

# 公共事業等審査会の 審査結果について

平成21年12月22日

公共事業等審査会

平成21年12月22日

兵庫県知事 井戸 敏三 様

公共事業等審査会  
会長代行 黒田 勝



## 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（以下「本審査会」という。）は、兵庫県知事から、平成21年11月9日に審査依頼を受けた投資事業評価要綱第2条第2号の継続事業に係る審議案件16件について、慎重に審議を行った。

その結果、うち15件については「継続」することが妥当、1件については「事業休止」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するとともに、公共事業予算の縮減が見込まれるなか、これまで以上に効果的で効率的な公共事業の推進に努められたい。

また、今年8月の台風第9号による災害の発生に伴い事業効果を検証した3件を含む7件について事後評価の報告を受けたので、これらに対する本審査会の意見も併せて記する。

### 記

#### Ⅰ 継続事業の審査結果について

##### 1 道路事業

###### (1) (国) 178号 余部道路（美方郡香美町）

当該道路は、高速道六基幹軸の日本海沿岸軸を構成する地域高規格道路「鳥取豊岡宮津自動車道」の一部区間である。環日本海地域の高速道路空白地帯を解消し、近隣府県とあわせた広域的な道路ネットワークを形成することにより、地域間交流の促進、地域の活性化等の効果とともに、現国道178号の香住～余部間のバイパスとなる安全で災害に強い道路の確保、三次救急医療機関へのアクセス性の向上等、地域生活に密接に関連する効果も見込まれる。加えて、事業は99%進捗しており早期完成が必要なことから、事業継続は妥当である。

###### (2) (主) 宗佐土山線（加古郡稲美町）

###### (3) (主) 小野藍本線（加東市）

###### (4) (国) 176号 広野バイパス（三田市）

これらの事業は、交通容量不足、現道の線形不良、幅員狭小などに起因する交通渋滞、交通事故の多発等の課題解決のため実施しているバイパス整備または拡幅による道路改良事業である。

いずれの道路も、これらの課題は未だ解消されておらず、事業実施の必要性は依然として高い。また、事業の実施により交通の円滑化に加え、歩行者の安全確保、交通事故の防止、区画整理等によるまちづくりの支援等の効果も見込まれることから、事業継続は妥当である。

## 2 交通安全事業

### (5) (国) 250号 (姫路市)

### (7) (主) 大谷鮎原神代線 (淡路市)

これらの事業は、小・中・高校生の通学路となっている歩道の未整備区間において、歩行者、自転車利用者の安全を確保するために実施している交通安全施設等整備事業である。いずれの道路も、部分的に供用しているものの、未整備区間を残しており、事業実施の必要性は依然として高い。また、事業進捗が9割を超え、残事業の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、今後とも、事業実施にあたっては、学校関係者をはじめ地域の方々の意見把握を行い、地域の要望が反映できるよう努められたい。

### (6) (主) 姫路神河線 (姫路市)

当該事業は、姫路市御立の横関交差点における渋滞を解消するため実施している交差点改良事業である。これまでの整備で右折レーンの設置、変則5差路交差点の是正等を行った結果、かなり渋滞は緩和したものの、姫路神河線南行きの渋滞は未だ解消しておらず、残る左折車線を整備する必要性は依然として高い。また、事業進捗が9割を超え、残事業の見通しも立っていることから、事業継続は妥当である。

## 3 自転車道整備事業

### (8) (一) 播磨中央自転車道線 (加東市～加古川市)

当該道路は、既に完成している加古川右岸自転車道と一体となって、東播磨臨海部と豊かな自然、歴史資源を有する播磨内陸部を結ぶ大規模自転車道である。本事業により、高砂海浜公園から加東市の播磨中央公園まで、点在する運動施設、景勝地、史跡等が広域的な自転車道で安全に結ばれることで、昨今の県民の健康指向や環境指向の高まりを背景に、県民が楽しく健康づくりができる空間の創出が期待できる。

本事業はⅠ期工区とⅡ期工区に分けて実施されており、Ⅰ期工区については、全体約14kmのうち約0.4kmを残すのみとなっており、残事業についても完成の見通しが立っている。しかし、現時点では供用済みの区間は、自転車道を活用したイベント等がいくつか開催されているものの、十分に利用されておらず、利活用促進に向けた企画やPR対策等がより一層必要と考えられる。

このような状況から、本事業については、Ⅰ期工区の事業継続を妥当とするが、残区間の早期完成に努めるとともに、今後、より一層の利活用の促進に向け、地元市町や地域と一体となって、ソフト対策に積極的に取り組まれたい。

なお、Ⅱ期工区については、工事着手もされていないことから、当面はⅠ期工区における利活用促進策の効果、地域の気運の醸成状況や社会情勢の変化を見極め、必要に応じて計画内容を見直し、実状に合わせた事業計画となるよう再検討したうえで、事業着手に際しては改めて本審査会に諮られたい。

#### 4 街路事業

##### (9) (都) 尼崎宝塚線 (寺本工区) (伊丹市)

当該道路は、尼崎市臨海部から伊丹市を経て、中国自動車道宝塚IC及び国道176号へ至る阪神間の南北主要幹線道路である。現在、当該事業区間を含め3市域7工区で街路事業により4車線整備を進めているが、当該区間では、慢性的な交通渋滞や交通事故の多発等の課題は未だ解消されておらず、事業実施の必要性は依然として高い。むしろ、沿線に大規模商業施設の出店が予定されているなど、事業実施の必要性はより高まっている。事業進捗が9割を超え、残事業の見通しも立っていることから、事業継続は妥当である。

##### (10) (都) 黒橋線 (明石市)

当該道路は、明石市東部において、国道28号及び国道2号から県道神戸明石線を経由して第二神明道路大蔵谷IC方面を連絡する南北幹線道路である。付近には運転免許更新センターや高校、大学等が立地し、1日当たり約470台の路線バスが運行する市民生活に直結した重要な道路であるが、国道2号との交差点が鋭角かつ急勾配であり、すれ違い待ち等でバスの運行に支障をきたすなど交通の隘路となっている。

事業の実施により、隘路の解消による交通の円滑化、安全性の向上が期待でき、かつ事業進捗が9割を超え、本工事も順調に進んでいることから、事業継続は妥当である。

##### (11) (都) 建石線 (立体) (西宮市)

当該道路は、西宮市中心部と中国自動車道西宮北IC付近を結ぶ阪神間西部の主要な南北幹線道路であり、阪神淡路大震災を契機に、広域的な防災機能を有する緊急輸送道路として指定されている。

当該事業は、交通の円滑化と踏切事故の回避による安全確保のため、当該道路と阪急甲陽線とを立体交差化する事業であり、道路高架橋やアンダーパスの代わりに、鉄道を地下化することにより、西宮市施行の山手線交差部を含む3箇所の踏切を除却するものである。

これまでに、鉄道地下化に直接影響しない区間の道路拡幅約190mの整備を完了し一定の効果は発揮したが、事業の主目的である立体交差の計画については、鉄道地下化工事等に伴い必要となる夙川公園の桜や小中学校の樹木等の伐採、事業実施に伴う西宮市財政への影響等を理由に、沿線自治会等による反対が依然として続いており、地域住民との合意には至っていない。

立体交差事業の必要性は、依然として高いが、事業を継続するためには、地域住民との合意形成が不可欠であり、それまでの間、当面、事業を一時休止することはやむを得ないと判断する。

なお、阪神間の道路ネットワークの形成や広域防災機能など、当該道路の持つ公益性を十分認識し、引き続き、地元市とともに事業の必要性等について説明を行うなど、地域住民との合意形成を図り、事業再開に向けて努力されたい。また、事業再開に際しては、本審査会に改めて諮られたい。

## 5 砂防事業

### (12) 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）

本事業は、阪神淡路大震災を契機として、これまでの砂防えん堤等の整備に加え、山林を公有地化して防災樹林帯として整備することにより、六甲山系山麓部の市街地を土砂災害から守る事業であり、国土交通省とエリアを分担して整備を進めている。当該事業は、このうち六甲山系東部の武庫川ブロックでの整備である。

六甲山系は、崩れやすい地質、急峻な地形、山裾に迫る市街地など、大規模な土砂災害発生要因が多い上に、近年全国的に頻発している局地的豪雨など、山腹崩壊への備えの必要性は高まっており、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」に対する住民の参画を進めるとともに、防災樹林帯の整備・管理手法について、専門家の意見を取り入れ、ノウハウの蓄積に努められたい。

また、市街地に近い砂防えん堤や防災樹林帯の整備など必要箇所については、当初の予定の平成31年度までに完了させるよう優先的に整備し、事業効果の早期発現に努められたい。

## 6 海岸事業

### (13) 田之代海岸 海岸環境整備事業（淡路市）

当該事業は、明石海峡に面する淡路島北端に位置する田之代海岸における海岸整備事業である。事業の実施により、海岸侵食、越波の防止等の防災機能の強化と併せ、砂浜がひろがる海岸環境の再生を図るものである。防災対策の工事は未だ完成していないこと、レクリエーションや環境教育の場としてのニーズも高いことから、事業継続は妥当である。

なお、防災対策の工事については、優先的に整備するなど、事業効果の早期発現に努められたい。

また、事業区間の一部はすでに海水浴場や環境教育の場として利用されており、利用者が安心して利用できるよう、砂浜の安全管理には十分留意されたい。

## 7 林道整備事業

### (14) 前地カンカケ線 過疎代行林道整備事業（宍粟市）

当該事業は、宍粟市波賀町地内の面積約700haに及ぶ広大な人工林の有効利用と環境保全、防災等の森林の多面的な機能を持続的に発揮させるために行う森林管理道の整備事業である。

供用済み区間が不連続な現状では十分な効果が発揮されず、全線の完成が必要であることから、事業継続は妥当である。

なお、森林の持つ多面的な機能を維持していくためには、間伐などの森林整備の実施と併せて、路網整備や高性能林業機械の導入による低コスト生産体制の強化、施業プランナー等専門的知識を持った人材の養成等のソフト施策についても十分な取り組みがなされることを期待する。

また、事業の実施にあたっては、国の林野行政の最近の動向を踏まえ、一層の効率化を図るよう、柔軟な対応を求める。

## 8 河川事業

### (15) 一級河川加古川水系別府川（加古川市）

### (16) 一級河川加古川水系草谷川（加古川市）

これらの事業は、加古川水系下流部の支川において、大きな浸水被害をもたらした昭和58年9月と同程度の洪水を安全に流下させるべく改修を行う河川事業である。

いずれの河川においても未だ目標とする治水安全度を確保できていない。これらの事業は、流域住民の生命と財産を守り、安全・安心な生活環境を確保するために必要であることから、事業継続は妥当である。

## II 事後評価の報告について

### 1 連続立体交差事業

#### J R 山陽本線等加古川駅付近連続立体交差事業（加古川市）

当該事業は、12箇所の踏切を除去し、交通の円滑化と駅周辺市街地の活性化を図るため、J R加古川駅付近約3.3kmの鉄道高架化を行った事業である。

検証により、交通の円滑化・安全化に加え、交通結節機能の強化、駅周辺市街地の健全な発展など、関連街路整備、土地区画整理、駅周辺整備等の周辺のまちづくりと一体的に取り組んだことによる相乗効果を改めて確認できた。

また、加古川陸橋撤去工事期間中の渋滞回避のために行った交通処理対策が効果的であったことから、本事業で得られた交通処理対策の成果を今後の同種事業に活かすべく、資料・記録の保存、活用に努められたい。

### 2 鉄道事業

#### J R 加古川線 電化・高速化事業（加古川市～丹波市）

当該事業は、公共交通体系の強化と鉄道輸送力の増強、利便性等の向上を図るため、J R加古川線の電化及び高速化に必要な地上設備工事を行った事業である。

検証により、鉄道事業者との協議・調整を続けた結果、事業費が大幅に縮減できており、災害時を含めた公共交通体系の強化が図られるとともに、所要時間の短縮や列車増便等による利便性向上、利用者の増加が確認できた。

また、輸送サービスの向上、駅周辺の活性化、利用促進に向けて、行政、鉄道事業者、地域住民の3者が役割分担の下、一体となって各立場から多層的に取り組むことが重要であることを再確認できた。

これからの高齢社会では、公共交通の果たす役割は今後ますます重要となり、他地域での同種の事業においても、今回得られた知見を十分活かされたい。

### 3 土地区画整理事業

#### 伊丹市鴻池土地区画整理事業（伊丹市）

当該事業は、伊丹市北西部の健全な市街地形成と都市防災機能の向上を図るため行った土地区画整理事業である。

検証により、宅地・歩道・緑道整備などにより健全な市街地形成がなされ、また、消防活動困難区域の解消等、都市防災機能の向上が確認された。さらに、人口・世帯数の増加、沿道商業施設の立地等地域の活性化や良好な街並み形成等の効果も確認できた。

また、既存集落を土地区画整理事業区域からはずし、別事業で細街路の拡幅等を行った結果、地区全体を区画整理手法で整備する場合と比べ、整備費用の抑制や事業期間の短縮が可能となった。今後、このような柔軟な対応を参考事例として活かされたい。

#### 4 ほ場整備事業

##### 県営ほ場整備事業（今田西部地区）（篠山市）

当該事業は、篠山市今田西部地区において、農地の区画形状の改善と用排水路、農道等の整備により営農の効率化を図るため行ったほ場整備事業である。

検証により、営農時間の短縮、水稻単収の向上、維持管理費の節減等の効率化の実績や生活環境の改善等の効果が確認できた。

また、本地区でも実績のあった地域農業の担い手である認定農業者の育成と農地利用集積の促進のため、今後の同種事業においても、計画策定段階から農業改良普及センター、市、JA等関係機関が一体となって相談、支援に取り組みられた。

#### 5 ダム事業

##### 引原ダム建設事業（宍粟市）

#### 6 砂防事業

##### （砂）大谷川（朝来市）

#### 7 道路事業

##### （一）塩田一宮線よいたいトンネル（宍粟市）

これらは、いずれも本年8月の台風第9号による災害の発生に伴い、効果検証が可能となった施設を対象に行った事後評価案件である。

検証の結果、ダム事業、砂防事業においては、災害の防止や軽減、道路事業においては、災害時の地域の孤立防止など、地域の安全安心確保に大きな効果を発揮したことが確認できた。

今回のような自然災害に対する土木施設の有効性については、これまでの検証事例もあまりない状況であり、これを契機に広く県民に情報発信し、公共事業への理解を深めるよう、今後も粘り強く努力を続けていくべきである。

また、よりわかりやすく客観的な評価手法の確立のため、道路事業の効果でみられた「地域の孤立解消」「観光振興」のような、現行のB/Cでは反映できていない効果も含めた、より客観的で多面的な評価手法について、今後、研究を深められることを期待する。