

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)

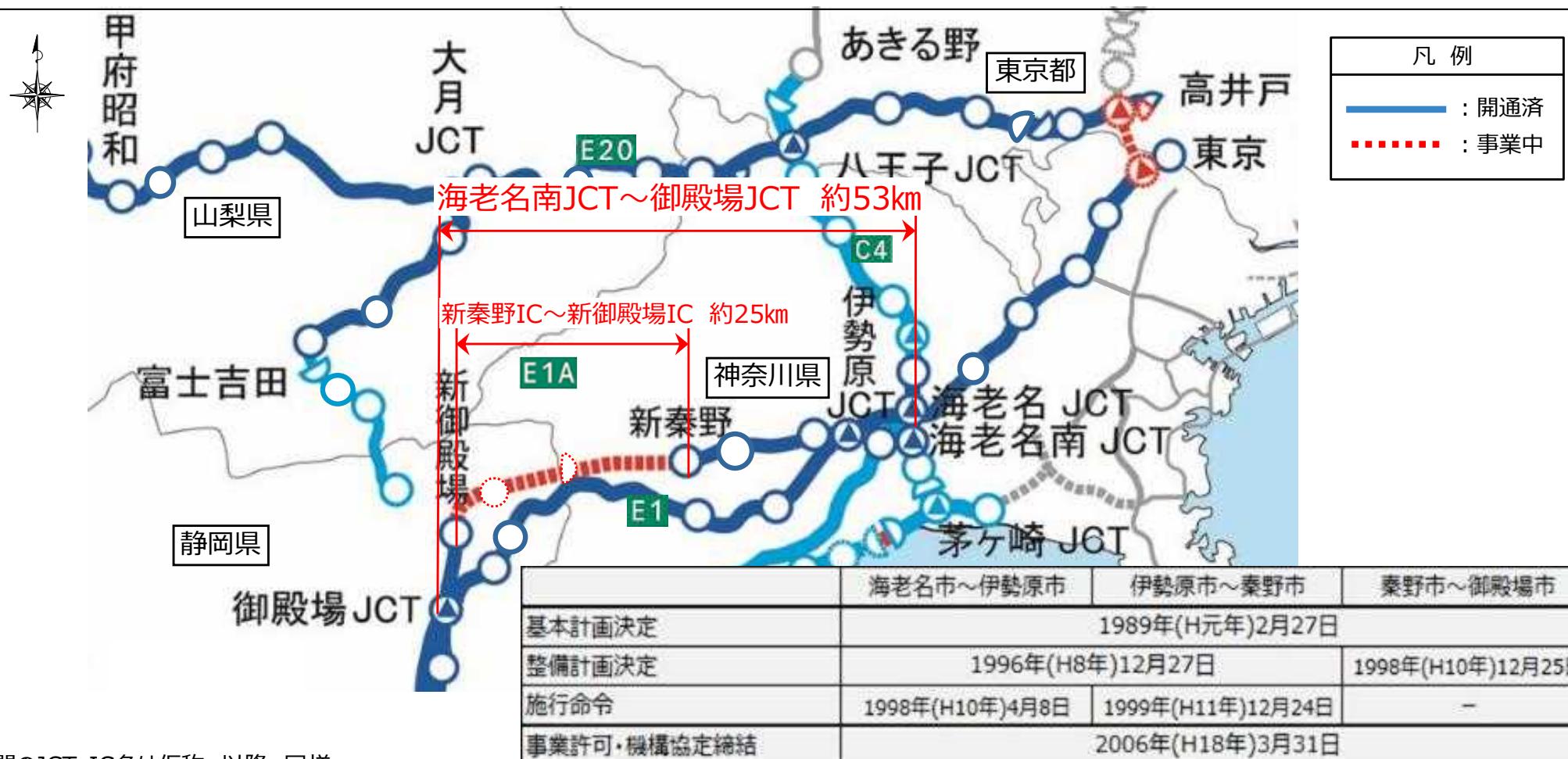


目次

1. 路線概要	P2
2. 当該事業における委員会の経緯	P3
3. 前回委員会での主な意見	P4
4. 事業進捗の見込みの視点	P5
5. 事業費について 【今回見直し】	P6～P8
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	P9～P10
② 物流効率化の支援	P11～P12
③ 都市の再生	P13
④ 個性ある地域の形成	P14
⑤ 安全で安心できるくらしの確保	P15
⑥ 災害への備え	P16～P17
7. 費用対効果分析方法・分析結果	P18～P20
8. 対応方針 (原案)	P21～P23

1.路線概要

- 路線名：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＞

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】

2024年(令和 6年) 12月13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】

2025年(令和 7年) 12月 5日 : **事業評価監視委員会** ※今回

(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 2024年(令和6年)12月13日）

＜新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）審議結果より＞

- ①事業費の増額は、トンネル工事の進捗で新たに判明した対策費用、および労務費高騰や現場の安全確保などの社会的要請に応じた費用であり妥当。
- ②渋滞回数が減れば交通の効率化だけでなくCO₂削減にもつながり、環境への影響も緩和されることから、今後の評価項目としても検討されることが望ましい。
- ③新東名と東名のダブルネットワークは「くしの歯作戦」の軸となり、東西をつなぐ広域支援ルートとして災害に対する強靭性を高める重要な道路である。
- ④定量的に計算可能な便益以外にも多くの効果が見込まれる事業であり、コスト縮減への取り組み以上に、道路の効果や価値を高めるための取組みも期待される。
- ⑤渋滞の解消や物流の効率化など、地域や日本全体にもたらす社会便益なども含め事業の必要性に疑いはないことから、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、工事を全面展開中。

事業許可・協定

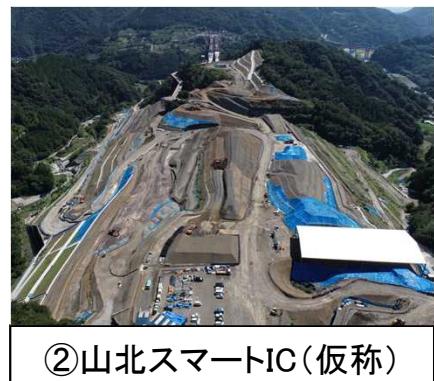
測量・調査

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)
進歩状況	開通	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→精査中	2022年4月16日	2020年3月7日	2019年3月17日	2018年1月28日

※高松トンネルの掘削難航により、
少なくとも1年以上遅延する見込み

5. 事業費について

- 現在の事業費：1兆5003億円 ⇒ 増加後の事業費：1兆5682億円（679億円増加）（+4.5%）
- 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崩落・湧水対策の追加 ■異常湧水の発生に伴う止水や地山の補強対策を追加による増	450億円
②掘削土処理の変更 ■自然由来の重金属含有土が想定以上に発生し、場外搬出処分が必要となったことによる増	72億円
③構造物の耐震性の向上等を目的とした基準改定及び現地条件の相違による橋梁下部工構造等の変更 ■設計地震動の見直しに伴う下部工躯体および支承の寸法変更による増	103億円
④労務・材料単価上昇 ■R6以降、労務・材料単価等の上昇に伴う増	54億円
合 計	679億円

5. 事業費について

①現地条件の相違等によるトンネル崩落・湧水対策の追加 (+450億円)

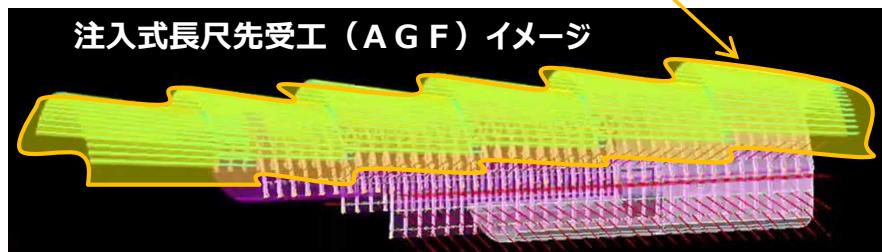
高松トンネルにおいて、異常湧水に伴うトンネルの崩落対策や湧水対策を追加したもの（掘削完了箇所）

■地山補強対策工（注入式長尺先受工（AGF））の追加

- ・AGFを追加することにより地山の崩落抑制を図るもの



AGF（注入）



注入式長尺先受工（AGF）イメージ

■支保工補強の追加

- ・高松トンネルにおいて、脆弱地山の変更を抑制し、安定性の向上を目的として支保工補強を施工



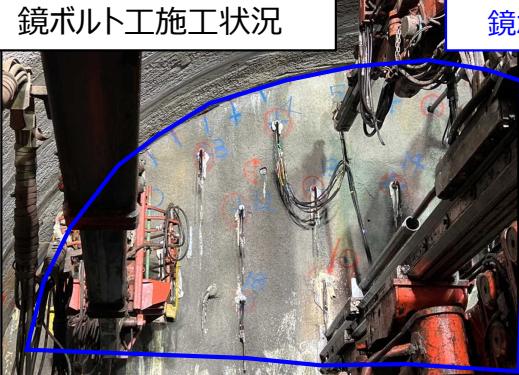
脆弱地山対策工（注入）



■鏡bolt工の追加

- ・異常湧水の発生に伴い、切羽面が不安定となったことから、安全かつ確実に掘削を進めるため、切羽前方に鏡boltを施工

鏡bolt工施工状況



鏡bolt（注入）



■濁水処理設備の追加

- ・最大約420t/hとなる大量の湧水への対応および環境対策として止水材の中和作業に必要な濁水処理設備を追加

追加濁水処理設備



濁水処理状況



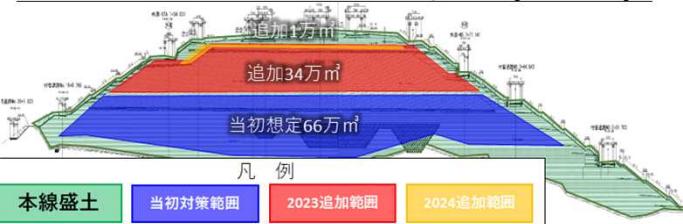
5. 事業費について

②掘削土処理の変更 (+ 72 億円)

■想定以上に自然由来の重金属含有土の処理数量が増加したことに対し、本線盛土として活用できる土量の上限を超過しているため、場外搬出処分が必要になったもの

	R6再評価時	今回	増減
重金属含有土量	112万m ³	122万m ³	+10万m ³

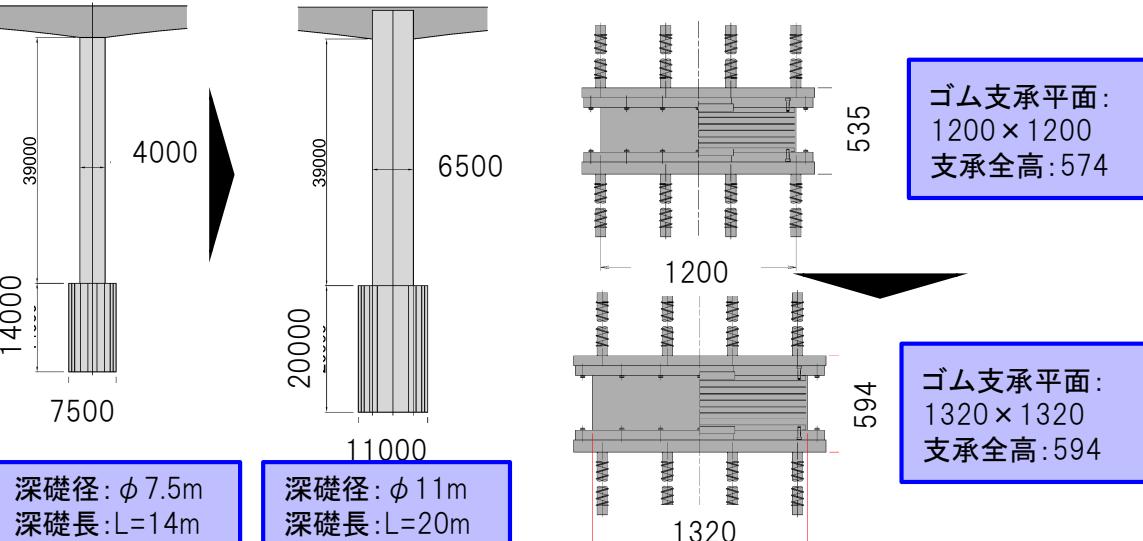
対応盛土場での重金属含有土の処理（イメージ）



■現地試験により地盤強度の不足が判明し、土壌改良を追加したもの

③構造物の耐震性の向上等を目的とした基準改定及び現地条件の相違による橋梁下部工構造等の変更(+ 103 億円)

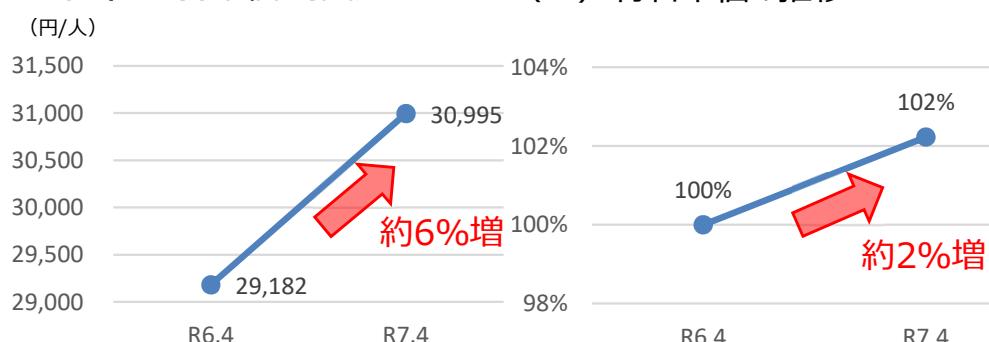
■設計地震動の見直しに伴う下部工躯体および支承の寸法変更による増他



④労務・材料単価上昇 (+ 54 億円)

■R6以降、労務・材料単価等の上昇に伴う増

（1）労務単価の推移



（2）材料単価の推移



⑤コスト縮減

■トンネル内のケーブルラック形状の見直しによりコスト縮減 (▲7百万円)



梯子形状のケーブルラック(従来)

鋼板型のケーブルラック(改良)

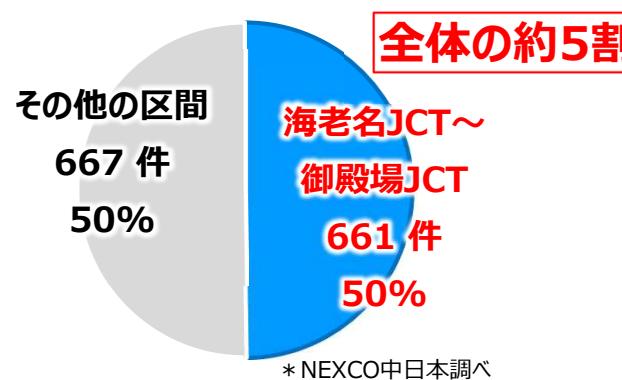
・ トンネル内に設置するケーブルラックを従来の梯子形状から鋼板型に変更することにより、施工費を縮減

6. 事業の必要性に関する視点

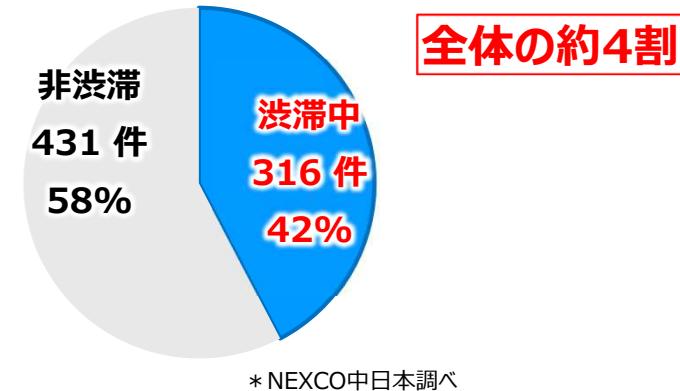
①円滑なモビリティの確保（交通集中による渋滞の緩和及び事故の減少）

- 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、渋滞中事故の減少に繋がる。

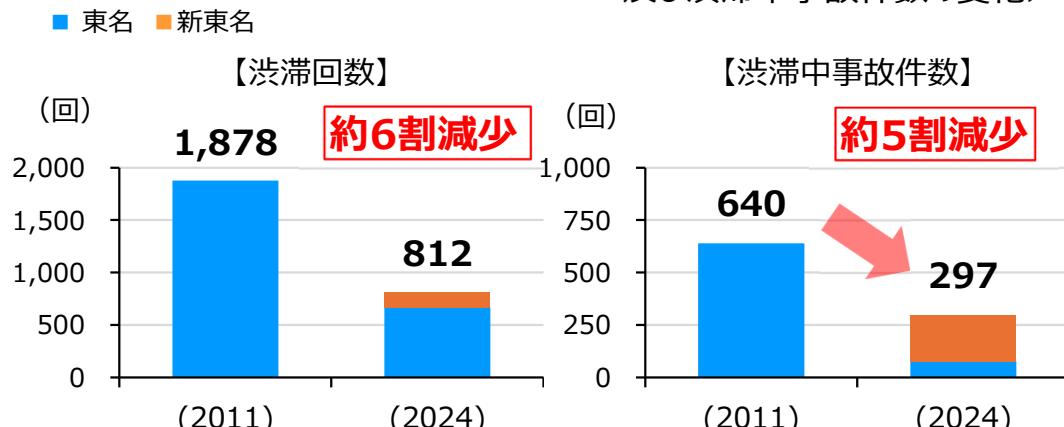
＜東名（海老名JCT～豊田JCT）の交通集中渋滞回数（2024）＞



＜東名（海老名JCT～御殿場JCT）事故の割合（2024）＞



＜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＞



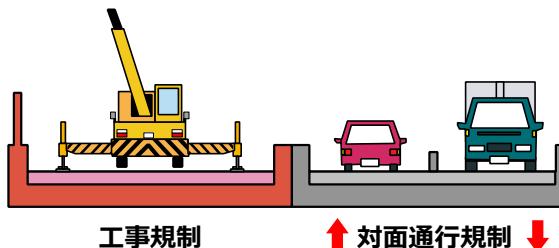
6. 事業の必要性に関する視点

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）



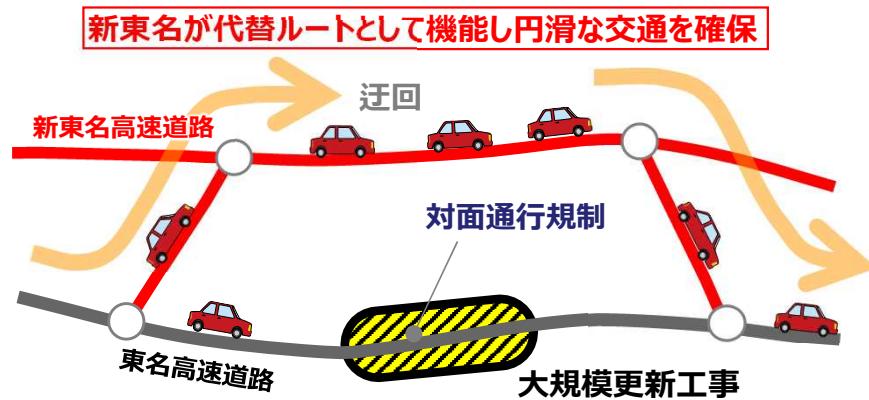
○東名の「高速道路リニューアルプロジェクト（大規模更新・修繕事業）」の実施にあたっては、長期間の対面通行規制や通行止めが必要となるが、新東名が東名の代替ルートとして機能することで、交通への影響を大幅に軽減。

＜対面通行規制のイメージ＞



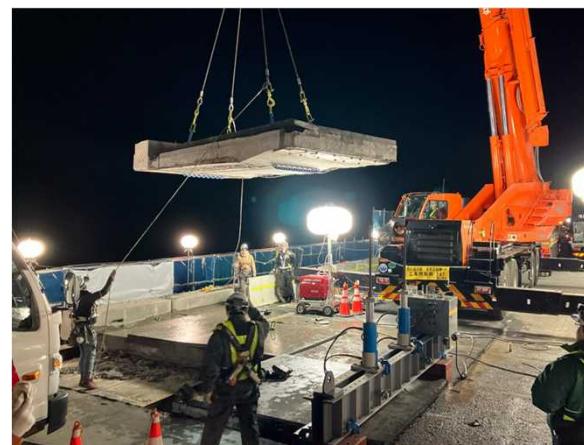
【柳沢第二橋
(東名 (沼津IC～富士IC)
床版取替・対面通行の様子
[2023.9～2023.12])】

＜代替ルートとして機能する新東名＞



＜東名リニューアル工事時（夜間通行止め）における断面交通量の変化＞

【東名上り (富士川SASIC～清水JCT)、新東名上り (新清水IC～新清水JCT)】



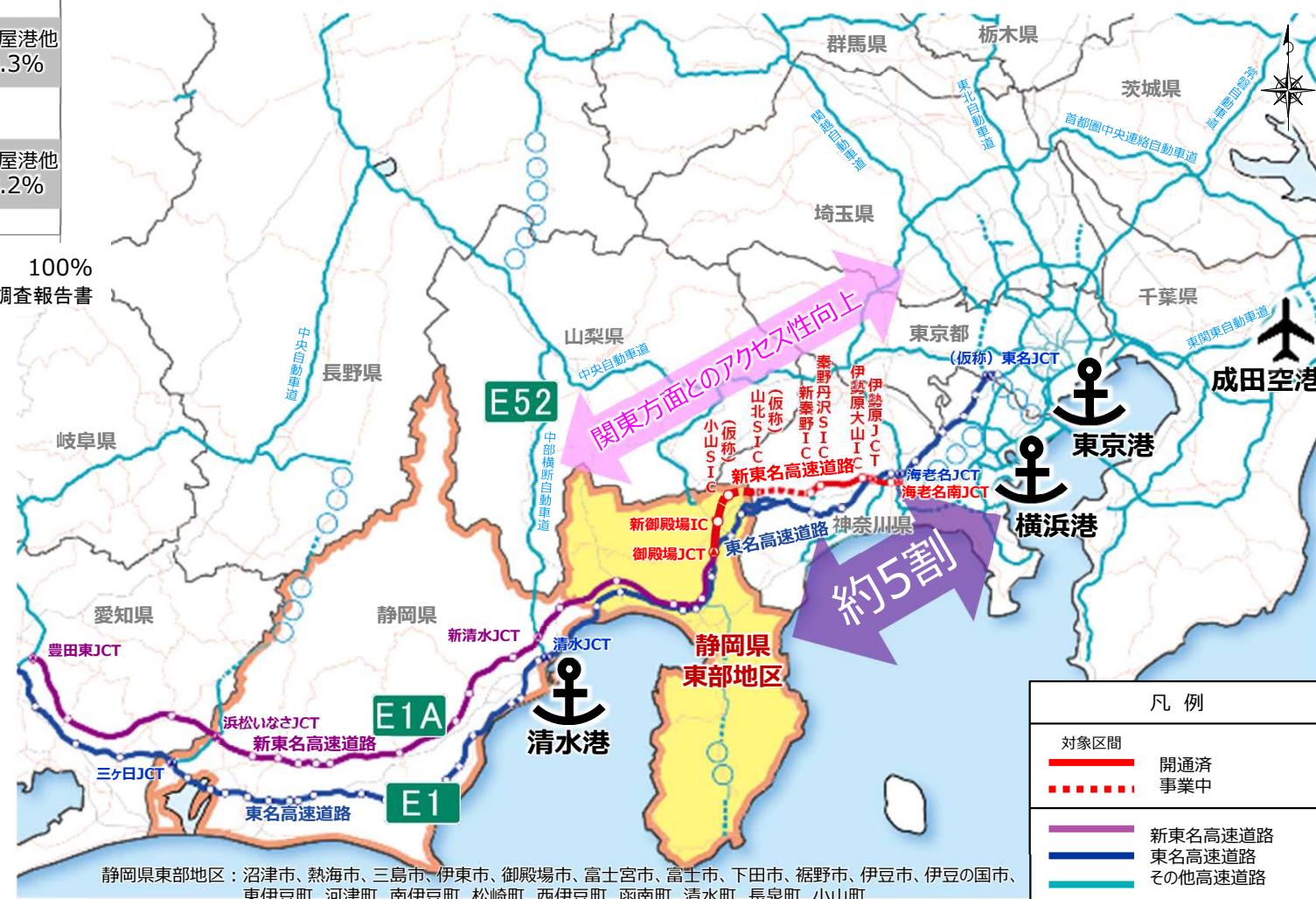
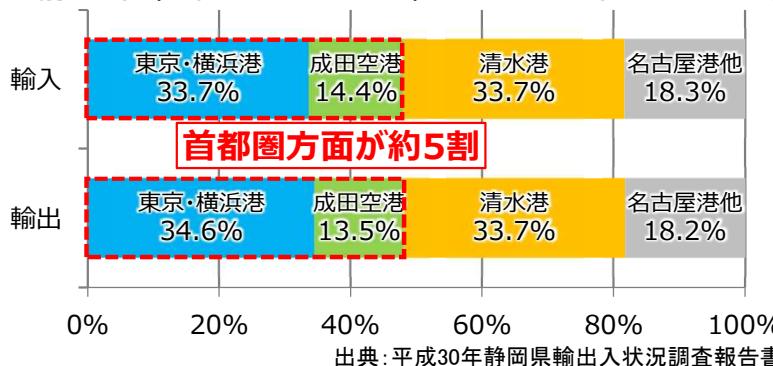
【清見寺橋
(東名 (富士IC～清水JCT)
夜間通行止めの様子
[2025.1～2025.2])】

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・効率性の向上に貢献。

＜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＞



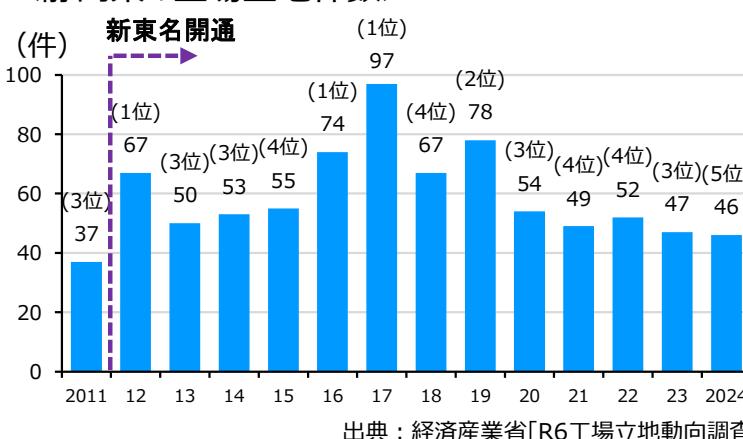
【静岡県 交通基盤部 港湾局の声】
新東名静岡県区間の開通では、浜松、御殿場地区発着貨物のルートの選択肢が増えたことで輸送のフレキシビリティが向上しました。
海老名南JCT～御殿場JCTの開通では、リダンダンシーの飛躍的な向上により、交通遮断のリスクがほぼなくなり、県内道路ネットワークの物流の安定性、効率性、生産性の向上が期待されます。

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、立地件数は開通後から常に全国の上位（5位以内）に位置。
- 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、更なる工場立地に貢献。

＜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達を行っている。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

＜新東名のIC付近に立地する主な物流施設＞

	施設名	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	144,960	厚木南IC	1.3km	2026年1月竣工予定
②	物流センター	85,000	厚木南IC	0.5km	2026年3月竣工予定
③	物流センター (工業部品)	9,282	浜松SIC	2.0km	2026年2月竣工予定
④	物流センター (産業用電気機器部品)	15,000	浜松SIC	4.0km	2025年10月竣工
⑤	物流センター (飲料)	25,000	(仮称) 小山SIC	3.0km	2025年2月 竣工
⑥	物流センター (化粧品・サブリ等)	2,132	(仮称) 小山SIC	3.0km	2024年4月 竣工
⑦	物流センター (雑貨・ペット用品等)	15,726	(仮称) 小山SIC	3.0km	2021年4月 竣工
⑧	物流センター (化粧品・日用品・食品等)	24,000	新富士IC	2.0km	2013年12月 竣工
⑨	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
⑩	物流センター (食品・雑貨等)	30,052	新富士IC	0.8km	2017年9月 竣工
⑪	物流センター (輸入貨物)	34,000	新富士IC	1.2km	2014年12月 竣工
⑫	物流センター、食品加工 (食品等・日用品等)	25,853	長岡沼津IC	0.7km	2015年8月 竣工

長野施工中の物流施設の面積は、敷地面積を記載



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。

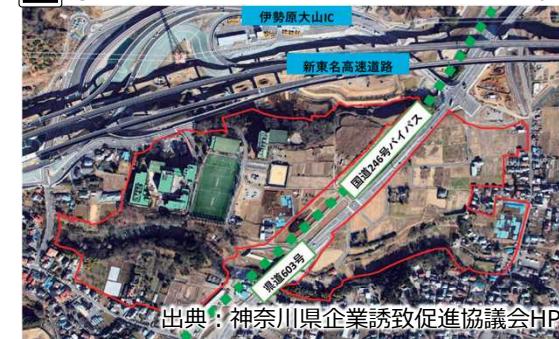
＜新東名IC周辺の土地利用計画＞



No.	取組み	地域名
①	伊勢原大山インターチェンジ土地区画整理事業	伊勢原市
②	東部第二土地区画整理事業	
③	羽根森林資源活用拠点（仮称）における土地利用構想	
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	
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・スマートインターチェンジを活用した地域産業集積事業推進区域	
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	
⑩	リバーガーデンタウンおやま宅地造成事業推進区域	
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	

※沿線自治体HPより新東名沿線の取組みを抜粋

①伊勢原大山インターチェンジ土地区画整理事業



⑦(仮)小山PA・スマートICを活用した地域産業集積事業



【沿線自治体の声】(ヒアリング先: 秦野市)

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お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。

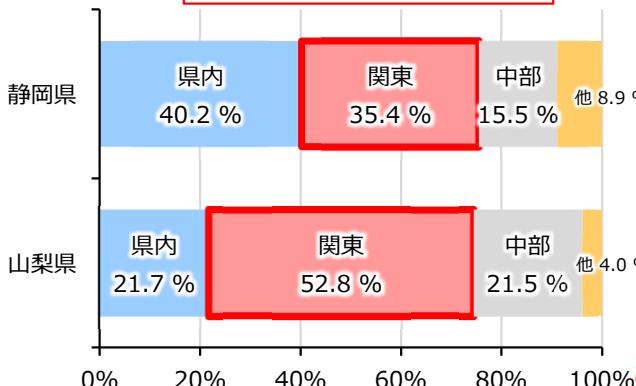
6. 事業の必要性に関する視点

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貢献。

＜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5年度静岡県における観光の流動実態と満足度調査
令和5年度山梨県観光入込客数統計調査報告書

【沿線の声】（ヒアリング先：山梨県）
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。

【旅行会社の声】

現在は東京からの外国人観光客の利用が多く、富士山や河口湖を中心とした周遊コースが増えている傾向である。新東名が開通することで、渋滞緩和による時間短縮やバス拘束時間の短縮によるツアー内容の拡大や、ルートの複数選択が可能となることから回遊性が向上すると思われる。

＜首都圏から富士五湖他へのアクセスルート＞

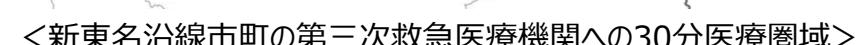
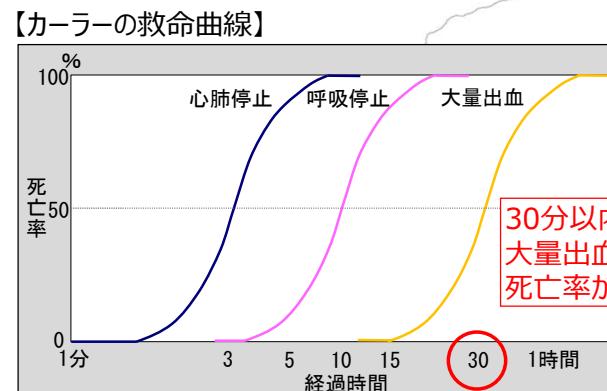


出典：令和5年山梨県観光入込客数統計調査報告書、令和5年神奈川県入込観光客調査報告書、富士河口湖 総合観光情報サイト、神奈川県丹沢登山サイト

6. 事業の必要性に関する視点

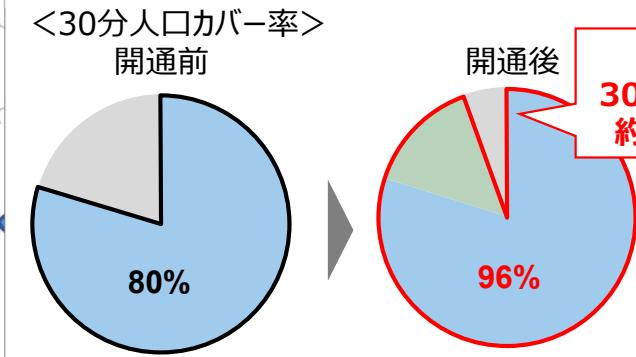
⑤安全で安心できる暮らしの確保（医療機関へのアクセス向上）

- 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96%となり、圏域人口が約12万人増加、地域の救急医療体制強化に貢献。



【救急関係者からの声①】
(ヒアリング先: 御殿場市・小山町広域行政組合 消防本部)
(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。

【救急関係者からの声②】
(ヒアリング先：秦野市消防本部)
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。



-  : 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※

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
出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）、令和2年国勢調査（総務省）
※新東名開通区間および開通区間と平行する東名は規制速度で算出

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。
- 新東名が担う機能や役割について、事業中より多様な情報を発信・共有。リスクコミュニケーションの推進により、被災時の被害を最小化する。

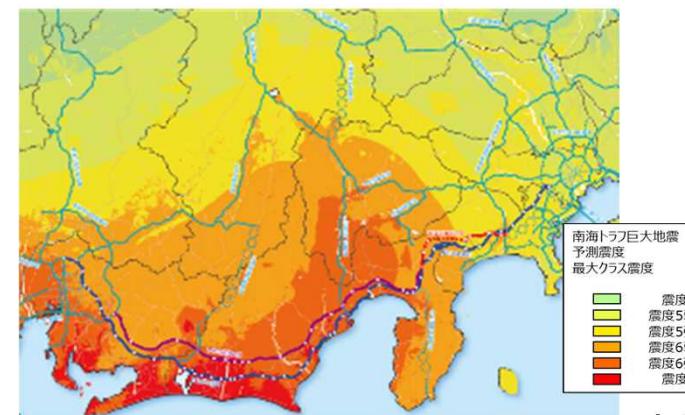
＜災害時における高速道路休憩施設の役割（イメージ）＞



＜東名通行止め（大津波警報）により建設中の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＞



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）



- 新東名開通済区間は中部版くしの歯作戦の広域支援ルートに指定。また、関東地域では東名が八方向作戦の道路啓開候補路線に指定。
- 海老名南JCT～御殿場JCTの整備は、災害時におけるリダンダンシー機能を強化し、広域支援や道路啓開を広域支援や道路啓開を進めやすくする。

<くしの歯ルートの役割>

STEP 1 : 高速道路等の
広域支援ルート

※新東名が担うSTEP

STEP 2 : 沿岸部（被災地）
アクセスルート

東名が八方向作戦の道路啓開
候補路線に指定

災害時におけるリダンダンシー機能を強化し、
広域支援や道路啓開を支援

STEP 3 : 沿岸沿いルート



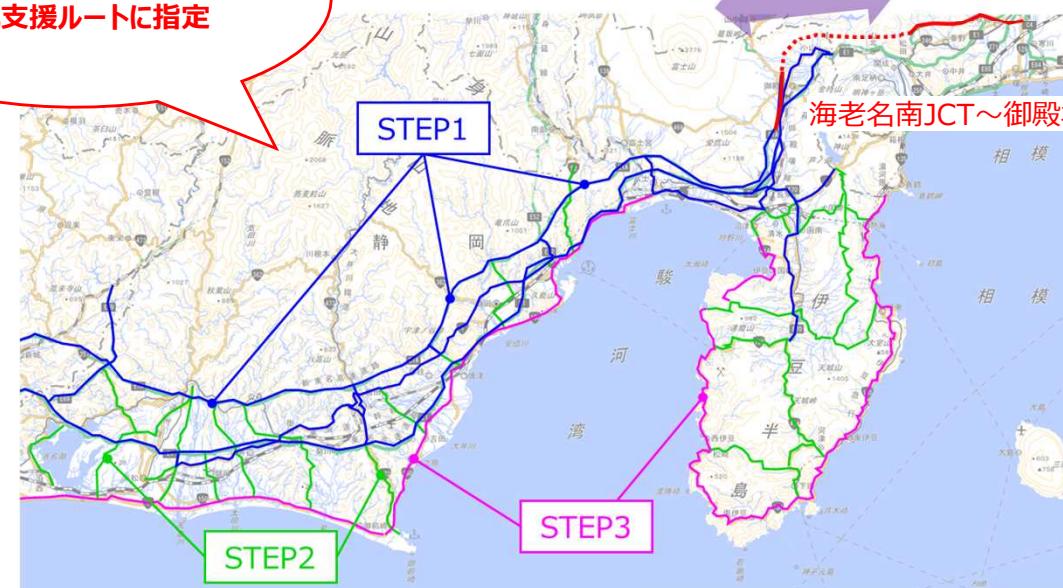
出典：R5年7月首都直下地震道路啓開計画

海老名南JCT～御殿場JCT

<災害時の道路啓開>



出典：東北地方整備局震災伝承館



出典：R6年5月中部地方幹線道路協議会

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
- 「事業全体の投資効率性」と「残事業の投資効率性」の両者による評価を実施
- 残事業は再評価時点までに発生した既投資分のコストや既発現便益を考慮せず、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費と追加的に発生する便益のみを対象として算出
 - ・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(2025年8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	2025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)	感度分析			経済的内部 収益率 (EIRR)		
	30,059億円	81億円	117億円			交通量	1.37 (-10%)	1.67 (+10%)			
費用 (C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	1.52	事業費	1.55 (-10%)	1.49 (+10%)	事業期間	1.65 (-2年)	1.39 (+2年)
	18,997億円	432億円	489億円			社会的 割引率	2.9 (1%)	2.2 (2%)			

【参考】前回(昨年度)評価時 : 1.36

■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)	感度分析			経済的内部 収益率 (EIRR)		
	30,059億円	81億円	117億円			交通量	7.15 (-10%)	8.74 (+10%)			
費用 (C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	7.95	事業費	8.62 (-10%)	7.38 (+10%)	事業期間	8.54 (-2年)	7.07 (+2年)
	2,946億円	371億円	489億円			社会的 割引率	10.1 (1%)	8.9 (2%)			

【参考】前回(昨年度)評価時 : 6.13

注1) 費用及び便益額は整数止めとしている。

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) 費用便益比が前回よりも良化しているのは、時間価値原単位の見直しによる。

7.費用対効果分析方法・分析結果

■事業の投資効果のまとめ

項目		事業全体 (億円)	残事業 (億円)
費用	事業費	18,997	2,946
	維持管理費	432	371
	更新費	489	489
	総費用(C)	19,918	3,807
便益	走行時間短縮便益	30,059	30,059
	走行経費減少便益	81	81
	交通事故減少便益	117	117
	総便益(B)	30,257	30,257
B/C		1.5	7.9

主なその他の効果	円滑なモビリティの確保	・交通の分散が図られ、渋滞緩和、渋滞中事故の減少に寄与 ・大規模更新・修繕事業実施時等の代替ルートの確保
	物流効率化の支援	・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 ・新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）の開通により、更なる工場立地に貢献
	都市の再生	インターチェンジを中心とした地域開発の推進に貢献
	周辺観光地へのアクセス向上	富士五湖エリアなどの観光入込客数の増加に貢献
	医療機関へのアクセス向上	第三次救急医療機関への30分圏域が80%から96%に拡大し地域の救急医療体制強化に貢献
	大規模災害時の役割	災害時の輸送路としてリダンダンシー機能を発揮

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、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、同区間の渋滞中事故は事故全体の約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や通行止めが必要となり、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・効率性の向上が期待できる。
- 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、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。

8. 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

- 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。
- 海老名南JCT～御殿場JCTの整備は、災害時におけるリダンダンシー機能を強化し、広域支援や道路啓開を進めやすくする。
- 新東名が担う機能や役割について、事業中より多様な情報を発信・共有。リスクコミュニケーションの推進により、被災時の被害を最小化する。

費用便益比（B／C）

- 全体事業 1.5
- 残事業 7.9

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。

開通済区間の周辺では、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いる中、より一層の生産性の向上や観光振興、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、早期に開通予定時期を示すとともに、工事の安全を最優先として、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。

現在工事が進められている新秦野ICから新御殿場IC間が開通した場合には、より大きな効果が期待されることから、御殿場市や小山町、民間事業者が地域活性化に向けた取組を進めております。このため、高松トンネルの掘進状況を踏まえつつ早期に開通予定時期を示すとともに、工事の安全を最優先として、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。
- 事業実施にあたっては、これまでに得られた技術や経験、知見を活かし、無用なコストの増加を防ぐとともに、新たな技術や次世代へと繋がる取り組みを推進するなど、引き続き社会的要請に応じた取り組みを進める。