（再評価）

資　　料　２
令和８年度第３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）

令和8年10月29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．事業の進捗状況と見込み等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３

３．事業の投資効果　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１７

４．事業手法や事業計画･コスト縮減等の視点　・・・・・２７

５．関連自治体等の意見　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２８

６．今後の対応方針（原案）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２９

1. 事業の概要

（1） 東関東自動車道の全体事業概要、高速ネットワークの形成

- 東関東自動車道は、常磐自動車道三郷JCTを起点とし、北関東自動車道茨城町JCTを終点とする延長約143kmの高規格道路。
- 当該路線の周辺には、成田国際空港、茨城空港、鹿島港※1,2、茨城港※1が立地。
- 東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）の整備により、首都圏を結ぶ広域な高速ネットワークが形成され、北関東地域での連携が促進。

※1重要港湾に指定　※2国際バルク戦略港湾（資源、エネルギー、食料等の安定的かつ安価な供給のため選定された港湾）に指定



1. 事業の概要

（2） 事業の目的と計画の概要

- 東関東自動車道の潮来ICと鉾田ICのミッシングリンクを結ぶ高規格道路。
- 周辺には鹿島港や鹿島臨海工業地帯、北浦複合団地、上山鉾田工業団地が立地。

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

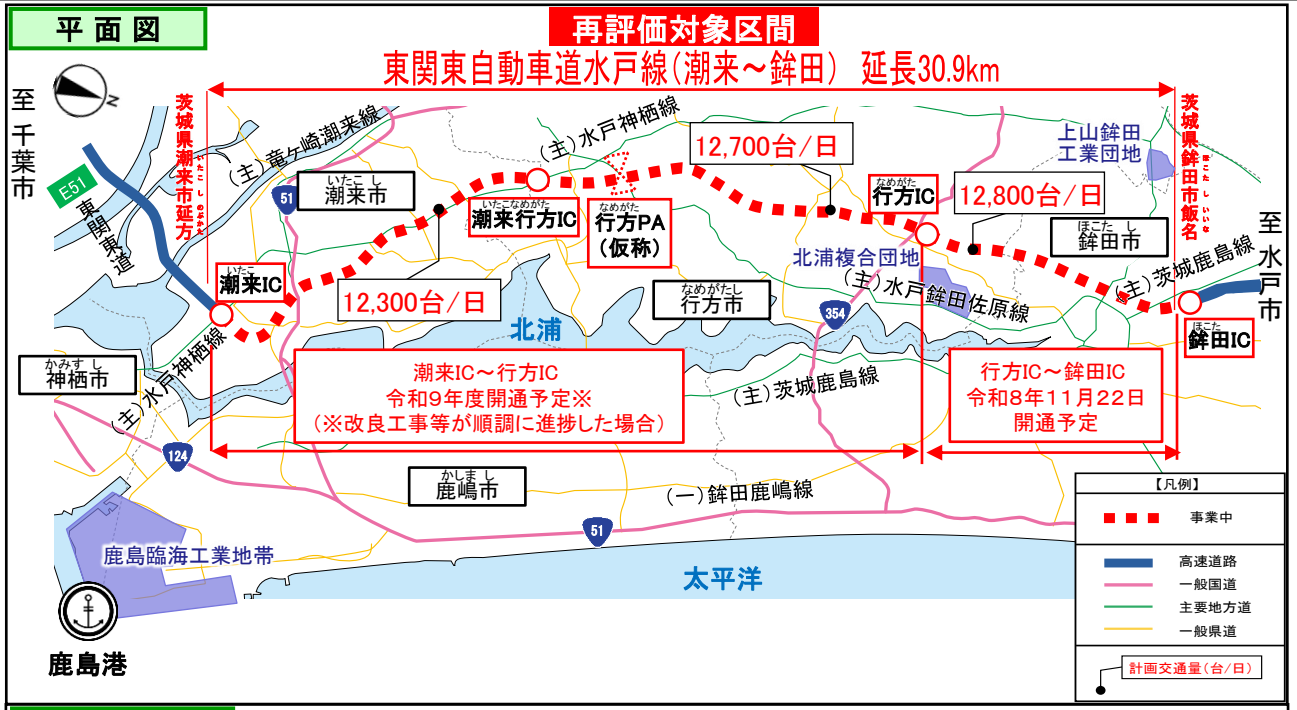
事業区間 ：自）茨城県潮来市延方（いたこし のぶかた）
至）茨城県鉾田市飯名（ほこたし いいな）

計画延長・幅員：延長30.9km　幅員13.5m
車線数：暫定2車線※（完成4車線）
※用地4/4車線、工事2/4車線
計画交通量：12,300台／日～12,800台／日
事業化　：平成21年度（2009年度）
事業費　：約2,265億円(前回:約2,100億円)
完成年度：令和13年度※（前回令和11年度）
※B/C算定上の完成年度

位置図

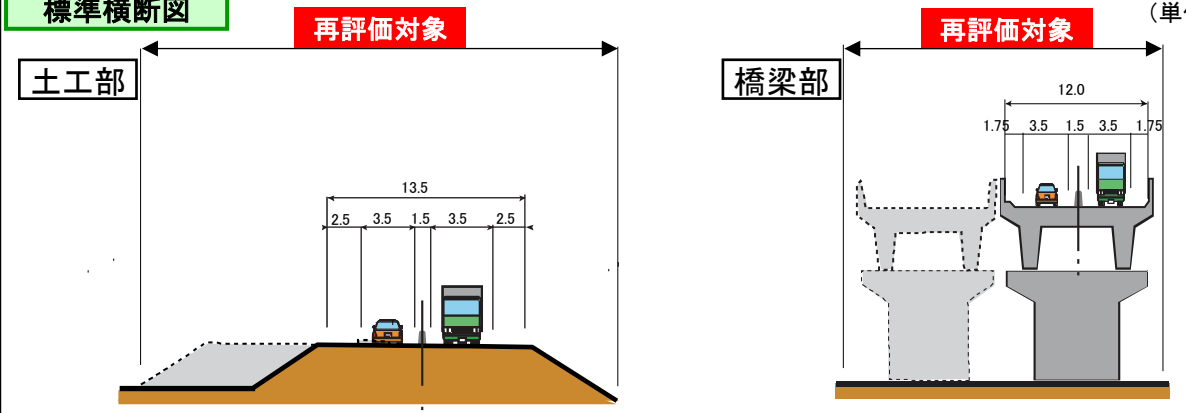


平 面 図



標準横断図

（単位：m）



2. 事業の進捗状況と見込み等

（1） 事業の進捗状況

1） 事業の経緯

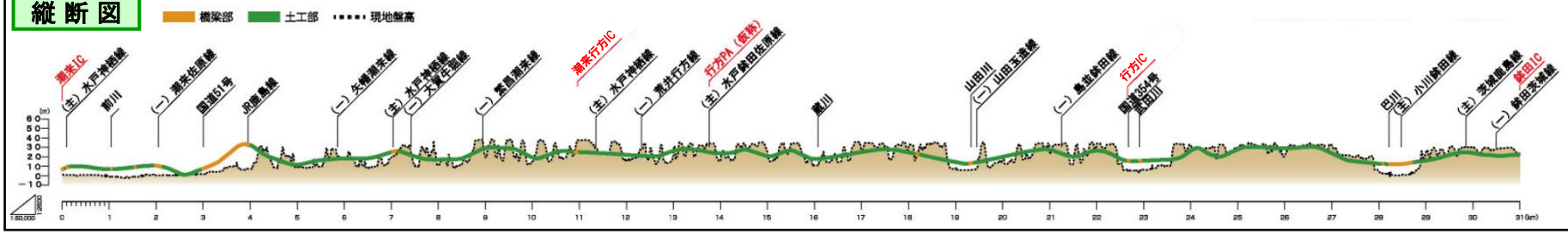
○平成　9年 2月 ： 基本計画決定
○平成 20年10月 ： 都市計画決定及び環境影響評価書公告
○平成 21年 5月 ： 整備計画決定（H21年度　事業化）
○平成 21年度 ： 測量着手、用地着手※1
○平成 25年度 ： 用地着手※2
○平成 26年度 ： 埋蔵文化財調査着手
○平成 27年度 ： 工事着手
○平成 29年 3月 ： 有料道路事業許可
○平成 30年 3月 ： 土地収用法に基づく手続きに着手
○平成 31年 2月 ： 土地収用法に基づく事業認定申請
○平成 31年 3月 ： 土地収用法に基づく事業認定告示
○令和　5年 7月 ： 行方PA（仮称）設置位置決定
○令和　7年 8月 ： インターチェンジ名称公表

※1国道51号潮来バイパス並行区間、※2 ※1を除く区間

平 面 図



縦 断 図

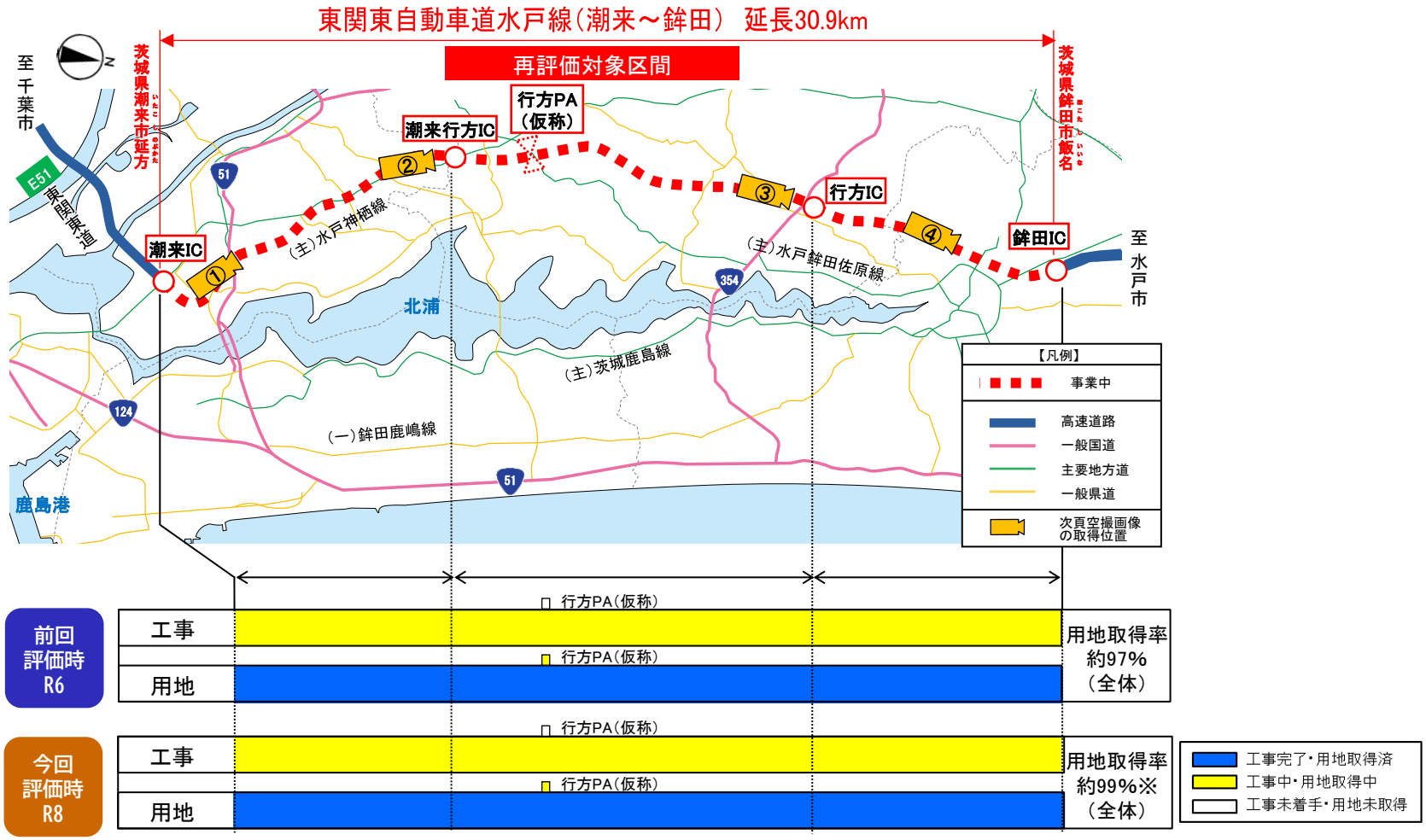


2. 事業の進捗状況と見込み等

（1） 事業の進捗状況

2） 前回事業評価以降の主な整備状況①

- 事業区間(30．9km)の用地取得率は約99%（令和8年3月末時点）。
- 引き続き、用地取得を推進するとともに、改良工事、跨道橋工事及び舗装工事を実施。



※本線開通に必要な用地取得は完了

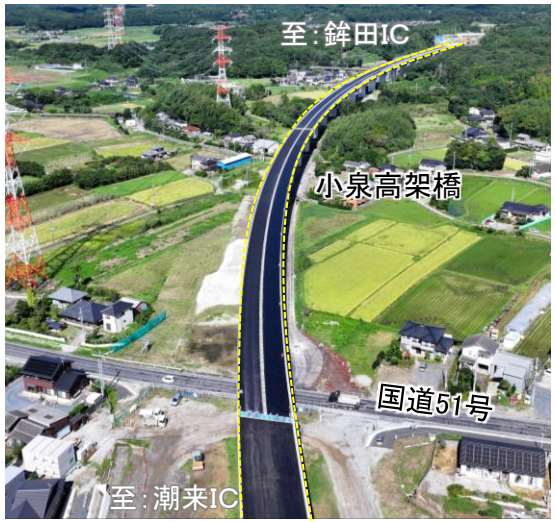
2. 事業の進捗状況と見込み等

（1） 事業の進捗状況

2） 前回事業評価以降の主な整備状況②

① 潮来市　小泉地区

R8.9撮影



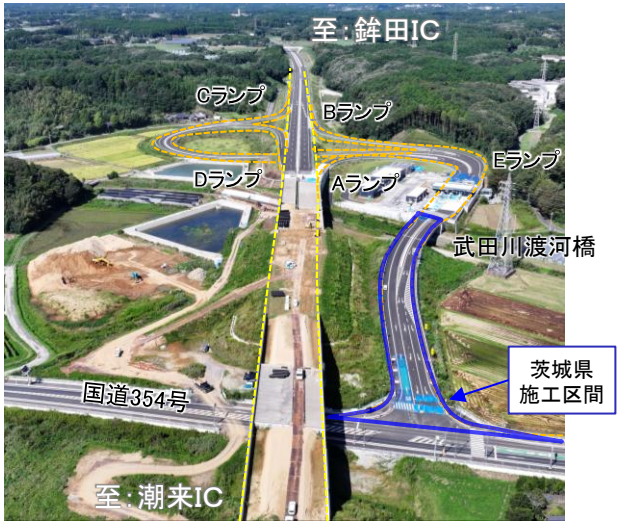
② 潮来市・行方市　潮来行方IC

R8.9撮影



③ 行方市　行方IC

R8.9撮影



④ 鉾田市　塔ヶ崎地区

R8.9撮影



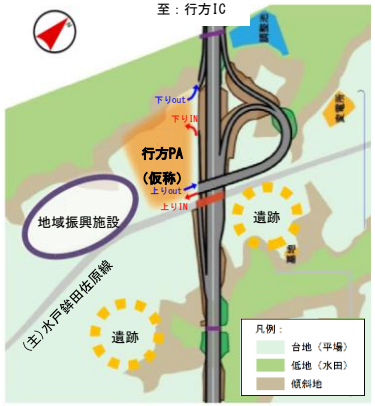
2. 事業の進捗状況と見込み等

（1） 事業の進捗状況

3） 行方PA（仮称）・地域振興施設の進捗状況

- 地域活性化の場として活用する地域振興施設を行方PA（仮称）に併設（農産物等の地域資源の有効活用などを予定）。
- 行方PA（仮称）については、令和6年9月から用地交渉を開始し、用地買収を実施中。
- 地域振興施設については、行方市が施設整備の方針となる「行方市地域振興施設（道の駅）基本計画」を令和7年3月に策定。

行方ＰＡ（仮称）・地域振興施設の設置位置

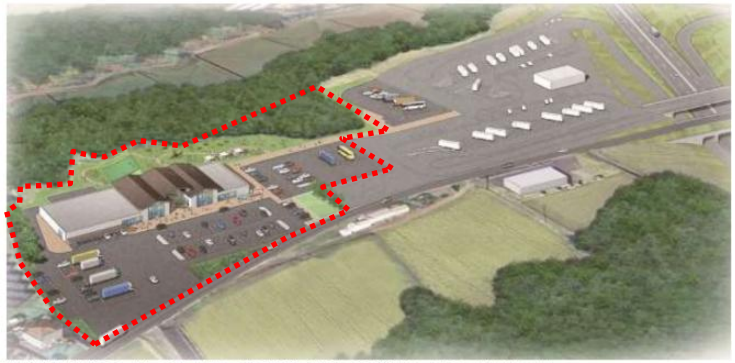




資料）位置図は、R5.7 国土交通省関東地方整備局常総国道事務所HP
「『東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）』 行方パーキングエリア（PA）（仮称）及び地域振興施設の設置位置について（お知らせ）」を一部修正

行方ＰＡ（仮称）・地域振興施設の施設配置イメージ





※本資料は現時点のイメージであり、用地取得範囲や計画の詳細を示すものではありません。
※今後の進捗状況等により、変更の可能性があります。

資料） 行方市地域振興施設（道の駅）基本計画（R7.3）

行方ＰＡ（仮称）＜国＞

- R３～ 概略設計（配置計画検討）
- R４～ 測量・地質調査（R4～）／詳細設計（R4.10～）
- R５～ 設置位置決定（R5.7）
- 設計用地説明会（R5.9）
- 用地幅杭完了（R5.12）
- 用地境界確定作業（R6.1～）
- R６～ 用地調査（R6.4～）
- R８ 現在 用地交渉（R6.9～）／用地買収
- 工事

PA・地域振興施設の設置位置を国と市で同時公表（HP掲載）

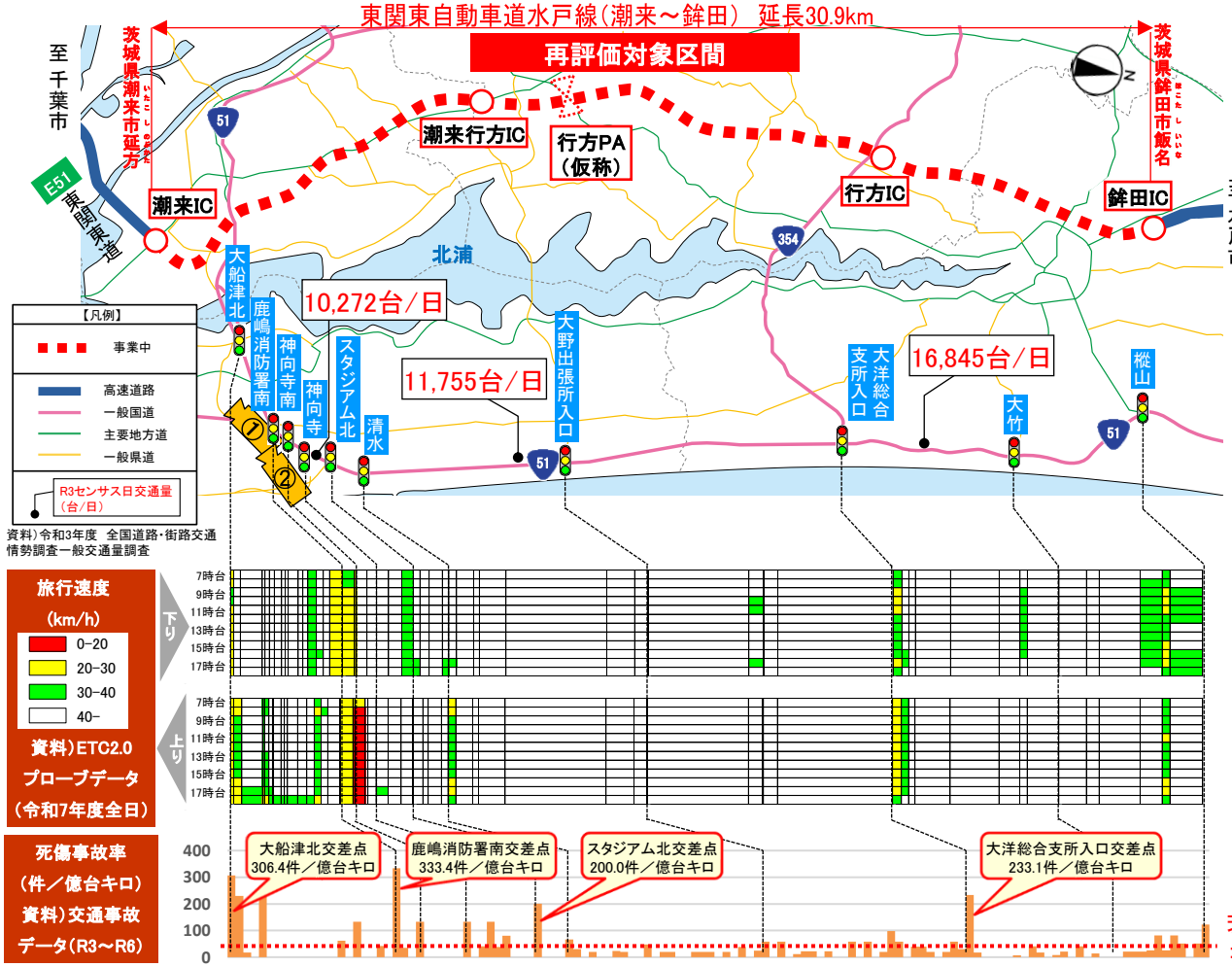
地域振興施設＜行方市＞

- R３～ 概略検討（施設、規模等）
- R５～ 設置位置決定（R5.7）
- 基本構想策定（目的、位置、ｺﾝｾﾌﾟﾄ）／・整備推進協議会（R6.1～3）／・ﾊﾟﾌﾞﾘｯｸｺﾒﾝﾄ(R6.2～3)
- R６～ 基本計画策定（R7.3）（整備方針・施設計画等）／・整備推進協議会
- R８ 現在 測量・設計
- 用地買収
- 工事

2. 事業の進捗状況と見込み等

（2） 社会情勢等の変化
国道51号の交通状況等

- 事業区間と並行する国道51号の死傷事故率は、鹿嶋消防署南交差点が最も高く、次いで、大船津北交差点が高い。
- 交通事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約6割を占める。
- 当該路線の開通により、国道51号を通過する交通が東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）に転換し、交通事故の減少が見込まれる。



①大型車の通過交通が進入



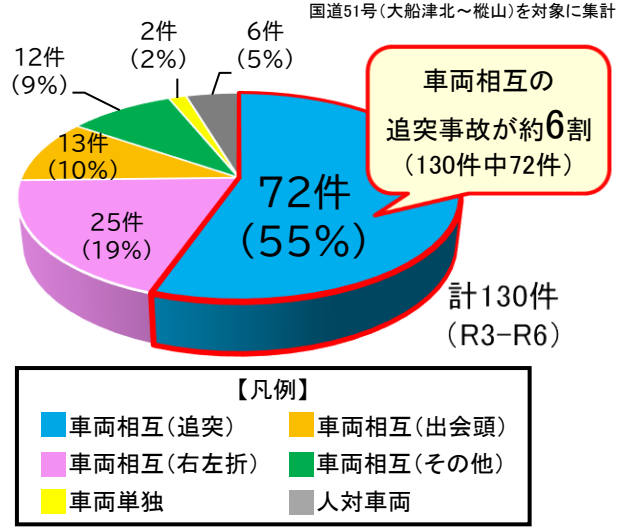
②交通容量の不足等により渋滞が発生



撮影：R8.6

交通事故類型

国道51号（大船津北～樅山）を対象に集計



資料）交通事故データ（R3～R6）

茨城県内直轄国道平均死傷事故率：45.3件／億台キロ

2. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

1） 事業費増加の要因

①材料単価･労務費の上昇等	約50億円増額
②発生土の仮置場への運搬量の変更	約59億円増額
③土質改良が必要な土量の変更	約17億円増額
④切土部の路床改良の追加	約21億円増額
⑤産業廃棄物処理の追加	約 4億円増額
⑥追加盛土（余盛）の追加	約 5億円増額
⑦仮設工の追加	約 9億円増額
合 計	約165億円増額

	項目	事業変更内容	増額
単価上昇	①材料単価･労務費の上昇等	○原材料費の高騰等により、令和6年度に比べて材料単価･労務費が上昇。今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。	約50億円
現場条件の変更	②発生土の仮置場への運搬量の変更	○想定より地下水位が高い区間や土の性状が悪い区間等があり、追加で約76万m^3の発生土の仮置場への運搬が必要となった。	約59億円
	③土質改良が必要な土量の変更	○追加で仮置場に運搬した約76万m^3のうち、約27万m^3については土質改良が必要となった。	約17億円
	④切土部の路床改良の追加	○路床の品質規格に満足しない箇所、わだち掘れを引き起こすほどのたわみが確認された箇所については路床改良が必要となった。	約21億円
	⑤産業廃棄物処理の追加	○掘削時に産業廃棄物が確認されたため、産業廃棄物の撤去･処分が必要となった。	約4億円
	⑥追加盛土（余盛）の追加	○盛土完了後、沈下が長期化している箇所が見られたことから沈下を収束させるための追加盛土（余盛）が必要となった。	約5億円
	⑦仮設工の追加	○排水構造物の施工時において湧水量の増加が確認され、土留及び地下水位低下工法による対策が必要となった。	約9億円
		合計	約165億円

2. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

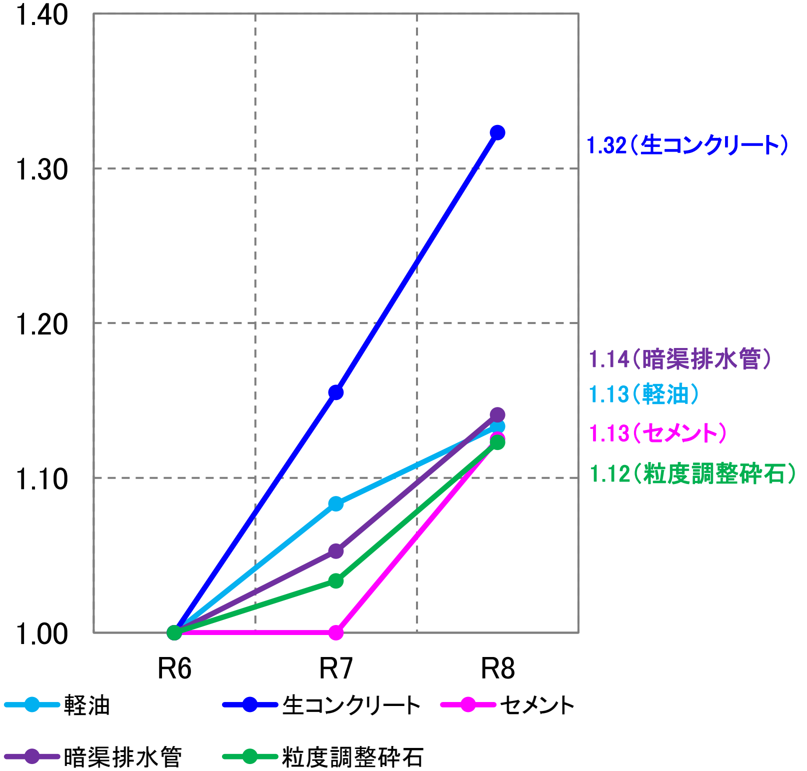
2） 事業費変更の内容①

材料単価・労務費の上昇等 ・・ 約50億円増額

- 原材料費の高騰等により、令和6年度に比べて材料単価・労務費が上昇。
- 今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。

単価上昇

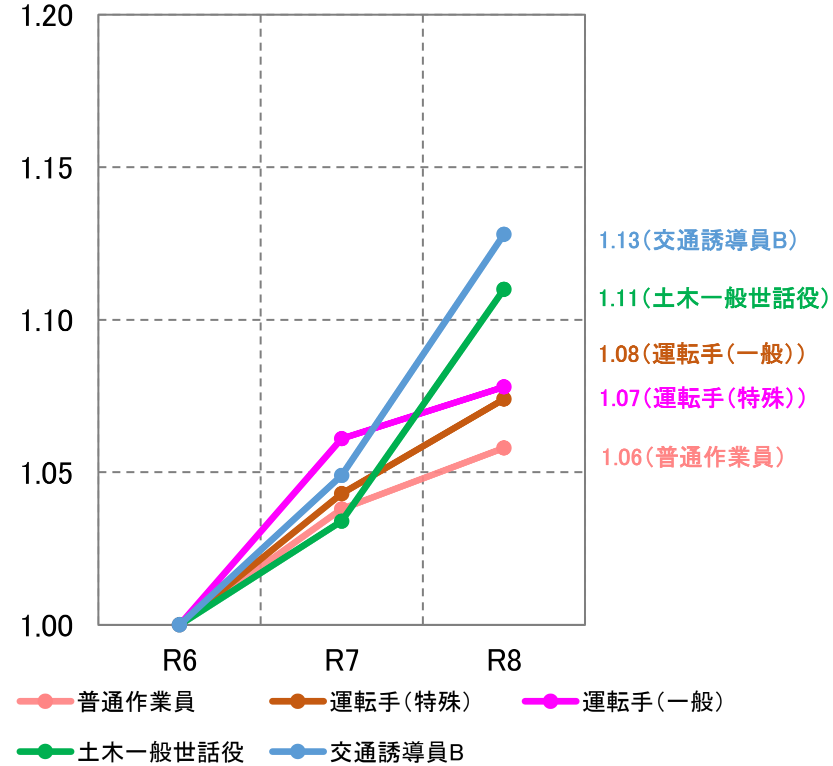
■建設資機材単価の伸び率（R6.4を基準に算出）



出典：（一財）建設物価調査会および（一財）経済調査会による材料費の平均上昇率※

※適用：茨城県

■労務単価の伸び率（R6.4を基準に算出）



出典：公共労務費単価※

※適用：茨城県

2. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

2） 事業費変更の内容②

発生土の仮置場への運搬量の変更 ･･ 約59億円増額

- 発生土については、約240万m^3の仮置場への運搬を見込んでいた。
- その後、令和6年度より切土工事に本格着手したところ、想定より地下水位が高い区間や土の性状が悪い区間等があり、追加で約76万m^3の発生土が直接盛土等に活用できなくなり仮置場への運搬が必要となった。

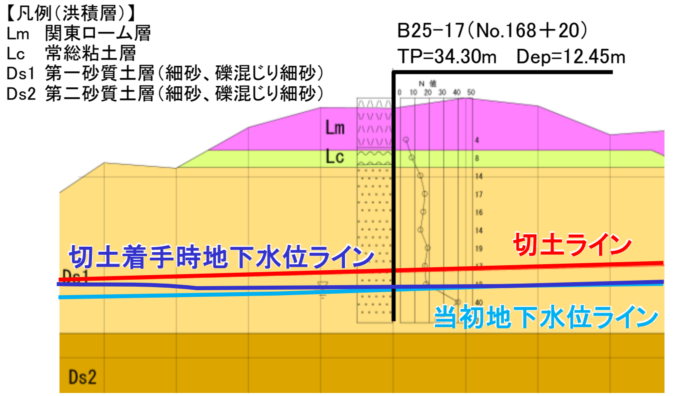
仮置場 【 ストックヤード(SY) 】 位置図



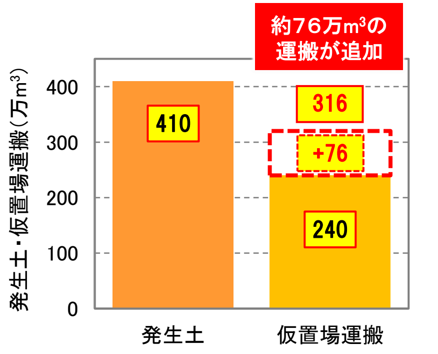
①行方市両宿地区



施工前の地質調査結果（ボーリング）



変更計画（仮置場への運搬量）



②行方市両宿地区



2. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

2） 事業費変更の内容③

土質改良が必要な土量の変更 ・・ 約17億円増額

- 仮置場へ運搬する予定であった発生土（約240万m^3）のうち、約45万m^3は発生土利用基準（第3種建設発生土）に適合しないことから、土質改良を見込んでいた。
- 仮置場へ運搬が必要となった発生土約316万m^3のうち土質試験を実施した結果、約72万m^3（27万m^3増）の土質改良が必要となった。また、運搬した土で改良しない発生土も、曝気して盛土材として使用した。

土質試験の結果

地盤の状態（目安）（コーン指数：kN/m2）	
盛土材として必要な固さ	400以上

※コーン指数 ⇒土の固さを表す指標
数値が大きい⇒土が固い
数値が小さい⇒土が軟らかい

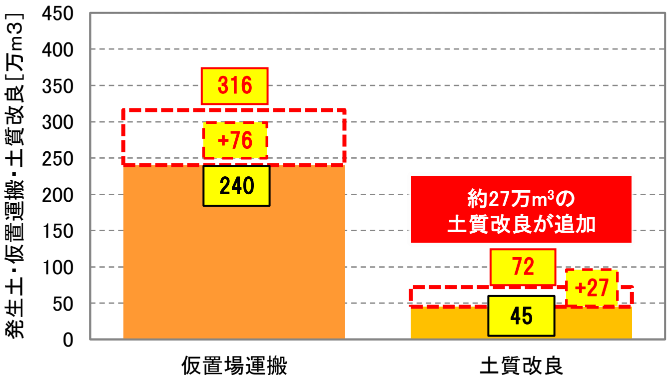

含水比が低く、粒度分布が良い良質な土の状態

土質改良が必要な発生土

地盤の状態（コーン指数：kN/m2）	
試料土①	253
試料土②	130


含水比が高く、粒度分布が悪い土が脆い状態

変更計画（土質改良が必要な土量）



土質改良の状況



2. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

2） 事業費変更の内容④

切土部の路床改良の追加 ・・・ 約21億円増額

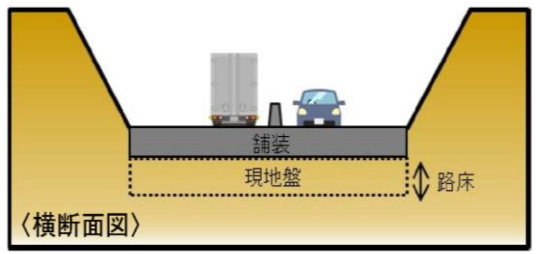
- 当初、施工前の地質調査結果をもとに、砂質地盤の切土部の路床面については無処理で計画していた。
- 切土工事着手後、現位置で採取した砂質土を調査した結果、水分量が多い砂やシルト、粘土が含まれていること等から路床の品質規格を満足しない箇所がみられ、また、締固め後の走行試験によりわだち掘れを引き起こすほどのたわみが確認されたため、路床改良が必要となった。

位置図

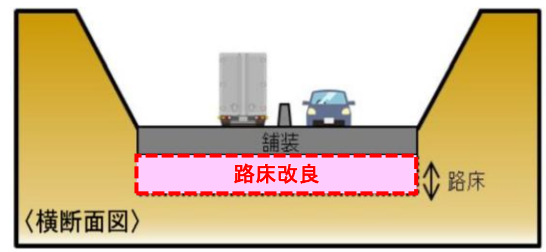


●：路床改良が必要な箇所

当初計画



変更計画



走行試験



路床改良の状況



2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容⑤

産業廃棄物処理の追加 ・・・ 約4億円増額

・行方市内において、切土部の掘削時に産業廃棄物が確認されたため、産業廃棄物の撤去・処分が必要となった。

位置図



●:産業廃棄物が確認された箇所

産業廃棄物発生状況









2. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

2） 事業費変更の内容⑥

追加盛土（余盛）の追加 ･･･ 約5億円増額

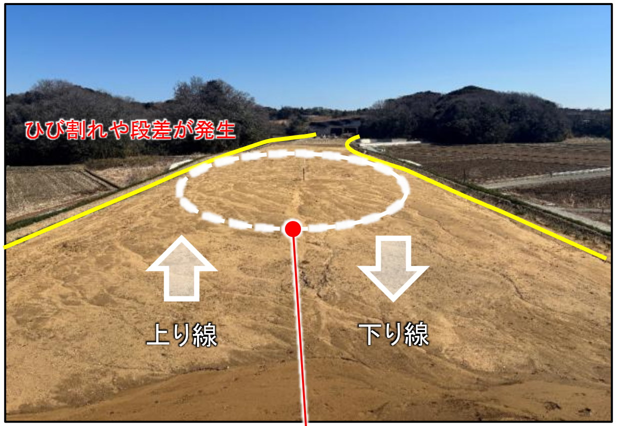
- 潮来IC～行方IC間の盛土部については、施工前の地質調査結果から軟弱地盤対策が必要な区間は地盤改良を実施。
- 盛土完了後、潮来IC～潮来行方IC間の一部区間については、沈下収束が長期化している箇所が見られたことから沈下収束を促進するため、追加盛土（余盛）が必要となった。

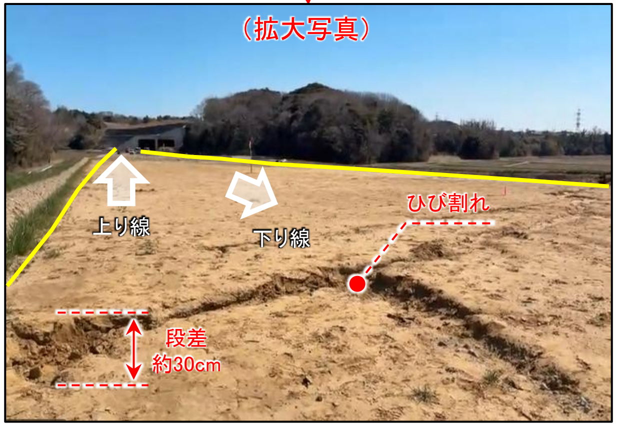
位置図



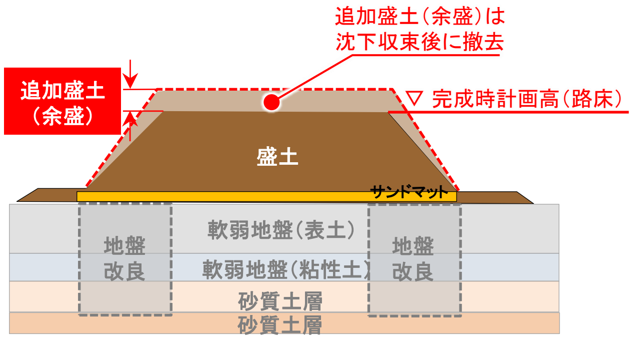
● ：追加盛土（余盛）が必要な範囲

沈下が長期化





追加盛土（余盛）（イメージ）



追加盛土（余盛）



2. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

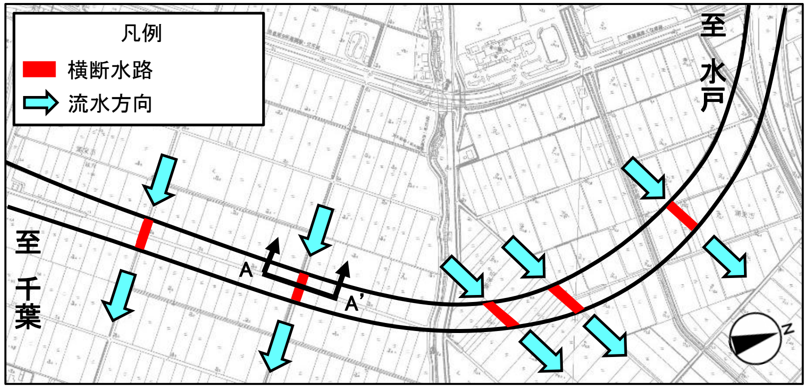
2） 事業費変更の内容⑦

仮設工の追加 ・・・ 約9億円増額

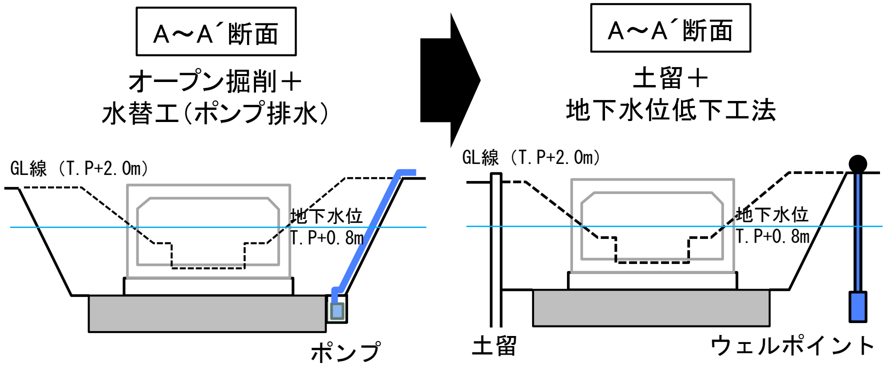
・排水構造物の施工にあたり当初はオープン掘削及び水替工による施工を想定していた。

・工事着手後、掘削時に湧水量の増加が確認され、オープン掘削では安全性が確保できないことから、土留及び地下水位低下工法の対策が必要となった。

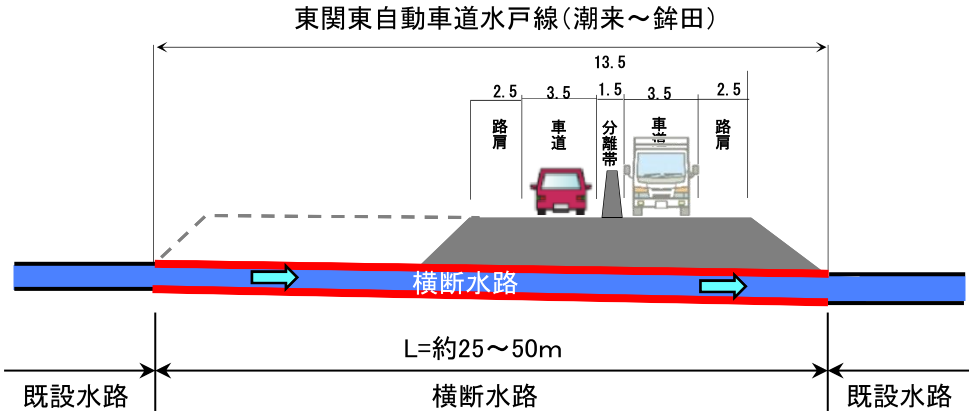
横断水路　位置図（例：潮来市延方地区・前川地区）



当初計画 → **変更計画**



横断水路 横断図（イメージ）



土留＋地下水位低下工法



2. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

3） 事業進捗の見込みの視点

- 行方IC～鉾田IC間については、令和8年11月22日に開通予定。
- 潮来IC～行方IC間については、令和9年度の開通※を目指し、工事を進めていく。
- 今後も引き続き、コスト縮減を図りながら事業を推進する。

（※改良工事等が順調に進捗した場合）



3. 事業の投資効果

（1） 主な整備効果

○ 高速ネットワークの形成

- 近年、東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）周辺の高速道路の整備が進展。
- 当該路線は、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、高速ネットワークのミッシングリンク。
- 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）拠点アクセスの向上、2）防災機能の強化、3）地域振興の支援が期待。

ミッシングリンクの解消による広域な高速ネットワークの形成



3. 事業の投資効果

（1） 主な整備効果

1） 拠点アクセスの向上（鹿島港へのアクセス向上による物流効率化）

- 鹿島港は国際バルク戦略港湾（穀物）に選定されており、配合飼料の原材料（とうもろこし）の輸入量が全国1位。また、鹿島港の後背には畜産業が盛んな地域が存在し、鹿島港から毎日飼料を供給。
- 当該路線の開通により、鹿島港から畜産農家への輸送時間が短縮され、配送の効率化や飼料の安定供給が期待。

国際バルク戦略港湾／鹿島港の概要

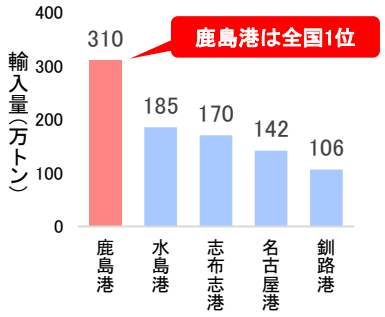
- 「国際バルク戦略港湾」は、資源・エネルギー・食糧などの安定的かつ安価な輸入の実現に役立つ大型船に対応した港湾機能の確保によって、安定的・効率的な海上輸送網の形成を図ることを目的とした国の政策。
- 鹿島港は、平成23年5月に「国際バルク戦略港湾（穀物）」に選定され、我が国のバルク物流の一大拠点としての役割が期待されている。

鹿島港における飼料コンビナートの立地状況



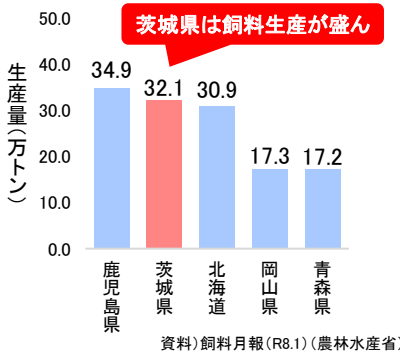
資料）鹿島港船舶航行安全の手引き（R5.6）（国土交通省）を加工

とうもろこしの輸入量



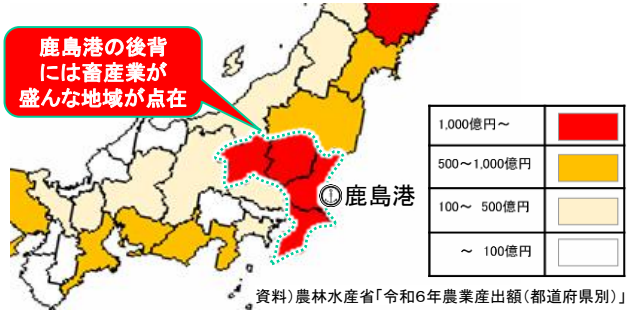
資料）令和6年港湾統計（国土交通省）

配合飼料の生産量



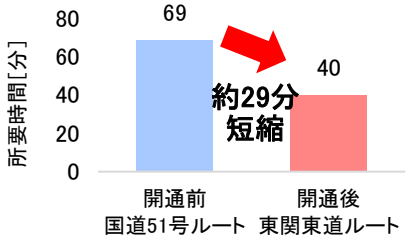
資料）飼料月報（R8.1）（農林水産省）

畜産業産出額（都道府県別）



資料）農林水産省「令和6年農業産出額（都道府県別）」

鹿島港⇒鉾田ICの所要時間の変化



資料）開通前：ETC2.0プローブデータ（R7.10 全日 昼間12時間平均） ※開通後は、東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）を設計速度80km/hとして算出

配合飼料の輸送状況



資料）企業ヒアリング調査結果（R8.6）

3. 事業の投資効果

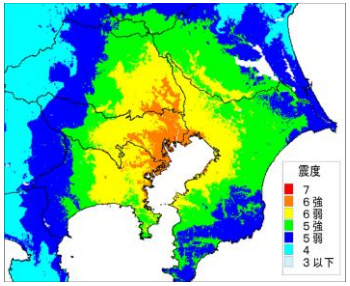
（1） 主な整備効果

2） 防災機能の強化

- 「関東ブロック道路啓開計画」では、首都直下地震発災時に、茨城・福島方面から常磐道・東関東道を利用した首都圏への広域支援を想定。当該路線の開通により、緊急輸送機能が強化され、被災地への迅速な救援・救護活動が期待。
- また、鹿行地域の行方市・潮来市は湖沼に囲まれ、橋梁が多く存在。地震や洪水等の大規模災害により橋梁が被災した際には、内陸や千葉方面等からのアクセスが困難となる。東関東道の整備により、水戸方面からの救援ルートが形成され、災害発生時のリダンダンシー確保に寄与。

首都直下地震の概要

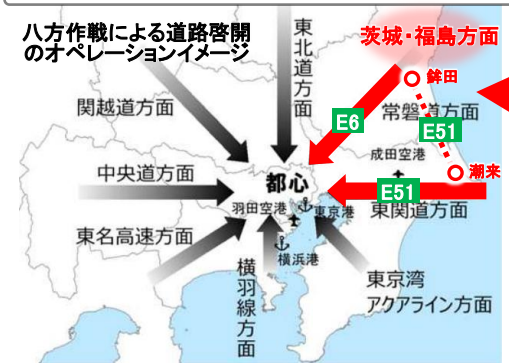
- 南関東地域を震源とするマグニチュード7クラスの地震が今後30年間で70%程度の確率で発生すると想定。
- 建物倒壊や火災などによる死者が最大約1.8万人、揺れや火災による全壊・焼失棟数が最大約40万棟、経済的被害が約83兆円と想定。



資料）中央防災会議「首都直下地震対策検討ワーキンググループ報告書」

首都直下地震発災時における広域支援

- 首都直下地震の発災後、72時間以内を目標に、防災拠点と連絡する路線で道路啓開を実施。
- 都心を中心に広がる放射方向の道路を活用し、八方向から、全国の応援部隊や緊急物資を防災拠点に輸送。



茨城・福島方面からの広域支援において、東関東道が活用可能となり、常磐道の代替輸送路として機能

資料）関東ブロック道路啓開計画
【地震・津波災害】を一部加工して作成

大規模災害時（地震・洪水等）の行方市・潮来市への救援ルート



※1.下図画角内で、鹿行地域の市町村（鹿嶋市、潮来市、神栖市、行方市、鉾田市）に接続する河川・湖沼横断橋梁のうち、洪水浸水想定区域と重なる橋梁と定義

※2.茨城県庁に災害対策本部が設置され、水戸市内の防災拠点等から行方市・潮来市に救援が実施されると想定

橋梁が被災した場合、内陸や千葉方面等から行方市・潮来市のアクセスが困難となり、東関東道を活用した水戸方面からの救援が主となる

資料）国土交通省国土地理院「重ねるハザードマップ」を一部加工して作成

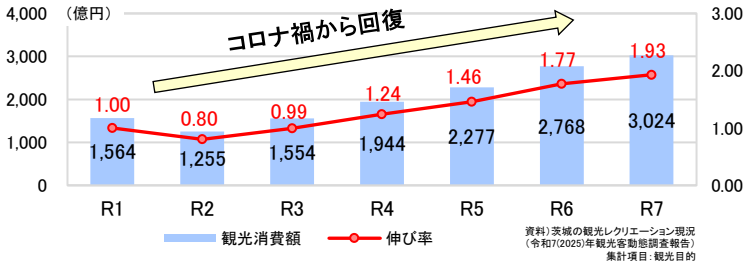
3. 事業の投資効果

（1） 主な整備効果

3） 地域振興の支援（インバウンド・県内周遊観光促進の支援）

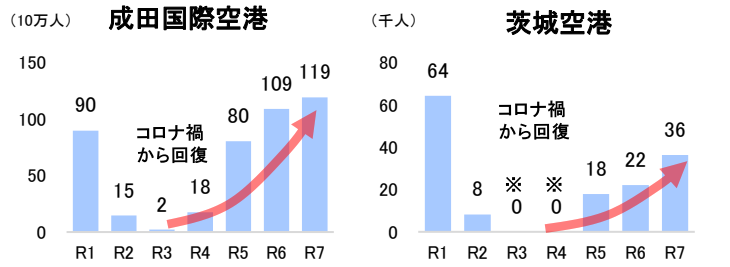
- コロナ禍後、茨城県の観光消費額及び成田国際空港・茨城空港利用の訪日外国人客数は増加傾向。
- 観光庁が認定する広域関東周遊ルート「東京圏大回廊」の一部は当該路線と並行し、主要観光施設が集積。
- 当該路線の開通により観光周遊性が向上し、県内外・海外からの更なる誘客や地域経済効果の波及が期待。

茨城県の観光消費額の推移



資料）茨城の観光レクリエーション現況（令和7(2025)年観光客動態調査報告）集計項目：観光目的

成田国際空港利用、茨城空港利用の訪日外国人客数



※R3年度：データなし　R4年度：3人　資料）出入国管理統計（法務省）

観光促進による経済波及効果

・東関東自動車道（潮来IC～鉾田IC）の計画交通量（区間加重平均値）：12,600台／日
・高速道路の観光等目的利用割合※1：47.5%
・平均乗車人員※2：1.30人／台
・年間休日日数：約120日／年
⇒道路開通により増加する想定観光入込客数：93.4万人／年
道路開通により増加する想定観光入込客数と観光消費額平均単価（104百円／人）※3

※1：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査基礎集計結果
※2：時間価値原単位及び走行経費原単位（平成20年価格）
※3：茨城の観光レクリエーション現況（令和7(2025)年観光客動態調査報告）

観光面の経済波及効果を試算すると
1年で**約97億円／年**、50年で**約1,927億円／50年（現在価値）**
の効果が見込まれる

広域関東周遊ルートの利用促進



3. 事業の投資効果

（2） 広域ネットワークでの費用便益分析



	大栄JCT～潮来IC 開通済区間	潮来IC～鉾田IC 事業中区間	鉾田IC～茨城町JCT 開通済区間	B/C	EIRR
一体評価区間 （事業全体）	○	○	○	3.4	13.8
一体評価区間 （残事業）		○		6.0	72.9

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

3. 事業の投資効果

（3） 費用便益分析（一体評価）

■総便益（B）

道路事業に関わる便益は、令和22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

【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・維持管理費・更新費を計上

1）計算条件

〔今回〕

・基準年次	：令和8年度
・分析対象期間	：開通後50年間
・算出マニュアル	：令和7年8月
・基礎データ	：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計年次	：令和22（2040）年度
・計画交通量	：8,800～ 42,800台／日
・事業費	：約3,602億円
・総便益（B）	：約35,054億円（約32,177億円）
・総費用（C）	：約10,335億円（約5,581億円）
・費用便益比（B/C）	：3.4

〔前回〕

・基準年次	：令和6年度
・分析対象期間	：開通後50年間
・算出マニュアル	：令和5年12月
・基礎データ	：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計年次	：令和22（2040）年度
・計画交通量	：8,600～ 41,700台／日
・事業費	：約3,437億円
・総便益（B）	：約28,439億円（約30,278億円）
・総費用（C）	：約8,722億円（約5,330億円）
・費用便益比（B/C）	：3.3

【参考】

費用便益比（B/C）	：3.7（社会的割引率2%）
費用便益比（B/C）	：4.0（社会的割引率1%）

注1）便益・費用について、（）内の値は基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の投資効果

2)事業全体(一体評価)

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)	
	31,228億円	2,917億円	909億円	35,054億円 [約32,177億円]		
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用		
	8,598億円	1,488億円	249億円	10,335億円 [約5,581億円]	3.4	

感度分析(B/C)	-10%(-20%)	+10%(+20%)
交通量	2.9	3.8
事業費	3.4	3.4
事業期間	(3.4)	(3.4)

3)残事業(一体評価)

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)	
	1,688億円	284億円	68億円	2,039億円 [約4,818億円]		
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用		
	169億円	170億円	0億円	338億円 [約604億円]	6.0	

感度分析(B/C)	-10%(-20%)	+10%(+20%)
交通量	5.0	7.2
事業費	6.3	5.7
事業期間	(6.1)	(5.9)

注1)便益・費用については、令和8(2026)年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、[ ]内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。
注2) 費用便益比算定上設定した完成年度は令和13(2031)年度(前回:令和11(2029)年度)である。
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)感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

3. 事業の投資効果

（4） 費用便益分析（個別評価）

■総便益（B）

道路事業に関わる便益は、令和22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

【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

1）計算条件

〔今回〕

・基準年次	：令和8年度
・分析対象期間	：開通後50年間
・算出マニュアル	：令和7年8月
・基礎データ	：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計年次	：令和22（2040）年度
・計画交通量	：12,300～ 12,800台／日
・事業費	：約2,265億円
・総便益（B）	：約1,809億円（約4,233億円）
・総費用（C）	：約2,743億円（約2,489億円）
・費用便益比（B/C）	：0.7

〔前回〕

・基準年次	：令和6年度
・分析対象期間	：開通後50年間
・算出マニュアル	：令和5年12月
・基礎データ	：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計年次	：令和22（2040）年度
・計画交通量	：12,600～ 12,800台／日
・事業費	：約2,100億円
・総便益（B）	：約1,474億円（約3,625億円）
・総費用（C）	：約2,295億円（約2,345億円）
・費用便益比（B/C）	：0.6

【参考】

費用便益比（B/C） ：0.99（社会的割引率2%）
費用便益比（B/C） ：1.2（社会的割引率1%）

注1）便益・費用について、（）内の値は基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の投資効果

2)事業全体(個別評価)

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)
	1,420億円	319億円	70億円	1,809億円 [約4,233億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	0.7
	2,575億円		168億円	2,743億円 [約2,489億円]	

感度分析(B/C)	-10%(-20%)	+10%(+20%)
交通量	0.4	0.9
事業費	0.7	0.7
事業期間	(0.7)	(0.6)

3)残事業(個別評価)

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)
	1,420億円	319億円	70億円	1,809億円 [約4,233億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	5.4
	169億円		168億円	337億円 [約595億円]	

感度分析(B/C)	-10%(-20%)	+10%(+20%)
交通量	3.2	7.6
事業費	5.7	5.1
事業期間	(5.4)	(5.3)

注1)便益・費用については、令和8(2026)年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、[ ]内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。
注2) 費用便益比算定上設定した完成年度は令和13(2031)年度(前回:令和11(2029)年度)である。
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)感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

3. 事業の投資効果

（5） 事業の投資効果のまとめ（一体評価）

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	8,598億円	169億円
	維持管理費	1,488億円	170億円
	更新費	249億円	0億円
	総費用(C)	10,335億円	338億円
便益	走行時間短縮便益	31,228億円	1,688億円
	走行経費減少便益	2,917億円	284億円
	交通事故減少便益	909億円	68億円
	総便益(B)	35,054億円	2,039億円
B/C		3.4	6.0

主な その他の効果	時間信頼性向上便益	走行時間のばらつきが縮小（4,223億円）
	CO_2排出量削減便益	走行速度が改善し、CO_2排出量が削減（49億円）
	NOx排出量削減便益	走行速度が改善し、NOx排出量が削減（16億円）
	騒音低減便益	周辺地区の騒音が低減（42億円）
	拠点アクセスの向上	鹿島港へのアクセス向上により、物流効率化や飼料の安定供給が期待
	防災機能の強化	緊急輸送機能が強化され、リダンダンシー確保に寄与
	地域振興の支援	隣県からのアクセスが向上し、インバウンドや県内の観光周遊を促進

コスト縮減	排水流末箇所の見直しによる構造変更により約1億円縮減

4．事業手法や事業計画・コスト縮減等の視点

（1）コスト縮減の取り組み

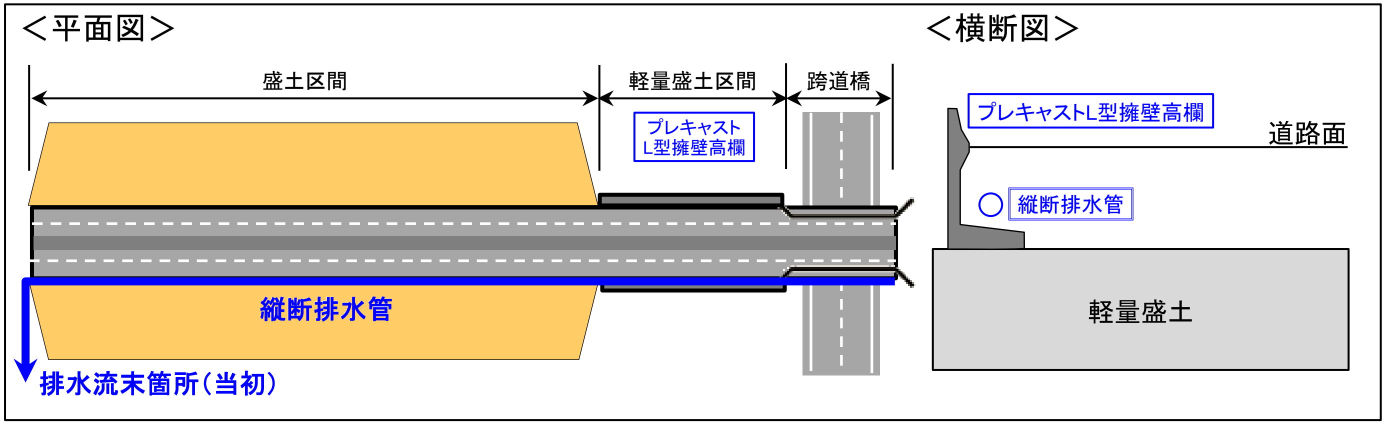
排水流末箇所の見直しによる構造変更 ・・・ 約1億円縮減

- 関係機関との排水流末の協議の結果、排水流末箇所を見直し、縦断排水管を約200m削減。
- 排水流末箇所の見直しにより、軽量盛土上に設置する「プレキャストL型擁壁高欄」をコンパクトで経済的な「プレキャスト防護柵基礎＋たわみ性防護柵」に変更。

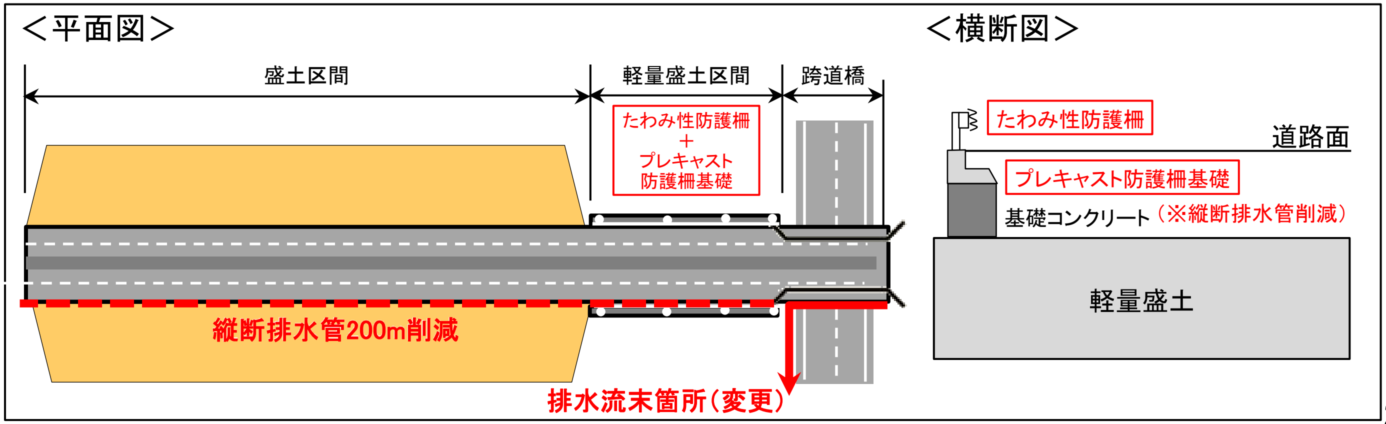
位置図



当初計画



変更計画（排水流末箇所の見直しによる構造変更）



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＞

- 徹底したコスト縮減による地方負担の軽減に努めるとともに、今回の事業費増をもって確実に全線開通するようお願いいたします。
- さらに、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。

6. 今後の対応方針（原案）

（1） 事業の必要性等に関する視点

- 首都圏・北関東・東関東を結ぶ広域な高速ネットワークを形成。
- 鹿島港（国際バルク戦略港湾）のポテンシャル向上や北関東方面への輸送時間短縮・物流効率化が期待。
- 災害時において、常磐道の代替輸送路として機能し、緊急輸送道路ネットワークが強化。
- 隣県からのアクセスが向上し、インバウンドや茨城県内における広域観光周遊を促進。
- 費用便益比（B/C）は3.4である。

（2） 事業進捗の見込みの視点

- 行方IC～鉾田IC 間については、令和8年11月22日に開通予定。
- 潮来IC～行方IC間については、令和9年度の開通※を目指し、工事を進めていく。（※改良工事等が順調に進捗した場合）
- 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。

（3） コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点

- 排水流末箇所の見直しによる構造変更により約1億円のコスト縮減を実施。

（4） 対応方針（原案）

- 事業継続とする。
- 本事業は首都圏・北関東・東関東を結ぶ広域な高速ネットワークの形成、港湾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、地域振興の支援の観点から、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妥当と考える。