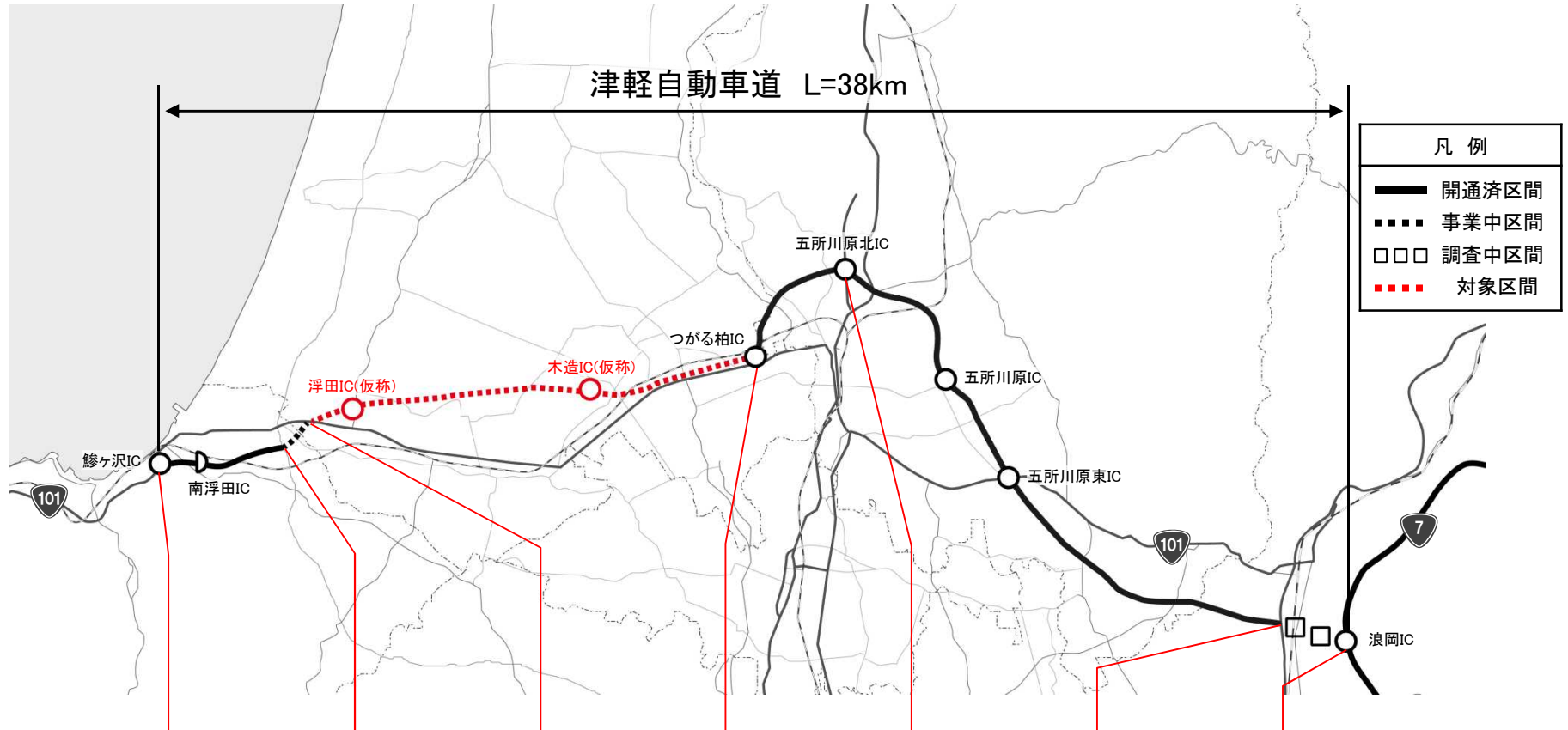


費用便益分析の対象区間

広域ネットワークでの費用便益<一般国道101号(津軽自動車道)柏浮田道路>



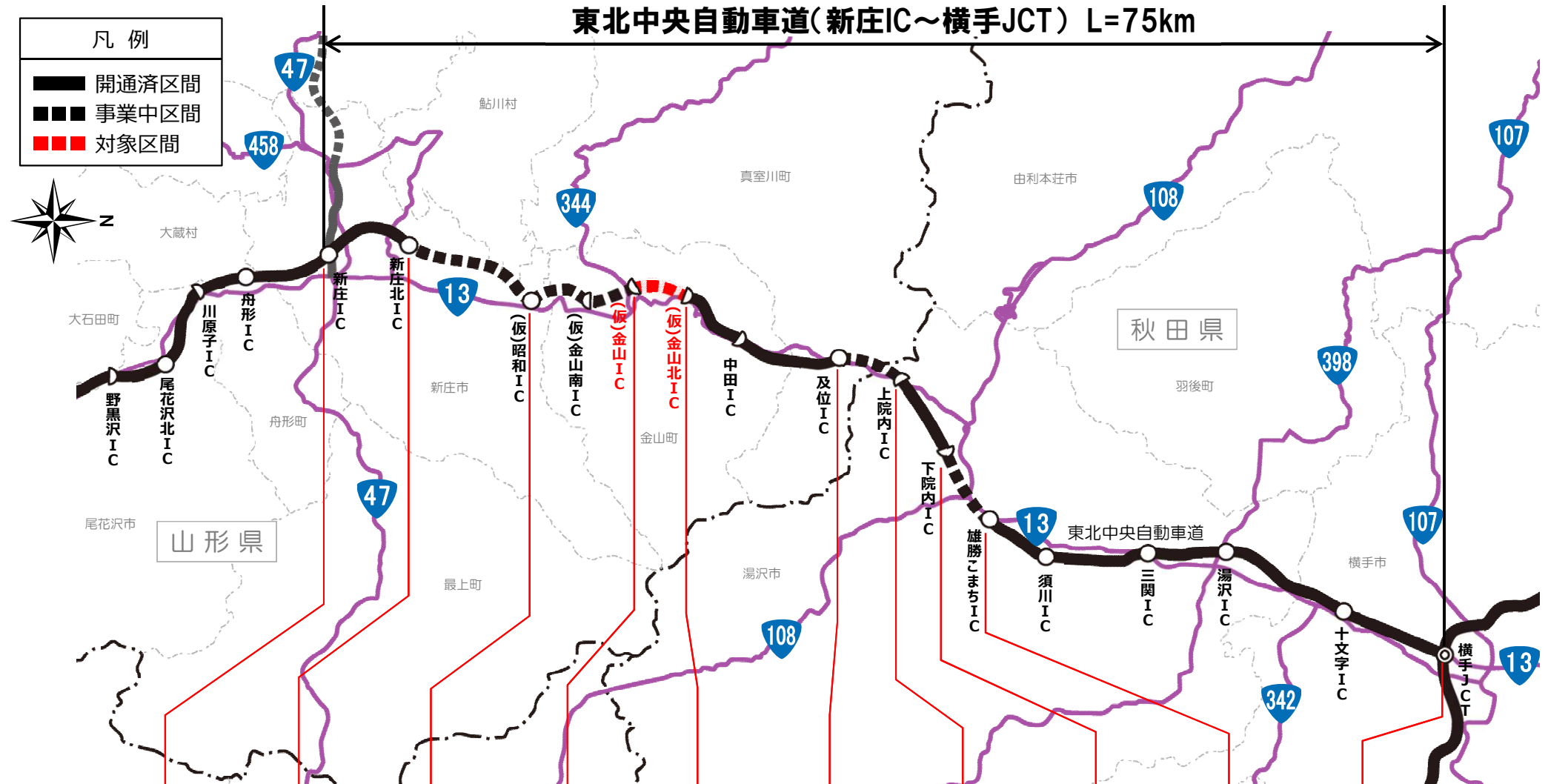
	開通済区間 L=3.4 (鱒ヶ沢道路)	事業中区間 L=0.3km (鱒ヶ沢道路)	新規事業 候補箇所 L=12.3km (柏浮田道路)	開通済区間 L=3.8km (五所川原西 バイパス)	開通済区間 L=15.7km (浪岡五所川原道路)	調査中区間 L=約2km (ランプ供用中)	B/C	EIRR
新規事業 候補箇所		※1	○				1.2	4.9%
JCT間※2		○	○				1.2	5.4%

○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H29として計算

広域ネットワーク (JCT間) での費用便益分析 <金山道路・新庄IC~横手JCT>



	開通済区間 L=4.7km (新庄北道路)	事業中区間 L=8.2km (泉田道路)	事業中区間 L=5.8km (新庄金山道路)	新規事業 候補箇所 L=3.5km	開通済区間 L=9.9km (主寝坂道路)	事業中区間 L=7.2km (真空川雄勝道路)	開通済区間 L=3.0km (院内道路)	事業中区間 L=3.7km (横堀道路)	開通済区間 L=29.0km (湯沢横手道路)	B/C	EIRR
新規事業候補箇所		※ 1	※ 1	○		※ 1		※ 1		1.3	5.8%
JCT間※ 2		○	○	○		○		○		1.4	6.2%

○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H29として計算

広域ネットワーク(JCT間)での費用便益分析<大和北道路(奈良北～奈良)>



凡例

	開通済区間
	事業中区間
	対象区間

	開通済区間 L=17.0km (NEXCO)	新規事業化候補箇所 L=6.1km (大和北道路(奈良北～奈良))	事業中 大和北道路 L=6.3km	B/C	EIRR
新規事業候補箇所		○	※1	1.5	6.1%
JCT間※2		○	○	1.8	7.2%

○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H29として計算

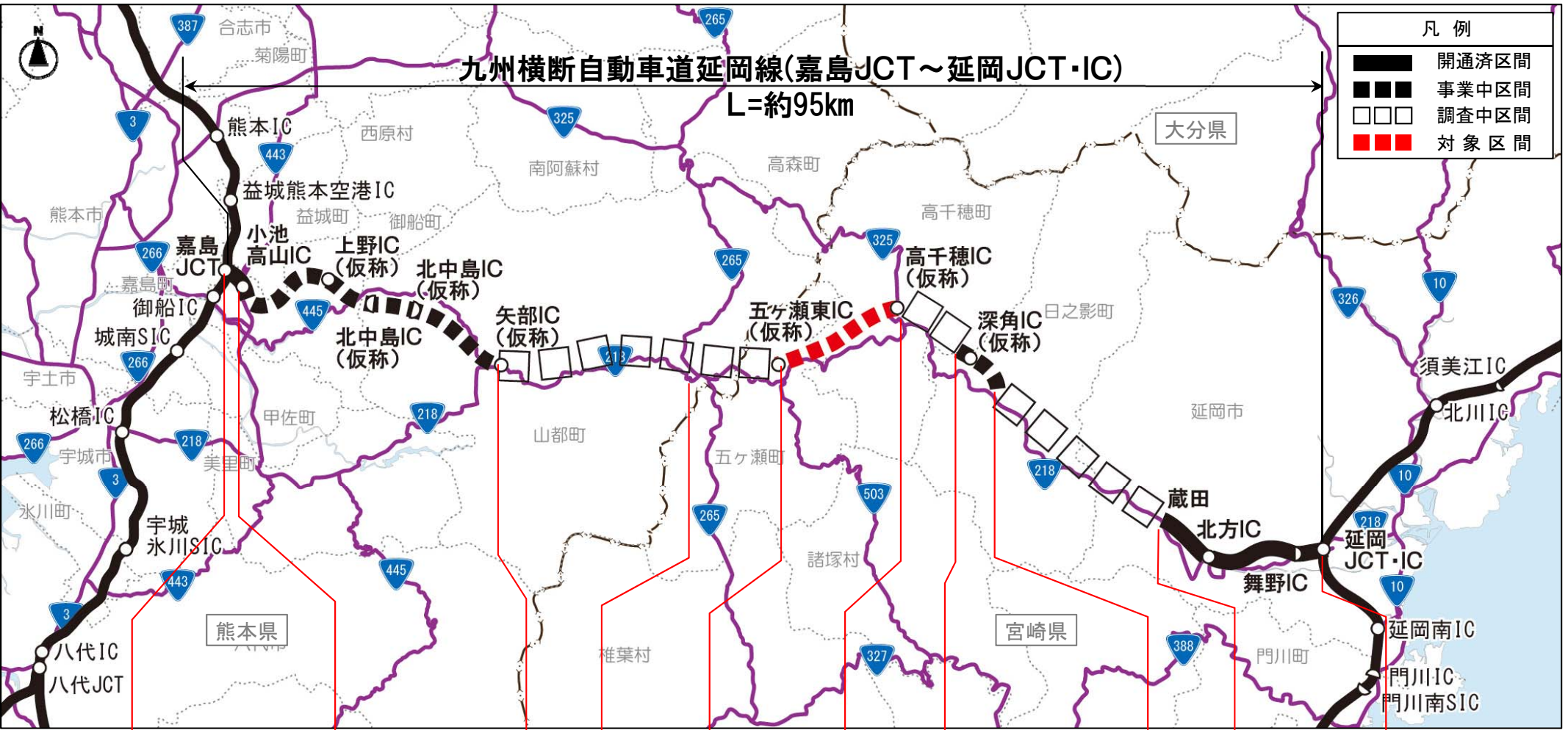
広域ネットワーク(JCT間)での費用便益分析<串本太地道路>



	開通済区間 L=30.8km (NEXCO)	事業中 L=19.4km (湯浅御坊道路) (NEXCO)	事業中 松原那智勝浦線 (御坊～南紀田辺) L=27.2km (NEXCO)	開通済区間 L=38.0km (田辺～すさみ)	事業中 L=19.2km (すさみ串本道路)	新規事業化 候補箇所 L=18.4km (串本太地道路)	開通済区間 L=15.2km (那智勝浦道路)	調査中区間 L=4.8km	事業中 L=2.4km (新宮紀宝道路)	調査中区間 L=16.7km	事業中 L=6.7km (熊野道路)	開通済区間 L=18.6km (熊野尾鷲道 路)	事業中 L=5.4km (熊野尾鷲道 路Ⅱ期)	開通済区間 L=21.2km (尾鷲北～紀伊 長島)	開通済区間 L=34.1km (NEXCO)	B/C	EIRR
新規事業 候補箇所		※1	※1		※1	○			※1		※1		※1			0.7	2.0%
JCT間※2		○	○		○	○		○	○	○	○		○			1.4	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
 ※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H29として計算

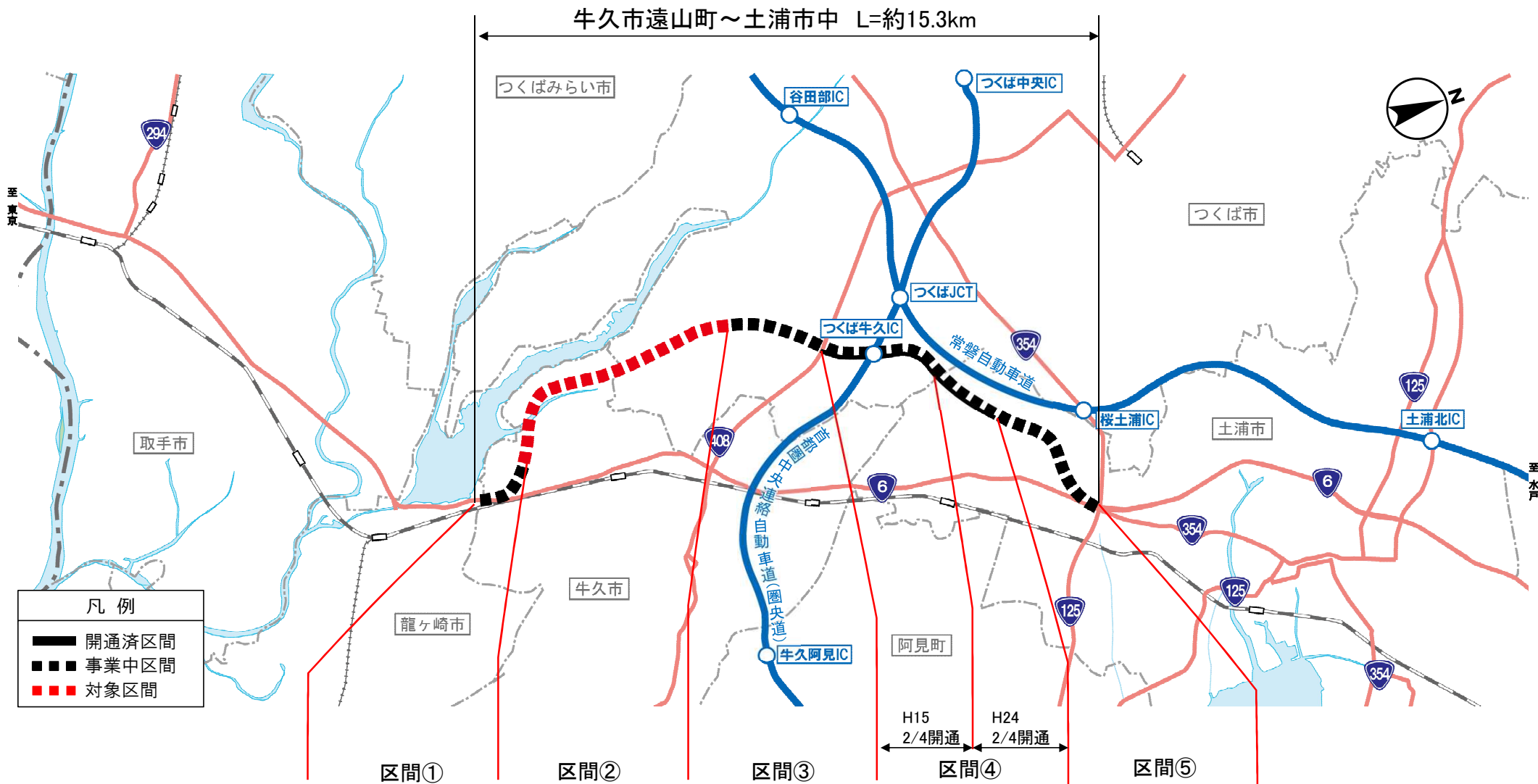
広域ネットワークでの費用便益分析 <九州横断自動車道延岡線(五ヶ瀬~高千穂)>



	開通済区間 L=1.8km (九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT~小池高山IC)	事業中区間 L=21.2km (九州横断自動車道延岡線 小池高山IC~矢部IC)	調査中 区間	調査中 区間 L=7.9km	新規事業 候補箇所 L=9.2km	調査中 区間 L=3.1km	事業中区間 L=5.7 km (高千穂日之影道路)	調査中 区間	開通済区間 L=13.1km (北方延岡道路)	B/C	EIRR
新規事業 候補箇所		※1			○		※1			1.1	4.7%
JCT間※2		○		○	○	○	○			2.4	15.3%

○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H29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6号 牛久土浦バイパス(Ⅲ期)>

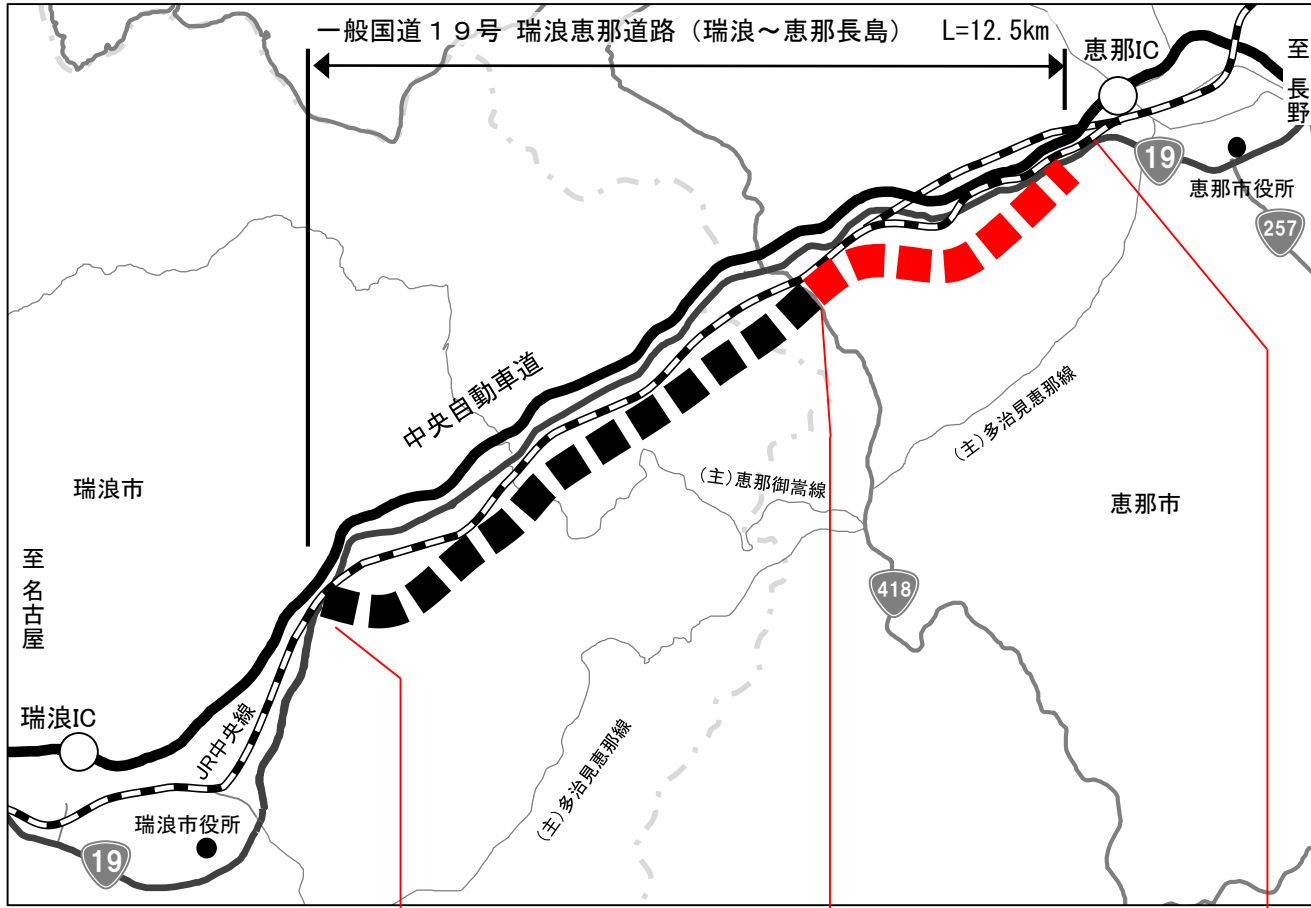


	事業中区分 L=1.3km (牛久土浦バイパス)	新規事業 候補箇所 L=5.5km (牛久土浦バイパス(Ⅲ期))	事業中区分 L=1.9km (牛久土浦バイパス(Ⅱ期))	2/4暫定供用 4/4事業中区分 L=3.9km (牛久土浦バイパス)	事業中区分 L=2.7km (牛久土浦バイパス(Ⅱ期))	B/C	EIRR
新規事業候補箇所	※ 1	○	※ 1	※ 1	※ 1	1.4	5.7%
一体評価区分※ 2	○	○	○	○	○	2.6	11.5%

○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、事業中区分は将来ネットワークに含む ※ 2 : 基準年をH 2 9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19号 瑞浪恵那道路(恵那工区)>

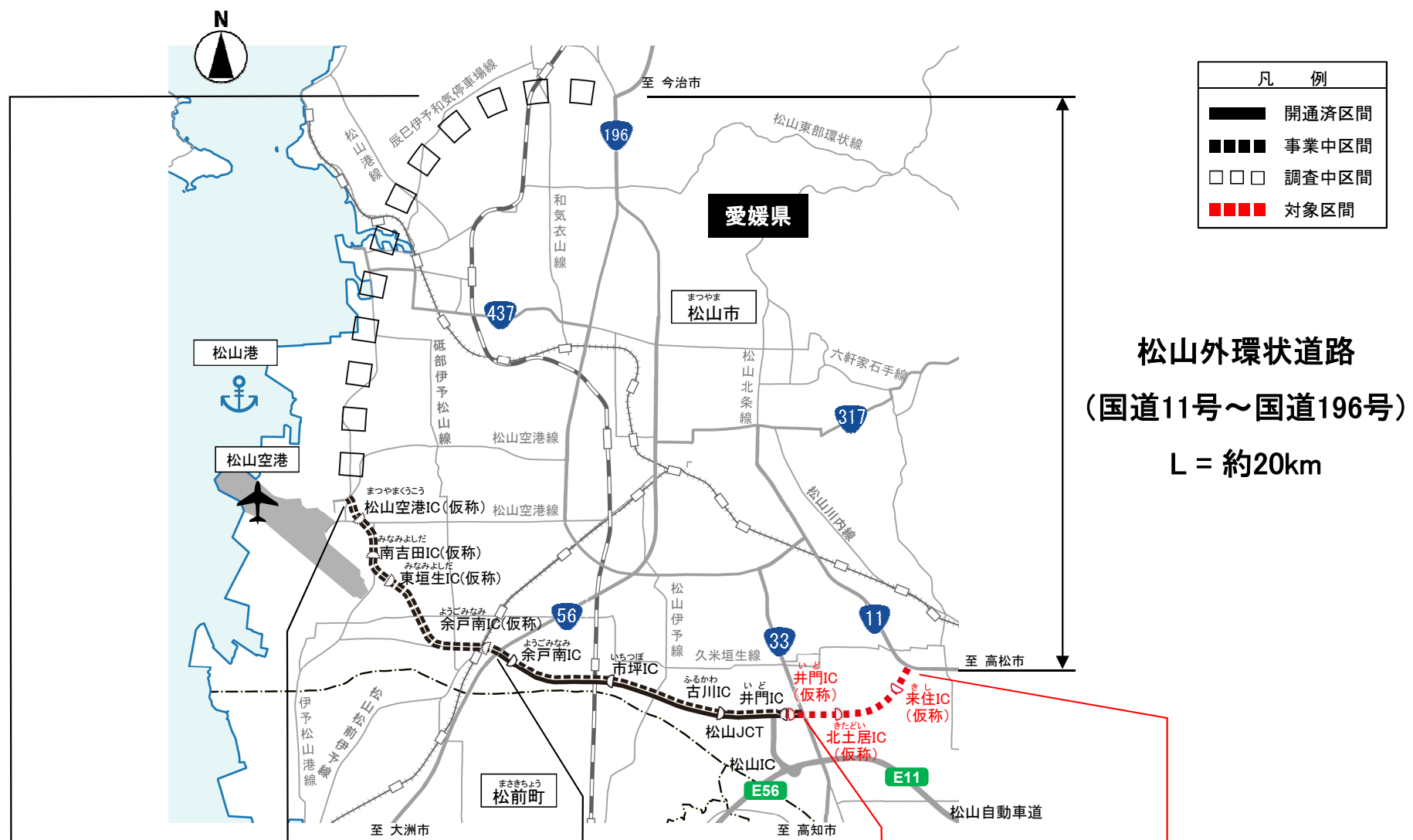


凡例	
	開通済区間
	事業中区間
	調査中区間
	対象区間

	事業中区間 L=8.2km (瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並))	新規事業候補箇所 L=4.3km (瑞浪恵那道路(恵那工区))	B/C	EIRR
新規事業候補箇所	※ 1	○	1.9	8.7%
一体評価区間※ 2	○	○	2.0	8.7%

○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H29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33号 松山外環状道路インター東線>



松山外環状道路
(国道11号～国道196号)
L = 約20km

	調査中区間 L=約9.0km (ルート・構造未確定)	事業中区間 L=3.8km (松山外環状道路空港線)	事業中区間 L=4.8km (松山外環状道路インター線)	新規事業 候補箇所 L=2.0km (松山外環状道路インター東線)	B/C	EIRR
新規事業候補箇所		※1	※1	○	2.7	10.2%
一体評価区間※2		○	○	○	2.3	8.6%

○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H29として計算