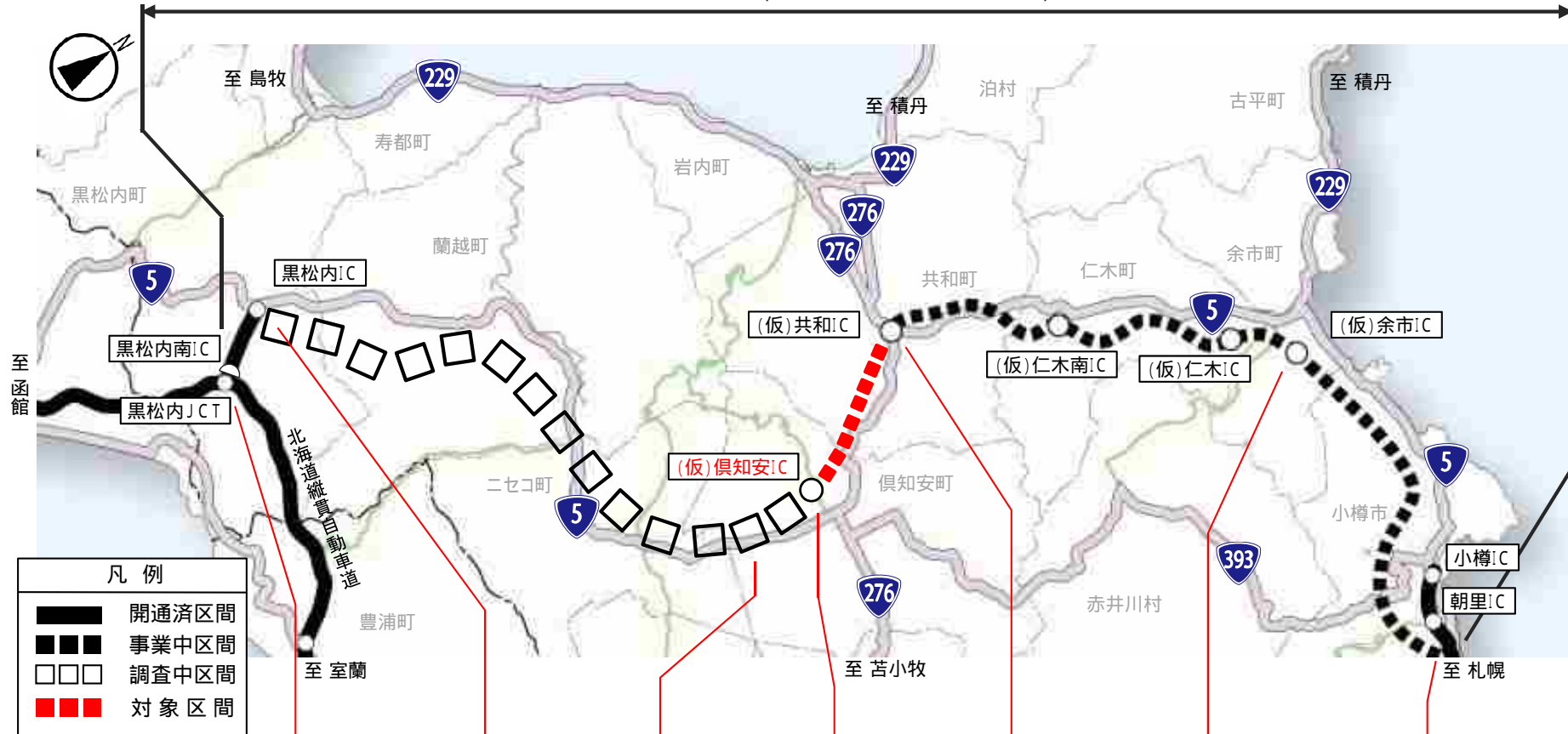


# 費用便益分析の対象区間

# 広域ネットワーク(JCT間)での費用便益分析 < 倶知安余市道路(倶知安～共和) >

北海道横断自動車道(黒松内JCT～小樽JCT) L=約101km



	開通済区間 L=4.7km (黒松内道路)	調査中 区間 L=29.0km	調査中 区間 L=5.2km	新規事業 候補箇所 L=11.5km	事業中区間 L=27.6km (倶知安余市道路 【共和～余市】)	事業中区間 L=23.4km (北海道横断自動車道 【余市～小樽JCT】)	B/C	EIRR
新規事業候補箇所	1				1	1	1.3	5.5%
JCT間 <sup>2</sup>		現道 活用区間					1.3	5.4%

印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

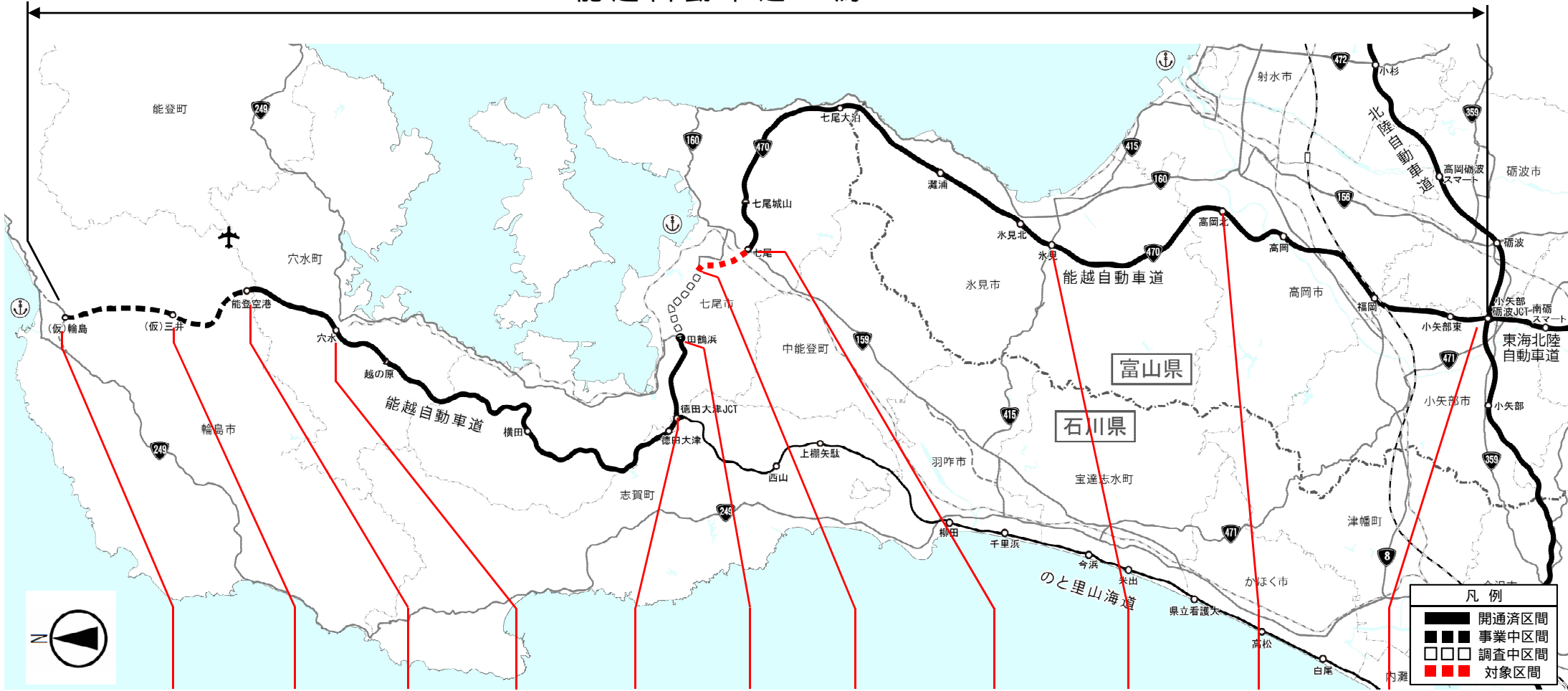
1：新規事業候補箇所のB/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む

2：基準年をH27として計算



# 広域ネットワーク(JCT間)での費用便益分析 < 田鶴浜七尾道路 >

能越自動車道 L=約117km



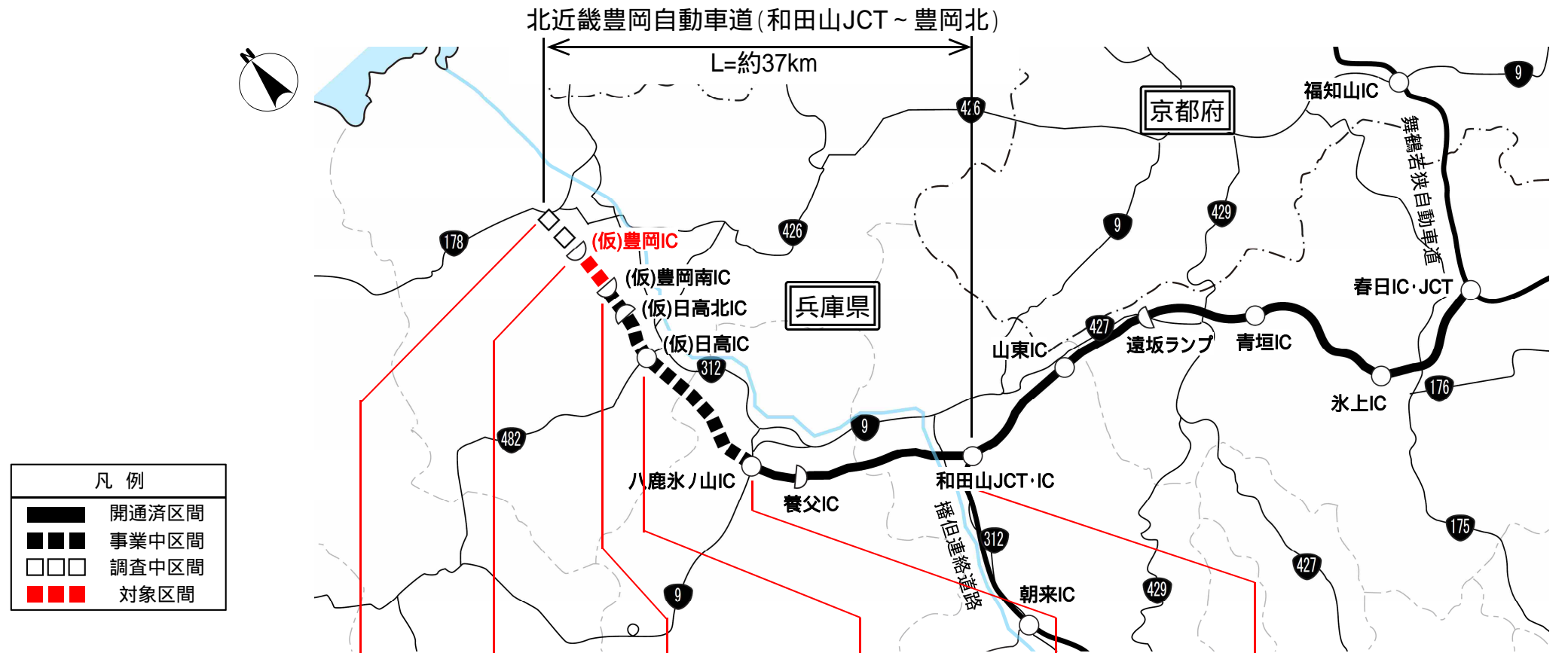
	事業中区間 L=6.8km (輪島道路(期))	事業中区間 L=4.7km (輪島道路)	開通済区間 L=6.2km (穴水道路)	開通済区間 L=27.0km (のと里山道路)	開通済区間 L=5.1km (田鶴浜道路)	調査中区間 L=6.1km	新規事業 候補箇所 L=3.4km	開通済区間 L=28.1km (七尾水見道路)	開通済区間 L=11.2km (水見高岡道路)	開通済区間 L=18.2km (高岡砺波道路)	B/C	EIRR
新規事業候補箇所	1	1									1.2	5.2%
JCT間 <sup>2</sup>						現道 活用区間					1.1	4.6%

印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

1：新規事業候補箇所のB/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む

2：基準年をH27として計算

# 広域ネットワーク(JCT間)での費用便益分析 < 豊岡道路 >



	調査中 区間 L=5.1km	新規事業 候補箇所 L=2.0km	事業中区間 L=6.1km (日高豊岡南道路)	事業中区間 L=9.7km (八鹿日高道路)	開通済区間 L=13.7km (和田山八鹿道路)	B/C	EIRR
新規事業候補箇所			1	1		2.3	9.4%
JCT間 <sup>2</sup>						1.1	4.5%

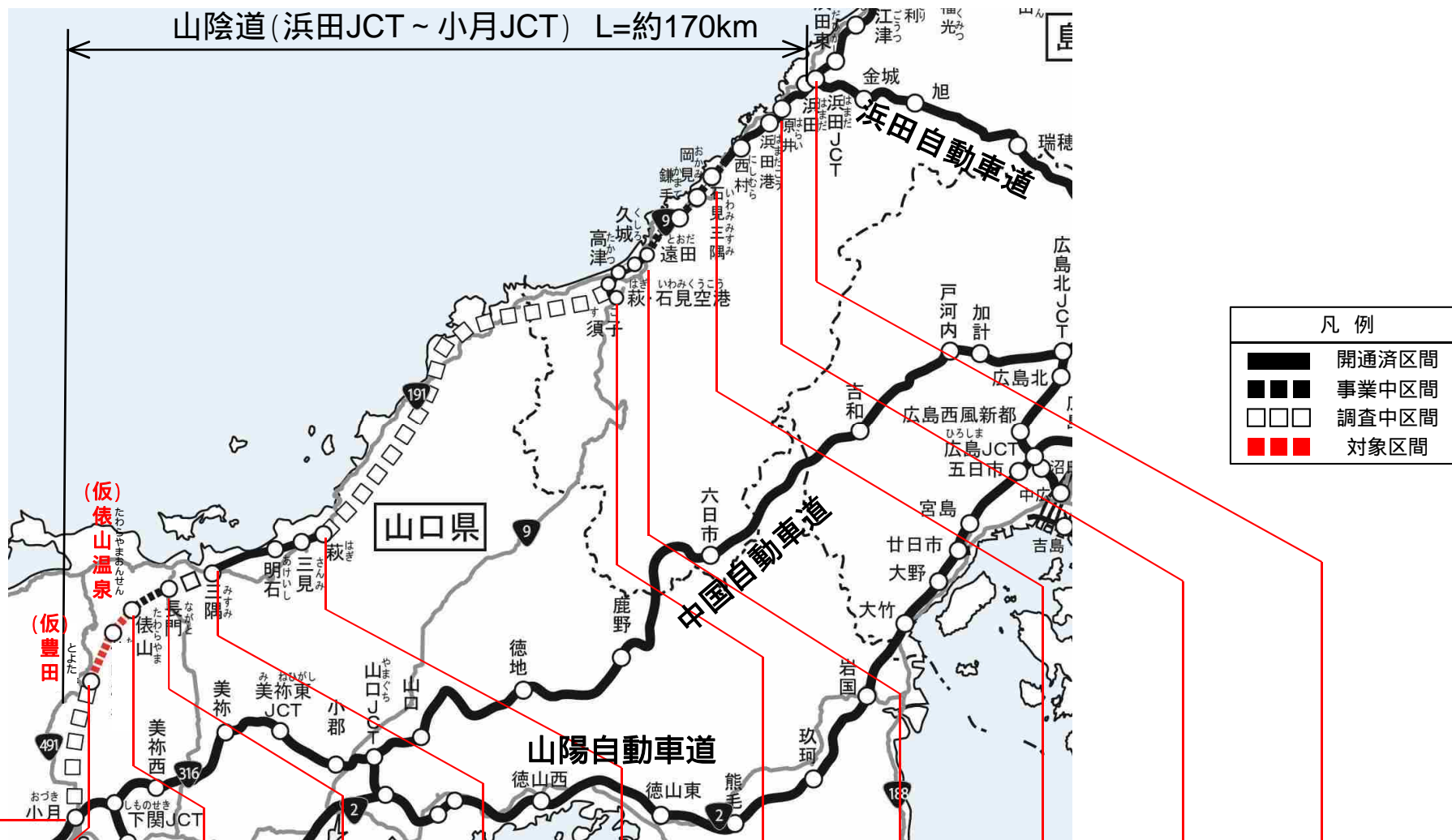
印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

1 : 新規事業候補箇所のB/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークを含む

2 : 基準年をH27として計算



# 広域ネットワーク(JCT間)での費用便益分析 < 俵山・豊田道路 >



	調査中区間 L=15.0km	新規事業 候補箇所 L=13.9km	事業中区間 L=5.5km (長門・俵山道路)	調査中区間 L=8.0km	開通済区間 L=15.2km (萩・三隅道路)	調査中区間 L=67.0km	開通済区間 L=7.8km (益田道路)	事業中区間 L=15.2km (三隅・益田道路)	事業中区間 L=14.5km (浜田・三隅道路)	開通済区間 L=7.7km (浜田道路)	B / C	EIRR
新規事業候補箇所			1					1	1		1.2	5.1%
JCT間 <sup>2</sup>											1.4	6.3%

印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

1：新規事業候補箇所のB/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む

2：基準年をH27として計算

# 広域ネットワーク(JCT間)での費用便益分析 <日南・志布志道路>



	新規事業候補箇所 L=3.7km	調査中区間 L=33.8km	新規事業候補箇所 L=3.2km	事業中区間 L=28.0km 東九州自動車道 清武～北郷、北郷～日南	B/C	EIRR
新規事業候補箇所				1	1.5	6.6%
JCT間 <sup>2</sup>					1.2	4.9%

印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

1：新規事業候補箇所のB/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークを含む

2：基準年をH27として計算