

令和4年12月22日

兵庫県知事 齋藤 元彦 様

公共事業等審査会

会長 飯塚 敦



令和4年度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、令和4年10月24日に兵庫県知事から審査依頼のあった新規事業5件及び継続事業9件を慎重に審査した。

その結果、全ての新規事業及び継続事業について、必要性、有効性・効率性、環境適合性、優先性が認められ、いずれも着手または継続することが妥当と判断した。

はじめに、全体の審査を通した総評として、質の高い公共サービスを将来にわたって県民に提供するという普遍的な責務を果たされることを切に期待し、以下2点申し述べる。

1点目は、昨年度の当審査会(令和3年11月2日)に県から示された「公共事業等評価の信頼性向上に向けた取組について」の実践についてである。これを念頭に置き、今回の審査対象事業では随所に評価内容の精度向上やインハウス・エンジニアの技術力強化に取り組もうとする姿勢が見受けられた。本取組は、完成までに長期を要する多種多様な各事業に対して必ずしも一朝一夕に成果が得られるものではないが、大変意義のあるものであり、PDCAサイクルを通じて、実践行動として具体化することが重要といえよう。

特に、事業費の増額に直結する地質条件や施工計画等の技術的な事案については、引き続きデータベースとして蓄積するのみならず、若手技術者を含めたインハウス・エンジニアが洞察力や想像力を発揮して主体的に課題に対して考察を深め、事業を遂行できるよう、日々の研鑽やチャレンジ精神をもって、持続可能な組織づくりを模索されたい。

2点目は事業の早期完了についてである。事業期間の設定は、前記の「公共事業等評価の信頼性向上に向けた取組について」にも示されたとおり、類似事業の実績や埋蔵文化財等の予見し得る要素を勘案して事業毎に適切な期間を設定することが肝要である。

そのうえで、事業実施に際しては、技術的な工程では民間の競争原理や工事請負者の創意工夫、技術力が発揮されるよう発注環境や工事監理に配慮するほか、事業用地の取得では取用手続きも含めた実効性ある早期取得の取組を継続すること等により、事業評価で示し

た事業期間を短縮するよう尽力されたい。

各事業の実施にあたっては、総評に加え、以下に記す各事業の審査内容や意見を十分に尊重し、工事の品質確保、関係者の合意形成、県民への説明責任、自然環境との適切な共生及び周辺環境への配慮等に努め、適正かつ効率的な事業執行に取り組まされたい。

1 新規事業

〔自転車道〕

(1) 大鳴門橋自転車道（南あわじ市）

当該事業は、南あわじ市と徳島県鳴門市を結ぶ大鳴門橋の桁下空間に自転車及び歩行者用通路を整備することにより、淡路島内や瀬戸内海を周遊する新たなサイクリングルート of 構築ならびに災害時に陸域交通が寸断された場合に渡海して避難できる緊急避難路の確保を図ろうとするものである。

将来の四国新幹線を導入するために設けられた桁下空間を暫定的に有効活用し、観光資源である“鳴門の渦潮”と昨今のサイクリング需要をマッチさせた本事業の趣旨は大変意義深く、地域の観光振興や広域的な経済波及効果が期待できる。

事業実施にあたっては、淡路島内も含めた安全かつ快適な自転車通行空間の確保はもとより、自転車道が観光需要の創出・拡大に十分な効果を発揮するよう、徳島県、南あわじ市、本州四国連絡高速道路株式会社や各関係団体等との綿密な連携のもと、様々な地域・観光振興施策についても検討されたい。

また、将来的に暫定利用期間が満了して自転車道を撤去する必要性が生じた際には、緊急避難路の機能を喪失させることがないように、別手段による代替措置の検討が必要と思料する。

なお、法規制上、本事業での通行対象外とされている排気量125cc以下の原動機付自転車については、平成7(1995)年にフェリーの運航が休止されて以降、淡路島・四国間を往来できない状況が続いている経緯も踏まえ、交通ネットワークの観点から、将来における交通需要や情勢変化等に応じた幅広い配慮を求める。

〔道路〕

(2) 主要地方道豊岡竹野線〔桃島バイパス〕（豊岡市）

当該事業は、城崎温泉街を迂回する約1.4kmのバイパス道路の整備と併せて通行規制対策を実施することにより、温泉街を通過する自動車交通を抑制して歩行者の通行空間の拡大を図り、域内の交通安全を確保しようとするものである。

城崎温泉街を縦貫する現道は、幅員が狭く、自動車と歩行者が輻輳して通行する危険な状況が常態化しており、交通事故も頻発している。また、観光客が外湯や柳並木、沿道の店舗等を歩いて巡る“そぞろ歩き”を魅力として掲げている当該地域にとっては、交通安全の確保のみならず、沿道環境の改善、緊急時の輸送機能強化等、今後の更なる地域活性化や観光振興にとっても、バイパス整備は不可欠かつ急務といえよう。

令和5(2023)年度から令和14(2032)年度までの10年間とされている事業期間については、埋蔵文化財調査や鉄道交差の工事に要する期間を盛り込む等、類似事業の実績(延伸事由)を踏まえた設定として理解できる一方、改善が急がれる地域交通の窮状に鑑みると、やや長いという印象は拭えない。

そのため、事業実施にあたっては、トンネル掘削工事等の技術的な工程の最適化等に努め、全体事業期間の短縮に尽力されたい。また、事業地付近に存する水田等の湿地環境やトンネル掘削残土の処分地の自然環境についても十分配慮されたい。

〔県営住宅〕

(3) 青木住宅(神戸市東灘区)

当該事業は、建設から約40年が経過して老朽化が著しい青木高層・鉄筋住宅を同位置において建て替えるものである。

入居者の安全・安心の確保、居住環境の改善や地域コミュニティの活性化を図るためには建替は妥当といえよう。

事業実施に際しては、県営住宅では初めてとなるPFIを導入することにより、全体のコスト縮減や工期短縮、余剰地の高付加価値利用等、民間事業者のアイデアやノウハウを生かした住宅整備を進めることとしており、効率性かつ効果的な展開が期待できる。

そのうえで、断熱性等の住宅性能については、現行基準の適用のみならず、全国的な基準見直し動向によっては新築時点から時代の先を読んで整備することも選択肢に入れる等、PFIの趣旨を活かし、当初設計段階から長期的視点に立った合理的な要求性能の設定に努められたい。

また、本事業の実施を通して、昨今の入居者ニーズや社会情勢に応じた戸数、間取り、設備等、これからの県営住宅の在り方や標準仕様を検討する好機になることを期待する。

(4) 西宮上甲子園住宅（西宮市）

当該事業は、建設から約 50 年が経過して老朽化が著しく、耐震性を欠く西宮上甲子園鉄筋住宅及び西宮愛宕山鉄筋住宅について、西宮上甲子園鉄筋住宅と同位置に集約、建て替えるものである。

入居者の安全・安心の確保、居住環境の改善や地域コミュニティの活性化、県営住宅ストックの集約適正化を図るためには、建替は妥当といえよう。

事業実施に際しては、青木住宅と同様、現行基準の適用のみならず、入居者の年齢層やニーズに合わせた間取り、設備等の住環境整備に努められたい。

また、居住地の移転を余儀なくされる西宮愛宕山鉄筋住宅の現入居者に対しては、長年培ってきた近隣の地域コミュニティも尊重し、希望者には近隣での移転先を斡旋する等、入居者個々の希望に沿った丁寧な移転計画を立案・実行されたい。

〔漁港〕

(5) 妻鹿^{めが}漁港（姫路市）

当該事業は、播磨地域の流通拠点漁港である妻鹿漁港に屋根付き浮棧橋等を整備することにより、同港の陸揚げ・集荷機能の強化を図ろうとするものである。

漁業者の高齢化、いかなごの水揚げ量減少等の課題を抱える妻鹿漁港では、漁業作業の軽労化、効率化は喫緊の課題であり、さらに、令和 5 (2023) 年には、隣接地に姫路市中央卸売市場の移転・開設が予定される等、同港周辺地域では地域活性化の機運も高まりをみせている。これらの状況下、早期の事業完了が望まれる。

そのうえで、浮棧橋の工場製作、運搬及び設置等の一連の工事期間については、令和 6 (2024) 年度から令和 9 (2027) 年度までの 4 年間を見込んでいるが、工事請負者の技術力や創意工夫が存分に発揮され、最短工程で遂行できるよう、発注段階や工程計画立案時には発注者側の工夫や配慮も必要といえよう。

なお、事業の有効性・効率性については、漁獲物の付加価値に関する項目等、費用便益計算に「含む」と「含まれない」もの双方に重複して計上されているような表記が散見されたことから、誤解のないよう、再整理のうえ修正を検討されたい^{※1}。

また、事業主旨に照らして、事後評価の対象とすべきである^{※2}。

※1：その後、評価調書は修正された。

※2：その後、事後評価の対象とされた。

2 継続事業

〔道路〕

(1) 一般県道豊岡インター線、(2) 主要地方道但馬空港線（豊岡市）

当該事業は、豊岡市街地とコウノトリ但馬空港とを最短で結び、かつ令和6(2024)年に開通予定の北近畿豊岡自動車道(仮称)豊岡インターチェンジに直結する延長約0.6km(豊岡インター線)、約2.2km(但馬空港線)の路線を新設するものである。

今回、事業中の道路法面で多発的に発生した地すべりの対策工事等により事業費の増額や完成予定年度の延伸に至ったとのことである。

事業実施に際しては、供用後も含め、地すべりの動態を継続的に監視して道路の安全確保に十分慎重を期すとともに、北近畿豊岡自動車道や沿道で整備が進む産業用地造成の完成に遅れることがないように、継続して早期完成に尽力されたい。

なお、地すべりについては、近傍の他の工事記録等からある程度の発生可能性が懸念されていたとのことであり、今後、同様のケースに対しては、当初計画段階から増額リスクとして検討の俎上に載せ、仮に事象が発生した場合の事業費の上振れ幅を試算しておくことも事業評価の充実やインハウス・エンジニアの向上に有益なものになると思料する。

〔河川〕

(3) 二級河川喜瀬川水系喜瀬川^{きせ}（加古川市）

当該事業は、平成19(2007)年に策定された河川整備計画に基づき、概ね30年に1回の降雨による洪水を安全に流下させることを目標として、河道拡幅等を実施するものである。

今回、橋梁架替工事期間中の代替路について、迂回路方式から仮橋方式に変更したことによる事業費の増額、また、用地補償が難航したことから完成予定年度の延伸に至ったとのことである。

事業実施に際しては、橋梁架替工事時の仮橋の交通安全確保に十分留意するとともに、河床に滞筋を設ける等、自然環境に配慮した多自然川づくりにも取組みながら、継続して早期完成に努められたい。

(4) 二級河川法華山谷川水系法華山谷川^{ほっけさんたに} (加古川市、高砂市)

当該事業は、平成 25(2013)年に策定された河川整備計画に基づき、平成 23(2011)年 9 月台風第 12 号による洪水と同規模の洪水に対し、地域住民の安全・安心を確保することを目標として、河道拡幅等を実施するものである。

今回、事業着手後に確認された軟弱地盤や転石に対応するため、護岸形式、施工方法及び残土処分方法を変更したこと等から事業費の増額、また、用地補償が難航したこと等から完成予定年度の延伸に至ったとのことである。

事業実施に際しては、残区間で難航する用地補償の早期解決策も含め、流域全体の治水安全度向上に向け、継続して早期完成に尽力されたい。

なお、軟弱地盤等の土質条件については、当初段階(概略設計時点)では近傍ボーリングデータ等の限られた情報を基に推測せざるを得ない事情は一定理解できるものの、技術的な興味関心や想像力をもってすれば、事前に懸念や予見に繋がる場合もあろうことから、当該事業から得られた知見や経験が県技術職員の技術力研鑽に活かされるような取組に期待したい。

(5) 二級河川八家川水系八家川^{やか} (姫路市)

当該事業は、平成 24(2012)年に策定された河川整備計画に基づき、昭和 40(1965)年 9 月台風第 23 号による洪水と同規模の洪水を安全に流下させることを目標として、八家川中流部に洪水調節池を整備するものである。

今回、洪水調節池の底版部の施工に先立ち、遮水性能を確保するためには現設計とは異なる工法が望ましいと判断し、その結果、事業費の増額に至ったとのことである。

当該事業の事業費は、平成 28(2016)年の新規規評価時の 16 億円から、令和 3(2021)年の再評価時には 42 億円、そして今回の 79 億円と著しい増額の変遷を辿っているが、これらの背景には、県での施工実績が乏しいなかで、顕在化する課題や懸念に対して外部意見を聴取する等しながら最適工法を模索した、いわば技術的なリカバリー策が講じられた結果ともいえよう。

今後は、これまでの過程で得られた知見や教訓を他事業にも活かすべく、組織内での共有はもとより、共有された知見を活用する取組を具体化されるよう、次なる展開に期待したい。

そのうえで、事業実施に際しては、流域全体の治水安全度向上に向け、継続して早期完成に尽力されたい。

(6) 二級河川千種川水系千種川（赤穂市、上郡町）

当該事業は、平成 24(2012)年に策定された河川整備計画に基づき、地域住民の安全・安心を確保することを目標として、堤防整備等の高潮対策や河道改修等の洪水対策を実施するものである。

今回、高潮対策について、背後地の工場への支障を最小限にするために堤防の形状を変更したことによる事業費の増額や完成予定年度の延伸、ならびに洪水対策について、景観に配慮した護岸ブロックに変更したこと等による事業費増額及び河川内民地の境界確定が難航したことから完成予定年度の延伸に至ったとのことである。

当該事業の完成予定年度の延伸や事業費の増額はやむを得ないものと理解するものの、平成 18(2006)年度（高潮対策は平成 21(2009)年度）に着手して以降、相当の歳月が経過していることから、事業実施に際しては、流域全体の治水安全度向上に向け、継続して残区間の早期完成に尽力されたい。

(7) 二級河川千種川水系^{かりや}加里屋川（赤穂市）

当該事業は、平成 24(2012)年に策定された河川整備計画に基づき、既往最大降雨による洪水に対し、地域住民の安全・安心を確保することを目標として、河道拡幅等を実施するものである。

今回、複数ある橋梁の架替工事に際し、直接基礎から杭基礎形式に変更したことや沿川の家屋に配慮した工法に変更したこと、架替順序を見直したこと等から事業費の増額や完成予定年度の延伸に至ったとのことである。

特に、完成予定年度の延伸については、技術的な要因だけではなく、地元の意見を尊重した工程計画に見直したという点は斟酌するが、12年の延伸(令和5年度→令和17年度)は、その期間中、治水上のリスクを負うことになり、長いという印象は拭えない。

事業実施に際しては、引き続き地元との合意形成を維持しつつ、技術的な工程の最適化等に努め、継続して全体事業期間の短縮に尽力されたい。

〔海岸〕

(8) 内田海岸（洲本市）

当該事業は、風波浪による侵食・後退が著しく、高波時には越波により背後地に被害が発生している内田海岸約1.4kmの区間において、沿岸住民の安全・安心を確保するため、消波堤や礫養浜を整備するものである。

今回、漁業への影響を最小化するため、工事の作業動線を海上から陸上に変更したことから事業費の増額や完成予定年度の延伸に至ったとのことである。

礫養浜の整備については、侵食に対する耐性、地元との協議、経済性等を勘案した結果として、事業着手段階から採用されたものであることは理解するが、元来の砂浜からは生物の生息環境を大きく改変することに他ならず、環境適合性という視点では、“次善策”であることを自認しておく必要がある。

事業実施に際しては、引き続き地元との合意形成を維持しつつ、継続して残区間の早期完成に尽力されたい。

なお、汀線の後退は河川からの土砂供給量の減少が一因と推察されることから、将来的には、当該海岸に限らず、河川上流部も含めた流域全体の土砂動態を制御する「総合土砂管理」の視点にも留意されたい。

〔公園〕

(9) 県立有馬富士公園〔地球アトリエ〕（三田市）

当該事業は、平成13(2001)年に供用開始した県立有馬富士公園で進めている“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“の一環として、同公園区域内に体験交流館や劇場等からなる体験型施設「地球アトリエ」を整備する事業である。

今回、コロナ禍等の社会情勢の変化により、安定的な施設運営に必要な財源確保が見込まれないことから、当初の地球アトリエの構想の理念は継承しつつ、事業規模を大幅に縮小するとのことである。

次年度の詳細な変更事業計画の立案に際しては、限られた財源のなかで既存施設を最大限生かしつつ、ハード・ソフト両面から様々な工夫を凝らし、環境教育の場、芸術文化に触れられる場としてふさわしいものになるよう努められたい。

3 事後評価に対する意見について、

(1) 一般国道 178 号浜坂道路（香美町、新温泉町）

当該事業は、山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）のうち、香美町と新温泉町とを結ぶ延長 9.8km の自動車専用道路として、平成 19(2007)年度に新規事業評価、平成 20(2008)年度に事業着手し、平成 29(2017)年 11 月に開通した。総事業費は約 369 億円である。

事業の完成により、走行時間の短縮(約 6 分)、異常気象時の通行止回避による防災機能の向上、医療機関への救急搬送時間の短縮、交通事故の減少、近隣の観光施設への入込客数の増加等、様々な効果を確認した。

事業地で確認された貴重植物ミツガシワの保全として、町が天然記念物に指定するとともに、地元住民有志による保存会が発足する等、実効性の高い措置が講じられたことは大変素晴らしく、他事業の好事例になるよう、積極的な広報活動に努められたい。

また、事業着手から完成まで 10 年の長期間を要したことから、浜坂道路Ⅱ期等の残りの区間にあっては、事業期間の短縮に尽力されたい。

一方、当該事業によって活況となった近隣の観光施設周辺の交通安全対策や、町に移管された旧道の早期の災害復旧については、町と連携しながら一定の配意、助力に努められたい。

以上