

# 道路事業の再評価説明資料

## 〔一般国道７号 新<sup>し</sup>発<sup>ば</sup>田<sup>た</sup>拡幅〕

令和８年８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                 |      |
| （1）事業の経緯                   | P 3  |
| （2）事業の進捗状況（事業費見直し前）        | P 3  |
| （3）今後の事業展開                 | P 3  |
| （4）前回事業評価からの変更点            | P 3  |
| 3. 事業内容の変更                 |      |
| （1）事業費の見直し                 | P 4  |
| 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 6  |
| ②交通事故の減少                   | P 6  |
| （2）その他の効果                  |      |
| ①地域産業の活性化・物流効率化            | P 7  |
| ②第三次救急医療施設へのアクセス向上         | P 8  |
| ③迅速な災害復旧の支援                | P 9  |
| ④生活道路の安全性向上                | P 10 |
| ⑤時間信頼性の向上                  | P 11 |
| ⑥カーボンニュートラル実現への貢献          | P 12 |
| 5. 費用対効果                   | P 13 |
| 6. 事業の必要性、進捗の見込み等          | P 14 |
| 7. 対応方針（原案）                | P 16 |
| 8. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業） | P 17 |

# 1. 事業概要

## (1) 事業の目的

当事業は、  
○市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和  
○沿線地域の振興、活性化 など

を目的として、国道7号の<sup>しばた おくやましんぼ</sup>新発田市奥山新保～<sup>しばた みっかいち</sup>新発田市三日市間（延長5.8km）について拡幅整備を行うものである。



図1-1 広域図



写真1-1 事業区間起点から  
胎内市方向を望む

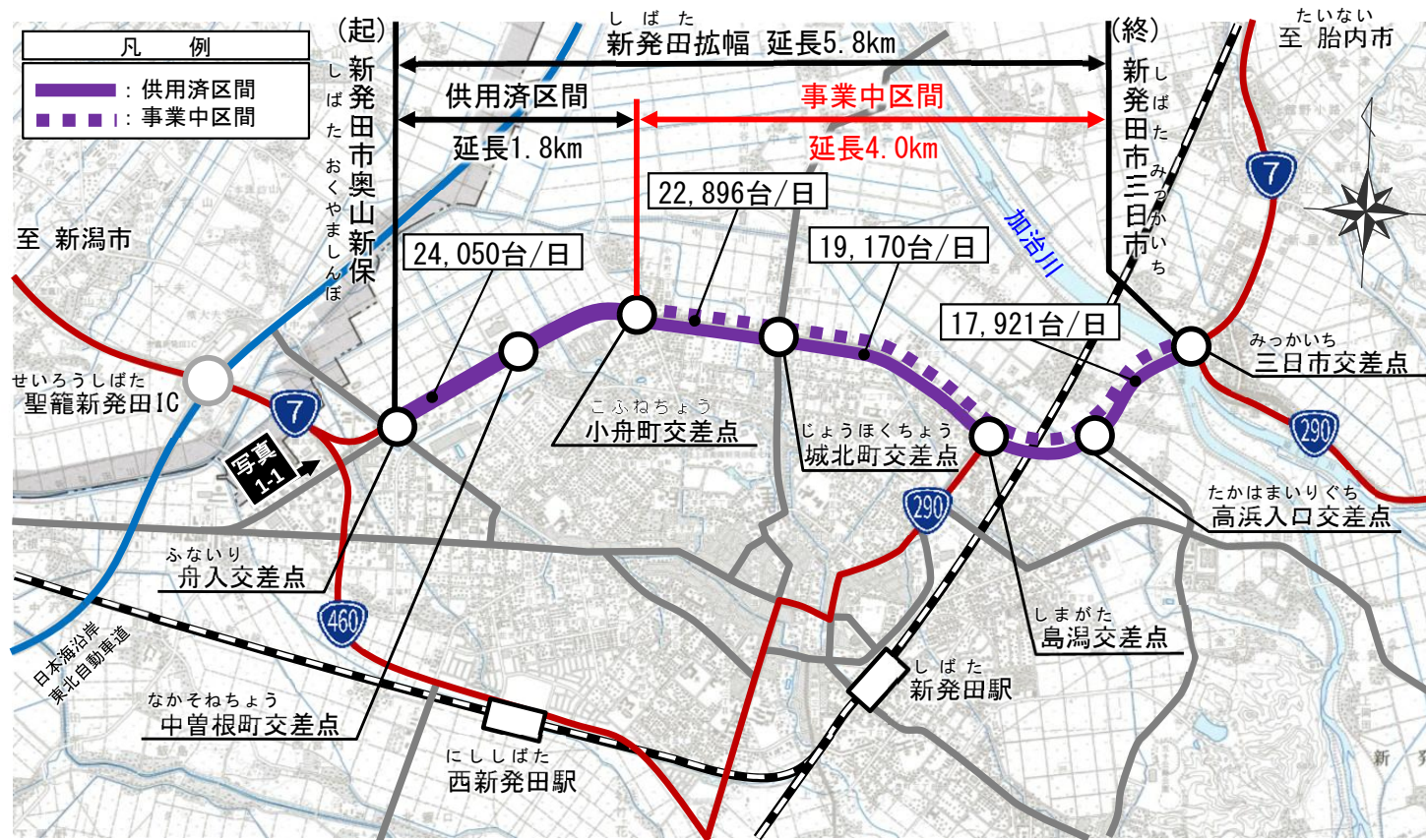


図1-2 位置図

# 1. 事業概要

## (2) 計画の概要

- 事業名：一般国道7号 新発田拡幅
- 起終点：(起)新潟県新発田市奥山新保  
(終)新潟県新発田市三日市
- 事業化：平成3年度
- 令和7年度末までの投資額：約192億円（進捗率56%）
- 延長：5.8km
- 都市計画決定：平成2年度
- 全体事業費：約340億円

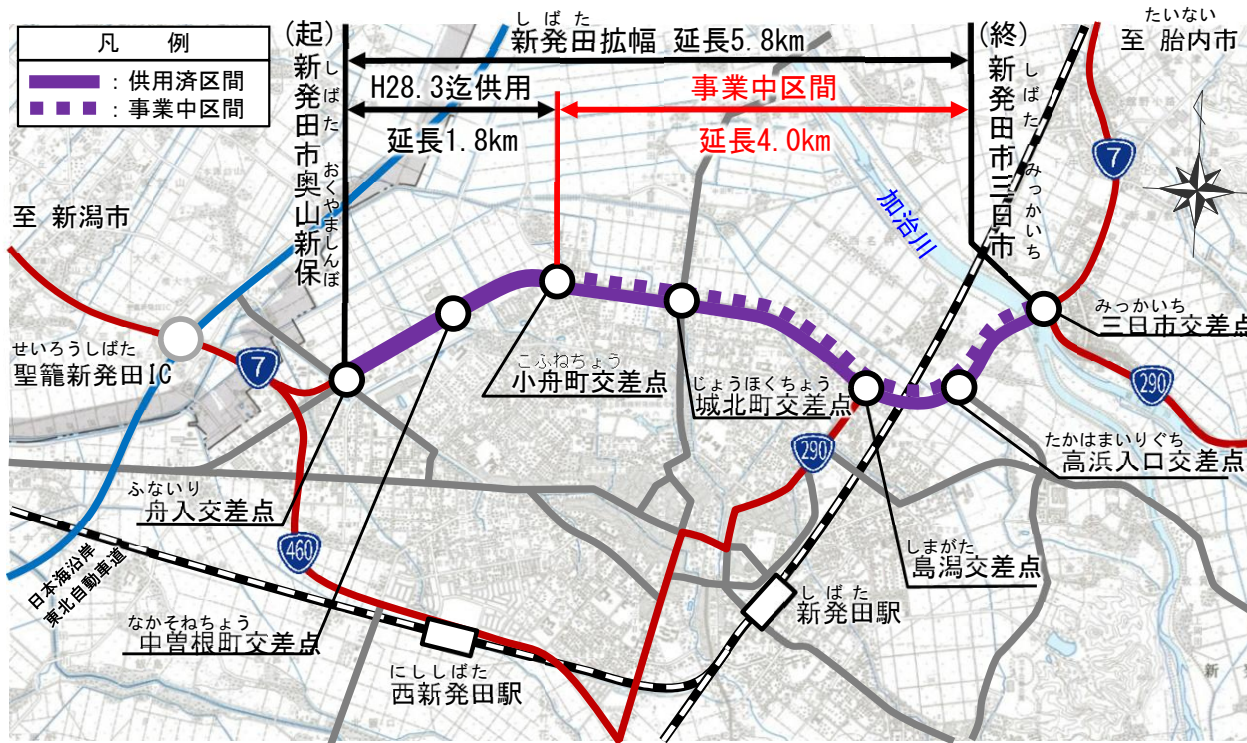


図1-3 【再掲】位置図

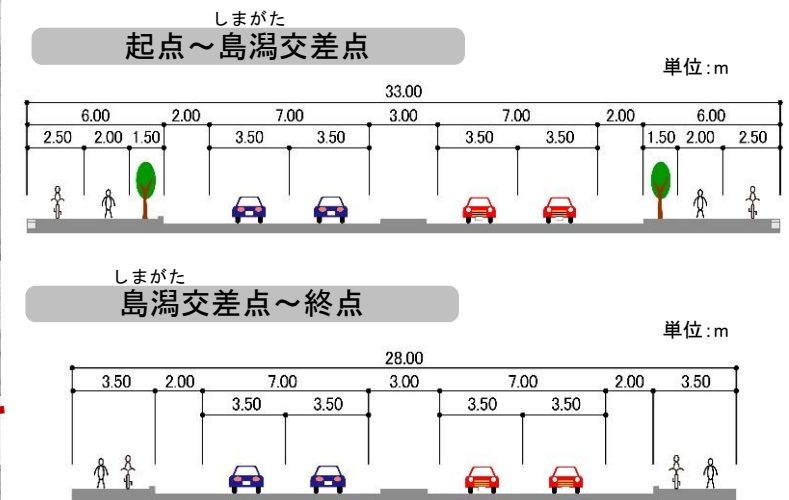


図1-4 標準横断面図

## 2. 現在に至る経緯

### (1) 事業の経緯

| 年度     | 主な経緯                              |
|--------|-----------------------------------|
| 平成2年度  | 都市計画決定                            |
| 平成3年度  | 事業化                               |
| 平成6年度  | 用地着手                              |
| 平成12年度 | 工事着手                              |
| 平成14年度 | 三日市交差点立体化                         |
| 平成21年度 | 4車線供用<br>(舟入交差点～中曽根町交差点 延長0.9km)  |
| 平成22年度 | 事業再評価                             |
| 平成25年度 | 事業再評価                             |
| 平成27年度 | 4車線供用<br>(中曽根町交差点～小舟町交差点 延長0.9km) |
| 平成28年度 | 事業再評価                             |
| 令和3年度  | 事業再評価                             |

### (2) 事業の進捗状況(事業費見直し前)

令和7年度末、金額は税込み

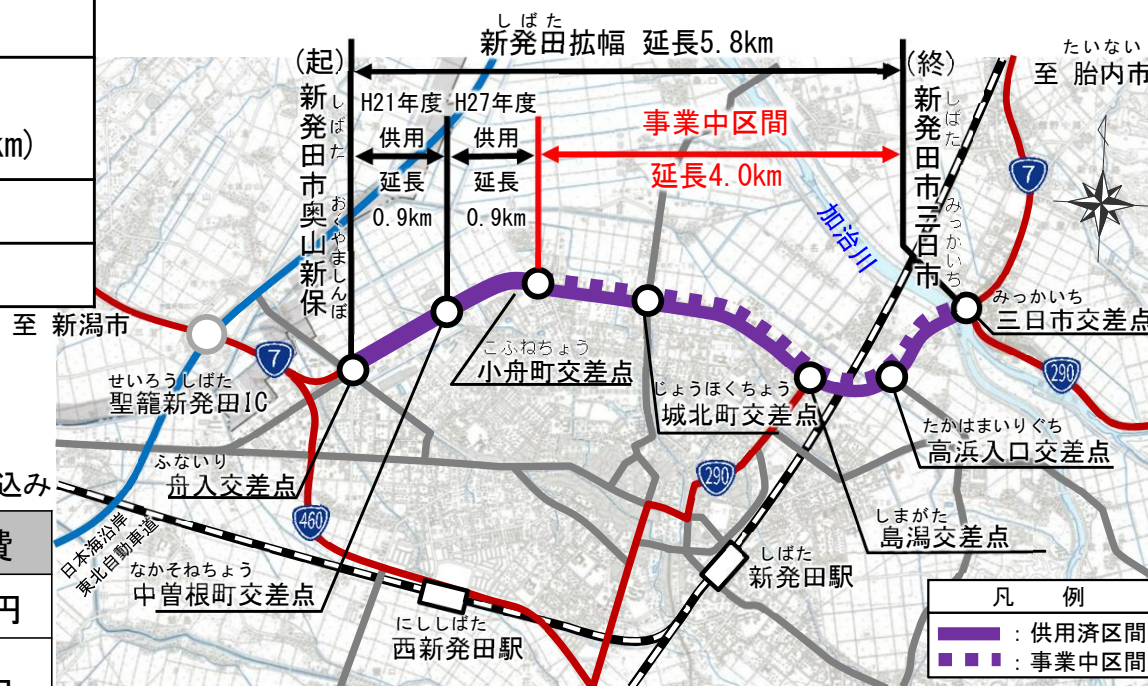
|           | 全体     | 執行済額   | 進捗率 | 残事業費   |
|-----------|--------|--------|-----|--------|
| 事業費       | 約340億円 | 約192億円 | 56% | 約148億円 |
| うち用地費・補償費 | 約185億円 | 約116億円 | 62% | 約69億円  |

### (3) 今後の事業展開

○小舟町交差点～三日市交差点間（延長4.0km）について、完成4車線化供用に向けて事業を推進する。

### (4) 前回事業評価からの変更点

○労務費・資機材費の高騰に伴う事業費の見直し  
○用地交渉を行う中で、代替地確保や移転工法の調整に時間を要したことから、事業評価期間の見直し



# 3. 事業内容の変更

## (1) 事業費の見直し

### ① 労務費・資機材費の高騰による増額[+26億円]

- 労務費及び資機材費の上昇によって増額の必要が生じた。
- 労務費は約10億円、資機材費は約16億円の増加となっている。

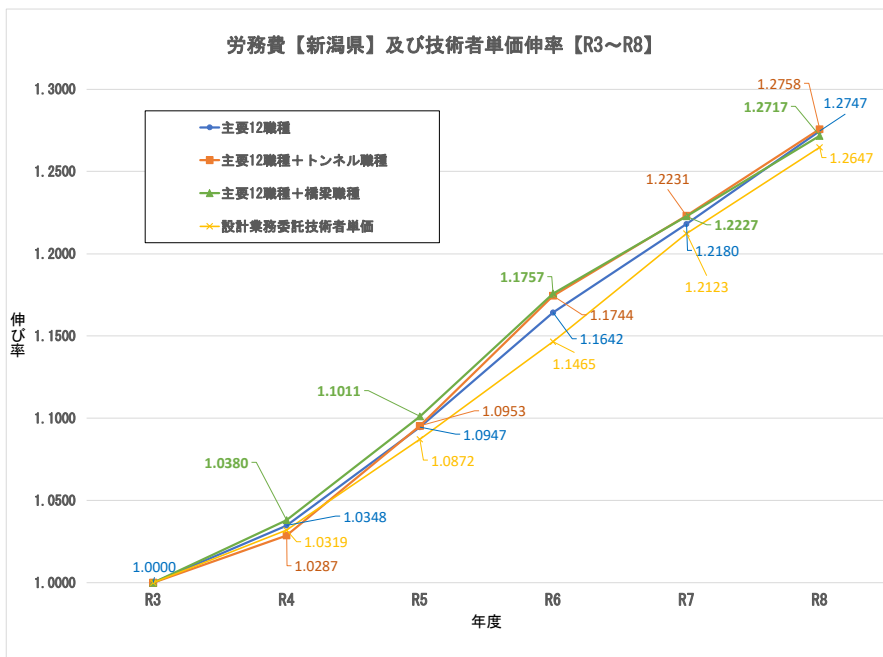


図3-1 労務費の伸率 (R3~R8)

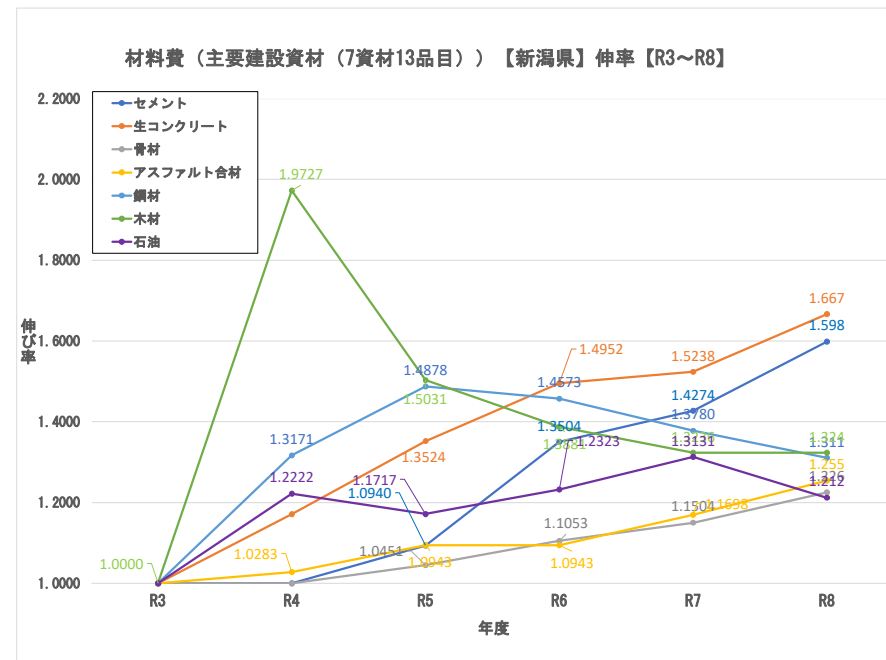


図3-2 資機材費の伸率 (R3~R8)

表3-1 増額の内訳

|       | R4年度  | R5年度  | R6年度  | R7年度  | R8年度<br>(残事業費を含む) | 合計     |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------------------|--------|
| 労務費   | 0.1億円 | 0.1億円 | 0.1億円 | 0.3億円 | 9.5億円             | 10.1億円 |
| 資機材費用 | 0.6億円 | 0.7億円 | 0.4億円 | 0.6億円 | 13.6億円            | 15.8億円 |
| 合計    | 0.6億円 | 0.9億円 | 0.4億円 | 0.9億円 | 23.1億円            | 25.9億円 |

#### [計算方法]

- 工種毎に、工事実績から資機材・労務費の割合を算出。
- 各年度の事業費及び令和8年度以降の事業費に工種毎の上昇率を乗じ、物価上昇に事業費増分を算出。

### 3. 事業内容の変更

#### ②電線共同溝の管路材の見直しによる減額[-0.3億円]

○小舟町交差点<sup>こふねちょう</sup>～城北町交差点<sup>じょうほくちょう</sup>間の電線共同溝において、当初は管路材としてCCVP管の利用を想定していたが、管路材を見直し角型FEP管を利用することで、約0.3億円のコストを縮減。  
○角型FEP管は、これまで使用されてきたCCVP管と比較し、掘削量が少ない等の優れた施工性をもち、経済性に配慮して開発された管路材である。

#### 【低コスト管路材の採用】

##### 当初計画

CCVP管  
(耐衝撃性硬質塩化ビニル管)



直管



曲管

##### 変更計画

角型FEP管  
(角型波付硬質ポリエチレン管)



※可とう性が高く曲管必要なし

出典：無電柱化コスト縮減の手引き(令和6年3月国土交通省道路局)

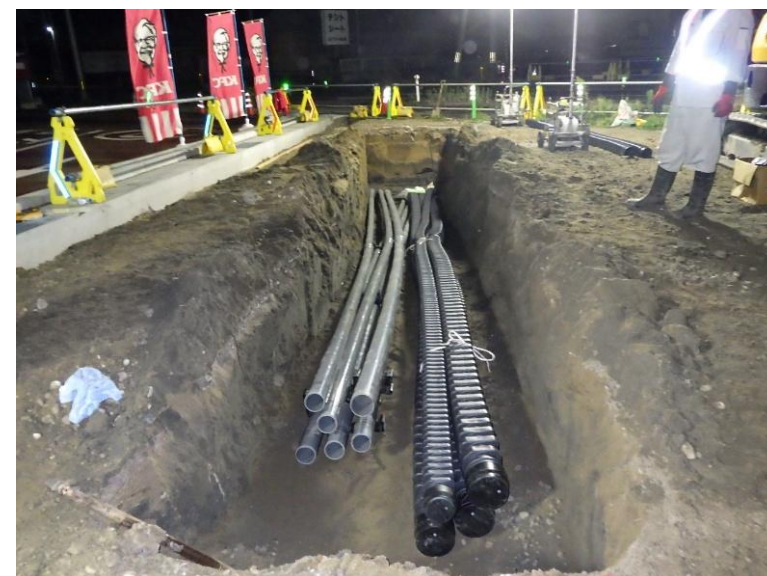


写真3-1 電線共同溝施工状況

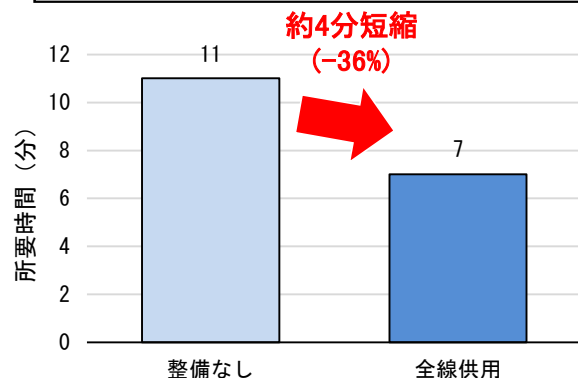
# 4. 事業の投資効果

## (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

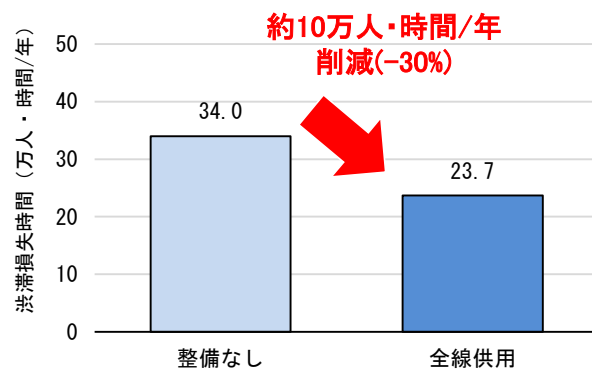
○新発田拡幅の整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間の走行時間が約4分、渋滞損失時間が年間約10万人・時間の削減効果が見込まれる。

○新発田拡幅の整備により、渋滞が緩和されることによる死傷事故件数は年間約22件の削減が期待できる。



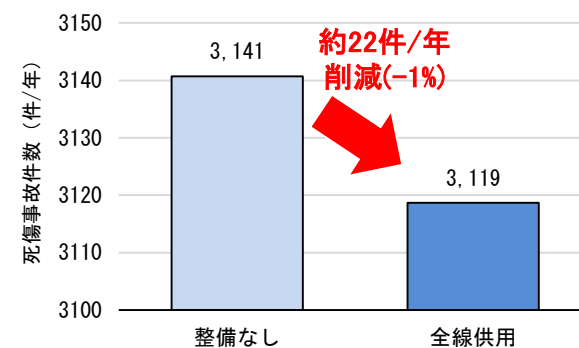
出典：整備なし ETC2.0プローブデータ (R7.10 平日昼間12時間平均)  
全線供用 R22将来交通量推計値

図4-1 走行時間の短縮



出典：整備なし ETC2.0プローブデータ (R7.10)  
全国道路・街路交通情勢調査 (R3)  
全線供用 (R22将来交通量推計値)

図4-2 渋滞損失時間の削減



出典：R22将来交通量推計値 (便益算定範囲)

図4-3 死傷事故件数の削減



図4-4 位置図



写真4-1 国道7号未供用区間の混雑状況 (緑町交差点付近)

# 4. 事業の投資効果

## (2) その他の効果

### ①地域産業の活性化・物流効率化

○事業区間周辺には食品工業団地等が立地し、国道7号は聖籠新発田ICまでの主要搬送ルートとなる重要な路線であるが、未供用区間では、供用済区間に比べ旅行速度が低く、円滑な走行に支障をきたしている。

○事業区間沿線に立地する食品工業団地は分譲面積・従業員数が拡大しているなか、新発田拡幅の整備により、地域産業の活性化・物流効率化による生産性向上に寄与することが期待できる。

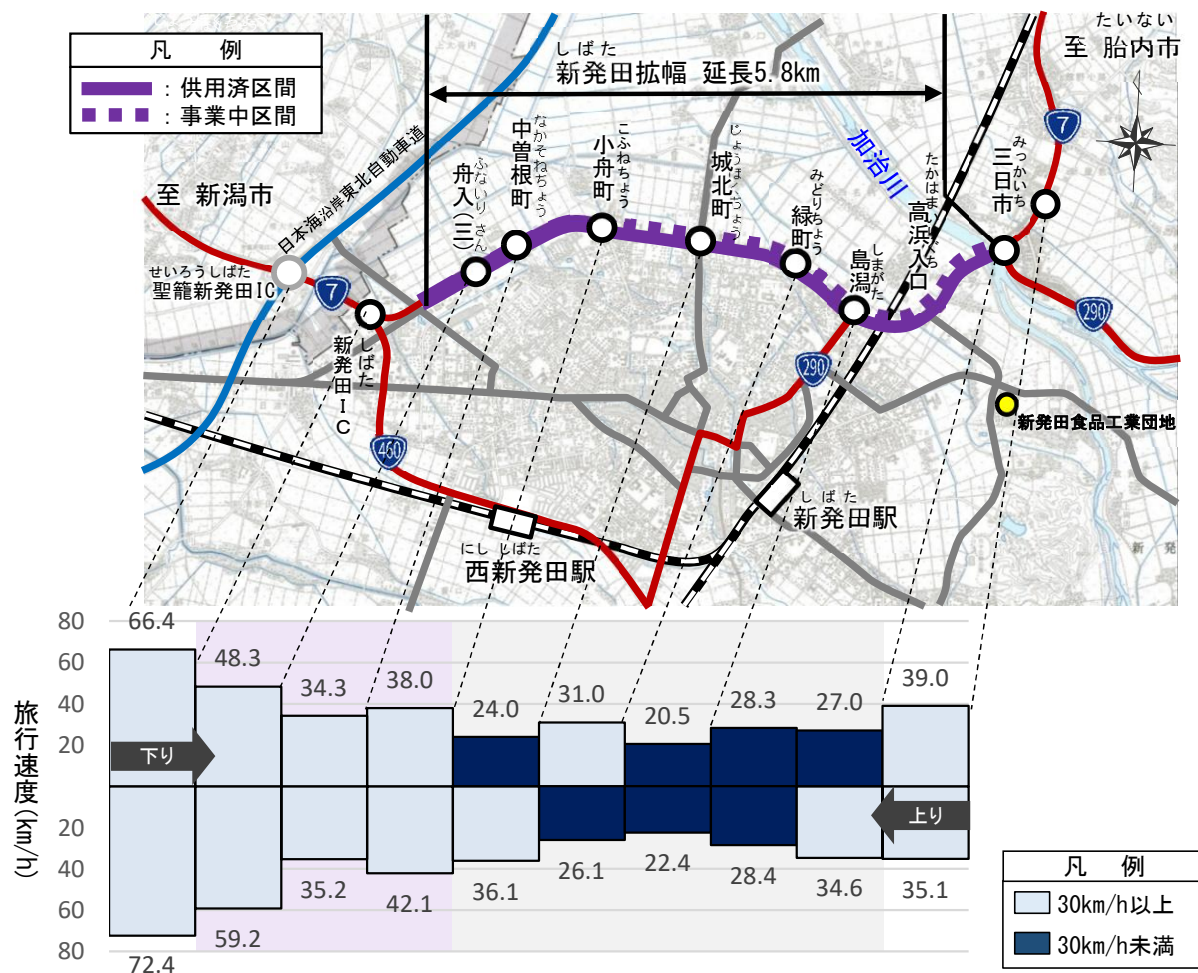


図4-5 区間別旅行速度

出典：ETC2.0プローブデータ (R7.10 昼間12時間平均)

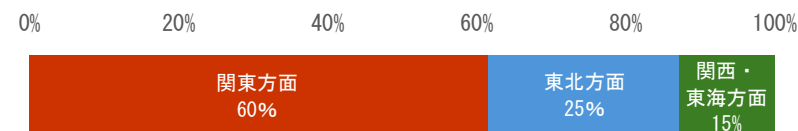


図4-6 食品工業団地からの県外輸送先

出典：ETC2.0プローブデータ (R7.10)

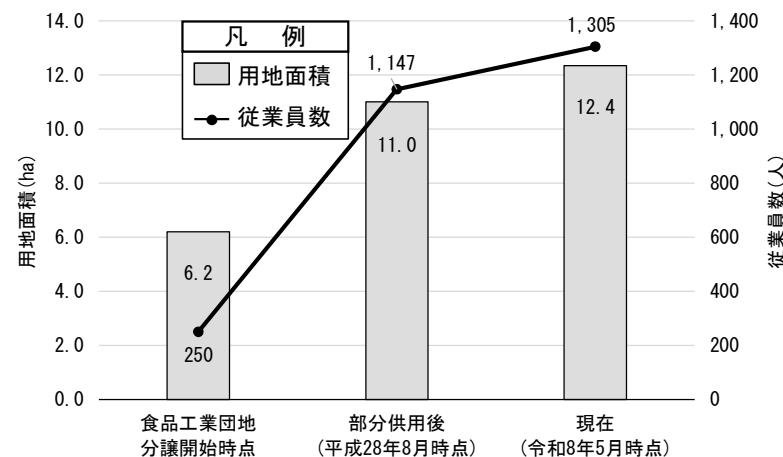


図4-7 食品工業団地の造成状況および従業員数の推移

出典：新発田食品工業団地ホームページ

※国外従業員数等を含んだ従業員数は集計対象外

## 4. 事業の投資効果

### ②第三次救急医療施設へのアクセス向上

- 新発田市には、県北地域唯一の第三次救急医療施設である新潟県立新発田病院があり、事業区間周辺地域の高度医療を担っている。
- 新発田地域広域消防本部は令和8年3月に事業区間沿線に移転し、その他分署・出張所の多くも国道7号沿線に立地しており、事業区間は新潟県立新発田病院への搬送に重要な役割を担う。
- 新発田拡幅の整備により、混雑時および冬期積雪時の緊急車両の走行性が向上することにより、救急施設へのアクセス向上に寄与する。

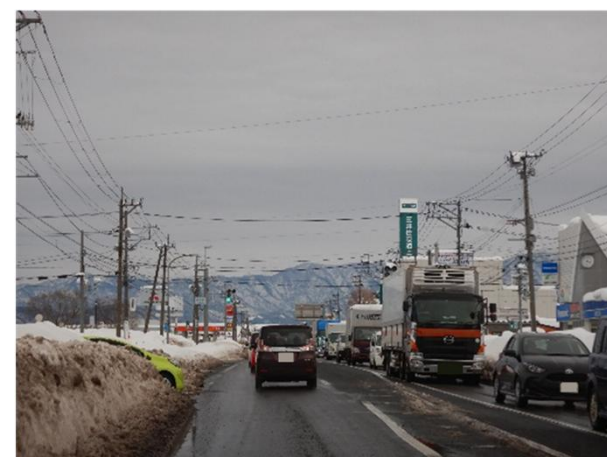


写真4-4 2車線区間の混雑状況



写真4-5 2車線区間を緊急車両が走行する様子

図4-8 新発田地域広域消防本部管内と病院の位置

## 4. 事業の投資効果

### ③迅速な災害復旧の支援

- 新潟県では緊急輸送道路ネットワーク計画を策定しており、国道7号は当該事業区間を含む全線が第1次緊急輸送道路に位置付けられている。
- 事業区間周辺には、陸上自衛隊新発田駐屯地が位置しており、国道7号の速達性が向上することにより緊急災害派遣時における被災地への迅速な移動が期待される。
- 現在においても、新発田IC～小舟町交差点間の供用により7分の時間短縮効果が発現している。



図4-9 陸上自衛隊新発田駐屯地から被災地への移動経路



●各地への移動には国道7号を利用しており、新発田拡幅の早期整備による渋滞解消などを期待しています。

出典：陸上自衛隊新発田駐屯地 ヒアリング結果 (R8. 2)

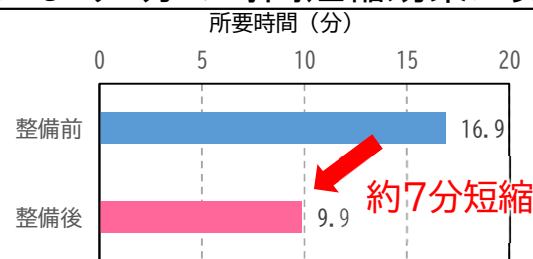
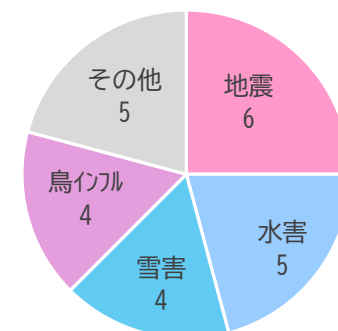


図4-10 新発田拡幅供用済区間の効果

所要時間：新発田駐屯地～聖籠新発田IC間  
出典：

整備前 全国道路・街路交通情勢調査 (H27)  
(平日朝タピーク時)

整備後 ETC2.0プローブデータ  
(R7. 10 平日朝タピーク時)



N=24

図4-11 新発田駐屯地の災害派遣履歴 (過去30年)

出典：陸上自衛隊新発田駐屯地 提供資料



写真4-6 令和4年8月豪雨における活動

出典：陸上自衛隊新発田駐屯地 公式X ([https://x.com/JGSDF\\_30i\\_pr?lang=ja](https://x.com/JGSDF_30i_pr?lang=ja))

# 4. 事業の投資効果

## ④生活道路の安全性向上

- 未供用区間である小舟町交差点～三日市交差点間の混雑を避ける通過交通※1が市街地内に流入し、歩行者の安全性が危惧されている。
- 新発田拡幅の整備により、国道7号の交通混雑が緩和されることで、市街地へ流入する車両が国道7号へ転換するとともに、通過交通の減少による歩行者の安全性確保や通学路の安全性向上が期待できる。

表4-1 通過交通の走行経路シェア

|                  | トリップ※2<br>数 | 割合   |
|------------------|-------------|------|
| 通過交通（外環状道路を利用）※1 | 41,868      | 84%  |
| 通過交通（市街地内を通過）※2  | 7,807       | 16%  |
| 計                | 49,675      | 100% |

出典：ETC2.0プローブデータ（R7.10）

※1：通過交通：新潟市→胎内市など、新発田市街地外を行き来し、新発田市街地を通過する交通（新発田市街地…外環状道路で囲まれた地域内）

※2：「トリップ(Trip)」はある目的を持って起点から終点へ移動する際の、一方の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位

外環状道路を通過する交通のうち、  
16%が市街地内（外環状道路の内側）へ流入



写真4-7 通学路に潜む危険（新富町交差点付近）  
（迂回交通と通学児童の交錯）

| 凡 例 |                    |
|-----|--------------------|
| ○   | ：主要渋滞箇所            |
| —   | ：外環状道路             |
| —   | ：通過交通（市街地内を通過）     |
| —   | ：通過交通（外環状道路を利用）    |
| ←-- | ：国道7号回避経路例（市街地内通過） |
| ○   | ：小学校               |
| —   | ：1以上500トリップ未満      |
| —   | ：500以上1000トリップ未満   |
| —   | ：1000トリップ以上        |

出典：ETC2.0プローブデータ（R7.10）

図4-12 市街地内の通過交通

# 4. 事業の投資効果

## ⑤時間信頼性の向上

○新発田拡幅では所要時間のばらつきが小さくなり、時間信頼性が向上することで、50年間現在価値換算すると約17億円の効果が期待される。

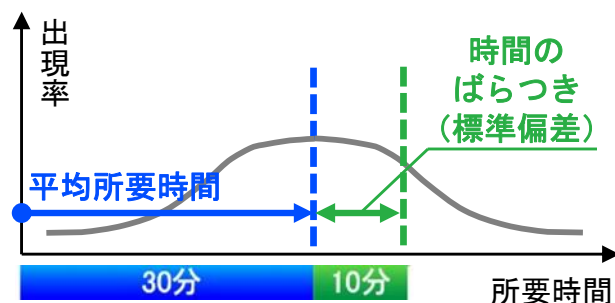


|                 | 総余裕時間費用<br>(億円/年) |           | ③<br>時間信頼性<br>向上効果<br>(億円/年)<br>①—② | ④<br>時間信頼性<br>向上効果<br>(億円/50年) |
|-----------------|-------------------|-----------|-------------------------------------|--------------------------------|
|                 | ①<br>整備なし         | ②<br>整備あり |                                     |                                |
| 一般国道7号<br>新発田拡幅 | 115               | 114       | 1                                   | 17                             |

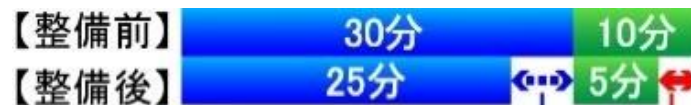
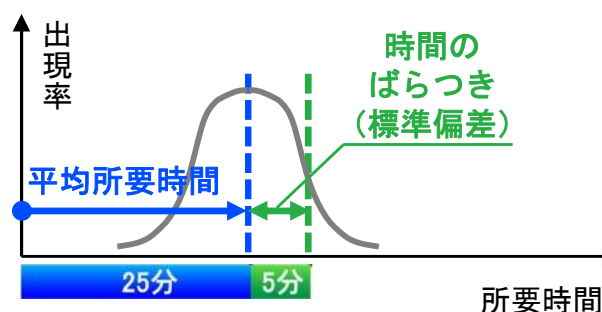
図4-15 時間信頼性向上便益試算結果

※「整備前」と「整備後」での  
50年間現在価値換算削減額

### ●整備前



### ●整備後



走行時間短縮便益

時間信頼性向上便益  
※ここで算出対象とする便益

図4-14 時間信頼性向上便益の概念図

「時間信頼性向上便益算定マニュアル  
(案)」に基づき、  
50年間現在価値換算※した結果、  
約17億円の効果が見込まれる。

## 4. 事業の投資効果

### ⑥カーボンニュートラル実現への貢献

○新発田拡幅では、時間効率化を通して便益エリア全体において CO<sub>2</sub> 排出量を年間約5千トン削減することが期待され、便益換算をすると約2.2億円相当の効果が期待できる。



図4-16 位置図

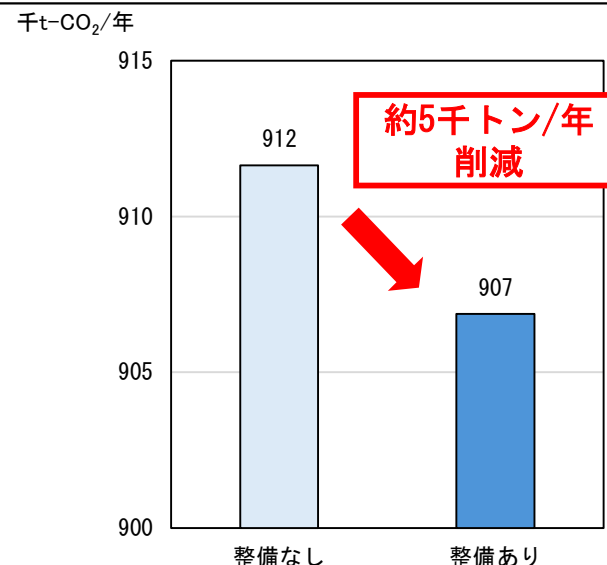


図4-17 便益算定エリアにおけるCO<sub>2</sub>排出量の変化  
出典：R22交通量推計に基づき算出

CO<sub>2</sub>の1t当たりの削減価値は  
2,890円※であり、  
**約1,377万円/年**  
の効果が年間見込まれる。

※「公共事業評価の費用分析に関する技術指針（共通編）R7.9」の炭素換算トンあたりCO<sub>2</sub>の貨幣評価原単位10,600円/t-Cより算定  
(10,600円/t-C × 0.273(換算係数) = 2,890円/t-CO<sub>2</sub>)

CO<sub>2</sub>の削減による環境への効果を「客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法（案）」に基づき便益換算した結果、  
**約2.2億円の効果**が見込まれる。

|                 | CO <sub>2</sub> 排出量<br>(t-CO <sub>2</sub> /年) |           | ③<br>削減量<br>(t-CO <sub>2</sub> /年)<br>①—② | ④<br>貨幣換算<br>(万円/年) | ⑤<br>現在価値<br>換算<br>(億円/50年) |
|-----------------|-----------------------------------------------|-----------|-------------------------------------------|---------------------|-----------------------------|
|                 | ①<br>整備なし                                     | ②<br>整備あり |                                           |                     |                             |
| 一般国道7号<br>新発田拡幅 | 911,638                                       | 906,874   | 4,764                                     | 1,377               | <b>2.23</b>                 |

図4-18 温室効果ガス低減便益試算結果

## 5. 費用対効果

|               |                                                                                                                  |                               |                                                 |                  |                                                                             |                |       |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------|----------------|-------|
| 事業名           | 一般国道7号 新 <sup>しばた</sup> 発田 <sup>しばた</sup> 拡幅                                                                     |                               |                                                 |                  |                                                                             |                |       |
| 起終点           | 起点：新潟県新 <sup>しばた</sup> 発田市 <sup>おくやましんぼ</sup> 奥山新保<br>終点：新潟県新 <sup>しばた</sup> 発田市 <sup>みっかいち</sup> 三日市            |                               |                                                 |                  |                                                                             | 延長             | 5.8km |
| 事業概要          | 一般国道7号新 <sup>しばた</sup> 発田 <sup>しばた</sup> 拡幅は、「市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和」、「沿線地域の振興、活性化」などを目的とした延長5.8kmについて、現道の拡幅を行うものである。 |                               |                                                 |                  |                                                                             |                |       |
| 平成3年度事業化      |                                                                                                                  | 平成2年度都市計画決定                   |                                                 | 平成6年度用地着手        |                                                                             | 平成12年度工事着手     |       |
| 全体事業費         | 約366億円<br>(うち電線共同溝27億円)                                                                                          | 事業進捗率<br>(令和7年度末、<br>事業費見直し前) | 56%                                             | 供用済延長            | 1.8km (完成4車線)                                                               |                |       |
| 計画交通量         | 25,200～38,900 台/日                                                                                                |                               |                                                 |                  |                                                                             |                |       |
| 費用対効果<br>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) 1.3<br>参考〔2%〕1.6 〔1%〕1.9<br>(残事業) 2.1<br>参考〔2%〕2.8 〔1%〕3.3                                                |                               | 178/580億円<br><br>事業費：126/482億円<br>維持管理費：51/98億円 |                  | 379/737億円<br><br>走行時間短縮便益：334/641億円<br>走行経費減少便益：32/69億円<br>交通事故減少便益：13/27億円 |                | 令和8年度 |
| 感度分析の結果       |                                                                                                                  |                               |                                                 |                  |                                                                             |                |       |
| (事業全体)        | 交通量：(-10%～+10%)                                                                                                  | B/C=1.2～1.3                   | (残事業)                                           | 交通量：(-10%～+10%)  | B/C=1.8～2.5                                                                 |                |       |
|               | 事業費：(+10%～-10%)                                                                                                  | B/C=1.2～1.3                   |                                                 | 事業費：(+10%～-10%)  | B/C=2.0～2.3                                                                 |                |       |
|               | 事業期間：(+20%～-20%)                                                                                                 | B/C=1.3～1.3                   |                                                 | 事業期間：(+20%～-20%) | B/C=2.1～2.2                                                                 |                |       |

※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。

※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8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。

※費用便益分析等による評価を実施しない電線共同溝(無電柱化推進のために改築事業と併せて施工されるもの)の工事費(27億円)については、費用便益分析の費用に含めない。

## 6. 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】

- ・ 事業の必要性に影響を及ぼす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」「地域産業の活性化・物流効率化」「第三次医療施設へのアクセス向上」「生活道路の安全性向上」「沿道土地利用開発の促進・まちづくりの支援」「主要観光施設へのアクセス向上」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62%、事業進捗率56%（令和7年度末）
- ・ 残事業の内容：道路設計、用地取得、改良工事、橋梁工事、舗装工事

### 事業の進捗の見込みの視点

- ・ 残事業区間である小舟町交差点<sup>こふねちょう</sup>～三日市交差点間<sup>みっかいち</sup>（延長4.0km）について、完成4車線開通に向けて事業を推進する。

### 主たる施設の構造等に関する事業手法や事業計画、コスト縮減、代替案立案等の改善の視点

- ・ 上位の計画や事業実施環境、事業を取り巻く社会的要請の変化による、事業手法等の改善を図る必要は無い。
- ・ 主たる施設の構造等に関する事業手法等の変更は無いが、電線共同溝の管路材の見直し等を行い、コスト縮減に努める。

## 6. 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：新発田市国県道整備促進協議会や一般国道7号道路改良促進期成同盟会から交通渋滞の緩和や、沿線地域の産業の振興活性化、高規格道路とのダブルネットワーク構築等に寄与する新発田拡幅事業の早期完成に向けた要望をいただいている。
- ・ 知 事 の 意 見：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。  
一般国道7号新発田拡幅事業は、交通渋滞の緩和や交通事故の低減につながるとともに、地域の振興・活性化に寄与し、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つつ、着実な整備をお願いします。  
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。

## 7. 対応方針（原案）

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、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であるとする。

# 8. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和8年度 事業名： 一般国道7号 <sup>しばた</sup>新発田拡幅

担当課： 道路計画課 担当課長名： 吉澤 寛

| 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                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                     |                          |                          |
|                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                     | 増加無し                     | 10%以内増加                  |
| 事業費の増加                                                                                 | 事業費の増加は26億円(340億円→366億円)                                                                                                                                                                                                            | <input type="checkbox"/> | ■                        |
| 事業期間の増加                                                                                | 事業期間の増加は14%(37年間→42年間)                                                                                                                                                                                                              | <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(R7.8)                                                                                                                                                                                                                 | <input type="checkbox"/> |                          |
| 需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)                                                                  | 需要量の減少は無い                                                                                                                                                                                                                           | ■                        |                          |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない                                                                      | 周辺ネットワークで新規事業化がない                                                                                                                                                                                                                   | ■                        |                          |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている<br>・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい<br>・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は1.0を上回っている。<br>令和3年度評価時の感度分析の下位値<br>〔全体事業〕・交通量(-10%) B/C=1.2 〔残事業〕・交通量(-10%) B/C=2.5<br>・事業費(+10%) B/C=1.3                    ・事業費(+10%) B/C=2.3<br>・事業期間(+20%) B/C=1.3                    ・事業期間(+20%) B/C=2.1 | ■                        |                          |
| 前回評価で資料の作成を省略していない                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                     | <input type="checkbox"/> |                          |
| 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。                             |                                                                                                                                                                                                                                     |                          |                          |