

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	P11
2.	当該事業における委員会の経緯	P12
3.	前回委員会での主な意見	P13
4.	事業進捗の見込みの視点	P14
5.	事業費について【今回見直し】	P15～P18
6.	事業の必要性に関する視点	
①	円滑なモビリティの確保	P19～P20
②	物流効率化の支援	P21～P22
③	都市の再生	P23
④	個性ある地域の形成	P24
⑤	安全で安心できるくらしの確保	P25
⑥	災害への備え	P26
7.	費用対効果分析方法・分析結果	P27～P28
8.	対応方針（原案）	P29～P31

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. 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>

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**

(社会経済情勢の急激な変化、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)
【事業費の見直し】

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**

(社会経済情勢の急激な変化、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)
【事業費・事業期間の見直し】

2023年(令和 5年) 12月15日 : **事業評価監視委員会**

(社会経済情勢の急激な変化、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)
【事業費の見直し】

3 . 前回委員会での主な意見

○主な意見（前回委員会 2023年(令和5年)12月15日）

<新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）審議結果より>

- ①将来、大規模地震の発生が心配される地域でもあり、できるだけ早く全線開通すべき。
- ②トンネル部の難工事や労務費、物価高騰等の影響もある中で、事業費増は止むを得ないが、引き続きコスト縮減に取り組みながら、早期に全体像を示すことが必要。
- ③この区間の開通には極めて大きな経済効果があり、事業の有用性や必要性について異論はなく、対応方針（原案）のとおり事業継続は妥当。

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



①中津川橋



②山北スマートIC(仮称)



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 .事業費について

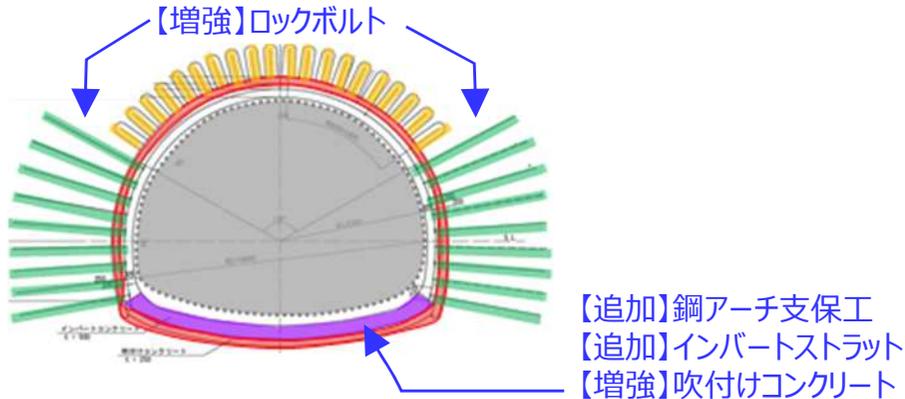
- 現在の事業費：1兆4219億円 ⇒ 増加後の事業費：1兆5003億円（784億円増加）（+5.5%）
- 事業費の増加要因は、以下のとおり

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補助工法の変更 ■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	397億円
②橋梁の構造見直し等に伴う仮設構台の変更 ■橋梁の構造見直しの影響等に伴う仮設構台設置期間の延長 ■工事用進入路見直し等に伴う仮設構造台設置範囲の変更	84億円
③のり面対策・掘削土処理の変更 ■重金属含有土が増え、場外搬出処分が必要となったことに伴う増 ■切土部において、脆弱なり面が確認されたことから、切土のり面補強対策を追加 ■掘削土を盛土に活用するにあたり、土壌改良が必要となったことに伴う増	148億円
④基準改定に伴うトンネル切羽安全対策の見直し等に伴う増 ■「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、切羽における肌落ち災害防止対策（鏡吹付け・調査ボーリング）の追加による増	41億円
⑤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	124億円
⑥コスト縮減 ■関係機関との調整による道路構造の変更	▲10億円
合 計	784億円

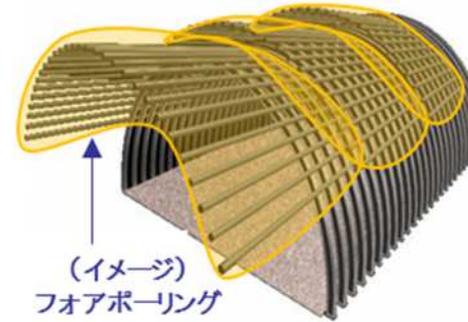
5 事業費について

① 現地条件の相違等に伴うトンネル補助工法の変更 (+ 3 9 7 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 (掘削完了箇所)
 - ・ 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



脆弱な地山に対応した支保パターンに変更

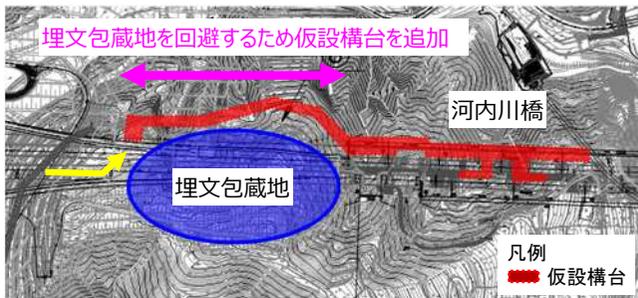


フォアポーリング等の補助工法を追加

② 橋梁の構造見直し等に伴う仮設構台の変更 (+ 8 4 億円)

仮設構台設置範囲変更

- 埋蔵文化財の出土等の影響により、工事用進入路を見直し、仮設構台設置範囲を変更



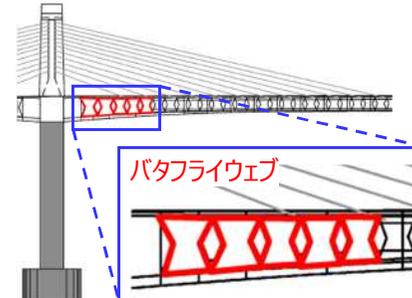
河内川橋

埋蔵文化財の出土状況を踏まえて工事用進入路を見直し、仮設構台を追加



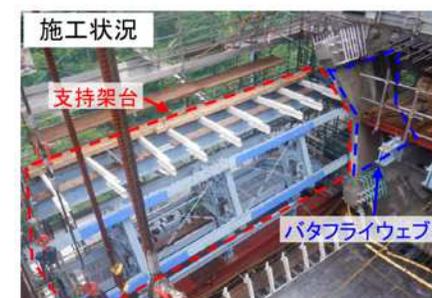
仮設構台設置期間延長

- 橋梁の構造見直しに伴う施工サイクル変更の影響等により、仮設構台設置期間が増加



中津川橋

下部工施工時の断層破碎帯出現に伴う支間長変更により、バタフライウェブを採用
⇒ 施工ブロック毎に変化する寸法に合わせて、支持架台の段取り替え作業等が追加



5 .事業費について

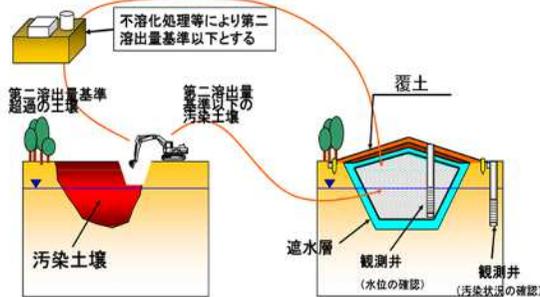
③のり面対策・掘削土処理の変更 (+ 1 4 8 億円)

重金属含有土の処理

重金属含有土の処理数量が増加したことに伴い、対策盛土可能量を超過したため処理方法を変更

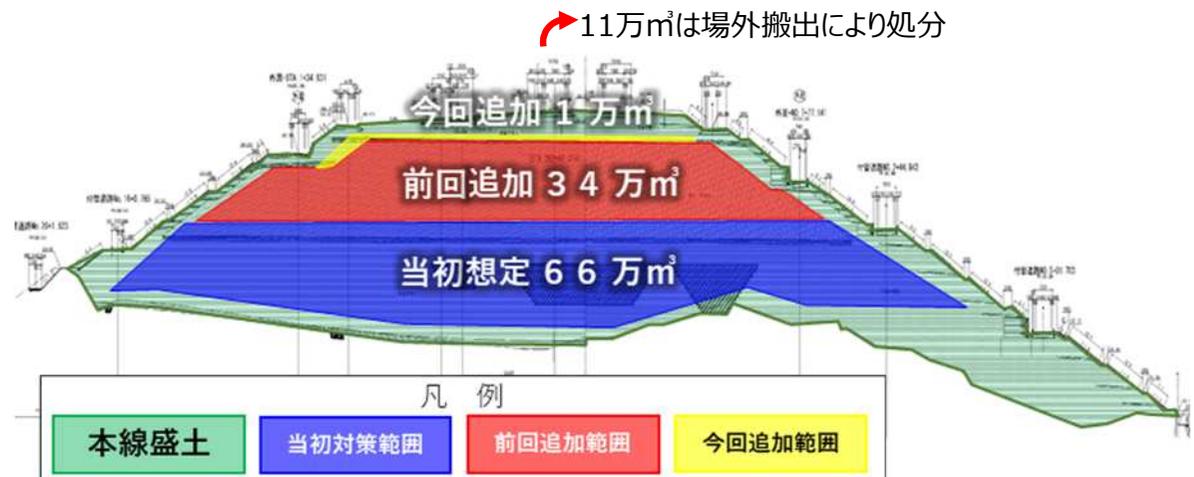
重金属含有土量推移

	R5再評価時	今回	増減
重金属含有土量	100万 ^m	112万 ^m	+12万 ^m



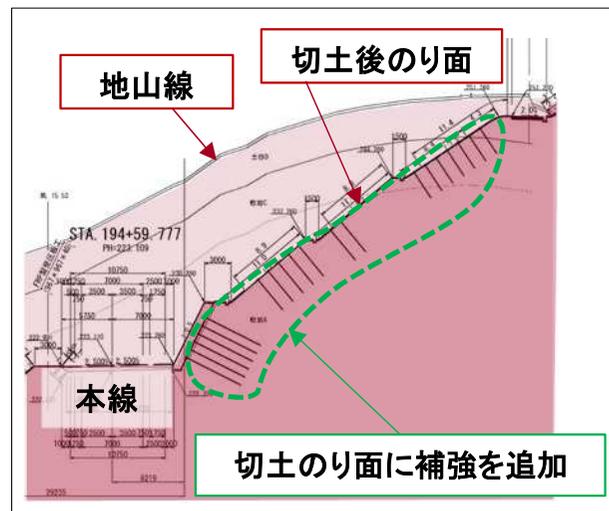
重金属含有土 処理イメージ

対応盛土場での重金属含有土の処理 (イメージ)



切土のり面補強対策の追加

切土部で脆弱なり面が確認されたため、切土のり面補強対策を追加



掘削土が盛土材不適合のため土壤改良

トンネル等の掘削土の一部が盛土材料として不適合
⇒盛土材として活用するため土壤改良を追加



5 事業費について

- ④基準改定に伴う切羽安全対策の見直し等に伴う増 (+ 4 1 億円)
- ⑤労務・材料単価等の上昇による増 (+ 1 2 4 億円)
- ⑥コスト縮減による減 (▲ 1 0 億円)

④ 基準改定に伴う切羽安全対策の見直し等に伴う増

- 「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」制定に伴い、必要な安全対策工を各トンネルに追加

【肌落ち災害対策】

- ・鏡吹付けの追加による切羽面の肌落ち防止
- ・調査ボーリングの追加による切羽前方の地質状況の事前把握



鏡吹付け工 施工状況



調査ボーリング工 施工状況

⑤ 労務・材料単価等の上昇

① 労務単価の推移

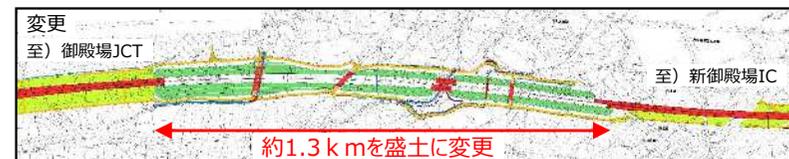


② 材料単価の推移



⑥ コスト縮減

- 関係機関との調整による道路構造の変更
- 発生土の有効利用によるコスト縮減を図るため、橋梁から盛土構造への変更を検討
- 農地減少や地域分断への影響を加味し、橋脚高が低い区間を選定して盛土へ変更

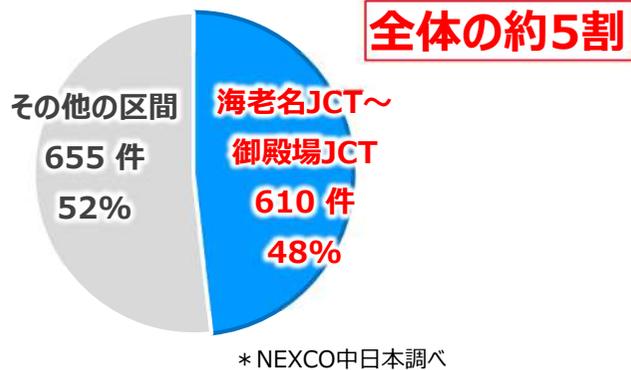


6 .事業の必要性に関する視点

①円滑なモビリティの確保（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5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6割減少、渋滞中事故が約5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。

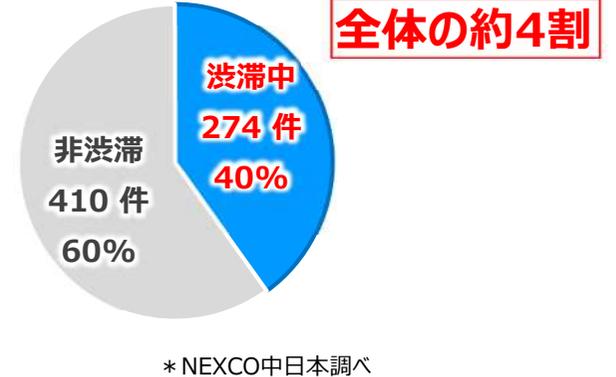
<東名（海老名JCT～豊田JCT）の交通集中渋滞回数（2023）>



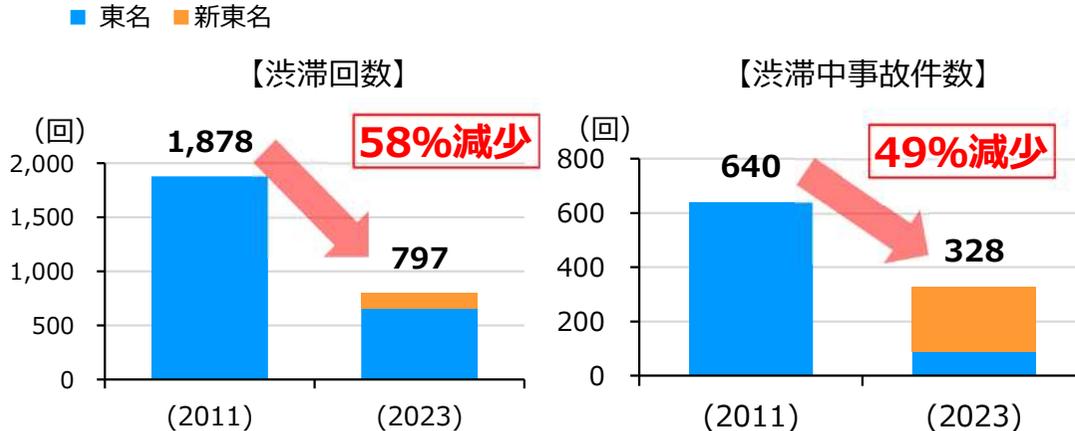
【東名 上り線 足柄SA付近の渋滞状況】



<東名（海老名JCT～御殿場JCT）事故の割合（2023）>



<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

* NEXCO中日本調べ

<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」

6 .事業の必要性に関する視点

①円滑なモビリティの確保（大規模更新・修繕事業実施時等の代替ルートの確保）

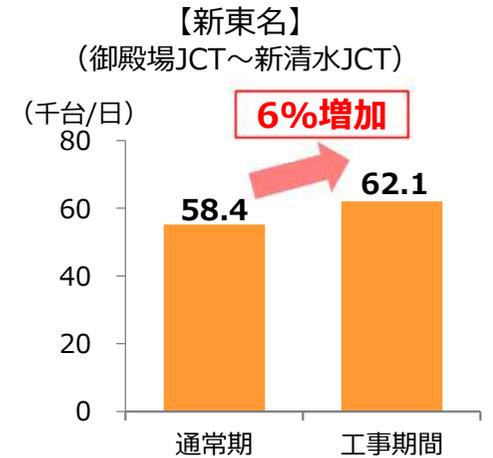
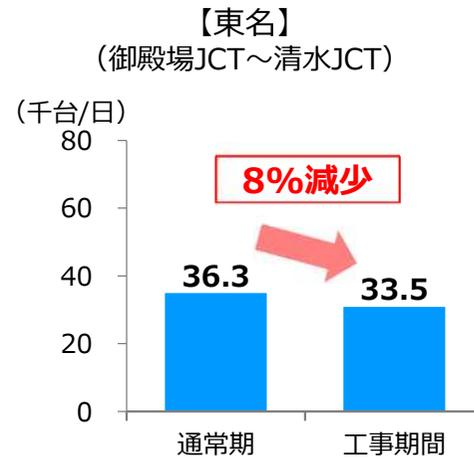
- 東名の「高速道路リニューアルプロジェクト（大規模更新・修繕事業）」の実施にあたっては、長期間の対面通行規制が必要となるが、新東名が東名の代替ルートとして機能することで、交通への影響を大幅に低減。
- 東名（富士IC～清水JCT）では、越波時に通行止めが多数発生しており、新東名への迂回によってリダンダンシーが向上。大雨による通行止めの際にリダンダンシー機能を発揮。

<対面通行規制のイメージ>

<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）>



【柳沢第二橋
(東名(沼津IC～富士IC)
床版取替・対面通行の様子
(2023.9～2023.12))】



※NEXCO中日本調べ
(通常期：2023年：1月1日～9月3日、12月23日～12月31日、 工事期間：2023年：9月4日～12月22日)

<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>

新東名が代替ルートとして機能し円滑な交通を確保



越波による通行止めの様子
(東名 富士IC～清水JCT)



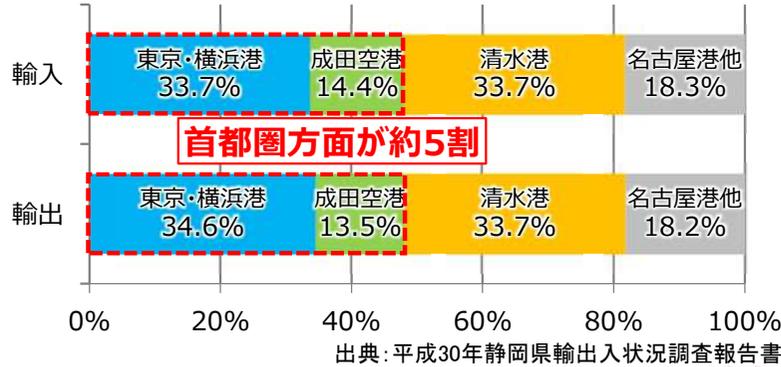
※NEXCO中日本調べ

6 .事業の必要性に関する視点

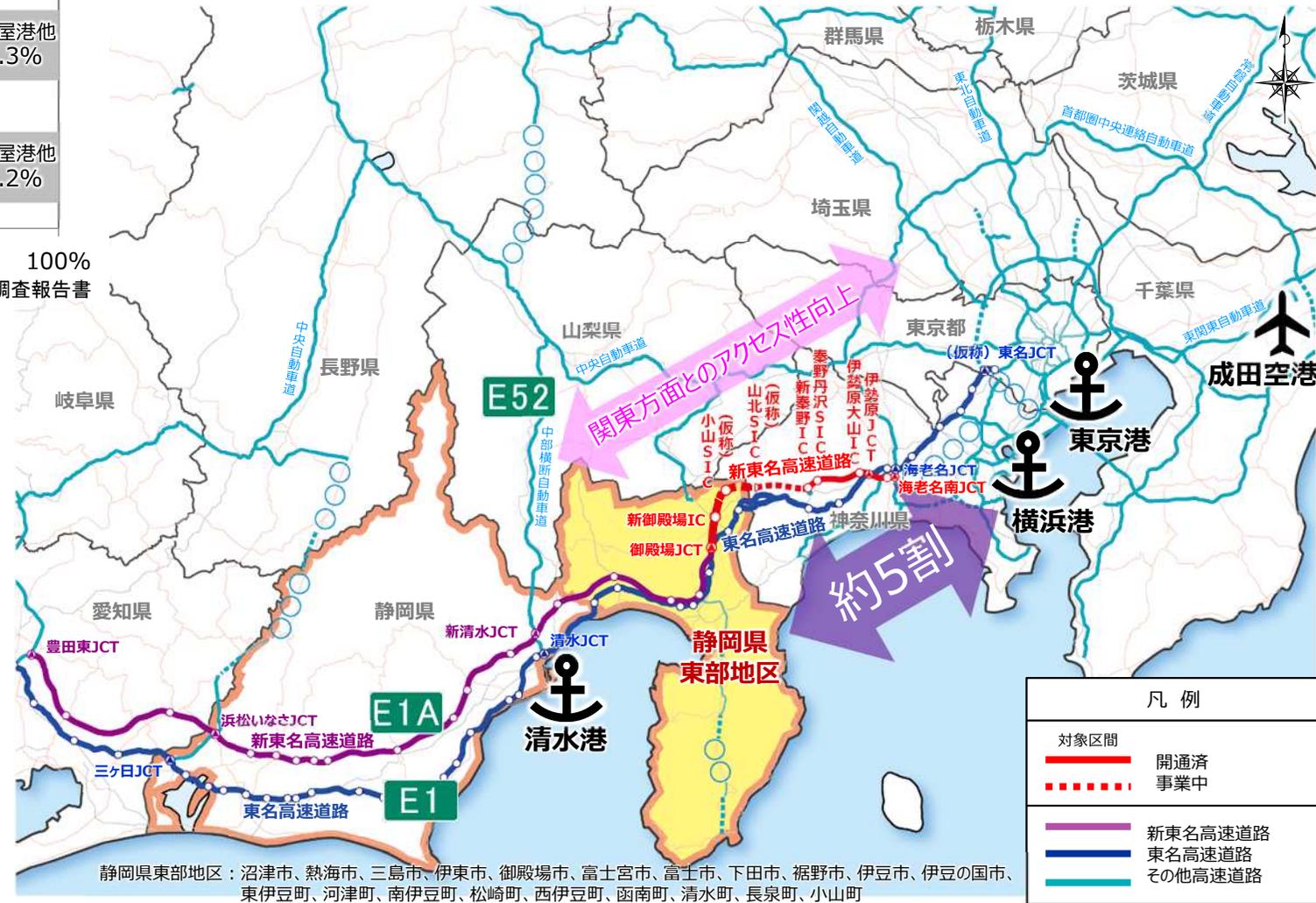
② 物流効率化の支援（港湾・空港へのアクセス性向上）

○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＞



【静岡県 交通基盤部 港湾局の声】
 新東名静岡県区間の開通では、浜松、御殿場地区発着貨物のルートを選択肢が増えたことで輸送のフレキシビリティが向上しました。
 海老名南JCT～御殿場JCTの開通では、リダンダンシーの飛躍的な向上により、交通遮断のリスクがほぼなくなり、県内道路ネットワークの物流の安定性、効率性、生産性の向上が期待されます。

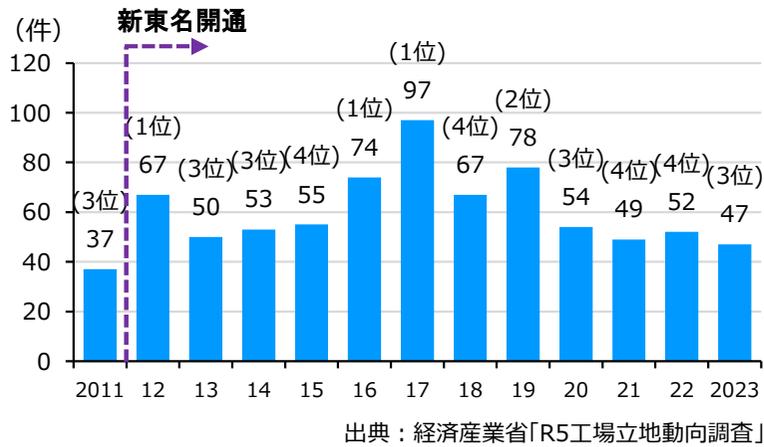


6 .事業の必要性に関する視点

②物流効率化の支援（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～2023年の累計

＜静岡県の工場立地件数＞



＜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 (㎡)	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 (化粧品・サプ等)	2,132	(仮称) 小山SIC	約3.0km	施工中
③ 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
④ 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
⑤ 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
⑥ 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
⑦ 物流センター (食品等)	34,000	新清水IC	1.2km	2014年12月 竣工
⑧ 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



【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



6 事業の必要性に関する視点

③ 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＞

海老名南JCT～御殿場JCT



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S A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	
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	
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	
⑫	板妻南工業団地開発推進区域	

※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



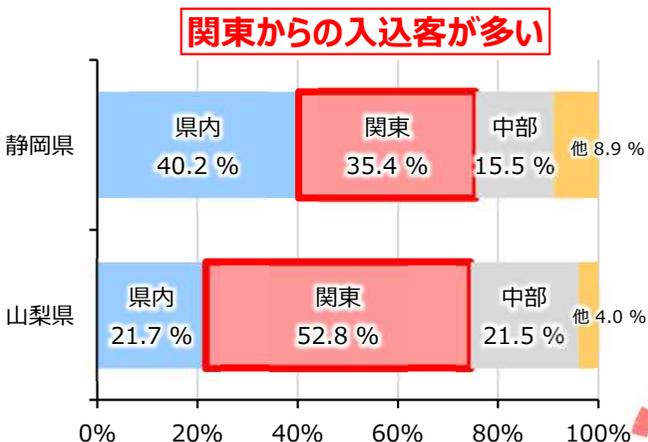
【沿線自治体の声】
 企業進出に係る相談・問合せが増加しており、これまでの新東名高速道路の開通により、市内事業者から事業がしやすくなったとの声もいただいている。
 新秦野IC～新御殿場ICについても、企業誘致や雇用創出による地域経済活性化への寄与を期待している。
 ＊ヒアリング先：秦野市

6 事業の必要性に関する視点

④ 個性ある地域の形成（沿線及び周辺観光地へのアクセス向上）

- 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

<首都圏から富士五湖他へのアクセスルート>



【沿線の声】

関東方面からの観光客は主に中央道や圏央道を利用している。新秦野IC～新御殿場ICが開通し移動ルートの選択肢が増えることで、交通集中による渋滞や事故が解消され、観光客が円滑に来県することを期待している。

*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

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

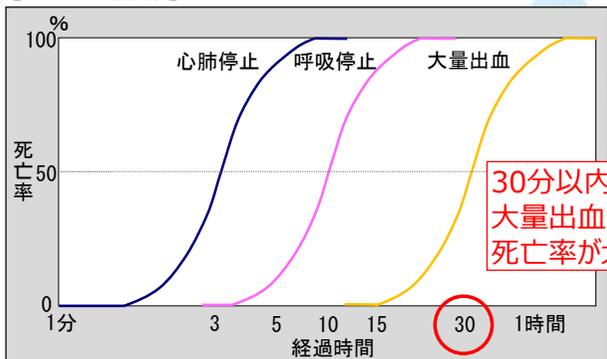
出典：令和5年山梨県観光入込客統計調査報告書、令和5年神奈川県入込観光客調査報告書、富士河口湖 総合観光情報サイト、神奈川県丹沢登山サイト

6 事業の必要性に関する視点

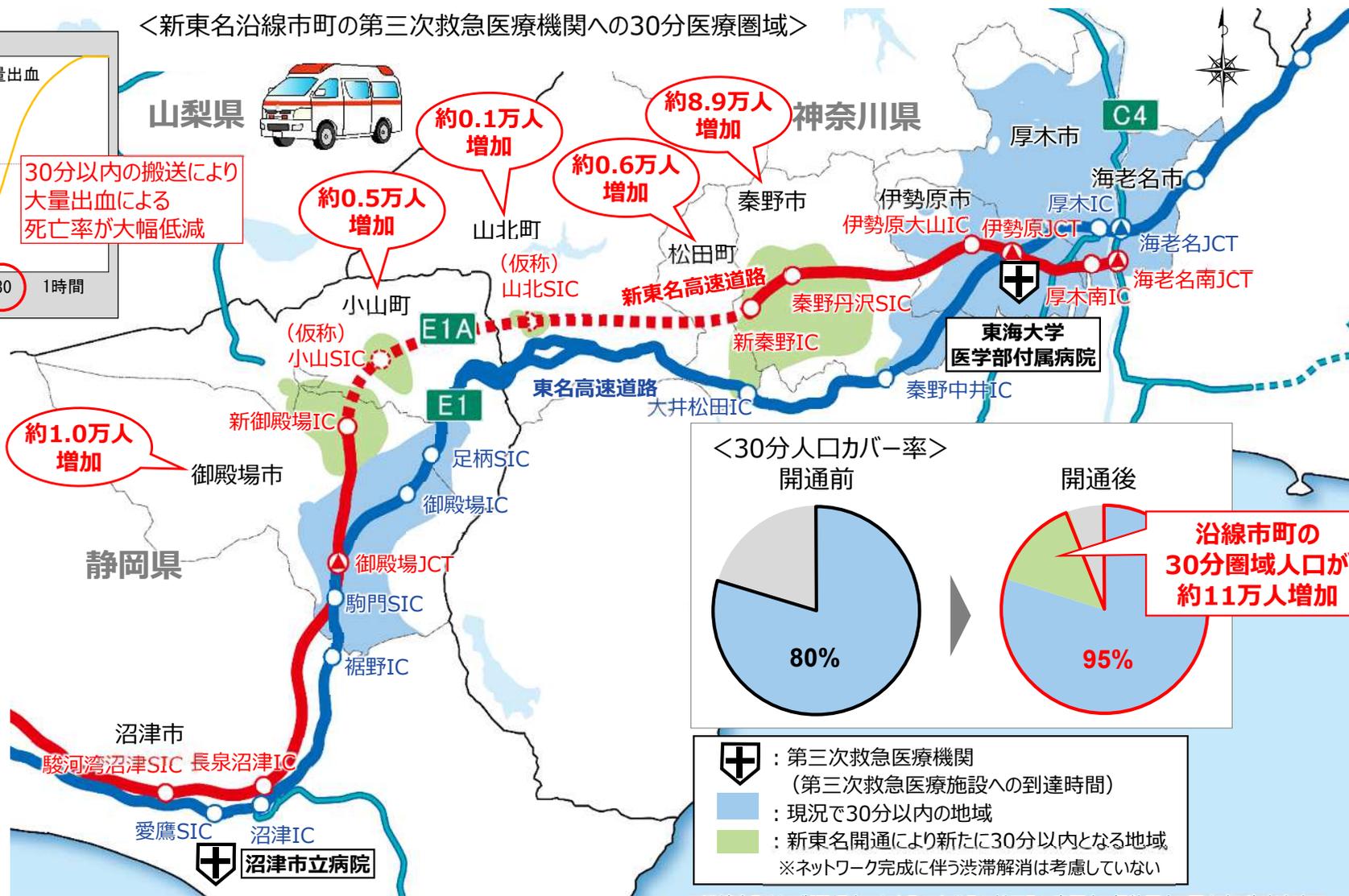
⑤ 安全で安心できるくらしの確保（医療機関へのアクセス向上）

○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。

【カーラー曲線】

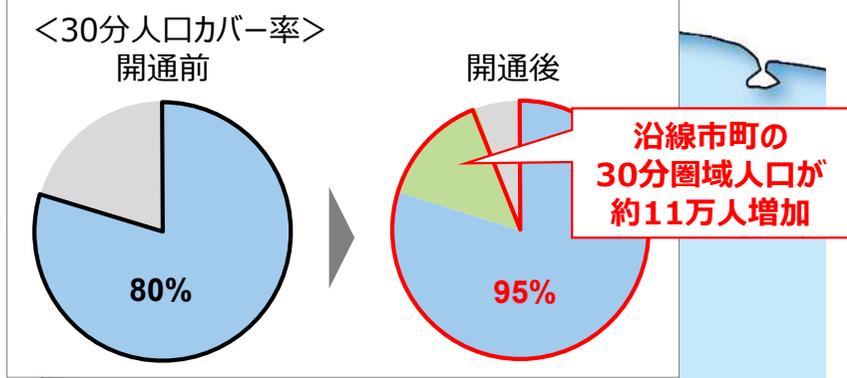


＜新東名沿線市町の第三次救急医療機関への30分医療圏域＞



【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大きい。
 *ヒアリング先：秦野市消防本部



⊕：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
 ※ネットワーク完成に伴う渋滞解消は考慮していない

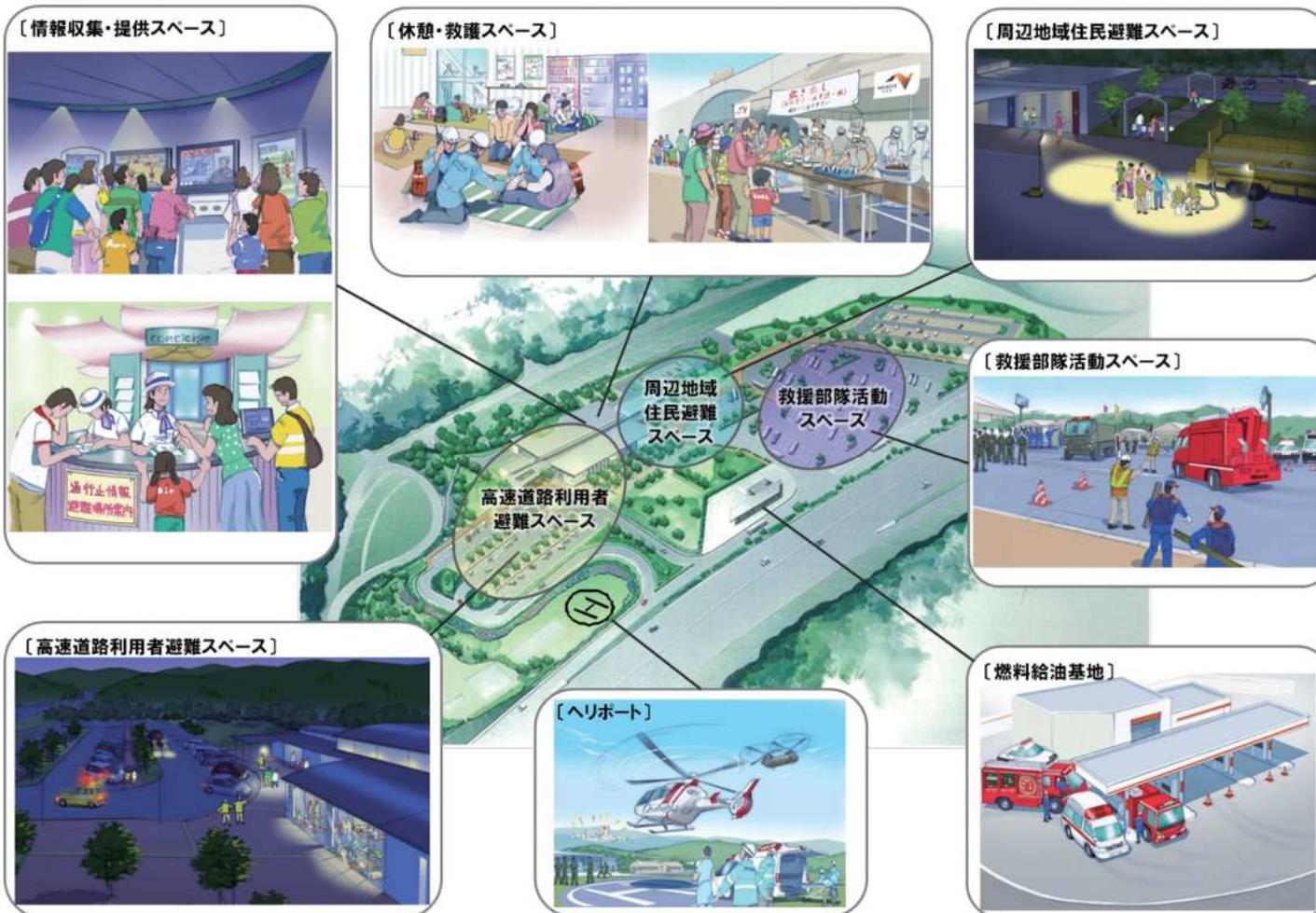
沿線市町村：御殿場市 小山町 山北町 松田町 秦野市 伊勢原市 厚木市 海老名市

6 .事業の必要性に関する視点

⑥災害への備え（大規模災害時の役割）

- 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。

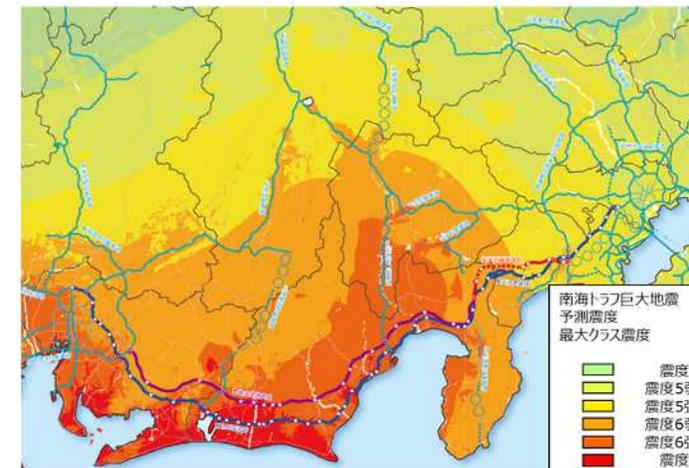
<災害時における高速道路休憩施設の役割（イメージ）>



<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>



7. 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 ③ 更新費

算出条件		今 回
算出マニュアル		費用便益分析マニュアル(2023年12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% (比較のために参考とすべき値：2%、1%)
	基準年度	2024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

7 .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)
	25,006億円	507億円	150億円	25,664億円		
費用 (C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[参考] 2.0 (2%) 2.5 (1%)	5.8%
	17,728億円	613億円	471億円	18,811億円		

※前回評価時：1.5

■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)
	25,006億円	507億円	150億円	25,664億円		
費用 (C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[参考] 7.9 (2%) 8.9 (1%)	28.5%
	3,198億円	516億円	471億円	4,184億円		

※前回評価時：6.0

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。

注4) 費用便益比に記載する[参考]は比較のために参考とすべき社会的割引率の値、2%及び1%で計算した値である。

基準年：2024年度

8 .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

費用便益比（B/C）

- 全体事業 1.4
- 残事業 6.1

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、同区間の渋滞中事故は事故全体の約4割を占めている。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、渋滞中事故の減少に繋がる。
- 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

- 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・効率性の向上に貢献する。
- 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に貢献する。

8 .対応方針（原案）

（2）事業の必要性に関する視点

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が立案、推進されており、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（沿線及び周辺観光地へのアクセス向上）

- 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貢献する。

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。

8 .対応方針（原案）

（3）都道府県・政令市からの意見

【神奈川県】

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、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、更に2020年には6車線化がされたことで、安全で快適な高速移動や、企業立地の増加による地域経済の活性化、観光交流人口の拡大など、大きな効果をもたらしています。

これらの効果がさらに発揮されるよう、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の一日も早い開通をお願いします。

（4）対応方針（原案）

- 当事業は、事業継続が妥当である。
- 事業実施にあたっては、社会的要請に応じた取組みを進めるとともに、これまでに得られた知見を活かし、引き続きコスト縮減に取り組む。