

平成 26 年 12 月 2 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 26 年 9 月 12 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 8 件及び同第 2 条第 2 号の継続事業に係る審議案件 13 件について、慎重に審議を行った。

その結果、新規事業 8 件については「新規着手」することが妥当、簡易審査案件 3 件を含む継続事業 13 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。

なお、昨年度、本審査会答申において、「前回事業評価時点から完了年度・事業費が変更された事業」について説明を求めたところ、このたび、初めて、報告を受けた。本取組は、各事業の目的を確実に達成する上で効果的な手法であり、今後も継続されたい。その中で、継続審査案件の一般国道 178 号[浜坂道路]では、事業費の大幅な増額が見られた。今後、このような大規模プロジェクトでは、事業費算出の精度を向上させたのちに新規事業評価や継続事業評価を実施されたい。

また、審査会での意見において、各事業に共通する事項は各事業の最後に表記した。

## I 新規事業の審査結果について

### 〔道路事業〕

#### (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經由し、第二神明道路 (明石西 IC) を連絡する道路であるが、当該事業の現道区間は幅員が狭小で、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、事故発生件数も多い。

当該事業は、来年 3 月に供用予定の六分一工区 (4 車線の現道拡幅) に引き続き、4 車線のバイパス整備を行うものであり、狭小幅員の現道からバイパスに交通を転換することにより、交通の円滑化と自転車・歩行者の安全確保を図るとともに、現道の騒音など沿道環境の改善にも資する事業である。また、稲美町のまちづくりに合わせた良好な市街地形成と活性化に寄与することから、事業の必要性、環境適合性、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、天満大池には貴重植物のアサザ群生地が確認されていることから、その保全に努められたい。

さらに、供用後、本路線は、当該事業区間北にある次期整備区間 (国岡バイパス) が完成するまでネットワークとして完結しないことから、交差点等において円滑な交通の確保に努められたい。

## 〔街路事業〕

### （２）都市計画道路朝霧二見線〔江井島〕（明石市）

本路線は、国道２号及び国道２５０号を補完し、東播磨地域臨海部の東西交通を担う大型車の多い幹線道路であるが、全線にわたり、歩道は狭く、不連続な整備状況であり、事故発生件数も多い。

当該事業は、本路線の中で、沿道に小中学校・山陽電鉄江井ヶ島駅等があり、多くの住民が通学や通勤で利用している区間における自転車歩行者道等を整備する事業である。加えて、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であり、都市防災機能を強化する事業でもあることから、地域の安全・安心を確保する上で、必要性、優先性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、本路線の次期整備区間の選定に当たっては、自転車・歩行者の利用状況に注視することが必要である。

### （３）都市計画道路城東線〔河間〕（姫路市）

本路線は、姫路駅前から姫路城東側を經由し、姫路城北側エリアを南北に結ぶ幹線道路であり、バス路線に位置づけられているが、歩道は未整備で、路肩の電柱も通行の阻害となっており、事故発生件数も多い。

当該事業は、歩道未整備区間の中で、沿道に多数の学校があり、多くの自転車通学の学生が利用している区間において、自転車歩行者道等の整備と無電柱化を併せて実施することにより交通の安全性を向上する事業である。加えて、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であり、都市防災機能を強化する事業でもあることから、地域の安全・安心を確保する上で、必要性、優先性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、当該事業は、歴史的景観形成地区にあることから、姫路城及びその周辺地区と調和した都市景観の形成に配慮されたい。

## 【道路・街路事業に共通する意見】

自転車利用が増え、事故も増えている中、自転車・歩行者の安全対策充実のため、自転車・歩行者の通行区分を明確にするとともに、関係機関と連携し、自転車通行マナーの啓発にも取り組まされたい。

## 〔河川事業〕

### （４）二級河川本庄川・塩屋川（南あわじ市）

南あわじ市の阿万地区は、３０年以内に７０％の確率での発生が懸念されている南海トラフ地震に伴うレベル２津波により１９８haが浸水するほか、レベル１津波でも１２１ha（うち水深１m以上が約１７ha）が浸水するなど、甚大な被害が想定されている。

当該事業は、地震発生時の津波到達時間が短く、避難時間を確保する必要がある淡路島南部において、津波に対する地域住民の安全・安心を確保することを目的としている。水門整備により、本庄川・塩屋川の河口部で津波遡上を効率的に防御するもので、事業の必要性、有効性・効率性、優先性は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、津波発生時には、安全かつ迅速・確実に閉鎖できるよう、水門の耐震化や自動化を検討するなど、その目的が達成されるよう努められたい。

## (5) 一級河川加古川水系別府川（加古川市）

別府川流域は、昭和 58 年台風第 10 号では、戦後最大規模の降雨により、加古川市加古川町等において 513 戸の家屋が浸水し、甚大な被害が発生した他、平成 16 年、平成 21 年、平成 23 年に度重なる浸水被害に見舞われている。

当該事業は、地域住民の安全・安心を確保するため、昭和 58 年台風第 10 号と同程度の洪水に対し、床上浸水を解消する河川改修事業であることから、事業の必要性、有効性・効率性、優先性等は高く、「事業着手は妥当」である。

上流工区の整備が平成 34 年度に完成することから、当該事業についてもその進捗に合わせて、着実に完成されたい。

なお、本事業に係るその他の意見は、継続事業審査結果の河川事業の末尾に【河川事業に共通する意見】として記載した。

## 〔県営住宅整備事業〕

### (6) 宝塚御所の前住宅〔建替〕（宝塚市）

### (7) 明石長坂寺住宅〔建替〕（明石市）

### (8) 豊岡一本松住宅〔建替〕（豊岡市）

当該事業は、築 40 年以上を経過し((6)は 44 年、(7)は 41 年、(8)は 40 年)、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替えを行うものであり、建替えに際しては、高層化により空間利用効率を高めるとともに、加えて周辺団地を集約し、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、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・屋上の緑化、太陽光発電設備（太陽光発電設備は(6)、(7)のみ対象）の導入及び総合治水条例に基づく駐車場の雨水貯留等にも取り組んでいる。

以上のことから、これら事業の必要性、環境適合性、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、適切な維持管理を行い県営住宅の長寿命化を図られたい。

また、集会所や共同花壇を活用したコミュニティの育成、世帯・年齢構成に偏りのないバランスのとれた入居、避難を迅速に誘導するための自動火災報知器の設置など安全性の確保や、県営住宅周辺地域への景観に配慮した持続可能な団地内緑化にも取り組まれたい。

特に、(6) 宝塚御所の前住宅については、宝塚安倉住宅（平成 23 年度事業評価）、宝塚山本住宅（平成 24 年度事業評価）の事業進捗も踏まえながら、周辺団地を集約に寄与するよう効率的な建替事業に取り組まれたい。

(7) 明石長坂寺住宅については、現況の 500 戸を移転する 11 年の長期にわたる建替えとなることから、事業中の入居者数の推移にも注意を払い、効率的な入居者の移転に取り組まれたい。また、幼児遊園等の配置については、環境・防犯等にも配慮しながら取り組まれたい。

(8) 豊岡一本松住宅については、「このとりの郷」にふさわしい景観に配慮するとともに、余剰地の処分には県民の財産をどのように使っていくかという視点から計画的に取り組まれたい。

## II 継続事業の審査結果について

### 〔道路事業〕

#### (1) 一般国道178号〔浜坂道路〕(香美町～新温泉町)

山陰近畿自動車道(鳥取豊岡宮津自動車道)は、高速道六基幹軸の日本海沿岸軸として、環日本海地域における交流を強化する広域高速道路ネットワークを形成し、移動時間の短縮や定時性を確保することにより、交流の促進、産業の活性化、観光の振興など、地域の自立的で主体的な活動・経済活動を支援するとともに、広域防災拠点や3次救急医療機関へのアクセスの向上など、地域の安全・安心の向上に寄与する道路である。

また、東日本大震災では、高速道路が救助・救援、緊急物資の輸送ルート、一般道路の迂回ルートとして機能したこと、周辺では北近畿豊岡自動車道の八鹿氷ノ山ICまでが平成24年度から供用されていることなど、広域高速道路ネットワークの形成を今後進めるためにも、山陰近畿自動車道の一部区間を形成する当該事業の必要性は高く、「事業継続は妥当」である。

なお、当該事業の平成19年度の新規事業評価では、十分な地質・地盤条件などが反映されない概略設計の段階で事業費が算出されていた。平成24年度の継続事業評価では、新たなインターチェンジの設置等により事業費が増額した。この度の継続事業評価では、その後の地質調査及び施工中に新たに判明した地質・地盤条件により、トンネル補強工法の変更や盛土工区の軟弱地盤対策工の追加などがさらに必要なことが判明し、事業費が大幅に増額したため、事業の継続について再度、審査する必要が生じた。このため、今後、同様の大規模プロジェクトにおいては、新規事業評価前に当該地域の地質に詳しい専門家の知見を活用することや、ボーリング調査・弾性波探査等の地質調査を実施し、事業費算出の精度向上を図るなど、再発防止に取り組まれない(詳細は「今後の改善に向けた提言」を参照されたい)。

#### (2) 一般国道482号〔鶴岡道路〕(豊岡市)

本路線は、北近畿豊岡自動車道とネットワークする但馬地域東西の道路網を強化するとともに、地域間交流を促進し、観光及び産業の発展に寄与する主要幹線道路である。

当該事業は、大型車すれ違い困難箇所の解消、医療福祉施設へのアクセス強化を図るものであり、老朽橋の鶴岡橋がある未改良区間を「鶴岡道路Ⅰ」とし、残る区間を「鶴岡道路Ⅱ」に分けて審査を進めた。「鶴岡道路Ⅰ」は、鶴岡橋の架替・供用(平成25年10月)により、幅員狭小のボトルネック部分が解消されるなど効果が発現され、残工事は円山川の河積を阻害している旧橋撤去のみであることから、優先整備区間とし、「事業継続は妥当」である。「鶴岡道路Ⅱ」は、北近畿豊岡自動車道の整備に伴う交通量の変化や、地元の協力体制など執行環境を見極めた上で、新たな事業化を検討されたい。

なお、「鶴岡道路Ⅱ」の事業化が実現するまでの間、鶴岡橋の左岸側交差点における円滑な交通処理に努められたい。

### (3) 主要地方道三木穴栗線（加西市）

本路線は、加西市を横断する播磨北部地域の東西幹線道路であり、災害時の救急活動・物資輸送等の役割を担う緊急輸送道路である。

当該事業は、北条鉄道との平面交差を解消し、円滑な交通を確保するバイパス事業であり、加西市北条町駅周辺地区へのアクセス道路として中心市街地活性化に寄与するとともに、緊急輸送道路としての機能向上を目的としている。

現在、当該事業区間が未供用のため、旧道の交通量は多く、事故も多発しており、事業の必要性は依然として高い。また、当該事業区間に隣接し、本事業と一体となって効果を発現する市街地再開発事業、街路事業が既に完了していることや、用地取得が約8割完了し、完了目処が立っていることから、「事業継続は妥当」である。

### (4) 主要地方道小野藍本線（加東市） 【簡易審査※】

本路線は、旧東条町中心地を経て、小野市と三田市を結ぶ幹線道路であるとともに、福祉のまちづくり重点地区の生活道路でもある。

当該事業の現道の幅員は狭小で、大型車のすれ違いが困難な上に、歩道が未整備であることから、自転車・歩行者の安全性を確保するため、早期に当該事業（バイパス整備）を完了させ、現道の交通をバイパスに転換する必要がある。

また、本事業と一体となって効果を発現する土地区画整理事業が平成26年度に完了する予定であること、用地取得が98%完了し、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

## 〔河川事業〕

### (5) 加古川水系下流圏域（加古川市）

当該圏域は、別府川及び水田川を対象としている。

別府川は、加古川市の中心市街地を流れる都市河川であり、当該地域では、平成16年、21年、23年に浸水被害が発生しており、河川整備計画に基づき、浸水被害を解消し、住民の安全・安心を確保する河川改修事業を行っている。当該事業は、新規事業である下流工区と一体となって、流下能力の改善を図る事業であることから、「事業継続は妥当」である。

なお、当該区間はJR橋梁や曇川排水機場などの大規模な構造物の改築を要するが、計画どおり平成34年には事業が完了できるよう取り組まれない。

また、水田川は、加古川市と播磨町の両市町にまたがり、別府川と同様に沿川の住宅地では近年でも浸水被害が多発している。これらの浸水被害の早期解消に向けた対策が必要であり、事業の必要性は高く、「事業継続は妥当」である。

### (6) 明石川水系（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による床上浸水を解消するために、明石川の部分的な狭窄部となっているJR明石川橋梁を改築するものである。

明石川周辺は市街化が進展しており、浸水被害が発生した場合、社会経済活動へ

の大きな影響が懸念されることから、河川整備計画に基づき早期に治水対策を進めることが重要あり、本事業の必要性は高く、「事業継続は妥当」である。

#### (7) 船場川水系（姫路市）

船場川は、人口・資産の集積の進んだ姫路市街地を流れる都市河川で、平成16年、平成24年にも浸水被害が発生しており、河川整備計画に基づき、早期に治水安全度を向上させることが必要である。当該事業は、下流部における河道改修や橋梁架替、上流部での姫路競馬場を活用した調節池整備であり、都市浸水対策として必要性は高く、「事業継続は妥当」である。

#### (8) 市川水系（姫路市）

市川は、平成2年、平成23年に浸水被害が発生しており、平成23年には約10万人に対して避難勧告が発令されるなど、近年、災害リスクが高まっている。人口・資産の集積が進んだ姫路市街地に流れることから、沿川住民の安全・安心を確保するため、河川整備計画に基づき、早期の治水安全度の向上が必要不可欠である。当該事業は、狭窄部である阿成工区やJR市川橋梁部などの河道改修であり、水害が発生した場合には社会的な影響も大きく、事業の必要性が高いことから、「事業継続は妥当」である。

#### (9) 三原川水系（南あわじ市）

三原川水系では、平成16年、平成21年、平成23年に浸水被害に見舞われており、河川整備計画に基づく計画的な河川改修を進めることが必要である。

特に当該箇所は、三原川との合流部であることに加え、倭文川における最大の狭窄部であることから、早期の河川改修が求められる。

当該事業は、松島橋を架け替え、狭窄部を解消し、流下能力を拡大するものであり、倭文川の支川である長田川、安住寺川も含む流域の治水安全度を向上させる効果もあることから、「事業継続は妥当」である。

### **【河川事業に共通する意見】**

近年、局地的な豪雨が頻発し、深刻な被害が多発している状況を踏まえると、計画規模を上回る降雨も想定しておく必要があり、総合治水条例に基づき、校庭・水田・ため池等を活用した「ためる」対策や、洪水ハザードマップの充実等の「そなえる」対策に各市、県民との協働のもと、取り組まれない。さらに、環境への配慮についても、モニタリング調査を実施するなど、その後の整備に活用されたい。

また、台風など豪雨時に河川整備により、一定量の効果の発現が確認された箇所については、事業効果のPRに努められたい。

### **【砂防事業】**

#### (10) 六甲山系グリーンベルト[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、従来のコンクリートを主体とした砂防えん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事業である。

今年、丹波市や広島市で大規模な土石流災害により甚大な被害が発生するなど、近年、記録的豪雨による土砂災害が多発している。六甲山系は、崩れやすい地質、

急峻な地形で、山裾から山腹近くまで都市化が進行しており、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、本事業の必要性は依然として高く、「事業継続は妥当」である。

なお、事業実施にあたっては、平成17年から実施している「住民参加の森づくり」を引き続き実施するとともに、市街地に近い箇所など、早急な施設整備が必要な箇所については、砂防えん堤等を優先的に整備し、事業効果の早期発現に努められたい。

## 〔海岸事業〕

### (11) 田之代海岸（淡路市） 【簡易審査※】

当該事業は、台風時の波浪等により海浜部の侵食が著しく、越波による被害も見られていることから、護岸、養浜、人工リーフなどの整備により防災機能の強化を図るとともに、総合的なレクリエーション機能を発揮させるため自然環境の保全・創造を図る事業である。

現在、本海岸北側の防災事業完成箇所においては、越波による被害が減少し、海水浴場や環境学習の場としての利用も見られ、事業効果も発現されている。残工事である人工リーフを完成させることにより、さらに面的な防護効果も期待されることから事業の必要性は高く、「事業継続は妥当」である。

なお、養浜の砂は経年的に流される場合があるため、引き続き汀線等砂浜の状況を確認されたい。

## 〔農道整備事業〕

### (12) 基幹農道 蔦沢菅野地区（宍粟市） 【簡易審査※】

現在、宍粟市山崎町にある基幹農業用施設（ライスセンター、育苗施設、黒大豆乾燥調製施設）へのアクセス道路は、慢性的な渋滞や幅員狭小などの課題がある。

当該事業は、これらの施設へのバイパス整備により、農産物等の搬出入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、地域の活性化を図ることから、事業の必要性は高く、延長1.8kmのうち1.5kmが既に工事完了し、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。

## 〔林道事業〕

### (13) 過疎代行林道 前地・カンカケ線（宍粟市）

当該事業は、県西部の宍粟市波賀町内を南北に結ぶ骨格林道であり、県産木材の安定供給等の林業振興や、間伐等の森林整備を進めることにより、水源かん養、山地保全、環境保全等の森林が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(協)兵庫木材センターが稼働し、原木集積、加工、流通を一貫して行う県産木材の供給体制が確立され、原木の県内流通量が大幅に増加していることや、木質バイオマス発電施設が平成27年以降県下2箇所（赤穂市、朝来市）で稼働が予定され、新たな燃料用木材の需要増加が見込まれるなど、これらの需要に応じるための林道建設事業の必要性は高い。また、全延長約15kmのうち約12kmが部分供用され、完了の目処が立っていることから、「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。

### Ⅲ 事後評価について

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。

#### 〔近代化施設整備事業〕

##### (1) 県産木材供給センター総合整備事業（宍粟市）

当該事業は、原木の集積から製材加工までが一体となった県産木材製品の供給拠点施設を整備し、そのスケールメリットを活かした加工流通経費のコストダウンを図り、外材等に対して「品質・価格・供給力」で競争力を備えた県産木材製品の供給体制の構築を目指したもので、平成 23 年に完成している。

検証の結果、平成 25 年度の原木取扱量の実績は 124 千 m<sup>3</sup> であり、目標の 126 千 m<sup>3</sup> をほぼ達成したこと、当初の計画通り、単年度収支が黒字となったこと、森林所有者へ間伐材の利益還元が図られたこと、センター稼働に伴い、地元雇用を積極的に推進し、新たな雇用機会が創出されたこと等を確認した。

なお、安定した原木調達ルートと大手需要者を含めた販売ルートの確保、木質バイオマス発電施設の稼働による燃料用木材の需要増加への対応等、さらなる経営安定化に向けた取組を今後も継続的に実施されたい。

また、本事業をモデルとして、間伐促進の取組を全県に拡充されたい。

#### 〔交通安全施設整備事業〕

##### (2) 一般国道 176 号（三田市）

当該事業は、自動車・自転車・歩行者が非常に多い国道 176 号において、三輪交差点の東側右折車線を延伸する渋滞対策と、あわせて既設の歩道を拡幅するとともにセミフラット化する（波打ち歩道を解消する）リニューアルにより交通安全対策を行うもので、平成 24 年に完成している。

検証の結果、400m 渋滞していた三輪交差点の渋滞が解消されたこと、整備後の歩行者・自転車対車の事故発生件数が半減していること、地域住民が歩道空間のリニューアルを高く評価していること等を確認した。

#### 〔公園事業〕

##### (3) 三木総合防災公園（三木市）

当該事業は、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、災害時には救援・救護、復旧活動等の拠点となる広域防災拠点のうち、基幹的な全県拠点となる都市公園の整備で、平成 22 年に完成している。

検証の結果、東日本大震災を始めとする大規模自然災害に対し、備蓄物資の提供、災害活動要員の宿営など、広域防災拠点機能を存分に発揮したこと、スポーツ・レクリエーション機能として、国際レベル・全国レベルの競技会を開催するなど、開園以来、来園者数は順調に増加しており、昨年度は過去最高の 92 万人を記録したこと、利用者の約 8 割から「満足」、「やや満足」の評価を得ていること等を確認した。



なお、引き続き、県広域防災センターと連携した備蓄倉庫の見学会の開催など、県民に対する積極的な施設のPRを行い、整備効果の情報発信に努められたい。

## 〔鉄道事業〕

### （４）JR姫新線輸送改善事業（姫路市～佐用町）

当該事業は、新型ディーゼル車両の導入や軌道改良等により、JR姫新線の速達性、快適性を向上させることで、公共交通の利用促進と沿線地域の活性化を図ることを目的とした事業で、平成22年に完了している。

検証の結果、姫路～上月間の平均所要時間が事業前の80分から約9分短縮したこと、速達化に伴い列車の便数が播磨新宮から本竜野間で事業前の50便から16便増えるなど増便したこと、これら利便性の向上により年間乗車人員が238万人(H21)から295万人(H25)に増加したこと、列車集中制御装置(CTC)が導入されたことにより列車運行の安全性が向上したこと等を確認した。

なお、本事業とあわせ、沿線市町が駅前広場、パークアンドライド駐車場、駐輪場等の整備や駅周辺の土地区画整理事業等を実施するとともに、JR姫新線の利用促進・活性化同盟会が主体となり利用促進活動を行うなど、地域と一体となった取組が利用者の増加につながっていることから、今後もこれら取組を継続されたい。

また、鉄道事業は基本的にはその事業者の責任と負担において整備すべきものであり、地方公共団体がその整備に要する費用を負担する場合は、必要最小限にされたい。

#### **IV 前回事業評価時点から完了年度・事業費が変更された事業について**

昨年度の審査結果の答申（平成 25 年 12 月 3 日）を踏まえ、前回事業評価時点から完了年度が過ぎている事業 15 件、前回と比べ大幅に事業費が増額した事業 1 件について報告を受けた。事業実施にあたっては、早期事業効果の発現、当初事業費での確実な実施、事業の透明性確保のためにも、本取組を継続されたい。

##### **1 完了年度が過ぎている事業**

完了年度が過ぎている事業 15 件のうち、用地交渉に時間を要した事業が 10 件、地元との調整に時間を要した事業が 4 件、国のダム事業検証により遅れた事業が 1 件あった。

国道 250 号坂越道路など用地交渉に時間を要した 10 事業のうち 9 事業については、今後、地権者との用地交渉に粘り強く取り組むとともに、やむを得ない場合は土地収用手続を活用するなど、用地買収の早期完了に取り組み、事業進捗を図られたい。

三田駅前Bブロック地区再開発事業など、地元との調整等に時間を要した 4 事業については、現在、概ね地元と合意に至っていることから、完了の目途はついていると思われる。今後は、地元調整についてもできるだけ短期間に実施できるよう努められたい。

国のダム事業検証により遅れた金出地ダムについては、平成 27 年度完了に向け順調に進捗しており、早期完了に向け取り組まれたい。

##### **2 事業費が大幅に増額している事業**

事業費が大幅に増額している事業は、国道 178 号浜坂道路の 1 件であった。

浜坂道路の総事業費は、平成 19 年度の新規事業評価で 245 億円、平成 24 年度の継続事業で 298 億円、今年度の継続事業評価で 369 億円となった。増額の原因は、II (1) のとおりであり、今回得られた教訓及び知見を、今後の大規模プロジェクトに活用することが必要であることから、別紙の提言を行う。

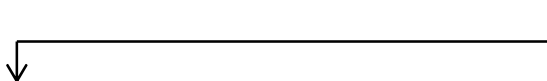
## 今後の改善に向けた提言

事業費が大幅に増額となった一般国道 178 号浜坂道路の継続事業評価で得られた教訓及び知見は、今後の大規模プロジェクト（浜坂道路Ⅱ期区間等）に活用することが必要である。このため、下記事項を提言する。

① 新規事業評価に予備設計の結果を活用することが望ましい。

今まで、新規事業評価の事業費算出に概略設計が用いられる場合があったが、より当該地の地質・地盤条件を反映し、かつ具体的な設計となる予備設計に基づき事業費を算出することにより、事業費の信頼度向上が期待され、詳細設計時に大きな予算変更を避けることができる。

(前回) 概略設計 (1/2500) ・PI→公共審 (新規事業評価) →予備設計→詳細設計



(今後) 概略設計 ・PI→予備設計 (1/1000) →公共審 (新規事業評価) →詳細設計

※PI とは「パブリックインボルブメント」の略称

※(1/2500) 及び(1/1000) は設計図面の縮尺

② 当該地域に特有の地質特徴を広域的に把握し、概略設計に反映させることが望ましい。

予備設計前の概略設計時に、実施される少数のボーリング調査結果の活用だけでなく、広域的な情報把握のための現地踏査や文献、地表地質調査（地すべり地帯、崖錐地形、軟弱地盤等）に加え、トンネルの低土被り部や沢部等を抽出し、地形・地質条件から見た課題（岩質、不連続面等）の検討を行うことにより、ルート案決定前に地盤上の課題の洗い出しを行うことが望ましい。

このためには地質解析業務の担当技術者や当該地域の地質に詳しい専門家の知見を活用するなど、行政側の土木技術者が他分野の研究・技術者と連携することで、より最適な設計が可能となるため、多くの情報収集を重ねる等の仕組みを構築することが望ましい。

(前回) 文献調査、現地踏査 → 概略設計



(今後) 文献調査、現地踏査、地質・文献調査、地質専門技術者からのヒアリング → 概略設計

③ 弾性波探査等の物理探査やボーリング調査結果を予備設計に反映させることが望ましい。

ボーリングが点の情報であるのに対して、物理探査は線の情報が得られることが多い。このため、弾性波探査等の物理探査を予備設計の前に検討・実施し、その成果を予備設計に活用することが望ましい。さらに、用地の協力が得られる範囲でボーリング調査を行い、その結果を予備設計に反映し、地質・地盤の状況を反映した予備設計にすることが望ましい。

(前回) 予備設計→弾性波探査・ボーリング調査→詳細設計



(今後) 弾性波探査（・ボーリング調査）→予備設計→ボーリング調査→詳細設計

④ 必要な仮設計画及び安全・防災施設を慎重に検討し、予備設計に反映することが望ましい。

- ・地質、地盤、環境（生態や気候等）調査結果をもとに、トンネル坑口や橋梁下部施工ヤードへの進入のための工事用道路など必要な仮設計画を検討することが望ましい。
- ・過去の施工事例※において、詳細設計時に追加された検討事項をチェック項目としてリスト化し、この資料をもとにチェックする体制を整えるとともに、施工実績に基づきリストを更新できるようシステム化を図ることが望ましい。
- ・過去の同種・同規模の施設に対し、消防・警察等の指導により設置した安全・防災関連施設の種類、数量を収集し、合理的な施設数量を検討することが望ましい。

※過去の施工事例：香住道路、余部道路、浜坂道路Ⅰ期、北近畿豊岡自動車道

⑤ 最新の技術を積極的に活用・導入してコスト縮減に努めることが望ましい。

大規模な橋梁・トンネル工事には、技術提案型の入札時VEを導入するなど、整備する施設の性能・機能の向上、維持管理費・更新費を含むライフサイクルコストの縮減を図ることが望ましい。

※VEとは「バリューエンジニアリング」の略称