

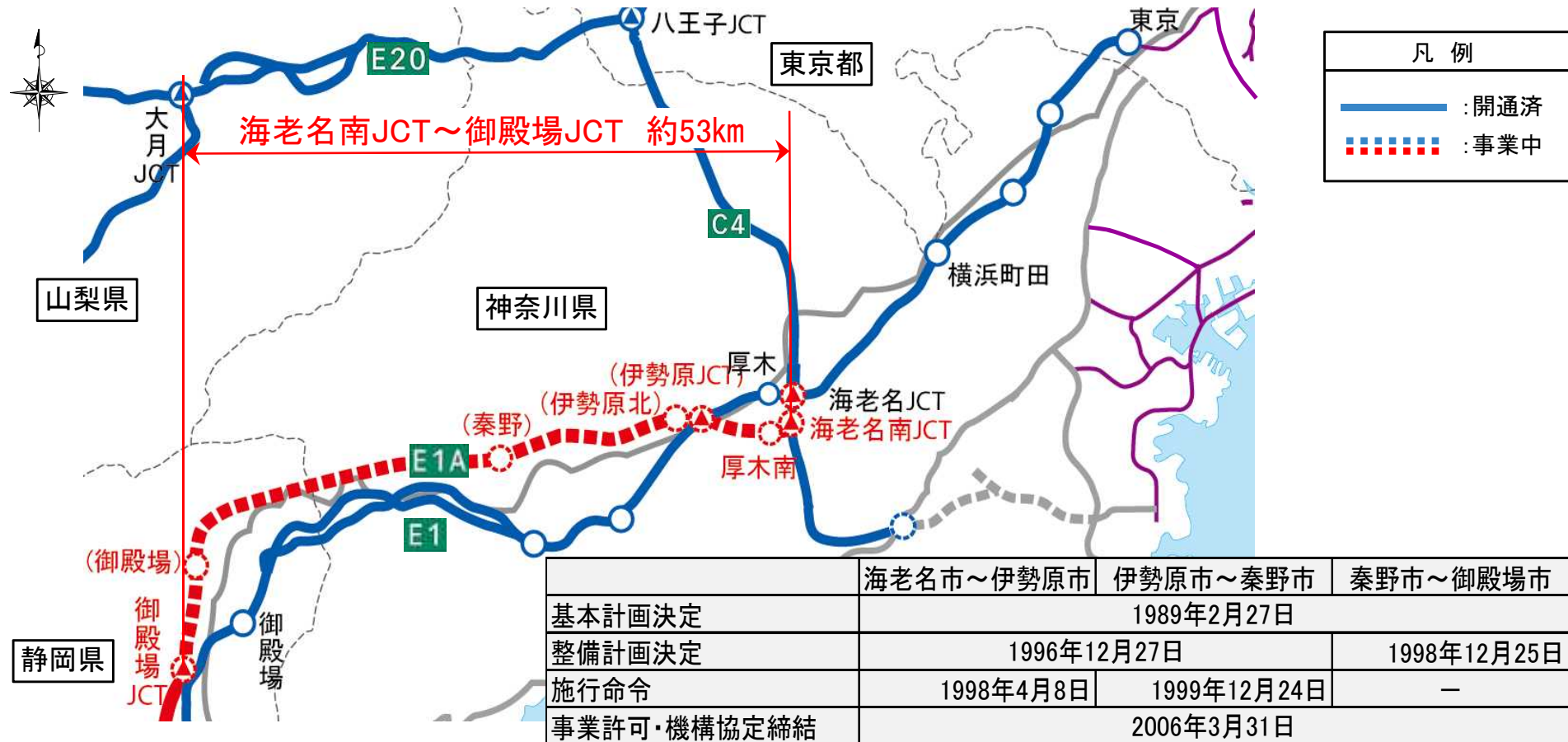
個別事業の評価

第二東海自動車道 横浜名古屋線
(海老名南JCT～秦野)
(秦野～御殿場JCT)

1.	路線概要	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.	前回委員会での主な意見	P4
3-2.	円滑なモビリティの確保	P5~P6
3-3.	物流効率化の支援	P7~P8
3-4.	都市の再生	P9
3-5.	個性ある地域の形成	P10
3-6.	安全で安心できるくらしの確保	P11
3-7.	災害への備え	P12
4.	費用対効果分析方法・分析結果	P13~P14
5.	対応方針(原案)	P15~P17

1. 路線概要

- 道路名：第二東海自動車道横浜名古屋線(新東名高速道路)
- 区間名：神奈川県海老名市～静岡県御殿場市(海老名南JCT～御殿場JCT)
- 延長：約53km
- 規格：暫定施工時：第1種第2級(完成：第1種第1級 設計速度120Km/h)
- 車線数：暫定施工時：4車線(完成：6車線)



※未供用区間のJCT・IC名は仮称。以降、同様
 ※以降、新東名高速道路は「新東名」、東名高速道路を「東名」と記載

2. 事業進捗の見込みの視点

- 海老名南JCT～厚木南は、工事を全面展開しており、今年度(2017)開通予定。
- 厚木南～御殿場は、2020年度までの開通を目指し、用地取得、埋蔵文化財調査が完了した箇所から順次工事に着手。



①海老名南JCT



②伊勢原北IC



区間	秦野～御殿場JCT	伊勢原北～秦野	厚木南～伊勢原北	海老名南JCT～厚木南
進捗状況	用地取得 工事中	用地取得 工事中	用地概成 工事全面展開	工事全面展開
開通予定年度	2020年度	2020年度	2018年度※	2017年度

※開通時期については、検討が必要

3. 事業の必要性に関する視点

3-1. 前回委員会での主な意見

○主な意見

<新東名(海老名南JCT～秦野)審議結果より>

- ・ 今回の評価対象である新東名は暫定4車線での運用であるが、せつかく6車線で用地幅を確保してあるところをあえて4車線で運用するよりも、効果が期待できるところは6車線とすべき。
- ・ 防災に対する整備効果の説明について、単にダブルネットワークが構築されるというだけではなく、道路整備によりどれくらいの人命が救えるかなど、もう一步踏み込んだ議論が出来るとよいのではないか。

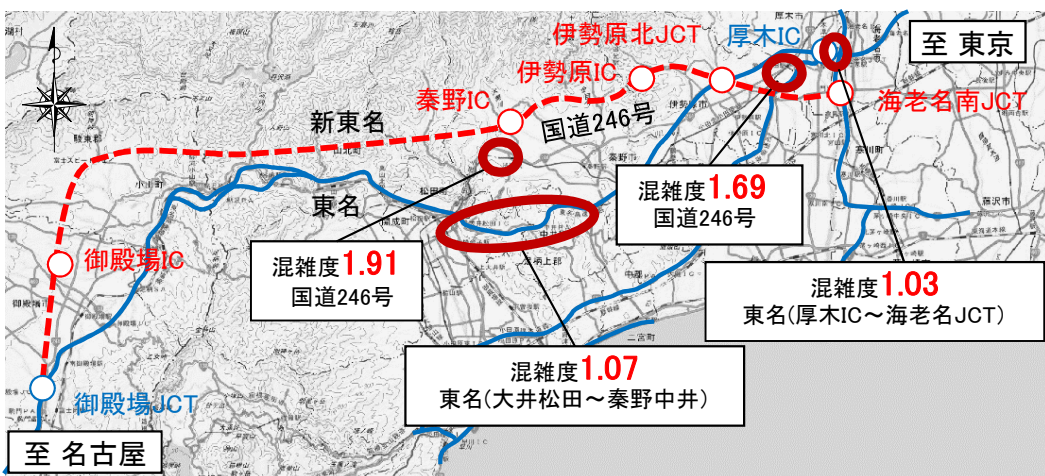
<新東名(秦野～御殿場JCT)審議結果より>

- ・ この地域は、大変な渋滞の発生地域であり、渋滞の解消や災害への備えが非常に重要であり、この二つの効果だけでも事業継続の意義がある。
- ・ 重要であり待ち望まれている事業。費用便益比からも問題ない。
- ・ 災害時の効果について、もう少し具体性を持った数値を示すと、一般の方にも非常に納得のいく評価になるのではないか。
- ・ 物価上昇が共通的な事象であるなら、第二東海自動車道の事業費についても縮減の内容と併せて説明した方がよいのではないか。

3-2. 円滑なモビリティの確保

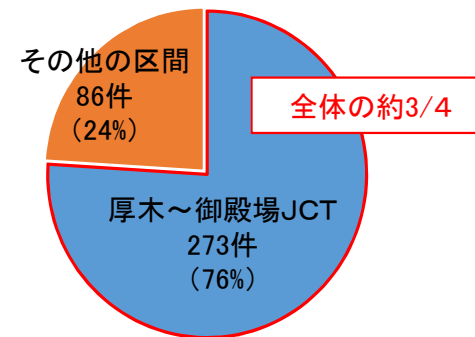
①交通集中による渋滞の緩和及び事故の減少

- 東名(厚木～御殿場JCT)の交通集中渋滞回数は、東名(海老名JCT～三ヶ日JCT)区間の約3/4を占める。また、同区間の渋滞中事故は事故全体の3割を占める。
- 東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)では、平行する新東名の開通による交通の分散により、交通集中渋滞が86%減少、渋滞中事故が39%減少。東名(厚木～御殿場JCT)においても、新東名(海老名南JCT～御殿場JCT)の開通による交通の分散により渋滞緩和に寄与し、渋滞中事故の減少が期待される。



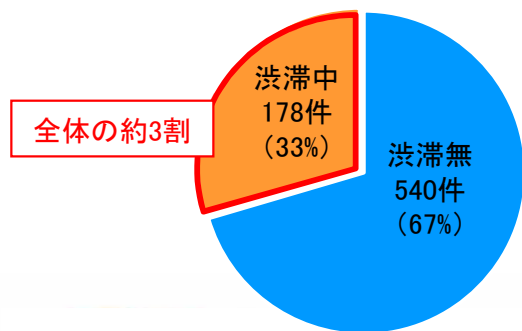
出典：国土交通省「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査」より混雑度を算出

＜東名(厚木～御殿場JCT)の交通集中渋滞回数の割合＞
(区間)海老名JCT～三ヶ日JCT (2016)



* NEXCO中日本調べ

＜東名(厚木～御殿場JCT)渋滞中事故の割合(2016)＞

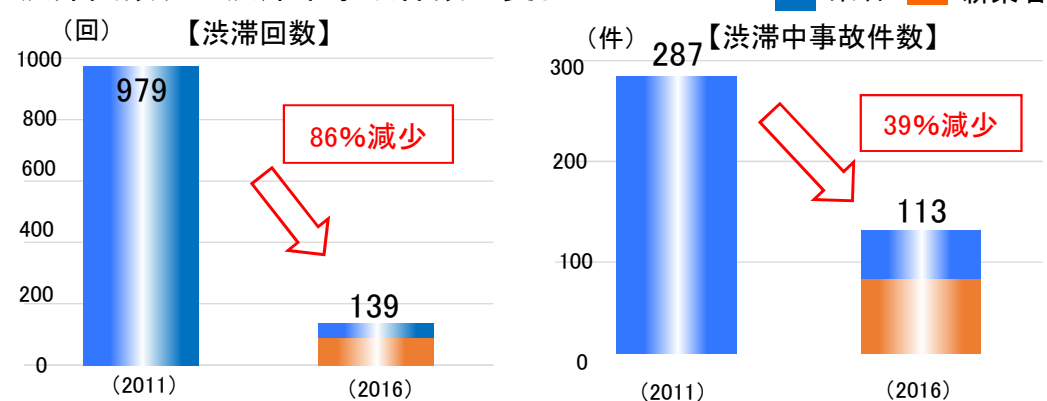


【東名の渋滞状況】



* NEXCO中日本調べ

＜新東名開通に伴う東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)の渋滞回数及び渋滞中事故件数の変化＞



* NEXCO中日本調べ

※渋滞の定義：速度40Km/h以下の状態が、1Km以上かつ15分以上継続した状況を1カウント

3-2. 円滑なモビリティの確保

②大規模更新事業実施のための代替ルートの確保



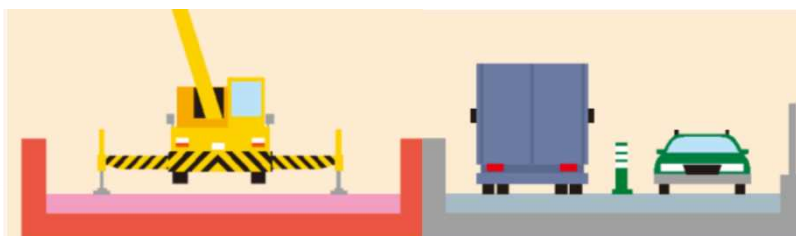
○東名の「高速道路リニューアルプロジェクト(大規模更新・修繕事業)」の実施にあたっては、長期間の対面通行規制が必要となり、東西交通に多大な影響を与えることとなる。

○新東名が東名の代替ルートとして機能することで、大規模更新・修繕事業による交通への影響を大幅に軽減。

<対面通行規制のイメージ>



【東名用宗高架橋(東名(静岡～焼津)床版取替の様子[2016.5～7(63日間)]]



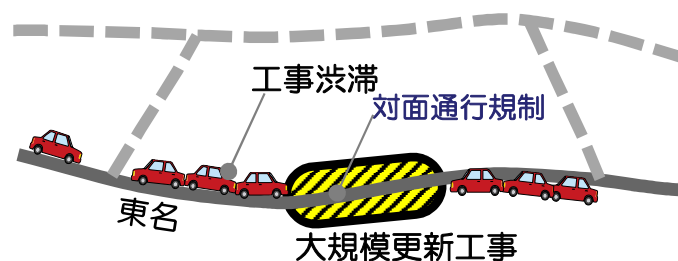
工事規制

↑ 対面通行規制 ↓

<代替ルートとして機能する新東名>

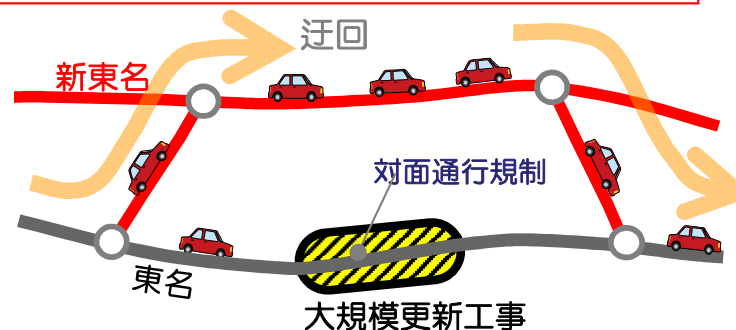
○新東名がない場合

対面通行規制により大規模な渋滞が発生



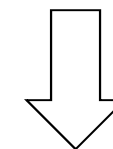
○新東名がある場合

新東名が代替ルートとして機能し円滑な交通を確保

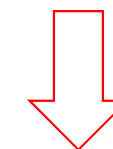


海老名JCT～御殿場JCT

通常40分



更新工事時
平均55分※
(+15分)
最大156分
(+116分)



影響軽減

※NEXCO中日本調べ(2017年10月集中工事期間中の東名海老名JCT～御殿場JCT(上り線)間の平均所要時間)

3-3. 物流効率化の支援

① 港湾・空港へのアクセス性向上

- 静岡県では、県東部に医療産業の集積が進むなど、医療機器生産額が全国トップ。
- 静岡県東部の輸出入は、清水港も利用されるが、首都圏の空港・港湾（東京港、横浜港、成田空港）の利用が約5割と多く、新東名（海老名JCT～御殿場JCT）の開通が、医療機器の輸出拡大を支援。

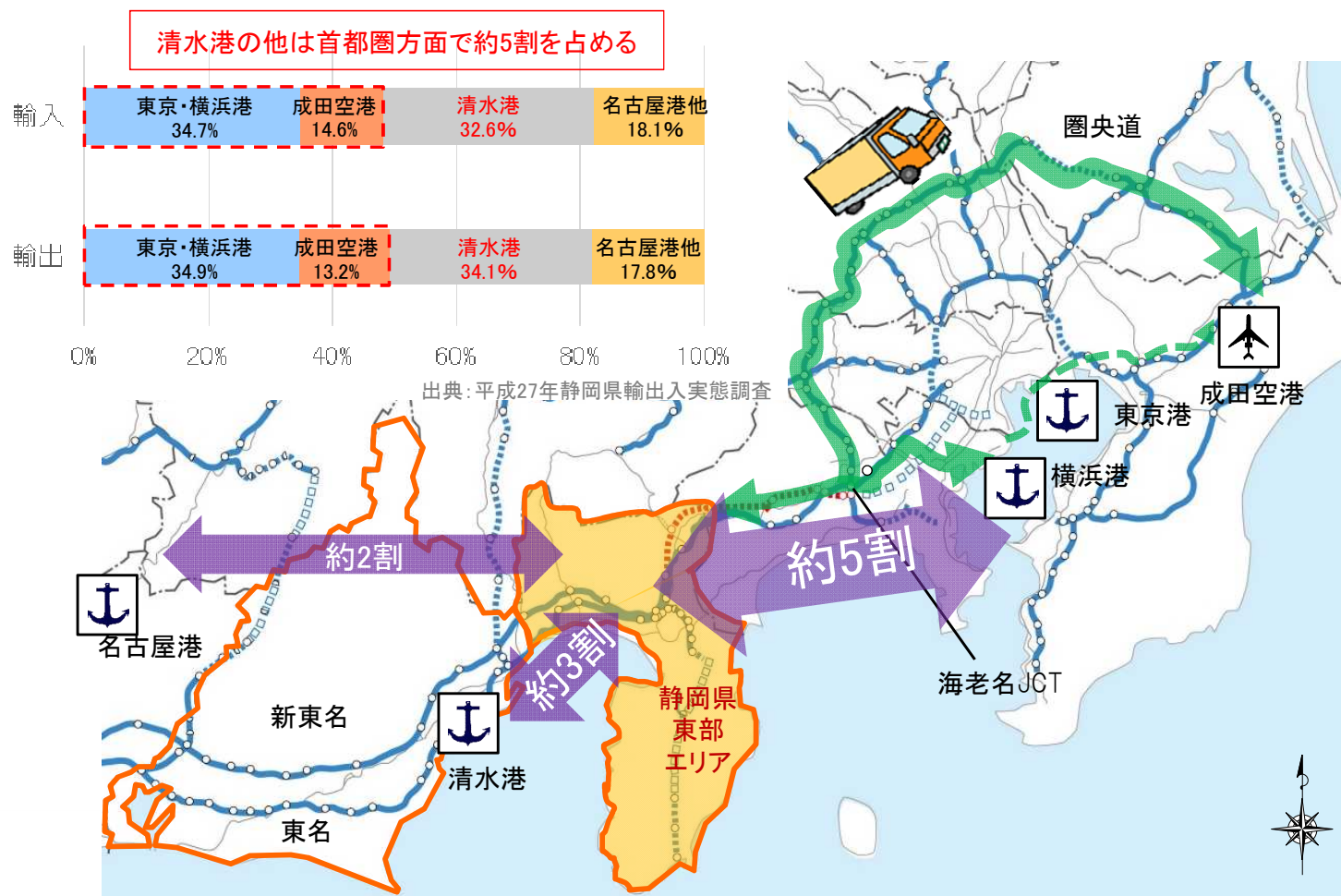
※県東部・富士市以東

<都道府県別医療機器生産金額>

順位	都道府県	生産額 (億円)	率
1	静岡	3,700	19.0%
2	栃木	2,013	10.4%
3	茨城	1,202	6.2%
4	埼玉	1,159	6.0%
5	東京	1,136	5.8%

出典：厚生労働省「薬事工業生産動態統計平成27年年報」

<静岡県東部に立地する企業が輸出入に利用する空港・港湾>



【機械製造会社の声】

富士市の工場と首都圏方面を往来しているが、東名の混雑で時間を要している。新東名の開通による生産性の向上に期待。

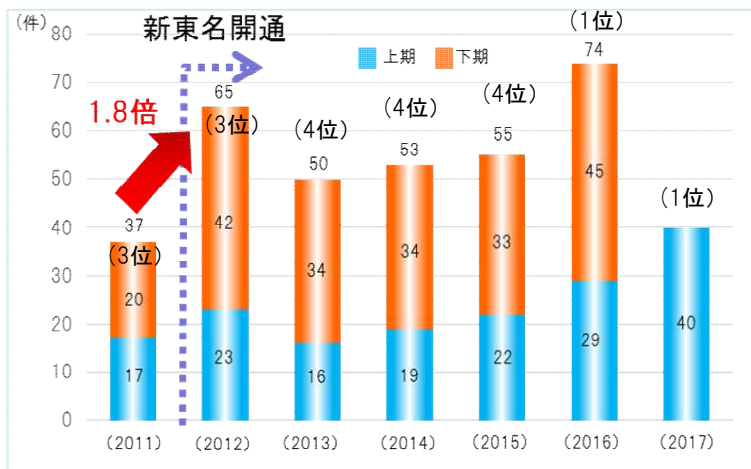
*ヒアリング先：機械製造会社

3-3. 物流効率化の支援

② 物流の効率化による生産性の向上

- 新東名(御殿場JCT~浜松いなさJCT)の開通以降、静岡県では工場立地が進み、立地件数は全国1位。
- 新東名(御殿場JCT~浜松いなさJCT)や圏央道沿線では、物流総合効率化法による認定を受けた物流施設が増加しており、新東名の開通が、効率的な輸配送の実現に貢献。

＜静岡県の工場立地件数＞

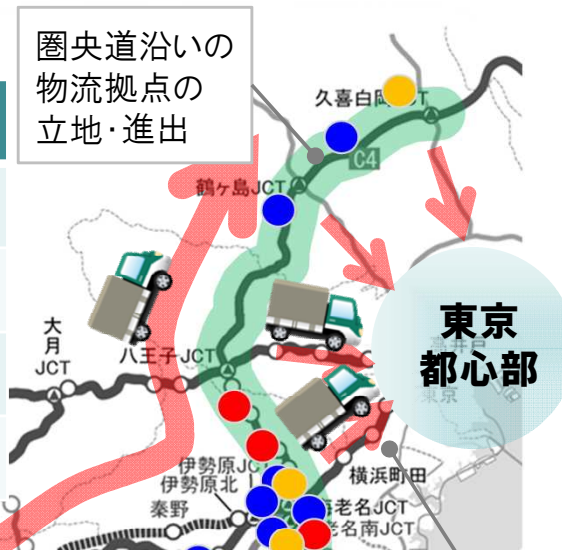


出典:工場立地動向調査

＜新東名・圏央道沿線の物流施設＞

新東名のIC付近に立地する物流施設

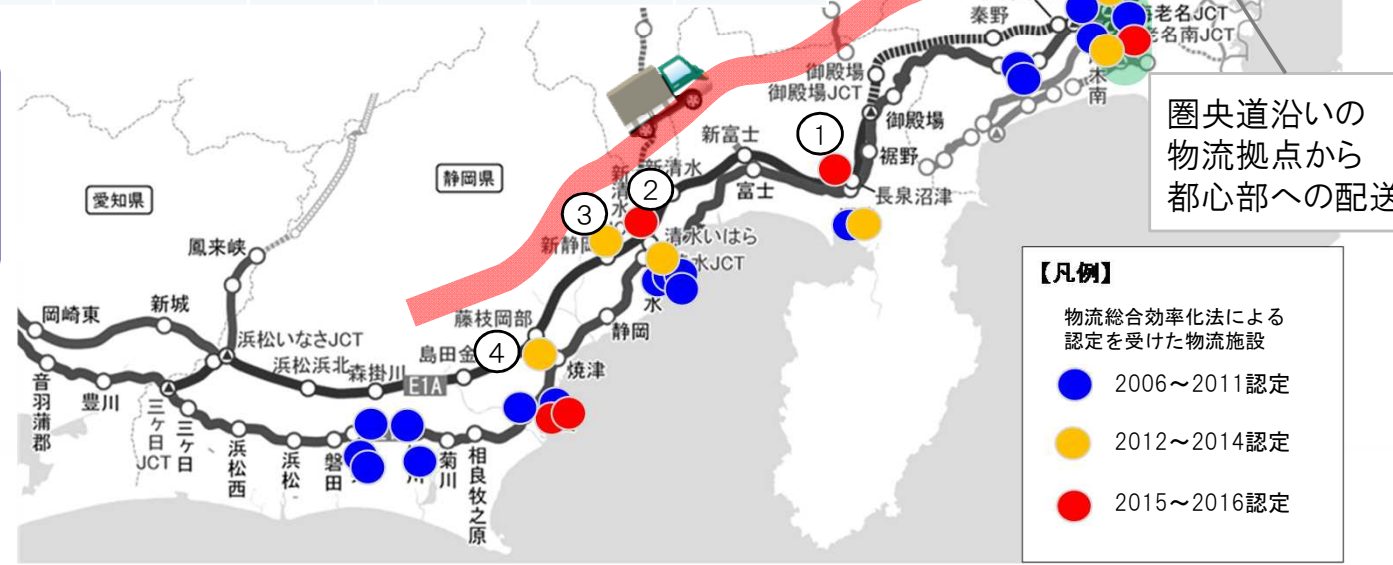
施設	床面積 (㎡)	IC名	ICからの距離	運用状況
① 物流センター(自動車部品)	15,400	長泉沼津	1.8km	2016.5~運用中
② 物流センター(加工食品)	37,400	新清水	0.7km	2015.3~運用中
③ 物流センター(日用品等)	12,700	新静岡	2.7km	2017.7竣工
④ 物流センター(飲料製品)	16,600	藤枝岡部	0.8km	2014.5~運用中



圏央道沿いの物流拠点から都心部への配送

【物流施設の声①】
 新東名が開通し、大型車両等の長距離利用は走りやすい新東名に、市街地を利用する車両は東名利用に棲み分けされ、車両の大型化による効率化やドライバー(物流)の定時性向上による労務管理の効率化に繋がった。
 *ヒアリング企業: 物流会社

【物流施設の声②】
 静岡県から製品を大型車両で運び、その後、小型トラックなどで多摩地区や北関東方面へ配送を行っている。大型物流施設があることでドライバーの負担の軽減や運行管理コストの削減に繋がる。
 *ヒアリング企業: 物流会社



【凡例】
 物流総合効率化法による認定を受けた物流施設
 ● 2006~2011認定
 ● 2012~2014認定
 ● 2015~2016認定

3-4. 都市の再生

① 地方創生に向けた取組の支援

○新東名(海老名南JCT~御殿場JCT)沿線の自治体では、新東名整備に伴い、インターチェンジを中心とした今後の土地利用計画を立案し推進。

○新東名の開通が、沿線自治体の地方創生に向けた取組みを支援。

<新東名IC周辺の土地利用計画>



東部第二土地区画整理事業

【伊勢原市】

出典:伊勢原市
総合計画資料



小山PA・スマートICを活用した
地域産業集積事業

【小山町】

出典:小山町
総合計画資料

No.	事業名	地域名
①	東部第二土地区画整理事業	伊勢原市
②	伊勢原市歌川産業スクエア	伊勢原市
③	秦野SAスマートIC周辺土地利用構想	秦野市
④	大秦野工業団地、堀山下テクノパーク、平沢工業団地	秦野市
⑤	諸淵工業団地	山北町
⑥	平山工業団地	山北町
⑦	小山湯船原地区産業拠点整備事業	小山町
⑧	小山PA・スマートICを活用した地域産業集積事業	小山町
⑨	富士山に抱かれた須走周辺地区観光活性化事業推進区域	小山町
⑩	御殿場市新東名等IC周辺土地利用構想	御殿場市
⑪	舟久保工業用地開発推進区域	御殿場市

【沿線自治体の声】

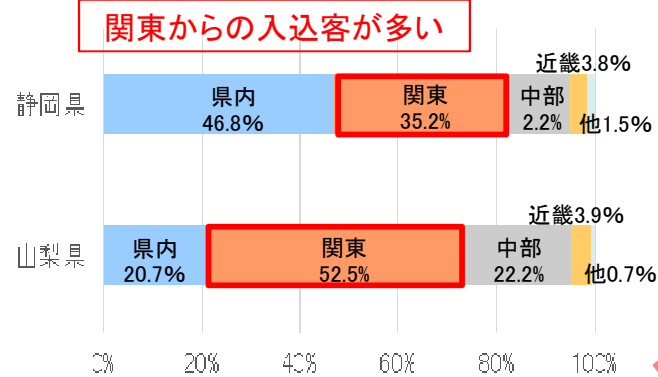
沿線に進出を希望する企業が多くなっており、誘致場所となる土地の確保に鋭意努めています
*ヒアリング先: 秦野市

3-5. 個性ある地域の形成

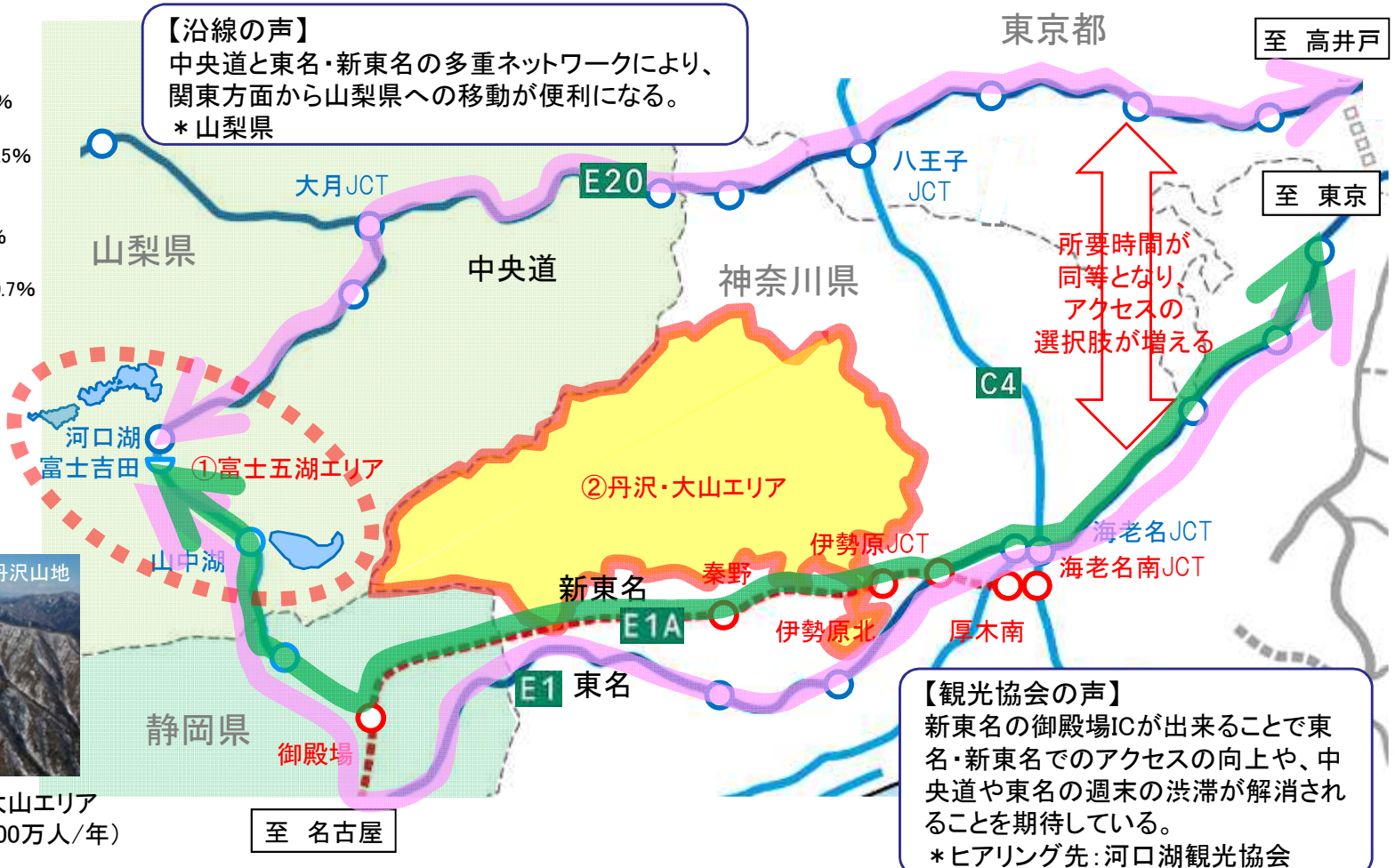
①沿線及び周辺観光地への入込客数の増加

- 山梨県や静岡県へは関東方面からの観光客が多く、新東名(海老名南JCT~御殿場JCT)の開通により、アクセスルートが増え、東名・中央道の混雑が緩和することで、日帰りや周遊観光を促進。
- 新東名の開通により、沿線の丹沢・大山エリアに加え、周辺の富士五湖エリアなどの観光入込客数の増加が期待される。

<静岡県・山梨県への観光入込客>



<首都圏から富士五湖他へのアクセスルート>



出典: 平成27年度静岡県における観光の流動実態と満足度調査
平成28年度山梨県観光入込客数統計調査報告書



①山梨県富士五湖エリア (観光入込客数約880万人/年)
②神奈川県丹沢・大山エリア (観光入込客数約300万人/年)

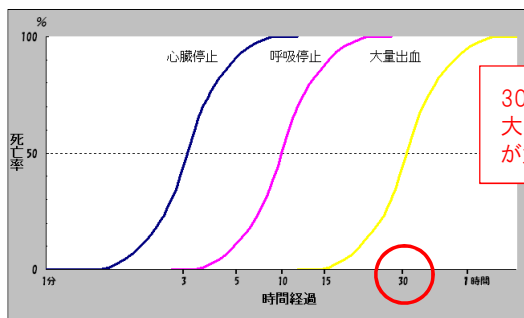
出典: 平成28年山梨県観光入込客統計調査報告書、平成27年神奈川県入込観光客調査報告書、富士河口湖 総合観光情報サイト、神奈川県丹沢登山サイト

3-6. 安全で安心できるくらしの確保

① 救急医療の支援

○新東名の開通により第三次救急医療機関への30分圏域が拡大。沿線市町の30分人口カバー率は開通前の84%から98%となり、圏域人口が約14万人増加、地域の救急医療体制強化に貢献。

<新東名沿線市町の高次救急医療機関への30分医療圏域>



【カーラー曲線】

30分以内の搬送により大量出血による死亡率が大幅低減

【救急関係者からの声】
 現在、東名と国道246号を主に活用しているが、国道246号は終日渋滞しており、開通により、搬送時間の短縮ができる。
 また、東名の渋滞による多重事故のようなケースが減り、市内の救急に支障が出る事態が避けられることが大きい。
 *ヒアリング先：秦野市救急本部



+ : 第三次救急医療機関 (第三次救急医療施設への到達時間)
 : 現況で30分以内の地域
 : 新東名開通により新たに30分以内となる地域

* 海老名市は、市内に3次医療機関があり、東海大学医学部附属病院の圏域外となっている。

出典：国土交通省「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査」

3-7. 災害への備え

①大規模災害時の早期復旧への貢献

○新東名(海老名南JCT~御殿場JCT)の開通により、災害時の輸送路としてリダンダンシー機能を発揮。
○新東名沿線の静岡県及び神奈川県とネクスコ中日本は包括的提携協定を締結し大規模災害時の連携を強化しており、新東名やSA・PAの活用により、迅速かつ的確な災害復旧を支援する。

<大規模災害時における高速道路休憩施設の役割>

○情報収集・提供スペース



○休憩・救護スペース



○避難スペース
(周辺住民・高速道路利用者)



○燃料給油基地



○ヘリポート



<沿線自治体とNEXCOによる包括的提携協定の締結>

○2009年3月に静岡県、2010年2月に神奈川県と締結

○防災分野での相互協力

【災害時の連携協力】

- ・高速道路における緊急車両等(医療関係含む)の通行確保に努める
- ・休憩施設を防災拠点等として活用を図る
- ・応急復旧等の相互協力(技術的支援、資機材等の提供)

【防災対策の強化・国民保護にかかる取組の推進】

- ・新東名を考慮したダブルネットワークにおける防災体制の構築(静岡県のみ)
- ・県主催の防災訓練、国民保護訓練にNEXCO中日本が参加し、防災体制等の強化を図る



休憩施設の防災拠点としての活用



新東名を活用した合同防災訓練

4. 費用対効果分析方法・分析結果

- 第二東海自動車道(海老名南JCT～御殿場JCT)の整備の有・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
 - 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
 - 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
- ・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	2017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、地域ブロック別・車種別走行台キロの伸び率により算定
	費用	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)
	25,885億円	1,891億円	324億円	28,099億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	11,840億円	558億円		12,399億円		

■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)
	25,885億円	1,891億円	324億円	28,099億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	7,529億円	558億円		8,118億円		

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。

注4)事業区間を新東名(海老名南JCT～秦野)として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】1.6【残事業】2.4
事業区間を新東名(秦野～御殿場JCT)として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】2.8【残事業】4.1

基準年:2017年度

5. 対応方針(原案)

(1) 事業進捗の見込みの視点

- 海老名南JCT～厚木南は、工事を全面展開しており、今年度(2017)の開通を予定。
- 厚木南～御殿場JCTは、2020年度までの開通を目指し、用地取得、埋蔵文化財調査が完了した箇所から順次工事に着手。

(2) 事業の必要性に関する視点

円滑なモビリティの確保

- 東名(厚木～御殿場JCT)の交通集中渋滞回数は、東名(海老名JCT～三ヶ日JCT)区間の約3/4を占め、同区間の渋滞中事故は事故全体の3割を占めており、新東名(海老名南JCT～御殿場JCT)の開通による交通の分散により渋滞緩和に寄与し、渋滞中事故の減少が期待される。
- 東名の「高速道路リニューアルプロジェクト(大規模更新・修繕事業)」の実施にあたっては、長期間の対面通行規制が必要となり、東西交通に多大な影響を与えることとなるが、新東名が東名の代替ルートとして機能することで、大規模更新・修繕事業による交通への影響を大幅に軽減する。

物流効率化の支援

- 全国の製造品出荷額では、東名沿線自治体の愛知県・神奈川県・静岡県の3県が全国の26%を占め、特に静岡県の医療機器の生産額は全国トップとなっており、輸出・輸入では、清水港の他は、スーパー中樞港湾である東京港や横浜港、成田空港等の首都圏方面の利用も多く、新東名(海老名南JCT～御殿場JCT)の開通により、圏央道と一体となったネットワーク機能の発揮、それに伴う輸送時間の安定化やアクセス機能の向上による輸出入の更なる拡大が期待される。
- 新東名及び圏央道の沿線自治体では、工場の立地が活発で、その件数は全体の約1/4を占め、新東名及び圏央道沿線では大型物流施設の立地が進んでおり、高速道路網の充実により、首都圏と東海・近畿等を結ぶ企業活動や物流の効率化を支援する。
- 新東名静岡県区間の開通時には沿線への物流施設の立地が相次ぎ、静岡県の工場立地件数が全国で上位になっており、神奈川県区間沿線においても企業立地の促進が期待される。

都市の再生

- 新東名沿線の伊勢原市、秦野市、山北町、小山町及び御殿場市では、新東名整備に伴い、ICを中心とした今後の土地利用計画を立案、推進しており、新東名の開通が沿線自治体の地方創生に向けた取組みを支援する。

個性ある地域の形成

- 山梨県や静岡県へは関東方面からの観光客が多く、新東名(海老名南JCT～御殿場JCT)の開通により、アクセスの選択肢が増えることに加え、中央道や東名での混雑が緩和することにより、関東方面から日帰りや山梨・静岡の両県にわたっての周遊での観光が容易となることで、富士五湖エリアや、今回開通区間沿線の丹沢・大山エリア、その他周辺観光地での観光入込客数の増加が期待される。

5. 対応方針(原案)

(2) 事業の必要性に関する視点

安全で安心できるくらしの確保

- 新東名の開通により、第三次救急医療施設からの30分圏域が拡大、圏域人口が増加、地域の救急医療体制強化に貢献する。

災害への備え

- 新東名の開通により災害時の輸送路としてリダンダンシー機能が発揮されるとともに、新たに建設されるSA・PAの活用により、支援活動や早期復旧に貢献する。
- 沿線の静岡県及び神奈川県と包括的提携協定を締結しており、応急復旧等の相互協力、休憩施設の防災拠点としての活用、緊急車両等の通行等により大規模災害時の連携を強化、迅速かつ的確な災害復旧を支援する。

費用便益比(B/C)

- 全体事業 2.3
- 残事業 3.5

5. 対応方針(原案)

(3) 都道府県・政令市からの意見

【神奈川県】

新東名高速道路は、慢性的な渋滞状況に陥っている東名高速道路との交通機能の分担による高速性・定時性の確保や搬送時間の短縮による救急医療体制の強化、さらには、地震などの災害発生時における緊急輸送道路や、東名高速道路の被災時や維持管理・更新時における代替路の役割を果たす重要な道路である。

新東名高速道路の整備は、全国の高速道路の中でも著しい渋滞が発生している東名高速道路の本県区間における渋滞の緩和や、一層の観光振興、物流の効率化などに大きく寄与するものであり、新東名高速道路の早期整備に寄せられる県民や企業の期待は、非常に大きいものがある。については、本県においても、用地取得や埋蔵文化財調査等について引き続き協力していくので、新東名高速道路の当該区間の整備を促進し、2020年度までの供用を図るようお願いしたい。

【静岡県】

新東名高速道路は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈であり、慢性的な渋滞に陥っている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、代替路及び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る。

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5年連続で増加し、企業立地件数が平成28年及び平成29年上期で全国トップになるなど、多様なストック効果が目に見える形で現れており、新東名高速道路を始めとする交通アクセスの良さが本県の優位性につながっている。

加えて、平成32年の夏には、2020東京オリンピック・パラリンピック自転車競技が本県で開催されることから、これらを契機に一層の経済の好循環につなげていくためにも、同年度に開通が予定される御殿場JCT以東の、一日も早い開通とともに、既に開通しストック効果が発現している御殿場JCT～浜松いなさJCTについて、早期の完成6車線化をお願いしたい。

(4) 対応方針(案)

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