

(仮称)鹿行南部道路の道路計画の基本方針

(仮称)鹿行南部道路の道路計画について、国土交通省、茨城県、鹿嶋市、潮来市、神栖市、東日本高速道路株式会社は、令和3年度に設立した「(仮称)鹿行南部道路検討委員会」において、計画の具体化に向けて、意見交換を行いながら検討を進めてきたところである。

これまでの検討結果を踏まえ、下記のとおり(仮称)鹿行南部道路の基本方針を策定する。

記

- 茨城県南東部に位置する鹿行地域は、日本を代表する工業生産拠点となっている鹿島臨海工業地帯があり、その中央部に重要港湾である鹿島港が位置し、原材料や製品の海上輸送基地として重要な役割を担っていること。
- 鹿島港周辺には日本有数の鉄鋼業や化学工業が集積し、輸入した鉄鉱石・原油から原材料を製造して、首都圏や北関東方面へ輸送していること。また、穀物輸入拠点の国際バルク戦略港湾に選定されている鹿島港では、とうもろこしの輸入量が全国1位であり、畜産物の産出額が多い千葉県や北関東方面へのアクセス向上が必要であること。
- 鹿島臨海工業地帯を発着する朝・夕の通勤交通や港湾の物流関係車両の交通集中が発生していること。
- 鹿島臨海工業地帯の競争力強化に向け、茨城県及び立地企業において、カーボンニュートラル産業拠点の形成に向けて取り組んでおり、鹿島港が太平洋側唯一の洋上風力発電設備の基地港湾として選定され、現在基地港湾に必要な整備を実施しているほか、水素やアンモニアを輸入・製造し臨海コンビナート等に供給する次世代エネルギー供給拠点として位置づけ、2050年のカーボンニュートラル達成を目指すなど、大きな変革期を迎えていること。
- あわせて、鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備事業の実施や新サッカースタジアムプロジェクトのような新たな観光資源の整備などが構想され、周辺開発計画に伴う交通需要の増大が見込まれること。
- さらに、2024年4月より、働き方改革に関する法律がトラックドライバーにも適用され、物流の停滞が懸念される「物流2024年問題」に直面し、物流改革に向けた政策パッケージの具体的な施策において「道路・港湾等の物流拠点(中継輸送含む)に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援」が求められており、コンテナターミナルを有する鹿島港北公共埠頭への円滑なアクセスを確保することが喫緊の課題であること。
- こうした状況をふまえ、鹿行地域のポテンシャルを十分に引き出し、我が国の国際競争力の強化や生産性向上、周辺地域の更なる活性化が図られるよう、東関東自動車道水戸線潮来IC周辺と鹿島臨海工業地帯との速達性の強化を目的とした道路の計画の具体化が必要である。
- 起終点は、東関東自動車道水戸線潮来IC周辺から鹿島臨海工業地帯波崎地区工業団地周辺までとする。また、コンテナターミナルを有する鹿島港北公共埠頭と広域的な道路ネットワークのアクセス機能の強化が喫緊の課題であることから、検討に際しては、東関東自動車道水戸線及び鹿島港北公共埠頭周辺へのアクセス機能を十分考慮する。
- ルートや構造の検討にあたっては、防災の観点も踏まえ、河川や電力施設等の既存インフラの機能に可能な限り影響を与えないよう努めるとともに、地域の分断や自然環境に考慮しつつ、地域産業に資する土地利用の促進に寄与する計画とする。
- 今後は国、県、沿線自治体が連携し、(仮称)鹿行南部道路の必要性等について地域住民の理解を得られるよう積極的に取り組むとともに、地域とのコミュニケーションを行いながら概略計画の検討を進める。



※概略ルートは、概ねのルートを図示しているものではない。

下図：地理院地図

凡 例					
(仮称) 鹿行南部道路 ルート案	○○	5車線以上	3～4車線	2車線以下	事業中
鹿島港	⚓	高速道路	——	——	——
鹿島臨海工業地帯	■	一般国道	——	——	——