

令和元年 12 月 26 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 河原能久

### 令和元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、「広島県公共事業再評価実施要領」第5の3の規定に基づいて令和元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

令和元年 12 月 26 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

(50音順)

|     |                                     |             |
|-----|-------------------------------------|-------------|
| 委員長 | <small>かわ はら よし ひさ</small><br>河原 能久 | 広島大学大学院教授   |
|     | <small>さ く ま つよし</small><br>佐久間 剛   | 中国経済連合会常務理事 |
|     | <small>たけ だ のぶふみ</small><br>竹田 宣典   | 広島工業大学大学院教授 |
|     | <small>ふじわら ま ゆ み</small><br>藤原 真由美 | 税理士         |
|     | <small>みや の げんそう</small><br>宮野 元壮   | 元神石町長       |
|     | <small>わたなべ かずなり</small><br>渡邊 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年度から平成29年度まで、累計で412事業の再評価対象事業を審議してきた。

平成30年度は7月豪雨の影響により委員会の開催が出来なかったため、22年目となる今年度は、平成30年度の対象事業と併せて土木建築局所管の14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1及び2に基づき、抽出した8事業については、一部現地視察を行うなど、重点的に審議を行ったところである。

令和元年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、実施要領第4の1に定める評価の視点に基づいて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は、資料の作成及び事業の説明等で多大な御尽力をいただいた。この紙面を借りて深甚なる謝意を表する次第である。

令和元年12月26日

広島県公共事業評価監視委員会

委員長 河原 能久

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432号<br>竹原バイパス             | 竹原市          | ○        | 土木建築局  | 道路整備課   |
|           | 道路改良    | 主要地方道<br>福山沼隈線<br>(福山沼隈道路)     | 福山市          | ○        |        | 道路整備課   |
|           | 道路改良    | 一般県道<br>津之郷山守線<br>(福山西環状線)     | 福山市          | ○        |        | 道路整備課   |
|           | 道路改良    | 一般県道<br>廿日市環状線                 | 廿日市市         | ○        |        | 道路整備課   |
|           | 道路改良    | 主要地方道<br>呉平谷線<br>(呉市上二河～此原)    | 呉市           | ○        |        | 道路整備課   |
|           | 道路改良    | 主要地方道<br>矢野安浦線<br>(熊野バイパス)     | 熊野町          | ○        |        | 道路整備課   |
| 街路        | 街路改良    | 都市計画道路<br>佐方線                  | 廿日市市         | ○        |        | 都市環境整備課 |
|           | 連続立体交差  | 広島市東部地区                        | 広島市中町<br>海田町 | ○        |        | 都市環境整備課 |
| 道路        | 道路改良    | 一般県道<br>矢野海田線<br>(曙町～寺迫)       | 海田町          | —        |        | 道路整備課   |
| 河川        | 広域河川改修  | 一級河川江の川水系<br>国兼川               | 三次市<br>庄原市   | —        |        | 河川課     |
|           | 流域治水対策  | 二級河川手城川水系<br>手城川               | 福山市          | —        |        | 河川課     |
|           | 大規模特定河川 | 二級河川堺川水系<br>堺川・内神川             | 呉市           | —        |        | 河川課     |
|           | 大規模特定河川 | 一級河川芦田川水系<br>福                 | 福山市          | —        |        | 河川課     |
| 港湾        | 港湾環境整備  | 国際拠点港湾<br>広島港出島地区<br>(廃棄物埋立護岸) | 広島市          | —        |        | 港湾漁港整備課 |
| 土木建築局所管事業 |         |                                | 小計           | 14事業     |        |         |
| 農林水産局所管事業 |         |                                | 小計           | 0事業      |        |         |
| 合計        |         |                                |              | 14事業     |        |         |

## 2 審議等の経過

### 第49回委員会【11月8日】

#### 内容

令和元年度の再評価対象となる土木建築局所管 14 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、地元市町の要望、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4日】

第49回委員会において審議対象となる14事業のうち、「広島市東部地区 連続立体交差事業」、「主要地方道矢野安浦線 道路改良事業」2事業について現地調査を行った。

## I 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～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 7,100 百万円 (前回の再評価時と同額)
- ④ 工期 平成6年度～令和7年度 (前回の再評価時は平成6年度～令和2年度)

### (2) 再評価の事由

前回の再評価後5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、平成 27 年度の道路交通センサスによれば、約 14,260 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おり、地域における重要な路線となっている。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 つの橋の橋梁及び前後の線形が悪いこともあり、交通の混雑が著しく、この状況を解消する必要がある。

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 22 年 28,644 人に対し、平成 27 年 26,426 人と減少傾向にあり、平成 27 年度の道路交通センサス約 14,260 台/日に対して、令和 12 年度の計画交通量が 11,100 台/日と交通量の減少が想定される状況となっている。

しかしながら、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は高く、交通混雑の解消が必要だけでなく、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）に位置づけられており、大規模災害時に救命活動・物資輸送などを迅速かつ確実に実施するための安全・安心の確保という、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

前回の再評価時と比較し、全体事業費に増減はない。事業の完了予定年度が前回の評価時の令和 2 年度から令和 7 年度に変わっているが、その理由は、相続や権利関係が複雑な事情から用地取得が難航するとともに、未取得の箇所が点在しており、工事の着工ができていないためである。

この点については、権利関係が複雑なものの、着実に用地取得に向けて動いており、今後は、計画的な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 (H30.2 国土交通省道路局 都市・地域整備局)」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) : 10,325 百万円、総費用 (C) : 9,745 百万円) は、1.1 と、前回から変更はない。

#### ⑤ 地元からの要望

地元の竹原市からは、交通流動を円滑化し、物流、都市間交流を促進することで広域連携を強化し、大規模災害にも備えた、災害に強い活力ある豊かなまちづくりを進めるため、早期完成を要望されている。

#### (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、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7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。

## II 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 28,000百万円（暫定2車線）（前回の再評価時は25,000百万円）
- ④ 工期 平成12年度～令和5年度（前回の再評価時は平成12年度～令和3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号バイパス福山道路と接続し、福山市中心部と沼隈半島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。

また、本路線は合併支援道路に位置付けられているほか、事業完成後には本県の第一次緊急輸送道路に位置付けられる予定である。

#### ② 事業を巡る社会情勢及び必要性等の変化

国勢調査によれば、福山市の人口は、平成22年度の461,357人に対し、平成27年度は464,811人と増加している。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22年度が14,870台/日、平成27年度が15,299台/日と増加している。

#### 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における令和3年度から令和5年度に変更されている理由は、用地交渉の難航により用地取得に時間を要したためであるが、現在では用地進捗率も90%を超えており、今後とも住民の理解を得つつ用地買収を着実に進める予定であることから、計画事業通りの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、全体事業費が280億円と、30億円増加している。これは、現地詳細調査により、橋梁施工部周辺において軟弱地盤が確認されたことによる地盤改良工の追加や橋梁仮設工の変更、道路路面施工部において湧水が確認されたことによる法面工の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（H30.2国土交通省道路局 都市・地域整備局）」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3.3（総便益（B）：781.6億円、総費用（C）：239.2億円）から3.6（総便益（B）：1126.6億円、総費用（C）：312.8億円）と増加している。その主な理由は、計画交通量の増加により走行時間短縮便益が増加したことによるものである。

#### ⑤ 地元からの要望

一般国道2号などの著しい渋滞対策や大規模災害に備えたダブルネットワークの構築など、福山市の安定的な発展に不可欠な重要な路線であり、市民生活の安全性や利便性の向上を図るためにも、主要路線である本線の早期整備を強く望んでいる。

#### (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、一般国道2号バイパス福山道路の事業主体である国との連携を密にし、計画どおりに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。

### 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 44,000百万円（暫定2車線）（前回の再評価時と同額）
- ④ 工期 平成11年度～令和9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

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、並びに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、合併支援道路に位置付けられている当該道路は、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22年度の461,357人に対し、平成27年度は464,811人と増加している。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22年度が22,363台/日、平成27年度が21,674台/日、一般県道川南近田線では、平成22年度が14,122台/日、平成27年度が13,663台/日と減少気味であるが、いずれも事業の必要性を見直さなければならぬような大きな変化はない。

##### ③ 進捗状況と今後の見通し

事業は計画通り進捗しており、令和9年度の事業を完了に向け、順調に工事が進んでいる。

##### 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（H30.2国土交通省道路局 都市・地域整備局）」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2.5（総便益（B）：781.9億円、総費用（C）：314.8億円）から3.5（総便益（B）：1,347.0億円、総費用（C）：386.0億円）と増加している。その主な理由は、計画交通量の増加により走行時間短縮便益が増加したことによるものである。

##### ⑤ 地元からの要望

一般国道182号などの著しい渋滞対策や大規模災害に備えたダブルネットワークの構築など、福山市の安定的な発展に不可欠な重要な路線であり、市民生活の安全性や利便性の向上を図るためにも、主要路線である本線の早期整備を強く望んでいる。

#### (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：一般県道廿日市環状線

### (1) 事業概要

- ① 事業箇所 廿日市市上平良～廿日市市宮内
- ② 規模等 道路延長：3,900m 車道幅員：6.5m（全幅員：8.0m）
- ③ 全体事業費 8,700百万円（前回の再評価時と同額）
- ④ 工期 平成16年度～令和11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

本路線は、一般国道2号の廿日市市桜尾本町を起点に、市中心部を迂回して一般国道2号廿日市市宮島口西一丁目に至る幹線道路である。

現在、廿日市市中心部と佐伯・吉和地区を結ぶ幹線道路は、主要地方道廿日市佐伯線のみであり、近年の大規模な団地開発等による交通量の増加により、市街部における交通混雑や登坂部における大型車の速度低下等の課題が生じている。

そのため、当区間を整備することにより交通混雑の緩和と円滑な交通を確保し、廿日市市の拠点連絡道路の強化を図るとともに、平成21年度に運用開始した宮島スマートインターチェンジ（SIC）へのアクセス性の向上が必要である。

なお、本事業区間は、廿日市市・佐伯町・吉和村の合併に伴う合併支援道路に位置付けられている。

#### 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、廿日市市の人口は、平成22年度の114,038人に対し、平成27年度は114,906人と、ほぼ変化がない。この傾向は事業区間の交通量についても同様に、道路交通センサスによれば、平成22年度の16,162台/日から、平成27年度は15,853台/日となっている。

#### ③ 進捗状況と今後の見通し

事業の進捗状況は計画通りで、令和11年度内の完了に向け、着実に用地取得及び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（H30.2国土交通省道路局 都市・地域整備局）」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2.8（総便益（B）：187.7億円、総費用（C）：66.4億円）から3.4（総便益（B）：266.4億円、総費用（C）：78.8億円）と増加している。その主な理由は、計画交通量の増加によるものである。

#### ⑤ 地元からの要望

地元の廿日市市は、本路線が平良・佐方地区及び上平良二重原地区丘陵地の新規開発を将来的に具現化する際に必要不可欠であり、さらに近年頻発している災害時のダブルネットワークとして、また、宮島スマートインターチェンジへのアクセス性への向上にも資する、重要な役割を担う路線と位置付けており、本事業の継続を引き続き要望している。

#### (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に着手し、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努力されたい。

## V 道路改良事業：主要地方道呉平谷線（呉市上二河～此原）

### (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 9,400 百万円（前回の再評価時は 10,620 百万円）
- ④ 工期 平成 16 年度～令和 11 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

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、代替路線の確保が必要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 22 年度の 239,973 人に対し、平成 27 年度は 228,552 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 22 年度は 22,325 台/日平成 27 年度は 19,417 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

事業は計画どおり進捗しており、令和 11 年度の完了に向け、順調に事業が進んでいる。

#### 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 94 億円と、12 億円減少している。これは、暫定整備形の見直しなどによりコスト縮減が図られたことによる。

費用便益比 B/C については、「費用便益分析マニュアル（H30.2 国土交通省道路局 都市・地域整備局）」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 1.4（総便益 (B) : 125.1 億円, 総費用 (C) : 86.8 億円）から 1.6（総便益 (B) : 139.5 億円, 総費用 (C) : 86.2 億円）と増加している。その主な理由についても、コスト縮減が図られ、総費用が減少したことによる。

#### ⑤ 地元からの要望

地元の呉市は、周辺地域の広域的な連携・交流や住民生活、経済活動を行う上で極めて重要な役割を担っており、また、地元住民からも早期完成を求める強い要望が出されている重要な路線であることから、早期完成を要望している。

#### **(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、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します。

## VI 道路改良事業：主要地方道矢野安浦線 熊野バイパス

### (1) 事業概要

- ① 事業箇所 安芸郡熊野町川角～安芸郡熊野町萩原
- ② 規模等 道路延長：2,360m 車道幅員：13.0m（全幅員：25.0m）
- ③ 全体事業費 約7,400百万円
- ④ 工期 平成18年度～令和10年度

### (2) 再評価の事由

知事が特に必要と認めた事業のため（新規補助事業採択）

### (3) 審議内容

#### ① 事業の内容と必要性

本路線は広島市安芸区矢野から呉市安浦町を連絡する地域幹線道路であり、軌道系アクセスのない内陸地域の交流・経済活動を支え、広島都市圏における広域的な都市間の物流及び交流の役割を担う極めて重要な路線であるが、熊野町内では慢性的な渋滞が発生している。

渋滞緩和、沿道環境の改善、地域間の連携強化等を目的とし、バイパス整備等を行うことにより、物流や人流の活性化を図り、力強く接続的な経済成長につなげるためには、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

国勢調査によれば、熊野町の人口は、平成27年度は23,755人、道路交通センサスによれば、平成27年度は18,463台/日である。

今後、広島熊野道路の無料化が令和2年12月に予定されており、さらに、本路線は第一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、本路線の整備は必要性があると考えられる。

#### ③ 進捗状況と今後の見通し

事業は計画どおり進捗しており、令和10年度の完了に向け、順調に事業が進んでいる。

#### 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（H30.2 国土交通省道路局 都市・地域整備局）」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、6.2（総便益（B）：427.2億円、総費用（C）：68.7億円）となっている。

#### ⑤ 地元からの要望

地元の熊野町は、当該道路は広島市内から広島空港へのサブルートや周辺市町との物流及び交流の役割を担う重要な広域ネットワークを形成する基幹道路であるが、朝夕の慢性的な著しい渋滞が問題となっており、さらに、広島熊野道路の無料化により更なる渋滞が予想されることから早期完成を要望している。

### (4) 結論

事業の必要性和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10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。

## Ⅶ 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～廿日市市佐方町
- ② 規模等 道路延長：0.6 km 全幅員：16.0m
- ③ 全体事業費 約7,940 百万円
- ④ 工期 平成25年度～令和7年度

### (2) 再評価の事由

事業採択後5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平成28年度に完成し、本路線と接続する都市計画道路畑口寺田線も令和3年度に完成予定となっており、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に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、国勢調査によると平成27年は114,906人、事業区間の交通量は、道路交通センサスによれば、平成27年度は18,206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

事業は計画どおり進捗しており、令和7年度の完了に向け、順調に事業が進んでいる。

#### 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（H30.2国土交通省道路局 都市・地域整備局）」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）：74.1億円、総費用（C）：68.8億円）となっている。

#### ⑤ 地元からの要望

地元の廿日市市からは、当該道路は通学路に指定されており、また、周辺の住宅化による交通量の増大と、JR・広電の踏切遮断による交通渋滞が課題となっていることから、市街地の狭隘な道路の改善、防災機能の強化、交通安全性の向上を図るために早期完成を要望している。

### (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に着手し、予定としている令和7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。

## Ⅷ 連続立体交差事業：広島市東部地区

### (1) 事業概要

- ① 事業箇所 県施工区域：安芸郡海田町，府中町 広島市施工区域：安芸区，南区
- ② 規模等 延長・線数 JR 山陽本線 L=約 3.9 km，4 線／2 線，JR 呉線 L=1.2 km，1 線  
踏切除却数 JR 山陽本線 12 箇所，JR 呉線 4 箇所
- ③ 全体事業費 約 91,583 百万円 (関連街路整備費を含む) (前回評価時 96,165 百万円 (関連側道含む))
- ④ 工期 平成 5 年度～令和 20 年度 (前回評価時は平成 5 年度～令和 4 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

本地区は、JR 山陽本線・呉線によって市街地が分断され、踏切遮断による交通渋滞や踏切事故が発生する等、都市機能が大きく阻害されており、本事業により鉄道を高架化し、関連街路を整備することにより、市街地の一体化と都市交通の円滑化を図るとともに、安全安心な移動動線を確保す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

鉄道による地域分断、踏切遮断による交通渋滞や踏切事故等の発生は継続しており、都市機能が著しく低い状況が変わらない一方、地域の都市化が進展しており、より一層事業の重要度が増している。

#### ③ 進捗状況と今後の見通し

事業は計画どおり進捗しており、令和 20 年度の完了に向け、順調に事業が進んでいる。

#### 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、関連街路整備を含む全体事業費は約 915 億円と、約 46 億円減少している。これは、コスト縮減に向けた事業の見直しにより高架区間の短縮及びⅠ期、Ⅱ期の分割施工の採用によるものである。

一方、事業期間については、前回評価時から 16 年延びており、これは、事業見直しを含めた関係機関との協議に時間を要したこと、また、分割施工を採用したことによるものである。

費用便益比 B/C については、「費用便益分析マニュアル (H30.2 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 1.6 (総便益 (B) : 1,062.3 億円，総費用 (C) : 685.1 億円) から 1.2 (総便益 (B) : 813.2 億円，総費用 (C) : 687.8 億円) と減少している。この主な理由は、前述の通り分割施工の採用などにより事業期間が延伸したことによるものである。

#### ⑤ 地元からの要望

地元の広島市、府中町及び海田町からは、都市機能・交通機能の強化に不可欠であり、事業の推進について強く要望している。

### (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、関連事業である土地区画整理事業などと調整を図りながら、予定している令和 20 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、一層の努力をお願いしたい。

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14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、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、財政的な制約から早期の完成が困難となっている事業や用地取得に長時間を要している事業が多数見られる。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。