

手法	手法1	手法2	手法3
項目	3便益による費用便益分析	多項目便益による費用便益分析	総合的な評価
内容	<p>貨幣換算の精度が高い 3便益(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)によるB/Cで評価</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <math>B(3\text{便益})/C &gt; 1</math>を前提         </div>	<p>道路の持つ多様な効果のうち、可能な範囲で多項目の便益を貨幣換算化してB/Cで評価</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <math>B(\text{多項目便益})/C &gt; 1</math>を前提         </div>	<p>貨幣換算化が可能なB/Cと、貨幣換算化が難しいその他の効果を総合的に評価</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <math>B/C</math>と多様な効果で総合的判断         </div>
主な特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の持つ効果のうち、一部しか評価していない</li> <li>そのため、安全側の評価になっている可能性が高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域ごとに異なる道路の持つ多様な効果を評価に反映</li> <li>便益の計測の精度が課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域ごとに異なる道路の持つ多様な効果を評価に反映</li> <li>誰がどのようにして判断するかが課題</li> </ul>

# 【参考1】諸外国における事業評価手法の比較

		手法1	手法2		手法3		
		日本	ドイツ	ニュージーランド	イギリス	フランス	
便益 (金銭換算化項目)	直接効果	走行時間の短縮	◎	◎	◎	◎	◎
		走行費用の減少	◎	◎	◎	◎	◎
		交通事故の減少	◎	◎	◎	◎	◎
		舗装による運転者の走行快適性の向上			◎		
		追い越し機会の増加によるイライラ減少			◎		
		所要時間の信頼性向上			◎	○	
		騒音減少		◎		○	◎
		CO2減少		◎	◎	○	◎
		大気汚染減少		◎			◎
		歩行者等の交通遮断の解消		◎			
		健康(サイクリングの機会等)				○	
	利用可能な交通手段の増加				○		
	間接効果	雇用創出		◎		○	
		農業・畜産の生産性向上			◎		
		料金収入					◎
税収増大						◎	
採択基準		B/C>1を前提	B/C>1を前提		B/C≥1で採択 B/C<1でも採択可能	B/Cを含めて 総合的に判断	

◎マニュアルで規定済  
○手法を検討・試行中

## 【参考2】 国内の事業におけるB/Cの便益項目等

		道路・街路	港湾 (臨港道路)	鉄道	空港	土地改良 (農道)	森林整備事業 (林道)
便 益 項 目  * 1)	直接効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮</li> <li>・走行経費減少</li> <li>・交通事故減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送費用コストの削減(貨物)</li> <li>・移動コストの削減(旅客)</li> <li>・交通事故の減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所要時間短縮</li> <li>・交通費用減少</li> <li>・乗り換え利便性の向上</li> <li>・鉄道事業者の営業収益増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行・輸送時間短縮</li> <li>・旅行・輸送費用減少</li> <li>・定時性・就航率向上</li> <li>・運航頻度増加</li> <li>・空港管理者の収益増加</li> <li>・空港来訪者の増加</li> <li>・騒音等の変化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・作物生産増加(防塵)</li> <li>・品質向上(荷痛み防止)</li> <li>・維持管理費節減</li> <li>・営農に係る走行経費節減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮</li> <li>・走行経費減少</li> <li>・水源かん養</li> <li>・山地保全</li> <li>・環境保全</li> <li>・木材生産等</li> <li>・森林整備経費縮減等</li> <li>・森林の総合利用</li> <li>・災害等軽減</li> <li>・維持管理費縮減</li> </ul> <p>注: 直接効果・間接効果に区分していない</p>
	間接効果					<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般交通等経費節減</li> </ul>	
マニュアルの公表状況 * 2)		HPで公表 (マニュアル全て)	HPで公表 (マニュアル全て)	HPで公表 (マニュアル全て)	HPで公表 (マニュアル全て)	HPで公表 (基本指針、マニュアルダイジェスト版)	HPで公表 (マニュアル概要版)

\* 1) 便益項目は、各事業のマニュアルにおいて、金銭換算した上でB/Cの便益として加算してよいとされている便益であり、個々の事業によっては、便益項目の一部をB/Cに計上していないケースがある。

\* 2) マニュアルの公表状況については、出版社等より発行されている書籍を除く。

出典 ・鉄道:「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005」(H17.6)  
 ・空港:「空港整備事業の費用対効果分析マニュアルVer.4」(H18.3)  
 ・港湾:「港湾事業の費用対効果分析マニュアル」(H16.6)  
 ・土地改良:「土地改良事業の費用対効果分析マニュアル(H19.3)」  
 ・森林整備事業:「林野公共事業における事前評価の手引き(H19年版) 3