

路線名	都道府県	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
東関東道 水戸線	埼玉県	三郷～高谷JCT	<p>整備を進める必要がある。</p> <p>首都圏の重要な環状道路であり、地域づくりのために欠かせない路線である。</p>	<p>「公団あるいは新組織による有料道路方式による整備」が望ましい。</p> <p>新直轄方式が導入された場合でも、従来から実施されている直轄国道事業の進捗が、遅くなることのないようにしていただきたい。</p>
	東京都	三郷～高谷JCT	<p>「整備を進める必要がある」</p> <p>（理由）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東関東自動車道水戸線三郷～高谷JCT（東京外かく環状道路）は、全国から東京へ集中する放射方向の国土開発幹線自動車道を束ねる路線である。</li> <li>中央環状線、首都圏中央連絡自動車道と一体的に首都圏の三環状道路を構成し、首都圏の渋滞解消、環境改善、ひいては都市の再生に必要不可欠な路線である。</li> <li>都市再生本部の都市再生プロジェクト（第二次決定：平成13年8月）においても、平成19年度までに整備を図る路線に位置づけられている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線の重要度に鑑み、整備が遅滞することなく早期整備が図れる手法とすること。</li> <li>また、地方負担を求めない方式とすること。</li> <li>都としては、首都圏に集中する交通を処理するため、圏央道の内側を一体とした地域分割とすべきと考える。（（仮称）首都圏高速道路とする。）</li> </ul> <p>これにより、この中の路線・区間の料金収入を活用する、いわゆる首都圏プール制とすることで、中央環状品川線、外環、圏央道という、首都圏三環状道路の整備に当たり合理的な投資が可能と考えており、道路関係四公団民営化の基本的枠組みと並行して検討されたい。</p>
	千葉県	三郷～高谷JCT	<p>東関東自動車道水戸線の三郷～高谷JCTは、東京外かく環状道路（外かん）の専用部を構成します。</p> <p>外かんは、首都圏の道路ネットワークの一翼を担う重要な道路であり、首都圏中央連絡自動車道、首都高速中央環状線とあわせて環状道路を形成することにより、経済効果は年間約4兆円と推計されます。</p> <p>その東側区間は、平成19年度までの整備が都市再生プロジェクトに位置付けられています。</p> <p>本県にとっては、東葛飾・葛南地域の慢性的な交通混雑の緩和に資するとともに、市川・松戸両市の安全で快適なまちづくりを進めるうえで大きな役割を果たします。</p> <p>また、成田空港へのアクセスが向上し物流の効率化にも大きく寄与する道路です。</p> <p>首都圏及び本県にとって、早急に整備を進める必要があります。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式で、早期に整備することを要望します。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>環状道路である外かんの早期整備を図ることは、首都圏および本県にとって極めて重要であり、有料道路方式による早期整備を要望します。</li> <li>外かんの東側区間は都市再生プロジェクトで、平成19年度までの整備が位置付けられており、年間約2千億円規模の新直轄方式では整備の遅れが懸念されます。</li> <li>新直轄方式の無料ケースの場合将来交通量が倍増し、設計の見直しや新たな環境対策等が必要となり、整備の大幅な遅れが生じます。</li> </ol>
		君津～富津竹岡	<p>東関東自動車道館山線は、房総半島を縦貫する骨格道路として本県の均衡ある発展に必要不可欠な高速道路です。</p> <p>また、本県は、観光立県による地域活性化を施策の大きな柱としておりますが、首都圏に近く観光施設が多く存在する南房総地域においては、観光シーズンに著しい交通渋滞が発生しており、安全で円滑な走行に支障をきたしているだけでなく、本県にとって大きなイメージダウンとなっております。</p> <p>このため、東関東自動車道館山線整備による観光客や地域住民への利便性向上は、重要で緊急な課題となっております。</p> <p>以上のことから、首都圏からのアクセス向上を支援し、観光立県千葉実現に貢献する東関東自動車道館山線は、早急に整備を進める必要があります。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式で、早期に整備することを要望します。</p> <p>整備区間の9.8%以上の用地が取得済みで、進捗率も5.4%と高く、早期完成を図り早急に整備効果を発揮させることが有益であることから、早期整備が図られる有料道路方式が望ましいと考えます。</p>
	茨城県	鉾田～茨城JCT	<p>「整備を進める必要がある」</p> <p>《理由》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>首都圏の3環状9放射道路のひとつであり、災害時には常磐自動車道の代替路線としての機能が期待されるなど、地域の発展や首都圏の広域的な連携を支える基盤施設であること。</li> <li>東関東自動車道水戸線は、鹿島港、常陸那珂港や成田空港、百里飛行場などの交流拠点を結び、陸・海・空の広域交通ネットワークを形成し、沿線地域の振興や連携強化を図るための重要な幹線道路であること。</li> <li>（仮）茨城町JCT～（仮）鉾田IC間は、近く開港が予定されている百里飛行場への重要なアクセス道路であり、「百里」と「成田」を結び広域的な地域振興に寄与する重要な路線である。</li> </ul>	<p>「料金プール制を活用した有料道路方式」による早期整備を望む。 （公団あるいは新組織）</p> <p>《理由》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間は、近く開港が予定されている百里飛行場への重要なアクセス道路であること。</li> <li>百里飛行場の開港に合わせた供用を図るため、早期に整備が望まれていること。</li> <li>そのためには、料金プール制を活用した有料道路方式が最も整備速度が速いと考えられること。</li> </ul> <p>3. 評価にあたっての意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今回の総合評価は、整備計画区間9.342kmだけであり、これはネットワークされていない（仮）茨城町JCT～（仮）鉾田ICまでで評価されている。当然交通量は少なく、費用対便益についても低くなっており、正当な評価がされていない。</li> <li>しかしながら、潮来～鉾田間が繋がると、東関東としてネットワーク化された場合には、交通量も20,000台/日を超えること（常磐道の日立付近と同程度）が見込まれ、また、費用対便益についても4.3（北関東と同程度）との評価（民営化委員会資料による）もされており、さらに、工事費も比較的安価であるため、非常に優良な路線と考えられる。</li> <li>また東関東水戸線は、「百里」と「成田」を結ぶ首都圏の重要な路線であり、県は、ネットワークされることを前提に、アクアラインにも出資している。</li> </ul> <p>このようなことから、東関東水戸線が全線開通したネットワークで評価すべきである。</p>