

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 <北海道横断自動車道根室線 尾幌糸魚沢道路>

北海道横断自動車道(本別JCT～根室間)L=199km



| | 開通済区間 L=1.8km (本別JCT～本別) | 事業中区間 L=65.0km (本別～釧路) | 事業中区間 L=16.8km (釧路外環状道路) | 調査中区間 (釧路別保～尾幌) | 新規事業化候補箇所 L=24.7km (尾幌糸魚沢道路) | 調査中区間 (糸魚沢～温根沼) | 事業中区間 L=7.1km (根室道路) | B / C | EIRR |
|-----------|--------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------|------------------------------------|--------------------|----------------------------|-------|------|
| 新規事業化候補箇所 | | ※ 1 | ※ 1 | | ○ | | ※ 1 | 1.1 | 4.5% |
| JCT間※2 | | △ 阿寒～釧路西 | △ (2⇒4車線) | | ○ | | ○ | 1.7 | 9.3% |

○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（全区間）

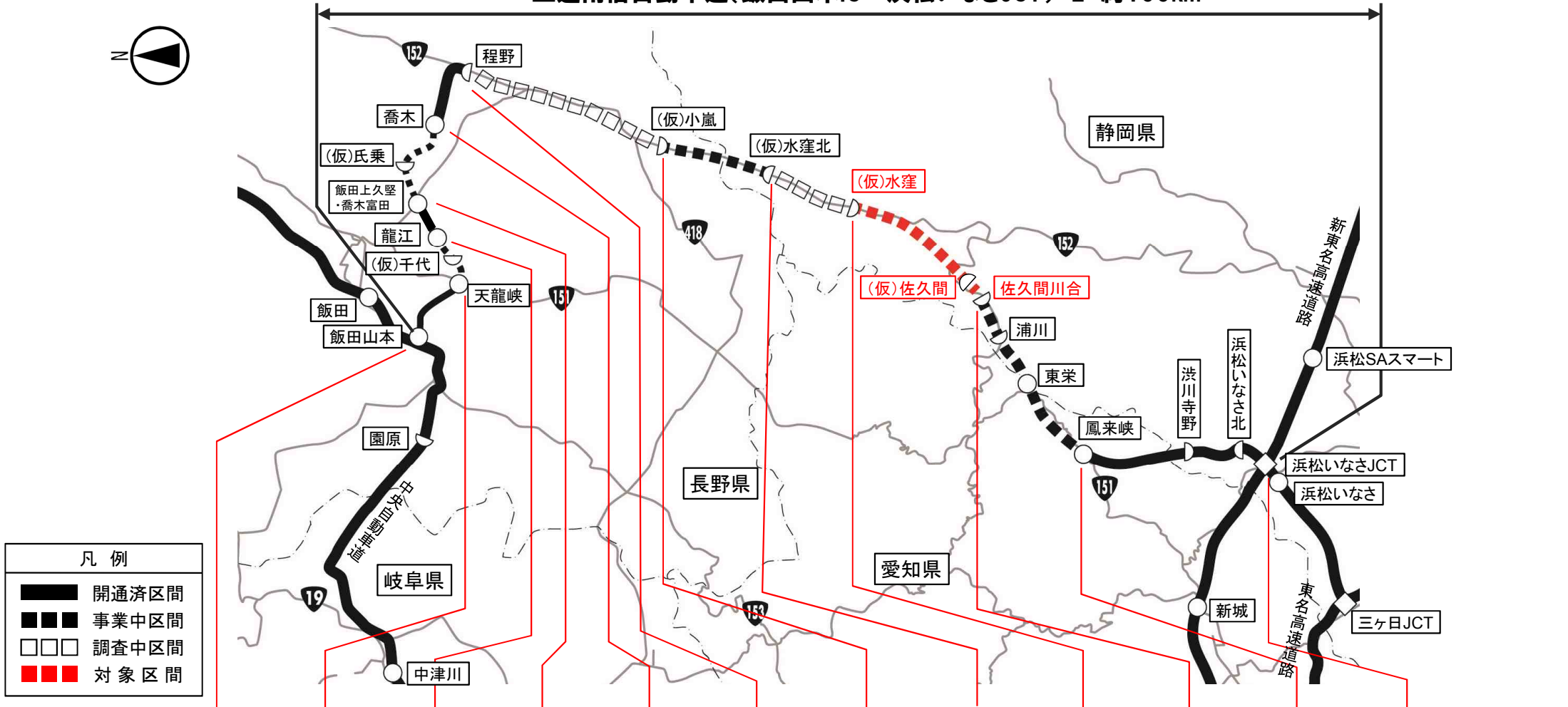
△印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象（未供用区間のみ）なお、供用済区間は将来ネットワークに含む。

※ 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H30として計算

広域ネットワークでの費用便益分析 <三遠南信自動車道 水窪佐久間道路>

三遠南信自動車道(飯田山本IC~浜松いなさJCT) L=約100km



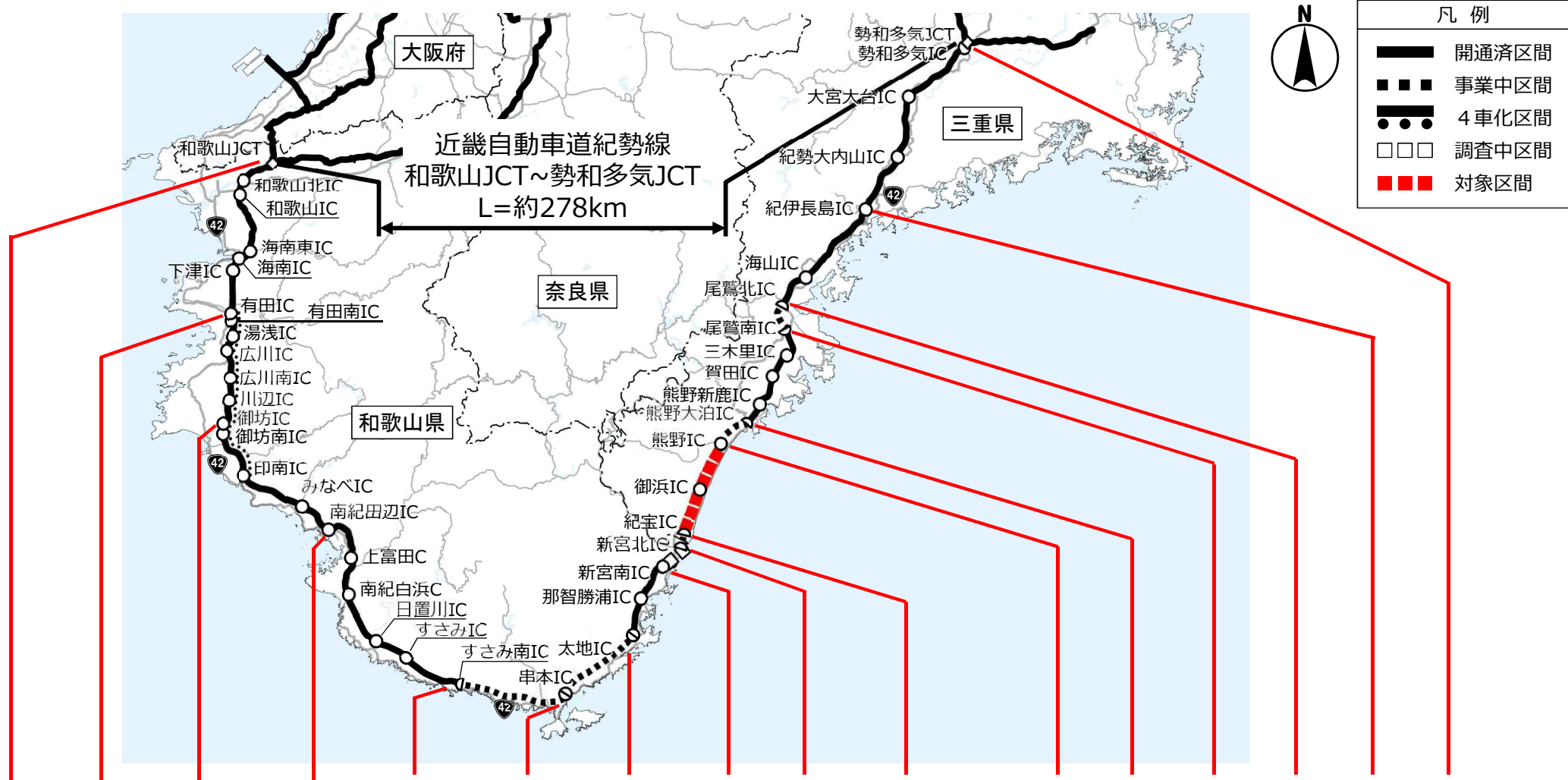
| | 開通済区間 L=7.2km (飯高道路) | 事業中区間 L=4.0km (飯高道路) | 開通済区間 L=3.4km (飯高道路) | 事業中区間 L=7.5km (飯高道路) | 開通済区間 L=6.0km (一部) (小川路峠道路) | 調査中区間 L=約20km (現道改良区間) | 事業中区間 L=5.9km (青崩峠道路) | 調査中区間 L=約7km (現道改良区間) | 新規事業化 候補箇所 L=14.4km (水窪佐久間道路) | 事業中区間 L=14.0km (佐久間道路 ・三遠道路) | 開通済区間 L=13.9km (三遠道路) | B/C | EIRR |
|---------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--|---------------------------------------|-----------------------------|-----|-------|
| 新規事業化 候補箇所 | | ※1 | | ※1 | | | ※1 | | ○ | ※1 | | 1.1 | 4.6% |
| JCT間※2 | | ○ | | ○ | | | ○ | | ○ | ○ | | 2.3 | 10.0% |

○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H30として計算

広域ネットワークでの費用便益分析 <近畿自動車道紀勢線 紀宝熊野道路>



| | 開通済み区間 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) | 開通済み区間 L=38.0km (田辺～すさみ) | 事業中 L=19.2km (すさみ串本道路) | 事業中 L=18.4km (串本太地道路) | 開通済み区間 L=15.2km (那智勝浦道路) | 新規事業化 候補箇所 L=4.8km (新宮道路) | 事業中 L=2.4km (新宮紀宝道路) | 新規事業化 候補箇所 L=15.6km (紀宝熊野道路) | 事業中 L=6.7km (熊野尾鷲道路) | 開通済み区間 L=18.6km (熊野尾鷲道 路) | 事業中 L=5.4km (熊野尾鷲道 路Ⅱ期) | 開通済み区間 L=21.2km (尾鷲北～ 紀伊長島) | 開通済み区間 L=34.1km (NEXCO) | B/C | EIRR |
|---------------|-------------------------------|--|--|--------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|-----|------|
| 新規事業化 候補箇所 | | ※ 1 | ※ 1 | | ※ 1 | ※ 1 | | | ※ 1 | ○ | ※ 1 | | ※ 1 | | | 0.9 | 3.7% |
| ※2 JCT間 | | ○ | ○ | | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ | ○ | | ○ | | | 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H30として計算

広域ネットワークでの費用便益分析 <近畿自動車道紀勢線 新宮道路>



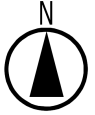
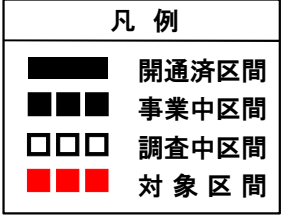
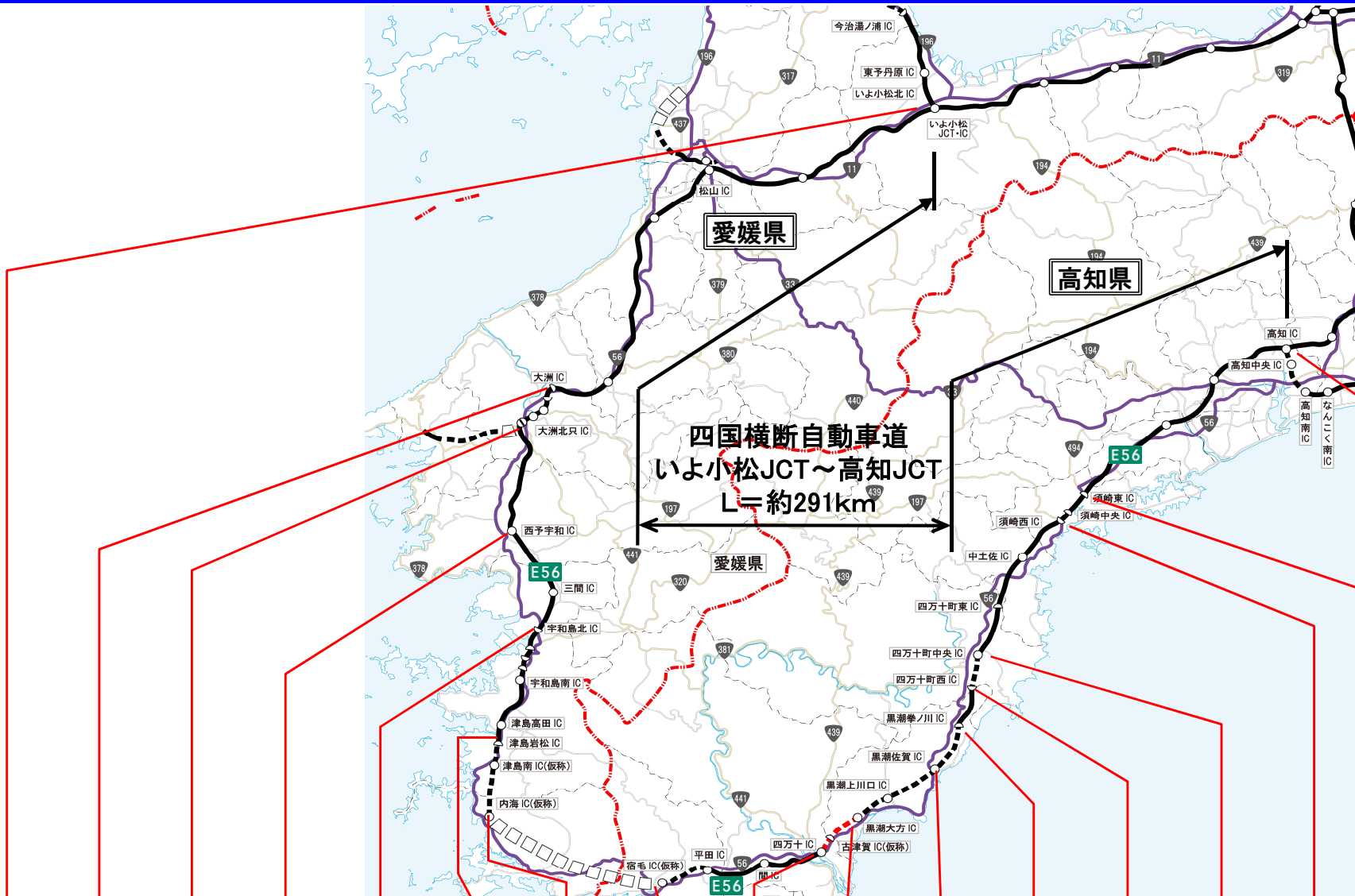
| | 開通済区間 L=30.8km (NEXCO) | 事業中 L=19.4km (湯浅御坊道路) (NEXCO) | 事業中 松原那智勝浦線 (御坊～南紀田辺) L=27.2km (NEXCO) | 開通済区間 L=38.0km (田辺～すさみ) | 事業中 L=19.2km (すさみ串本道路) | 事業中 L=18.4km (串本太地道路) | 開通済区間 L=15.2km (那智勝浦道路) | 新規事業化 候補箇所 L=4.8km (新宮道路) | 事業中 L=2.4km (新宮紀宝道路) | 新規事業化 候補箇所 L=15.6km (紀宝熊野道路) | 事業中 L=6.7km (熊野道路) | 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 |
|---------------|------------------------------|--|--|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|-----|------|
| 新規事業化 候補箇所 | | ※1 | ※1 | | ※1 | ※1 | | ○ | ※1 | | ※1 | | ※1 | | | 0.7 | 2.1% |
| 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H30として計算

広域ネットワークで費用便益分析 <四国横断自動車道 大方四万十道路>



| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|-------------------------------|----------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------|---|--|--|---|---|---|------------------------------------|----------------------------|-------------------------------|-----|-------|------|
| | 開通済区間 L=75.4km (松山自動車道) | 開通済区間 L=6.3km (大洲道路) | 開通済区間 L=15.7km (松山自動車道) | 開通済区間 L=16.3km (宇和島北 ～西予宇和) | 開通済区間 L=17.5km (宇和島道路) | 事業中区間 L=10.3km (津島道路) | 調査中区間 L=29km | 事業中区間 ※一部開通済 L=20.7km (中村宿毛道路) | 新規事業化 候補箇所 L=7.9km (一般国道56号大 方四万十道路) | 事業中区間 L=14km (一般国道56号佐 賀大万道路) | 事業中区間 L=6.2km (一般国道56号窪 川佐賀道路 佐賀工区) | 開通済区間 L=6.1km (一般国道56号 片坂バイパス) | 事業中区間 L=5.0km (一般国道56号 窪川佐賀道路 窪川工区) | 開通済区間 L=21.8km (須崎新莊 ～窪川) | 開通済区間 L=4.6km (須崎道路) | 開通済区間 L=34.2km (高知自動車道) | B/C | EIRR | |
| 新規事業化 候補箇所 | | | | | | ※1 | | ※1 | ○ | ※1 | ※1 | | ※1 | | | | | 1.001 | 4.0% |
| JCT間※2 | | | | | | ○ | | ○ | ○ | ○ | ○ | | ○ | | | | | 1.3 | 5.9% |

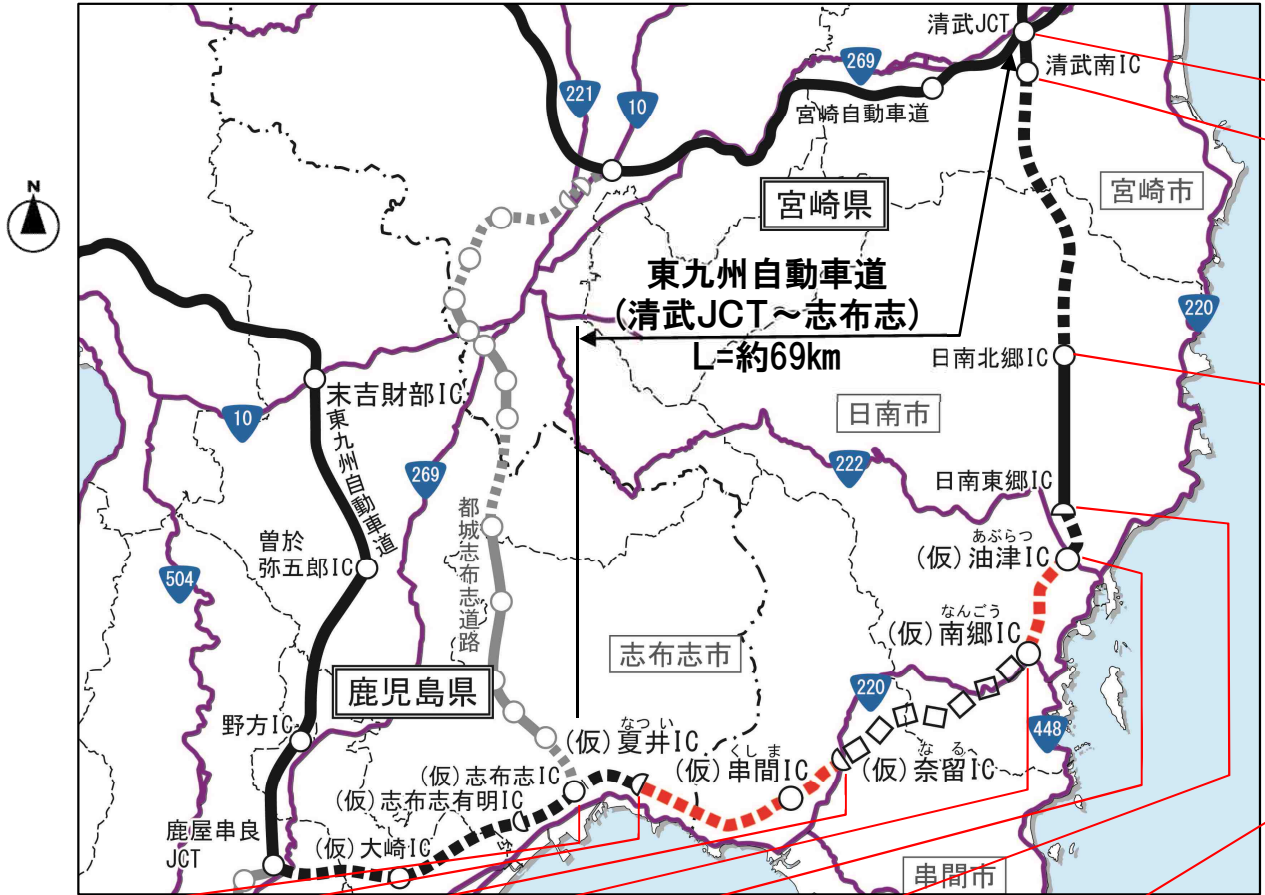
○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

※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H30として計算

広域ネットワークでの費用便益分析 <東九州自動車道 油津・夏井道路>

| 凡例 | |
|----|-------|
| | 開通済区間 |
| | 事業中区間 |
| | 調査中区間 |
| | 対象区間 |



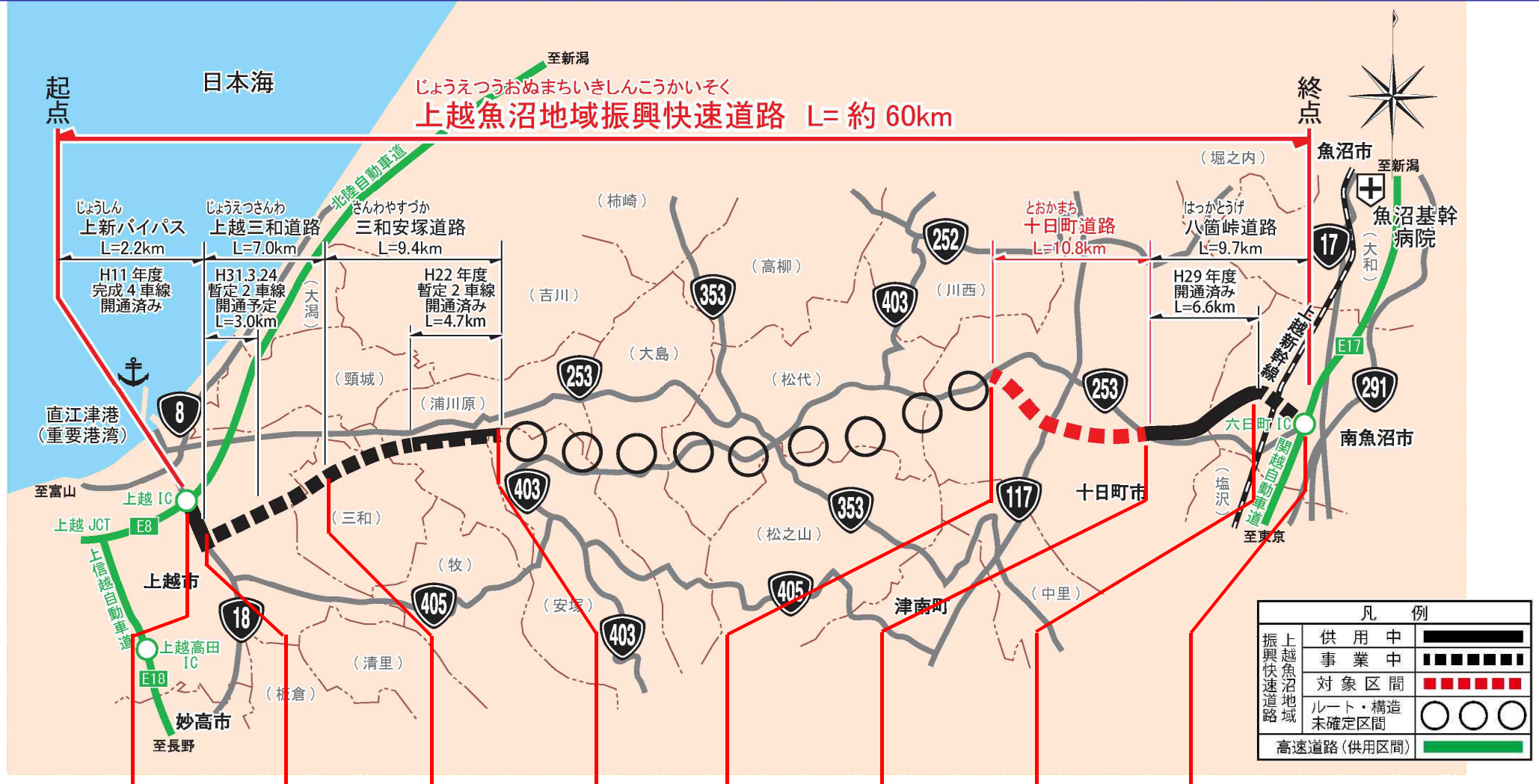
| | 事業中区間 L=3.7km (日南・志布志道路) | 新規事業化候補箇所 L=14.1km | 調査中区間 L=13.3km | 新規事業化候補箇所 L=6.4km | 事業中区間 L=3.2km (日南・志布志道路) | 開通済区間 L=9.0km 東九州自動車道 (北郷～日南) 日南北郷IC～日南東郷IC | 事業中区間 L=17.8km 東九州自動車道 (清武～北郷) 清武南IC～日南北郷IC | 開通済区間 L=1.2km 東九州自動車道 (清武～北郷) 清武JCT～清武南IC | B/C | EIRR |
|-----------|--------------------------------|-----------------------|-------------------|----------------------|--------------------------------|---|---|---|-----|-------|
| 新規事業化候補箇所 | ※1 | ○ | | ○ | ※1 | | ※1 | | 1.1 | 4.8% |
| JCT間※2 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | ○ | | 2.4 | 14.5% |

○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H30として計算

広域ネットワークでの費用便益分析 <上越魚沼地域振興快速道路 十日町道路>



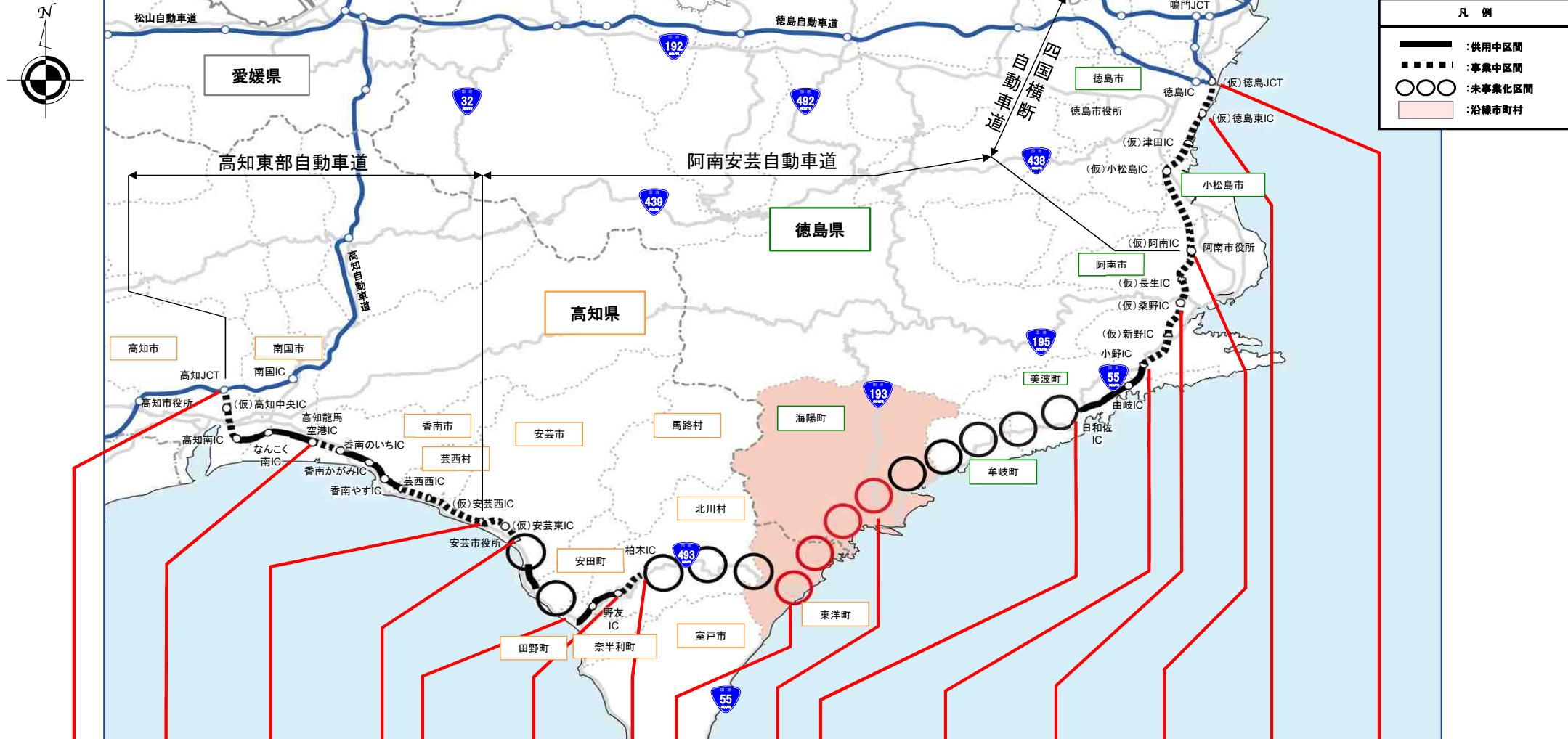
| | 開通済区間 (上新バイパス) L=2.2km | 事業中区間 (上越三和道路) L=7.0km | 2/4暫定供用 4/4事業中区間 (三和安塚道路) L=9.4km | 調査中区間 | 新規事業化 候補箇所 (十日町道路) L=10.8km | 供用中区間 (八箇峠道路) L=6.6km | 事業中区間 (八箇峠道路) L=1.9km | B/C | EIRR |
|---------------|------------------------------|------------------------------|--|-------|--------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----|------|
| 新規事業化 候補箇所 | | ※1 | ※1 | | ○ | | ※1 | 0.6 | 1.5% |
| JCT間※2 | | ○ | ○ | | ○ | | ○ | 1.1 | 4.4% |

○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H30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 海部野根道路>



| | 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〕 | 調査 中 | 開通済区間 L=5.0km 〔北川道路〕 | 事業中 L=4.0km 〔北川道路 2-2工区〕 | 調査 中 | 新規事業化 候補箇所 L=14.3km 〔海部野根 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 | 0.1 | -4.3% |
| JCT間※2 | ○ | ○ | ○ | | | ○ | | ○ | | | ○ | ○ | ○ | ○ | 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を含む

※2：基準年をH30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 竹田阿蘇道路>



| | 調査中区間 L=13.8km | 調査中区間 L=約7km | 調査中区間 | 事業中区間 L=6.3km (滝室坂道路) | 新規事業化 候補箇所 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 |
|---------------|-------------------|-----------------|-------|-----------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------|-----|------|
| 新規事業化 候補箇所 | | | | ※1 | ○ | | | | | 1.3 | 5.7% |
| JCT間※2 | ○ | ○ | | ○ | ○ | | | | | 1.7 | 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H30として計算