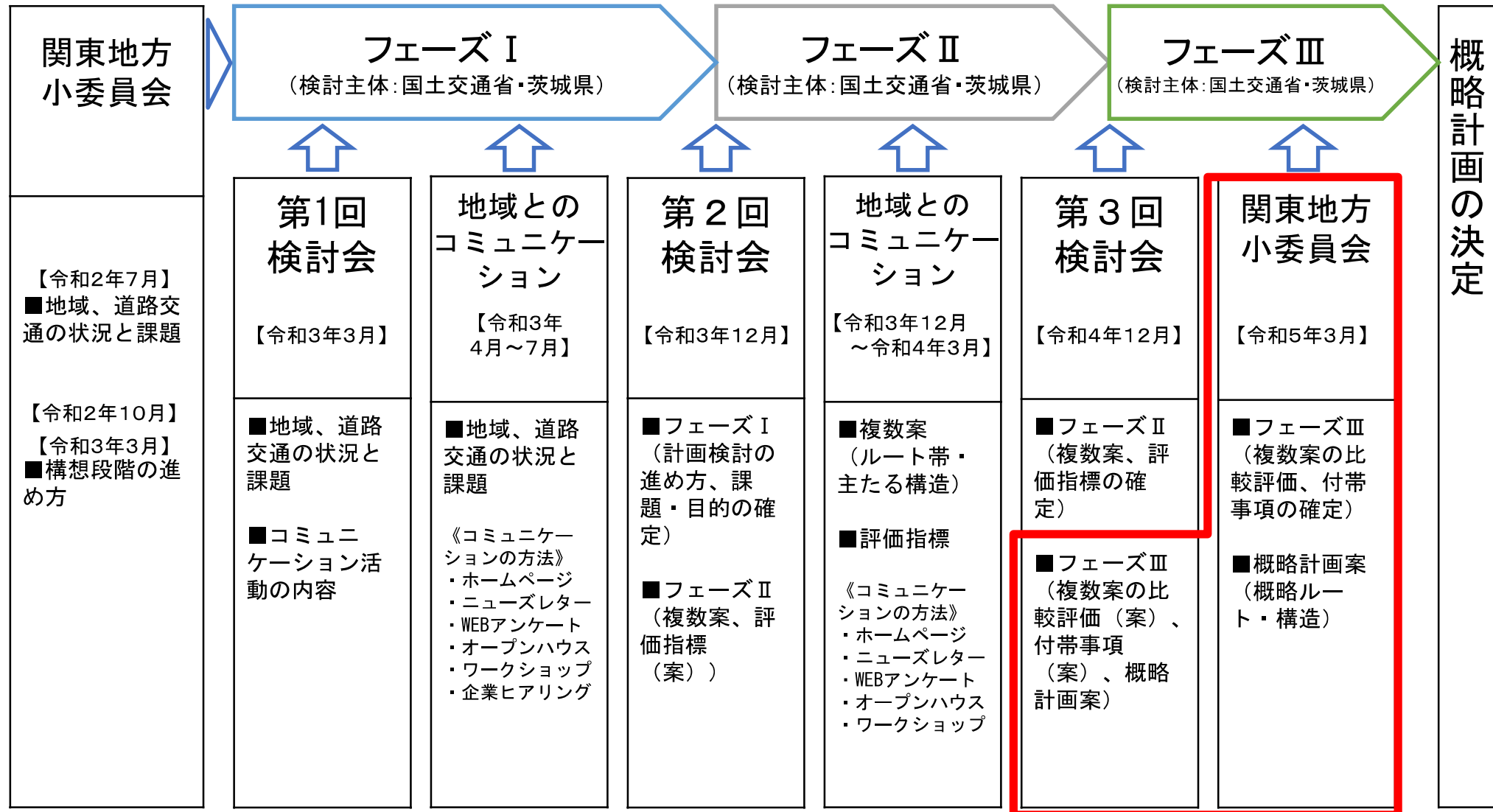


4. フェーズⅢ（複数案の比較評価、付帯事項の確定）の実施状況・結果 ・計画検討のプロセス

○フェーズⅡの結果をもとに、フェーズⅢでは複数案の比較評価及び付帯事項、概略計画案を決定した。



4. フェーズⅢ（複数案の比較評価、付帯事項の確定）の実施状況・結果

1）複数案の比較評価（確定案）

○確定した複数案および評価指標を踏まえ、複数案の比較評価を決定した。

■政策目標、環境への影響、その他

評価指標			【A案】現道拡幅（一部バイパス）案	【B案】バイパス（一部現道拡幅）案
政策目標	混雑の緩和	平均速度の向上（速達性）	・国道6号現道の4車線化により、平均速度が向上するものの、平面交差点が多く残るため、効果はバイパス案より小さい	・交差点を立体化したバイパスにより、平均速度が向上し、その効果は現道拡幅案より大きい
		事故・駐停車車両による影響の低減（信頼性）	・4車線化された国道6号現道を利用することにより、事故・駐停車車両による影響が低減できる	・バイパスと国道6号現道に交通が分散することで、事故・駐停車車両による影響が低減できる
		当該箇所の国道6号現道や周辺道路の交通量（走行性）	・国道6号現道を4車線化することで、周辺道路から国道6号現道に交通が転換し、周辺道路の交通量が減少する	・国道6号現道や周辺道路を利用していた大型車等の通過交通がバイパスを利用することにより、国道6号現道や周辺道路の交通量が減少する
	物流の効率化	都心方面および水戸方面から工業団地までのアクセス時間の短縮（物流拠点アクセス）	・物流関連車両が4車線化された国道6号現道を利用することにより、茨城工業団地、玉里工業団地等へのアクセス性が向上するものの、効果はバイパス案より小さい	・物流関連車両がバイパスを利用することにより、茨城工業団地、玉里工業団地等へのアクセス性が向上、効果は現道拡幅案より大きい
		空港アクセスの円滑化	・4車線化された国道6号現道を利用することにより、茨城空港へのアクセス性が向上する	・交通がバイパスを利用することにより、茨城空港へのアクセス性が現道拡幅案よりも向上する
	安全・安心な生活空間確保	当該箇所の国道6号現道や周辺道路の交通事故の減少（道路交通の安全性）	・国道6号現道の4車線化に伴う中央分離帯設置などにより、正面衝突や右直事故が減少	・バイパスを利用することにより、国道6号現道の交通量が減少し、国道6号現道や周辺道路の交通事故が減少
		当該箇所の国道6号現道や周辺道路の歩行者の安全性（歩行者・自転車の安全性）	・国道6号現道に歩行者空間・自転車の走行空間を整備することにより、利用者の安全性を確保する	・バイパスに歩行者空間・自転車の走行空間を整備することにより、利用者の安全性を確保する
		災害に強い緊急輸送道路の確保	・国道6号現道の4車線化により、緊急輸送道路としての機能が強化されるものの、新たな代替路は形成されない	・国道6号現道や常磐道の代替路として機能し、災害時や既存道路の通行止め時などにおいても円滑な交通を確保可能
	救急医療施設への搬送時間の短縮	緊急輸送道路としての機能（緊急物資輸送機能）	・国道6号現道の4車線化により、避難路としての機能が強化されるものの、新たな代替路は形成されない	・災害時や既存道路の通行止め時などにおいて、避難路としての機能を確保可能
		避難路としての機能（避難路機能）		
	沿道環境の改善	水戸市や土浦市に位置する第3次救急医療施設への搬送時間短縮（救急搬送の迅速性）	・4車線化された国道6号現道を利用することにより、水戸医療センター、土浦協同病院への搬送時間が短縮するが、効果はバイパス案より小さい	・バイパスと国道6号現道に分散することで、水戸医療センター、土浦協同病院への搬送時間が短縮し、効果は現道拡幅案より大きい
		排気ガス、騒音・振動などの沿道環境への影響（沿道環境への影響）	・集落・市街地等を通過するため、大気質、騒音に影響を与える可能性があり、集落・市街地を通過する程度はバイパス案に比べて大きい	・バイパス沿道の集落・市街地等を通過するため、大気質、騒音に影響を与える可能性があるが、集落・市街地を通過する程度は現道拡幅案に比べて小さい
環境への影響	自然・歴史・文化	自然環境や歴史文化資源への影響（地域資源への影響）	・重要な種・群落等の生息地・生育地を一部改変する可能性があるが、概ね回避しており、動物・植物・生態系に及ぼす影響は小さい。	・重要な種・群落等の生息地・生育地を一部改変する可能性があるが、概ね回避しており、動物・植物・生態系に及ぼす影響は小さい。
その他	まちづくり	国道6号現道沿道の市街地や地域コミュニティへの影響（国道6号沿線への影響）	・現道拡幅区間の沿道市街地や既存の地域コミュニティへの影響が大きくなる。	・バイパスの整備により、国道6号現道沿道の地域コミュニティの生活環境の改善は見込めるが、交通量の減少による商業活動への影響や地域分断は残る
		バイパス周辺の既存集落や地域コミュニティへの影響（バイパス周辺への影響）	・現道拡幅区間以外の既存集落の地域コミュニティへの影響はバイパスに比べ少ない。	・バイパスの整備により、新たな地域分断が生じるが、構造等により、既存集落や地域コミュニティへの影響を小さくするよう配慮できる。
		沿道の新規開発や農地転用（沿道新規開発や農地転用）	・現道拡幅区間周辺の沿道の新規開発が期待される	・沿道の新規開発や農地転用が期待される
	営農環境	圃場整備地やアクセス道路、排水、施設等への影響（農地や施設等への影響）	・現道拡幅区間の用地や地形の改変面積はバイパス案より小さい	・用地や地形の改変が現道拡幅案より大きい
		効果の発現（事業期間）	・現道を改良するため、開通したところから効果発現が見込まれる	・部分的な開通が可能のため、段階的に効果発現が見込まれる
	効果発現	工事中の交通・沿道環境への影響（工事中の影響）	・国道6号現道の4車線化施工時に、工事に伴う交通渋滞、沿道への騒音・振動の影響がバイパス案より大きい	・バイパス工事による現道の切り回しはなく、住宅密集地から離れているため、沿道への騒音・振動の影響が現道拡幅案より小さい
事業費（事業費）			約800～900億円	約700～800億円

※ 評価指標の（ ）内は、評価項目
※ 赤字は【**原案**】に追加、青字は【**原案**】を修正、黒字は【**原案**】から変更なし。

4. フェーズⅢ（複数案の比較評価、付帯事項の確定）の実施状況・結果

2）付帯事項（確定案）

○コミュニケーション活動の結果を踏まえ、複数案についての付帯事項を確定した。

複数案（ルート帯・主たる構造）	付帯事項（案）
【A案】 現道拡幅（一部バイパス）案 [平面構造]	○歩行者の横断方法の検討 ○自転車の走行空間の検討 ○中央分離帯の設置区間の精査 ○工事中の渋滞・騒音・振動対策 ○沿道の商業活動への影響の軽減策の検討 ○既存の地域コミュニティへの影響の軽減策の検討
【B案】 バイパス（一部現道拡幅）案 [立体構造（盛土・切土）]	○まちづくりの地域計画等を踏まえ、側道等の設置区間などの検討 ○バイパスと国道6号現道の合流箇所交通処理検討 ○農業への影響の軽減策の検討 ○新たな地域分断による地域コミュニティへの影響の軽減策の検討 ○現道の地域活性化の検討

4. フェーズⅢ（複数案の比較評価、付帯事項の確定）の実施状況・結果

3）3回の地元検討会で出された意見と対応

■ 3回の地元検討会で出された意見と対応

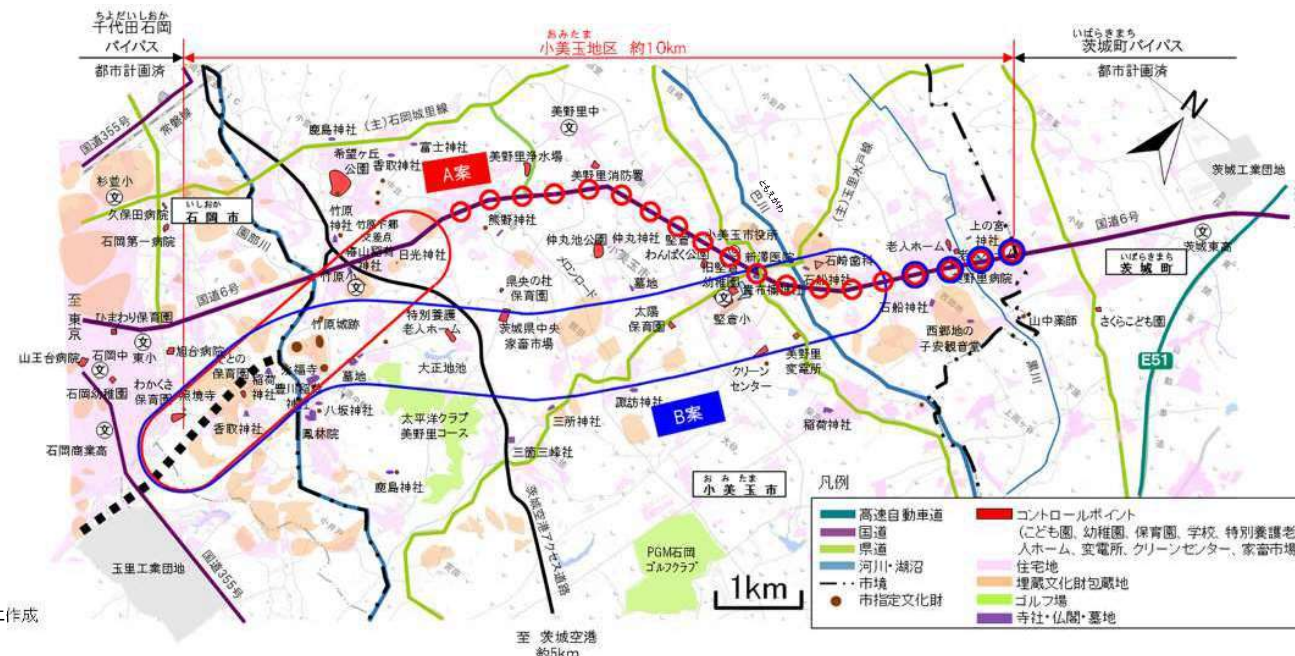
地元検討会	意見	対応
第1回	広く住民、市民、県民、利用者の意見を伺うことが任務である。そのためにも積極的に情報を発信して、幅広い意見を集約できるよう準備するべき。	ポータルサイトに加え、ニュースレターを全戸配布としました。また、オープンハウス、ワークショップ、企業ヒアリングを実施しました。
	各自治体で策定する関連計画についても、本計画との関連を十分に配慮して議論を進めるべきである。	ポータルサイト、ニュースレター等の周知に際し、「環境・まちづくり」を追加し、WEBアンケート、企業ヒアリングに反映しました。
第2回	丁寧なコミュニケーション活動がされている。多くのご意見を頂けるように鉄道駅での周知や、ポータルサイトへの関連する情報の掲載、わかりやすいWebアンケート等の工夫をして、引き続き丁寧に進めて欲しい。	石岡駅、羽鳥駅でニュースレター（第2号）を配布しました。また、ポータルサイトに、計画の概要や地域の状況、コミュニケーション活動、ニュースレターなどを順次掲載し、周知を行いました。
	ポジティブな意見や地域コミュニティの分断について、意見要旨として明記すべき。	ポジティブな意見や地域コミュニティの分断について意見要旨に明記し、ニュースレター（第2号）のP2,3に修正を反映しました。
	「機能」と「課題・目的」を適切に使いつけた情報提供をすべき。	交通渋滞、交通事故を課題・目的とし、ニュースレター（第2号）のP5に修正を反映しました。
	評価指標（案）や比較評価（素案）については、よりわかりやすい指標や文章にすべき。	比較評価（素案）では、○×△を記載すると、「確定した案があると思われて誤解を生むこと」、「募集する意見に対して誘導してしまうこと」を懸念し文字による表現としました。地域の皆様のご意見を反映し確定した比較評価（確定案）では、○×△の表現を追記し、比較結果を明記しました。
第3回	バイパス案において、速達性の観点から、本線は歩道を併設せず、歩道は機能補償道路に設置する方法もあるのではないかな。	今後、速達性の観点を踏まえて、歩道を機能補償道路への設置する案も含め、歩道の設置位置について検討します。

4. フェーズⅢ（複数案の比較評価、付帯事項の確定）の実施状況・結果

4) 概略計画案[複数案]

- これまでのコミュニケーション活動の結果を踏まえつつ、技術的な制約や周辺への影響等を踏まえる他、地域のみなさまや利用される方々の懸念にも配慮し、ルート帯・主たる構造の複数案を決定した。
- 確定したルート帯・主たる構造の複数案を比較評価し、概略計画案を選定した。

■複数案



ルート帯・主たる構造(案)	標準断面(案)	概要
【A案】 現道拡幅(一部バイパス)案 [平面構造]		・現在の2車線道路を両側に広げる案 ・中央分離帯により上下線を分離 ・沿道から道路に直接出入りが可能 ・既存の主たる構造である平面構造と同じ構造とする考え方
【B案】 バイパス(一部現道拡幅)案 [立体構造(盛土・切土)]		・沿道の土地から5～10m高く(もしくは低く)整備 ・中央分離帯により上下線を分離 ・沿道から道路に直接出入りは不可能 ・沿道の建物からの出入りは、側道から交差点を介して道路に出入り ・主要な道路以外は立体交差により交差点の数を減らすため、立体構造とする考え方

4. フェーズⅢ（複数案の比較評価、付帯事項の確定）の実施状況・結果

5）概略計画案[複数案の比較評価]

■複数案の比較評価(政策目標、環境への影響、その他)

評価指標			【A案】現道拡幅(一部バイパス)案	【B案】バイパス(一部現道拡幅)案
政策目標	混雑の緩和	平均速度の向上(速達性)	△・国道6号現道の4車線化により、平均速度が向上するものの、平面交差点が多く残るため、効果はバイパス案より小さい	○・交差点を立体化したバイパスにより、平均速度が向上し、その効果は現道拡幅案より大きい
		事故・駐停車車両による影響の低減(信頼性)	○・4車線化された国道6号現道を利用することにより、事故・駐停車車両による影響が低減できる	○・バイパスと国道6号現道に交通が分散することで、事故・駐停車車両による影響が低減できる
		当該箇所の国道6号現道や周辺道路の交通量(走行性)	○・国道6号現道を4車線化することで、周辺道路から国道6号現道に交通が転換し、周辺道路の交通量が減少する	○・国道6号現道や周辺道路を利用していた大型車等の通過交通がバイパスを利用することにより、国道6号現道や周辺道路の交通量が減少する
	物流の効率化	都心方面および水戸方面から工業団地までのアクセス時間の短縮(物流拠点アクセス)	△・物流関連車両が4車線化された国道6号現道を利用することにより、茨城工業団地、玉里工業団地等へのアクセス性が向上するものの、効果はバイパス案より小さい	○・物流関連車両がバイパスを利用することにより、茨城工業団地、玉里工業団地等へのアクセス性が向上、効果は現道拡幅案より大きい
		空港アクセスの円滑化	△・4車線化された国道6号現道を利用することにより、茨城空港へのアクセス性が向上する	○・交通がバイパスを利用することにより、茨城空港へのアクセス性が現道拡幅案よりも向上する
	安全・安心な生活空間確保	当該箇所の国道6号現道や周辺道路の交通事故の減少(道路交通の安全性)	○・国道6号現道の4車線化に伴う中央分離帯設置などにより、正面衝突や右直事故が減少	○・バイパスを利用することにより、国道6号現道の交通量が減少し、国道6号現道や周辺道路の交通事故が減少
		当該箇所の国道6号現道や周辺道路の歩行者の安全性(歩行者・自転車の安全性)	○・国道6号現道に歩行者空間・自転車の走行空間を整備することにより、利用者の安全性を確保する	○・バイパスに歩行者空間・自転車の走行空間を整備することにより、利用者の安全性を確保する
	災害に強い緊急輸送道路の確保	緊急輸送道路としての機能(緊急物資輸送機能)	△・国道6号現道の4車線化により、緊急輸送道路としての機能が強化されるものの、新たな代替路は形成されない	○・国道6号現道や常磐道の代替路として機能し、災害時や既存道路の通行止め時などにおいても円滑な交通を確保可能
		避難路としての機能(避難路機能)	△・国道6号現道の4車線化により、避難路としての機能が強化されるものの、新たな代替路は形成されない	○・災害時や既存道路の通行止め時などにおいて、避難路としての機能を確保可能
	救急医療施設への搬送時間の短縮	水戸市や土浦市に位置する第3次救急医療施設への搬送時間短縮(救急搬送の迅速性)	△・4車線化された国道6号現道を利用することにより、水戸医療センター、土浦協同病院への搬送時間が短縮するが、効果はバイパス案より小さい	○・バイパスと国道6号現道に分散することで、水戸医療センター、土浦協同病院への搬送時間が短縮し、効果は現道拡幅案より大きい
		沿道環境の改善	△・集落・市街地等を通過するため、大気質、騒音に影響を与える可能性があり、集落・市街地を通過する程度はバイパス案に比べて大きい	○・バイパス沿道の集落・市街地等を通過するため、大気質、騒音に影響を与える可能性があるが、集落・市街地を通過する程度は現道拡幅案に比べて小さい
	環境への影響	自然・歴史・文化	△・重要な種・群落等の生息地・生育地を一部改変する可能性があるが、概ね回避しており、動物・植物・生態系に及ぼす影響は小さい。	△・重要な種・群落等の生息地・生育地を一部改変する可能性があるが、概ね回避しており、動物・植物・生態系に及ぼす影響は小さい。
		国道6号現道沿道の市街地や地域コミュニティへの影響(国道6号沿線への影響)	△・現道拡幅区間の沿道市街地や既存の地域コミュニティへの影響が大きくなる。	○・バイパスの整備により、国道6号現道沿道の地域コミュニティの生活環境の改善は見込めるが、交通量の減少による商業活動への影響や地域分断は残る
その他	まちづくり	バイパス周辺の既存集落や地域コミュニティへの影響(バイパス周辺への影響)	○・現道拡幅区間以外の既存集落の地域コミュニティへの影響はバイパスに比べ少ない。	△・バイパスの整備により、新たな地域分断が生じるが、構造等により、既存集落や地域コミュニティへの影響を小さくするよう配慮できる。
		沿道の新規開発や農地転用(沿道新規開発や農地転用)	○・現道拡幅区間周辺の沿道の新規開発が期待される	○・沿道の新規開発や農地転用が期待される
	営農環境	圃場整備地やアクセス道路、排水、施設等への影響(農地や施設等への影響)	○・現道拡幅区間の用地や地形の改変面積はバイパス案より小さい	△・用地や地形の改変が現道拡幅案より大きい
		効果の発現(事業期間)	△・現道を改良するため、開通したところから効果発現が見込まれる	△・部分的な開通が可能のため、段階的に効果発現が見込まれる
	効果発現	工事中の交通・沿道環境への影響(工事時の影響)	△・国道6号現道の4車線化施工時に、工事に伴う交通渋滞、沿道への騒音・振動の影響がバイパス案より大きい	○・バイパス工事による現道の切り回しはなく、住宅密集地から離れているため、沿道への騒音・振動の影響が現道拡幅案より小さい
		事業費(事業費)	△ 約800～900億円	○ 約700～800億円

【凡例】○：評価できる △：他案に比べて劣る ×：評価できない

○【B案】バイパス案は、【A案】現道拡幅案に比べ、「混雑の緩和」、「物流の効率化」、「空港アクセスの円滑化」、「災害に強い緊急輸送道路の確保」、「救急医療施設への搬送時間の短縮」、「沿道環境の改善」、「効果発現」といった面で優れている。

※ 評価指標の()内は、評価項目

4. フェーズⅢ（複数案の比較評価、付帯事項の確定）の実施状況・結果

6）概略計画案[道路整備の必要性和概略計画案について]

■道路整備の必要性

【理由】

政策目標を達成できる道路の必要性を確認

【政策目標】

- 混雑の緩和
- 物流の効率化
- 空港アクセスの円滑化
- 安全・安心な生活空間の確保
- 災害に強い緊急輸送道路の確保
- 救急医療施設への搬送時間の短縮
- 沿道環境の改善

地域の意見聴取等の結果

【地域の課題・目的】

- 地域が感じている国道6号の課題・目的は、「交通混雑」、「物流」、「空港アクセス」、「交通事故」、「防災」、「医療連携」、「生活環境」、がみられる。

【ルート検討において配慮すべき事項】

- 排気ガス、騒音・振動などの沿道環境。
- 自然環境や歴史文化資源。
- 国道6号現道沿道の市街地や地域コミュニティ。
- バイパス周辺の既存集落や地域コミュニティ。
- 圃場整備地やアクセス道路、排水、施設等。

【道路整備の必要性】

- コミュニケーション活動でご回答いただいた道路利用者の多くが、道路整備の必要性を感じている。

【自治体の意見】

- 茨城県および沿線地方公共団体から原案に賛成するとともに、早期整備を要望するとの意見をいただいている。

■概略計画案について

1. ルート案については、

千代田石岡バイパス終点部から国道6号巴川渡河部付近までを沿道からのアクセス制限を基本としたバイパスとし、茨城町との市町境までの国道6号を4車線現道拡幅する【B案】バイパス（一部現道拡幅）案とする。

【理由】

- 政策目標の達成を図る道路であること。
- 「早期着工・実現」が地域から望まれており、支障となる家屋数が少ないため比較的早期実現が可能であること。
- 経済性の面でも優れていること。
- コミュニケーション活動で得られた地域のニーズにも応えられること。

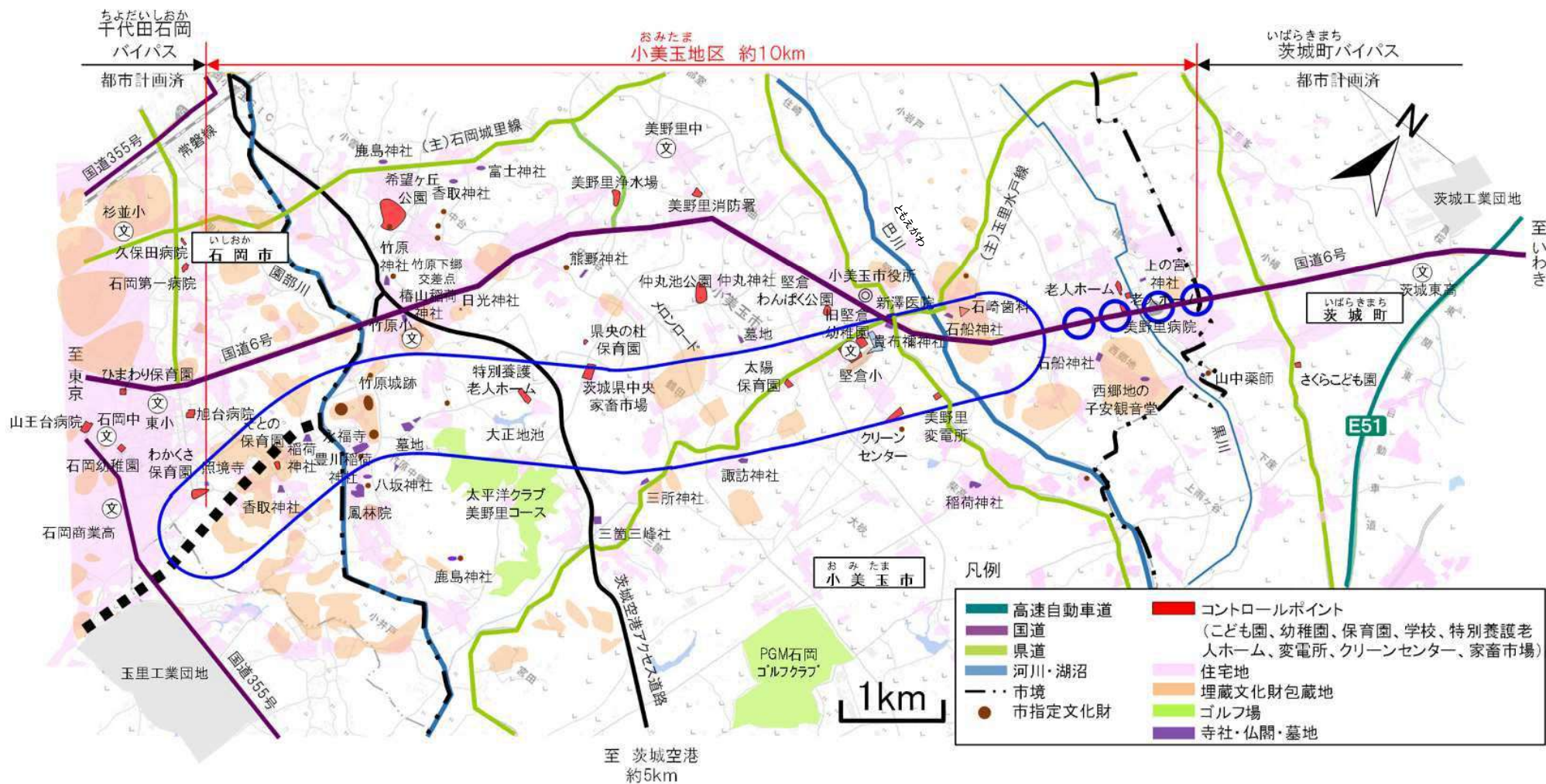
2. 排気ガス、騒音・振動などの沿道環境に配慮する。
3. 自然環境や歴史文化資源に配慮する。
4. 国道6号現道沿道の市街地や地域コミュニティに配慮する。
5. バイパス周辺の既存集落や地域コミュニティに配慮する。
6. 圃場整備地やアクセス道路、排水、施設等に配慮する。

4. フェーズⅢ（複数案の比較評価、付帯事項の確定）の実施状況・結果

8) 概略計画案[ルート帯案]

◇ルート帯案

【B案】バイパス(一部現道拡幅)案 …千代田石岡バイパス終点部から国道6号巴川渡河部付近までを沿道からのアクセス制限を基本としたバイパスとし、茨城町との市町境まで国道6号を4車線現道拡幅した案



4. フェーズⅢ（複数案の比較評価、付帯事項の確定）の実施状況・結果

7) 自治体への意見照会〔概略計画案（対応方針（原案））に対する意見〕

■自治体意見照会の回答(要旨)

自治体名	意見
茨城県	一般国道6号小美玉道路(仮称)における関東地方整備局としての対応方針(原案)に同意いたします。 一般国道6号は大変重要な幹線道路です。本県としても広域道路ネットワークの強化に積極的に取り組んでまいりますので、一日も早い完成に向けて、早期に事業着手されますよう、特段のご配慮をお願いいたします。 事業実施にあたっては、大気質、騒音、水質、地下水、地盤沈下等への影響や重要な動植物、生態系や景観への影響に配慮し、地域の生活環境や自然環境への影響をできる限り回避・低減するよう努めていただきますようお願いいたします。
小美玉市	一般国道6号小美玉道路(仮称)における対応方針(原案)について、本市としては同意します。 小美玉道路(仮称)は小美玉市と他都市を効率的に連絡し、広域的な連携を担う極めて重要な道路であり、市民が健全な日常生活を営み、企業が経済活動を行う上でも大きな役割を担う道路ともなりますので、周辺の自然環境への影響に十分な配慮と対策を講じつつ、早期に事業着手されますよう、特段のご配慮をお願いいたします。
石岡市	一般国道6号小美玉道路(仮称)における関東地方整備局としての対応方針(原案)について、当市としては、同意します。 本区間の国による早期事業化が図られますよう特段のご配慮をお願いします。 事業実施に向けて、一部、市街地の近傍を通過する箇所にあつては、大気質、水環境、騒音等の生活環境への影響に配慮するとともに、重大な動植物の生息・生育地等の自然環境への影響に配慮し、地域への影響をできる限り回避・低減に努めていただきますようお願いいたします。 埋蔵文化財等重要な歴史資産の存在が想定される箇所においては、回避や影響の低減に努めていただき、十分な調査、保存対応を実施のうえ、整備を進めるようお願いいたします。
茨城町	一般国道6号小美玉道路(仮称)における対応方針(原案)について、本町としては同意します。 一般国道6号の当該区間及び茨城町バイパスの未整備区間は、地域住民の安全・安心の確保や地域産業の振興等を図る上でも、大変重要な幹線道路でありますことから、周辺の文化財や自然環境への影響に配慮し、地域への影響をできる限り回避・低減に努めていただきつつ、早期に事業着手されますよう、特段のご配慮をお願いいたします。