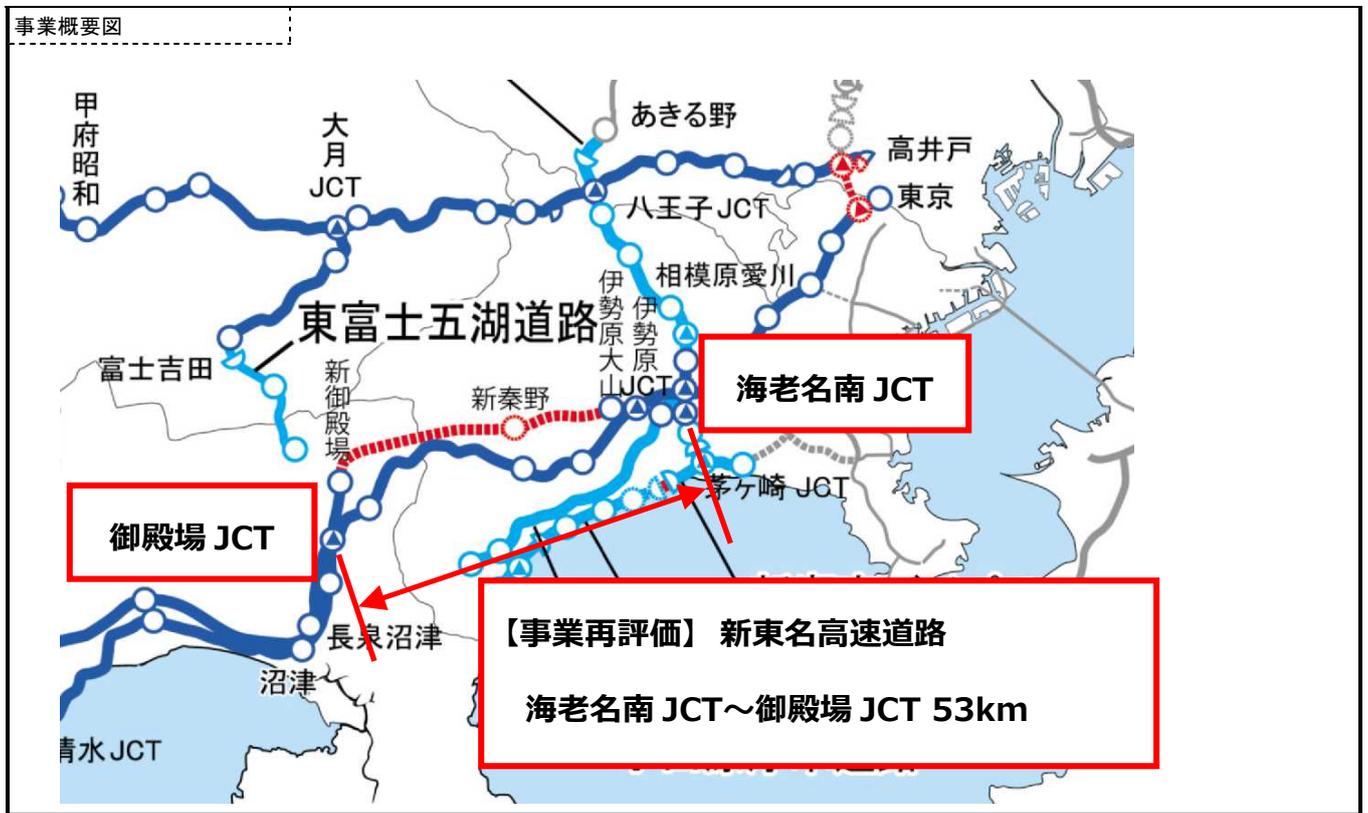


# 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課

担当課長名： 沓掛 敏夫

事業名	第二東海自動車道 横浜名古屋線 えびなみなみ ごとんば 海老名南 JCT～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) かながわけん えびな し かとさわばし 神奈川県海老名市門沢橋 しずおかけん ごとんば しこまかど 至) 静岡県御殿場市駒門			延長	5.3 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。						
H10年度事業化		H8年度都市計画決定		H10年度用地着手		H20年度工事着工
全体事業費	約13,279億円		事業進捗率	約65%	供用済延長	15.3 km
計画交通量	約31,200台/日～63,800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)1.7 (残事業)5.3	4,672/14,951億円 事業費：4,006/14,285億円 維持管理費：667/667億円		24,726/24,726億円 走行時間短縮便益：23,632/23,632億円 走行経費減少便益：953/953億円 交通事故減少便益：140/140億円		令和3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=5.8 (交通量 +10%)		B/C=4.8 (交通量 -10%)			
事業費変動	B/C=4.6 (事業費 +10%)		B/C=5.5 (事業費 -10%)			
事業期間変動	B/C=5.0 (事業期間 -1年)		B/C=4.8 (事業期間 +1年)			
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>物流効率化への支援（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が見込まれる）</li> <li>個性ある地域の形成（IC周辺の土地利用計画立案推進、アクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上が期待される）</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が見込まれる）</li> </ul>						
他14項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>&lt;神奈川県&gt; 新東名高速道路は、我が国の新たな大動脈として、東名高速道路等と一体となって、交通の混雑を緩和し、高速性・定時性の確保や物流の効率化に大きく貢献するほか、地域の活性化や救急医療体制の強化、災害発生時における緊急輸送など、様々な役割を果たす極めて重要な道路である。 開通区間の周辺では、産業立地に向けたまちづくりが促進されるなど、多様な効果が現れ始めており、より一層の生産性の向上や観光振興などを図り、安全で活力と魅力ある神奈川を実現するためには、早期の全線開通が不可欠である。 県民や企業の期待も非常に大きく、引き続き事業に協力していくので、工事の安全などにも十分配慮し、一日も早い全線開通を目指していただきたい。</p> <p>&lt;静岡県&gt; 対応方針（原案）のとおり、事業の継続について、依存ありません。 新東名高速道路は、我が国の社会経済活動の根幹を担う大動脈であり、東名高速道路との交通機能の分担により高速性・定時性を確保し、予想される南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時には、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ります。 新東名高速道路の静岡県区間が平成24年に開通して以来、本県内では、観光交流客数が増加し、企業立地件数が開通前に比べ2倍に増加するなど、多様なストック効果が現れております。 加えて、令和2年12月には、御殿場JCT～浜松いなさJCT間の6車線化が完成したことにより、「定時性の確保」や「大型車と小型車の分散による安全性の向上」につながり、より快適な走行が可能になるなど、利便性が向上しています。 これらの効果がさらに発揮されるよう、新御殿場ICより東側の一日も早い開通及び残る区間の完成6車線化をお願いします。</p>						
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						
<ul style="list-style-type: none"> <li>平成24年4月の新東名（静岡県区間）開通、及び平成30年1月以降の新東名（神奈川～静岡県区間）部分開通により、平行する現東名の交通量は減少しているが、評価対象区間に平行する現東名（海老名JCT～御殿場JCT）は依然として渋滞・事故が多く発生している。</li> <li>圏央道が順次開通し平成29年2月には茅ヶ崎JCT～大栄ICまで開通。</li> </ul>						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>海老名南JCT～伊勢原大山IC、新御殿IC～御殿場JCTは開通済</li> <li>伊勢原大山IC～新御殿場ICは、用地取得が概成し工事を全面展開中</li> </ul>						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>伊勢原大山IC～新秦野ICは今年度（2021年度）開通見込み</li> <li>新秦野IC～新御殿場ICはトンネル内空断面の変形や湧水発生による工事難航により、工程精査が必要</li> </ul>						
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。					



- ※ 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。