

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課、高速道路課
担当課長名：奥村 康博、山本 巧

事業名	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：茨城県潮来市延方 至：茨城県銚田市飯名	延長	30.9 km			
事業概要						
<p>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、112km を供用中である。</p> <p>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。</p>						
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 1110 億円	事業進捗率	約 67%	供用済延長	0 km	
（平成 31 年 3 月末時点）						
計画交通量	9,700 台/日～10,400 台/日					
費用対効果分析結果	B/C （事業全体）0.9 （残事業）1.5	総費用 （残事業）/（事業全体） 679/1146 億円 （事業費：529/996 億円） （維持管理費：150/150 億円）	総便益 （残事業）/（事業全体） 992/992 億円 （走行時間短縮便益：809/809 億円） （走行費用減少便益：137/137 億円） （交通事故減少便益：46/46 億円）	基準年	令和元年	
感度分析の結果						
<p>【事業全体】交通量：B/C= 0.8～0.96（交通量 ±10%） 【残事業】交通量：B/C= 1.3～1.6（交通量 ±10%）</p> <p>事業費：B/C= 0.8～0.9（事業費 ±10%） 事業費：B/C= 1.4～1.6（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間：B/C= 0.8～0.9（事業期間±20%） 事業期間：B/C= 1.4～1.5（事業期間±20%）</p>						
事業の効果等						
<p>(1) 高速ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、北関東における圏央道外側の高速道路で唯一の未開通区間であり、高速ネットワークのミッシングリンク。 ・当該路線の整備により、首都圏・北関東・東関東を結ぶ広域な高速ネットワークが形成されるとともに、国際バルク戦略港湾や空港へのアクセス向上、災害時のリダンダンシー確保に期待。 <p>(2) 国際バルク戦略港湾等へのアクセス向上（農業・畜産の支援）</p> <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（主に飼料に使用）の輸入量が全国 1 位。畜産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。 ・当該路線の整備により、他地域へのアクセスが向上。農産物輸送の利便性向上や鹿島港のポテンシャル向上に期待。 <p>(3) 国際バルク戦略港湾等へのアクセス向上（工業の更なる発展）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・茨城県の金属製品出荷額は年々増加傾向であり、平成 29 年には約 7,140 億円。 ・鹿島港は原料の輸入や製品の輸出基地である。 ・当該路線の整備により、県内最大の工業団地である茨城中央工業団地と鹿島港の所要時間が短縮。茨城県の工業の更なる発展に期待。 <p>(4) 空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、旅客の利便性向上や、羽田空港や成田空港の航空需要のさらなる分担に期待。 <p>(5) 災害時の代替路確保（リダンダンシー）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線や北関東道沿線では、自衛隊主要拠点（駐屯地、飛行場）や防災拠点に指定されている茨城港（日立港区、常陸那珂港区、大洗港区）が立地している。 ・首都圏で大規模な災害が起きた際に、常磐道が被災し通行不能となった場合でも、当該路線の整備により、自衛隊主要拠点や茨城港から被災地に対する円滑な災害派遣活動や物資輸送が可能。 <p>(6) 観光への支援（インバウンド観光の促進）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光庁の認定する広域観光周遊ルート“広域関東周遊ルート「東京圏大回廊」”の一部は、当該路線と並行。 ・当該路線の整備によるアクセス性・観光周遊ルートの向上で、県内外、海外からの更なる誘客に期待。 						

関係する地方公共団体等の意見

茨城県知事の意見：

今回の原案である事業継続に対しては、異議ありません。

なお、事業の実施にあたっては、次の意見を申し添えます。

- ①令和6年度の工事完成を目指し、速やかな工事進捗を図ること。
 - ②事業費増加の要因に対し、徹底したコスト縮減を図ること。
 - ③将来的な有料道路事業の活用を図り、地方負担の軽減に努めること。
- 以上の点を踏まえ、一日も早い全線開通に努められますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

前回の事業評価監視委員会での付帯意見を今後も継続し、以下の付帯意見をもって、原案どおり了承とする。

- ①できる限り早期の完成と供用に努めるとともに、供用後にストック効果がより一層発現されるよう、地元とも連携するよう努めること。

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21年度：茨城空港北 IC～茨城町 JCT 間 延長 8.8km 2/4 車線開通。
- ・平成29年度：銚田 IC～茨城空港北 IC 間 延長 8.8km 2/4 車線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業区間(30.9km)の用地取得率は89% (H31.3時点、面積ベース)。
- ・用地未引き渡し・未買収箇所が点在しており、工事着手できない箇所が全体的に多く残っていることから、今回の増額内容も含めて引き続き精査を行う。また、休憩施設の設置について検討中のため、コスト縮減に努めながら事業費の精査を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・軟弱地盤対策、集中豪雨対策に伴う事業費の増加。
- ・早期完成を目指し、用地取得、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・ボーリング調査の結果、想定以上の範囲に軟弱層が堆積していることを確認し、道路盛土部の軟弱地盤対策の工法変更及び横断函渠部の地盤支持力が不足していたため、軟弱地盤対策工が必要となった。
- ・設置箇所でのボーリング調査を実施し、支持層が推定より深い位置に確認されたため、杭長の変更が必要となった。
- ・関係機関との協議により、河川改修計画の見直しも踏まえた橋長の変更及び道路整備による流出増分を一時貯留するための調整池整備が必要となった。

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観点から、事業の必要性・重要性は高く、コスト縮減を踏まえつつ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。