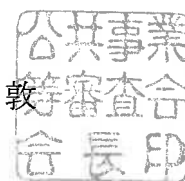


令和2年12月15日

兵庫県知事 井戸 敏三 様

公共事業等審査会

会長 飯塚 敦



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2年10月16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7件及び、同第2条第2号の継続事業に係る審査案件13件について、慎重に審査を行った。

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、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、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、総事業費の増加や、完成予定年度の延伸など、当初計画から大幅な変更を伴う継続事業が複数みられたことから、それらの原因を十分分析・検証し、今後の適切な事業執行に活かされたい。

I 新規事業の審査結果について

〔道路事業〕

(1) 国道178号〔竹野道路〕(豊岡市)

山陰近畿自動車道(鳥取豊岡宮津自動車道)は、環日本海地域の広域高規格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。

竹野道路は、その一部区間を形成し、当工区を整備することで、①北近畿豊岡自動車道 豊岡道路Ⅱ期と接続し、県内の日本海側の高速道路ネットワークの形成につながることで、②3次救急医療機関へのアクセスが向上し、地域の医療環境の向上につながることで、③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、豊岡・神戸間をダブルネットワーク化することで大規模災害発生時の緊急支援物資の輸送ルート確保など災害に強い日本海国土軸の形成につながることで、④広域高規格道路を利用した海産物の配送時間の短縮をはじめ、更なる地域産業振興及び広域観光の強化による地域活性化、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。

〔街路事業〕

(2) 都市計画道路国道2号線〔寺家町〕(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、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野口町坂元から加古川橋までの区間においては、慢性的な交通混雑が発生していること

に加え、市街地を一方通行規制区間にしていることから、中央市民病院など拠点施設へのアクセス性が低く、また中心市街地での回遊性が低下している。このため、本路線を段階的に4車線化し、一方通行規制を解除することで、市街地へのアクセス性及び回遊性を改善し、市街地の利便性を向上させる計画としており、平成30(2018)年度から平野工区と加古川橋工区に事業着手している。

寺家町工区は、多くの自転車と歩行者が通行しているが、自転車走行空間が未整備であり、過去5年間で28件の自転車関連事故が発生している。また、道路の両側に多くの電柱が立地しており、災害時の電柱倒壊による交通遮断の危険性がある。

このため、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中心市街地の利便性向上、③都市防災機能の強化、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、隣接する平野工区、近接する加古川橋工区と一体的に事業推進することで、短期間で事業効果が発揮できるよう、各事業の早期完了に取り組まれない。

〔河川事業〕

(3) 二級河川三原川水系大日川（南あわじ市）

二級河川三原川水系においては、昭和54(1979)年台風第16号では2,920戸の家屋が浸水し、甚大な被害が発生した他、平成16(2004)年等にも浸水被害が発生している。

昭和54(1979)年の浸水被害を踏まえ、県は三原川や大日川等の河川改修や治水ダム整備、排水機場の更新・増強等の治水対策を実施し、さらに平成28(2016)年度からは流域全体で県と南あわじ市が連携して浸水被害の軽減対策に取り組んでいる。

当該事業は、河川整備計画に基づき昭和54(1979)年台風第16号と同程度の洪水を安全に流下させる計画的な河川改修であり、流域自治会から河川改修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、優先性等は高く、「事業着手は妥当」である。

〔港湾事業〕

(4) 姫路港廃棄物処理施設〔浜田地区〕（姫路市）

姫路港では、現在、網干沖処分地が播磨地域で唯一の浚渫土砂受入地であるが、令和4(2022)年度に満杯になる見込みであることや、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ことから、新たな処分先の確保が求められている。

当該地区は、令和元(2019)年の港湾計画改訂で工業用地（海面処分活用地）に位置づけており、事業推進によって、①浚渫土砂の受入地確保、②新たな工業用地を創出し臨海部の産業活性化、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。

〔都市公園事業〕

(5) 有馬富士公園〔地球アトリエ〕（三田市）

有馬富士公園の休養ゾーンでは、「県立都市公園の整備・管理運営基本計画」に基づき「自然環境と芸術が織りなす新たな芸術文化を創造する公園づくり」を進めて

いる。

当該ゾーンでは、新宮晋氏の作品群である「風のミュージアム」を中心に、薪能やジャズコンサートが開催されているが、「地球アトリエ」を新たに整備し、一体的に運営することにより、①国内外の観光客や芸術家が集い、阪神北地域の観光振興や地域創生への貢献、②芸術文化に親しむ機会の充実や芸術文化活動への参加促進、などの効果が期待できる。

加えて、新宮晋氏、三田市、観光事業者、県で構成する検討会において令和2(2020)年5月に基本構想が策定される等、事業執行環境が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。

なお、「地球アトリエ」及び「風のミュージアム」の取組が持続するよう、運営体制及び運営手法について検討されたい。

〔県営住宅整備事業〕

（6）洲本宇原住宅整備事業（洲本市）

当該事業は、「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。当該住宅は、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。

建替えにより、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の雨水貯留などの防災機能の向上、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。これらのことから、事業の必要性、有効性・効率性、環境適合性等は高く、「事業着手は妥当」である。

〔ほ場整備事業〕

（7）西山・柳沢東地区（淡路市）

当該事業は、小規模で不整形な農地区画、配水管理に多大な労力を要する用排水兼用等により非効率な営農を強いられている西山・柳沢東地区を対象に、ほ場整備を行う事業である。

事業実施により、大型農業機械の導入による省力化や水管理の効率化が可能となり、労働時間の短縮、作付面積と生産量の増加が期待できる。また、事業により営農環境が整うことを期待して、地元集落では玉ねぎや白菜の増産に対する意欲が高まっており、結果として営農組合が設立され、農地集積も進み安定的な農業経営が見込まれ、それにより地域が活性化することも期待できる。これらのことから、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、将来にわたり、安定した作物生産を確保、維持できるよう、経営体制の強化及び担い手育成について取り組まされたい。また、当該地域の豊かな自然環境と優れた農村景観に配慮しつつ事業に取り組まされたい。

II 継続事業の審査結果について

〔道路事業〕

(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、環日本海地域の広域高規格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山陰近畿自動車道の佐津インターチェンジから鳥取間における兵庫県内の高速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、地域の医療環境の向上につながる事、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、但馬・神戸間をダブルネットワーク化することで大規模災害発生時の緊急支援物資の輸送ルート確保など災害に強い日本海国土軸の形成につながる事、⑤基幹道路を利用した海産物の配送時間の短縮をはじめ、更なる地域産業振興及び広域観光の強化による地域活性化、などの効果が期待できる。

正面衝突等の重大事故防止のため、中央分離帯を設置することにより事業費増となるが、事業の必要性は依然として高く、「事業継続は妥当」である。

(2) 主要地方道豊岡竹野線〔城崎大橋〕(豊岡市)

当該道路は、但馬北部の東西交通を担い、地域の交流を支え観光及び産業の発展に寄与する幹線道路である。

現橋梁は、築64年の老朽橋であり、幅員が狭い上、大型車の重量制限(10t)を行っており、円滑な通行に支障をきたしている。また、橋脚の間隔が基準より狭く、低い橋桁が洪水の流下を阻害している。さらに、円山川左岸側の県道豊岡瀬戸線は、円山川の出水時に通行止めが度々発生している。

当該事業は、円山川に架かる城崎大橋を現位置より下流側で架け替え、あわせて兩岸の接続道路を整備することにより、安全で円滑な交通の確保及び円山川の治水安全度向上、代替路の確保及び第3次救急医療機関へのアクセス強化を図るものである。

橋梁部は橋台1基と橋脚3基が完成し、残る橋台1基と橋脚2基、上部工が施工中である。事業を進める過程で追加調査を行い新たに硬質な土質を確認した結果、橋梁下部工の構造変更及び補助工法の追加、取付道路部の軟弱地盤対策の追加により事業費増となった。しかし、当該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、当該橋梁の架橋位置は、ラムサール条約湿地内であることを踏まえ、引き続き多様な生物相に配慮して施工されたい。

また、今回の事業費増は、当初計画から橋梁架設位置を見直したことが主な要因であり、今後の類似事業における当初計画の作成にあたっては、今回の事例も踏まえた、より一層の検討が必要である。

(3) 主要地方道三田西インター線〔溝口〕(三田市)

当該道路は、国道 176 号と舞鶴若狭自動車道三田西 I C を連絡する重要な幹線道路である。

当該事業は、現道が幅員狭小で大型車のすれ違いが困難なうえに、大きな迂回を余儀なくされていることから、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、高速道路へのアクセス向上、地域間の交流・連携の強化を目的に、J R 福知山線と立体交差するバイパスを整備するものである。

既に全区間の用地取得が完了済であり、立体交差部分の橋梁工事等に着手するなど、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。

(4) 主要地方道太子御津線〔茶ノ木踏切〕(姫路市・太子町)

当該道路は、国道 179 号から国道 250 号に至る太子町・姫路市西部地域の南北幹線道路であり、西播磨・中播磨地域における産業活動及び地域交流を支える重要な道路である。

当該事業は、現道で J R 山陽本線と交差する茶ノ木踏切がボトルネックとなっているうえ、路肩が狭小かつ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、踏切事故の防止を目的に、J R 山陽本線と立体交差するバイパスを整備するもので、加えて、隣接して施工中である土地区画整理事業と一体となり、J R 網干駅周辺の良い市街地形成を図るものである。

既に全区間の用地取得が完了済であることや、立体交差部分の橋梁下部工 8 基のうち 6 基が今年度末に完成予定であり、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。

(5) 一般県道広畑青山線 (姫路市)

当該道路は、国道 250 号から国道 2 号に至る姫路市西部地域の南北幹線道路であり、中播磨地域における産業活動及び地域交流を支える重要な道路である。

現道は慢性的な交通渋滞が発生していることから、当該事業は、J R 山陽本線との立体交差を含む 4 車線のバイパスを整備し、円滑な自動車交通の確保、国道 2 号姫路バイパス姫路西ランプと臨海部の広畑地区とのアクセス強化を図るものである。

地下水対策の追加や施工方法の変更により事業費増となったが、姫路港広畑地区では、新たな企業立地が進展し、隣接する網干沖地区では新たな埋立によりさらなる企業立地が見込まれるなど、事業の必要性は増しており、「事業継続は妥当」である。

なお、残事業の実施にあたっては、暫定 2 車線での供用を図るなど、段階的な事業効果の発現に努められたい。

(6) 国道 372 号〔小原～豊国〕(姫路市)

当該道路は、播磨地域と丹波地域を結ぶ幹線道路である。

当該事業区間の現道は幅員が狭小かつ慢性的な渋滞が発生しているうえ、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現道の拡幅及び自転車歩行者道を整備するものである。

全体 6,164m のうち、既に豊国工区 2,200m と小原工区 2,314m は供用済で、残る山崎八重畑工区も 1,650m のうち、960m は供用済、270m は今年度中に供用予定であり、

残事業区間は420m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。

〔街路事業〕

（7）都市計画道路 尼崎宝塚線〔小浜南〕（宝塚市）

当該道路は、阪神高速湾岸線尼崎末広ランプから伊丹市を経て宝塚市の中国自動車道宝塚ICを連絡する阪神間中央部の南北主要幹線道路であり、広域的なネットワークを構成する重要な道路である。

当該事業区間の現道は、前後が4車線整備済であることや宝塚ICとの接続部であり、交通のボトルネックになっていることから、円滑な自動車交通の確保を目的に現道の4車線化及び宝塚ICへのアクセスを立体化するものである。

現道拡幅後も道路から民地への進入口を確保するため、用地取得および関係者協議に期間を要したが、既に全区間の用地取得が完了し、立体交差部分の工事に着手するなど、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。

〔河川事業〕

（8）一級河川 淀川水系猪名川（川西市）

当該河川の多田大橋から銀橋までの区間は、河川整備計画に基づき概ね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を目的に河川改修事業を行うものである。

当該区間は川西市街地を流れており、昭和42(1967)年、昭和58(1983)年、平成26(2014)年に浸水被害が発生していること、浸水被害が発生した場合には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。関係者との調整の目処が立ち、下流の国管理区間の河川改修が進んでいることなど、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。

なお、御社橋架替においては、多田神社境内が“多田院”の名称で国指定史跡であることを踏まえ、多田神社周辺の景観に配慮し、引き続き関係者等の協議調整に取り組まれたい。

（9）二級河川 武庫川水系（尼崎市・西宮市・宝塚市）

武庫川本川の下流部築堤区間及び下流部掘込区間は、河川整備計画に基づき、戦後最大の昭和36(1961)年6月洪水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。武庫川本川では、昭和36(1961)年、平成11(1999)年、平成16(2004)年に床上浸水等の甚大な被害が発生している。

下流部築堤区間は残土処分方法の変更等によりやむを得ず事業費増額が必要になるが、下流部築堤区間は尼崎市と西宮市の市街地を流れ、下流部掘込区間は西宮市の人家連担部を流れており、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く、「事業継続は妥当」である。

また、武庫川水系大堀川は、河川整備計画に基づき、戦後最大の昭和58(1983)年9月洪水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。大堀川では、昭和 58(1983)年、平成 9(1997)年、平成 11(1999)年、平成 12(2000)年、平成 16(2004)年、平成 19(2007)年、平成 30(2018)年、令和 2年(2020)年に浸水被害が発生している。

当該区間は宝塚市の人家連担部を流れており、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く、「事業継続は妥当」である。

〔港湾事業〕

(10) 家島港（姫路市）

当該事業は、家島港の真浦地区及び網手地区^{あて}の 2 地区における港湾改修事業である。真浦地区では旅客船ターミナルの再整備により旅客機能の利便性を向上させ、網手地区では生活物資や貨物等を扱う物揚場等の施設整備を行い、真浦地区の貨物機能を移転することにより、家島の住民生活の向上、産業及び観光の活性化を図るものである。このうち、真浦地区については、平成 25(2013)年度に完成し、旅客船利用者の乗降が円滑になる等の効果を発揮している。

残る網手地区については、防波堤 275m のうち、基礎工が完成し、本体工 255m、上部工 150m が完成しており、物揚場(-3.5m)を先行整備するなど、事業完了に向け推進している。関係者との調整により施工期間が限定され、事業期間が延伸になったが、港内水域利用の適正化には網手地区への貨物機能移転が必要であり、地元要望もいまだ強いことから、事業の必要性は依然として高く、「事業継続は妥当」である。

〔海岸事業〕

(11) 福良港海岸（南あわじ市）

当該事業は、南あわじ市福良地区^{りつこう}において、高潮の浸水被害から市街地を守るために、護岸、胸壁、陸閘等を整備する事業である。また、別途事業中である湾口防波堤と一体となり、南海トラフ地震に伴う津波による浸水被害の軽減にも効果を発揮する。さらに、当地区は津波到達時間が短く、陸閘等の門扉を迅速に閉鎖する必要があるため、当該事業の中で津波警報等と連動した門扉の自動閉鎖化もあわせて実施している。

土地利用者との調整の結果、陸閘を 9 基新設することとなり事業費増となったが、平成 30(2018)年台風第 21 号による阪神地域での高潮被害の発生や、津波による甚大な浸水被害が想定されていることなど、事業の必要性は依然として高く、「事業継続は妥当」である。

〔林道事業〕

(12) 千ヶ峰・三国岳線（朝来市・神河町・多可町）

当該事業は、朝来市生野町から神河町を経由し多可町加美区に至る 3 市町を南北に結ぶ骨格林道を整備するもので、県産木材の安定供給による林業振興や山村地域の活性化及び水源かん養、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を目的とした事業である。

平成 22(2010)年度に（協）兵庫木材センター（宍粟市）が完成、稼働し、平成

27(2015)～29(2017)年度には木質バイオマス発電施設が県下3箇所(赤穂市、朝来市、丹波市)で稼働したことにより、県産木材の需要が大幅に増加するなど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、水源かん養等、森林の多面的機能を持続的に発揮させるためには、間伐等の森林管理が不可欠であることから、林道を活用した適切な森林管理の実施に留意されたい。

〔水道用水供給事業〕

(13) 特定広域化施設整備事業（阪神地域他）

当該事業は、個々の市町では水源開発が困難なことや、重複投資を避けるため、県が阪神、播磨地域等の22市町、1企業団の市町水道に水道用水を安定的に供給する事業である。

事業は昭和46(1971)年度から継続しており、令和2(2020)年度末までの進捗は約78%となる見込みである。人口減少、節水意識の向上、節水機器の普及等により、今後大幅な水需要の増加は見込めないものの、受水団体は質、量的に不安定な自己水源や施設の老朽化による更新問題を抱えており、今後、県水への切替を予定している所もあることから、水道供給事業の必要性は依然として高く、「事業継続は妥当」である。

Ⅲ 事後評価について

〔道路事業〕

(1) 国道179号〔徳久^{とくさ}バイパス〕（佐用町）

当該事業は、佐用町下徳久地内で集落内を走行する通過交通をバイパスに誘導し、交通混雑の解消や、走行性の向上、交通安全性の向上を図るとともに、大型車対応が出来ていない太田井橋を架け替え、災害時における緊急輸送道路の機能強化等を図るもので、平成29(2017)年12月に供用開始している。

検証の結果、直接効果として、①旧道の徳久駅前交差点の渋滞が解消されたこと、②走行性が向上し大型車のすれ違いが円滑になったこと、③交通事故件数が大きく減少したこと、などを確認した。道路利用者アンケートの結果からも、安全性や走行性の向上を実感しているとの評価が多くを占め、当該事業の整備効果の大きさが確認できた。

また、間接効果として、①輸送時の交通事故やドライバーの負担軽減に寄与していること、②町内商業施設の商圈拡大につながっていること、③サイクリスト等の観光者の周遊環境改善に寄与していること、などを確認した。

〔街路事業〕

(2) 都市計画道路 沖浜平津線〔小松原工区〕（高砂市）

当該事業は、高砂市の東側に位置し、東播磨地域の南北交通を担う重要幹線道路である当該道路を、車道の4車線化ならびに歩行者・自転車の走行空間を確保し、渋滞の解消、安全性の向上、緊急輸送道路の機能強化等を図るもので、平成29(2017)年12月に供用開始している。

検証の結果、直接効果として、①古新西交差点の渋滞が概ね解消されたこと、

②安全性が向上し交通事故件数が大きく減少したこと、などを確認した。道路利用者アンケートの結果からも、渋滞解消や安全性向上を実感しているとの評価が多くを占め、当該事業の整備効果の大きさが確認できた。

また、間接効果として、①国道2号バイパスや国道250号等の東西幹線道路を南北に結ぶ緊急輸送道路として安全性が向上したこと、②臨海部の物流拠点である高砂港から幹線道路を結ぶネットワークが形成され、物流の効率化が図られたこと、などを確認した。

〔近代化施設事業〕

(3) ひょうご次世代施設園芸モデル団地（加西市）

当該事業は、国際化に対応した新たな農業ビジネスモデルを構築し、新たなひょうごブランドの形成に先導的な役割を果たす大規模なトマトの施設園芸団地を整備するもので、平成27(2015)年7月に供用している。

検証の結果、①兵庫県の収穫量の約1割を占める年間約800tのトマトを生産できていること、②マーケットニーズに対応したトマトのブランド化に取り組んでいること、③安定した出荷先が確保できていること、④国際化に対応するためGLOBALG. A. P. 認証を取得済であること、⑤高度な環境制御技術を導入した経営体及び施設面積が拡大していること、⑥新たな雇用が創出されたこと、などを確認した。

また、次世代施設園芸モデル団地の整備にあたり、国から化石燃料使用量の3割削減を求められていたが、地域資源である木質チップを活用することにより、供用後の4年間で概ね8割の削減を達成しており、自然環境に配慮した取組が実施されていることも確認できた。

IV 今後の事業推進の取り組みについて

継続事業の審査において、総事業費の増加や完成予定年度の延伸など、当初計画から大幅な変更を伴う事業が複数みられた。これは、事業化前の予算上の制約から、事業中に発生する不確実な要素を想定しきれていない事に起因すると考えられるが、大幅な事業費増加や事業期間延伸は、公共事業に対して県民が不信感を抱く原因になり得ることから、今後は次の対応について検討されたい。

- ① 新規事業化の検討に活用するため、過去の継続事業評価の実績をデータベース化し、その有効活用を図るとともに、特に総事業費の大幅な増加や事業期間の延伸を伴った事例を、事業種別毎、要因毎に整理し、今後の検討に活用すること。
- ② 事業実施時の用地交渉にあたっては、事業の必要性について十分に理解が得られるよう努めるとともに、やむを得ない場合は、土地収用手続きを活用するなど、用地取得の早期完了に取り組み、事業進捗を図ること。
- ③ 新規事業評価時の総事業費及び事業期間については標準的な工法等を想定していることから、県内部の技術検討会など、想定される不確実な要素を十分検討する仕組みを設けること。また、その取り組みを通して、インハウス・エンジニアとしての技術力の維持・向上に努めること。
- ④ 事業の各検討段階において、困難な課題が生じた場合は、学識経験者に助言を

求めるなど、外部意見の聴取をより積極的に行うこと。

また、次の意見を十分に尊重し、事業の円滑な推進に取り組まれない。

- ① 地域住民など関係者に対して、事業の必要性や、その進捗状況等について、わかりやすい情報発信に努め、住民等との十分なコミュニケーションを図られたい。
- ② 事業実施においては、従前の自然環境に留意し、事業の目的と自然環境保全の両立が可能となる構造や施工方法を採用するなど、実効性のある環境保全に努められたい。

以 上