

令和元年 12 月 18 日

兵庫県知事 井戸 敏三 様

公共事業等審査会  
会長 藤田 一郎



## 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、令和元(2019)年 10 月 3 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査案件 16 件及び、同第 2 条第 2 号の継続事業に係る審査案件 10 件について、慎重に審査を行った。

その結果、新規事業 16 件については「新規着手」することが妥当、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、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、効率的な公共事業等の推進に努められたい。

また、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

#### 〔道路事業〕

#### (1) 国道 4 2 9 号〔榎峠バイパス〕(丹波市)

当該道路は、岡山県倉敷市を起点とし京都府福知山市に至る幹線道路であり、県内陸部を東西に結び、沿線地域の生活、産業を支える重要な道路である。このうち丹波市から福知山市の峠部は、幅員が狭小で急カーブが連続する未改良区間であるうえ、異常気象時通行規制区間に指定されており過去 5 年間に 3 度の通行止めが発生している。一方、丹波市青垣地域は、「体験型観光」や「滞在型交流」に取り組んでおり、これらへの来訪者の増加を促し、地域間の交流・連携を支援する必要がある。

このため、バイパスを整備することで、①安全・安心で円滑な交通の確保、②府県境を越えた広域的な観光連携による地域活性化、③災害時の広域的な緊急輸送道路ネットワークの強化、などの効果が期待できる。

加えて、早期整備の要望や決起大会が毎年開催されるなど地元の期待は大きく、京都府と事業着手時期について調整済であるなど事業執行環境も整っていることから、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。

#### (2) 国道 3 7 2 号〔加西バイパス第 1 工区〕(加西市)

当該道路は、京都府亀岡市を起点とし姫路市に至る幹線道路であり、北播磨地域と中播磨地域を東西に結び、沿線地域の生活、産業を支える重要な道路である。当該事業区間の現道では、交差点と踏切が近接しているため慢性的な渋滞が発生しており、沿線の物流拠点<sup>うずらの</sup>を往来する大型車交通量が多いことなどから、過去 5 年間に交通事故が 44 件と多発している。一方、加西市鶉野<sup>うずらの</sup>地区では、鶉野飛行場跡地

及びその周辺の歴史遺産を活かしたまちづくりが進められるなど、当地区へのアクセスの向上が求められている。

このため、バイパスを整備することで、①通過交通の転換・分散による安全・安心で円滑な交通の確保、②物流・流通利便性の向上による地域産業の発展、③鶺野飛行場跡地を活用した観光拠点や次世代施設園芸拠点等を有する鶺野地区へのアクセスの向上による地域活性化、などの効果が期待できる。

加えて、当該事業に対する地元の期待が高まっているなど事業執行環境も整っており、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、当該事業は、加西市が施行するバイパス区間と一体的に整備することにより更なる事業効果が期待できることから両事業の早期完了に取り組みたい。

### (3) 都市計画道路西脇上戸田線〔西脇道路(東本町)〕(西脇市)

当該道路は、西脇市の中心市街地と国道 175 号をつなぐ道路で、中心市街地の骨格を形成する東西軸となる道路である。

当該事業区間の一部は、小学校の通学路となっているが、歩道が未整備であり、過去 5 年間で 8 件の交通事故も発生している。一方、この周辺では、旧来住家住宅・播州織工房館等の観光施設、ホテル・ホール・バスターミナル等を擁する業務・文化交流施設であるアピカ西脇、二次救急・災害拠点病院である西脇病院、などが集積しており、また新市庁舎・市民交流施設等も建設予定である。

このため、現道拡幅と無電柱化により、①歩行者及び自転車の安全な通行の確保、②市庁舎及び市民交流施設の移転と連携した中心市街地の活性化、③緊急輸送道路としての防災機能強化、などの効果が期待できることから、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、当該事業は、隣接する上野工区と一体的に整備することにより更なる事業効果が期待できることから両事業の早期完了に取り組みたい。

## 〔河川事業〕

### (4) 引原ダム ダム再生事業 (宍粟市)

一級河川揖保川水系では、昭和 51 (1976) 年や平成 21 (2009) 年等に洪水被害が発生し、また平成 30 (2018) 年 7 月豪雨では引原川と揖保川の合流点付近で氾濫危険水位を超過するなど危険な状況にあった。さらに、平成 23 (2011) 年 9 月と平成 30 (2018) 年 7 月には、引原ダムにおいて異常洪水時防災操作が実施されており、近年の豪雨災害の頻発・激甚化を踏まえると、抜本的な治水対策が必要である。

当該事業は、既存のダムを有効活用する「ダム再生」として、ダムの堤体を嵩上げし、かつ利水容量等を予備放流に活用することによって洪水調節容量を拡大するとともに、放流設備を新設、改造して放流能力を増大するなど、引原ダムの洪水調節能力を向上し、揖保川流域全体の治水安全度を向上させるものである。洪水調節容量が約 240 万 m<sup>3</sup>増加されることにより、下流における流量・水位の低減及び浸水戸数・面積の軽減などの効果が見込まれ、通常の河川改修に比べ治水効果の早期発現が期待できる。

加えて、過去には浸水被害を受けており、流域自治体から引原ダム再生への要望があるなど事業執行環境も整っており、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、事業期間中の出水期においては、現状の治水機能を低下させないよう配慮されたい。

#### 〔砂防事業〕

- (5) 三ツ森谷川 通常砂防事業（多可町）
- (6) 山田下谷川 通常砂防事業（神河町）
- (7) 青木川 通常砂防事業（佐用町）
- (8) 上ノ谷川 通常砂防事業（宍粟市）
- (9) 大糠川<sup>おおぬか</sup> 通常砂防事業（香美町）
- (10) 西山川 通常砂防事業（朝来市）

これらの事業は、「第3次山地防災・土砂災害対策計画（H30～R5）」に基づく砂防事業である。いずれの箇所も土石流危険渓流となっており、かつ下流域は土砂災害警戒区域に指定されている。土砂災害警戒区域内には保全対象となる人家や避難所、緊急輸送道路等が存在しており、近年、局地的豪雨が増加していることから、早期の対策が必要である。

このため、砂防堰堤を整備することで、①土石流・流木の捕捉による地域の安全・安心な暮らしの確保、②災害時の物資供給等の緊急車両通行の確保、などの効果が期待でき、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、掘削後の法面の植生復元においては、在来種による緑化など、地域固有の環境保全に配慮されたい。

#### 〔下水道事業〕

##### (11) 兵庫東流域下水汚泥広域処理場整備事業（尼崎市）

当該処理場は、武庫川流域下水道と阪神間の各自治体の公共下水道から発生する下水汚泥を集約処理する施設で、焼却炉3基のうち2基は標準耐用年数を大幅に超え老朽化が進んでいることから、施設の更新が必要である。また、新下水道ビジョン及び下水道法改正を踏まえ、循環型社会の構築に向けて、下水汚泥のエネルギー有効利用の推進が求められている。

このため、焼却炉の更新にあたり、下水汚泥のバイオガス化や固形燃料化のための施設を新設することにより、エネルギーの有効利用がなされ、ライフサイクルコストの低減、CO<sub>2</sub>排出量の削減、焼却灰埋立処分量の低減が図られることから、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。

#### 〔港湾事業〕

##### (12) 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・家島方面への旅客輸送や家島方面への貨物輸送、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が、ポートセンタービルの老朽化や耐震性能の不足、駐車場の不足等による利便性・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。

このため、「姫路港旅客ターミナルエリアリニューアル基本計画」に基づき、旅客機能の集約、貨物と旅客の機能分離などエリア全体の再編整備をすることにより、

①旅客船利用者の利便性・快適性の向上、②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となること、などの効果が期待でき、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、姫路港ターミナルエリアの更なる活性化のため、当該事業にあわせて、ポートセールスを積極的に行うとともに、姫路城などの地域資源を活かした観光施策との連携により、クルーズ船のさらなる誘致に努められたい。

## 〔市街地再開発事業〕

### (13) 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、駅周辺における中・長距離バスの乗降場は分散しており、利便性が低い状況にある。また、駅に近接した利便性の高い地区でありながら建築物が老朽化し機能更新が進んでいないことから、既存の都市機能の更新・強化や新たな都市機能の導入等により、賑わいの向上や地域の活性化が必要である。

このため、市街地再開発事業(再開発会社施行)により、地区内の建築物を建替え、中・長距離バス乗降場を集約するとともに、既存の商業・業務機能に加えて文化・芸術機能、宿泊機能など新たな都市機能を導入することで、①バス利用者の利便性向上、②賑わいの向上・地域の活性化や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。

加えて、平成30(2018)年に雲井通5丁目再開発株式会社を設立し、事業推進に向けた執行環境が整っており、早期整備への地域の要望も大きいことから、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、事業実施にあたっては、ユニバーサルデザインの考え方のもと、すべての人に配慮した整備に努められたい。

### (14) 三田駅前Cブロック地区市街地再開発事業（三田市）

JR・神戸電鉄三田駅の南側では、4地区に分けて市街地再開発事業を順次実施しており、当該地区以外の3地区は既に事業完了している。当該地区は老朽化した低層建築物が密集し、かつ空地が混在しており、都市の防災機能の向上や、地区全体の賑わい創出が求められている。

このため、市街地再開発事業(組合施行)により、建築物を共同化し、商業、業務、住宅等の複合的な都市機能の立地を誘導することで、①建築物の共同化による耐火性・耐震性の向上、②交流拠点となるにぎわい広場や通りに面した店舗の設置および駅近接の住宅供給による人の流れと回遊性の向上、③既に完了した3地区と一体性を図ることによる市の都市拠点にふさわしい賑わいの創出、などの効果が期待できる。

加えて、平成27(2015)年に再開発準備組合が設立され、平成31(2019)年3月には市に都市計画手続要請をするなど、事業化に向けた執行環境が整っており、早期整備に対する地域の要望も大きいことから、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、三田駅前の更なる賑わい創出のため、商業・業務で予定されている建築物には、魅力ある集客施設等の導入について、検討されたい。

## 〔県営住宅整備事業〕

### (15) 尼崎西昆陽住宅整備事業（尼崎市）

### (16) 西宮老松住宅整備事業（西宮市）

これらの事業は、「ひょうご県営住宅整備・管理計画」に基づく、県営住宅の建替事業である。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、早急な建替えが必要である。

これらの事業の実施により、①多様な世帯構成に対応した型別住宅の供給やバリアフリー化などの居住水準向上、②地域に開かれた集会所の整備などの地域コミュニティ形成、③総合治水条例の趣旨を踏まえた駐車場で雨水貯留などの防災機能の向上、などの効果が期待できる。また、「ひょうご県営住宅植栽基準」に基づき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に取り組むこととしている。こうしたことから、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。

## II 継続事業の審査結果について

### 〔道路事業〕

#### (1) 主要地方道 小野藍本線〔天神バイパス〕（加東市）

当該道路は、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、地域の生活道路としても重要な役割を担う道路である。

当該事業箇所の現道は、幅員が狭小で大型車のすれ違いが困難なうえに、通学路として利用されているものの歩道が未整備であることから、円滑な自動車交通の確保及び自転車・歩行者の安全性確保を目的にバイパス整備するものである。

全体 1,598m のうち、既に西側の 1 工区 580m と、東側の 2 工区のうち、土地区画整理事業と一体施行した 320m は供用済みである。残事業区間 698m のうち 628m は概成しており、未着工区間は 70m とわずかであることから、「事業継続は妥当」である。

なお、残る用地取得においては、早期取得に努められたい。

#### (2) 都市計画道路 園田西武庫線〔藻川工区〕（尼崎市）

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当該道路は、尼崎市北部における東西幹線道路であり、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、周辺道路の交通渋滞の緩和及び東西道路ネットワークの強化による都市防災機能の向上を目的にバイパスを整備するもので、藻川左岸と右岸地域の分断を解消して地域間交流を促進するとともに、周辺駅や公共施設等へのアクセスの向上のほか、自転車ネットワーク形成による自転車交通の円滑化が図られることから、事業の必要性は依然高い。

既に藻川右岸側及び渡河部の橋梁工事は完成の見通しが立ち、左岸側についても用地取得が進んでいることから、「事業継続は妥当」である。

なお、残る事業用地の速やかな取得を行うなど事業を推進し、御園工区とあわせた早期供用に努められたい。

## 〔河川事業〕

### （3）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し、「津波防災インフラ整備計画」に基づき、既設水門を下流に移設することで、最大クラスのレベル 2 津波による浸水被害を軽減し、高潮・津波に対する地域住民の安全・安心を確保するものである。

工事着手後の台風被害による対策や基礎の被圧地下水対策の追加等により事業費増額が必要となったが、事業の必要性は依然として高く、既に新川水門の本体工事に着手しており、事業完了の見通しが立っていることから「事業継続は妥当」である。

なお、近年、自然災害が極めて甚大化・頻発化していることから、計画規模を上回る災害が発生した場合や水門等の施設が機能しなかった場合も想定し、浸水想定区域図等のリスク情報に対する県民の理解を深めるなど、適切な避難行動を促すための総合的な対策についても十分検討されたい。

### （4）二級河川 明石川水系（明石市）

当該水系のうち J R 橋梁工区は、河川整備計画に基づき、戦後最大の昭和 20(1945)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 J R 明石川橋梁を改築し河道を拡幅するものである。

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こと、近年の豪雨災害の頻発・激甚化を踏まえ流域自治体から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。既に J R 山陽本線の橋梁改築工事に着手しており、事業完了の見通しが立っていることから、「事業継続は妥当」である。

### （5）一級河川 加古川水系下流圏域（加古川市、播磨町）

当該圏域のうち、別府川(上流工区)は、河川整備計画に基づき、戦後最大の昭和 58(1983)年台風第 10 号と同規模の洪水に対し、床上浸水を解消するために、河川改修事業を行うものである。

当地域では、昭和 58(1983)年、平成 16(2004)年、21(2009)年、23(2011)年に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。残る J R 加古川線の橋梁架替が令和 4(2022)年度完了予定であり、事業完了の見通しが立っていることから、「事業継続は妥当」である。

また、水田川(上流工区)は、河川整備計画に基づき、戦後最大の平成 2(1990)年 9 月豪雨と同規模の洪水を安全に流下させることを目的に河川改修事業を行うものである。

別府川と同様に沿川の住宅地では、平成 2(1990)年、16(2004)年、23(2011)年、25(2013)年に浸水被害が発生している。

当該事業は、J R 山陽新幹線交差部の工法変更により事業費増額が必要となったが、近年の豪雨災害の頻発・激甚化を踏まえ流域自治体から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。用地取得が完了し、鉄道交差部のうち、本川水路工事が令和2(2020)年度完了予定であり、事業完了の見通しが立っていることから、「事業継続は妥当」である。

#### (6) 二級河川 市川水系 (姫路市)

当該水系のうち砥堀工区は、河川整備計画に基づき、概ね30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を目的に河川改修事業を行うものである。

当地域では、平成2(1990)年、23(2011)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こと、近年の豪雨災害の頻発・激甚化を踏まえ流域自治体から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。

また、着手後の地元関係者、学識経験者等で構成される河道計画検討委員会における検討結果を踏まえ、同等の治水効果で事業費をより低減できる計画に変更した。既に、この計画に基づき、護岸工事や掘削工事が進んでおり、事業期間も3年短縮できる見込みであるなど、事業完了の見通しが立っていることから、「事業継続は妥当」である。

#### (7) 二級河川 夢前川水系 (姫路市)

当該水系のうち水尾川(下流工区)は、河川整備計画に基づき、概ね100年に1回程度の降雨による洪水を流下させることを目的に河川改修事業を行うものである。

当地域では、平成16(2004)年、23(2011)年に浸水被害が発生している。水尾川は姫路市街地近傍を流れ、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こと、近年の豪雨災害の頻発・激甚化を踏まえ地元からの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。地元調整等が完了し、築堤工事が完了しているなど、事業完了の見通しが立っていることから、「事業継続は妥当」である。

### 〔砂防事業〕

#### (8) 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、急峻な地形で、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、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、樹林整備の取り組みにおいては、平成17(2005)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、近年の気象状況を踏まえ、土砂災害を防止する観点から、目標とする樹林を適切に設定したうえで、整備・管理に取り組まれない。

## 〔港湾事業〕

### （9）姫路港廃棄物処理施設整備事業（姫路市）

当該事業は、播磨地域の港湾整備等により発生する浚渫土砂等を受け入れる処分地を整備する事業である。当該地区は播磨地域で唯一の浚渫土砂受入箇所であり、船舶の安全な航行及び円滑な荷役のために航路や泊地の定期的な浚渫が必要である。一方、新たな処分予定地である姫路港浜田地区の受け入れ開始時期は、令和4（2022）年度以降となることから、当該地区の残容量及び今後発生が見込まれる浚渫土砂量も踏まえ、当該事業期間を令和5（2023）年度まで延伸するものであり、事業完了の見通しが立っていることから、「事業継続は妥当」である。

## 〔漁港漁村整備事業〕

### （10）水産生産基盤整備事業〔沼島地区〕（南あわじ市）

当該事業は、南海トラフ地震に伴う津波により甚大な浸水被害が想定されている南あわじ市沼島地区において、「津波防災インフラ整備計画」に基づき、浸水被害軽減のため港口水門の整備や防波堤の改良を行うもので、比較的発生頻度の高いレベル1津波に対しては、堤内地の浸水を解消するとともに、最大クラスのレベル2津波に対しては、浸水は免れないものの、拠点避難所である沼島小学校の浸水を回避することができ、地域住民の安全・安心を確保するものである。

着手後の詳細検討及び地質調査結果等を踏まえたレベル1津波防護方法の変更や基礎構造の変更、仮設工法の変更等により大幅な事業費増額が必要となったが、当該事業の必要性は依然として高く、既に本港地区の港口水門工事に着手しており、事業完了の見通しが立ちつつあることから「事業継続は妥当」である。

なお、近年、自然災害が極めて甚大化・頻発化していることから、計画規模を上回る災害が発生した場合や水門等の施設が機能しなかった場合も想定しつつ、引き続き、市が行う防災訓練や防災学習などの避難対策に対し、県も積極的に支援されたい。

## Ⅲ 事後評価について

### 〔海岸事業〕

#### （1）田之代海岸 海岸環境整備事業（淡路市）

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、越波による被害もみられたことから、護岸、養浜、人工リーフ等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に自然環境の保全・創造を図る事業で平成29（2017）年度に完成している。

検証の結果、直接効果として、①人工リーフ等の整備により汀線が安定して侵食の進行を防止できたこと、②養浜により砂浜が回復したこと、③護岸、養浜及び人工リーフの組合せによる面的防護により国道28号への越波及び飛沫被害が防止できたこと、④海水浴場の利用客数が着実に増加していること、などを確認した。

また、間接効果として、①今回整備した礫浜を活用した環境学習や、養浜整備箇所での漁協主催による地引網体験など、様々な活動の場として利用されていること、②海水浴客の増加に伴い道の駅「あわじ」の利用も増加し、周辺施



設との相乗効果が地域に賑わいをもたらしていること、などを確認した。

なお、さらなる地域活性化につながるよう各種広報媒体等を活用し、本海岸の魅力を広く県民にPRするよう取り組まれない。

## 〔市街地再開発事業〕

### （２）三田駅前Bブロック地区市街地再開発事業（三田市）

当該事業は、老朽化した建築物等の共同化による防災機能の向上、住宅の供給による定住人口の増加、道路の拡幅整備による歩行者の安全確保と回遊性の向上及び駅前交通の円滑化等を目的とした市街地再開発事業であり、平成28(2016)年度に完成している。

検証の結果、直接効果として、①老朽化した建築物が、耐火性・耐震性の高い建築物に更新されることにより、地区内の防災機能が大幅に向上したこと、②駅近辺が想定以上の付加価値として評価され、短期間で住宅分譲が完了し、定住人口が増加したこと、③歩道整備や無電柱化等により歩行者空間の快適性が向上し、地区内の歩行者数が増加して賑わいが創出されたこと、④区画街路の整備により駅前の交通が分散されたこと、などを確認した。

また、間接効果として、①当地区周辺で既存商業施設の建て替えや外観・内装のリニューアルが行われるなど、自発的な更新を誘発したこと、②三田駅前最後の再開発事業となるCブロック地区の事業実施に向けた活動が活発化したこと、などを確認した。

なお、今後事業化されるCブロック地区の完成により三田駅前の一連の市街地再開発が完了することから、Cブロック地区の事後評価の際には、三田駅前地区全体としての効果の検証も盛り込まれない。

## 〔県営住宅整備事業〕

### （３）明石松が丘住宅建設事業（明石市）

当該事業は、県営住宅の建替整備により、耐震性の確保、老朽化した建物設備の更新、多様な年齢層や家族構成など世帯構成に応じた居住空間の確保等に加え、明舞団地再生のリーディングプロジェクトとして、周辺住民との交流を図るコミュニティプラザや広場等の公共スペースを整備し、地域の活性化を促進するものであり、平成28(2016)年度に完成している。

検証の結果、①老朽化した建築物が、耐火性・耐震性の高い建物に更新されることにより、防災機能が大幅に向上したこと、②コミュニティプラザや集会室について、利用者の約9割が肯定的な回答をしていること、③住宅の快適性等に多くの入居者が満足していること、などを入居者へのアンケートや周辺地域へのヒアリング結果から確認した。

なお、個別事業とあわせて、今後「ひょうご県営住宅整備・管理計画」改定の際には、県営住宅全体の整備及び管理方針についても検証されたい。

以上