

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	一般国道9号 米子道路
事業主体	中国地方整備局

●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	B/C=2.3 (全事業) (経済的純現在価値 (B-C) 2.124億円、経済的内部収益率 (EIRR) =12.3%) B/C=6.9 (残事業) (経済的純現在価値 (B-C) 1.623億円、経済的内部収益率 (EIRR) =17.5%)

●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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	現道の年間渋滞損失が削減 ・損失時間 現況： 19,525千人・時間/年 整備： 17,430千人・時間/年 ・損失時間削減率：約10%
		□ 現道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	
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		□ 現道等に、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	
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	西伯郡大山町名和地区からJR米子駅へのアクセス向上が見込まれる (42分⇒ 23分)
	■ 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	西伯郡大山町名和地区から米子空港へのアクセス向上が見込まれる (58分⇒ 44分)	
	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	西伯郡大山町名和地区から重要港湾境港へのアクセス向上が見込まれる (63分⇒ 61分)
■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上		東伯郡琴浦町特産の乳業及び西伯郡大山町特産農産品の流通利便性向上が見込まれる。	
□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する			

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である		
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する		
		<input type="checkbox"/> 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		
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である		
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である		
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		
	国土・地域ネットワークの構築	<input checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	山陰自動車道と並行する自専道	
		<input checked="" 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 <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	西伯郡大山町と米子市を最短で連絡	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input checked="" 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	西伯郡大山町名和地区と米子市へのアクセス向上が見込まれる(38分⇒24分)	
		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		
		<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 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	鳥取県中海圏域地方拠点都市地域 皆生温泉や大山などへのアクセスの向上が見込まれる。	
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である		
		<input type="checkbox"/> 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	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
			<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
			<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	西伯郡大山町名和地区～国立鳥取大学付属病院約5分短縮(鳥取中部ふるさと広域連合消防局への聞き取りによる。H17実施)

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が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、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<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5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	一次緊急輸送道路に位置づけ
		<input 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	
		<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（A'路線としての位置づけがある場合）	山陰自動車道と並行する自専道
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道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を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する			
4. 環境	地球環境の保全	● 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	CO2排出削減量： 26千t/年
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	自動車からのNO2排出量が約5%削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	自動車からのSPM排出量が約10%削減
		<input type="checkbox"/> 現道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"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<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"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備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の別
一般国道9号	米子道路	L= 14.2 km	2次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8900～31100	4	中国地方整備局

① 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成17年		
単純合計	957億円	284億円	1,241億円
うち残事業分	272億円	225億円	497億円
基準年における 現在価値 (C)	1,405億円	173億円	1,579億円
うち残事業分	183億円	93億円	276億円

② 便 益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成17年			
供 用 年	昭和61年			
単年便益 (初年便益)	16億円	2億円	1億円	18億円
基準年における 現在価値 (B)	3,240億円	340億円	122億円	3,702億円
うち残事業分	1,663億円	167億円	69億円	1,899億円

③ 結 果

費用便益比 (事業全体)	2.3
費用便益比 (残事業)	6.9

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	8900~31100台/日	±10%	3.9 ~ 9.4
事業費	958億円	±10%	6.4 ~ 7.4
事業期間	46年	±9年 (±20%)	6.8 ~ 7.0
割引率	4%	±1%	6.6 ~ 7.4

交通状況の変化

事業名：米子道路(事業全体・残事業)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 [バイパス等] : 14.2km	交通量	[台/日]	16,800	20,000	
	走行時間	[分]	16	13	
	走行時間費用	[億円/年]	68.098	58.958	
主な周辺道路	現道(国道9号) : 13.9km	交通量	[台/日]	21,100	20,200
		走行時間	[分]	33	33
		走行時間費用	[億円/年]	198.148	186.786
	国道431号: 11.7km	交通量	[台/日]	22,100	18,500
		走行時間	[分]	21	20
		走行時間費用	[億円/年]	116.967	94.804
	(主)淀江大山線: 2.7km	交通量	[台/日]	21,600	20,700
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	58.616	55.327
	(一)米子環状線: 5.2km	交通量	[台/日]	8,800	9,500
		走行時間	[分]	20	20
		走行時間費用	[億円/年]	42.254	45.928
	町道: 5.2km	交通量	[台/日]	8,700	7,400
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	25.093	20.797
その他道路合計: : 947.5km	走行時間費用	[億円/年]	1250.77	1253.52	

			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: 1000.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1759.943	1716.124	43.819

四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

- 1: 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- 2: 走行時間については、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: 走行時間費用については、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: 主な周辺道路については、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。

事業名：米子道路

【 図面（ 、 に該当する道路を明示すること）】



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

費用便益分析の条件

事業名：米子道路

(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 (平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)		
	その他		
分析の基本的事項	分析対象期間	40年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成17年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計(残事業評価の場合)	
		複数時点での推計(全事業評価の場合)	(S61,H2,H10,H42年)
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	
		整備の有無のいずれかのみ推計	有 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)	(H11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)	
		その他()	
	開発交通量の考慮	無	
		有	
		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
	配分交通量の推計手法	Q - V式を用いた配分	
		転換率式を用いた配分	
均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)			
簡易手法			
簡易手法の場合		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()	
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		
	最終配分の速度 採用理由を記載		
	その他(最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)		

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含まない)

箇所名: 米子道路

採用単価の根拠		一般国道(直轄)管費費除く	
単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	単価(億円)
0.30	14.2	4.25	

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-46年目	S 48	3.5081	1.000	3.508		
-45年目	S 49	3.3731	1.150	3.879		
-44年目	S 50	3.2434	0.880	2.854		
-43年目	S 51	3.1187	4.030	12.568		
-42年目	S 52	2.9987	5.520	16.553		
-41年目	S 53	2.8834	8.790	25.345		
-40年目	S 54	2.7725	12.680	35.155		
-39年目	S 55	2.6658	12.040	32.097		
-38年目	S 56	2.5633	14.400	36.912		
-37年目	S 57	2.4647	16.700	41.161		
-36年目	S 58	2.3699	18.800	44.554		
-35年目	S 59	2.2788	23.370	53.255		
-34年目	S 60	2.1911	25.400	55.655		
供用開始年次	S 61	2.1068	29.580	62.321	1.136	2.394
-32年目	S 62	2.0258	31.430	63.671	1.136	2.302
-31年目	S 63	1.9479	36.890	71.858	1.136	2.213
-30年目	H 1	1.8730	54.540	102.152	1.136	2.128
供用開始年次	H 2	1.8009	25.300	45.564	2.542	4.577
-28年目	H 3	1.7317	30.900	53.509	2.542	4.401
-27年目	H 4	1.6651	30.940	51.517	2.542	4.232
-26年目	H 5	1.6010	30.100	48.191	2.542	4.069
-25年目	H 6	1.5395	27.100	41.719	2.542	3.913
-24年目	H 7	1.4802	43.640	64.598	2.542	3.762
-23年目	H 8	1.4233	47.570	67.707	2.542	3.617
-22年目	H 9	1.3686	57.330	78.460	2.542	3.478
供用開始年次	H 10	1.3159	7.530	9.909	4.246	5.587
-20年目	H 11	1.2653	10.100	12.780	4.246	5.372
-19年目	H 12	1.2167	7.200	8.760	4.246	5.166
-18年目	H 13	1.1699	13.300	15.559	4.246	4.967
-17年目	H 14	1.1249	8.400	9.449	4.246	4.776
-16年目	H 15	1.0816	16.200	17.522	4.246	4.592
-15年目	H 16	1.0400	21.800	22.672	4.246	4.416
-14年目	H 17	1.0000	10.740	10.740	4.246	4.246
-13年目	H 18	0.9615	4.030	3.875	4.246	4.083
-12年目	H 19	0.9246	1.000	0.925	4.246	3.925
-11年目	H 20	0.8890	1.000	0.889	4.246	3.775
-10年目	H 21	0.8548	1.000	0.855	4.246	3.629
-9年目	H 22	0.8219	19.670	16.167	4.246	3.490
-8年目	H 23	0.7903	29.320	23.172	4.246	3.356
-7年目	H 24	0.7599	44.800	34.044	4.246	3.226
-6年目	H 25	0.7307	49.930	36.483	4.246	3.102
-5年目	H 26	0.7026	57.630	40.490	4.246	2.983
-4年目	H 27	0.6756	37.000	24.996	4.246	2.868
-3年目	H 28	0.6496	13.640	8.860	4.246	2.758
-2年目	H 29	0.6246	10.000	6.246	4.246	2.652
-1年目	H 30	0.6006	3.000	1.802	4.246	2.550
供用開始年次	H 31	0.5775			4.246	2.452
1年目	H 32	0.5553			4.246	2.358
2年目	H 33	0.5339			4.246	2.267
3年目	H 34	0.5134			4.246	2.180
4年目	H 35	0.4936			4.246	2.096
5年目	H 36	0.4746			4.246	2.015
6年目	H 37	0.4564			4.246	1.938
7年目	H 38	0.4388			4.246	1.863
8年目	H 39	0.4220			4.246	1.792
9年目	H 40	0.4057			4.246	1.723
10年目	H 41	0.3901			4.246	1.656
11年目	H 42	0.3751			4.246	1.593
12年目	H 43	0.3607			4.246	1.531
13年目	H 44	0.3468			4.246	1.473
14年目	H 45	0.3335			4.246	1.416
15年目	H 46	0.3207			4.246	1.361
16年目	H 47	0.3083			4.246	1.309
17年目	H 48	0.2965			4.246	1.259
18年目	H 49	0.2851			4.246	1.210
19年目	H 50	0.2741			4.246	1.164
20年目	H 51	0.2636			4.246	1.119
21年目	H 52	0.2534			4.246	1.076
22年目	H 53	0.2437			4.246	1.035
23年目	H 54	0.2343			4.246	0.995
24年目	H 55	0.2253			4.246	0.957
25年目	H 56	0.2166			4.246	0.920
26年目	H 57	0.2083			4.246	0.884
27年目	H 58	0.2003			4.246	0.850
28年目	H 59	0.1926			4.246	0.818
29年目	H 60	0.1852			4.246	0.786
30年目	H 61	0.1780			4.246	0.756
31年目	H 62	0.1712			4.246	0.727
32年目	H 63	0.1646			4.246	0.699
33年目	H 64	0.1583			4.246	0.672
34年目	H 65	0.1522			4.246	0.646
35年目	H 66	0.1463			4.246	0.621
36年目	H 67	0.1407			4.246	0.597
37年目	H 68	0.1353			4.246	0.574
38年目	H 69	0.1301			4.246	0.552
39年目	H 70	0.1251	(124.160)	(15.532)	4.246	0.531
合計			833.210	1405.426	283.871	173.076
単純事業費計			957.370		283.871	

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。

注3) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含まない)

箇所名: 米子道路

採用単価の根拠	一般国道(直轄)雪害費除く
単価(億円)	単価(億円)
0.30	14.2
	4.25

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-46年目	S 48	3.5081				
-45年目	S 49	3.3731				
-44年目	S 50	3.2434				
-43年目	S 51	3.1187				
-42年目	S 52	2.9987				
-41年目	S 53	2.8834				
-40年目	S 54	2.7725				
-39年目	S 55	2.6658				
-38年目	S 56	2.5633				
-37年目	S 57	2.4647				
-36年目	S 58	2.3699				
-35年目	S 59	2.2788				
-34年目	S 60	2.1911				
供用開始年次	S 61	2.1068				
-32年目	S 62	2.0258				
-31年目	S 63	1.9479				
-30年目	H 1	1.8730				
供用開始年次	H 2	1.8009				
-28年目	H 3	1.7317				
-27年目	H 4	1.6651				
-26年目	H 5	1.6010				
-25年目	H 6	1.5395				
-24年目	H 7	1.4802				
-23年目	H 8	1.4233				
-22年目	H 9	1.3686				
供用開始年次	H 10	1.3159				
-20年目	H 11	1.2653				
-19年目	H 12	1.2167				
-18年目	H 13	1.1699				
-17年目	H 14	1.1249				
-16年目	H 15	1.0816				
-15年目	H 16	1.0400				
-14年目	H 17	1.0000				
-13年目	H 18	0.9615	4.030	3.875	4.246	4.083
-12年目	H 19	0.9246	1.000	0.925	4.246	3.925
-11年目	H 20	0.8890	1.000	0.889	4.246	3.775
-10年目	H 21	0.8548	1.000	0.855	4.246	3.629
-9年目	H 22	0.8219	19.670	16.167	4.246	3.490
-8年目	H 23	0.7903	29.320	23.172	4.246	3.356
-7年目	H 24	0.7599	44.800	34.044	4.246	3.226
-6年目	H 25	0.7307	49.930	36.483	4.246	3.102
-5年目	H 26	0.7026	57.630	40.490	4.246	2.983
-4年目	H 27	0.6756	37.000	24.996	4.246	2.868
-3年目	H 28	0.6496	13.640	8.860	4.246	2.758
-2年目	H 29	0.6246	10.000	6.246	4.246	2.652
-1年目	H 30	0.6006	3.000	1.802	4.246	2.550
供用開始年次	H 31	0.5775			4.246	2.452
1年目	H 32	0.5553			4.246	2.358
2年目	H 33	0.5339			4.246	2.267
3年目	H 34	0.5134			4.246	2.180
4年目	H 35	0.4936			4.246	2.096
5年目	H 36	0.4746			4.246	2.015
6年目	H 37	0.4564			4.246	1.938
7年目	H 38	0.4388			4.246	1.863
8年目	H 39	0.4220			4.246	1.792
9年目	H 40	0.4057			4.246	1.723
10年目	H 41	0.3901			4.246	1.656
11年目	H 42	0.3751			4.246	1.593
12年目	H 43	0.3607			4.246	1.531
13年目	H 44	0.3468			4.246	1.473
14年目	H 45	0.3335			4.246	1.416
15年目	H 46	0.3207			4.246	1.361
16年目	H 47	0.3083			4.246	1.309
17年目	H 48	0.2965			4.246	1.259
18年目	H 49	0.2851			4.246	1.210
19年目	H 50	0.2741			4.246	1.164
20年目	H 51	0.2636			4.246	1.119
21年目	H 52	0.2534			4.246	1.076
22年目	H 53	0.2437			4.246	1.035
23年目	H 54	0.2343			4.246	0.995
24年目	H 55	0.2253			4.246	0.957
25年目	H 56	0.2166			4.246	0.920
26年目	H 57	0.2083			4.246	0.884
27年目	H 58	0.2003			4.246	0.850
28年目	H 59	0.1926			4.246	0.818
29年目	H 60	0.1852			4.246	0.786
30年目	H 61	0.1780			4.246	0.756
31年目	H 62	0.1712			4.246	0.727
32年目	H 63	0.1646			4.246	0.699
33年目	H 64	0.1583			4.246	0.672
34年目	H 65	0.1522			4.246	0.646
35年目	H 66	0.1463			4.246	0.621
36年目	H 67	0.1407			4.246	0.597
37年目	H 68	0.1353			4.246	0.574
38年目	H 69	0.1301			4.246	0.552
39年目	H 70	0.1251	(124.160)	(15.532)	4.246	0.531
合計			147.860	183.272	225.027	92.868
単純事業費計			272.020		225.027	

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。

注3) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

便益の現在価値算定表

箇所名: 米子道路

Table with columns for year (年度), discount rate (割引率), and various benefit categories (走行時間短縮便益, 走行経費減少便益, 事故減少便益, 合計). Rows include annual data from 1961 to 2020 and a total (合計).

