

## 再評価結果（令和4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：長谷川 朋弘、沓掛 敏夫

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	30.9km		
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143kmの高規格道路であり、現在までに、112kmを供用中である。</p> <p>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1,760億円		事業進捗率	約67%		供用済延長	0.0km	
			(令和3年3月末時点)					
計画交通量	9,600～10,300台/日							
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年		
	(事業全体) 0.6	(残事業)/(事業全体) 922/1,750億円		(残事業)/(事業全体) 990/990億円		令和3年		
	(残事業) 1.1	事業費：785/1,612億円 維持管理費：138/138億円		走行時間短縮便益：840/840億円 走行費用減少便益：109/109億円 交通事故減少便益：42/42億円				
感度分析の結果	<p>【事業全体】 交通量：B/C=0.5～0.7（交通量±10%） 事業費：B/C=0.5～0.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=0.5～0.6（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】 交通量：B/C=0.9～1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=0.99～1.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.03～1.1（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"> <li>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るとともに、国際バルク戦略港湾等や空港の拠点アクセス向上、災害時のリダンダンシー確保、地域振興の支援が期待。</li> </ul> <p>②鹿島港へのアクセス向上による製造業・畜産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線の開通により、輸送時間が短縮され、製造品等の物流効率化が期待。</li> </ul> <p>③成田空港へのアクセス向上による農業・輸出路路拡大の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線の開通により、成田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、一次産業の持続的な成長・活性化に寄与。</li> </ul> <p>④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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線の開通により、所要時間が短縮、時間信頼性確保が図られ、茨城空港へのアクセスが向上することで、羽田空港や成田空港の航空需要のさらなる分担が期待。</li> </ul> <p>⑤事故・災害時の代替路としての機能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線の開通により、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。</li> </ul> <p>⑥救急医療サービスの充実・向上の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線の開通により、第3次救急医療施設への搬送時間が短縮し、1時間圏域人口が約279万人から約286万人に拡大（約7万人）、地域の医療体制の充実を支援。</li> </ul> <p>⑦インバウンド・広域周遊観光促進の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線の開通によるアクセス性・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。</li> </ul> <p>⑧移住・定住促進の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>居住地を選ぶ際の条件として、「通勤のしやすさ」や「公共交通の充実さ」が上位にあげられている。新型コロナウイルスを契機に、当該区間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都内通勤者の移住定住促進が期待。</li> </ul>							

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早期に開通時期を明示するとともに、一日も早い全線開通に向け整備を推進すること。
  - 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、事業進捗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

付帯意見を付して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：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

- 当該事業の用地取得は、98%完了(令和 3 年 3 月末時点：面積ベース)。
- 概ね用地取得の目処が立ち、令和 7～8 年度開通を目指し、事業を推進。
- 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

- 施設の構造や工法の変更、発生土の処理方法の変更、支障移設物件の変更、猛禽類保護対策の追加及び立木伐採数の変更による事業費の増加。
- 令和 7～8 年度の完成・供用を目指し、用地取得、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- 当初推定した支持層の下に軟弱層があり、支持層をより深部にせざるをえなかったため、下部構造等の変更が必要となった。
- 水路・河川管理者との協議により、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等が追加で必要となった。
- 警察との協議により、中央分離帯に剛性防護柵の設置等が必要となった。
- 道路利用者へのサービス向上のため、休憩施設の設置が追加となった。
- 銚田 IC 接続部において、ランプ橋構造による立体交差から平面交差点に構造を変更したことで、コスト縮減を図った。
- JR 鹿島線橋の下部構造の橋脚形式が張出式橋脚〔充実断面〕から中空式橋脚に変更したことで、コスト縮減を図った。

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。