

# 直轄事業と有料道路事業の 役割分担に係る参考資料

# 東関東自動車道水戸線(潮来～銚田)の事業概要

## 1. 事業概要

- 起終点：茨城県潮来市延方～茨城県銚田市飯名
- 延長等：30.9km（第1種第3級、設計速度:80 km/h）
- 車線数：暫定2車線
- 全体事業費：約710億円

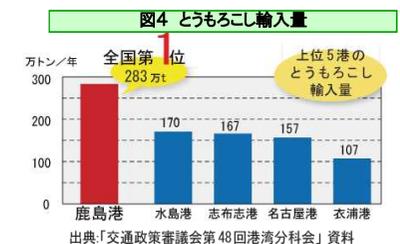
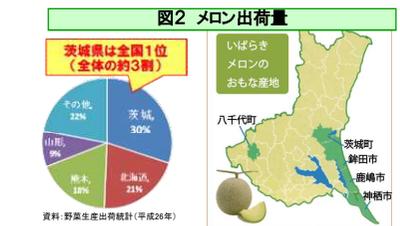
## 2. 課題

■茨城県の鹿行地域※では高速道路が未整備のため、地域のポテンシャルが十分発揮できていない状況

※鹿行地域：鹿嶋市、潮来市、神栖市、行方市、銚田市の地域を指す総称

### ①観光地を結ぶネットワークが未形成

- 茨城県内の観光入込客数は、約5割が県外からであり、その割合は増加傾向。（図1）
- 一方、常磐道や圏央道とのネットワークが形成されていないため、茨城空港を起点とした県内の観光地の周遊に不利な状況。



## 3. 整備効果

### 効果① 広域的な集客力向上

- 茨城空港を中心とした高速道路のネットワークが形成され、周辺の観光資源へのアクセスが向上し、広域的な集客が期待。（図5）



### 効果② 農作物輸送の利便性向上

- 市場への搬送時間の短縮が図られ、農作物輸送の利便性が向上。農作物の品質向上や販売エリアの拡大などが期待。（図6）



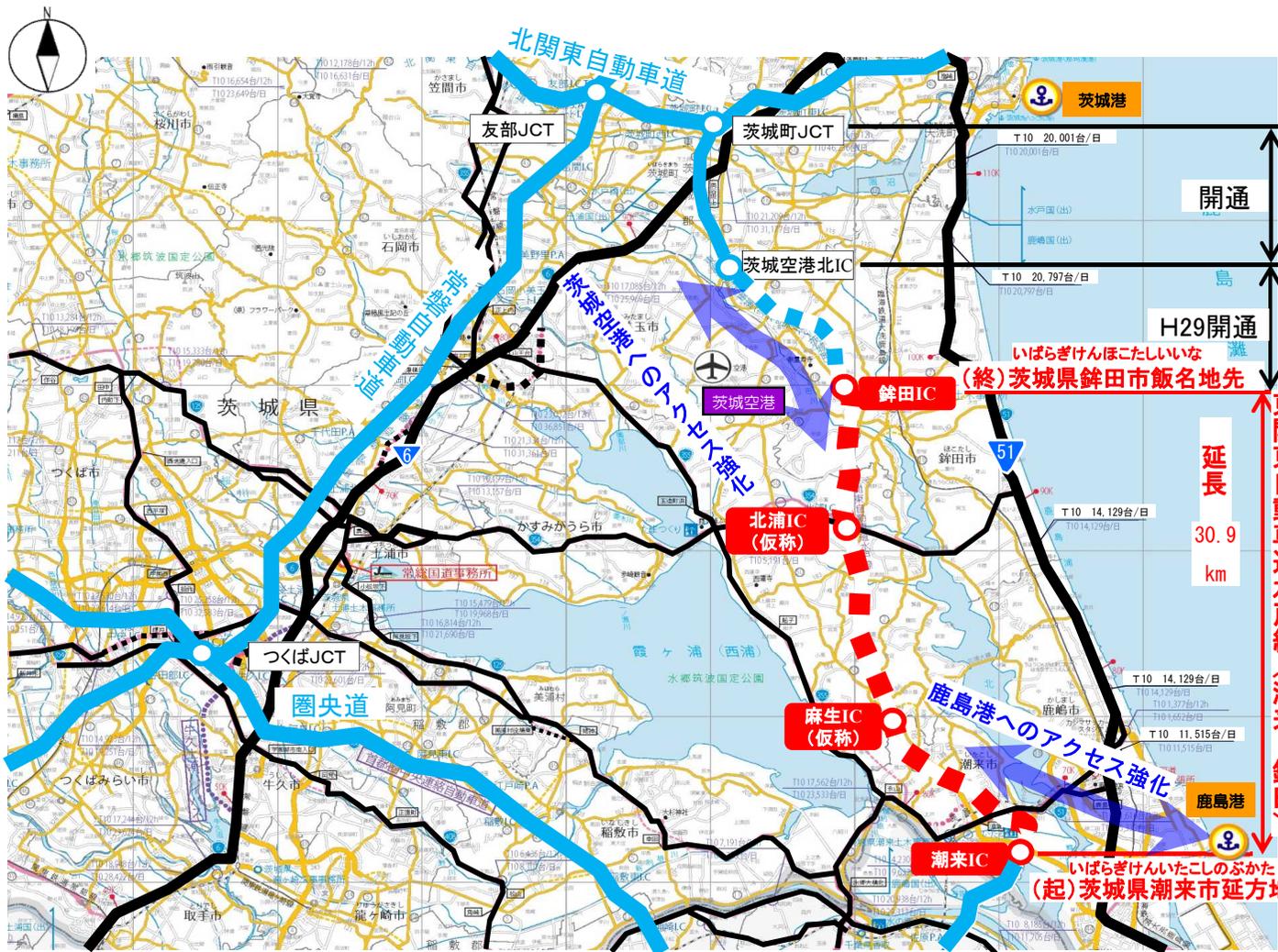
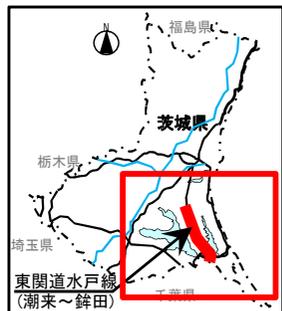
### 効果③ 鹿島港のポテンシャル向上

- 鹿島港には多くの飼料産業や鉄鋼産業が集積し、背後圏には日本有数の畜産業が集積。水戸線の整備により、背後圏とのアクセスが強化され、港のポテンシャルが向上。（図7）

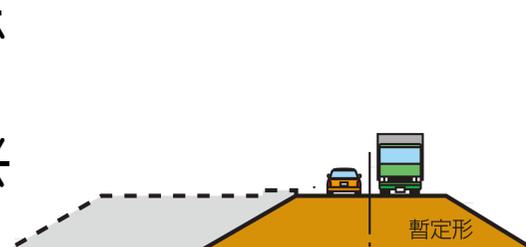


資料: 所要時間の算出速度は、H22年時点で供用している路線はH22センサー混雑時旅行速度、新規路線は設計速度にて算出している

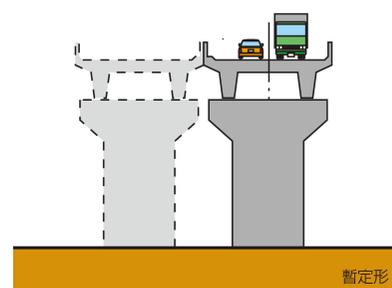
# 東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)の構造



■標準横断面図(土工部)



■標準横断面図(橋梁部)



延長 30.9 km  
東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)

いばらぎけんほこたしいいな  
(終)茨城県鉾田市飯名地先

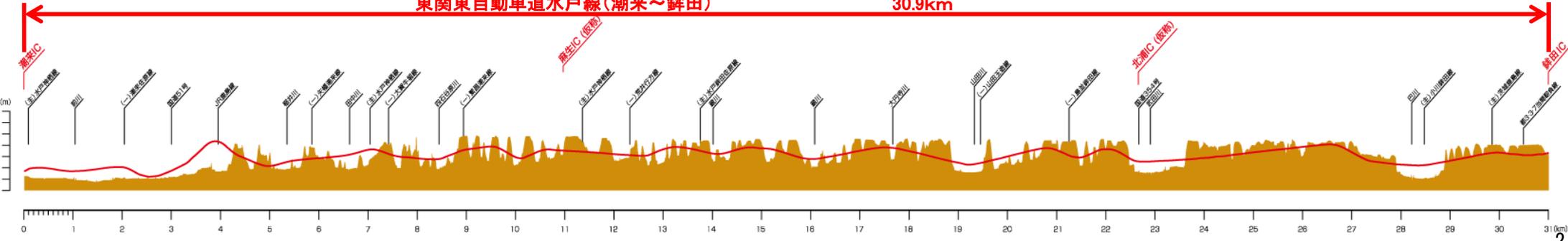
いばらぎけんいたこしのぶかた  
(起)茨城県潮来市延方地先

凡例

---	対象区間
—	高規格幹線道路
—	一般国道
—	主要地方道・県道
○ ○ ○	IC・JCT
↔	交通量(台/日) (混雑度)
↔	交通量(H22センサス)

■計画縦断面図

東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田) 30.9km



# 事業の経緯

		東関東自動車道水戸線 (潮来～銚田)
都市計画手続き	都市計画素案説明会	平成19年4月～5月
	都市計画案及び環境影響評価準備書の公告・縦覧	平成19年10月
	都市計画決定	平成20年10月
事業着手	新規採択時評価	平成21年度 B/C=1.5
事業実施段階	各事業実施段階での説明会 (測量、設計、用地取得等の各段階)	平成23年12月～平成25年12月
	用地買収着手	平成25年度

# 東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）の整備計画

（東関東自動車道水戸線の潮来市鉾田市間の新設に関する整備計画）

## 1. 経過する市町村名

経過する市町村名は、次表のとおりとする。

県名	市町村名
茨城県	潮来市 行方市 鉾田市

## 2. 車線数

車線数は、全区間4車線とする。

工事は、さしあたり2車線の完成をもって供用を開始し、交通量の増加に応じ残りの2車線を完成するものとする。

## 3. 設計速度

設計速度は、全区間80キロメートル／時とする。

## 4. 連結位置及び連結予定施設

連結位置及び連結予定施設は、次表のとおりとする。

連結位置	連結予定施設
行方市	市道麻生1-17号
行方市	一般国道354号

## 5. 工事に要する費用の概算額

供用開始までの工事に要する費用の概算額は、約710億円とする。

## 6. 施行主体

施行主体は、国土交通大臣及び東日本高速道路株式会社とする。

（平成23年12月9日 高速道路のあり方検討有識者委員会）

## I. ネットワークのあり方

### 3) 整備・管理のあり方

#### (3) 整備管理の基本的な考え方

##### ① ミッシングリンクの解消

東京外環、名古屋2環などの大都市部の高速道路は、緊急性や周辺ネットワークとの整合性から、利用者負担による有料道路方式での整備を基本とすべきである。その際、様々な工夫を行ってもなお高速道路の利用者負担だけでは足りない分については、事業主体の責任を明確にしつつ、税負担も活用することが必要である。