橋梁構造
●	主要渋滞箇所
★	事故危険区間
交通量台/日	交通量 (平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査)
○	市街地(集落)
○	工業団地
○	主な施設
---	市町村境界線
≡≡≡	車線数(2車線/4車線)

