

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担当課：道路局高速道路課

担当課長名： 渡邊 良一

事業名	第二東海自動車道 横浜名古屋線 しんはだの ごてんば 新秦野～御殿場JCT	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路株
起終点	自)神奈川県秦野市柳川 かなかけん はだの しやながわ しづおかけんごと くんば し こまかど 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8,787億円		事業進捗率		約65% 供用済延長	
計画交通量 約46,200台／日～約50,000台／日							7.1km
費用対効果分析	B/C (事業全体) 1.5(1.8) <small>参考 2.2(2.7) [2%]</small> <small>参考 2.8(3.2) [1%]</small>	EIRR (事業全体) 5.9%	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,807/19,918億円 事業費: 2,946/18,997億円 維持管理費: 371/ 432億円 更新費: 489/ 489億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 30,257/30,257億円 走行時間短縮便益: 30,059/30,059億円 走行経費減少便益: 81/ 81億円 交通事故減少便益: 117/ 117億円	基準年 令和7年		
	(残事業) 7.9(6.3) <small>参考 8.9(8.2) [2%]</small> <small>参考 10.1(5.1) [1%]</small>	(残事業) 44.1%	感度分析	(事業全体)	(残事業)		
			交通量	B/C=1.4～1.7(±10%)	交通量	B/C=7.2～8.7(±10%)	
			事業費	B/C=1.5～1.5(±10%)	事業費	B/C=7.4～8.6(±10%)	
			事業期間	B/C=1.4～1.6(±2年)	事業期間	B/C=7.1～8.5(±2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)
 - ・安全で安心できる暮らしの確保(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。

開通済区間の周辺では、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いる中、より一層の生産性の向上や観光振興、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、早期に開通予定期を示すとともに、工事の安全を最優先として、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。

現在工事が進められている新秦野ICから新御殿場IC間が開通した場合には、より大きな効果が期待されることから、御殿場市や小山町、民間事業者が地域活性化に向けた取組を進めております。このため、高松トンネルの掘進状況を踏まえつつ早期に開通予定時期を示すとともに、工事の安全を最優先として、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、新御殿場IC～御殿場JCTは開通済
- 新秦野IC～新御殿場ICは、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、予定していた2027年度から少なくとも1年以上遅延する見込み。

施設の構造や工法の変更等

- トンネル内のケーブルラック形状の見直しによりコスト縮減

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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)

※B/Cの値は、海老名南JCT～御殿場JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。