

平成 29 年 12 月 13 日

兵庫県知事 井戸 敏三 様

公共事業等審査会  
会長 沖村 孝



## 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 29(2017)年 10 月 4 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 11 件、及び同第 2 条第 2 号の継続事業に係る審議案件 7 件について、慎重に審議を行った。

その結果、新規事業 11 件については「新規着手」することが妥当、継続事業 7 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、以下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、効率的な公共事業の推進に努められたい。

- ①住民の事業に対する理解は、事業を円滑に進める上で不可欠なことから、きめ細かく、わかりやすい形で事業の必要性やその進捗状況等を情報発信し、事業者と住民とのコミュニケーションを図られたい。
- ②今回審査した継続事業 7 件のうち 4 件が今後 3 年以内の完了予定となっている。事業の進捗が人命に直結する河川事業も含め、進捗管理を徹底し、できるだけ早期に事業が完了し効果が発現するよう努められたい。
- ③各事業の実施にあたっては、今回付した意見について検討し、適切に対応されたい。

### I 新規事業の審査結果について

#### 〔道路・街路事業〕

##### (1) 国道 178 号〔浜坂道路Ⅱ期〕(新温泉町)

山陰近畿自動車道(鳥取豊岡宮津自動車道)は、環日本海地域の基幹道路ネットワークを形成し、山陰海岸ジオパーク等観光拠点の周遊性向上による広域観光交流圏の拡充・強化、3次救急医療機関へのアクセス性の向上による地域の安全・安心等に寄与する道路である。

浜坂道路Ⅱ期は、その一部区間を形成し、当工区を整備することで、①当路線の佐津インターチェンジ(IC)から鳥取間における兵庫県内の基幹道路ネットワークが形成され、広域観光交流圏が拡充・強化できること、②急カーブなど線形不良箇所が存在し交通事故が多い現道の交通が転換できること、③3次救急医療機関へのアクセスが向上し、地域の医療環境が向上できること、④北近畿豊岡自動車道、鳥取自動車道、中国自動車道とともに、鳥取・大阪間をダブルネットワーク化することで国土交通網のリダンダンシー(多重性)が確立できること、⑤基幹道路を利用した県境を越えた図書館の相互利用、新鮮な魚介類等の配送時間の短縮をはじめ、更なる地域間交流の促進や物流の効率化が期待できることなどから、事業の必要性、有効性・効率性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、当工区の東側区間であり、先般、供用開始した浜坂道路 I 期の事業費の増額に対して、本審査会では、平成 26(2014)年度の継続事業評価時に「今後の改善に向けた提言」をとりまとめた。当工区では、この提言を踏まえ、事前に地質調査を数多く進め、計画ルートを検討や事業費算定を行っており、事業費等の精度を高める取組を実施していることを確認した。

また、当工区を含む山陰近畿自動車道は、基幹道路ネットワークの一部を担い、人口減少下でも活力を保ち続ける地域をつくる「兵庫県地域創生戦略」の重要な役割を果たすことが期待されていることから、早期完了に取り組まれない。

## **(2) 国道 2 号〔平野〕(加古川市)**

### **(3) 都市計画道路国道 2 号線〔加古川橋〕(加古川市)**

国道 2 号は、大阪市を起点とし、北九州市に至る幹線道路であり、県南部の大動脈として、沿線地域の生活・産業を支える重要な路線である。加古川市内のうち、東播磨道が接続する加古川市野口町坂元から加古川橋区間においては、慢性的な渋滞が発生していることに加え、現在、市街地では一方通行規制を実施していることから、順次 4 車線化し、一方通行規制を解除する計画である。

(2) の平野工区は、自動車交通量が多いことから交通混雑が発生している。また、多くの歩行者・自転車利用者が通行しているにもかかわらず、歩道・自転車道が未整備あるいは狭小であるため自転車関連の事故発生件数も多い。当工区を 4 車線化し、歩道及び自転車道を整備することにより、①安全で円滑な交通の確保、②歩行者・自転車利用者の安全な通行の確保、③本工区以西の寺家町、本町両工区の 4 車線化と合わせ、市街地内の一方通行規制を解除し、中心市街地へのアクセス改善による地域活性化を図るものである。

一方、(3) の加古川橋工区は、加古川橋が築 90 年を経過した老朽橋で、河床洗堀も受け、早急な対応が必要である。また、西詰交差点は六叉路の変則交差点で、慢性的な渋滞が発生する渋滞交差点に指定されている。このため本工区では、①加古川橋を架け替えることで老朽化対策に加えて橋脚数の削減により治水安全度を高め、②西詰交差点を四叉路に改良し、渋滞緩和、円滑な交通が確保されるものである。さらに、両工区の整備により緊急輸送道路の機能強化が図れることが期待され、商工会議所、町内会等から構成される「加古川国道 2 号等整備促進協議会」より早期整備の要望がなされる等、事業の執行環境が整っていることなどから、事業の必要性、有効性・効率性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、これらの事業は、平野工区では市街地部の拡幅により多くの物件補償が必要なことや、加古川橋工区では延長 380m もの長大橋を架け替えることから、事業期間が比較的長期にわたることが想定される。事業実施にあたっては、地元加古川市や周辺の高砂市、播磨町、稲美町と連携のうえ、各市町の広報誌等を活用するなど、きめ細やかに進捗状況の情報を住民に伝えながら事業を円滑に進め、早期完了に取り組まれない。

#### (4) 一般県道網干停車場新舞子線（姫路市・太子町）

当路線は、姫路市網干区の網干駅からたつの市御津町に至る中播磨・西播磨地域の生活、観光、産業を支える道路である。

当区間の現道の幅員は狭小で、大型車の離合が困難な上に、事故発生件数も多い。また、当路線は通学路に指定されているが、歩道が無く危険である。このため、バイパスを整備することで、①交通転換による移動時間の短縮や歩道整備による歩行者・自転車の安全確保、交通事故の減少を図れること、②山陽自動車道龍野インターチェンジと播磨臨海部、姫路市中心市街地との双方向のアクセス強化により、地域生活を支え、観光・産業の活性化に寄与できることなどから、事業の必要性、有効性・効率性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、当事業は、現在、事業が進行している主要地方道太子御津線茶ノ木踏切工区とともに、当地域の広域的なネットワークを構成することから、両事業の早期完了に取り組みたい。

#### (5) 都市計画道路尼崎伊丹線〔阪神尼崎〕（尼崎市）

当路線は、尼崎市の国道43号から伊丹市を結ぶ阪神間東部の南北幹線道路である。

国道2号と交差する玉江橋交差点から阪神尼崎駅周辺の当区間は、2車線で現況交通量が交通容量を大きく超えており、渋滞が著しく事故発生件数も多い。

このため、当工区では、①4車線化することで、慢性的な交通混雑の解消、玉江橋交差点の渋滞解消、多発する交通事故の軽減を図り、併せて、②歩行者と自転車の交通分離、通行空間の拡幅も行うことで、円滑で安全な交通が確保できる。また、③広幅員化により建物の火災や倒壊等が発生した際でも通行できる道路として、防災機能の強化を図るものである。加えて、地元から早期事業着手の要望がなされており、協力体制等、事業執行環境が整っていることなどから、事業の必要性、有効性・効率性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、道路ネットワークとしての事業効果を発現するには、当工区南側の国道43号までの整備が必要であり、当工区に引き続き南側区間の事業化に努められたい。当事業区間の阪神電車との立体交差部はアンダーパスとなっている。近年、都市内のゲリラ豪雨によりアンダーパス部が冠水し、重大事故につながった事例も見受けられることから、排水ポンプの適切な管理、注意喚起看板の設置など、豪雨対策を万全にされたい。

#### (6) 都市計画道路<sup>くれはし</sup>呉服橋本通り線〔寺畑〕（川西市）

当路線は、川西市及び宝塚市の南部市街地を東西に結ぶ幹線道路である。

当区間は、JR川西池田駅、阪急川西能勢口駅への通勤等による自転車利用者や周辺の小中学校への通学児童・生徒の利用が多いものの、狭小な歩道や一部歩道が無い区間があり交通事故も発生している。

当工区においては、①両側歩道整備、自転車専用通行帯の設置、交差点付近の線形改良を行うことで、歩行者の安全確保、自転車の走行環境の向上、多発する交通事故を防止できるとともに、②広幅員化により建物火災や倒壊等が発生した際でも通行できる道路として防災機能の強化を図るものである。加えて、地元から早期事業着手の要望がなされ、協力体制等、事業執行環境が整っていることなどから、事業の必要性、有効性・効率性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、当工区は、通学路として多くの児童・生徒に利用されており、重大事故の発生を未然に防ぐため、計画時に必要な安全対策を工夫されたい。

## 〔市街地再開発事業〕

### （７）垂水中央東地区（神戸市）

当地区は、JR・山陽電鉄垂水駅の北に位置し、垂水<sup>れんばい</sup>廉売市場を含む地区である。当地区は老朽木造建築物が密集しており、都市の防災機能の向上や、住宅の供給、通りや広場に沿った店舗の整備など都市機能の集積、さらに、既に再開発が実施された東西地区と一体となった市の拠点地区にふさわしい賑わいの創出が課題となっている。

当事業は、組合施行の市街地再開発事業であり、①建築物の共同化により不燃化・耐震化を図り、防災上、防犯上の安全性向上が図れること、②共同住宅、イベント交流広場等の整備や、通りや広場に沿った店舗の設置により地域全体の賑わいの創出が期待されることなど、事業の必要性は高い。加えて、平成22(2010)年に再開発準備組合が設立され、事業化に向けた執行環境が整っており、早期施設整備への周辺住民等の要望も大きいことから、事業の有効性・効率性等も高く、「事業着手は妥当」である。

なお、将来発生が予想される南海トラフ地震に対する避難計画を策定される際、新たに整備される再開発ビル2階の緑化テラスなどを近隣住民の避難場所として利用できる仕組みを検討されたい。さらに、建築計画を具体化する際には風対策を検討されたい。

### （８）北鈴蘭台駅前地区（神戸市）

当地区は、神戸電鉄北鈴蘭台駅の西に位置し、昭和40年代に開発された郊外住宅地に含まれている。

地区内の建物は耐震性が不足しているため都市の防災機能の向上や、非常に勾配の大きい周辺道路の改良など都市環境の整備が課題となっている。

当事業は、会社施行の再開発事業であり、①耐震性が不足する建物を再開発により建て替え耐震性の向上が図れること、②駅前の立地特性を活かした商業施設・医療施設等の配置、利便性の高い良質な住宅の供給により、多様な世代を呼び込み地域の活性化が図れること、③周辺住民にも開放された歩行者用通路やエレベーターによる安全で快適なバリアフリー経路が整備されることなど、事業の必要性は高い。加えて、本年2月に区分所有者からなる再整備協議会が設立され、事業化に向けた執行環境が整っており、早急な再整備に対する地区内権利者の合意形成も進んでいることから、事業の有効性・効率性等も高く、「事業着手は妥当」である。

### （９）JR西宮駅南西地区（西宮市）

当地区は、JR西宮駅の南西に位置し、民設の「西宮東地方卸売市場(昭和9(1934)年開設)」や、公設の「西宮市地方卸売市場(昭和23(1948)年開設)」が立地している。

これらの市場は老朽木造建築物が密集し、地震や火災等による大きな被害が想定されることから、建物の不燃化・耐震化による都市の防災機能の向上や、老朽化した卸売市場の再整備、商業・業務・住宅等の都市機能を導入した賑わ

いや交流による地域の活性化が課題となっている。

当事業は、組合施行の再開発事業であり、①老朽木造建築物を除却し、敷地の共同化を行うことにより防災性の向上、緊急輸送道路沿いの不燃化・耐震化が図れること、②卸売市場の再整備に合わせ、商業・業務・住宅等の新たな都市機能を導入し、地域全体の賑わいの創出が期待されることなど、事業の必要性は高い。さらに、市街地再開発事業に向けた再開発準備組合が設立されており、今後、新卸売市場の整備に向けた開設者法人準備組織も設立される予定で、事業化に向けた執行環境が整っていることに加え、老朽化が著しい市場施設再整備への地権者の要望も大きいことから、事業の有効性・効率性等も高く、「事業着手は妥当」である。

なお、緊急時の避難などが円滑に行えるよう日頃から地区内のコミュニティを形成する仕組みを検討されたい。さらに、再整備する卸売市場が今後も市場として機能する計画となるよう検討されたい。

### 【市街地再開発事業に共通した事項】

周辺の地域住民に対し、事業に対する意見を述べる機会を設けるなどして、再開発後も地域で良好なコミュニティが形成されるよう努められたい。

### 〔県営住宅整備事業〕

#### (10) 新多聞<sup>しんたもん</sup>住宅（神戸市）

#### (11) 津名塩尾<sup>つなしお</sup>住宅（淡路市）

これらの事業は、「ひょうご県営住宅整備・管理計画」に基づき、県営住宅を建て替える事業である。両住宅とも、建物・設備等の老朽化が進み、耐震診断の結果、耐震性が不足しているため、早急に建替えを行う必要がある。

これらの事業の実施により、①世帯構成に応じた型別住宅の供給やバリアフリー化など居住水準の向上、②地域に開かれた集会所の整備など地域コミュニティの形成、③総合治水条例の趣旨を踏まえた駐車場での雨水貯留など防災機能の向上等の効果が期待できる。また、④適切な樹種選定による維持管理のしやすさに配慮した緑化への取り組みなど、事業の必要性、有効性、環境適合性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、事業実施にあたっては、エレベーターホールなど共用部分で集えるスペースの設置等の工夫や、高齢者を含めて情報化社会に対応できる仕組みづくりなど、入居者がコミュニティを維持し、安心して暮らせる住みよい住宅の提供に努められたい。また、住宅敷地内の植栽については、「ひょうご県営住宅植栽基準」に基づき中低木を中心に樹種を選定し、良好な住環境を維持するため適正に管理されたい。

## II 継続事業の審査結果について

### 〔道路事業〕

#### (1) 一般県道豊岡インター線（豊岡市）

#### (2) 主要地方道但馬空港線（豊岡市）

これらの事業は、(1) 豊岡市街地から北近畿豊岡自動車道（仮称）豊岡 IC、(2) コウノトリ但馬空港から（仮称）豊岡 IC を連絡する道路を新設するものである。

これらの事業の実施により、①(仮称)豊岡 IC と豊岡市街地及び但馬空港を最短で結ぶ道路としてアクセス性の向上に大きく寄与し、北近畿豊岡自動車道の豊岡道路（豊岡南 IC～豊岡 IC）に合わせて供用する必要があること、②広域防災拠点であるコウノトリ但馬空港への人員・物資輸送の交通確保を図ること、③但馬地域唯一の3次救急医療機関である公立豊岡病院へのアクセス向上を図り救急医療体制を充実させること、④北近畿豊岡自動車道の整備とあわせて、観光振興、企業誘致、空港利用促進等の相乗効果が期待できること、⑤両事業とも用地取得が完了し早期完了が見込まれることから「事業継続は妥当」である。

なお、両路線は、コウノトリ但馬空港と豊岡市街地等を直結する重要な路線であるため、両路線が同時に供用できるよう配慮されるとともに、両路線の事業効果を発現させるためにもコウノトリ但馬空港の利用促進方をより一層推進されたい。また、切土法面の緑化については、「兵庫県の生物多様性に悪影響を及ぼす外来生物リスト」等を参考に植生を選定するよう留意されたい。さらに、(1)の豊岡インター線の切土については、近傍の工事において地質条件が悪く、斜面防災対策に苦慮した経験を踏まえ、工事前に対応方を十分に検討されたい。

### 〔連続立体交差事業〕

#### (3) 阪神電鉄本線〔鳴尾駅付近〕（西宮市）

当事業は、阪神電鉄本線の武庫川駅から甲子園駅の区間において、鉄道を高架化する事業である。鉄道を高架化することで、東西に運行する鉄道と南北方向に平面交差する幹線道路の踏切を除却し、踏切による交通渋滞および踏切事故の解消を図るとともに、高架化にあわせた鳴尾駅駅前広場等の整備による交通結節点の機能強化や、南北市街地の分断解消を図り、地域を活性化させるものである。

当事業により、平成 27(2015)年に下り線、平成 29(2017)年に上り線の高架切り替え及び踏切除却を完了し、一定の事業効果が発現されている。残る交差道路・側道は平成 30(2018)年度完了予定であり、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。

## 〔河川事業〕

- (4) 二級河川喜瀬川水系（加古川市）
- (5) 二級河川千種川水系（赤穂市・上郡町）
- (6) 二級河川千種川水系加里屋川（赤穂市）

これらの事業は、浸水被害を防止し、地域住民が安全で安心して生活できる環境を確保するため、河川整備計画に基づき、(4)の喜瀬川水系では、概ね30年に1回程度の降雨で発生する洪水、(5)の千種川水系では、概ね17年に1回程度の降雨\*で発生する洪水、(6)の千種川水系加里屋川では、既往最大降雨で発生する洪水を安全に流下させることを目標とした河川改修事業である。

現状では、①喜瀬川では、JR山陽本線上流の河川の現況流下能力が非常に低く、当流域において、昭和49(1974)年に浸水被害が発生していること、②千種川流域では、昭和51(1976)年、平成16(2004)年と浸水被害が発生していること、③加里屋川流域では、平成16(2004)年に大規模な浸水被害が発生していることに加えて、④全国的に豪雨災害が頻発しており地元の河川改修に対する要望が更に高まっていること、⑤これら3事業の残事業区間は、流下能力不足による浸水被害を防止する必要があることから、「事業継続は妥当」である。

なお、河川事業は人命に直結する事業であることから、進捗管理を徹底するとともに、住民との協議により橋梁の統廃合を図るなど効率的な整備を進め、早期に事業が完了し効果が発現するよう努められたい。また、既に完了した河川改修の事業効果を情報発信することで、事業に対する理解を得るよう努められたい。

※概ね17年に1回程度の降雨：昭和48(1973)年当時の概ね30年に1回程度の降雨を、河川整備計画作成時に平成12(2000)年までの降雨を含め、再評価したもの

## 〔海岸事業〕

- (7) 内田海岸（洲本市）

当事業は、大阪湾に面する洲本市南東部の内田海岸において、越波による被害や、侵食による既設護岸の崩壊を防止し、沿岸住民や道路利用者の安全・安心を確保することを目的に消波堤や礫養浜を整備するものである。

現状では、①平成23(2011)年に未整備箇所において越波被害が発生していること、②近年頻発する自然災害等で防災意識がさらに高まるなか、早期事業完了に対する地元要望も強く、住民の安全安心な生活環境を早期に確保する必要があること、③難航していた地元調整も解決し今後の完成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、当地区は住民が当海岸の清掃活動に取り組んでおり、インフラの環境美化に住民が参画している事例である。今後も住民が継続して維持管理活動が行えるような雰囲気づくりや仕組みの整備に努められたい。また、他地域においても、住民に社会基盤に対する関心を高めてもらうことが重要であり、住民参画による清掃活動はその好事例であることから、当取組の積極的な情報発信に取り組まれたい。

### Ⅲ 事後評価について

#### 〔道路事業〕

##### 主要地方道香住村岡線（香美町）

当事業は、香美町内の南北幹線道路である主要地方道香住村岡線の香住区森から<sup>かじかの</sup>加鹿野地区におけるバイパス整備事業である。集落内の幅員狭小で歩道が整備されていない現道区間をバイパス化し、円滑な交通の確保や、大乘寺周辺を散策する観光客および通学生の安全安心を確保するとともに、老朽化した大乘寺橋を改築し、災害時における緊急輸送道路の機能強化等を目指したもので、平成 27(2015)年 11 月に供用開始している。

検証の結果、①人家密集地を迂回するバイパス整備により交通安全性の向上（供用後、人身事故は発生していない）や、大型車のすれ違いが円滑になるなど自動車交通の走行性の向上、②積雪地域における歩道の設置により冬期の安全な通行区間の確保、③大乘寺橋の架け替えによる老朽化対応、④山陰近畿自動車道と連携した緊急輸送道路のネットワーク機能の強化、⑤当バイパスと近傍のドクターヘリ離着陸ポイントとの連携など救急搬送ルートของ安全性・信頼性の向上等の直接効果を確認した。住民アンケートの結果からも、安全性・走行性の向上を実感しているとの評価が多くを占め、当工区の整備効果の大きさが確認できた。

なお、事業の整備効果について、県では整備後のアンケート結果などに見られる「住民の声」等を指標に、新聞紙面やパンフレットに掲載するなど、積極的に情報発信している。こうした住民の声を発信することは多くの住民の事業に対する共感を促し、今後の円滑な事業の進捗につながっていくものと期待できる。住民の事業に対する理解は、事業を円滑に進める上で不可欠なことから、事業の進捗状況に応じ、事業前、事業中、完了後を問わず逐次、きめ細かく、わかりやすい形で事業の必要性や効果等を情報発信し、事業者と住民とのコミュニケーションを図ることが望ましい。特に事業に協力いただいた地元の住民に整備効果を伝えることは効果が高い。今後も積極的な情報発信に取り組またい。