

## 事後評価結果（令和2年度）

担当課：中日本高速道路(株)経営企画課

担当課長名：杉井 淳一

<b>事業名</b>	第二東海自動車道 横浜名古屋線 ( <small>はままつ</small> 浜松いなさJCT ~ <small>とよたひがし</small> 豊田東JCT)	<b>事業区分</b>	高速自動車国道	<b>事業主体</b>	中日本高速道路(株)
<b>起終点</b>	自：静岡県浜松市北区引佐町東黒田（ <small>はままつ</small> 浜松いなさJCT） 至：愛知県豊田市岩倉町（ <small>とよた</small> 豊田東JCT）			<b>延長</b>	55km

**事業概要**  
第二東海自動車道横浜名古屋線（新東名高速道路）は近畿自動車道名古屋神戸線（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、人と物の移動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。

**事業の目的・必要性**  
新東名高速道路は首都圏と中京圏とを結ぶ新たな高速交通ネットワークを形成することから、交通の高速化及び定時性の確保が図られ、産業、観光及び経済の活性化に寄与すると共に東名高速道路の代替路としての機能を発揮するなど、安全かつ円滑な交通確保に大きく役割を果たすものである。



<b>事業期間</b>	<b>事業化年度</b>	H5年度	用地着手	H11年度	<b>供用年</b>	(計画) H27年度	<b>変動</b>	1.0倍	
	都市計画決定	なし	工事着手	H19年度		(実績) H27年度			
<b>事業費</b>	<b>計画時</b>	(名目値) 5,871億円			<b>実績</b>	(名目値) 6,106億円			
		(実質値) 5,927億円				(実質値) 6,165億円			
<b>交通量</b>	<b>計画時</b>	43,100~47,500台/日 (H26年度)			<b>実績</b>	51,700~55,800台/日 (R1年 (H31))			
<b>事業の効果等</b>	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→当該路線)	85.9 → 98.6 km/h (供用前年次)H23 (供用後年次)H31 (R1)			<b>交通事故減少</b> (供用前現道→供用後現道+当該路線)	61.7 → 23.9 件/億台キロ (供用前年次)H23 (供用後年次)H31 (R1)			
	<b>費用便益分析結果 (事前)</b> ※1	<b>B/C</b>	総費用：7,511億円			総便益：14,254億円			基準年： 平成26年 (2014年)
		1.9	事業費：6,816億円 維持管理費：695億円			走行時間短縮便益：12,819億円 走行経費減少便益：1,057億円 交通事故減少便益：378億円			
	<b>費用便益分析結果 (事後)</b>	<b>B/C</b>	総費用：9,804億円			総便益：19,645億円			基準年： 令和2年 (2020年)
		2.0	事業費：8,897億円 維持管理費：907億円			走行時間短縮便益：18,875億円 走行経費減少便益：645億円 交通事故減少便益：126億円			
<b>事業遅延によるコスト増</b>		費用増加額			便益減少額				
		— 億円			— 億円				

	<p>事業遅延の理由</p> <p>—</p>
	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 物流効率化の支援 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の状況</li> <li>・ 国土・地域ネットワークの構築 日常活動圏中心都市へのアクセス向上の状況</li> <li>・ 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へのアクセス向上による効果</li> <li>・ 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の状況</li> <li>・ 災害への備え 並行する高速ネットワークの代替路線として機能</li> </ul> <p style="text-align: right;">他8項目について効果の発現が見られる。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献。 CO2：8万トン/年削減 NOX：95トン/年削減 SPM：28トン/年削減</li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 対応方針（案）のとおり対応方針を了承</li> <li>・ 以下の付帯意見を付ける 新東名高速道路は施工途中で暫定4車線での整備に変更となったが、静岡県区間は後からでも6車線化に対応できる構造であった。これに対し愛知県区間や神奈川県区間はトンネル、橋梁などを4車線で整備したため、今後の6車線化整備には時間も事業費も掛かることになる。これを課題としてしっかり認識し、今後の事業に反映することが必要。</li> </ul>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成30年 三遠南信自動車道（佐久間川合IC～東栄IC、龍江IC～飯田上久堅・喬木富田IC）開通</li> <li>・ 令和元年 三遠南信自動車道（天龍峡IC～龍江IC）開通</li> <li>・ 令和2年 新東名高速道路（御殿場JCT～浜松いなさJCT）6車線化完成</li> </ul>	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本事業としては今後事後評価の必要性はないものと考えられる。</p>	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>事業評価監視委員会の付帯意見のとおり</p>	
<p>特記事項</p> <p>特になし</p>	

※1：事前は平成26年に実施した浜松いなさJCT～豊田東JCTの再評価（全体事業）を記載

※2：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