資　料　２１

審議ポイント標準項目一覧

平成２２年１１月２６日
国土交通省　東北地方整備局

平成22年度　第4回事業評価監視委員会（港湾）　　審議ポイント標準項目一覧

【再評価】

※注1）事業費：上段は今回、下段は（前回）
※注2）費用便益費／感度分析：上段は完成、下段は（残事業）

事業名	NO	県	事業箇所名	評価対象理由	前回評価時の評価理由	前回評価年	事業期間	事業費（億円）※注1）	進捗率	費用便益比 B／C ※注2）		社会情勢の変化	感度分析　B／C　※注2）						純現在価値 NPV（億円）	経済的内部収益率	貨幣換算した便益（便益の内訳及び主な根拠）	事業の効果
													需要		事業費		事業期間					
										今回	前回		＋10	－10	＋10	－10	＋10	－10		EIRR		
港湾	1	宮城	石巻港雲雀野地区国際物流ターミナル整備事業	再評価後5年	社会情勢の変化	H17	S58～H32	1,386（1,512）	88%	1.2（11.4）	1.2（4.0）	特になし	1.3（12.5）	1.1（10.2）	1.2（10.4）	1.2（12.5）	1.2（11.6）	1.2（11.1）	447	4.7%	総便益　2,726億円 【内訳】 海上輸送コストの削減便益：1,932億円 陸上輸送コストの削減便益：23億円 滞船コストの削減便益：73億円 海難による損失の回避便益：689億円 その他の便益（残存価値）：10億円 【主な根拠】 平成33年度計画取扱貨物量：2,609千トン／年	・船舶の大型化による海上輸送コストの削減 ・コンテナ貨物を当該港で取り扱うことによる陸上輸送コストの削減 ・岸壁の不足や埠頭のの混雑によって発生する滞船コストの削減 ・海難減少による船舶損失の回避 ・既存ターミナルの混雑の緩和、地域産業の発展、雇用の創出、排出ガスの減少（定性的効果）

【事後評価】

事業名	NO	県	事業箇所名	評価対象理由	事業期間			事業費（億円）			費用便益比 B／C		事業の効果	社会情勢の変化	純現在価値 NPV（億円）	経済的内部収益率 EIRR	費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
					計画	実績		計画	実績		計画	実績					
港湾	1	秋田	秋田港向浜地区国際物流ターミナル整備事業	完了後5年	H6～H17	H6～H17		79	74		1.5	1.2	・船舶の大型化による海上輸送コストの削減 ・ 海難による損失の回避 ・排出ガスの減少（定性的な効果）	特になし	27	5.1	取扱貨物量　計画時14.6万トン／年（H17予測）　→　実績11.6万トン／年（H21実績貨物量） 全体事業費　計画時79億円　→　事業完了時74億円 B／C　事後評価時　1.2(B:138.6億円、C:111.5億円） ※岸壁取扱貨物量　計画時17.1万トン／年（H17予測）　→　実績19.0万トン／年（H21実績貨物量）

平成22年度　第4回事業評価監視委員会（河川関係）　審議ポイント標準項目一覧

【再評価】

事業名	NO	県	事業箇所名	評価対象理由	前回評価時の評価理由	前回評価年	事業化用地着工工事着工	概成目標年	事業費（億円）		進捗率	費用便益比 B／C		純現在価値 NPV（億円）	経済的内部収益率 EIRR	社会情勢の変化	備考
									今回	前回		今回	前回				
河川	1	岩手・宮城	北上川直轄河川改修事業	その他	－	－	M44	H51	2,467	－	－	4.66	－	6,230	22.0%	北上川沿川の人口・資産等の社会情勢及び地元情勢に関しては、近年大きな変化はない。 北上川水系では、明治43年9月洪水を契機として本格的な治水事業に着手し、洪水調節施設整備や堤防整備等の治水対策を重点的に推進している。 これまでの治水対策により、着実に洪水被害の軽減を図っているものの、未だ堤防整備率は低い状況にあり、近年では平成14年7月・平成19年9月洪水により無堤部を中心として家屋浸水等の甚大な被害が相次いでいる。 そのような背景から、地元自治体や地域住民からは早期の浸水被害解消を図るための治水対策促進が強く要望されている。	河川改修事業における事業評価は、河川整備計画を策定する際に評価を行い、策定後一定期間を経過したものについては、事業再評価を実施してきた。 また、河川整備計画が未策定の河川については、これまで大規模な事業についてのみ個別に事業評価を行ってきたところであるが、今年度から事業の効率性の向上及び透明性の確保を図るため、河川整備計画と同様の概ね30年間の整備内容を想定し、事業評価を実施することとなった。 なお、当面の段階的な整備として、今後概ね7年間の当面の事業についても併せて事業評価を実施することとなった。 ＜補足説明＞ ○事業評価対象開始年度：H22年度（全体事業・当面事業） ○事業評価対象期間：H22年度～H51年度（全体事業） H22年度～H28年度（当面事業） ○全体事業費：約2,467億円（全体事業） 約776億円（当面事業） ○費用便益比（B／C）：4.66（全体事業） 6.11（当面事業）
河川	2	秋田	雄物川総合水系環境整備事業	再評価後5年	事業採択後10年継続	H17	H8	H23	29	21	94%	7.1	2.1	272	23.5%	事業着手時（H8）に比べて、河川利用者が増加してきている。 地域活性化の核として、あるいは、より良い河川環境を創出するため、当事業に対する地元自治体等の期待が高まっている。	
砂防	3	山形	最上川水系直轄砂防事業	再評価後5年	再評価後5年	H17	S12	H52	2,389	－	41%	1.84	－	4,978	4.9%	最上川流域における人口・資産等の社会情勢及び地元情勢に関しては、近年大きな変化はない。 最上川水系直轄砂防事業に対し、最上川・赤川水系直轄砂防事業促進期成同盟会や庄内開発協議会などの同盟会、地元自治体や住民から毎年事業促進の要望があがっている。	前回（H17年度）の再評価は、平成17年度に銅山川流域・寒河江川流域・鮭川流域、平成20年度に立谷沢川流域・角川流域の各流域単位で実施され、事業継続が妥当とされた。 今年度からは、最上川水系全体（立谷沢川流域、角川流域、銅山川流域、寒河江川流域、鮭川流域）を事業評価単位として評価することとなった。 ＜補足説明＞ ○事業評価対象開始年度：S12年度 ○事業評価対象期間：S12年度～H52年度（評価対象事業） H23年度～H52年度（残事業） ○評価対象事業費：約2,389億円（評価対象事業） 約879億円（残事業） ○費用便益比（B／C）：1.84（評価対象事業） 2.83（残事業） ○進捗率：土砂整備率
河川	4	山形	赤川総合水系環境整備事業	事業採択後5年継続	－	－	H17	H25	15	－	68%	1.8	－	14.6	7.5%	地元自治体や関係団体等からは、良好な河川環境の保全・再生に向けた本事業の推進に対しての要望活動が行われるなど、さらなる事業の推進が望まれている。	

【事後評価】

事業名	NO	県	事業箇所名	評価対象理由	事業化用地着工工事着工	事業期間		事業費（億円）		費用便益比 B／C		整備による効果	社会情勢の変化	純現在価値 NPV（億円）	経済的内部収益率 EIRR	備考
						計画	実績	計画	実績	計画	実績					
河川	1	秋田	雄物川上流 大久保堰改築事業	事業完了後5年	H13 H13 H13	H13～H17	H13～H17	36.0	36.2	2.6	1.2	堰の改築により、洪水の疎通能力が改善（流下能力の向上）され、洪水被害を防止している。	湯沢横手道路の開通（H9）により、事業着手時（H13）までに、背後資産は大きく増加し、その後も増加が見込まれたが、それ程の増加は無く、大きな変化は見られない。	10.2	4.9%	

平成22年度　第4回事業評価監視委員会（道路）　審議ポイント標準項目一覧

事業名	NO	県	事業箇所名	供用延長／計画延長	車線数	評価対象理由	前回評価時の評価理由	前回評価年	事業化年度 都計決定又は変更年度 用地着工年度 工事着工年度	事業費（億円）						費用便益比		B/C感度分析【上段：残事業、下段：全線】						純現在価値NPV（億円）※1	経済的内部収益率EIRR ※1	H42計画交通量（台／日）		代表的な整備効果	社会情勢の変化等
										完成		暫定		（内用地費（億円））		B/C		交通量変動		事業費変動		事業期間変動				バイパス	現道		
										全線	進捗率	全線	進捗率	全線	進捗率	残事業	全線	＋10	－10	＋10	－10	＋20	－20						
道路	1	青森7号	一般二次浪岡バイパス	10.5km／12.6km	4	前回再評価後3年経過	前回再評価後5年経過	H17	S49 S56 S57 S60	260	65%	200	84%	50	90%	3.6	2.4	4.4 【2.5】	3.0 【2.1】	3.4 【2.2】	3.9 【2.5】	3.4 【1.6】	3.9 【3.3】	243 【484】	15.9% 【6.6%】	20,100	6,900	①青森市浪岡地区の国道7号における交通混雑の緩和・交通事故減少。	－
道路	2	山形13号	一般二次大野目交差点改良	0km／1.2km	4	事業採択後5年経過	－	－	H16 H2 H17 H19	104	67%	－	－	31	73%	5.6	1.7	6.8 【2.1】	5.2 【1.6】	5.1 【1.6】	6.1 【1.9】	5.4 【1.6】	5.8 【1.9】	144 【75】	22.3% 【6.9%】	33,700	－	①山形市街地の国道13号における交通混雑の緩和・交通事故減少。	－
道路	3	山形13号	一般二次尾花沢新庄道路	14.2km／18.2km	4	前回再評価後3年経過	前回再評価後5年経過	H17	S61 － H2 H3	900	80%	710	95%	95	100%	7.5	1.8	8.1 【2.0】	6.6 【1.5】	6.9 【1.7】	8.2 【1.9】	7.0 【1.3】	7.9 【2.3】	1137 【846】	25.9% 【5.8%】	26,500	3,700	①高規格道路ネットワークによる山形県内陸地域の交流・連携の促進。 ②高次救急医療施設へのアクセス性向上。 ③物流効率化の支援。	－
道路	4	山形47号	地域高規格新庄古口道路	0km／10.6km	4	前回再評価後3年経過	事業採択後5年未着工	H17	H13 － H19 H20	430	16%	260	26%	20	76%	1.6	1.2	1.8 【1.5】	1.3 【1.0】	1.4 【1.1】	1.7 【1.4】	1.4 【1.0】	1.7 【1.5】	151 【84】	6.4% 【5.0%】	19,300	1,100	①山形県内陸部と沿岸部における交流・連携の促進。 ②国道47号に存在する事前通行規制区間の解消。 ③地域拠点病院へのアクセス性向上。	－
道路	5	山形47号	地域高規格高屋道路	0km／3.4km	2	事業採択後5年経過	－	－	H18 － H22 －	132	5%	－	－	1	10%	2.4	2.2	2.6 【2.4】	2.2 【2.1】	2.2 【2.1】	2.6 【2.5】	2.3 【2.1】	2.5 【2.4】	150 【143】	10.3% 【9.6%】	11,700	3,300	①山形県内陸部と沿岸部における交流・連携の促進。 ②国道47号に存在する事前通行規制区間、及び線形不良による交通隘路区間の解消。 ③災害時における緊急輸送道路の確保。	－
道路	6	山形47号	地域高規格余目酒田道路	0km／12.7km	4	事業採択後5年経過	－	－	H16 H15 H18 H18	581	48%	478	59%	110	55%	4.2	2.0	4.7 【2.2】	3.6 【1.7】	3.8 【1.8】	4.6 【2.2】	3.9 【1.7】	4.5 【2.4】	838 【552】	13.7% 【7.2%】	26,400	3,400	①山形県庄内地域と最上地域における交流・連携の促進。 ②庄内町市街地及び酒田市街地流入部の国道47号における交通混雑の緩和。 ③高次救急医療施設へのアクセス性向上。	－
道路	7	山形112号	一般二次鶴岡北改良	0km／2.0km	4	事業採択後5年経過	－	－	H15 H10 H17 H17	98	80%	－	－	44	93%	5.8	1.3	6.8 【1.5】	4.7 【1.0】	5.3 【1.2】	6.2 【1.4】	5.6 【1.2】	5.9 【1.4】	107 【27】	28.6% 【5.2%】	16,300	9,900	①鶴岡都市圏の国道112号における交通混雑の緩和・交通事故減少。	－
道路	8	宮城福島115号	一般二次阿武隈東道路	0km／10.7km	2	事業採択後5年経過	－	－	H16 － H18 H19	370	51%	－	－	20	95%	3.6	1.7	4.0 【1.9】	3.3 【1.5】	3.3 【1.6】	3.9 【1.9】	3.5 【1.5】	3.7 【1.9】	446 【255】	15.3% 【6.9%】	8,300	0	①福島県県北地域と相馬地域における交流・連携の促進。 ②国道115号に存在する事前通行規制区間及び線形不良による交通隘路区間の解消 ③物流効率化による産業支援と相馬港へのアクセス性向上。	－
道路	9	山形	新直轄東北中央自動車道（米沢～米沢北）	0km／9.0km	2	事業採択後5年経過	－	－	H15 H7 H19 H20	334	25%	－	－	95	45%	1.7	1.2	1.7 【1.3】	1.6 【1.2】	1.5 【1.1】	1.8 【1.3】	1.6 【1.1】	1.7 【1.4】	145 【65】	7.0% 【4.9%】	11,700	14,100	①米沢市内における交通分担の適正化による、市内の交通混雑の緩和。	－
道路	10	福島4号	一般二次鏡石拡幅	0km／4.5km	4	事業採択後5年経過	－	－	H15 H15 H19 H21	112	34%	－	－	72	39%	4.4	2.8	4.6 【2.9】	4.2 【2.7】	4.0 【2.6】	4.8 【3.1】	4.2 【2.5】	4.5 【3.1】	221 【185】	15.6% 【9.8%】	35,700	－	①鏡石市街地の国道4号における交通混雑の緩和・交通事故の減少。	－
道路	11	山形13号	一般二次上山バイパス	11.7km／17.2km	4	前回再評価後3年経過	事業採択後10年経過継続	H18	S54 H9 S61 S62	450	83%	350	100%	102	97%	3.9	1.3	4.6 【1.5】	3.1 【1.1】	3.6 【1.2】	4.2 【1.4】	3.8 【1.0】	4.0 【1.5】	262 【177】	19.1% 【5.0%】	18,400	7,000	①上山市街地の国道13号における交通混雑の緩和・交通事故の減少。 ②冬期運搬排雪による交通障害や、歩行空間狭小による交通事故減少等、沿道環境の改善。	－
道路	12	福島49号	一般二次平バイパス	4.0km／7.7km	4	前回再評価後3年経過	前回再評価後5年経過	H17	S56 S55 S58 S58	420	87%	－	－	56	100%	2.0	1.2	2.4 【1.3】	1.6 【1.2】	1.8 【1.2】	2.1 【1.3】	1.9 【0.9】	2.0 【1.6】	49 【159】	7.3% 【4.9%】	24,300	5,500	①いわき都市圏における交通混雑の解消。 ②いわき中央ICと小名浜港のアクセス性向上。	－