

令和3年度 福井県公共事業等評価委員会 開催結果概要

1 日 時 令和3年10月14日(木) 13:30~16:40

2 場 所 福井県庁 中会議室

3 出席者

(1) 委員 10名のうち8名出席

会 長	小嶋 啓介	福井大学学術研究院工学系部門教授
委 員	井筒 智子	弁護士
	奥村 充司	福井工業高等専門学校環境都市工学科准教授
	川本 義海	福井大学学術研究院工学系部門教授
	子末 とし子	福井県漁協女性部連合協議会監事(欠席)
	境 宏恵	福井県立大学経済学部准教授(欠席)
	嶋田 浩昌	福井商工会議所 常務理事兼事務局長
	高津 琴博	NPO 田んぼの学校越前大野学校長
	松田 鮎美	JA 五連理事 フレッシュミズ部会長
	山岸 亜紀	株R.E.Aヤマギシ事務所 取締役

(2) 事務局 (土 木 部) 高橋副部長(技術)、三谷副部長(防災・特定事業)、
平林道路建設課長、貴田高規格道路課長、野坂砂防防災課長、
高野港湾空港課長、増田都市計画課長
(総 務 部) 境財政課長、杉田財政課参事

4 議事概要

(1) 開会

(2) あいさつ

(3) 再評価対象事業の概要説明、審議

(資料: 再評価対象事業一覧表、再評価調書ほか)

(会 長) 再評価対象事業について説明を求める。

(事務局より農林水産部について今年度は対象案件がないことを説明)

No.1 砂防事業 (小谷川)

No.2 急傾斜地崩壊対策事業 (福谷地区)

(事務局からNo.1、No.2の事業は、総事業費の変更はなく、事業地の地籍混乱による境界確定や用地取得に不測の日数を要したため事業期間を延長した事業であることから、事前説明のとおり説明を省略する旨を説明)

No. 3 道路改良事業 (一般国道 417 号)

No. 10 海岸侵食対策事業 (竹波海岸)

(事務局からNo. 3、No. 10の事業は、総事業費の変更はあるものの、労務費や資材費などの固定的な経費の変化のみを要因としており、B/Cも大きな変化がない事業であることから、これらについても同様に説明を省略する旨を説明)

No. 4 道路改良事業 (一般国道 158 号)

(事務局からNo. 4の事業内容を説明)

- (委員) 社会経済情勢の影響により増額になったという説明だが、もう少し詳しく教えてほしい。
- (事務局) 資料5の再評価調書に、変更となった理由に記載されているが、労務費の上昇や、機械経費や材料費の高騰、そして諸経費や消費税の増をまとめて、社会経済情勢の変化に伴う労務費等の増とさせていただいている。
- (委員) 費用対効果に関して、何を便益と考えているのか。
- (事務局) 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の3つの便益があり、それぞれを算出したものが便益である。
- (委員) 便益について、数値化できない環境の影響などはどこで評価するのか。
- (事務局) 道路事業の場合、先ほどの3つの便益が全国一律に定量的な評価ができるとされている。そのほかの、観光や災害発生時の代替え路線として重要であるという道路事業の価値は、なかなか貨幣換算できていない状況である。基本的に3便益でB/Cを算出し、環境の影響などは、事業の必要性で説明させてもらっている。
- (委員) 便益の算出について、国土交通省のマニュアルに則ってされていると思うが、それだけで十分とは考えられないので、国の問題として問題提起したい。
- (事務局) 承知した。
- (委員) 当路線は雪が多く降ると思うが、事業により雪の影響を減らすことは便益に含まれているのか。
- (事務局) 今回は含まれていない。
- (委員) 将来的に雪の影響も定量的評価されるといいと考える。
- (委員) 期間の延長の理由が地図混乱箇所であることと、相続問題とのことであるが、どの辺りか。
- (事務局) 地図混乱箇所は野波・計石で、こちらは解決しており今年度用地取得予定。相続問題箇所は境寺・下薬師町で、令和4年度までにすべての取得を目指す。
- (会長) 本事業については「継続」の評価でよろしいか。
- (委員) 異議なし。

No. 5 道路改良事業 (一般国道 162 号)

(事務局からNo. 5 の事業内容を説明)

- (委員) 城内橋の区間について、人の通行はどのように考慮されているのか。
- (事務局) 城内橋の旧橋は、新設橋梁の施工には影響がないため、人の通行は旧橋を利用することとしている。
- (委員) 用地をすべて買収してから工事に着手するのではダメなのか。
- (事務局) 事業を開始する際に地元説明会を行い、事業全体に同意をいただいてから着手することとしている。そのため、用地を取得した箇所から工事を始めることとしている。
- (委員) 前回評価時からの変更点について、前回から 17.8%進んだということか。
- (事務局) そうである。事業費ベースで、17.8%進捗したということである。
- (委員) 今後、このままの事業費ベースで進めて令和 10 年度に終わるのか。
- (事務局) これから通行止めを伴う橋梁工事にとりかかるため、そこから費用がかかる。
- (委員) 今回、事業費増と事業期間延長の理由に埋蔵文化財の本調査があるが、試掘調査を計画していた段階で考えられなかったのか。
- (事務局) 事前に埋蔵文化財包蔵地が調べており、当該箇所は包蔵地から外れていたが、隣接しているということで試掘をすることとしていた。試掘の結果、遺構が確認され本調査が必要となった。
- (委員) 事業進捗について、現在 25.7%であるが、これは再評価後での事業費ベースでの進捗率か。
- (事務局) そうである。前回評価時の 7.9%は前回事業費ベースでの進捗率である。
- (委員) 用地交渉に時間を要したとのことだが、本事業の要因は。また、用地の価格が増額したことによって本事業費が増額してはいないのか。
- (事務局) 商売をしている方への補償の費用に関する交渉に時間を要した。
事前に調査を行い、適正な金額で用地補償を行うため、金額が上がって本事業費が増額することはない。
- (委員) 通行止めをする際、利用者に負担がかかるため、なるべく早く完成させてほしい。
- (会長) 本事業については「継続」の評価でよろしいか。
- (委員) 異議なし。

No. 6 港湾改修事業 (地方港湾福井港)

(事務局からNo. 6 の事業内容を説明)

- (委員) トンネル工事からの流用石材から購入石材に変わった理由が大きいということであるがこの石材が特殊なのか。通常使う種類であるならば最初から想定できたことなのでは。

- (事務局) トンネル工事の長い延長の中で十分大きな石を調達できる想定であったが、実際には掘削した石が小さいものばかりであった。そのほかの近場のトンネルについても当たったがコスト的にも船で運んだ方が安価であることがわかり今回購入とした。
- (委員) 実際には掘ってみないと分からないということで承知した。
- (委員) 砂が出て濁るといことだが魚等の環境への影響は問題ないのか。
- (事務局) 周辺環境への影響については技術委員会を開催しており、砂のシミュレーションや周辺への影響について防砂堤工事前に専門家のご意見を踏まえた上でこの事業を進めている。現時点で魚等への影響について漁協からも聞いていないためそのような不安はないものだと考えている。
- (委員) 浚渫工事とはそもそも何か。
- (事務局) 航路内にたまった砂を作業船グラブでつかみとり除去する工事である。
- (委員) 防砂堤内にたまった砂についてはどのように考えているのか。
- (事務局) 防砂堤内にたまる砂については陸化することが予想でき、船での浚渫工事より安価であるため、砂を取りやすくなると考えている。
- (委員) 工事の遅れの理由が近くの浚渫工事の制限によるとあるが、県の工事であれば事前に分かったのではないか。
- (事務局) 航路については120mの幅で入ってくる船が大半であり浚渫についてもその幅の中で行っていたが、近年の船の大型化により240mまで幅を拡げる必要があることからどうしても防砂堤工事に重なる部分が出てきてしまった。
- (委員) 九頭竜川からの濁りで工事が遅れたとあるがそれについてもわかっていたのではないか。
- (事務局) 九頭竜川からの土砂の流出は一時的であるが、細かい濁りが潜水作業に影響し、視界確保ができないときがあった。このことは予測できなかった。
- (委員) 浚渫した砂についてはどうしているのか。
- (事務局) 福井港内の南水路には窪んだところがありそこに埋めることとしている。
- (委員) 土砂堆積についてシミュレーションはされているのか。
- (事務局) 3次元の漂砂シミュレーションをこの事業で行っている。
- (委員) 海岸漂着物についても問題となっているが漂着物が付きやすい場所等あるのか。
- (事務局) 砂がすべて中央航路につくわけではなく、中央航路につく分については北防砂堤でブロックする。全体の水域に関しては自然の流れで漂着することとなる。
- (委員) あわらの洋上風力についての計画があがっているが、この施設に影響はあるのか。
- (事務局) あわらの洋上風力についてはかなり離れた位置に計画されており、岬を挟ん

だ位置であるため福井港への影響はないと考えている。

- (委員長) 便益については毎年の浚渫工事による費用を軽減できると聞いたが、具体的にはどれくらいの費用であり、完成するとどれくらいの費用削減となるのか。
- (事務局) 毎年 3.0 億円程度の費用がかかり、7 割削減される。おおよそ 2/3 程度が便益である。
- (会長) 長期的にはかなりの費用削減になることから、「継続」ということでよいか。
- (委員) 異議なし。
- (委員) 継続ということであるべく早い完成をするようお願いしたい。

No. 7 道路改良事業 (一般国道 365 号)

(事務局から No. 7 の事業内容を説明)

- (委員) 調書に記載されている総費用が、全体事業費を上回っているのはどうしてか。
(総費用 86.6 億円、全体事業費 80.0 億円)
- (事務局) 総費用には供用開始後の維持管理費が含まれているためである。
- (委員) 費用対効果について、B/C が 1 を下回った場合はまずいという状況だが、便益以外にも効果があれば教えてほしい。
- (事務局) まずは、未施工の箇所についてコスト削減を図っていきたいと考えている。他の効果については、数値化できないが、この路線が通行止めとなると越前海岸へ移動することができなくなる。
- (委員) 今回再評価で便益も見直しているのか。
- (事務局) そうである。将来交通量など、現時点の数値を反映させている。
- (委員) 当路線は路線バスも運行しているのか。
- (事務局) 運行している。現道では中心線をはみだして通行している。
- (委員) 通勤・通学にも利用されているのか。
- (事務局) そうである。
- (委員) なるべく早く完成させてほしいと思う。
- (会長) 本事業については「継続」の評価でよろしいか。
- (委員) 異議なし。

No. 8 道路改良事業 (一般国道 476 号)

(事務局から No. 8 の事業内容を説明)

- (委員) 福井豪雨による土石流の写真が掲載されているが、本事業で回避できるのか。
- (事務局) 本事業で回避できる。
- (委員) 持越バイパスが最近できて、本事業が完成すればより安全に通行できる。地山の地質が悪かったとあるが、トンネル全体が悪かったのか。
- (事務局) 当初は近隣の持越トンネルと同程度の土質を想定していたが、ボーリング調

査を行った結果、入口付近の約30mが想定より悪く、その区間について補助工法を追加した。

- (委員) どの事業も資材を有効活用することが重要だと思うので、有効活用するよう努めてほしい。
- (事務局) 承知した。
- (委員) 残土処分について、ネットワークを広げて有効活用してほしい。
- (会長) 本事業については「継続」の評価でよろしいか。
- (委員) 異議なし。

No. 9 砂防事業 (宮ノ谷川)

(事務局からNo. 9の事業内容を説明)

- (委員) 地役権は登記簿を見ればわかると思うが、登記簿を見てもわからない地役権があったのか。
- (事務局) 地役権が設定されていることはわかっていたが、関西電力と地権者との調整に時間を要した。
- (委員) 調整に時間がかかったということだが、堰堤の上空を送電線が通過しており、送電線を移動させることは無理だと思うが、どのように解決したのか。
- (事務局) 地役権は、当時、公図を基に昭和48年頃に設定している。今回、用地買収に当たり、現地立会いを行い、用地境界を確認すると、地役権の面積が当時と今回で差異があった。そのことを関西電力と各地権者へ説明し、理解を得た。
- (委員) 堰堤の上空に送電線が通っていることは変わらないのか。
- (事務局) 変わらない。
- (委員) 保全人家に空き家は含まれるのか。
- (事務局) 空き家は含まれない。
- (委員) 避難するとしたらふれあい会館になると思うが、ふれあい会館はイエローゾーンに位置している。地元の方が避難するのに問題はないのか。
- (事務局) 土砂災害警戒区域には、イエローゾーンとレッドゾーンがあり、イエローゾーンについては、警戒避難体制を整備するエリアであるが、ふれあい会館は避難所に指定されていない。当箇所のレッドゾーンは、溪流保全工を整備する位置となっている。
- (委員) B/Cが他の事業より高いが、理由はあるのか。
- (事務局) 砂防事業は、土石流から人家等を保全する事業であり、人家被害の抑止などが便益に入っている。
- (委員) 人的被害についても、便益の対象となるのか。
- (事務局) 直接的な被害や精神的な損失について、対象となる。

- (委員) 人口によって変わってくるのか。
(事務局) 変わる。
(会長) 本事業については「継続」の評価でよろしいか。
(委員) 異議なし。

No. 1 1 街路事業 (都市計画道路 敦賀駅東線)

(事務局からNo. 1 1の事業内容を説明)

- (委員) 事業期間の1年延期とのことであるが、新幹線工事そのものの遅れにより工事に入れないうえ、仕方がない。この事業は、北陸新幹線開業に向けて、是非とも完成させてほしいと思う。
(会長) 本事業については「継続」の評価でよろしいか。
(委員) 異議なし。

No. 1 2 道路改良事業 (福井港丸岡インター連絡道路(I期区間))

(事務局からNo. 1 2の事業内容を説明)

- (委員) 軟弱地盤であったため工法を変えたという説明があつたが、丸岡川西線を整備した時にも地盤調査等をしていると思うが、この地図を見る限りそんなに離れているように見えない。その時には分からなかったという理解でよいのか。
(事務局) ジオステーションで状況を示した資料で回答する。県が把握している周辺の地質状況をプロットした。○が事業化当時入手可能だったデータ、×が当時入手不可能であったデータで福井港丸岡インター連絡道路と福井森田丸岡線の地質調査によって情報が得られた箇所である。事業化当時は、このジオステーションには載っていない至近の県道橋の地質データがあつたため、それを基準としていた。ただ、そこでは支持層は今回判明したものより浅く、液状化に対する対策もそこまで必要ないという結果になっていた。今後は、教訓として、ジオステーションやその他の活用できる手段によって地盤情報をしっかりと収集して、事業化あるいは事業管理に用いていきたい。
(委員) この道路はテクノポートから丸岡ICまで開通して初めて価値が出るものと思うが、国道8号の東側は既に住宅が並んでいて片側1車線しかない。この辺の今後の見込みはどうなっているのか。地域高規格道路となっているのは一部区間にとどまっていて、将来的にはつなげるという計画なのか。
(事務局) 福井港に近い方は既に多くの区間が4車線となっている。クランクや幅員の狭いところから事業を進めており、最重点区間としてこの3.6km区間が事業中である。また隣接する福井港側の2.8kmは、II期区間として今年度から事業化している。その他の区間を地域高規格道路としてどう進めていくのかについては、今後の検討となる。

- (委員) 今の質問は国道8号から丸岡 IC までどうなるのかというものである。
- (事務局) 今のところⅠ期、Ⅱ期区間の事業を行っているため、これからの検討となる。地域高規格道路の調査区間の指定は丸岡 IC までとなっているが、当時の計画そのままではできるということはなく、時代が進み状況が変わっている。検討を重ねないと回答できない。
- (委員) 国道8号から丸岡 IC までが片側1車線ずつではあまり意味がないと思うので、早く丸岡 IC まで高規格でつなげないと本当の価値は出ないと言いたかった。
- (事務局) 指摘はしっかりと受け止める。
- (委員) 見込みはどうか。
- (事務局) 地域高規格道路はそれなりの事業規模となるため、並列に進めていくのが現実的に難しい。まずはⅠ期、Ⅱ期区間の事業を進めて、その次にどういった道路整備計画を立てていくか、不十分な回答になっていることは認識しているが、難しい側面があり今後の検討とさせてほしい。
- (委員) 雪のたびに強く言っているが、除雪の問題だけでなく道路整備のあり方に問題があり、その辺を改善しないと抜本的な解決にならないと思う。比較するわけではないが、石川県は国道8号とそのバイパスが整備されているので、1カ所が詰まっても別の方へ行ける。その辺は福井県は弱いので、抜本的に早く解決してほしい。
- (事務局) 委員の指摘の通りここはオイルロードであり非常に重要な路線で、Ⅱ期区間では狭小区間を拡幅するところもある。産業上も生活上も重要な路線であるため、必要性は認識しているが、いまずぐ確たる回答はできない。
- (委員) 費用対便益の計算は、4車線を前提としているのか、暫定2車線で計算しているのか。
- (事務局) 暫定2車線で計算している。
- (委員) 工事費についても暫定2車線で計算しているのか。
- (事務局) その通りである。
- (委員) 4車線化するときにはまた費用対便益を計算するのか。
- (事務局) その時にはまたこの場で審議されることとなる。
- (委員) この道路は平面になるのか立体になるのか。
- (事務局) 北陸道のような高速道路であれば全てアクセスコントロールをして高盛土の道路となるが、地域高規格道路では、下道として走ったり、高架として走ったりする。部分的に、大きな交差点を高架で超えていくところもあるが、単路部では下道を走ったりもする。
- (委員) 下道と高架の区間を具体的に教えてほしい。
- (事務局) 4号高架橋、5号高架橋部分が高架となる。他は平面であるが、農道アング

一部と市道アンダー一部は本線が平面で、農道・市道が本線の下をくぐる。南側からの福井森田丸岡線とは平面交差で接続する。4号高架橋により、福井港丸岡インター連絡道路本線の交通は、福井森田丸岡線との交差点を通らずに通過可能となる。

- (委員) アンダーが3箇所あるが、現道からのアクセスコントロール、要するに出入りできないことが基本になっているということか。
- (事務局) 平面交差の箇所もある。
- (委員) 農作業等による出入りや地元の人が近道として横切ることが、暫定供用時は可能になっているということか。
- (事務局) そうである。
- (委員) 高規格道路の考え方でアクセスコントロールは基本だと思う。ただ暫定2車線だからそれはせずに、一般の丸岡川西線みたいな使い方になるという理解でよいか。
- (事務局) 地域高規格道路ということで、完全にアクセスコントロールするのではなく、サービス速度を維持する中で最低限の交差は許容するというものもある。そういった中で極力平面交差をなくすようにする。
- (委員) 北の丸岡川西線は現道で、周辺に人家もあってそんなに速度も出さずにみんな気を付けているが、新道は周りに何もない状況であるのと大型車が速度を上げて走るということで、周りから出てくる車との関係が交通安全上大丈夫か心配になったので質問した。
- (委員) 全体事業費が変更となった理由のところに、用地補償他で12億円が計上されているがなぜか。
- (事務局) 幹線排水路付替の詳細設計や丈量測量の結果に基づく面積の増、物件調査に基づく用地補償額の増等を合わせるとその額となる。
- (委員) 当初の見込みでは分からなかったということか。
- (事務局) その通りである。
- (委員) これは暫定2車線の用地を取得しているということで、4車線にするときにはまた新たに用地を取得する必要があるのか。
- (事務局) 用地取得は完成4車線で行っており、それを含めて本年度中に用地取得が完了する見込みである。
- (委員) 他の事業では社会情勢の変化等による上昇があったかと思うが、その辺のところが出てきていないのは、無いということなのか。
- (事務局) 社会情勢の変化等による上昇として約20億程度あるが、当事業に関してはそれだけを取り出すのではなく、橋梁等のそれぞれの工事に計上するような分類をしている。
- (委員) 国道8号の下をくぐって丸岡ICにつながるという説明があったが、大事な

のは国道8号につなげることかと思うが、どのように国道8号につなげるのか。

- (事務局) 側道を通り国道8号にアクセスすることが可能である。
- (委員) ハツ口交差点から側道を通り国道8号にアクセスするには、一本田交差点まで側道で行く必要があると思うのだが、先ほどの説明では側道は渋滞していたかと思うのだが大丈夫なのか。
- (事務局) ハツ口に丸岡インター連絡道路と国道8号の側道との交差点が出来る。現況は一本田交差点だと国道8号の本線と側道の信号待ちで混雑しているが、信号の現示が緩和され、今よりは側道の交通混雑は緩和されると思う。
- (委員) ジオステーションは、県の地質調査の結果を国に集約して、日本中のボーリングデータがどこからでも見えるというもの。事業化時点では丸印の地質調査データがあり、先ほどの説明では県道橋の地質調査データを使用して設計されたとのことだが、他にも地質調査データはたくさんあるように思う。この周辺が地盤としてどういう傾向なのかを見るために、1点だけではなく他の地質調査データも見ていたのか。また、今回は2回目の再評価となっているが、事業化されたのが平成26年で、途中平成30年に1回再評価を行っており、その時には事業費が変わっていない。平成30年の時点で事業化から5年経過しているため、この時には地質調査も進んでいるのではないかと思うが、その時に事業費が変わっていないのはなぜか。
- (事務局) 1点目について、地質調査データを使用した箇所以外のものも参考にすべきだったというのは教訓としていきたい。当時は直近のデータを使用しようという考え方であったのだろうと思っている。2点目について、今回の再評価で増額をしたタイミングは、用地買収が進み、橋梁等の構造物の直下での地質調査が可能となり、詳細設計も進んだ段階となっている。支持層の位置を考慮した沈下対策のみではなく、動的解析によって液状化対策のためにどれだけの断面力に耐える必要があるかなどの検討が進み、ようやく事業費増の必要性が明らかになったところである。
- (委員) 1回目の再評価時点で30%の予算を使用しているかと思うが、どこに使っていたのか。
- (事務局) 全体的な道路設計や測量、用地買収に使用していた。地質調査ができていない部分があったため詳細設計が進んでおらず、1回目の再評価時点で増額の幅を確定させることは困難な状況であった。
- (委員) この道路が完成した場合、丸岡川西線とも連結しているのか。
- (事務局) 暫定2車線では平面交差、完成4車線では立体交差である。
- (委員) これは国の補助事業となっているが、事業評価にあたっての考え方はどうなっているのか。

- (事務局) 国から補助を受けているが、基本的には県の事業であるため、事業評価自体は県の審議会で審議を受け、県として判断するというものとなる。ただ、その結果をもって、国としてどこまでを補助対象額とするのか、また、個別予算の段階で精査されることになる。
- (委員) 国から予算補助を受けているが、事業費全体の割合はどうなっているのか。
- (事務局) 補助の割合は、国費 55%、県費は 45%となっている。
- (委員) この事業に対してそのように割り当てられているのか。
- (事務局) 全国で、一般的にこの考えとなっている。
- (委員) 他の事業と違い、この事業についてはここ単体で補助が付いているという理解でよいか。
- (事務局) 策定した計画に基づいて県が裁量を持って予算を配分できる交付金事業と違い、地域高規格道路の個別補助はこの事業単体で補助を受けている。
- (委員) 事業費が当初の見込みから倍となっているため慎重に審議しなければならないと思っている。ジオステーションの話があったが、県が国に地質調査データを提供しているように、市町で行った地質調査のデータを活用できないか。今は電子納品という形で納品されるため、簡単に提供してもらえと思う。市町が実施したデータも含めて地質調査データを一括管理し、今後の工事に活かしていかなければならないと思う。
- (事務局) 事業費が大幅に増額し、いろいろな課題が見つまっている中で、委員の指摘の通り地盤の情報をできるだけ集めることを市町と連携していく。おそらく今後ジオステーションが運用される中でも市町を含めたものに拡大していく形になるかと思うが、その状況も踏まえながら、事業を立ち上げる際に、できるだけ地盤の状況をしっかり精査したい。それから埋蔵文化財の調査費も大きく当初から変更している部分となるが、埋蔵文化財調査を担当する部署ともしっかりと協議を行い、事業の立ち上げの際には、本調査まで含めた費用について、可能な限り当初から見込んでいきたい。ただ、どうしても最初からある程度余裕をみてしまうと、甘くなってしまう部分もあるため、バランスを見ながら必要な経費を適正に計上していきたい。
- (会長) この事業を中止すべきといった意見はあるか。難しい問題ではあるが、なるべく費用がかからないように改善させるということで、継続やむなしという結論でよろしいか。
- (委員) 異議なし。

その他（説明省略事業）

- (会長) 説明を省略した事業について、ご意見はないか。

No 2 急傾斜地崩壊対策事業（福谷地区）

- （委員）資料6には、整備しない箇所の崩壊写真がついているため、今後は、整備する箇所で危険がわかる写真にしてほしい。
- （事務局）今後は、そのような写真とする。
- （会長）この3件についても「継続」の評価でよろしいか。
- （委員）異議なし。

その他（全般）

- （会長）スライドによる説明は文字が小さく見づらいため、来年度以降はできるだけ見やすい資料による説明をお願いしたい。
- （委員）今後は社会経済情勢の変化について、その内訳についてもあわせて説明いただけるとよい。

【総括】

- （会長）それでは、合計12事業について、すべて「継続」という判断でよろしいか。特に12番については、費用が相当上がったこともあるので、見直しではないが、費用削減に向けて県の中で検討いただきたい。
- （委員）異議なし。
- （会長）今日の評価委員会の意見や結論を踏まえて、今後事業にあたっていただきたい。

（4）閉会

以 上