

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

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 ほこた</small> （潮来～銚田）	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>いばらきけんほこたしいいな</small> 茨城県銚田市飯名				延長 <div style="text-align: right;">30.9km</div>
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143km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～銚田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	H21年度用地着手	H27年度工事着手	
全体事業費		約710億円	事業進捗率	
			約16%	供用済延長
				0km
計画交通量		14,400～15,100台/日		
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年
	<small>（事業全体）</small> 1.6 <small>（残事業）</small> 1.7	<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	<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	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%）【残事業】交通量：B/C=1.5～1.9（交通量±10%） 事業費：B/C=1.5～1.8（事業費±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.7（事業期間±2年） 事業期間：B/C=1.6～1.8（事業期間±2年）				
事業の効果等 (1) 観光への支援（広域的な集客効果） <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・さらに、他の高速道路とネットワーク化が図られ、周辺の観光資源へのアクセスが向上し、周遊機会の増加が期待される。 ・茨城空港から県内観光地や首都圏へのアクセスが向上することにより、旅客数の増加が期待できる。 (2) 茨城県の特産品（メロン）出荷への寄与 <ul style="list-style-type: none"> ・茨城県の特産品であるメロンは、全国1位の出荷量となっており、県内では銚田市で最も多く生産されている。 ・大田市場における茨城県の青果物取扱推移は増加傾向となっている。 ・東関東自動車道水戸線（潮来～銚田）の整備によりJA銚田～大田市場へのアクセスが向上し、特産品出荷額の増加が期待される。 (3) 港湾との連携 <ul style="list-style-type: none"> ・鹿島港（国際バルク戦略港湾）は、とうもろこし（我が国のとうもろこしの約7割は飼料に使用）の取扱量、背後にある飼料コンビナートの飼料生産量が全国1位となっており、畜産業産出額が多い北関東地域へのアクセス向上が必要となっている。 ・また、常陸那珂港（首都圏北側ゲートウェイ）は、平成30年代前半には対平成26年比で約2倍の需要を見込んでおり、京浜港からの物流分散に対応した交通軸の整備が必要となっている。 ・東関東自動車道水戸線（潮来～銚田）の整備により、常陸那珂港、鹿島港へのアクセスが向上し、飼料配送時間の低減、物流の効率化が見込まれる。 (4) 事故・災害時の代替路確保（リダンダンシー） <ul style="list-style-type: none"> ・常磐道が通行止めとなった場合、北関東方面から首都圏、千葉方面への高速ネットワークによる代替路が不足。 ・東日本大震災時において、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、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が低下。 ・当該路線の整備により、常磐道が通行止めとなった場合でも高速道路ネットワークの代替路を形成し緊急輸送道路の強化を図る。 (5) 国道51号の死傷事故状況 <ul style="list-style-type: none"> ・国道51号の死傷事故率は、49.4件/億台・km。 ・事故類型では、追突事故が約7割を占めている。 ・東関東自動車道水戸線（潮来～銚田）の整備により、国道51号の通過交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。 				

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、沿線地域の発展はもとより、他圏域との交流促進や、鹿島港、茨城空港、成田空港など広域交通拠点へのアクセス向上に大きな効果を発揮するとともに、大規模災害時には、常磐自動車道の代替路線として緊急輸送道路の役割を担うなど、本県にとって、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、本県では、用地取得を短期間で集中的に実施できるよう、平成25年度から地元市とともに、国へ協力しているところである。

このことから、本県としては、本事業の継続はもちろんのこと、1日も早い全線開通に向けて事業のスピードアップを図るため、有料道路事業の導入を早急に決定し、事業認定の手続きに入るよう、強く要望する。また、今後の事業推進に当たっては、徹底したコスト縮減を図るよう、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年度に事業化、用地進捗率約78%、事業進捗率約16%（平成28年3月末時点）。
- ・平成27年度から改良工事に着手。引き続き用地取得を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

一部用地難航箇所があるが、今後も地権者等との話し合いを継続しながら、計画的に用地取得を進める。

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、本事業は、高速ネットワークの形成、重要港湾群や空港へのアクセス向上、災害時のリダンダンシーの確保の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

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。