

令和7年12月16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7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7年10月15日に兵庫県知事から審査依頼のあった新規事業2件及び継続事業16件について、県民の視座にたって多面的な観点から慎重に審査した。

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。

本年は、1月に埼玉県八潮市で下水道管の老朽化に起因する道路陥没事故が発生し、インフラ老朽化対策の必要性や重要性が社会に強く認識される契機となった。また、7月にはカムチャツカ半島付近を震源とする地震が発生し、近年発生が懸念されている南海トラフ地震への備えを含め、防災・減災対策の推進が喫緊の課題であることを再認識させられる年となった。

6月に閣議決定された国の「第1次国土強靱化実施中期計画」では、前計画の5か年加速化対策の約1.3倍となる、5年間で概ね20兆円強の事業規模が示されている。これを最大限活用しながらインフラ整備を着実に推進し、安心・安全な県土づくりが早期に実現されることを切に期待し、以下2点申し上げる。

1点目は、公共事業等評価の信頼性向上である。今年度の継続事業審査においても、事業費の大幅な増額や事業期間の延伸が確認された。県は、令和3年度に当審査会で議論された「公共事業等評価の信頼性向上に向けた取組について」を踏まえ、事業費の増額や事業期間の延伸に至った事例等をデータベースとして整理・蓄積し、事業費や工期の変動リスクを洗い出し、今後の事業の適正な実施に積極的に生かそうとする試みを開始した。今年度の審査会において、これまでの検討成果が報告された。

今後は、データベースの充実及びリスク分析の継続と体系的な活用により、事業の最適な執行、生産性の向上に寄与し、もって公共事業等の実施における信頼性、客観性、透明性の一層の向上につながることを期待したい。また、この試みを業務フローに落とし込むことにより、業務改善にも検討を進められたい。そして、この一連の試みが「HYOGO モデ

ル]として、県独自の先進的な取り組みとして定着することを期待する。

2点目は、費用対効果に関する丁寧な説明である。費用対効果を客観的に示す費用便益比(B/C)は、兵庫県においても公共事業の投資効率性を評価する重要な指標として用いられている。しかし、便益の算出過程が複雑であることから、県民には分かりにくく、「数字合わせ」と受け取られるおそれもある。数値のみに拘泥することなく、費用便益比算出上の便益に算入されない効果も重要であれば、それも含め、県民に対して一層丁寧な説明に努められたい。

各事業の実施にあたっては、前述に加え、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れない。

## 1 新規事業

### 〔漁港〕

#### (1) 浜坂漁港(新温泉町)

浜坂漁港は、兵庫県の日本海沿岸西部、山陰海岸国立公園内に位置し、但馬圏域の生産拠点漁港として重要な役割を担っている。また、県の地域防災計画では防災拠点漁港に位置付けられており、緊急物資輸送拠点としても機能している。

本漁港では、漁船の大型化に伴う水深不足、冬季の風浪等による越波が陸揚げ作業へ及ぼす支障、さらに地震発生時の岸壁・護岸の安全性に対する懸念など、複数の課題が存在する。このため、漁港機能の改善を図るべく、漁港改良を実施するものである。

本事業により、漁業の生産性向上及び漁獲量の増加が見込まれることに加え、災害時には緊急物資輸送拠点としての機能を確保しつつ、漁業活動の継続も可能となるなど、地域漁業の維持・発展に多大な寄与が期待されることから、「事業着手は妥当」である。

漁業者との丁寧な調整のもと、本事業が安全かつ計画的に進められ、浜坂漁港の機能強化と地域水産業の持続的発展に寄与することを期待する。国立公園区域でもあり、陸域・藻場を含む環境への影響、漁業の共存という課題に十分配慮しつつ、効率的な事業執行に取り組まれない。

## 〔市街地再開発〕

### (2) 神戸三宮雲井通6丁目北地区市街地再開発事業（神戸市）

本事業は、JR三ノ宮駅東側に位置する特定都市再生緊急整備地域において、市街地再開発を行うものである。現在、既存施設の老朽化や中・長距離バス乗降場の分散等により、都市機能の低下が認められる状況にある。

このため、既存施設の更新を進め、新たな交通結節拠点となる中・長距離バスターミナルを整備すると共に、歩行者に優しいまちづくりを進める。さらに都市間競争において選ばれる魅力と活力を備えた都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸にふさわしい都市再生への寄与を目的とする。

国・県・神戸市・民間事業者が一体的に取り組む共同事業であり、先行する神戸三宮雲井通5丁目再開発事業においては、中・長距離バスターミナルや劇場機能を有する施設整備が着実に進展していることから、「事業着手は妥当」である。

5丁目の進行状況や費用変動を、6丁目北の費用算定に反映し、適宜情報共有しながら、資金計画の見直し精度を高める努力を払い、本事業を滞りなく進められたい。5丁目と一体となって整備効果を早期に発現できるよう、各事業者との緊密な連携による効率的な事業執行に期待する。

## 2 継続事業

### 〔道路〕

#### (1) 一般県道広畑青山線（姫路市）

本路線は、姫路市西部の臨海部と国道2号を南北に結ぶ幹線道路であり、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路線である。

現道は交通量が約17,000台/日と多く、特に朝夕には主要交差点で最大600mの渋滞が発生しているため、4車線バイパスを整備するものである。

工事が着実に進捗しており、令和8年春に暫定2車線供用を予定していること、姫路港広畑地区等播磨臨海部と重要物流道路である国道2号姫路バイパスとのアクセス強化を図り、将来的には、都市計画決定・環境影響評価手続きが進められている播磨臨海地域道路と一体となって更なる製造業の活性化・投資が期待されることから、「事業継続は妥当」である。

暫定2車線供用後の完成4車線整備に向けては、新たな課題が生じた際にも個別

的な対応にとどまることなく、事業全体を俯瞰した最適化の観点から、複合的な要因をあらかじめ想定し、全体工程及び事業費への影響を最小限に抑え得る計画的なマネジメントを推進されたい。本事業から学べることを組織内で共有し、コスト増や工期延長の抑制に資するように活用されたい。

## (2) 主要地方道太子御津線〔茶ノ木踏切〕(太子町～姫路市)

本路線は、国道 179 号を起点とし国道 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路線である。

本路線では、JR山陽本線が交差する茶ノ木踏切がボトルネックとなり、朝夕を中心に最大 150mの渋滞が発生していることに加え、当該区間は歩道がなく路肩も狭いため、歩行者及び自転車が輻輳し危険な状況となっていることから、JR山陽本線と立体交差するバイパスを整備し、交通渋滞の解消、歩行者・自転車の安全確保を図るものである。

既に全区間の用地取得が完了していること、関連事業である県道網干停車場新舞子線の沿道で民間資本による産業団地開発や企業誘致が計画されていることから、「事業継続は妥当」である。

今後は、概略設計段階において、過去の事例を振り返り、想定される課題やリスクを十分に共有・分析し、詳細設計段階での手戻りを防止されたい。また大幅に変更されることのない精度での工程計画を作成できるように努力されたい。これにより、事業の進捗に対する県民の不安を軽減し、透明性の高い説明責任を果たしつつ、計画的かつ着実な整備の推進に努められたい。

## (3) 主要地方道豊岡竹野線〔城崎大橋〕(豊岡市)

本路線は、但馬北部の東西交通を強化し、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。

旧城崎大橋は築 69 年の老朽橋(昭和 31 年架設)で幅員が狭い上、大型車の重量制限(10t)を行っており、安全で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(基準 50m、現況 10m)、低い橋桁が洪水の流下を阻害しているほか、城崎温泉までの主要ルートである県道豊岡瀬戸線は円山川の出水時に道路冠水によ

る通行止めが度々発生しているため、新橋を整備するものである。

今年5月に新城崎大橋が供用開始され、残る工事は旧橋撤去のみであること、将来は現在事業中である「山陰近畿自動車道 城崎道路」(仮称)城崎温泉ICへのアクセスルートとなることから、「事業継続は妥当」である。

今後は、現地条件や制約要因を踏まえつつ、複数の工法や対応策を比較検討し、合理性・実現性の観点から最適な手法を選定されたい。特に、多額の費用追加を防げるように、その検討過程を明確にし、県民に対する説明力を高めることで、事業の透明性と信頼性の一層の向上に努められたい。

#### (4) 主要地方道神戸加東線〔桃坂バイパス〕(三木市～加東市)

本路線は、神戸市から加東市中心部に至る道路であり、北播磨地域の生活、観光、産業を支える南北幹線道路である。

現道は、線形不良及び幅員狭小で大型車の離合が困難な状況にあることに加え、三木高校の生徒等の自転車通学経路として利用されているにもかかわらず、路肩に余裕がなく危険な状態であることから、2車線のバイパスを整備するものである。

当該区間は用地取得が完了していること、東播磨道や県道小野藍本線松沢バイパスなど周辺道路が供用されたこと、さらに旧吉川町中心部から二次救急医療機関である北播磨総合医療センターへのアクセス性の向上を図る必要があることから、「事業継続は妥当」である。

なお、今後も、自然環境や生態系に十分配慮し、地域の有識者等の知見を活用した環境影響の確認に努められたい。また、事業工程の見通しについては、変更の可能性や不確実性をあらかじめ示し、事業進捗や変更理由を県民に丁寧に説明し、計画の透明性と信頼性の一層の向上を図られたい。

#### (5) 主要地方道神戸加古川姫路線〔山角バイパス〕(加古川市)

本路線は、加古川バイパスと山陽自動車道の間位置し、神戸市と姫路市を結ぶ東西幹線道路である。

現道は、集落内を通過していながらも幅員狭小であり、また、学校の通学経路であるものの歩道がなく路肩が狭いため、歩行者・自転車が危険な状況である。このため、2車線の現道拡幅及びバイパスを整備するものである。

令和8年度の県立かこがわ清流特別支援学校(仮称)の開校に合わせ、現道拡幅区間が今年度末に供用されること、バイパス区間完成時には三次救急医療機関である県立加古川医療センターへのアクセスがより強化されることから、「事業継続は妥当」である。

事業期間が大幅に延伸されている一方で、費用便益比算出上の便益に表れにくい地域活動や伝統行事等への影響についても十分に配慮されている。今後とも関係者との連携を図り、地域との調和を重視した事業推進に努め、早期完成を図られたい。

#### (6) 国道178号〔浜坂道路Ⅱ期〕(新温泉町)

山陰近畿自動車道は、基幹道路八連携軸の日本海沿岸軸として、日本海側の高速道路網の未整備区間を解消する高規格道路である。

本路線の整備により、災害に強い日本海国土軸の形成、広域観光交流圏の拡充・強化による地域間交流の拡大、救急搬送の高速化による命の道としての機能強化などの整備効果が期待される。

当該区間は、山陰近畿自動車道の一部区間として、新温泉浜坂ICと居組ICの間を結ぶ2車線の高規格道路を整備するものである。

更なる事業費の増額が必要となったものの、当該区間の供用により、香住・鳥取間を直結する高規格道路が一連で完成すること、鳥取県東部市町と県境を越えた連携を強化していることから、事業の必要性は依然として高い。また、用地取得はほぼ完了し、現在全線にわたりトンネルや橋などの大規模工事が進められていることから、「事業継続は妥当」である。

なお、費用便益比(B/C)の算定や活用にあたっては、評価対象区間の範囲や算出方法によって数値の意味が大きく異なることから、事業の必要性や費用便益比算出上の便益では捉えきれない定性的な効果についても丁寧な説明に努められたい。また、進捗状況については県民に対する積極的な情報提供を図られたい。

#### (7) 都市計画道路尼崎宝塚線〔阪急立体〕(尼崎市)

本路線は、尼崎市の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る。

当該区間の前後は4車線で整備済みであるが、当該区間は2車線で現況交通量が

約 28,000 台/日と多く、交通容量を大きく超過している上、過去 5 年間で 39 件の交通事故が発生するなど危険な状況である。さらに、本路線は緊急輸送道路にも位置付けられているため、4 車線化整備を行うものである。

このたび大幅に事業費が増額されるものの、本路線唯一のボトルネック区間の解消により、地域の社会経済活動が一層活性化されること、救急搬送や災害時の輸送機能に多大に寄与することから、事業の必要性は依然として高い。また、鉄道事業者との協議も概ね整っていることから、「事業継続は妥当」である。

なお、鉄道事業者との協議や地元との調整が工期や工費に大きく影響することを踏まえ、事前段階からの協議体制の強化など、適切な改善方策の検討を進められたい。また、今後の類似事業に備え、工法選定や工程管理に関して、複数の代替案を比較・検証する取組を積極的に行い、その知見を蓄積・共有することにより、事業費や工期の精度向上を図られたい。

## 〔河川〕

### (8) 二級河川武庫川水系武庫川〔下流部築堤区間〕(尼崎市、西宮市)

### (9) 二級河川武庫川水系武庫川〔下流部掘込区間〕(西宮市)

武庫川流域では、昭和 36(1961)年、平成 11(1999)年、平成 16(2004)年、平成 26(2014)年に床上浸水等の甚大な浸水被害が発生しており、浸水想定区域には約 123 万人が居住している。

このため、本事業は、平成 23(2011)年に策定した河川整備計画に基づき、戦後最大となる昭和 36(1961)年 6 月豪雨規模の洪水を安全に流下させること等を目的に、河川改修を行うものである。

下流部築堤区間では、令和 9 年度の完了(河床掘削以外)に向け、順調に工事が進められていること、下流部掘込区間においても、国交省と連携し着実に工事進捗が図られていること、浸水被害が発生した場合は日常生活や社会経済活動への甚大な影響が懸念されることから、事業の必要性は依然高く、「事業継続は妥当」である。

今後は、今回の事業費増額の要因を的確に把握し、概略設計段階においても可能な限り実勢に近い積算を行うなど、当初事業費の精度向上に努められたい。また、フォローアップ懇話会による進捗状況の公表や地元への継続的な情報共有、河川整備計画に定めた環境保全対策の実施など、武庫川での先進的な取組を他の河川事業

にも展開し、県民理解の促進と事業の透明性の一層の向上を図られたい。

#### (10) 二級河川武庫川水系大堀川（宝塚市）

大堀川では、昭和 58(1983)年、平成 30(2018)年、令和 2(2020)年に家屋浸水等の甚大な浸水被害が発生している。

このため、本事業は、平成 23(2011)年に策定した河川整備計画に基づき、戦後最大となる昭和 58(1983)年 9月の台風第 10号規模の洪水を安全に流下させることを目的に、河川改修を行うものである。

これまで、県道尼崎宝塚線下流の整備が完了しており、引き続き人家が連担する上流工区の整備が必要であることから、事業の必要性は依然高く、「事業継続は妥当」である。

今後は、関係機関との調整に長期間を要する区間について、工程全体を見据えた上で、早期の段階から協議・調整に着手するなど、計画的な事業推進に努められたい。

#### (11) 一級河川淀川水系猪名川（川西市）

淀川水系猪名川圏域では、昭和 42(1967)年、昭和 58(1983)年、平成 26(2014)年に床上浸水を含む甚大な浸水被害が発生している。

このため、本事業は、平成 28(2016)年に策定した河川整備計画に基づき、戦後最大となる昭和 42(1967)年 7月豪雨規模の洪水を安全に流下させることを目的に、河川改修を行うものである。

これまで、国の重要文化財や史跡に指定されている多田神社との丁寧な協議を行うとともに、地元川西市とも連携を図りながら着実に事業を進捗していること、当該工区直下流の国管理区間の河川改修が進捗していること、事業区間には人家連担部が含まれ、浸水時には地域住民への甚大な影響が懸念されることから、事業の必要性は依然高く、「事業継続は妥当」である。

今後は、設計段階において地質や基礎条件を的確に把握するため、必要に応じて現地踏査や試掘等を実施するなど、施工上の不確実性を可能な限り低減されたい。そのうえで、こうした事前調査を通じて工期延伸の要因を早期に洗い出し、県民の安全・安心を一日も早く確保できるよう、計画的かつ効率的な事業推進に努められ

たい。

## (12) 二級河川三原川水系大日川（南あわじ市）

三原川水系では、昭和 54(1979)年、平成 16(2004)年、平成 21(2009)年、平成 23(2011)年、平成 26(2014)年に床上浸水を含む甚大な浸水被害が発生している。

このため、本事業は、平成 22(2010)年に策定した河川整備計画に基づき、昭和 54(1979)年 9 月の台風第 16 号規模の洪水を安全に流下させることを目的に、河川改修を行うものである。

用地難航等により事業期間が 14 年延伸されるものの、着実に交渉が進んでいること、事業区間には人家連担部が含まれ、流下能力不足による深刻な浸水被害が懸念されることから、事業の必要性は依然高く、「事業継続は妥当」である。

今後は、用地補償に係る事業費や工程の設定に当たり、現地踏査等を通じて物件構造を正確に把握し、補償算定や事業期間の設定の精度向上に努められたい。また、施工段階においては、矢板圧入工法による振動や騒音を適切に抑制し、県民生活や事業費への影響を最小限に留めるよう取り組まれたい。

## 〔港湾〕

### (13) 家島港改修（姫路市）

本事業は、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。真浦地区は湾内が狭隘であり、人口密集地で危険物が陸揚げされていたことから、安全・安心な離島航路の確保及び水域利用の適正化を目的に、真浦地区の旅客ターミナル周辺の再整備とともに、網手地区の物揚場整備を行うものである。

真浦地区の旅客船ターミナルの再整備は平成 25 年度に完了し、現在、網手地区において、防波堤や物揚場整備などの工事が進められている。

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、物揚場(-3.5m)の令和 9 年度末の先行供用に向けて着実に工事が進捗している。また、本事業が離島住民の生活と産業活性化や、災害時の輸送拠点の確保に、真に不可欠であることから、「事業継続は妥当」である。

なお、物価高騰の影響により費用便益比(B/C)は 1 を下回っているが、費用便益比算出上の便益に含まれない定性的な効果についても丁寧に説明し、事業の必要性に

関する県民の理解促進を図られたい。また今後は、事業開始前に課題やリスクを洗い出し、事業期間の延伸を抑制する努力を期待する。

#### 〔ほ場〕

##### (14) 農地整備事業（経営体育成型） 養宜地区（南あわじ市）

本地区は南あわじ市北東部に位置し、専業農家を中心に水稻、タマネギ・レタスの三毛作など、農地を高度に利用した農業が展開されている。しかし、ほ場区画が小さく不成形であり、農道が狹隘であることに加え、用水路の老朽化も進んでいる。

このため、ほ場整備及び用水路のパイプライン化を実施し、農作業の省力化、水稻及び野菜の生産コスト低減、さらには野菜の生産拡大と担い手への農地集積・集約を図るものである。

本事業は、既に区画整理及び用水路工（パイプライン）が整備済みであり、残工事は農道舗装工の一部等に限られることから、「事業継続は妥当」である。

なお、本事業における便益の算定方法については、新規評価時から手法を変更していることを踏まえ、今後は新規・継続事業を通じて一貫性ある便益算定を行い、費用便益比に対して誤解を生じさせないように、その前提や根拠の丁寧な説明に努められたい。

#### 〔林道〕

##### (15) 千ヶ峰・三国岳線（朝来市～多可町）

本路線は、但馬地域南部の国道 429 号（朝来市生野町）から神河町を經由し、播磨地域北部の県道加美宍粟線（多可町加美区）に至る 3 市町を南北に結ぶ林内路網の骨格林道である。

当該事業は、木材需要の増加に伴う県産木材の安定供給による林業振興や伐採収益の確保による山村地域の活性化、さらには森林資源の循環利用の促進による森林の多面的機能の持続的な発揮を目的とした事業である。

平成 22 年度に（協）兵庫木材センター（宍粟市）が稼働したことに加え、平成 27 年度以降に木質バイオマス発電施設が県下 5 箇所（赤穂市、朝来市、丹波市）で稼働し、新たな燃料用木材の需要が急激に増加していることから、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、ICT活用施工により見込まれる生産性向上や将来的なコスト削減効果を整理し、導入の妥当性と事業の持続性を明確に示されたい。また、ICT施工への投資が将来に向けた必要な取組であることを県民に丁寧に説明し、事業の透明性確保に努められたい。

## 〔水道〕

### (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、関係市町からの強い要請を受けて、阪神、播磨地域等の市町水道に水道用水を安定的に供給する事業である。

人口減少、節水意識の向上、節水機器の普及等により、今後、県全体では大幅な水需要の増加は見込めないものの、県営水道の申込水量は、受水市町の工業団地開発に伴う需要増や、水質への懸念及び施設の老朽化対策として、自己水源から県営水道への切替等により増加していることから、水道用水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。

今後とも、不安定な自己水源や市町の水道施設の老朽化への対応が一層求められる中、県営水道が広域的な基盤として市町を支え、安定的な水供給体制の確保に寄与されたい。また、水質リスクや将来需要の変化にも柔軟に対応しつつ、計画的な事業推進に努められたい。

以上