

(再評価)

資料 3 - 2 - ①

平成 29 年 度 第 1 回
関 東 地 方 整 備 局
事 業 評 価 監 視 委 員 会

東関東自動車道水戸線 (潮来～鉾田)

平成29年7月7日

国土交通省 関東地方整備局

東日本高速道路株式会社

目 次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	6
3. 事業の評価	.....	9
4. 事業の見込み等	.....	11
5. 関連自治体等の意見	.....	12
6. 今後の対応方針(原案)	.....	13

1. 事業の概要

(1) - 2 事業の目的と計画の概要

- 東関東自動車道水戸線潮来ICと鉾田ICのミッシングリンクを結ぶ高規格幹線道路事業。
- 霞ヶ浦(北浦)の周辺に田畑が広がり、メロン、スイカ、レンコンなどの農産物の生産がさかん。

目的

- ・高速ネットワークの形成
- ・国際バルク戦略港湾等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

計画概要

区間：自)茨城県潮来市延方
至)茨城県鉾田市飯名

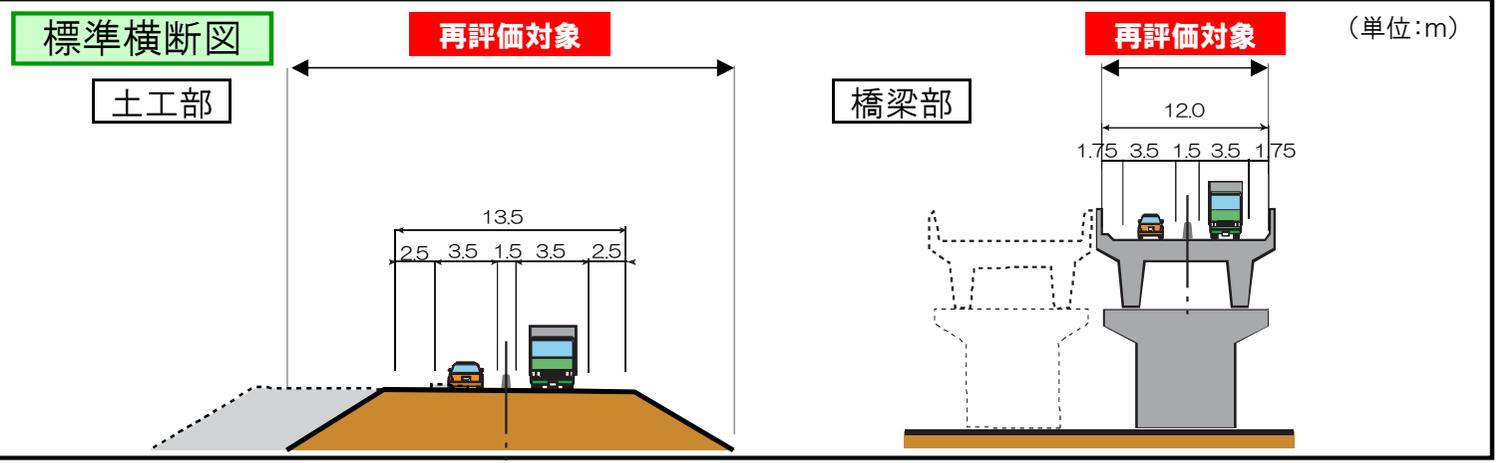
計画延長・幅員：30.9km・13.5m

車線数：4車線(当面2車線で整備)

計画交通量：9,400台/日～9,500台/日

事業化：平成21年度

事業費：約710億円



1. 事業の概要

(2) - 1 事業の必要性(観光への支援(広域的な集客効果))

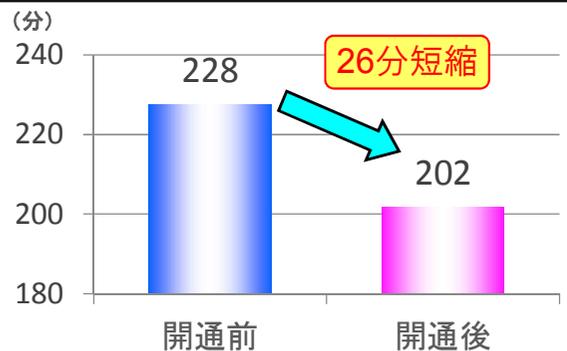
- 茨城県内の観光入込客数は、約5割が県外からの観光客であり、県外観光客数は増加傾向。
- 他の高速道路とネットワーク化が図られ、周辺の観光資源へのアクセスが向上、周遊機会の増加に期待。
- 茨城空港から県内観光地や首都圏へのアクセスが向上することにより、旅客数の増加に期待。

茨城県の観光入込の状況



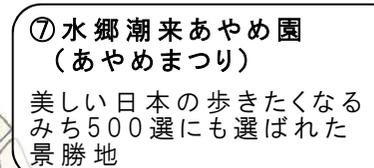
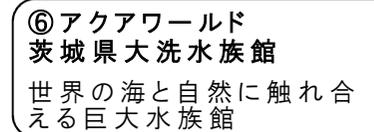
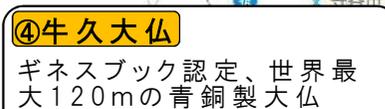
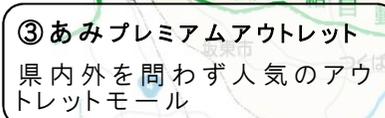
【周遊の時間短縮】

茨城空港→国営ひたち海浜公園
→鹿島神宮→牛久大仏→茨城空港



資料: H27年度一般交通調査結果 混雑時旅行速度、東関東道は設計速度80km/hにて算出している

周遊機会の増加、地域間交流を支援



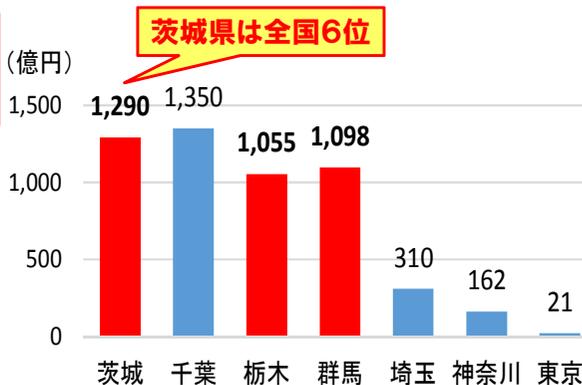
1. 事業の概要

(2) - 2 事業の必要性(輸送利便性の向上)

- 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、県内では鉾田市で最も多く生産。
- 大田市場における茨城県の果物取扱推移は増加傾向。
- 東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)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。

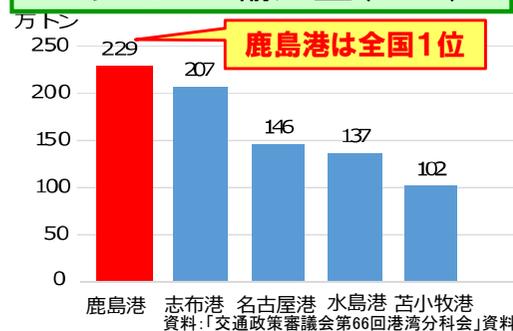


関東地域における都県別畜産業産出額ランキング(H27)



資料:平成27年農業産出額及び生産農業所得(都道府県別)
 ※赤着色部は当該事業区間を利用し安定的かつ安価に供給が可能となる地域

とうもろこし輸入量(H27)

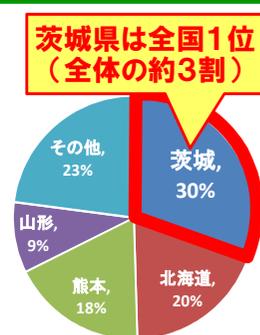


北関東は飼料の利用が多い地域
 鹿島港からの飼料を安定的かつ安価な輸送を可能に

JA鉾田～中央卸売市場(大田市場)所要時間

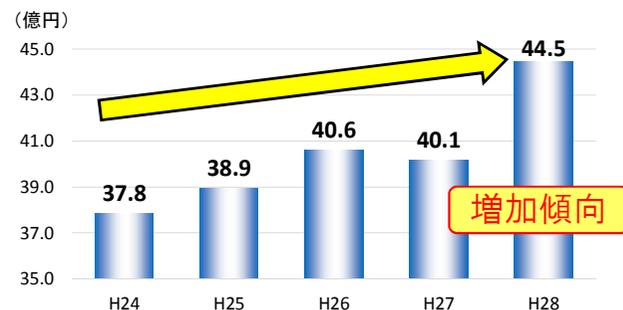


メロン出荷量



資料:平成27年産野菜生産出荷統計

大田市場における茨城県産果物取扱額推移



資料:中央卸売市場統計情報(大田市場)

資料:所要時間の算出速度は、H27年時点で供用している路線はH27年度一般交通調査結果の混雑時旅行速度、新規路線は設計速度にて算出している

1. 事業の概要

(2) - 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。
- 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。

高速ネットワーク形成によるリダンダンシー

輸送路としてのリダンダンシー



①常磐自動車道
 水戸IC～那珂IC(上り線)
 (盛土崩落、路面の陥没、波
 打ちにより通行不能)



資料: 東日本高速道路(株)HP

②国道51号 大洗町成田町
 (段差の発生による通行不能)



資料: 国土交通省提供資料

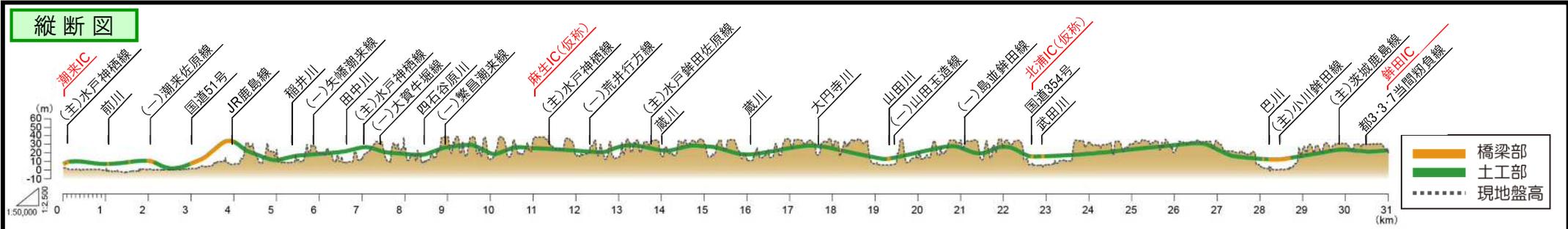


【北関東方面⇄首都圏】
 【北関東方面⇄千葉方面】
 常磐道が通行止めになっても、東関東道経由でネットワークの代替路を確保

2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

- 平成 9年 2月 : 基本計画決定
- 平成 23年度～ : 調査(環境、用地等)、道路設計を実施中
- 平成 20年10月 : 都市計画決定及び環境影響評価書公告
- 平成 25年度 : 用地着手※2
- 平成 21年 5月 : 整備計画決定(H21年度 事業化)
- 平成 26年度 : 埋蔵文化財調査着手
- 平成 21年度 : 測量着手、用地着手※1
- 平成 27年度 : 工事着手
- 平成 22年度 : 地質・環境調査、道路設計に着手
- 平成 29年 3月 : 有料道路事業許可



※1) 国道51号潮来バイパス並行区間、※2) ※1を除く区間

2. 事業の進捗状況

(1) - 2 事業の経緯

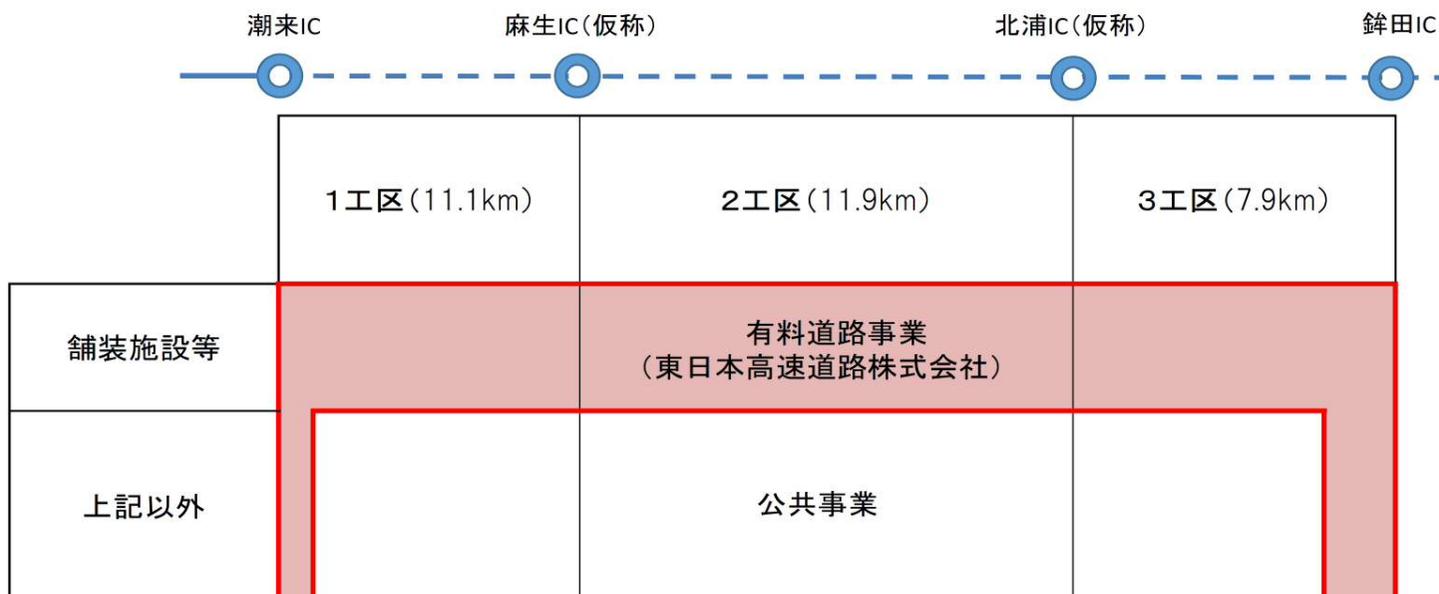
- H29.3.31 有料道路事業許可
- 日常的なメンテナンスが必要な舗装や設備工事、前後の有料道路との接続部については、有料道路事業者であるNEXCO東日本が実施

H29.3.16 社会資本整備審議会 道路分科会 第15回事業評価部会 資料

東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）に係る施行区分（案）

【施行区分図】

- 区間によって責任分担を明確化した上で、利用者負担（収入で賄える分）と税負担の組み合わせにより対応
- 具体的には、
 - ・効率的かつ効果的な管理を行うために、日常的なメンテナンスが必要な舗装や設備工事は有料道路事業者が実施
 - ・前後の有料道路との接続部については、効率的な整備を進める観点から、有料道路事業者が実施



⇒上記施行区分に基づきコスト縮減に努め、事業リスクに責任をもって対応することとする

3. 事業の評価

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

注: 費用対効果分析に係る項目は平成29年度評価時点

【参考: 前回再評価(H28)】

1) 計算条件

・基準年次	平成29年度	平成25年度
・供用開始年次	平成37年度	平成32年度
・分析対象期間	供用後50年間	供用後50年間
・基礎データ	平成17年度道路交通センサス	平成17年度道路交通センサス
・交通量の推計時点	平成42年度	平成42年度
・計画交通量	9,400~9,500(台/日)	14,400~15,100(台/日)
・事業費	約710億円	約710億円
・総便益	約955億円(約2,840億円※)	約1,037億円(約2,933億円※)
・総費用	約761億円(約1,100億円※)	約645億円(約892億円※)
・費用便益比	1.3	1.6

※供用開始年次は、費用便益費算定上設定した年次であり、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。

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の評価

注：費用対効果分析に係る項目は平成29年度評価時点

2)事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	825億円	72億円	57億円	955億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.3
	627億円		134億円	761億円	

3)残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	825億円	72億円	57億円	955億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.9
	364億円		134億円	498億円	

基準年：平成29年度

注1)便益・費用については、平成29年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2)費用及び便益額は整数止めとする。

注3)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注4)便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

4. 事業の見込み等

(1) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成29年3月に有料道路事業許可。
- ・用地取得率は83%。(平成29年3月末時点)、残件数は170件。
- ・今後も地権者等と話し合いながら計画的に用地取得を進める。
- ・引き続き、道路設計・埋蔵文化財調査を推進するとともに、用地取得状況を踏まえ工事を推進していく。

(2) 事業の計画から完成までの流れ(東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田))

年 度		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
都市計画決定		都市 計画 決定																	
事業化			事業化																
測量・調査・設計	前回		測量	測量 地質 設計	測量 地質 設計	測量 地質 設計	測量 地質 設計	測量 地質 設計	地質 設計	地質 設計	設計								
	今回		測量	測量 地質 設計	測量 地質 設計	測量 地質 設計	測量 地質 設計	測量 地質 設計	地質 設計	地質 設計	設計	設計							
用地	前回		1.0%	1.2%	1.6%	1.6%	19%	58%	78%				完了						
	今回		1.0%	1.2%	1.6%	1.6%	19%	58%	78%	83%					完了				
埋蔵文化財調査	前回							埋文	埋文	埋文	埋文	埋文							
	今回							埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文			
工事	前回								改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁						
	今回								改良 橋梁	改良									

供用開始年次

再評価

前回再評価 今回

※供用開始年次は、費用便益費算定上設定した年次であり、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。
 ※一日も早い開通を目指しているが、費用便益分析に当たり過大な評価とならないように、十分な期間を見込んだ工程としている

5. 関連自治体等の意見

(1) 茨城県からの意見

(茨城県知事からの意見)

東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)は、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。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- 東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)の整備により、北関東と首都圏を結ぶ広域ネットワークを形成。
- 当該路線の整備により、高速のネットワークが強化され、周辺の観光資源へのアクセス向上が期待。
- 当該路線の整備により、茨城空港や周辺港湾へのアクセスが向上、旅客数の増加や物流の効率化に期待。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- 平成20年度に都市計画決定、平成21度に事業化。平成25年度から用地本格着手。
- 当該事業の用地取得は、83%完了(平成29年3月時点、面積ベース)、残件数は170件。
- 用地残件の取得は、地元県市のご協力を頂き、引き続き計画的に用地取得を進める。

(3) 対応方針(原案)

- 事業継続
- 当該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。