

# 個別事業の評価

## 第二東海自動車道 横浜名古屋線 (海老名南JCT～秦野)

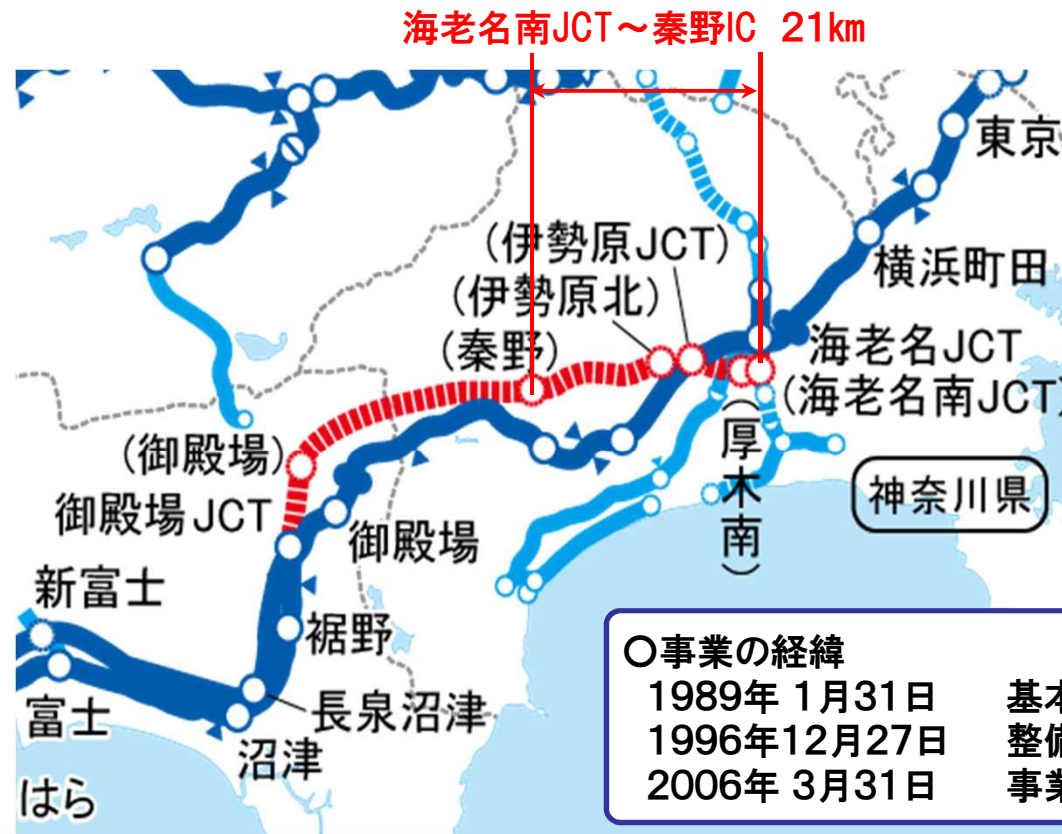
# 目次



1.	路線概要(新東名 海老名南JCT～秦野IC)	P2
2.	事業進捗の見込みの視点	P3
3.	事業の必要性に関する視点	
3-1.	前回(2011年)の委員会での審議結果	P4
3-2.	円滑なモビリティの確保 ①東名高速道路の交通混雑の緩和と定時性の向上 / ②東名集中工事の影響	P5～P6
3-3.	物流効率化の支援 ①物流の効率化 / ②工場立地の促進	P7～P8
3-4.	個性ある地域の形成 ①観光の活性化	P9
3-5.	災害への備え ①大規模災害時の早期復旧への貢献	P10
4.	費用対効果分析方法・分析結果	P11～P12
5.	対応方針(原案)	P13～P14

# 1. 路線概要(新東名 海老名南JCT～秦野IC)

- 道路名:新東名高速道路(第二東海自動車道 横浜名古屋線)
- 区間名:神奈川県海老名市～神奈川県秦野市
- 延長:約21km
- 規格:第1種第1級 設計速度120km/h【暫定施工時:第1種第2級 設計速度100km/h】
- 車線数:暫定4車線(完成6車線)



## 2. 事業進捗の見込みの視点

- 海老名南JCT～厚木南 : 用地取得率99%(+9%)、工事着手率100% (+60%)
- 厚木南～伊勢原北 : 用地取得率97% (+7%)、工事着手率79% (+59%)
- 伊勢原北～秦野 : 用地取得率79% (+39%)、工事着手率45% (+45%)

※(%)は前回再評価時からの進捗を示す。

今後、用地取得を進めるとともに、取得済み区間から順次工事を着手し完成予定年度までに完成することが可能。



厚木南IC



羽根トンネル(東坑口)



### 事業の実施状況

事業許可・協定

測量・調査

設計協議

用地取得

工事

開通

区間	伊勢原北IC～秦野IC	厚木南IC～伊勢原北IC	海老名南JCT～厚木南IC
進捗状況	用地取得中 工事順次着手	用地概成 工事順次着手	用地概成 工事全面展開
供用予定年度	2020年度	2018年度	2016年度

※進捗状況は  
2014.9末現在

### 3. 事業の必要性に関する視点

#### 3-1. 前回(2011年)の委員会での審議結果

NEXCO

#### 事業の必要性に関する視点

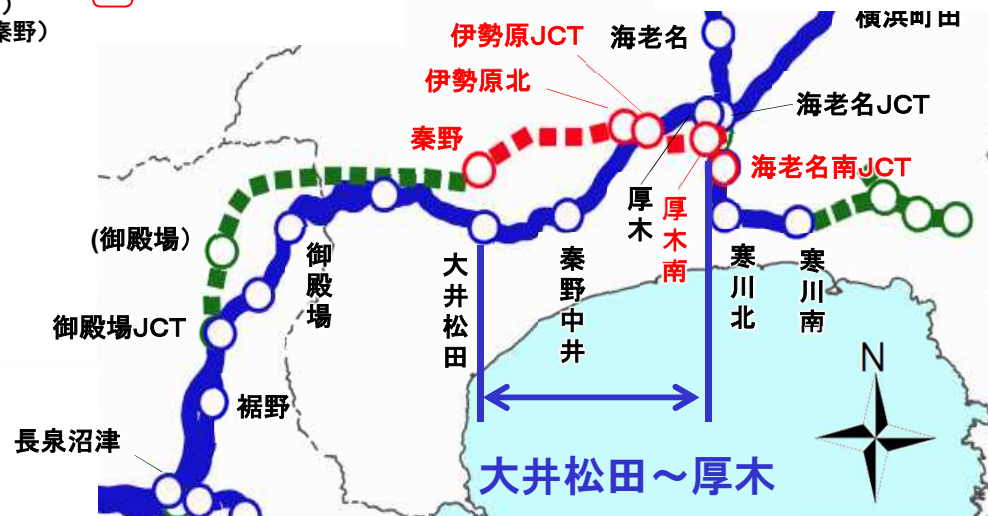
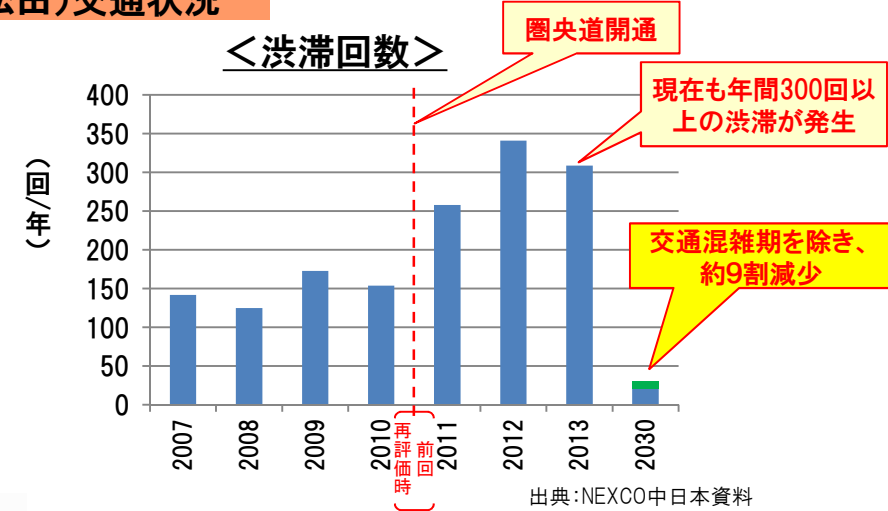
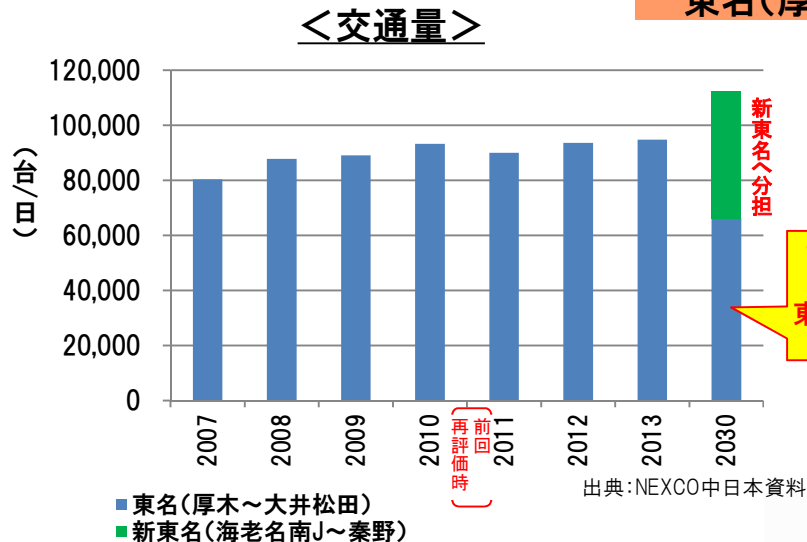
- 東名高速では、交通量の増加に伴い、交通集中による渋滞が頻繁に発生しており、定時性確保の観点から、早期整備の必要性が高まっている。
- 南海トラフ巨大地震の発生が切迫している中、防災の観点から、早期整備の必要性が高まっている。

## 3-2. 円滑なモビリティの確保

### ① 東名高速道路の交通混雑の緩和と定時性の向上

- 東名高速道路(厚木～大井松田)では、前回再評価時以降、約90,000台/日と交通量が多く、2010年に圏央道が接続したことにより、前回再評価時以降は休日など交通混雑期に渋滞が増加し、2013年では300回/年の渋滞が発生。
- 新東名高速道路(海老名南JCT～御殿場)の開通により、交通が分散し、東名の渋滞が緩和される。

東名(厚木～大井松田)交通状況



# 3-2. 円滑なモビリティの確保

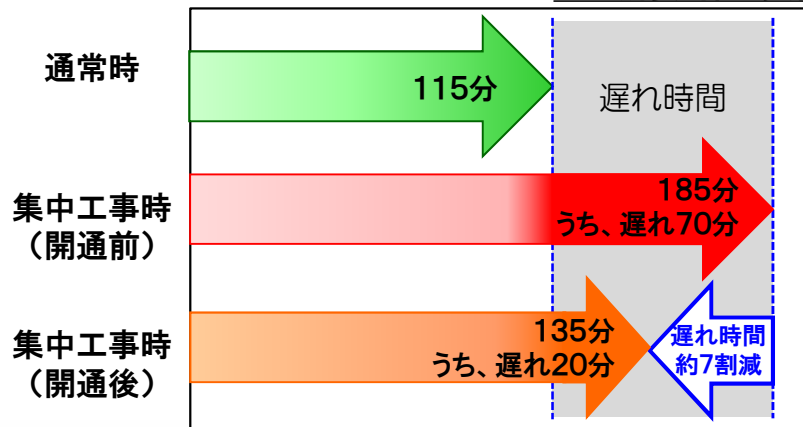
## ② 東名集中工事の影響緩和

- 東名高速道路は開通から45年が経過、老朽化等により損傷が激しくなっていることから、集中工事等により補修・補強を実施しているが、工事車線規制により大規模な渋滞が発生し、平均所要時間が通常の約1.3倍を要している。
- 新東名の開通により、遅延時間分の約7割が短縮されるとともに、今後予定されている大規模更新工事を行う際の代替ルートとして機能。

＜東名集中工事の状況＞



＜東名集中工事期間中の御殿場JCT～三ヶ日JCTの平均所要時間(実績)＞



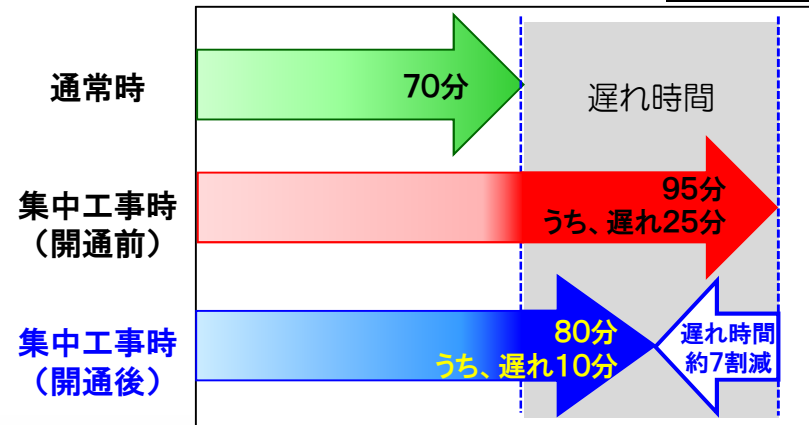
出典：新東名(静岡県)インパクト調整会議「新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT)開通後1年間の交通状況および整備効果」  
 通常時：2012年9月25日～9月28日の平日  
 開通前：2011年10月11日～10月21日の平日  
 開通後：2012年10月9日～10月19日の平日

新東名開通前

集中工事により、大規模な渋滞が発生



＜東名集中工事期間中の東名 海老名J～御殿場JCTの平均所要時間＞



開通前：2013年度東名集中工事期間中の平均所要時間  
 開通後：2013年度東名集中工事期間中の平均所要時間×御殿場JCT～三ヶ日JCTの減少比率から算出

# 3-3. 物流効率化の支援

## ① 物流の効率化

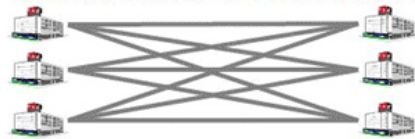
- A社では、三大都市間の当日配達を実現する『止めない物流』の実現をめざし、厚木ゲートウェイ(大型物流施設)の開設に続き、名古屋、大阪でのゲートウェイ立地を進めているところ。
- 所要時間の短縮、到着時間の信頼性の高さなどから、新東名開通に寄せる期待が大きく、三大都市圏間の当日配達の実現に貢献。

### <ゲートウェイ構想による『止めない物流』の実現>

三大都市にゲートウェイ(大型物流施設)を開設し、集荷した荷物を日中の時間帯から幹線輸送することで、平成28年には東京・名古屋・大阪の三大都市間で当日配達をする『止めない物流』を実現の予定。

#### 従来型の幹線輸送

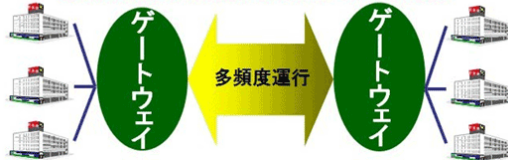
集荷した荷物を夕方までプールしてまとめて幹線輸送



集荷した荷物を夕方まで各物流施設で保管し、夜間に発送作業と到着作業を別々に実施するため、**幹線輸送は夜間にまとめて1回のみ。**

#### 「ゲートウェイ構想」が実現する多頻度幹線輸送

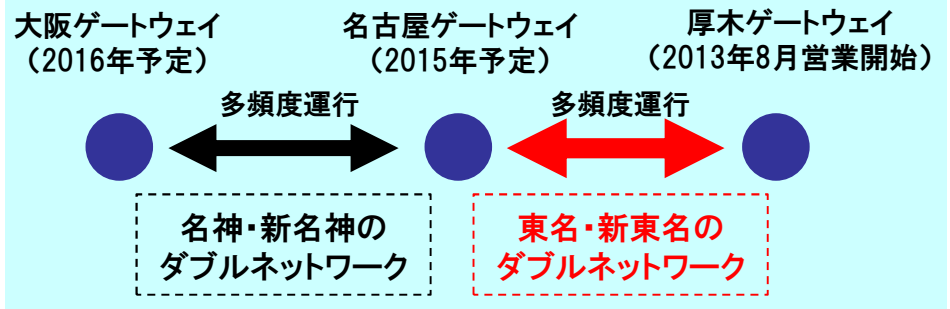
集荷した荷物を日中の時間帯から幹線輸送＝当日配達の実現へ



発着同時仕分けと省力化で24時間稼働が可能となり、発送・到着作業を日昼から同時に行うことで、**主要都市間の宅急便の当日配達を実現する多頻度の幹線輸送が実現。**

出典：A社

### <東京～名古屋～大阪の三大都市間の物流イメージ>



### <A社の声>



- ・ 厚木GW～名古屋・大阪の走行ルートの比率は、8割が新東名、2割が東名です。
- ・ 走行ルート選択の理由としては、所要時間が短いこと、到着時間の信頼性が高いこと、アップダウンが少なく燃費が良いことが挙げられます。
- ・ 海老名南JCT～御殿場JCT間開通後は高い頻度で利用する予定です。



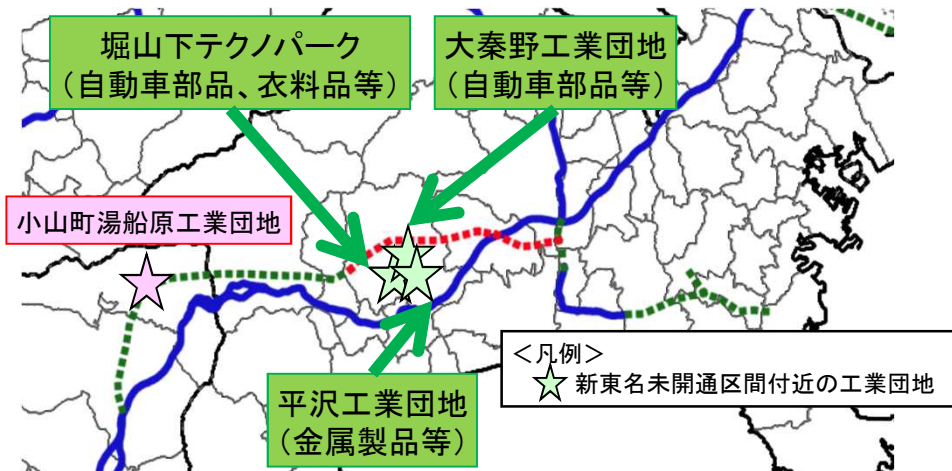
# 3-3. 物流効率化の支援

## ②工場立地の促進

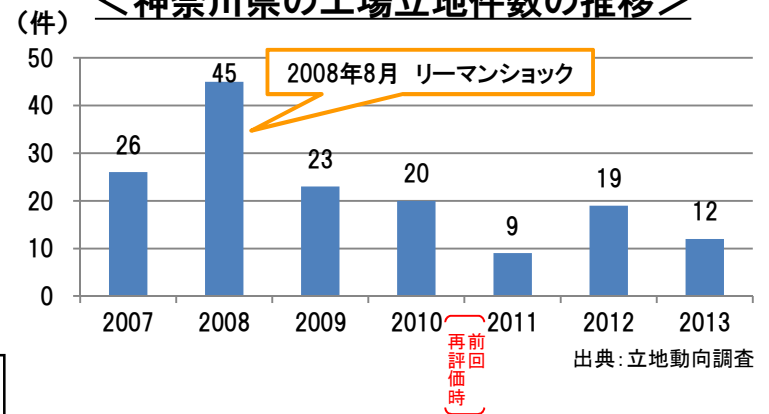


- 新東名の沿線地域では、リーマンショック後の経済不況から、工場立地件数は低迷し、前回再評価時以降は横ばい傾向。また、新東名の沿線地域の製造品出荷額は、リーマンショック後一時減少したが、前回再評価時以降は横ばい傾向。
- 新東名の開通により、沿線地域の利便性が向上し、企業立地の増加及び地域産業の活性化に貢献。

＜沿線地域の工業団地の状況＞



＜神奈川県工場立地件数の推移＞



沿線に計画中の小山町湯船原工業団地についてヒアリング結果

- 平成30年度分譲開始へ向け、平成27年度から造成工事に着手する。
- 持続可能な資源循環型林業構築の中心となる「原木流通センター」や、高精度トマトで有名な「アメリトマト」の施設園芸団地整備事業が具体化している。
- (仮称)小山PASスマートICは、平成32年度供用開始へ向け、周辺の土地利用を含め整備計画の具体化を進めている。
- 食品関連・ファルマバレー関連企業を中心に静岡県と共同で企業誘致を進めている。

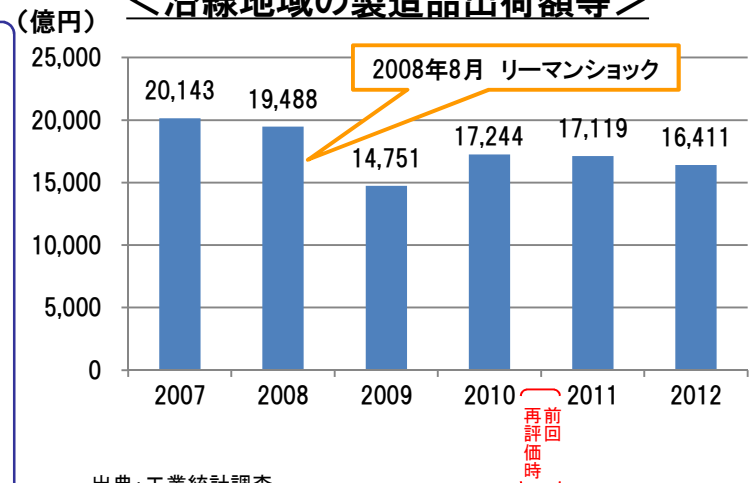


秦野商工会議所の声

- 大秦野工業団地、堀山下テクノパーク、平沢工業団地については100%埋まっており空きはない状況。
- 現在秦野市では、新東名に新たなスマートICの設置検討をしており、隣接地域に約15haの工業団地の計画を行っている。



＜沿線地域の製造品出荷額等＞



出典：工業統計調査  
(海老名市・厚木市・伊勢原市・秦野市の工業製品出荷額等の合計)

# 3-4. 個性ある地域の形成

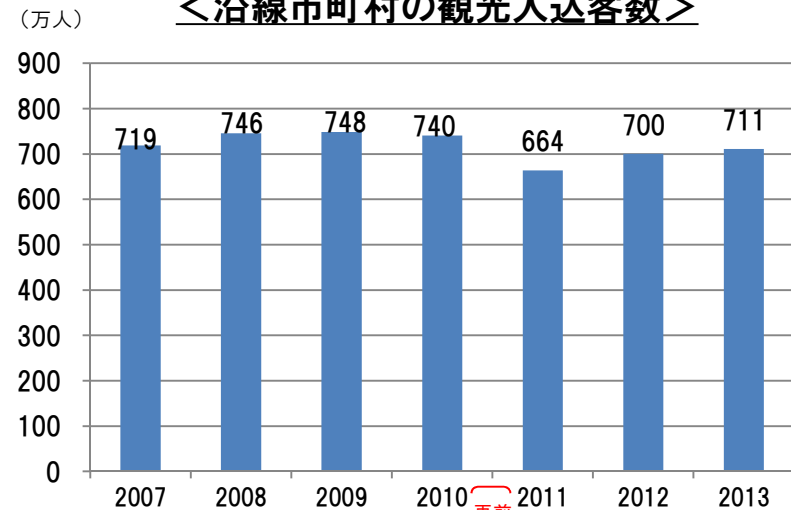
## ① 観光の活性化

- 新東名沿線市町村の観光入込客数は、前回再評価時以降、約700万人で横ばい傾向。
- 新東名の全線開通により、これまで近隣にICが無かった観光エリアへのアクセスが向上し、観光入込客数の増加による地域の活性化に貢献。

＜沿線市町村の観光資源＞



＜沿線市町村の観光入込客数＞



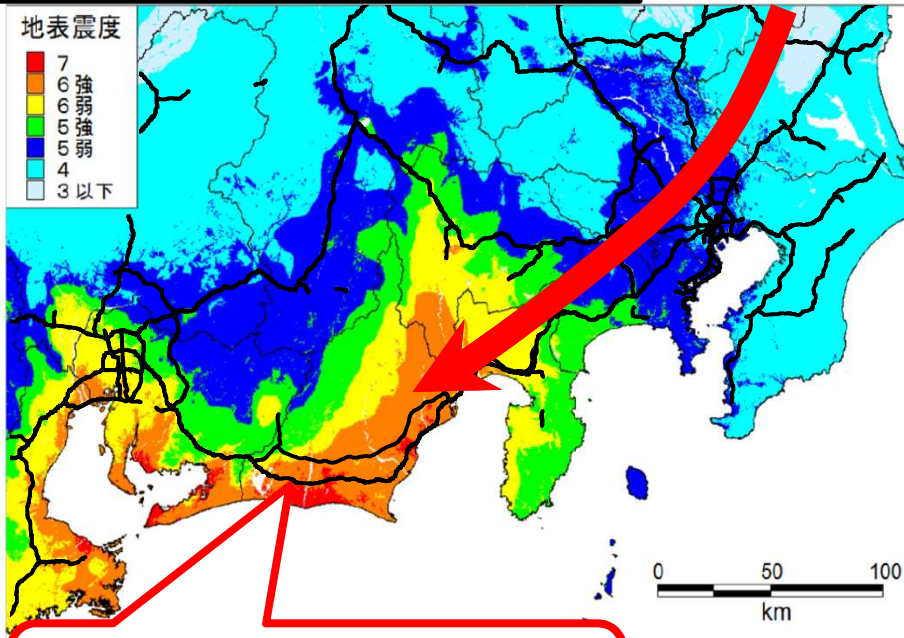
出典: 神奈川県入込観光客調査 (厚木市・伊勢原市・秦野市の合計)

# 3-5. 災害への備え

## ①大規模災害時の早期復旧への貢献

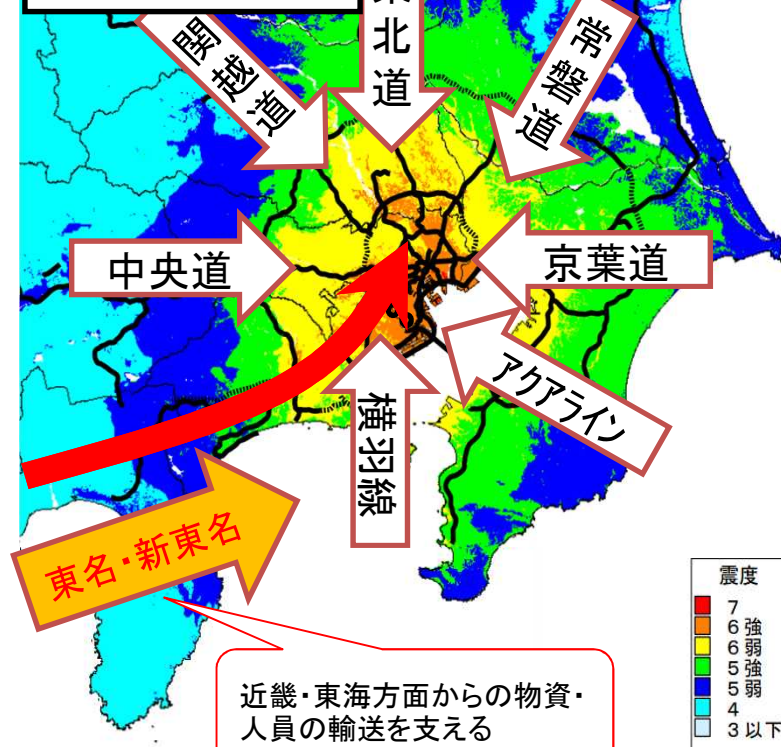
- 首都圏直下地震、南海トラフ巨大地震等発生時の最新の被害想定でも、首都圏及び東海地域で震度6以上の大きな揺れが想定されており、地震発生により被災する可能性が高く被災地の救援・救護活動、復旧活動に支障を及ぼすおそれ。
- 新東名の整備により、東名とダブルネットワークを形成することにより、被災地への進出の際、リダンダンシーが確保され、災害時の救援・救護活動、早期復旧に貢献。

■南海トラフ巨大地震の震度分布(基本ケース)



発災直後は、震度6強以上の高速・国道区間で不通が発生するが、3日目以降高速道路は仮復旧が完了

■首都直下地震(M7.3)の震度分布



近畿・東海方面からの物資・人員の輸送を支える

出典:首都直下のM7クラスの地震及び相模トラフ沿いのM8クラスの地震等の震源断層モデルと震度分布・津波高等に関する報告書 2013年12月 (中央防災会議 首都直下地震モデル検討会)

出典:南海トラフ巨大地震の被害想定(第二次報告) 2013年3月18日 (中央防災会議 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ)

国土交通省首都直下地震対策計画 2014年4月1日 (水管理・国土保全局防災課)

## 4. 費用対効果分析方法・分析結果



第二東海自動車道 横浜名古屋線(海老名南JCT～秦野)の整備有・無それぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と便益の増分を比較し費用対効果を算出します。便益及び費用については、費用便益分析マニュアルに従い下記項目を対象にしています。B/Cの算出にあたっては、基準年次における現在価値化を行い算定しています。

■便益(B:Benefit)

- ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益

■費用(C:Cost)

- ①建設費 ②維持管理費

算出条件		今 回
算出マニュアル		費用便益分析マニュアル(2008年11月 国土交通省)
基本的事項	検討年数	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年度	2014年度
交通流の推計時点		2030年度
推計の基準となる交通基礎データ		2005年度道路交通センサス
費用・便益の算定	便益	推計時点の便益を基準とし、ブロック別・車種別走行台キロの伸び率により算定
	費用	当該区間の実績及び類似区間の実績をベースに算定
残事業B/Cにおける便益・費用		基準年次以降の便益、費用を計上

## 4. 費用対効果分析方法・分析結果

### ■全体事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)	経済的内部収益率(EIRR)
	9,855億円	726億円	196億円	10,777億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	6,645億円	273億円		6,918億円		

### ■残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)	経済的内部収益率(EIRR)
	9,855億円	726億円	196億円	10,777億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	4,142億円	273億円		4,415億円		

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注3) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

## 5. 対応方針(原案)

### (1)事業進捗の見込みの視点

- ◆現在、用地取得率79%~99%、工事着手率45%~100%。
- ◆今後、用地取得を進めるとともに、取得済み区間から順次工事を着手し、完成予定年度までに完成することが可能。

### (2)事業の必要性に関する視点

#### 円滑なモビリティ

- ◆前回再評価時以降、東名(厚木~大井松田)は、約90,000台/日と交通量が多く、かつ休日など交通混雑期を中心に渋滞が発生しており、新東名高速道路の整備により、東名との交通量の分担による渋滞緩和及び集中工事期間中の所要時間が短縮されるとともに、今後予定されている大規模更新工事を行う際の代替ルートとして機能。

#### 物流効率化の支援

- ◆所要時間の短縮や定時性の確保が可能となり、沿線に立地する企業等の利便性が向上し、新たな企業立地の促進及び地域産業の活性化に貢献。

#### 個性ある地域の形成

- ◆近隣にICが無かった観光エリアへのアクセスが向上し、観光入込客数増加による地域の活性化に貢献。

#### 災害への備え

- ◆東名とダブルネットワークを形成することにより、大規模災害発生時等のリダンダンシーが確保され、救援・救護活動、早期復旧に貢献。

#### 費用便益比(B/C)

- ◆ 1.6

## 5. 対応方針(原案)

### (3)都道府県・政令市からの意見

#### 【神奈川県】

第二東海自動車道(新東名高速道路)は、東名高速道路の慢性的な渋滞や多発する事故などを解消し、我が国の社会経済活動の根底を担う第二の国土軸であり、また、東名高速道路とのダブルネットワークを形成することにより、切迫する東海地震などの大規模災害時の代替性の確保、緊急輸送路としての機能を有するなど極めて重要な路線である。

さらに、沿線には既に多くの企業が進出しており、本路線の整備は、県民や企業の期待も大きい。また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を受けて、早期整備が必要である。

### (4)対応方針

- ◆当事業は継続が妥当。  
今後も引続き、完成予定年度に向けて事業を継続する。