

【再評価】

番号	事業区分	事業名	事業概要	事業採択年度	事業費 (億円) 上:全体 下:R1未まで (進捗率)	前回評価年度	再評価 該当要件	(※1) 前回評価時からの 費用対効果分析の要因の変化					※2 前回 B/C 分析 を省 略	事業進 捗等 の 大 き な 変 更 の 有 無	対 応 方 針 (原 案)	備 考	
								A	B	C							
										1	2	3					4
1	河川	日野川総合水系環境整備事業	日野川は、その源を広島・島根の県境に位置する三国山に発し、印賀川や俣野川等の支川を合わせ、下流で法勝寺川と合流し、日本海(美保湾)に注ぐ、流域面積870km2、幹川流路延長77kmの一級河川である。 本事業は、地域との合意形成を図りながら、日野川の安全・安心な水辺利用に配慮した整備を行うものである。	H26	5 (10%)	H29再	再評価を実施する必要が生じた事業				■			有	継続		
2	河川	高梁川総合水系環境整備事業	高梁川は、岡山県西部に位置し、その源を岡山・鳥取県境の花見山に発し、熊谷川、西川、小坂部川等の支川を合わせて南流し、高梁市において成羽川を倉敷市において小田川をそれぞれ合わせたのち、瀬戸内海の水島灘に注ぐ、幹川流路延長111km、流域面積2,670km2の一級河川である。 本事業は、地域との合意形成を図りながら、高梁川の自然環境を保全・再生するために整備を行うものである。	H18	5 (83%)	H28再	再評価を実施する必要が生じた事業				■	■		有	継続		
3	港湾	尾道糸崎港機械地区国際物流ターミナル整備事業	尾道糸崎港は国内有数の木材拠点港である。 機械地区の松永西3号岸壁(-10m)では、原木が取り扱われているが、前面泊地が水深7.5mでの暫定供用となっていることから、入港可能な船型が制限され、非効率な輸送形態となっている。 本事業は、尾道糸崎港の既存施設の能力不足(岸壁や航路・泊地の水深不足)に伴う非効率な輸送形態を解消し、物流効率化を図るものである。	H6	182 (88%)	H28再	再評価を実施する必要が生じた事業	■			■	■		有	継続		
4	港湾	岩国港装束～室の木地区臨港道路整備事業	岩国港は、山口県の最東端に位置し、島根、広島両県の一部を包含する港として重要な役割を担っている。 本事業は、岩国港における地区間臨港交通ネットワークを構築することにより、港湾関連貨物の安定的かつ効率的な輸送を可能にし、背後の荷主等事業者の物流効率化を支援するとともに、周辺的生活環境の改善を図るものである。	H16	229 (49%)	H29再	再評価を実施する必要が生じた事業				■	■	■	有	継続		
5	港湾	境港外港地区防波堤整備事業	境港は北方を島根半島で遮蔽された天然の良港で、地理的にも敦賀港、下関港のほぼ中央に位置し、阪神、山陽、九州の各経済圏とも密接な関係を有する港である。 本事業は防波堤背後の静穏度を確保し、荷役の効率化・安全性を向上させるとともに、地域経済や地場産業の安定・発展に寄与するものである。	S43	459 (98%)	H28再	再評価を実施する必要が生じた事業						■	無	継続		

【事業進捗等に大きな変更がある事業】となる選定要因(判定フローに該当のチェック)
判定フローで、「NO」と判定された項目がある場合に「事業進捗等に大きな変更がある事業」となる。(※「NO」と判定された項目に「■」を記載)

※1:「前回評価時からの費用対効果分析の要因の変化等」判定基準

- A. 事業目的に変更がない。
- B. 社会経済情勢の変化がない。(例:地元情勢等の変化がない。)
- C. 前回評価時において実施した費用便益分析に関する要因に変化がない。
 - 1. 費用便益分析マニュアルの変更がない。[例:B/C算定方法に変更がない。]
 - 2. 需要量等の変化がない。[需要量等の減少が10%以下]
 - 3. 事業費の変化[事業費の増加が10%以下]
 - 4. 事業展開の変化[事業期間の延長が10%以下]

※2: 前回費用対効果分析を実施している。

