

個別事業の評価

第二東海自動車道 横浜名古屋線 (秦野IC～御殿場JCT)

目次



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(2013年)の委員会での意見	P4
3-2.	円滑なモビリティの確保	P5~P7
3-3.	物流効率化の支援	P8~P9
3-4.	都市の再生	P10
3-5.	個性ある地域の形成	P11
3-6.	安全で安心できるくらしの確保	P12
3-7.	災害への備え	P13
4.	費用対効果分析方法・分析結果	P14~P15
5.	対応方針(原案)	P16~P18

1. 路線概要

- 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: 神奈川県秦野市^{はだのし}～静岡県御殿場市^{ごてんばし}
- 延長: 約32km
- 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】
- 車線数: 暫定4車線(完成6車線)

○事業の経緯

- 1989年 2月27日 基本計画決定
- 1998年12月25日 整備計画決定
- 2006年 3月31日 事業許可・機構協定締結



※未供用区間のJCT・IC名は仮称。以下、同様

2. 事業進捗の見込みの視点

- 用地取得が9割完了し順次工事に着手しており、今後、計画通りに工事を進めていくことで、完成予定年度までの開通が可能



羽根トンネル



新駒門東第二橋



事業許可・協定

測量・調査

設計協議

用地取得

工事

開通

区間	秦野IC～御殿場JCT	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・工事順次着手	用地取得・工事順次着手	用地概成・工事全面展開	用地概成・工事全面展開
開通予定	2020年度	2020年度	2018年度	2017年度

3. 事業の必要性に関する視点

3-1. 前回(2013年)の委員会での意見



- 原案の作成にあたっては、マニュアルに沿った評価に加えて、より分析・評価の理解が深まるような工夫が必要なのではないか
- 新東名(第二東海自動車道横浜名古屋線)や新名神(近畿自動車道名古屋神戸線)など、リダンダンシーを発揮する重要な路線であることから、早期の整備が望まれる。また、6車線整備により設計速度120km/hといった計画が活かせるようお願いしたい

	前回(2013年)の評価	今回評価
評価の改善点	<ul style="list-style-type: none">・ 渋滞回数や事故率、工業製品出荷額の推移など<u>社会情勢の変化を中心に整理</u>	<ul style="list-style-type: none">・ 社会情勢の変化を踏まえたうえで、渋滞量や事故率の減少による<u>空港・港湾へのアクセス性の向上による輸出の拡大や沿線及び周辺観光地の入込客数の増加等、事業の効果を中心に整理</u>

3-2. 円滑なモビリティの確保

① 交通集中及び事故による渋滞の緩和

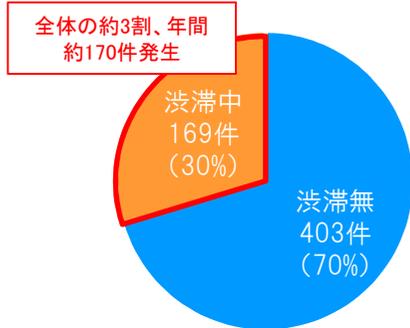
1) 交通集中による渋滞及び事故の減少

- 東名高速道路(厚木IC~御殿場JCT)では年間300回以上の交通集中渋滞が発生し、渋滞中事故が全体の3割
- 東名(御殿場JCT~三ヶ日JCT)では新東名の開通により東名の交通が分散して、交通集中渋滞が92%減少し、併せて、渋滞中事故が85%減少しており、新東名(海老名南JCT~御殿場JCT)の開通により**東名の交通が分散して、大幅な渋滞緩和に寄与し、渋滞中事故の減少が期待**されます。また、平行する国道においても**交通の分散による混雑緩和**が期待されます



出典: 関東地方整備局発表「平成24年度首都圏の主要渋滞箇所の特定結果」(2013.1.18)

<東名(厚木IC~御殿場JCT)渋滞中事故の割合(2015)>



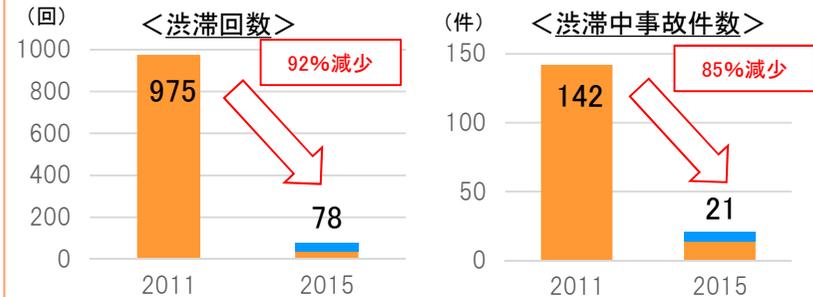
【東名の渋滞状況】

<東名(厚木IC~御殿場JCT)の交通集中渋滞回数>



出典: 高速道路交通事故統計報告書

○ 東名(御殿場JCT~三ヶ日JCT)では、交通集中による渋滞回数及び渋滞中事故件数が大幅に減少 (■ 東名 ■ 新東名)



出典: 高速道路交通管制データ整理分析報告書及び高速道路交通事故統計報告書

※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

① 交通集中及び事故による渋滞の緩和

2) 事故による渋滞の減少

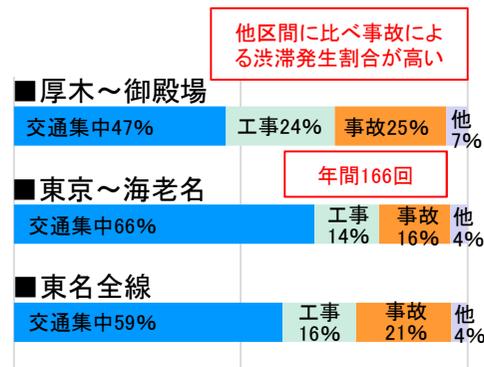
- 東名(厚木IC~御殿場JCT)では、線形が厳しく年間約600件の事故が発生し、事故に起因する渋滞も多い
- 東名(御殿場JCT~三ヶ日JCT)では、新東名の開通により事故件数が21%減少したことで、事故渋滞回数が65%減少しており、**新東名(海老名南JCT~御殿場JCT)の開通に伴う交通の分散により、事故渋滞が減少し、安全性・定時性の向上とドライバーの負担軽減に寄与します**

3) 新東名の開通に伴う交通の分散により、東名で交通集中や事故等により年間約700回発生している渋滞の減少に寄与します

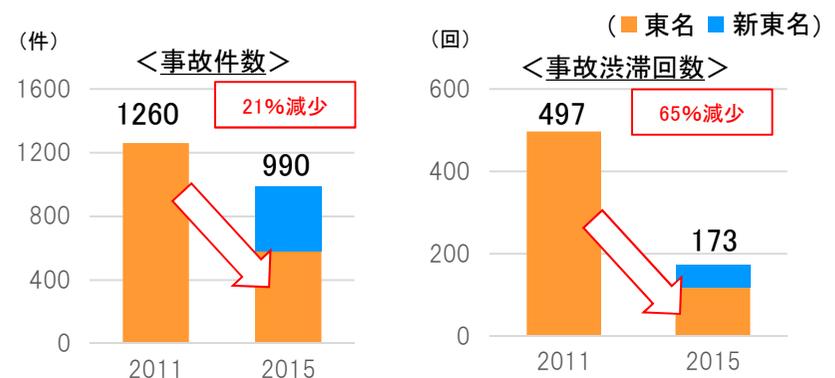
<厚木~御殿場間の事故件数>



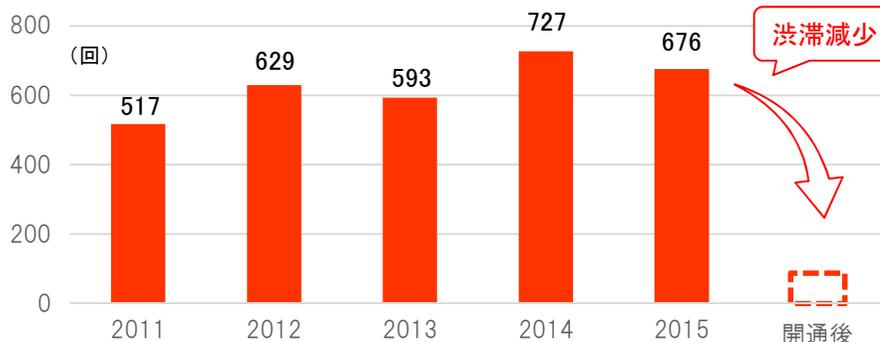
<要因別渋滞発生割合(2015)>



○ 東名(御殿場JCT~三ヶ日JCT)では、事故及び事故渋滞が減少



<厚木~御殿場間の全渋滞回数(交通集中・工事・事故・他)>



- 大井松田から御殿場間の線形が厳しく気を遣いながら運転している。
- 静岡県内は新東名が開通して走りやすくなった。神奈川県内でも約8割の便を新東名にシフトすることを考えている Aバス会社ヒアリング結果



- 現東名は線形が悪く、極力良い線形で、時間がかからず、ドライバーの負担が軽減する新東名ルートへ変更していきたい Bバス会社ヒアリング結果



- 名古屋から東京に向かうと、御殿場付近の線形が厳しく、下り坂でカーブが連続する
- 会社として適性な労務管理に力を入れており、新東名が開通し線形も良くなり、渋滞も緩和されれば、ドライバーの負担軽減になり、労働時間の短縮にもつながる C運送会社ヒアリング結果



3-2. 円滑なモビリティの確保

③大規模更新事業実施のための代替ルートの確保

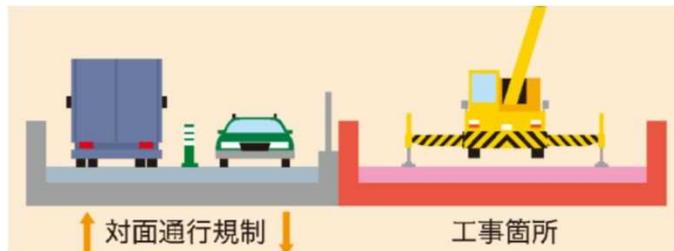


- 東名は開通後40年以上が経過しており、今後、「高速道路リニューアルプロジェクト(大規模更新・大規模修繕事業)」の実施による長期間の対面通行規制が必要となるが、交通量が多い東名では実施が困難
- 新東名が東名の代替ルートとして機能することで、**大規模更新・大規模修繕事業の実施が可能**となります

<対面通行規制のイメージ>



【東名用宗高架橋床版取替の様子[2016.5~7(63日間)]】



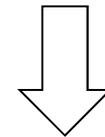
○新東名がない場合

対面通行規制により大規模な渋滞が発生



海老名～御殿場

通常40分

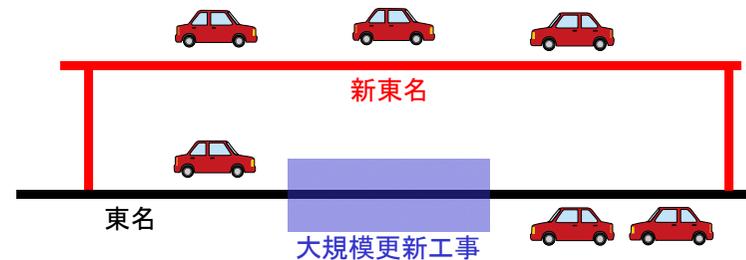


更新工事時

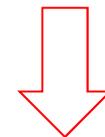
65分※
(+25分)

○新東名がある場合

新東名が代替路として機能し円滑な交通を確保



最大160分
(+120分)



影響軽減

3-3. 物流効率化の支援

① 空港・港湾へのアクセス性向上



- 静岡県では、製造品出荷額・輸出コンテナ貨物量が全国3位であり、県内の清水港の他、スーパー中枢港湾の東京・横浜港や成田空港からの輸出も多く、利用する割合が増加傾向
- 新東名(海老名南JCT~御殿場JCT)の開通により、圏央道など首都圏の道路ネットワーク機能と合わせ、**東京・横浜港や成田空港へのアクセス性が向上し輸出の拡大が期待**されます



<都道府県別製造品出荷額>

都道府県	出荷額 (億円)	率
愛知	429,948	14%
神奈川	173,605	6%
静岡	157,569	5%
兵庫	155,940	5%
大阪	144,927	5%

<都道府県別輸出コンテナ貨物量>

都道府県	貨物量(千t)	率
愛知	1,174	17%
神奈川	688	10%
静岡	449	7%
兵庫	403	6%
大阪	383	6%

出典: 経済産業省「平成26年工業統計速報(2015.7.29)」

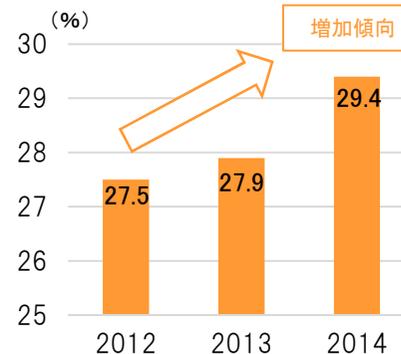
出典: 国土交通省「平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果(2014.6.30)」

<静岡県企業が輸出に利用する空港・港湾の割合(2014)>



出典: 静岡県輸出入実態調査

<静岡県企業が東京・横浜港や成田空港を利用する割合の推移>



出典: 静岡県輸出入実態調査



- 自動車部品を輸送している。**東名・新東名と選択肢ができることで渋滞時の混雑回避が可能となる**

A 運送業者ヒアリング結果

- 食品を輸送している。**新東名(海老名南JCT~御殿場JCT)が開通すれば利用する**
- 新東名は渋滞が少なく、**所要時間の短縮**が見込める

B 運送業者ヒアリング結果



3-3. 物流効率化の支援

②物流の効率化

- 圏央道の沿線市町では物流拠点の立地が進んでおり、**新東名と圏央道が一体となり物流の効率化を支援**します
- 大手宅配便事業者では『止めない物流』を目指し、厚木・名古屋に引き続き、大阪でも物流ターミナルの整備を進めており、新東名の開通が**三大都市圏間の当日配送を支援**します
- 安定した運行と所要時間の短縮により、運送ドライバーの**身体的・精神的な負荷が軽減され、安全で円滑な運行に寄与**します

- 目的地や道路状況に応じて**東名・新東名の2ルート**を柔軟に使い分けが可能となり、当日分ダイヤの設定がしやすくなる。
- 新東名の開通により東名の渋滞が緩和され、加えて、新東名は運転がしやすく、**乗務員の疲労軽減に役立つ**。

大手運送業者ヒアリング結果



中部 大型物流ターミナル
[2016.10稼働]



厚木 大型物流ターミナル
[2013.8稼働]

当日配送の実現！



従来の配送イメージ



新たな配送イメージ

3-4. 都市の再生

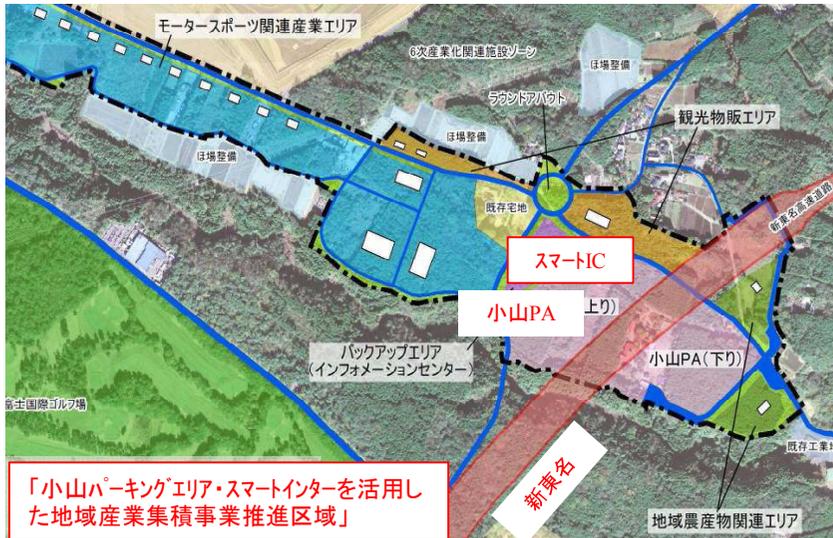
① 地方創生に向けた取組の支援



- 新東名沿線の小山町や秦野市では、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を支援**します

<静岡県小山町>

『内陸フロンティア』を拓く取組～富士のふもとに、『三来拠点』



「小山パーキングエリア・スマートインターを活用した地域産業集積事業推進区域」



「家・庭一体の住まいづくり」

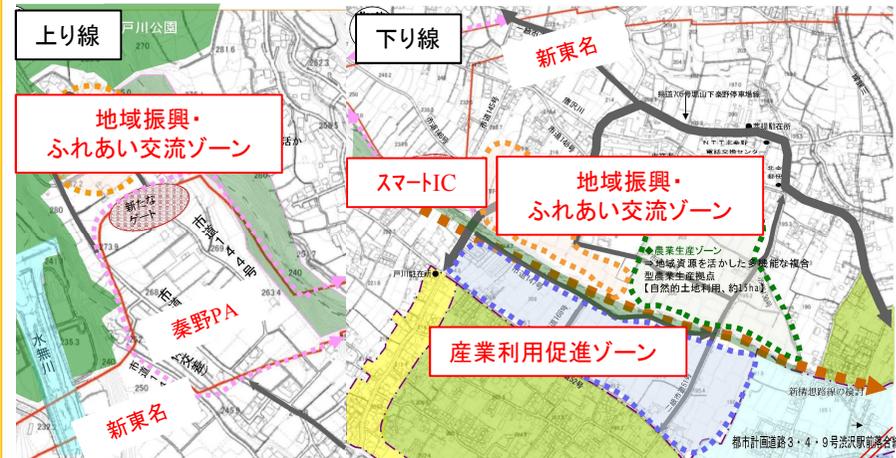
「再生可能エネルギーを活用した産業拠点整備事業推進区域」

小山スマートインターチェンジ周辺に、トマト栽培施設として県内最大規模の次世代施設園芸拠点が完成(2016.6)

出典: 小山町『内陸フロンティア』を拓く取組～(2016年6月)

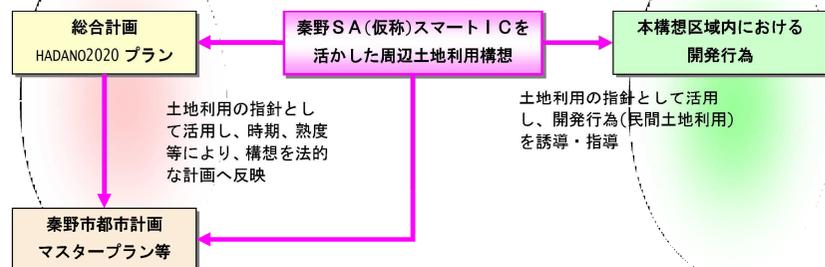
<神奈川県秦野市>

秦野SAスマートICを活かした周辺土地利用構想



■土地利用に関連した計画、施策展開の中での一つの指針として活用

■市街化調整区域における開発を誘導・指導する指針として活用



出典: 秦野市「秦野SAスマートICを活かした周辺土地利用構想(2014年7月)」

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

NEXCO

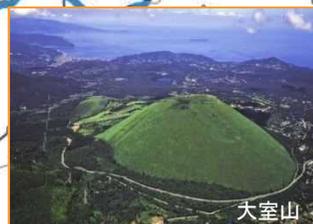
- 新東名沿線の秦野市や小山町などではインターチェンジが設置されアクセス性が向上し観光入込客の増加による地域の活性化が期待されます
- 開通区間周辺の静岡県や山梨県へは関東方面からの観光客が多く、新東名(海老名南JCT～御殿場JCT)の開通により周辺観光地への入込客や周遊観光客の増加が期待されます
- 新東名沿線及び周辺地域では外国人観光客が増加傾向であり、空港からのアクセス性の向上により外国人観光客数の更なる増加が期待されます



【②静岡県小山町(420万人/年)】



【①神奈川県秦野市(200万人/年)】



【③静岡県伊東市(1,130万人/年)】



【④静岡県静岡市(380万人/年)】

<静岡県・山梨県への観光入込客> 関東からの入込客が多い

静岡県	静岡県内 38%	関東38%	中部 16%	近畿6% 他2%
出典: 平成24年度静岡県における観光の流動実態と満足度調査				
山梨県	山梨県内 25%	関東55%	中部 14%	近畿3% 他2%
出典: 平成27年度山梨県観光入込客数統計調査報告書				



写真提供: ①秦野市観光協会HP ②小山町HP ③伊東市観光協会公式サイト ④しずおか観光情報 駿府静岡市(公益財団法人 静岡観光コンベンション協会)⑤富士河口湖 総合観光情報サイト

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、高次救急医療施設からの15分圏域が拡大、圏域人口が約3万人増加し、**地域の救急医療を支援**します



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、**小山PA・秦野SA**を活用した支援活動や**早期復旧**に貢献します
- 建設機械レンタル企業では東日本大震災以降、自治体や企業等と災害協定を締結し必要な資器材の調達・運搬等における協力体制を構築しており、新東名の開通により**迅速かつ的確な災害復旧を支援**します

■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>



<休憩・救護>



<周辺地域住民避難>



<救援部隊活動>



<ヘリポート>



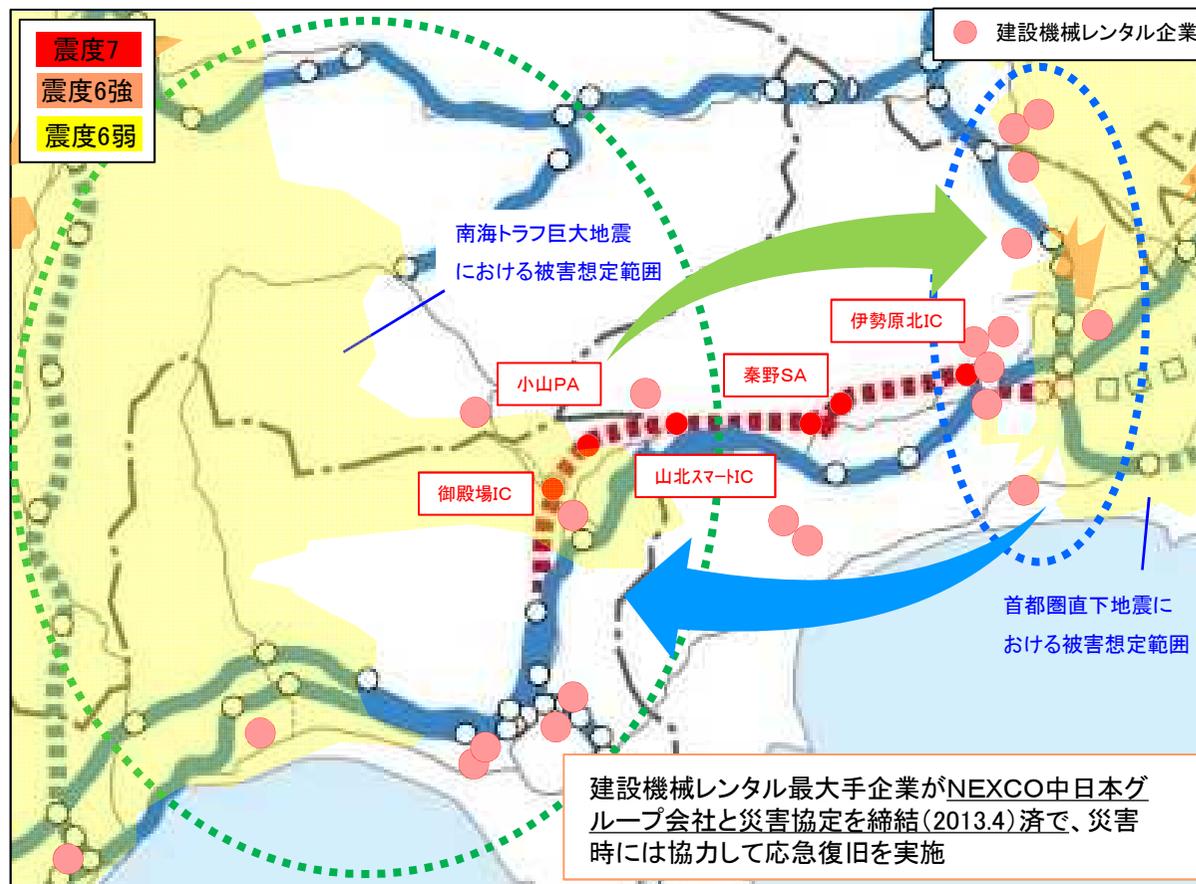
<高速道路利用者避難>



<燃料給油基地>



<新東名周辺の大手建設機械レンタル企業の立地>



※構造物への損傷が想定される震度(震度6弱以上)の被害想定範囲を図示
 出典: 南海トラフ巨大地震の被害想定について(第一次報告)(2012.8.29)
 首都圏直下地震の被害想定と対策について(2013.12)

4. 費用対効果分析方法・分析結果



- 第二東海自動車道(秦野IC～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	2016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	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)
	12,097億円	1,099億円	258億円	13,454億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	4,599億円	247億円		4,846億円		

■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)
	12,097億円	1,099億円	258億円	13,454億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	3,021億円	247億円		3,268億円		

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：2016年度

5. 対応方針(原案)

(1) 事業進捗の見込みの視点

- 用地取得が9割完了し順次工事に着手しており、今後、計画通りに工事を進めていくことで、完成予定年度までの開通が可能です

(2) 事業の必要性に関する視点

円滑なモビリティの確保

- 東名高速道路(厚木IC～御殿場JCT)では年間300回以上の交通集中渋滞が発生し、渋滞中事故が全体の3割を占めており、新東名(海老名南JCT～御殿場JCT)の開通により東名の交通が分散して、大幅な渋滞緩和に寄与し、渋滞中事故の減少が期待されます。また、平行する国道においても交通の分散による混雑緩和が期待されます
- 東名(厚木IC～御殿場JCT)では、線形が厳しく年間約600件の事故が発生し、事故に起因する渋滞も多く、新東名(海老名南JCT～御殿場JCT)の開通に伴う交通の分散により、事故渋滞が減少し、安全性・定時性の向上とドライバーの負担軽減に寄与します
- 新東名の開通に伴う交通の分散により、東名で交通集中や事故等により年間約700回発生している渋滞の減少に寄与します
- 東名は開通後40年以上が経過しており、今後、「高速道路リニューアルプロジェクト(大規模更新・大規模修繕事業)」の実施による長期間の対面通行規制が必要となるが、交通量が多い東名では実施が困難であるが、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・大規模修繕事業の実施が可能となります

物流効率化の支援

- 静岡県では、製造品出荷額・輸出コンテナ貨物量が全国3位であり、県内の清水港の他、スーパー中核港湾の東京・横浜港や成田空港からの輸出も多く、利用する割合が増加傾向であり、新東名(海老名南JCT～御殿場JCT)の開通により、圏央道など首都圏の道路ネットワーク機能と合わせ、東京・横浜港や成田空港へのアクセス性が向上し輸出の拡大が期待されます
- 圏央道の沿線市町では物流拠点の立地が進んでおり、新東名と圏央道が一体となり物流の効率化を支援します
- 大手宅配便事業者では『止めない物流』を目指し、厚木・名古屋に引き続き、大阪でも物流ターミナルの整備を進めており、新東名の開通が三大都市圏間の当日配送を支援します
- 安定した運行と所要時間の短縮により、運送ドライバーの身体的・精神的な負荷が軽減され、安全で円滑な運行に寄与します

都市の再生

- 新東名沿線の小山町や秦野市では、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を支援します

個性ある地域の形成

- 新東名沿線の秦野市や小山町などではインターチェンジが設置されアクセス性が向上し観光入込客の増加による地域の活性化が期待されます
- 開通区間周辺の静岡県や山梨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)の開通により周辺観光地の入込客や周遊観光客の増加が期待されます
- 新東名沿線及び周辺地域では外国人観光客が増加傾向であり、空港からのアクセス性の向上により外国人観光客数の更なる増加が期待されます

5. 対応方針(原案)

(2) 事業の必要性に関する視点

安全で安心できる暮らしの確保

- 新東名の開通により、高次救急医療施設からの15分圏域が拡大、圏域人口が約3万人増加し、地域の救急医療を支援します

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、小山PA・秦野SAを活用した支援活動や早期復旧に貢献します
- 建設機械レンタル企業では東日本大震災以降、自治体や企業等と災害協定を締結し必要な資器材の調達・運搬等における協力体制を構築しており、新東名の開通により迅速かつ的確な災害復旧を支援します

費用便益比(B/C)

- 2.8

(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、東名高速道路とダブルネットワークを形成し、交通機能を分担することにより、高速性・定時性を確保して、生産性の向上や観光振興などに寄与するとともに、大規模災害時における代替性の確保にも資する重要な路線である。

平成28年2月までに、御殿場JCTから西側の区間が全線供用されており、今後、本県区間の整備が最盛期を迎えていく中、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、ますます高まっている。

そこで、本事業区間を含む新東名高速道路の神奈川県区間について、引き続き、整備を促進し、早期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として、慢性的な渋滞に陥っている東名高速道路と交通機能を分担することで、高速性・定時性を確保するとともに、予想される南海トラフ巨大地震等の災害発生時には、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開通して4年余が経過し、県内では宿泊者数が3年連続で増加、企業立地件数が開通前の約2倍で推移している。平成28年2月には、浜松いなさJCT～豊田東JCT間が開通し、渋滞回数的大幅減少や、県西部観光施設の来訪者数の増加など、期待どおりの開通ストック効果が現れており、本年上半期の県内の企業立地件数は、29件で全国トップとなり、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。

平成32年夏には、東京オリンピック・パラリンピックの自転車競技が本県内で開催されることから、それ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以東の区間の一日も早い開通をお願いしたい。

5. 対応方針(原案)



(4) 対応方針

- 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