

平成25年12月3日

兵庫県知事 井戸 敏三 様

公共事業等審査会  
会長 沖村



### 公共事業等審査会の審査結果について

公共事業等審査会は、兵庫県知事から、平成25年9月19日に審査依頼を受けた兵庫県投資事業評価要綱第2条第1号の新規事業に係る審議案件7件及び同第2条第2号の継続事業に係る審議案件10件について、慎重に審議を行った。

その結果、新規事業7件については「新規着手」することが妥当、簡易審査案件6件を含む継続事業10件については「継続」することが妥当と判断した。

事業の実施にあたっては、下記の審査結果並びに審査時の意見を十分に尊重し、早期に事業効果を発現できるよう、効果的で効率的な公共事業の推進に努められたい。

### 記

## I 新規事業の審査結果について

### 〔道路事業〕

#### (1) 東播磨南北道路〔東播磨道〕(加古川市、三木市、小野市)

本路線は、東播磨地域と北播磨地域を結び、地域の連携や人・モノの交流の拡大、県立加古川医療センターへのアクセス性向上、東播磨・北播磨地域の交通渋滞の解消・緩和を図る自動車専用道路である。

当該事業は、来年3月に供用するI期区間(加古川バイパス～八幡稲美ランプ)に引き続き、八幡稲美ランプから国道175号間を2車線で整備するものであり、本事業の整備により全線が繋がり、I期区間と一体となって加東市役所と加古川市役所間の移動が36分から26分に短縮するなど地域の連携・交流促進や、北播磨総合医療センターと県立加古川医療センターを9分で結ぶなど救急医療の連携強化、9箇所の渋滞交差点の解消・緩和等に寄与することから、事業の必要性、優先性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、道路情報システムの活用や地域の観光・産業分野との連携等、整備と併せ、利用促進に向けたソフト施策にも取り組まれたい。

また、事業の実施に際しては、B/C(費用便益比)による評価だけではなく、災害時の安全・安心の確保や、観光振興等の地域活性化、環境改善等、B/Cに含まれない効果を含めた、事業の必要性等を県民に分かりやすく説明されたい。

さらに、将来交通量の予測に際しては、今後も人口減少を踏まえ、引き続き道路整備が過大とならないよう確認しながら進められたい。

加えて、山陽自動車道との連絡を分かりやすくするため、適切な道路標識の設置等に配慮されたい。

## 〔街路事業〕

### (2) 都市計画道路尾上小野線〔安田〕(加古川市)

本路線は、加古川市の南北幹線として、東播磨南北道路と一体となり、加古川市臨海部と北播磨地域を結ぶ広域ネットワークを形成する道路である。

当該事業は、来年3月に供用する良野工区に引き続き、国道2号と国道250号間を4車線に拡幅することにより、現道周辺の安田、野口交差点の慢性的渋滞を解消するとともに、東播磨南北道路と一体となって地域の活性化にも効果があることから、事業の必要性、優先性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、事業実施にあたっては、常に事業の早期完成を念頭におき、部分的な供用も含め、事業効果の早期発現に取り組まれない。

また、自転車利用が増え、事故も増えている中、自転車・歩行者の安全対策の充実のため、歩行者・自転車の通行区分を明確にするとともに、自転車通行マナーの啓発にも取り組まれない。

### (3) 都市計画道路国道線〔姫路東〕(姫路市)

本路線は、姫路市の放射環状道路網のうち、中心部へのアクセスを担う幹線道路であり、交通の円滑化、都市の活性化及び防災機能の強化等に寄与する道路である。

当該事業は、4車線に拡幅することにより現道の姫路天神前、市川橋西詰交差点の慢性的渋滞の解消を図るとともに、姫路駅周辺整備やJR新駅等に伴う新たな交通需要の増加に対応し、地域の活性化にも効果があることから事業の必要性、優先性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、事業実施にあたっては、常に事業の早期完成を念頭におき、部分的な供用も含め、事業効果の早期発現に取り組まれない。

また、自転車利用が増え、事故も増えている中、自転車・歩行者の安全対策の充実のため、歩行者・自転車の通行区分を明確にするとともに、自転車通行マナーの啓発にも取り組まれない。

## 〔河川事業〕

### (4) 二級河川新川・東川(西宮市)

当該事業は、建設後50年近くが経過し老朽化が進んでいる排水機場と水門の更新に加え、高潮時の浸水被害を解消するためのポンプ能力の増強を図るものである。さらに、近い将来発生が懸念される南海トラフ地震の発生に伴う津波により甚大な浸水被害が想定される地区内に位置し、津波対策としても効果があり、高潮・津波に対する地域住民の安全・安心を確保することから、事業の必要性、優先性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、高潮対策と津波対策は根本的に異なり、高潮対策は高潮の越流を防御する一方、津波対策は津波の越流を一部許容する場合もあることから、住民にそれぞれの考え方の周知を図られたい。

また、近年の豪雨・台風被害の状況を踏まえ、想定を越える災害が発生する可能性があることから、ハード対策だけでは限界があることを認識し、流域貯留対策や避難等のソフト対策を含めた総合治水に、県、市、住民が協働して取り組まれない。

さらに、当該事業に関わらず、今後、老朽化した社会基盤施設の急増が予想されることから、施設の修繕・更新に対するプログラムの作成等、計画的かつ着実な老朽化対策に取り組まれない。

### ( 5 ) 二級河川香住谷川 ( 香美町 )

当該事業は、平成 2 年、平成 16 年等度重なる浸水被害に見舞われている香美町香住区の中心市街地において、戦後最大となった平成 2 年台風第 19 号規模の洪水に対し、浸水被害を軽減する河川改修事業であり、地域住民の安全・安心を確保することから、事業の必要性、優先性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、近年の豪雨・台風被害の状況を踏まえ、想定を越える災害が発生する可能性があることから、ハード対策だけでは限界があることを認識し、来年度策定する「但馬地域総合治水推進計画」に当該事業やソフト対策を位置付け、流域貯留対策や避難等のソフト対策を含めた総合治水に、県、町、住民が協働して取り組まれない。

## 〔 県営住宅整備事業 〕

### ( 6 ) 姫路書写住宅建設事業 [ 建替 ] ( 姫路市 )

当該事業は、築 40 年を経過し、建物及び設備等の老朽化が顕著であることなどから建て替えを行うものであり、建て替えに際しては、高層化により空間利用効率を高め、周辺小規模団地を集約し、廃止する住宅用地を売却するなど、事業収益改善を図っている。また、本事業では、住宅性能評価を受けるとともに、防災機能や世帯構成に応じた型別住宅の整備など居住水準の向上に加え、駐車場や屋上緑化など環境負荷の軽減等にも取り組んでいる。

これらのことから、本事業の必要性、優先性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、ストックの有効活用を図るため、適切なメンテナンスを実施し、県営住宅の長寿命化を図られたい。

また、公営住宅整備制度という厳しい枠組みの中にあっても、ユニバーサル社会にふさわしい快適な住宅を目指し、地域や敷地の特性に配慮した設計に努められたい。

### ( 7 ) 柏原南多田住宅建設事業 [ 建替 ] ( 丹波市 )

当該事業は、築 40 年を経過し、建物及び設備等の老朽化が顕著であり、さらに、耐震診断の結果、危険性が高いことから建て替えを行うものであり、建て替えに際しては、高層化により空間利用効率を高め、周辺小規模団地を集約し、廃止する住宅用地を売却するなど、事業収益改善を図っている。また、本事業では、住宅性能評価を受けるとともに、防災機能や世帯構成に応じた型別住宅の整備など居住水準の向上に加え、駐車場や屋上緑化など環境負荷の軽減等にも取り組んでいる。

これらのことから、本事業の必要性、優先性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、ストックの有効活用を図るため、適切なメンテナンスを実施し、県営住宅の長寿命化を図られたい。

また、公営住宅整備制度という厳しい枠組みの中にあっても、ユニバーサル社会にふさわしい快適な住宅を目指し、地域や敷地の特性に配慮した設計に努められたい。

## 継続事業の審査結果について

今年度の審査において、前回評価時点の完了年度を過ぎている事業や前回と比べ事業費が大幅に増額している事業等が散見されたことから、今後、同様な事業においては、これら事象の発生が見込まれる時点で本審査会に説明するなど、適切な対応に取り組まれない。

### 〔道路事業〕

#### (1) 一般国道2号〔和坂拡幅〕(明石市)

本路線は東西の広域幹線道路であるが、当該事業区間の前後は4車線で整備されているものの、事業区間は2車線のボトルネックとなっている。当該事業は、ボトルネックを4車線に拡幅することにより、和坂交差点の慢性的な交通渋滞を解消するとともに、狭い歩道を拡幅し歩行者・自転車の安全確保を目的とした事業である。

現在も和坂交差点の渋滞は約1kmあり、歩行者・自転車の交通量も多く、当該事業の必要性は依然として高い。また、用地取得も順調に進み、来年度から工事に着手する予定であるなど事業見通しも立ちつつあることから「事業継続は妥当」である。

なお、道路整備のB/C(費用便益比)の算出にあたっては、マニュアルの手法を採用すると、交通事故便益はマイナスとなるが、供用後、事故の発生件数を調査し、安全性が高まっていることを検証されたい。

また、当該事業では前回評価時と将来交通量の予測手法を変更しているが、今後、予測手法等が変更になった場合は、予測年度やネットワーク等の前提条件について、説明されたい。

#### (2) 主要地方道春日栗柄線(丹波市、篠山市) 【簡易審査 6頁参照】

本路線は、丹波市春日町と篠山市間を結ぶ唯一の県道である。当該事業は、その中で、線形不良で見通しが悪く、幅員も狭小で、本路線唯一の未改良区間を2車線で整備する事業である。

当該事業の必要性は依然として高く、全延長1.1kmのうち0.35kmが既に部分供用され、残区間の用地取得も完了するなど、完了目処が立っていることから、「事業継続は妥当」である。

### 〔街路事業〕

#### (3) 都市計画道路尼崎宝塚線〔元浜・大浜〕(尼崎市) 【簡易審査 6頁参照】

本路線は、阪神高速道路等へのアクセスを向上し、渋滞解消や災害時の円滑な輸送の確保、歩行者・自転車の安全確保等に寄与する幹線道路である。

当該事業区間では、現在も慢性的渋滞があり、歩行者・自転車の通行も多く、事業の必要性は依然として高い。また、用地取得が完了し、工事も一部完成しているなど、完了目処が立っていることから、「事業継続は妥当」である。

なお、尼崎21世紀の森へのゲートウェイとなることから、それにふさわしい適切な道路整備に取り組まれない。

また、自転車利用が増え、事故も増えている中、自転車・歩行者の安全対策の充実のため、歩行者・自転車の通行区分を明確にするとともに、自転車通行マナーの啓発にも取り組まれない。

**(4) 都市計画道路加古川別府港線 [中津] (加古川市) 【簡易審査 6頁参照】**

本路線は、加古川バイパスへのアクセスを向上し、渋滞解消や災害時の円滑な輸送の確保、歩行者・自転車の安全確保等に寄与する幹線道路である。

当該事業区間では、現在も慢性的渋滞があり、歩行者・自転車の通行も多く、事業の必要性は依然として高い。また、用地取得も9割以上進捗するなど、完了目処が立っていることから、「事業継続は妥当」である。

なお、自転車利用が増え、事故も増えている中、自転車・歩行者の安全対策の充実のため、歩行者・自転車の通行区分を明確にするとともに、自転車通行マナーの啓発にも取り組まれない。

**〔連続立体交差事業〕**

**(5) 山陽電鉄本線 [西新町駅付近] (明石市) 【簡易審査 6頁参照】**

当該事業は、明石川以西において、鉄道の高架化により9箇所の踏切を除却し、交通の円滑化と踏切事故の解消を図るとともに、高架化にあわせた西新町駅前広場等の整備による交通結節点の強化や、地域の活性化を図ることを目的とした事業である。

現在も踏切遮断交通量は多く、踏切事故の発生が懸念されることから、本事業の必要性は依然として高い。また、既に仮線への切替を終え、高架本体工事も着実に進捗しており、完了目処が立っていることから、「事業継続は妥当」である。

なお、当該地区は駅前であり、自転車と歩行者の輻輳が想定されることから、安全確保に向けた取組について、国及び市、地元等と十分協議を重ねられたい。

**〔ダム事業〕**

**(6) 与布土ダム (朝来市) 【簡易審査 6頁参照】**

当該事業は、与布土川沿川の洪水被害の防除に加え、朝来市の水道水の確保を目的とした事業であり、ダム本体工事は計画どおり今年度完成予定である。

残工事は、平成23年台風第12号により崩壊した斜面の対策工事と、その斜面下の付替道路工事(L=140m)であるが、付替道路はダム管理用道路としても必要であり、これら残工事の完成目処も立っていることから、「事業継続は妥当」である。

なお、事業実施中に付替道路予定箇所の斜面が崩壊したことを踏まえ、完成後の管理にあたっては、点検・パトロール等を実施し、貯水池周辺斜面の安全性の確保に努められたい。

**〔土地区画整理事業〕**

**(7) 英賀保駅周辺地区 (姫路市)**

当該事業は、土地の有効活用による健全かつ良好な市街地を形成するため、土地所有者による組合を設立し、道路等の公共施設と宅地の整備を一体的、総合的に行うものであり、J Rとの踏切を立体交差化することによる渋滞緩和や歩行者の安全確保を図るとともに、広域的なアクセス性の向上も見込むものである。

当該事業の必要性は依然として高く、仮換地指定が完了するなど、地元の執行環境が整い、今後の事業見通しも立っていることから、「事業継続は妥当」である。

## ( 8 ) 野中・砂子地区 ( 赤穂市 )

当該事業は、土地の有効活用による健全かつ良好な市街地を形成するため、土地所有者による組合を設立し、道路等の公共施設と宅地の整備を一体的、総合的に行うものであり、J Rとの踏切を立体交差化することによる広域交通の円滑化や歩行者の安全確保を図るとともに、地域交流の活性化も見込むものである。

当該事業の必要性は依然として高く、仮換地指定が概ね完了するなど、地元の執行環境が整い、今後の事業見通しも立っていることから、「事業継続は妥当」である。

なお、本地区は、二級河川千種川と二級河川加里屋川に挟まれた浸水の恐れが高い地区であり、昨年度策定された西播磨西部地域総合治水推進計画において、減災対策モデル地区とされている赤穂市街地に含まれている。このため、事業者は、赤穂市と連携し、総合治水機能が発揮されるよう減災対策に積極的に取り組まれない。

## 〔 林道整備事業 〕

### ( 9 ) 森林基幹道須留ヶ峰線 ( 養父市、朝来市 )

当該事業は、県産木材の安定供給等の林業振興や、水源かん養、山地保全、環境保全等の森林の有する多面的機能の持続的発揮、山村地域の活性化を目的とした林道整備である。

平成 22 年度に近傍で完成した(協)兵庫木材センター等と一体となって原木の県内流通量が大幅に増加するなど事業の必要性は依然として高く、全延長 24km のうち 14km が既に部分供用され、今後の事業見通しも立ちつつあることから、「事業継続は妥当」である。

なお、均衡のとれた人工林の林齢構成を目指すとともに、森林の多面的機能の持続的発揮のための間伐等、林道の効果発現を図るための森林整備の推進にも積極的に取り組まれない。

## 〔 農道整備事業 〕

### ( 10 ) 広域営農団地農道 南淡路地区 ( 南あわじ市、洲本市 ) 【簡易審査】

当該事業は、南淡路地区における農畜産物や農業用資機材の輸送の効率化を図るとともに、災害時等の輸送路、生活路を確保し、農業生産基盤と生活環境基盤の両面において利便性や安全性の向上を図ることを目的とした農道整備である。

当該事業の必要性は依然として高く、全延長 17km のうち 13km が既に部分供用され、その他区間の用地取得も概ね完了するなど、完了目処が立っていることから、「事業継続は妥当」である。

簡易審査：審査の簡素化を図るため、審査対象事業の中で、残事業期間が 3 年以内であり、計画通りの進捗が見込まれ、完了目処が立っている事業について、簡易な審査を実施

## 事後評価の審査結果について

事後評価によって明らかになった公共事業の役割や整備効果を、今後県民にわかりやすく情報発信するとともに、同評価によって得られた教訓や知見に関してはこれらを集積し、職員研修等により県内部で共有化することにより、更に適切な事業執行に努められたい。

### 〔道路事業〕

#### (1) 山陰近畿自動車道【香住道路・余部道路】(香美町)

当該事業は、高速道路空白地帯である日本海沿岸地域における山陰近畿自動車道の一部区間であり、移動時間の短縮や産業の活性化、観光振興、生活の利便性・安全性の向上を目的とした道路整備であり、平成22年までに開通している。

検証の結果、当該事業の起終点間で旧道に比べ移動時間が18分短縮したことや、大雨等の異常気象時でも通行規制はなくなったこと、旧道の事故件数が大幅減少したこと、当該事業周辺の企業へのアンケート調査から、約3割の企業が業務対象エリアを拡大したこと等を確認した。

なお、現在の交通量は、本道路前後のネットワークが完成していないことから将来計画交通量を大きく下回っているため、隣接する浜坂道路をはじめ、山陰近畿自動車道の早期整備を目指すとともに、周辺ネットワークの整備を推進し、効果の早期発現に努められたい。

また、本道路周辺には、山陰海岸ジオパークのジオサイトなどの観光資源が多数あることから、地元町や観光部局と連携を図り、案内看板の設置や観光マップの作成等により、当該道路を活用した観光振興に取り組まれたい。

### 〔街路事業〕

#### (2) 都市計画道路球場前線(西宮市)

当該事業は、阪急西宮北口駅南地区において、踏切による交通遮断・事故の解消と中心市街地の活性化を図ることを目的とした阪急今津線の高架化事業であり、平成23年に完成している。

検証の結果、踏切による深刻な渋滞・事故が解消したことや、これにより踏切部の自転車歩行者交通量が約2倍に増加したこと、土地区画整理事業や民間開発と一体となって当該地区の活性化につながったこと等を確認した。

なお、引込線のための踏切は、通過本数が1日2本とは言え、残存していることから、鉄道事業者と連携し、引き続き安全対策に努められたい。

### 〔交通安全施設等整備事業〕

#### (3) 一般国道312号 須加院交差点(姫路市)

当該事業は、付加車線がなく、踏切が近接していることにより発生している渋滞や交通事故の解消を図るため、右左折レーンを設ける交差点改良事業であり、平成23年に完成している。

検証の結果、1kmを超える交通渋滞が解消したことや、住民アンケート調査から自動車の円滑な走行に加え、歩行者・自転車の安全通行に対する満足度が高いことなどを確認した。

なお、本事業は、国道312号の隣接する3つの渋滞交差点を連続して整備を行い、路線全体の交通容量を確保し渋滞解消・緩和を図った好事例であり、今後、他路線においても、渋滞解消の効果的な対策として、同様の取り組みを進められたい。

## 〔ダム事業〕

### （４）石井ダム（神戸市）

当該事業は、昭和 42 年 7 月の台風による甚大な浸水被害を契機に新湊川沿川の洪水被害の防止と、良好なレクリエーションの場を提供することを目的としたダム事業であり、平成 20 年に完成している。

検証の結果、新湊川では、近年、過去に浸水被害が発生した規模の降雨量があっても、浸水被害が発生していないことを確認した。

なお、改善措置の必要性や同種事業の事業実施のあり方等の記載が充実しており、今後の事後評価に活用されたい。

また、現在、共同事業者である神戸市がダム堤体内に設けた多目的ホールは一般開放されていないことから、神戸市と連携して施設の有効活用を図り、展望台や遊歩道など他のレクリエーション施設との一体的な利用促進に努められたい。また、事業実施に伴い移植したサツキの定着率が低いことから、移植方法の問題点等を他事業にも活かされたい。

## 〔林道整備事業〕

### （５）森林基幹道笠形線（福崎町、多可町、市川町、加西市）

当該事業は、木材搬出の効率化等による林業振興や、水源かん養、山地保全、環境保全等の森林の有する多面的機能の持続的発揮、山村地域の活性化を図ることを目的とした林道整備であり、平成 20 年に開通している。

検証の結果、森林整備が大幅に進み、原木生産コストが大幅に縮減したことや、素材生産量が大幅に増加したこと等を確認した。

なお、林道整備をより多くの県民に知ってもらうため、小学生対象の自然観察教室等をはじめとした普及活動等の取り組みを、今後も継続的に実施されたい。

## 審査結果のとりまとめについて

各事業の審査時における意見のうち、公共事業全般に係る意見について、とりまとめたので、当該事業だけではなく、他事業の事業実施及び事業評価にあたっては、以下の意見を十分に尊重し、効果的で効率的な事業の推進及び適切な事業評価に取り組まれたい。

なお、今後の事業評価に際しては、住民との合意形成のプロセスや総合治水の取り組み、調書内の数値の違いなどについて、評価調書に記載されたい。

### （１）事業の推進等の取り組みについて

事業実施にあたっては、常に事業の早期完成を念頭におき、部分的な供用も含め、事業効果の早期発現に取り組まれたい。

公共事業の円滑な推進を図るためには、事業に対する県民の理解と協力を得ることが重要であることから、関係住民等に対して、その必要性や進捗状況、事業効果等について、適時・適切な情報発信に取り組まれたい。

防災事業の実施に際しては、近年の豪雨・台風被害の状況を踏まえ、想定を越える災害が発生する可能性があることから、ハード対策だけでは限界があることを認識し、流域貯留対策や避難等のソフト対策を含めた総合治水に、県、市町、住民が協働して取り組まれたい。



また、土地区画整理事業等の面的な事業の実施に際しても、防災事業同様に県、市町、住民の協働のもと、総合治水に取り組みたい。

今後、老朽化した社会基盤施設の急増が予想されることから、施設の修繕・更新に対するプログラムの作成等、計画的かつ着実な老朽化対策に取り組みたい。

住民が利用する社会基盤施設は、利便性と機能性が重要であり、道路であれば、道路情報システムの活用や地域の観光・産業分野との連携等、整備と併せ、利用促進に向けたソフト施策にも取り組みたい。

自転車利用が増え、事故も増えている中、自転車・歩行者の安全対策の充実のため、歩行者・自転車の通行区分を明確にするとともに、自転車通行マナーの啓発にも取り組みたい。

道路上に張り巡らされた電線類は都市景観を損ね、歩道に立ち並ぶ電柱は歩行者や車イスの通行の妨げとなっており、駅周辺や観光地等では積極的に無電柱化に取り組みたい。

## (2) 事業評価の進め方等について

継続事業の審査において、前回評価時点の完了年度を過ぎている事業や前回と比べ事業費が大幅に増額している事業等が散見されたことから、今後、同様な事業においては、これら事象の発生が見込まれる時点で本審査会に説明するなど、適切な対応に取り組みたい。

事後評価については、それによって明らかになった公共事業の役割や整備効果を、今後県民にわかりやすく情報発信するとともに、同評価によって得られた教訓や知見に関してはこれらを集積し、職員研修等により県内部で共有化することにより、更に適切な事業執行に努められたい。

今後の事業評価に際しては、B/C(費用便益比)による評価だけでなく、災害時の安全・安心の確保や、観光振興等の地域活性化、環境改善等、B/Cに含まれない効果を含めた指標の確立に努められたい。

将来交通量の予測に際しては、今後も人口減少を踏まえ、引き続き社会基盤整備が過大とならないよう確認しながら進められたい。また、予測手法等が変更となった場合は、予測年度やネットワーク等の前提条件について、説明されたい。

道路整備のB/C(費用便益比)の算出にあたっては、マニュアルの手法を採用すると、交通事故便益はマイナスとなる場合があるが、供用後、事故の発生件数を調査し、安全性が高まっていることを検証されたい。