

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業名 <small>ひがしかんとうじどうしゃどうみとせん</small> 東関東自動車道水戸線 <small>いたこ ほんた</small> （潮来～鉾田）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点 自： <small>いばらきけんいたこしのぶかた</small> 茨城県潮来市延方 至： <small>いばらきけんほんたしいいな</small> 茨城県鉾田市飯名			延長	30.9 km
事業概要 東関東自動車道水戸線は、埼玉県三郷を起点として千葉県を経て茨城県水戸市に至る延長約143 kmの高規格道路であり、現在までに、87kmを供用中である。 このうち潮来IC～（仮称）鉾田IC間（30.9km）は、平成20年10月に都市計画決定され、第4回国土開発幹線自動車道建設会議（平成21年4月）を経て、整備計画が決定された。				
H21年度事業化	H20年度都市計画決定 (H一年度変更)	H21年度用地着手	H一年度工事着手	
全体事業費		約710億円	事業進捗率	2%
計画交通量		14,400～15,100台/日		
費用対効果 分析結果	B/C ： <small>(事業全体)</small> 1.6 <small>(残事業)</small> 1.7	総費用 ： <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 611/645億円 事業費：541/575億円 維持管理費：71/71億円	総便益 ： <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 1,037/1,037億円 走行時間短縮便益：727/727億円 走行費用減少便益：191/191億円 交通事故減少便益：120/120億円	基準年 ： 平成25年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C= 1.4～1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.5～1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.5～1.7（事業期間± 2年）				
【残事業】交通量 ：B/C= 1.5～1.9（交通量 ±10%） 事業費 ：B/C= 1.6～1.9（事業費 ±10%） 事業期間 ：B/C= 1.6～1.8（事業期間± 2年）				
事業の効果等 ①高速ネットワークの形成 ・東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）が整備されることにより、首都圏を結ぶ広域ネットワークが形成され、北関東地域での連携が促進される。 ・当該路線が整備されることで、首都圏への新たな高速道路ネットワークを形成し、分散導入が図られる。 ②国際バルク戦略港湾等へのアクセス向上 ・平成23年5月に、穀物の安定的かつ安価な供給を目的とした国際バルク戦略港湾に鹿島港が選定。 ・茨城・栃木・群馬の北関東地域は、畜産業生産額が高く、養豚・酪農・養鶏をはじめとする畜産業が盛んであり、安定的な飼料の供給（トウモロコシ輸入量は鹿島港全国1位）が求められる。 ・当該路線の整備により、鹿島港からのアクセスが向上し、飼料配送時間の低減等、物流の効率化が見込まれる。 ③空港へのアクセス向上 ・茨城空港の旅客数は、平成21年の開港以来増加しており、また首都圏の航空需要の一翼を担う役割が期待されている。 ・当該路線の整備により、茨城空港へのアクセスが向上することで、旅客の利便性向上が期待できる。 ④災害時の代替路確保（リダンダンシー） ・東日本大震災時に、常磐自動車道および国道51号は、「第1次緊急輸送路」に指定されているものの、東日本大震災時には常磐自動車道および国道51号の一部が通行不能となり、輸送路としての機能低下。 ・また、当該路線が位置する鹿行地域の茨城県潮来市、神栖市では、東日本大震災時に地盤の液状化が発生。 ・当該路線の整備により、常磐自動車道、国道51号の災害時の代替路が確保され、緊急輸送路の強化が図られる。 ⑤観光への支援 ・茨城県内の観光入込客数は、約5割が県外からの観光客であり、県外観光客の割合は増加傾向。 ・当該地域周辺には、鹿島神宮、茨城県立カシマサッカースタジアムをはじめとする県内の主要な観光資源が集積している。 ・当該路線の整備により、周辺の観光資源へのアクセスが向上し、県外からの利便性の向上が期待される。				
関係する地方公共団体等の意見 ・茨城県知事の意見： ・東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）は、広域的な高速道路ネットワークを形成し、首都圏や北関東				

地域との交流促進、鹿島港、茨城空港など広域交通拠点へのアクセス性向上に資するとともに、大規模災害時には常磐道などの代替路線の役割を担い緊急輸送路の強化に寄与するなど事業の必要性が高く、極めて重要な路線である。

- ・沿線地域等からも早期開通を強く求められており、平成25年度には、県と地元市とで用地取得を短期間に集中して実施出来るよう、国への協力体制を整備したところである。
- ・これらのことから、事業の継続はもちろんのこと、引き続きコスト縮減等に努めながら、事業のスピードアップを図り、一日も早い全線開通をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成22年3月に当該事業先線である東関東自動車道水戸線の茨城空港北IC～茨城町JCT間（延長8.8km）が暫定2車線で供用。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成21年度より用地着手しており、今後も用地取得の促進を図り、早期完成を目指す。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地の取得は1.6%完了している。引き続き、全線供用に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

—

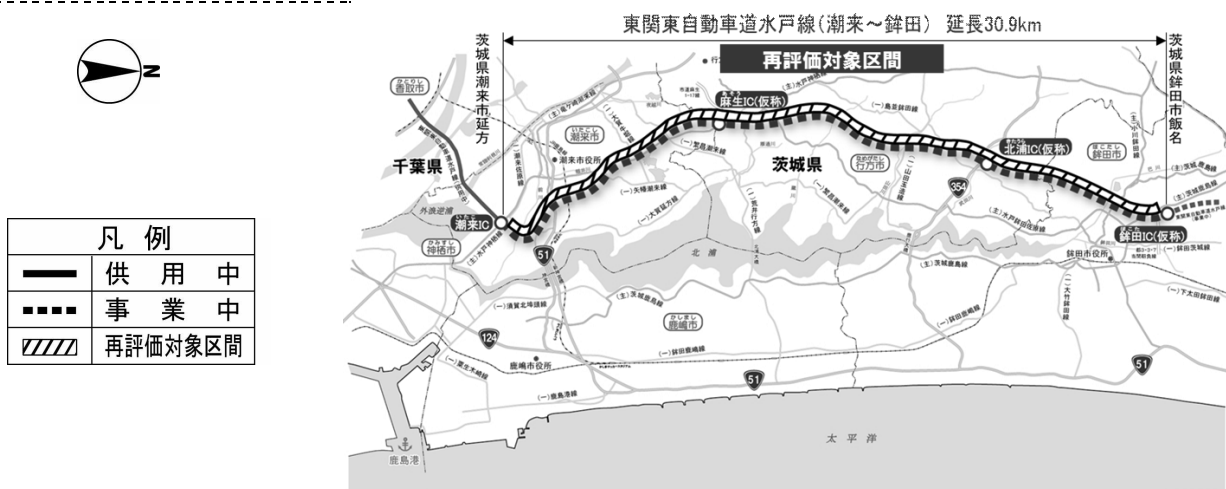
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。