

(再評価)

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）
事業区分	高速自動車国道
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) = 10,339億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.9%) ・残事業：費用便益比 (B/C) = 7.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 26,451億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 44.1%)

●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□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：60,992千人・時間/年 (削減率0.5%)</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>・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、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>・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、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15%の収穫量・R5）、一番茶荒茶（全国の約45%の収穫量・R6）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>・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（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）が立案、推進されており、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。</li> </ul>
国土・地域ネットワークの構築		

		<p><input checked="" type="checkbox"/> 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</p> <p><input type="checkbox"/> 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</p> <p><input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</p>	<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>
		<p><b>個性ある地域の形成</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 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</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 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</p> <p><input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</p>	<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>・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貢献する。</li> </ul>
2. むらし	安全で安心できるくらしの確保	<p><input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新東名の開通により、第三次救急医療機関への30分圏域人口が約12万人増加することが見込まれ、地域の救急医療体制強化に貢献する。</li> </ul>
3. 安全	<p><b>安全な生活環境の確保</b></p> <p><b>災害への備え</b></p>	<p><input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上ある区間が存する場合において、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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新東名の開通により、第三次救急医療機関への30分圏域人口が約12万人増加することが見込まれ、地域の救急医療体制強化に貢献する。</li> <li>・神奈川県において海老名南JCT～新秦野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。</li> <li>・代替する緊急輸送道路路線名：東名高速道路</li> <li>・代替する区間：海老名JCT～御殿場JCT</li> <li>・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</li> <li>・並行する高速ネットワーク：東名高速道路</li> <li>・代替する区間：海老名JCT～御殿場JCT</li> </ul>
4. 環境	<p><b>地球環境の保全</b></p> <p><b>生活環境の改善・保全</b></p>	<p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・排出量：2.5万t/年増、排出増加率：0.03%増</li> <li>・排出量：4.6百t/年増、排出増加率：0.19%増</li> <li>・排出量：0.1t/年増、排出増加率：0.0007%増</li> </ul>
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p><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</p> <p><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</p>	

(再評価)

様式－2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B.P.・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
18,400～60,200	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7年度			
単純合計	14,537億円	911億円	2,863億円	18,312億円
うち残事業分	3,261億円	858億円	2,863億円	6,982億円
基準年における 現在価値 (C)	18,997億円	432億円	489億円	19,918億円
うち残事業分	2,946億円	371億円	489億円	3,807億円

## 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7年度			
供用年	令和9年度			
単年便益 (初年便益)	1,508億円	8億円	6億円	1,522億円
基準年における 現在価値 (B)	30,059億円	81億円	117億円	30,257億円
うち残事業分	30,059億円	81億円	117億円	30,257億円

## ③結果

### 【事業全体】

費用便益比 (B/C)	1.5 [4%]	[参考] 2.2 [2%]	[参考] 2.8 [1%]
経済的純現在価値 (B-C)	10,339 [4%]	23,715 [2%]	35,464 [1%]
経済的内部收益率 (EIRR)	5.9%		

※ [] 内は社会的割引率

### 【残事業】

費用便益比 (B/C)	7.9 [4%]	[参考] 8.9 [2%]	[参考] 10.1 [1%]
経済的純現在価値 (B-C)	26,451 [4%]	38,624 [2%]	49,347 [1%]
経済的内部收益率 (EIRR)	44.1%		

※ [] 内は社会的割引率

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	18,400～60,200	±10%	1.4～1.7
事業費	19,918	±10%	1.5～1.5
事業期間	31年	+ 1～2年	1.5～1.4

##### 【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	18,400～60,200	±10%	7.2～8.7
事業費	3,807	±10%	7.4～8.6
事業期間	6年	+ 1～2年	7.6～7.1

## 交通状況の変化

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]	-	50,500
	走行時間※2	[分]	-	36
	走行時間費用※3	[億円/年]	-	536
②主な周辺道路※4	東名：54.2km	交通量	[台/日]	110,000
		走行時間	[分]	48
		走行時間費用	[億円/年]	1,657
	国道1号：26.6km	交通量	[台/日]	26,500
		走行時間	[分]	128
		走行時間費用	[億円/年]	783
	国道246号：59.3km	交通量	[台/日]	27,800
		走行時間	[分]	205
		走行時間費用	[億円/年]	1,365
③その他道路合計：51,192.3km	小田原厚木道路：31.7km	交通量	[台/日]	30,100
		走行時間	[分]	25
		走行時間費用	[億円/年]	179
	中央道：35.4km	交通量	[台/日]	50,800
		走行時間	[分]	25
		走行時間費用	[億円/年]	317
		交通量	[台/日]	
		走行時間	[分]	
		走行時間費用	[億円/年]	
	走行時間費用	[億円/年]	482,437	481,181

		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：51,451.2km	走行時間短縮便益 [億円/年]	486,737	485,218	1,519

※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）

(2) 図面 (①、②に該当する道路を明示すること)



## 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7年8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7年度
交通流の推計	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input 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
	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"/>
	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	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 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 山間部海岸部で併行道路が少ない 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(高速転換率式併用利用者均衡配分手法)	<input checked="" 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	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
速度設定の考え方	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載	利用者均衡配分手法の適用に併せて、最終配分の速度を採用
	その他( )	<input type="checkbox"/>

## 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)

(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	( ) 日
		採用した通行止め日数の考え方を記載	
		とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>
		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	
	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	( ) 日
		採用した冬期日数の考え方を記載	
		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"/>
		費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>
	車種別時間価値原単位	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>
		算出根拠を添付すること	
	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	<input type="checkbox"/>
		算出根拠を添付すること	
	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		

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)

(4)

## 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(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)

年次	年度	割戻率	GDP テフレータ	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
-29年目	H 10	2.8834	106.1	14	38			0	0
-28年目	H 11	2.7725	104.6	66	176			0	0
-27年目	H 12	2.6658	103.4	124	321			0	0
-26年目	H 13	2.5633	102.1	47	119			0	0
-25年目	H 14	2.4647	100.5	34	83			0	0
-24年目	H 15	2.3699	99.1	68	163			0	0
-23年目	H 16	2.2788	98.0	156	362			0	0
-22年目	H 17	2.1911	96.8	60	136			0	0
-21年目	H 18	2.1068	96.2	64	140			0	0
-20年目	H 19	2.0258	95.3	101	215			0	0
-19年目	H 20	1.9479	94.9	87	180			0	0
-18年目	H 21	1.8730	93.7	86	172			0	0
-17年目	H 22	1.8009	92.1	217	424			0	0
-16年目	H 23	1.7317	90.8	210	400			0	0
-15年目	H 24	1.6651	90.0	170	314			0	0
-14年目	H 25	1.6010	90.0	212	378			0	0
-13年目	H 26	1.5395	92.2	237	396			0	0
-12年目	H 27	1.4802	93.6	399	632			0	0
-11年目	H 28	1.4233	93.6	499	758			0	0
-10年目	H 29	1.3686	93.8	850	1,240	0	0	0	0
-9年目	H 30	1.3159	93.7	1,200	1,684	1	1	0	0
-8年目	R 1	1.2653	94.5	1,219	1,632	2	3	0	0
-7年目	R 2	1.2167	95.1	1,416	1,811	4	5	0	0
-6年目	R 3	1.1699	95.1	1,234	1,519	7	8	0	0
-5年目	R 4	1.1249	95.9	932	1,093	11	13	0	0
-4年目	R 5	1.0816	100.0	697	754	13	14	0	0
-3年目	R 6	1.0400	100.0	876	911	15	15	0	0
-2年目	R 7	1.0000	100.0	1,167	1,167	14	14	0	0
-1年目	R 8	0.9615	100.0	884	850	15	14	0	0
供用開始年次	R 9	0.9246	100.0	1,153	1,066	15	14	0	0
1年目	R 10	0.8890	100.0	57	51	18	16	0	0
2年目	R 11	0.8548	100.0		0	18	16	0	0
3年目	R 12	0.8219	100.0		0	18	15	0	0
4年目	R 13	0.7903	100.0		0	18	14	0	0
5年目	R 14	0.7599	100.0		0	17	13	0	0
6年目	R 15	0.7307	100.0		0	16	12	0	0
7年目	R 16	0.7026	100.0		0	16	11	0	0
8年目	R 17	0.6756	100.0		0	16	11	0	0
9年目	R 18	0.6496	100.0		0	16	11	0	0
10年目	R 19	0.6246	100.0		0	16	10	0	0
11年目	R 20	0.6006	100.0		0	16	10	0	0
12年目	R 21	0.5775	100.0		0	16	9	0	0
13年目	R 22	0.5553	100.0		0	16	9	0	0
14年目	R 23	0.5339	100.0		0	16	9	0	0
15年目	R 24	0.5134	100.0		0	16	8	0	0
16年目	R 25	0.4936	100.0		0	16	8	0	0
17年目	R 26	0.4746	100.0		0	16	8	0	0
18年目	R 27	0.4564	100.0		0	16	7	0	0
19年目	R 28	0.4388	100.0		0	16	7	0	0
20年目	R 29	0.4220	100.0		0	16	7	0	0
21年目	R 30	0.4057	100.0		0	16	7	0	0
22年目	R 31	0.3901	100.0		0	16	6	0	0
23年目	R 32	0.3751	100.0		0	16	6	0	0
24年目	R 33	0.3607	100.0		0	16	6	0	0
25年目	R 34	0.3468	100.0		0	16	6	0	0
26年目	R 35	0.3335	100.0		0	16	5	0	0
27年目	R 36	0.3207	100.0		0	16	5	0	0
28年目	R 37	0.3083	100.0		0	17	5	0	0
29年目	R 38	0.2965	100.0		0	17	5	0	0
30年目	R 39	0.2851	100.0		0	17	5	0	0
31年目	R 40	0.2741	100.0		0	17	5	0	0
32年目	R 41	0.2636	100.0		0	17	4	0	0
33年目	R 42	0.2534	100.0		0	17	4	0	0
34年目	R 43	0.2437	100.0		0	17	4	0	0
35年目	R 44	0.2343	100.0		0	17	4	0	0
36年目	R 45	0.2253	100.0		0	17	4	0	0
37年目	R 46	0.2166	100.0		0	17	4	0	0
38年目	R 47	0.2083	100.0		0	17	3	0	0
39年目	R 48	0.2003	100.0		0	17	3	123	25
40年目	R 49	0.1926	100.0		0	17	3	519	100
41年目	R 50	0.1852	100.0		0	17	3	458	85
42年目	R 51	0.1780	100.0		0	17	3	130	23
43年目	R 52	0.1712	100.0		0	17	3	478	82
44年目	R 53	0.1646	100.0		0	17	3	523	86
45年目	R 54	0.1583	100.0		0	17	3	145	23
46年目	R 55	0.1522	100.0		0	17	3		0
47年目	R 56	0.1463	100.0		0	17	2		0
48年目	R 57	0.1407	100.0		0	17	2		0
49年目	R 58	0.1353	100.0	-1,383	-187	17	2	487	66
合計				13,154	18,997	911	432	2,863	489
単純事業費計				14,537		911		2,863	

## 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)

年次	年度	割戻率	GDP テフレータ	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
-29年目	H 10	2.8834	106.1		0		0		0
-28年目	H 11	2.7725	104.6		0		0		0
-27年目	H 12	2.6658	103.4		0		0		0
-26年目	H 13	2.5633	102.1		0		0		0
-25年目	H 14	2.4647	100.5		0		0		0
-24年目	H 15	2.3699	99.1		0		0		0
-23年目	H 16	2.2788	98.0		0		0		0
-22年目	H 17	2.1911	96.8		0		0		0
-21年目	H 18	2.1068	96.2		0		0		0
-20年目	H 19	2.0258	95.3		0		0		0
-19年目	H 20	1.9479	94.9		0		0		0
-18年目	H 21	1.8730	93.7		0		0		0
-17年目	H 22	1.8009	92.1		0		0		0
-16年目	H 23	1.7317	90.8		0		0		0
-15年目	H 24	1.6651	90.0		0		0		0
-14年目	H 25	1.6010	90.0		0		0		0
-13年目	H 26	1.5395	92.2		0		0		0
-12年目	H 27	1.4802	93.6		0		0		0
-11年目	H 28	1.4233	93.6		0		0		0
-10年目	H 29	1.3686	93.8		0		0		0
-9年目	H 30	1.3159	93.7		0		0		0
-8年目	R 1	1.2653	94.5		0		0		0
-7年目	R 2	1.2167	95.1		0		0		0
-6年目	R 3	1.1699	95.1		0		0		0
-5年目	R 4	1.1249	95.9		0		0		0
-4年目	R 5	1.0816	100.0		0		0		0
-3年目	R 6	1.0400	100.0		0		0		0
-2年目	R 7	1.0000	100.0	1,167	1,167	14	14		0
-1年目	R 8	0.9615	100.0	884	850	15	14		0
供用開始年次	R 9	0.9246	100.0	1,153	1,066	15	14		0
1年目	R 10	0.8890	100.0	57	51	18	16		0
2年目	R 11	0.8548	100.0		0	18	16		0
3年目	R 12	0.8219	100.0		0	18	15		0
4年目	R 13	0.7903	100.0		0	18	14		0
5年目	R 14	0.7599	100.0		0	17	13		0
6年目	R 15	0.7307	100.0		0	16	12		0
7年目	R 16	0.7026	100.0		0	16	11		0
8年目	R 17	0.6756	100.0		0	16	11		0
9年目	R 18	0.6496	100.0		0	16	11		0
10年目	R 19	0.6246	100.0		0	16	10		0
11年目	R 20	0.6006	100.0		0	16	10		0
12年目	R 21	0.5775	100.0		0	16	9		0
13年目	R 22	0.5553	100.0		0	16	9		0
14年目	R 23	0.5339	100.0		0	16	9		0
15年目	R 24	0.5134	100.0		0	16	8		0
16年目	R 25	0.4936	100.0		0	16	8		0
17年目	R 26	0.4746	100.0		0	16	8		0
18年目	R 27	0.4564	100.0		0	16	7		0
19年目	R 28	0.4388	100.0		0	16	7		0
20年目	R 29	0.4220	100.0		0	16	7		0
21年目	R 30	0.4057	100.0		0	16	7		0
22年目	R 31	0.3901	100.0		0	16	6		0
23年目	R 32	0.3751	100.0		0	16	6		0
24年目	R 33	0.3607	100.0		0	16	6		0
25年目	R 34	0.3468	100.0		0	16	6		0
26年目	R 35	0.3335	100.0		0	16	5		0
27年目	R 36	0.3207	100.0		0	16	5		0
28年目	R 37	0.3083	100.0		0	17	5		0
29年目	R 38	0.2965	100.0		0	17	5		0
30年目	R 39	0.2851	100.0		0	17	5		0
31年目	R 40	0.2741	100.0		0	17	5		0
32年目	R 41	0.2636	100.0		0	17	4		0
33年目	R 42	0.2534	100.0		0	17	4		0
34年目	R 43	0.2437	100.0		0	17	4		0
35年目	R 44	0.2343	100.0		0	17	4		0
36年目	R 45	0.2253	100.0		0	17	4		0
37年目	R 46	0.2166	100.0		0	17	4		0
38年目	R 47	0.2083	100.0		0	17	3		0
39年目	R 48	0.2003	100.0		0	17	3	123	25
40年目	R 49	0.1926	100.0		0	17	3	519	100
41年目	R 50	0.1852	100.0		0	17	3	458	85
42年目	R 51	0.1780	100.0		0	17	3	130	23
43年目	R 52	0.1712	100.0		0	17	3	478	82
44年目	R 53	0.1646	100.0		0	17	3	523	86
45年目	R 54	0.1583	100.0		0	17	3	145	23
46年目	R 55	0.1522	100.0		0	17	3		0
47年目	R 56	0.1463	100.0		0	17	2		0
48年目	R 57	0.1407	100.0		0	17	2		0
49年目	R 58	0.1353	100.0	-1,383	-187	17	2	487	66
合計				1,877	2,946	858	371	2,863	489
単純事業費計				3,261		858		2,863	

## 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) R 7	総走行台キロの年次別伸び率 (関東臨海ブロック)				GDP テーブル (A)	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	0.98494	1.00746	1.00151	0.9246	100.0	781	135	592	1,508	1,395	25	3	-20	8	7	6	6	1,522	1,407
1年目	R 10	1.00338	0.98471	1.00740	1.00151	0.8890	100.0	784	133	596	1,513	1,345	25	3	-20	8	7	6	5	1,527	1,358
2年目	R 11	1.00337	0.98447	1.00735	1.00150	0.8548	100.0	786	131	601	1,518	1,298	25	3	-21	8	7	6	5	1,532	1,310
3年目	R 12	0.99611	0.99263	1.00596	0.99724	0.8219	100.0	789	129	605	1,523	1,252	25	3	-21	8	6	6	5	1,537	1,263
4年目	R 13	0.99609	0.99258	1.00593	0.99724	0.7903	100.0	786	128	609	1,523	1,204	25	3	-21	7	6	6	5	1,536	1,214
5年目	R 14	0.99608	0.99252	1.00589	0.99723	0.7599	100.0	783	127	612	1,523	1,157	25	3	-21	7	5	6	5	1,536	1,167
6年目	R 15	0.99606	0.99247	1.00586	0.99722	0.7307	100.0	780	127	616	1,522	1,112	25	3	-21	7	5	6	4	1,535	1,122
7年目	R 16	0.99604	0.99241	1.00582	0.99721	0.7026	100.0	777	126	620	1,522	1,069	25	3	-21	7	5	6	4	1,534	1,078
8年目	R 17	0.99603	0.99235	1.00579	0.99720	0.6756	100.0	774	125	623	1,521	1,028	25	3	-21	6	4	6	4	1,534	1,036
9年目	R 18	0.99601	0.99229	1.00576	0.99720	0.6496	100.0	770	124	627	1,521	988	25	3	-22	6	4	6	4	1,533	996
10年目	R 19	0.99600	0.99223	1.00572	0.99719	0.6246	100.0	767	123	630	1,520	950	25	3	-22	6	4	6	4	1,532	957
11年目	R 20	0.99598	0.99217	1.00569	0.99718	0.6006	100.0	764	122	634	1,520	913	25	3	-22	6	3	6	4	1,532	920
12年目	R 21	0.99596	0.99211	1.00566	0.99717	0.5775	100.0	761	121	638	1,520	878	24	3	-22	5	3	6	3	1,531	884
13年目	R 22	0.98966	0.99314	0.99987	0.99217	0.5553	100.0	758	120	641	1,519	844	24	3	-22	5	3	6	3	1,530	850
14年目	R 23	0.98955	0.99310	0.99987	0.99210	0.5339	100.0	750	119	641	1,510	806	24	3	-22	5	3	6	3	1,521	812
15年目	R 24	0.98944	0.99305	0.99987	0.99204	0.5134	100.0	742	118	641	1,502	771	24	3	-22	5	2	6	3	1,512	776
16年目	R 25	0.98932	0.99300	0.99987	0.99198	0.4936	100.0	735	117	641	1,493	737	24	3	-22	4	2	6	3	1,503	742
17年目	R 26	0.98921	0.99295	0.99987	0.99191	0.4746	100.0	727	117	641	1,484	704	23	3	-22	4	2	6	3	1,494	709
18年目	R 27	0.98909	0.99290	0.99987	0.99185	0.4564	100.0	719	116	641	1,475	673	23	3	-22	4	2	6	3	1,485	678
19年目	R 28	0.98897	0.99285	0.99987	0.99178	0.4388	100.0	711	115	641	1,467	644	23	3	-22	3	2	6	2	1,476	648
20年目	R 29	0.98885	0.99280	0.99987	0.99171	0.4220	100.0	703	114	641	1,458	615	23	3	-22	3	1	6	2	1,467	619
21年目	R 30	0.98872	0.99275	0.99987	0.99164	0.4057	100.0	695	113	641	1,449	588	22	3	-22	3	1	6	2	1,458	591
22年目	R 31	0.98859	0.99269	0.99987	0.99157	0.3901	100.0	688	112	640	1,440	562	22	3	-22	3	1	6	2	1,449	565
23年目	R 32	0.98846	0.99264	0.99987	0.99150	0.3751	100.0	680	112	640	1,432	537	22	3	-22	2	1	6	2	1,440	540
24年目	R 33	0.98833	0.99258	0.99987	0.99143	0.3607	100.0	672	111	640	1,423	513	22	2	-22	2	1	5	2	1,431	516
25年目	R 34	0.98819	0.99253	0.99987	0.99135	0.3468	100.0	664	110	640	1,414	490	21	2	-22	2	1	5	2	1,421	493
26年目	R 35	0.98805	0.99247	0.99987	0.99128	0.3335	100.0	656	109	640	1,405	469	21	2	-22	2	1	5	2	1,412	471
27年目	R 36	0.98790	0.99242	0.99987	0.99120	0.3207	100.0	648	108	640	1,397	448	21	2	-22	1	0	5	2	1,403	450
28年目	R 37	0.98775	0.99236	0.99987	0.99112	0.3083	100.0	641	108	640	1,388	428	21	2	-22	1	0	5	2	1,394	430
29年目	R 38	0.98760	0.99230	0.99987	0.99104	0.2965	100.0	633	107	640	1,379	409	20	2	-22	1	0	5	2	1,385	411
30年目	R 39	0.98745	0.99224	0.99987	0.99096	0.2851	100.0	625	106	640	1,370	391	20	2	-22	1	0	5	1	1,376	392
31年目	R 40	0.98729	0.99218	0.99987	0.99088	0.2741	100.0	617	105	640	1,362	373	20	2	-22	0	0	5	1	1,367	375
32年目	R 41	0.98712	0.99212	0.99987	0.99079	0.2636	100.0	609	104	640	1,353	357	20	2	-22	0	0	5	1	1,358	358
33年目	R 42	0.98696	0.99205	0.99987	0.99071	0.2534	100.0	601	103	640	1,344	341	19	2	-22	0	0	5	1	1,349	342
34年目	R 43	0.98678	0.99199	0.99987	0.99062	0.2437	100.0	593	103	639	1,336	325	19	2	-22	-1	0	5	1	1,340	327
35年目	R 44	0.98661	0.99193	0.99987	0.99053	0.2343	100.0	586	102	639	1,327	311	19	2	-22	-1	0	5	1	1,331	312
36年目	R 45	0.98643	0.99186	0.99987	0.99044	0.2253	100.0	578	101	639	1,318	297	19	2	-22	-1	0	5	1	1,322	298
37年目	R 46	0.98624	0.99179	0.99987	0.99035	0.2166	100.0	570	100	639	1,309	284	18	2	-22	-1	0	5	1	1,313	284
38年目	R 47	0.98605	0.99173	0.99987	0.99026	0.2083	100.0	562	99	639	1,301	271	18	2	-22	-2	0	5	1	1,304	272
39年目	R 48	0.98585	0.99166	0.99987	0.99016	0.2003	100.0	554	98	639	1,292	259	18	2	-22	-2	0	5	1	1,295	259
40年目	R 49	0.98565	0.99159	0.99987	0.99006	0.1926	100.0	546	98	639	1,283	247	18	2	-22	-2	0	5	1	1,286	248
41年目	R 50	0.98544	0.99151	0.99987	0.98996	0.1852	100.0	539	97	639	1,274	236	17	2	-22	-2	0	5	1	1,277	236
42年目	R 51	0.98522	0.99144	0.99987	0.98986	0.1780	100.0	531	96	639	1,266	225	17	2	-22	-3	0	5	1	1,267	226
43年目	R 52	0.98500	0.99137	0.99987	0.98976	0.1712	100.0	523	95	639	1,257	215	17	2	-22	-3	-1	5	1	1,258	215
44年目	R 53	0.98477	0.99129	0.99987	0.98965	0.1646	100.0	515	94	639	1,248	205	17	2	-22	-3	-1	5	1	1,249	206
45年目	R 54	0.98454	0.99122	0.99987	0.98954	0.1583	100.0	507	94	639	1,239	196	16	2	-22	-4	-1	4	1	1,240	196
46年目	R 55	0.98429	0.99114	0.99987	0.98943	0.1522	100.0	499	93	638	1,231	187	16	2	-22	-4	-1	4	1	1,231	187
47年目	R 56	0.98404	0.99106	0.99987	0.98932	0.1463	100.0	492	92	638	1,222	179	16	2	-22	-4	-1	4	1	1,222	179
48年目	R 57	0.98378	0.99098	0.99987	0.98920	0.1407	100.0	484	91	638	1,213	171	16	2	-22	-4	-1	4	1	1,213	171
49年目	R 58	0.98352	0.99090	0.99987	0.98909	0.1353	100.0	476	90	638	1,204	163	15	2	-22	-5	-1	4	1	1,204	163
合 計(H33~H82)								32,930	5,538	31,671	70,139	30,059	1,059	125	-1,088	96	81	269	117	70,505	30,257

## 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) R 7	総走行台キロの年次別伸び率 (関東臨海ブロック)				GDP テーブル (A)	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	0.98494	1.00746	1.00151	0.9246	100.0	781	135	592	1,508	1,395	25	3	-20	8	7	6	6	1,522	1,407
1年目	R 10	1.00338	0.98471	1.00740	1.00151	0.8890	100.0	784	133	596	1,513	1,345	25	3	-20	8	7	6	5	1,527	1,358
2年目	R 11	1.00337	0.98447	1.00735	1.00150	0.8548	100.0	786	131	601	1,518	1,298	25	3	-21	8	7	6	5	1,532	1,310
3年目	R 12	0.99611	0.99263	1.00596	0.99724	0.8219	100.0	789	129	605	1,523	1,252	25	3	-21	8	6	6	5	1,537	1,263
4年目	R 13	0.99609	0.99258	1.00593	0.99724	0.7903	100.0	786	128	609	1,523	1,204	25	3	-21	7	6	6	5	1,536	1,214
5年目	R 14	0.99608	0.99252	1.00589	0.99723	0.7599	100.0	783	127	612	1,523	1,157	25	3	-21	7	5	6	5	1,536	1,167
6年目	R 15	0.99606	0.99247	1.00586	0.99722	0.7307	100.0	780	127	616	1,522	1,112	25	3	-21	7	5	6	4	1,535	1,122
7年目	R 16	0.99604	0.99241	1.00582	0.99721	0.7026	100.0	777	126	620	1,522	1,069	25	3	-21	7	5	6	4	1,534	1,078
8年目	R 17	0.99603	0.99235	1.00579	0.99720	0.6756	100.0	774	125	623	1,521	1,028	25	3	-21	6	4	6	4	1,534	1,036
9年目	R 18	0.99601	0.99229	1.00576	0.99720	0.6496	100.0	770	124	627	1,521	988	25	3	-22	6	4	6	4	1,533	996
10年目	R 19	0.99600	0.99223	1.00572	0.99719	0.6246	100.0	767	123	630	1,520	950	25	3	-22	6	4	6	4	1,532	957
11年目	R 20	0.99598	0.99217	1.00569	0.99718	0.6006	100.0	764	122	634	1,520	913	25	3	-22	6	3	6	4	1,532	920
12年目	R 21	0.99596	0.99211	1.00566	0.99717	0.5775	100.0	761	121	638	1,520	878	24	3	-22	5	3	6	3	1,531	884
13年目	R 22	0.98966	0.99314	0.99987	0.99217	0.5553	100.0	758	120	641	1,519	844	24	3	-22	5	3	6	3	1,530	850
14年目	R 23	0.98955	0.99310	0.99987	0.99210	0.5339	100.0	750	119	641	1,510	806	24	3	-22	5	3	6	3	1,521	812
15年目	R 24	0.98944	0.99305	0.99987	0.99204	0.5134	100.0	742	118	641	1,502	771	24	3	-22	5	2	6	3	1,512	776
16年目	R 25	0.98932	0.99300	0.99987	0.99198	0.4936	100.0	735	117	641	1,493	737	24	3	-22	4	2	6	3	1,503	742
17年目	R 26	0.98921	0.99295	0.99987	0.99191	0.4746	100.0	727	117	641	1,484	704	23	3	-22	4	2	6	3	1,494	709
18年目	R 27	0.98909	0.99290	0.99987	0.99185	0.4564	100.0	719	116	641	1,475	673	23	3	-22	4	2	6	3	1,485	678
19年目	R 28	0.98897	0.99285	0.99987	0.99178	0.4388	100.0	711	115	641	1,467	644	23	3	-22	3	2	6	2	1,476	648
20年目	R 29	0.98885	0.99280	0.99987	0.99171	0.4220	100.0	703	114	641	1,458	615	23	3	-22	3	1	6	2	1,467	619
21年目	R 30	0.98872	0.99275	0.99987	0.99164	0.4057	100.0	695	113	641	1,449	588	22	3	-22	3	1	6	2	1,458	591
22年目	R 31	0.98859	0.99269	0.99987	0.99157	0.3901	100.0	688	112	640	1,440	562	22	3	-22	3	1	6	2	1,449	565
23年目	R 32	0.98846	0.99264	0.99987	0.99150	0.3751	100.0	680	112	640	1,432	537	22	3	-22	2	1	6	2	1,440	540
24年目	R 33	0.98833	0.99258	0.99987	0.99143	0.3607	100.0	672	111	640	1,423	513	22	2	-22	2	1	5	2	1,431	516
25年目	R 34	0.98819	0.99253	0.99987	0.99135	0.3468	100.0	664	110	640	1,414	490	21	2	-22	2	1	5	2	1,421	493
26年目	R 35	0.98805	0.99247	0.99987	0.99128	0.3335	100.0	656	109	640	1,405	469	21	2	-22	2	1	5	2	1,412	471
27年目	R 36	0.98790	0.99242	0.99987	0.99120	0.3207	100.0	648	108	640	1,397	448	21	2	-22	1	0	5	2	1,403	450
28年目	R 37	0.98775	0.99236	0.99987	0.99112	0.3083	100.0	641	108	640	1,388	428	21	2	-22	1	0	5	2	1,394	430
29年目	R 38	0.98760	0.99230	0.99987	0.99104	0.2965	100.0	633	107	640	1,379	409	20	2	-22	1	0	5	2	1,385	411
30年目	R 39	0.98745	0.99224	0.99987	0.99096	0.2851	100.0	625	106	640	1,370	391	20	2	-22	1	0	5	1	1,376	392
31年目	R 40	0.98729	0.99218	0.99987	0.99088	0.2741	100.0	617	105	640	1,362	373	20	2	-22	0	0	5	1	1,367	375
32年目	R 41	0.98712	0.99212	0.99987	0.99079	0.2636	100.0	609	104	640	1,353	357	20	2	-22	0	0	5	1	1,358	358
33年目	R 42	0.98696	0.99205	0.99987	0.99071	0.2534	100.0	601	103	640	1,344	341	19	2	-22	0	0	5	1	1,349	342
34年目	R 43	0.98678	0.99199	0.99987	0.99062	0.2437	100.0	593	103	639	1,336	325	19	2	-22	-1	0	5	1	1,340	327
35年目	R 44	0.98661	0.99193	0.99987	0.99053	0.2343	100.0	586	102	639	1,327	311	19	2	-22	-1	0	5	1	1,331	312
36年目	R 45	0.98643	0.99186	0.99987	0.99044	0.2253	100.0	578	101	639	1,318	297	19	2	-22	-1	0	5	1	1,322	298
37年目	R 46	0.98624	0.99179	0.99987	0.99035	0.2166	100.0	570	100	639	1,309	284	18	2	-22	-1	0	5	1	1,313	284
38年目	R 47	0.98605	0.99173	0.99987	0.99026	0.2083	100.0	562	99	639	1,301	271	18	2	-22	-2	0	5	1	1,304	272
39年目	R 48	0.98585	0.99166	0.99987	0.99016	0.2003	100.0	554	98	639	1,292	259	18	2	-22	-2	0	5	1	1,295	259
40年目	R 49	0.98565	0.99159	0.99987	0.99006	0.1926	100.0	546	98	639	1,283	247	18	2	-22	-2	0	5	1	1,286	248
41年目	R 50	0.98544	0.99151	0.99987	0.98996	0.1852	100.0	539	97	639	1,274	236	17	2	-22	-2	0	5	1	1,277	236
42年目	R 51	0.98522	0.99144	0.99987	0.98986	0.1780	100.0	531	96	639	1,266	225	17	2	-22	-3	0	5	1	1,267	226
43年目	R 52	0.98500	0.99137	0.99987	0.98976	0.1712	100.0	523	95	639	1,257	215	17	2	-22	-3	-1	5	1	1,258	215
44年目	R 53	0.98477	0.99129	0.99987	0.98965	0.1646	100.0	515	94	639	1,248	205	17	2	-22	-3	-1	5	1	1,249	206
45年目	R 54	0.98454	0.99122	0.99987	0.98954	0.1583	100.0	507	94	639	1,239	196	16	2	-22	-4	-1	4	1	1,240	196
46年目	R 55	0.98429	0.99114	0.99987	0.98943	0.1522	100.0	499	93	638	1,231	187	16	2	-22	-4	-1	4	1	1,231	187
47年目	R 56	0.98404	0.99106	0.99987	0.98932	0.1463	100.0	492	92	638	1,222	179	16	2	-22	-4	-1	4	1	1,222	179
48年目	R 57	0.98378	0.99098	0.99987	0.98920	0.1407	100.0	484	91	638	1,213	171	16	2	-22	-4	-1	4	1	1,213	171
49年目	R 58	0.98352	0.99090	0.99987	0.98909	0.1353	100.0	476	90	638	1,204	163	15	2	-22	-5	-1	4	1	1,204	163
合計(H33~H82)								32,930	5,538	31,671	70,139	30,059	1,059	125	-1,088	96	81	269	117	70,505	30,257