

| 路線名 | 都道府県 | 対象区間 | 1. 整備の必要性 | 2. 整備手法の考え方 |
|------|------|-----------------|---|---|
| 第二東名 | 神奈川県 | 海老名南 JCT ~ 秦野 | <p>第二東名は、容量を大きく超える交通量によって機能が低下している現東名を補完し、沿線地域の渋滞や沿道環境の改善、地域・産業経済の発展や、災害時の代替路として機能する重要な路線である。</p> <p>また、すでに地元調整を終え、用地買収や工事に着手した箇所も存在するため、「<u>その整備は早急に進める必要</u>」がある。</p> | <p>費用対便益・採算性・外部経済効果ともに評価点は中位を占めており、「<u>公団あるいは新組織による有料道路方式</u>」と考える。</p> <p>また、第二東名は、現東名と一体となって機能する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべきと考える。</p> <p>なお、新直轄方式により無料道路となった場合の交通は、有料の現東名を避け、第二東名に流れることは明白で、料金アンバランスによって第二東名周辺に大変な渋滞が発生する恐れがある。</p> |
| | | 秦野 ~ 御殿場 JCT | <p>第二東名は、容量を大きく超える交通量によって機能が低下している現東名を補完し、沿線地域の渋滞や沿道環境の改善、地域・産業経済の発展や、災害時の代替路として機能する重要な路線であり、「<u>早期に施行命令を発令し、その整備を早急に進める必要</u>」がある。</p> | <p>採算性評価が大きく、また費用対便益・外部経済効果評価点も中位を占めており、「<u>公団あるいは新組織による有料道路方式</u>」と考える。</p> <p>また、第二東名は、現東名と一体となって機能する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべきと考える。</p> <p>なお、新直轄方式により無料道路となった場合の交通は、有料の現東名を避け、第二東名に流れることは明白で、料金アンバランスによって第二東名周辺に大変な渋滞が発生する恐れがある。</p> |
| | 静岡県 | 秦野 ~ 御殿場 JCT | <p>以下の理由で、<u>早期に施行命令を発令し、整備を早急に進める必要</u>がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第二東名は、交通量の増大に伴い慢性的な渋滞の発生や多発する事故により、その機能が低下している現東名と交通機能の分担を行うことで、我が国の東西交通を支える大動脈となる重要な路線である。 ・圏央道や第二名神と接続することにより、国土の大動脈として東京圏、中部圏、関西圏の三大都市圏の連携を強化する路線である。 ・地震や台風などの災害時には交通機能を確保する代替路として極めて重要な路線であり、政府の中央防災会議が策定した東海地震対策大綱においても、地震に強い交通基盤づくりのため第二東名の整備推進が位置付けられている。 | <p>以下の理由で「<u>公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式</u>」が適切である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第二東名は、現東名と交通機能を分担する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべき。 ・新直轄方式により本区間が無料道路となった場合、並行する現東名から交通が転換し、現東名の料金収入は減少するとともに、第二東名及び接続道路の大渋滞が予測される。 |
| | | 御殿場 ~ 長泉沼津 | <p>以下の理由で、整備を促進する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第二東名は、交通量の増大に伴い慢性的な渋滞の発生や多発する事故により、その機能が低下している現東名と交通機能の分担を行うことで、我が国の東西交通を支える大動脈となる重要な路線である。 ・圏央道や第二名神と接続することにより、国土の大動脈として東京圏、中部圏、関西圏の三大都市圏の連携を強化する路線である。 ・地震や台風などの災害時には交通機能を確保する代替路として極めて重要な路線であり、政府の中央防災会議が策定した東海地震対策大綱においても、地震に強い交通基盤づくりのため第二東名の整備推進が位置付けられている。 | <p>以下の理由で「<u>公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式</u>」が適切である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第二東名は、現東名と一体となって交通機能を分担する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべき。 ・新直轄方式により本区間が無料道路となった場合、並行する現東名から交通が転換し、現東名の料金収入は減少するとともに、第二東名及び接続道路の大渋滞が予想される。 ・本区間の事業進捗率は高く、引続き集中投資により早期に料金収入を得ることが得策である。（平成15年10月末現在、用地買収率約9.6%、工事着手延長率約6.3%） |
| | | 長泉沼津 ~ 吉原 JCT | <p>以下の理由で、整備を促進する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第二東名は、交通量の増大に伴い慢性的な渋滞の発生や多発する事故により、その機能が低下している現東名と交通機能の分担を行うことで、我が国の東西交通を支える大動脈となる重要な路線である。 ・圏央道や第二名神と接続することにより、国土の大動脈として東京圏、中部圏、関西圏の三大都市圏の連携を強化する路線である。 ・地震や台風などの災害時には交通機能を確保する代替路として極めて重要な路線であり、政府の中央防災会議が策定した東海地震対策大綱においても、地震に強い交通基盤づくりのため第二東名の整備推進が位置付けられている。 | <p>以下の理由で「<u>公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式</u>」が適切である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第二東名は、現東名と一体となって交通機能を分担する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべき。 ・新直轄方式により本区間が無料道路となった場合、並行する現東名から交通が転換し、現東名の料金収入は減少するとともに、第二東名及び接続道路の大渋滞が予想される。 ・本区間の事業進捗率は高く、引続き集中投資により早期に料金収入を得ることが得策である。（平成15年10月末現在、用地買収率約9.8%、工事着手延長率約8.5%） |
| | | 吉原 JCT ~ 引佐 JCT | <p>以下の理由で、整備を促進する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第二東名は、交通量の増大に伴い慢性的な渋滞の発生や多発する事故により、その機能が低下している現東名と交通機能の分担を行うことで、我が国の東西交通を支える大動脈となる重要な路線である。 ・圏央道や第二名神と接続することにより、国土の大動脈として東京圏、中部圏、関西圏の三大都市圏の連携を強化する路線である。 ・地震や台風などの災害時には交通機能を確保する代替路として極めて重要な路線であり、政府の中央防災会議が策定した東海地震対策大綱においても、地震に強い交通基盤づくりのため第二東名の整備推進が位置付けられている。 | <p>以下の理由で「<u>公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式</u>」が適切である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第二東名は、現東名と一体となって交通機能を分担する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべき。 ・新直轄方式により本区間が無料道路となった場合、並行する現東名から交通が転換し、現東名の料金収入は減少するとともに、第二東名及び接続道路の大渋滞が予想される。 ・本区間の事業進捗率は高く、引続き集中投資により早期に料金収入を得ることが得策である。（平成15年10月末現在、用地買収率約9.9%、工事着手延長率約9.4%） |

| 路線名 | 都道府県 | 対象区間 | 1. 整備の必要性 | 2. 整備手法の考え方 |
|------|------|--------------|---|--|
| 第二東名 | 静岡県 | 引佐 JCT ~ 豊田東 | <p>以下の理由で、整備を促進する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第二東名は、交通量の増大に伴い慢性的な渋滞の発生や多発する事故により、その機能が低下している現東名と交通機能の分担を行うことで、我が国の東西交通を支える大動脈となる重要な路線である。 ・圏央道や第二名神と接続することにより、国土の大動脈として東京圏、中部圏、関西圏の三大都市圏の連携を強化する路線である。 ・地震や台風などの災害時には交通機能を確保する代替路として極めて重要な路線であり、政府の中央防災会議が策定した東海地震対策大綱においても、地震に強い交通基盤づくりのため第二東名の整備推進が位置付けられている。 | <p>以下の理由で「公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式」が適切である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第二東名は、現東名と一体となって交通機能を分担する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべき。 ・新直轄方式により本区間が無料道路となった場合、並行する現東名から交通が転換し、現東名の料金収入は減少するとともに、第二東名及び接続道路の大渋滞が予想される。 |
| | 愛知県 | 引佐 JCT ~ 豊田東 | <p>以下の理由により、早期整備が必要である。</p> <p>第二東海自動車道は、国土の大動脈として、極めて重要な役割を果たす路線であり、対象区間の整備がされなかった場合、現在でも渋滞をしている現東名高速道路の豊田 JCT ~ 三ヶ日 JCT 間に更に交通負荷がかかり、大動脈としての機能が全く果たされなくなる。</p> <p>国の東海地震対策大綱においても、地震に強い交通ネットワークとして、整備を早急に進めることが、位置付けられている。</p> <p>当該区間の整備を前提として、企業団地等の開発が進められており、万一整備されないようなことになれば、これらの地域整備に与える影響は計り知れない。</p> <p>国家プロジェクトである 2005 年開港の中部国際空港への広域アクセスとして重要な役割を果たす。</p> | <p>既存の高速道路ネットワークによる料金収入を最大限活用した有料道路方式による早期整備が必要である。</p> |
| | | 豊田 JCT ~ 豊田南 | <p>以下の理由により、2005 年までの完成供用が必須である。</p> <p>第二東海自動車道は、国土の大動脈として、極めて重要な役割を果たす路線である。</p> <p>国の東海地震対策大綱においても、地震に強い交通ネットワークとして、整備を早急に進めることが、位置付けられている。</p> <p>国家プロジェクトである 2005 年開港・開催の中部国際空港、日本国際博覧会への広域アクセスとして、2005 年までの完成供用が必須である。</p> | <p>中部国際空港、日本国際博覧会の広域アクセス道路として 2005 年までの完成供用が必須の区間であり、引き続き、現行(公団)方式での整備をお願いしたい。</p> |