【概要】新東名(伊勢原大山IC～新秦野IC)

○新東名は、日本の三大都市圏のうち、首都圏・中京圏を結んでおり、
　東名とともにダブルネットワークを形成する高速自動車国道。
○2022年4月16日に伊勢原大山IC～新秦野IC間が開通。

海老名南JCT～豊田東JCT間のダブルネットワーク化

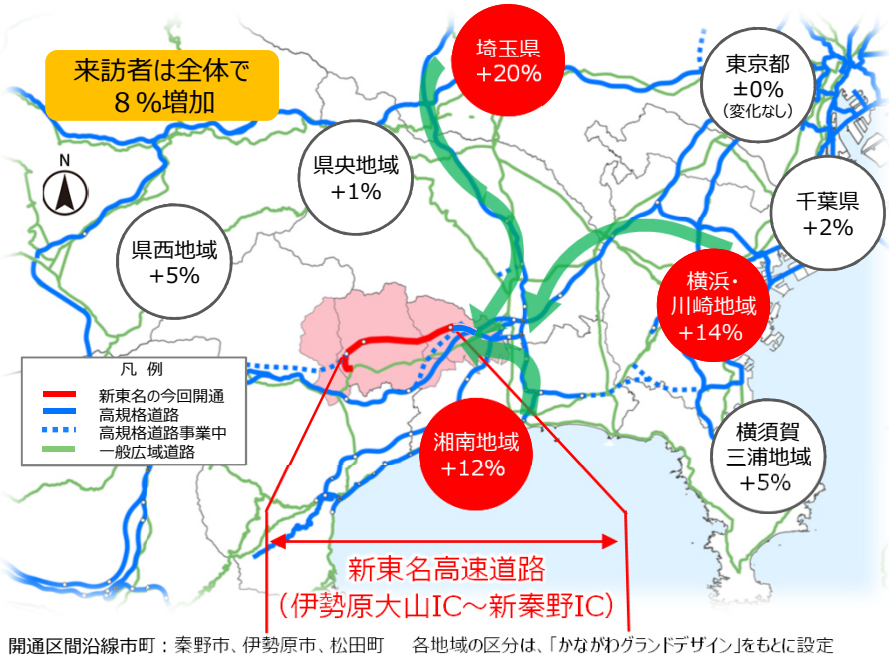
開通区間周辺図（海老名南JCT～御殿場JCT）

整備効果

1. 観光施設の来訪客が増加し賑わいアップ

○埼玉県や横浜・川崎地域などの都心近郊から開通区間沿線市町への来訪者数が10%以上増加しており、広域からの誘客増に寄与。
○建設中区間のIC周辺も多くの観光施設が立地しており、さらなる賑わいに期待。

開通区間沿線市町への出発地別来訪者の増減率



開通区間沿線市町：秦野市、伊勢原市、松田町　各地域の区分は、「かながわグランドデザイン」をもとに設定

«観光施設の声»

新秦野ICからのアクセスが近くなったことにより、東京・県央方面から往来する来園客から大変好評です。

出典：2023年1月ヒアリング調査結果

«秦野市の声»

新東名が開通したことにより、都心部からのアクセスが向上し、市内観光農園等の集客に寄与しています。
今後、秦野丹沢SA周辺の整備や御殿場方面の開通による集客を期待します。

出典：2023年1月ヒアリング調査結果

開通区間沿線の観光施設の来訪者数の増減率

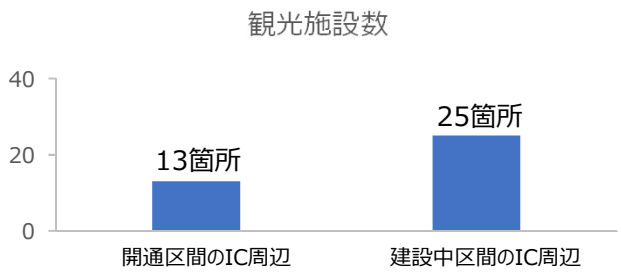
多くの観光施設周辺で来訪者が増加

出典：携帯プローブデータ（ポイント型流動人口データ）を活用し算出
［開通前］2021年11月土日祝、［開通後］2022年11月土日祝

※沿線地域の観光地：令和3年神奈川県入込観光客調査報告書を参考に主要観光地点・主要観光施設を記載

携帯プローブデータ【算出手法】
・集計方法：各ユーザーの行動履歴（ポイントデータ）を1ｋｍメッシュ単位で集計し、同一メッシュ内に60分以上連続観測された場合、「滞在」と判定し、開通路線から3km以内の地域についてメッシュを表示。

建設中区間（新秦野IC～新御殿場IC間）周辺の観光施設



※出典：令和3年神奈川県入込観光客調査報告書、令和3年度　静岡県観光交流の動向を参考に集計。開通区間の沿線市町を伊勢原市・秦野市・松田町、建設中区間の沿線市町を山北町・小山町・御殿場市とし、各ICから10km以内の観光施設を抽出

整備効果　2．アクセス性向上による物流効率化 IC周辺の土地利用が推進

○新東名（神奈川県区間）全通を見据え、沿線全体で土地利用計画の策定・開発が推進。
○秦野丹沢スマートIC周辺の工業団地では、秦野市内の渋滞箇所を回避した輸送が可能となり、所要時間が約12分短縮し輸送効率が向上。
○企業進出の相談・問合せが増加し、産業利用促進ゾーン（約15ha）の整備準備が進むなど、IC周辺の土地利用が進展。

新東名沿線自治体でのインターチェンジ周辺土地利用・開発が推進

＜新東名IC周辺の土地利用計画＞

凡　例
：開通済
：事業中
★：沿線自治体の取組み

出典：沿線自治体HPより
新東名沿線の取組みを抜粋

⑦ (仮称)小山PA・スマートICを活用した地域産業集積事業

No.	地域名	インターチェンジ周辺土地利用・開発件名	開始年月※
①	伊勢原市	伊勢原大山インター土地区画整理事業	R3年1月
②		東部第二土地区画整理事業	H27年3月
③	秦野市	羽根森林資源活用拠点（仮称）における土地利用構想	R3年11月
④		秦野市の企業立地及び施設再整備の優遇制度（東名秦野ﾃｸﾉﾊﾟｰｸ・他工業専用地域）	H30年6月
⑤		秦野ＳＡ周辺土地利用構想	H26年3月
⑥	山北町	（仮称）山北スマートインターチェンジ周辺土地利用構想	R2年3月
⑦	小山町	（仮称）小山PA・スマートICを活用した地域産業集積事業推進区域	H31年度
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	R3年度
⑨		東名高速道路足柄ｻｰﾋﾞ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	H31年11月
⑩		リバーガーデンタウンおやま宅地造成事業推進区域	H30年2月
⑪	御殿場市	御殿場市新東名等ＩＣ周辺土地利用構想	H29年3月
⑫		板妻南工業団地開発推進区域（第3期）	R5年度

※事業計画策定時期若しくは募集開始時期を記載

開通区間周辺の工業団地から海老名JCTまでの所要時間の変化

画像出典：国土地理院地図

出典：ETC2.0プローブデータ（上下線７時台～18時台）
【開通前】2021年10月（平日）
【開通後】2022年10月（平日）
市道速度は30km/hにて算出

«秦野市の声»

企業進出に係る相談・問合せが増加しました。
戸川産業利用促進ゾーンの整備に向けて準備を進めています。

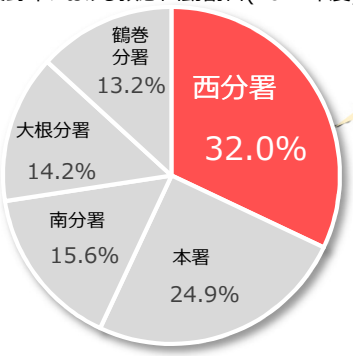
出典：2023年1月ヒアリング調査結果

整備効果 3. 三次救急医療機関へより早く、より安全・安心な地域へ

○三次救急医療機関（東海大学医学部付属病院）へ、
30分以内での搬送可能圏域の人口が約7.3万人増加。
○秦野市西部から三次救急医療機関までの所要時間が短縮し、
地域の救急医療の安全・安心に寄与。

三次救急医療機関へ30分以内での搬送可能圏域の変化

秦野市における救急出動割合(2021年度)



出典：秦野市消防年報2022年版

秦野市全体の約1/3の救急出動を占める西分署管内の救急医療に大きく貢献

出典： ETC2.0プローブデータ
R2国勢調査
【開通前】2021.10 全日
【開通後】2022.10 全日
算出条件：県道以上を対象にETC2.0、市道以下は速度30km/hにて算出。
500mメッシュ単位を利用

新東名高速道路での出動に対応

2020年4月より
消防署西分署に救急隊を増隊

画像出典：秦野市

秦野市西部からの所要時間短縮による救命率の向上

秦野市役所 上連絡所

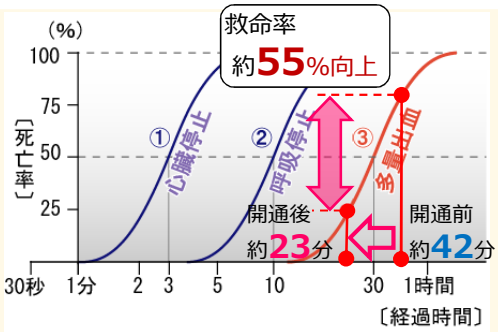
開通前
約42分

開通後
新東名経由
約19分短縮

約23分

第三次救急医療機関
東海大学医学部付属病院

画像出典：
東海大学医学部付属病院



カーラー救命曲線とは、心臓停止、呼吸停止、大量出血の経過時間と死亡率の目安をグラフ化したもの。
①心臓停止後約3分で50%死亡
②呼吸停止後約10分で50%死亡
③多量出血後約30分で50%死亡

«消防本部の声»
・伊勢原大山IC～新秦野ICの開通後、東海大学医学部付属病院までの搬送時間が短縮され、患者への負担が軽減されました。
・救急隊員からは、「搬送時間は短縮されているという実感」「一般道の緊急走行と比較すると、交差点等での他の交通状況に注視して緊急走行をする負担が軽減されている。」との意見がありました。

出典：2022年11月ヒアリング調査結果

救急担当者

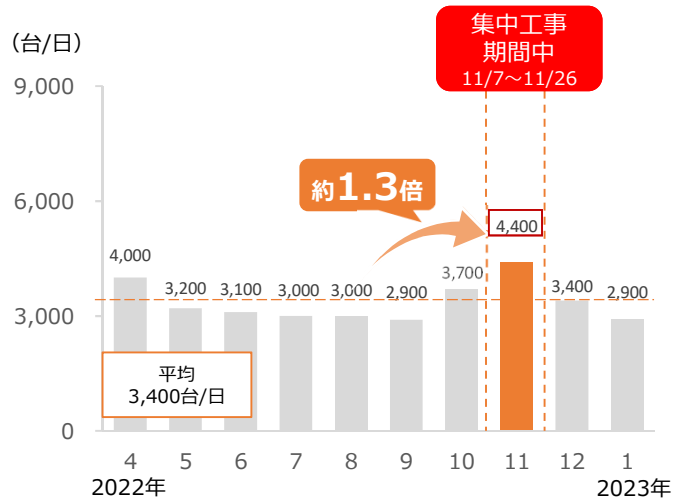
整備効果

4. 柔軟な経路選択が可能に

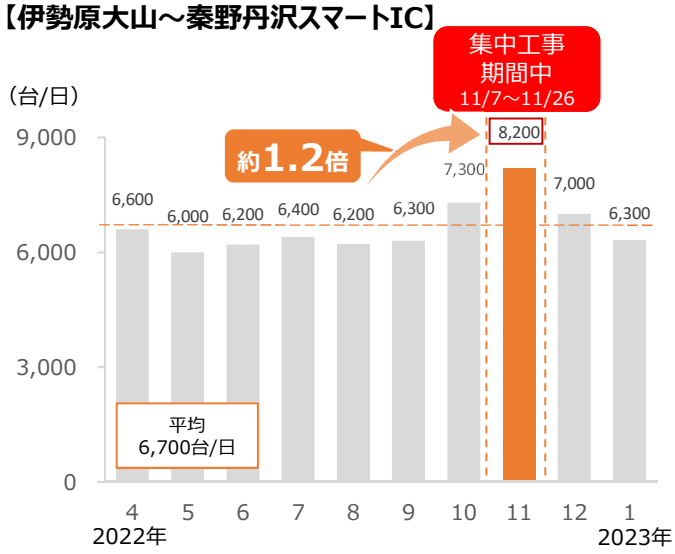
○車線規制を伴う東名集中工事(東京IC～大井松田IC)期間中において新東名の交通量は、平均交通量と比較して約1.2～1.3倍に増加。
○東名沿線を発着する車両が新東名を利用することで、東名の負担軽減にも繋がっており、状況に応じた柔軟な経路選択が可能に。

東名集中工事時期における開通区間の交通量の変化

【秦野丹沢スマートIC～新秦野IC】

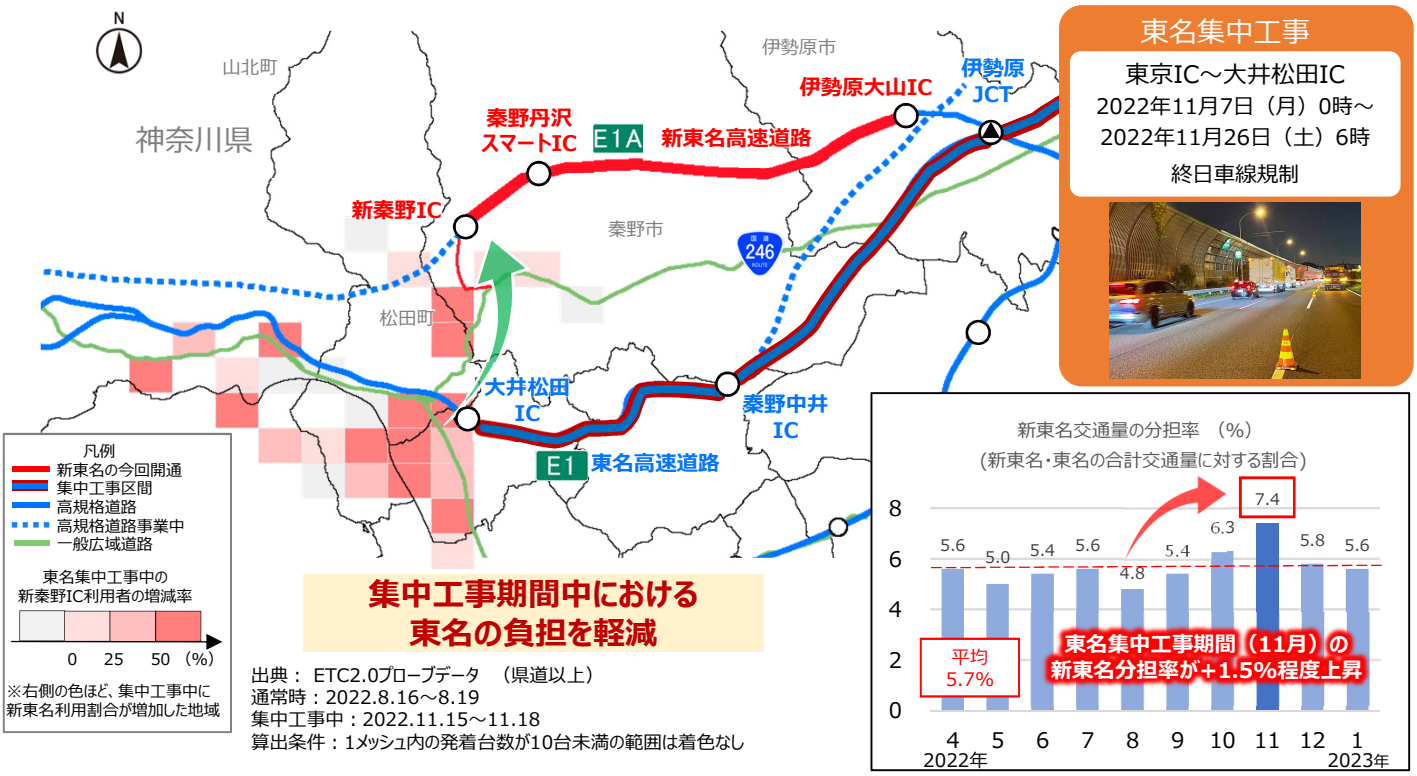


【伊勢原大山～秦野丹沢スマートIC】



出典：トラフィックカウンターデータ（計測値から十の位で四捨五入した値）

工事期間中における新秦野ICを利用する車両台数の増減率



集中工事期間中における東名の負担を軽減

出典： ETC2.0プローブデータ （県道以上）
通常時：2022.8.16～8.19
集中工事中：2022.11.15～11.18
算出条件：1メッシュ内の発着台数が10台未満の範囲は着色なし

«物流会社の声»

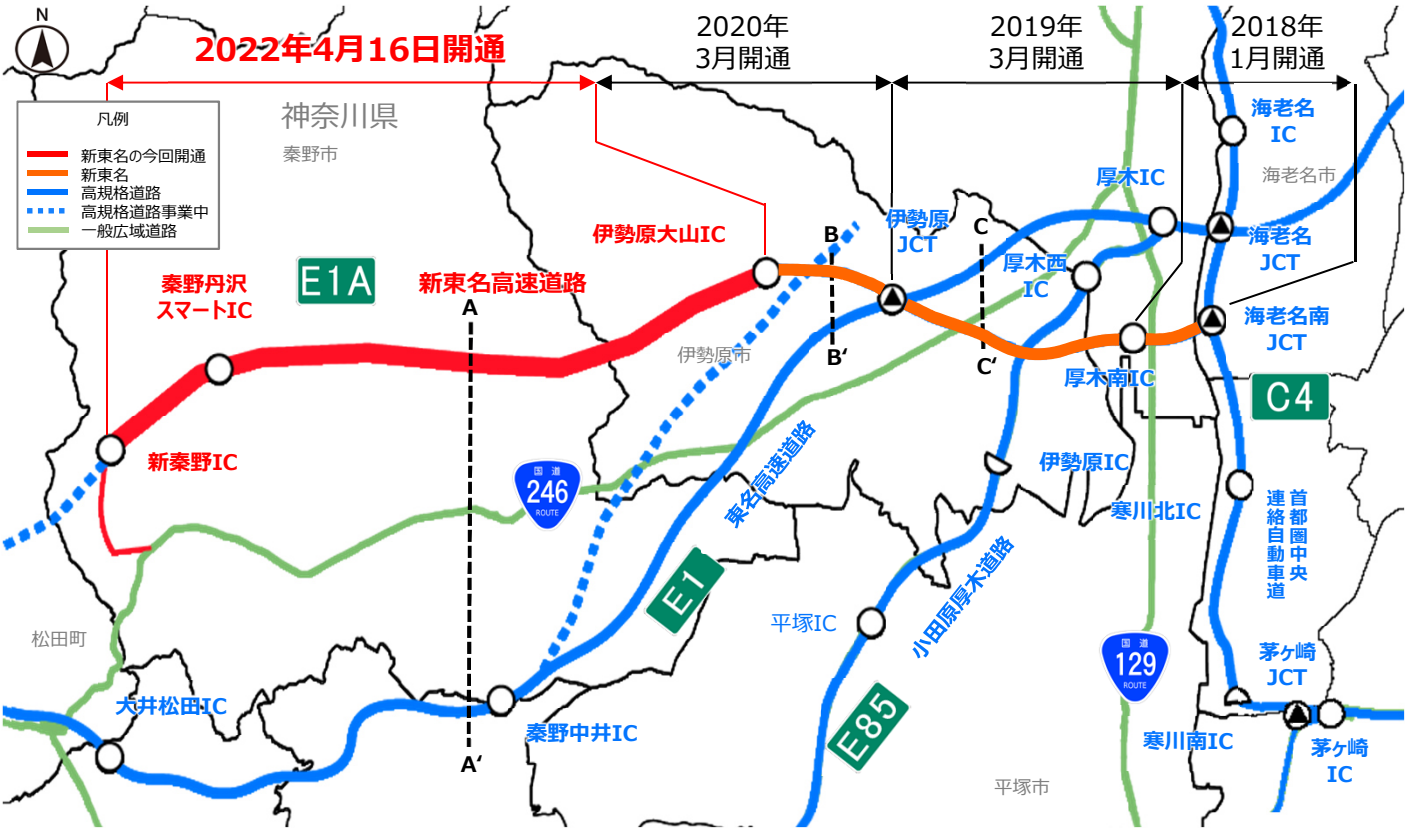
東名（下り線）の通行止めや、渋滞が大井松田IC、秦野中井ICへ伸びてきているときは、新東名を利用して回避できた。

集中工事による東名の混雑を回避するため、新東名を利用したが、混雑を回避して、大きく遅れることなく商品を届けることができた。

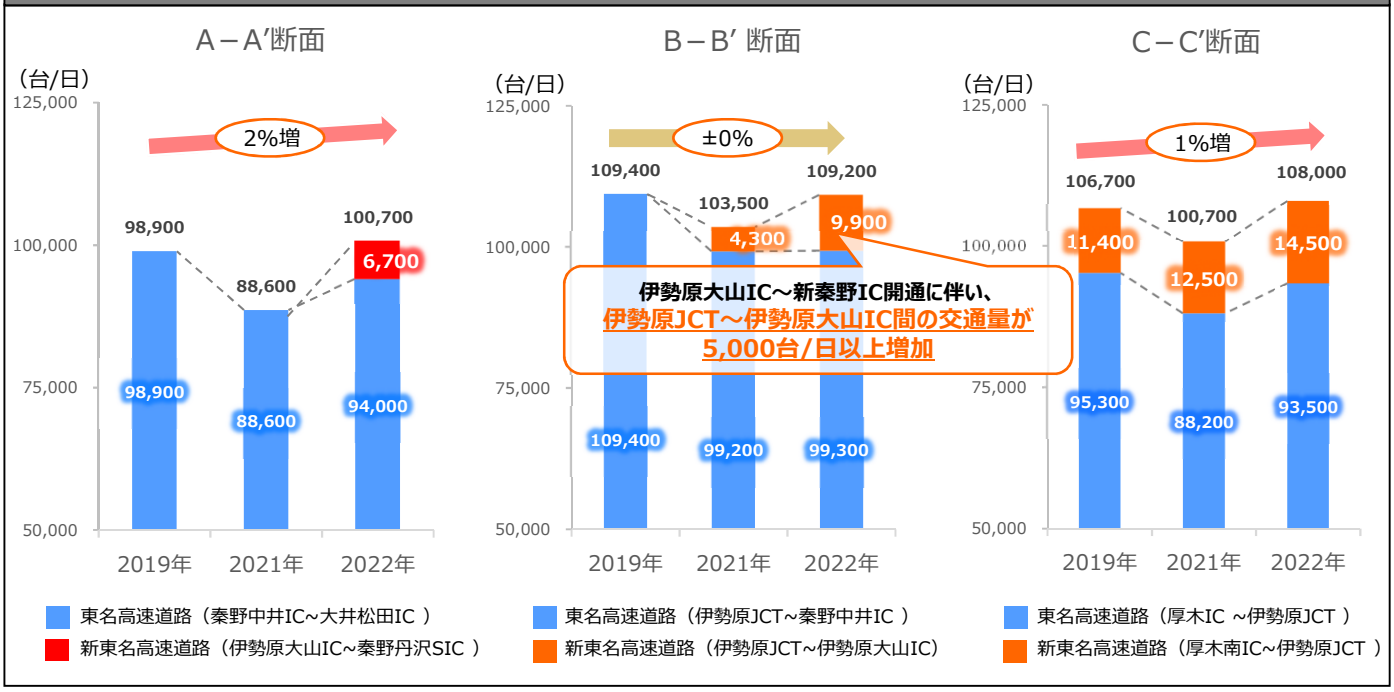
出典：2023年1月ヒアリング調査結果

【参考】 東名・新東名の交通量の変化

○2022年の各断面における新東名と東名の交通量の合計は、2019年と比較して横ばいまたは微増。
○2022年の新東名（伊勢原大山IC~新秦野IC）の開通に伴い、新東名（伊勢原JCT~伊勢原大山IC）の交通量も 5,000台/日以上増加。



交通量の変化



出典：トラフィックカウンターデータ（計測値から十の位で四捨五入した値）　（厚木IC～海老名JCT間はトラフィックカウンターの設置なし）
2019年：2019.4.16～2020.2.29の平均交通量　2021年：2021.4.16～2022.2.28の平均交通量　2022年：2022.4.16～2023.2.28の平均交通量

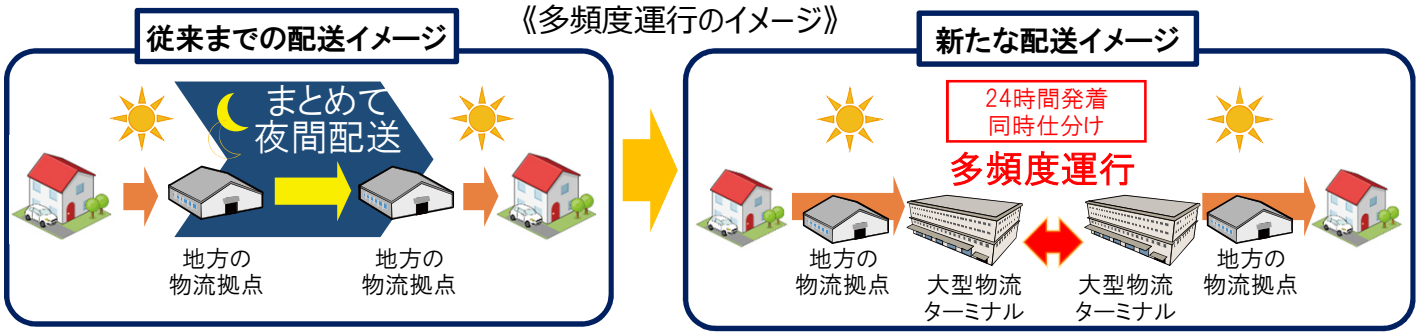
【参考】 全線開通による物流高度化への期待

○新東名（海老名南JCT～豊田東JCT）の約253kmは、2027年度の全線開通を目指し、新秦野IC～新御殿場IC間を建設中。全線開通により東名・新東名のダブルネットワークがより強固に。
○全線開通を見据えた大型物流ターミナル開設が進展、当日配送サービスが実現するなど、物流高度化への貢献が期待。

海老名南JCT～豊田東JCT間のダブルネットワーク化

三大都市圏間の当日配送を可能とする「物流の高度化・利便性向上」に寄与

《多頻度運行のイメージ》



・ダブルネットワーク整備による時間信頼性の向上により、日中時間帯の長距離幹線輸送が可能となり、首都圏・中京圏における大型物流ターミナルの開設、三大都市圏間での多頻度運行による当日配送可能圏の拡大に寄与。
・安定した配送運行の実現や所要時間の短縮により、物流トラックドライバーの負担軽減、安全性の向上に寄与。

《大都市圏に立地が進む物流施設（トラックターミナル）※》

《物流事業者の声》

多頻度運行では24時間タイムスケジュール通りの運行が絶対条件となり、いかに時間軸を崩すことなく運行を継続させるかカギになります。
東名・新東名がダブルで並走していることは、弊社としては安心につながります。

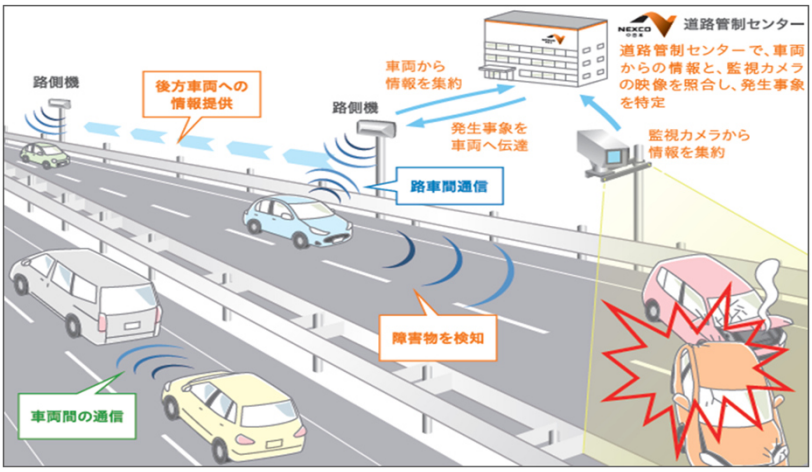
出典：2022年2月ヒアリング調査結果

※国土数値情報　物流拠点の内、トラックターミナルに分類されている物流拠点を抽出。

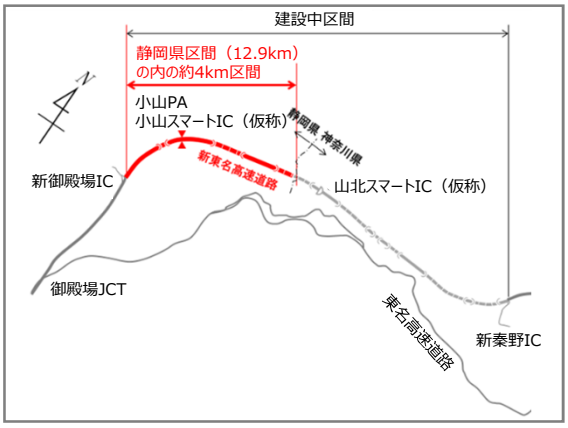
【参考】 新東名高速道路の進化

〇建設中の新東名の一部区間（静岡県内）では、自動運転時代に向けた路車間協調システムに関する実証実験を準備中。
〇最先端技術を導入し、より安全で快適なサービスを提供する取組みが新東名から開始。

新東名高速道路の進化



路車間協調システムに関する実証実験



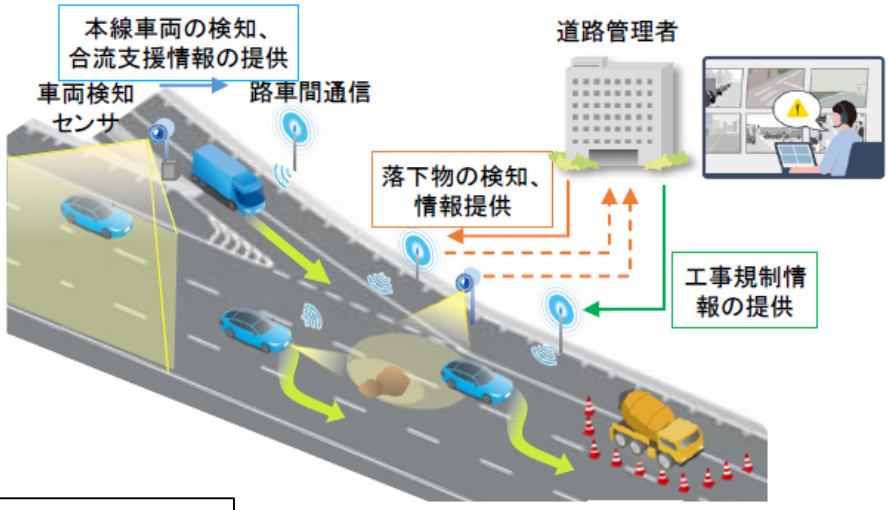
・高速道路での自動車の完全自動運転（レベル４）を見据えて、路車間協調システムに関する実証実験などを通じて、自動運転支援の技術やシステムの開発に着手。
・取組みの一環として、2023年度に新東名の建設中区間の一部を使用して実証実験を行う予定であり、NEXCOと参加企業で実験に向けて準備。

TOPICS **新東名高速道路を活用した自動運転支援**

デジタル田園都市国家構想実現会議（2023年3月）にて、自動運転車により人手不足に悩まずに人や物がニーズに応じて自由に移動できるよう、2024年度に新東名高速道路の一部区間等において100km以上の自動運転車用レーンを設定し、自動運転トラックの運行の実現を目指す方針が示されている。

道路インフラからの情報提供

路側センサ等で検知した道路状況を車両に情報提供することで自動運転を支援



自動運転車用レーン

出典：デジタル田園都市国家構想実現会議

新東名高速道路 駿河湾沼津-浜松間 **約100km** 等

2024年度の自動運転実現を支援（深夜時間帯における自動運転用レーン）