

# 平成21年度中国地方整備局管内関係の事業評価結果について

国土交通省の事業(中国地方整備局管内関係分)について、事業の効率性及び、その実施過程の透明性の一層の向上を図るため、平成22年度予算等に反映させた新規採択時評価及び再評価結果を公表します。また、平成21年度に実施した中国地方整備局関係の事後評価の評価結果を公表します。

## 1. 平成22年度予算に向けた新規事業採択時評価について

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です予算決定された事業(平成21年8月及び11月に評価結果を公表済)

### 【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
空港整備事業	直轄事業	1
合 計		1

### 【その他施設費】

事業区分		新規事業採択箇所数
官庁営繕事業		1
合 計		1

注1: 政府予算案の閣議決定により、平成21年8月及び11月に公表した内容等に変更が生じていることがある。

総 計	2
-----	---

## 2. 平成22年度予算に向けた再評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果			
		5年未着工	10年継続中	準備計画5年	再々評価	その他	計	継 続 うち見直し継続	中止	評価 手続中
河川事業	直轄事業		1		1	6	8	8		
ダム事業	補助事業				1		1	1		
道路・街路事業	直轄事業等				3		3	3		
	補助事業等		2		1	1	4	4	1	
港湾整備事業	直轄事業				1		1	1		
合 計		0	3	0	7	7	17	17	1	0

(注1) 再評価対象基準  
 5年未着工: 事業採択後一定期間(5年間)が経過した時点で未着工の事業  
 10年継続中: 事業採択後長期間(10年間)が経過した時点で継続中の事業  
 準備計画5年: 準備・計画段階で一定期間(5年間)が経過している事業  
 再々評価: 再評価実施後一定期間(5又は10年間)が経過している事業  
 その他: 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

## 3. 平成21年度に実施した完了後の事後評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価 手続中
河川事業	直轄事業	2			2			2	
ダム事業	直轄事業等	2			2			2	
道路・街路事業	直轄事業等	1			1			1	
港湾整備事業	直轄事業	4			4			4	
合 計		9	0	0	9	0	0	9	0

(注1) 事後評価対象基準  
 5年以内: 事業完了後一定期間(5年以内)が経過した事業  
 再事後評価: 前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業  
 その他: 上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果  
 再事後評価: 事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合  
 改善措置: 事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合  
 対応なし: 事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

## 新規事業採択時評価結果一覧

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算決定された事業（平成21年8月及び11月に評価結果を公表済）

### 【公共事業関係費】

#### 【空港整備事業】 （直轄事業）

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
岩国飛行場民間航空 施設整備事業 中国地方整備局 大阪航空局	46	403	<b>【内訳】</b> 利用者便益 309億円 （一般化費用削減効果） 供給者便益 49億円 （着陸料収入等） 残存価値 45億円 <b>【主な根拠】</b> 需要予測結果：35万人 （平成24年度供用開始時）	85	4.7	・米軍再編関連措置に係る負担を担う地元地方公共団体の要望に配慮。 ・航空利便性の向上に伴い、観光需要による地元消費拡大、ビジネス需要による企業活動の活性化・新規進出等が期待される。 ・空港関連産業による雇用拡大効果が期待される。	本省航空局 空港部計画課 (課長 干山 善幸)

### 【その他施設費】

#### 【官庁営繕事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価				担当課 (担当課長名)
		事業 計画の必 要性	事業 計画の 合理性	事業 計画の 効果	その他	
西条税務署 中国地方整備局	5.3	106 点	100 点	133 点	老朽・狭あい・分散を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。	本省大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 鬼沢浩志)

事業計画の必要性—既存施設の老朽・狭隘・政策要因等、施設の現況から事業計画を早期に行う必要性を評価する指標

事業計画の合理性—採択案と同等の性能を確保できる代替案の設定可能性の検討、代替案との経済比較等から新規事業として行うことの合理性を評価する指標

事業計画の効果—通常業務に必要な機能を満たしていることを確認・評価する指標

（採択要件：事業計画の必要性100点以上、事業計画の合理性100点、事業計画の効果100点以上を全て満たす）

注1：政府予算案の閣議決定により、平成21年8月及び11月に公表した内容等に変更が生じていることがある。

## 再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】  
【直轄事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)		費用・C (億円)	B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			便益の内訳及び主な根拠	費用・C (億円)						
吉井川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	62	477	79	6.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・吉井川下流部では、昭和51年9月（浸水戸数：4,525戸）及び平成2年9月（浸水戸数：2,580戸）と二度にわたり大規模な浸水被害が発生している。</li> <li>・想定氾濫区域には五明工業団地や大規模流通倉庫が立地。岡山市新産業ゾーン整備事業により工業団地の建設が進められ、これらの土地開発に伴い吉井川本川との合流点に永江川ポンプ場が建設されている。また、岡山ブルーラインや県道岡山牛窓線が結節し交通の要衝であり、現在、市道西大寺浜西幸西線が建設中であり、現道と合わせ新たな交通ネットワークが形成されつつある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・吉井川では、岡山市の通勤圏として世帯数、人口ともに増加傾向にある。吉井川では、計画洪水流量を概ね安全に流下させることを目標に流下能力を向上させるとともに、永江川の流出水の排水機能増大及び満潮・洪水時の吉井川青水氾濫防止を早期に図る。</li> <li>・築堤材料に旧堤掘削土等を使用することにより、工事費を縮減し、掘削残土を有効に利用する。</li> <li>・市道西大寺浜西幸西線との合併施工によりコスト縮減が図る。</li> </ul>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)	
天神川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	97	1,534	65	23.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・天神川では、昭和34年伊勢湾台風や平成10年の出水により、浸水被害が発生している（浸水家屋：昭和34年135戸、平成10年53戸）。</li> <li>・山陰自動車道及び地域高規格道路（北条源原道路）が建設中であり、西倉吉工業団地を中心として、電子部品・PC生産等のIT関連産業の振興が期待されている。</li> <li>・近年でも河岸侵食等の洪水被害を受けており、治水事業の要望は強い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・天神川の概ね30年間の目標として戦後最大洪水と同規模の洪水が発生しても、安全に流下させるため、堤防整備・河道掘削等を実施する。</li> <li>・河川整備計画の策定において、住民意見、関係自治体の長及び関係機関の意見を伺い策定していることから、今後の円滑な事業進捗が見込まれる。また、天神川上流及び小鴨川・国府川下流の河床掘削等については事業に着手しており、順調に進捗している。</li> <li>・掘削残土を道路事業・関係機関工事に流用し、処分費用のコスト縮減を図る。</li> </ul>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)	
日野川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	26	98	28	3.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日野川では、昭和47年の出水により浸水被害が発生した（浸水家屋：3,086戸）。近年では、平成10年、18年と浸水被害が発生している（浸水家屋：平成10年7戸、平成18年32戸）。</li> <li>・法勝寺川沿川の青木地区は頻りに内水被害が生じ、中でも平成18年出水では約35haが浸水するなど、地元住民は不安を抱いている。</li> <li>・堰改築、箇所掘削、河道内樹木伐採等の改修事業に早期着手が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日野川流域の自治体の人口・世帯数は微減となっているものの、沿川では宅地化が進んでいる。</li> <li>・溝口地区・青木地区では当面、戦後最大洪水（S20.9）と同規模の洪水が発生しても、安全に流下させるため、堤防整備・河道掘削等を実施する。</li> <li>・溝口地区では築堤に先立つ水路、樋門が概成し、築堤、護岸も順調に進捗している。今後も地域との連携を深め、効果的な事業を継続する。また、河床掘削土を築堤盛土材に有効活用するなどのコスト縮減を図る。</li> </ul>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)	
江の川上流直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	24	41	27	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・江の川では、昭和47年7月（戦後最大流量）の出水により浸水被害が発生した（浸水家屋：14,063戸（流域全体））。近年では、平成11年、18年と浸水被害が発生している（浸水家屋：平成11年288戸、平成18年496戸）。</li> <li>・平成18年9月洪水では安芸高田市吉田においてHWLを上回り洪水被害を受けており、改修の要望は強い。</li> <li>・無堤地区である国司、旭地区の人命・資産などを洪水による被害から守るために、早期の治水安全度の向上が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・江の川は、中国山地を貫流し広島県・鳥根県にまたがる河川で、広島県北部の交通の要所である三次市を貫流しており、治水上重要な河川であることから、河川改修の必要性は高い。</li> <li>・江の川上流では、当面、戦後最大洪水（S47.7）と同規模の洪水が発生した場合においても、家屋の浸水被害は発生させないため、堤防整備、河道掘削等の事業を実施する。</li> <li>・国司地区の改修事業は住民等の協力を得ながら順調に進捗。今後も地域との連携を深め、効果的な事業を継続する。また、掘削土を築堤盛土材に有効活用するなどのコスト縮減を図る。</li> </ul>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)	
高梁川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	69	2,717	75	36.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高梁川では、昭和47年7月（戦後最大流量）の出水により浸水被害が発生した（浸水家屋：7,347戸）。近年では、平成10年に浸水被害が発生している（浸水家屋：140戸）。</li> <li>・下流部に広がる低平地には人口、資産が集中する倉敷市街地を抱え、水島工業地帯等の資産が集中するため、治水安全度の向上が急務である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高梁川は、水島工業地帯を抱える倉敷市を貫流しており、治水上重要な河川であることから、河川改修の必要性は高い。</li> <li>・高梁川では、当面、計画高水流量と同規模の洪水が発生した場合においても、家屋の浸水被害を発生させないため、堤防整備等の事業を実施する。</li> <li>・酒津・巻原地区の改修事業は住民等の協力を得ながら順調に進捗。今後も地域との連携を深め、効果的な事業を継続する。また、掘削土を築堤盛土材に有効活用するなどのコスト縮減を図る。</li> </ul>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)	

小瀬川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	12	14	<p>【内訳】 被害防止便益：14億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：4戸 年平均浸水軽減面積：0.3ha</p>	13	1.1	<p>・小瀬川は、下流部に大竹・岩国コンビナートを抱えるなど人口資産が集中。</p> <p>・小瀬川では、当面小瀬川地区において、計画高水流量と同規模な洪水が発生しても、安全に流下させることを目標として橋梁架設と連携し引堤等を実施する。</p> <p>・小瀬川地区の改修においては、関係機関及び地域との協力体制も構築されていることから、用地補償も順調に進捗し、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。</p> <p>・道路改良事業との併施工により用地費のコスト縮減を図る。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
佐波川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	120	442	<p>【内訳】 被害防止便益：442億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：162戸 年平均浸水軽減面積：82ha</p>	124	3.6	<p>・防府市は平成9年を境に人口が減少傾向であるが、奈美地区においては人口は2千人程度であり、ほぼ横ばいで推移している。</p> <p>・佐波川の奈美地区においては、当面戦後第2位洪水(S47.7)に匹敵する流量と同規模な洪水が発生しても、安全に流下させるため、堤防整備、掘削等の改修を実施する。</p> <p>・奈美地区の事業は順調に進捗。地域住民は継続としての築堤事業を切望しており、関係機関及び地域との協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。</p> <p>・今後、他工事の発生土を有効利用し、築堤盛土材料費のコスト縮減を図る。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
吉井川総合水環境整備事業 中国地方整備局	10年継続中	15	339	<p>【内訳】 観水整備や水辺の楽校等の河川利用推進及び自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：339億円</p> <p>【主根拠】 (自然再生) 支払意志額：314/世帯/月 受益世帯数：369,486世帯 (地域連携) 支払意志額：267円/世帯/月 受益世帯数：108,491世帯</p>	23	14.7	<p>・環境整備事業箇所にて、地域のイベントが活発に開催され、地域活性化に寄与している。</p> <p>・水辺の楽校などでは、小・中学校や地域活動により、環境学習や自然体験活動が定期的に実施されるようになった。</p> <p>・吉井川の河川利用者は増加傾向にある。平成18年では、概ね57万人の利用がみられる。</p> <p>・平成18年の「川の通信簿」では、瀬戸箇所において四ツ星、新地箇所、熊山箇所において三ツ星の評価が得られている。</p> <p>・自然再生の整備箇所において、アユモドキをはじめ、オイカワ、スジマドジョウなどの生息状況が確認できた。</p>	継続	中国地方整備局 河川計画課 (課長 中須賀 淳)

【ダム事業】  
(補助事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			便益の内訳及び主な根拠	費用：C (億円)	B/C				
* 大河内川ダム建設事業 山口県	再々評価	165	203	<p>【内訳】 被害防止便益：139億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：64億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：23戸 年平均浸水軽減面積：63ha</p>	137	1.4	<p>・近年においても、平成3, 11, 21年に浸水被害が発生している。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)

\*：大河内川ダム建設事業は、検証の対象とするもの(平成21年12月25日記者発表)に区分されており、上記の結果の如何によらず「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が本年夏頃に中間とりまとめとして示す新たな基準に沿って、個別ダムの検証を行うよう協力をお願いをしているところ。

【道路・街路事業】  
 (直轄事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			便益: B (億円)		費用: C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 岡山環状道路 一般国道180号 岡山西バイパス 中国地方整備局	再々評価	910	1,528	1,096	1.4	①円滑なモビリティの確保 ・ 渋滞損失時間の削減が見込まれる (33,278千人・時間/年⇒31,515千人・時間/年 約5%削減) ・ 現道における混雑時旅行速度の改善 (16.2km/h⇒27.8km/h) ・ バス路線の新設による利便性向上や総社駅、倉敷駅から岡山市方面に向かうバス路線の定時性が確保されるなど利便性が向上 ・ 総社市から岡山駅 (新幹線駅) へのアクセスが向上 (総社市役所～岡山駅: 65分⇒55分) ・ 玉野市から岡山空港へのアクセスが向上 (玉野市役所～岡山空港: 110分⇒85分) ②物流効率化の支援 ・ 総社市から西岡山駅へのアクセスが向上 (総社市役所～西岡山駅: 50分⇒40分) ・ 総社市から岡山港 (重要港湾) へのアクセスが向上 (総社市～岡山港: 90分⇒65分) ・ 農林水産品を主体とする地域: 岡山市 (桃、ぶどう)、主な出荷先: 岡山県内、京阪神方面 ③都市の再生 ・ 土地区画整理事業と連携 (西部第4地区土地区画整理事業 (49.0ha)、西部第5地区土地区画整理事業 (18.2ha)) ④国土・地域ネットワークの構築 ・ 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上 (倉敷市～岡山市: 75分⇒60分、総社市～岡山市: 70分⇒50分) ⑤個性ある地域の形成 ・ 主要な観光地へのアクセス向上 (吉備津神社等、岡山市・吉備路エリアの入り込み客数 (H19): 1,760千人/年) ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・ 三次医療施設へのアクセス向上 (総社市役所⇒岡山赤十字病院: 35分⇒30分) ⑦安全な生活環境の確保 ・ 死傷事故件数の削減 (4,753件/年⇒4,700件/年 約1%削減) ⑧地球環境の保全 ・ CO2排出量が約10千t/年 (約0.4%) 削減 (2,548千t/年⇒2,539千t/年) ⑨生活環境の改善・保全 ・ NOx排出量が約47t/年 (約0.4%) 削減 (10,729t/年⇒10,682t/年) ・ SPM排出量が約4t/年 (約0.5%) 削減 (911t/年⇒907t/年) ⑩救急医療を考慮した効果 ・ 時間短縮約2分、約2人/年が便益享受【59億円※】 ⑪環境への影響を考慮した効果 ・ 約10千t/年のCO2削減【5億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)	・ 周辺開発の増進や人口増加に伴い、慢性的な渋滞や交通事故が多発している。 ・ 国道180号総社一宮バイパスや国道180号岡山環状南道路が事業中であり、また、(県)岡山倉敷線、(県)川入飯井線の4車線化など、岡山西バイパスとの一体的整備が進められている。 ・ 平成20年度末まで用地買収については概成しており、現在までに古新田～西長瀬間の街路部 (4車線) 2.5kmが暫定供用済み。 ・ 平成21年度末に西長瀬～北長瀬間の街路部 (2車線) 1.2kmの暫定供用を予定しており、残る区間の工事も実施している。 【コスト削減】 ・ 機能分離型支承の採用により、コスト削減を図っている。【約0.7億円の減少】	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)	
一般国道185号 休山改良 中国地方整備局	再々評価	450	2,405	527	4.6	①円滑なモビリティの確保 ・ 現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる (約55,855千人・時間/年⇒約53,767千人・時間/年 約4%削減) ・ 現道における混雑時旅行速度の改善 (13.1km/h⇒28.7km/h) ・ 旧国道185号の混雑緩和によるバスの定時性の確保が見込まれる ・ 呉駅から新幹線駅 (東広島駅) へのアクセス向上が期待される (82分⇒67分) ・ 呉駅から広島空港へのアクセス向上が期待される (110分⇒95分) ②物流効率化の支援 ・ 細原工業団地から呉港 (重要港湾) までの所要時間の短縮が見込まれる (48分⇒33分) ・ 虹村工業団地から呉港 (重要港湾) までの所要時間の短縮が見込まれる (32分⇒17分) ③国土・地域ネットワークの構築 ・ 呉市と竹原市を最短で連絡 (86分⇒71分) ・ 呉市川尻町及び安浦町から呉市へのアクセス向上が期待される (川尻支所～呉市役所: 44分⇒29分、安浦支所～呉市役所: 55分⇒40分) ④安全で安心できるくらしの確保 ・ 呉市阿賀・広、川尻町、安浦地区等 (東消防所管内人口約11万人) から高次医療機関 (国立呉医療センター) までの所要時間が2分短縮 ⑤安全な生活環境の確保 ・ 現道等の死傷事故件数の削減が見込まれる (約7,336件/年⇒約7,257件/年 約1%削減) ⑥災害への備え ・ 広島県緊急輸送道路ネットワーク計画 (H19年3月策定) において第一次緊急輸送道路に位置付けられている ・ 旧国道185号 (呉越峠) 呉市西畑町～東畑町が通行規制時において、代替路線を形成する ⑦地球環境の保全 ・ CO2排出量が約11千t/年 (約0.4%) 削減 (2,713千t/年⇒2,702千t/年) ⑧生活環境の改善・保全 ・ NOx排出量が約37t/年 (約0.3%) 削減 (11,037t/年⇒10,999t/年) ・ SPM排出量が約4t/年 (約0.4%) 削減 (944t/年⇒940t/年) ⑨環境への影響を考慮した効果 ・ 約11千t/年のCO2削減【8億円※】 ⑩通行止めを考慮した効果 ・ 旧国道185号が通行止め時の迂回時間短縮効果【0.3億円※】 ⑪歩行空間における急勾配区間が解消 ・ 暫定2車線供用前の歩行者・自転車数: 810人/日、暫定2車線供用後の歩行者・自転車数: 1,950人/日 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)	・ 平成13年度に暫定供用したことで、旧国道185号 (呉越峠) の渋滞緩和とともに交通事故が減少している。しかし、休山改良の周辺では、沿道開発などの周辺状況の変化により、交通量の増加による混雑が生じている。 ・ 平成12年度に用地買収については完了しており、平成13年度に全線暫定供用済み。 ・ トンネル等の調査・設計を実施している。 【コスト削減】 ・ トンネル掘削量の削減によりコスト削減を行っている。【約1.9億円の減少】	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)	

地域高規格道路 下関西道路 一般国道191号 下関北バイパス 中国地方整備局	再々評価	720	1,048	778	1.3	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる (約11,294千人・時間/年→約10,073千人・時間/年 約11%削減) ・現道における混雑時旅行速度の改善 (13.3km/h→28.4km/h) ・現道国道191号の混雑緩和によりバスの定時制の確保が見込まれる</p> <p>②物流効率化の支援 ・特定重要港湾である下関沖合人工島へのアクセス向上が見込まれる(下関沖合人工島～下関IC:10分→7分)</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・旧豊北町・旧豊浦町から旧下関市へのアクセス向上が期待される(下関市役所～豊浦総合支所:48分→41分)</p> <p>④個性ある地域の形成 ・川棚温泉等、主要な観光地へのアクセス向上が期待される(川棚温泉: H20入込客数約29万人、下関IC～川棚温泉: 47分→37分)</p> <p>⑤安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減(約1,527件/年→約1,432件/年 約6%削減) ⑥災害への備え ・現道国道191号は第一次緊急輸送道路に位置付けられている</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約6千t/年(約0.8%)削減(300千t/年→794千t/年)</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約25t/年(約0.7%)削減(3,626t/年→3,601t/年) ・SPM排出量が約2t/年(約0.7%)削減(299t/年→297t/年)</p> <p>・環境基準を超過する騒音レベルの低下(武久町:昼間74dB→67dB、夜間70dB→60dB、穂田中町:昼間76dB→70dB、夜間71dB→64dB)</p> <p>⑨高次医療施設への救急搬送 ・吉見地区や安岡地区、垢田地区等から下関厚生病院までの搬送時間が約2分短縮</p> <p>⑩環境への影響を考慮した効果 ・約6千t/年のCO2削減【3億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・国道191号(筋川町～安岡駅前二丁目)の沿道地域には区画整理事業等の開発が進められ、朝夕ピーク時の渋滞や交通事故が多発している。 ・平成20年度末で用地買収については95%完了しており、平成17年度までに2.1kmの区間で暫定供用済み。 ・残る区間の工事を実施している。</p> <p>【コスト削減】 ・機能分離型支那の採用【約1.0億円の減少】 ・軽量盛土工法の採用【約0.3億円の減少】</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
--	------	-----	-------	-----	-----	--	---	----	-------------------------------

【道路・街路事業】  
(補助事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			便益の内訳及び主な根拠	費用C (億円)	B/C				
地域高規格道路 境港出雲道路 一般国道401号 東林木バイパス 広島県	その他	160 【残事業 =66】	138 【残事業 =93】	162 【残事業=53】	0.9 【残事業 =1.8】	<p>・病院までの搬送時間短縮による患者さんの負担軽減。 ・緊急輸送道路の安全性向上。 ・人口と産業の集積地域である「宍道湖・中海園」の経済活動、産業振興に大きく貢献する。(観光は、経済波及効果が大きく、雇用を増やし経済を活性化させる大きな要素)</p>	<p>・宍道湖・中海園域内の地域連携促進が図られる。 ・残区間について、土工の計画見直しによりコスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。 (残事業B/C=1.8) ・平成20年度末の供用延長は、全延長4.2kmのうち1.2km(副道)であり、現在は、河川横断橋及び水路付替工事を行っている。</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 福山環状道路 一般県道 津之郷山守線 (瀬戸町～駅家町工区) 広島県	10年継続 中	700	828	491	1.7	<p>・福山都市圏の外郭を形成する環状道路整備の一部であり、交通混雑の緩和などにより都市圏の拠点性強化が図られる。</p>	<p>・平成15年2月に福山市、内海町、新市町が合併し福山市となっており、合併支援道路として重要な役割を担う路線となっている。 ・橋梁、トンネル等の構造物設計において、経済的となる工法の検討を行っている。</p>	継続	道路局 地方道・環境課 (課長 吉崎 収)
地域高規格道路 広島中央フライト ロード 主要地方道 本郷大和線 (善入寺～大草工区) 広島県	再々評価	800	924	861	1.1	<p>・山陽自動車道、広島空港、中国横断自動車道尾道松江線を結ぶ広域的ネットワークが形成される。 ・企業誘致や地産産業の振興等による地域の活性化が期待される。</p>	<p>・平成17年3月に三原市、本郷町、久井道尾道松江線を結ぶ三原市となっており、合併支援道路として、重要な役割を担う路線となっている。 ・(仮称)空港大橋の床版形式を変更して、コスト削減を図っている。 ・建設発生土について現場内流用はもとより他工事への流用を図っている。</p>	継続	道路局 地方道・環境課 (課長 吉崎 収)
地域高規格道路 広島高速道路 一般県道 温品二葉の里線 広島市	10年継続 中	175	1,334	1,025	1.3	<p>・広島空港へのアクセス向上が図られ、空港リムジンバスの高速性や定時性が向上する。 ・若草町地区第一種市街地再開発事業や二葉の里土地区画整理事業などの、広島駅周辺の都市開発を支援する。 ・第三次医療施設(広島市民病院)へのアクセス向上が図られる。</p>	<p>・当路線は、広島都心部と広島空港等との高速度・定時性の向上や、一般道路の交通混雑の緩和、広島駅周辺地域の開発促進などを担う路線である。 ・広島駅周辺で、若草町地区第一種市街地再開発事業(平成22年度完成予定)や二葉の里土地区画整理事業などの開発計画が進められており、これらの都市開発と連携して整備する必要がある。 ・追加の地質調査等を実施し、トンネル建設に伴う周辺地域への影響について引き続き検証する。</p>	継続	道路局 地方道・環境課 (課長 吉崎 収)

【港湾整備事業】  
(直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益の内訳及び主な根拠		費用:C (億円)	B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
岩国港 室の木地区 多目的国際ターミ ナル整備事業 中国地方整備局	再々評価	102	175	【内訳】 輸送コストの削減便益：168億 円 CO <sub>2</sub> 排出量削減便益：6.1億円 その他便益：1.2億円 【主な根拠】 平成24年予測取扱貨物量：石炭 14万ト/年、原木 17万ト/年	155	1.1	・物流の効率化により、背後立地企業の製造 コストの削減に寄与することができ、ひいて は地域産業の安定・発展が期待される。 ・背後立地企業の原油から石炭へのエネル ギー転換が進み、企業のエネルギーコスト削 減に寄与することができ、企業の国際競争力 の強化に貢献することができる。	・船舶の大型化への対応が可能とな り、既存施設の能力不足による非効率 な輸送が改善され、地域産業の国際競 争力の向上が図られるため、本プロ ジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成 20年代前半の供用開始を予定してい る。 ・地盤改良工の改良材の代替材として 銅水砕スラグの有効活用によりコスト 縮減に取り組んできたところである。 また、埋立材に災害発生土を使用する ことにより、コスト縮減に取り組んで いくこととしている。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)

## 完了後の事後評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【河川事業】 (直轄事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
江の川上流水防 対策特定河川事業 (柳原地区) (H14～H16) 中国地方整備局	5年以内	6.4	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 6.4億円、工期 平成14年度～平成16年度 B/C 1.0 (B: 7.5億円、C: 7.4億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 事業の実施により、戦後最大である昭和47年7月洪水と同規模の洪水が発生した場合においても、家屋の浸水被害は発生しない。 (事業実施による環境の変化) 事業実施による河川環境への影響はほとんどみられない。 (社会情勢等の変化) 自治体、事業実施地区ともに人口・世帯数は減少しているが、宅地嵩上げによる手法を用いることで、これまでと同等以上の生活基盤が維持されている。 事業の実施により、洪水に対する不安感が解消できているとともに、居住環境の改善が見られ、精神面・環境面の向上が見られる。 防災業務・防災活動を軽減しており、河川改修事業は防災活動に対して有効と感じられている。 (今後の事後評価の必要性) 既往最大洪水である昭和47年7月洪水が発生しても家屋の浸水被害を防ぐことができ、地域住民の安全で快適な生活環境が確保されていることから、改めて事後評価を実施する必要は無い。 (改善措置の必要性) 想定した事業の効果が確認されていることから、水防災対策特定河川事業について、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 中山間地域の治水事業等を今後どのようにすべきか検討が必要である。</p>	対応なし	中国地方整備局 河川部河川計画課 (課長 中須賀淳)
江の川上流直轄河 川改修事業(伊賀 和志地区) (S54～H16) 中国地方整備局	5年以内	28	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 28億円、工期 昭和54年度～平成16年度 B/C 1.1 (B: 41億円、C: 39億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 事業の実施により、戦後最大である昭和47年7月洪水と同規模の洪水が発生した場合においても、家屋の浸水被害は発生しない。 (事業実施による環境の変化) 事業実施による河川環境への影響はほとんどみられない。 (社会情勢等の変化) 自治体の人口・世帯数は減少しているが、事業実施地区はほぼ横ばいであり、築堤整備によりこれまでと同等以上の生活基盤が維持されている。 事業の実施により、洪水に対する不安感が解消でき、改修の効果がみられる。 防災業務・防災活動を軽減しており、河川改修事業は防災活動に対して有効と感じられている。 (今後の事後評価の必要性) 既往最大洪水である昭和47年7月洪水が発生しても家屋の浸水被害を防ぐことができ、地域住民の安全で快適な生活環境が確保されていることから、改めて事後評価を実施する必要は無い。 (改善措置の必要性) 想定した事業の効果が確認されていることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に必要はない。</p>	対応なし	中国地方整備局 河川部河川計画課 (課長 中須賀淳)



【ダム事業】  
（直轄事業等）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
吉井川苦田ダム建設事業 （S47～H16） 中国地方整備局	5年以内	2,035	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全体事業費 2,035億円、工期 昭和47年度～平成16年度</li> <li>B/C 3.0（B：5,400億円、C：1,795億円）</li> </ul> <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>管理開始以降2回の洪水調節（平成17年9月台風14号、平成18年7月豪雨）により下流の水位を低減している。</li> <li>流水の正常な機能の維持及び都市用水の補給を実施している。</li> <li>ダム放流水を利用する苫田発電所において、年間約2千万KWHを発電している。</li> </ul> <p>（事業実施による環境の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>水質について、下流河川への影響は特に見受けられないが、貯水池において、局所的・一時的な藻類の増殖や底層の溶存酸素の低下が見られる。</li> <li>岡山県内では初となる陸封アユの確認といった注目すべき変化が見られる。</li> <li>下流河川においてカマツカ及び底生動物の一部に変化が見られる。</li> <li>ダム湖内へブラックバスの侵入・定着が確認された。</li> </ul> <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>想定氾濫区域内人口は約0.7%減少、一般資産額は約0.5%増加等、大きな社会経済情勢の変化は生じていない。</li> <li>ダム管理開始後の平成19,20年において、ダム関連施設への来所者は約6万人。</li> <li>平成21年3月には、「苫田ダム水源地域ビジョン」を策定。</li> <li>地元、鏡野町では、ダムを活用した地域振興に積極的に取り組んでいる。</li> </ul> <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業効果が発現し、大きな社会情勢等の変化もなく、環境への重大な影響も見られないことから、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>（改善措置の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>改善措置の必要性はない。今後は、より良い管理に資するため、継続して事業の効果や環境への影響等の分析・評価を行い、必要に応じて改善措置をダム等管理フォローアップ委員会で審議する。</li> </ul> <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特になし。</li> </ul>	対応なし	中国地方整備局 河川部 （広域水管理官 植田光明）
弥栄ダム湖活用環境整備事業 （H9～H16） 中国地方整備局	5年以内	19	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全体事業費 19億円、工期 平成9年度～平成16年度</li> <li>B/C 1.6（B：119億円、C：75億円）</li> </ul> <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ダム湖面へのアクセスが向上し、湖面利用が活発となったほか、ダム湖周辺施設の充実により観光活動が促進され、多くの人に利用されている。</li> <li>ダム湖周辺施設において、各種イベントが開催され地域住民の交流の促進や地域活性化に寄与している。</li> </ul> <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>水源地域3市（旧2市3町）の人口は、全体でみると緩やかに減少傾向にある。</li> <li>世帯数は増加しているが、世帯人数は減少しており、核家族化が進行している。</li> <li>就業者数については、第3次産業従事者が多い。産業別の比率では第三次産業が増え、就業者人口が平成12年の約95%となっている。</li> </ul> <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業効果が発現し、大きな社会情勢等の変化も見られないことから今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>（改善措置の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業の効果が発現されていることから、改善措置の必要性はない。今後は、河川水辺の国勢調査（利用実態調査）により利用状況の把握に努め、必要に応じて改善措置をダム等管理フォローアップ委員会で審議する。</li> </ul> <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特になし。</li> </ul>	対応なし	中国地方整備局 河川部 （広域水管理官 植田光明）

【道路・街路事業】  
（直轄事業）

事業名 （事業実施期間）	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道2号 花岡拡幅 （S49～H16） 中国地方整備局	5年以内	214	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量 再評価時（H42）42,000～56,900台/日 → 実績（H17）34,200～45,800台/日</li> <li>事業費 再評価時 210億円 → 実績 214億円</li> <li>B/C 再評価時 5.3（B：1,856億円、C：353億円） → 事後評価 2.1（B：831億円、C：389億円）</li> </ul> <p>②事業の効果の発現状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞損失時間の削減 約1,409千人・時間/年 → 約1,259千人・時間/年</li> <li>旅行速度の向上 供用前 14.6km/h → 供用後 40.6km/h</li> <li>交通事故の減少 事業中 61.7件/億台キロ → 供用後 53.2件/億台キロ</li> <li>物流拠点へのアクセス性向上</li> </ul> <p>③事業実施による環境の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿道の騒音が改善 騒音レベル：72db⇒57db（下松市大字来巻）</li> </ul> <p>④社会経済情勢の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業区間沿線の事業所数増加（S61：276事業所→H18：391事業所【約1.4倍】）</li> <li>旧熊毛町の世帯数増加（S60：4,418世帯→H17：5,725世帯【約1.3倍】）</li> <li>久保団地の世帯数増加（S63：535世帯→H20：1,469世帯【約2.7倍】）</li> </ul> <p>⑤今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>花岡拡幅事業により、交通混雑の緩和や道路線形不良区間の回避による交通安全の向上等の効果が発現している。さらに、国道2号沿線の商業集積や事業所の立地による地域振興など重要な役割を果たしている。このことから、事業目的を達成していると判断できるため、今後の事後評価及び改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>⑥同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	中国地方整備局 道路計画課 （課長 永尾慎一郎）

【港湾整備事業】  
(直轄事業)

事業名 (事業実施期間)	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
境港 外港地区 多目的国際ターミナル整備事業 (H7～H15) 中国地方整備局	5年以内	82	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 H6計画時:187千トン/年 → H19実績:151千トン/年 (事業の効果の発現状況) 本ターミナルは平成16年6月に供用開始し、境港における貨物取扱能力が増強され貨物の取扱いが効率化するとともに、コンテナ貨物等の輸送コスト削減、陸上輸送距離短縮に伴う自動車排出ガス(CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> )削減など、十分な事業効果を発現している。 B/C 事後評価時 1.4 (B:185億円、C:128億円) (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。	対応なし	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 井村 洋三)
境港 江島地区 臨港道路整備事業 (S62～H16) 中国地方整備局	5年以内	232	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 総事業費 H15再評価時:234億円 → H16事業完了時:232億円 交通量 H15再評価時:約16,100台/日 → H20実績:約15,400台/日 (事業の効果の発現状況) 臨港道路の整備により、港湾における埠頭間輸送や背後圏域の利便性が向上し、輸送コスト削減、自動車排出ガス(CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> )削減など十分な事業効果を発現している。 B/C 事後評価時 1.8 (B:650億円、C:354億円) (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。	対応なし	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 井村 洋三)
広島港 五日市地区国内物流ターミナル整備事業 (S62～H17) 中国地方整備局	5年以内	57	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 総事業費 H12再評価時:66億円 → H17事業完了時:57億円 (事業の効果の発現状況) 国内物流ターミナルの整備により、広島港背後圏への貨物陸上輸送距離が減少し、荷主等事業者の物流コスト削減など十分な事業効果を発現している。 B/C 事後評価時 1.5 (B:169億円、C:116億円) (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 事業効果等を算定する上での問題点はないため、評価手法の見直しの必要性はないが、需要地が広域にわたる貨物(完成自動車)の港湾背後圏の設定に際しては、輸送拠点化による輸送範囲の広域化についても配慮する必要がある。	対応なし	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 井村 洋三)
福山港 箕沖地区 多目的国際ターミナル整備事業 (H11～H16) 中国地方整備局	5年以内	105	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 総事業費 H11事業採択時:111億円 → H16事業完了時:105億円 事業期間 H11事業採択時:平成11年度～平成15年度 → H16事業完了時:平成11年度～平成16年度 取扱貨物量 H11事業採択時:53千TEU/年 → H18・H19実績:56千TEU/年 (事業の効果の発現状況) 多目的国際ターミナルの整備により、陸上輸送距離が減少し、背後の荷主等利用者の物流コスト削減など十分な事業効果を発現しているとともに、耐震強化岸壁の整備により、地域住民の安全・安心な生活を確保している。 B/C 事後評価時 2.4 (B:394億円、C:163億円) (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。	対応なし	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 井村 洋三)