

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課： 道路局高速道路課

担当課長名： 松本 健

事業名	第二東海自動車道 横浜名古屋線 新秦野～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㈱
起終点	白) 神奈川県秦野市柳川 至) 静岡県御殿場市駒門					延長	32km
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		H8年度都市計画決定		H24年度用地着手		H25年度工事着手	
全体事業費		約8,108億円	事業進捗率	約63%	供用済延長	7.1km	
計画交通量		約51,900台／日～約53,400台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年		
	1.4(1.7)		4,184/18,811億円	25,664/25,664億円			
	2.0(2.5) [2%]	5.8%	事業費: 3,198/17,728億円	走行時間短縮便益: 25,006/25,006億円	令和6年		
	2.5(3.1) [1%]		維持管理費: 516/ 613億円	走行経費減少便益: 507/ 507億円			
	(残事業)	(残事業)	更新費: 471/ 471億円	交通事故減少便益: 150/ 150億円			
感度分析	6.1(4.4)		(事業全体)	(残事業)			
	7.9(5.7) [2%]	28.5%	交通量	B/C=1.2～1.5(±10%)	交通量	B/C=5.5～6.7(±10%)	
	8.9(6.6) [1%]		事業費	B/C=1.3～1.4(±10%)	事業費	B/C=5.7～6.6(±10%)	
			事業期間	B/C=1.3～1.4(±1年)	事業期間	B/C=5.9～6.1(±1年)	
事業の効果等							
・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) ・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が期待される) ・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14項目に該当							
関係する地方公共団体等の意見							
＜神奈川県＞ 対応方針(原案)のとおり、事業の継続に異存ありません。 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ながら、2027年度までの全線開通を確実なものとし、一日も早い開通を目指して事業を強力に推進していただきたい。 ＜静岡県＞ 対応方針(原案)のとおり、事業の継続に異存ありません。 新東名高速道路は、東名高速道路とともにダブルネットワークを形成し、我が国の社会経済活動の根幹を担う大動脈であり、高速性・定時性を確保するとともに、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。 2012年に新東名高速道路の静岡県区間(御殿場JCT～浜松いなさJCT間)が開通し、更に2020年には6車線化がされたことで、安全で快適な高速移動や、企業立地の増加による地域経済の活性化、観光交流人口の拡大など、大きな効果をもたらしています。 これらの効果がさらに発揮されるよう、引き続き安全を最優先にした上で、2027年度に開通が予定されている新秦野ICから新御殿場ICの一日も早い開通をお願いします。							

事業評価監視委員会の意見

- ・事業費の増額は、トンネル工事の進捗で新たに判明した対策費用および労務費高騰や現場の安全確保などの社会的要請に応じた費用であり妥当。
- ・渋滞回数が減れば交通の効率化だけでなくCO2削減にもつながり、環境への影響も緩和されることから、今後の評価項目としても検討されることが望ましい。
- ・新東名と東名のダブルネットワークは「くしの歯作戦」の軸となり、西から東からつなぐ広域支援ルートとして災害に対する強靱性を高める重要な道路である。
- ・定量的に計算可能な便益以外にも多くの効果が見込まれる事業であり、コスト縮減への取り組み以上に、道路の効果や価値を高めるための取組みも期待される。

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。
- ・圏央道が順次開通し平成29年2月の境古河IC～つくば中央ICの開通により、茅ヶ崎JCT～大栄JCTまで接続。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・海老名南JCT～新秦野IC、新御殿IC～御殿場JCTは開通済
- ・新秦野IC～新御殿場ICは、用地取得が概成し工事を全面展開中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・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を精査、2027年度（令和9年度）の開通予定に見直し

施設の構造や工法の変更等

- ・橋梁区間の一部を盛土構造へ変更

対応方針

- ・当事業は、事業継続が妥当である。
- ・事業実施にあたっては、社会的要請に応じた取組みを進めるとともに、これまでに得られた知見を活かし、引き続きコスト縮減に取り組む。

対応方針決定の理由

- ・渋滞の解消や物流の効率化など、地域や日本全体にもたらす社会便益なども含め事業の必要性に疑いはないことから、事業継続は妥当。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）