

# 東関東自動車道 水戸線

ほこた いばらきまち

## (鉾田～茨城町JCT)

### 【 再 評 価 】

平成23年12月6日

あなたに、ベスト・ウェイ。



# 1. 位置図①

| 凡例 |                   |
|----|-------------------|
|    | 高速自動車国道(供用中)      |
|    | 高速自動車国道(新直轄)(供用中) |
|    | 高速自動車国道(事業中)      |
|    | 高速自動車国道(新直轄)      |
|    | 一般有料道路(供用中)       |
|    | 一般有料道路(事業中)       |
|    | 一般国道(直轄事業中)       |

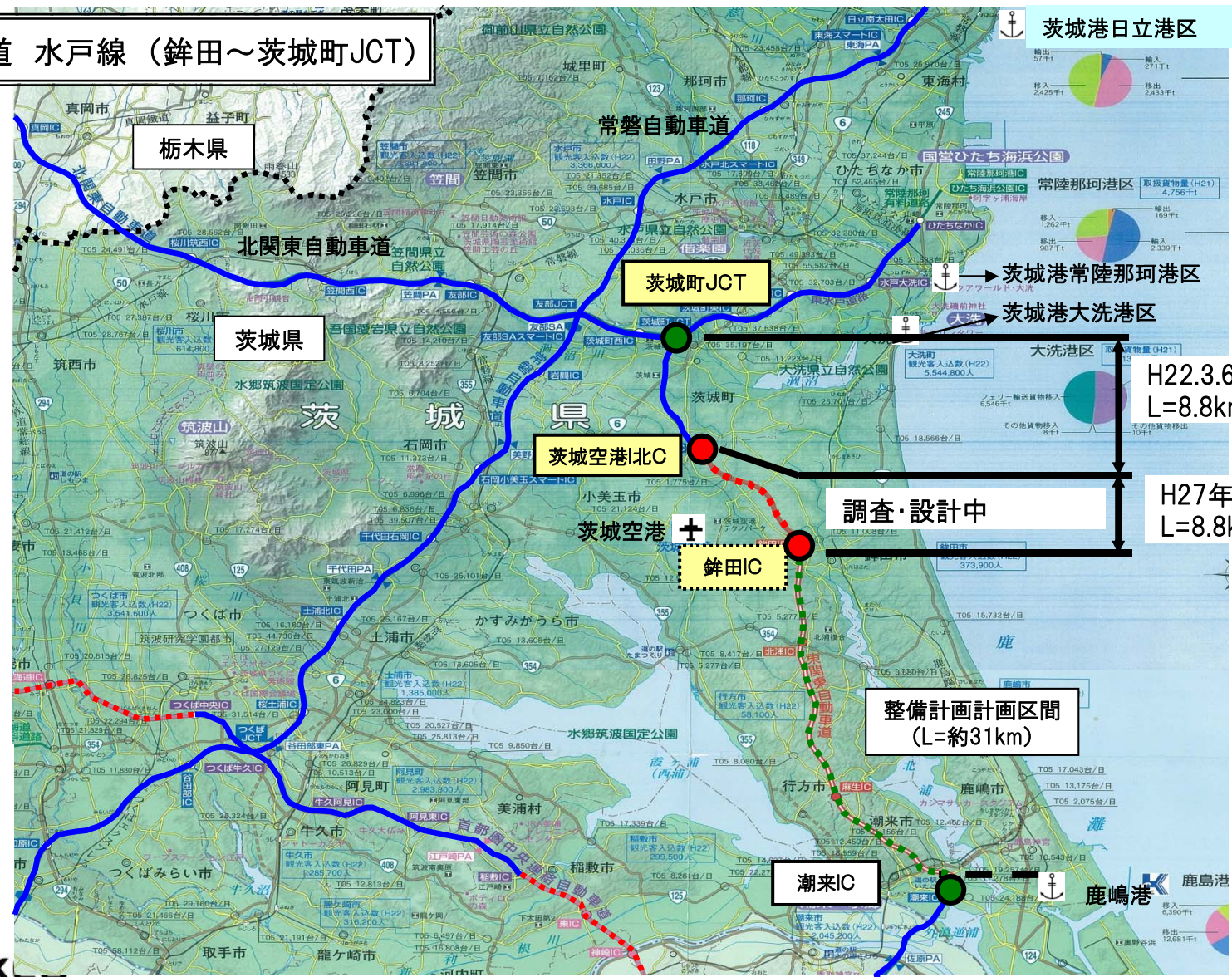


再評価⑦  
 東関東自動車道水戸線  
 (鉾田～茨城町JCT)  
 L=17.6km、二車線  
 平成27年度全通予定

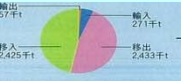


# 1. 位置図②

東関東自動車道 水戸線 (鉾田～茨城町JCT)



茨城港日立港区



茨城港常陸那珂港区



茨城港大洗港区



H22.3.6開通済  
L=8.8km

H27年度完成予定  
L=8.8km

整備計画計画区間  
(L=約31km)

調査・設計中

## 2. 事業の目的および概要

### (1) 事業の目的

東関東自動車道水戸線は、北関東自動車道、常磐自動車道と一体となって東関東地域と首都圏との結びつきをより一層強化し、東関東地域の発展に資する路線である。

### (2) 事業の概要

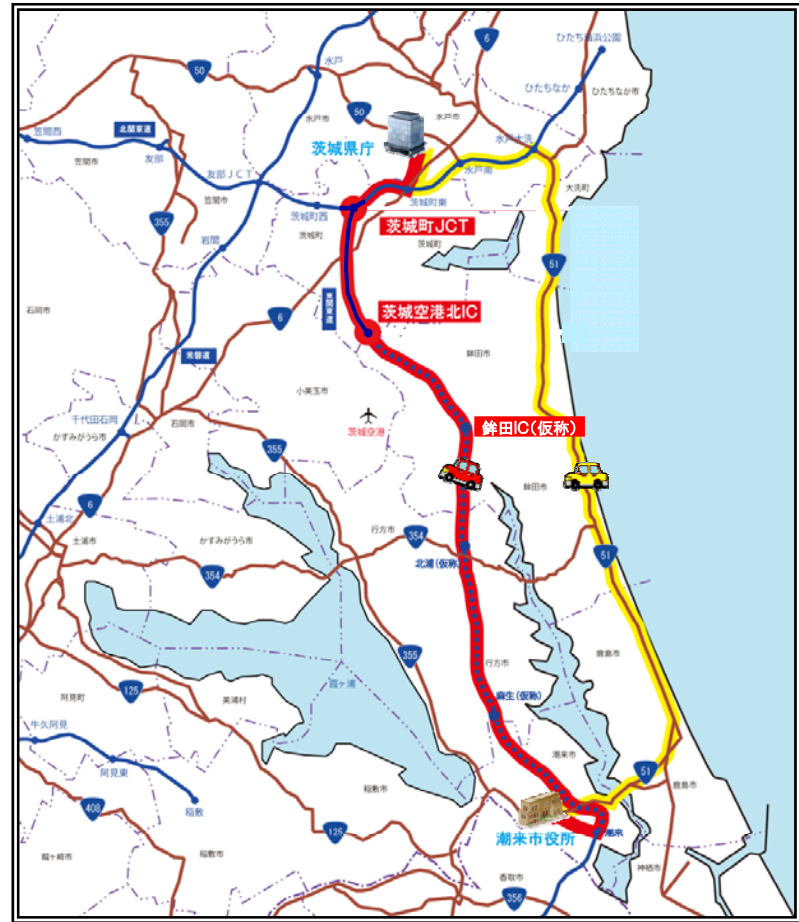
- ◆ 区 間 自)茨城県ほこた銚田市いいな飯名  
至)茨城県東茨城郡ひがしいばらき茨城町いばらきまち大字こづる小鶴
- ◆ 計 画 延 長 17.6km (うち 8.8km供用)
- ◆ 車 線 数 2車線
- ◆ 規 格 第1種第2級 (設計速度 100km/h)
- ◆ 全体事業費 484億円 (税込)



# 3. 事業の必要性と効果①

## 県庁所在地への利便性向上

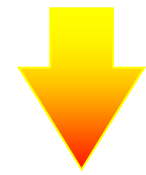
高速道ネットワークが整備されることにより、茨城県の南東部に位置する潮来市から、茨城県庁(水戸市)が近くなり、利便性が向上します



- 凡例
- ..... 事業中・計画中
  - 開通済
  - 国道
  - 開通後経路
  - 開通前経路
  - 市町村界

**開通前**

国道51号を利用した場合  
 移動距離：約65 km  
 移動時間：約102分



**約40分短縮  
39%短縮**

**開通後**

東関東道を利用した場合  
 移動距離：約62 km  
 移動時間：約62分

※所要時間の算出  
 整備前：H22センサス旅行速度により算定  
 整備後：東関東道 茨城町JCT～潮来ICは70km/hで走行した場合の所要時間とし、他の道路はH22センサス旅行速度により算定

### 3. 事業の必要性と効果②

#### 交通路の相互補完②

##### 常磐自動車道と東関東自動車道の ダブルネットワークの構築

東関東自動車道 茨城町JCT～鉾田ICと今後整備が進められる鉾田IC～潮来ICが整備されることで、水戸エリアと東京エリア間に常磐道と東関道のダブルネットワークが形成され、常磐道通行止め時には、東関道が代替ルートとして機能します。



# 3. 事業の必要性と効果③

## 茨城空港への利便性向上

東関東自動車道を含む高速道路ネットワークを活用し、スムーズかつ快適に空港までアクセスできます。



### 空港までの所要時間

|       |                        |   |                                |
|-------|------------------------|---|--------------------------------|
| 前橋から  | [整備前]<br>羽田空港へ<br>159分 | → | [整備前]<br>茨城空港へ (17分短縮)<br>142分 |
| 宇都宮から | 羽田空港へ<br>157分          | → | 茨城空港へ (76分短縮)<br>81分           |
| 水戸から  | 羽田空港へ<br>146分          | → | 茨城空港へ (102分短縮)<br>44分          |

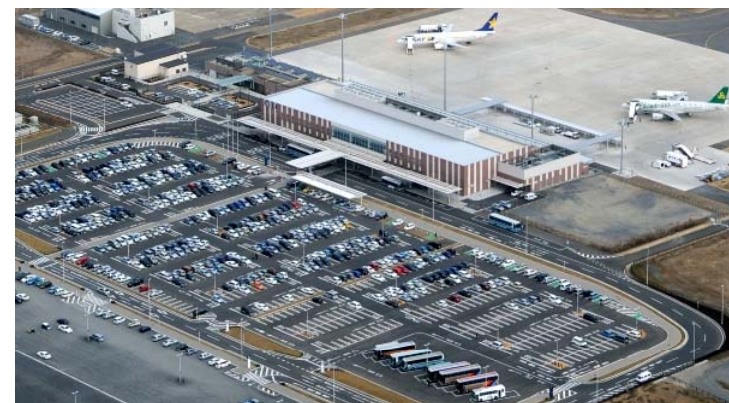
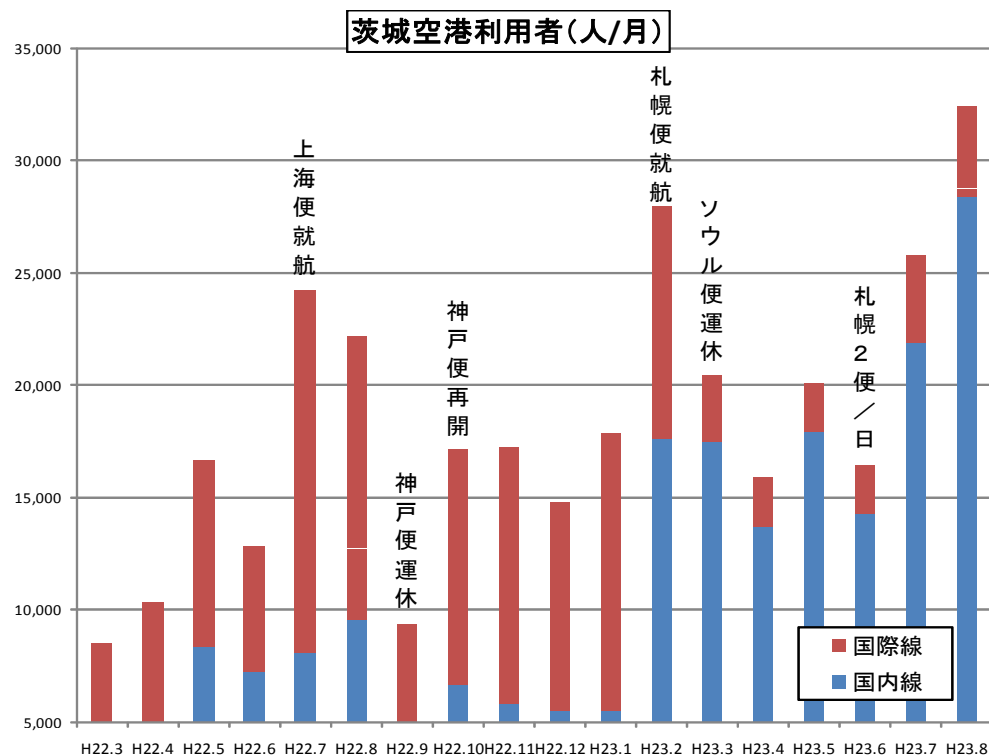
※市役所を起点とし、茨城空港へのアクセスについては車利用で、羽田空港へのアクセスについては電車利用とする

| 空港概要    |  |
|---------|--|
| 項目      | 内容   |
| 開港日     | 平成22年3月11日開港                                   |
| 施設整備の概要 | 新滑走路(新設)長さ2,700m 幅45m<br>現滑走路(補強)長さ2,700m 幅45m |
| 就航中線    | 北海道(札幌)、兵庫県(神戸)、<br>韓国(ソウル)、中国(上海)             |
| その他     | 1,300台の無料駐車場                                   |

※所要時間の算出 H22センサス旅行速度により算定

# 3. 事業の必要性と効果④

- 東関東自動車道 茨城町JCT～茨城空港北ICが平成22年3月6日に開通した後、同年3月11日に茨城空港が開港。
- 開港から茨城空港の利用者も増加しています。
- 1,300台の無料駐車場が完備されていることから、車で直接空港まで行くことが出来て、とても便利です。
- 高速:道路ネットワークによる広範囲からの集客が期待されています。



1,300台の無料駐車場 資料 茨城県HPより

### ■駐車料金の比較

|      |       | 1日あたり料金(24時間) | 2泊3の場合(72時間) |
|------|-------|---------------|--------------|
| 成田空港 | P1・P2 | 2,000円        | 6,000円       |
|      | P3・P5 | 1,500円        | 4,500円       |
| 羽田空港 |       | 1,500円        | 4,500円       |
| 茨城空港 |       | 無料!           | 無料!          |



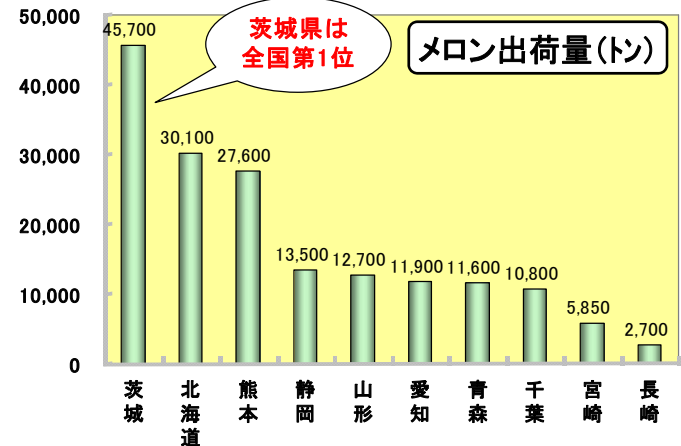
# 3. 事業の必要性と効果⑤

## 物流効率化の支援

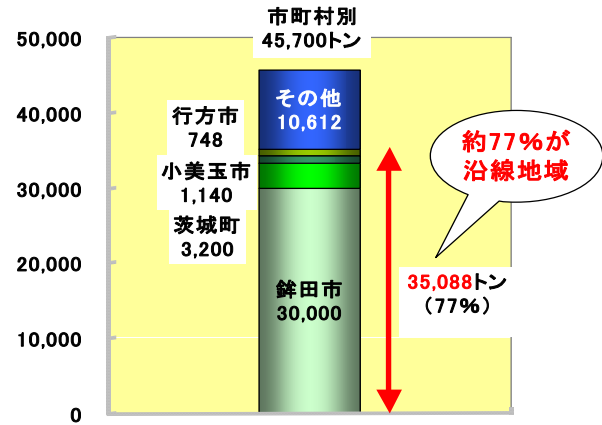
- ・茨城県のメロン出荷量は、46千トンで全国第1位(鉾田市周辺でその約8割を出荷)
- ・関東北部地域(栃木・群馬・長野)や東北方面への販路拡大が期待されます。



資料:平成18年度 野菜生産出荷統計 農林水産省



茨城県における市町村別内訳(トン)



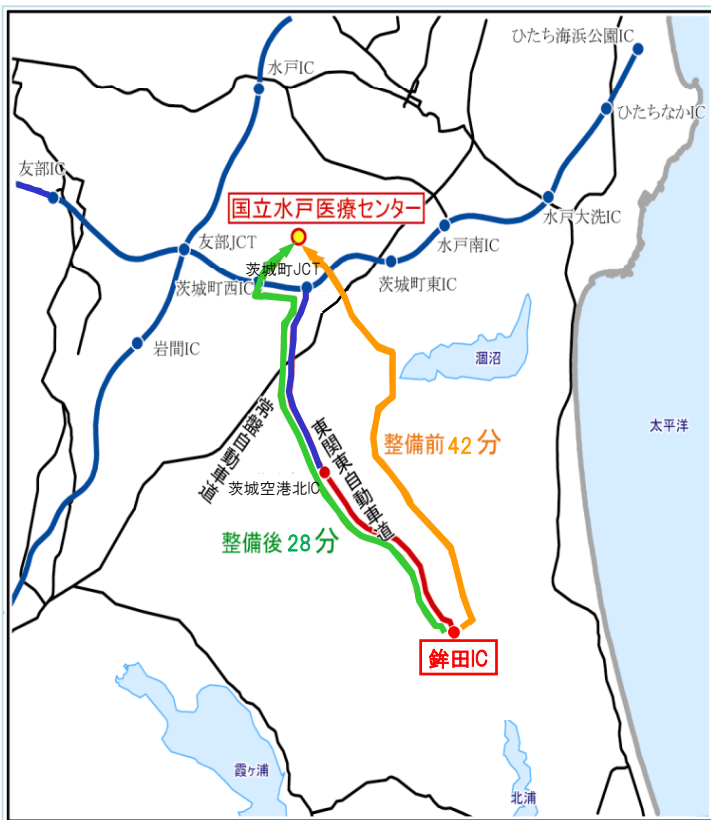
# 3. 事業の必要性と効果⑥

## 地方医療環境の改善

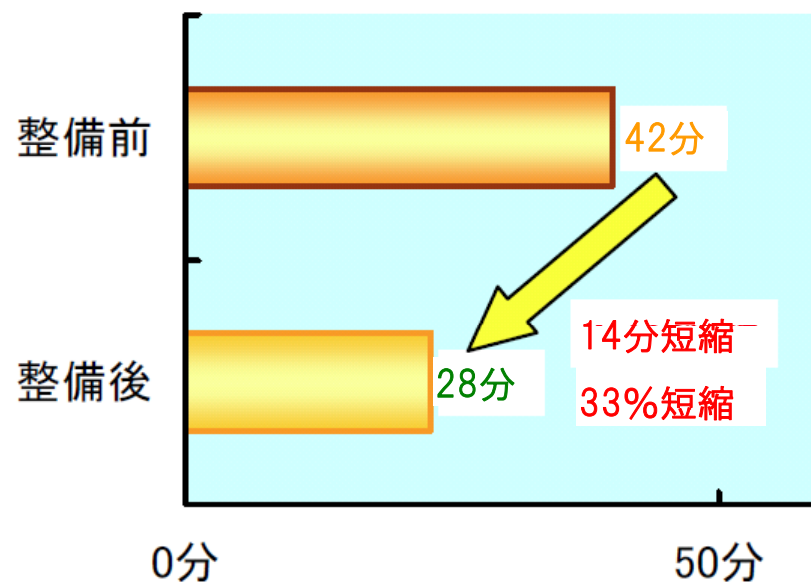
第三次高度医療機関への搬送時間が短縮され、地域医療環境が向上します。

・第三次救急医療機関である「国立水戸医療センター」への搬送時間が**14分短縮**されます。

銚田市役所から国立水戸医療センターへの搬送時間



銚田ICから国立水戸医療センターへの搬送時間



※所要時間の算出

整備前:H22センサス旅行速度により算定

整備後:東関東道 銚田IC~茨城空港北ICは70km/hで走行した場合の所要時間とし、他の道路はH22センサス旅行速度により算定

# 3. 事業の必要性と効果⑦

## 東日本大震災時の国道51号の代替路線の例

3月11日の東日本大震災発生から5日後、東関東自動車道の通行止めを解除し、その時点で通行止めとなっていた国道51号の迂回路としても利用可能な状態とした。



# 4. 事業進捗状況①

|                     | 銚田～茨城空港北    | 茨城空港北～茨城町JCT |
|---------------------|-------------|--------------|
| ◆事業の経緯              |             |              |
| 都市計画決定              | 平成 8年12月    |              |
| 整備計画決定              | 平成 9年 3月    |              |
| 施行命令                | 平成10年12月    |              |
| 実施計画認可              | 平成11年 4月    |              |
| 用地着手                | 未着手         | 平成15年 3月     |
| 工事着手                | 未着手         | 平成17年 7月     |
| ◆完成予定年度             | 平成27年度      | 平成22年3月6日供用  |
| ◆事業費                | 484億円       |              |
| 事業進捗率<br>(平成23年9月末) | 50%         |              |
|                     | (土木工事着手 0%) | 開通済み         |



# 4. 事業進捗状況②

- 茨城空港北IC～茨城町JCT間は、平成22年3月6日に開通済みである。
- 鉾田IC～茨城空港北IC間は、調査・設計を実施しており、現在設計協議が完了し、幅杭設計及び用地関係調査を実施中である。
- 平成27年度の完成を目指して事業を着実に推進している。

## 事業進捗状況

実施区間:

| 項目／区間 | 鉾田～茨城町JCT(17.6Km) |                   |        |
|-------|-------------------|-------------------|--------|
|       | 鉾田IC              | 茨城空港北IC           | 茨城町JCT |
| 設計    | 60%               | 開通済み区間<br>(8.8Km) |        |
| 用地買収  | 0%                |                   |        |
| 土木工事  | 0%                |                   |        |
| 舗装工事  | 0%                |                   |        |
| 施設工事  | 0%                |                   |        |



鉾田IC付近の現況



茨城空港北ICから鉾田方面を望む



茨城町JCT

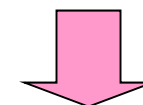
# 5. 事業の投資効果

## 費用対効果分析結果

| ◆総便益<br>基準年における<br>現在価値(B) |          | 全体事業    | 残事業     |
|----------------------------|----------|---------|---------|
|                            | 走行時間短縮便益 | 1,210億円 | 1,210億円 |
|                            | 走行経費減少便益 | 164億円   | 164億円   |
|                            | 交通事故減少便益 | 106億円   | 106億円   |
|                            | 計        | 1,480億円 | 1,480億円 |

| ◆総費用<br>基準年における<br>現在価値(C) |       | 全体事業   | 残事業   |
|----------------------------|-------|--------|-------|
|                            | 事業費   | 467億円※ | 163億円 |
|                            | 維持管理費 | 97億円   | 97億円  |
|                            | 計     | 564億円  | 260億円 |

※ここでの事業費は、P3の全体事業費を、基準年における現在価値化しているため、値が異なっている。



費用便益比 B/C

全体事業 2.6

残事業 5.7

## 6. 関係する都道府県の意見

NEXCO

### 茨城県知事の意見 平成23年11月28日

本県にとって、東関東水戸線は、国際バルク戦略港湾の鹿島港、茨城港、さらに茨城空港や成田空港などを結び、広域的な交流・連携を促進することはもとより、災害時の緊急輸送路としても重要な道路であり、本県の復興の柱となることから、整備を着実に進め、平成27年度の供用をお願いしたい。

## 7. 今後の対応方針(案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- 当該区間は、茨城県沿岸部の産業・経済の発展、物流の効率化、救急搬送に不可欠な道路である。
- 茨城空港のアクセス道路として、利便性向上に寄与する。
- 当該区間は、国道51号等の沿線の交通分散や、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。
- 費用対効果(B/C)は、2.6である。

### (2) 事業進捗の見込みに関する視点

- 茨城空港北IC～茨城町JCT間は、平成22年3月6日に開通済みである。
- 鉾田IC～茨城空港北IC間は、調査・設計を実施しており、現在設計協議が完了し、幅杭設計及び用地関係調査を実施中である。  
平成27年度の完成を目指して事業を着実に推進している。

### (3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。