

個別事業の審議 再評価(案)

第二東海自動車道 横浜名古屋線 (海老名南JCT～御殿場JCT)



1-1.	路線概要	P11
1-2.	前回委員会からの経緯	P12
1-3.	前回委員会での主な意見	P13
2.	事業進捗の見込みの視点	P14
3-1.	円滑なモビリティの確保	P15～P16
3-2.	物流効率化への貢献	P17～P18
3-3.	都市の再生	P19
3-4.	個性ある地域の形成	P20
3-5.	安全で安心できるくらしの確保	P21
3-6.	災害への備え	P22
4.	費用対効果分析方法・分析結果	P23～P29
5.	対応方針(原案)	P30～P32

1-1. 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)



凡 例	
—	: 開通済
- - -	: 事業中

	海老名市～伊勢原市	伊勢原市～秦野市	秦野市～御殿場市
基本計画決定	1989年2月27日		
整備計画決定	1996年12月27日		1998年12月25日
施行命令	1998年4月8日	1999年12月24日	—
事業許可・機構協定締結	2006年3月31日		

※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

2017年11月29日：事業評価監視委員会

（前回再評価実施後一定期間（3年間）が経過したことによる再評価）

2018年 1月28日：海老名南JCT～厚木南 開通

2019年 3月17日：厚木南～伊勢原JCT 開通

2019年 8月27日：連絡調整会議

伊勢原大山IC～御殿場JCTの開通時期の見直し

2020年 3月 7日：伊勢原JCT～伊勢原大山 開通

2021年 4月10日：新御殿場～御殿場JCT 開通

1-3. 前回委員会での主な意見

○主な意見(前回委員会 2017年11月29日)

＜新東名(海老名南JCT～秦野)(秦野～御殿場JCT)審議結果より＞

- ・ 当該区間の開通による効果は非常に大きく、計画どおりの開通を目指して進めていただきたい。
- ・ 新東名は特に重要度が高い幹線道路であり、早期開通に向け引き続き自治体の協力を得ながら進められるとよい。
- ・ 物流効率化の支援については、次回整理する際には静岡等から首都圏方面に出ていくメリットだけでなく、首都圏から静岡に集まってくるようなメリットにも着目してはどうか。
- ・ 4車線完成後に2車線を追加整備する場合の費用増や地域の声を踏まえ、6車線化をどのように考えていくのか検討が必要ではないか。

2. 事業進捗の見込みの視点

- 海老名南JCT～伊勢原大山、新御殿場～御殿場JCTは開通済。
- 伊勢原大山～新御殿場は、用地取得が概成し工事を全面展開。

事業許可・協定

測量・調査

設計協議

用地取得

工事

開通



①秦野丹沢SA



②中津川橋



区間	新御殿場 ～御殿場JCT (7.1km)	新秦野 ～新御殿場 (25.2km)	伊勢原大山 ～新秦野 (12.8km)	伊勢原JCT ～伊勢原大山 (2.4km)	厚木南 ～伊勢原JCT (4.3km)	海老名南JCT ～厚木南 (1.5km)
進捗状況	開通	用地概成 工事全面展開	用地概成 工事全面展開	開通	開通	開通
開通予定年度	2021年4月10日	2023年度※	2021年度	2020年3月7日	2019年3月17日	2018年1月28日

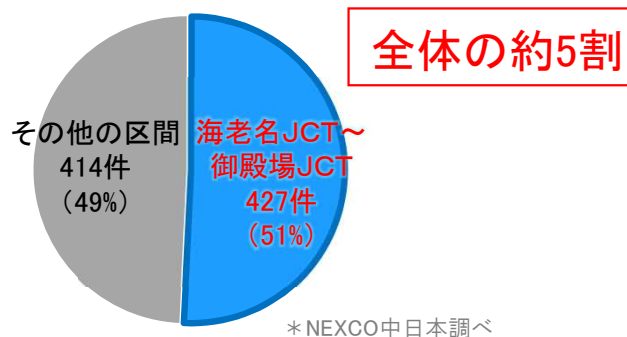
※工程精査が必要

3-1. 円滑なモビリティの確保

①交通分散による渋滞の緩和及び事故の減少

- 東名(海老名JCT～御殿場JCT)の交通集中渋滞回数は、東名(海老名JCT～豊田JCT)区間の約5割を占める。また、同区間の渋滞中事故件数は事故全体の約4割を占める。
- 併行して新東名が開通している東名(御殿場JCT～豊田JCT)では、交通の分散により交通集中渋滞回数が約7割減少、渋滞中事故件数が約3割減少。新東名(海老名南JCT～御殿場JCT)の開通により、東名(海老名JCT～御殿場JCT)においても交通の分散が図られ渋滞緩和、渋滞中事故の減少が期待される。

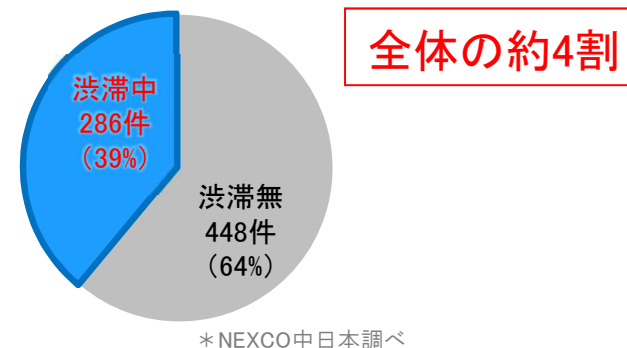
＜東名(海老名JCT～豊田JCT)の交通集中渋滞回数(2019)＞



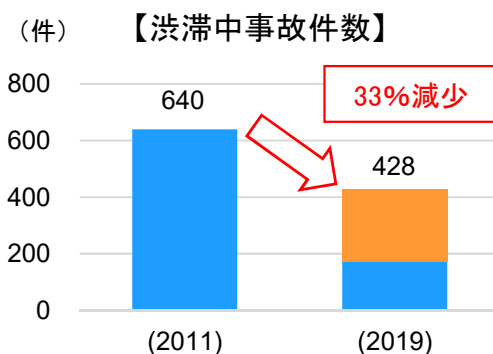
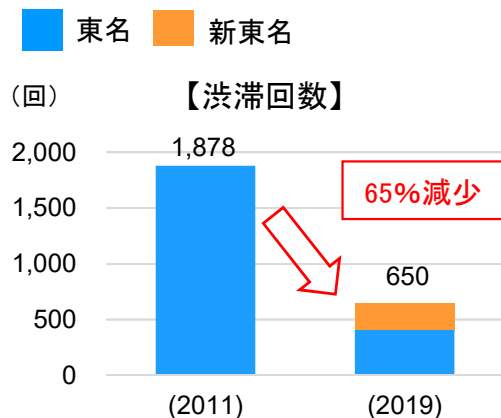
【東名 上り線 足柄SA付近の渋滞状況】



＜東名(海老名JCT～御殿場JCT)渋滞中事故件数の割合(2019)＞

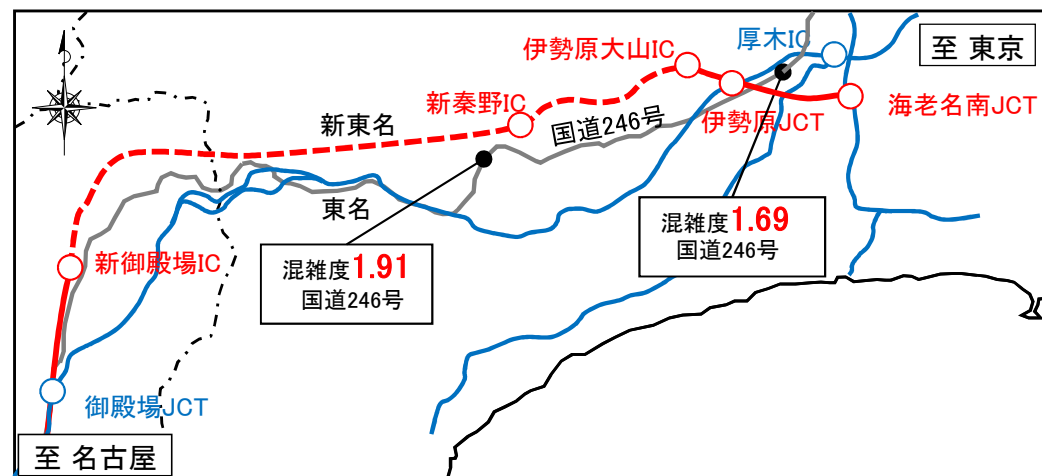


＜新東名開通に伴う東名(御殿場JCT～豊田JCT)の交通集中渋滞回数及び渋滞中事故件数の変化＞



※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

＜併行する主要国道の混雑状況＞



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

3-1. 円滑なモビリティの確保

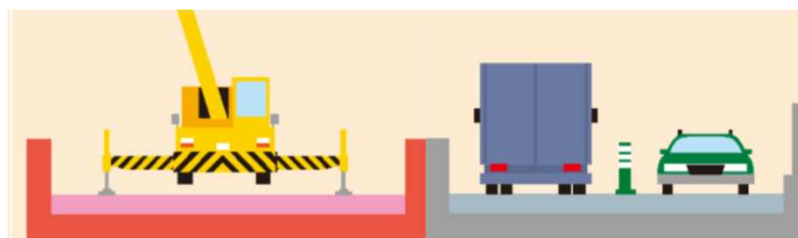
②大規模更新事業実施のための代替ルートの確保

- 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>



【東名荒久橋(東名(沼津～富士)床版取替・対面通行の様子[2019.9～2019.12])]】

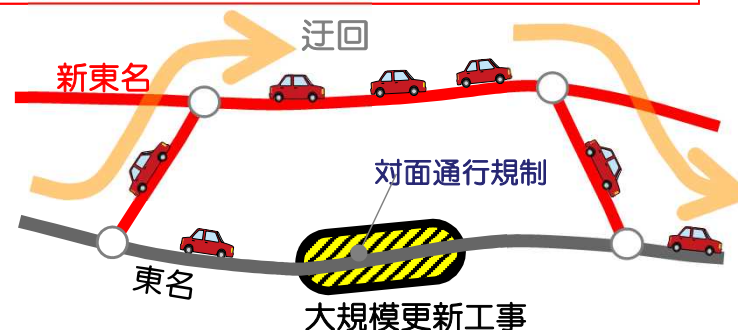


工事規制

↑ 対面通行規制 ↓

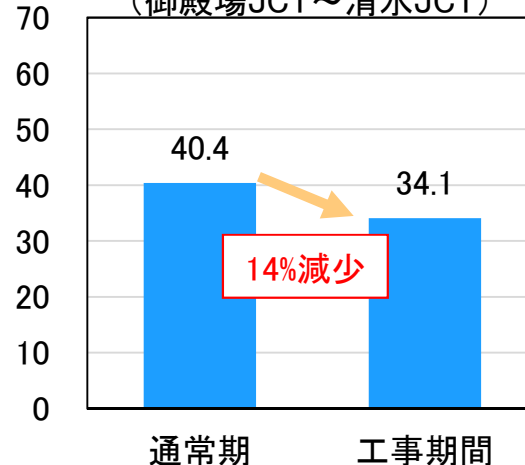
<代替ルートとして機能する新東名>

新東名が代替ルートとして機能し円滑な交通を確保



<東名リニューアル工事実施時の断面交通量の変化>

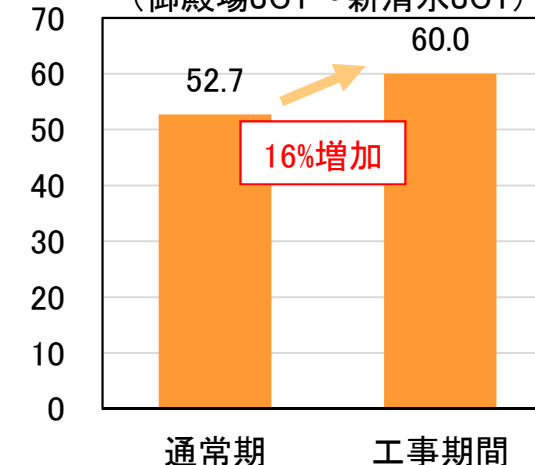
(千台/日) 【東名】
(御殿場JCT～清水JCT)



※NEXCO中日本調べ

(通常期:2018年:9月3日～12月21日、工事期間:2019年:9月9日～12月20日)

(千台/日) 【新東名】
(御殿場JCT～新清水JCT)



3-2. 物流効率化への貢献

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、首都圏方面の東京・横浜港や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）の開通により、医療機器の輸出拡大への貢献が期待される。

<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	4,022	15.7%
2	栃木	2,234	8.7%
3	茨城	1,880	7.3%
4	福島	1,669	6.5%
5	埼玉	1,571	6.1%

出典：厚生労働省「薬事工業生産動態統計令和元年年報」

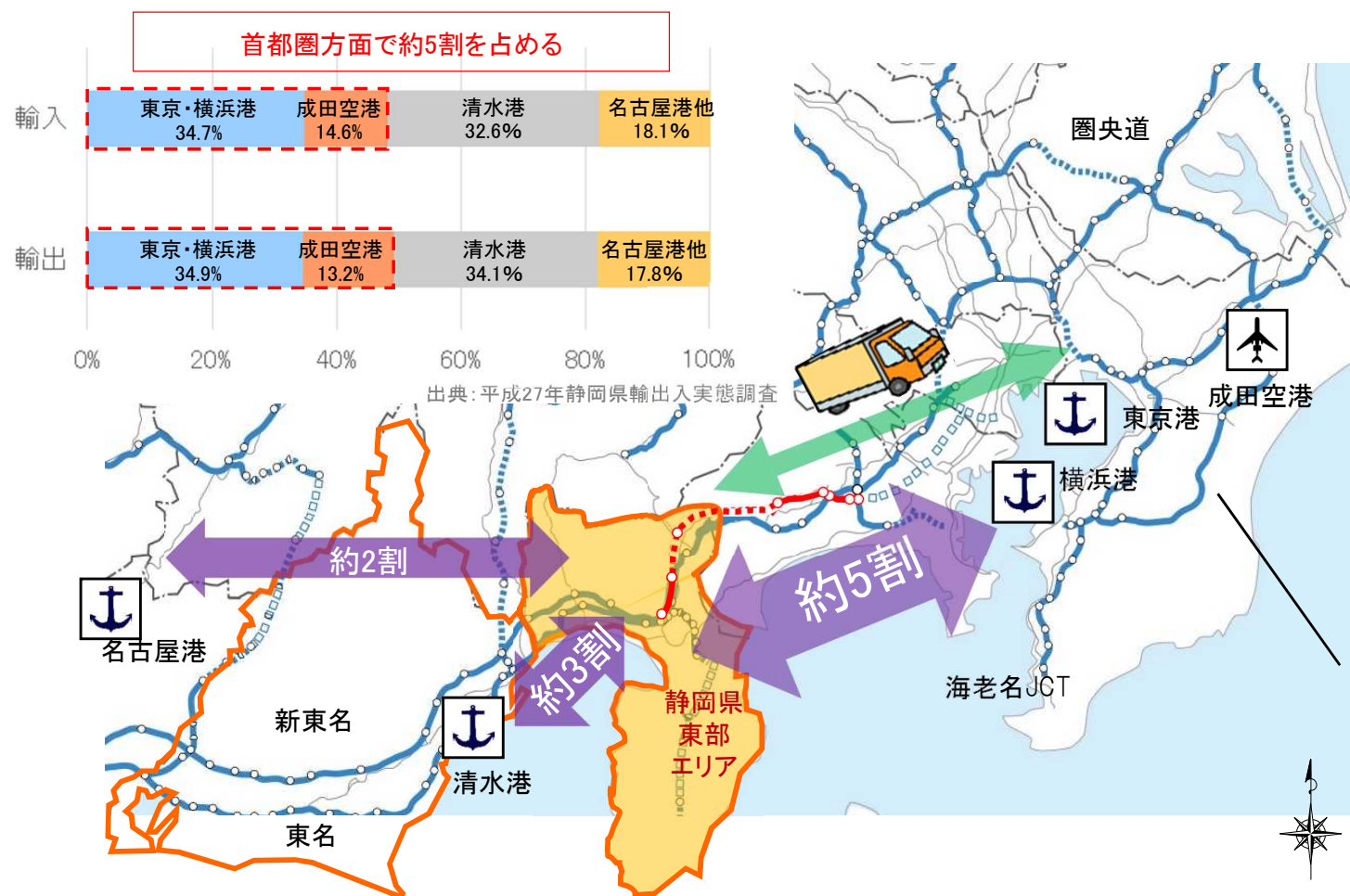
【機械製造会社の声】

富士市の工場から首都圏方面へ往来しているが一般道が混雑し時間を要している。新東名の開通により、アクセス向上に伴う生産性の向上に期待。

*ヒアリング先：機械製造会社

<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>

※県東部：富士市以東



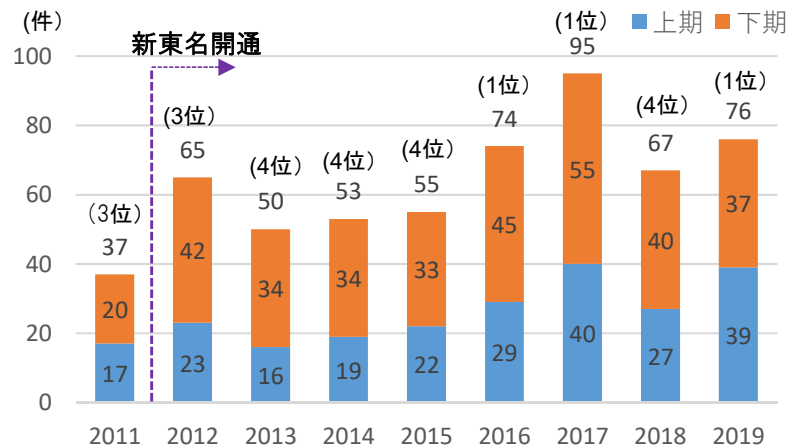
3-2. 物流効率化への貢献

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)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、物流の効率化に貢献。

＜静岡県の工場立地件数＞

＜新東名沿線の物流施設＞



出典:工場立地動向調査

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	2.5km	2014.5～ 運用中



【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】

- 2012年以降、
物流総合効率化法による
認定を受けた物流施設

※物流総合効率化法(国土交通省)資料より作成

3-3. 都市の再生

① 地方創生に向けた取組への貢献

○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に貢献。

<新東名IC周辺の土地利用計画>



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	
③	秦野SA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	
⑤	諸淵工業団地	山北町
⑥	平山工業団地	
⑦	(仮称)山北スマートインターチェンジ周辺土地利用構想	山北町
⑧	小山湯船原地区産業拠点整備事業	
⑨	小山PA・スマートICを活用した地域産業集積事業	小山町
⑩	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	御殿場市
⑪	御殿場市新東名等IC周辺土地利用構想	
⑫	舟久保工業用地開発推進区域	

【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

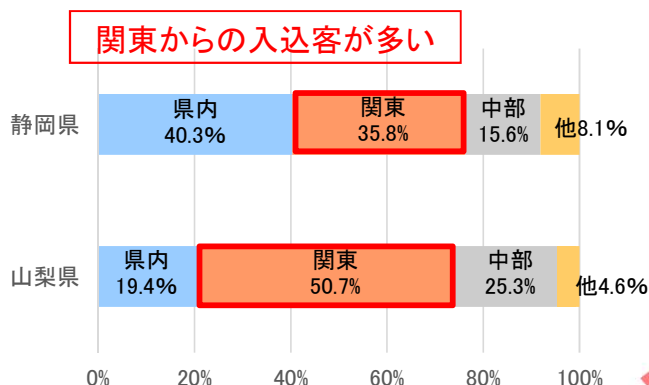
*ヒアリング先: 秦野市

3-4. 個性ある地域の形成

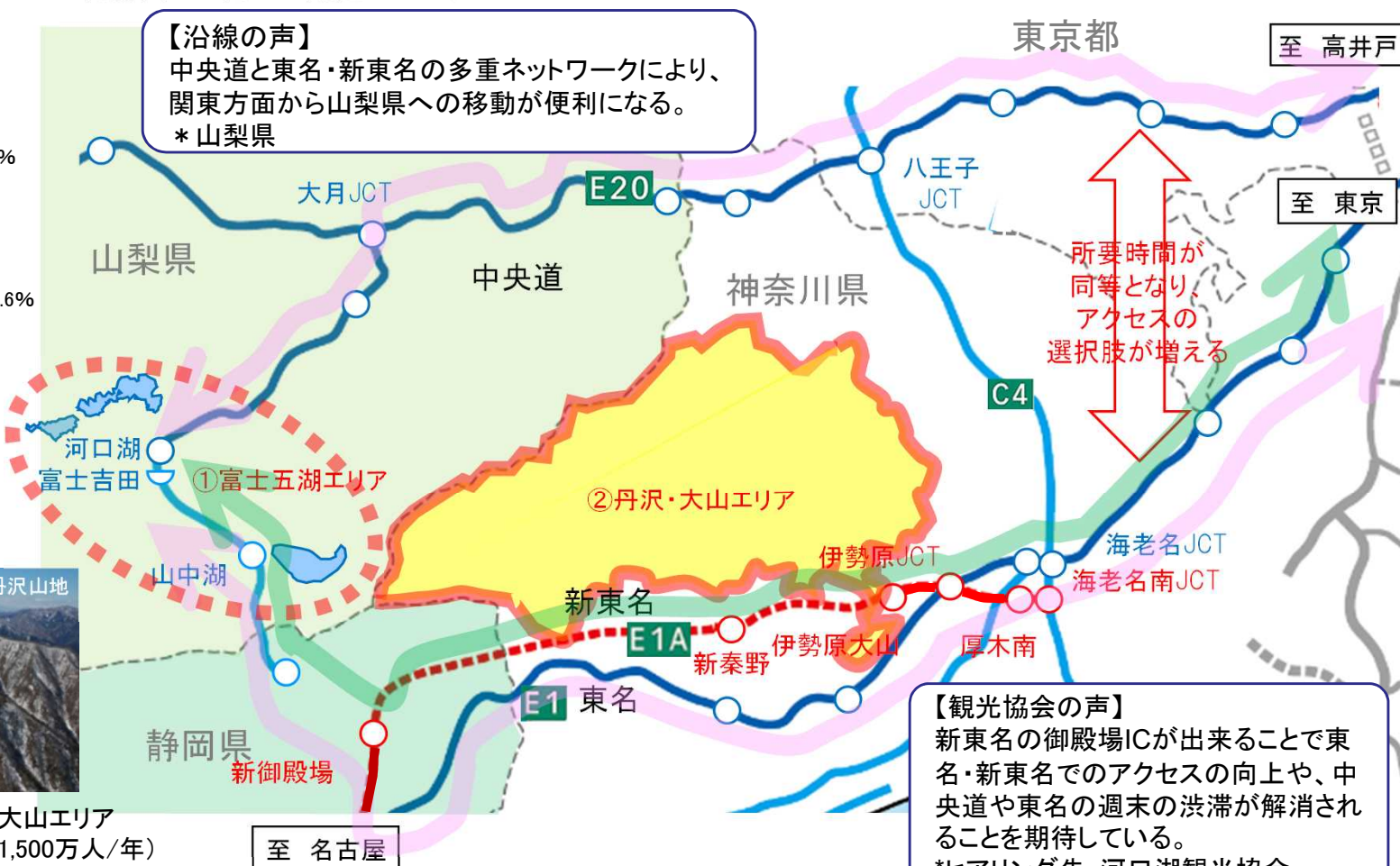
①沿線及び周辺観光地への入込客数の増加

- 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され、日帰りや周遊観光の促進が期待される。
- 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>



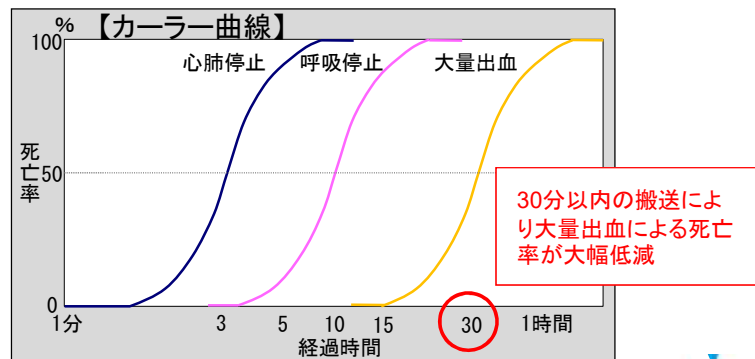
- ①山梨県富士五湖エリア (観光入込客数約1,100万人/年)
②神奈川県丹沢・大山エリア (観光入込客数約1,500万人/年)

3-5. 安全で安心できるくらしの確保

①救急医療の貢献

○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＞

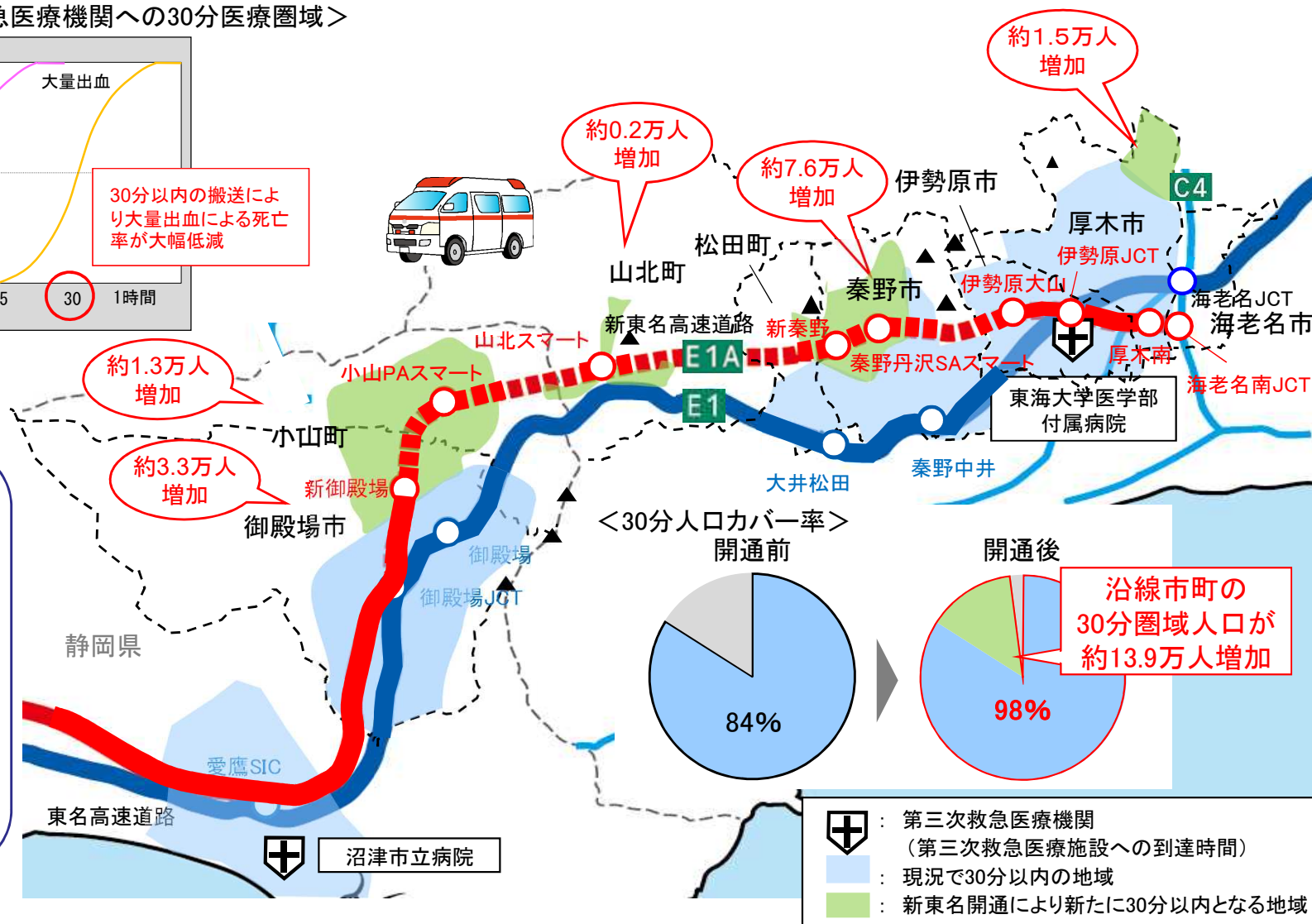


【救急関係者からの声】

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



3-6. 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包括的提携協定を締結し大規模災害時の連携を強化。
- サービスエリアでは、高速道路のお客さま及び周辺住民の一時避難に対応できるよう防災機能を強化。

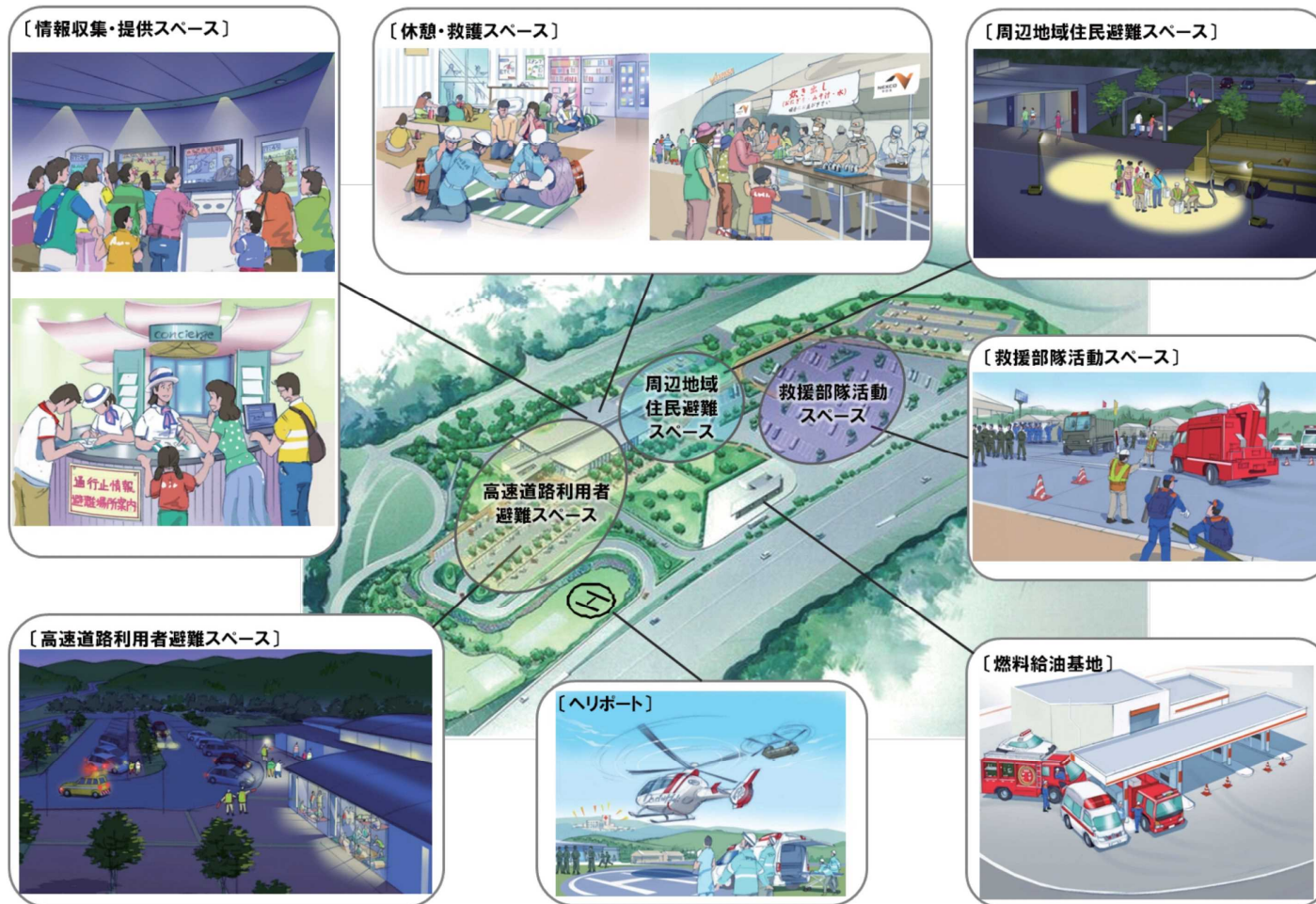
<東名通行止め(大津波警報)により
新東名を通行する緊急車両(東日本大震災)>



<沿線自治体とNEXCOによる包括的提携協定の締結>



<災害時における高速道路休憩施設の役割(イメージ)>



4. 費用対効果分析方法・分析結果

○現在の事業費:1兆2529億円 ⇒ 増加後の事業費:1兆3279億円 (750億円増加)

○事業費の増加要因は、以下のとおり

事業費増額の要因	増額
①現地条件の相違等による橋梁の構造変更 ■詳細な土質調査の結果、断層破碎帯が想定以上に広範囲であったことから、断層を避けた下部工配置に見直しとなり、主塔、上部構造、下部構造の変更が発生した ■道路橋示方書(設計地震動の見直し)を踏まえた動的解析の結果、橋脚部、鉛直材、斜吊材の構造変更が発生した	300億円
②重金属含有土・産業廃棄物処理の対応、工事用進入路の見直し ■地質調査結果より、重金属含有土・産業廃棄物が確認され固化不溶化处理・場外搬出処分の対策が必要となった ■のり面崩落・猛禽類の営巣等により工事用進入路のルート及び構造の見直しが必要となった	270億円
③労務・材料単価上昇 ■2018年以降、労務単価等の上昇が続いているため事業費の増額が必要となった	110億円
④基準改定に伴うトンネル避難連絡坑の追加設置 ■道路トンネル非常用施設設備基準・同解説の改定(2019.9)に伴いトンネル避難連絡坑を追加設置した	70億円
合 計	750億円

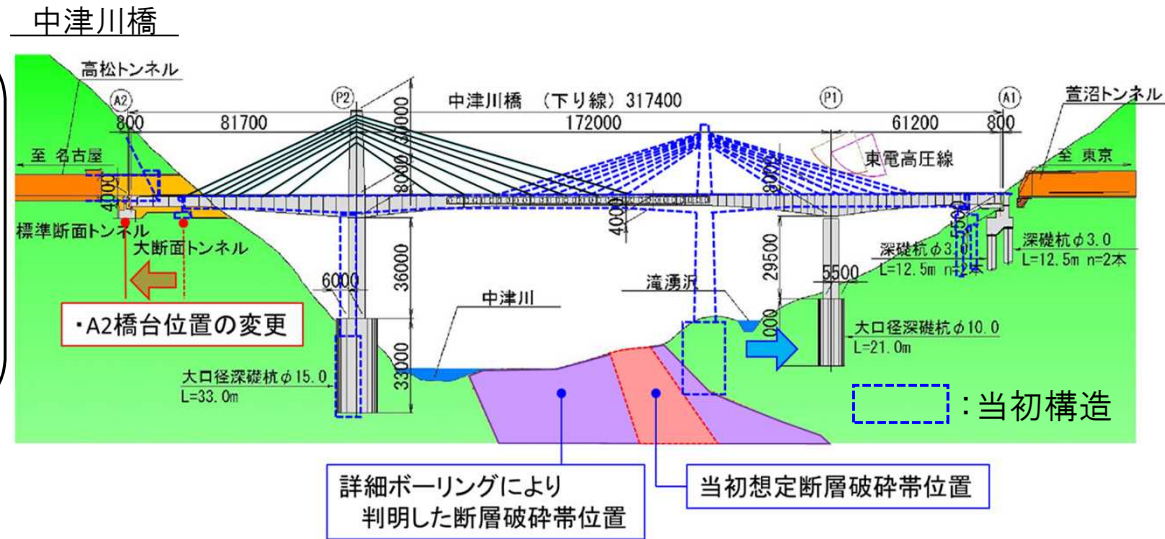
4. 費用対効果分析方法・分析結果

① 現地条件の相違等に伴う橋梁構造変更（+300億円）

■ 断層破砕帯に伴う構造変更

詳細な土質調査の結果、断層破砕帯が想定以上に広範囲であったことから、断層を避けた下部工配置に見直し。

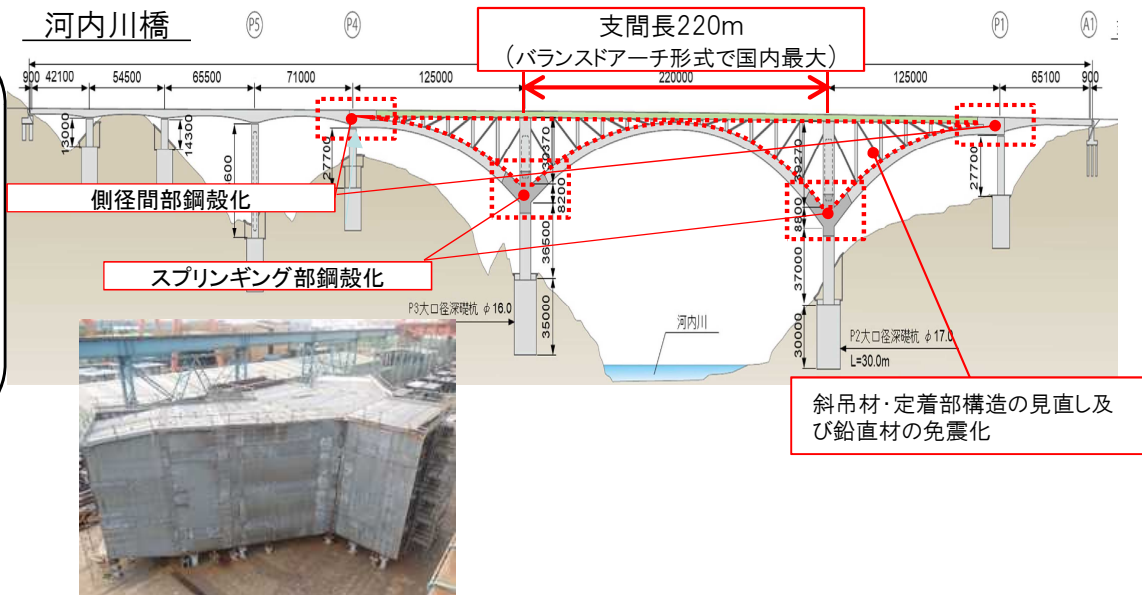
- ・支間長増(130m→170m)による基礎の大規模化
- ・主桁とトンネル坑口への干渉対応
- ウェブ構造の変更、トンネル坑口大断面化



■ 特殊橋梁の詳細検討に伴う構造変更

道路橋示方書改訂(設計地震動の見直し)を踏まえた動的解析結果に伴う見直し。

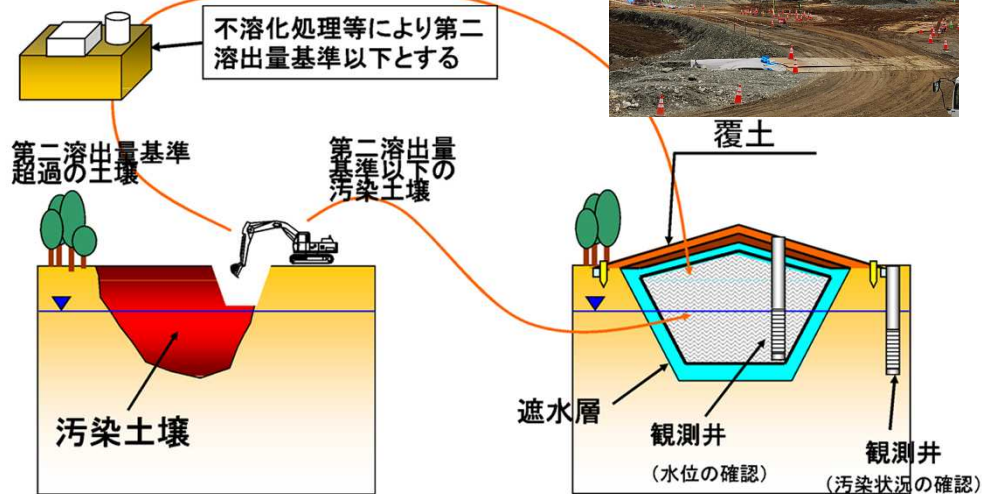
- ・スプリング部、側径間部の鋼殻化
- ・鉛直材の免震化(剛結構造→支承化)
- ・斜吊材定着部について張力変動に対応する構造へ見直し



4. 費用対効果分析方法・分析結果

②重金属含有土・産業廃棄物処理の対応、工事用進入路の見直し（+270億円）

重金属含有土の対応(イメージ)



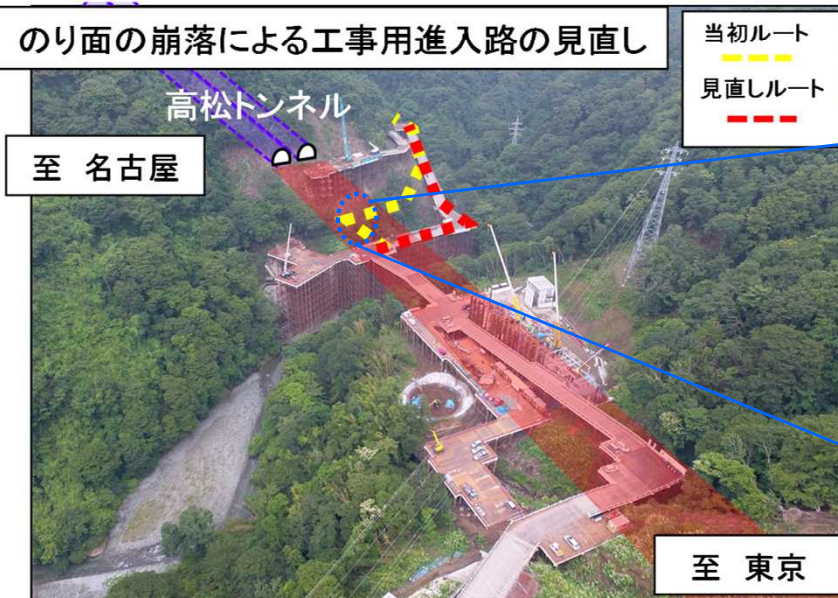
固化不溶化処理状況



産業廃棄物処理の対応



のり面の崩落による工事用進入路の見直し



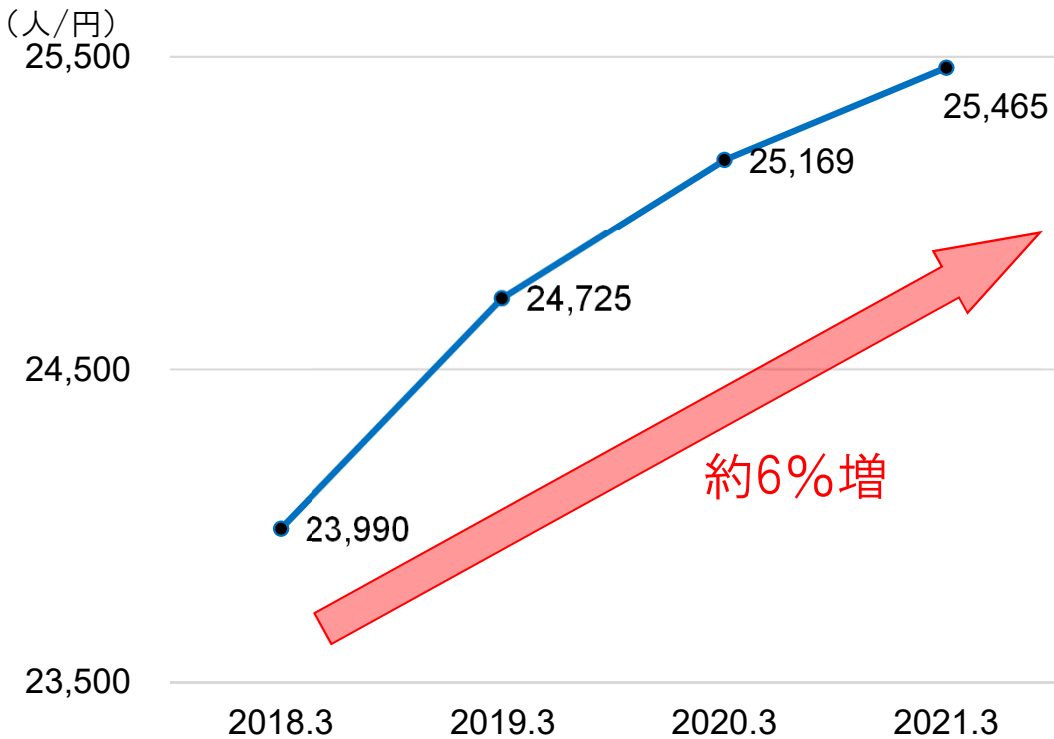
のり面の崩落

4. 費用対効果分析方法・分析結果

③労務・材料単価の上昇による増（+110億円）

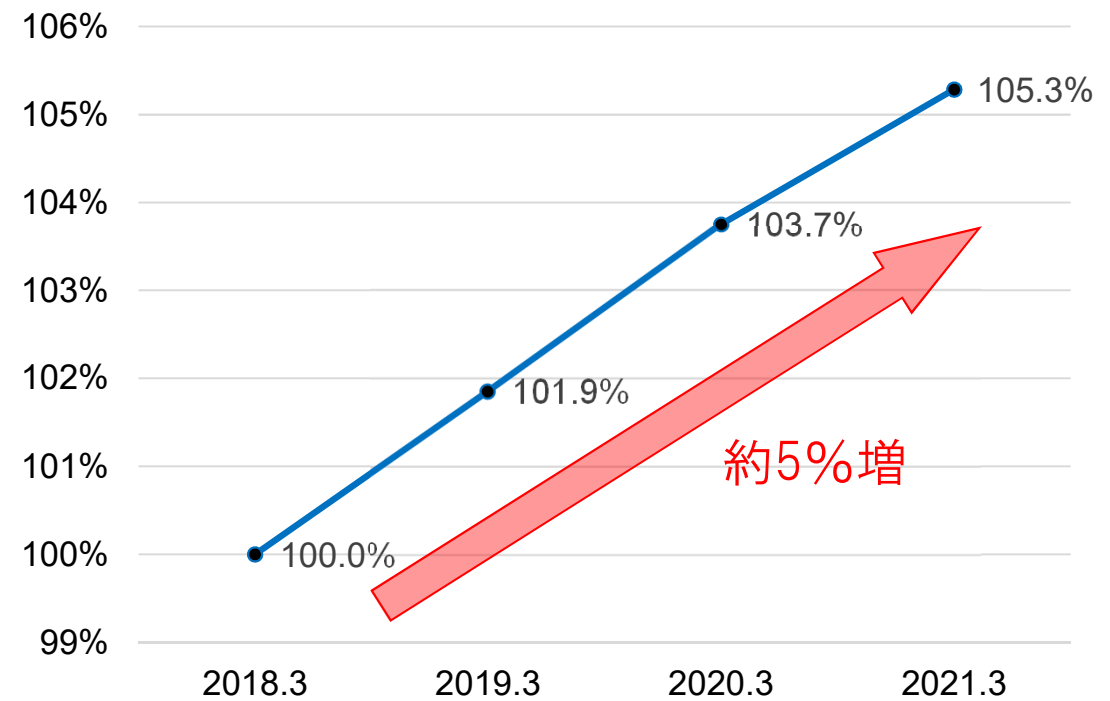
①労務単価の推移

神奈川県、静岡県における労務単価（26職種平均）



②材料単価の推移

神奈川県、静岡県における主要材料単価



4. 費用対効果分析方法・分析結果

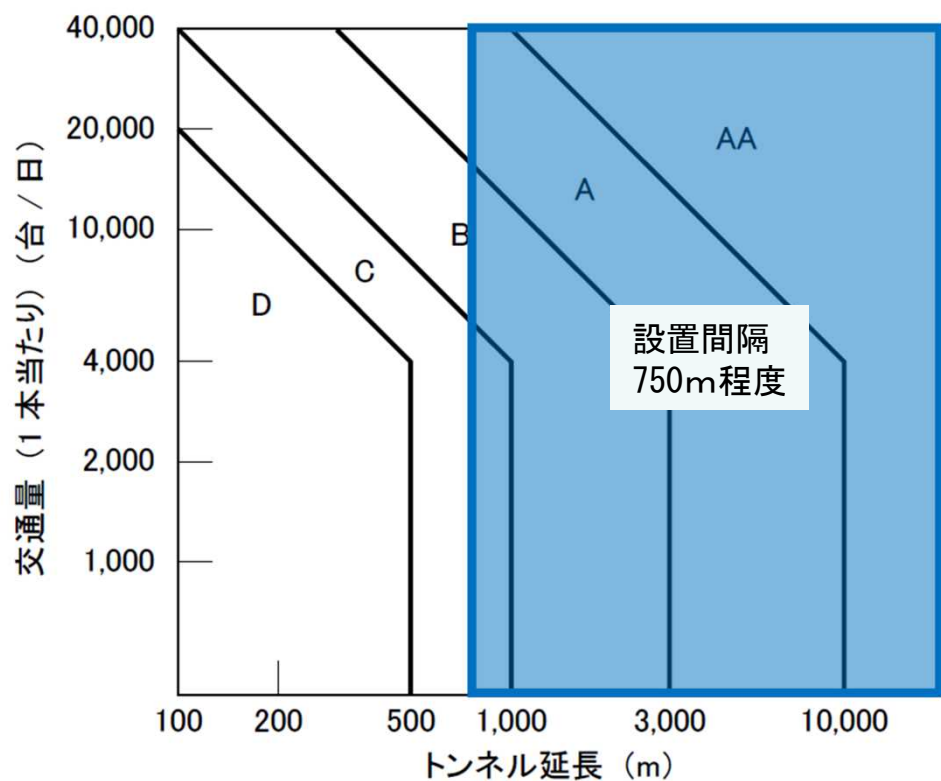
④基準改定に伴うトンネル避難連絡坑の増設（+70億円）

■トンネル避難連絡坑設置間隔

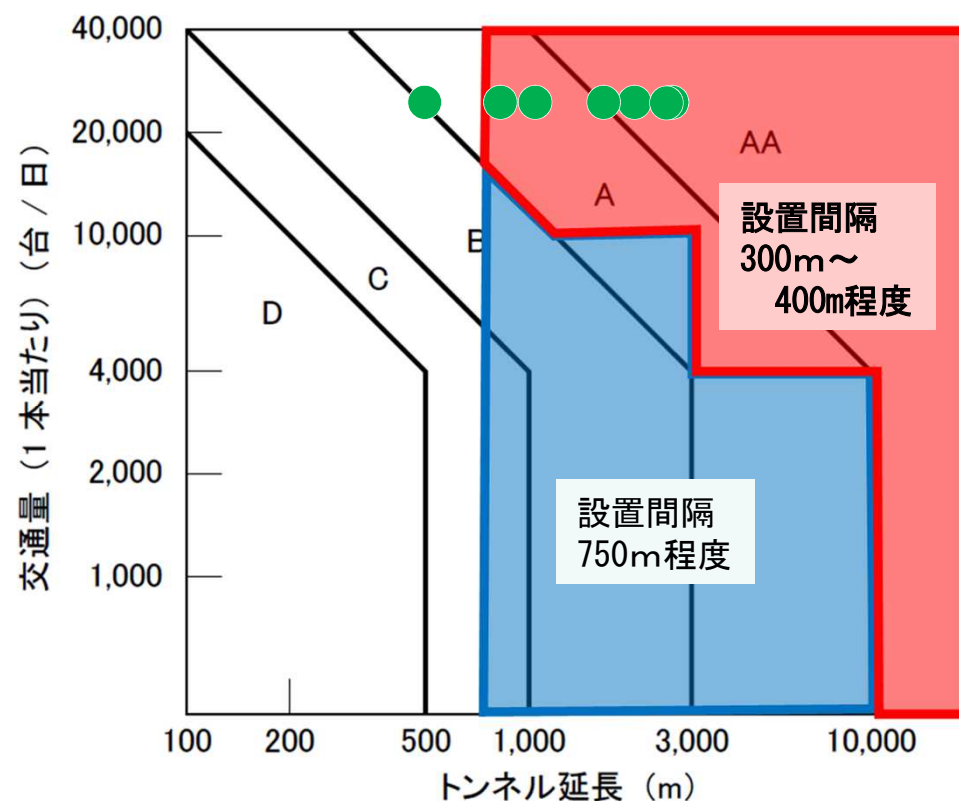
【凡例】

● 新東名（新秦野IC～新御殿場JCT）のトンネル

<改定前>



<改定後>



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(2018年2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	2021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		2010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)
	23,632億円	953億円	140億円	24,726億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.7	6.9%
	14,285億円		667億円	14,951億円		

■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)
	23,632億円	953億円	140億円	24,726億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	5.3	20.4%
	4,006億円		652億円	4,658億円		

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：2021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～伊勢原大山、新御殿場～御殿場JCTは開通済。
- 伊勢原大山～新御殿場は、用地取得が概成し工事を全面展開中。

(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(海老名JCT～御殿場JCT)の交通集中渋滞回数は、東名(海老名JCT～豊田JCT)区間の約5割を占め、同区間の渋滞中事故件数は事故全体の4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、渋滞中事故件数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。

物流効率化への貢献

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、スーパー中枢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)の開通による、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。

- 新東名の沿線自治体では、工場の立地が活発であり、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に貢献する。
- 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に貢献する。

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に貢献する。

費用便益比(B/C)

- 全体事業 1.7
- 残事業 5.3

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、我が国の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おり、より一層の生産性の向上や観光振興などを図り、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、工事の安全などにも十分配慮し、一日も早い全線開通を目指していただきたい。

【静岡県】

対応方針(原案)のとおり、事業の継続について、異存ありません。

新東名高速道路は、我が国の社会経済活動の根幹を担う大動脈であり、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、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。

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、観光交流客数が増加し、企業立地件数が開通前に比べ2倍に増加するなど、多様なストック効果が現れております。

加えて、令和2年12月には、御殿場JCT～浜松いなさJCT間の6車線化が完成したことにより、「定時性の確保」や「大型車と小型車の分散による安全性の向上」につながり、より快適な走行が可能になるなど、利便性が向上しています。

これらの効果がさらに発揮されるよう、新御殿場ICより東側の一日も早い開通及び残る区間の完成6車線化をお願いします。

(4) 対応方針(案)

○ 当事業は、事業継続が妥当である。