

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	■ 便益が費用を上回っている	・事業全体：費用便益比 (B/C) = 1.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 7,792億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 6.2%) ・残事業：費用便益比 (B/C) = 6.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 20,594億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 25.0%)

●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	
		■ 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
	物流効率化の支援	■ 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
		■ 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15%の収穫量・R4）、一番茶荒茶（全国の約43%の収穫量・R5）の流通利便性向上
	都市の再生	□ 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	
		■ 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
国土・地域ネットワークの構築	■ 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		
	□ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる		
個性ある地域の形成	■ 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	□ 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	■ 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	□ 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	<p>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</p> <p>■ 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</p> <p>■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する</p> <p>□ 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</p>	<p>・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。</p> <p>・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</p> <p>・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</p>
4. 環境	地球環境の保全	<p>● 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</p>	<p>・排出量：6.1万t/年減、排出削減率：0.03%減</p>
	生活環境の改善・保全	<p>● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率</p>	<p>・排出量：7.0t/年減、排出削減率：0.002%減</p>
		<p>● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率</p>	<p>・排出量：16.3t/年減、排出削減率：0.07%減</p>
		<p>□ 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</p>	
		<p>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>□ 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</p>	

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	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	13,207億円	1,232億円	2,863億円	17,303億円
うち残事業分	3,504億円	1,169億円	2,863億円	7,537億円
基準年における 現在価値 (C)	15,875億円	557億円	452億円	16,885億円
うち残事業分	3,144億円	486億円	452億円	4,082億円

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5年度			
供用年	令和9年度			
単年便益 (初年便益)	1,319億円	29億円	8億円	1,356億円
基準年における 現在価値 (B)	24,044億円	488億円	144億円	24,676億円
うち残事業分	24,044億円	488億円	144億円	24,676億円

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）	7,792億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.2%
費用便益比（残事業）	6.0
経済的純現在価値（残事業）	20,594億円
経済的内部収益率（残事業）	25.0%

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

【事業全体】

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%	1.3～1.6
事業費	16,885億円	±10%	1.4～1.5
事業期間	31年	±1年	1.4～1.5

【残事業】

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	4,082億円	±10%	5.6～6.5
事業期間	6年	±1年	4.9～6

交通状況の変化（事業全体）

様式-3①

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 ^{※1}	[台/日]	-	51,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	32	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	406	
②主な周辺道路 ^{※4}	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5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	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
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 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	
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			

便益の算定

費用の現在価値算定表(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)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額を含む)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
-	53.3	-

年次	年度	割引率	GDP デレター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-29年目	H 10	2.6658	110.8	0	0	0	0	0	0
-28年目	H 11	2.5633	109.3	0	0	0	0	0	0
-27年目	H 12	2.4647	108.0	0	0	0	0	0	0
-26年目	H 13	2.3699	106.7	0	0	0	0	0	0
-25年目	H 14	2.2788	105.0	0	0	0	0	0	0
-24年目	H 15	2.1911	103.5	0	0	0	0	0	0
-23年目	H 16	2.1068	102.4	0	0	0	0	0	0
-22年目	H 17	2.0258	101.2	0	0	0	0	0	0
-21年目	H 18	1.9479	100.5	0	0	0	0	0	0
-20年目	H 19	1.8730	99.6	0	0	0	0	0	0
-19年目	H 20	1.8009	99.1	0	0	0	0	0	0
-18年目	H 21	1.7317	97.9	0	0	0	0	0	0
-17年目	H 22	1.6651	96.2	0	0	0	0	0	0
-16年目	H 23	1.6010	94.8	0	0	0	0	0	0
-15年目	H 24	1.5395	94.0	0	0	0	0	0	0
-14年目	H 25	1.4802	94.0	0	0	0	0	0	0
-13年目	H 26	1.4233	96.3	0	0	0	0	0	0
-12年目	H 27	1.3686	97.8	0	0	0	0	0	0
-11年目	H 28	1.3159	97.8	0	0	0	0	0	0
-10年目	H 29	1.2653	98.0	0	0	0	0	0	0
-9年目	H 30	1.2167	98.0	0	0	0	0	0	0
-8年目	R 1	1.1699	98.7	0	0	0	0	0	0
-7年目	R 2	1.1249	99.4	0	0	0	0	0	0
-6年目	R 3	1.0816	99.3	0	0	0	0	0	0
-5年目	R 4	1.0400	100.0	0	0	0	0	0	0
-4年目	R 5	1.0000	100.0	878	878	19	19	0	0
-3年目	R 6	0.9615	100.0	1,366	1,314	20	19	0	0
-2年目	R 7	0.9246	100.0	760	702	19	18	0	0
-1年目	R 8	0.8890	100.0	216	192	19	17	0	0
供用開始年次	R 9	0.8548	100.0	186	159	19	16	0	0
1年目	R 10	0.8219	100.0	97	80	22	18	0	0
2年目	R 11	0.7903	100.0	0	0	23	18	0	0
3年目	R 12	0.7599	100.0	0	0	22	17	0	0
4年目	R 13	0.7307	100.0	0	0	23	16	0	0
5年目	R 14	0.7026	100.0	0	0	22	16	0	0
6年目	R 15	0.6756	100.0	0	0	21	14	0	0
7年目	R 16	0.6496	100.0	0	0	21	14	0	0
8年目	R 17	0.6246	100.0	0	0	21	13	0	0
9年目	R 18	0.6006	100.0	0	0	21	13	0	0
10年目	R 19	0.5775	100.0	0	0	21	12	0	0
11年目	R 20	0.5553	100.0	0	0	21	12	0	0
12年目	R 21	0.5339	100.0	0	0	21	11	0	0
13年目	R 22	0.5134	100.0	0	0	21	11	0	0
14年目	R 23	0.4936	100.0	0	0	21	11	0	0
15年目	R 24	0.4746	100.0	0	0	21	10	0	0
16年目	R 25	0.4564	100.0	0	0	21	10	0	0
17年目	R 26	0.4388	100.0	0	0	21	9	0	0
18年目	R 27	0.4220	100.0	0	0	21	9	0	0
19年目	R 28	0.4057	100.0	0	0	22	9	0	0
20年目	R 29	0.3901	100.0	0	0	21	8	0	0
21年目	R 30	0.3751	100.0	0	0	21	8	0	0
22年目	R 31	0.3607	100.0	0	0	21	8	0	0
23年目	R 32	0.3468	100.0	0	0	21	7	0	0
24年目	R 33	0.3335	100.0	0	0	21	7	0	0
25年目	R 34	0.3207	100.0	0	0	21	7	0	0
26年目	R 35	0.3083	100.0	0	0	22	7	0	0
27年目	R 36	0.2965	100.0	0	0	22	6	0	0
28年目	R 37	0.2851	100.0	0	0	22	6	0	0
29年目	R 38	0.2741	100.0	0	0	22	6	0	0
30年目	R 39	0.2636	100.0	0	0	22	6	0	0
31年目	R 40	0.2534	100.0	0	0	22	5	0	0
32年目	R 41	0.2437	100.0	0	0	22	5	0	0
33年目	R 42	0.2343	100.0	0	0	22	5	0	0
34年目	R 43	0.2253	100.0	0	0	22	5	0	0
35年目	R 44	0.2166	100.0	0	0	22	5	0	0
36年目	R 45	0.2083	100.0	0	0	35	7	0	0
37年目	R 46	0.2003	100.0	0	0	22	4	0	0
38年目	R 47	0.1926	100.0	0	0	22	4	0	0
39年目	R 48	0.1852	100.0	0	0	22	4	123	23
40年目	R 49	0.1780	100.0	0	0	22	4	519	92
41年目	R 50	0.1712	100.0	0	0	22	4	458	78
42年目	R 51	0.1646	100.0	0	0	22	4	130	21
43年目	R 52	0.1583	100.0	0	0	22	3	478	76
44年目	R 53	0.1522	100.0	0	0	22	3	523	80
45年目	R 54	0.1463	100.0	0	0	22	3	145	21
46年目	R 55	0.1407	100.0	0	0	22	3	0	0
47年目	R 56	0.1353	100.0	0	0	22	3	0	0
48年目	R 57	0.1301	100.0	0	0	22	3	0	0
49年目	R 58	0.1251	100.0	-1,458	-182	22	3	487	61
合計				2,046	3,144	1,169	486	2,863	452

単純事業費計	3,504	1,169	2,863
--------	-------	-------	-------

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。

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古屋線（新秦野～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	■ 便益が費用を上回っている	・事業全体：費用便益比 (B/C) = 1.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 7,154億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 7.6%) ・残事業：費用便益比 (B/C) = 5.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 12,007億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 20.6%)

●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	
		■ 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
	物流効率化の支援	■ 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
		■ 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15%の収穫量・R4）、一番茶荒茶（全国の約43%の収穫量・R5）の流通利便性向上
	都市の再生	□ 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	
		■ 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	
国土・地域ネットワークの構築	□ 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		
	□ 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	
個性ある地域の形成	■ 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	
	□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	■ 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	□ 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	<p>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</p> <p>■ 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</p> <p>■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する</p> <p>□ 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</p>	<p>・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。</p> <p>・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</p> <p>・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</p>
4. 環境	地球環境の保全	<p>● 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</p>	<p>・排出量：6.1万t/年減、排出削減率：0.03%減</p>
	生活環境の改善・保全	<p>● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率</p>	<p>・排出量：7.0t/年減、排出削減率：0.002%減</p>
		<p>● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率</p>	<p>・排出量：16.3t/年減、排出削減率：0.07%減</p>
		<p>□ 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</p>	
		<p>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>□ 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</p>	

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	新秦野～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	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	6,742億円	641億円	1,332億円	8,714億円
うち残事業分	2,653億円	633億円	1,332億円	4,617億円
基準年における 現在価値 (C)	7,341億円	252億円	192億円	7,785億円
うち残事業分	2,497億円	243億円	192億円	2,932億円

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5年度			
供用年	令和9年度			
単年便益 (初年便益)	796億円	9億円	6億円	812億円
基準年における 現在価値 (B)	14,689億円	136億円	113億円	14,939億円
うち残事業分	14,689億円	136億円	113億円	14,939億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.9
経済的純現在価値（事業全体）	7,154億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.6%
費用便益比（残事業）	5.1
経済的純現在価値（残事業）	12,007億円
経済的内部収益率（残事業）	20.6%

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

【事業全体】

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%	1.7～2.1
事業費	7,785億円	±10%	2～1.9
事業期間	31年	±1年	1.8～1.9

【残事業】

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%	4.6～5.6
事業費	2,932億円	±10%	5.6～4.7
事業期間	6年	±1年	4.1～5.1

交通状況の変化（事業全体）

様式-3①

事業名：新東名（新秦野～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※1	[台/日]	-	52,100	
	走行時間※2	[分]	-	18	
	走行時間費用※3	[億円/年]	-	230	
②主な周辺道路※4	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～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～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	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
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)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
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 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"/>	

交通流推計

(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)

箇所名:第二東海自動車道横浜名古屋線(新秦野~御殿場JCT)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額を含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				-		53.3		-	
-29年目	H 10	2.6658	110.8	0	0	0	0	0	0
-28年目	H 11	2.5633	109.3	0	0	0	0	0	0
-27年目	H 12	2.4647	108.0	0	0	0	0	0	0
-26年目	H 13	2.3699	106.7	0	0	0	0	0	0
-25年目	H 14	2.2788	105.0	0	0	0	0	0	0
-24年目	H 15	2.1911	103.5	0	0	0	0	0	0
-23年目	H 16	2.1068	102.4	0	0	0	0	0	0
-22年目	H 17	2.0258	101.2	1	1	0	0	0	0
-21年目	H 18	1.9479	100.5	1	2	0	0	0	0
-20年目	H 19	1.8730	99.6	8	14	0	0	0	0
-19年目	H 20	1.8009	99.1	4	7	0	0	0	0
-18年目	H 21	1.7317	97.9	6	10	0	0	0	0
-17年目	H 22	1.6651	96.2	10	17	0	0	0	0
-16年目	H 23	1.6010	94.8	20	33	0	0	0	0
-15年目	H 24	1.5395	94.0	40	66	0	0	0	0
-14年目	H 25	1.4802	94.0	91	142	0	0	0	0
-13年目	H 26	1.4233	96.3	78	115	0	0	0	0
-12年目	H 27	1.3686	97.8	139	195	0	0	0	0
-11年目	H 28	1.3159	97.8	159	214	0	0	0	0
-10年目	H 29	1.2653	98.0	276	356	0	0	0	0
-9年目	H 30	1.2167	98.0	359	446	0	0	0	0
-8年目	R 1	1.1699	98.7	572	678	0	0	0	0
-7年目	R 2	1.1249	99.4	1,042	1,179	0	0	0	0
-6年目	R 3	1.0816	99.3	642	699	5	5	0	0
-5年目	R 4	1.0400	100.0	642	668	3	4	0	0
-4年目	R 5	1.0000	100.0	721	721	3	3	0	0
-3年目	R 6	0.9615	100.0	1,225	1,178	5	4	0	0
-2年目	R 7	0.9246	100.0	619	572	5	4	0	0
-1年目	R 8	0.8890	100.0	44	39	5	4	0	0
供用開始年次	R 9	0.8548	100.0	44	38	5	4	0	0
1年目	R 10	0.8219	100.0	0	0	10	9	0	0
2年目	R 11	0.7903	100.0	0	0	12	10	0	0
3年目	R 12	0.7599	100.0	0	0	12	9	0	0
4年目	R 13	0.7307	100.0	0	0	13	9	0	0
5年目	R 14	0.7026	100.0	0	0	12	9	0	0
6年目	R 15	0.6756	100.0	0	0	12	8	0	0
7年目	R 16	0.6496	100.0	0	0	12	8	0	0
8年目	R 17	0.6246	100.0	0	0	12	7	0	0
9年目	R 18	0.6006	100.0	0	0	12	7	0	0
10年目	R 19	0.5775	100.0	0	0	12	7	0	0
11年目	R 20	0.5553	100.0	0	0	12	7	0	0
12年目	R 21	0.5339	100.0	0	0	12	6	0	0
13年目	R 22	0.5134	100.0	0	0	12	6	0	0
14年目	R 23	0.4936	100.0	0	0	12	6	0	0
15年目	R 24	0.4746	100.0	0	0	12	6	0	0
16年目	R 25	0.4564	100.0	0	0	12	5	0	0
17年目	R 26	0.4388	100.0	0	0	12	5	0	0
18年目	R 27	0.4220	100.0	0	0	12	5	0	0
19年目	R 28	0.4057	100.0	0	0	12	5	0	0
20年目	R 29	0.3901	100.0	0	0	12	5	0	0
21年目	R 30	0.3751	100.0	0	0	12	5	0	0
22年目	R 31	0.3607	100.0	0	0	12	4	0	0
23年目	R 32	0.3468	100.0	0	0	12	4	0	0
24年目	R 33	0.3335	100.0	0	0	12	4	0	0
25年目	R 34	0.3207	100.0	0	0	12	4	0	0
26年目	R 35	0.3083	100.0	0	0	12	4	0	0
27年目	R 36	0.2965	100.0	0	0	12	4	0	0
28年目	R 37	0.2851	100.0	0	0	12	4	0	0
29年目	R 38	0.2741	100.0	0	0	12	3	0	0
30年目	R 39	0.2636	100.0	0	0	12	3	0	0
31年目	R 40	0.2534	100.0	0	0	12	3	0	0
32年目	R 41	0.2437	100.0	0	0	12	3	0	0
33年目	R 42	0.2343	100.0	0	0	13	3	0	0
34年目	R 43	0.2253	100.0	0	0	13	3	0	0
35年目	R 44	0.2166	100.0	0	0	13	3	0	0
36年目	R 45	0.2083	100.0	0	0	21	4	0	0
37年目	R 46	0.2003	100.0	0	0	13	3	0	0
38年目	R 47	0.1926	100.0	0	0	13	2	0	0
39年目	R 48	0.1852	100.0	0	0	13	2	0	0
40年目	R 49	0.1780	100.0	0	0	13	2	0	0
41年目	R 50	0.1712	100.0	0	0	13	2	0	0
42年目	R 51	0.1646	100.0	0	0	13	2	0	0
43年目	R 52	0.1583	100.0	0	0	13	2	478	76
44年目	R 53	0.1522	100.0	0	0	13	2	367	56
45年目	R 54	0.1463	100.0	0	0	13	2	0	0
46年目	R 55	0.1407	100.0	0	0	13	2	0	0
47年目	R 56	0.1353	100.0	0	0	13	2	0	0
48年目	R 57	0.1301	100.0	0	0	13	2	0	0
49年目	R 58	0.1251	100.0	-408	-51	13	2	487	61
合計				6,334	7,341	641	252	1,332	192
単純事業費計				6,742		641		1,332	

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)

箇所名:第二東海自動車道横浜名古屋線(新秦野~御殿場JCT)

維持管理費の単価算定の算出(消費税相当額を含む)

年次	年度	割引率	GDP デレター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	延長(km)
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-29年目	H 10	2.6658	110.8	0	0	0	0	0	0
-28年目	H 11	2.5633	109.3	0	0	0	0	0	0
-27年目	H 12	2.4647	108.0	0	0	0	0	0	0
-26年目	H 13	2.3699	106.7	0	0	0	0	0	0
-25年目	H 14	2.2788	105.0	0	0	0	0	0	0
-24年目	H 15	2.1911	103.5	0	0	0	0	0	0
-23年目	H 16	2.1068	102.4	0	0	0	0	0	0
-22年目	H 17	2.0258	101.2	0	0	0	0	0	0
-21年目	H 18	1.9479	100.5	0	0	0	0	0	0
-20年目	H 19	1.8730	99.6	0	0	0	0	0	0
-19年目	H 20	1.8009	99.1	0	0	0	0	0	0
-18年目	H 21	1.7317	97.9	0	0	0	0	0	0
-17年目	H 22	1.6651	96.2	0	0	0	0	0	0
-16年目	H 23	1.6010	94.8	0	0	0	0	0	0
-15年目	H 24	1.5395	94.0	0	0	0	0	0	0
-14年目	H 25	1.4802	94.0	0	0	0	0	0	0
-13年目	H 26	1.4233	96.3	0	0	0	0	0	0
-12年目	H 27	1.3686	97.8	0	0	0	0	0	0
-11年目	H 28	1.3159	97.8	0	0	0	0	0	0
-10年目	H 29	1.2653	98.0	0	0	0	0	0	0
-9年目	H 30	1.2167	98.0	0	0	0	0	0	0
-8年目	R 1	1.1699	98.7	0	0	0	0	0	0
-7年目	R 2	1.1249	99.4	0	0	0	0	0	0
-6年目	R 3	1.0816	99.3	0	0	0	0	0	0
-5年目	R 4	1.0400	100.0	0	0	0	0	0	0
-4年目	R 5	1.0000	100.0	721	721	3	3	0	0
-3年目	R 6	0.9615	100.0	1,225	1,178	5	4	0	0
-2年目	R 7	0.9246	100.0	619	572	5	4	0	0
-1年目	R 8	0.8890	100.0	44	39	5	4	0	0
供用開始年次	R 9	0.8548	100.0	44	38	5	4	0	0
1年目	R 10	0.8219	100.0	0	0	10	9	0	0
2年目	R 11	0.7903	100.0	0	0	12	10	0	0
3年目	R 12	0.7599	100.0	0	0	12	9	0	0
4年目	R 13	0.7307	100.0	0	0	13	9	0	0
5年目	R 14	0.7026	100.0	0	0	12	9	0	0
6年目	R 15	0.6756	100.0	0	0	12	8	0	0
7年目	R 16	0.6496	100.0	0	0	12	8	0	0
8年目	R 17	0.6246	100.0	0	0	12	7	0	0
9年目	R 18	0.6006	100.0	0	0	12	7	0	0
10年目	R 19	0.5775	100.0	0	0	12	7	0	0
11年目	R 20	0.5553	100.0	0	0	12	7	0	0
12年目	R 21	0.5339	100.0	0	0	12	6	0	0
13年目	R 22	0.5134	100.0	0	0	12	6	0	0
14年目	R 23	0.4936	100.0	0	0	12	6	0	0
15年目	R 24	0.4746	100.0	0	0	12	6	0	0
16年目	R 25	0.4564	100.0	0	0	12	5	0	0
17年目	R 26	0.4388	100.0	0	0	12	5	0	0
18年目	R 27	0.4220	100.0	0	0	12	5	0	0
19年目	R 28	0.4057	100.0	0	0	12	5	0	0
20年目	R 29	0.3901	100.0	0	0	12	5	0	0
21年目	R 30	0.3751	100.0	0	0	12	5	0	0
22年目	R 31	0.3607	100.0	0	0	12	4	0	0
23年目	R 32	0.3468	100.0	0	0	12	4	0	0
24年目	R 33	0.3335	100.0	0	0	12	4	0	0
25年目	R 34	0.3207	100.0	0	0	12	4	0	0
26年目	R 35	0.3083	100.0	0	0	12	4	0	0
27年目	R 36	0.2965	100.0	0	0	12	4	0	0
28年目	R 37	0.2851	100.0	0	0	12	4	0	0
29年目	R 38	0.2741	100.0	0	0	12	3	0	0
30年目	R 39	0.2636	100.0	0	0	12	3	0	0
31年目	R 40	0.2534	100.0	0	0	12	3	0	0
32年目	R 41	0.2437	100.0	0	0	12	3	0	0
33年目	R 42	0.2343	100.0	0	0	13	3	0	0
34年目	R 43	0.2253	100.0	0	0	13	3	0	0
35年目	R 44	0.2166	100.0	0	0	13	3	0	0
36年目	R 45	0.2083	100.0	0	0	21	4	0	0
37年目	R 46	0.2003	100.0	0	0	13	3	0	0
38年目	R 47	0.1926	100.0	0	0	13	2	0	0
39年目	R 48	0.1852	100.0	0	0	13	2	0	0
40年目	R 49	0.1780	100.0	0	0	13	2	0	0
41年目	R 50	0.1712	100.0	0	0	13	2	0	0
42年目	R 51	0.1646	100.0	0	0	13	2	0	0
43年目	R 52	0.1583	100.0	0	0	13	2	478	76
44年目	R 53	0.1522	100.0	0	0	13	2	367	56
45年目	R 54	0.1463	100.0	0	0	13	2	0	0
46年目	R 55	0.1407	100.0	0	0	13	2	0	0
47年目	R 56	0.1353	100.0	0	0	13	2	0	0
48年目	R 57	0.1301	100.0	0	0	13	2	0	0
49年目	R 58	0.1251	100.0	-408	-51	13	2	487	61
合計				2,245	2,497	633	243	1,332	192
単純事業費計				2,653		633		1,332	

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。

