

平成26年12月18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26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26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、これら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26年12月18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)

委員長 なか やま たか ひろ
中山 隆弘 広島工業大学名誉教授

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

さ さ き せいぞう
佐々木 清蔵 前安芸太田町長

と だ つね かず
戸田 常一 広島大学大学院教授

やまと たかお
大和 資郎 中国経済連合会理事

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388事業の再評価対象事業を審議してきた。

17年目となる今年度は土木局所管の7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に基づき、抽出した5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。

委員会では、平成26年10月29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。

平成26年12月18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	一般県道津之郷山守線 (福山西環状線)	福山市	○	土 木 局	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	主要地方道呉平谷線 (呉市上二河～此原)	呉市	○		道路整備課
	道路改良	一般県道廿日市環状線	廿日市市	○		道路整備課
河川	ダム建設	庄原ダム	庄原市	○	河川課	
道路	道路改良	一般国道433号加計豊平バイパス	安芸太田町 北広島町	—	道路整備課	
河川	地震・高潮対策	二級河川沼田川水系 沼田川	三原市	—	河川課	
土木局所管事業				小計	7事業	
農林水産局所管事業				小計	0事業	
				合計	7事業	

2 審議等の経過

(1) 審議対象のヒアリング及び現地調査

今年度の審議対象となる土木局所管7事業のうち、現地調査対象事業としては平成41年度に完了予定の「主要地方道呉平谷線（呉市上二河～此原）」を選定し、9月1日に現地調査を行った。併せて、当日は7事業全てについて事業概要、必要性、進捗状況、事業を巡る社会経済状況の変化、費用便益比の変化、代替案・コスト縮減の可能性、その他特記すべき事項について、各事業担当課から詳細な資料による説明を受けた。その上で、各委員は資料に対する質問と共に修正事項を指摘し、さらには委員会までに必要な資料の提供を依頼した。

なお、今年度は、審議対象事業7事業のうち、5事業を重点的に審議することとし、これらの選定理由については事務局を經由し、各委員の承諾を得た。

(2) 委員会

委員会は委員6名全員の出席を得て10月29日に開催され、各事業担当課から改めて土木局所管7事業に対する必要性等や、現地調査後の質問に対する回答、地元市町の要望、追加で提出された資料等について説明を受け、それに基づいて各事業実施の妥当性について慎重に審議した。

その結果、事業継続性の判断は各委員から異議なしとの同意を得るとともに、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。

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 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～平成39年度（前回の再評価時は平成11年度～平成29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、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、前回再評価を行った平成17年度の459,087人に対し、平成22年度は461,357人と、この間大きな変化はない。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、一般国道313号では、平成17年度が23,177台/日、平成22年度が22,363台/日、一般県道川南近田線では、平成17年度が14,108台/日、平成22年度が14,122台/日と、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

事業の完了予定年度が前回の評価時における平成29年度から平成39年度に延長されている理由は、用地交渉の難航により整備期間が長期化していることである。

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、現時点で、11地区ある事業箇所の中、駅家町側の4地区については約9割が用地取得済みである。また、他の7地区の中、瀬戸町側の1地区については地元協議を、残る6地区については測量設計を進めている。

④ 事業費の増減と現時点での費用便益比

まず前回の平成21年度と比較し、全体事業費に増減はない。一方、費用便益比B/Cについては、「費用便益分析マニュアル（H20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2.9（総便益（B）：1,001.8億円、総費用（C）：350.8億円）から2.5（総便益（B）：781.9億円、総費用（C）：314.8億円）とやや減少している。しかし、その主な理由は、事業の完了予定年度が平成29年度から平成39年度と10年間延びたためであり、本事業の効果を覆すようなものではない。

⑤ 地元からの要望

地元の福山市は、当該道路が福山市の自動車交通における課題である南北軸の機能強化に資するものであると同時に、福山道路等と一体となって放射環状型幹線道路網を構築するための主要路線の一部で

あるため、早期の整備を望んでいる。

(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に着手し、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します。

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 25,000 百万円（暫定2車線）（前回の再評価時と同額）
- ④ 工期 平成12年度～平成33年度（前回の再評価時は平成12年度～平成29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、主要渋滞ポイント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こと、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、前回再評価を行った平成17年度の459,087人に対し、平成22年度は461,357人と、僅かではあるが増加している。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17年度が14,794台/日、平成22年度が14,870台/日とごく僅かではあるが増加している。

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平成29年度から平成33年度に延長されている理由は、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%を超えているため、今後は順調に事業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

前回の平成21年度と比較し、全体事業費に増減はない。一方、費用便益比B/Cは、「費用便益分析マニュアル（H20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2.7（総便益（B）：572.3億円、総費用（C）：213.3億円）から3.3（総便益（B）：781.6億円、総費用（C）：239.2億円）と増加している。この主な理由は、昨年7月の国土交通省による交通量推計の見直しで周辺道路の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

地元の福山市は、福山市の自動車交通における課題である南北軸の機能強化及び福山道路等と一体となって放射環状型幹線道路網を構築するために、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。

今後は引き続き未買収地の取得に努めて、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：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 10,620 百万円
- ④ 工期 平成 16 年度～平成 41 年度

（２）再評価の事由

事業採択後 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、これまで豪雨によるがけ崩れで通行止めとせざるを得なかった問題を、トンネルを建設し、これらの課題を改善するため、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 17 年度の 251,003 人に対し、平成 22 年度は 239,973 人と、やや減少傾向にある。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 17 年度は 23,021 台/日平成 22 年度は 22,325 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、大規模な地震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を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、平成 41 年度に完了すべく、順調に用地取得及び工事が進んでいる。

④ 事業費の増減と現時点での費用便益比

本事業の費用便益分析は「費用便益分析マニュアル（H20 国土交通省道路局 都市・地域整備局）」に準拠して行われ、評価期間を供用後の 50 年間、社会的割引率を 4.0%とした分析によれば、B/C は 1.4（総便益（B）：125.1 億円、総費用（C）：86.8 億円）である。

⑤ 地元からの要望

地元の呉市は、交通流動の円滑化を促し、物流基盤の強化、都市間交流の促進を図るとともに、大規模災害に備え、災害に強いまちづくりを構築するため、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、予定としている平成 41 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
- ④ 工期 平成16年度～平成41年度

(2) 再評価の事由

事業採択後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17年度の115,530人に対し、平成22年度は114,038人と、やや減少傾向にあるが、一方、事業区間の交通量については、平成21年4月に本格運用した宮島スマートインターチェンジの効果もあり、道路交通センサスによれば、平成17年度の14,165台/日から、平成22年度は16,162台/日と増加傾向にある。

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、平成41年度内の完了を図り、順調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

本事業の費用便益分析は「費用便益分析マニュアル（H20 国土交通省道路局 都市・地域整備局）」に準拠して行われ、評価期間を供用後の50年間、社会的割引率を4.0%とした分析によれば、B/Cは2.8（総便益（B）：187.7億円、総費用（C）：66.4億円）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体化するにあたり必要不可欠で、さらに近年の異常気象に伴う土砂災害発生時等には迂回路機能として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。

関係各位には、予定としている平成41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ます。

V ダム建設事業：庄原ダム

(1) 事業概要

- ① 事業箇所 庄原市川西町
- ② 規模等 確率規模 1/30, 総貯水容量 701 千 m^3 , ダム高 42.0m
- ③ 全体事業費 7,200 百万円 (前回の再評価時は 6,560 百万円)
- ④ 工期 平成 12 年度～平成 27 年度 (前回の再評価時と同じ)

(2) 再評価の事由

知事が特に必要があると認める事業であるため

(3) 審議内容

① 事業の背景・内容・必要性

庄原ダムが計画されている大戸川及びその本川となる西城川の流域では、これまで豪雨等による浸水被害が 10 年～20 年に一度の割合で発生しており、特に平成 22 年 7 月に発生した庄原豪雨災害の際には、大戸川流域で全半壊の家屋が生じるなど多大な被害が生じている。

一方、渇水時には、耕地に対する水源として広く利用されている大戸川からの既得取水が不安定になり、特に昭和 48 年、昭和 53 年、平成 6 年の夏季には、農家は深刻な水不足に苦しんだ。同時に、渇水時には、河川法に定められている河川環境の保全もままならぬ状況が続いている。

また、庄原市にはいまだに水道の未整備地域が存在しているにも拘らず、これまで水源として利用してきた明賀池は老朽化し、その代替水源の早期確保は、同市にとって喫緊の課題となっている。

そのような背景に鑑み行われている本事業は、今後も発生が予想される豪雨による水害の軽減を第一義的な目的とし、併せて、渇水期における耕地に対する水源の確保と河川環境の保全、さらには水道の未整備地域解消のための水源確保にも資する極めて必要性の高い事業である。

② 事業を巡る社会情勢及び必要性の変化

本事業に対する再評価を行った昨年度と比較し、被災を受ける可能性のある人口や地域における土地利用状況についての大きな変化は無い。

また、平成 22 年 7 月の庄原豪雨災害以降、治水対策に関する地元の要望は従来にも増して高まっている。水道や農業用水の確保という視点からも、地元の本事業の継続に対する期待は高い。

③ 進捗状況と今後の見通し

本事業に関わる用地買収は完了し、昨年度、ダムの本体工事については発注がなされ、予定した平成 27 年度中には事業が完了する見通しは立っている。

④ 事業費の増減と現時点での費用便益比

昨年度の評価時よりも工事費が約 6 億 4 千万円増加している。具体的には、岩盤の亀裂が予想以上に多いことにより、遮水に必要な基礎処理等の費用が約 3 億 4 千万円増加、また、管理設備の詳細設計に伴う仕様等の変更による管理事務所の建設費の増加、さらに全国的な労務・資材単価の急激な上昇もあり、計約 3 億円の追加費用が必要になった。

そのことを踏まえ「平成 17 年度治水経済調査マニュアル (案)」に準拠して行われた費用便益分析結果によれば、B/C は 1.0 (総便益 (B) : 79.1 億円, 総費用 (C) : 77.7 億円) である。

ただし、この値はあくまで治水事業のみに対するものであり、参考資料として提出されたように、水道用水分の便益を見込んだ治水・利水事業としての費用便益比は 1.2 となる。

⑤ 地元からの要望

地元の庄原市からは、日常生活に欠くことのできない上水道の水源確保及び人々の生活と命を守る堰堤の両方の機能を兼ね備えた庄原ダム建設事業の早期完成を強く要望されている。

(4) 結論

事業の必要性，費用便益比，さらには利水上の効果を勘案し，当該事業の継続実施については適当と判断する。

関係各位には，予定としている平成27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。

おわりに

本委員会は、慎重な審議の結果を踏まえ、今年度の事業再評価の対象となった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。

各事業にはそれぞれいくつかの課題はあるものの、いずれも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、事業効果を表すひとつの指標である費用便益比も、一般国道433号加計豊平バイパスを除き、全て1.0以上であることを確認した。また、一般国道433号加計豊平バイパスについては、費用便益比が1.0を下回っているものの、沿線地域へのアクセス向上に伴う救急救命率の向上や、落石等の災害による迂回の解消等、現在のマニュアルでは数値化できない効果があること、地元町からも事業継続に対する強い要望があること等を勘案し、事業を継続することが適当と判断した。

本意見書では、各事業の継続可否についての結論とその理由等に加えて、審議の際に指摘した用地買収等の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、事業評価監視委員会の設置当初と比べて大きく変わっており、継続中の事業において、必要性は認められるものの、用地買収の難航から、計画どおりの完成が懸念される事業も見受けられるが、今後、地権者や地域住民の皆様の理解を得て、事業の進捗が図られることを期待する。

また、限られた財源下であるだけに、今後も、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は重要である。その意味で、本事業再評価制度は今後も存続するものと考えている。

本委員会では、今後も引き続き、再評価制度に該当する対象事業について、一つ一つより厳格な審査を実施していくことになる。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、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。