

有料道路事業の整備計画の変更について

〔 第二東海自動車道横浜名古屋線(御殿場JCT～浜松いなさJCT) 〕

- 第二東海自動車道横浜名古屋線(新東名高速)における6車線保有区間については、国土幹線道路部会が平成29年12月にとりまとめた「高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組基本方針」において、物流車両と一般車両との輻輳を避けるため、また、車線の絞り込みに起因する追突事故リスクを低減する観点からも6車線運用を可能とする環境整備を急ぐ必要があるとされたところである。
- また、平成30年6月に閣議決定された「未来投資戦略2018」において、高速道路でのダブル連結トラック、トラック隊列走行の実現も見据え、新東名、新名神高速道路の6車線化など既存ストックを活用した機能強化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させることとしている。
- これらを踏まえ、物流の基軸となる東名・名神軸において、通行止め、大規模災害、リニューアル工事等の際の安定的な交通確保の観点で特に課題が大きい新東名高速の静岡県区間(御殿場JCT～浜松いなさJCT)の整備計画変更(6車線化)について社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会で審議いただくものである。

第二東海自動車道横浜名古屋線(御殿場JCT~浜松いなさJCT) 6車線化に係る整備計画変更について

・物流において重要な役割を果たす新東名について、通行止め、大規模災害、リニューアル工事等の際の交通確保の観点から、特に課題の大きい静岡県区間において、先行的に6車線化を実施することで、道路ネットワークの安定性・効率性の更なる向上を図る。

1. 事業概要

- 起終点：静岡県御殿場市 ~ 同県浜松市
- 延長等：145km
- 第1種1級、6車線、設計速度120km/h
- 全体事業費：約900億円
- 計画交通量：約53,400台/日 ~ 約65,400台/日

| 乗用車 | 小型貨物 | 普通貨物 |
|---------------------------|-------------------------|---------------------------|
| 約17,100台/日 ~約21,700台/日 | 約2,100台/日 ~約5,100台/日 | 約31,500台/日 ~約39,300台/日 |



図1 事業位置図

2. 道路交通上の課題

①物流の生産性向上への環境整備

・東名・名神(新東名・新名神含む)は、全国の高規格幹線道路の供用延長のうち7%の供用延長だが、全国の貨物輸送の約半数が利用しており、物流において重要な役割

・物流の生産性向上に向け、物流車両と一般車両との輻輳を避けるため、また、車線の絞り込みに起因する追突事故リスクを低減する観点からも6車線運用を可能とする環境整備を急ぐ必要

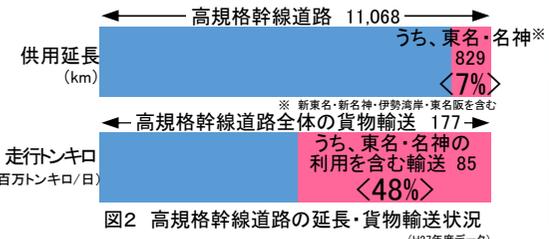


図2 高規格幹線道路の延長・貨物輸送状況 (H27年度データ)

②東名の静岡県区間には高波・地震などの災害リスクポイントが存在

②-1 通行止めの観点

- 東名の静岡県区間は高波・地滑りなどの災害リスクポイントを抱えている。
- 新東名静岡県区間開通(2012年4月)以降、高波による通行止めが18回発生(約3回/年)
- 2017年10月22日に発生した高波に伴う東名通行止め時には、新東名への交通転換により最大で31kmの渋滞が発生

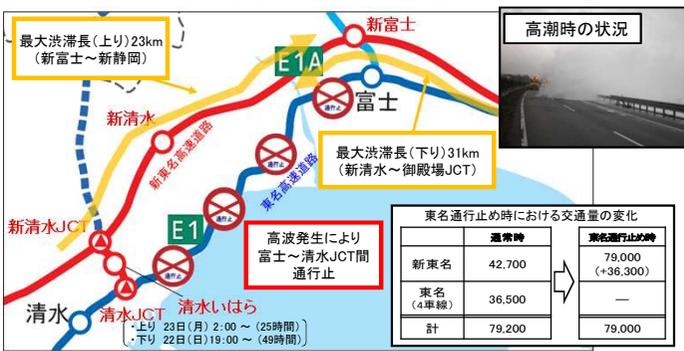


図5 東名通行止め時の新東名での渋滞発生状況(2017年10月)

②-2 災害の観点

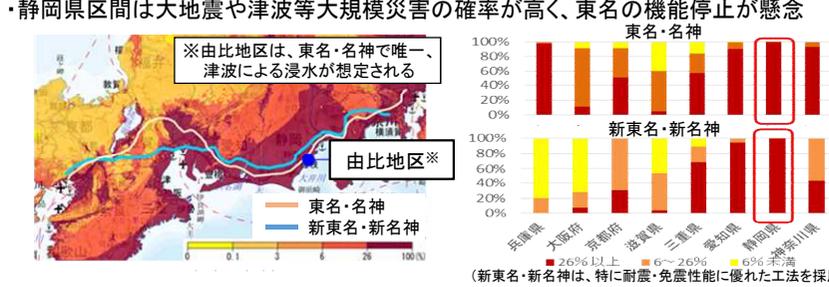


図6 30年以内に震度6弱以上の地震が発生する確率の分布状況



写真1 由比地区の状況

③東名リニューアル工事実施時におけるネットワーク機能確保

・静岡県区間は橋梁数が多いため、リニューアル工事の際は交通に及ぼす影響への配慮が必要

・東名・名神においては今後もリニューアル工事が予定



写真2 工事状況(床版取替)

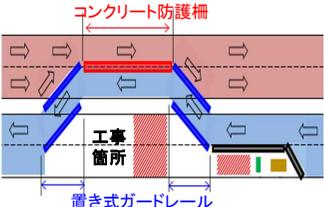


図7 規制状況の例



図8 東名高速道路のリニューアル工事予定

3. 整備効果

効果1 物流効率化による生産性の向上 [○]

・ダブル連結トラックやトラック隊列走行の実現も見据え、6車線化による走行快適性加え、低速度の大型車と高速の普通車の混在を減らすことで物流の効率化に寄与し、生産性向上が図られる。

効果2 リダンダンシー強化による安定的な交通の確保 [○]

・東名とのダブルネットワークの安定性向上により、リダンダンシーが強化され、地震や高波、地滑り等の災害発生時に東名が通行止めとなった場合においても、新東名高速道路が代替路として機能し、東名軸の安定的な交通を確保できる。

効果3 東名リニューアル工事実施時における円滑な交通の確保 [○]

・今後本格化する東名のリニューアル工事実施時に、東名からの迂回車両により新東名の交通量が増加した場合においても、渋滞の発生を抑制し、東名軸の円滑な交通を確保できる。

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

| B/C | EIRR ^{※1} | 総費用 ^{※2} | 総便益 ^{※2} |
|-------|--------------------|-------------------|-------------------|
| 6.8 | 36.0% | 968億円 | 6,535億円 |
| (2.3) | (7.7%) | (43,653億円) | (99,035億円) |

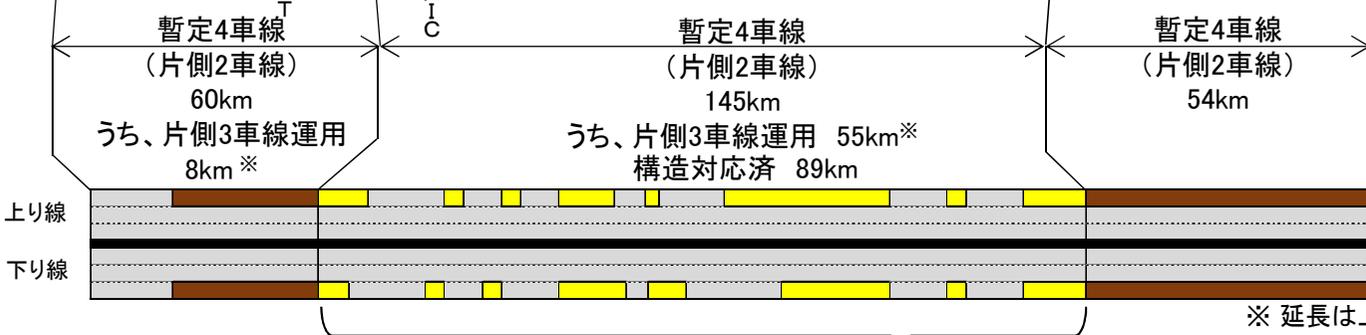
注) 上段の値は残事業を対象とした場合、
下段() 書きの値は事業全体を対象とした費用便益分析結果
※1: EIRR: 経済的内部収益率
※2: 基準年(2018年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

全体評価 ○ 物流の生産性向上、東名の通行止め等の際における東名軸の安定的な交通確保の観点から、御殿場JCT~浜松いなさJCTについては、6車線化が必要。

第二東海自動車道横浜名古屋線(御殿場JCT~浜松いなさJCT)の6車線化について

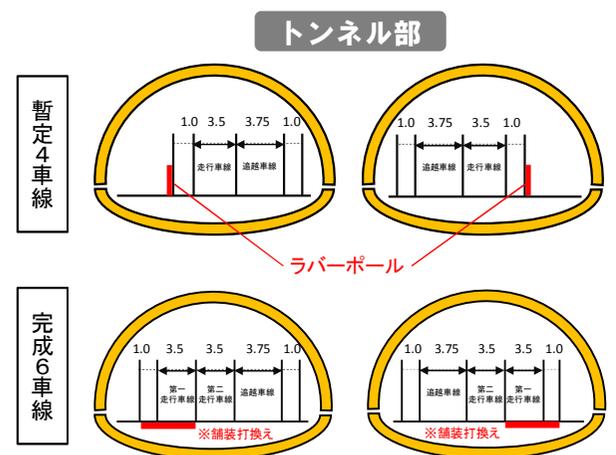
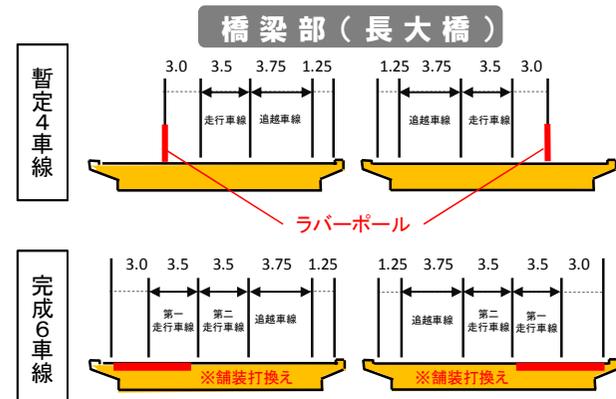
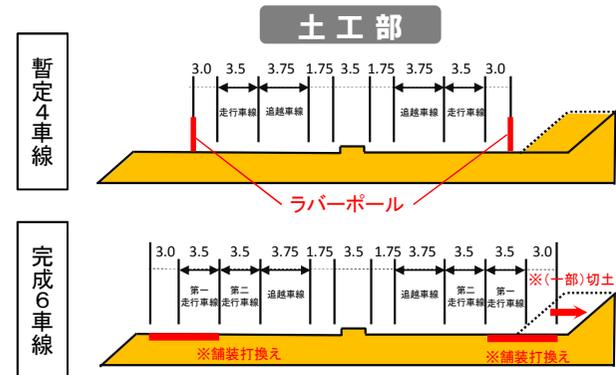
こてんば はままつ

・静岡県区間(御殿場~浜松いなさ)は、ほぼ全線で6車線運用に対応した構造物で整備済み



- 運用車線
- 構造物4車線対応区間
- 構造物6車線対応区間 (ラバーポール等による仕切り)

6車線化の主な工事
ラバーポール撤去/土工部切り土(一部)/
舗装打ち替え/区画線改良/遮音壁移設 等



▲標準断面図 (単位:m)



