

## 平成25年度 第6回中国地方整備局事業評価監視委員会 審議一覧表

## 【再評価】

NO.	事業種別	事業名	事業概要	経緯	該当要件	対応方針 (原案)	備考
1	河川	高梁川水系直轄河川改修事業	高梁川の下流部に広がる低平地には人口、資産の集中する倉敷市街地を控え、岡山県西部地域における行政、経済の中心的役割や、国内屈指の産業基盤である水島工業地帯等の資産が集積するため、はん濫による被害は深刻なものとなる。 高梁川左岸の酒津・巻倒地区においては、堤防高は概ね完成しているものの、堤防断面が不足している。更に堤防の大部分が明治・大正期に川砂利を使って築堤されていることなどから、堤防の浸透による崩壊の危険性が高い箇所が多く存在し、平成10年10月の洪水では、左岸10k400付近（酒津地区）で約130mに渡り堤防法面崩落が発生した。 このため人口、資産の集中する倉敷市街地を洪水から守るため、酒津・巻倒地区の堤防整備（断面の拡大等）を行い、堤防断面不足を解消することが急務となっている。	平成22年度 事業着手	再評価後3年経過	事業継続	
2	河川	斐伊川水系直轄河川改修事業	斐伊川本川下流、宍道湖周辺は出雲市街地、松江市街地を抱えるとともに、宍道湖周辺は低平地のため、一度氾濫すると洪水が長期間におよび甚大な被害が発生する。 斐伊川本川・宍道湖・大橋川では、戦後最大の被害をもたらした昭和47年7月洪水が再び生じた場合、尾原ダム・志津見ダム・斐伊川放水路の整備を前提としても洪水を安全に流下できない箇所がある。中海・境水道においても、平成14年、平成15年、平成16年など、近年、高潮被害が頻発している。 以上の状況より、再度災害防止の観点から、引き続き、斐伊川本川の堤防整備、宍道湖湖岸堤整備、大橋川改修、中海・境水道の湖岸堤整備を進める必要がある。 また、地震や浸透に対して所用の安全率が確保されていない箇所について、順次、堤防の耐震対策、質的強化を実施する。	平成22年度 事業着手	再評価後3年経過	事業継続	
3	道路	一般国道9号 浜田・三隅道路	一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約750kmの主要幹線道路である。 浜田・三隅道路は、国道9号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした鳥根県浜田市原井町から浜田市三隅町森溝上に至る延長14.5kmの自動車専用道路である。	平成16年度 事業化	再評価後3年経過	事業継続	
4	道路	一般国道2号 広島南道路	一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の主要都市を経由し北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。 広島南道路は、東西南北からの流入と通過交通が混在し、交通渋滞が慢性化している広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和を図るとともに、港湾を拠点とする貨物流動の効率化、広域な地域経済の連携強化等を目的とした延長14.8kmの道路である。	平成元年度 事業化	再評価後3年経過	事業継続	
5	道路	一般国道180号 岡山環状南道路	一般国道180号は、岡山市を起点として、松江市へ至る延長約202kmの主要幹線道路である。 岡山環状南道路は、岡山市街地を外側に一周する延長約40kmの岡山環状道路の一部を構成する地域高規格道路として交流・連携の促進を目的とした延長2.9kmの道路である。	平成21年度 事業化	事業採択後5年継続中	事業継続	
6	道路	一般国道53号 津山南道路	一般国道53号は、岡山市を起点とし、鳥取市に至る延長約140kmの主要幹線道路である。 津山南道路は、津山市で発生する交通混雑を緩和するとともに、津山周辺圏と岡山空港及び県南部地域との連携強化を促進し、沿線地域の発展を図ることを目的として計画された、久米郡美咲町打六中～津山市平福に至る延長5.4kmのバイパスである。 また、地域高規格道路「空港津山道路」の一部を構成するものである。	平成16年度 事業化	再評価後3年経過	事業継続	
7	港湾	鳥取港千代地区防波堤整備事業	本事業は、鳥取港における港内静穏度を確保し、年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上を図り物流ターミナルとしての役割を果たすと共に、日本海特有の冬季風浪から背後施設を防護し、航行船舶の避難水域確保と港内への安全な航路の確保をするため、防波堤等の整備を行うものである。	昭和52年度 事業着手	再評価後3年経過	事業継続	

## 【事後評価】

NO.	事業種別	事業名	事業概要	事業年度	備考
1	港湾	呉港阿賀地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業	呉港は、広島県の南西部に位置する重要港湾であり、鉄鋼・造船・機械などの産業を背景に、地域経済を支える工業港として重要な役割を担っている。 呉港の中央に位置する阿賀地区は、呉地方拠点都市地域の流通・交流拠点地区に位置付けられており、瀬戸内海の主要航路に直結し、背後の幹線道路網に容易にアクセスできる立地上のポテンシャルを有している。 本事業は、陸上輸送貨物の海上輸送への転換や一般貨物のコンテナへのシフト等に対応するべく、複合一貫輸送ターミナルの整備を行ったものである。	平成5年度～平成20年度	