

平成 17 年 12 月 15 日

広島県知事
藤田雄山様

広島県事業評価監視委員会
委員長 中山隆弘

広島県公共事業の再評価に関する意見について

平成 17 年度の広島県事業評価監視委員会は、「広島県公共事業再評価実施要領」に基づき、平成 17 年度の広島県土木建築部及び農林水産部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 条の第 3 項の規定に基づき、平成 17 年 6 月、9 月及び 11 月の 3 回にわたって審議を行うと共に、7 月には現地の調査も実施し、その結果を別紙のとおり取りまとめたので意見書を提出します。

なお、公共事業の実施に当たっては、この意見書の内容を尊重していただくとともに、一層の効率的な事業執行や透明性の確保が図られるよう努力してください。

広島県事業評価監視委員会名簿

はじめに

- 1 再評価の実施事業
 - 2 審議等の経過
 - 3 審議意見等
-
- I 一般国道 375 号福富豊栄バイパス道路改築事業
 - II 警固屋海岸高潮対策事業
 - III 大西港原下地区港湾修築事業
 - IV 広島港宇品地区港湾修築事業
 - V 倉橋漁港本浦地区漁港海岸（高潮）整備事業
 - VI 豊島漁港大浜地区漁港海岸環境整備事業
 - VII 中馬地区県営一般農道整備事業
 - VIII 高茂金田地区県営農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業
 - IX 尾道御調地区県営農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業

おわりに

広島県事業評価監視委員会委員名簿

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

おきもと のぶお

沖本信男 前八千代町長

つげ まさか

柘植真賢 中国経済連合会常務理事

とだ つねかず

戸田常一 広島大学教授

なかむら ひではる

中村秀治 広島大学教授

(敬称略：五十音順)

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、知事が意見を求める諮問機関として平成 10 年 8 月に設置された。

これまでには、平成 10 年度の 99 事業をはじめ、昨年度までに 241 事業について再評価を実施してきた。

今年度は、土木建築部所管 9 事業、農林水産部所管 12 事業の合計 21 事業について再評価を行い、この中から、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 条の第 2 項に基づき、事業を巡る状況変化や進捗率、事業費等の変化が著しい 9 事業を抽出し、重点的な審議を行うこととした。

審議にあたっては、平成 17 年 6 月、9 月、11 月の 3 回にわたる委員会審議及び 7 月の現地調査に加え、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 条の第 1 項に定める評価の視点から幅広い検討を行った。

この意見書は、本年度抽出された 9 事業について、審議結果を委員会の意見として集約したものである。

1 再評価の実施事業

| 事業区分 | 事業名 | 施設名等 | 事業箇所の市町村名 | 抽出事業 | 所管部・室名 | |
|--------------------|-----------|------------------------|-----------|------|--------|---------|
| | | | | | 部 | 室 |
| 道路 | 道路改築 | 一般国道 313 号 神辺バイパス | 神辺町 | | 土木建築部 | 道路整備室 |
| | 道路改築 | 一般国道 375 号 福富豊栄バイパス | 東広島市 | | | 道路整備室 |
| | 道路改築 | 一般国道 186 号 御園バイパス | 大竹市 | | | 道路整備室 |
| | 道路改築 | 一般国道 375 号 馬木拡幅 | 東広島市 | | | 道路整備室 |
| 海岸 | 高潮対策 | 警固屋海岸 | 呉市 | | | 河川企画整備室 |
| 港湾 | 港湾修築 | 中田港 中町地区 | 江田島市 | | | 港湾企画整備室 |
| | 港湾修築 | 大西港 原下地区 | 大崎上島町 | | | 港湾企画整備室 |
| | 港湾修築 | 広島港 元宇品地区 | 広島市 | | | 港湾企画整備室 |
| 街路 | 街路事業 | (都)大須土橋線 | 府中町 | | | 都市整備室 |
| 土木建築部所管事業 小計 9 事業 | | | | | | |
| 漁港 | 地域水産物供給基盤 | 阿多田漁港阿多田地区 | 大竹市 | | 農林水産部 | 漁港漁場整備室 |
| | 地域水産物供給基盤 | 玖波漁港 玖波地区 | 大竹市 | | | 漁港漁場整備室 |
| | 地域水産物供給基盤 | 吉和漁港 吉和地区 | 尾道市 | | | 漁港漁場整備室 |
| 漁港海岸 | 漁港海岸 | 倉橋漁港 本浦地区 | 呉市 | | | 漁港漁場整備室 |
| | 漁港海岸環境 | 豊島漁港 大浜地区 | 呉市 | | | 漁港漁場整備室 |
| 農業農村 | 畑地帯総合 | 沖美地区 | 江田島市 | | | 生産基盤室 |
| | 農地保全 | 尾立第 2 地区 | 呉市 | | | 生産基盤室 |
| | 中山間地域総合整備 | 比婆西部地区 | 庄原市 | | | 生活基盤室 |
| | 広域農道 | 備北西部地区 | 三次市, 庄原市 | | | 生活基盤室 |
| | 一般農道 | 中馬地区 | 安芸高田市 | | | 生活基盤室 |
| | 農免農道 | 高茂金田地区 | 庄原市 | | 生活基盤室 | |
| | 農免農道 | 尾道御調地区 | 尾道市 | | 生活基盤室 | |
| 農林水産部所管事業 小計 12 事業 | | | | | | |
| 合計 21 事業 | | | | | | |

2 審議等の経過

(1) 第21回委員会【6月8日】

ア 内容

平成17年度の再評価対象事業として、土木建築部所管9事業、農林水産部所管12事業の合計21事業について審議を行い、次回(第22回)委員会から重点的に審議する事業として、9事業を抽出した。抽出の際には、事業を巡る状況変化、進捗率、事業費等の著しい変化等が抽出の主な目安となった。

イ 抽出事業及び抽出の主な理由

土木建築部所管事業

一般国道375号(福富豊栄バイパス) 道路改築事業

平成3年の国庫補助採択時から15年が経過しているが、特に豊栄工区においては地元調整の難航により事業が進んでいない。また市町村合併の進展など事業を取り巻く環境が変化している。

警固屋地区 高潮対策事業

当初事業区間はほぼ完了しているが、事業区間を延伸しており、延伸の必要性等について検証する必要がある。

大西港 原下地区 港湾修築事業

大崎上島町内にある物揚場を集約するためとしており、他の物揚場の今後の取扱いも含め、事業執行の妥当性について検証する必要がある。

広島港 元宇品地区 港湾修築事業

事業採択から5年が経過してもなお事業未着工であるため、今後の事業見通しについて検証する必要がある。

農林水産部所管事業

倉橋漁港本浦地区 漁港海岸(高潮)整備事業

当初事業費は低いが、その後大幅に変更しており、その計画変更の妥当性について検証する必要がある。

豊島漁港大浜地区 漁港海岸環境整備事業

便益効果算定の内訳が不明確であり、算定の根拠、積算方法等を検証する必要がある。

中馬地区 県営一般農道整備事業

前回再評価以降の進捗率が悪く、事業の必要性、緊急性について検証する必要がある。

高茂金田地区 県営農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業

農道に隣接する堆肥センターの建設が未確定であり、計画の実現性を検証する必要がある。

尾道御調地区 県営農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業
用地測量を行ったところ、公図混乱や多人数共有区域であることが判明し、用地取得ができていない。

(2) 現地調査【7月13日】

抽出 9 事業のうち、「広島港宇品地区 港湾修築事業」「中馬地区 県営一般農道整備事業」「高茂金田地区 県営農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業」について現地調査を実施した。

(3) 第 22 回委員会【9月15日】

前回(第 21 回)委員会において抽出された県 9 事業について、審議の視点を絞り、重点的な審議を行った。審議においては、事業の必要性、長期化の経緯、社会経済状況の変化、さらに費用対効果の内容のチェックなど、詳細な分析を行った。

次回(第 23 回)委員会では、再評価の意見書作成に向けて、これまでの委員会審議等を踏まえた「再評価意見の骨子(案)」を基に、審議により意見書の肉付け作業を行うこととした。

(4) 第 23 回委員会【11月16日】

これまでの委員会審議等を踏まえた「再評価意見の骨子(案)」を基に審議を行い、意見書を作成することを確認した。

また、今後は委員長試案を基に各委員と調整の上、年内に意見書を作成し、知事に提出することを決定した。

一般国道 375 号福富豊栄バイパス道路改築事業

(1) 事業概要

| | | |
|-------|--|---------------------|
| 規模等 | 延長(L) = 9,500m | 幅員(W) = 6.5 (15.0m) |
| 全体事業費 | 8,400 百万円 (当初 8,400 百万円) | |
| 工期 | 平成 3 年度～平成 25 年度 (当初 平成 3 年度～平成 10 年代後半) | |
| 事業箇所 | 東広島市福富町上戸野～東広島市豊栄町清武 | |

(2) 再評価対象の事由

平成 3 年度の事業採択後, 15 年を経過した時点で継続中の事業

(3) 審議意見

事業の必要性

一般国道 375 号は, 県北地域や県中央地域から山陽道西条 IC, 広島空港, 東広島市中心部を結ぶ, 広域連携強化や物流効率化, 市町村合併支援等に寄与する重要な路線である。

当該地域の路線の現況は, 福富地区においては, 線形不良かつ縦断勾配が急な区間があり, 特に, 冬季には危険な状況にある。

また豊栄地区においては, 家屋連坦区域の幅員が狭小であり, 歩道も未整備であるため, 朝夕や休日の渋滞時などは, 歩行者の安全が確保されない状況にある。

こうしたことから, 福富・豊栄両地区においては, 安全性や緊急時の円滑な移動性の確保等ができていないため, 早急な整備が必要となっている。

さらに, 福富工区は福富ダム水源地域整備計画に位置付けられており, 生活再建地や福富支所, 福祉保健センター, 道の駅 (交流促進施設併設) 等を繋ぐ道路となっている。

地元東広島市からは「極めて重要な路線であり, 豊栄地区において, 家屋連坦区域があり, 幅員が狭小で歩道も未整備であることから, 歩行者等の安全性や緊急時の対応に支障を来し, 市民生活に深刻な影響を及ぼしているため, 引き続き整備を進めていただきたい。」との要望が出されている。

以上の事情を勘案すれば, 両地区の整備の必要性については理解できる。

進捗状況

福富工区においては, 福富ダム建設事業と進度調整を行ってきたことにより用地買収, 工事着手が遅れた。

また豊栄工区においては, バイパス区間の計画に関して, 地元調整が難航しており, 時間を要している。

こうしたことから, 事業全体では平成 17 年度当初で用地取得の進捗率は 82.5%, 工事の進捗率は 27.0%となっている。

今後の事業の見通しについては, 福富工区においては, H17 年度にダムを跨ぐ橋梁工事に着工予定である。引き続き, 工事促進を図り, 福富ダム完成までに全線供用開始を目指すこととしている。

豊栄工区については, 現道拡幅部の工事の促進とともに, バイパス区間については, 豊栄地区

の活性化につながる計画を地元東広島市，住民等と検討しており，引き続き，東広島市，地元等と調整を進め，早期事業着手を目指すこととしている。

事業を巡る社会情勢等の変化

事業採択時と現時点の事業を巡る社会状況の変化については，東広島市の国勢調査人口を見ると，旧福富町については，平成7年度2,837人，平成12年度2,892人と55人増加，また旧豊栄町については，平成7年度4,673人，平成12年度4,404人と269人減少で，合わせて214人減少している。

反面，交通量については，交通量調査データによると旧福富町においては平成6年度の6,415台/日，平成11年度の7,270台/日と855台/日増加しており旧豊栄町においては平成6年度の7,330台/日，平成11年度の7,563台/日と233台/日増加しており，合わせて1,088台/日増加している。

このことから，当該地域の人口は減少傾向にあるものの，自動車保有，交流人口等の増加により域内交通，通過交通は増加していることがうかがえる。

旧福富町，旧豊栄町は平成17年2月7日に東広島市と合併し，東広島市となった。

費用対効果

道路事業の費用対効果分析は「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15年8月)に準拠し，効果(便益)を貨幣換算することによって費用と比較している。

また，算出に当たっては，効果の算定期間を施設の供用開始後40年間とし，将来における金銭の価値を現在に割戻す社会的割引率は，4.0%に設定している。

基本的な考え方としては，「効果(便益)」(B)は，道路改築事業がない場合とある場合との差を便益として貨幣換算している。

具体的には，総走行時間の短縮効果を算定した「走行時間短縮便益」，燃料等の経費削減効果を算定した「走行経費減少便益」，車の分散や中央分離帯の設置等によって交通事故が減少し，交通事故による社会的損失費用の減少効果を算定した「交通事故減少便益」の合計である。

「費用」(C)は，道路整備に要する総事業費(用地補償費を含む)と供用後に必要となる維持管理費の合計である。

分析結果(B/C)については，「効果」(B)が227.24億円，費用(C)が90.05億円，B/Cは2.5である。

代替案及びコスト縮減の可能性

代替案の検討についてであるが，福富工区は，ダム関連工区でダム再建地計画や周辺環境整備等に整合したルートにしている。豊栄工区は，家屋連坦部，圃場整備区域を避けたルート選定を行っており，両ルートとも現計画は妥当である。しかし，豊栄工区のバイパスルートについては，現トンネル案とともに豊栄地区の活性化につながる計画を，地元と検討中である。

次にコスト縮減については福富工区においては，発生残土を隣接の開発予定地に搬入することによりコスト縮減を図っている。

豊栄工区においても，公共事業間で発生残土の流用を図るよう検討している。

結論

一般国道 375 号は、三次市などの県北地域から東広島市中心部を経て呉市を結び、山陽道西条 I C、中国自動車道三次 I C、広島空港へのアクセス道路として、広域連携や物流面等における重要な幹線道路であるとともに、本年合併した、旧福富町、旧豊栄町と旧東広島市を結ぶ生活路線である。

福富地区においては、線形不良かつ縦断勾配が急な区間があり、特に、冬季の路面凍結時は危険な状況である。

また豊栄地区においては、家屋連坦区域の幅員が狭小であり、1日に約7,600台の交通量があることから、朝夕の通勤時や休日には渋滞が発生し、また歩道も未整備であるため、歩行者の安全が確保されていない状況にある。

こうしたことから、福富・豊栄両地区において、安全性や緊急時等の円滑な移動性の確保等ができていないため、早急な整備が必要となっている。

また、福富工区のバイパスルートは福富ダム周辺の整備の一環として、福富支所、福祉保健センター等を結ぶ路線となっており、また、地域高規格道路東広島高田道路と連携して広域ネットワークを形成する路線である。

さらに、事業の整備効果についても総事業費を上回っている。

地元東広島市からは、幅員狭小や歩道未整備が歩行者等の安全性の確保や緊急時の対応に支障を来し、市民生活に深刻な影響を及ぼしていることから、引き続き整備を求められている。

以上のことから、当該事業の事業実施については、適当と判断する。

ただし、豊栄工区においては、家屋連坦区域を避けるバイパスルートを計画しているものの、豊栄地区の活性化に繋がるルート案を東広島市、地元等において協議している状況も一方であることから、東広島市、地元等におかれては早期に協議、調整を終え、県はルートの確定に努められたい。

警固屋海岸高潮対策事業

(1) 事業概要

| | |
|-------|--|
| 規模等 | 護岸工 L=1,000m (当初 L=585m) |
| 全体事業費 | 1,350 百万円 (当初 800 百万円) |
| 工期 | 平成 3 年度～平成 19 年度 (当初 平成 3 年度～平成 15 年度) |
| 事業箇所 | 呉市警固屋 9 丁目海岸地先 |

(2) 再評価対象の事由

平成 3 年度の事業採択後, 15 年を経過した時点で継続中の事業

(3) 審議意見

事業の必要性

警固屋地区には, 民家や工場, 特別養護老人施設などが主要地方道呉環状線沿いに密集して建ち並んでいる。

また, 既存の護岸は, 昭和 30 年代に築造され, 老朽化が著しく, しかも護岸天端高も低いため, 台風等による異常高潮・波浪により度重なる被害を受けている。

平成 3 年 9 月の台風 19 号では, 警固屋地区全体で浸水家屋 273 戸の被害が発生し, 平成 16 年 9 月の台風 18 号では, 未整備区間の工場、事業所が浸水した。

こうしたことから, 一連の防護区域において高潮・波浪の被害を防止し, 住民の生命・財産を守り, 生活の安全を確保するため, 護岸の整備が必要となっている。

地元呉市からは「当該地域は主要地方道呉環状線とその沿道に民家や工場が密集している。既存の護岸は劣化が進み天端高も低いため, 高潮による被害が頻発するなど, 地域に著しい影響を及ぼしており, 引き続き整備を進めていただきたい。」との要望が出されている。

以上の事情を勘案すれば, 当該事業の整備の必要性については理解できる。

進捗状況

当初計画は, 地元調整済みである 585m の防護区域を, 優先的に整備することとして, 海岸保全区域の指定を行い, 事業着手した。

その後, 調整未了であった区間の地元調整が整ったため, 事業区間を延伸して, 一連の防護を図ることとしており, 事業が長期化している。

今後の事業の見通しについては, 事業延伸区間の内, 残っている民有護岸の寄付行為を受けるとともに保全区域の追加指定を行い, 事業の重点化を図り, 早期に完成させることとしている。

事業を巡る社会情勢等の変化

特になし

費用対効果

海岸事業の費用対効果分析は「海岸事業の費用便益分析指針(改訂版)平成 16 年 6 月」に準拠し, 効果(便益)を貨幣換算することによって費用と比較している。

算出に当たっては、効果の算定期間を施設の供用開始後 50 年間とし、将来における金銭の価値を現時点に割戻す社会的割引率は 4.0%に設定している。

基本的な考え方として、整備の「効果（便益）」(B)については、高潮対策事業がない場合とある場合との差を便益として貨幣換算している。

具体的には、一般資産被害額、公共土木施設被害額、公益事業等被害額の総和の「浸水防護便益」である。一般資産被害額については、県の最新統計データである家屋の単位面積あたりの評価額、棟数及び床面積等を用いて算定している。また公共土木施設被害額、公益事業等被害額については、一般資産被害額との比率により算出することとして、過去のデータに基く全国的な平均比率を用いている。

費用」(C)は、整備に要する総事業費と供用後に必要となる維持管理費の合計である。

分析結果(B/C)については、「効果」(B)が 37.05 億円、費用(C)が 16.59 億円であり、B/Cは 2.23 である。

代替案及びコスト縮減策の可能性

代替案の検討についてであるが、想定される高潮から背後の住民・資産を守るための代替案として、背後地盤整備(背後の地盤高を所定の高さまで上げること)が考えられるが、浸水面積 5.8ha 内に 56 戸の家屋や道路、工場が存在することから、これらの機能回復にかかる補償は現実的ではなく、本計画は適当である。

次にコストの縮減については、既存の石材(捨石、被覆石等)を再利用し、新材の使用量を軽減することとしている。

結論

警固屋地区には、民家や工場、特別養護老人施設などが主要地方道呉環状線沿いに密集して建ち並んでいるものの、既存の護岸は、昭和 30 年代に築造され、老朽化が著しく、しかも護岸天端高も低いため、台風等による高潮・波浪により、度重なる被害を受けている。

近年は、平成 3 年の 19 号台風、平成 9 年の 19 号台風、平成 11 年の 18 号台風、そして今年の 18 号台風により浸水被害が発生している。

また台風による高潮被害は、台風の規模だけでなく風向、潮位などにも大きく影響されるため、当該地域は常に台風による浸水被害の脅威に晒されている状況である。

こうしたことから、一連の防護区域において高潮・波浪の被害を防止し、住民の生命・財産を守り、生活の安全を確保するため、護岸の整備が必要となっている。

護岸整備にあたっては、地元住民等との調整が整った箇所から、海岸保全区域の指定を行い、優先的に事業を進めており、この度、残る区間において、地元調整が整ったため、事業区間を延伸して、事業を行うこととしたものである。

事業所の背後には民家が連なっており、台風の接近に伴う高潮被害を防止するには、海岸線で越波を防止するのが、最も合理的である。

また、事業の整備効果についても総事業費を上回っている。

地元呉市からは、高潮による被害が頻発するなど、地域に著しい影響を及ぼしており、引き続き整備を求められている。

以上のことから、当該事業の事業実施については、適当と判断する。

ただし、地域一帯で高潮被害防止効果を早期に発揮させるため、残る区間の整備を早期に完了させるよう努められたい。

大西港原下地区港湾修築事業

(1) 事業概要

| | | |
|-------|---------------------------------------|--|
| 規 模 等 | 旅客対応ターミナル整備 | 物揚場(-4m)L=60m, 泊地(-4m)V=26,600m ³ , 航路(-4m)V=50,000m ³ , 臨港道路L=232m, ふ頭用地A=3,640m ² , 護岸L=20m |
| | 小型船舶だまり整備 | 物揚場(-2m)L=90m, 泊地(-2m)V=1,450m ³ , 緑地A=1,550m ² , 防波堤L=30m |
| 全体事業費 | 1,941 百万円(当初 1,670 百万円) | |
| 工 期 | 平成 8 年度～平成 20 年度(当初 平成 8 年度～平成 20 年度) | |
| 事業箇所 | 豊田郡大崎上島町中野原下地先 | |

(2) 再評価対象の事由

平成 8 年度の事業採択後, 10 年を経過した時点で継続中の事業

(3) 審議意見

事業の必要性

国内物流ターミナルの島内主要産業は, 生コンなどの窯業であり, 本物揚場の取扱貨物は, その原材料となる砂砂利である。

現在, 島内の他の物揚場は, いずれも老朽化, 水深不足, ふ頭用地不足などの問題から, 利用者から改善要望が挙がっている。

また, それらの物揚場は民家に近接し, 強風時における飛砂などが周辺環境の悪化を引き起しており, 近隣住民からも改善要望が挙がっている。

こうしたことから, 民家の少ない当地に島内物揚場を集約することで, 島内住民環境の改善を図るとともに, 安定した砂砂利の供給のため, 当施設を耐震バースとして整備し, 震災時における島内復旧活動の拠点を確保することとしている。

原下地区の漁船は, 物揚場が整備されていないため, 出漁時には大変非効率な作業を余儀なくされており, 漁業活動の円滑化, 効率化を図る必要がある。また当地区には防波堤がないため, 台風時には漁船が他の港に避難しており, 安全性の向上を図る必要がある。

地元大崎上島町からは「島内の既存施設は老朽化が進んでおり, また民家に隣接しているため, 砂の飛散等により周辺の環境が悪化している。物資の安定供給または生活環境の改善, または災害時における拠点として, 引き続き整備を進めていただきたい。」との要望が出されている。

以上の事情を勘案すれば, 当該事業の整備の必要性については理解できる。

進捗状況

事業全体では, 平成 17 年度当初で進捗率は 91.0%となっている。

今後の事業の見通しについては, 当初計画通り平成 20 年度完成予定へ向け, 事業中である。

事業を巡る社会情勢等の変化

当港が位置する大崎町(旧)は, 平成 15 年 4 月より東野町, 木江町と合併し大崎上島町となっ

た。

費用対効果

港湾修築事業の費用対効果分析は「国土交通省港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル（平成16年度）」に準拠し、効果（便益）を貨幣換算することによって費用と比較している。

算出に当たっては、効果の算定期間を施設の供用開始後50年間とし、将来における金銭の価値を現時点に割戻す社会的割引率は4.0%に設定している。

基本的な考え方として、国内物流ターミナル整備の「効果（便益）」（B）については、港湾修築事業がない場合とある場合との差を便益として貨幣換算している。

具体的には、被災時を含めた陸上輸送、海上輸送コスト削減額を算定した「輸送コスト削減便益」、地震発生による施設被害の回避コスト削減額を算定した「施設被害の回避コスト削減便益」、土地造成を評価した「残存価値」の合計である。

また、小型船舶だまり整備の「効果（便益）」（B）についても、港湾修築事業がない場合とある場合との差を便益として貨幣換算している。

具体的には、荒天時の避難移動コスト削減額を算定した「避難移動コスト削減便益」、漁船への乗降など作業コスト削減額を算定した「作業コスト削減便益」、土地造成を評価した「残存価値」の合計である。

「費用」（C）は、整備に要する総事業費と供用後に必要となる維持管理費の合計である。

分析結果（B/C）については、「効果」（B）が33億円、費用（C）が23億円であり、B/Cは1.4である。

代替案及びコスト縮減の可能性

代替案の検討についてであるが、国内物流ターミナル整備について、島内にある他の4箇所の物揚場は、周辺住民や利用者から改善要望が挙がっており、早急な対応を迫られている。現在、飛砂による環境悪化や施設の老朽化の問題があることから、原下地区に集約整備することで環境改善および投資の効率化を図ることとしている。

また、小型船舶だまり整備については、漁業活動の効率化、他地区の係留状況を考慮すると、港内の小型船舶を他地区に移動させることは困難である。

次にコスト縮減の検討についてであるが、埋立土に建設残土を受け入れることにより、建設コストの縮減を図っている。

結論

大崎上島町の国内物流ターミナル物揚場の主な取扱貨物は砂砂利である。現在、島内に物揚場は4箇所あるが、いずれも老朽化、水深不足、ふ頭用地不足などの問題から、利用者から改善要望が挙がっている。

また、それらの物揚場は民家に近接し、砂砂利の飛散などが周辺環境の悪化を引き起しており、近隣住民からも改善要望が挙がっている。

こうしたことから、民家の少ない当地区に島内物揚場を集約することで、安定した砂砂利等の物資の供給や、島内住民環境の改善を図ることとしており、また、当施設を耐震バースとして整備することにより、震災時における島内復旧活動の拠点を確保することとしている。

原下地区には現在、60隻の漁船が係留しているが、漁船用の物揚場が整備されていないため、

出漁時には大変非効率な作業を余儀なくされており，漁業活動の円滑化，効率化を図る必要がある。また当地区には防波堤がないため，台風時には漁船が他の港に避難しており，安全性の向上を図る必要がある。

なお，集約の対象となる4箇所の物揚場は，現在まで40年以上利用されてきた実績があり，これらに対する投資的経費も回収できたと考えられる。

また，事業の整備効果についても総事業費を上回っており，事業は適切に実施されてきている。地元大崎上島町からは，物資の安定供給または生活環境の改善，さらには災害時における拠点として，引き続き整備を求められている。

以上のことから，当該事業の事業実施については，適当と判断する。

ただし，4箇所の物揚場については施設の有効活用の観点から，跡地利用を早急に検討し，地域の活性化に努められたい。

広島港宇品地区港湾修築事業

(1) 事業概要

| | |
|-------|---|
| 規模等 | 防波堤（北防波堤 L=160m ，沖防波堤 L=60m） |
| 全体事業費 | 900 百万円（当初 900 百万円） |
| 工期 | 平成 18 年度～平成 22 年度（当初 平成 13 年度～平成 17 年度） |
| 事業箇所 | 広島港（宇品地区）防波堤整備事業 |

(2) 再評価対象の事由

平成 13 年度の事業採択後，5 年を経過した時点で未着工の事業

(3) 審議意見

事業の必要性

広島港元宇品地区において，広島港で活動するポートサービス船（給水船，台船，交通船等）のための小型船船だまりや，荷役を行う物揚場が整備されている。

しかし，荒天時には波が高くなり，ポートサービス船の係留・荷役に支障をきたす恐れがあることから，現在は利用されていない状況である。

元宇品の浮棧橋へ接岸する旅客船は，宇品（元宇品）～宇品（内港）～宮島航路，及び宇品（元宇品）～金輪島航路を運航しているが，棧橋前面波高が 0.3m を越えた場合，旅客船は接岸できないとされており，実際，年間のうち 2 日～4 日は欠航している状況である。

また昨年の台風 18 号によって，当水域やその周辺水域あるいは背後地において，波浪による施設損壊等の大規模な被害が生じ，直背後では，約 50 棟が 0.2m～0.3m の浸水被害を受けた。

こうしたことから，港内の波高を係留・荷役に支障を来たすことなく，ポートサービス船等や旅客船が安全に係留する水域を確保するため，防波堤を整備し，併せて背後地の浸水被害を回避を図ることとしている。

地元広島市からは「当該地区は越波等による浸水被害が発生しやすい状況にあり，早期に事業に着手していただきたい。」との要望が出されている。

以上の事情を勘案すれば，当該事業の整備の必要性については理解できる。

進捗状況

平成 13 年に事業採択されているものの，港湾利用者との調整未了から着手できない状況である。

今後は沖防波堤を先行整備し，その後に北防波堤を整備することとしている。

事業を巡る社会情勢等の変化

特になし

費用対効果

港湾修築事業の費用対効果分析は「国土交通省港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル（平成 16 年度）」に準拠し，効果（便益）を貨幣換算することによって費用と比較している。

算出に当たっては、効果の算定期間を施設の供用開始後 50 年間とし、将来における金銭の価値を現時点に割戻す社会的割引率は 4.0%に設定している。

基本的な考え方として、整備の「効果（便益）」(B)については、防波堤整備事業がない場合とある場合との差を便益として貨幣換算している。

具体的には、ポートサービス船等の荒天時避難、移動コストの削減額を算定した「避難・移動コスト削減便益」、一般資産被害額、公共土木施設被害額、公益事業等被害額の総和の「浸水防護便益」、旅客船欠航による移動コストの削減額を算定した「移動コスト削減便益」である。一般資産被害額については、県の最新統計データである家屋の単位面積あたりの評価額、棟数及び床面積等を用いて算定している。また公共土木施設被害額、公益事業等被害額については、一般資産被害額との比率により算出することとして、過去のデータに基く全国的な平均比率を用いている。

「費用」(C)は、整備に要する総事業費である。

分析結果(B/C)については、「効果」(B)が 42.7 億円、費用(C)が 7.4 億円であり、B/C は 5.8 である。

代替案及びコスト縮減の可能性

代替案の検討についてであるが、港内の安全を確保するには、波の方向および高さを考慮した防波堤の構造、位置について十分な技術的検討の必要性が指摘されたところである。

コスト縮減等の検討については、防波堤の構造について設計時から安価となるよう考慮し、工事実施においても材料の選択等においてコスト縮減に努めることとしている。

結論

広島港宇品地区周辺には、出島地区・宇品外貿地区等に入港してくる大型船舶などへ給水等のサービスを行うポートサービス船が多数活動している。

広島港御幸松地区や宇品中央地区に係留しているポートサービス船を、安全な場所へ係留し、円滑な港湾活動を行わせるため、広島港元宇品地区に小型船舶だまりや荷役を行う物揚場を整備し、集約することとしているが、荒天時には波が高くなり、係留・荷役に支障をきたす恐れがあることから、現在はポートサービス船の利用がされていない状況である。

また、元宇品の浮棧橋は、宇品（元宇品）～宇品（内港）～宮島航路、及び宇品（元宇品）～金輪島航路が運航されているが、棧橋前面波高が 0.3m を越えた場合、旅客船は接岸できないとされていることから、実際、年間のうち 2 日～ 4 日は欠航している状況である。

昨年の台風 18 号では公共棧橋や物揚場の護岸等が被災し、物揚場の背後地で浸水被害が発生した。

こうしたことから、係留・荷役に支障を来たすことなく、ポートサービス船等や旅客船が安全に係留する水域を確保するため、防波堤を整備し、併せて背後地の浸水被害の回避を図ることとしている。

また、事業の整備効果についても総事業費を上回っている。

地元広島市からは、越波等による浸水被害が発生しやすい状況にあり、早期の事業着手を求められている。

以上のことから、当該事業の事業実施については適当と判断する。

ただし、事業採択から5年が経過しているが、未だ事業着手できていない状況である。宇品中央物揚場の護岸から反射した波高を抑えるための北防波堤については、港湾利用者との調整が整っていないことから、近隣の船舶の航行に支障がないことへの理解を得るよう、構造の検討を含め、引き続き港湾利用者との調整を積極的に進め、早期に整備着手できるよう努められたい。

なお、北防波堤が直ちに工事着手が出来ないため、今後は沖防波堤から先行整備することとしているが、整備にあたっては、防波堤内の静穏度が所定の数値に収まるように、配置、構造等を慎重に検討されたい。

倉橋漁港本浦地区 漁港海岸（高潮）整備事業

(1) 事業概要

| | | |
|-------|---------------------------------------|--------------------|
| 規模等 | 防護面積 11ha | 防護延長 684m（当初 137m） |
| 全体事業費 | 1,069 百万円（当初 369 百万円） | |
| 工期 | 平成 6 年度～平成 19 年度（当初 平成 6 年度～平成 16 年度） | |
| 事業場所 | 呉市 | |

(2) 再評価対象の事由

事業採択後，10 年を経過した時点で継続中の事業

(3) 審議意見

事業の必要性

本漁港は，360 隻(H15)の漁船が登録されており，年間陸揚量全体 9,190 t のうち，かきの養殖が 6,968 t ，いわし網漁が 1,686 t を占めている県内有数の漁港である。

本地区は，呉市倉橋町の中心部に位置しており，海岸の背後には民家や商店が集積した場所にあるが，平成 3 年の台風 19 号及び平成 16 年の台風 18 号により，甚大な浸水被害が発生しており，市民生活や経済活動等に深刻な影響を受けており，早急に海岸保全施設を整備する必要がある。

また，背後住民の生命及び財産を防護するため，早急に護岸の改良工事を実施する必要がある。

地元呉市からは「本地区はこれまで平成 3 年の台風 19 号及び平成 16 年の台風 18 号により甚大な被害が発生しており，深刻な影響を受けているため，早期完成していただきたい。」と事業の早期完成を強く要望されている。

以上の事情を勘案すれば，当該事業の整備の必要性については理解できる。

進捗状況

平成 6 年度に，全体事業費 369 百万円，事業完了予定平成 16 年度で補助採択を受け，事業の推進が図られ，平成 16 年度までに当該事業の西側 137m の護岸改良を実施する予定であったが，平成 16 年の台風 18 号により甚大な浸水被害が発生したため，計画を変更し，東側部分についても護岸改良を実施することとした。

その結果，工期が 3 年間延長するとともに事業費が 700 百万円増加した。

平成 16 年度末現在の投資済額は 456 百万円で，事業費ベースでの進捗率は 42.7% となっており，内訳別にみると本工事費 42.2%，測量試験費 50.0% であり，ほぼ現計画どおり進捗している。

今後順調な工事執行が見込まれており，平成 19 年度には事業完了する予定である。

事業を巡る社会情勢等の変化

本地区の背後は地盤高が低いところが多く，過去の台風等の越波による被害が発生しており，特に平成 16 年 9 月の台風 18 号来襲時には，浸水面積 11ha，護岸被災 90m，床上浸水 25

戸，床下浸水 59 戸，家屋半壊 66 戸，被災額 12,893 千円と大きな被害を受けている。
既存護岸の越波を想定すると，11ha もの区域が浸水する恐れがある。

費用対効果

費用対効果分析は，水産庁作成の「漁港漁村関係整備事業費用効果分析のガイドライン」及び「海岸事業の費用便益分析指針」（平成 16 年農林水産省農村振興局，水産庁，国土交通省河川局，港湾局）に基づき算定を行っている。

算定に当たっては，効果の算定期間を施設の供用開始後 50 年間とし，将来における金銭の価値を現在に割り戻す社会的割引率は，4.0%に設定している。

具体的には，事業を実施しない場合に想定される浸水域での被害が軽減される高潮防護の効果を算定することとし，想定浸水域で防護される資産額の総和をもって便益とする「浸水防護便益」を貨幣換算して求めている。

分析結果（B / C）については，「総便益額」（B）が 22,690 百万円，「総費用額」（C）が 1,247 百万円であり，B / C は 18.20 である

代替案及びコスト縮減の可能性

経済的な工法を取っており，現計画が適当である。

また，コスト縮減についても，建設発生土の有効利用として他工事への流用が検討されている。

結 論

本漁港は，360 隻（H15）の漁船が登録されており，年間陸揚量全体 9,190 t のうち，かきの養殖が 6,968 t，いわし網漁が 1,686 t を占めている県内有数の漁港であるとともに，呉市倉橋町の中心部に位置しており，海岸の背後には民家や商店が集積している。

しかし，平成 3 年の台風 19 号及び平成 16 年の台風 18 号により，甚大な浸水被害が発生したため，市民生活や経済活動等に深刻な影響を受けており，早急に海岸保全施設を整備する必要がある。

また，背後住民の生命及び財産を防護するためにも，早急に護岸の改良工事を実施すべきである。

事業の整備効果についても総事業費を上回っている。

地元呉市からも，過去の台風被害により甚大な浸水被害が発生し，市民生活や経済活動等に深刻な影響を受けているため，引き続き整備を求められている。

以上のことから，当該事業の現計画による事業実施は適当と判断する。

なお，度重なる台風による被害を再び被ることのないよう早急に整備を完了されたい。

豊島漁港大浜地区 漁港海岸環境整備事業

(1) 事業概要

| | |
|-------|---|
| 規模等 | 突堤 382m , 離岸堤 40m , 養浜工 28,500 m ² , 護岸 330m , 護岸(緩傾斜)65m |
| 全体事業費 | 2,150 百万円 (当初 1,851 百万円) |
| 工期 | 平成 8 年度 ~ 平成 19 年度 (当初 平成 8 年度 ~ 平成 17 年度) |
| 事業場所 | 呉市 |

(2) 再評価対象の事由

事業採択後 , 10 年を経過した時点で継続中の事業

(3) 審議意見

事業の必要性

本漁港は , 408 隻 (H15) の漁船が登録されており , 年間陸揚漁全体 736 t のうち , たちうお 554 t , あなご 39 t 等の漁獲高を挙げている。

本地区は平成 3 年の台風 19 号等で多大な浸水被害が発生しており , 冬季波浪に対しても越波現象が発生する状態であり , 早急に海岸保全施設を整備する必要がある。

また , 本地区は , 農業 , 水産業を主体とした地域であるが , 人口の流出 , 高齢化等の問題が深刻化しており , 地域活性化策として島内に不足している人工海浜等のレクリエーション施設の整備が強く望まれている。

地元呉市からは「本地区は平成 3 年の台風 19 号や平成 16 年の台風 19 号等で甚大な浸水被害が発生しており , 海岸保全施設を整備する必要がある。また , 人口流出 , 高齢化等の問題が深刻であり , レクリエーション施設 (人口海浜) の創造による活性化への期待も高まっており , 早期完成していただきたい。」と事業の早期完成を強く要望されている。

以上の事情を勘案すれば , 当該事業の整備の必要性については理解できる。

進捗状況

平成 8 年度に , 全体事業費 2,150 百万円 , 事業完了予定平成 19 年度で補助採択を受け , 事業の推進が図られてきたが , 近年の厳しい財政状況から単年度の投資額を抑制する必要が生じ , 整備に時間を要したため , 工期が 2 年間延長することとなった。

また , 隣接する漁場への濁りの影響を防止するため , 汚濁防止膜の新規計上及び海底地盤線変更に伴う基礎捨石工を増加したことにより , 事業費が 299 百万円増加した。

平成 16 年度末現在の投資済額は 1,615 百万円 , 事業費ベースでの進捗率は 75.1% となっており , 内訳別にみると本工事費 72.6% , 測量試験費及び補償費は 100% であり , ほぼ現計画どおり進捗している。

現在 , 1 工区は外郭施設及び護岸が概成し養浜工を残すのみとなっており , 養浜工は平成 17 年度に完成する見込みである。

2 工区は外郭施設の一部である離岸堤が概成し , 平成 18 , 19 年度に残りの外郭施設及び護岸 , 養浜工が完成する見込みであり , 平成 19 年度には事業完了する予定である。

事業を巡る社会情勢等の変化

平成 20 年度に完成予定の安芸灘 3 号橋により本土と豊島が陸続きとなるため、人口流出、過疎化が深刻な当該地区において、レクリエーション施設の創造による地域活性化の地元の期待が大きい。

また、平成 3 年、平成 16 年の相次ぐ台風により、当該地区においても越波被害が生じており、防護施設整備の要望が強まっている。

費用対効果

費用対効果分析は、水産庁作成の「漁港漁村関係整備事業費用効果分析のガイドライン」及び「海岸事業の費用便益分析指針」(平成 16 年農林水産省農村振興局、水産庁、国土交通省河川局、港湾局)に基づき算定を行っている。

算定に当たっては、効果の算定期間を施設の供用開始後 50 年間とし、将来における金銭の価値を現在に割り戻す社会的割引率は、4.0%に設定している。

具体的には、想定浸水域で防護される資産額の総和をもって便益とする「浸水防護便益」と、海岸環境施設の整備による海岸利用・海岸環境の保全等の便益を受益者の支払意思額を用いて算出した「海岸利用・海岸環境保全便益」を貨幣換算した値の総和を求めている。

分析結果(B/C)については、「総便益額」(B)が 23,181 百万円、「総費用額」(C)が 2,540 百万円であり、B/C は 9.12 である

代替案及びコスト縮減の可能性

1 工区は既に大半の工事が完成し、2 工区についても外郭施設である離岸堤はほぼ完成しており、代替案の想定は困難である。

また、埋立工について、公共残土を可能な限り流用し、建設コストの縮減が図られている。

結 論

本漁港は、408 隻(H15)の漁船が登録されており、年間陸揚漁全体 736 t のうち、たちうお 554 t、あなご 39 t 等の漁獲高を挙げている。

本地区は平成 3 年の台風 19 号等で多大な浸水被害が発生しており、冬季波浪に対しても越波現象が発生する状態であり、早急に海岸保全施設を整備する必要がある。

また、本地区は、農業、水産業を主体とした地域であるが、人口の流出、高齢化等の問題が深刻化しており、地域活性化策として島内に不足している人工海浜等のレクリエーション施設の整備が強く望まれている。

事業の整備効果についても総事業費を上回っている。

地元呉市からも、過去の台風により甚大な浸水被害が発生しており、海岸保全施設を整備する必要があることから、引き続き整備を求められている。

以上のことから、当該事業の現計画による事業実施は適当と判断する。

ただし、埋め立てには建設残土を受入れ、一層の建設コストの縮減に努められたい。

中馬地区 県営一般農道整備事業

(1) 事業概要

| | |
|-------|---|
| 規模等 | 受益面積 551ha , 道路工 908m[トンネル工 395m , 橋梁工 18m含む] (当初 1,720m) , 幅員 7.0m ~ 6.0m[有効 5.5m ~ 5.0m] |
| 全体事業費 | 2,164 百万円 (当初 774 百万円) |
| 工期 | 平成 7 年度 ~ 平成 21 年度 (当初 平成 7 年度 ~ 平成 13 年度) |
| 事業場所 | 安芸高田市 |

(2) 再評価対象の事由

平成 12 年度の再評価後 , 6 年を経過した時点で継続中の事業

(3) 審議意見

事業の必要性

本地区は , 安芸高田市吉田町の南西部に位置し , 水稻を中心に白菜 , 大根 , 大豆等畑作物の栽培が盛んな主要農業地帯である。

昭和 49 年 3 月に旧高田郡吉田町 , 八千代町 , 美土里町 , 高宮町の 4 町を対象とした広域営農団地整備計画が策定され , 高田 I.C 付近にコントリーエレベーター (S55) , 野菜集出荷施設 (S55) 等の農業近代化施設 , 及び基幹道路である高北広域農道が順次整備され , また , 高宮町には堆肥センターが建設され , 平成 17 年 4 月から稼働している。

吉田町中南部(可愛, 本高)及び国道 54 号と , 高北広域農道を直結する道路はなく , 本農道を整備することにより , これらの施設への農産物や堆肥輸送の合理化を図る必要がある。

地元安芸高田市からは「市南部には堆肥センターがなく , 循環型農業を推進するために堆肥の利用拡大を図る必要がある。本農道沿線に堆肥ストックヤードを建設し , 本農道を利用して市南部への利用拡大を目指しており , 早期完成していただきたい。」と事業の早期完成を強く要望されている。

以上の事情を勘案すれば , 当該事業の整備の必要性については理解できる。

進捗状況

平成 7 年度に , 全体事業費 774 百万円 , 事業完了予定平成 13 年度で補助採択を受けたが , ポーリング等の地質調査を行った結果 , 風化の激しい区間が確認され , 当初計画していた開削工法では大量の残土が発生し , 法面保護工事も高価となることから , 将来の維持管理も考慮してトンネル工法へ変更し , 時間を要した。

路線全体で 12 万 m³ の残土が発生し , 近隣(L=3km)の山林に処分することとしたが , 土地を所有する財産区との調整や , 下流ため池への土砂流出防止工法の検討 , 調整池や工事用道路の建設等の調整に時間を要した。

本地区は路線延長が短く , またトンネル延長の占める割合が高いので , 県内の他地区と予算調整を行い , トンネル着手の年度調整を行った。

平成 16 年度末現在の投資済額は 671 百万円で , 事業費ベースでの進捗率は 31.0% , 内訳別

にみると本工事費 22.2%，測量試験費 96.7%，用地買収補償費 78.6%，また，延長ベースの進捗率が 44.0%となっており，ほぼ現計画どおり進捗している。

事業進捗率は 31.0%であるが，残工事はほぼトンネル区間を残すのみの状況であり，平成 18 年度にトンネル工事を着工し，平成 21 年度には事業完了する予定である。

事業を巡る社会情勢等の変化

市町村合併により，旧高田郡 6 町が平成 16 年 3 月に安芸高田市として誕生し，本農道の受益地と農業近代化施設とは同じ自治体内となり，一体性が高まっている。

家畜頭数が市北部の 3 町(甲田・高宮・美土里町)で 9 割以上を占め，堆肥センター 3 箇所も市北部にあることから，市南部への堆肥供給の拠点として，安芸高田市において，本農道周辺に堆肥ストックヤードを建設する予定である。

本農道の東側に位置する市道市場宮之城線が，平成 16 年度に全線 2 車線の改良を終え，供用開始している。

受益地の農地では，県営ほ場整備事業 可愛地区(101ha，H13 完了)，本高地区(26ha，H14 完了)が完了し，農事組合法人「えーのー」(H12)が設立され，積極的な農業に取り組んでいる。

本農道と接続する市道と国道 54 号の受益沿線には，地元農産物を販売する施設「ふれあいたかた産直市」(H12)や農事組合法人「えーのー」経営の食材供給施設「レストラン(夢茶屋)」(H15)が整備され，広島市や周辺市町からの客で賑わい，交流の場として展開している。

費用対効果

県営一般農道整備事業の費用対効果分析は，「土地改良法施行令」第 2 条第 3 号及び土地改良事業における経済効果の測定方法について(昭和 60 年農水省構造改善局長通達)に準拠し，効果を貨幣換算することによって費用と比較している。

算定に当たっては，効果の算定期間を，施設の供用開始から路床・路盤，橋梁(鉄筋コンクリート)等の施設ごとの耐用年数を加重平均した総合耐用年数(本事業の場合 56 年)までとし，将来における金銭の価値を現時点に割り戻す社会的割引率は 4.0%に設定している。

県営一般農道整備事業を含んだ土地改良事業においては，算定した効果額までの事業費であれば投資は妥当であるとの考え方から「効果(便益)」を「妥当投資額」と呼び，農道整備を行った場合と行わない場合の営農利潤の差額等を貨幣換算して求めている。

具体的には，「営農に係る走行経費節減効果」，「一般交通等経費節減効果」の合計額から施設の新設及び改良に伴う維持管理経費の増加額を減じたものである。

「費用」は農道整備事業全体の整備に要する総事業費を現時点に換算する支出済み換算係数により求めた換算事業費で表している。

なお，平成 16 年度の市道市場宮之城線の開通に伴う社会状況の変化等も考慮した上で，算定を行っている。

分析結果(B/C)については，「妥当投資額」(B)が 2,298 百万円，「総事業費」(C)が 2,167 百万円であり，B/C は 1.06 である。

代替案及びコスト縮減の可能性

本地区以外に吉田町中南部(可愛, 本高)及び国道 54 号と, 高北広域農道を直結する道路はなく, 代替は困難である。

また, 平成 16 年度に道路幅員の見直しを行った結果, トンネル区間を除いて全幅を 7.0m から 6.0m に縮小している。

結 論

本地区は, 水稻を中心に白菜, 大根, 大豆等畑作物の栽培が盛んな主要農業地帯であり, 昭和 49 年には広域営農団地整備計画が策定され, カントリーエレベーター, 野菜集出荷施設等の農業近代化施設, 及び基幹道路である高北広域農道が順次整備され, 平成 17 年 4 月には高宮町に堆肥センターが整備建設され, 稼動している。

吉田町中南部(可愛, 本高)及び国道 54 号と, 高北広域農道を直結する道路はなく, 本農道を整備することにより, これらの施設への農産物や堆肥輸送の合理化を図る必要がある。

事業の整備効果は, 総事業費をカバーする程度に留まっているが, 地元安芸高田市からも, 本農道沿線に堆肥ストックヤードを建設し, 本農道を利用して市南部への利用拡大を目指していることから, 引き続き整備を求められている。

こうした点から, 当該事業は, 数値で表し難い間接的な経済効果も考えれば, さらに大きな便益が期待できる。

以上のことから, 当該事業の現計画による事業実施については適当と判断する。

ただし, 当初計画よりも工期が 8 年, 事業費が 13 億円も増加しており, 今後, 同様の事業着手に当たっては計画時における詳細な調査を実施するとともに, さらなるコスト縮減方策の検討を進め, 計画的な事業実施に努められたい。

高茂金田地区 県営農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業

(1) 事業概要

| | |
|-------|--|
| 規模等 | 受益面積 506ha (当初 398m), 幅員 7.0m [有効 5.5m], 延長 7,682m [橋梁工 3 箇所 231m 含む] (当初 7,300m [道路工のみ]) |
| 全体事業費 | 4,913 百万円 (当初 1,484 百万円) |
| 工期 | 平成 7 年度～平成 24 年度 (当初 平成 7 年度～平成 12 年度) |
| 事業場所 | 庄原市 |

(2) 再評価対象の事由

平成 12 年度の再評価後, 6 年を経過した時点で継続中の事業

(3) 審議意見

事業の必要性

本地区は, 庄原市西北部に位置し, 一級河川西城川の両岸に広がる地域であり, 主産業である農業は, 水稲, 和牛, 鶏卵, 野菜が主要作物になっている。

特に口和町の和牛は全国的な知名度を誇る「広島牛」の生産地であり, 畜産が盛んな地域である。

しかし, 両地域を結ぶ基幹的な農道がなく, 口和町の畜産農家と庄原市の稲作農家との稲わら, 堆肥の交換等に支障を来している。

このため, 基幹農道を建設し, 堆肥センターやカントリーエレベーター等への輸送の効率化を図る必要がある。

地元庄原市からは「旧庄原市北西部と旧口和町南部を結ぶ道路がなく, 農業生産や日常生活に支障を来しており, 本農道を整備し, 堆肥センター建設により優良な堆肥生産を行うことにより耕畜連携による作物の高品質化を目指した産地形成を図る必要があり, 早期完成をお願いしたい。」と事業の早期完成を強く要望されている。

以上の事情を勘案すれば, 当該事業の整備の必要性については理解できる。

進捗状況

平成 7 年度に全体事業費 1,484 百万円, 事業完了予定平成 12 年度で補助採択を受けて事業の推進が図られてきたが, 当初計画では西城川に架かる橋梁を含む区間 (L=280m) は, 別途国土交通省事業で実施予定であったが, 道路協議により本事業で平成 11 年度から実施することとなった。

この橋梁と併せて前後の道路線形を検討した結果, 7 万 m³の掘削土が発生し, 路線内での土の有効利用のため, 施工箇所が限られた。

当初土砂を想定していた箇所に軟岩・中硬岩があることが判明し, 掘削・法面保護工の必要が生じ, また埋蔵文化財を数基確認し, 発掘調査や一部路線変更が生じたため, 工期が 12 年, 事業費が 3,429 百万円増加した。

平成 16 年度末現在の投資済額は 2,337 百万円で, 事業費ベースでの進捗率は 47.6%, 内訳別にみると本工事費 41.2%, 用地買収補償費 88.1%, 測量試験費 83.1%, また, 延長ベース

の進捗率が53.0%となっており、ほぼ現計画どおり進捗している。

西城川に架かる橋梁を平成19年度から21年度に施工し、路線全体では平成24年度には事業完了する見込である。

事業を巡る社会情勢等の変化

本農道は平成11年3月に、中国横断自動車道 尾道松江線の地方協力事業に認定され(現在用地買収中)、その建設用道路に位置付けられており、計画的な執行が求められている。

西城川をはさむ庄原市高茂町と口和町金田地区は昔から交流が盛んであったが、平成17年3月末に庄原市と口和町他5町が合併し、これまで以上に交流が増すものと考えられる。

地元庄原市は、本農道の整備に併せて堆肥センターを建設する予定にしており、優良な堆肥生産を行うことにより耕畜連携による農業の推進が図られる見込みである。

費用対効果

県営農林漁業業揮発油税財源身替農道整備事業の費用対効果分析は、「土地改良法施行令」第2条第3号及び土地改良事業における経済効果の測定方法について(昭和60年農水省構造改善局長通達)に準拠し、効果を貨幣換算することによって費用と比較している。

算定に当たっては、効果の算定期間を、施設の供用開始から路床・路盤、橋梁(鉄筋コンクリート)等の施設ごとの耐用年数を加重平均した総合耐用年数(本事業の場合49年)までとし、将来における金銭の価値を現時点に割り戻す社会的割引率は4.0%に設定している。

県営農林漁業業揮発油税財源身替農道整備事業を含んだ土地改良事業においては、算定した効果額までの事業費であれば投資は妥当であるとの考え方から「効果(便益)」を「妥当投資額」と呼び、農道整備を行った場合と行わない場合の営農利潤の差額等を貨幣換算して求めている。

具体的には、「営農に係る走行経費節減効果」、「一般交通等経費節減効果」、「文化財発見効果」、「更新効果」の合計額から施設の新設及び改良に伴う維持管理経費の増加額を減じたものである。

「費用」は農道整備事業全体の整備に要する総事業費を現時点に換算する支出済み換算係数により求めた換算事業費で表している。

分析結果(B/C)については、「妥当投資額」(B)が5,712百万円、「総事業費」(C)が4,905百万円であり、B/Cは1.16である。

代替案及びコスト縮減の可能性

既設の道路は狭く、代替が難しい。

また、山間部は掘削土量、盛土量が多いため、路線内の有効利用に努めている。現道との交差部のうちの1箇所は、立体交差から平面交差に変更し、大型構造物をなくしたものとしている。

また、今後、橋梁形式の比較検討を行うことにしており、その結果によってはコスト縮減の可能性が期待できる。

結 論

庄原市西北部に位置し、西城川の両岸に広がる本地区は、水稲、和牛、鶏卵、野菜が主要作物になっており、特に口和町の和牛は全国的な知名度を誇る「広島牛」の生産地である。

しかしながら、両地域を結ぶ基幹的な農道がなく、口和町の畜産農家と庄原市の稲作農家との稲わら、堆肥の交換等に支障を来しているため、基幹農道を建設し、堆肥センターやカントリーエレベーター等への輸送の効率化を図る必要がある。

事業の整備効果についても総事業費を上回っている。

地元庄原市からも、農業生産や日常生活に支障を来しているとともに、耕畜連携による作物の高品質化を目指した産地形成を図る必要があり、引き続き整備を求められている。

以上のことから、当該事業の現計画による事業実施については適当と判断する。

ただし、他事業実施予定箇所が本事業実施に変更される等の諸事情はあるものの、当初計画から工期が12年、事業費が34億円も増加していることは問題である。

当初予定工期を過ぎても、わずかな供用開始区間しかなく、地元住民に不便を強いている状況を認識し、今後、部分的な供用開始を行うなど、速やかな効果発現に努めるべきである。

今後、速やかな効果発現に向けて、計画的な事業執行に努めるとともに、現計画年次での事業執行が遅延する場合には、事業の一部中止も含めて、現計画の妥当性について改めて検討されたい。

尾道御調地区 県営農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業

(1) 事業概要

| | |
|-------|---|
| 規模等 | 受益面積 156ha, 道路工 3,250m, 幅員 7.0m [有効 5.5m] |
| 全体事業費 | 1,524 百万円 (当初 1,680 百万円) |
| 工期 | 平成 12 年度～平成 23 年度 (当初 平成 12 年度～平成 19 年度) |
| 事業場所 | 尾道市 |

(2) 再評価対象の事由

事業採択から 6 年を経過した後も未着工の事業

(3) 審議意見

事業の必要性

本地区は尾道市中部地域(木ノ庄町)と北部地域(旧御調町)を結ぶ路線で、ブドウ、コメ、干し柿、野菜等の産地である。

特に旧尾道市と御調町の市町境の丘陵地では、ブドウ団地を形成し、また御調町の干し柿は、地元生産の柿に加え、四国から搬入して来る柿も加工しており、広島市場や関西方面にも出荷している。

しかし、周辺一帯は、急峻な地形のため道路は劣悪で、幅員不足や急勾配路線になっており、農業生産活動はもとより、日常生活や地域間の交流に多大な時間を要し、ブドウ団地内に堆肥センターが建設してあるものの、搬入や搬出が難しい状況にある。

冬季は路面凍結や積雪により日常生活において支障を来している。

このため、基幹農道を整備し、流通の合理化を図るといふ本農道の必要性は認められる。

進捗状況

平成 12 年度に全体事業費 1,680 百万円、事業完了予定平成 19 年度で補助採択を受けたが、路線起点側で用地測量を行ったところ、公図混乱地域のため一部区域で土地の境界が確定せず、用地買収ができていない。

路線中間付近に共有地があり、相続調査したところ多くの権利者が存在し、用地取得ができていないため、新たな路線検討も行われたが、事業費等を考慮すると代替路線の確保は困難な状況にある。

平成 16 年度末現在の投資済額は 55 百万円で、事業費ベースでの進捗率は 3.6%であり、内訳にみると測量試験費 29.3%となっている。

地元尾道市からは「旧尾道市北部と旧御調町管を結ぶ道路として建設を要望してきたが、公図混乱や多人数共有区域であることが判明し、対応案を検討したものの、打開策は見出せず、問題の処理に苦慮している。今後、具体的な解決策は見出せず、また、中国横断自動車道尾道松江線が代替路線としての役割を果たす可能性が出てきたことなどから、本農道の中止はやむを得ない」との意見が出されている。

今後、事業を進めるためには、引き続き境界確認や相続の権利調整等を進める必要があるが、かなりの時間を要するものと考えられる。

事業を巡る社会情勢等の変化

尾道市と御調町が平成 17 年 3 年に合併して新しい尾道市となり、両地域の一体性がより一層強まっている。

将来開設される中国横断自動車道尾道松江線が、平成 15 年 12 月に新直轄方式に変更されることが決定され、御調 I.C(仮名)から山陽自動車道までの周辺交通形態が大きく変化する可能性が生じている。

費用対効果

県営農林漁業業揮発油税財源身替農道整備事業の費用対効果分析は、「土地改良法施行令」第 2 条第 3 号及び土地改良事業における経済効果の測定方法について（昭和 60 年農水省構造改善局長通達）に準拠し、効果を貨幣換算することによって費用と比較している。

算定に当たっては、効果の算定期間を、施設の供用開始から路床・路盤、橋梁（鉄筋コンクリート）等の施設ごとの耐用年数を加重平均した総合耐用年数（本事業の場合 50 年）までとし、将来における金銭の価値を現時点に割り戻す社会的割引率は 4.0% に設定している。

県営農林漁業業揮発油税財源身替農道整備事業を含んだ土地改良事業においては、算定した効果額までの事業費であれば投資は妥当であるとの考え方から「効果（便益）」を「妥当投資額」と呼び、農道整備を行った場合と行わない場合の営農利潤の差額等を貨幣換算して求めている。

具体的には、「営農に係る走行経費節減効果」、「品質向上効果」、「更新効果」、「一般交通等経費節減効果」の合計額から施設の新設及び改良に伴う維持管理経費の増加額を減じたものである。

「費用」は農道整備事業全体の整備に要する総事業費を現時点に換算する支出済み換算係数により求めた換算事業費で表している。

分析結果（B / C）については、「妥当投資額」（B）が 2,017 百万円、「総事業費」（C）が 1,681 百万円であり、B / C は 1.20 である。

代替案及びコスト縮減の可能性

周辺地形が急峻な上、共有地等が点在しており代替路線は困難である

また、縦断勾配などの整備水準を見直しており、コスト縮減に努めた計画を立てている。

結 論

本地域周辺は、急峻な地形のため道路は劣悪で、幅員不足や急勾配路線のため、農業生産活動はもとより、日常生活や地域間の交流に多大な時間を要しており、ブドウ団地内に堆肥センターが建設してあるものの、搬入や搬出が難しい状況にある。

しかし、平成 12 年度に事業採択を受け、路線起点側で用地測量を行ったところ、公図混乱地域のため一部区域で土地の境界が確定せず、用地買収ができない箇所があるとともに、路線中間付近の共有地についても、相続調査の結果、多くの権利者が存在し、用地取得ができない箇所がある。

このため、新たな路線検討を行ったものの、事業費等を考慮すると代替路線の確保は困難な状況にある。

地元尾道市からは、公団混乱や多人数共有区域であることについて、対応案を検討してきたが、具体的な解決策は見出せないことから、本農道の中止はやむを得ないとの意見が出されている。

以上のことから、現計画による事業継続は困難と考えられるため、本事業を中止することが適当と考える。

なお、本事業については、事業の採択前に事前調査をより慎重に行い、少なくとも取得が想定される土地についての権利関係等は把握しておくべきであった。

今後、地元を含めて本件事例を検証し、再び同様の事態が生じないように努めなければならない。

おわりに

本委員会では、平成 10 年 8 月発足以来、毎年度再評価の対象となった公共事業について、事業採択時または前回再評価時から現在までの事業を取り巻く社会情勢の変化等の観点から再評価を実施してきた。

今年度は、再評価の対象となった土木建築関係、農林水産関係合せて 21 事業のうち、道路 1 事業、海岸 1 事業、港湾 2 事業、漁港海岸 2 事業、農道 3 事業の計 9 事業に関し費用対効果分析を中心に定量的な評価に取り組むとともに、客観性、透明性の確保に努めながら再評価を行った結果、1 事業を中止、他の事業は継続実施するよう提言することとした。

中止を提言した尾道御調地区農道整備事業は、公団混雑や多人数共有地区であるため、用地取得ができていない事業であるが、少なくとも取得が想定される土地についての権利関係等はあらかじめ把握しておくべきであり、今後、地元を含めて本件事例を検証し、再び同様の事態が生じないように努める必要があると考える。

審議の過程で明らかにされた課題の主なもののうち、地元関係住民等との調整が難航し、事業の円滑な実施に支障が出ているケースが見受けられ、地元関係者との十分な協議、調整の必要性について指摘されたところであり、また構造物の設置については、最大限の効果を発揮させるため、十分な技術的検討の必要性などが指摘されたところである。

さらに、今年度においても、依然として当初計画から事業費が大幅に増加し、工期も延長している事業が見受けられるが、今後、同様の事態が生じることのないよう計画段階における一層慎重な調査、検討により、精度の向上に努められるよう期待するものである。

なお、今後の公共事業の執行にあたっては、社会経済状況の変化や県民の多様なニーズを的確に反映するよう事業の評価を行うとともに、厳しい財政状況の下、事業が早期に効果を発現するよう、事業の選択と集中を行い、絶えず事業の検証に努め、効率的な事業執行及び事業の透明性の確保を図って頂きたい。

県民が望む公共施設の早期完成と供用開始後の有効利用を目指し、引き続き努力をされるよう期待するものである。