

個別事業の評価

第二東海自動車道 横浜名古屋線
(御殿場JCT～浜松いなさJCT)

1.	路線概要	P2
2.	利用交通状況	P3
3-1.	円滑なモビリティの確保	P4~P9
3-2.	物流効率化の支援	P10~P11
3-3.	都市の再生	P12
3-4.	個性ある地域の形成	P13
3-5.	安全で安心できるくらしの確保	P14
3-6.	災害への備え	P15
4.	費用対効果分析方法・分析結果	P16~P17
5.	評価結果及び対応方針(案)	P18

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: 御殿場JCT～浜松いなさJCT(連絡路/新清水JCT～清水JCT、浜松いなさJCT～三ヶ日JCTを含む)
- 延 長: 約162km(連絡路約17kmを含む)
- 規 格: 第1種1級 (完成: 第1種第1級 設計速度120km/h)
- 車線数: 暫定4車線(完成6車線)

	御殿場市～長泉町	長泉町～浜松市
基本計画決定	1989年2月27日	
整備計画決定	1996年12月27日	1991年12月3日
施行命令	1997年12月25日	1993年11月19日
事業許可・機構協定締結	2006年3月31日	
開通	2012年4月14日	

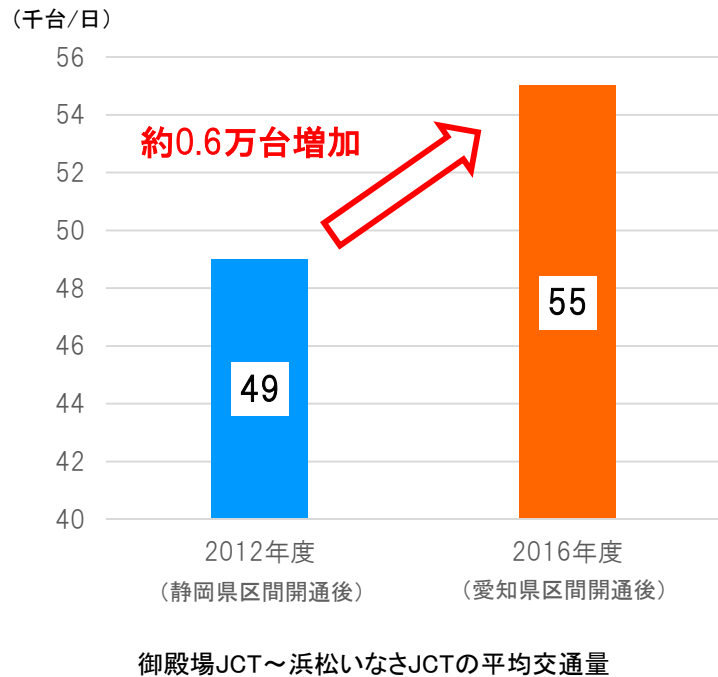


御殿場JCT～浜松いなさJCT(新清水JCT～清水JCT、浜松いなさJCT～三ヶ日JCTを含む) : 約162km
(連絡路約17kmを含む)

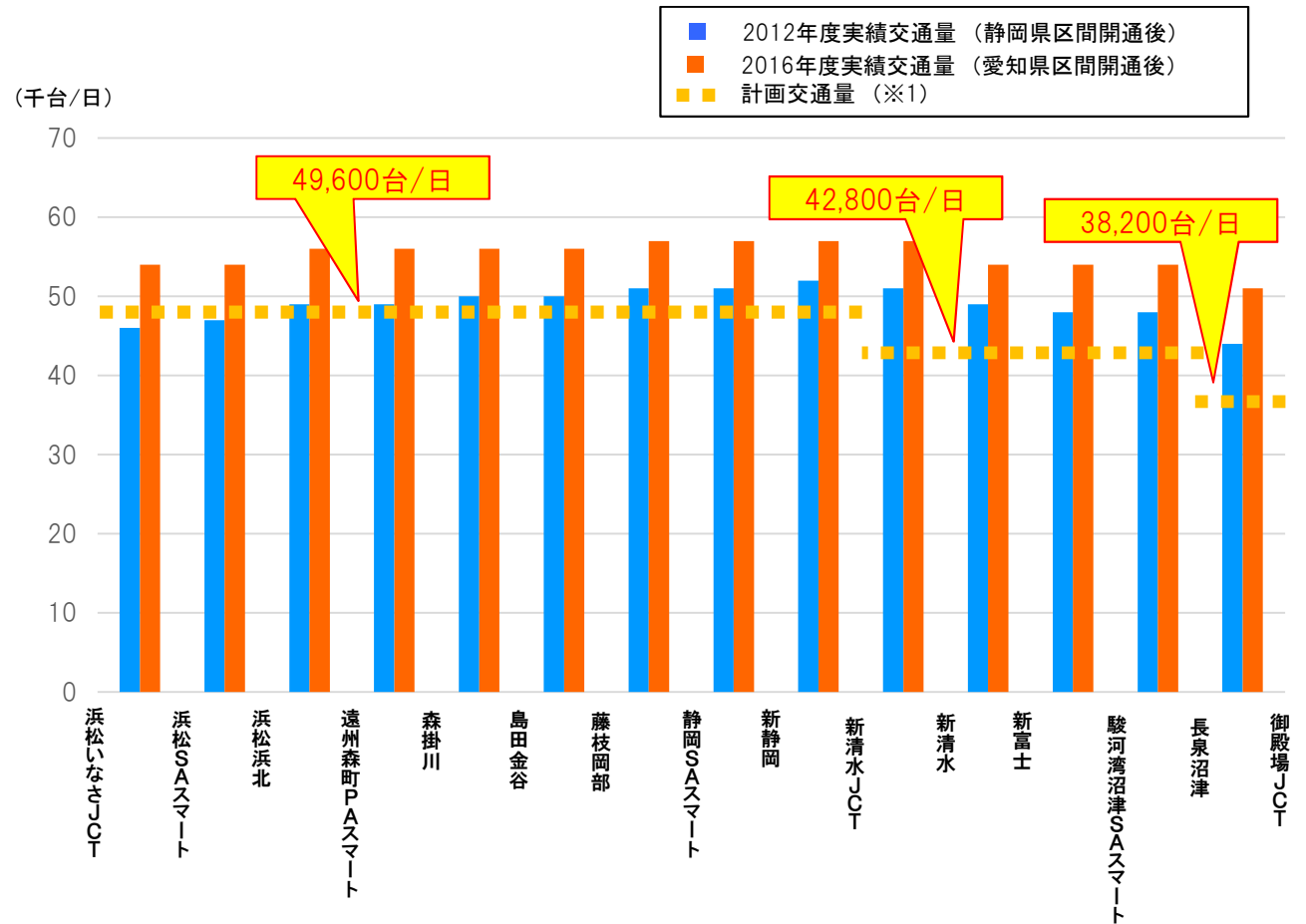
2. 利用交通状況

○新東名は、静岡県区間開通時には約4.9万台/日、その後愛知県区間開通時には約0.6万台/日増加し、現在では計画交通量(3.8~5.0万台/日)を上回る約5.5万台/日のご利用を頂いています。

＜新東名(御殿場JCT～浜松いなさJCT)の平均交通量＞



＜新東名の計画交通量と実績交通量の比較＞



3-1. 円滑なモビリティの確保

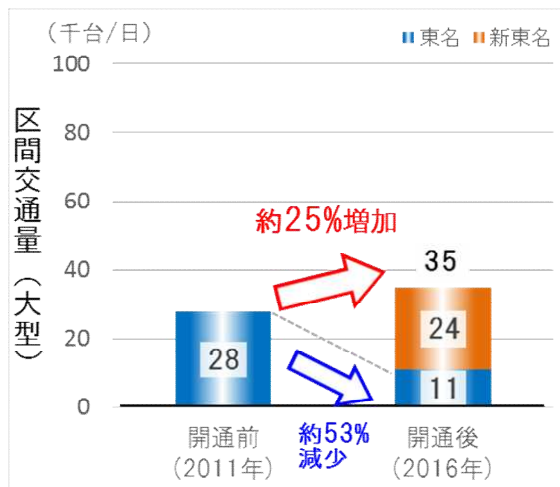
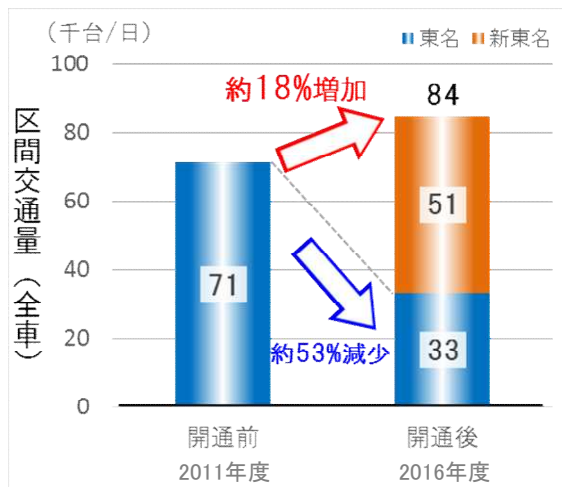
①新東名と東名の役割分担の明確化(交通分散)



○新東名開通により、新東名と東名を合わせた利用交通量は約18%増加し、静岡県内を通過する交通は新東名に、静岡県の内々交通は東名に交通分散され、役割分担が明確になっています。

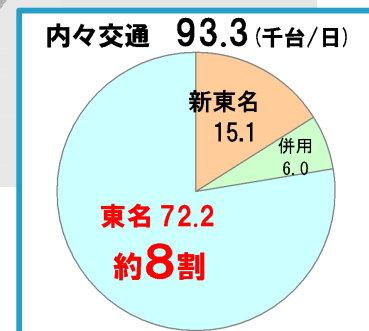
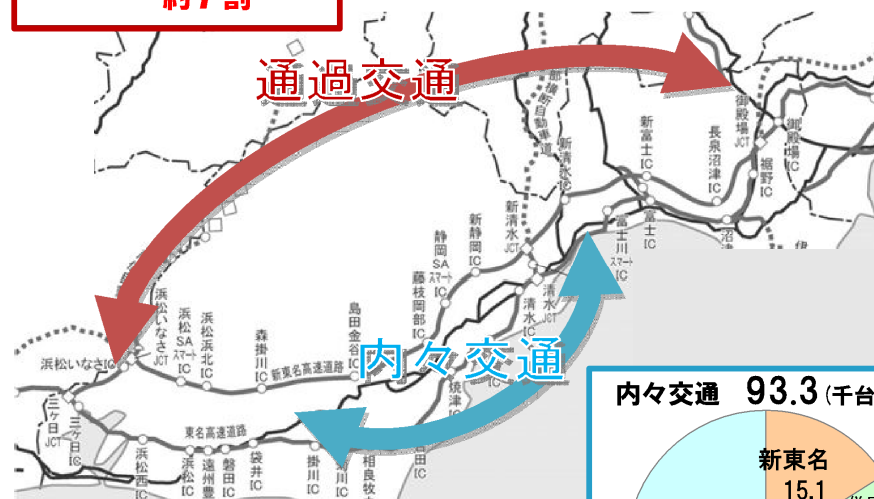
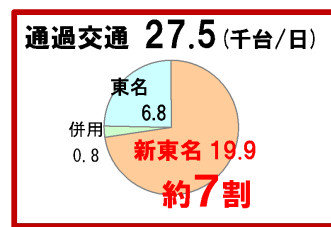
○新東名開通後は、御殿場～三ヶ日間の所要時間が約2割(30分)短縮され、より円滑な通行が確保されました。

<新東名開通後における交通量の変化>



* (区間) 東名: 御殿場JCT～裾野IC、新東名: 御殿場JCT～長泉沼津IC
出典: NEXCO中日本データ

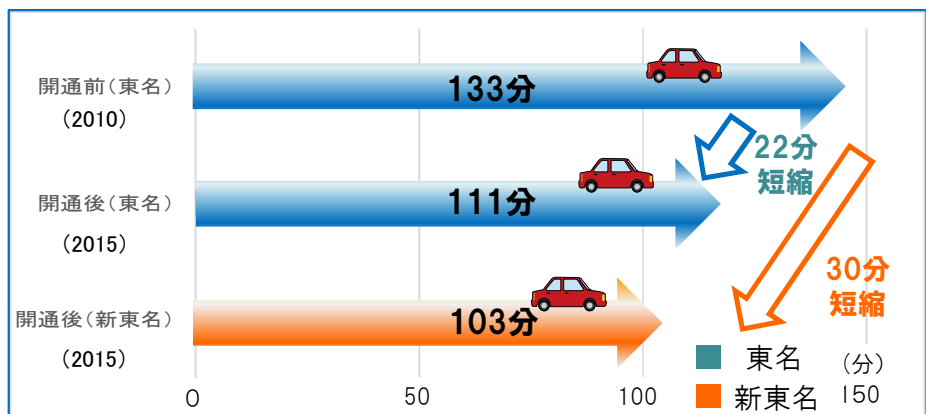
<新東名と東名の役割分担の明確化>



-凡例-
通過交通: 御殿場JCT～三ヶ日JCTを通過する利用交通
内々交通: 御殿場JCT～三ヶ日JCT間の利用交通
(開通後: 2012.9.1(土)～2012.9.30(日))

出典: NEXCO中日本調べ

<新東名開通後の御殿場JCT～三ヶ日JCT間の所要時間の短縮>



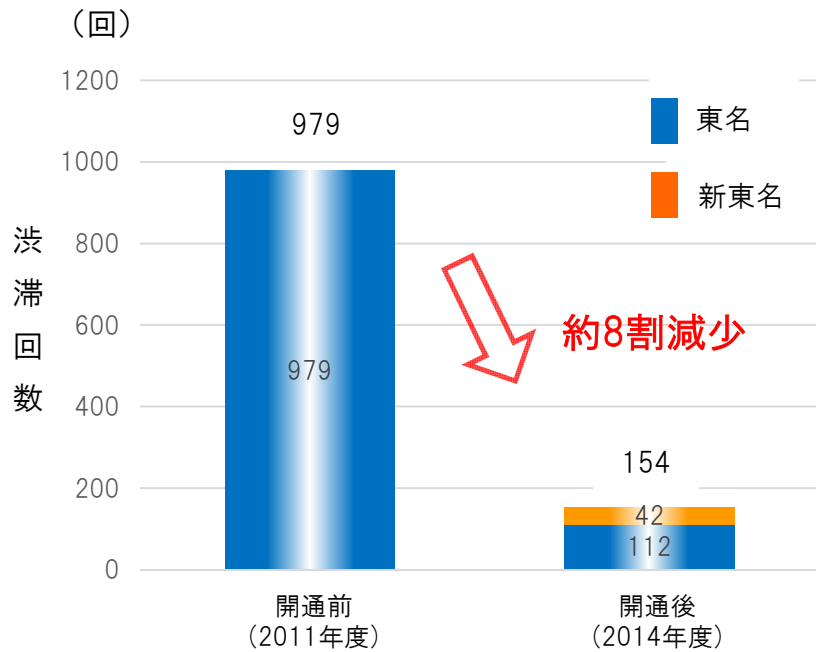
* (区間) 東名: 御殿場JCT～三ヶ日JCT、新東名: 御殿場JCT～三ヶ日JCT
出典: 全国道路・街路交通情勢調査(2010、2015)より旅行速度を算出

3-1. 円滑なモビリティの確保

②交通集中による渋滞の緩和及び事故の減少

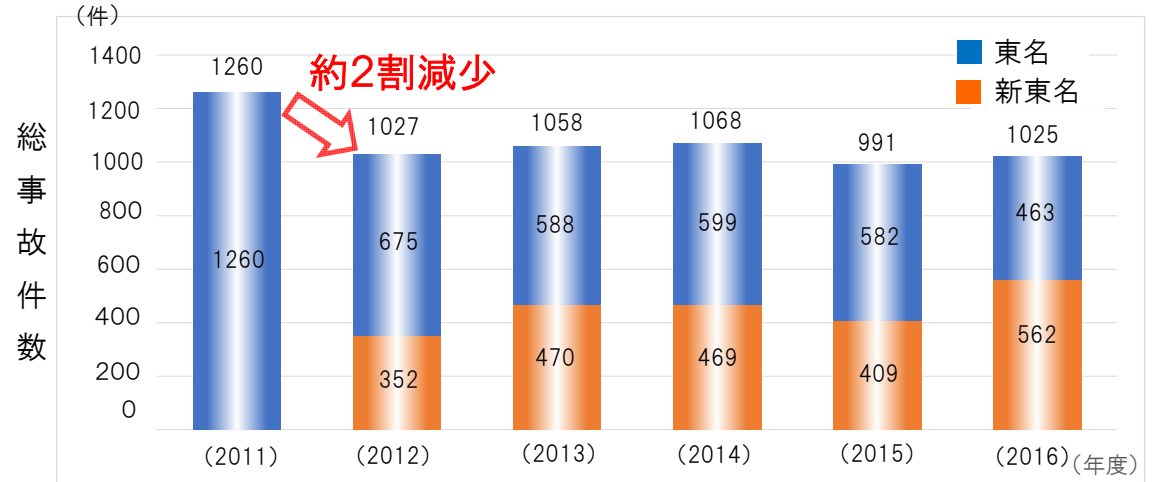
- 新東名開通により、新東名と東名を合わせた交通集中による渋滞回数が約8割減少し、事故件数も約2割減少しました。
- 新東名の総事故率・死傷事故率は、管内平均の1/2以下であり、安全性が極めて高い路線となっています。

＜交通集中による渋滞回数の変化＞



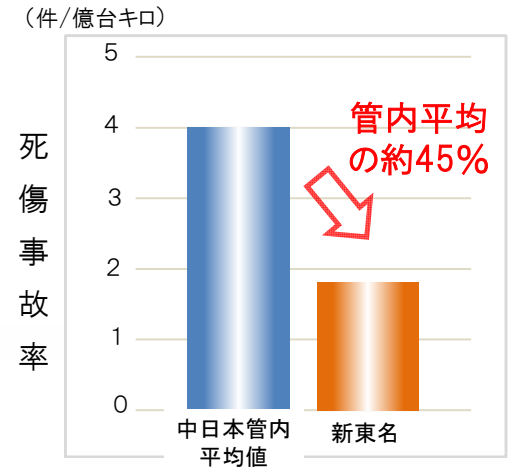
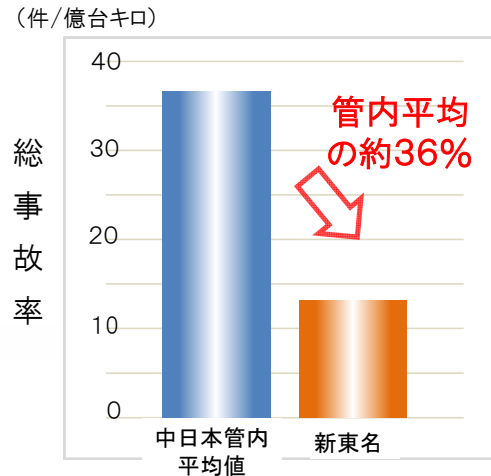
出典：NEXCO中日本データ
 交通集中に伴う1km以上の渋滞回数
 対象区間 東名：御殿場JCT～三ヶ日JCT
 新東名：御殿場JCT～浜松いなさJCT

＜新東名と東名における事故件数の推移＞



出典：NEXCO中日本データ
 対象区間 東名：御殿場JCT～三ヶ日JCT
 新東名：御殿場JCT～浜松いなさJCT

＜新東名の事故率＞



出典：NEXCO中日本データ(2015年度)

3-1. 円滑なモビリティの確保

③東西ネットワーク確保の信頼性向上

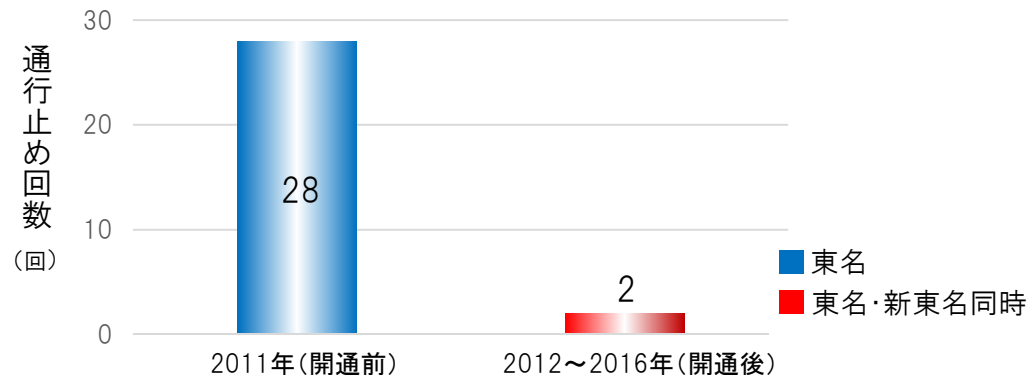
○新東名開通以前は、東名_由比海岸付近の高波等による通行止めが28回発生していましたが、新東名開通により東名とのダブルネットワーク効果が発揮され、東名・新東名のいずれか通行止となった場合にも、**東西を結ぶネットワークが確保**され、信頼性が大きく向上しています。

○東名通行止め時は、新東名への交通移行が確認されており、**新東名が迂回として機能**しています。

＜由比海岸付近＞

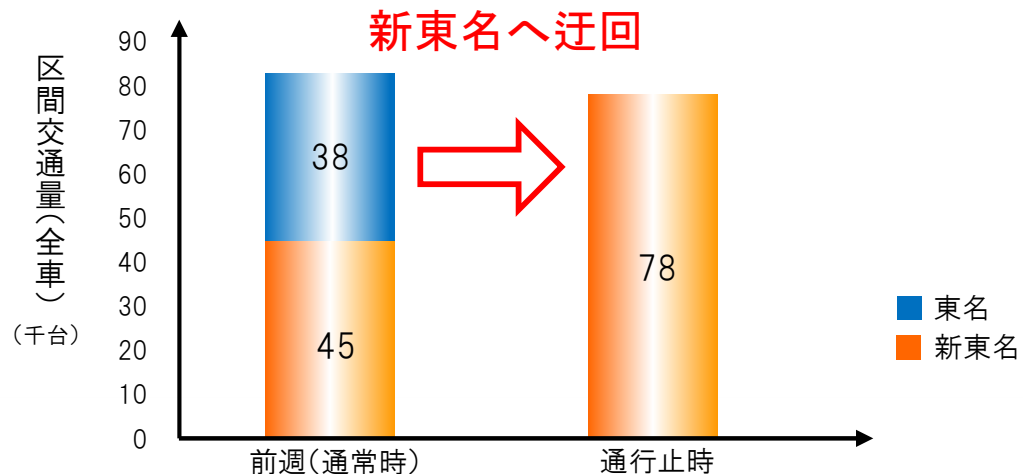


＜東名・新東名による東西ネットワーク通行止め実績＞



出典: NEXCO中日本データ 2011年対象区間: 東名_御殿場IC～三ヶ日IC
2012～2016年対象区間: 東名・新東名_御殿場JCT～三ヶ日JCT

＜東名通行止め時の新東名への交通移行＞



出典: NEXCO中日本データ 対象区間: 東名_富士～清水JCT、新東名_新富士～新清水JCT
対象日時: 前週(通常時) 2017/10/15 19:00～10/17 20:00
通行止め時 2017/10/22 19:00～10/24 20:00



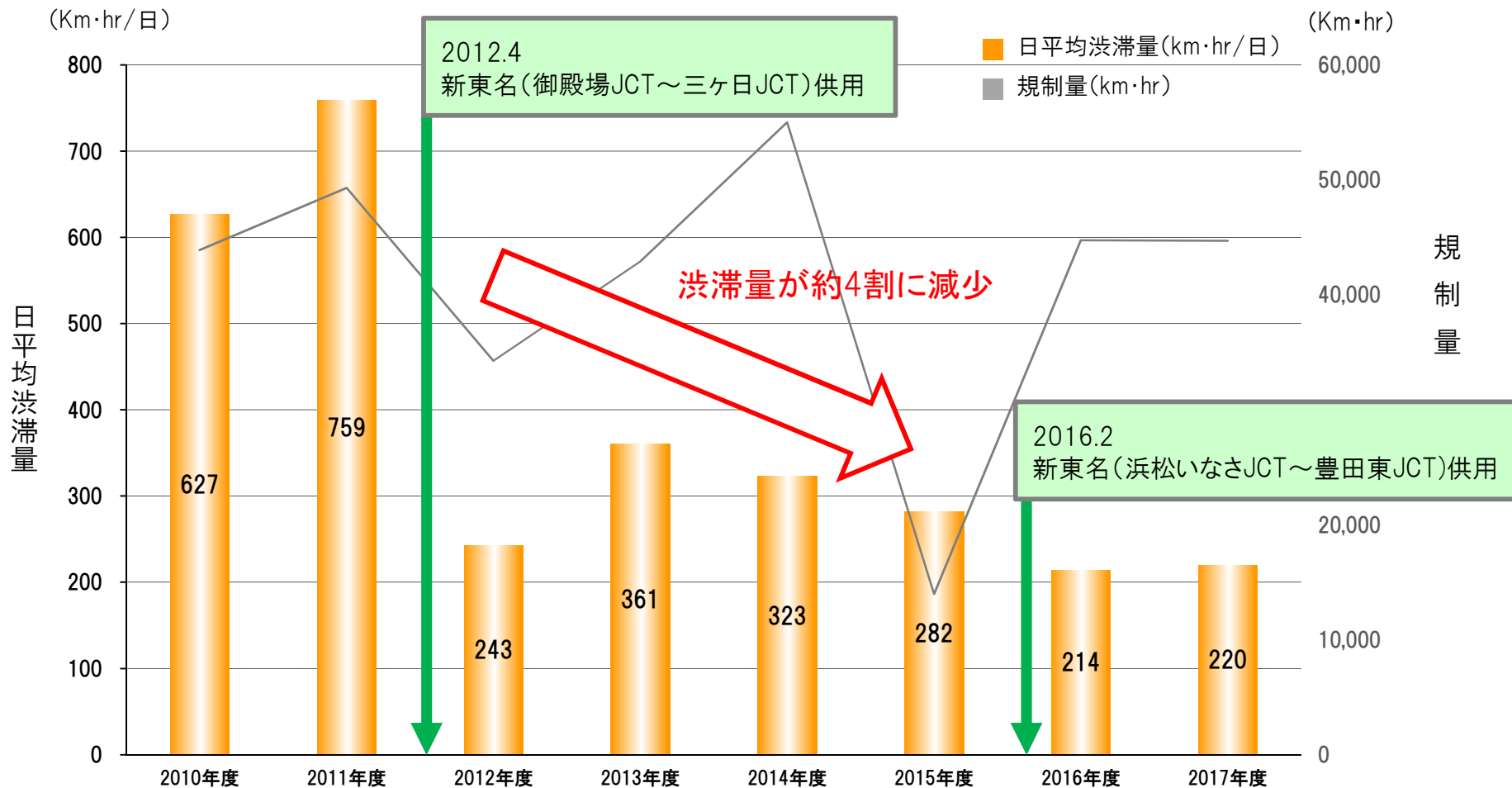
3-1. 円滑なモビリティの確保

④ 東名集中工事実施時における信頼性向上



○新東名が代替ルートとして機能したことにより、東名集中工事時の東名の渋滞量が約4割に減少しました。
(今後、大規模更新・修繕事業の実施に際しても、新東名を代替ルートとして活用していきます。)

<東名集中工事時における東名渋滞状況(日平均渋滞量:km・hr/日)>

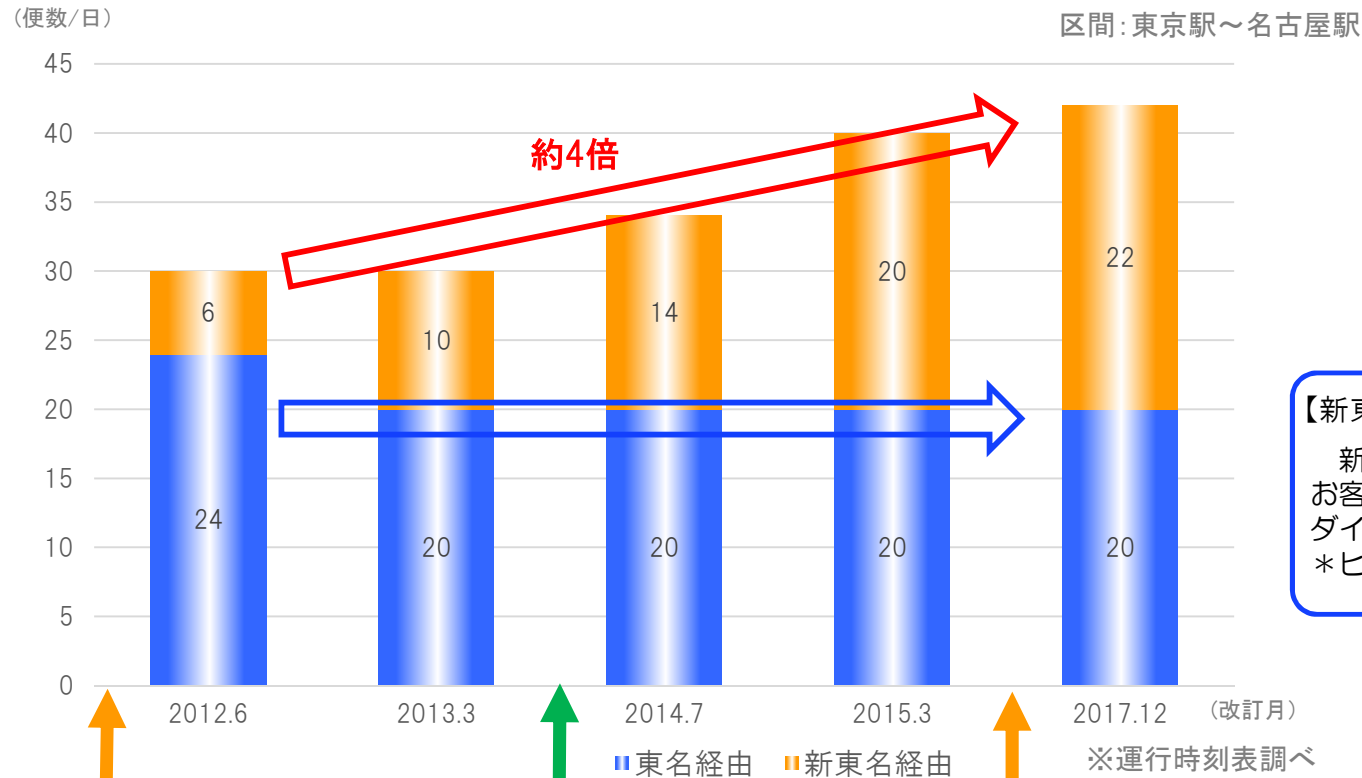


3-1. 円滑なモビリティの確保

⑤ 都市間を結ぶ高速バスの利便性向上

○新東名開通後、東京⇄名古屋間を結ぶ高速バス(東名ハイウェイバス)の新東名経由便が6便/日設定され、その後、名高速4号線の開通や新東名愛知県区間の開通によりネットワークが充実し、2017年12月からは**22便/日に増加(約4倍)**される予定。

＜高速バス(東名ハイウェイバス)の東京～名古屋間の経由高速道路別便数の推移＞



【新東名を利用する高速バス事業者の声】
 新東名が開通し利便性が向上しました。お客様の利用動向にあわせて、適切な運行ダイヤの設定に努めております。
 *ヒアリング企業：バス会社

2012.4
 新東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)供用

2016.2
 新東名(浜松いなさJCT～豊田東JCT)供用

2013.11
 名古屋高速4号東海線(山王JCT～東海JCT)全線供用

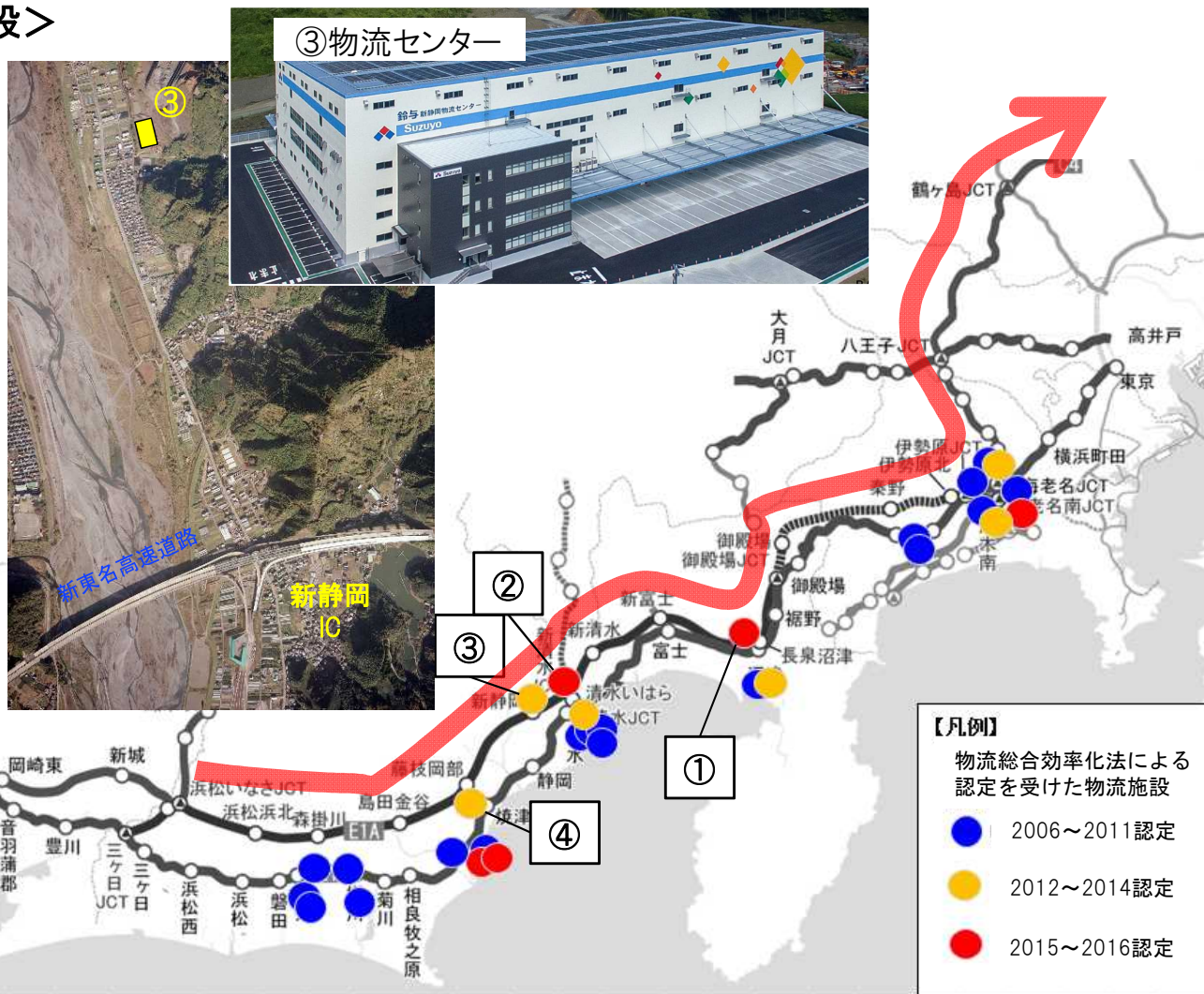
3-2. 物流効率化の支援

① 物流の効率化による生産性の向上(1)

- 新東名開通後、新東名のインターチェンジ付近に**大型物流施設(4件)の立地**が相次いでいます。
- 物流会社では、定時性の向上による労務管理の効率化や車両大型化による運行管理コストの低減に繋がっています。

<新東名のインターチェンジ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



【新東名のIC付近に立地する物流施設の声】

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たことにより、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りました。
*ヒアリング企業：物流会社

【厚木市内に立地する物流施設の声】

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ます。大型物流施設があることでドライバーの軽減や車両の減少で運行管理コストの削減に繋がります。
*ヒアリング企業：物流会社

3-2. 物流効率化の支援

① 物流の効率化による生産性向上(2)

○ 新東名が物流の生産性向上の取組みに活用されています。

トラック輸送の省人化促進(特車許可基準の車両長緩和の検討)を目的に、1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック社会実験」を、新東名高速道路を中心とするフィールドで2016年10月に開始。現在3社が参加し10台が実験走行しています。

現状: トラック輸送は、深刻なドライバー不足が進行(約4割が50歳以上)

- 民間からの提案や将来の自動運転・隊列走行も見据え、特車許可基準を緩和し、1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進
- 実験状況を踏まえ、トラックの隊列走行についてインフラ面での事業環境の整備を検討



《実験スケジュール》

2016.10.19
実験参加者の公募開始と
特車通行許可基準の特例
通達の発出

2016.11.22
21m※車両の走行実験開始
※現行車両のデータ収集

2017.10.16
25m車両の走行実験開始

2018年度
実験結果とりまとめ、本格
導入に必要な条件等の整理

本格導入

現在 通常の大型トラック(10tトラック)



約12m

今後 ダブル連結トラック: 1台で2台分の輸送が可能



特車許可基準の車両長を緩和
(現行の21mから最大で25mへの緩和を検討)



走行中のダブル連結トラック(25m車両)

新東名高速道路を中心とするフィールドで実験中(H28.10~)、H30年度に本格導入予定

3-3. 都市の再生

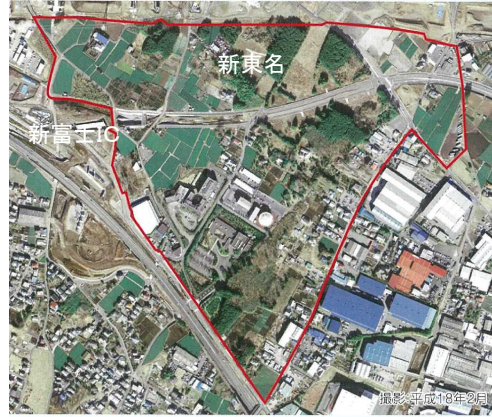
①沿線への工場立地による地域活性化(1)

○内閣府から地域活性化総合特区の指定を受けた「ふじのくに防災減災・地域成長モデル総合特区」と、静岡県における防災・減災と地域成長を両立させた地域づくりを実現するための「内陸フロンティア推進区域」の多くが新東名沿線に計画されており、企業立地が進んでいます。

★②_新富士IC周辺における物流産業の集積と観光拠点の創出

新たな交通結節点の地区として、魅力ある市街地を整備(富士市)

2013年10月
新富士インター物流団地合同会社設立
2015年 4月
一部の区画において使用収益開始



出典: ふじのくに防災減災・地域成長モデル総合特区(静岡県)
出典: 静岡県富士市

★ : ふじのくに防災減災・地域成長モデル総合特区(新東名沿線のみ抜粋)
■ : 内陸フロンティア推進区域(新東名沿線のみ表示)



■ 9_長泉沼津IC周辺物流関連産業等集積区域
(有事に備えた災害に強い物流関連産業等の集積)
2015年9月から、農畜産物の加工や惣菜の製造及び配送を行う物流施設が操業し400名を超える雇用を創出



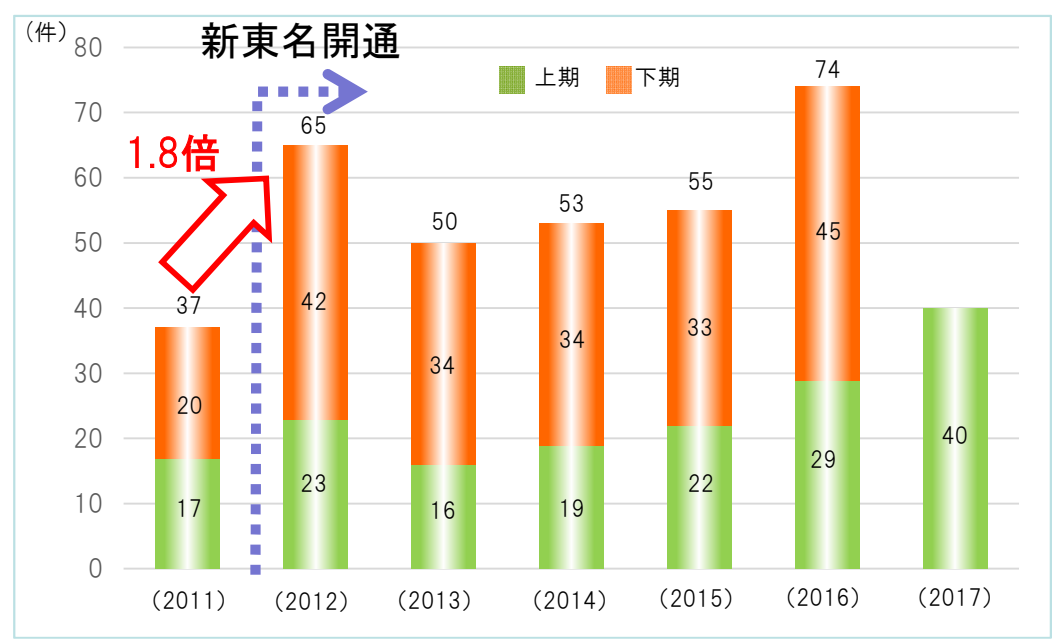
出典: 静岡県長泉町

3-3. 都市の再生

①沿線への工場立地による地域活性化(2)

- 新東名開通後、静岡県の工場立地件数が1.8倍に増加しました。
- 東名・新東名が支える交通利便性を背景に静岡県の工場立地件数が全国1位(2017年上期)となっています。

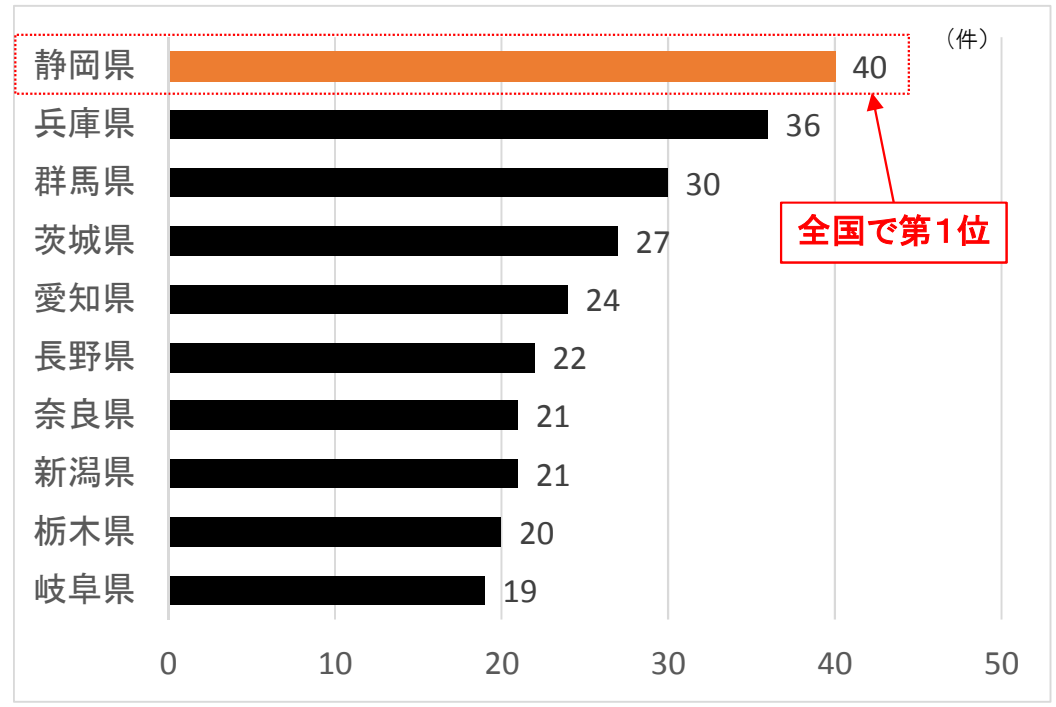
<静岡県の工場立地件数の推移>



出典：工場立地動向調査（経済産業省）

<工場立地件数(上位10都道府県)>

* 2017年度上期



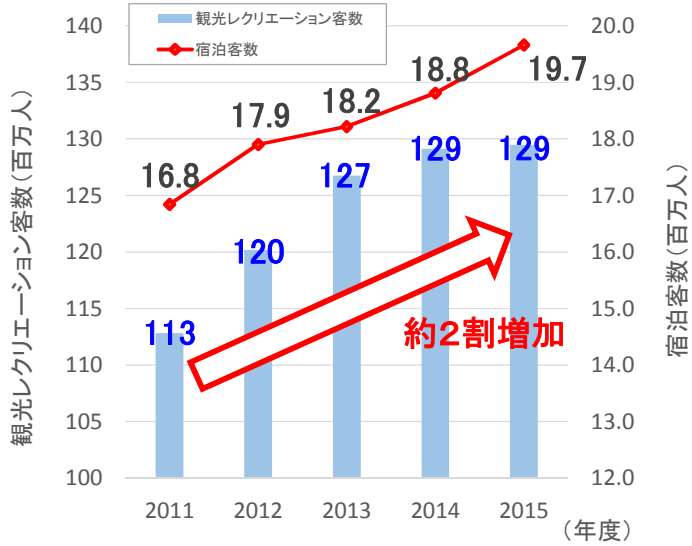
出典：工場立地動向調査（経済産業省）

3-4. 個性ある地域の形成

① 観光需要の拡大効果

- 新東名開通後5年間で、静岡県の観光レクリエーション客数や宿泊客数は**約2割増加**しています。
- 新東名沿線の**観光施設や公共交通機関において、お客さまの増加**が確認されています。

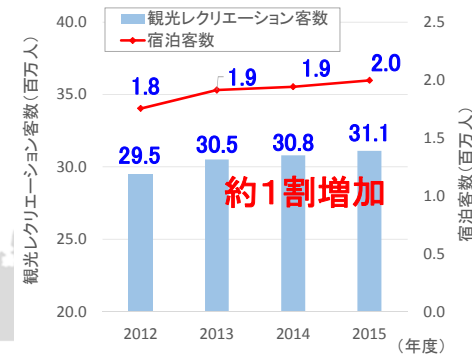
＜静岡県の観光レクリエーション客数及び宿泊客数の推移＞



出典: H27 静岡県の観光交流の動向

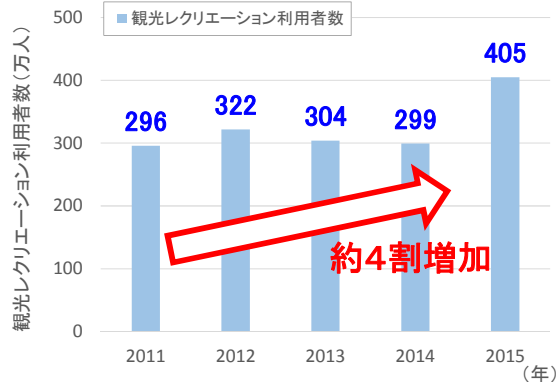


① 富士山エリア関連市町の観光交流客数の推移



出典: H27 静岡県の観光交流の動向

② 奥三河地域の観光入込客数の推移



出典: 愛知県振興部観光局統計



出典: はままつフルーツパーク時之栖

③ はままつフルーツパーク時之栖 入園者数の推移



出典: 浜松市統計

【鉄道会社からの声】

当社の年間利用者は約28万人。新東名開通後は約1割程度お客さまは増えています。当社を利用されるお客さまのうち、焼津や浜松などで宿泊される方以外は、ほぼ新東名を利用して訪問されています。

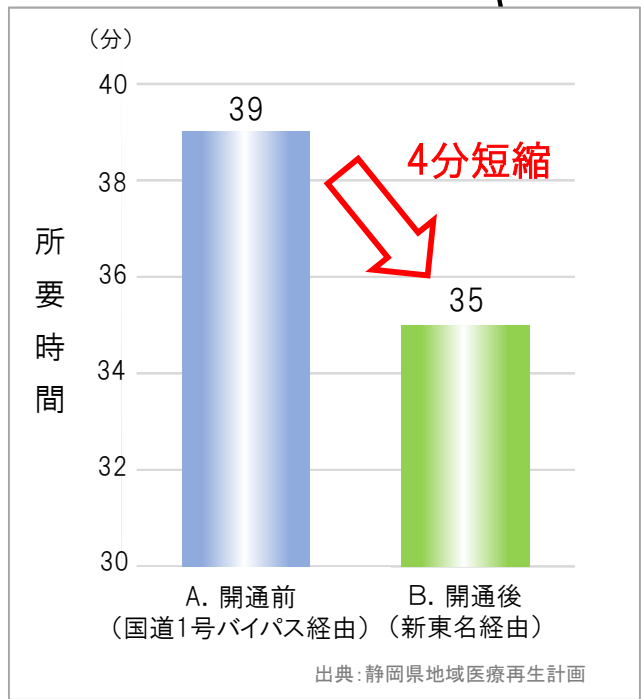
*ヒアリング先：鉄道会社

3-5. 安全で安心できるくらしの確保

① 救急医療の支援

○新東名開通により藤枝市立総合病院から三次救急医療機関(静岡県立総合病院)への**所要時間が4分短縮**しました。
 ○藤枝岡部ICを利用することにより、藤枝市内から三次救急医療機関(静岡県立総合病院)への**30分圏域カバ**
ー人口が、開通前の3倍となる約4.3万人に拡大し、地域の救急医療体制強化に貢献しています。

＜藤枝市立総合病院から静岡県立総合病院への所要時間の比較＞



＜藤枝市立総合病院から静岡県立総合病院への30分圏域と搬送ルートと比較＞



3-6. 災害への備え

①大規模災害への取組み・地域医療への貢献

- 新東名は、「南海トラフ地震における具体的な応急活動対策に関する計画」(中央防災会議)において、緊急輸送ルートに、また浜松SA(上下)、清水PA(上下)、駿河湾沼津SA(下)は広域進出拠点や進出拠点*等の防災拠点に選定され、**大規模災害時の救助・救急対策、緊急輸送のための交通確保に期待**されています。
- 静岡県と防災協定を締結(2015.3)し、**休憩施設での応援部隊支援、お客さまの避難対策を強化**しています。
- ヘリポートの増設(新東名_11箇所)により、**地域医療機関への搬送ネットワークの増強に貢献**しています。

<南海トラフ地震における緊急輸送ルート、防災拠点>

※発災後、各部隊が重点受援県が属する被災地域に向かう一時的な進出目標を「広域進出拠点」、各部隊が受援都道府県に向かって移動する際の目標となる場所を「進出拠点」という。

△ : 広域進出拠点
 ▲ : 進出拠点



<避難対策訓練の実施>

静岡県および関係市町が主催する浜岡原子力発電所を対象とした防災訓練※を浜松SAで実施

※2017.2.10_浜松SA(下り)において静岡県原子力防災訓練開催

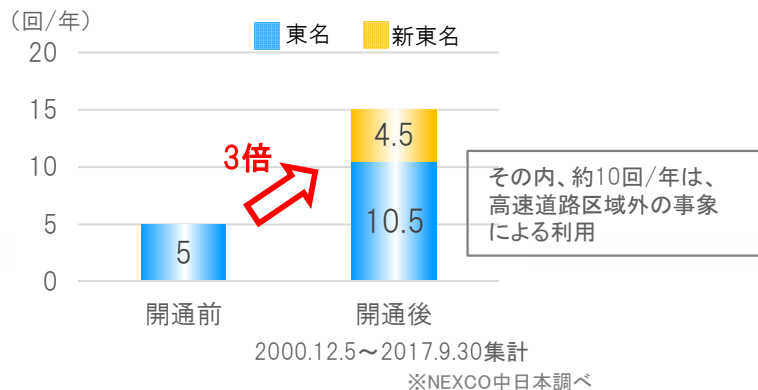


車両検査



人の検査、除染

<地域医療への貢献>



出典:厚生労働省

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(御殿場JCT～浜松いなさJCT)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の算出に当たっては、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
	社会的割引率	4%
	基準年度	2017年
交通流の推計時点		2030年
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	当該区間の実績をベースに算定

4. 費用対効果分析結果・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	経済的内部収益率
					(B/C)	(EIRR)
	98,461億円	6,194億円	1,481億円	106,136億円	2.6	8.5%
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用		
	38,598億円	2,465億円		41,063億円		

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。

基準年:2017年度

5. 評価結果及び対応方針(案)

(1) 評価結果

- ① 第二東海自動車道横浜名古屋線(御殿場JCT～浜松いなさJCT)の開通により
- ・計画交通量(3.8～5.0万台/日)を上回る約5.5万台/日のご利用を確認
 - ・新東名と東名を合わせた利用交通量が約18%増加したこと、静岡県内の通過交通は新東名に、静岡県の内々交通は東名に交通分散され役割分担が明確になってことを確認
 - ・御殿場～三ヶ日間の所要時間が約2割(30分)短縮され、より円滑な通行が確保されたことを確認
 - ・新東名と東名を合わせた交通集中による渋滞回数が約8割減少し、事故件数も約2割減少したことを確認
 - ・東名_由比海岸付近の高波等による通行止めが28回/年(2011年)していましたが、新東名が迂回路となり東西を結ぶネットワークを確保していることを確認
 - ・東名集中工事時の東名の渋滞量が約4割に減少していることを確認
 - ・東京⇄名古屋間を結ぶ高速バスの新東名経由が、6便/日から22便/日に増加(約4倍)される予定を確認
 - ・新東名のIC付近に大型物流施設(4件)が相次いで立地され、大型車両による運搬の効率化、ダブル連結社会実験など、物流の生産性向上の取組みに活用されていることを確認
 - ・防災・減災と地域成長を実現するため、新東名沿線に多くの企業が立地が進んでいることを確認
 - ・静岡県の工場立地件数が1.8倍に増加、工場立地件数が全国1位(2017年上期)となったことを確認
 - ・静岡県の観光レクリエーション客数や宿泊者数が約2割増加したことを確認
 - ・藤枝市立総合病院から三次救急医療機関(静岡県立総合病院)への所要時間が4分短縮されたことを確認
 - ・ヘリポートの増設(新東名_11箇所)により、地域医療機関への搬送ネットワークの増強に貢献していることを確認
- ② 第二東海自動車道横浜名古屋線(御殿場JCT～浜松いなさJCT)の費用便益比は2.6であり、1.0以上を確保

(2) 対応方針(案)

- ・費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本区間としては今後事後評価の必要性はないものと考えられる