

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)

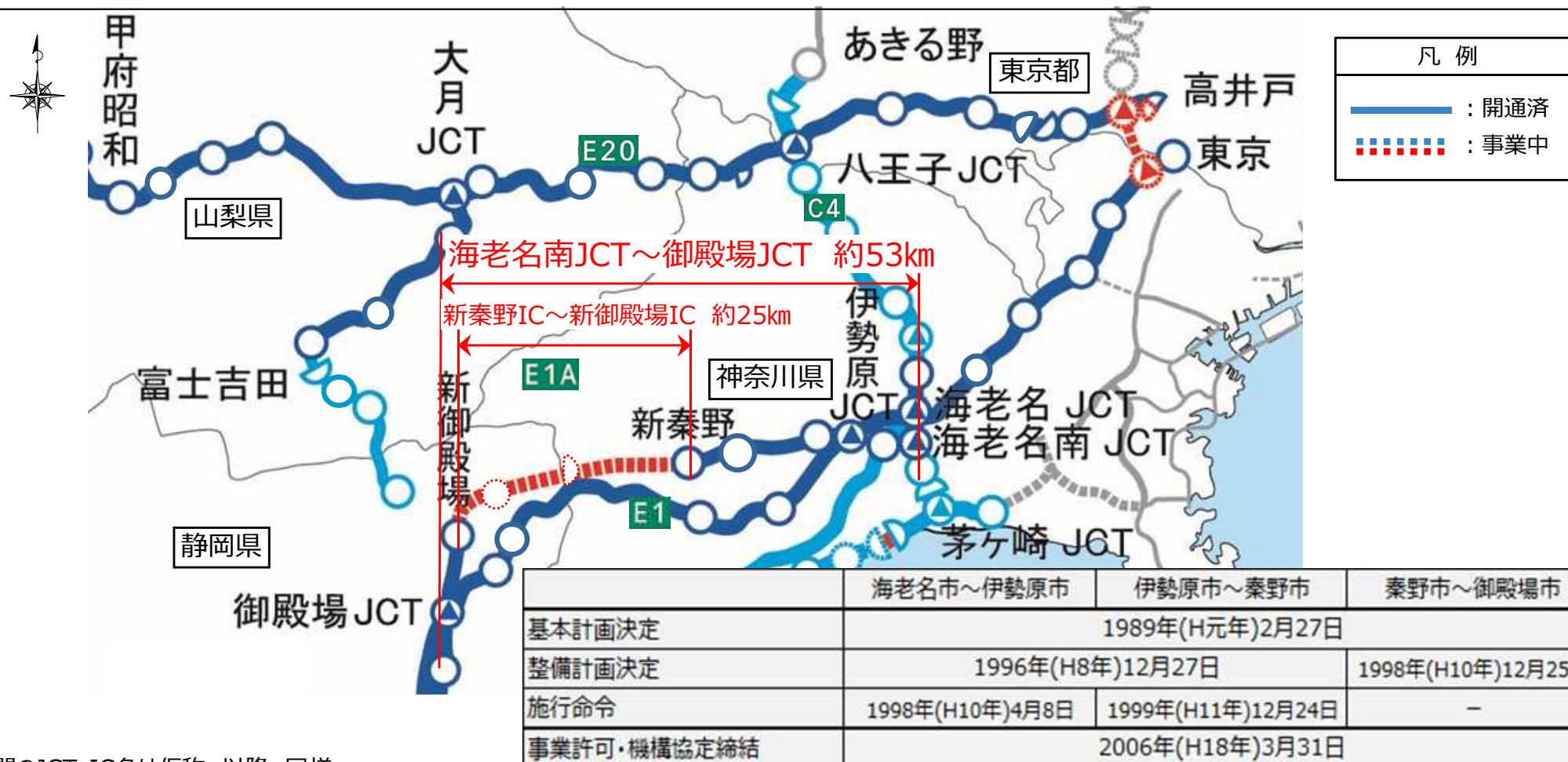


目次

| | | |
|-----|----------------|---------|
| 1. | 路線概要 | P10 |
| 2. | 当該事業における委員会の経緯 | P11 |
| 3. | 前回委員会での主な意見 | P12 |
| 4. | 事業進捗の見込みの視点 | P13 |
| 5. | 円滑なモビリティの確保 | P14～P15 |
| 6. | 物流効率化への貢献 | P16～P17 |
| 7. | 都市の再生 | P18 |
| 8. | 個性ある地域の形成 | P19 |
| 9. | 安全で安心できるくらしの確保 | P20 |
| 10. | 災害への備え | P21 |
| 11. | 事業費の見直しについて | P22～P25 |
| 12. | 費用対効果分析方法・分析結果 | P26～P27 |
| 13. | 対応方針（原案） | P28～P30 |

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 53 km
- 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 120 km/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. 当該事業における委員会の経緯

2017年(平成29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）が経過による再評価)

2018年(平成30年) 1月28日 : 海老名南JCT～厚木南 <開通>

2019年(平成31年) 3月17日 : 厚木南～伊勢原JCT <開通>

2019年(令和 元年) 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(令和 2年) 3月 7日 : 伊勢原JCT～伊勢原大山 <開通>

2021年(令和 3年) 4月10日 : 新御殿場～御殿場JCT <開通>

2021年(令和 3年) 12月17日 : **事業評価監視委員会**

(社会情勢の急激な変化、技術革新等により実施の必要が生じたことによる再評価)

2022年(令和 4年) 4月16日 : 伊勢原大山～新秦野 <開通>

2022年(令和 4年) 12月21日 : **事業評価監視委員会**

(社会情勢の急激な変化、技術革新等により実施の必要が生じたことによる再評価)

3. 前回委員会での主な意見

○主な意見（前回委員会 2022年(令和4年)12月21日）

<新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）審議結果より>

- ①当該路線は、物流・人流双方において非常に重要なもので、事業継続は妥当。事業完成による便益も計り知れないところで、一日も早い開通に向けて事業を推進頂く方向性で問題ない。
- ②コスト増加については自然相手で予測できない部分があり、安全第一で事業を進めるためやむを得ないものの、今後のコスト縮減や効率的な事業推進に努める必要がある。総事業費を抑え込み、トータルでの事業性を確保することが重要な視点である。
- ③南海トラフ巨大地震予測震度分布図による東名、新東名通過地域の予測震度では、東名が震度7地域、新東名が震度6地域を通過しており、巨大地震発生時の被害予測も大きく異なると考えられる。巨大地震発生確率が高い中で東名とのダブルネットワークとなることで、新東名がライフラインの役割を果たすことが期待され、早期の全線開通を実現頂きたい。また、リニューアル工事推進時のリダンダンシー（冗長性）向上も大変重要。
- ④東名大井松田～御殿場間は山間部を通過し線形が良くないためサービスレベルとしてあまりいい状況ではない。本路線開通による交通転換でサービスレベルの向上も期待できる。

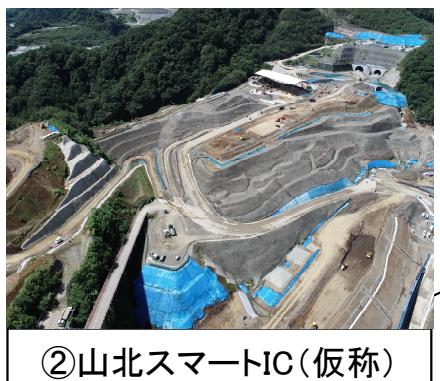
4. 事業進捗の見込みの視点

- 海老名南JCT～新秦野、新御殿場～御殿場JCTは開通済。
- 新秦野～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



| 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 | 開通 | 開通 | 開通 | 開通 |
| 開通予定年度 | 2021年4月10日 | 2027年度 | 2022年4月16日 | 2020年3月7日 | 2019年3月17日 | 2018年1月28日 |

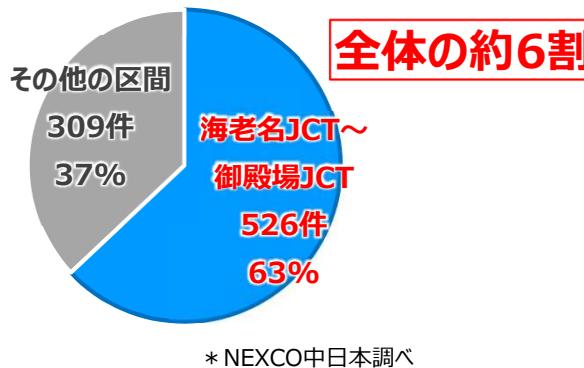
5. 円滑なモビリティの確保



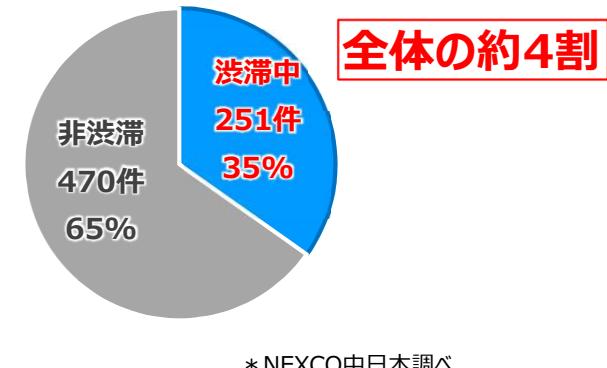
①交通集中による渋滞の緩和及び事故の減少

- 東名（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6割を占める。また、同区間の渋滞中事故は事故全体の約4割を占める。
- 並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が約8割減少、渋滞中事故が約6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。

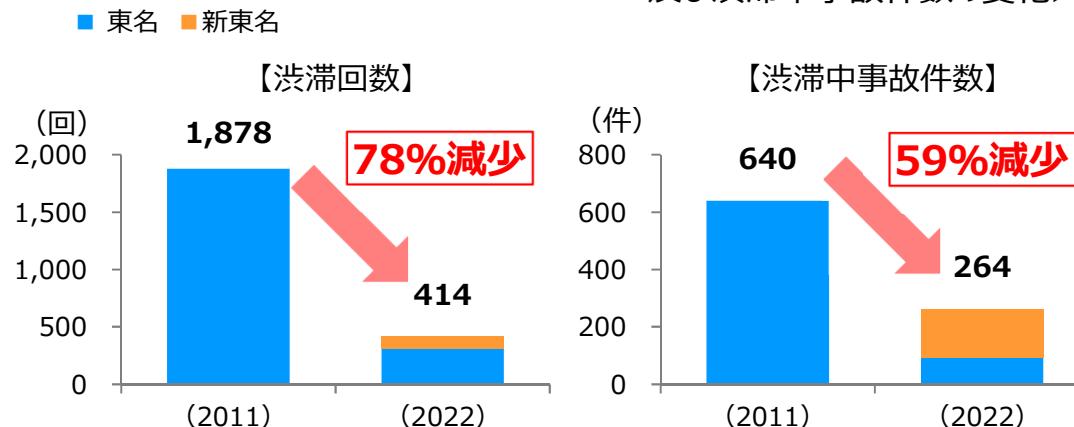
<東名（海老名JCT～豊田JCT）の交通集中渋滞回数（2022）>



<東名（海老名JCT～御殿場JCT）事故の割合（2022）>



<新東名開通に伴う東名（御殿場JCT～豊田JCT）の渋滞回数
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

<並行する主要国道の混雑状況>



出典：国土交通省「令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査」

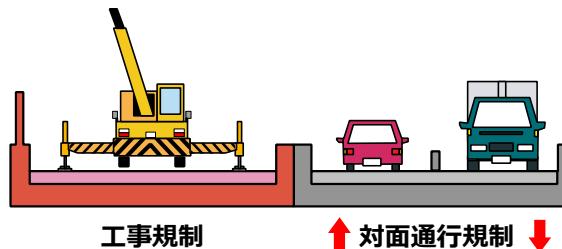
5. 円滑なモビリティの確保

②大規模更新・修繕事業実施および通行止め時の代替ルートの確保



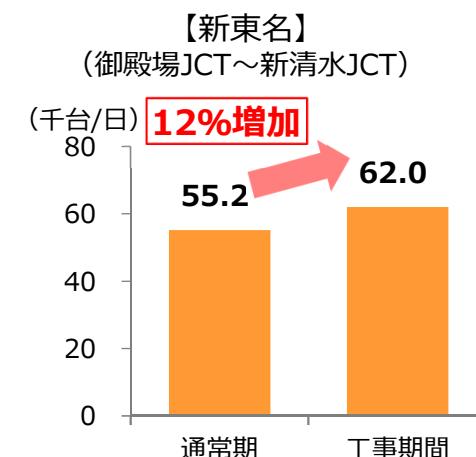
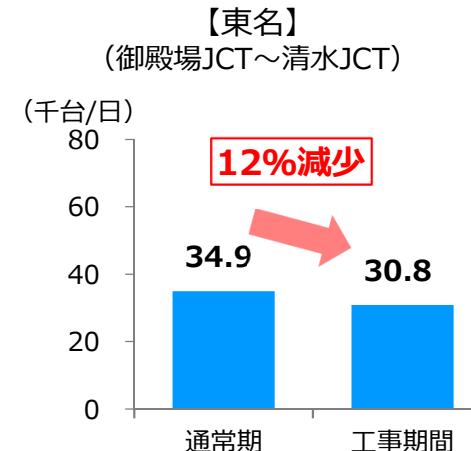
- 東名の「高速道路リニューアルプロジェクト（大規模更新・修繕事業）」の実施にあたっては、長期間の対面通行規制が必要となるが、新東名が東名の代替ルートとして機能することで、交通への影響を大幅に低減。
- 東名（富士IC～清水JCT）では、越波時に通行止めが多数発生しており、新東名への迂回によってリダンダンシーが向上。大雨による通行止めの際にリダンダンシー機能を発揮。

<対面通行規制のイメージ>

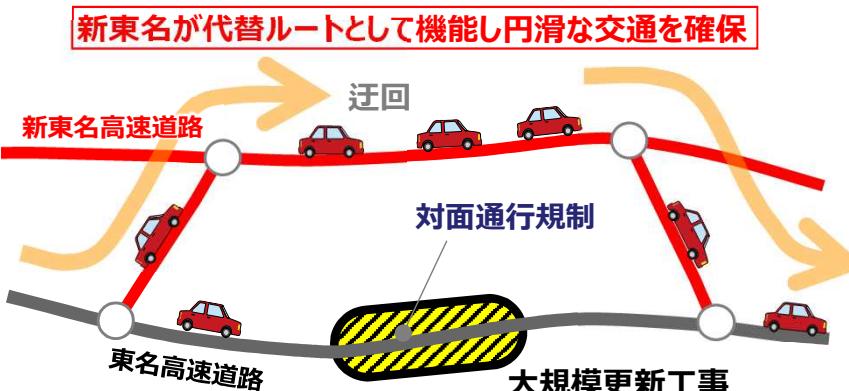


【柳沢第一橋
(東名（沼津IC～富士IC）
床版取替・対面通行の様子
(2022.9～2022.12)】

<東名リニューアル工事時における断面交通量の変化（御殿場JCT～清水JCT）>



<代替ルートとして機能する新東名>



<東名（富士IC～清水JCT）の越波による通行止め状況>



越波による通行止めの様子
(東名 富士IC～清水JCT)

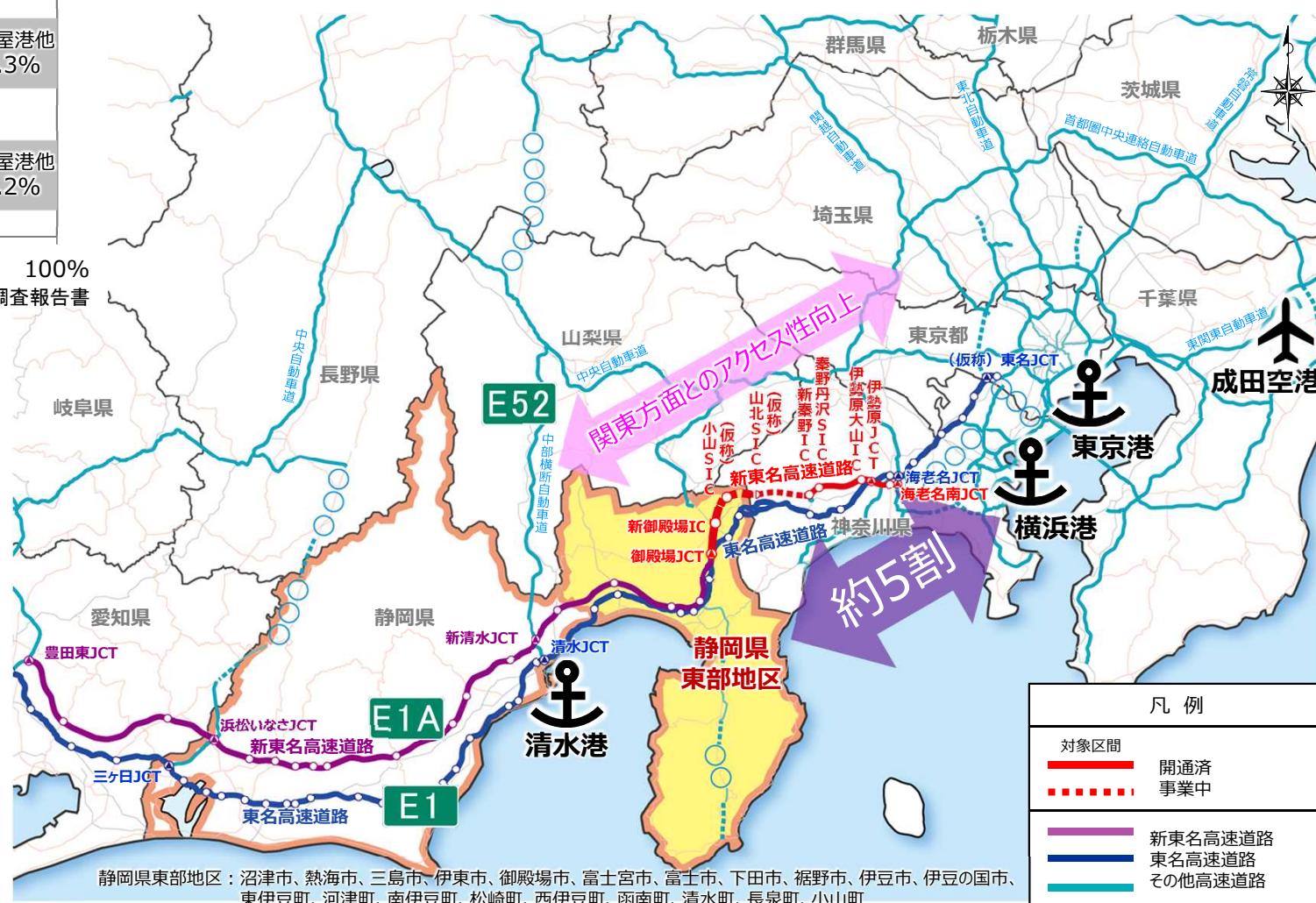
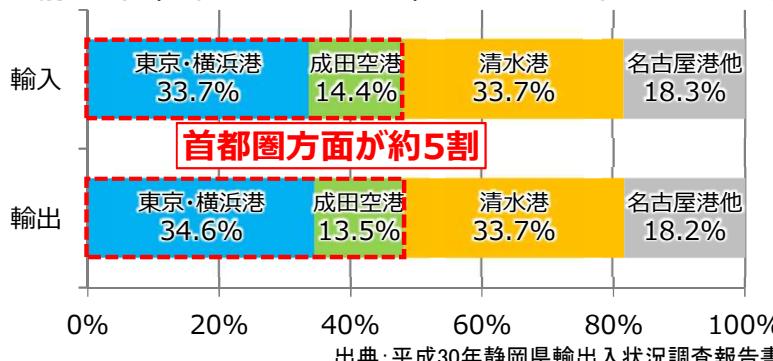


6. 物流効率化への貢献

①港湾・空港へのアクセス性向上

○静岡県東部における輸出入は、首都圏方面の港湾・空港の利用が約5割と多く、新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）の開通により、ダブルネットワーク化されることで、物流の安定性・効率性の向上に期待。

<静岡県東部に立地する企業が輸出入に利用する港湾・空港>



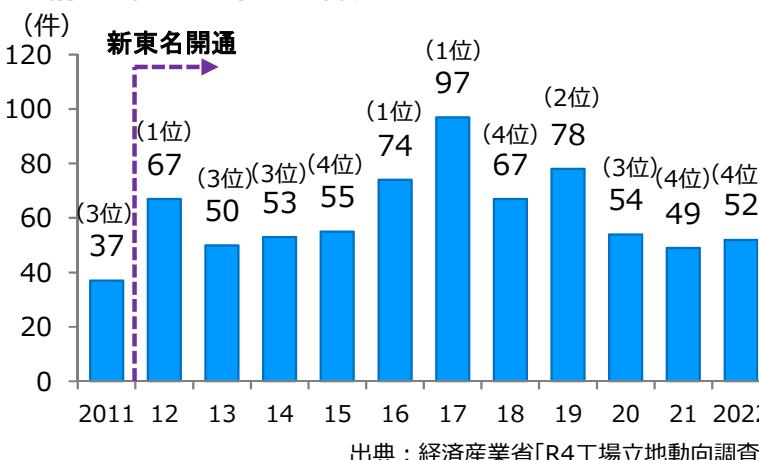
6. 物流効率化への貢献

②工場立地の推進及び物流施設の増加

- 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※。
- 現在も新たな物流施設が増加しており、新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）の開通により、更なる工場立地に期待。

※2012年～2022年の累計

<静岡県の工場立地件数>



【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

<新東名沿線の物流施設>

◆新東名のIC付近に立地する主な物流施設

| | 施設 | 延床面積 (m ²) | IC名 | ICからの距離 | 運用状況 |
|---|-------------------|------------------------|------------|---------|-------------|
| ① | 物流センター（食品・日用品等） | 約25,000 | (仮称) 小山SIC | 約3.0km | 施工中 |
| ② | 物流センター（雑貨・ペット用品等） | 15,726 | (仮称) 小山SIC | 約3.0km | 2021年4月 竣工 |
| ③ | 物流センター（化粧品・食品原料等） | 24,000 | 新富士IC | 2.0km | 2013年12月 竣工 |
| ④ | 物流センター（食品・日用品等） | 99,206 | 新富士IC | 0.8km | 2020年4月 竣工 |
| ⑤ | 物流センター（食品原料等） | 30,052 | 新富士IC | 0.8km | 2017年9月 竣工 |
| ⑥ | 物流センター（食品等） | 34,000 | 新清水IC | 1.2km | 2014年12月 竣工 |
| ⑦ | 物流センター（食品・日用品等） | 25,853 | 長泉沼津IC | 0.7km | 2015年8月 竣工 |



7. 都市の再生

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地域の今後の土地利用計画を立案し、開発を推進。
- 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. | 取組み | 地域名 |
|-----|--|------|
| ① | 伊勢原大山インター土地区画整理事業 | 伊勢原市 |
| ② | 東部第二土地区画整理事業 | 伊勢原市 |
| ③ | 羽根森林資源活用拠点（仮称）における土地利用構想 | 秦野市 |
| ④ | 秦野SA周辺土地利用構想、戸川地区の土地区画整理事業 | 秦野市 |
| ⑤ | 秦野市の企業立地及び施設再整備の優遇制度 | 秦野市 |
| ⑥ | （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 |
| ⑦ | （仮称）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 | 小山町 |
| ⑧ | 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 | 小山町 |
| ⑨ | 東名高速道路足柄サービスエリア周辺を広域都市交流拠点とした土地利用事業推進区域 | 御殿場市 |
| ⑩ | リバーガーデンタウンおやま宅地造成事業推進区域 | 御殿場市 |
| ⑪ | 御殿場市新東名等IC周辺土地利用構想 | 御殿場市 |
| ⑫ | 板妻南工業団地開発推進区域 | 御殿場市 |

※沿線自治体HPより新東名沿線の取組みを抜粋

② 東部第二土地区画整理事業



⑦ （仮称）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



【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

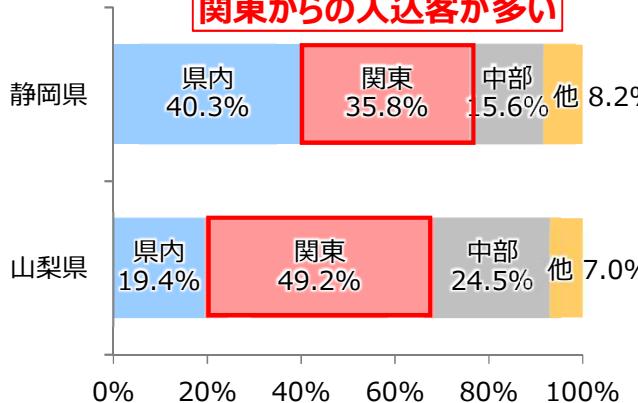
8. 個性ある地域の形成

沿線及び周辺観光地への入込客数の増加

- 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、アクセスルートが増え、東名・中央道の混雑が緩和され、日帰り観光や周遊観光の促進に期待。
- 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に期待。

<静岡県・山梨県への観光入込客>

関東からの入込客が多い



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

【沿線の声】

中央道と東名・新東名の多重ネットワークにより、
関東方面から山梨県への移動が便利になる。
＊ヒアリング先：山梨県

【観光協会の声】

新東名（新秦野IC～新御殿場IC）の開通によ
って首都圏からのアクセス性が向上することをア
ピールし、自動車による県内の周遊観光を提案し
たい。

＊ヒアリング先：富士河口湖町観光連盟

<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1,600万人/年)

①富士五湖エリア

河口湖IC
富士吉田IC
富士吉田忍野SIC
須走IC
新御殿場IC
御殿場JCT

山中湖IC
(仮称)小山SIC
(仮称)山北SIC
足柄SIC

E1A
E1
E20
C4
八王子JCT
東京IC
高井戸IC

厚木IC
伊勢原大山IC
秦野丹沢SIC
新秦野IC
秦野中井IC
大井松田IC
伊勢原JCT
厚木南IC
海老名JCT
海老名南JCT
至 名古屋

②丹沢・大山エリア
②神奈川県丹沢・大山エリア
(観光入込客数約1,500万人/年)

秦野中井IC
大井松田IC
伊勢原JCT
厚木南IC
海老名JCT
海老名南JCT
至 名古屋

所要時間が
同等となり、
アクセスの
選択肢が
増える

②神奈川県丹沢・大山エリア
(観光入込客数約1,500万人/年)

秦野中井IC
大井松田IC
伊勢原JCT
厚木南IC
海老名JCT
海老名南JCT
至 名古屋

①富士五湖エリア：富士吉田市、忍野村、山中湖村、鳴沢村、富士河口湖町
②丹沢・大山エリア：秦野市、厚木市、伊勢原市、中井町、大井町、松田町、
山北町、愛川町、清川村

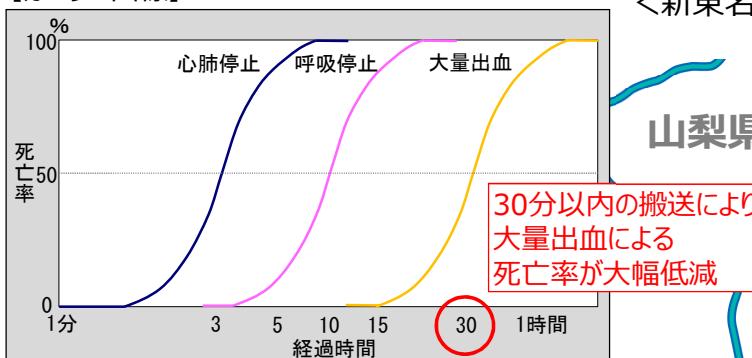
出典：令和元年度山梨県観光入込客数統計調査報告書、令和元年神奈川県入込観光客調査報告書、
富士河口湖 総合観光情報サイト、神奈川県丹沢登山サイト

9. 安全で安心できるくらしの確保

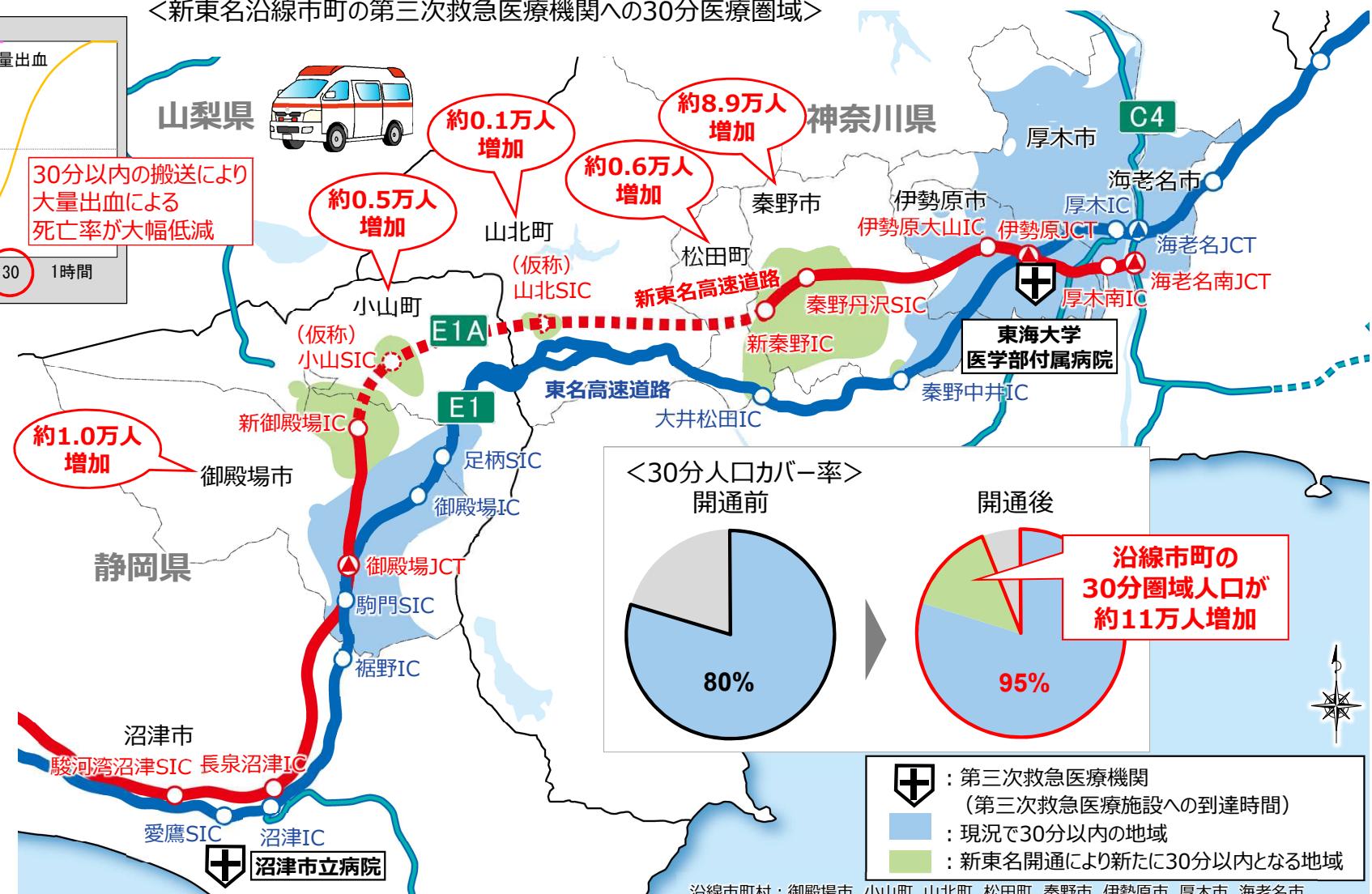
救急医療への貢献

○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80%から95%となり、圏域人口が約11万人増加、地域の救急医療体制強化に貢献。

【カラー曲線】



<新東名沿線市町の第三次救急医療機関への30分医療圏域>



【救急関係者からの声①】

(仮称) 小山スマートICの利用が可能となり、搬送時間の短縮に繋がると期待しています。
*ヒアリング先：御殿場市・小山町広域行政組合 消防本部

【救急関係者からの声②】

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多い。
*ヒアリング先：秦野市消防本部

10. 災害への備え

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。

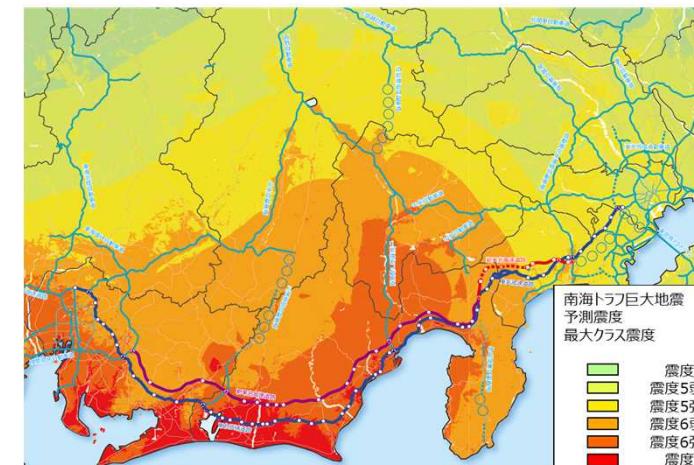
<災害時における高速道路休憩施設の役割（イメージ）>



<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）>



<災害時にリダンダンシー機能を発揮>



11. 事業費の見直しについて

- 現在の事業費：1兆3584億円 ⇒ 増加後の事業費：1兆4219億円（635億円増加）
- 事業費の増加要因は、以下のとおり

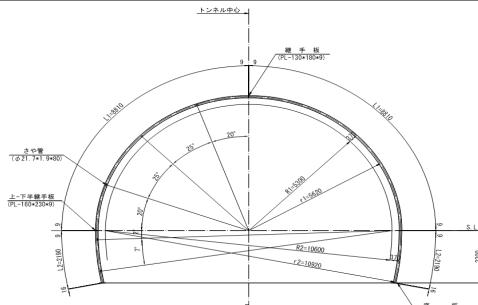
| 事業費増額の要因 | 増額 |
|---|-------|
| ①現地条件の相違等によるトンネル工法の変更 ■脆弱な地山が確認されたことによるトンネル支保構造の変更および補助工法の追加 ■トンネル掘削期間の見直しに伴う仮設備の設置期間等の見直し | 260億円 |
| ②掘削土処理の変更 ■重金属含有土および産業廃棄物の処理数量が増えたことに伴う増 ■掘削土を盛土に活用するにあたり、土壤改良が必要となったことに伴う増 | 210億円 |
| ③基準改定に伴うトンネル防災等級の見直し等 ■推定交通量見直しによるトンネル防災等級の変更による増（A等級→AA等級） ■「山岳トンネル工事の切羽における肌落ち災害防止対策に係るガイドライン」制定に伴う切羽監視員の追加配置に伴う増など | 38億円 |
| ④労務・材料単価上昇 ■前回評価以降、労務・材料単価等の上昇に伴う増 | 133億円 |
| ⑤コスト縮減 ■伐採木のバイオマス発電への活用による処分費の縮減 ■隣接施設からの飛球防止対策の見直しによる縮減など | ▲6億円 |
| 合 計 | 635億円 |

11. 事業費の見直しについて

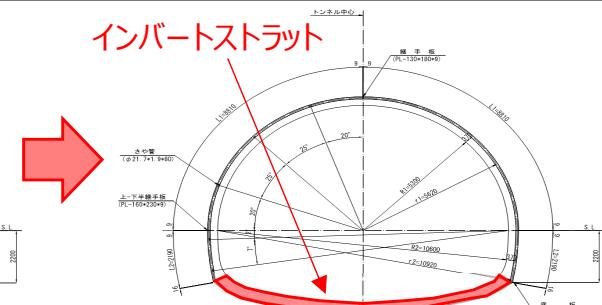
①現地条件の相違等に伴うトンネル工法の変更 (+260億円)

■脆弱な地山の出現による支保構造の変更及び補助工法の追加

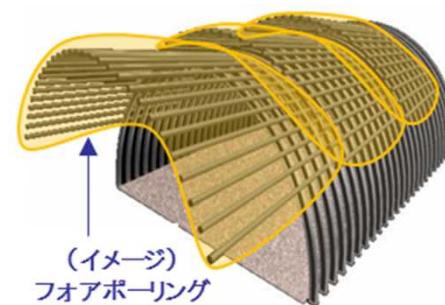
- ・当初の調査では把握しきれない脆弱な地山の出現で一部小崩落が発生
- ・支保構造の変更やロックボルトの本数増、フォアポーリング等を追加することで断面の安定を図る



当初支保構造図 (C II)



脆弱な地山に対応した支保パターンに変更



フォアポーリング等の補助工法を追加

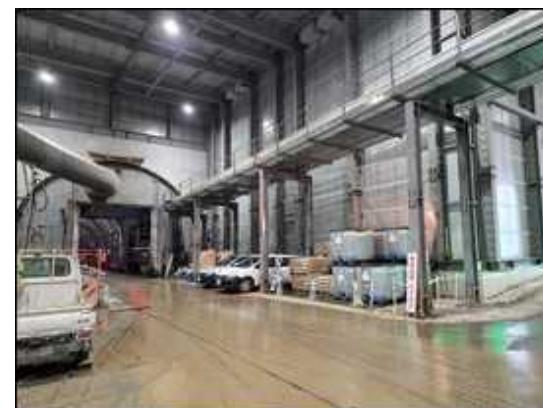
■上記、対策によりトンネル掘削に係る期間が増えることに伴い、仮設備の設置期間の増



TN坑口への工事用道路



ハイピアな仮橋や仮設備



土運搬用ベルトコンベア

11. 事業費の見直しについて

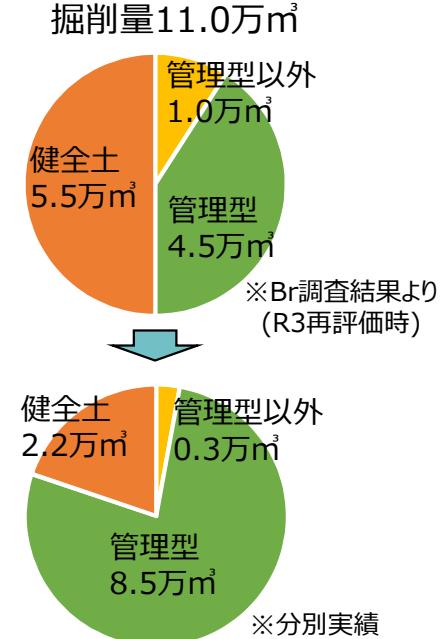
②掘削土処理の変更 (+ 210 億円)

産業廃棄物の分別・処分

- 分別数量 : 11.0万m³
- 廃棄物の処分量 : 8.8万m³



産業廃棄物 分別状況



土運搬計画の見直し

周辺環境に配慮し、住宅地を迂回する
高速道路を活用した土運搬ルートを追加

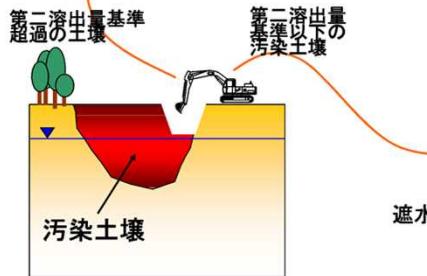


重金属含有土の処理



重金属含有土量推移

| | R3再評価時 | 今回 | 増減 |
|---------|-------------------|--------------------|--------------------|
| 重金属含有土量 | 66万m ³ | 100万m ³ | +34万m ³ |



重金属含有土 処理イメージ

掘削土の盛土転用のための土壤改良



転圧状況 (改良前)

| 規定値 | 上部路床 | 下部路床 | 上部路体 |
|-----------|---------|--------|--------|
| 修正CBR | 10.0%以上 | 5.0%以上 | 2.5%以上 |
| 突き固め回数 | 17回 | 42回 | 92回 |
| 平均CBR (%) | 3.8 | 2.1 | 1.2 |
| 修正CBR (%) | | | 1.2 |

突き固め回数が増えるごとにCBR値が低下
⇒オーバーコンパクション

11. 事業費の見直しについて

- ③トンネル関係の基準改訂や推定交通量の見直しによる増 (+ 38 億円)
- ④労務・材料単価の上昇による増 (+ 133 億円)
- ⑤コスト縮減による減 (▲ 6 億円)

③ トンネル関係の基準改訂や推定交通量の見直し

- 推定交通量の見直しによるトンネル防災等級の変更

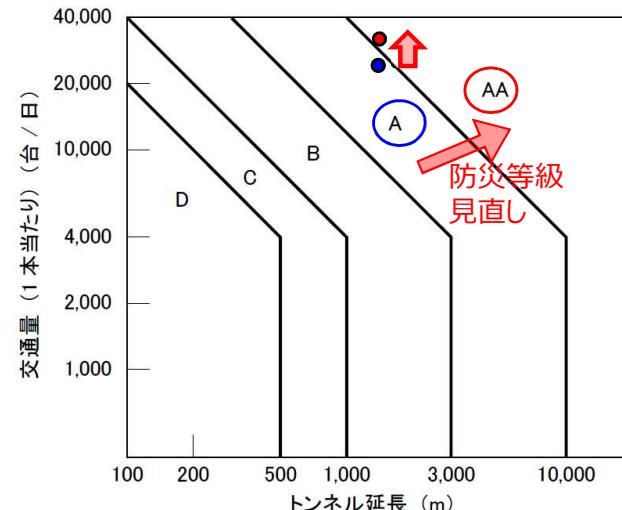
【変更内容】

湯船原トンネル
(上り線1,598m、下り線1,604m)

| 前回交通量 | R4協定交通量 |
|---------|---------|
| 24,049台 | 25,100台 |

変更に伴う追加設備

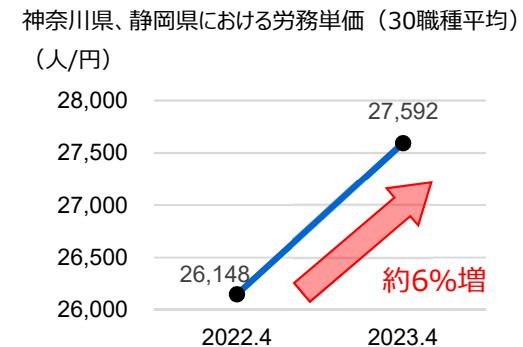
- ・水噴霧施設
- ・電気室、水槽等の拡充
- ・情報板の追加
- ・放送設備拡充 等



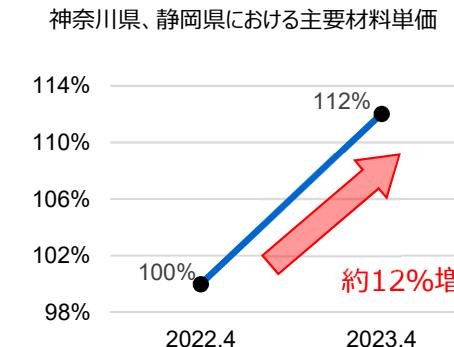
- 「山岳トンネル工事の切羽における肌落ち災害防止対策に係るガイドライン」制定に伴う切羽監視員の追加配置
- NATM トンネルの吹付コンクリート等に用いる急結剤に含有する「二酸化アルミニウムナトリウム」が、劇物指定されたことによる材料の変更

④ 労務・材料単価の上昇

- ①労務単価の推移



- ②材料単価の推移



⑤ コスト縮減

- 伐採木のバイオマス発電への活用による処分費の縮減



- 隣接施設からの飛球防止対策の見直しによる縮減
- 機能補償道路の見直し

12 .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(2022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 | 2023年度 |
| | 供用開始年度 | 2027年度 |
| 交通流の推計時点 | | 2040年度 |
| 推計の基準となる交通基礎データ | | 2015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 |

12.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) |
|-----------|--------------|--------------|--------------|----------|----------------|------------------------|
| | 24,044億円 | 488億円 | 144億円 | 24,676億円 | | |
| 費用 (C) | 事業費 | 維持管理費 | 更新費 | 総費用 | | |
| | 15,875億円 | 557億円 | 452億円 | 16,885億円 | 1.5 | 6.2% |

■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) |
|-----------|--------------|--------------|--------------|----------|----------------|------------------------|
| | 24,044億円 | 488億円 | 144億円 | 24,676億円 | | |
| 費用 (C) | 事業費 | 維持管理費 | 更新費 | 総費用 | | |
| | 3,144億円 | 486億円 | 452億円 | 4,082億円 | 6.0 | 25.0% |

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：2023年度

13. 対応方針（原案）

（1）事業進捗の見込みの視点

- 海老名南JCT～新秦野、新御殿場～御殿場JCTは開通済。
- 新秦野～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6割、同区間の渋滞中事故は事故全体の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。
- 東名（富士IC～清水JCT）では、越波等による通行止めが発生した際、新東名への迂回によるリダンダンシーが確保できており、新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）でも同様の効果が期待できる。

物流効率化への貢献

- 静岡県東部からの輸出入は首都圏方面の利用が多く、新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）の開通によりダブルネットワーク化されることで、物流の安定性・効率性の向上が期待できる。
- 新東名の沿線自治体では、工場の立地が活発であり、また大型物流施設の立地も進んでおり、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。

13. 対応方針（原案）

（2）事業の必要性に関する視点

個性ある地域の形成

- 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、アクセスルートの選択肢が増えることに加え、東名や中央道での混雑が緩和することにより、関東方面から日帰り観光や山梨・静岡の両県にわたっての周遊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。

安全で安心できるくらしの確保

- 新東名の開通により、第三次救急医療機関への30分圏域が拡大することで、30分圏域人口が増加し、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、高速道路休憩施設の活用により、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 1.5
- 残事業 6.0

13. 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ながら、2027年度までの全線開通を確実なものとし、一日も早い開通を目指して事業を強力に推進していただきたい。

【静岡県】

対応方針（原案）のとおり、事業の継続に異存ありません。

新東名高速道路は、東名高速道路とともにダブルネットワークを形成し、我が国の社会経済活動の根幹を担う大動脈であり、高速性・定時性を確保するとともに、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。

2012年に新東名高速道路の静岡県区間（御殿場JCT～浜松いなさJCT間）が開通して以来、本県では、全国1位となる工場立地件数や、観光交流客数の増加など、多様なストック効果が現れております。

これらの効果がさらに發揮されるよう、引き続き安全を最優先にした上で、2027年度に開通が予定されている新秦野ICから新御殿場IC間の一日も早い開通をお願いします。

（4）対応方針（案）

- 当事業は、事業継続が妥当である。