

平成 21 年 12 月 24 日

広島県知事  
湯崎英彦様

広島県事業評価監視委員会  
委員長 中山隆弘

### 平成 21 年度広島県公共事業の再評価に関する意見書について

本委員会では、広島県農林水産局、土木局及び都市局所管の公共事業について、「広島県公共事業再評価実施要領」第 5 の 3 の規定に基づいて平成 21 年度の対象事業について審議し、別紙のとおり委員会としての意見を取りまとめましたので、ここに意見書として提出いたします。

今後の公共事業の実施に当たっては、意見書の内容を尊重いただくとともに、効率的な事業執行や透明性の確保が一層図られるよう努力していただきますようお願い申し上げます。

広島県公共事業の再評価に  
関する意見書

平成21年12月24日

広島県事業評価監視委員会

# 広島県事業評価監視委員会委員名簿

(50音順)

なかやまたかひろ

委員長 中山隆弘 広島工業大学教授

いわさき うたこ

岩崎 宇多子 税理士

かわはら よしひさ

河原能久 広島大学大学院教授

と だ つね かず

戸田常一 広島大学大学院教授

ながもとけん

長本憲 前豊町長

みやした ふみひろ

宮下文博 中国経済連合会常務理事

## はじめに

本委員会は、公共事業の効率性や実施過程の透明性の向上を図るため、知事の諮問機関として平成10年8月に設置され、委員会では、平成10年度から昨年度まで、累計で334事業の再評価対象事業を審議してきた。

12年目となる今年度は土木局所管の19事業について審議を行い、中でも、広島県公共事業再評価実施要領（以下「実施要領」という。）第5の2に基づき、事業を巡る状況変化や進捗率、事業費等の変化が著しい等の理由により抽出した7事業については一部現地視察も行い、重点的な審議を行ったところである。

審議は、平成21年8月、10月及び11月に開催した3回の委員会と、9月に行った現地調査等の場において、各事業に関する詳細な資料をもとに、県の事業担当部局の説明を聴取しながら、実施要領第6の1に定める評価の視点に基づいて幅広く検討を行った。

この意見書は、委員会の総意として、その結論を取りまとめたものである。

なお、この間、県の事務担当部局並びに各事業担当部局の関係各位には、資料の作成及び事業の説明等で多大なご尽力をいただいた。この紙面を借りて謝意を表する次第である。

平成21年12月24日

広島県事業評価監視委員会  
委員長 中山 隆弘

1 再評価の実施事業

事業区分	事業名	施設名等	事業箇所の市町名	重点審議対象事業	所管局・課名	
					局	課
道路	道路改良	一般国道487号 警固屋音戸バイパス	呉市		土木局	道路企画課
	道路改良	主要地方道本郷大和線 (広島中央ライトロード)	三原市			道路企画課
	道路改良	主要地方道福山沼隈線 (福山沼隈道路)	福山市			道路企画課
	道路改良	一般県道津之郷山守線 (福山西環状線)	福山市	○		道路企画課
	道路改良	主要地方道大崎上島循環線沖浦工区	大崎上島町	○		道路整備課
	道路改良	一般国道433号 加計豊平バイパス	北広島町, 安芸太田町	○		道路整備課
河川	広域基幹河川改修	二級河川沼田川水系 梨和川	三原市			河川課
	総合流域防災	一級河川芦田川水系 瀬戸川	福山市	○		河川課
	地震・高潮対策	二級河川沼田川水系 沼田川	三原市			河川課
砂防	通常砂防	二級河川永慶寺川水系 中津岡川	廿日市市			砂防課
	通常砂防	一級河川芦田川水系 本郷川	府中市	○		砂防課
	通常砂防	二級河川瀬野川水系 東桜木川	海田町			砂防課
海岸	港湾海岸保全施設整備	広島港	広島市, 坂町	○		港湾企画整備課
	港湾海岸保全施設整備	鹿川港	江田島市			港湾企画整備課
	港湾海岸保全施設整備	土生港	尾道市			港湾企画整備課
港湾	海域環境創造	広島港	広島市			港湾企画整備課
	海域環境創造	尾道糸崎港	尾道市			港湾企画整備課
	海域環境創造	横田港	福山市	○		港湾企画整備課
	重要港湾修築	福山港	福山市			港湾企画整備課
土木局・都市局所管事業 小計 19事業						
農林水産局所管事業 小計 0事業						
合計 19事業						

## 2 審議等の経過

### (1) 第33回委員会【8月5日】

#### 1) 内容

平成21年度の再評価対象となる土木局所管18事業について、事業ごとに事業概要、必要性、進捗状況、事業を巡る社会経済状況の変化、費用対効果、代替案・コスト削減の可能性、その他について、資料により事業担当課から説明を受けた。それを踏まえて、次回の第34回委員会以降における重点的に審議する対象として、事業費や工期等の当初計画からの変動、事業の進捗率、費用対効果、残工期等を総合的に勘案し、6事業を協議により決定した。さらに、新たな将来交通需要推計及び費用便益比分析マニュアルの改訂に基づき道路事業のうち全ての補助事業について費用便益比の点検を行った結果、費用便益比が1を下回った一般国道433号加計豊平バイパス道路改良事業について、今年度の再評価対象事業に加えることとし、第34回委員会以降に事業の説明及び審議を行うこととした。

#### 2) 抽出事業

《土木局所管事業》

- ① 一般県道津之郷山守線（福山西環状線） 道路改良事業
- ② 主要地方道大崎上島循環線沖浦工区 道路改良事業
- ③ 一般国道433号加計豊平バイパス 道路改良事業
- ④ 一級河川芦田川水系瀬戸川 総合流域防災事業
- ⑤ 一級河川芦田川水系本郷川 通常砂防事業
- ⑥ 広島港 港湾海岸保全施設整備事業
- ⑦ 横田港 海域環境創造事業

### (2) 現地調査【9月7日】

第33回委員会において重点審議対象として抽出した7事業のうち、「一般国道433号加計豊平バイパス道路改良事業」及び「広島港 港湾海岸保全施設整備事業」の2事業について現地調査を行った。

### (3) 第34回委員会【10月21日】

まず、第33回委員会と現地調査において委員から提示された質問や意見に対する説明を各事業担当課から受けた後、引き続き、7件の重点審議事業について、詳細にその必要性や地元市町の要望等の説明を受け、それに基づいて事業実施の妥当性について審議した。

### (4) 第35回委員会【11月11日】

まず、第34回委員会において新たな検討課題として委員から提示された事項についての説明を受けた後、審議対象である7事業について、2回の委員会での審議を踏まえて作成した「再評価意見の骨子(案)」に対する審議を行った。

そして、意見書については、年内に委員長が委員との合議の上で最終的な意見書を作成し、知事に提出することで合意がなされた。

## I 道路改良事業：一般県道 津之郷山守線（福山西環状線）

### (1) 事業概要

- ① 事業箇所 福山市瀬戸町～福山市駅家町
- ② 規模等 延長(L)=8,900 m 幅員(W)=14.0 (20.5) m
- ③ 全体事業費 44,000 百万円（当初と同額）
- ④ 工期 平成 11 年度～平成 29 年度（当初は平成 11 年度～平成 17 年度）

### (2) 再評価の事由

事業採択後 10 年を経過した時点で継続中の事業であるため。

### (3) 審議内容

#### ① 事業を巡る社会情勢等の変化とその必要性について

福山都市圏の既存幹線道路では依然として朝夕の通勤・通学時間帯を中心に厳しい交通渋滞が見られ、市民生活や社会・経済活動への支障のみならず、大気環境への影響等が同都市圏の大きな課題となっている。

本線は福山都市圏の外郭環状軸を形成する主要幹線であり、国道 182 号、国道 486 号と合わせて、同都市圏の骨格を成す「福山環状道路」として地域高規格道路に指定されている。

その中、国道 2 号と国道 486 号とを結ぶ当該事業が完了すれば、同都市圏における南北方向の交通が分散され、福山市内の交通混雑の緩和と、府中市を中心とする内陸部地域間におけるアクセスの強化が期待できる。

また、福山市が平成 15 年 2 月に内海町、新市町と、平成 17 年 2 月に沼隈町と、平成 18 年 3 月に神辺町と合併した関係で、本道路は合併支援道路に位置付けられており、同市からは、事業効果の早期発現を図る観点から、北部地域での早期着工の強い要望がなされている。

近隣の交通量は、道路交通センサスによれば、国道 313 号で平成 11 年度の 23,128 台/日から平成 17 年度は 23,177 台/日に、一般県道川南近田線では平成 11 年度の 13,277 台/日から平成 17 年度は 14,108 台/日にと大幅とは言えないものの増加傾向にある。

#### ② 進捗状況と今後の見通し

本事業の全体事業費については当初から変わっていないが、事業完了年度については、当初の平成 17 年度から平成 29 年度と大幅に変更されている。そのもっとも大きな理由は、環境の悪化を心配する一部の市民等の反対による用地交渉の難航である。

しかし、地元福山市の協力も得ながら用地買収は徐々に進んでおり、現在は 11 地区ある事業箇所の中、用地取得費ベースで 15.2%、面積ベースで 40%が取得済みである。芦田川右岸の 3 地区においては既に面積ベースで 90%の用地買収が終わり、左岸側も設計協議が終了し、用地測量が始まる予定である。

#### ③ 費用便益比

本事業の費用便益比分析は「国土交通省道路局都市・地域整備局における費用便益分析マニュアル」（平成 20 年）に準拠して行われており、費用及び便益の評価期間は供用開始後の 50 年間、社会的割引率は 4%に設定されている。

分析の結果については、当該道路を有料とした場合には「費用」(C) が 490.8 億円、「便益」(B) が 827.8 億円で、B/C は 1.7、無料とした場合には「費用」(C) が 490.8 億円、「便益」(B) が 1,027.5 億円で、B/C は 2.1 である。したがって費用を上回る便益は確保されている。

なお、本事業の費用便益比は暫定 2 車線供用後、平成 42 年度からの 4 車線化を前提として算出されているが、念のために 4 車線化を行わないとした場合についての費用便益比を検討した結果、4 車線化を実施しない方が費用便益比が高くなるとの結果が得られた。しかし、計画交通量が道路構造令に基づく 2 車線の設計基準交通量 (14000 台/日) を超える場合には 4 車線化が必要となる。

#### (4) 結論

事業の必要性と費用便益比を勘案し、当該事業の継続実施については適当と判断する。

今後は、住民の理解を得てできるだけ速やかに用地買収を行い、早期に工事に着手・完了させて、当初計画どおりの事業効果が得られるよう、関係各位には一層の努力をお願いする。

なお、将来の4車線化に当たっては、そのときの交通量の実態と将来の見通しを慎重に検討した上で、前述の道路構造令における設計基準交通量に基づき事業を実施されるよう、強く要望する。



## II 道路改良事業：主要地方道 大崎上島循環線（沖浦工区）

### (1) 事業概要

- ① 事業箇所 豊田郡大崎上島町沖浦
- ② 規模等 延長(L)=1,300 m 幅員(W)=6.0 (12.0) m
- ③ 全体事業費 1,300 百万円（当初と同額）
- ④ 工期 平成 12 年度～平成 25 年度（当初は平成 12 年度～平成 22 年度）

### (2) 再評価の事由

事業採択後 10 年を経過した時点で継続中の事業であるため。

### (3) 審議内容

#### ① 事業を巡る社会情勢等の変化とその必要性について

本線は、大崎上島を循環する主要な道路であり、災害時の緊急輸送道路としての役割や「柑橘類」等の農産物の輸送などにおいても重要な幹線路線と考えられる。また、平成 15 年 4 月の大崎町、東野町、木江町の合併における合併建設計画の中にも入っている。

しかしながら、事業区間の沖浦地区、明石地区における道路幅員は 4～5m と狭小であり、日常的な車の離合に困難を来していることから、地元からの早期整備の要望は強い。

このところ大崎上島町の人口はやや減少傾向にあり、この区間の交通量も平成 11 年度の 1,375 台/日から平成 17 年度の 975 台/日と減少はしているものの、上述した 3 町の合併後の大崎上島町内の生活を支える主要な交通ネットワークとしての本線の重要性は当初と変わっていない。

#### ② 進捗状況と今後の見通し

全体の事業費は当初から変わっていないが、用地買収に予想以上の時間を要しているために、事業の完成年度については、当初の平成 22 年度から平成 25 年度に変更されている。

#### ③ 費用便益比

本事業の費用便益比分析の手法については I の福山西環状線の場合と同様である。

分析の結果については、「費用」(C) が 14.0 億円、「便益」(B) が 14.4 億円で、 $B/C$  は 1.0 であり、本事業も費用を若干ではあるが上回る便益が確保されている。

なお、従来の便益として算入されている 3 要素に加え、今回、これまで数値化されてこなかった新たな便益についての試算が行われた。具体的には、災害迂回改善便益、救急救命向上便益、歩行環境改善便益、農産物品質向上便益の各便益について貨幣価値に換算する試算が国の指針等に従って行われた。その結果、 $B/C$  の試算値は 1.3 であった。さらに、残事業の  $B/C$  についても計算がなされ、2.3 の値が得られている。

### (4) 結論

事業の必要性と費用便益比を勘案し、当該事業の継続実施については適当と判断する。

ただし、関係各位には、予定としている平成 25 年度までに事業を完了させ、当初の計画どおりの事業効果が得られるよう、一層努力されたい。

### Ⅲ 道路改良事業：一般国道 433 号 加計豊平バイパス

#### (1) 事業概要

- ① 事業箇所 山県郡安芸太田町丁川～山県郡北広島町戸谷
- ② 規模等 延長(L)=6,850 m 幅員(W)=6.0 (9.75) m
- ③ 全体事業費 12,260 百万円 (前回の再評価時は 12,880 百万円)
- ④ 工期 昭和 61 年度～平成 26 年度 (前回の再評価時と同じ)

#### (2) 再評価の事由

費用便益比分析において、前回の評価時の B/C は 1.1 であったが、改正された費用便益比分析のマニュアル等により算出した結果、B/C が 1 を下回ったことから、特に再評価の必要があるため。

#### (3) 審議内容

##### ① 事業を巡る社会情勢等の変化とその必要性について

一般国道 433 号は大竹市を起点とし、安芸太田町を経て三次市に至る延長約 133km の幹線道路である。本バイパスは安芸太田町と北広島町の中心部を最短で結ぶ地域に密着した生活道路であり、地域間交流・連携の促進においても極めて重要な道路である。

それを裏付けるように、安芸太田町と北広島町の人口はやや減少傾向にあるものの、道路交通センサスによれば、平成 17 年度のこの区間の交通量は、平成 11 年度の 891 台/日から平成 17 年度の 1,108 台/日と増加している。なお、現状の交通量の確認を依頼したところ平成 21 年 10 月に改めて測定され、同地点の交通量は 1,204 台であった。また、平成 16 年 10 月に合併した安芸太田町、平成 17 年 2 月に合併した北広島町のいずれにおいても、本事業は合併建設計画の一部に位置付けられている。

しかし、この事業区間は急峻な地形で道路線形も悪く、また幅員も狭小なため、車両の離合が極めて困難である。さらに、異常気象時においては通行規制がなされ、その際には住民はやむを得ず迂回を強いられる。これらの点を解消することが本事業の主目的である。

その他、本事業が完了した暁には、安芸太田町方面から、来年度の進出が予定されている中国木材(株)への木材運搬ルートとしての活用が期待されている。

##### ② 進捗状況と今後の見通し

まず、後述するような設計変更による残事業費の減額を考慮した現時点での事業進捗率は 73% であり、安芸太田町側 4.0 km は既に供用済みで、北広島町側 2.85 km は用地買収が完了している。

事業期間については前回再評価時から変わっていないが、全体事業費については、残事業区間における幅員構成の見直しとトンネルの設計変更(歩道建設の取り止め)によって、前回の再評価時における 128.8 億円から 122.6 億円に減額されている。

当面は用地買収が完了している北広島町内の起点側から約 1.3km に亘る現道の拡幅工事を推進し、町道琴谷鶴木線に結節させることによって、事業効果の発現に努めることとしている。

##### ③ 費用便益比

本事業の費用便益比分析の手法については I の福山西環状線の場合と同様である。

分析の結果については、上述のような設計変更によって「費用」(C) が 156.5 億円と前回の再評価時よりも縮減されたものの、予測交通量の見直しによって「便益」(B) も 127.1 億円に減少したため、B/C は前回の 1.1 を下回る 0.8 である。

このため、従来の便益計算において算入されている基本 3 便益に、これまでは数値化が難しいために考慮されてこなかったいくつかの便益も加えて試算がなされた。具体的には、災害迂回改善便益、冬期交通円滑化便益、救急アクセス向上便益、木材生産性向上便益の各便益である。それらを国土交通省のマニュアル等を参考にして貨幣価値に換算し計算した試算結果は 0.9 であった。さらに、残事業の B/C についても計算

した結果、2.3の値が得られている。

#### (4) 結論

費用便益比が0.8と1.0を下回ったため、他の事業よりもより慎重に審議を行った。具体的には、この事業の推進により、従来の便益計算において算入されている基本3便益に、災害時の迂回の解消、冬期の自動車走行性の改善、救急アクセス向上による救急救命率の向上、木材生産性の向上の各便益を加えて試算が行われた。それでも費用便益比は0.9で、1.0を上回る結果には至っていない。

しかし、災害時における国道191号の代替路線としての役割はかなり大きく、また、残事業区間における道路幅員の見直し及びトンネル内の歩道の取り止めといった設計変更によるコスト縮減策により、残事業の費用便益比は2.3である。

さらに、この路線は安芸太田町及び北広島町の合併建設計画に位置付けられており、両町を結ぶ交流、地域住民の生活道路としての機能を有しているため、地元住民からも事業の継続が強く要望されている。

したがって、費用便益比が1.0を極めて大きく下回っていないことと、便益の数値化は困難であるものの地域住民の暮らしの安全・安心、加えて地元住民からの強い要望等を勘案し、当該事業の継続実施については適当と判断する。

ただし、相当の事業費を要するトンネル部分を含む残事業区間の事業実施に当たっては、当該区間における直近の交通量に基づく費用便益比の再計算等を行い、財政状況によってはトンネル部の建設中止も視野に入れて、慎重に進められることを強く要望する。

## IV 総合流域防災事業：一級河川芦田川水系瀬戸川

### (1) 事業概要

- ① 事業箇所 福山市草戸町
- ② 規模等 延長L=700m
- ③ 全体事業費 1,800百万円(当初と同額)
- ④ 工期 平成16年度～平成32年度(当初と同じ)

### (2) 再評価の事由

事業採択後5年を経過した時点で未着工の事業であるため。

### (3) 審議内容

#### ① 事業を巡る社会情勢等の変化とその必要性について

福山市草戸町を流下する本河川流域の人口及び資産の集積は高いものの、市街化の進展により流域の保水・遊水機能の低下が進んでいる。事実、平成10年洪水では浸水被害(5戸)が生じており、さらに、1/30確率の浸水被害想定によれば、73戸の被害が予想されることから、早急に浸水対策を図る必要がある。

#### ② 進捗状況と今後の見通し

全体事業費及び事業期間については当初計画から変わっていないが、用地交渉が難航していることから、事業採択後5年を経過した現在も未着工の状態である。

用地交渉については地元町内会に対し鋭意事業説明を行っているようであるが、現計画では家屋移転が発生するため、その調整に長時間を要している。

しかしながら、上述のように当該区間は浸水被害実績もあり、地元自治体から早期の浸水対策を求められている。このため、今年度実施する補助事業計画の見直しによって、当面は現況の流下能力が低い箇所で70m<sup>3</sup>/sのところを140m<sup>3</sup>/sに向上させる暫定整備を行うなど、地元理解が得られるように計画の見直しを行い、引き続き協議調整を行うこととしている。

なお、地元住民から同意が得られていないことに関し、本事業が不必要ではないかと考えている住民がかなりいるのではないかと指摘をしたが、反対意見は少なからずあるものの、平成10年の浸水被害に伴い、多くの地元住民からの要望を受けて、福山市から県に事業要望が出されたとの説明があった。

#### ③ 費用便益比

河川改修事業の費用便益比分析は、「治水経済調査マニュアル(案)」(平成17年国土交通省河川局)に準拠して行われている。費用及び便益の評価期間については、事業の完了予定年度の翌年である平成33年度からの50年間、社会的割引率については4%に設定されている。

分析の結果については、「費用」(C)が16.2億円、「便益」(B)が92.6億円で、B/Cは5.7であり、本事業も費用を上回る便益が確保されている。

### (4) 結論

事業の必要性と費用便益比を勘案し、当該事業の継続実施については適当と判断する。

関係各位には、今後とも移転を余儀なくされている住民の生活不安を解消して用地買収を行い、早期に工事着手して、今後、予定としている平成32年度までに事業を完了させ、計画どおりの事業効果が得られるよう一層努力されたい。

## V 通常砂防事業：一級河川芦田川水系本郷川

### (1) 事業概要

- ① 事業箇所 府中市河面町
- ② 規模等 砂防堰堤工1基 (H=14.5m, L=59.0m, V=3,878 m<sup>3</sup>), 溪流保全工L=285m,  
管理用道路工L=230m
- ③ 全体事業費 650 百万円 (当初と同額)
- ④ 工期 平成12年度～平成22年度 (当初は平成12年度～平成21年度)

### (2) 再評価の事由

事業採択後10年を経過した時点で継続中の事業であるため。

### (3) 審議内容

#### ① 事業を巡る社会情勢等の変化とその必要性について

本溪流の上流部は荒廃が著しく、流域全体に亘って不安定土砂が堆積している。このため、豪雨時には土石流によって下流の人家や耕地に多大な被害が発生する可能性がある。したがって、砂防堰堤を施工することにより、土石流災害を未然に防止する必要がある。

#### ② 進捗状況と今後の見通し

全体事業費については当初から変わっていない。一方、事業の完了予定年度については、溪流保全工を整備する箇所の両岸に民家が密集していることによる物件移転等の調整に予定より時間を要したために、平成21年度から平成22年度と、1年ではあるが変更されている。しかし、その調整も既に終わっているため、今後残りの溪流保全工を施工し、平成22年度に予定どおり事業は完了する見込みである。

#### ③ 費用便益比

砂防事業の費用便益比分析は、「土石流対策事業の費用便益分析マニュアル(案)」に準拠して行われている。費用及び便益の評価期間については、整備期間の平成12年度から22年度及び事業の完了予定年度の翌年である平成23年度からの50年間、社会的割引率については4%に設定されている。

分析の結果については「費用」(C)が5.1億円、「便益」(B)が8.7億円で、B/Cは1.7であり、費用を上回る便益が確保されている。

なお、整備期間も便益算定期間に入っている理由については、流路工などにより工事中も若干の便益が出るために、その工事期間も算定期間に加えているとの説明があった。

### (4) 結論

事業の必要性と費用便益比の算定結果を勘案し、当該事業の継続実施については適当と判断する。

ただし、関係各位には、今後、予定としている平成22年度までに事業を完了させ、計画どおりの事業効果が得られるよう一層努力されたい。

## VI 港湾海岸保全施設整備事業：広島港

### (1) 事業概要

- ① 事業箇所 広島市南区宇品海岸，似島町，安芸郡坂町横浜中央
- ② 規模等 護岸（改良）L=1,110m，胸壁L=1,420m，堤防（改良）L=378m，陸こう37基，離岸堤L=240m
- ③ 全体事業費 3,520百万円（前回の再評価時は1,969百万円）
- ④ 工期 平成3年度～平成28年度（前回の再評価時は平成3年度～平成23年度）

### (2) 再評価の事由

前回の再評価後3年経過であるが，整備計画を変更したため実施前段階の再評価が必要であるため。

### (3) 審議内容

#### ① 事業を巡る社会情勢等の変化とその必要性について

当該箇所は，太田川デルタ地帯に形成された広島市街地と坂町市街地の海岸と島嶼部海岸で形成されている。既設護岸は非常に老朽化しており，天端高も不足している。

平成11年台風18号，平成16年台風18号と近年大型台風の来襲が続いており，特に平成16年には過去最多である10個の台風が日本に上陸するなど，高潮被害が頻発している。当事業区間においても，平成11年台風18号では，宇品84ha，似島西5ha，平成16年には宇品62ha，似島西6ha，坂6haと深刻な浸水被害が発生しており，広島市及び坂町から早急な高潮対策が望まれている。

また広島市からは，引き続き地域環境や海域環境の保全への十分な配慮とコスト削減を，坂地区の離岸堤整備については，地元の坂町から，自然に残された砂浜の継続的な利用や海を眺めることのできる景観など利用面や環境面に配慮についても併せて要望されている。

#### ② 進捗状況と今後の見通し

平成19年度の港湾計画の変更により，宇品地区については背後（水際空間）の利用形態が大きく変わったこと，坂地区については，前回再評価から事業を追加したことにより，事業効果が図れるよう施設整備計画の見直しがなされた。このため前回再評価時は，事業の完了予定は平成23年度であったが，現時点では平成28年度が事業の完了年となっている。

一方，全体事業費についても前回の再評価の時点から大幅に変わり，1,500百万円余増加している。これについては，まず宇品地区において，最低限の整備から，背後の利用形態を踏まえた施設形態に変更がなされたこと，さらに坂地区においては事業地区の追加が行われ，加えて前面の埋立計画の変更に伴い，最低限度の整備から，離岸堤整備に変更されたことがその要因である。

なお，別事業で行われる宇品地区の後背地の活用については宇品地区全体の再開発のコンセプトを整理し，それに沿ったものにしていただくよう要望する。

#### ③ 費用便益比

海岸事業の費用便益比分析は「海岸事業の費用対効果分析指針」に準拠して行われており，評価期間は事業期間及び供用後の50年間，社会的割引率は4%に設定されている。

分析の結果については，「費用」(C)が37.8億円，「便益」(B)が6,182.6億円で，B/Cは163.7であり，費用を大きく上回る便益が確保されている。

なお，便益の計算について，計算方法が他の河川，砂防等の事業に比べて過大に出やすくなっているのではないかとの疑問から，各事業の費用便益比の計算方法を一覧表で比較して検証した結果，算出方法自体には大きな差がないことを確認した。

#### (4) 結論

事業の必要性及び本事業における費用便益比を勘案し、当該事業の継続実施については適当と判断する。

ただし、関係各位には、計画どおり平成28年度までに事業を完了させ、早期に所定の事業効果が発揮されるよう鋭意努力されたい。

## Ⅶ 海域環境創造事業：横田港

### (1) 事業概要

- ① 事業箇所 福山市内海町坊地地先
- ② 規模等 人工干潟造成 2.3 ha (覆砂 $V=60,000\text{ m}^3$ , 中詰材 $450,000\text{ m}^3$ ), 潜堤 $L=811\text{ m}$
- ③ 全体事業費 719.7 百万円 (当初と同額)
- ④ 工期 平成 8 年度 (平成 12 年度補助採択) ~平成 24 年度 (当初は平成 8 年度~平成 21 年度)

### (2) 再評価の事由

事業採択後 10 年を経過した時点で継続中の事業であるため。

### (3) 審議内容

#### ① 事業を巡る社会情勢等の変化とその必要性について

横田港坊地地区においては、港湾貨物の陸揚施設、魚船等の係留施設、並びにふ頭用地等の不足の解消を図るとともに、地域における公共施設用地不足の解消を目的として埋立事業が行われている。当該事業は、この埋立事業により干潟 $16,600\text{ m}^2$ 、藻場 $915\text{ m}^2$ が消失するため、埋立地の西側に代替機能を有する海浜(干潟)を整備するものであり、この干潟の整備は埋立免許の際の条件となっている。

近年の環境保全に対する意識の高まりから、人工干潟の造成事業に対する関心は高くなっている。また水産業が主要な産業である当地域においては、干潟の再生に伴い、魚介類の餌場や産卵の場、稚魚・幼魚の隠れ場となる藻場が再生されることから、将来の水産資源の確保という視点からも、本事業に対する期待が寄せられている。さらに潮干狩りや浜遊びなど、本干潟を訪れる人々が自然を感じる空間としての期待もある。

#### ② 進捗状況と今後の見通し

事業採択後、計画どおり測量設計、潜堤工事、中詰土及び覆砂投入が行われたが、平成 15 年に周辺漁協から干潟造成工事による周辺海域への影響を懸念する意見が出て、工事中止の申し入れがなされた。これを受けて地元関係者との合意形成を図るため、平成 15 年から今日まで工事が中止されている。したがって、総事業費は当初のとおりであるものの、完了年度については当初の平成 21 年度から平成 24 年度に延びている。

このため、あえて干潟の整備箇所を埋立箇所の近隣にする必要はなかったのではないかとの意見もあったが、当該事業課より、代替施設の位置付けから埋立地の近隣が望ましく、地元漁協との協議も整っていたとの回答を得た。加えて、藻場再生の見通しについては、現在整備箇所の一部で藻場が再生されつつあり、今後の整備にあたってはこの藻場についても配慮するとの回答が得られた。

現在、工事中止の申し出があった周辺漁協との事業再開に向けた協議が進められており、合意形成に向けての調整が行われている。

#### ③ 費用便益比

海域環境創造事業の費用便益比分析は「港湾投資の評価に関するガイドライン 2004」に準拠して行われており、評価期間は事業期間及び供用後 50 年間、社会的割引率は 4%に設定されている。

分析の結果については、「費用」(C) が 8.1 億円、「便益」(B) が 12.1 億円で、 $B/C$  は 1.5 であり、費用を上回る便益が確保されている。

なお、便益が CVM アンケートのみで算出されている点について、アンケートを行った範囲(福山市沼隈町及び内海町)の住民が実際に干潟を訪れるのかとの意見もあった。これに対しては当該事業課から住民が訪れる便益は考慮していないが、干潟の再生の意味と利用を市民に訴えて、利用者の拡大に努めていくとの回答があった。

### (4) 結論



事業の必要性と費用便益比を勘案し、当該事業の継続実施については適当と判断する。

関係各位には、早期に地元調整を完了して事業再開し、計画どおり平成24年度までに事業を完了させ、早期に所定の事業効果が発揮されるよう鋭意努力されたい。さらに、今後とも干潟の再生の意味と利用を市民に訴えて、利用者の拡大に努めていただきたい。

## おわりに

今年度の事業再評価の審議の結果、本委員会は、対象となった19事業のいずれもその継続を認める旨、提言することとした。

特に、重点審議の対象とした7事業については、現地調査を含む詳細な検討を行ったが、各事業にはいくつかの課題はあるものの、その必要性は現時点においても計画当初または前回再評価時と変わりはなく、費用便益比も、一般国道433号加計豊平バイパスを除き、確保されていることを確認した。また、一般国道433号加計豊平バイパスについては、事業全体の費用便益比は1.0を下回ったものの、残事業の費用便益比が1.0を上回っていることや便益計算上に算入していない便益が期待できること、コスト縮減等の事業の一部見直しを行っていること、地元市町からも事業継続に対する強い要望があること等を総合的に勘案し、事業を継続することが適当と判断した。

本意見書では、それぞれの事業の継続可否についての結論とその理由等に加えて、審議の過程において指摘した主な課題等についても併せて述べているので、今後の事業執行において、これらの諸課題についてはぜひともご留意いただきたいと考える。

なお、道路事業においては、昨年度、新たな将来交通需要推計及び費用便益比分析マニュアルの改訂が行われたために、今年度は全ての補助事業について費用便益比の再検討が行われた。

その結果、費用便益比が1.0を下回る事業が出たため、今年度の予定再評価対象事業に加えて、その事業の審議も行った。審議に当たっては、残事業の費用便益比を検討した他、従来便益としてみていた要素以外の便益についても検討し、新たな便益の算出を試みたところである。今後も事業評価の手法については、国等の動向も踏まえながら検討を続けていく必要がある。

公共事業を取り巻く環境は、これまで以上に大きく変わりつつあり、今後の事業の執行には、事業途中における社会・経済状況や、県民のニーズの変化を的確に把握して事業計画を検証すると共に、事業の効率性や透明性の一層の向上、予算配分の一層の重点化による事業効果の早期発現などが強く求められている。したがって、本事業再評価制度の重要性はますます重要となってくるものと考えている。

本委員会としても、今後も、再評価制度の対象事業の一つ一つについて、より厳格な審査を実施していくことになるが、事業主体者である貴県におかれても、すべての事業の執行において、常にこの再評価の視点を意識しながら、コスト縮減と、事業効果の早期発現に対する弛まぬ努力を継続されるよう強く要望する。