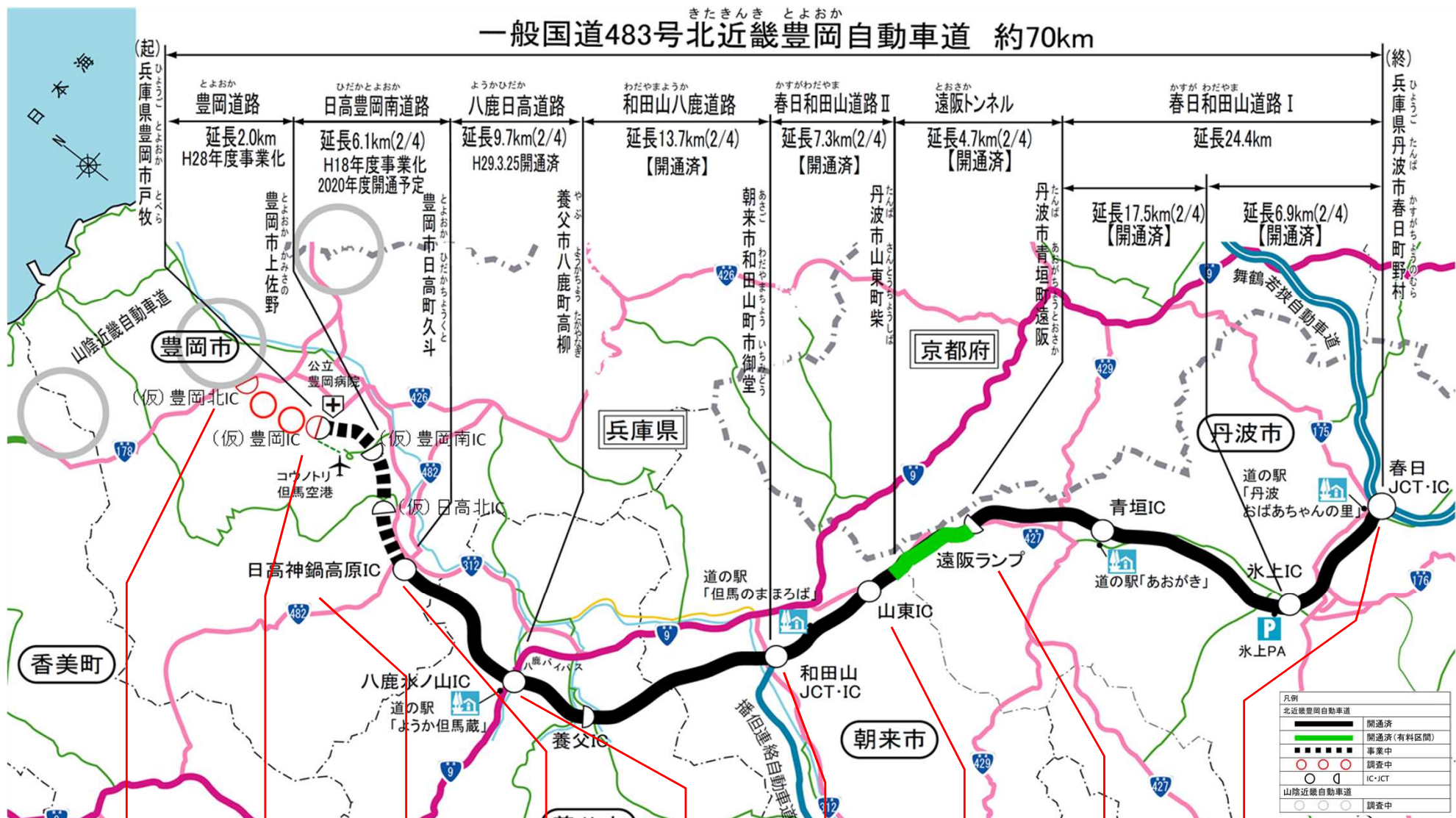


費用便益分析の対象区間

広域ネットワークでの費用便益分析 <北近畿豊岡自動車道 豊岡道路(Ⅱ期)>



	新規事業化候補箇所 L=5.1km (豊岡道路(Ⅱ期))	事業中 L=2.0km (豊岡道路)	事業中 L=6.1km (日高豊岡南道路)	開通済区間 L=9.7km (八鹿日高道路)	開通済区間 L=13.7km (和田山八鹿道路)	開通済区間 L=7.3km (春日和田山道路Ⅱ)	開通済区間 L=4.7km (遠阪トンネル) (兵庫県道路公社)	開通済区間 L=24.4km (春日和田山道路Ⅰ)	B/C	EIRR
新規事業候補箇所	○	※1	※1						0.5	0.29%
JCT間※2	○	○	○						1.9	10.4%

○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

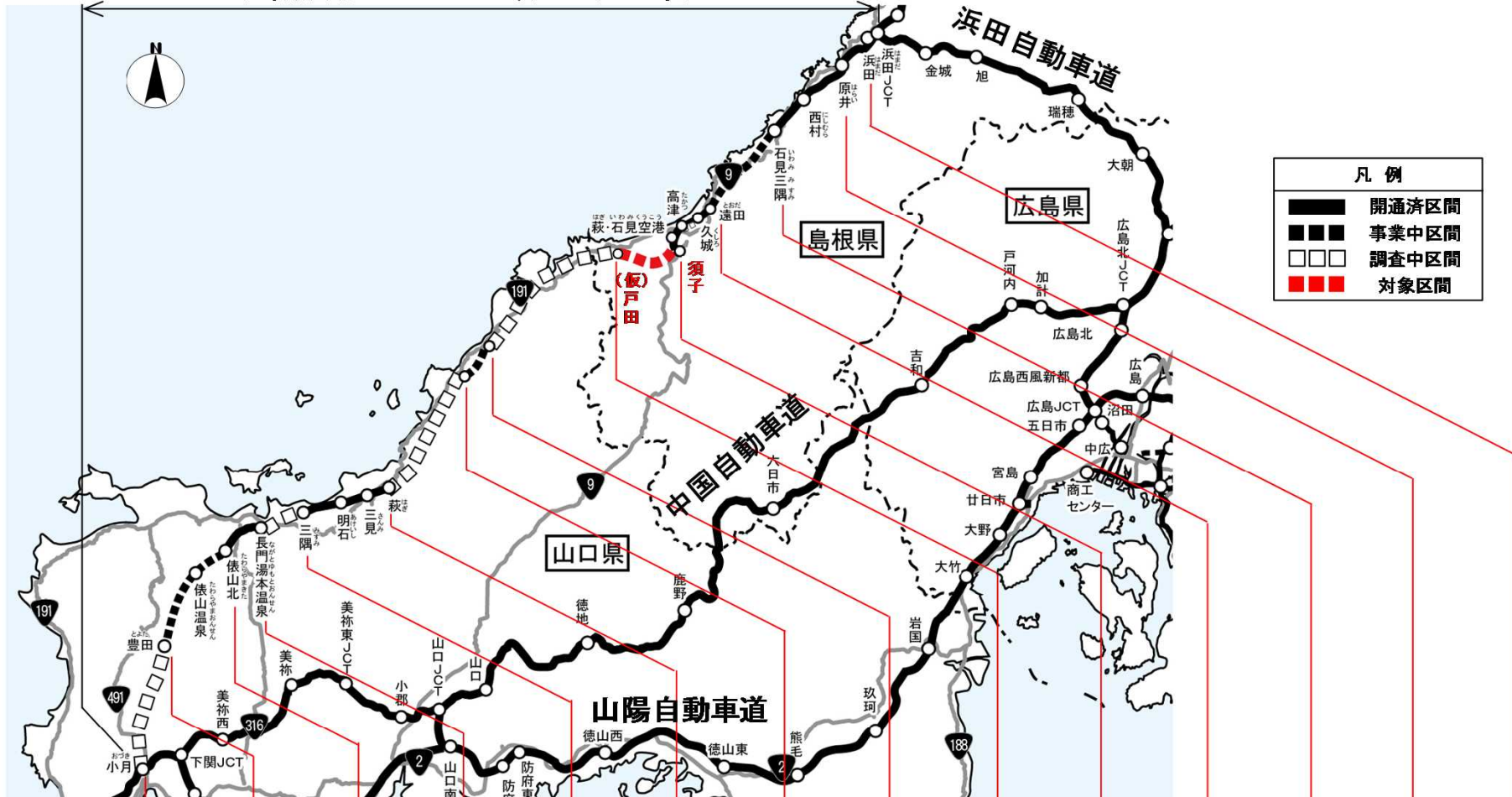
※1：新規事業候補箇所のB/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む

※2：基準年をR1として計算

広域ネットワークでの費用便益分析 <山陰自動車道 益田西道路>

○広域ネットワーク(JCT間)での費用便益分析 <益田西道路>

山陰道(浜田JCT~小月JCT) L=約170km



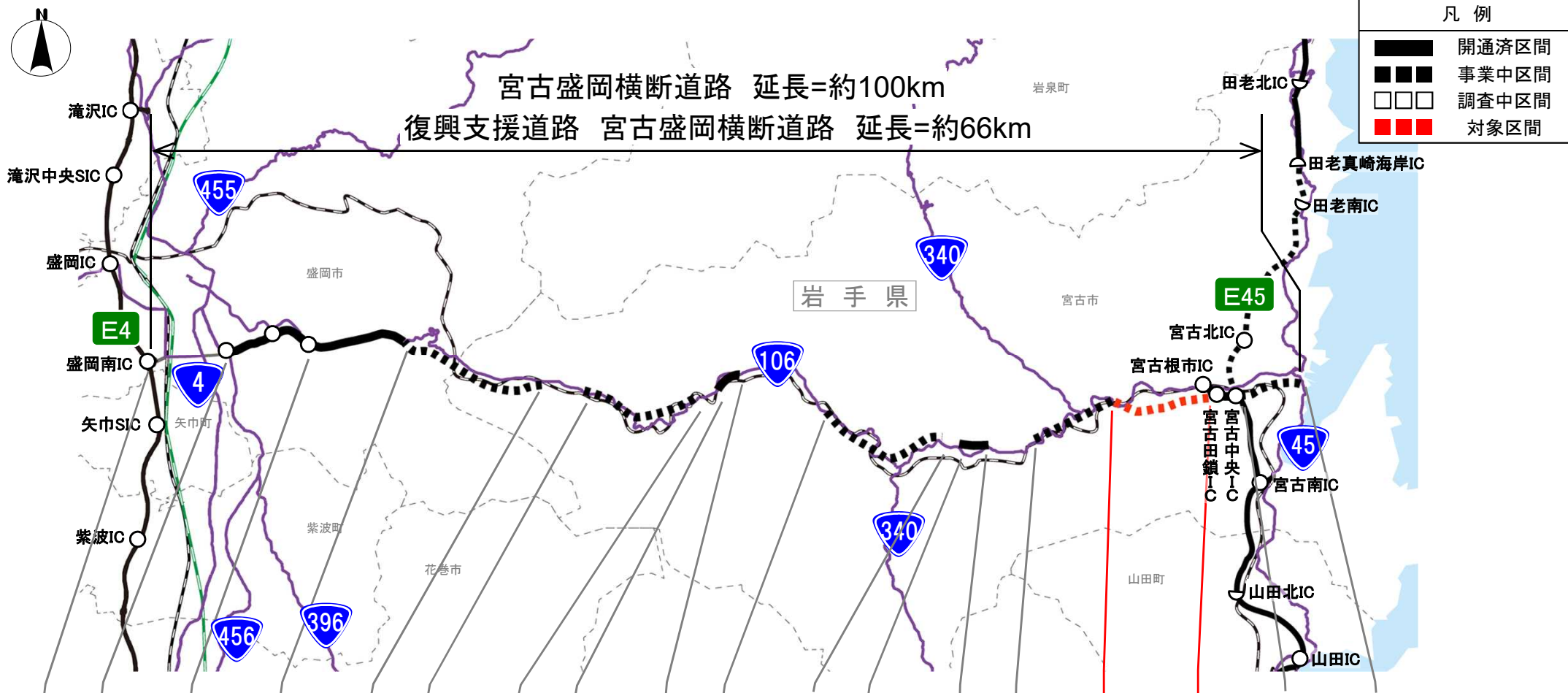
	調査中区間 L=約16km (ルート・構造未確定)	事業中区間 L=13.9km (徳山・豊田道路)	開通済区間 L=5.5km (長門・徳山道路)	調査中区間 L=約8km (ルート・構造未確定)	開通済区間 L=15.2km (萩・三隅道路)	調査中区間 L=約24km (ルート・構造未確定)	事業中区間 L=5.1km (木与防炎)	調査中区間 L=約31km (ルート・構造未確定)	新規事業 候補箇所 L=9.1km	開通済区間 L=7.8km (益田道路)	事業中区間 L=15.2km (三隅・益田道路)	開通済区間 L=14.5km (益田・三隅道路)	開通済区間 L=7.7km (益田道路)	B/C	EIRR
新規事業候補箇所		※ 1					※ 1		○		※ 1			0.6	1.4%
JCT間※2		○					○		○		○			2.0	11.6%

○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を含む

※2：基準年をR元として計算

広域ネットワークでの費用便益分析 <宮古盛岡横断道路 田鎖墓目道路>



	現道活用区間	開通済区間 L=6.0km (都南川目道路)	開通済区間 L=6.7km (梁川道路)	事業中区間 L=8.0km (区界道路)	現道活用区間	事業中区間 L=7.0km (平津戸松草道路)	現道活用区間	開通済区間 L=1.4km (達曾部道路)	現道活用区間	事業中区間 L=7.0km (川井～箱石地区)	現道活用区間	開通済区間 L=2.0km (下川井地区)	現道活用区間	事業中区間 L=7.0km (藝目～腹帯地区)	新規事業候補箇所 L=7.2km (田鎖墓目道路)	開通済区間 L=3.3km (宮古西道路 岩手県施工区間)	事業中区間 L=4.0km (宮古西道路)	B/C	EIRR
新規事業化候補箇所				※1		※1				※1				※1	○		※1	1.002	4.01%
※2 JCT間				○		○				○				○	○		○	5.0	36.1%

○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（全区間）
 ※1 新規事業候補区間のB/C等の算出にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含める。
 ※2 基準年をR1として計算

広域ネットワークでの費用便益分析 <金沢外環状道路 海側幹線>

かなざわそとかんじょう うみがわかんせん
 一般国道8号 金沢外環状道路 海側幹線 延長約20km

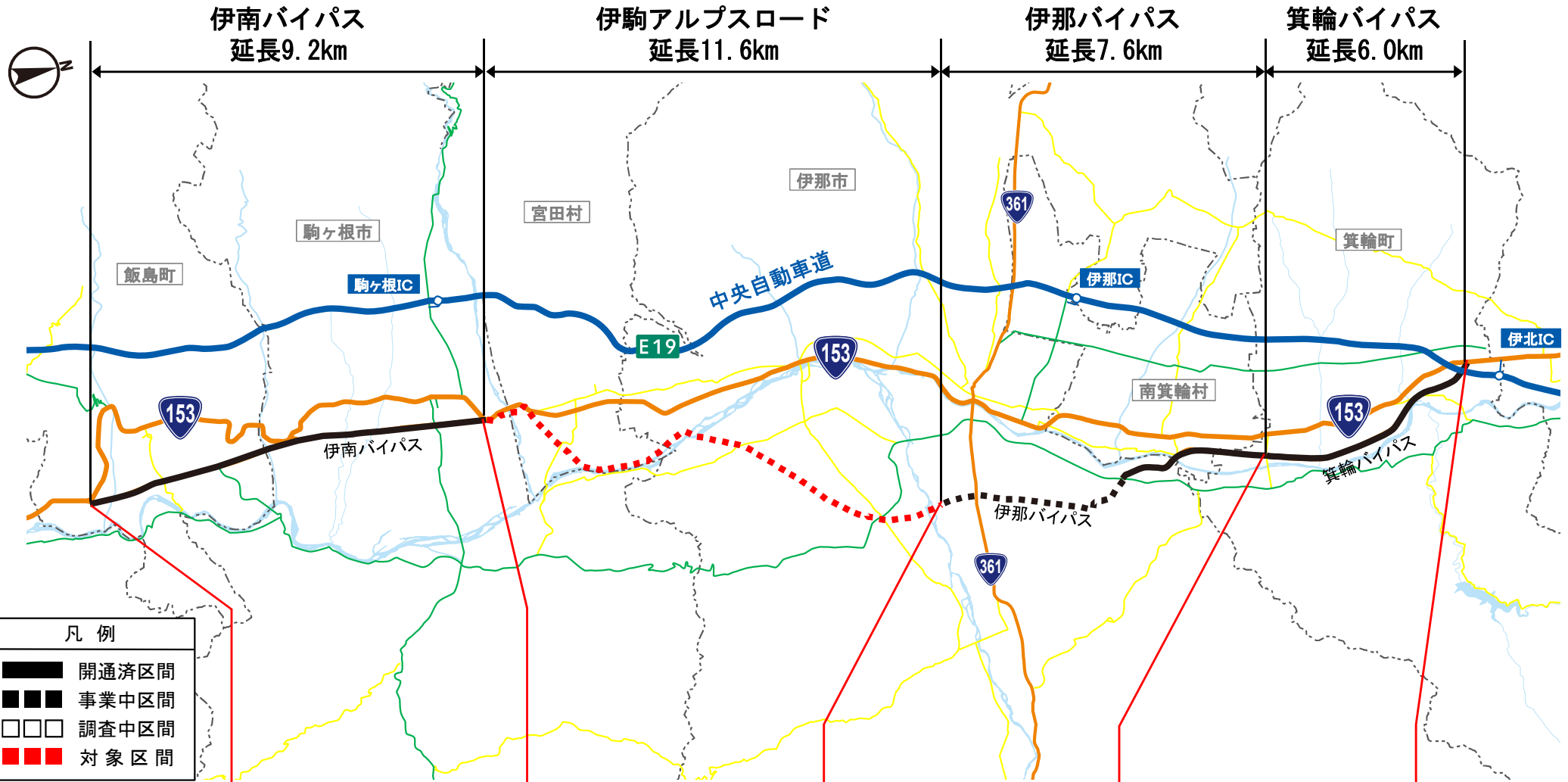


凡 例	
■	開 通 済
▨	事 業 中
□	調 査 中
▨	該 当 箇 所
—	高 速 道 路 (供 用 区 間)

	調査中区分 (乾JCT) L=1.3km	調査中区分 (鞍月～五歩市) L=9.0km	新規事業化候補箇所 (大河端～鞍月) L=2.4km	事業中区分 (福久～大河端) L=2.6km	新規事業化候補箇所 (今町～福久) L=3.2km	調査中区分 (今町JCT) L=0.5km	B/C	EIRR
新規事業化候補箇所			○	※1	○		1.2	5.1%
JCT間※2	○	○	○	○	○	○	1.6	7.3%

○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(全区分)
 ※1: B/C等の算定にあたり、事業中区分は将来ネットワークに含む ※2: 基準年をR1として計算

広域ネットワークでの費用便益分析 <一般国道153号 伊駒アルプスロード>



	開通済区間 9.2km (伊南バイパス)	新規事業 候補箇所 11.6km	事業中区間 7.6km (伊那バイパス)	開通済区間 6.0km (箕輪バイパス)	B/C	EIRR
新規事業候補箇所		○	※1		1.6	6.6%
JCT間※2		○	○		1.6	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、△は残事業B/Cのみ計上

※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R1として計算

広域ネットワークでの費用便益分析 <一般国道23号 鈴鹿四日市道路>

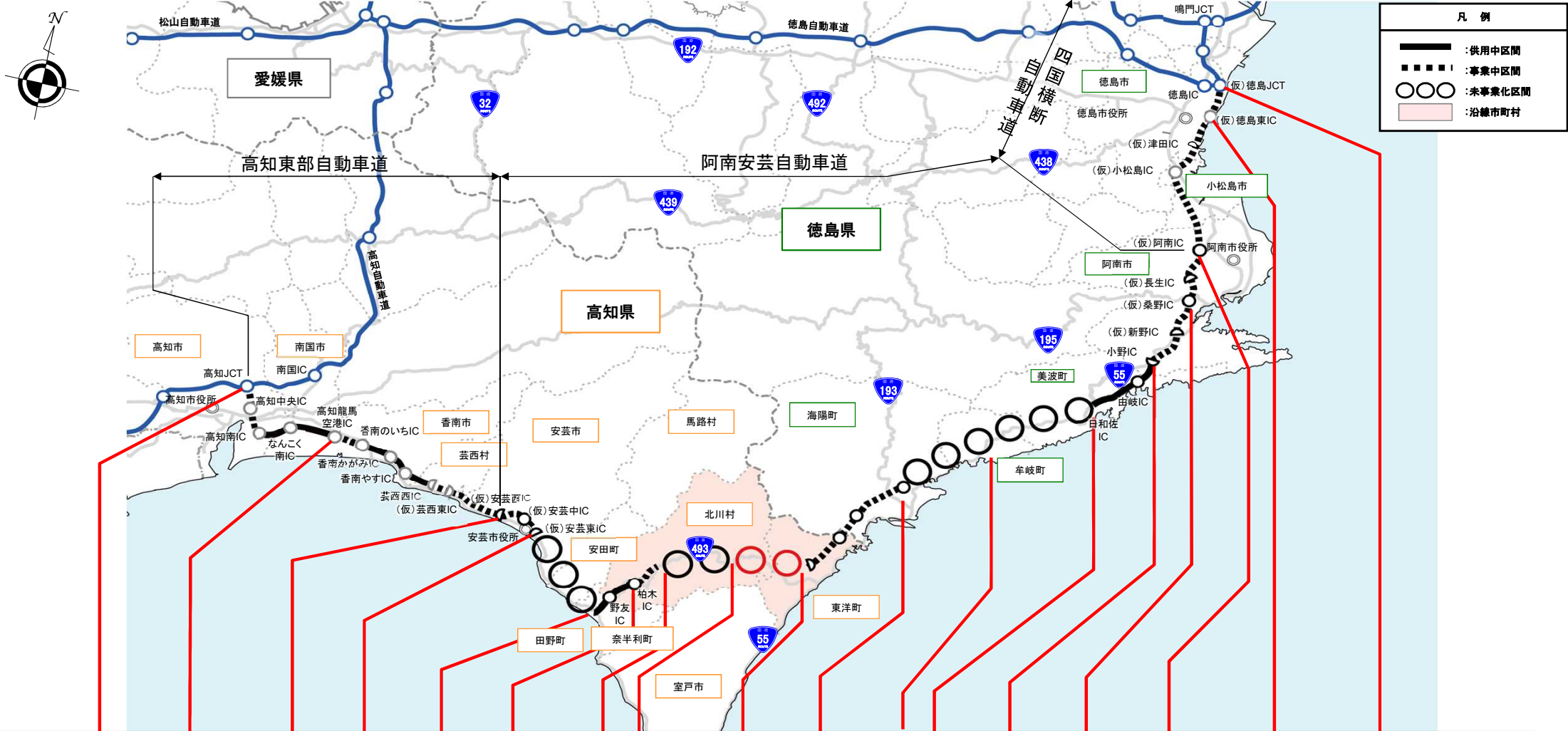


凡例	
	開通済区間
	事業中区間
	調査中区間
	対象区間

	事業中区間 33.8km (中勢道路)	新規事業 候補箇所 7.5km	事業中区間 21.0km (北勢バイパス)	B/C	EIRR
新規事業候補箇所	※ 1	○	※ 1	2.0	7.5%
JCT間※2	○	○	○	8.9	28.8%

○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、△は残事業B/Cのみ計上
 ※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R1として計算

広域ネットワークでの費用便益分析 <阿南安芸自動車道 野根安倉道路>



	事業中 L=15.0km 〔高知南国 道路〕	事業中 L=21.0km 〔南国安芸 道路〕	事業中 L=5.8km 〔安芸道路〕	計画段階 評価完了 区間 L=12.6km 〔奈半利安 芸道路〕	開通済 区間 L=5.0km 〔北川奈半 利道路〕	事業中 L=4.0km 〔北川道路 2-2工区〕	調 査 中	新規事業 候補箇所 L=8.5km 〔野根安倉 道路〕	事業中 L=14.3km 〔海部野根 道路〕	計画段階 評価完了 区間 L=8.3km 〔内妻海部 道路〕	調 査 中	開通済 区間 L=9.3km 〔日和佐道 路〕	事業中 L=9.6km 〔福井道 路〕	事業中 L=6.5km 〔桑野道 路〕	事業中 L=17.7km 〔四国横断 自動車道〕	事業中 L=4.3km 〔四国横断 自動車道 〔NEXCO〕〕	B/C	EIRR
新規事業化 候補箇所	※1	※1	※1	※1		※1		○	※1	※1			※1	※1	※1	※1	0.4	-0.2%
JCT間※2	○	○	○	○		○		○	○	○			○	○	○	○	1.3	6.1%

○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R1として計算

広域ネットワークでの費用便益分析 <中九州横断道路 大津熊本道路（合志～熊本）>



	新規事業候補箇所 L=9.1km	調査中区間 L=約8.9km	調査中区間	事業中区間 L=6.3km (滝室坂道路)	事業中区間 L=22.5km (竹田阿蘇道路)	開通済区間 L=12.3km (大野竹田道路)	開通済区間 L=8.7km (千歳大野道路)	開通済区間 L=4.3km (犬飼千歳道路)	調査中区間	B/C	EIRR
新規事業候補箇所	○			※1	※1					0.8	2.6%
JCT間※2	○	○		○	○					1.4	6.0%

○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R1として計算