

(記者発表参考資料)

平成17年度予算参考資料
新規制度・箇所等概要

平成16年12月20日
道 路 局

目 次

資料 1	補助金制度の改革	1
資料 2	地方の自主性をさらに高めるための地方道路整備臨時交付金の運用改善	2
資料 3	成果目標を重視した道路整備特別会計予算費目の見直し	3
資料 4	緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラムの創設	4
資料 5	道路交通環境改善促進事業の拡充	5
資料 6	沿道環境改善事業の拡充	7
資料 7	スマート IC に係る社会実験の拡充	9
資料 8	都市高速道路における環境負荷軽減構造路線の対象拡大	11
資料 9	道路開発資金の貸付対象事業の拡充	12
資料 10	情報システムを活用した道路交通の円滑化経費（一般会計）	13
資料 11	自律的移動支援プロジェクトの推進経費（一般会計）	15
資料 12	E T C の普及促進に係る経費（一般会計）	16
資料 13	きたちば 北千葉道路（一般国道 4 6 4 号）（直轄・千葉県）	17
[参考]	新規事業採択時評価について	18

補助金制度の改革

1. 背景及び必要性

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2004」において示された「地方の裁量度を高め自主性を大幅に拡大する改革を実施する」等の国庫補助負担金改革の方向性に基づき、地方道等に係る国庫補助負担金制度の見直しを行う。

2. 制度概要

地方道等の補助事業における地方の裁量度を高め自主性を拡大するため、採択基準の見直し、構造協議の廃止等の事前審査の簡素化を図る一方、事業効果の発現状況等について事後審査を行う責任裁量型へ補助金制度を改革する。

外形的な採択基準の廃止・見直しや体系の整理など、複雑化した採択基準の簡素化を以下の通り行う。

- (1) 地方道に対する補助事業は、原則として空港・港湾アクセスなど一般国道に準ずるネットワークを形成する事業や、交通安全対策、沿道環境対策など国家的見地から支援が必要な事業に限定する旨を採択基準に明記。(地方道事業・街路事業)
- (2) 外形的基準(交通量・混雑率・橋長・道路幅員等)の見直し(補助国道事業、地方道事業、交通安全施設等整備事業、街路事業)
- (3) 特殊改良事業の事業区分の統合(補助国道事業、地方道事業)
- (4) 環境改善目的毎に対象事業を集約(沿道環境改善事業)
- (5) 交通安全施設の工種(区画線、道路反射鏡、地点標)を追加(交通安全施設等整備事業)

3. 制度導入による効果

採択基準の見直し等により、地方の自主性が拡大され、地域の実情に応じた効果的な道路整備が地方の判断及び責任のもとで効率的に実施される。

地方の自主性をさらに高めるための 地方道路整備臨時交付金の運用改善

1. 背景、目的、必要性

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2004」において示された、「地方の裁量度を高め自主性を大幅に拡大する改革を実施する」等の国庫補助負担金改革の方向性や、「やる気のある地方公共団体等との協力の下に自主性と創意工夫を活かしながら、地域の再生を実現する」等の地域の再生の方向性に基づき、地方道路整備臨時交付金の運用改善を行う。

2. 制度概要

地方道路整備臨時交付金において、意欲ある市町村に対する直接要望・内示手続きを導入する等、地方の自主性をさらに高めるための仕組みを導入する。

- (1) 地域再生を目標とするパッケージに対する重点支援
- (2) 意欲ある市町村に対する直接要望・内示手続きの導入
- (3) 事業あたり単年度事業費の上限の見直し

〔改正前〕 5 億円（やむを得ないと認められる場合は 5 倍の額）

〔改正後〕 25 億円（やむを得ないと認められる場合は 5 倍の額）

- (4) 全体設計制度の導入

工事を一括して施行する必要がある、かつ、施行年度が 2 年度以上にわたるもの等について、初年度にまとめて設計審査を実施することができる。

- (5) 国費執行に関する年度間自由度の向上

当初見込みの事業量に変更があった場合、地方道路整備臨時交付金の目的に反しないかぎり、当該年度に交付されるべき金額と交付された金額との差額について、次年度以降に調整することができる。

3. 制度導入による効果

地方道路整備臨時交付金において、地方の裁量・自主性のもと、重点的、効果的かつ効率的な道路整備が推進される。

成果目標を重視した道路整備特別会計予算費目の見直し

1. 背景及び必要性

近年、死傷事故件数は増加しており（平成 15 年度：過去最多）、また、事故は特定の区間に集中している状況である。

このため、事故が多く発生している区間を特定し、交通事故を効果的・効率的に削減する重点的な交通事故対策を実施することが必要である。

また、成果志向の道路行政への転換が求められており、成果と予算配分を直結することが必要である。

2. 制度概要

直轄事業において、死傷事故率が高い区間等の事故低減に資する事業を重点的に実施する予算費目（目）交通事故重点対策事業費を創設する。

3. 制度導入による効果

（目）交通事故重点対策事業費を創設することにより、効果的・効率的に交通事故対策の低減が図れるほか、成果（アウトカム指標（死傷事故率））と予算配分が直結し、効果的・効率的な予算管理を実現する。

緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラムの創設

1. 背景・目的・必要性

新潟県中越地震、北海道十勝沖地震、宮城県北部地震などの地震が頻発し、また、東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震の逼迫性が指摘されていることから、橋梁の耐震補強を重点実施し、緊急輸送道路の機能を確保する。

2. 制度概要

兵庫県南部地震クラスの地震に対しても、橋梁の損傷が限定的なものにとどめ、緊急輸送道路としての機能を確保するよう、橋梁の耐震補強を重点的に実施する。

(1) 緊急輸送道路ネットワークの要となる直轄国道については、古い設計基準の単柱橋脚の耐震補強を概ね 3 箇年で完了する。

(2) 国と都道府県等が連携し、各地域毎に、緊急輸送道路ネットワークの中でも優先的に確保すべき「優先確保ルート」を選定し「緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラム」(H17～H19 年度)を策定する。

なお、「優先確保ルート」の選定にあたっては、東海地震、東南海・南海地震の法指定地域や地震の逼迫性が指摘されている地域等に、特に配慮する。

(3) 「優先確保ルート」に位置づけられた都道府県管理道路、市町村道等については、補助事業や地方道路整備臨時交付金を活用して、耐震補強が概ね 3 箇年で完了できるよう支援を行う。

補助事業の採択基準には、国家的見地から支援が必要な事業として災害対策を明示するとともに、地方道路整備臨時交付金のパッケージの目的に、震災対策を明示し震災対策を支援する特別枠を設定する。

3. 制度導入による効果

制度の導入により、橋梁の耐震補強が重点的に推進され、緊急輸送道路の機能が確保されることにより、被災時の円滑な救急・救援活動、緊急物資の輸送や復旧活動の支援等に資する。

道路交通環境改善促進事業の拡充

1. 背景及び必要性

放置自転車等により、本来、歩行者の通行のために確保した歩行空間が阻害されている状況である。

駐輪施設の整備については、民間事業者がノウハウ・経験を有するケースが多く、放置自転車対策等を進めるためには、これらも積極的に活用することが必要である。

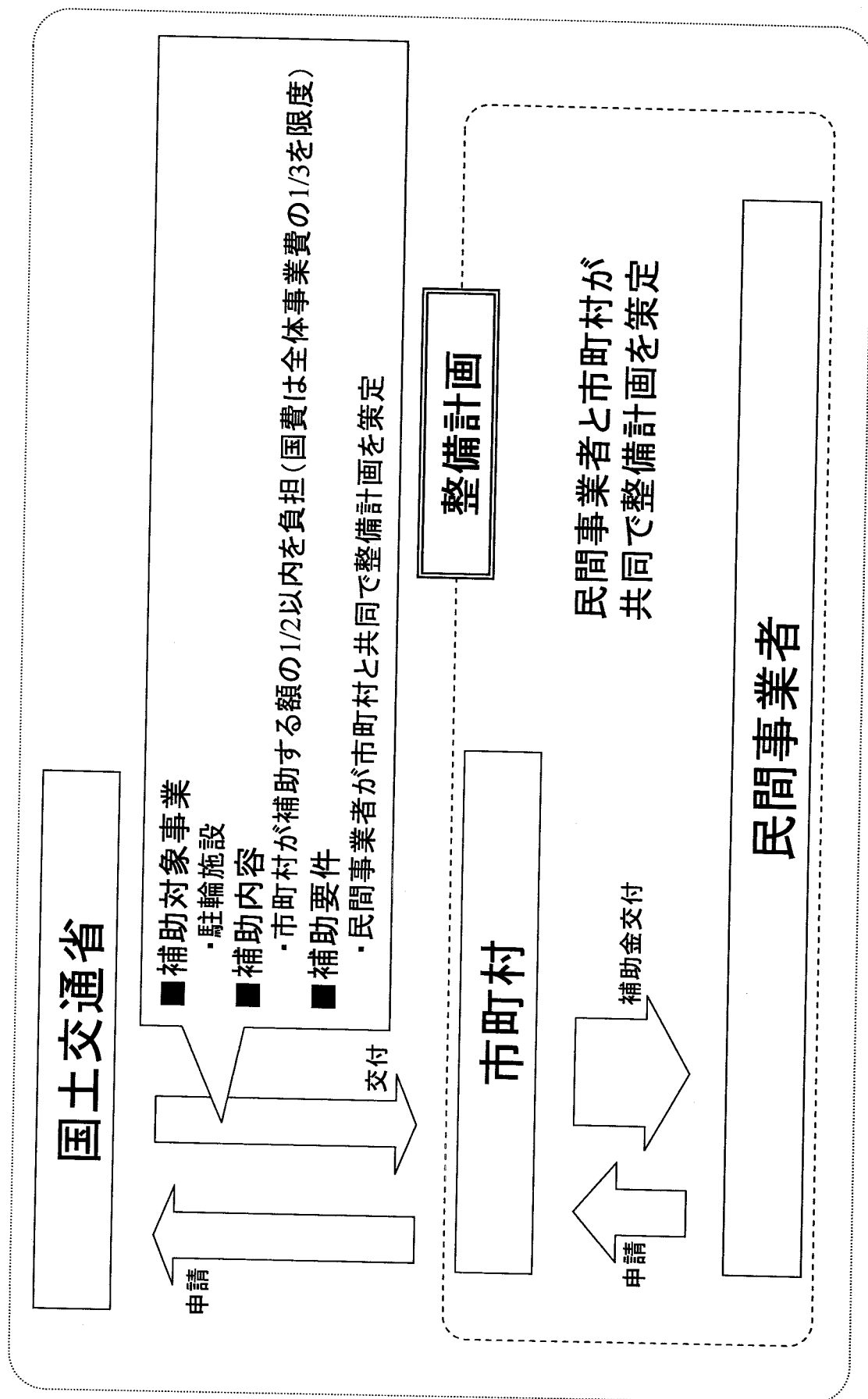
2. 制度概要

民間事業者が行う駐輪施設の整備について、その整備に要する費用に対して地方公共団体が補助する額（地方公共団体の補助額が全体事業費の $2/3$ を超える場合は、当該 $2/3$ に相当する額）の $1/2$ 以内を地方公共団体に對し補助できるように、道路交通環境改善促進事業を拡充を行う。

3. 制度導入による効果

民間事業者の駐輪施設の整備に対して補助制度を拡充することにより、民間のノウハウ・経験等を活用し、効果的・効率的に道路交通環境の改善を促進することができる。

道路交通環境改善促進事業の手続き



沿道環境改善事業の拡充

1. 背景及び必要性

近年、都市特有の環境問題としてヒートアイランド現象が注目されており、舗装等の地面の被覆増大がその一因との指摘もある。一部の自治体では、保水性舗装等の「路面温度を低下させる舗装」の導入に向けた動きがあるが、単価が高いこともあり、技術の普及やコスト低減等が進展しにくい状況である。

そこで、保水性舗装等の路面温度を低下させる舗装の敷設を新たに沿道環境改善事業に追加し、路面温度低減効果や効果の持続性等の検証を行うことにより、技術の確立と普及を図る。

2. 制度概要

歩行者の多い都市部の商店街等を中心に、夏季の路面温度上昇により歩行空間の快適性が著しく損なわれている地域で、保水性舗装等の路面温度を低下させる舗装を敷設するモデル事業を、沿道環境改善事業の対象に追加する。

3. 制度導入による効果

路面温度を低下させる舗装技術の確立、普及を図ることにより、ヒートアイランド現象が顕著である都市部において、夏場の路面温度の上昇を抑え、歩行空間の快適性を向上させることができる。

路面温度を低下させる舗装の普及促進

ヒートアイランド現象が顕著である都市部において、夏場の歩行空間の快適性を向上させるため、路面温度を低下させる舗装（保水性舗装等）の普及促進

1. 都市部の歩行者が多い商店街等で路面温度を低下させる舗装の敷設を支援

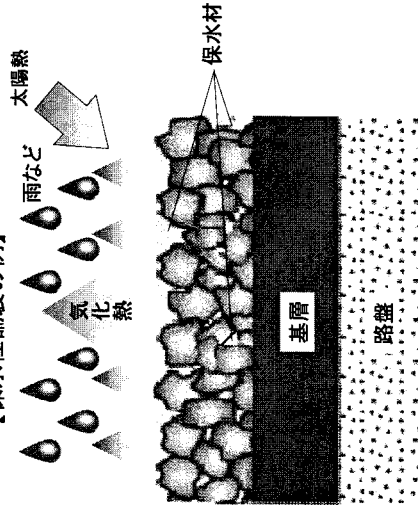
沿道環境改善事業の対象に「路面温度を低下させる舗装」を追加

2. 耐久性や効果の持続性等を検証

保水性舗装等を敷設した地区において、効果の持続性や耐久性等を検証

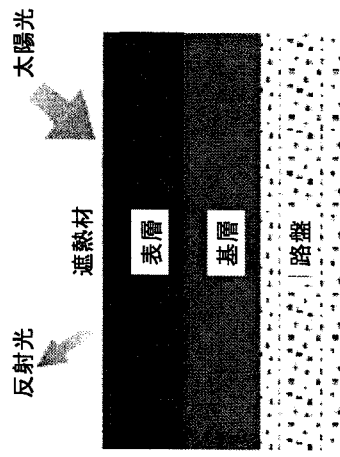
路面温度を低下させる舗装の例

【保水性舗装の例】



舗装体内の保水材に蓄えられた水分が蒸発するときの気化熱により、路面温度を低下させるもの。

【遮熱性舗装の例】



舗装の表面に遮熱性を有する塗料などを塗布することによって、太陽光のうち赤外線域を反射させて、舗装体内の蓄熱量を減少させることで、路面温度を低下させるもの。

スマート I C に係る社会実験の拡充

1. 背景

現在、わが国の高速自動車国道の I C 設置間隔は、約 10 k m であるが、高速道路を無料で整備している英、米等では、4 ～ 5 k m 程度となっている。また、高速道路が通過する市町村のうち約 4 割に I C がなく、追加 I C の整備による地域経済の活性化への要望が強い。

追加 I C の設置は、利便性の向上を通じて、高速自動車国道の利用増進をもたらすとともに、出入交通量の分散による交通混雑の改善、周辺集客施設・運送関連施設等との連携強化、救急医療施設へのアクセス性の向上による医療サービス水準の向上等、地域の生活の改善や経済の活性化に大きく貢献するものである。

一方、追加 I C は、多額な建設費や料金収受経費等の管理費のために、採算性の観点からその整備が制約されてきたが、建設・管理コストの節減が可能なスマート I C（E T C 専用 I C）の導入により、追加 I C の整備の促進が期待されている。

平成 16 年度においては、「S A ・ P A に接続するスマート I C の社会実験」を全国 28 箇所において実施しているところであるが、更なる改善点の把握などを行うために、平成 17 年度はスマート I C に係る社会実験の拡充を図る。

2. 制度の概要

- (1) スマート I C の導入に向けて、接続が可能な一般道路が近傍にある本線部分において、緊急退出路等を利用して E T C 専用の仮出入口を設け、暫定的に実際の I C 運営を行う社会実験を実施する。
- (2) スマート I C の効果や課題を継続的に調査するために、社会実験における E T C 路側機器のレンタル制度を創設する。

3. 制度導入による効果

社会実験を通じて、I C を E T C 専用とすることによる整備効果や課題を明らかにできると共に、スマート I C 整備にあたっての更なるコスト削減などの改善点を把握することにより、追加 I C の整備促進に必要な知見が得られる。

スマートICに係る社会実験の拡充

平成16年度に実施しているSA・PAに接続するスマートICの社会実験に加えて、緊急退出路などを活用して高速道路本線に接続するスマートICの社会実験するとともに、社会実験におけるETC路側機器のレンタル制度を創設します。

【本線に接続するスマートICの社会実験】

・スマートICの導入に向けて、接続が可能な既存の一般道路が近傍にある本線部分において、緊急退出路等を利用してETC専用の仮出入り口を設け、暫定的に実際のIC運営を行う社会実験を実施します。



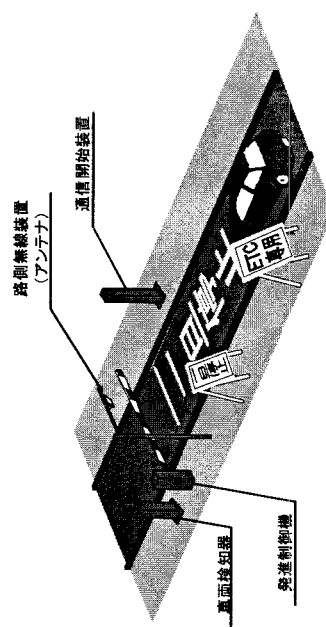
緊急退出路



社会実験用の簡易型ETCを設置

【ETC路側機器のレンタル制度】

・上記社会実験メニューの他に、社会実験用のETC路側機器を地方協議会にレンタルする制度を創設し、各地での積極的な社会実験の取組みを啓発して、より多くの箇所でのスマートICの効果検証が可能となる。



都市高速道路における環境負荷軽減構造路線の対象拡大

1. 背景及び必要性

大都市圏における自動車専用道路網の拡充強化は、大都市圏の都心機能の維持・増進、また、環境への負荷の低い都市構造の転換などの観点から喫緊の課題となっている。

大都市圏の自動車専用道路の計画において、環境負荷を軽減し周辺の土地利用と調和したものとしてトンネル構造等を採用するケースが増えており、建設、管理に要する費用も従来に比べ相当嵩んでいる。

一方、平成17年秋の公団民営化を控え、都市高速道路の採算性の確保を図り、民営化後45年以内の償還を確実なものとする必要があるとなっている。

平成13年度より、都市高速道路について、環境負荷軽減構造を有する路線に対する公的助成措置を拡充したところであるが、都市高速道路の採算性確保のため、今後、その対象路線の拡大を行うものである。

2. 制度概要

拡大対象路線：阪神高速道路 大和川線、淀川左岸線、神戸山手線、
京都高速道路（新十条通、油小路線）
（既対象路線：首都高速道路 横浜環状北線）
出 資 率：35%（ただし、国：地方＝1：1）

3. 制度導入の効果

対象路線の拡大により、コスト削減や事業区分の見直し等と合わせ、都市高速道路の採算性の確保が図られる。

道路開発資金の貸付対象事業の拡充

1. 背景及び必要性

大都市圏を中心に環境基準を満たさない地域が依然多く、NOX・PM 等による大気汚染は、道路の環境対策として実施していかなければならない問題である。従来までボトルネック対策等の対策を実施してきたところであるが、これらの問題の解決にあたっては自動車単体からの排出量の削減が効果的であり、そのためにも低公害車の普及促進が必要である。

これらの低公害車の普及にあたっての課題として、現状では、燃料等供給施設が通常のガソリンスタンド程設置されておらず、低公害車利用者の利便性が確保できていないという問題点があげられる。

そのため、低公害車の燃料等供給施設を設置するにあたっての貸付制度を設けることにより燃料等供給施設設置のインセンティブを高め、低公害車の普及促進を図る必要がある。

2. 制度概要

対象事業：尿素水簡易型自動供給装置等の燃料等供給施設の設置
貸付限度：設置に要する費用の 1 / 2 以内

3. 制度導入による効果

低公害車の燃料等供給施設の設置を支援することにより、低公害車の普及促進を図り、自動車排出ガスによる大気環境への影響を低減することができる。

情報システムを活用した道路交通の円滑化経費（一般会計）

1. 背景及び必要性

道路交通の円滑化にあたっては、道路の新設等の従来型の道路事業手法のみでは、長期かつ巨額の費用が必要であり、開かずの踏切、路上駐車等の道路構造以外のボトルネックも深刻な状況である。

このような状況に対応するため、ストックの充実と併せて、既存ストックの「使われ方」に着目したストック利用の効率化を促進する必要がある。

2. 制度概要

平成17年度から道路特定財源を活用して、道路交通の円滑化にあたり即効性の高い施策を実施するために、以下のストックを有効活用するための情報システムづくりを支援する。

①高速バスロケーションシステムの導入促進

通信手法を簡便にした高速バスロケーションシステムの開発及び導入

②踏切システムの高度化

踏切による交通遮断時間を最短化する新たな制御システムの開発及び導入

③駐車場案内システムの高度化

車の入退管理機能の高度化や駐車場情報収集システムの構築

3. 制度導入による効果

マイカーからバスへの利用転換、踏切の遮断時間の短縮、駐車場利用の効率化への支援を行うことにより、道路交通混雑の緩和を図り、円滑な道路交通を推進することができる。また、道路交通混雑の緩和による走行速度の向上により、沿道大気環境の改善が期待される。

情報システムを活用した道路交通の円滑化

高速バスロケーションシステムの導入促進

高速バスに対応した通信システムの開発、航空機や新幹線と連動した情報提供システムの構築など

全国の高速バスにシステムを導入

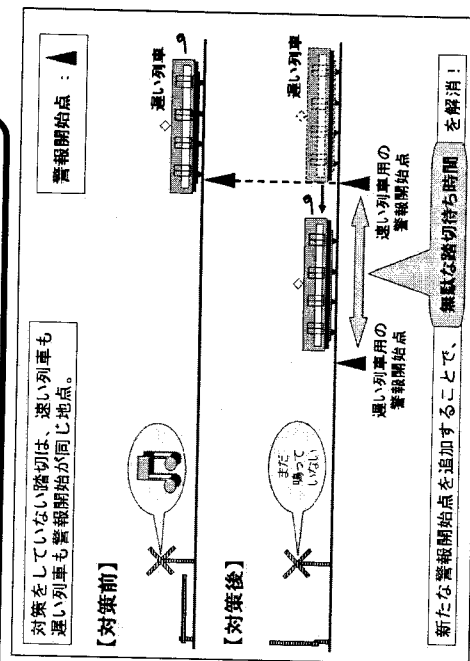
マイカーからバスへの利用転換

踏切システムの高度化

急行・各停など列車の速度を判断して、警報開始時間を最適化する「賢い踏切」を導入

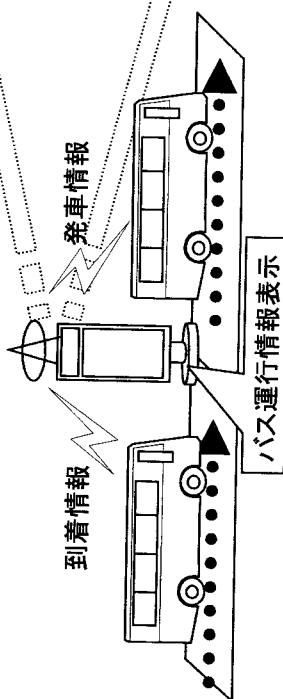
新たな制御システムの開発

遮断機による交通の遮断時間を最短化



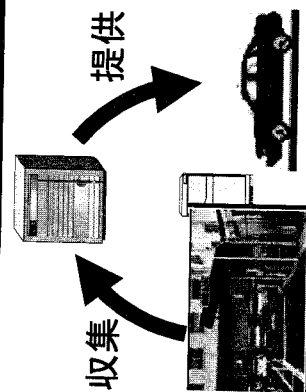
【飛行機着】	11:50 ANA 東京
	11:55 JAL 名古屋
	
	
【乗り継ぎバス】	●● 駅行き
	12:10 1番 定刻
	12:20 1番 5分遅れ
	
	●● 行き
	12:30 3番 10遅れ

主要な空港や駅ターミナルに案内表示システムを設置



駐車場案内システムの高度化

車の入退管理機能の高度化や駐車場情報収集システムの構築



空き駐車場を求めての迷走の削減

入退待ち時間の短縮

自律的移動支援プロジェクトの推進経費（一般会計）

1. 背景、目的、必要性

高齢化が急速に進み、今後大幅な人口減少が見込まれるなか、全ての人々が社会参画し、互いに支えあう「ユニバーサル社会」の実現が求められている。

自律的移動支援プロジェクトは、この実現に向けた取組みの一環として、ユビキタスネットワーク技術を活用し、移動等に関する情報を「いつでも、どこでも、だれでも」が利用できることで、高齢者や身体障害者、訪日外国人を含むすべての人々が安心して快適に移動できる環境づくりを目指すものである。

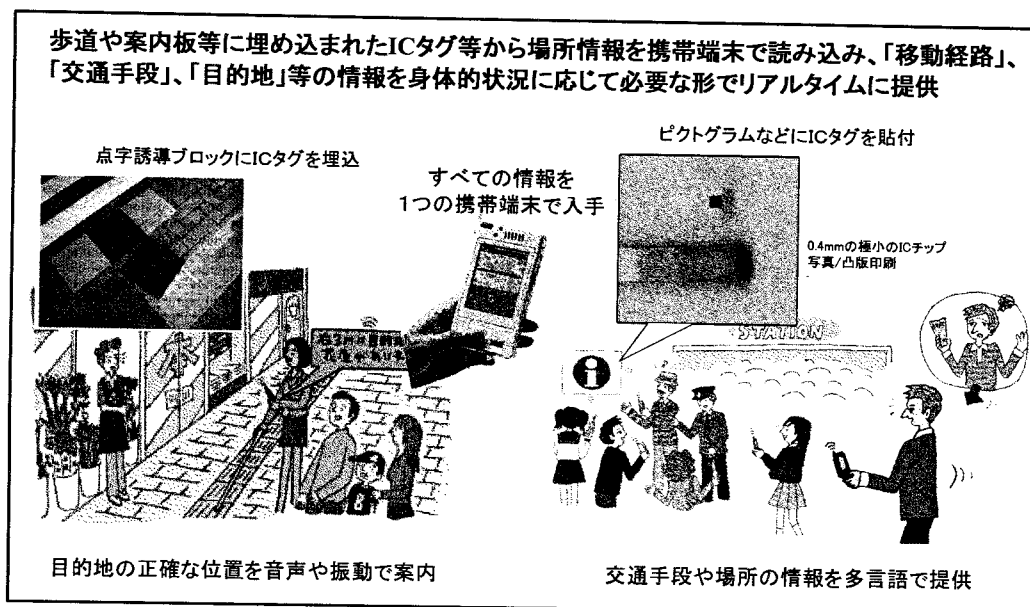
2. 制度概要

本プロジェクトの推進にあたっては、案内板、標識、点字ブロック等に設置する場所情報を発信するICタグ等の通信機器と、利用者が持つ携帯端末との間で通信を行い、利用者が必要とする安全・安心な移動経路、交通手段の選択、目的地及び周辺情報、緊急時の迂回ルート等の情報を、利用者のニーズに応じて音声、文字、振動、多言語等でリアルタイムに提供するシステムを構築することが必要である。

このため、システムに関するコンテンツの作成・組み込み、現地における実証実験等を実施し、これらの結果を踏まえて、システムの枠組み、技術仕様等を策定する。

3. 制度導入による効果

技術仕様等の策定により、システムの基本プラットフォームができあがり、システムの標準化が図られ、共通システムでの本プロジェクトの各地への展開が可能となる。



E T C の普及促進に係る経費（一般会計）

1. 背景及び必要性

首都高速、阪神高速においては、利用の程度に応じた負担という考え方に基づき、対距離料金制への移行を図ることが必要である。極力早期に対距離料金制を導入するため、平成18年春までに首都、阪神においては、全国目標である約70%より高い約85%まで引き上げることを目標としたところ。

公団において引き続きE T Cの普及促進策を実施するものの、首都高速、阪神高速における利用率85%の達成は厳しいことから、さらに、従来E T Cに転換しなかった中低頻度利用者を対象にE T Cの普及を図る必要がある。

また、E T Cの普及促進による急速な設置台数の伸展に伴うセットアップの急増に対し、容量拡張や信頼性の確保のためセットアップシステムの改修や高度化が必要となっている。

2. 制度概要

E T Cの初期費用を低減し、E T Cへの利用転換を促進するため、E T C車載器リース制度を実施する。また、車載器セットアップ数の急増に対応するため、E T Cセットアップシステムを拡充整備し、セットアップ処理能力の向上を図る。

3. 制度導入による効果

E T Cの普及を促進することにより、有料道路における料金所渋滞の解消、沿道環境の改善が図られ、さらには、E T Cを活用した多様で弾力的な料金設定が可能となる。

平成17年度 新規事業化箇所（新規事業採択時評価結果）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：鈴木 克宗

事業名	一般国道464号 ^{きたちば} 北千葉道路	事業区分	一般国道	事業主体	直轄 千葉県
起終点	自：千葉県印旛郡印旛村若萩 至：千葉県成田市押畑			延長	9.8km 直轄5.6km 県4.2km

事業概要

一般国道464号は、千葉県松戸市から千葉県成田市までの延長約48kmの路線で、千葉県東葛飾地域と成田地域を結ぶ重要な道路である。北千葉道路は、首都圏北部と成田国際空港のアクセス時間を大幅に短縮する新たな道路アクセスルートとして都市再生プロジェクトに位置付けられている延長9.8km（新規事業化分）の4車線道路である。

事業の目的、必要性

北千葉道路は首都圏北部・都心部等から成田国際空港へのアクセス強化や成田市街地部に於ける交通混雑緩和を図るなど周辺地域のみならず首都圏の活性化に寄与するものである。

全体事業費	559億円（直轄289億円 県270億円）	計画交通量	28,800台/日
費用便益比	B/C 2.8	総費用	448億円 事業費：441億円 維持管理費：7億円
		総便益	1,252億円 走行時間短縮便益：1,199億円 走行費用減少便益：40億円 交通事故減少便益：13億円
		基準年	平成16年

事業の効果等

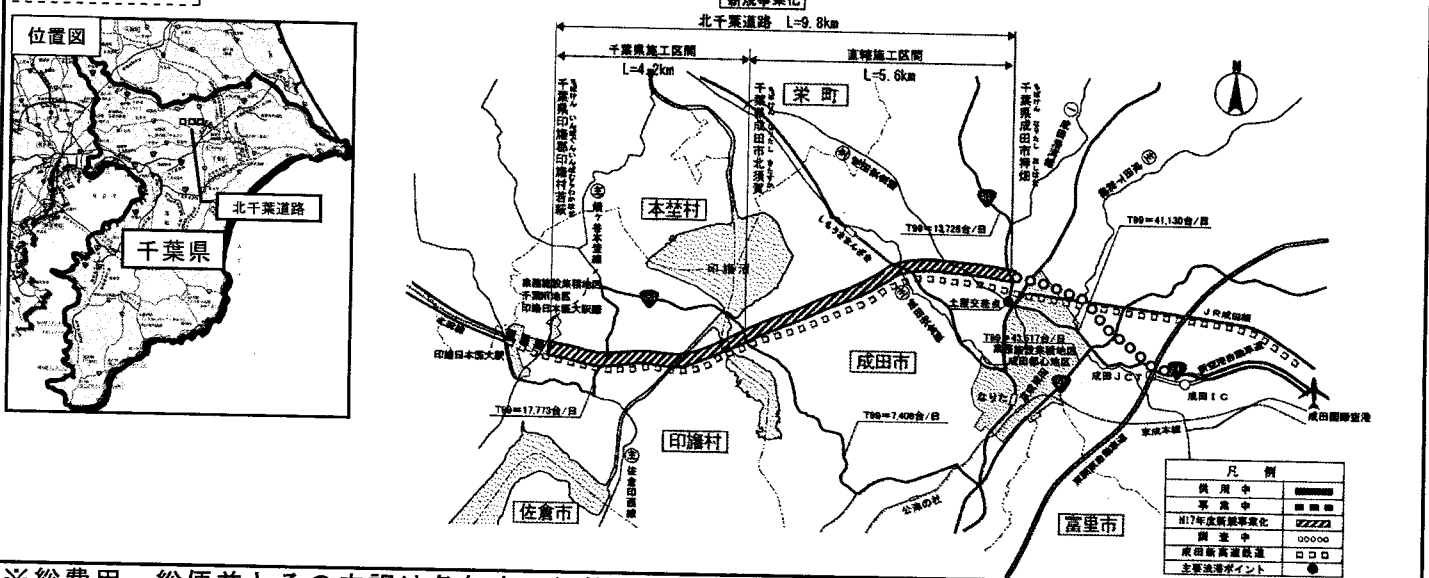
- ・円滑なモビリティの確保（バス路線の利便性向上、空港へのアクセス向上等）
- ・都市の再生（沿道まちづくりとの連携）
- ・個性ある地域の形成（主要観光地へのアクセス向上）

など8項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

北千葉道路は、都心と成田国際空港間のアクセス強化のみならず、成田・千葉ニュータウン業務核都市の骨格的交通軸として地域の活性化を図る上からも必要不可欠な道路であることから関係7市2村の首長等からなる北千葉道路建設促進期成同盟会より整備促進の要望（平成16年11月17日）を受けている。

事業概要図



※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。

(参考)

新規事業採択時評価について

1. 評価の目的

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価を実施する。新規事業採択時評価は、費用対効果分析を含め、総合的に実施する。

2. 評価の対象となる事業

対象とする事業は、新設・改築事業（高速自動車国道又は都市高速道路等公団施行事業、一般国道に係る事業並びに地方道及び街路補助事業等にかかるもの）とする。

3. 評価の方法

新規事業採択にあたっては、「客観的評価指標」を用いて事業の評価を実施し、この評価を踏まえ、当該年度の予算枠、地域固有の状況等の諸要素を総合的に考慮して、新規事業採択箇所を決定する。なお、費用対効果分析については、費用便益分析マニュアルに基づき実施する。

4. 評価結果の公表

今回、平成17年度新規事業採択箇所のうち、政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算内示をされた事業について、評価結果を公表する。

その他の新規箇所及び再評価、事後評価の結果については、年度末までに評価を実施し、実施計画が承認された後（年度末頃）に評価結果を公表する。

道路事業・街路事業に係る評価の制度、客観的評価指標、費用便益分析マニュアル等については、道路局ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/road/>）において公表している。

客観的評価指標

新規事業採択時評価にあたり、事業採択の前提条件及び事業の効果・必要性を評価する指標について、定量的または定性的評価を行うもの。

＜事業採択の前提条件の確認＞	＜事業の効果・必要性の評価（指標例）＞
投資の効率性 ☐ 便益が費用を上回っている 事業実施環境 ☐ ルート確定済 ☐ 円滑な事業執行環境が整っている	活 力 ～都市再生と地域連携による経済活力の回復～ ☐ 都市圏の環状道路を形成 等 暮らし ～生活の質の向上～ ☐ 交通バリアフリー法の重点整備地区がバリアフリー化される 等 安 全 ～安全で安心できる暮らしの確保～ ☐ 緊急輸送道路として位置付けあり 等 環 境 ～環境の保全・創造～ ☐ 騒音レベルが改善 等

費用便益分析

道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、一定期間（40年間）の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行う。

道路の整備に伴う効果は、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多様な効果が存在するが、このうち現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能な項目について、便益として計上する。

＜費用便益分析の手法＞	消費者余剰計測法＜参考＞
＜分析期間＞	建設期間＋40年
＜費用として計上する項目＞	＜便益として計上する項目＞
・事業費 ・維持管理費	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益

＜参考＞消費者余剰計測法

事業実施によって影響を受ける消費行動に関する需要曲線を推定し、事業実施により生じる消費者余剰の変化分を求める方法である。事業を行わなかった場合と行った場合についての一般化費用を推計し、事業による一般化費用の低下が生み出す消費者余剰の増加分を便益として計測する方法である。