

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課、高速道路課
担当課長名：村山 一弥、伊勢田 敏

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（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 東日本高速道路（株）
起終点 自： <small>いばらきけんいとしのぶかた</small> 茨城県潮来市延方 至： <small>いばらきけんほこたしいな</small> 茨城県銚田市飯名	延長 <div style="text-align: right;">30.9 km</div>		
事業概要 東関東自動車道水戸線は、埼玉県三郷市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、103km 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 34%	供用済延長
			0 km
計画交通量			
9,400 台/日～9,500 台/日			
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益
	(事業全体) 1.3 (残事業) 1.9	(残事業)/(事業全体) 498/761 億円 事業費：364/627 億円 維持管理費：134/134 億円	(残事業)/(事業全体) 955/955 億円 走行時間短縮便益：825/825 億円 走行費用減少便益：72/72 億円 交通事故減少便益：57/57 億円
基準年			
平成 29 年			
感度分析の結果			
【事業全体】交通量：B/C= 1.2～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.2～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.1～1.4（事業期間±20%）			
【残事業】交通量：B/C= 1.9～2.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.8～2.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.7～2.2（事業期間±20%）			
事業の効果等			
(1) 観光への支援（広域的な集客効果） ・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、県外観光客数は増加傾向。 ・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、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) 事業の必要性（輸送利便性の向上） ・鹿嶋港（国際バルク戦略港湾）は、とうもろこし（主に飼料に使用）の取扱量や背後にある飼料コンビナートの飼料生産量が全国 1 位。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な状況。 ・茨城県の特産品であるメロンは、全国 1 位の出荷量、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果物取扱推移は増加傾向にある。 ・東関東自動車道水戸線（潮来～銚田）の整備により、他地域へのアクセスが向上し、農産物輸送の利便性向上や鹿嶋港のポテンシャル向上が期待される。			
(3) 事業の必要性（事故・災害時の代替路確保（リダンダンシー）） ・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。 ・東日本大震災時には、常磐自動車道および国道 51 号は「第 1 次緊急輸送路」に指定されていたが、両道路共に一部が通行不能となり、輸送路としての機能が低下した。 ・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。			

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、鹿嶋港、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ほか、近隣には、東京オリンピック競技大会の試合も予定される県立カシマサッカースタジアムが立地し、他圏域との交流促進にも寄与するなど、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。

本県としては、有料道路事業の導入を踏まえ、国と東日本高速道路株式会社が強力に連携し、更なる事業のスピードアップを図るとともに、一日も早い全線開通に向け、用地取得の任意交渉と併せて事業認定の手続きに入るよう、強く希望する。

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。

東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）については、以下の付帯意見をもって原案どおり継続とする。

①供用開始年次については、今後、実際の事業の進捗状況を踏まえて、開通目標を決定、公表するとしているが、出来るだけ早期の供用を図ること。

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年度より用地取得に着手。
- ・事業区間(30.9km)の用地取得率は83%まで推移(H29.3時点、面積ベース※)。引き続き用地取得を推進。
- ・平成27年度から改良工事に着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、用地取得した箇所から工事促進を図り、早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

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。