

審議区分判定一覧

* 変化のあった項目について赤字記載

資料4

事業名	県	評価実施年度	(ア)事業採択時において実施した費用対効果分析の要因の変化について								(イ)費用対効果分析を実施する事の効率性の判断について		B/C算定実施の有無	審議区分(案)	
			①事業目的について		②外的要因について		③内的要因<費用便益分析関係>について				分析の効率性				
			事業目的	変更点 変更がないこと	変化要因 変更がないこと	1. 費用便益分析マニュアル 2. 需要量	3. 事業費	4. 事業展開	変化要因 判定基準	分析費用/事業費(%)1%以上 又は 前回評価時の感度分析(下位ケース値) B/C=1.0以上	効率性 判定基準				
安倍川直轄河川改修事業	静岡県	H23	基準地点の手越で観測史上最大規模の洪水(昭和54年10月洪水)と同規模の流量(4,900m3/s)を概ね安全に流下させる。	変更なし	■流域の人口に大きな変化は見られないが、世帯数は増加傾向にある。 ■流域には、東名高速道路やJR東海道新幹線等、日本経済の基盤をなす重要交通網が集中しており、平成24年度に、新東名高速道路の供用開始。	地元情勢等の変化がない	治水経済調査マニュアル(案) H17.4(河川局)	13,930 (百万円)	22,960 (百万円)	H49年度まで	1.費用便益分析マニュアル、2.需要量(減少10%以内)、3.事業費(増加10%以内)、4.事業展開(延長10%以内)の変化がない。	(全体事業) 残事業費 B/C=25.6 残工期 B/C=26.6 資産 B/C=24.2 (残事業) 残事業費 B/C=20.6 残工期 B/C=21.8 資産 B/C=19.8	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値(1.0)を上回っている	無	一括
		"	"				"	"	"	"					
大井川直轄河川改修事業	静岡県	H23	基準地点の神座で概ね50年に1度経験するような流量(9,500m3/s)を既存の洪水調節施設で洪水調節することにより、河道では8,100m3/sを概ね安全に流下させる。	変更なし	■流域の人口・世帯数は、増加傾向にある。 ■流域には、東名高速道路やJR東海道新幹線等、日本経済の基盤をなす重要交通網が集中しており、平成24年度に、新東名高速道路の供用開始。	地元情勢等の変化がない	治水経済調査マニュアル(案) H17.4(河川局)	4,567 (百万円)	12,075 (百万円)	H52年度まで	1.費用便益分析マニュアル、2.需要量(減少10%以内)、3.事業費(増加10%以内)、4.事業展開(延長10%以内)の変化がない。	(全体事業) 残事業費 B/C=16.4 残工期 B/C=17.6 資産 B/C=15.9 (残事業) 残事業費 B/C=16.4 残工期 B/C=17.6 資産 B/C=15.9	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値(1.0)を上回っている	無	一括
		"	"				"	"	"	"					
木曾川直轄河川改修事業	愛知県・岐阜県・三重県	H23	基準地点の犬山で戦後最大規模の洪水(昭和58年9月洪水)と同規模の流量(12,500m3/s)を概ね安全に流下させる。	変更なし	■流域市町村の人口はほぼ横ばいである。 ■流域には、高速道路及び主要国道等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。	地元情勢等の変化がない	治水経済調査マニュアル(案) H17.4(河川局)	53,363 (百万円)	66,943 (百万円)	H49年度まで	1.費用便益分析マニュアル、2.需要量(減少10%以内)、3.事業費(増加10%以内)、4.事業展開(延長10%以内)の変化がない。	(全体事業) 残事業費 B/C=42.7 残工期 B/C=45.6 資産額 B/C=41.4 (残事業) 残事業費 B/C=37.6 残工期 B/C=41.4 資産額 B/C=37.1	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値(1.0)を上回っている	無	一括
		"	"				"	"	"	"					
揖斐川直轄河川改修事業	岐阜県・三重県	H23	基準地点の万石で戦後最大規模の洪水(昭和50年8月洪水、平成14年7月洪水)と同規模の流量(3,900m3/s)を概ね安全に流下させる。	変更なし	■流域市町村の人口はほぼ横ばいである。 ■流域には、高速道路及び主要国道等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。	地元情勢等の変化がない	治水経済調査マニュアル(案) H17.4(河川局)	117,855 (百万円)	124,058 (百万円)	H49年度まで	1.費用便益分析マニュアル、2.需要量(減少10%以内)、3.事業費(増加10%以内)、4.事業展開(延長10%以内)の変化がない。	(全体事業) 残事業費 B/C=45.8 残工期 B/C=48.1 資産額 B/C=43.9 (残事業) 残事業費 B/C=48.4 残工期 B/C=53.2 資産額 B/C=47.4	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値(1.0)を上回っている	無	一括
		"	"				"	"	"	"					
木曾川総合水系環境整備事業	愛知県岐阜県三重県	H23	「木曾川水系河川整備計画」(H20.3.28)に基づき、河川環境の整備と保全、川と人とのふれあいの増進を目指す。	変更なし	■沿川市町村の人口はほぼ横ばいである。	地元情勢等の変化がない	河川に係る環境整備の経済評価の手引き(H22.3)(河川局)	受益範囲にかかる自治体 130万世帯	12,003 (百万円)	H28年度まで	1.費用便益分析マニュアル、2.需要量(減少10%以内)、3.事業費(増加10%以内)、4.事業展開(延長10%以内)の変化がない。	(全体事業費) 残事業費 B/C=3.8 残工期 B/C=3.9 受益世帯数 B/C=3.5 (残事業) 残事業費 B/C=5.6 残工期 B/C=6.1 受益世帯数 B/C=5.5	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値(1.0)を上回っている	無	一括
		"	"				"	"	"	"					

審議区分判定一覧

* 変化のあった項目について赤字記載

事業名	県	評価実施年度	(ア) 事業採択時において実施した費用対効果分析の要因の変化について					(イ) 費用対効果分析を実施する事の効率性の判断について					B/C算定実施の有無	審議区分(案)	
			① 事業目的について		② 外的要因について		③ 内的要因<費用便益分析関係>について				分析の効率性				
			事業目的	変更点 変更がないこと	事業を巡る社会経済情勢	変化要因 変更がないこと	1. 費用便益分析マニュアル 変更がないこと	2. 需要量 減少10%以内	3. 事業費 増加10%以内	4. 事業展開 延長10%以内	変化要因 判定基準	分析費用/事業費(%)1%以上 又は 前回評価時の感度分析(下位ケース値) B/C=1.0以上			効率性 判定基準
富士海岸直轄海岸保全施設整備事業	静岡県	H23	駿河湾沿岸海岸保全基本計画に基づき「高潮対策」「侵食対策」「環境・利用への配慮」を行う	変更なし	■沿線市町の人口は大きな変化は見られない ■高潮・波浪により海水が氾濫した場合に想定される被害は沿岸の静岡市、富士市、沼津市に多大な影響を及ぼす事が想定される。	地元情勢等の変化がない	海岸事業の費用便益分析指針(改訂版)H16.6(農林水産省農村振興局、農林水産省水産庁、国土交通省河川局、国土交通省港湾局)	27,774 (百万円)	111,208 (百万円)	H43年度まで	1.費用便益分析マニュアル、2.需要量(減少10%以内)、3.事業費(増加10%以内)、4.事業展開(延長10%以内)の変化がない。	(全体事業) 残事業費 B/C=3.5 残工期 B/C=3.4 資産額 B/C=3.2 (残事業) 残事業費 B/C=3.6 残工期 B/C=3.9 資産額 B/C=3.6	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値(1.0)を上回っている	無	一括
		H26	〃				〃	〃	〃	〃					
駿河海岸直轄海岸保全施設整備事業	静岡県	H23	駿河湾沿岸海岸保全基本計画に基づき「高潮対策」「侵食対策」「環境・利用への配慮」を行う。	変更なし	■沿線市町の人口は大きな変化は見られない ■高潮・波浪により海水が氾濫した場合に想定される被害は沿岸の焼津市、吉田町、牧之原市に多大な影響を及ぼす事が想定される。	地元情勢等の変化がない	海岸事業の費用便益分析指針(改訂版)H16.6(農林水産省農村振興局、農林水産省水産庁、河川局、港湾局)	38,042 (百万円)	52,359 (百万円)	H46年度まで	1.費用便益分析マニュアル、2.需要量(減少10%以内)、3.事業費(増加10%以内)、4.事業展開(延長10%以内)の変化がない。	(全体事業) 残事業費 B/C=10.5 残工期 B/C= 9.9 資産 B/C= 9.5 (残事業) 残事業費 B/C=12.0 残工期 B/C=12.6 資産 B/C=11.9	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値(1.0)を上回っている	無	一括
		H26	〃				〃	〃	〃	〃					

審議区分判定一覧

* 変化のあった項目について赤字記載

事業名	県	評価実施年度	(ア) 事業採択時において実施した費用対効果分析の要因の変化について					(イ) 費用対効果分析を実施する事の効率性の判断について					B/C算定実施の有無	審議区分(案)	
			① 事業目的について		② 外的要因について		③ 内的要因<費用便益分析関係>について					分析の効率性			
			事業目的	変更点 変更がないこと	事業を巡る社会経済情勢	変化要因 変更がないこと	1. 費用便益分析マニュアル 変更がないこと	2. 需要量 減少10%以内	3. 事業費 増加10%以内	4. 事業展開 延長10%以内	判定基準	分析費用/事業費(%)1%以上 又は 前回評価時の感度分析(下位ケース値) B/C=1.0以上			効率性 判定基準
一般国道1号 笹原山中バイパス	静岡県	H23	一般国道1号笹原山中バイパスは、静岡県三島市山中新田から、同市笹原新田に至る延長4.3kmのバイパス。 下記の3点を主な目的として事業を推進。 ・走行環境の改善 ・交通事故の削減 ・沿道環境の改善	変更なし	・国道1号現道は、急勾配が連続し、登坂車線がなく大型車が多いため走行速度が低下し円滑な走行を阻害。 ・国道1号現道は急カーブが多く、曲線半径60m未満の道路線形不良箇所が多数存在。 ・山中新田の集落では通過交通や大型車による騒音レベルが高く、夜間においては環境基準を超過。	地元情勢等の変化がない	費用便益マニュアル(H20年11月 道路局 都市・地域整備局)	2,767,521 (TE/日)	13,400 (百万円)	H32年度まで	1.費用便益分析マニュアル、2.需要量(減少10%以内)、3.事業費(増加10%以内)、4.事業展開(延長10%以内)の変化がない。	(全体事業) 交通量 B/C=1.2 事業費 B/C=1.3 事業期間 B/C=1.3 (残事業) 交通量 B/C=2.4 事業費 B/C=2.4 事業期間 B/C=2.3	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値(1.0)を上回っている	無	一括
		H26	"	"	"	"	"	2,768,277 (TE/日) 0.1%未満の増加	"	"	"	"	"	"	"
一般国道1号 桑名東部拡幅	三重県	H23	国道1号桑名東部拡幅は、三重県桑名市長島町又木を起点とし、同市北浜町に至る延長3.9kmについて、4車線拡幅とともに同区間内において伊勢大橋の架替を行うもの。 下記の3点を主な目的として事業を推進。 ・交通渋滞の緩和 ・災害に強い道路機能の確保 ・物流効率化の支援	変更なし	・桑名東部拡幅区間におけるkmあたりの渋滞損失時間は、三重県内の国道平均を超過。 ・伊勢大橋は昭和9年度に竣工しており、雨水・塩害の影響による老朽化が進行。 ・四日市港における外貿コンテナ貨物取扱量は過去最高を更新しているが本事業区間ではISO規格コンテナの輸送が一部制限。	地元情勢等の変化がない	費用便益マニュアル(H20年11月 道路局 都市・地域整備局)	2,858,604 (TE/日)	49,000 (百万円)	H39年度まで	1.費用便益分析マニュアル、2.需要量(減少10%以内)、3.事業費(増加10%以内)、4.事業展開(延長10%以内)の変化がない。	(全体事業) 交通量 B/C=1.1 事業費 B/C=1.1 事業期間 B/C=1.03 (残事業) 交通量 B/C=1.5 事業費 B/C=1.6 事業期間 B/C=1.4	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値(1.0)を上回っている	無	一括
		H26	"	"	"	"	"	2,858,614 (TE/日) 0.1%未満の増加	"	"	"	"	"	"	"
一般国道21号 関ヶ原バイパス	岐阜県	H23	一般国道21号関ヶ原バイパスは、岐阜県不破郡垂井町日守から不破郡関ヶ原町今須に至る延長10.4kmのバイパス。 下記の3点を主な目的として事業を推進。 ・交通渋滞の緩和 ・沿道環境の改善 ・災害に強い道路機能の確保	変更なし	・関ヶ原町中心部で慢性的な混雑。 ・大型車混入率が昼夜ともに高値。 ・結果、関ヶ原町内では全区間で夜間要請限度を超過。 ・国道21号現道は急勾配区間や狭幅員区間が存在し、走行性・安全性に支障。	地元情勢等の変化がない	費用便益マニュアル(H20年11月 道路局 都市・地域整備局)	657,354 (TE/日)	44,000 (百万円)	H39年度まで	1.費用便益分析マニュアル、2.需要量(減少10%以内)、3.事業費(増加10%以内)、4.事業展開(延長10%以内)の変化がない。	分析費用:約10%(約1百万円) H23~H25平均事業費:10百万円	直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上	無	一括
		H26	"	"	"	"	"	657,369 (TE/日) 0.1%未満の増加	"	"	"	"	"	"	"
一般国道41号 美濃加茂バイパス	岐阜県	H23	一般国道41号美濃加茂バイパスは、岐阜県美濃加茂市太田町から加茂郡川辺町石神に至る延長9.4kmのバイパス。 下記の2点を主な目的として事業を推進。 ・交通渋滞の緩和 ・地域連携の支援	変更なし	・美濃加茂バイパスの全線暫定開通により、国道41号現道からバイパスに一部転換。 ・国道41号現道では、バイパスへの交通転換により改善したものの、主要渋滞箇所が残存。 ・美濃加茂バイパスは、暫定形式での開通のため、主要渋滞箇所が存在。 ・美濃加茂市と可児市の製造品出荷額は、岐阜県内の上位。 ・美濃加茂市と可児市では両市間の就業が多く、美濃加茂市との結びつきが強い。	地元情勢等の変化がない	費用便益マニュアル(H20年11月 道路局 都市・地域整備局)	6,503,806 (TE/日)	64,500 (百万円)	H37年度まで	1.費用便益分析マニュアル、2.需要量(減少10%以内)、3.事業費(増加10%以内)、4.事業展開(延長10%以内)の変化がない。	(全体事業) 交通量 B/C=1.3 事業費 B/C=1.6 事業期間 B/C=1.6 (残事業) 交通量 B/C=1.7 事業費 B/C=2.0 事業期間 B/C=2.0	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値(1.0)を上回っている	無	一括
		H26	"	"	"	"	"	6,504,094 (TE/日) 0.1%未満の増加	"	"	"	"	"	"	"
一般国道246号 裾野バイパス	静岡県	H23	一般国道246号裾野バイパスは、駿東郡小山町小山から沼津市大岡に至る延長35.3kmの国道246号のバイパス。 下記の4点を主な目的として事業を推進。 ・交通渋滞の緩和 ・交通事故の削減 ・災害に強い道路機能の確保 ・地域経済活性化の支援	変更なし	・2車線区間は沼津(静岡)と関東を結ぶネットワーク上の隘路となっており、交通容量が不足し混雑が発生。 ・2車線区間の大型車混入率が高く、重大事故の危険が高い正面衝突事故の発生割合が高い。 ・国道246号現道には唯一の雨量規制区間が存在。平成22年には台風による大雨で、約180時間におよぶ通行止めが発生し、周辺道路へ影響。 ・4車線区間の延伸に伴い裾野市や御殿場市の工業団地において工場の立地や企業の進出が進んでいる状況。	地元情勢等の変化がない	費用便益マニュアル(H20年11月 道路局 都市・地域整備局)	1,805,060 (TE/日)	52,000 (百万円)	H34年度まで	1.費用便益分析マニュアル、2.需要量(減少10%以内)、3.事業費(増加10%以内)、4.事業展開(延長10%以内)の変化がない。	(全体事業) 交通量 B/C=1.2 事業費 B/C=1.3 事業期間 B/C=1.2 (残事業) 交通量 B/C=3.8 事業費 B/C=3.9 事業期間 B/C=3.9	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値(1.0)を上回っている	無	一括
		H26	"	"	"	"	"	1,806,417 (TE/日) 0.1%未満の増加	"	"	"	"	"	"	"