

事後評価結果(7年度)

担当課: 中日本高速道路(株)経営企画課

担当課長名: 原田 雅也

事業名	第二東海自動車道 横浜名古屋線 御殿場JCT～浜松いなさ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: 静岡県御殿場市駒門(御殿場JCT) 至: 静岡県浜松市北区引佐町東黒田(浜松いなさJCT)	延長	145km		

事業概要
 第二東海自動車道(御殿場JCT～浜松いなさJCT)は、静岡県御殿場市から浜松市に至る延長約145kmの高速自動車国道であり、並行する東名高速道路の代替路線かつ、神奈川県区間、愛知県区間、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ぶ大動脈を形成する路線である。

事業の目的・必要性
 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。御殿場JCT～浜松いなさJCT間の6車線化により、物流効率化による生産性の向上、東名とのダブルネットワークの安定性向上による交通の確保及び東名リニューアル工事実施時における円滑な交通の確保などの効果が見込まれる。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H5年度	用地着手	H7年度	供用年 (暫定/完成)	(当初)H24年度 /R4年度	変動	1.0倍
		都市計画決定	H3年度	工事着手	H6年度		(実績)H24年度 /R4年度		
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) -/26,764億円 (実質値) -/26,987億円		実績 (暫定/完成)	(名目値) -/25,935億円 (実質値) -/26,151億円		変動	1.0倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	53,400～65,400台/日 (平成31年度)		実績 (暫定/完成)	60,500～65,800台/日 (令和6年度)		変動	113%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	93.1 → 93.9 km/h (供用直前年次) H27年度 (供用後年次) R3年度			交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	42.3 → 41.8 件/億台キロ (供用前年次)H23 (供用後年次)R5			

費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用	43,653億円	総便益	99,035億円	基準年
	2.3	7.7%	〔事業費：40,913億円 維持管理費：2,740億円 更新費：0億円〕		〔走行時間短縮便益：97,187億円 走行経費減少便益：1,414億円 交通事故減少便益：434億円〕		2018年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用	61,701億円	総便益	164,570億円	基準年
	2.7	8.7%	〔事業費：57,703億円 維持管理費：2,449億円 更新費：1,549億円〕		〔走行時間短縮便益：161,703億円 走行経費減少便益：2,163億円 交通事故減少便益：704億円〕		2025年
事業遅延による コスト増	費用増加額			－ 一億円	便益減少額	－ 一億円	
事業遅延の理由							
－							
交通量変動の理由							
景気の緩やかな回復基調を受けた交通量の増等							
客観的評価指標に対応する事後評価項目							
<ul style="list-style-type: none"> ・都市の再生(市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果) ・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) ・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) 							
他6項目について効果の発現が見られる。							
その他評価すべきと判断した項目							
特になし							
事業 による 環境 変化	環境影響評価に対応する項目						
	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。 CO2:4万t/年削減 NO2:480t/年削減 SPM:7.8t/年削減						
	その他評価すべきと判断した項目						
特になし							
事業評価監視委員会の意見							
対応方針(案)のとおり今後の事後評価の必要性はないものと考えられる							
事業を巡る社会経済情勢等の変化							
<ul style="list-style-type: none"> ・H28 第二東海自動車道 横浜名古屋線(浜松いなさJCT～豊田東JCT)開通 ・「ふじのくに防災減災・地域成長モデル総合特区」及び「内陸フロンティア推進区域」の多くが沿線に計画。 							
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性							
定量的に計算可能な便益に加え、それ以外にも多くの効果が得られていることから、今後事故評価の必要性はない							
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性							
特になし							
特記事項							
特になし							

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