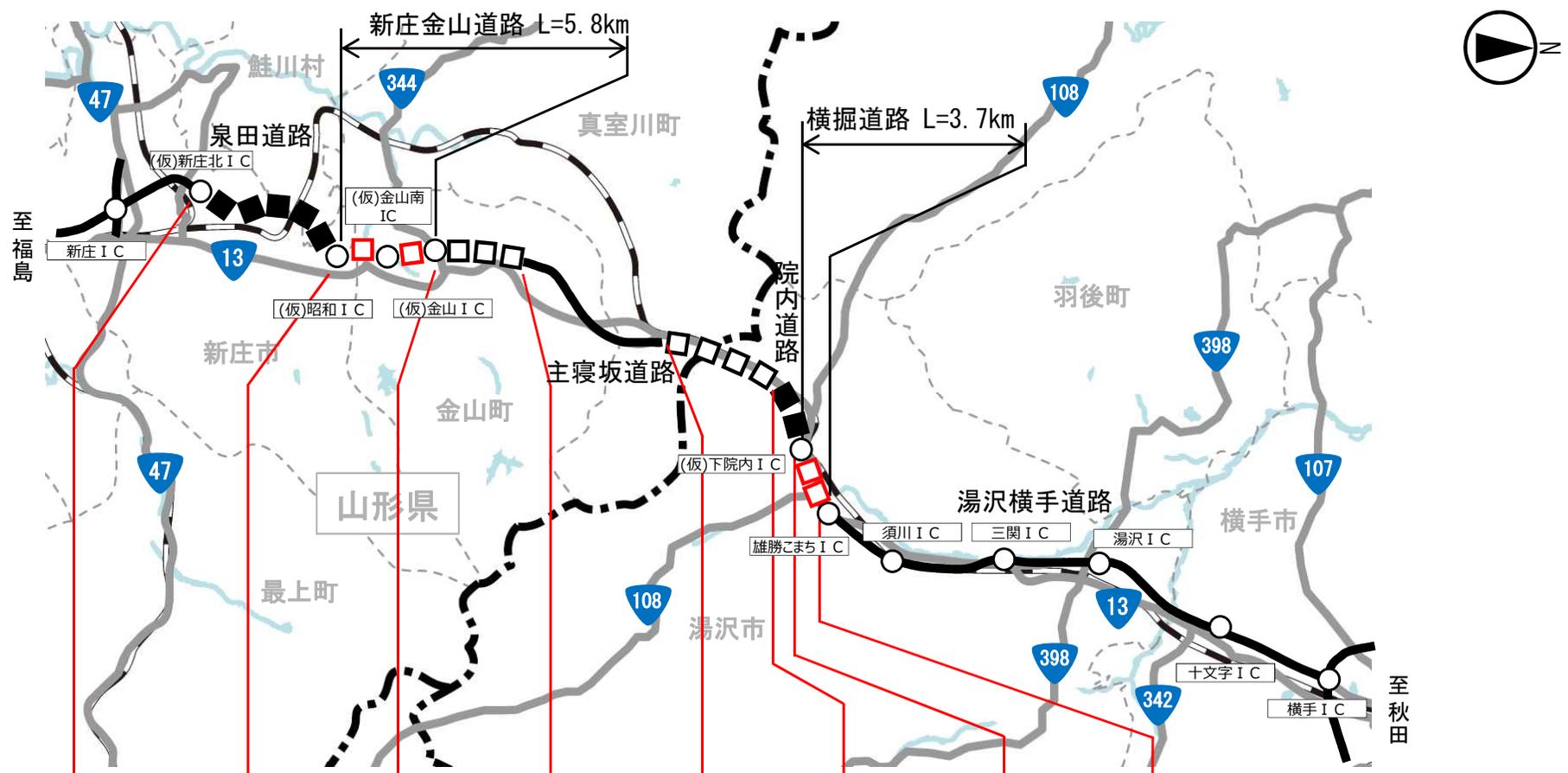


区間別の費用便益分析の試算

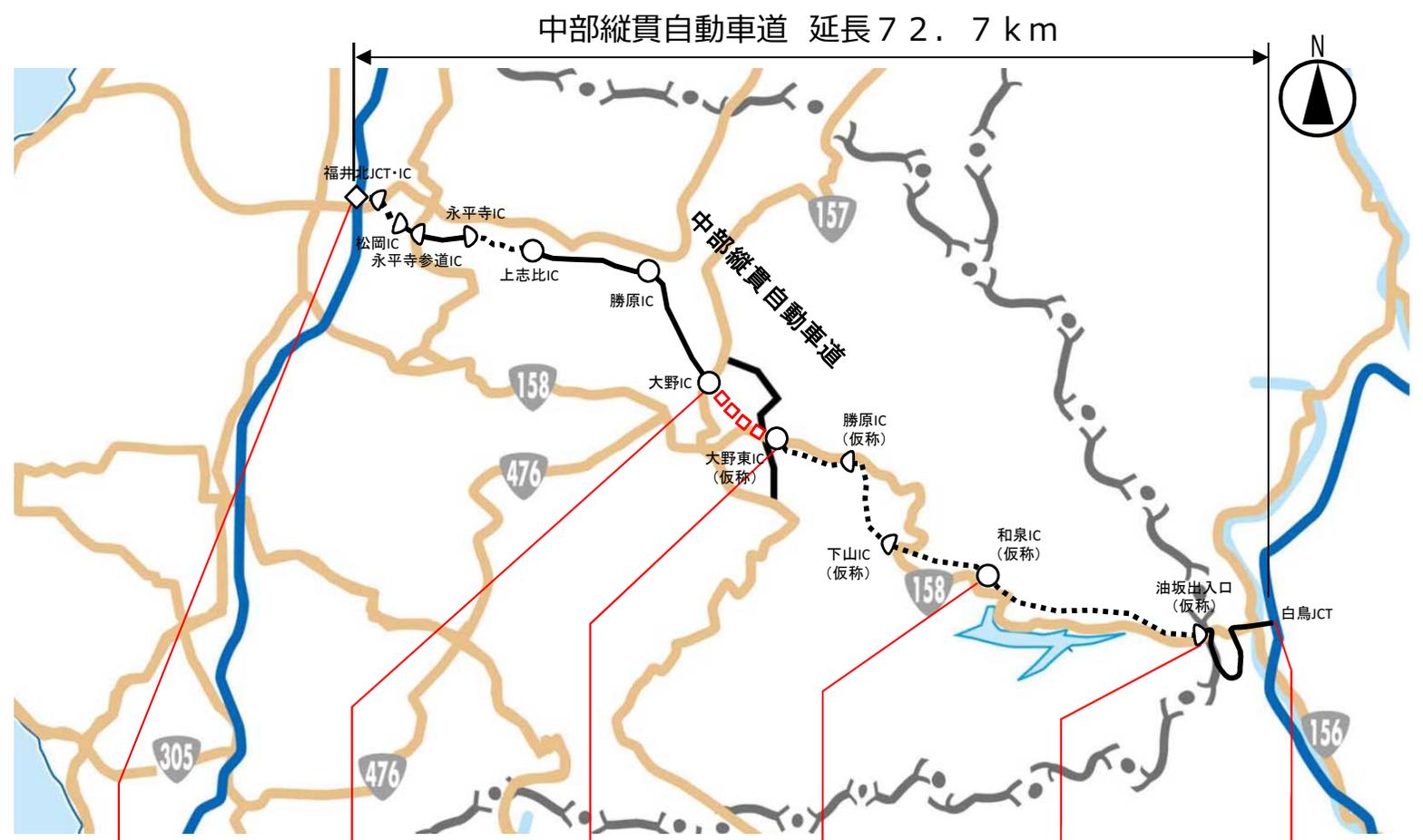
区間別の費用便益分析の試算 <横堀道路・新庄金山道路>



	事業中区間 L=8.2km	新規事業 候補箇所 L=5.8km	調査中 区間	供用区間 L=9.9km	調査中 区間	事業中区間 L=3.0km	新規事業 候補箇所 L=3.7km	湯沢横手道 路	B/C	EIRR
新規事業候補箇所	※1	○				※1	○	-	1.2	5.3%
事業中区間※2	○					○		-	1.1	4.3%
新規事業候補箇所+ 事業中区間	○	○				○	○	-	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に含む
 ※2: 基準年をH26として計算

区間別の費用便益分析の試算 <大野油坂道路（大野・大野東区間）>



	事業中区間 L=26.4km	新規事業 候補箇所 L=5.5km	事業中区間 L=14.0km	事業中区間 L=15.5km	供用区間 (暫定2車線)	B/C	EIRR
新規事業候補箇所	※1	○	※1	※1		2.0	8.5%
事業中区間※2	○		○	○		1.2	4.9%
新規事業候補箇所+ 事業中区間	○	○	○	○		1.3	5.0%

○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H26として計算

区間別の費用便益分析の試算 <阿久根川内道路>

南九州西回り自動車道 L = 約140 km



	事業中区間 L=29.6km	事業中区間 L=14.9km	新規事業 候補箇所 L=22.4km	事業中区間 L=10.2km	B/C	EIRR
新規事業候補箇所	※ 1	※ 1	○	※ 1	1.6	6.7%
事業中区間※ 2	○	○		○	1.4	5.8%
新規事業候補箇所 + 事業中区間	○	○	○	○	1.4	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H26として計算

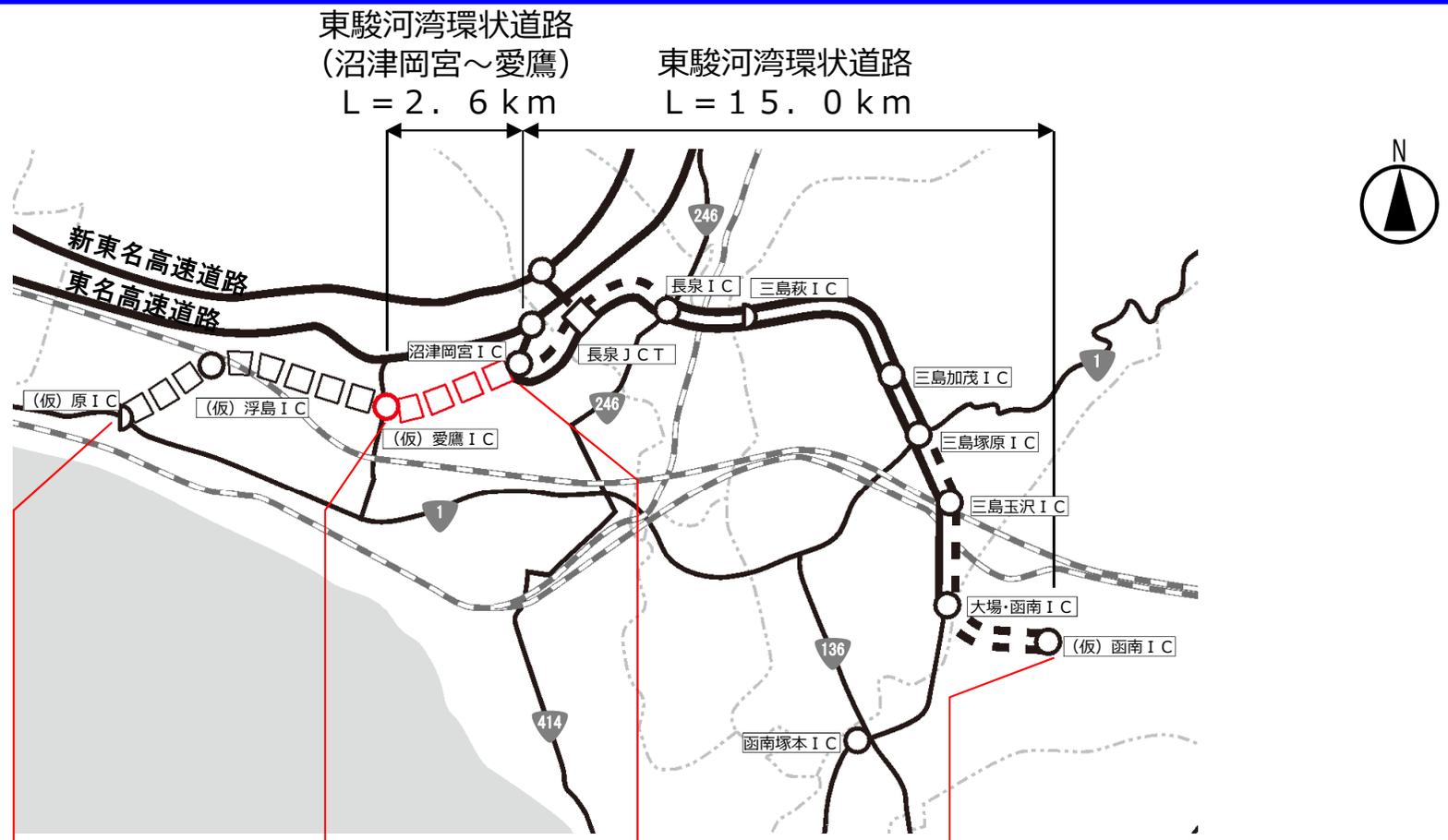
区間別の費用便益分析の試算 <勿来バイパス>



	調査中区間	新規事業候補箇所 L=4.4km	事業中区間 L=27.7km	B/C	EIRR
新規事業候補箇所		○	※1	1.7	7.2%
事業中区間※2			○	1.5	4.9%
新規事業候補箇所+事業中区間		○	○	1.5	5.7%

○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H26として計算

区間別の費用便益分析の試算 <東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹）>



	調査中区間	新規事業候補箇所 L=2.6km	事業中区間 L=15.0km	B/C	EIRR
新規事業候補箇所		○	※1	1.5	6.0%
事業中区間※2			○	1.5	5.6%
新規事業候補箇所 + 事業中区間		○	○	1.6	5.8%

○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
 ※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H26として計算

区間別の費用便益分析の試算 <湖西道路（真野～坂本北）>



	供用区間 (西大津バイパス)	新規事業 候補箇所 L=6.6km	供用区間 (暫定2車線)	事業中区間 L=6.5km (小松拡幅)	供用区間 (暫定2車線)	事業中区間 L=10.8km (湖北バイパス)	調査中区間	事業中区間 L=3.5km (塩津バイパス)	B/C	EIRR
新規事業候補箇所		○		※1		※1		※1	7.2	32.0%
事業中区間※2				○		○		○	1.6	5.1%
新規事業候補箇所+ 事業中区間		○		○		○		○	2.0	5.8%

○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
 ※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H26として計算