

27年12月1日

審査会

沖村 孝



依頼を受けた兵
び同第2条第

簡易審査*案件
た。

分に尊重し、早
努められたい。
表記したので、

予定となって
まえ、適切に事
業の迅速な取組

効果を、今後、
教訓や知見に関
より、さらに適

年以内であり、計
簡易な審査を実施

な南北幹線道路
から4車線に拡

混雑の解消、多
:ど、事業の必要
活動の活性化や
期待できる。全
要性、有効性、

なお、立体交差工事の実施にあたっては、交通を確保しながらの施工となるため、十分、安全に配慮するとともに、路線の重要性に鑑み、早期完成に努められたい。また、盛土区間の法面緑化など、緑の確保にも配慮されたい。

〔海岸・港湾事業〕

（２）福良港海岸〔福良地区〕（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福良地区において、浸水被害軽減のため湾口防波堤を整備する事業である。

当該事業は、発生頻度の高いレベル1津波に対しては、堤内地の浸水面積を約5割縮減するとともに、人家部の浸水深を概ね1m未満に低減する効果を発揮する。また、最大クラスのレベル2津波に対しては、津波高さをレベル1津波並に低減し、堤内地の浸水面積を約2割縮減させる効果が期待できる。

また、当該事業は、県が策定した「津波防災インフラ整備計画」に位置づけられており、計画検討に際して、有識者、地元代表者、漁業関係者、行政等が参画した検討委員会で合意形成が図られるなど、地域の協力体制も整っている。

これらのことから、事業の必要性、有効性、優先性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、設計に際しては、地震による堤体の沈下も考慮するとともに、越流による基礎部の洗掘防止のため、基礎部の補強対策について、十分検討されたい。

また、工事实施にあたっては、湾内の水質や生態系について、モニタリング調査等を実施するなど、環境への影響に十分留意されたい。

さらに、命を守るためには、速やかな避難が大前提であり、地域が主体となった防災まちづくりの取組とあわせて、市とともに避難訓練や防災教育などのソフト対策の充実、避難ルートの安全性の確保にも努められたい。

〔公園事業〕

（３）淡路佐野運動公園（淡路市）

当該事業は、平成15年に開園済みの淡路佐野運動公園内に、野球練習、サッカー練習等に対応できる屋内練習場を整備する事業である。

事業の実施により、季節や天候に左右されずに年間を通してスポーツに取り組める環境が整い、県民の健康増進に寄与するとともに、周辺の宿泊施設と連携した社会人・学生等の各種練習・合宿の誘致が推進でき、スポーツを核とした地域活性化の効果拡大が期待できる。

また、当該公園は淡路市の地域防災計画において、広域避難地として位置づけられており、事業の実施により避難者の収容空間や救援物資の集配基地としての機能が付加され、地域の防災力の向上にも効果が発揮される。

これらのことから、事業の必要性、有効性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、本施設の活用促進のため、事業実施と並行して、2020年東京オリンピック・パラリンピックの事前合宿の誘致など、有効な広報活動にも市とともに積極的に取り組まれたい。

〔県営住宅事業〕

（４）小野垂井住宅（小野市）

（５）明石舞子南住宅（明石市）

当該事業は、「ひょうご21世紀県営住宅整備・管理計画」に基づき、近傍の県営住宅も含めた集約計画を立案した上で、県営住宅を建て替える事業である。

両住宅とも、築後40年以上を経過し、建物・設備等の老朽化が進んでおり、耐震診断の結果、危険性が高いため、早急に建替えを行う必要がある。

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総合治水条例に基づく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、駐車場・屋上の緑化、太陽光発電設備の導入、周辺環境に配慮したデザインの採用など、環境適合性も有している。

これらのことから、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。

なお、事業完了後は、水廻り等の室内設備を少しでも長期間良好な状態で利用できるよう、適切な維持管理に努められたい。

また、良好なコミュニティを持続させる観点から、入居者が多様な年齢構成となるよう、子育て世帯等の若年世帯の優先入居などの運用にも配慮されたい。

さらに、明石舞子南住宅については、明石松が丘住宅への一部集約移転に伴い発生する敷地の余剰地の活用について、オールドニュータウン再生のモデルとなる土地利用を検討されたい。

〔ほ場整備事業〕

（６）養宜地区（南あわじ市）

当該事業は、小規模で不整形な農地区画、既設水路の老朽化等により非効率な営農を強いられている養宜地区を対象として、ほ場整備と用水路のパイプライン化を行う事業である。

事業の実施により、農業機械の導入による省力化やパイプライン化による水管理の効率化が可能となり、作付面積と収量の増加、労働時間の短縮が期待できる。また、事業により営農環境が整うことを期待して、地元集落ではタマネギ、レタスの増産に対する意欲が高まっており、結果として担い手となる認定農業者の増加も見込まれている。

これらのことから、事業の必要性、有効性、優先性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、事業により整備するパイプラインなどの農業用施設について、良好な維持管理が行われるよう、管理者を適切に指導されたい。

〔漁港漁村整備事業〕

（７）沼島漁港（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、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事業である。

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る。

当該事業は、県が策定した「津波防災インフラ整備計画」に位置づけられており、また、地域の伝統的な祭りにも支障を来さない計画とするなど、地域の意見も十分反映されている。

これらのことから、事業の必要性、有効性、優先性等は高く、「事業着手は妥当」である。

なお、命を守るためには、速やかな避難が大前提であり、地域が主体となって行われている避難訓練を継続的に支援し、市とともに防災教育などのソフト対策の充実にも努められたい。

II 継続事業の審査結果について

〔道路事業〕

(1) 一般県道川西インター線（川西市）【簡易審査】

当該事業は、川西市域及び猪名川町域から現在建設中の新名神高速道路の（仮称）川西 I C へのアクセス道路を新設する事業である。

新名神高速道路と一体的に整備を行うものであり、平成 28 年度に同時供用させる必要がある。今年度末には、用地取得が完了する予定で、工事の完成目処も立っていることから、「事業継続は妥当」である。

なお、残工事の実施にあたっては、この地域を特色づけるナラガシワ、クヌギ、エドヒガン等の落葉樹を用いて地域の景観と調和する植生を復元するなど、周辺環境の保全に努められたい。

(2) 主要地方道三木中央線（三木市）【簡易審査】

当該事業は、三木市街地の環状道路の一部を構成し、市の中心部へ流入している通過交通を迂回させるバイパス整備事業である。

事業区間の北側では、土地区画整理事業による新しい市街地形成が進んでおり、地域活性化の観点からも当該事業の早期整備が必要となっている。用地取得も 9 割以上進展しており、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。

(3) 一般国道 372 号（姫路市）【簡易審査】

当該事業は、姫路市と篠山市を結ぶ国道 372 号の姫路市北東部において、渋滞解消と歩行者・自転車の安全確保を図るため、バイパス整備と現道拡幅を行う事業である。既にバイパス区間は完成し、現道拡幅区間の一部を残すのみとなっている。

当該区間は、日交通量が約 1 万 5 千台と交通量が多いものの、歩道がなく、通学児童等が危険な状況であることから、早期に完成させる必要があり、また、用地取得も 9 割以上進展し、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。

(4) 主要地方道三田西インター線（三田市）

当該事業は、国道 176 号と舞鶴若狭自動車道三田西 I C を連絡し、J R 福知山線と立体交差するバイパス整備事業である。

三田西 I C 付近の北摂三田第 2 テクノパークで新規企業立地が進展するなど、事業の必要性は増しており、「事業継続は妥当」である。

なお、用地取得の進捗は 9 割を超えるものの、工事は未着手であるため、地域住民へ計画内容や事業の進捗状況を密に情報発信することにより、事業の円滑な推進に努められたい。

(5) 一般県道広畑青山線（姫路市）

当該事業は、姫路市の外環状道路網の一部を構成しており、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を結び、JR山陽本線との立体交差を含むバイパス整備事業である。

現道の日交通量は2万台を超えており、2箇所の交差点で渋滞が発生している。また、事業区間の延長上にある姫路港広畑地区では、新たな企業立地が進展するなど、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、段階的にも事業効果の早期発現に努められたい。

(6) 主要地方道網干たつの線（太子町・たつの市）

当該事業は、西播磨内陸部と臨海部を結ぶ揖龍南北幹線道路の一部を構成するバイパス整備事業である。全体2.3kmのうち1.7kmは既に供用しており、JR山陽本線との立体交差区間を残すのみとなっている。また、事業区間の北側で、たつの市が整備している市道門前松原幹線も用地取得に目処がつくなど、事業が進捗している。

南側1.7kmが平成22年度に供用したことにより、地域の利便性が向上し、当該区間の早期整備に対する地域の期待がより高まっている状況にある。広域的な連携による地域の産業振興、物流機能の強化等、事業の必要性は依然高く、「事業継続は妥当」である。

(7) 主要地方道豊岡竹野線（豊岡市）

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事業である。

現橋梁は、築後59年を経過した老朽橋であり、幅員が狭く車両の離合が困難なこと、大型車の重量制限（10t）があることから円滑な通行に支障を来している。

円山川の出水時に左岸側の県道豊岡瀬戸線の通行止めが度々発生するため、地元から代替路となる右岸側県道と接続する当該事業の早期整備が求められている。また、城崎温泉への外国人観光客が大幅に増加しており、地域活性化の観点からも事業の必要性は増している。

左岸側の用地取得が進捗し、橋梁形式が決定するなど、新橋梁の本体工事に着手できる目処が立ったことから、「事業継続は妥当」である。

なお、当該地域は軟弱地盤が多く、工事実施にあたっては、接続道路部分も含めて慎重な事前調査を行った上で、適切な対策工法を検討されたい。

(8) 一般国道372号〔丹南バイパス〕（篠山市）

当該事業は、姫路市と篠山市を結ぶ国道372号の篠山市南西部において2工区分けて実施しているバイパス整備事業である。

事業の審査は、未だ1車線の未改良区間が残る「丹南バイパスⅠ（波賀野工区）」と、一部線形が悪い区間が残るものの、現道が2車線確保されている「丹南バイパスⅡ（不来坂工区）」に分けて行った。

「丹南バイパスⅠ」は、緊急輸送道路の未改良区間として早期に整備が必要であり、用地取得が完了し、事業完了の目処も立っていることから、「事業継続は妥当」である。

一方、「丹南バイパスⅡ」は、全体1.4kmのうち見通しが悪く課題のあった0.5kmの現道拡幅区間は完成しており、残る0.9kmのバイパス区間の現道も2車線が確保されている。

このため、「丹南バイパスⅡ」のバイパス区間について、「整備を一時見合わせ、他の道路整備事業の進捗を踏まえ着手時期を見極めた上で、改めて新規事業評価を受ける」とする県の原案は妥当と判断する。

なお、一時見合わせ区間について、地元の不安が生じることのないよう、今後の方針や見通し等の丁寧な説明に努められたい。

(9) 都市計画道路尼崎宝塚線〔武庫・山田工区〕(尼崎市・伊丹市)

(10) 都市計画道路尼崎宝塚線〔小浜南工区〕(宝塚市)

これらの事業は、尼崎市、伊丹市、宝塚市を結ぶ阪神間中央部の主要な南北幹線道路である尼崎宝塚線において、尼崎市武庫の里地内から国道171号まで(武庫・山田工区)と中国自動車道の宝塚IC付近(小浜南工区)で現道を2車線から4車線に拡幅する事業である。

現況交通量は、尼崎で日当たり約2万6千台、宝塚で約2万2千台となっており、慢性的な交通混雑の解消、多発する交通事故の防止など、事業の必要性は依然高く、「事業継続は妥当」である。

なお、残事業の実施にあたっては、路線の重要性に鑑み、できるだけ早期に効果を発揮できるよう、早期完了に努められたい。

【道路・街路事業の取り組み方に関する意見】

自転車・歩行者の安全対策の充実を図るため、県が取り組んでいる「歩行者・自転車分離大作戦」を推進し、自転車レーンの整備、自転車の安全通行を促す注意喚起看板や路面表示の設置等に取り組まされたい。

また、今後新たに道路計画を立案する際には、自転車の走行空間、街路樹の植栽空間等を考慮した空間の使い方にも工夫されたい。

〔海岸・港湾事業〕

(11) 姫路港海岸〔浜田地区〕(姫路市)【簡易審査】

当該事業は、姫路港浜田地区において、背後地の企業・工場等を高潮の浸水被害から守るために、護岸の改良や胸壁の整備を行う事業である。

護岸改良は完了し、胸壁の整備約0.3kmを残すのみとなり、完了目処が立っていることから、「事業継続は妥当」である。

(12) 福良港海岸〔福良地区〕(南あわじ市)

当該事業は、南あわじ市福良地区において、高潮の浸水被害から市街地を守るために、護岸、胸壁、排水機場等を整備する事業である。

今回の審査で「新規着手妥当」とした湾口防波堤の整備と一体となって、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させる必要があるため、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。

これらの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、陸閘等の門扉は災害時に確実に閉鎖されることが重要なため、工事完成後は点検を含めた適切な維持管理に努められたい。

(13) 姫路港〔網干沖地区〕(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を受け入れる処分地を整備する事業である。当該地区が播磨地域で唯一の受け入れ場所でもあることから、事業の必要性は変わっておらず、「事業継続は妥当」である。

なお、南護岸では自然石を用いた緩傾斜式護岸を採用し、海藻や魚類等の生育環境に配慮しているが、現況調査の上で効果検証を行い、今後の同様な事業実施の際の参考とされたい。

また、当該地区の南護岸に接する区画は、将来的には緑地と位置づけられていることから、今後、市及び地元住民の意見を聞きながら、親水空間の創出などに努められたい。

(14) 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を、網手地区では生活物資や貨物等を扱う物揚場等の整備を行う。このうち真浦地区については、平成25年度に完了している。

残る網手地区については、人口減少を見据え、計画規模を縮小するなど適切な措置が取られている。また、海上交通に依存せざるを得ない家島において、当該港湾は住民の生活・産業を支える重要な港湾であり、「事業継続は妥当」である。

〔林道事業〕

(15) 千ヶ峰・三国岳線 (朝来市・神河町・多可町)

当該事業は、朝来市生野町と多可町加美区を南北に結ぶ全長約35kmにわたる骨格林道の整備事業である。

事業の実施とあわせ、作業道を組み合わせた路網整備をすることで、高性能機械による施業が可能となり、木材搬出コストの縮減等により、県産木材の安定供給など、林業振興の効果が期待できる。

また、平成22年に兵庫木材センターが稼働し県産木材の供給体制が確立されたほか、平成27年3月に赤穂市で木質バイオマス発電施設が稼働開始し、続いて朝来市、丹波市でも稼働予定であるなど、木材需要の大幅増が見込まれる。

これらのことから事業の必要性は高まっており、「事業継続は妥当」である。

なお、水源涵養や土砂流出防止等の森林の多面的機能を持続させていくため、間伐の適切な実施や林業に影響のない範囲でのスギ・ヒノキの人工林と広葉樹林の混交化(モザイク化)などにも引き続き取り組まれたい。

また、林道整備に伴い発生する法面の植生について、経年観察を行うなど、緑化状況の推移の把握に努められたい。

〔水道用水供給事業〕

(16) 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年度から継続しており、27年度末での進捗は約79%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い。

また、水需要の動向を踏まえ、全体工程を見直し、浄水場間を結ぶ連絡管の整備を先行実施し、漏水・事故時に備える工夫も行っており、「事業継続は妥当」である。

なお、浄水場間のネットワーク化は漏水時や災害時に非常に有用であり、なおかつ、受水団体の県水への切替にも対応できることから、既存ストックの有効活用にもつながるため、引き続き取り組まれない。

Ⅲ 事後評価について

〔道路事業〕

(1) 一般国道 426 号〔豊岡バイパス〕(豊岡市)

当該事業は、豊岡市街地の外郭環状道路網の一部を構成するバイパス整備事業であり、中心市街地に流入する通過交通を当該道路に転換させることにより、豊岡市街の交通の円滑化を目指したもので、平成 25 年度に完成している。

検証の結果、①中心市街地の渋滞が緩和(立野橋交差点:900m→190m)したこと、②国道 312 号を利用する路線バスの定時性が改善(最大遅れ時間 8 分→2 分)したこと、③豊岡病院への救急搬送時間が短縮(38 分→34 分)したこと、④交通分散により市街地における国道 312 号と豊岡バイパスの交通事故件数が約 25%減少したこと等の効果を確認した。

また、間接効果として、区画整理事業との相乗効果で新市街地の形成が進み、人口・世帯が増加している状況も確認した。

さらに、当該道路の延長上には、北近畿豊岡自動車道の I C が計画されており、住民アンケートや企業ヒアリングの結果から、当該道路の波及効果に対する住民の期待の大きさを確認した。

(2) 主要地方道加古川小野線〔東播磨南北道路〕(加古川市)

当該事業は、東播磨地域と北播磨地域を結ぶ地域高規格道路等の整備事業であり、東播磨地域の南北道路の渋滞緩和と交通安全の確保、地域間の交流連携を促進させるもので、第 1 期事業として一般道路区間を含む国道 2 号から八幡稲美ランプまでの 6.0km を平成 25 年度に供用している。

検証の結果、①加古川小野線などの現道交通量が約 2～5 割減少したこと、②河原交差点などの交差点で渋滞が解消・緩和(6 交差点の平均渋滞長 490m→250m)したこと、③加古川市役所から県立加古川医療センターへの所要時間が短縮(22 分→12 分)したこと等の効果を確認した。

また、加古川市及び稲美町の沿線住民へのアンケート調査では、所要時間の短縮効果等について、約 8 割の方から高い評価を得ていることを確認した。

さらに、間接効果として、当該道路の沿道に第 3 次救急医療機関である県立加古川医療センターが開設(平成 21 年)したのを契機に、第 2 期事業の終点付近に北播磨総合医療センターが開設(平成 25 年)し、さらにその周辺に関連施設が立地するなど、医療機関のネットワーク化が進んでいる状況も確認した。

なお、第 1 期事業の終点である八幡稲美ランプ周辺では、渋滞発生や生活道路への通過交通の流入など新たな課題が発生しており、これらの解決のため、早期の全線供用に努められない。

〔連続立体交差事業〕

（３）ＪＲ山陽本線等（姫路市）

当該事業は、ＪＲ姫路駅付近の鉄道高架事業であり、区画整理事業や関連街路事業と一体となって交差道路を整備することで、姫路市中心部の交通円滑化と中心市街地の活性化を目指したもので、平成 22 年度に完成している。

検証の結果、①主要幹線である船場川線等の主要交差点で渋滞が解消（最大渋滞長 630m→0m）したこと、②開かずの踏切を含む 7 箇所の踏切除却により歩行者・自転車を含む交通環境が劇的に改善したこと等の効果を確認した。

また、関連事業を含めた間接効果としては、①中央コンコースの新設及び東西自由通路の改良により歩行者の南北通行の環境が大幅に改善したこと、②駅前広場の整備、大手前通のトランジットモール化等により駅前の歩行者交通量が増加（5.8 万人→7.9 万人）したこと、③高架下や「キャスティ 2 1」による駅周辺整備により商業床面積の増加やホテルの新規開設 6 件など民間開発が誘発されたこと等の効果を確認した。

〔中山間地域総合整備事業〕

（４）レインボー南但地区（養父市）

当該事業は、中山間地域において、ほ場整備、用排水路・農道整備、農村公園等の複数の事業を一体的に実施する総合事業であり、農業・農村のもつ多面的かつ公益的機能を強化し地域の活性化を図ることを目指したもので、平成 21 年度に完了している。

検証の結果、①ほ場整備では機械化によって省力化されたことなどにより約 30a の耕作放棄地が解消されたこと、②農道整備では養父市最大の直売所への所要時間が最大約 4 割（23 分→13 分）短縮されたこと、③当該事業で用地や駐車場を整備した直売所では年間 11 万人が訪れており、直売所への出荷により農業収入が増えたこと等の効果を確認した。

また、間接効果としては、①地域農産品を生かした加工品を開発・生産し、直売所で販売するなど、積極的な 6 次産業化への取り組みが始まっていること、②棚田保全活動が評価され都市住民との交流が進んでいること等の効果も確認した。

なお、当該事業は、県が目指す地域創生に繋がる非常に有効な取組であり、今後とも県内他地域への同種事業の展開を検討されたい。

【更なる事業の推進に関する意見】

地域住民と合意形成を図り、事業を円滑に進めていくためには、今回のいくつかの事例にもあったように、着手時の事業説明だけでなく、協議会や説明会の適時の開催、ニュースレターの定期配布などにより計画概要、事業の効果、現在の進捗状況等の情報を継続的に情報発信することは非常に有効である。成功事例、失敗事例から学び、より有効な情報発信に取り組まされたい。