

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課

担当課長名： 伊勢田 敏

| | | | | | | |
|--|---|---|--|-----------|--------|------------|
| 事業名 | 第二東海自動車道 横浜名古屋線 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 はだの やながわ ごてんば こまかど 至) 静岡県御殿場市駒門 | | | 延長 | 3.2 km | |
| 事業概要 | | | | | | |
| 第二東海自動車道は近畿自動車道名古屋神戸線と一体となって、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 | | H24年度用地着手 | | H25年度工事着工 |
| 全体事業費 | 約5,124億円 | 事業進捗率 | 19% | 供用済延長 | 0 km | |
| 計画交通量 | 約47,300台/日～50,200台/日 | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C | 総費用 | 総便益 | 基準年 | | |
| | (事業全体) 2.8 (残事業) 4.1 | (残事業) (事業全体) 3,268/4,846億円 事業費： 3,021/4,599億円 維持管理費： 247/247億円 | (残事業) (事業全体) 13,454/13,454億円 走行時間短縮便益： 12,097/12,097億円 走行経費減少便益： 1,099/1,099億円 交通事故減少便益： 258/258億円 | 平成28年 | | |
| 感度分析の結果： 残事業について感度分析を実施 | | | | | | |
| 交通量変動 | B/C=4.5 (交通量 +10%) | | B/C=3.7 (交通量 -10%) | | | |
| 事業費変動 | B/C=3.8 (事業費 +10%) | | B/C=4.5 (事業費 -10%) | | | |
| 事業期間変動 | B/C=4.2 (事業期間 -1年) | | B/C=4.0 (事業期間 +1年) | | | |
| 事業の効果等 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> 物流の効率化（特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる） 個性ある地域の形成（IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する） 安全で安心できるくらしの確保（三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる） | | | | | | |
| 他12項目に該当 | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | | |
| <神奈川県> | | | | | | |
| 第二東海自動車道（新東名高速道路）は、東名高速道路とダブルネットワークを形成し、交通機能を分担することにより、高速性・定時性を確保して、生産性の向上や観光振興などに寄与するとともに、大規模災害時における代替性の確保にも資する重要な路線である。平成28年2月までに、御殿場JCTから西側の区間が全線供用されており、今後、本県区間の整備が最盛期を迎えていく中、新東名高速道路の早期整備に寄せられる県民や企業の期待は、ますます高まっている。そこで、本事業区間を含む新東名高速道路の神奈川県区間について、引き続き、整備を促進し、早期の供用を図るようお願いしたい。 | | | | | | |
| <静岡県> | | | | | | |
| 新東名高速道路は、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、慢性的な渋滞に陥っている東名高速道路と交通機能を分担することで、高速性・定時性を確保するとともに、予想される南海トラフ巨大地震等の災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な道路である。新東名高速道路の静岡県区間が開通して4年余が経過し、県内では宿泊者数が3年連続で増加、企業立地件数が開通前の約2倍で推移している。平成28年2月には、浜松いなさJCT～豊田東JCT間が開通し、渋滞回数的大幅減少や、県西部観光施設の来訪者数の増加など、期待どおりの開通ストック効果が現れており、本年上半期の県内の企業立地件数は、29件で全国トップとなり、新東名高速道路を始めとする交通アクセスの良さが本県の優位性につながっている。平成32年夏には、東京オリンピック・パラリンピックの自転車競技が本県内で開催されることから、それを契機に一層の経済の好循環につなげていくためにも、同年度に開通が予定される御殿場JCT以東の区間の一日も早い開通をお願いしたい。 | | | | | | |
| 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 | | | | | | |
| 平成24年4月及び平成28年2月の新東名開通により、平行する現東名の交通量は減少したが、評価対象区間に平行する現東名（大井松田～御殿場）は依然として渋滞・事故が多く発生している。 | | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | | | | | | |
| 用地取得及び工事順次着手中。 | | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | | | | | | |
| 今後も計画通り工事を進めることで完成予定年度までの開通が可能。 | | | | | | |
| 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削減を図っていく。 | | | | | | |
| 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。 | | | | | | |

第二東海自動車道横浜名古屋線
秦野～御殿場 JCT



※ 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