

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課

担当課長名： 中神 陽一

事業名	第二東海自動車道 はだの ごてんば (秦野～御殿場JCT)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)																						
起終点	自) 神奈川県秦野市柳川 ごてんば こまかど 至) 静岡県御殿場市駒門			延長	3.3 km																							
事業概要																												
第二東海自動車道は新名神高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。																												
H17年度事業化		H6年度都市計画決定 (H-年度変更)		H24年度用地着手		H25年度工事着工																						
全体事業費	5,036億円		事業進捗率	4%	供用済延長	0 km																						
計画交通量	約51,300台/日～約51,700台/日																											
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年																						
	(事業全体) 2.8 (残事業) 3.3	3,783/4,496億円 事業費： 3,563/4,276億円 維持管理費： 220/220億円		12,456/12,456億円 走行時間短縮便益： 11,190/11,190億円 走行経費減少便益： 1,028/1,028億円 交通事故減少便益： 238/238億円		平成25年																						
感度分析の結果																												
【残事業】交通量： B/C=3.0～3.6 (交通量 ±10%) 事業費： B/C=3.0～3.6 (事業費 ±10%) 事業期間： B/C=3.2～3.4 (事業期間±1年)																												
事業の効果等																												
<ul style="list-style-type: none"> 地域の観光資源の活用・利便性の向上が期待される。 緊急輸送路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 																												
関係する地方公共団体等の意見																												
<ul style="list-style-type: none"> 神奈川県知事の意見： 第二東海自動車道は、東名高速道路の慢性的な渋滞や多発する事故などを解消し、我が国の社会経済活動の根幹を担う第二の国土軸であり、東名高速道路とのダブルネットワークを形成することにより、東海地震などの大規模災害時の代替路の確保、緊急輸送路としての機能を有する極めて重要な路線である。また、沿線には既に多くの企業が進出しており、本路線の整備は、県民や企業の期待も大きい。 静岡県知事の意見： 本事業は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈として、東名高速道路とのダブルネットワーク効果により、高速性・定時性を確保するとともに、地震等による災害発生時には、緊急輸送路としての役割を果たす第二東海自動車道を建設する極めて重要な事業である。引き続き早期効果が発現されるよう事業の推進をお願いします。 																												
事業評価監視委員会の意見																												
対応方針（原案）のとおり了承																												
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等																												
H24年4月の新東名開通により、平行する現東名の交通量は約3万台/日の減少となったが、評価対象区間に平行する現東名（御殿場～大井松田）は9千台/日の増加となり、渋滞・事故が他区間よりも多くなっている。																												
事業の進捗状況、残事業の内容等																												
用地取得は20%、一部工事着手																												
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等																												
今後も用地取得を進めるとともに、取得済み区間から順次工事を着手する。																												
施設の構造や工法の変更等																												
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。																												
対応方針	事業継続																											
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。																											
事業概要図																												
				<table border="1"> <tr> <th colspan="2">高速自動車国道</th> </tr> <tr> <td>■</td> <td>供用中</td> </tr> <tr> <td>▨</td> <td>事業中</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>基本計画区間</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>予定路線</td> </tr> <tr> <th colspan="2">高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路</th> </tr> <tr> <td>▨</td> <td>供用中</td> </tr> <tr> <td>▨</td> <td>事業中</td> </tr> <tr> <th colspan="2">一般国道自動車専用道路</th> </tr> <tr> <td>▨</td> <td>供用中</td> </tr> <tr> <td>▨</td> <td>事業中</td> </tr> </table>			高速自動車国道		■	供用中	▨	事業中	---	基本計画区間	○	予定路線	高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路		▨	供用中	▨	事業中	一般国道自動車専用道路		▨	供用中	▨	事業中
高速自動車国道																												
■	供用中																											
▨	事業中																											
---	基本計画区間																											
○	予定路線																											
高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路																												
▨	供用中																											
▨	事業中																											
一般国道自動車専用道路																												
▨	供用中																											
▨	事業中																											
注：未供用区間の10名については全て仮称																												

※ 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。

※ 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。