

令和6年12月20日

兵庫県知事 齋藤 元彦 様

公共事業等審査会
会長 飯塚 敦



令和6年度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、令和6年10月20日に兵庫県知事職務代理者から審査依頼のあった新規事業4件及び継続事業18件を慎重に審査した。

その結果、全ての新規事業及び継続事業について、必要性、有効性・効率性、環境適合性、優先性が認められ、いずれも着手または継続することが妥当と判断した。

本年は、年始に能登半島地震が発生したほか、8月には、制度運用開始以来、「南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）」が初めて発表された。防災・減災対策の推進により、県民生活の安全・安心を確保することの重要性が改めて認識される年となった。

県は、本年3月に策定した「ひょうごインフラ整備基本方針」に基づき、『防災・減災、経済、持続、生活』を視点とした、強靱で持続可能な社会の^{いしずえ}礎となるインフラ施設の計画的な整備を推進している。インフラ施設の整備効果が早期に発現されることにより、県民生活の安全・安心が適切に確保されることを切に期待し、以下3点申し上げる。

1点目は、インフラ施設の整備効果の早期発現に向けた更なる工夫である。通学経路の改善に繋がる区間を優先した歩道整備や、床上浸水の解消効果が高い区間を先行して整備する河川改修など、事業効果の早期発現を図る事例が紹介された。事業期間中においても、事業効果の早期発現に繋がる、工区設定や工程管理の工夫が図られるよう努められたい。

2点目は、計画変更に関する情報の着実な蓄積である。県は、令和3年度に当審査会で報告された「公共事業等評価の信頼性向上に向けた取組について」を踏まえ、事業費の増額や事業期間の延伸に直結した事例について、データベースとしての蓄積を進めている。引き続き、適切なデータベース化による計画変更事例の着実な蓄積をお願いする。

3点目は、先に述べたデータベースの有効活用である。データベースの蓄積は、今年度で4年目になる。今後、公共事業を推進する上で、①新規事業の事業費算定、②適切な工期設定、③^{あらかし}予めリスクを想定した事業着手前の協議・調整などの点で、このデータベー

スの具体的な活用方法の検討が進められることを大いに期待する。つまり、求められる公共サービスが適切に県民の安全・安心に寄与する観点から、散見される工期の遅延、それに伴って生じている事業費の上昇を抑えられるように、データベースの積極的な活用とその具体化が求められる。

各事業の実施にあたっては、前述に加え、以下に記す各事業の審査内容や意見を十分に尊重し、工事の品質確保、関係者の合意形成、県民への説明責任、自然環境との適切な共生及び周辺環境への配慮等に努め、適正かつ効率的な事業執行に取り組みたい。

1 新規事業

〔街路〕

(1) 都市計画道路中筋伊丹線〔中筋工区〕(宝塚市)

本路線は、伊丹市と宝塚市を結び、国道176号に接続する南北幹線道路である。現況交通量は交通容量を超えており、事業区間北端の「中筋2丁目交差点」は主要渋滞箇所を選定されているため、2車線から4車線に拡幅し、混雑を解消して円滑な交通の確保を図るものである。

事業区間では過去5年間に22件の交通事故が発生しているが、4車線化に合わせて自転車専用通行帯を整備して、歩行者・自転車の安全な交通を確保する計画である。このことから、当該事業の必要性は非常に高く、速やかな着手が望まれる。よって、「事業着手は妥当」であると判断した。

なお、事業実施に際しては、八幡池^{はちまんいけ}を一部改変することから、環境への影響を考慮した事前調査を実施するとともに、防災の観点からも、ため池の健全度等を確認されたい。

事業期間が延伸する事例が多く報告される中、当該事業では、八幡池^{はちまんいけ}の水利組合と事業化前に協議を進めているなど、円滑な事業執行に向け、関係者へ丁寧に説明する事前準備が進められていることは評価される。たとえ行政区域を跨ぐことがあっても、事業全体の効果を早期に発揮できるように、適切な調整にも努められたい。

〔港湾〕

(2) 姫路港〔^{あぼしおき}網干沖地区〕(姫路市)

当該事業は、多くの製造業が立地し、播磨地域の物流拠点としての役割を担う姫路港において、新たな工業用地（埋立地）と背後幹線道路を繋ぐアクセス道路を整備し、交通体系の強化を図るものである。

埋立地内の区画道路整備等も同時施工することで、工業用地としての立地環境を整えるものであり、近隣の民間企業からは沿岸地域の工業用地の取得を見据えた問い合わせもあることから、当該事業の必要性は非常に高い。よって、「事業着手は妥当」と判断した。

事業実施に際しては、臨港道路の整備前に事業用地を確保する必要があることから、用地取得の手続きを円滑に進め、早期の事業完了を期待する。

〔県営住宅〕

(3) 姫路城東^{じょうとう}住宅(姫路市)

当該事業は、建築から53年が経過して老朽化が著しく、バリアフリー性能にも課題のある姫路城東^{じょうとう}住宅を建て替え、併せて、同じ課題を有する姫路花田鉄筋住宅の一部入居者の移転先とするものである。

県営住宅整備事業は、住まいの確保に配慮を要する県民に対して、健康で文化的な暮らしを営むことができる住宅を整備するものである。当該事業は耐震性の確保や防犯力の向上による安全・安心の確保、バリアフリー化等による居住環境の改善、地域コミュニティの活性化、県営住宅ストックの集約適正化を図るものであり、当該事業の必要性は非常に高い。よって、「事業着手は妥当」と判断した。

事業実施に際しては、高齢化世帯だけでなく若年・子育て世帯などの幅広い世代の入居、地域交通への安全対策の徹底、木造・木質化の積極的な推進による地球環境への貢献を期待する。

また、総合治水条例に基づく流域対策として、駐車場の地盤面を下げる計画としているが、排水不全による雨水などの滞留が起これないよう、適切な維持管理に努められたい。更に、県営住宅という公共性の観点からも、災害時のセーフティネットとして機能するように留意しておくことも重要である。

〔ほ場〕

(4) 賀集地区（南あわじ市）

当該事業は、南あわじ市西部の平地農業地域に位置する約 22.2ha のほ場において、農業者の高齢化や担い手不足に対応するとともに、現状の狭小かつ不整形なほ場の区画を整理し、用排水系統等を改善するための基盤整備を図るものである。

当地域における各農家の営農意欲は旺盛で、将来の後継者による「次世代担い手の会」が設立され、農業の共同経営や農業機械の共同購入・共同利用など、ほ場整備後を見据えた準備が進められていることから、「事業着手は妥当」と判断した。

事業実施に際しては、水生生物が継続して生息できるような形状に配慮した排水路の整備や、近年減少傾向にある植物種が密集している草地は表土剥ぎ取りによる移植を検討するなど、環境への配慮に努められたい。

また、営農作業の効率化により生じた時間をいかに魅力ある他の活動に繋げ、若い人が農業へ参加できるようにするのか、地域全体で考える取組みに期待する。そこから、ほ場整備後のあるべき地区全体像の構築とその具現化に繋がることを期待する。

2 継続事業

〔道路〕

(1) 主要地方道宗佐土山線〔天満大池バイパス〕（稲美町）

本路線は、加古川市北部から稲美町中心部を経由して第二神明道路（明石西IC）を連絡する重要な道路である。当該事業は、現道の人家連坦部の幅員が狭小で、交通量が多く、大型車・バス等の円滑な自動車交通に支障をきたしているため、4車線バイパスを整備するものである。

当該区間は、周辺小中学校への通学路であることに加え、JR土山駅への通勤・通学による自転車交通も多く、幅員が狭小であることから、過去5年間に37件の交通事故が発生している。狭小幅員の解消と、車・自転車・歩行者の通行空間の分離による安全確保が必要なことから、当該事業の必要性は依然高い。よって、「事業継続は妥当」と判断した。ただし、ため池内の橋梁工事と用地取得を並行して進めるなど、工期の短縮に努められていることは評価されるが、現道では交通

事故も多く発生していることから、より一層の事業期間の短縮に向けて用地取得に努め、速やかな事業完了に尽力されたい。

また、ため池の浚渫においては、植生の生育環境を維持するため、表土剥ぎ取りによる移植も行われているが、当地域のため池群は県の生態系レッドリストに選定されていることから、引き続き、生態系への配慮に努められたい。

〔街路〕

(2) 都市計画道路^{そのだにしむこ}園田西武庫線〔^{もがわ}藻川工区〕(尼崎市)

本路線は、尼崎市北部市街地において、国道2号、国道43号などの東西主要幹線道路を補完し、大阪府域で阪神高速11号池田線や大阪内環状線と接続するなど、広域的なネットワークを構成する重要な道路である。

当該事業は、東西道路ネットワークの強化による周辺道路の慢性的な交通渋滞の解消と、本工区と^{みその}御園工区の順次供用による都市防災機能の向上を目的としたバイパス整備であり、事業の必要性は依然高い。よって、「事業継続は妥当」と判断した。

右岸(食^け満)側と渡^と河部の道路整備は令和2年度に完了し、橋梁の歩道部は令和4年度末に先行開通している。左岸(東園田)側も用地取得を完了しており、早期の事業完了が望まれる。

地元住民の意向を尊重し、騒音、振動などの影響に配慮した工区分割をするなど、住宅密集地の施工に苦慮しながらも着実に工事進捗を図っていることは評価されるが、^{みその}御園工区と合わせた、本路線の早期全線開通が期待される。

(3) 都市計画道路^{じょうとう}城東線〔^{こぼさま}河間工区〕(姫路市)

本路線は、姫路駅前から姫路城東側を經由して姫路城北側エリアを南北に結ぶ、姫路城周辺地区の基盤となる幹線道路である。沿道には多くの学校が立地し、バス路線にも位置づけられているが、歩道が未整備で路肩の電柱が通行の障害になっていることから、通学で利用する小学生や高校生にとって危険な状況である。

当該事業は、自転車専用通行帯や歩道の整備に併せて無電柱化を行うことで、交通の安全性の確保ばかりでなく、姫路城と調和した景観の向上も図るものである。更に、避難場所となる小学校等へのアクセス道路となる緊急輸送道路の補完ルート

として、都市防災機能の強化にも繋がることから、地域の安全・安心を確保する上で、事業の必要性は依然高い。加えて、地元連合自治会から早期事業着手の要望書も提出されていた。よって、「事業継続は妥当」であると判断した。

ただし、事業期間中に用地補償物件が国の登録有形文化財(建造物)に登録され、事業期間が延伸された事例であり、今後とも、教育委員会など関係機関の知見を積極的に活用しながら、円滑な事業執行に繋げていくことを期待する。用地取得の完了箇所では埋蔵文化財調査も進められていることは評価されるが、残りの用地取得に努め、早期の事業完了が求められる。なお、伝統的な建造物の保護、補修が想定される事例として、工期遅延をもたらす要因を分析し、今後に役立てられたい。

(4) 都市計画道路朝霧二見線〔江井島工区〕(明石市)

本路線は、東播磨地域臨海部において、国道2号、国道250号などの東西主要幹線道路を補完し、大型車も多く通行する重要な幹線道路である。沿道には小中学校や山陽電鉄江井ヶ島駅等が立地しているが、全線にわたり歩道が狭く、不連続な整備状況であるため、通学や通勤で利用する多くの小中学生等にとって危険な状況である。

当該事業は、歩道及び自転車通行帯の整備や、車道の拡幅により、歩行者・自転車の安全確保と、大型車の多い現況交通の円滑化を図るものである。更に、避難場所となる小学校へのアクセス道路となる緊急輸送道路の補完ルートとして、都市防災機能の強化にも繋がることから、地域の安全・安心を確保する上で、事業の必要性は依然高い。よって、「事業継続は妥当」であると判断した。

江井島えいがしま小学校の通学経路の改善に繋がる西側区間を重点整備区間に位置づけ、用地取得の完了した箇所から、適宜、歩道整備が進められており、早期の事業完了が望まれるが、用地交渉の長期化により、事業期間の延伸を余儀なくされている。現道では交通事故も多く発生していることから、一層の早期完了に尽力されたい。今後においては、用地交渉の長期化による工期の遅延を抑える方策を検討する事例として役立てられたい。

(5) 都市計画道路JR山陽本線〔東加古川駅付近〕(加古川市)

当該事業は、JR山陽本線の東加古川駅付近において、約3.7kmにわたって鉄道を高架化し、8箇所の踏切を連続的に除去することで、円滑な交通の確保と踏切事故の解消を図るとともに、駅周辺整備による地域の活性化に寄与するものである。

事業区間には3箇所の「緊急に対策の検討が必要な踏切」が存在するが、高架化による交通の円滑化と踏切事故の解消が図られる。また、南北には緊急輸送道路である国道2号加古川バイパスと国道2号が鉄道と並行しており、本事業による南北幹線道路の整備は緊急輸送道路間の連絡を強化し、都市防災機能を高める。更に、文教地区の玄関口となる東加古川駅前広場の再整備や、文教地区との連携を強化することで、人が集まるまちづくりに繋がるなど、多様な相乗効果が期待されることから、事業の必要性は依然高い。よって、「事業(着工準備)継続は妥当」であると判断した。

「事業の特殊性」、「技術的な困難さ」、「合意形成の重要性」の3つのポイントを踏まえ、鉄道事業者や加古川市など、関係者との着工に向けた準備が進められているが、迅速な合意形成を図り、早期の着工が望まれる。

なお、鉄道を連続して高架化する大規模事業であり、工事期間中の交通渋滞や地域住民の生活への影響などが懸念される。想定されるリスクを^{あらかじ}予め洗い出すなど、円滑な事業の推進を期待する。

〔交通安全施設〕

(6) 主要地方道福良江井岩屋線(南あわじ市)

事業区間は、南あわじ市湊^{みなと}地区の中心に位置し、近隣には小中学校や拠点避難所に指定されている湊地区公民館、大型商業施設などが立地している。西淡^{せいだん}中学校の通学経路であるが、歩道の未整備区間があり、既設の歩道や路肩も狭いため、通学で利用する学生にとって危険な状況である。

当該事業は、歩道整備と路肩・車道の拡幅により、歩行者・自転車の安全確保を図るものであり、事業の必要性は依然高い。よって、「事業継続は妥当」であると判断した。

南あわじ市の「通学路交通安全プログラム」にも歩道整備が位置付けられ、用地補償は全て終えており、西側100m区間は工事完了している。また、令和2年度に完

了した隣接工区と一体的な歩道整備であることから、早期の事業完了が期待される。

なお、水利関係者との円滑な調整手法など、用地補償を進める上で得られた知見を、今後の類似事業に活用されたい。

〔河川〕

(7) 一級河川淀川水系^{かんざき}神崎川^{さもんど}圏域左門殿川（尼崎市）

当該事業は、戦後最大流量の昭和42年7月洪水と同規模の洪水を安全に流下させることで、治水安全度を向上させ、地域住民の安全・安心を確保するものである。

当圏域では、平成6年9月にも床上浸水被害が発生しており、事業区間の左岸側は、大阪府による河床掘削が既に完了していることから、事業の必要性は依然高い。よって、「事業継続は妥当」であると判断した。

なお、^{ていしつ}底質調査を踏まえて建設発生土の受け入れ先を選定した事例であり、発生土の減容化や処分地の安定的な確保を図るなど、引き続き、適切な残土処分に努められたい。

(8) 二級河川明石川水系明石川（明石市）

当該事業は、戦後最大の昭和20年の阿久根台風と同規模の洪水を流下させるため、明石川の部分的な^{きょうさく}狭窄部となっているJR明石川橋梁の改築に伴い、河道拡幅を図るものであり、治水安全度を向上させ、地域住民の安全・安心を確保するものである。

当該事業箇所周辺は、明石市の中心市街地であり、浸水被害が発生した場合に社会経済活動への大きな影響が懸念される。昭和42年7月にも床上浸水被害が発生しており、通水能力の一層の増強が望まれている。加えて、近年の豪雨災害の頻発・激甚化を踏まえて流域自治体からも河川改修の要望があることから、事業の必要性は依然として高い。よって、「事業継続は妥当」であると判断した。

工事中^{かりげた}仮桁の設置が完了し、既設の桁・橋台の撤去準備が整っていることから、早期の事業完了が期待される。なお、事業区間はマンションが近接していることから、騒音・振動に配慮した工法が選択されている。引き続き、周辺的生活環境への影響を考慮した事業執行に努められたい。

(9) 一級河川加古川水系下流圏域水田川（播磨町）

当該事業は、平成2年9月豪雨と同規模の洪水を安全に流下させることで、治水安全度を向上させ、地域住民の安全・安心を確保するものである。

当圏域では、平成16年、23年にも床上浸水被害が発生しており、近年の豪雨災害の頻発・激甚化を踏まえ流域自治体からも河川改修の要望があることなど、事業の必要性は依然として高い。よって、「事業継続は妥当」とであると判断した。

用地取得は完了し、2本の流路（本線水路・分水路）のうち本線水路は令和2年度に完了していることから、早期の事業完了が望まれる。

なお、当圏域については、部分的な整備効果の発現が期待されるものの、事業期間が長期化していることから、工期の遅延を抑える一層の努力が求められる。

(10) 二級河川^{ゆめさき}夢前川水系^{ゆめさき}夢前川〔^{ごうないいせき}郷内井堰～^{やまとみ}山富橋下流〕（姫路市）

(11) 二級河川^{ゆめさき}夢前川水系水尾川〔下流工区〕（姫路市）

(12) 二級河川^{ゆめさき}夢前川水系水尾川〔上流工区〕（姫路市）

当該事業は、^{ゆめさき}夢前川では戦後最大の昭和51年9月洪水と同規模の洪水を流下、水尾川下流工区では概ね100年に1回程度の降雨による洪水を、水尾川上流工区では概ね20年に1回程度の降雨による洪水を、安全に流下させることで、治水安全度を向上させ、地域住民の安全・安心を確保するものである。

当水系では、平成2年、16年、23年、24年にも床上浸水被害が発生しており、近年の豪雨災害の頻発・激甚化を踏まえ流域自治体からも河川改修の要望があることなど、事業の必要性は依然として高い。よって、「事業継続は妥当」とであると判断した。

^{ゆめさき}夢前川では^{ごうないいせき}郷内井堰の改築が完了しており、水尾川下流工区では左岸側の整備を終えて右岸側の工事着手に向けた準備が進められていることから、早期の事業完了が期待される。ただし、工事着手後に判明した護岸の根入れ不足による増額分ばかりでなく、事業費総額の高騰は看過できない。今後、データベース等の積極的な活用により、より適切な事業計画の立案と遂行が望まれる。

洪水時の安全な流下断面の確保に向けた^{いせき}井堰の改修については、将来の維持管理も見据えながら、地域と連携した改修計画の策定が必要となることから、引き続き、地域と一体となった事業執行に努められたい。

(13) 二級河川市川水系市川（姫路市）

当該事業は、概ね30年に1回程度の降雨による洪水を流下させることで、治水安全度を向上させ、地域住民の安全・安心を確保するものである。

当水系では、平成2年、23年に浸水被害が発生し、平成23年には約10万人に対して避難勧告が発令されている。市川は人口及び資産が集積した姫路市街地を流れ、浸水被害が発生した場合に社会経済活動への大きな影響が懸念される。加えて、近年の豪雨災害の頻発・激甚化を踏まえて流域自治体からも河川改修の要望があることなど、事業の必要性は依然として高い。よって、「事業継続は妥当」とであると判断した。

下流から、護岸整備及び河道掘削が順調に進められていることから、早期の事業完了が期待される。ただし、事業区間の下流では事業期間中に周辺地域の井戸枯れを経験していることから、地下水位の変動も監視しながらの事業執行が求められる。

(14) 二級河川新川水系（西宮市）

当該事業は、建設後50年以上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、河川整備計画に基づき、ポンプ能力の増強を図るものである。また、当該事業箇所は、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することから、既設水門を下流に移設することで、津波による浸水被害を軽減し、地域住民の安全・安心を確保するものである。

本年8月には、制度運用開始以来、「南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）」が初めて発表されるなど、南海トラフ地震への備えは切迫しており、事業の必要性は依然として高い。よって、「事業継続は妥当」とであると判断した。

また、新川水門本体は令和3年度に、防潮堤の整備は令和5年度に完了していることから、早期の事業完了が期待される。

環境保全の対策として、可能な範囲における砂浜の復元や捨て石による生息環境の確保、モニタリング調査の実施など、生態系への配慮に努めるとともに、蓄積された情報を今後の類似事業に活用されたい。更に、設置条件の変更に伴うポンプ設備の形状変更や鋼材単価の高騰^{こうとう}などにより、事業費が大幅に増えていることから、今後は、データベースの積極活用による類似事業の適切な事業計画の立案と遂行を

図ってもらいたい。

〔砂防〕

(15) 六甲山系グリーンベルト整備事業〔武庫川ブロック〕(西宮市、宝塚市)

当該事業は、阪神・淡路大震災時に多数の山腹崩壊が発生したため、通常のコンクリートを主体とした砂防堰堤等の施設整備に加え、良好な樹林による防災樹林帯の面的な整備により、六甲山系山麓部の市街地を土砂災害から守るものである。

六甲山系は、崩れやすい地質と急峻な地形を呈しており、山腹近くまで都市化が進行し、学校や集合住宅が急峻な斜面に近接して立地していることから、事業の必要性は依然として高い。よって、「事業継続は妥当」と判断した。

堰堤の整備は概ね完了しており、樹林整備についても住民の参加を得ながら順調に進められていること等から、早期の事業完了が期待される。

なお、樹林の持つ防災機能を活かしながら、緑豊かな都市環境の創出が図られるよう、ナラ枯れへの対応など、専門家の意見も取り入れながら、適切な維持管理に努められたい。また、土砂災害の防御と緑化・景観の維持・向上という安全・安心で豊かな生活空間を創生するという重要な事業と位置付けられることから、事業効果を適切に確認しつつ、分野・所掌を越えた横断的な連携が求められる。

〔港湾〕

(16) 姫路港旅客ターミナルエリア再編整備事業(姫路市)

姫路港旅客ターミナルエリアは、小豆島・家島方面への旅客及び貨物の輸送や、大型クルーズ船の寄港など、姫路港の玄関口としての役割を担っている。ポートセンタービルの老朽化や耐震性能の不足、駐車場の不足などによる利便性・快適性の欠如、貨物運搬と歩行者の輻輳などから、旅客機能・物流機能の改善が必要である。

旅客機能の集約と、貨物と旅客の機能分離によるエリアの再編整備を図ることで、旅客船利用者の利便性・快適性の向上や、姫路市の臨海部における人の賑わいと魅力ある交流の場の確保を期待できることから、事業の必要性は依然として高い。よって、「事業継続は妥当」と判断した。

「姫路港旅客ターミナルエリアリニューアル計画」が策定され、仮設貨物倉庫の整備が完了し、防波堤や旅客船ターミナルなどの設計も進められている。利用者と

細やかに調整しながら、現状の機能を維持しつつ、利便性や快適性の向上のため、早期の事業完了に努められたい。

〔市街地再開発〕

(17) 神戸三宮雲井通5丁目地区市街地再開発事業（神戸市）

当該地区は、JR三ノ宮駅の東に位置し、特定都市再生緊急整備地域内にある。現在、駅周辺において中・長距離バス乗降場は分散しており、利便性に課題がある。また、駅に近接する立地でありながら、建築物の老朽化が進み、都市機能の更新が図られていなかったことから、地域の賑わい^{にぎ}が不足していた。建築物の都市機能の更新・強化及び新たな都市機能の付加を図り、地域の活性化に貢献する必要がある。

当該事業により、建築物の建替えや中・長距離バス乗降場の集約を図るとともに、商業・業務機能に加えて、新たに文化・芸術機能、宿泊機能などの都市機能を導入する。すなわち、①バス利用者の利便性向上、②賑わい^{にぎ}の向上による地域の活性化と都市の国際競争力の強化、③建築物の建替えによる耐震性の向上、④災害時における帰宅困難者の受入れによる防災機能の向上などの効果が期待できることから、事業の必要性は依然として高い。更に、令和2年3月に都市計画を決定し、令和4年から工事着手していることから、「事業継続は妥当」とであると判断した。

〔漁港漁村整備〕

(18) 水産生産基盤整備事業〔沼島地区^{ぬしま}〕（南あわじ市）

当該事業は、南海トラフ地震に伴う津波に備え、港口水門^{こうぐち}の整備などにより、沼島漁港における津波による浸水被害を軽減し、地域住民の安全・安心を確保するものである。

本年8月には、制度運用開始以来、「南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）」が初めて発表されるなど、南海トラフ地震への備えは切迫しており、事業の必要性は依然として高い。よって、「事業継続は妥当」とであると判断した。

また、2基の港口水門^{こうぐち}について、本港地区は令和5年度に扉体の据付を完了し、泊地区^{とまり}は令和3年度に工事着手しているが、工期の遅延及び事業費の上昇の抑止には、なお一層の努力が求められる。今後の類似事業においては、事前調査と調査結果の分析の精緻化が求められよう。

更に、自然環境の保全を目的に、水生生物の生息調査を事業着手前に行っていることは評価される。事業完了後についても、生息調査の継続を検討されたい。

3 事後評価

〔道路〕

(1) 主要地方道網干^{あぼし}たつの線（太子町、たつの市）

本路線は、姫路市網干区とたつの市を結び、山陽自動車道、国道2号及び国道250号を接続する西播磨地域の南北幹線道路である。当該事業は、幅員狭小^{きょうしょう}な現道のバイパス化や自転車歩行者道の整備により、円滑な交通の確保や救急医療機関へのアクセス性の向上、歩行者・自転車の安全な通行の確保、地域間の交流・連携の促進を図るものである。平成18年度に事業着手し、令和元年度に事業完了した。総事業費は62億円である。

バイパスの整備により、旧道区間や並行する市道から本路線への交通転換が進み、計画交通量8,300台/日を上回る交通量が確認され、旧道区間等で発生していた渋滞や交通事故が解消するなど、自動車交通の円滑化や交通安全性の向上が図られた。また、2次救急医療機関へのアクセスが改善され、救急搬送時の所要時間短縮などが図られた。地域住民へのアンケート調査などでも、事業の完了に対する好意的な意見が多く見られることから、事業効果の高さが伺える。

〔ダム〕

(2) 与布土^{よふど}ダム（朝来市）

当該事業は、与布土^{よふど}川沿川の洪水被害の防除に加え、環境の保全等に必要な維持流量の確保や既得取水の安定化、朝来市の水道用水の確保を図るものである。平成3年度に事業着手し、平成28年度に事業完了した。総事業費は147億円である。

令和5年8月台風第7号では、概ね15年に1回程度の降雨を観測したが、与布土^{よふど}ダムの洪水調節により下流河川の水位低減効果を発揮し、治水安全度の向上に繋がった。また、令和4年度の渇水時には、既存水源のみでは水道用水を確保できなかったと推定されたが、ダムからの補給により、水道用水の安定的な確保と河川環境の保全効果が図られた。

植生の保全対策として、防鹿柵の修繕など、移植地の維持管理に課題があること

から、今後、適切な保全措置に努められたい。

また、ダム貯水池に沈むサクラの名所「ゆうせんきょう幽仙峡」のだいたい代替施設として整備された「よふど与布土ダム憩い広場」については、地域住民へのアンケート調査において、施設の認知度向上が課題であることから、SNSを活用するなど、市、地元住民と連携した広報活動の取組みを期待する。

以上