

再評価結果(令和7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:西川 昌宏、松本 健

事業名	東 関 東 自 動 車 道 水 戸 線 (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 東 日 本 高 速 道 路 (株)	
起 終 点	自 : 茨 城 県 潮 来 市 延 方 至 : 茨 城 県 鉾 田 市 飯 名					延長	30.9km	
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 143km の 高 規 格 道 路 で あり、現 在 ま で に、112km を 供 用 中 で あり。								
潮 来 IC ～ 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		H21 年 度 用 地 着 手		H27 年 度 工 事 着 手	
全 体 事 業 費		約 2,100 億 円		事業進捗率		約 73%		供用済延長
				(令和6年3月末時点)				—
計画交通量		12,600 ～ 12,800 台 / 日						
費 用 対 効 果 分 析	B/C	EIRR	総費用			総便益		基準年
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)			(残事業)/(事業全体)		
	3.3(0.6)		503/8,722 億円			2,583/28,439 億円		
	3.6(0.9) [2%]	13.6%	事 業 費 : 342/7,252 億円			走行時間短縮便益 : 2,105/23,673 億円		令和6年
	3.9(1.2) [1%]	(1.9%)	維持管理費 : 161/1,240 億円			走行経費減少便益 : 394/3,944 億円		
	(残事業)	(残事業)	更 新 費 : 0/230 億円			交通事故減少便益 : 85/822 億円		
	(参考)		感 度 分 析	(事業全体)		(残事業)		
5.1(2.9)	30.9	交通量		B/C=2.9 ～ 3.6 (±10%)	交通量	B/C=4.6 ～ 5.6 (±10%)		
6.4(3.7) [2%]	(17.5)%	事業費		B/C=3.2 ～ 3.3 (±10%)	事業費	B/C=4.8 ～ 5.5 (±10%)		
(参考)	7.2(4.1) [1%]		事業期間	B/C=3.3 ～ 3.3 (±20%)	事業期間	B/C=5.0 ～ 5.2 (±20%)		
事業の効果等								
① 高速ネットワークの形成								
・ 当該路線の開通により、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、1) 国際バルク戦略港湾(穀物)等や空港の拠点アクセス向上、2) 災害時のリダンダンシー確保、3) 地域振興の支援が期待。								
② 拠点アクセスの向上 (① 鹿島港へのアクセス向上による物流効率化)								
・ 当該路線の開通により高速ネットワークが形成され、輸送時間短縮による物流の効率化が期待。								
③ 拠点アクセスの向上 (② 成田国際空港へのアクセス向上による農業・輸出販路開拓の支援)								
・ 当該路線の開通により成田国際空港への迅速かつ荷痛みが少ない安定的な輸送が確保され、地域の一次産業の持続的な成長・活性化に寄与。								
④ 拠点アクセスの向上 (③ 茨城空港へのアクセス向上による首都圏空港の需要分担の支援)								
・ 当該路線の開通により、茨城空港へのアクセスが向上し、所要時間の短縮や時間信頼性の確保が図られ、羽田空港や成田国際空港の航空需要のさらなる分担が期待。								
⑤ リダンダンシーの確保 (① 事故・災害時の代替路としての機能)								
・ 当該路線の開通により、常磐道が通行止めになった場合でも高速ネットワークの代替路を形成し、緊急輸送道路の強化が期待。								
⑥ リダンダンシーの確保 (② 救急医療サービスの充実・向上の支援)								
・ 当該路線の開通により、直近以外の病院までの搬送時間が短縮され搬送病院の選択肢が拡大し、地域の医療サービスの充実を支援。								
⑦ 地域振興の支援 (① インバウンド・県内周遊観光促進の支援)								
・ 当該路線の開通によるアクセス性・観光周遊性の向上により、県内外、海外からの更なる誘客が期待。								
⑧ 地域振興の支援 (② 地域振興施設による地域活性化)								
・ 行方市は、行方 PA(仮称)と併設して地域振興施設を整備する方針。近隣住民や一般道の利用者に加えて、行方 PA(仮称)から高速道路利用者も利用が可能となることから地域活性化が期待。								
⑨ 地域振興の支援 (③ 移住・定住促進の支援)								
・ 東関道沿線市は具体的な移住・定住支援策を推進。当該路線の開通により、広域交通ネットワークが形成されることで、沿線地域への移住・定住促進が期待。								

関係する地方公共団体等の意見	
茨城県知事の意見： 徹底したコスト縮減と、有料道路事業の更なる活用による地方負担の軽減をお願いいたします。 さらに、早期に開通時期を具体化し明示するとともに、一日も早い全線開通に向けた整備推進をお願いいたします。	
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を了承する。	
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：鉾田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 ・用地進捗率は約97%(令和6年3月末時点)。 ・用地の明け渡しは順調な場合、全線開通は令和8年度の見通し。 なお、北浦IC(仮称)～鉾田IC間は前倒しで令和8年度半ばの開通を目指す。 ・工事においては、今回の増額内容も含めて引き続き精査を行い、コスト縮減に努めながら事業を実施。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・令和8年度の開通を目指し、用地取得、工事を推進。	
施設の構造や工法の変更等 ・労務費・材料単価の上昇、湧水対策工等の追加、路床材の購入土への変更等、発生土の運搬距離の変更、行方PA(仮称)付近における本線構造の変更、剛性防護柵のプレキャスト材への変更、供用中IC施工時の交通規制工の変更、維持管理・安全性向上に伴う対策の追加により事業費増加。 ・下層路盤をセメント安定処理から製鋼スラグへ変更することで、コスト縮減を実施。 ・鉾田IC付近の剛性防護柵を新設から既設の再利用に切り替えることで、コスト縮減を実施。	
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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、大栄JCT～茨城町JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。