

令和6年12月18日

広島県知事
湯崎英彦様

広島県公共事業評価監視委員会
委員長 竹田宣典

令和6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、広島県農林水産局及び土木建築局所管の公共事業について、「広島県公共事業評価監視委員会運営要領」第2条第1項の規定に基づいて令和6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

令和6年12月18日

広島県公共事業評価監視委員会

広島県公共事業評価監視委員会委員名簿

委員長	たけだ 竹田	のぶふみ 宣典	広島工業大学大学院教授
	かわい 河合	けんじ 研至	広島大学大学院教授
	にしもと 西本	たかし 尚士	広島県商工会議所連合会事務局長
	ふじわら 藤原	まゆみ 眞由美	税理士
	みやの 宮野	げんそう 元壮	元神石町長
	わたなべ 渡邊	かずなり 一成	福山市立大学大学院教授

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年度から令和5年度まで、累計で457の事業を審議してきた。

27年目となる今年度は、土木建築局所管の10事業について審議を行い、中でも、広島県公共事業評価監視委員会運営要領（以下「運営要領」という。）第2条第1項及び第2項に基づき、抽出した7事業については、重点的に審議を行ったところである。

令和6年11月8日に開催した委員会において、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、慎重に審議を行った。

この意見書は、委員会の総意として、その結論をと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、資料の作成及び事業の説明等で御尽力をいただいたことに対し、この紙面を借りて謝意を表する次第である。

令和6年12月18日

広島県公共事業評価監視委員会

委員長 竹田 宣典

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	主要地方道 呉平谷線	呉市	○	土木建築局	道路整備課
	道路改良	一般国道432号 竹原バイパス	竹原市	○		道路整備課
	道路改良	一般県道 津之郷山守線 (福山西環状線)	福山市	○		道路整備課
	道路改良	主要地方道福山沼隈線 (福山沼隈道路)	福山市	○		道路整備課
	道路改良	一般国道486号 新市府中拡幅	福山市 府中市	○		道路整備課
街路	街路改良	都市計画道路 都佐方線	廿日市市	○		都市環境整備課
河川	広域河川改修	一級河川江の川水系 国兼川	三次市 庄原市	○		河川課
	広域河川改修	二級河川手城川水系 手城川	福山市	—		河川課
港湾	港湾環境整備	国際拠点港湾 広島港出島地区 (廃棄物埋立護岸)	広島市	—		港湾漁港整備課
	港湾整備	地方港湾厳島港 宮島口地区	廿日市市	—		港湾漁港整備課
土木建築局所管事業			小計	10事業		
農林水産局所管事業			小計	0事業		
合計			10事業			

2 審議等の経過

第55回委員会【11月8日】

内容

令和6年度の再評価対象となる土木建築局所管10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、それに基づいて事業実施の妥当性について審議した。

意見書については、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。

※現地調査【10月3日】

第55回委員会において審議対象となる10事業のうち、「主要地方道呉平谷線 道路改良事業」について現地調査を行った。

I 道路改良事業：主要地方道呉平谷線

(1) 事業概要

- ① 事業箇所 呉市上二河町～呉市焼山此原町
- ② 規模等 道路延長：2,400m 車道幅員：12.0m（全幅員：19.0m）
- ③ 全体事業費 16,755 百万円（前回の再評価時は9,400 百万円）
- ④ 工期 平成16年度～令和12年度（前回の再評価時は平成16年度～令和11年度）

(2) 再評価の事由

前回の再評価後5年が経過した時点で継続中の事業であるため。

(3) 審議内容

① 事業の内容と必要性

本路線は一般国道31号を起点に安芸郡熊野町に至る、呉市の南北軸を形成する幹線道路で、本県の第二次緊急輸送道路に位置付けられている。

すでに本事業区間は一次改良済みではあるが、急峻な地形で線形も悪く、沿線の急速な開発等により、朝夕には慢性的な渋滞が発生している。また、豪雨等の災害時に通行止めとなることもあり、代替路線の確保が求められていることから、引き続き本事業を推進していく必要がある。

② 事業を巡る社会情勢及び必要性等の変化

国勢調査によれば、呉市の人口は、平成27年度の228,552人に対し、令和2年度は214,592人と減少傾向にある。この傾向は事業区間の交通量に関しても同様で、道路交通センサスによれば、平成27年度は19,417台/日、令和3年度は18,343台/日である。

しかしながら、前述の通り本路線は第二次緊急輸送道路に位置付けられており、大規模な災害が発生したときの本地域における救命活動や物資輸送などを迅速かつ確実に行うためには不可欠な路線であることから、現時点でもその必要性は変わらないと考えられる。

③ 進捗状況と今後の見通し

工期が令和12年度まで1年延長されているが、これは橋梁、トンネルの詳細設計が完了したことに伴うものである。今後は、橋梁工事を推進するとともに、橋梁工事の完了後にはトンネル工事への着手を予定している。

④ 事業費の増減と現時点での費用便益比

前回の再評価時と比較し、全体事業費が168億円と74億円増加している。これは、物価上昇及び橋梁、トンネルの詳細設計が完了し、事業費の見直しを行ったことによる増額である。

費用便益比B/Cについては、「費用便益分析マニュアル（令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局）」に準拠して行われた分析によれば、評価期間を供用後の50年間、社会的割引率を4.0%とした結果、前回の1.6（総便益（B）：139.5億円、総費用（C）：86.2億円）から1.2（総便益（B）：207億円、総費用（C）：168億円）と減少している。

⑤ その他特筆すべき事項

当該区間の整備により、走行性が大きく向上するため、大規模災害直後から発生する救命活動・物資輸送などを迅速かつ確実に実施するなど、大規模災害時の安全・安心の確保という、数値に現れない効果が期待できる。

(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、予定としている令和12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、一層の努力をお願いする。

II 道路改良事業：一般国道 432 号 竹原バイパス

(1) 事業概要

- ① 事業箇所 竹原市下野町～竹原市新庄町
- ② 規模等 道路延長：4,300m 車道幅員：13.0m（全幅員：25.0m）
- ③ 全体事業費 9,800 百万円（前回の再評価時は 7,100 百万円）
- ④ 工期 平成 6 年度～令和 13 年度（前回の再評価時は平成 6 年度～令和 7 年度）

(2) 再評価の事由

前回の再評価後 5 年が経過した時点で継続中の事業であるため。

(3) 審議内容

① 事業の内容と必要性

一般国道 432 号は、竹原市を起点として、庄原市を経て島根県松江市に至る延長約 214 km の幹線道路であり、交通量は、令和 3 年度の道路交通センサスによれば、約 11,970 台/日である。特にこの路線は、竹原市内から一般国道 2 号や山陽自動車道河内 IC、また、広島空港へアクセスする経路として利用されている。

しかしながら、道路の交通容量と比較して交通量が多く、また、賀茂川を横断する 2 橋の橋梁及び前後の線形が悪いこともあり、交通の混雑が著しい。この状況を解消するために、当事業を推進していく必要がある。

また、交通の円滑化や幹線道路として大規模災害時の緊急輸送道路としての機能の確保の観点からも、本事業の必要性は大きい。

② 事業を巡る社会情勢及び必要性等の変化

国勢調査の人口を比較すると、竹原市の人口は、平成 27 年度の 26,426 人に対し、令和 2 年度 23,993 人と減少傾向にあり、平成 27 年度の道路交通センサス約 14,259 台/日に対して、令和 3 年度は 11,970 台/日と交通量が減少している。

しかしながら、前述のとおり、竹原市内から一般国道 2 号や山陽自動車道河内 IC、広島空港へアクセスする経路の重要性が高いこと、また、広島県第一次緊急輸送道路に位置付けられていることから、数値に現れない効果が期待され、本事業の必要性についての変化はないと判断する。

③ 進捗状況と今後の見通し

事業の完了予定年度が前回の評価時の令和 7 年度から令和 13 年度に変わっているが、その理由は用地交渉の難航及び砂防河川を横断する箇所の構造形式の変更によるものである。

今後は終点側の 2.3 km の区間の工事を推進し、早期事業効果の発現に努めるとともに、残りの区間は地元調整を進め、早期に工事着手できるような事業進捗が図られる見込みである。

④ 事業費の増減と現時点での費用便益比

前回の再評価時と比較し、全体事業費は 98 億円と 27 億円増加している。費用便益比 B/C については、「費用便益分析マニュアル（令和 5 年 12 月 国土交通省 道路局 都市局）」に準拠して行われた分析によれば、評価期間を供用開始後の 50 年間、社会的割引率を 4.0%とした結果、今回 B/C（総便益（B）：150.6 億円、総費用（C）：142.2 億円）は 1.1 と、前回から変更はない。

⑤ その他特筆すべき事項

当該区間の整備により、走行性が大きく向上するため、大規模災害直後から発生する救命活動・物資輸送などを迅速かつ確実に実施するなど、大規模災害時の安全・安心の確保という、数値に現れない効果が期待できる。

(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、住民の理解を得て速やかに用地買収を終わらせて工事に着手し、予定としている令和 13 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の努力をお願いする。

Ⅲ 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 道路延長：8,900m 車道幅員：14.0m（全幅員：20.5m）
- ③ 全体事業費 47,700百万円（暫定2車線）（前回の再評価時は44,000百万円）
- ④ 工期 平成11年度～令和19年度（前回の再評価時は平成11年度～令和9年度）

（2）再評価の事由

前回の再評価後5年が経過した時点で継続中の事業であるため

（3）審議内容

① 事業の内容と必要性

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・経済活動への支障等が同都市圏の大きな課題となっている。

本事業は、これらの課題を少しでも解消するために計画された事業で、一般国道182号、一般国道486号と合わせて、福山都市圏の外郭環状軸を形成する主要幹線で地域の自立的発展や地域間の連携を支える地域高規格道路「福山環状道路」の一部を成すものである。

当該道路の整備によって一般国道2号と一般国道486号とが南北方向に繋がり、福山市内の交通混雑の緩和のみならず、府中市を中心とする内陸部地域との連絡強化も期待できる。

② 事業を巡る社会情勢及び必要性等の変化

国勢調査によれば、福山市の人口は、平成27年度は464,811人に対し、令和2年度は460,930人と減少している。一方、近隣の交通量は、道路交通センサスによれば、一般国道313号では、平成27年度が21,674台/日、令和3年度が17,808台/日と減少しているものの、一般県道川南近田線では、平成27年度が13,663台/日、令和3年度が14,118台/日と増加しており、いずれも事業の必要性を見直さなければならないような大きな変化はない。

③ 進捗状況と今後の見通し

事業の完了年度は、用地交渉の難航により前回の評価時の令和9年度から令和19年度に延長されている。

今後は、県道柞磨駅家線から北側の国道486号までの区間及び県道柞磨駅家線から南側の芦品広域農道までの側道部分の用地買収及び工事を推進し、早期事業効果の発現に努められるとともに、その他の区間は地元調整を進め、早期に工事着手できるよう事業進捗が図られるものと考えられる。

④ 事業費の増減と現時点での費用便益比

前回の再評価時と比較し、全体事業費は、477億円と37億円増加している。費用便益比B/Cについては、「費用便益分析マニュアル（令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局）」に準拠して行われた分析によれば、評価期間を供用開始後の50年間、社会的割引率を4.0%とした結果、前回の3.5（総便益（B）：1,347.0億円、総費用（C）：386.0億円）から2.7（総便益（B）：1,140.5億円、総費用（C）：421.4億円）と減少している。

⑤ その他特筆すべき事項

市町村合併を支援する合併支援道路に位置付けられている。

（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。

今後は、住民の理解を得て速やかに用地買収を終わらせて工事を推進するとともに、構造物設計において、経済的な工法の採用によりコスト縮減に努め、計画どおりに本路線の供用を開始できるよう、関係各位には一層の努力をお願いする。

IV 道路改良事業：主要地方道福山沼隈線（福山沼隈道路）

（1）事業概要

- ① 事業箇所 福山市草戸町～福山市熊野町
- ② 規模等 道路延長：4,500m 車道幅員：14.0m（全幅員：20.0m）
- ③ 全体事業費 45,000百万円（暫定2車線）（前回の再評価時は39,000百万円）
- ④ 工期 平成12年度～令和11年度（前回の再評価時は平成12年度～令和7年度）

（2）再評価の事由

知事が特に必要であると認める事業であるため

（3）審議内容

① 事業の内容と必要性

本事業は、福山都市圏の南方向の幹線道路として、一般国道2号福山道路と接続し、福山市中心部と市南西部及び沼隈町方面地域との連絡を強化する役割を担っており、県土の一体的発展を担う広域道路（交流促進型）として位置付けられている。

当該道路と並行する現道の主要地方道福山沼隈線は、主要渋滞箇所である洗谷交差点において、朝夕の通勤時間帯を中心に、慢性的な交通渋滞が生じている。このため、交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び円滑な緊急活動や災害時の緊急輸送道路の確保等を目的として、当事業を推進していく必要がある。

② 事業を巡る社会情勢及び必要性等の変化

国勢調査によれば、福山市の人口は、平成27年度の464,811人に対し、令和2年度は460,930人と減少している。この傾向は、近隣の交通量に関しても同様で、道路交通センサスによれば、平成27年度が15,299台/日、令和3年度が13,254台/日と減少している。

しかしながら、前述のとおり、現道の主要地方道福山沼隈線は、現時点においても朝夕の通勤時間帯を中心に、慢性的な交通渋滞が発生するとともに、事業完成後には広島県第一次緊急輸送道路に位置付けられる予定であることから、数値に現れない効果が期待されるため、本事業の必要性についての変化はないと判断する。

③ 進捗状況と今後の見通し

用地取得や（仮称）長和ICにおいて法面崩壊の対策に時間を要していることにより、事業の完了予定年度が令和7年から令和11年度に延伸されたものの、現在は令和11年度の事業完了に向け、着実に工事が進められている。

④ 事業費の増減と現時点での費用便益比

前回の再評価時と比較し、全体事業費が450億円と、60億円増加している。これは、物価上昇による工事費の増加や構造変更等によるものである。

費用便益比B/Cについては、「費用便益分析マニュアル（令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局）」に準拠して行われた分析によれば、評価期間を供用開始後の50年間、社会的割引率を4.0%とした結果、前回の2.4（総便益（B）：1,050.8億円、総費用（C）：429.4億円）から2.5（総便益（B）：1,318.0億円、総費用（C）：536.8億円）と増加している。

⑤ その他特筆すべき事項

主要地方道福山沼隈線（福山沼隈道路）は、合併支援道路に位置づけられており、事業完成後には広島県第一次緊急輸送道路（広島県緊急輸送道路ネットワーク）に位置付けられる予定である。

（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、コスト縮減に取り組むとともに、予定としている令和11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、一層の努力をお願いする。

V 道路改良事業：一般国道 486 号 新市府中拡幅

(1) 事業概要

- ① 事業箇所 福山市新市町戸手～府中市中須町
- ② 規模等 道路延長：3,400m 車道幅員：13.0m（全幅員：30.0m）
- ③ 全体事業費 26,400 百万円（前回の再評価時と同額）
- ④ 工期 平成 9 年度～令和 15 年度（前回の再評価時は平成 9 年度～令和 8 年度）

(2) 再評価の事由

知事が特に必要であると認める事業であるため

(3) 審議内容

① 事業の内容と必要性

一般国道 486 号は、備後圏域の東西軸を形成し、広域連携の強化や物流効率化などに寄与する重要な路線であり、府中市や福山市においては、福山市中心部や山陽自動車道福山東 I C、重要港湾福山港等へのアクセス道路となる路線である。

本事業区間においては、慢性的に交通渋滞が発生している状況であり、交通の円滑化や交通安全の確保、中国横断自動車道尾道松江線等へのアクセス向上、災害に強い道路ネットワーク構築等のため、早急な整備が必要である。

② 事業を巡る社会情勢及び必要性等の変化

国勢調査によると、府中市の人口は、平成 27 年度の 40,069 人に対し、令和 2 年度は 37,655 人、また、福山市の人口は平成 27 年度の 464,811 人に対し、令和 2 年度は 460,930 人と両市ともに減少しているものの、本事業区間は、令和元年には、国から「重要物流道路」の指定を受けるなど、物資の安定輸送を行う上で、非常に重要な路線であることから、事業の必要性に変化はないものと考えられる。

③ 進捗状況と今後の見通し

橋梁の架設方法の見直しや、用地進捗の遅れにより事業の完了予定年度が令和 8 年度から令和 15 年度に延伸されたものの、現在は令和 15 年度の事業完了に向けて、着実に事業が進められている。

④ 事業費の増減と現時点での費用便益比

前回の再評価時と比較し、全体事業費に増減はない。

費用便益比 B/C については、「費用便益分析マニュアル（令和 5 年 12 月国土交通省道路局 都市局）」に準拠して行われた分析によれば、評価期間を部分供用開始後の 50 年間、社会的割引率を 4.0%とした結果、前回の 1.2（総便益（B）：390.3 億円、総費用（C）：326.8 億円）から 1.2（総便益（B）：442.1 億円、総費用（C）：373.2 億円）と増減はない。

⑤ その他特筆すべき事項

一般国道 486 号は、広島県第一次緊急輸送道路（広島県緊急輸送道路ネットワーク）に位置付けられており、本事業区間を整備することで、走行性が大きく向上し、大規模災害直後から発生する救命活動・物資輸送などを迅速かつ確実に行うことができるようになる。

(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。

関係各位には、コスト縮減に取り組むとともに、予定としている令和 15 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、一層の努力をお願いする。

VI 街路事業：都市計画道路 佐方線

(1) 事業概要

- ① 事業箇所 廿日市市桜尾本町～廿日市市佐方
- ② 規模等 道路延長：0.6 km 全幅員：16.0m
- ③ 全体事業費 約 9,790 百万円
- ④ 工期 平成 25 年度～令和 16 年度（前回の再評価時は平成 25 年度から令和 7 年度）

(2) 再評価の事由

前回の再評価後 5 年が経過した時点で継続中の事業であるため。

(3) 審議内容

① 事業の内容と必要性

本路線は、廿日市市の東側端の国道 2 号（宮島街道）から北上し、広島電鉄・JR 山陽本線・都市計画道路畑口寺田線と交差し、西広島バイパスへとアクセスする幹線道路である。JR 廿日市駅の北側では、廿日市駅北土地区画整理事業が実施され、宅地化が進み、JR 廿日市駅周辺地区における交通結節機能の強化、鉄道南北市街地の一体化など、拠点地区の機能充実を図るため、早急な整備が必要である。

② 事業を巡る社会情勢及び必要性

廿日市市の人口は、国勢調査によると令和 2 年は 114,173 人、事業区間の交通量は、道路交通センサスによれば、令和 3 年は 18,040 台/日である。

現在、廿日市駅周辺の整備が進んでおり、拠点地区の機能充実を図るために早急な整備が必要であると考えられる。

③ 進捗状況と今後の見通し

大型物件の用地買収が難航しているが、継続して用地買収を進め、令和 16 年度の事業完成を目指し、事業が進められている。

④ 現時点での費用便益比

費用便益比 B/C については、「費用便益分析マニュアル（令和 5 年 12 月 国土交通省 道路局 都市局）」に準拠して行われた分析によれば、評価期間を供用後の 50 年間、社会的割引率を 4.0%とした結果、1.1（総便益（B）：82.5 億円、総費用（C）：78.5 億円）となっている。

⑤ その他特筆すべき事項

本事業区間は、近隣に小学校などの教育施設が存在していることから、多くの学生が通学路として利用している。当該区間を整備することにより、歩行者・自転車通行者の安全性が確保され、また、廿日市市地域防災計画において避難所に指定されている小・中学校までの迅速な避難が可能となり、防災機能の強化が図られるなど、数値に現れない効果が期待できる。

(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、住民の理解を得て速やかに用地買収を終わらせて工事に着手し、予定としている令和 16 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。

Ⅶ 広域河川改修事業：一級河川江の川水系国兼川

(1) 事業概要

- ① 事業箇所 三次市和知町～庄原市上原町
- ② 規模等 護岸工 延長：13,000m
- ③ 全体事業費 9,300百万円（前回の再評価時と同額）
- ④ 工期 平成2年度～令和14年度（前回の再評価時と同じ）

(2) 再評価の事由

前回の再評価後5年が経過した時点で継続中の事業であるため。

(3) 審議内容

① 事業の内容と必要性

三次市から庄原市内を流域としており、三次地区では昭和58年7月、庄原地区では平成18年7月、平成11年6月、平成10年10月とたびたび浸水被害が発生している。

流域では良好な環境が保全されており、治水対策と併せた環境対策が求められている。

本事業は、この河川の氾濫から住民の命や財産、事業所の資産、さらには農地を守るために必要な事業である。

② 事業を巡る社会情勢及び必要性等の変化

浸水被害が生じることを想定している地区における人口・世帯数や事業所の従業員数等に減少があるものの、事業の必要性に大きな影響を及ぼすほどの減少ではない。

③ 進捗状況と今後の見通し

橋梁の架け替え等の附帯工事が多く、工事着手までに橋梁等の管理者との協議や調整に時間を要している。そのため進捗状況に予定よりやや遅れが生じているものの、事業期間の変更を考えなければならないほどの事態は生じていない。今後、鋭意下流から家屋の浸水被害を解消するために河道拡幅等の整備を行い、毎年の財源が予定どおり確保できれば、計画どおり事業は完了すると見込まれる。

④ 事業費の増減と現時点での費用便益比

全体事業費は93億円であり、前回評価時からの増減はない。また、本事業の費用便益分析は「治水経済調査マニュアル（案）」（令和6年4月）に準拠して行われ、評価期間を事業期間及び供用後の50年間、社会的割引率を4.0%とした分析の結果、B/Cは22.2（総便益（B）が3,085.2億円、総費用（C）が139.2億円。ただし、小数点第2位以下を四捨五入。）と算出されている。

(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、事業が今後も長期間にわたることから、事業効果の早期の発現につながるよう効率的、効果的な整備手法、整備順序の検討を行いつつ、事業全体の早期完成に向けて、一層努力されたい。

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7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。

対象となった全ての事業について、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や前回再評価時と変わりはなく、費用便益比も確保されていることを確認した。

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是非ともご留意いただきたいと考える。

公共事業を取り巻く環境は、本委員会の設置当初と比べても大きく変わっており、継続中の事業において、必要性が認められるものの、財政的な制約や用地取得によって進捗が伸び悩んでいる事業が見られる。今後の事業の執行には、限られた予算の中での事業効果の早期発現のために、社会・経済状況や、県民のニーズの変化を的確に把握すると共に、効率性を重視した観点からの事業計画の再検証が重要な視点となっている。したがって、本事業再評価制度は今後も重要な役割を担うものと考えている。

本委員会としては、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は、全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。