

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	第二東海自動車道横浜名古屋線（海老名南JCT～御殿場JCT）
事業主体	中日本高速道路株式会社

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 便益が費用を上回っている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業全体：費用便益比（B/C）＝1.5（経済的純現在価値（B-C）＝7,707億円、経済的内部収益率（EIRR）＝6.3%）</li> <li>・残事業：費用便益比（B/C）＝5.8（経済的純現在価値（B-C）＝19,674億円、経済的内部収益率（EIRR）＝23.4%）</li> </ul>

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 並行区間等の年間渋滞損失時間及び削減率	・渋滞損失削減時間：57,749千人・時間/年（削減率0.2%）
		■ 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	・神奈川県・静岡県域で旅行速度の改善が期待される
		■ 並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる	・新東名を利用している高速バスの利便性向上が期待できる、新たなバス路線が期待できる
		□ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	・圏央道など首都圏の道路ネットワーク機能と合わせ、羽田空港・成田空港へのアクセス性が向上し輸出の拡大が期待される
		■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	・圏央道など首都圏の道路ネットワーク機能と合わせ、東京・横浜港へのアクセス性が向上し輸出の拡大が期待される
	都市の再生	■ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	・静岡県：温州みかん（全国の約13%の収穫量・R3）、お茶（全国の約46%の収穫量・R4）の流通利便性向上
		□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		□ 三大都市圏の環状道路を形成する	
	国土・地域ネットワークの構築	■ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	・秦野市総合計画 HADANO2020プラン、第4次御殿場市総合計画、第4次小山町総合計画、山北町第5次総合計画、伊勢原市第5次総合計画
■ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する		・東名、名神とともに新東名開通区間、新名神と一体となって三大都市圏を相互に結ぶダブルネットワークを構築する	
□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する			
個性ある地域の形成	□ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる		
	■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	・沿線の自治体において、IC周辺の土地利用計画の立案推進、土地区画整理事業、地域産業集積事業が進展している	
		■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上が期待される	・丹沢・大山エリア（約1,500万人/年、R1）、富士五湖エリア（約1,100万人、R1）への観光入込客数の増加

2. 暮らし		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	・沿線市町の30分圏域人口が約14万人増加することが見込まれる
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	
	災害への備え	<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	・神奈川県において海老名南JCT～伊勢原大山IC間が「緊急輸送道路ネットワーク計画」（緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会）の第一次緊急輸送道路に、静岡県において県内の新東名全線が有事の際の緊急輸送を確保するための第一次緊急輸送路に、それぞれ指定されている。
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	・代替する緊急輸送道路路線名：東名高速道路 ・代替する区間：海老名JCT～御殿場JCT
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	・通行止時、大規模更新・修繕工事の実施時に代替機能を発揮 ・並行する高速ネットワーク：東名高速道路 ・代替する区間：海老名JCT～御殿場JCT
	<input type="checkbox"/> 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する		
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	・排出量：6.1万t/年減、排出削減率：0.03%減
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	・排出量：7.0t/年減、排出削減率：0.002%減
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	・排出量：16.3t/年減、排出削減率：0.07%減
		<input type="checkbox"/> 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
第二東海自動車道 横浜名古屋線	海老名南JCT～ 御殿場JCT	L = 53. 3km	高速自動車国道	－

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18, 400～67, 100	4	中日本高速道路(株)

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和4年度		
単純合計	12, 643億円	4, 615億円	17, 259億円
うち残事業分	3, 352億円	4, 018億円	7, 370億円
基準年における 現在価値 (C)	14, 897億円	1, 130億円	16, 027億円
うち残事業分	2, 966億円	1, 094億円	4, 060億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和4年度			
供用年	令和9年度			
単年便益 (初年便益)	1, 391億円	27億円	8億円	1, 426億円
基準年における 現在価値 (B)	23, 126億円	469億円	139億円	23, 734億円
うち残事業分	23, 126億円	469億円	139億円	23, 734億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	7,707億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.3%
費用便益比（残事業）	5.8
経済的純現在価値（残事業）	19,674億円
経済的内部収益率（残事業）	23.4%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	18,400～ 67,100	±10%	5.3～6.4
事業費	4,060億円	±10%	6.3～5.4
事業期間	6年	±1年	5.6～5.8

交通状況の変化（事業全体）

様式 - 3 ①

事業名：新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）

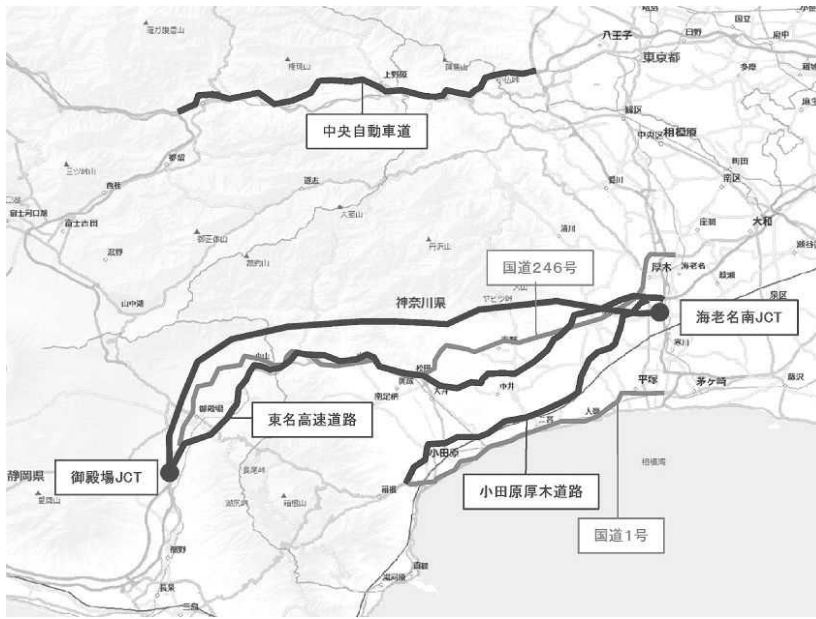
（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（海老名南JCT～御殿場JCT）：51.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	-	51,300	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	-	32	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	-	406	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	東名：54.4km	交通量	[台/日]	80,100	60,600
		走行時間	[分]	36	35
		走行時間費用	[億円/年]	744	587
	国道1号：26.6km	交通量	[台/日]	31,900	31,600
		走行時間	[分]	133	128
		走行時間費用	[億円/年]	923	879
	国道246号：65.2km	交通量	[台/日]	29,100	28,800
		走行時間	[分]	239	228
		走行時間費用	[億円/年]	1,480	1,369
	小田原厚木道路：31.7km	交通量	[台/日]	26,400	22,400
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	157	130
	中央道：35.4km	交通量	[台/日]	62,900	51,400
		走行時間	[分]	26	25
		走行時間費用	[億円/年]	374	285
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計：50,636.9km	走行時間費用	[億円/年]	501,772	500,476	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：50,901.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	505,450	504,133	1,317

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

**事業名：新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）**



## 費用便益分析の条件

事業名：第二東海自動車道横浜名古屋線（海老名南JCT～御殿場JCT）

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	令和4年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H27センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	( )台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由 小規模事業である	<input type="checkbox"/>
	山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他( )		
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載 配分条件であるQV式に基づく配分交通量(日交通量)の走行速度を採用	
	その他(高規格道路の速度は、道路種別・車線当たり交通量から設定。また一般道の速度は沿道条件・交差点密度等の道路条件を考慮し設定)	<input checked="" type="checkbox"/>

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		( ) %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				





## 費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出

箇所名：第二東海自動車道横浜名古屋線(海老名南JCT～御殿場JCT)

年次	年度	割戻率	GDP テラータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-29年目	H 10	2,5633	112.6	14	31		
-28年目	H 11	2,4647	111.0	66	147		
-27年目	H 12	2,3699	109.7	124	269		
-26年目	H 13	2,2788	108.4	47	100		
-25年目	H 14	2,1911	106.6	34	69		
-24年目	H 15	2,1068	105.2	68	137		
-23年目	H 16	2,0258	104.1	156	303		
-22年目	H 17	1,9479	102.8	60	114		
-21年目	H 18	1,8730	102.1	64	117		
-20年目	H 19	1,8009	101.2	102	181		
-19年目	H 20	1,7317	100.7	88	151		
-18年目	H 21	1,6651	99.4	86	145		
-17年目	H 22	1,6010	97.7	217	336		
-16年目	H 23	1,5395	96.3	210	336		
-15年目	H 24	1,4802	95.5	372	577		
-14年目	H 25	1,4233	95.5	527	785		
-13年目	H 26	1,3686	97.8	238	333		
-12年目	H 27	1,3159	99.3	400	530		
-11年目	H 28	1,2653	99.4	499	635		
-10年目	H 29	1,2167	99.6	850	1,038		
-9年目	H 30	1,1699	99.5	1,200	1,410		
-8年目	R 1	1,1249	100.3	1,219	1,367	4	5
-7年目	R 2	1,0816	101.0	1,416	1,516	6	7
-6年目	R 3	1,0400	100.0	1,234	1,284	20	21
-5年目	R 4	1,0000	100.0	933	933	20	20
-4年目	R 5	0,9615	100.0	815	784	20	20
-3年目	R 6	0,9246	100.0	827	765	21	20
-2年目	R 7	0,8890	100.0	279	248	22	19
-1年目	R 8	0,8548	100.0	193	165	22	18
供用開始年次	R 9	0,8219	100.0	183	150	22	18
1年目	R 10	0,7903	100.0	121	96	30	24
2年目	R 11	0,7599	100.0	0	0	30	23
3年目	R 12	0,7307	100.0	0	0	30	22
4年目	R 13	0,7026	100.0	0	0	30	21
5年目	R 14	0,6756	100.0	0	0	30	20
6年目	R 15	0,6496	100.0	0	0	29	19
7年目	R 16	0,6246	100.0	0	0	29	18
8年目	R 17	0,6006	100.0	0	0	29	18
9年目	R 18	0,5775	100.0	0	0	29	17
10年目	R 19	0,5553	100.0	0	0	30	16
11年目	R 20	0,5339	100.0	0	0	30	16
12年目	R 21	0,5134	100.0	0	0	30	15
13年目	R 22	0,4936	100.0	0	0	30	15
14年目	R 23	0,4746	100.0	0	0	31	14
15年目	R 24	0,4564	100.0	0	0	31	14
16年目	R 25	0,4388	100.0	0	0	31	13
17年目	R 26	0,4220	100.0	0	0	30	13
18年目	R 27	0,4057	100.0	0	0	31	12
19年目	R 28	0,3901	100.0	0	0	30	12
20年目	R 29	0,3751	100.0	0	0	30	11
21年目	R 30	0,3607	100.0	0	0	30	11
22年目	R 31	0,3468	100.0	0	0	30	10
23年目	R 32	0,3335	100.0	0	0	30	10
24年目	R 33	0,3207	100.0	0	0	30	10
25年目	R 34	0,3083	100.0	0	0	30	9
26年目	R 35	0,2965	100.0	0	0	30	9
27年目	R 36	0,2851	100.0	0	0	30	8
28年目	R 37	0,2741	100.0	0	0	30	8
29年目	R 38	0,2636	100.0	0	0	29	8
30年目	R 39	0,2534	100.0	0	0	29	7
31年目	R 40	0,2437	100.0	0	0	29	7
32年目	R 41	0,2343	100.0	0	0	29	7
33年目	R 42	0,2253	100.0	0	0	29	7
34年目	R 43	0,2166	100.0	0	0	29	6
35年目	R 44	0,2083	100.0	0	0	29	6
36年目	R 45	0,2003	100.0	0	0	40	8
37年目	R 46	0,1926	100.0	0	0	40	8
38年目	R 47	0,1852	100.0	0	0	40	7
39年目	R 48	0,1780	100.0	0	0	163	29
40年目	R 49	0,1712	100.0	0	0	559	96
41年目	R 50	0,1646	100.0	0	0	497	82
42年目	R 51	0,1583	100.0	0	0	169	27
43年目	R 52	0,1522	100.0	0	0	517	79
44年目	R 53	0,1463	100.0	0	0	562	82
45年目	R 54	0,1407	100.0	0	0	184	26
46年目	R 55	0,1353	100.0	0	0	39	5
47年目	R 56	0,1301	100.0	0	0	39	5
48年目	R 57	0,1251	100.0	0	0	38	5
49年目	R 58	0,1203	100.0	-1,458	-175	525	63
合計				11,186	14,897	4,615	1,130
単純事業費計			12,643			4,615	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

## 費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出

箇所名：第二東海自動車道横浜名古屋線(海老名南JCT～御殿場JCT)

年次	年度	割戻率	GDP ネット	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-29年目	H 10	2,5633	112.6				
-28年目	H 11	2,4647	111.0				
-27年目	H 12	2,3699	109.7				
-26年目	H 13	2,2788	108.4				
-25年目	H 14	2,1911	106.6				
-24年目	H 15	2,1068	105.2				
-23年目	H 16	2,0258	104.1				
-22年目	H 17	1,9479	102.8				
-21年目	H 18	1,8730	102.1				
-20年目	H 19	1,8009	101.2				
-19年目	H 20	1,7317	100.7				
-18年目	H 21	1,6651	99.4				
-17年目	H 22	1,6010	97.7				
-16年目	H 23	1,5395	96.3				
-15年目	H 24	1,4802	95.5				
-14年目	H 25	1,4233	95.5				
-13年目	H 26	1,3686	97.8				
-12年目	H 27	1,3159	99.3				
-11年目	H 28	1,2653	99.4				
-10年目	H 29	1,2167	99.6				
-9年目	H 30	1,1699	99.5				
-8年目	R 1	1,1249	100.3				
-7年目	R 2	1,0816	101.0				
-6年目	R 3	1,0400	100.0				
-5年目	R 4	1,0000	100.0	933	933	20	20
-4年目	R 5	0,9615	100.0	815	784	20	20
-3年目	R 6	0,9246	100.0	827	765	21	20
-2年目	R 7	0,8890	100.0	279	248	22	19
-1年目	R 8	0,8548	100.0	193	165	22	18
供用開始年次	R 9	0,8219	100.0	183	150	22	18
1年目	R 10	0,7903	100.0	121	96	30	24
2年目	R 11	0,7599	100.0			30	23
3年目	R 12	0,7307	100.0			30	22
4年目	R 13	0,7026	100.0			30	21
5年目	R 14	0,6756	100.0			30	20
6年目	R 15	0,6496	100.0			29	19
7年目	R 16	0,6246	100.0			29	18
8年目	R 17	0,6006	100.0			29	18
9年目	R 18	0,5775	100.0			29	17
10年目	R 19	0,5553	100.0			30	16
11年目	R 20	0,5339	100.0			30	16
12年目	R 21	0,5134	100.0			30	15
13年目	R 22	0,4936	100.0			30	15
14年目	R 23	0,4746	100.0			31	14
15年目	R 24	0,4564	100.0			31	14
16年目	R 25	0,4388	100.0			31	13
17年目	R 26	0,4220	100.0			30	13
18年目	R 27	0,4057	100.0			31	12
19年目	R 28	0,3901	100.0			30	12
20年目	R 29	0,3751	100.0			30	11
21年目	R 30	0,3607	100.0			30	11
22年目	R 31	0,3468	100.0			30	10
23年目	R 32	0,3335	100.0			30	10
24年目	R 33	0,3207	100.0			30	10
25年目	R 34	0,3083	100.0			30	9
26年目	R 35	0,2965	100.0			30	9
27年目	R 36	0,2851	100.0			30	8
28年目	R 37	0,2741	100.0			30	8
29年目	R 38	0,2636	100.0			29	8
30年目	R 39	0,2534	100.0			29	7
31年目	R 40	0,2437	100.0			29	7
32年目	R 41	0,2343	100.0			29	7
33年目	R 42	0,2253	100.0			29	7
34年目	R 43	0,2166	100.0			29	6
35年目	R 44	0,2083	100.0			29	6
36年目	R 45	0,2003	100.0			40	8
37年目	R 46	0,1926	100.0			40	8
38年目	R 47	0,1852	100.0			40	7
39年目	R 48	0,1780	100.0			163	29
40年目	R 49	0,1712	100.0			559	96
41年目	R 50	0,1646	100.0			497	82
42年目	R 51	0,1583	100.0			169	27
43年目	R 52	0,1522	100.0			517	79
44年目	R 53	0,1463	100.0			562	82
45年目	R 54	0,1407	100.0			184	26
46年目	R 55	0,1353	100.0			39	5
47年目	R 56	0,1301	100.0	0	0	39	5
48年目	R 57	0,1251	100.0	-1,458	0	38	5
49年目	R 58	0,1203	100.0	1,894	-1,75	525	63
合計				1,894	2,966	4,582	1,094
単純事業費計			3,352			4,018	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表(事業全体)

箇所名:第二東海自動車道横浜名古屋線(海老名南JCT~御殿場JCT)

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (関東臨海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%
供用開始年次	R 9	1.00339	1.00746	0.98494	1.00151	0.8219	100.0	741	115	535	1,391	1,143	28	3	-4	27	23	8	7	1,426	1,172
1年目	R 10	1.00338	1.00740	0.98471	1.00151	0.7903	100.0	743	116	527	1,386	1,096	29	3	-4	28	22	8	6	1,422	1,124
2年目	R 11	1.00337	1.00735	0.98447	1.00150	0.7599	100.0	746	117	519	1,382	1,050	29	3	-4	28	21	8	6	1,417	1,077
3年目	R 12	0.99611	1.00596	0.99263	0.99724	0.7307	100.0	749	118	511	1,377	1,006	29	3	-4	28	20	8	6	1,413	1,032
4年目	R 13	0.99609	1.00593	0.99258	0.99724	0.7026	100.0	746	118	507	1,371	963	29	3	-4	28	20	8	6	1,407	989
5年目	R 14	0.99608	1.00589	0.99252	0.99723	0.6756	100.0	743	119	503	1,365	922	29	3	-4	28	19	8	5	1,401	946
6年目	R 15	0.99606	1.00586	0.99247	0.99722	0.6496	100.0	740	120	499	1,359	883	28	3	-4	28	18	8	5	1,395	906
7年目	R 16	0.99604	1.00582	0.99241	0.99721	0.6246	100.0	737	120	496	1,353	845	28	3	-3	28	17	8	5	1,389	867
8年目	R 17	0.99603	1.00579	0.99235	0.99720	0.6006	100.0	734	121	492	1,347	809	28	3	-3	28	17	8	5	1,383	830
9年目	R 18	0.99601	1.00576	0.99229	0.99720	0.5775	100.0	731	122	488	1,341	774	28	3	-3	28	16	8	5	1,377	795
10年目	R 19	0.99600	1.00572	0.99223	0.99719	0.5553	100.0	728	123	484	1,335	741	28	3	-3	27	15	8	4	1,371	761
11年目	R 20	0.99598	1.00569	0.99217	0.99718	0.5339	100.0	725	123	481	1,329	710	28	3	-3	27	15	8	4	1,364	728
12年目	R 21	0.99596	1.00566	0.99211	0.99717	0.5134	100.0	722	124	477	1,323	679	28	3	-3	27	14	8	4	1,358	697
13年目	R 22	0.99596	0.99987	0.99314	0.99217	0.4936	100.0	719	125	473	1,317	650	28	3	-3	27	13	8	4	1,352	668
14年目	R 23	0.98955	0.99987	0.99310	0.99210	0.4746	100.0	712	125	470	1,306	620	27	3	-3	27	13	8	4	1,341	637
15年目	R 24	0.98944	0.99987	0.99305	0.99204	0.4564	100.0	704	125	467	1,296	591	27	3	-3	27	12	8	4	1,330	607
16年目	R 25	0.98932	0.99987	0.99300	0.99198	0.4388	100.0	697	125	463	1,285	564	27	3	-3	27	12	8	3	1,319	579
17年目	R 26	0.98921	0.99987	0.99295	0.99191	0.4220	100.0	690	125	460	1,274	538	26	3	-3	26	11	8	3	1,308	552
18年目	R 27	0.98909	0.99987	0.99290	0.99185	0.4057	100.0	682	125	457	1,264	513	26	3	-3	26	11	8	3	1,297	526
19年目	R 28	0.98897	0.99987	0.99285	0.99178	0.3901	100.0	675	125	454	1,253	489	26	3	-3	26	10	8	3	1,286	502
20年目	R 29	0.98885	0.99987	0.99280	0.99171	0.3751	100.0	667	125	450	1,242	466	26	3	-3	25	10	8	3	1,275	478
21年目	R 30	0.98872	0.99987	0.99275	0.99164	0.3607	100.0	660	125	447	1,231	444	25	3	-3	25	9	7	3	1,264	456
22年目	R 31	0.98859	0.99987	0.99269	0.99157	0.3468	100.0	652	124	444	1,221	423	25	3	-3	25	9	7	3	1,253	435
23年目	R 32	0.98846	0.99987	0.99264	0.99150	0.3335	100.0	645	124	441	1,210	404	25	3	-3	25	8	7	2	1,242	414
24年目	R 33	0.98833	0.99987	0.99258	0.99143	0.3207	100.0	638	124	437	1,199	385	24	3	-3	24	8	7	2	1,231	395
25年目	R 34	0.98819	0.99987	0.99253	0.99135	0.3083	100.0	630	124	434	1,189	366	24	3	-3	24	7	7	2	1,220	376
26年目	R 35	0.98805	0.99987	0.99247	0.99128	0.2965	100.0	623	124	431	1,178	349	24	3	-3	24	7	7	2	1,209	358
27年目	R 36	0.98790	0.99987	0.99242	0.99120	0.2851	100.0	615	124	428	1,167	333	24	3	-3	24	7	7	2	1,198	342
28年目	R 37	0.98775	0.99987	0.99236	0.99112	0.2741	100.0	608	124	424	1,157	317	23	3	-3	23	6	7	2	1,187	325
29年目	R 38	0.98760	0.99987	0.99230	0.99104	0.2636	100.0	600	124	421	1,146	302	23	3	-3	23	6	7	2	1,176	310
30年目	R 39	0.98745	0.99987	0.99224	0.99096	0.2534	100.0	593	124	418	1,135	288	23	3	-3	23	6	7	2	1,165	295
31年目	R 40	0.98729	0.99987	0.99218	0.99088	0.2437	100.0	585	124	415	1,124	274	22	3	-3	23	5	7	2	1,154	281
32年目	R 41	0.98712	0.99987	0.99212	0.99079	0.2343	100.0	578	124	411	1,114	261	22	3	-3	22	5	7	2	1,143	268
33年目	R 42	0.98696	0.99987	0.99205	0.99071	0.2253	100.0	571	124	408	1,103	249	22	3	-3	22	5	7	2	1,132	255
34年目	R 43	0.98678	0.99987	0.99199	0.99062	0.2166	100.0	563	124	405	1,092	237	22	3	-3	22	5	7	1	1,121	243
35年目	R 44	0.98661	0.99987	0.99193	0.99053	0.2083	100.0	556	124	402	1,082	225	21	3	-3	22	4	7	1	1,110	231
36年目	R 45	0.98643	0.99987	0.99186	0.99044	0.2003	100.0	548	124	398	1,071	215	21	3	-3	21	4	7	1	1,099	220
37年目	R 46	0.98624	0.99987	0.99179	0.99035	0.1926	100.0	541	124	395	1,060	204	21	3	-3	21	4	6	1	1,088	209
38年目	R 47	0.98605	0.99987	0.99173	0.99026	0.1852	100.0	533	124	392	1,050	194	20	3	-3	21	4	6	1	1,077	199
39年目	R 48	0.98585	0.99987	0.99166	0.99016	0.1780	100.0	526	124	389	1,039	185	20	3	-3	20	4	6	1	1,066	190
40年目	R 49	0.98565	0.99987	0.99159	0.99006	0.1712	100.0	518	124	386	1,028	176	20	3	-3	20	3	6	1	1,055	181
41年目	R 50	0.98544	0.99987	0.99151	0.98996	0.1646	100.0	511	124	382	1,017	167	20	3	-3	20	3	6	1	1,044	172
42年目	R 51	0.98522	0.99987	0.99144	0.98986	0.1583	100.0	504	124	379	1,007	159	19	3	-3	20	3	6	1	1,033	163
43年目	R 52	0.98500	0.99987	0.99137	0.98976	0.1522	100.0	496	124	376	996	152	19	3	-3	19	3	6	1	1,022	155
44年目	R 53	0.98477	0.99987	0.99129	0.98965	0.1463	100.0	489	124	373	985	144	19	3	-3	19	3	6	1	1,010	148
45年目	R 54	0.98454	0.99987	0.99122	0.98954	0.1407	100.0	481	124	369	975	137	18	3	-3	19	3	6	1	999	141
46年目	R 55	0.98429	0.99987	0.99114	0.98943	0.1353	100.0	474	124	366	964	130	18	3	-3	19	3	6	1	988	134
47年目	R 56	0.98404	0.99987	0.99106	0.98932	0.1301	100.0	466	124	363	953	124	18	3	-3	18	2	6	1	977	127
48年目	R 57	0.98378	0.99987	0.99098	0.98920	0.1251	100.0	459	124	360	943	118	18	3	-3	18	2	6	1	966	121
49年目	R 58	0.98352	0.99987	0.99090	0.98909	0.1203	100.0	451	124	356	932	112	17	3	-3	18	2	6	1	955	115
合計(H33~H82)								31,245	6,156	21,862	59,263	23,126	1,200	148	-154	1,194	469	358	139	60,815	23,734

便益の現在価値算定表(残事業)

箇所名:第二東海自動車道横浜名古屋線(海老名南JCT~御殿場JCT)

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (関東臨海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)		合計 (億円)		
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%			
																			乗用車類	小型貨物	普通貨物
供用開始年次	R 9	1.00339	1.00746	0.98494	1.00151	0.8219	100.0	741	115	535	1,391	1,143	28	3	-4	27	23	8	7	1,426	1,172
1年目	R 10	1.00338	1.00740	0.98471	1.00151	0.7903	100.0	743	116	527	1,386	1,096	29	3	-4	28	22	8	6	1,422	1,124
2年目	R 11	1.00337	1.00735	0.98447	1.00150	0.7599	100.0	746	117	519	1,382	1,050	29	3	-4	28	21	8	6	1,417	1,077
3年目	R 12	0.99611	1.00596	0.99263	0.99724	0.7307	100.0	749	118	511	1,377	1,006	29	3	-4	28	20	8	6	1,413	1,032
4年目	R 13	0.99609	1.00593	0.99258	0.99724	0.7026	100.0	746	118	507	1,371	963	29	3	-4	28	20	8	6	1,407	989
5年目	R 14	0.99608	1.00589	0.99252	0.99723	0.6756	100.0	743	119	503	1,365	922	29	3	-4	28	19	8	5	1,401	946
6年目	R 15	0.99606	1.00586	0.99247	0.99722	0.6496	100.0	740	120	499	1,359	883	28	3	-4	28	18	8	5	1,395	906
7年目	R 16	0.99604	1.00582	0.99241	0.99721	0.6246	100.0	737	120	496	1,353	845	28	3	-3	28	17	8	5	1,389	867
8年目	R 17	0.99603	1.00579	0.99235	0.99720	0.6006	100.0	734	121	492	1,347	809	28	3	-3	28	17	8	5	1,383	830
9年目	R 18	0.99601	1.00576	0.99229	0.99720	0.5775	100.0	731	122	488	1,341	774	28	3	-3	28	16	8	5	1,377	795
10年目	R 19	0.99600	1.00572	0.99223	0.99719	0.5553	100.0	728	123	484	1,335	741	28	3	-3	27	15	8	4	1,371	761
11年目	R 20	0.99598	1.00569	0.99217	0.99718	0.5339	100.0	725	123	481	1,329	710	28	3	-3	27	15	8	4	1,364	728
12年目	R 21	0.99596	1.00566	0.99211	0.99717	0.5134	100.0	722	124	477	1,323	679	28	3	-3	27	14	8	4	1,358	697
13年目	R 22	0.99596	0.99987	0.99314	0.99217	0.4936	100.0	719	125	473	1,317	650	28	3	-3	27	13	8	4	1,352	668
14年目	R 23	0.98955	0.99987	0.99310	0.99210	0.4746	100.0	712	125	470	1,306	620	27	3	-3	27	13	8	4	1,341	637
15年目	R 24	0.98944	0.99987	0.99305	0.99204	0.4564	100.0	704	125	467	1,296	591	27	3	-3	27	12	8	4	1,330	607
16年目	R 25	0.98932	0.99987	0.99300	0.99198	0.4388	100.0	697	125	463	1,285	564	27	3	-3	27	12	8	3	1,319	579
17年目	R 26	0.98921	0.99987	0.99295	0.99191	0.4220	100.0	690	125	460	1,274	538	26	3	-3	26	11	8	3	1,308	552
18年目	R 27	0.98909	0.99987	0.99290	0.99185	0.4057	100.0	682	125	457	1,264	513	26	3	-3	26	11	8	3	1,297	526
19年目	R 28	0.98897	0.99987	0.99285	0.99178	0.3901	100.0	675	125	454	1,253	489	26	3	-3	26	10	8	3	1,286	502
20年目	R 29	0.98885	0.99987	0.99280	0.99171	0.3751	100.0	667	125	450	1,242	466	26	3	-3	25	10	8	3	1,275	478
21年目	R 30	0.98872	0.99987	0.99275	0.99164	0.3607	100.0	660	125	447	1,231	444	25	3	-3	25	9	7	3	1,264	456
22年目	R 31	0.98859	0.99987	0.99269	0.99157	0.3468	100.0	652	124	444	1,221	423	25	3	-3	25	9	7	3	1,253	435
23年目	R 32	0.98846	0.99987	0.99264	0.99150	0.3335	100.0	645	124	441	1,210	404	25	3	-3	25	8	7	2	1,242	414
24年目	R 33	0.98833	0.99987	0.99258	0.99143	0.3207	100.0	638	124	437	1,199	385	24	3	-3	24	8	7	2	1,231	395
25年目	R 34	0.98819	0.99987	0.99253	0.99135	0.3083	100.0	630	124	434	1,189	366	24	3	-3	24	7	7	2	1,220	376
26年目	R 35	0.98805	0.99987	0.99247	0.99128	0.2965	100.0	623	124	431	1,178	349	24	3	-3	24	7	7	2	1,209	358
27年目	R 36	0.98790	0.99987	0.99242	0.99120	0.2851	100.0	615	124	428	1,167	333	24	3	-3	24	7	7	2	1,198	342
28年目	R 37	0.98775	0.99987	0.99236	0.99112	0.2741	100.0	608	124	424	1,157	317	23	3	-3	23	6	7	2	1,187	325
29年目	R 38	0.98760	0.99987	0.99230	0.99104	0.2636	100.0	600	124	421	1,146	302	23	3	-3	23	6	7	2	1,176	310
30年目	R 39	0.98745	0.99987	0.99224	0.99096	0.2534	100.0	593	124	418	1,135	288	23	3	-3	23	6	7	2	1,165	295
31年目	R 40	0.98729	0.99987	0.99218	0.99088	0.2437	100.0	585	124	415	1,124	274	22	3	-3	23	5	7	2	1,154	281
32年目	R 41	0.98712	0.99987	0.99212	0.99079	0.2343	100.0	578	124	411	1,114	261	22	3	-3	22	5	7	2	1,143	268
33年目	R 42	0.98696	0.99987	0.99205	0.99071	0.2253	100.0	571	124	408	1,103	249	22	3	-3	22	5	7	2	1,132	255
34年目	R 43	0.98678	0.99987	0.99199	0.99062	0.2166	100.0	563	124	405	1,092	237	22	3	-3	22	5	7	1	1,121	243
35年目	R 44	0.98661	0.99987	0.99193	0.99053	0.2083	100.0	556	124	402	1,082	225	21	3	-3	22	4	7	1	1,110	231
36年目	R 45	0.98643	0.99987	0.99186	0.99044	0.2003	100.0	548	124	398	1,071	215	21	3	-3	21	4	7	1	1,099	220
37年目	R 46	0.98624	0.99987	0.99179	0.99035	0.1926	100.0	541	124	395	1,060	204	21	3	-3	21	4	6	1	1,088	209
38年目	R 47	0.98605	0.99987	0.99173	0.99026	0.1852	100.0	533	124	392	1,050	194	20	3	-3	21	4	6	1	1,077	199
39年目	R 48	0.98585	0.99987	0.99166	0.99016	0.1780	100.0	526	124	389	1,039	185	20	3	-3	20	4	6	1	1,066	190
40年目	R 49	0.98565	0.99987	0.99159	0.99006	0.1712	100.0	518	124	386	1,028	176	20	3	-3	20	3	6	1	1,055	181
41年目	R 50	0.98544	0.99987	0.99151	0.98996	0.1646	100.0	511	124	382	1,017	167	20	3	-3	20	3	6	1	1,044	172
42年目	R 51	0.98522	0.99987	0.99144	0.98986	0.1583	100.0	504	124	379	1,007	159	19	3	-3	20	3	6	1	1,033	163
43年目	R 52	0.98500	0.99987	0.99137	0.98976	0.1522	100.0	496	124	376	996	152	19	3	-3	19	3	6	1	1,022	155
44年目	R 53	0.98477	0.99987	0.99129	0.98965	0.1463	100.0	489	124	373	985	144	19	3	-3	19	3	6	1	1,010	148
45年目	R 54	0.98454	0.99987	0.99122	0.98954	0.1407	100.0	481	124	369	975	137	18	3	-3	19	3	6	1	999	141
46年目	R 55	0.98429	0.99987	0.99114	0.98943	0.1353	100.0	474	124	366	964	130	18	3	-3	19	3	6	1	988	134
47年目	R 56	0.98404	0.99987	0.99106	0.98932	0.1301	100.0	466	124	363	953	124	18	3	-3	18	2	6	1	977	127
48年目	R 57	0.98378	0.99987	0.99098	0.98920	0.1251	100.0	459	124	360	943	118	18	3	-3	18	2	6	1	966	121
49年目	R 58	0.98352	0.99987	0.99090	0.98909	0.1203	100.0	451	124	356	932	112	17	3	-3	18	2	6	1	955	115
合計 (H33~H82)								31,245	6,156	21,862	59,263	23,126	1,200	148	-154	1,194	469	358	139	60,815	23,734

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	第二東海自動車道横浜名古屋線（海老名南JCT～御殿場JCT）
事業主体	中日本高速道路株式会社

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 便益が費用を上回っている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業全体：費用便益比（B/C）＝1.5（経済的純現在価値（B-C）＝7,707億円、経済的内部収益率（EIRR）＝6.3%）</li> <li>・残事業：費用便益比（B/C）＝5.8（経済的純現在価値（B-C）＝19,674億円、経済的内部収益率（EIRR）＝23.4%）</li> </ul>

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠		
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並行区間等の年間渋滞損失時間及び削減率</li> <li>■ 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</li> <li>■ 並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる</li> <li>□ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失削減時間：57,749千人・時間/年（削減率0.2%）</li> <li>・神奈川県・静岡県域で旅行速度の改善が期待される</li> <li>・新東名を利用している高速バスの利便性向上が期待できる、新たなバス路線が期待できる</li> <li>・圏央道など首都圏の道路ネットワーク機能と合わせ、羽田空港・成田空港へのアクセス性が向上し輸出の拡大が期待される</li> </ul>	
	物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>■ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・圏央道など首都圏の道路ネットワーク機能と合わせ、東京・横浜港へのアクセス性が向上し輸出の拡大が期待される</li> <li>・静岡県：温州みかん（全国の約13%の収穫量・R3）、お茶（全国の約46%の収穫量・R4）の流通利便性向上</li> </ul>	
		都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>□ 三大都市圏の環状道路を形成する</li> <li>■ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・秦野市総合計画 HADANO2020プラン、第4次御殿場市総合計画、第4次小山町総合計画、山北町第5次総合計画、伊勢原市第5次総合計画</li> </ul>
	国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する</li> <li>□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する</li> <li>□ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東名、名神とともに新東名開通区間、新名神と一体となって三大都市圏を相互に結ぶダブルネットワークを構築する</li> </ul>	
		個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する</li> <li>■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上が期待される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線の自治体において、IC周辺の土地利用計画の立案推進、土地区画整理事業、地域産業集積事業が進展している</li> <li>・丹沢・大山エリア（約1,500万人/年、R1）、富士五湖エリア（約1,100万人、R1）への観光入込客数の増加</li> </ul>

2. 暮らし		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	・沿線市町の30分圏域人口が約14万人増加することが見込まれる
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	
	災害への備え	<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	・神奈川県において海老名南JCT～伊勢原大山IC間が「緊急輸送道路ネットワーク計画」（緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会）の第一次緊急輸送道路に、静岡県において県内の新東名全線が有事の際の緊急輸送を確保するための第一次緊急輸送路に、それぞれ指定されている。
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	・代替する緊急輸送道路路線名：東名高速道路 ・代替する区間：海老名JCT～御殿場JCT
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	・通行止時、大規模更新・修繕工事の実施時に代替機能を発揮 ・並行する高速ネットワーク：東名高速道路 ・代替する区間：海老名JCT～御殿場JCT
	<input type="checkbox"/> 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する		
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	・排出量：6.1万t/年減、排出削減率：0.03%減
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	・排出量：7.0t/年減、排出削減率：0.002%減
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	・排出量：16.3t/年減、排出削減率：0.07%減
		<input type="checkbox"/> 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
第二東海自動車道 横浜名古屋線	海老名南JCT～ 御殿場JCT	L = 53. 3km	高速自動車国道	－

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18, 400～67, 100	4	中日本高速道路(株)

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和4年度		
単純合計	6, 165億円	2, 166億円	8, 331億円
うち残事業分	2, 198億円	1, 633億円	3, 831億円
基準年における 現在価値 (C)	6, 674億円	486億円	7, 160億円
うち残事業分	1, 929億円	481億円	2, 410億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和4年度			
供用年	令和9年度			
単年便益 (初年便益)	854億円	7億円	6億円	867億円
基準年における 現在価値 (B)	14, 130億円	131億円	109億円	14, 370億円
うち残事業分	14, 130億円	131億円	109億円	14, 370億円



③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.0
経済的純現在価値（事業全体）	7,209億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.6%
費用便益比（残事業）	6.0
経済的純現在価値（残事業）	11,960億円
経済的内部収益率（残事業）	21.2%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	18,400～ 67,100	±10%	5.4～6.6
事業費	2,410億円	±10%	6.5～5.5
事業期間	6年	±1年	5.7～5.9

交通状況の変化（事業全体）

様式 - 3 ①

事業名：新東名（新秦野IC～御殿場JCT）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（新秦野～御殿場JCT）： 30.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	-	52,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	-	18	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	-	230	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	東名： 30.2km	交通量	[台/日]	70,900	47,500
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	338	230
	中央道： 21.1km	交通量	[台/日]	60,000	48,700
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	208	160
	小田原厚木道路： 13.7km	交通量	[台/日]	21,500	18,300
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	64	53
	西湘BP： 9.2km	交通量	[台/日]	34,400	27,000
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	67	52
	国道246号： 32.5km	交通量	[台/日]	26,800	25,500
		走行時間	[分]	88	83
		走行時間費用	[億円/年]	480	419
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計： 50,764.5km	走行時間費用	[億円/年]	503,778	502,988	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：50,901.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	504,935	504,133	802

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

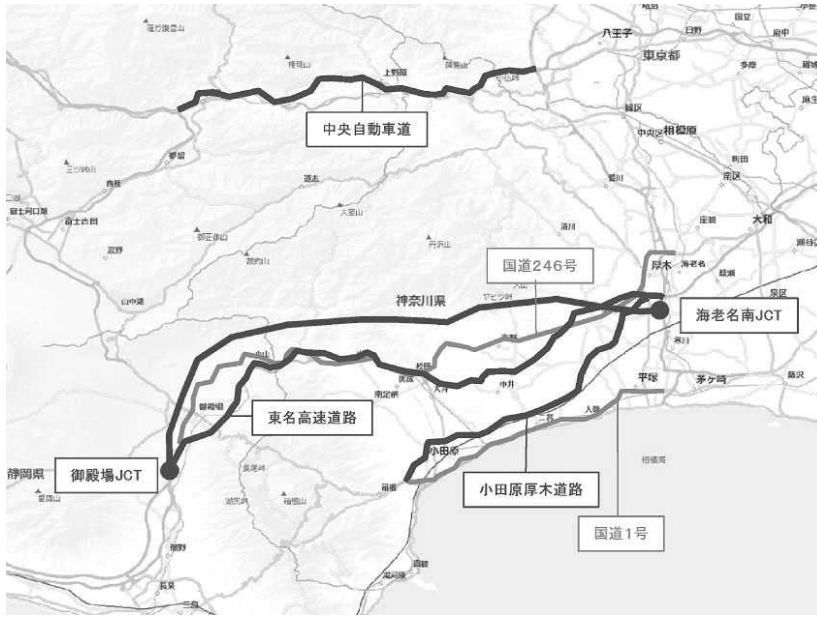
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

**事業名：新東名（新秦野IC～御殿場JCT）**



## 費用便益分析の条件

事業名：第二東海自動車道横浜名古屋線（新秦野IC～御殿場JCT）

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	令和4年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H27センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	( )台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由 小規模事業である	<input type="checkbox"/>
	山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他( )		
速度設定の考え方	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
	その他( )	<input type="checkbox"/>
	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
速度設定の考え方	最終配分の速度 採用理由を記載 配分条件であるQV式に基づく配分交通量(日交通量)の走行速度を採用	<input type="checkbox"/>
	その他(高規格道路の速度は、道路種別・車線当たり交通量から設定。また一般道の速度は沿道条件・交差点密度等の道路条件を考慮し設定)	<input checked="" type="checkbox"/>

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		( ) %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				



## 費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単価単価の算出

箇所名：第二東海自動車道横浜名古屋線(海老名南JCT～御殿場JCT)

年次	年度	割戻率	GDP テラータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価単価	現在単価	単価単価	現在単価
-29年目	H 10	2,5633	112.6	0	0		
-28年目	H 11	2,4647	111.0	0	0		
-27年目	H 12	2,3699	109.7	0	0		
-26年目	H 13	2,2788	108.4	0	0		
-25年目	H 14	2,1911	106.6	0	0		
-24年目	H 15	2,1068	105.2	0	0		
-23年目	H 16	2,0258	104.1	0	0		
-22年目	H 17	1,9479	102.8	1	1		
-21年目	H 18	1,8730	102.1	1	2		
-20年目	H 19	1,8009	101.2	8	14		
-19年目	H 20	1,7317	100.7	4	7		
-18年目	H 21	1,6651	99.4	6	10		
-17年目	H 22	1,6010	97.7	10	17		
-16年目	H 23	1,5395	96.3	20	33		
-15年目	H 24	1,4802	95.5	243	376		
-14年目	H 25	1,4233	95.5	405	603		
-13年目	H 26	1,3686	97.8	78	109		
-12年目	H 27	1,3159	99.3	140	185		
-11年目	H 28	1,2653	99.4	159	203		
-10年目	H 29	1,2167	99.6	276	337		
-9年目	H 30	1,1699	99.5	359	422		
-8年目	R 1	1,1249	100.3	572	641		
-7年目	R 2	1,0816	101.0	1,042	1,116		
-6年目	R 3	1,0400	100.0	642	668		
-5年目	R 4	1,0000	100.0	726	726		
-4年目	R 5	0,9615	100.0	672	646		
-3年目	R 6	0,9246	100.0	654	605		
-2年目	R 7	0,8890	100.0	106	94		
-1年目	R 8	0,8548	100.0	20	17		
供用開始年次	R 9	0,8219	100.0	20	17		
1年目	R 10	0,7903	100.0	0	0		
2年目	R 11	0,7599	100.0	0	0		
3年目	R 12	0,7307	100.0	0	0		
4年目	R 13	0,7026	100.0	0	0		
5年目	R 14	0,6756	100.0	0	0		
6年目	R 15	0,6496	100.0	0	0		
7年目	R 16	0,6246	100.0	0	0		
8年目	R 17	0,6006	100.0	0	0		
9年目	R 18	0,5775	100.0	0	0		
10年目	R 19	0,5553	100.0	0	0		
11年目	R 20	0,5339	100.0	0	0		
12年目	R 21	0,5134	100.0	0	0		
13年目	R 22	0,4936	100.0	0	0		
14年目	R 23	0,4746	100.0	0	0		
15年目	R 24	0,4564	100.0	0	0		
16年目	R 25	0,4388	100.0	0	0		
17年目	R 26	0,4220	100.0	0	0		
18年目	R 27	0,4057	100.0	0	0		
19年目	R 28	0,3901	100.0	0	0		
20年目	R 29	0,3751	100.0	0	0		
21年目	R 30	0,3607	100.0	0	0		
22年目	R 31	0,3468	100.0	0	0		
23年目	R 32	0,3335	100.0	0	0		
24年目	R 33	0,3207	100.0	0	0		
25年目	R 34	0,3083	100.0	0	0		
26年目	R 35	0,2965	100.0	0	0		
27年目	R 36	0,2851	100.0	0	0		
28年目	R 37	0,2741	100.0	0	0		
29年目	R 38	0,2636	100.0	0	0		
30年目	R 39	0,2534	100.0	0	0		
31年目	R 40	0,2437	100.0	0	0		
32年目	R 41	0,2343	100.0	0	0		
33年目	R 42	0,2253	100.0	0	0		
34年目	R 43	0,2166	100.0	0	0		
35年目	R 44	0,2083	100.0	0	0		
36年目	R 45	0,2003	100.0	0	0		
37年目	R 46	0,1926	100.0	0	0		
38年目	R 47	0,1852	100.0	0	0		
39年目	R 48	0,1780	100.0	0	0		
40年目	R 49	0,1712	100.0	0	0		
41年目	R 50	0,1646	100.0	0	0		
42年目	R 51	0,1583	100.0	0	0		
43年目	R 52	0,1522	100.0	0	0		
44年目	R 53	0,1463	100.0	0	0		
45年目	R 54	0,1407	100.0	0	0		
46年目	R 55	0,1353	100.0	0	0		
47年目	R 56	0,1301	100.0	0	0		
48年目	R 57	0,1251	100.0	-1,458	0		
49年目	R 58	0,1203	100.0	4,707	-1,75		
合計				6,165	6,674		
単純事業費計				6,165	2,166		

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

## 費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単価単価の算出

箇所名：第二東海自動車道横浜名古屋線(海老名南JCT～御殿場JCT)

年次	年度	割戻率	GDP ネット	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価単価	現在単価	単価単価	現在単価
-29年目	H 10	2,5633	112.6		0		0
-28年目	H 11	2,4647	111.0		0		0
-27年目	H 12	2,3699	109.7		0		0
-26年目	H 13	2,2788	108.4		0		0
-25年目	H 14	2,1911	106.6		0		0
-24年目	H 15	2,1068	105.2		0		0
-23年目	H 16	2,0258	104.1		0		0
-22年目	H 17	1,9479	102.8		0		0
-21年目	H 18	1,8730	102.1		0		0
-20年目	H 19	1,8009	101.2		0		0
-19年目	H 20	1,7317	100.7		0		0
-18年目	H 21	1,6651	99.4		0		0
-17年目	H 22	1,6010	97.7		0		0
-16年目	H 23	1,5395	96.3		0		0
-15年目	H 24	1,4802	95.5		0		0
-14年目	H 25	1,4233	95.5		0		0
-13年目	H 26	1,3686	97.8		0		0
-12年目	H 27	1,3159	99.3		0		0
-11年目	H 28	1,2653	99.4		0		0
-10年目	H 29	1,2167	99.6		0		0
-9年目	H 30	1,1699	99.5		0		0
-8年目	R 1	1,1249	100.3		0		0
-7年目	R 2	1,0816	101.0		0		0
-6年目	R 3	1,0400	100.0		0		0
-5年目	R 4	1,0000	100.0	726	726	5	5
-4年目	R 5	0,9615	100.0	672	646	5	5
-3年目	R 6	0,9246	100.0	654	605	6	5
-2年目	R 7	0,8890	100.0	106	94	6	5
-1年目	R 8	0,8548	100.0	20	17	6	5
供用開始年次	R 9	0,8219	100.0	20	17	6	5
1年目	R 10	0,7903	100.0	0	0	14	11
2年目	R 11	0,7599	100.0		0	14	11
3年目	R 12	0,7307	100.0		0	14	10
4年目	R 13	0,7026	100.0		0	14	10
5年目	R 14	0,6756	100.0		0	14	10
6年目	R 15	0,6496	100.0		0	14	9
7年目	R 16	0,6246	100.0		0	14	9
8年目	R 17	0,6006	100.0		0	14	8
9年目	R 18	0,5775	100.0		0	14	8
10年目	R 19	0,5553	100.0		0	14	8
11年目	R 20	0,5339	100.0		0	14	8
12年目	R 21	0,5134	100.0		0	14	7
13年目	R 22	0,4936	100.0		0	15	7
14年目	R 23	0,4746	100.0		0	15	7
15年目	R 24	0,4564	100.0		0	15	7
16年目	R 25	0,4388	100.0		0	15	6
17年目	R 26	0,4220	100.0		0	15	6
18年目	R 27	0,4057	100.0		0	15	6
19年目	R 28	0,3901	100.0		0	15	6
20年目	R 29	0,3751	100.0		0	15	6
21年目	R 30	0,3607	100.0		0	15	5
22年目	R 31	0,3468	100.0		0	15	5
23年目	R 32	0,3335	100.0		0	15	5
24年目	R 33	0,3207	100.0		0	15	5
25年目	R 34	0,3083	100.0		0	14	4
26年目	R 35	0,2965	100.0		0	14	4
27年目	R 36	0,2851	100.0		0	14	4
28年目	R 37	0,2741	100.0		0	15	4
29年目	R 38	0,2636	100.0		0	14	4
30年目	R 39	0,2534	100.0		0	14	4
31年目	R 40	0,2437	100.0		0	14	4
32年目	R 41	0,2343	100.0		0	14	3
33年目	R 42	0,2253	100.0		0	14	3
34年目	R 43	0,2166	100.0		0	14	3
35年目	R 44	0,2083	100.0		0	14	3
36年目	R 45	0,2003	100.0		0	21	4
37年目	R 46	0,1926	100.0		0	21	4
38年目	R 47	0,1852	100.0		0	21	4
39年目	R 48	0,1780	100.0		0	21	4
40年目	R 49	0,1712	100.0		0	21	4
41年目	R 50	0,1646	100.0		0	21	3
42年目	R 51	0,1583	100.0		0	21	3
43年目	R 52	0,1522	100.0		0	499	76
44年目	R 53	0,1463	100.0		0	388	57
45年目	R 54	0,1407	100.0		0	21	3
46年目	R 55	0,1353	100.0		0	21	3
47年目	R 56	0,1301	100.0	0	0	21	3
48年目	R 57	0,1251	100.0	-1,458	0	21	3
49年目	R 58	0,1203	100.0	740	-1,75	507	61
合計				740	1,929	2,161	481
単純事業費計			2,198			1,633	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。



便益の現在価値算定表(事業全体)

箇所名: 第二東海自動車道横浜名古屋線(海老名南JCT~御殿場JCT)

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (関東臨海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)		合計 (億円)		
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	R 9	1.00339	1.00746	0.98494	1.00151	0.8219	100.0	398	64	392	854	702	12	2	-7	7	6	6	5	867	713
1年目	R 10	1.00338	1.00740	0.98471	1.00151	0.7903	100.0	399	64	386	850	672	12	2	-7	7	6	6	5	864	682
2年目	R 11	1.00337	1.00735	0.98447	1.00150	0.7599	100.0	401	65	380	846	643	12	2	-7	7	6	6	5	860	653
3年目	R 12	0.99611	1.00596	0.99263	0.99724	0.7307	100.0	402	65	374	842	615	12	2	-7	8	6	6	5	856	625
4年目	R 13	0.99609	1.00593	0.99258	0.99724	0.7026	100.0	400	66	372	838	589	12	2	-7	8	5	6	4	852	598
5年目	R 14	0.99608	1.00589	0.99252	0.99723	0.6756	100.0	399	66	369	834	563	12	2	-7	8	5	6	4	848	573
6年目	R 15	0.99606	1.00586	0.99247	0.99722	0.6496	100.0	397	66	366	830	539	12	2	-7	8	5	6	4	844	548
7年目	R 16	0.99604	1.00582	0.99241	0.99721	0.6246	100.0	396	67	363	826	516	12	2	-7	8	5	6	4	840	525
8年目	R 17	0.99603	1.00579	0.99235	0.99720	0.6006	100.0	394	67	361	822	494	12	2	-7	8	5	6	4	836	502
9年目	R 18	0.99601	1.00576	0.99229	0.99720	0.5775	100.0	393	68	358	818	472	12	2	-7	8	4	6	4	832	481
10年目	R 19	0.99600	1.00572	0.99223	0.99719	0.5553	100.0	391	68	355	814	452	12	2	-7	8	4	6	3	828	460
11年目	R 20	0.99598	1.00569	0.99217	0.99718	0.5339	100.0	389	68	352	810	433	12	2	-7	8	4	6	3	824	440
12年目	R 21	0.99596	1.00566	0.99211	0.99717	0.5134	100.0	388	69	350	806	414	12	2	-6	8	4	6	3	820	421
13年目	R 22	0.98966	0.99987	0.99314	0.99217	0.4936	100.0	386	69	347	802	396	12	2	-6	8	4	6	3	816	403
14年目	R 23	0.98955	0.99987	0.99310	0.99210	0.4746	100.0	382	69	345	796	378	12	2	-6	8	4	6	3	810	384
15年目	R 24	0.98944	0.99987	0.99305	0.99204	0.4564	100.0	378	69	342	790	360	12	2	-6	8	3	6	3	803	367
16年目	R 25	0.98932	0.99987	0.99300	0.99198	0.4388	100.0	374	69	340	783	344	12	2	-6	8	3	6	3	797	350
17年目	R 26	0.98921	0.99987	0.99295	0.99191	0.4220	100.0	370	69	337	777	328	11	2	-6	7	3	6	3	790	334
18年目	R 27	0.98909	0.99987	0.99290	0.99185	0.4057	100.0	366	69	335	770	313	11	2	-6	7	3	6	2	784	318
19年目	R 28	0.98897	0.99987	0.99285	0.99178	0.3901	100.0	362	69	333	764	298	11	2	-6	7	3	6	2	777	303
20年目	R 29	0.98885	0.99987	0.99280	0.99171	0.3751	100.0	358	69	330	758	284	11	2	-6	7	3	6	2	771	289
21年目	R 30	0.98872	0.99987	0.99275	0.99164	0.3607	100.0	354	69	328	751	271	11	2	-6	7	3	6	2	764	276
22年目	R 31	0.98859	0.99987	0.99269	0.99157	0.3468	100.0	350	69	325	745	258	11	2	-6	7	2	6	2	758	263
23年目	R 32	0.98846	0.99987	0.99264	0.99150	0.3335	100.0	346	69	323	739	246	11	2	-6	7	2	6	2	751	251
24年目	R 33	0.98833	0.99987	0.99258	0.99143	0.3207	100.0	342	69	321	732	235	11	2	-6	7	2	6	2	745	239
25年目	R 34	0.98819	0.99987	0.99253	0.99135	0.3083	100.0	338	69	318	726	224	10	2	-6	7	2	6	2	738	228
26年目	R 35	0.98805	0.99987	0.99247	0.99128	0.2965	100.0	334	69	316	719	213	10	2	-6	7	2	6	2	732	217
27年目	R 36	0.98790	0.99987	0.99242	0.99120	0.2851	100.0	330	69	314	713	203	10	2	-6	7	2	6	2	725	207
28年目	R 37	0.98775	0.99987	0.99236	0.99112	0.2741	100.0	326	69	311	707	194	10	2	-6	7	2	6	2	719	197
29年目	R 38	0.98760	0.99987	0.99230	0.99104	0.2636	100.0	322	69	309	700	185	10	2	-6	7	2	5	1	712	188
30年目	R 39	0.98745	0.99987	0.99224	0.99096	0.2534	100.0	318	69	306	694	176	10	2	-6	6	2	5	1	706	179
31年目	R 40	0.98729	0.99987	0.99218	0.99088	0.2437	100.0	314	69	304	687	168	10	2	-6	6	2	5	1	699	170
32年目	R 41	0.98712	0.99987	0.99212	0.99079	0.2343	100.0	310	69	302	681	160	10	2	-6	6	1	5	1	693	162
33年目	R 42	0.98696	0.99987	0.99205	0.99071	0.2253	100.0	306	69	299	675	152	9	2	-6	6	1	5	1	686	155
34年目	R 43	0.98678	0.99987	0.99199	0.99062	0.2166	100.0	302	69	297	668	145	9	2	-5	6	1	5	1	680	147
35年目	R 44	0.98661	0.99987	0.99193	0.99053	0.2083	100.0	298	69	295	662	138	9	2	-5	6	1	5	1	673	140
36年目	R 45	0.98643	0.99987	0.99186	0.99044	0.2003	100.0	294	69	292	656	131	9	2	-5	6	1	5	1	667	134
37年目	R 46	0.98624	0.99987	0.99179	0.99035	0.1926	100.0	290	69	290	649	125	9	2	-5	6	1	5	1	660	127
38年目	R 47	0.98605	0.99987	0.99173	0.99026	0.1852	100.0	286	69	287	643	119	9	2	-5	6	1	5	1	654	121
39年目	R 48	0.98585	0.99987	0.99166	0.99016	0.1780	100.0	282	69	285	636	113	9	2	-5	6	1	5	1	647	115
40年目	R 49	0.98565	0.99987	0.99159	0.99006	0.1712	100.0	278	69	283	630	108	9	2	-5	6	1	5	1	641	110
41年目	R 50	0.98544	0.99987	0.99151	0.98996	0.1646	100.0	274	69	280	624	103	8	2	-5	6	1	5	1	634	104
42年目	R 51	0.98522	0.99987	0.99144	0.98986	0.1583	100.0	270	69	278	617	98	8	2	-5	5	1	5	1	628	99
43年目	R 52	0.98500	0.99987	0.99137	0.98976	0.1522	100.0	266	69	276	611	93	8	2	-5	5	1	5	1	621	95
44年目	R 53	0.98477	0.99987	0.99129	0.98965	0.1463	100.0	262	69	273	604	88	8	2	-5	5	1	5	1	615	90
45年目	R 54	0.98454	0.99987	0.99122	0.98954	0.1407	100.0	258	69	271	598	84	8	2	-5	5	1	5	1	608	86
46年目	R 55	0.98429	0.99987	0.99114	0.98943	0.1353	100.0	254	69	268	592	80	8	2	-5	5	1	5	1	601	81
47年目	R 56	0.98404	0.99987	0.99106	0.98932	0.1301	100.0	250	69	266	585	76	8	2	-5	5	1	5	1	595	77
48年目	R 57	0.98378	0.99987	0.99098	0.98920	0.1251	100.0	246	69	264	579	72	8	2	-5	5	1	5	1	588	74
49年目	R 58	0.98352	0.99987	0.99090	0.98909	0.1203	100.0	242	69	261	573	69	8	2	-5	5	1	4	1	582	70
合計(H33~H82)								16.777	3.417	16.031	36.225	14.130	520	111	-296	335	131	281	109	36.841	14.370

便益の現在価値算定表(残事業)

箇所名: 第二東海自動車道横浜名古屋線(海老名南JCT~御殿場JCT)

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (関東臨海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)		合計 (億円)		
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	R 9	1.00339	1.00746	0.98494	1.00151	0.8219	100.0	398	64	392	854	702	12	2	-7	7	6	6	5	867	713
1年目	R 10	1.00338	1.00740	0.98471	1.00151	0.7903	100.0	399	64	386	850	672	12	2	-7	7	6	6	5	864	682
2年目	R 11	1.00337	1.00735	0.98447	1.00150	0.7599	100.0	401	65	380	846	643	12	2	-7	7	6	6	5	860	653
3年目	R 12	0.99611	1.00596	0.99263	0.99724	0.7307	100.0	402	65	374	842	615	12	2	-7	8	6	6	5	856	625
4年目	R 13	0.99609	1.00593	0.99258	0.99724	0.7026	100.0	400	66	372	838	589	12	2	-7	8	5	6	4	852	598
5年目	R 14	0.99608	1.00589	0.99252	0.99723	0.6756	100.0	399	66	369	834	563	12	2	-7	8	5	6	4	848	573
6年目	R 15	0.99606	1.00586	0.99247	0.99722	0.6496	100.0	397	66	366	830	539	12	2	-7	8	5	6	4	844	548
7年目	R 16	0.99604	1.00582	0.99241	0.99721	0.6246	100.0	396	67	363	826	516	12	2	-7	8	5	6	4	840	525
8年目	R 17	0.99603	1.00579	0.99235	0.99720	0.6006	100.0	394	67	361	822	494	12	2	-7	8	5	6	4	836	502
9年目	R 18	0.99601	1.00576	0.99229	0.99720	0.5775	100.0	393	68	358	818	472	12	2	-7	8	4	6	4	832	481
10年目	R 19	0.99600	1.00572	0.99223	0.99719	0.5553	100.0	391	68	355	814	452	12	2	-7	8	4	6	3	828	460
11年目	R 20	0.99598	1.00569	0.99217	0.99718	0.5339	100.0	389	68	352	810	433	12	2	-7	8	4	6	3	824	440
12年目	R 21	0.99596	1.00566	0.99211	0.99717	0.5134	100.0	388	69	350	806	414	12	2	-6	8	4	6	3	820	421
13年目	R 22	0.98966	0.99987	0.99314	0.99217	0.4936	100.0	386	69	347	802	396	12	2	-6	8	4	6	3	816	403
14年目	R 23	0.98955	0.99987	0.99310	0.99210	0.4746	100.0	382	69	345	796	378	12	2	-6	8	4	6	3	810	384
15年目	R 24	0.98944	0.99987	0.99305	0.99204	0.4564	100.0	378	69	342	790	360	12	2	-6	8	3	6	3	803	367
16年目	R 25	0.98932	0.99987	0.99300	0.99198	0.4388	100.0	374	69	340	783	344	12	2	-6	8	3	6	3	797	350
17年目	R 26	0.98921	0.99987	0.99295	0.99191	0.4220	100.0	370	69	337	777	328	11	2	-6	7	3	6	3	790	334
18年目	R 27	0.98909	0.99987	0.99290	0.99185	0.4057	100.0	366	69	335	770	313	11	2	-6	7	3	6	2	784	318
19年目	R 28	0.98897	0.99987	0.99285	0.99178	0.3901	100.0	362	69	333	764	298	11	2	-6	7	3	6	2	777	303
20年目	R 29	0.98885	0.99987	0.99280	0.99171	0.3751	100.0	358	69	330	758	284	11	2	-6	7	3	6	2	771	289
21年目	R 30	0.98872	0.99987	0.99275	0.99164	0.3607	100.0	354	69	328	751	271	11	2	-6	7	3	6	2	764	276
22年目	R 31	0.98859	0.99987	0.99269	0.99157	0.3468	100.0	350	69	325	745	258	11	2	-6	7	2	6	2	758	263
23年目	R 32	0.98846	0.99987	0.99264	0.99150	0.3335	100.0	346	69	323	739	246	11	2	-6	7	2	6	2	751	251
24年目	R 33	0.98833	0.99987	0.99258	0.99143	0.3207	100.0	342	69	321	732	235	11	2	-6	7	2	6	2	745	239
25年目	R 34	0.98819	0.99987	0.99253	0.99135	0.3083	100.0	338	69	318	726	224	10	2	-6	7	2	6	2	738	228
26年目	R 35	0.98805	0.99987	0.99247	0.99128	0.2965	100.0	334	69	316	719	213	10	2	-6	7	2	6	2	732	217
27年目	R 36	0.98790	0.99987	0.99242	0.99120	0.2851	100.0	330	69	314	713	203	10	2	-6	7	2	6	2	725	207
28年目	R 37	0.98775	0.99987	0.99236	0.99112	0.2741	100.0	326	69	311	707	194	10	2	-6	7	2	6	2	719	197
29年目	R 38	0.98760	0.99987	0.99230	0.99104	0.2636	100.0	322	69	309	700	185	10	2	-6	7	2	5	1	712	188
30年目	R 39	0.98745	0.99987	0.99224	0.99096	0.2534	100.0	318	69	306	694	176	10	2	-6	6	2	5	1	706	179
31年目	R 40	0.98729	0.99987	0.99218	0.99088	0.2437	100.0	314	69	304	687	168	10	2	-6	6	2	5	1	699	170
32年目	R 41	0.98712	0.99987	0.99212	0.99079	0.2343	100.0	310	69	302	681	160	10	2	-6	6	1	5	1	693	162
33年目	R 42	0.98696	0.99987	0.99205	0.99071	0.2253	100.0	306	69	299	675	152	9	2	-6	6	1	5	1	686	155
34年目	R 43	0.98678	0.99987	0.99199	0.99062	0.2166	100.0	302	69	297	668	145	9	2	-5	6	1	5	1	680	147
35年目	R 44	0.98661	0.99987	0.99193	0.99053	0.2083	100.0	298	69	295	662	138	9	2	-5	6	1	5	1	673	140
36年目	R 45	0.98643	0.99987	0.99186	0.99044	0.2003	100.0	294	69	292	656	131	9	2	-5	6	1	5	1	667	134
37年目	R 46	0.98624	0.99987	0.99179	0.99035	0.1926	100.0	290	69	290	649	125	9	2	-5	6	1	5	1	660	127
38年目	R 47	0.98605	0.99987	0.99173	0.99026	0.1852	100.0	286	69	287	643	119	9	2	-5	6	1	5	1	654	121
39年目	R 48	0.98585	0.99987	0.99166	0.99016	0.1780	100.0	282	69	285	636	113	9	2	-5	6	1	5	1	647	115
40年目	R 49	0.98565	0.99987	0.99159	0.99006	0.1712	100.0	278	69	283	630	108	9	2	-5	6	1	5	1	641	110
41年目	R 50	0.98544	0.99987	0.99151	0.98996	0.1646	100.0	274	69	280	624	103	8	2	-5	6	1	5	1	634	104
42年目	R 51	0.98522	0.99987	0.99144	0.98986	0.1583	100.0	270	69	278	617	98	8	2	-5	5	1	5	1	628	99
43年目	R 52	0.98500	0.99987	0.99137	0.98976	0.1522	100.0	266	69	276	611	93	8	2	-5	5	1	5	1	621	95
44年目	R 53	0.98477	0.99987	0.99129	0.98965	0.1463	100.0	262	69	273	604	88	8	2	-5	5	1	5	1	615	90
45年目	R 54	0.98454	0.99987	0.99122	0.98954	0.1407	100.0	258	69	271	598	84	8	2	-5	5	1	5	1	608	86
46年目	R 55	0.98429	0.99987	0.99114	0.98943	0.1353	100.0	254	69	268	592	80	8	2	-5	5	1	5	1	601	81
47年目	R 56	0.98404	0.99987	0.99106	0.98932	0.1301	100.0	250	69	266	585	76	8	2	-5	5	1	5	1	595	77
48年目	R 57	0.98378	0.99987	0.99098	0.98920	0.1251	100.0	246	69	264	579	72	8	2	-5	5	1	5	1	588	74
49年目	R 58	0.98352	0.99987	0.99090	0.98909	0.1203	100.0	242	69	261	573	69	8	2	-5	5	1	4	1	582	70
合計 (H33~H82)								16.777	3.417	16.031	36.225	14.130	520	111	-296	335	131	281	109	36.841	14.370