

# 令和元年度 公共事業評価調書

## 【再評価】

一般国道178号（木津<sup>きつ</sup>道路）

道路整備事業



令和元年11月

京 都 府

## 【 目 次 】

1	事業概要	木津道路	3
2	事業の進ちよく状況	木津道路	9
3	事業を巡る社会経済情勢等の変化	木津道路	10
4	事業費の投資効果	木津道路	13
5	事業の進ちよくの見込み	木津道路	14
6	コスト縮減や代替案立案等の可能性等	木津道路	14
7	良好な環境の形成及び保全	木津道路	15
8	総合評価（案）	木津道路	16

### 《参考資料》

『環』の公共事業構想ガイドシート	木津道路	17
費用対効果分析説明資料	木津道路	19

※ 本書に掲載した一部の地図は、国土地理院発行の電子国土基本図より作成したものである。

# 1 事業の概要

## (1) 事業地の概要

丹後地域は、京都府の最北端に位置しており、山陰海岸国立公園<sup>※1</sup>や山陰海岸ジオパーク<sup>※2</sup>を有する自然豊かな地域である。

本事業箇所の京丹後市網野町から同市久美浜町にまたがる地域は、久美浜湾の東側に位置しており、近隣に海水浴場や温泉地が点在し、観光シーズンを中心に京阪神地域などからの多くの観光客が訪れる地域となっている。

京都縦貫自動車道の全線開通や、山陰近畿自動車道の延伸など、広域ネットワークの整備に伴うアクセス向上により、今後、更に観光入込客数の増加など地域の活性化が期待される場所である。



図-1 広域位置図

### ※1 山陰海岸国立公園

丹後半島の網野海岸から鳥取砂丘まで延長約 75 km におよぶ海岸線沿いに指定されている国立公園。急峻で湾と岬が入り組んだ変化に富む海岸線と力強い岩の造形が特徴の海蝕地形が多く、一方で鳥取砂丘や久美浜海岸などに代表される砂浜地形は、海蝕地形とは対照的な景観となっている。

### ※2 山陰海岸ジオパーク

京都府（京丹後市）、兵庫県、鳥取県にまたがる山陰海岸国立公園とその周辺からなるジオパークである。山陰海岸地域にある地質遺産を保護・研究・ジオツーリズムに活用し、教育や地域社会に貢献することを目的としている。2010年に世界ジオパークネットワークへの加盟が認定された。



## (2) 事業の目的・位置付け（上位計画）

### ① 事業の目的

#### I 地域産業の発展を支援

国道178号は、丹後半島の日本海沿岸地域を結び、地域の生活と産業を支える幹線道路として利用されている。また、丹後地域の様々な観光拠点を結ぶ、観光振興を支援する道路でもあり、特に本事業区間周辺は夕日ヶ浦温泉や木津温泉等の観光地が密集し、多数の観光客等で賑わいを見せている。しかしながら、人家や旅館、ホテルが連なる箇所において幅員狭小、線形不良の箇所があり、交通のネックとなっていることから、道路拡幅及びバイパス整備により自動車交通の円滑化を図り、観光産業等の地域産業の発展を支援する。



写真-1 現道の状況（幅員狭小）



写真-2 現道の状況（直角カーブ）



図-3 写真位置図

## II 通学路の安全確保

本事業区間は、京丹後市立橋小学校の通学路に指定されているが、現道は歩道が未整備であり、児童等の安全な歩行に支障をきたしている。

このため、家屋、旅館及びホテルが連続する区間をバイパス化することにより、通過交通を転換し、現道沿線における生活環境の改善や歩行者の安全性向上を図るとともに、現道拡幅部においては歩道を整備することで、歩行者・自転車等の安全な通行確保を図る。



図-4 小学校等位置図



写真-3 通学の状況

### Ⅲ 防災機能の向上

本路線は、災害時の救助、救急や避難者への緊急物資の供給等に必要な人員及び物資等の輸送ルートとして第2次緊急輸送道路<sup>※3</sup>に指定されており、丹後半島をはじめとする広域輸送道路網と市町村役場等の防災拠点を連絡するネットワークの一翼を担っている。しかし、幅員狭小、線形不良の箇所があり、交通のネックとなっていることから、道路拡幅及びバイパス整備により走行性を向上させるとともに、緊急輸送道路としての信頼性向上を図る。

#### ※3 緊急輸送道路

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線

##### ア 第1次緊急輸送道路

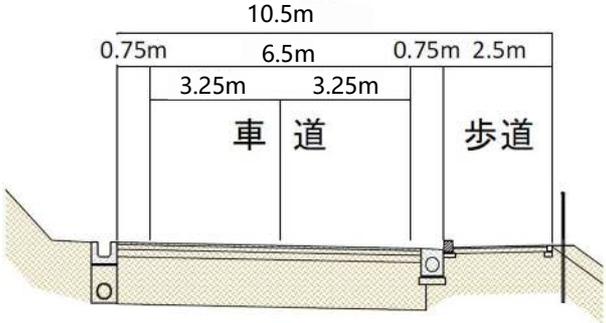
- ・府庁と総合庁舎（宇治、亀岡、舞鶴、峰山）を連絡する道路
- ・他府県からの広域輸送道路（高速道路、一般国道の指定区間等）
- ・重要港湾舞鶴港を連絡する道路

##### イ 第2次緊急輸送道路

- ・第1次緊急輸送道路と市町村役場等、その他の防災拠点を連絡する道路

### (3) 事業内容

表-1 事業内容

項目	内容
路線名	一般国道178号
事業主体	京都府
事業箇所	京丹後市 <small>あみの きつ</small> 網野町木津～同市 <small>くみはま ひらた</small> 久美浜町平田
延長・幅員	延長：3.2 km 幅員：6.5 m (10.5 m) 【標準横断面図】 
計画交通量 <sup>※4</sup>	4,300台/日(令和12年予測交通量)
道路の区分 <sup>※5</sup>	第3種第2級
上位計画	○京都府総合計画 丹後地域振興計画(令和元年10月変更) 3(2)エ 地域産業を支える基盤整備 国道178号をはじめとする丹後半島一周道路や山陰海岸ジオパーク関係路線の整備を促進します。 ○第2次京丹後市総合計画(平成29年3月策定) 第3章 都市機能構想 【軸の形成】(2)地域連携軸 国道178号、312号、482号や主要な府道は、地域拠点等を結ぶ地域連携軸と位置付け、さらなる道路整備を促進するとともに、路線バスや鉄道などによる公共交通ネットワークの充実を図り、市内地域間における連携強化を図ります。

※4 計画交通量

当該区間を将来通行する自動車の1日当たりの予測交通量(令和12年時点の予測交通量)。

※5 道路の区分

道路の各種の規格を決める基準である「道路構造令」において、道路の種類(高速自動車国道とその他の道路)、道路の存する地域(都市部と地方部)、地形の状況(平地部と山地部)、計画交通量に応じて分類し、道路に求められる機能を実現していくこととしている。

## 2 事業の進ちょく状況

本事業は、平成 15 年度に着手し、事業延長 3.2km のうち平成 19 年度までに現道拡幅部約 1.2km が完成し、部分供用している。

また、平成 18 年度からバイパス部の整備に着手し、一部用地買収と築造工事を進めていたが、一部用地において、農地の登記上の整理が難航し、用地買収が困難となったため、平成 22 年度に事業休止した。その後、平成 25 年度に登記上の整理が完了したことから、平成 26 年度に公共事業再評価を経て事業再開しており、これまでに概ね用地買収が完了し、一部築造工事に着手している。

表-2 投資事業費

全体事業費 (内用地費)	18.2 億円 (4.3 億円)
令和元年度末までの投資事業費(見込み) (内用地費)	11.7 億円(進ちょく率 64%) (4.3 億円(進ちょく率 100%))

表-3 進ちょく状況

年 度	主たる内容	
	1 工区 (現道拡幅部)	2 工区 (バイパス部)
H15～18	測量・設計、用地・補償	
H16～19	築造工事、舗装、部分供用	
H18～21		測量・設計、用地
H20～21		築造工事
H22～		<u>事業休止</u>
H26		公共事業再評価 <u>事業再開</u>
H26～29		測量・設計、用地・補償
H30		測量・設計、補償、築造工事
R1		測量・設計、用地・補償、 築造工事

### 3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

前回再評価時（平成 26 年度）以降の、事業を巡る社会経済情勢等の変化は次のとおりである。

表-4 社会経済情勢等の変化

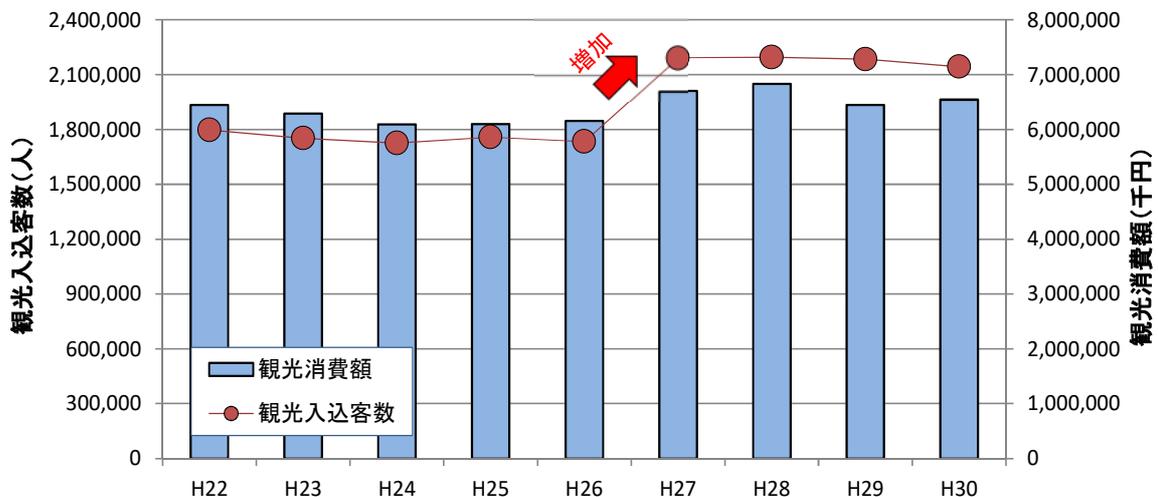
事業の目的	社会経済情勢等の変化
I 地域産業の発展を支援	京都縦貫自動車道、山陰近畿自動車道等の広域道路ネットワークの拡充により、観光等地域産業の発展が予定通り進展しており、将来予測交通量にも変化が見られないことから、前回評価時同様、幹線道路としての需要は高い。
II 通学路の安全確保	現在も近隣小学校の通学路として利用されており、前回評価時同様、歩道の需要は高い。
III 防災機能の向上	現在も緊急輸送道路に指定されており、前回評価時同様、道路の信頼性向上を図る必要がある。

#### 参考 広域的な道路ネットワークの拡充状況

- H27.7 京都縦貫自動車道 京丹波わち～丹波間開通
- H28.10 山陰近畿自動車道 京丹後大宮～与謝天橋立間開通
- H29.4 新名神高速道路 城陽～八幡京田辺間開通

#### 参考 観光入込客及び観光消費額の動向

京都縦貫自動車道全線開通をはじめとする、広域ネットワークの拡充により、京丹後市の観光入込客数、観光消費額ともに予定通り順調に増加している。



(出典) 京都府観光入込客数調査報告書

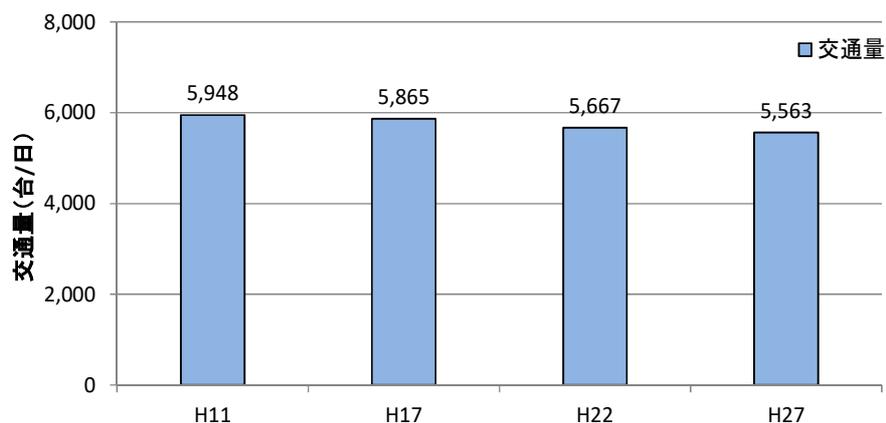
図-5 京丹後市の観光入込客数及び観光消費額

## 参考 交通量の推移

全国道路・街路交通情勢調査<sup>※6</sup>の結果を見ると、事業区間における自動車類の交通量は、緩やかな減少傾向にあり、平成27年の調査では5,563台/日となっている。(令和12年将来予測交通量は4,300台/日であり、想定範囲内で漸減している。)

※6 全国道路・街路交通情勢調査

国土交通省が主体となって定期的な実施している、道路交通に関する全国規模の調査



出典：全国道路・街路交通情勢調査

図-6 自動車交通量の変化



図-7 交通量計測地点位置図

また、「京の道づくり重点プラン<sup>※7</sup>」において京都府が整備する道路に対する17の重点施策への合致状況は次のとおりであり、前回評価時同様、事業の必要性が認められる。

※7 京の道づくり重点プラン

京都府が目指すべき中期的な道路整備の方向を示すとともに、限られた財源を最も効果的に活用するため、客観的な総合評価による道路整備着手箇所の優先評価の考え方を示すもの。平成20年12月策定

表-5 京の道づくり重点プラン道路整備の重点施策

分野	重点施策	評価項目	前回	今回
災害に対する安心・安全の確保	自然災害時に力を発揮する道路ネットワーク整備	冬期交通障害や異常気象時の通行規制を改善する道路		
		緊急時の輸送機能が向上する道路	○	○
		災害時の地区内の安全性が向上する		
日常の暮らしを支える	防災性の高い市街地形成支援のための道路ネットワーク整備	防災性の高い市街地形成のための道路		
	市町村合併など生活圏の広域化に対応する道路ネットワーク整備	生活圏の広域化に対応する道路	○	○
	安心して走れる道路整備	安心して走れる道路	○	○
	交通事故対策	交通事故対策		
	誰もが安心して歩ける道路整備	誰もが安心して歩ける道路	○	○
	車に頼らざるを得ない地域の道路ネットワーク整備	車に頼らざるを得ない地域の道路	○	○
環境の保全	公共交通機関の利便性アップにつながる道路整備	公共交通機関の利便性アップにつながる道路	○	○
	地球環境・沿道環境の改善につながる道路整備	地球環境・沿道環境の改善につながる道路	○	○
地域の活力と魅力の向上	渋滞のない道路整備	渋滞のない道路		
	高速道路 IC へアクセスする道路整備	高速道路 IC へアクセスする道路		
	観光地など地域資源へアクセスする道路整備	地域資源へアクセスする道路	○	○
	地域の顔となる魅力的な町並みを形成する道路整備	地域の顔となる魅力的な街並みを形成する道路		
	産業の地方立地や地域振興プロジェクトを支援する道路整備	産業の地方立地や地域振興プロジェクトを支援する道路		
	京都舞鶴港・学研都市との連携を強める道路ネットワーク整備	京都舞鶴港・学研都市との連携を強める道路		

## 4 事業費の投資効果

### (1) 費用便益比 (B/C) の算出

表-6 費用便益比

項目	前回 (基準年 H 2 6)	今回 (基準年 R 1)	残事業
総便益 (B)	3 6. 5 億円	3 5. 1 億円	3 5. 1 億円
総費用 (C)	2 2. 8 億円	2 7. 1 億円	1 0. 3 億円
B/C	1. 6	1. 3	3. 4

\* 費用便益分析マニュアル【国土交通省 道路局 都市・地域整備局（平成 30 年 2 月）】に準じて算出

\* 総便益及び総費用については、現在価値化（基準年の価値に換算）した数値である。前回は平成 2 6 年を基準に現在価値化、今回は令和 1 年を基準に現在価値化している。

### (2) 費用対効果以外の事業の有効性

○日常生活に対する安心・安全の向上

- ・歩道整備、通過交通の転換により歩行者の安全性が向上

○災害に対する安心・安全の向上

- ・大規模災害時に避難路のダブルネットワーク化により円滑な避難が可能

○地域の活力と魅力の向上

- ・丹後半島を周遊する観光ネットワークの強化による地域の活性化

## 5 事業進ちよくの見込み

一時事業休止していたこと、また、用地買収地で灌漑用水（パイプライン）を利用した営農がなされており、用水設備の移設時期の調整に時間を要したことから、事業期間が長期化しているが、事業再開後、用地補償を進めてきたところであり、概ね買収が完了したこと、大規模構造物もないこと等から、令和5年度の開通に向け、引き続き事業進捗を図る。

## 6 コスト縮減や代替案立案等の可能性等

### （1）コスト縮減の可能性

盛土工に必要な土については、他工事で発生する残土を使用することで、土の有効活用を図る。

### （2）代替案の可能性

用地買収が概ね完了しており、工事にも着手していることから、現時点におけるルート変更の可能性はない。

## 7 良好な環境の形成及び保全

本事業の計画地付近は、畑、水田、果樹園、樹林地等の土地利用があり、自然林の可能性が低いことが確認されているが、国立公園内に位置することから、環境に配慮した道路整備が求められている。

### (1) 地球環境・自然環境

事業箇所は山陰海岸国立公園及び山陰海岸ジオパーク内に位置しており、事業化直後の平成16年に植物調査を中心とした現地調査を実施している。その結果、絶滅危惧種である「ウメガサソウ」の生育が確認されたため、バイパス整備において当該生育地を避けた道路線形で事業を進めている。

また、円滑な通行環境を確保し、車両の走行速度が向上することから、排気ガス（二酸化炭素等）の排出量削減を図る。

### (2) 生活環境

旅館・ホテルを含む市街地を回避することで通過交通が排除され、地域住民の日常生活や観光客に対する安全性が向上する。

### (3) 地域個性・文化環境

現道沿線は、情緒ある温泉街として発展してきた都市景観を形成しており、バイパス整備によりこれらを迂回することにより、景観を保全する。

## 8 総合評価（案）

### （1）事業の進捗状況

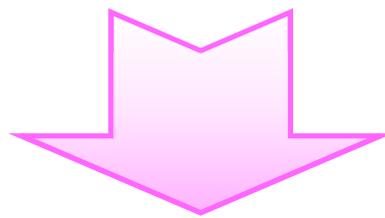
- ・事業期間が長期化しているが、事業再開後は用地取得も順調に進展し、事業進捗における課題はない。

### （2）事業の効果

- ・京都縦貫自動車道等の広域的な道路ネットワークの整備が進んでおり、広域道路網と地域生活圏とを結ぶ本路線について、地域の経済活動や生活を支える道路としての需要が高い。

### （3）良好な環境の形成及び保全

- ・走行性向上による排気ガス排出量の削減や、交通環境の改善が期待される。



総合評価として本計画で事業を継続する必要がある。

『<sup>わ</sup>環』の公共事業構想ガイドライン評価シート

		作成年月日	令和1年11月18日	
		作成部署	道路建設課	
事業名	国道178号(木津道路)道路整備事業	地区名	京丹後市網野町木津～久美浜町平田	
事業概要	旅館やホテルを含む住宅密集地を通過する現道の拡幅が困難なため、バイパス整備を実施し、歩道を整備することで、移動の円滑化、通学児童・観光客・地域住民の安全性を向上させるもの。 [延長3.2km、幅員6.5(10.5)m(2車線片側歩道)]			
目指すべき環境像	本事業地周辺は山陰海岸国立公園及び山陰海岸ジオパークの範囲にあり、これに関連する他の学習施設との連携を図るとともに、自然環境の保全と生活環境の改善に向けた道路整備を目指す。			
関連する公共事業	<明日の京都・丹後地域振興計画>国道178号を整備路線として位置付け。 <京都府地域防災計画>国道178号を第2次緊急輸送道路として指定。			
評価項目		施工地の環境特性と目標	環境配慮・環境創造のための措置内容	環境評価
主要な評価の視点	選定要否			
地球環境・自然環境	地球温暖化(CO <sub>2</sub> 排出量等)	現道は幅が狭く歩道が未整備なため、低速走行による排気ガス排出量の削減が必要  絶滅危惧種等の生育地の維持が必要	円滑な通行環境を確保し、車両の走行速度が向上することから、排気ガス(二酸化炭素等)の排出量削減を図る。  計画地の現地調査を実施し、確認された絶滅危惧種の生育地を避けた道路線形で整備する。	4
	地形・地質			
	物質循環(土砂移動)			
	野生生物・絶滅危惧種			
	生態系			
	その他			
生活環境	ユニバーサルデザイン	現道は歩道が未整備であることから、歩行者等の安全性を高める必要があった。  現道沿いには人家が連担しているため、通行車両による振動や騒音などを低減させることが必要	バリアフリーに対応した歩道を整備することで、誰もが利用しやすい歩行空間を確保する  通過車両がバイパス道路に転換することで、人家連担部の通過車両が減り、生活環境の改善を図る。	4
	水環境・水循環			
	大気環境			
	土壌・地盤環境			
	騒音・振動			
	廃棄物・リサイクル			
	化学物質・粉じん等			
	電磁波・電波・日照			
その他				
地域個性・文化環境	景観	事業地は、情緒ある温泉街として発展してきた都市景観を形成しており、景観の維持に努める必要がある。	都市景観を形成している地域をバイパスの整備により迂回することで、都市景観の保全を図る。	3
	里山の保全			
	地域の文化資産			
	伝統的行祭事			
	地域住民との協働			
	その他			
外部評価				

(別紙)

### 構想ガイドラインチェックリストの記載要領

- 1) 「施工地の環境特性と目標」欄：評価項目の「主要な評価の視点選定の考え方」に当てはまる項目について、下記の記載要点を踏まえて施工地地の環境特性と目指すべき方向（環境目標）についての点検を行い、できるだけ具体的に（例えば絶滅危惧種の名称等）記載すること。
- 2) 「環境配慮・環境創造のための措置内容」欄：「施工地の環境特性と目標」の記載内容に対応して実施しようとする回避措置や自然再生・環境創出等の方策について記載すること。
- 3) 「環境評価」欄：評価項目ごとの環境配慮の自己評価を記載する。

(改善；5、やや改善；4、現状維持；3、やや悪化；2、悪化；1)

評価項目	主要な評価の視点	「施工地の環境特性と目標」の記載要点
地球環境・自然環境	地球温暖化 (CO <sub>2</sub> 排出量等)	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って温室効果ガスの著しい発生が予測されるため、発生抑制や吸収源の創出などが必要。
	地形・地質	・地域の自然環境の基盤となっている地形・地質の維持・保全・改善・回復などが必要。
	物質循環 (土砂移動等)	・河川における土砂移動機能が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。
	野生生物 ・絶滅危惧種	・京都府レッドデータブック掲載の「絶滅が危惧される野生生物」の生息地等が確認されたため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	生態系	・地域生態系の維持・保全・改善・回復などが必要。
	その他	・その他、施工地及び周辺地域における地球環境や自然環境の特性と目指すべき方向（環境目標）
生活環境	ユニバーサルデザイン	・高齢者や障がい者など社会的弱者に配慮した施設構造としていくことが必要。
	水環境・水循環	・事業前の水環境・水循環が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。
	大気環境	・事業前の大気環境が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。
	土壌・地盤環境	・事業前の土壌・地盤環境が良（又は不良～汚染、沈下、水脈分断など）のため、その維持（又は改善）が必要。
	騒音・振動	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、騒音・振動の発生が予測されるため、発生抑制が必要。
	廃棄物・リサイクル	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、建設廃棄物の大量発生が予測されるため、発生抑制、再使用、リサイクルなどが必要。
	化学物質・粉じん	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、化学物質や粉じんによる汚染が予測されるため、汚染の防止・抑制が必要。
	電磁波・電波環境・日照	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、電磁波、電波障害、日照障害が予測されるため、障害の防止・抑制が必要。
その他	・その他、施工地及び周辺地域における生活環境の特性と目指すべき方向（環境目標）	
地域個性・文化環境	景観	・京都らしい自然景観や歴史的景観、都市景観が存在するため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	地域の文化資産	・史跡や天然記念物、歴史的に重要な遺跡、古道、伝承、家屋(群)など地域固有の文化資産が存在するため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	里山の保全	・多様な生物相や農村景観の重要な要素となっている里山が存在しているため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	伝統的行祭事	・地域の伝統的な行祭事等が行われているため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	地域住民との協働	・事業の構想、設計、施工、管理などについて地域住民との協働が必要。
	その他	・その他、施工地及び周辺地域における地域個性や文化環境の特性と目指すべき方向（環境目標）。

■費用便益分析結果総括表（事業全体）

事業名	国道178号木津道路（道路整備事業）
事業所管課	道路建設課

1 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2019年（令和1年）
事業着手年	2003年（平成15年）
事業完了予定年	2023年（令和5年）
便益算定対象期間	供用後50年

2 費用 ※1

(単位:億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	17.2 ※2	12.0	29.2
基準年における現在価値 (C)	22.2	4.6	26.8

※1 事業費、維持管理の内訳は次頁のとおり

※2 事業費の単純合計17.2億円は、全体事業費18.2億円から消費税相当額を控除した額である

3 便益 ※3

(単位:億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	81.9
基準年における 現在価値 (B)	33.5

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	33.5 / 26.8	1.3
-----	-------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	10.4	/
用地・補償費	4.3	
その他経費 (測量試験費等)	2.6	
合計	17.2	22.2

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	12.0	4.6

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	29.2	26.8

●便益の内訳

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
走行時間短縮便益	75.1	30.7
走行経費減少便益	3.6	1.6
交通事故減少便益	3.2	1.2
合計 (B)	81.9	33.5

走行時間短縮便益：道路が整備されることによって車を利用する時間が短縮され、その短縮された時間を仕事など他の目的に費やすことができることで生み出される価値を金額換算したもの

走行経費減少便益：走行時間や走行距離が短縮されることによって節約することができる、燃料、オイル、タイヤ等に係る経費

交通事故減少便益：道路が整備されることによって交通事故が減少するといった観点から、交通事故による社会的損失を金額換算したもの

維持管理費：供用後50年間の、「道路維持費」、「道路清掃費」、「照明費」、「補修費」などの維持管理に要する費用

■費用便益分析結果総括表（残事業）

事業名	国道178号（木津道路）道路整備事業
事業所管課	道路建設課

1 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2019年（令和1年）
事業着手年	2003年（平成15年）
事業完了予定年	2023年（令和5年）
便益算定対象期間	供用後50年

2 費用 ※1

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	6.0 ※2	12.0	18.0
基準年における現在価値 (C)	5.4	4.6	10.0

※1 事業費、維持管理の内訳は次頁のとおり

※2 事業費の単純合計6.0億円は、残事業費6.5億円から消費税相当額を控除した額である

3 便益 ※3

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	81.9
基準年における 現在価値 (B)	33.5

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	33.5 / 10.0	3.4
-----	-------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	6.0	/
用地・補償費	0.0	
その他経費 (測量試験費等)	0.0	
合計	6.0	5.4

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	12.0	4.6

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	18.0	10.0

●便益の内訳

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
走行時間短縮便益	75.1	30.7
走行経費減少便益	3.6	1.6
交通事故減少便益	3.2	1.2
合計 (B)	81.9	33.5

走行時間短縮便益：道路が整備されることによって車を利用する時間が短縮され、その短縮された時間を仕事など他の目的に費やすことができることで生み出される価値を金額換算したもの

走行経費減少便益：走行時間や走行距離が短縮されることによって節約することができる、燃料、オイル、タイヤ等に係る経費

交通事故減少便益：道路が整備されることによって交通事故が減少するといった観点から、交通事故による社会的損失を金額換算したもの

維持管理費：供用後50年間の、「道路維持費」、「道路清掃費」、「照明費」、「補修費」などの維持管理に要する費用