

# 道路事業の再評価説明資料

〔国道７号 あさひ あつみ 朝日温海道路〕

令和４年１２月

北陸地方整備局

# 目 次

1. 事業概要		
(1) 事業の目的	.....	P 1
(2) 計画の概要	.....	P 2
2. 現在に至る経緯	.....	P 3
(1) 事業の経緯	.....	P 3
(2) 事業の進捗状況	.....	P 3
(3) 今後の事業展開	.....	P 3
3. 事業内容の変更		
(1) 事業費の見直し	.....	P 4
(2) 見直し後の事業費	.....	P 8
4. 事業の投資効果		
(1) 便益に係る整備効果		
① 走行時間の短縮	.....	P 9
② 交通事故の減少	.....	P 9
(2) その他の効果	.....	P 10
① 現道区間の課題回避によるリダンダンシーの確保	.....	P 10
② 安全な道路ネットワークの確保	.....	P 11
③ 観光振興の支援	.....	P 12
5. 広域ネットワーク（JCT間）での費用便益分析	.....	P 13
6. 費用対効果	.....	P 14
7. 事業の必要性、進捗の見込み等	.....	P 15
8. 対応方針（原案）	.....	P 16
9. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	.....	P 17

別冊 費用対便益算出資料〔様式集〕

# 1. 事業概要

## (1) 事業の目的

当事業は、

- 災害時における広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーの確保
- 救急医療施設への搬送時間の短縮
- 安定的な物流ルートの確保に資する道路ネットワークの強化 など

を目的として、国道7号の新潟県村上市川端<sup>かわばた</sup>～山形県鶴岡市大岩川<sup>おおいわがわ</sup>（延長40.8km）において、自動車専用道路の整備を行うものである。

【広域図】

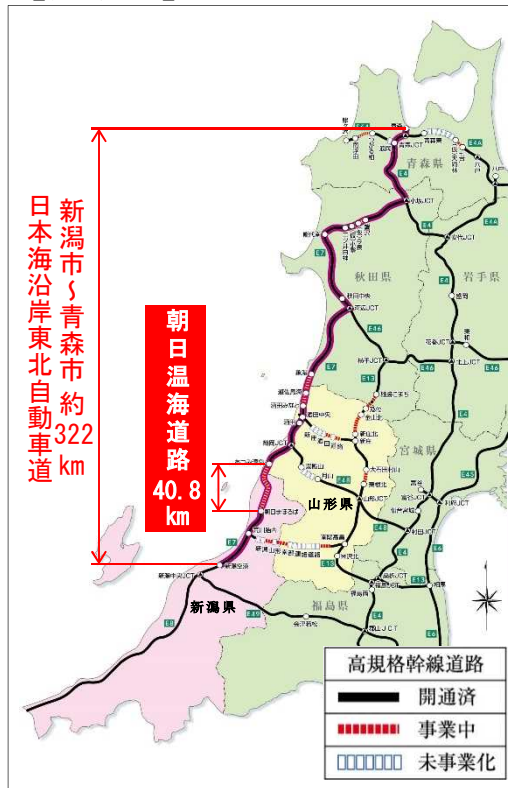


図1-1 広域図

【位置図】



図1-2 位置図

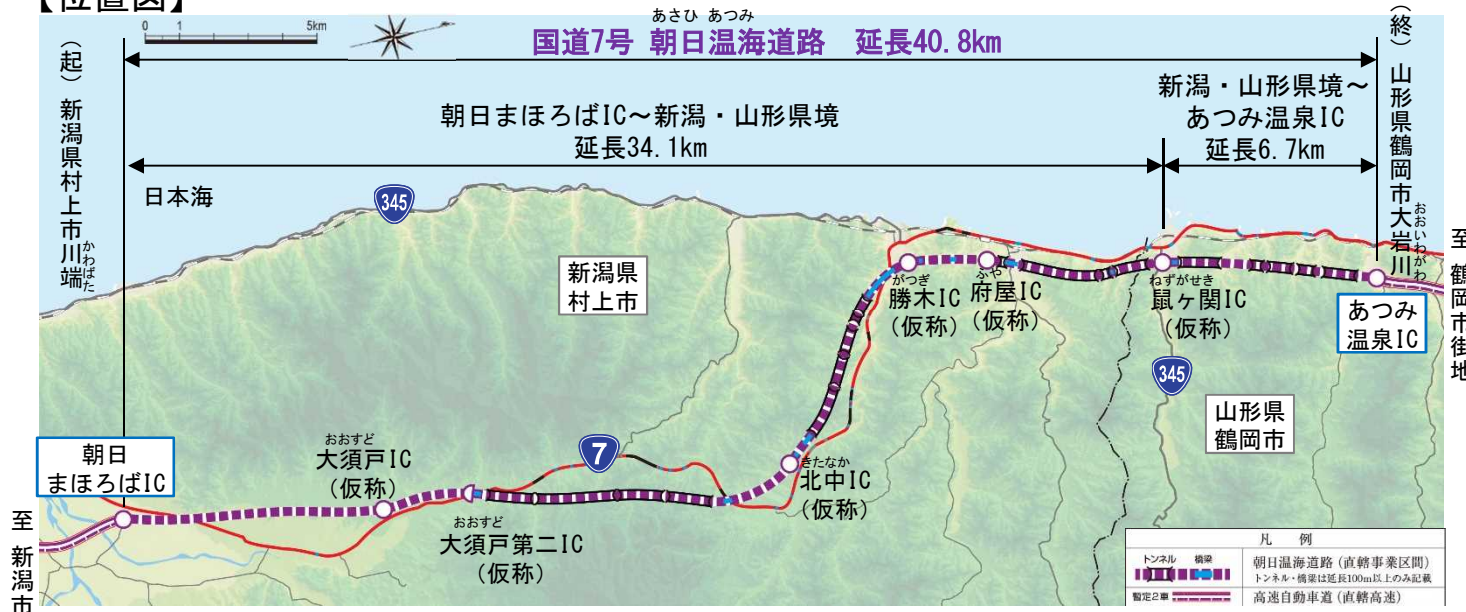
交通量出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査  
※位置図は地理院地図をもとに作成

# 1. 事業概要

## (2) 計画の概要

- 事業名：国道7号 <sup>あさひ あつみ</sup> 朝日温海道路
- 延長：40.8km
- 起終点：(起)新潟県村上市川端 <sup>かわばた</sup>  
(終)山形県鶴岡市大岩川 <sup>おおいわがわ</sup>
- 都市計画決定：平成24年度
- 事業化：平成25年度
- 完成車線数：2車線
- 道路区分：第1種第3級 設計速度80km/h
- 全体事業費：約1,900億円（前回評価時点）
- 令和3年度末までの投資額：約702億円（進捗率37%）

### 【位置図】



### 【標準横断面図：完成時】

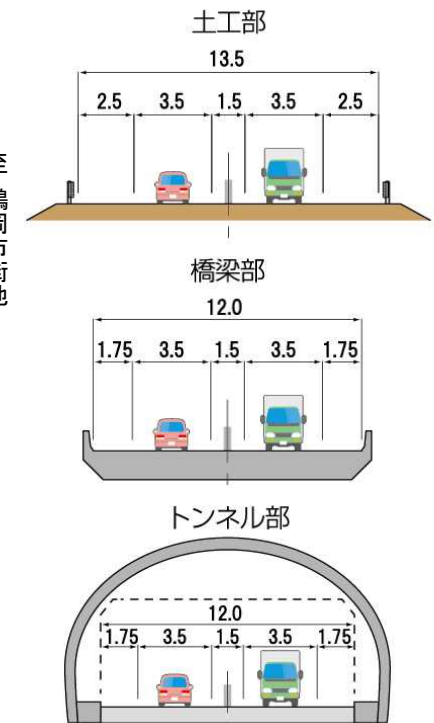


図1-4 標準横断面図

### 【計画縦断イメージ】



図1-3 事業区間位置図および縦断イメージ図

## 2. 現在に至る経緯

### (1) 事業の経緯

年度	主な経緯
平成24年度	山形県区間 都市計画決定（平成24年12月） 新潟県区間 都市計画決定（平成25年1月）
平成25年度	事業化
平成27年度	用地着手
平成28年度	工事着手
平成29年度	事業再評価（指摘事項なし、継続）

### (3) 今後の事業展開

○用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、トンネル工事、改良工事を推進し、早期完成2車線開通を目指して整備を進める。

### (2) 事業の進捗状況（事業費見直し前）

令和3年度末、金額は税込み

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約1,900億円	約702億円	37%	約1,198億円
うち用地費・補償費	約94億円	約69億円	73%	約25億円

※表示桁数の関係で一致しないことがある

○前回再評価（平成29年度）以降、用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計及びトンネル工事、改良工事を推進。

### 【位置図】



図2-1 位置図



写真2-1 1号トンネル貫通状況  
(R2.9 撮影)

# 3. 事業内容の変更

## (1) 事業費の見直し

### ①地質調査を考慮したトンネル地山等級の変更・補助工法の追加【+312億円】

○当初計画では、H20年度の全線を対象とした地表踏査や既往文献調査により岩質を想定し、トンネルの設計を実施していた。

○H29年度以降の現地でのボーリング調査に基づき詳細設計を実施した6つのトンネル(1号、2号、4号、11号、<sup>ねずが</sup>鼠ヶ関、<sup>せま</sup>大岩川)で当初計画では想定していなかった脆弱な地山が確認されたため、支保パターンの見直しや補助工法の追加が必要となった。また掘削時に変状も発生しており追加の対策が必要となった。

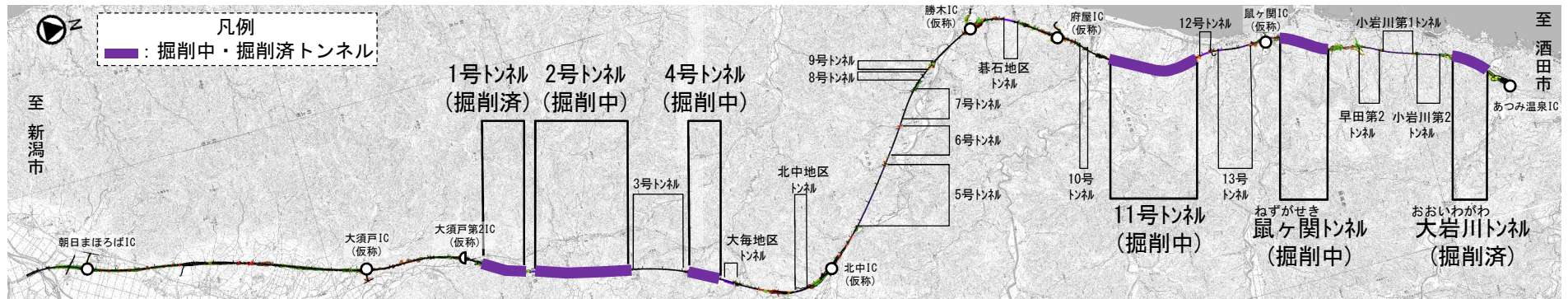


図3-1 朝日温海道路 トンネル位置図

表3-1 各トンネルの新規事業化時と変更後の事業費

	当初計画	変更計画	増減額
1号トンネル	30.0億	73.9億	+43.9億
2号トンネル	73.4億	139.9億	+66.5億
4号トンネル	34.0億	83.2億	+49.2億
11号トンネル	59.9億	134.3億	+74.4億
鼠ヶ関トンネル	44.5億	91.1億	+46.6億
大岩川トンネル	36.3億	67.7億	+31.4億
		増額計	+312.0億



図3-2 脆弱な地山(泥岩)の出現  
おおいわがわ  
(大岩川トンネル)

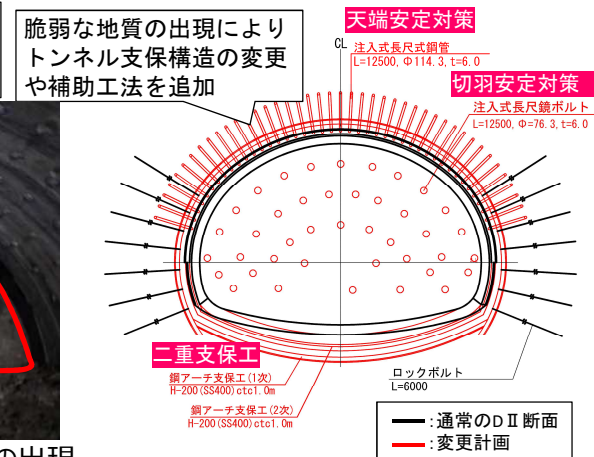
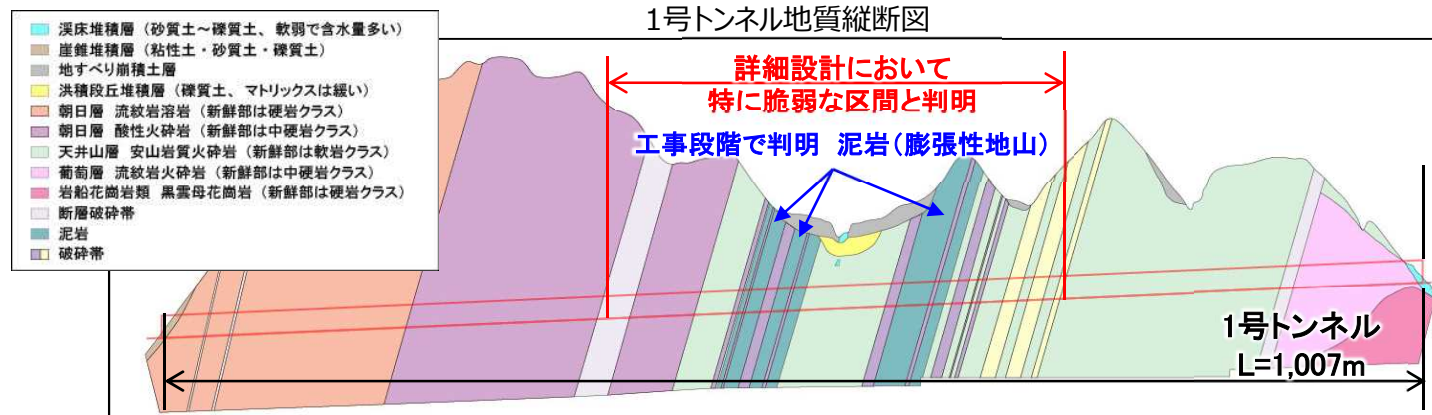


図3-3 1号トンネルの対策工

# 3. 事業内容の変更

## 1号トンネルの事例

- 1号トンネルについては、H26年度～H27年度に実施した地質調査の結果、地山強度の低い断層破碎帯や安山岩質火砕岩が見つかり、H27年度～H28年度の詳細設計において支保パターンの変更と補助工法の追加が必要となった。
- また、H29年度以降の工事段階で、詳細設計段階で把握出来なかった泥岩(膨張性地山)が新たに出現した。



### <補助工法>

注入式フォアポーリング (天端安定対策)

前方地山の変形に対する拘束力及び天端安定を高める工法。



写真3-1 注入式フォアポーリング

注入式長尺先受工 (天端安定対策)

地山の変位や緩み防止を図るもの。



写真3-2 注入式長尺先受工

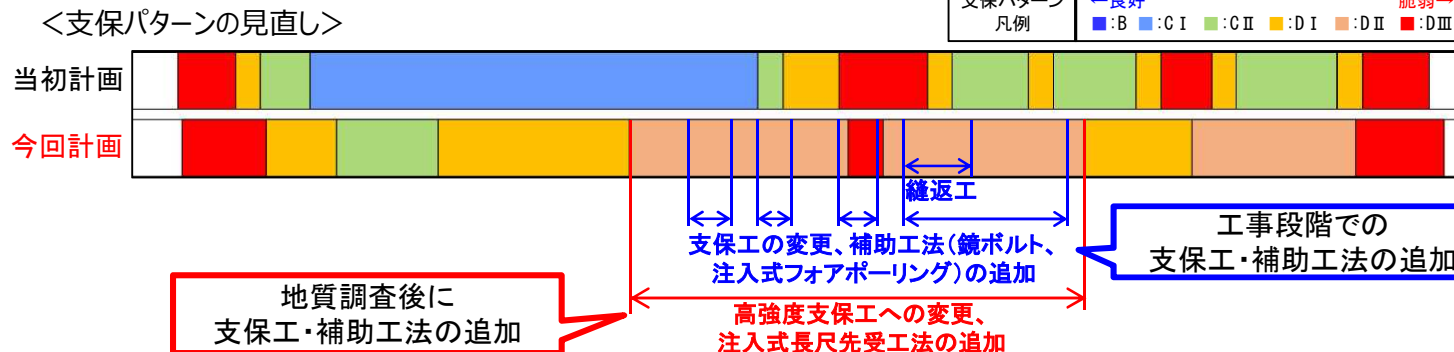
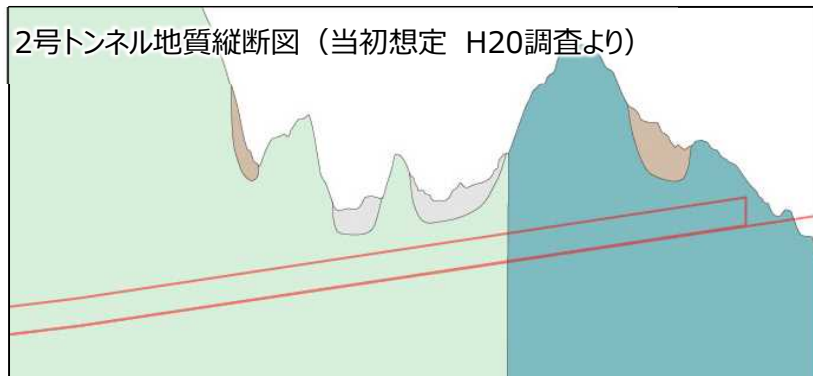


図3-4 1号トンネル地質縦断図と支保パターンの見直し

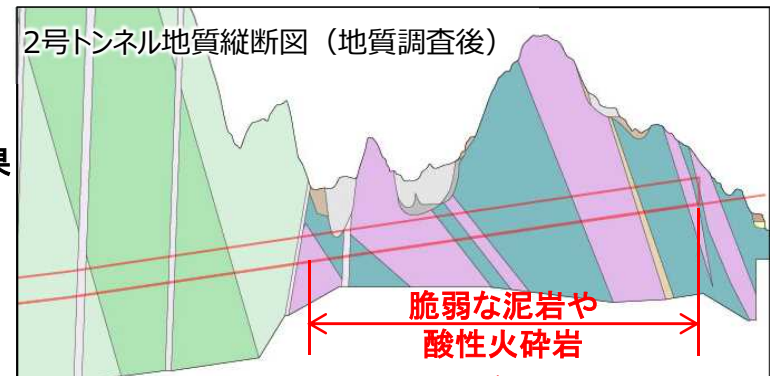
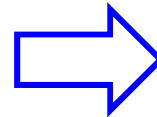
# 3. 事業内容の変更

## 2号トンネルの事例

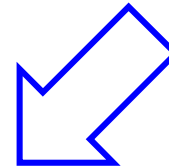
○2号トンネルについては、H26年度～H27年度に実施した地質調査の結果、終点側坑口付近では、脆弱な泥岩や酸性火砕岩が見つかり、H27年度～H29年度の詳細設計において支保パターンの変更と補助工法の追加が必要となった。



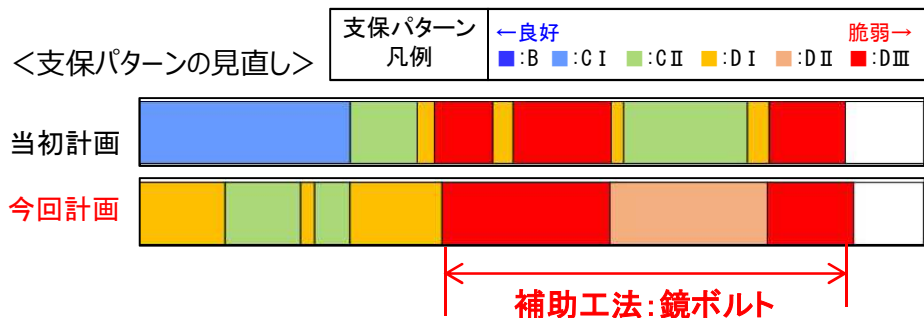
事業化後、  
地質調査結果



詳細設計結果  
地山区分変更  
⇒ 支保パターンを変更



脆弱地盤の判明  
⇒ 鏡面安定対策として補助工法追加



<補助工法>



鏡ボルト (鏡面安定対策)

自立性の低い地山に対して、鏡面に長尺鋼管の打設及び薬液注入を行い、鏡部の押出しや緩みの抑制を図るもの。



# 3. 事業内容の変更

## ②地質調査による道路構造の変更【+116億円】

- 当初計画では、大毎・北中・基石の3地区は、H20年度の地表踏査・既往文献調査により、軟岩相当に分類される泥岩が分布していることから、最緩勾配である1:1.2の切土勾配で計画していた。
- 長大切土部となる3地区は、R1年度迄に実施した地質調査の結果、吸水膨張率が高いことが判明した。その対策として、「法枠アンカー工」と「トンネル構造への見直し」を比較し、R1年度迄に実施した詳細設計によりトンネル構造がより経済的となる事が判明したため、R2年度迄にトンネル概略検討を実施し、トンネル構造を採用した。

表3-2 3地区の変更前後の事業費

	当初計画	変更計画	増減額
大毎地区	3億	67億	+64億
北中地区	4億	35億	+31億
基石地区	3億	24億	+21億
	増額計		+116億

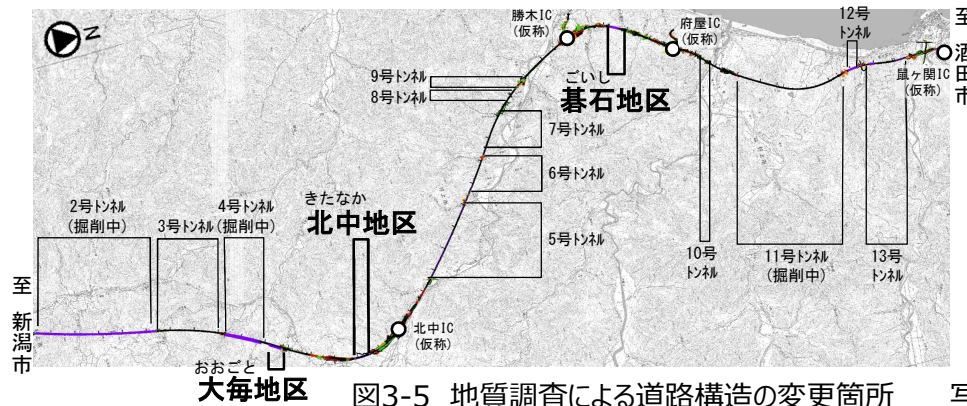


図3-5 地質調査による道路構造の変更箇所

同様に吸水膨張率の高い区間を長大切土とした近傍の村上瀨波温泉IC(吸水膨張率)では、施工中や開通後に切土のり面が膨張し、追加対策が必要となった。



写真3-4 村上瀨波温泉ICの斜面崩壊

### 大毎地区

当初計画  
... 切土構造  
事業費: 約3億円

↓ 地質調査実施

地質調査結果  
... 法面崩壊等の懸念あり

対策案を比較

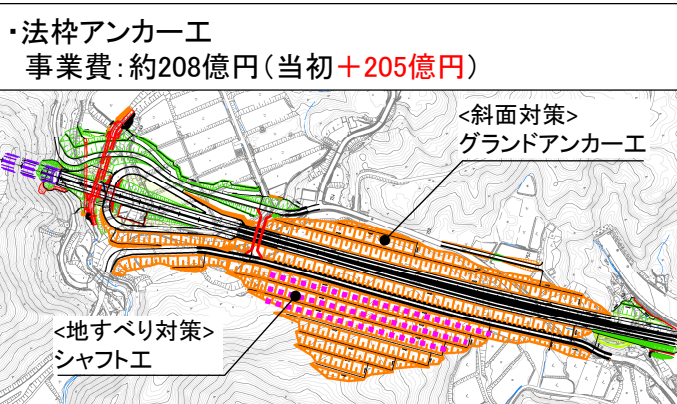
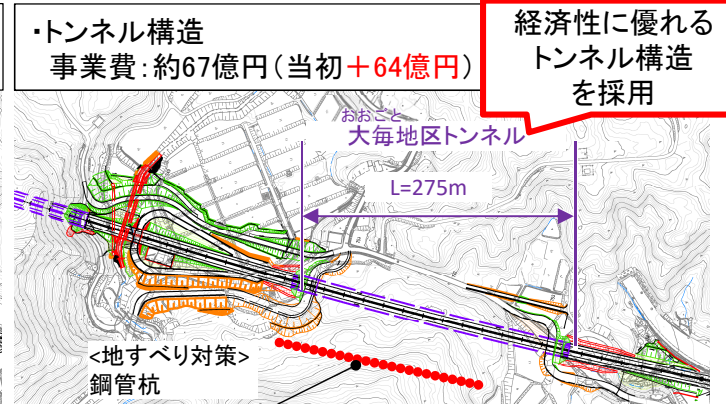


図3-6 大毎地区 変更計画概要



### 3. 事業内容の変更

#### ③重金属対策による縦断変更【+52億円】

○トンネル工事予定箇所において、重金属含有土が確認され重金属対策が新たに必要となったことから、H29年度に本線の盛土区間を活用し重金属含有土を土砂等で封じ込める「管理型盛土」を対策工として決定した。  
 ○しかし、重金属対策が必要となる土量が約25万m<sup>3</sup>となることを見込まれ、当初計画の盛土区間内では重金属対策土全量を管理型盛土にて対策することが困難だったことから、H30年度に縦断計画（道路の高さ）の見直しを行い、重金属対策土全量を対策可能な計画に変更した。

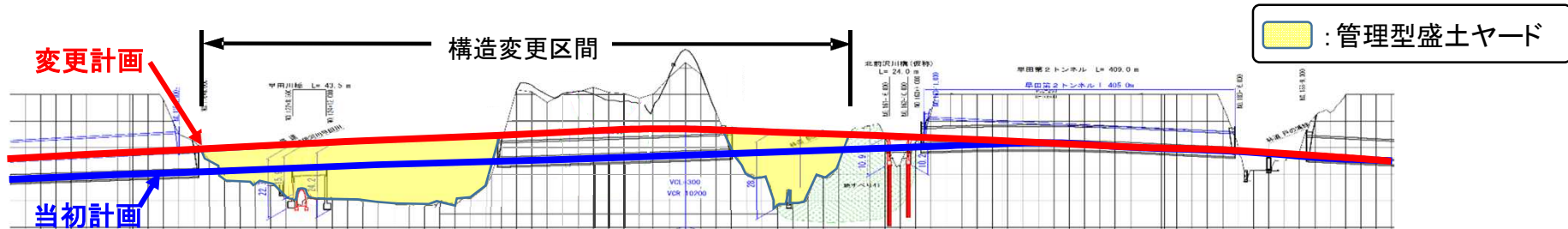


図3-7 縦断計画の見直し

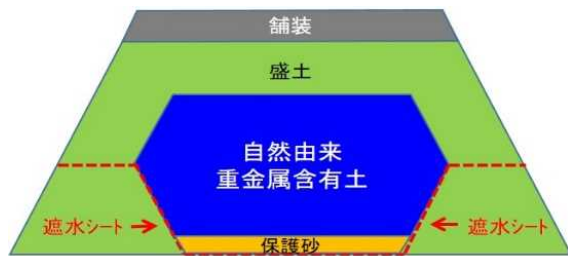


図3-8 重金属対策工（イメージ）

当初縦断計画+重金属対策+処分費      縦断変更+重金属対策  
 事業費: 約69億円                              事業費: 約52億円

重金属対策	重金属リスク土量	管理型盛土受入可能量	重金属土処分量
当初縦断計画+重金属対策+処分費	25.4万m <sup>3</sup>	20.7万m <sup>3</sup>	4.7万m <sup>3</sup>
縦断変更+重金属対策	21.2万m <sup>3</sup>	28.4万m <sup>3</sup>	0m <sup>3</sup>

経済性に優れることから  
縦断計画を変更

表3-3 重金属対策の内訳比較

#### (2) 見直し後の事業費

全体事業費： 約1,900億円 → 約2,380億円（+約480億円）

# 4. 事業の投資効果

## (1) 便益に係る整備効果

### ① 走行時間の短縮、②交通事故の減少

- 朝日温海道路の整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間の走行時間が約15分短縮、渋滞損失時間は年間約22万人・時間の削減効果が見込まれる。
- 朝日温海道路の整備により、死傷事故率の低い自動車専用道路が利用されることで、年間約75件の死傷事故件数減少が見込まれ、安全性向上が期待される。

【走行時間の短縮】

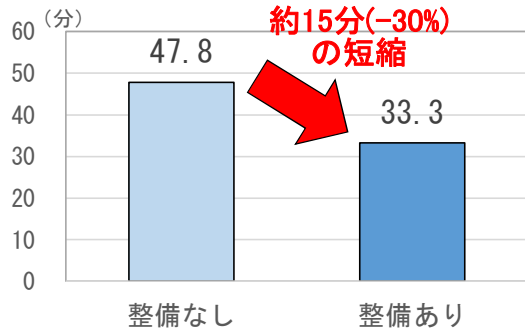


図4-1 走行時間の短縮

出典：整備なし(プローブデータ (R1.10))  
整備あり (R22将来交通量推計値)

【渋滞損失時間の削減】

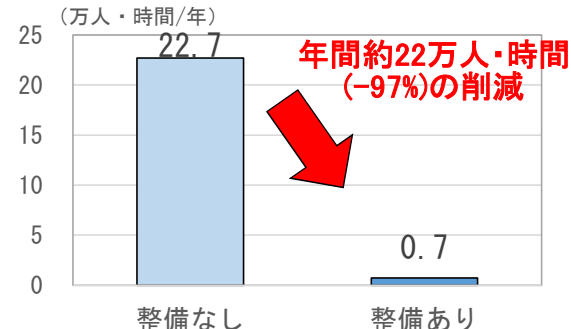


図4-2 渋滞損失時間の削減

出典：整備なし(プローブデータ (R1.10))  
整備あり (R22将来交通量推計値)

【死傷事故件数の減少】

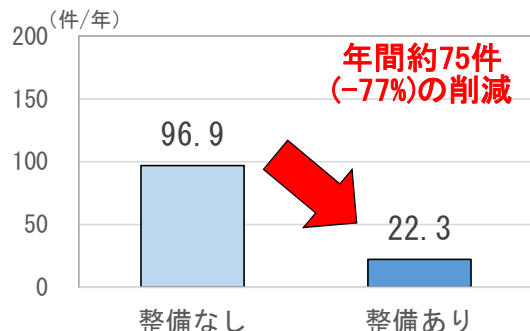


図4-3 死傷事故件数の減少

出典：R22将来交通量推計値



事故による通行止めでの渋滞状況

おおすど (村上市大須戸 R4.8.9)



車両横転による全面通行止め

ぶどう (村上市蒲萄 H30.8.6)

# 4. 事業の投資効果

## (2) その他の効果

### ① 現道区間の課題回避によるリダンダンシーの確保

- 並行する国道7号は事前通行規制や冬期チェーン規制等の規制区間が指定されており、加えて越波による通行止めの可能性がある等迂回発生のリスクが高い。
- 当該事業の整備により、迂回のリスクが解消されるとともに、県境を越える地域間連携のさらなる促進が期待される。

【国道7号における交通規制区間の状況】

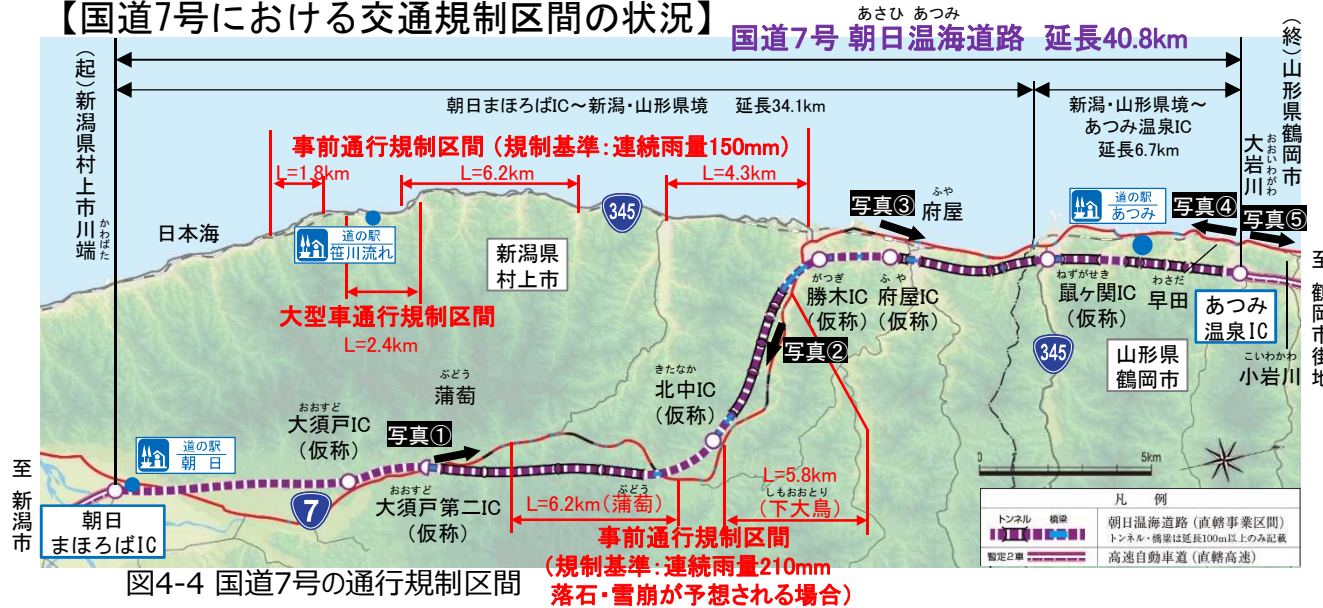


図4-4 国道7号の通行規制区間 (規制基準:連続雨量210mm 落石・雪崩が予想される場合)

【交通規制の実施回数】 出典：国土交通省

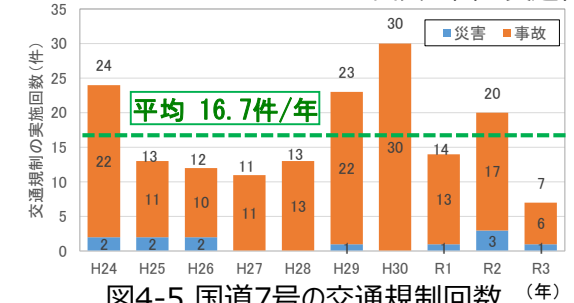


図4-5 国道7号の交通規制回数 ※通行止と片側交通規制の回数

表4-1 国道7号の交通規制時間 出典：国土交通省

(過去10カ年)	交通規制時間	うち通行止
延べ規制時間	381.9 (h)	70.4 (h)
平均規制時間	2.3 (h)	1.9 (h)
最大規制時間	35.2 (h)	11.4 (h)



写真① 雨量による事前通行規制  
ぶどう (村上市蒲萄 H25. 11. 20)



写真② 大雨による護岸崩壊  
かみおとり (村上市上大鳥 R4. 8. 4)



写真③ 越波による通行規制  
ふや (村上市府屋 H26. 12. 17)



写真④ 越波による漂着物  
わさだ (鶴岡市早田 H24. 4. 4)



写真⑤ 法面崩落による通行止め  
こいわがわ (鶴岡市小岩川地区 H18. 7. 13)

# 4. 事業の投資効果

## ②安全な道路ネットワークの確保

- R4年8月3日からの連続降雨により、国道7号および周辺道路の通行止めが発生した。一方で、日本海沿岸東北自動車道は新潟県・山形県ともに通行可能な状況を維持しており、国道7号等の通行止め時の代替路として機能した。
- 朝日温海道路が整備されることで事前通行規制区間等による寸断リスク低減が期待される。

### 【R4年8月3日の豪雨による通行規制】



図4-6 R4.8.3の豪雨による直轄国道の通行規制実施箇所

### 【広域迂回による影響】

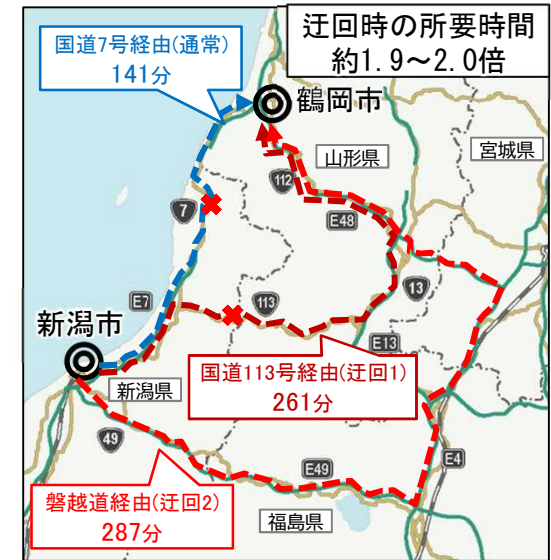


図4-7 新潟～鶴岡間の想定経路別の所要時間  
出典：27センサスより算定

### 救急隊員の声

- R4年8月の豪雨では、山北地区の搬送時の主要経路となる国道7号、国道345号等の路線が同時に通行止めとなりました。
- 整備により、災害に強い道路ネットワークが確保されることに期待しています。

出典：村上市消防本部ヒアリング結果 (R4.9)

# 4. 事業の投資効果

## ③観光振興の支援

- 事業区間周辺は瀬波温泉(村上市)やあつみ温泉(鶴岡市)等の観光地を有する地域であり、近年は両市間でマイクロツーリズム※の推進を図っている。
- 朝日温海道路の整備により観光地間の移動時間が短縮されることで、訪問地または各地滞在時間の増加等の効果が期待される。

※マイクロツーリズム: 自宅からおよそ1時間圏内の地元や近隣への短距離観光のこと。人の移動を抑制し、感染症蔓延リスクを下げるとともに、地域経済の活性化が期待される。

### 【事業区間周辺の主要観光地】



図4-12 事業区間周辺の主要観光地

出典: 新潟県観光入込客数統計、村上市統計、山形県観光数調査  
 ※( )はR1年度の観光入込客数

### 【村上市総合戦略で定める観光施策の方向性】

- 【施策の方向性】
- ア. 市内の伝統文化、食文化などを通じた国内外への魅力発信を進めます。
  - イ. 外国人の来訪に備えた受け入れ体制づくりを進めます。
  - ウ. 町並みや景観、文化財、伝統行事などの積極的な観光活用を図ります。
  - エ. インターネットやWi-Fiをはじめ、新たな通信システムの活用などを図り、観光客の利便性向上と環境整備、魅力ある施設整備などを進めます。
  - オ. グリーンツーリズムやフードツーリズム、スポーツツーリズム、マイクロツーリズムなど、多様な観光スタイルの広がりを考慮した観光情報の発信やモデルプランの提案を進めます。

出典: 第2期村上市総合戦略(R3.3)

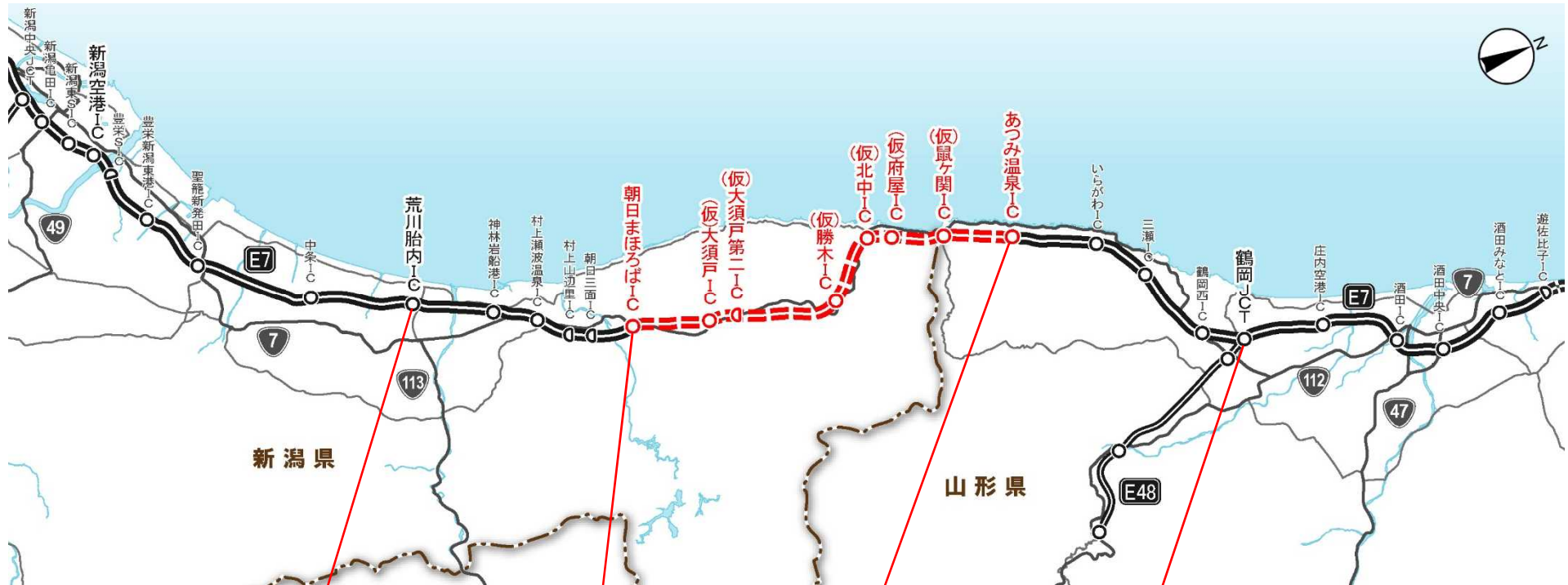
### 【マイクロツーリズムの推進】

村上市と山形県鶴岡市の旅行会社が観光協定を締結(R3.10.5)。  
 →マイクロツーリズムの推進を図る



写真: 村上市HP

# 5. 広域ネットワーク（JCT間）での費用便益分析



	開通済区間 L=20.4km (荒川胎内IC ~ 朝日まほろばIC)	再評価区間 L=40.8km (朝日温海道路)	開通済区間 L=25.8km (あつみ温泉IC ~ 鶴岡JCT)	B/C 事業全体 (残事業)	EIRR 事業全体 (残事業)
JCT間※ (一体評価区間)	○	○	○	1.02 (1.7)	4.1% (7.3%)
再評価区間 (朝日温海道路)		○		1.04 (1.7)	4.2% (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  
 ※：基準年をR4として計算

## 6. 費用対効果

事業名	日本海沿岸東北自動車道						
起終点	起点：新潟県村上市南新保 <sup>みなみしんぼ</sup> 終点：山形県鶴岡市大山前田面 <sup>おおやままえだめん</sup>				延長	約87km	
計画交通量	3,100～17,200 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	(残事業) / (全体事業)	総便益	(残事業) / (全体事業)	基準年度
	(事業全体)	1.02		1,443/6,064 億円		2,399/6,191 億円	令和4年度
(残事業)	1.7	事業費： 1,202/5,203 億円	維持管理費： 241/ 826 億円	更新費： 0/ 34 億円	走行時間短縮便益： 1,991/4,995 億円	走行経費減少便益： 328/ 921 億円	
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量： (-10%～+10%)	B/C=0.9～1.1	(残事業)	交通量： (-10%～+10%)	B/C=1.4～1.8		
	事業費： (+10%～-10%)	B/C=1.00～1.04		事業費： (+10%～-10%)	B/C=1.5～1.8		
	事業期間： (+20%～-20%)	B/C=1.00～1.05		事業期間： (+20%～-20%)	B/C=1.6～1.8		

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和4年度評価時点。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、1.0より大きく10未満：小数点1桁止め、1.0以下：小数点2桁止め とする。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。



## 7. 事業の必要性、進捗の見込み等

### 事業の必要性等に関する視点

#### 【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

○前回事業再評価時以降、需要の見込みや地元情勢など社会情勢に大きな変化は無い。

#### 【事業の投資効果】

○「走行時間の短縮」「交通事故の減少」「リダンダンシーの確保」「安全な道路ネットワークの確保」「観光振興の支援」などの効果が発揮される。

#### 【事業の進捗状況】

○ 事業の進捗状況：用地進捗率73%、事業進捗率29%（令和3年度末）

○ 残事業の内容：用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、改良工事

### 事業の進捗の見込みの視点

・ 用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、改良工事を推進し、早期完成2車線開通を目指して整備を進める。

### コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

・ ボックスの構造見直しによる内空断面の縮小や新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。

## 7. 事業の必要性、進捗の見込み等

### 関係する地方公共団体等の意見

- ・ 地域から頂いた主な意見等：沿線自治体首長等で構成される日本海沿岸東北自動車道建設促進 新潟・山形県境地区期成同盟会等から整備促進の要望を受けている。
- ・ 知事の意見（新潟県）：県民の安全・安心を確保し、活力のある新潟県を創るため、事業の継続を望みます。  
本事業は、地域経済の発展や産業振興に寄与することに加え、大規模震災時には広域救援活動を支える道路整備として、当県にとって重要な事業と認識しております。  
今後もコスト縮減に努め、着実に整備を進めるとともに、早期に事業の効果を発現できるように部分的な供用の検討をお願いします。  
併せて、本県は、厳しい財政状況のもと、公債費負担適正化計画に定めたルールに基づき、毎年度における投資的経費を公債費の実負担で管理していることから、事業の実施に当たっては、地方負担の軽減や直轄事業負担金の平準化などをお願いします。
- ・ 知事の意見（山形県）：「対応方針（原案）」案のとおり、「継続」で意義ありません。  
朝日温海道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成し、災害時における緊急輸送路の確保、高速ネットワーク形成による第三次救急医療施設へのアクセス性の向上、日本海側における交流・連携強化が図られる極めて重要な路線です。  
このため、本県では「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画2028」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性を盛り込んでいるところであり、また、令和3年7月策定の「新広域道路交通計画」において、本路線は広域道路ネットワークの“高規格道路”に位置付けております。  
引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づく別枠の財源を確保するとともに、本事業にも充当するなどし、早期完成に向け、事業の推進をしていただくようお願いします。

## 8. 対応方針（原案）

### 事業継続

（理由）

- ・当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えます。

# 9. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和4年度                      事業名： 国道7号 朝日温海道路  
 担当課： 道路計画課                      担当課長名： 田村 秀誠

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	前回評価時（平成29年度）からの事業費の増加は26%（1,900億円→2,380億円）	<div style="text-align: right; font-size: small;">増加無し    10%以内増加</div> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
事業期間の増加	前回評価時（平成29年度）からの事業期間の延長は29%（14年→18年） ※開通見通しは未公表	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	費用便益分析マニュアル改訂（R4.2）	<input type="checkbox"/>
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	需要量等の減少は無い	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化されたものはない	■
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を上回っている。 平成29年度評価時の感度分析の下位値 〔全体事業〕・交通量(-10%) B/C=1.1    〔残事業〕・交通量(-10%) B/C=1.3 ・事業費(+10%) B/C=1.3                    ・事業費(+10%) B/C=1.4 ・事業期間(+20%) B/C=1.3                    ・事業期間(+20%) B/C=1.4	■
前回評価で資料の作成を省略していない		■
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■
その他の事由（重点的な評価が必要な特別な事由）	なし	—
以上より、審議区分： <b>重点</b> 資料： <b>作成</b> 費用対効果分析： <b>実施</b> とする。		

# (参考) 費用対効果

事業名	国道7号 朝日温海道路							
起終点	起点：新潟県村上市川端 <sup>かわぼた</sup> 終点：山形県鶴岡市大岩川 <sup>おおいわがわ</sup>				延長	40.8km		
事業概要	国道7号朝日温海道路は、「災害時における広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーの確保」、「救急医療施設への搬送時間の短縮」、「安定的な物流ルートの確保に資する道路ネットワークの強化」などを目的とした延長40.8kmの自動車専用道路整備事業である。							
平成24年度 都市計画決定	平成25年度 事業化		平成27年度 用地着手		平成28年度 工事着手			
全体事業費	約2,380億円	事業進捗率 (令和3年度末)	29%		供用済延長	—		
計画交通量	9,800~14,500 台/日							
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業) / (全体事業)		総便益	(残事業) / (全体事業)		基準年度
	(事業全体) 1.04 (残事業) 1.7	1,443/2,304 億円 事業費：1,202/2,063 億円 維持管理費：241/241 億円			2,399/2,399 億円 走行時間短縮便益：1,991/1,991 億円 走行経費減少便益：328/328 億円 交通事故減少便益：80/80 億円			令和4年度
感度分析の結果								
(事業全体)	交通量：(-10%~+10%) B/C=0.9~1.1	(残事業)		交通量：(-10%~+10%) B/C=1.4~1.8				
	事業費：(+10%~-10%) B/C=0.99~1.1			事業費：(+10%~-10%) B/C=1.5~1.8				
	事業期間：(+20%~-20%) B/C=0.98~1.1			事業期間：(+20%~-20%) B/C=1.6~1.8				

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和4年度評価時点。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、1.0より大きく10未満：小数点1桁止め、1.0以下：小数点2桁止め とする。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。