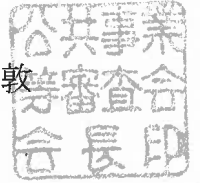


令和3年12月23日

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3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3年11月2日及び同年12月14日に兵庫県知事から審査依頼のあった継続事業14件及び新規事業5件を慎重に審査した。

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

各事業の実施にあたっては、以下に記す各審査の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。

また、第1回審査会(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」では、昨年度の当審査会の審査結果を踏まえ、適正かつ迅速な用地取得に向けた体制づくりやインハウス・エンジニアの技術力強化等の大変意義深い内容が盛り込まれた。今後は、これらの内容を組織内で十分共有し、PDCAサイクルを通じて、事業評価制度の一層の充実、ひいては県民に対する事業プロセスの透明性の確保に向けた不断の取組みに邁進されることを切に期待する。

1 新規事業

〔連続立体交差事業〕

(1) 山陽電鉄本線〔高砂駅～荒井駅付近〕

当該事業は、山陽電鉄本線高砂駅から荒井駅付近までの区間において、約2.5kmにわたって鉄道を高架化して7箇所踏切を除却することにより、円滑な交通確保と踏切事故の解消を図るために実施しようとするものである。

事業予定地周辺では、大規模企業、市街地、商業施設、歴史的景観形成地区等の観光エリアが山陽電鉄を挟んで形成されており、鉄道敷が各エリアを分断し、双方を往来する交通を複数の踏切が遮断している。そのため、当該踏切を先頭に慢性的な交通渋滞が発生し、自動車と歩行者等とが輻輳・近接して通行する等の危険な状

況が常態化していることに加え、平成 25(2013)年には踏切と交差点が近接していることに起因する列車脱線事故も発生している。

したがって、鉄道を高架化して懸案踏切を連続的に除却することは交通安全、都市環境改善、待ち時間による時間的経済損失の解消等の面において大きな意義を有すると思料する。

さらに、臨海部に計画されている播磨臨海地域道路や高砂市等による高砂駅や荒井駅の駅前広場整備、周辺密集市街地の再開発、高架下空間の利活用等の関連事業が当該事業と一体となって推し進められることにより、まちの賑わい創出、観光交流の促進、物流機能の強化等の多様な相乗効果が期待される。

一方、事業期間が数十年と長期に及ぶことや総事業費が着工準備手続前段階の算定であるがために他事業と比べて不確実性が高いことから、今後の事業過程で生じ得る情勢変化や不可避な増額・延伸要因を丁寧に分別、分析し、効率性を追求しながら、適宜適切に説明責任を果たされることを求める。

そのうえで、当該事業は将来の高砂市のまちづくりに大きなインパクトを与えるものであり、その実施にあたっては、鉄道事業者や高砂市との緊密な連携のもと、関係団体や住民との合意形成を図りながら、効率的かつ円滑な事業進捗と早期完成を目指されたい。

(2) JR 山陽本線〔東加古川駅付近〕

当該事業は、JR 山陽本線東加古川駅付近において、約 3.7km にわたって鉄道を高架化して 8 箇所の踏切を除却することにより、円滑な交通確保と踏切事故の解消を図るために実施しようとするものである。

事業予定地の北側には国道 2 号加古川バイパス、南側には国道 2 号が並行しており、両者間の南北交通を複数の踏切が遮断している。そのため、当該踏切を先頭に慢性的な交通渋滞が発生し、自動車と歩行者等とが輻輳・近接して通行する等の危険な状況が常態化している。

したがって、鉄道を高架化して懸案踏切を連続的に除却することは、交通安全、都市環境改善、待ち時間による時間的経済損失の解消等の面において大きな意義を有すると思料する。

さらに、鉄道の高架化と併せて交差道路を拡幅等することにより南北間の交通網を強化するほか、加古川市等による東加古川駅の駅前広場整備、高架下空間の利活

用等の関連事業が当該事業と一体となって推し進められることにより、まちの賑わい創出、災害時も含めた交通輸送機能の強化等の多様な相乗効果が期待される。

一方、事業期間が数十年と長期に及ぶことや総事業費が着工準備手続前段階の算定であるがために他事業と比べて不確実性が高いことから、今後の事業過程で生じ得る情勢変化や不可避な増額・延伸要因を丁寧に分別、分析し、効率性を追求しながら、適宜適切に説明責任を果たされることを求める。

そのうえで、当該事業は将来の加古川市のまちづくりに大きなインパクトを与えるものであり、その実施にあたっては、鉄道事業者や加古川市との緊密な連携のもと、関係団体や住民との合意形成を図りながら、円滑な事業進捗と早期完成を目指されたい。

〔河川事業〕

(3) 二級河川^{ゆめさき}夢前川水系水尾川

当該事業は、支川水尾川において、平成 26(2014)年に策定された河川整備計画に基づき、20年に1回程度の洪水を流下させるとともに、姫路市の下水道計画と整合を図り、早期に流域の治水安全度を向上させるために、延長 1,300m にわたって地下に捷水路(パイプ流路)を整備しようとするものである。

住宅が密集する既成市街地を流れる水尾川の流下能力を向上させる手段として、近傍県道の地下空間を有効利用した捷水路の新設は、費用、事業期間、周辺地域に与える影響に鑑みても河道拡幅案と比べて経済的といえよう。さらに、姫路市公共下水道の雨水幹線との共同整備(施設の共用)により、河川と下水道とが一体となった効率的な事業展開が図られるものと期待する。

事業実施にあたっては、掘削時の地盤や湧水等の施工条件に十分留意しながら、適切かつ速やかな完成を目指されたい。

(4) 一級河川由良川水系(竹田川圏域)黒井川

当該事業は、支川黒井川において、平成 28(2016)年に策定された河川整備計画に基づき、昭和 58(1983)年 9 月台風第 10 号洪水と同規模の洪水に対し、家屋への浸水被害を軽減することを目標として、延長 920m にわたって河床掘削や築堤等を実施しようとするものである。

黒井川流域では、昭和 58(1983)年をはじめ、平成 2(1990)年、平成 16(2004)年、

平成 26(2014)年等たびたび浸水被害が発生しており、治水安全度を向上させるための河川改修は必要かつ急務である。そのうえで、先行してきた下流区間の改修に完成の見通しがついたことから、その上流区間に位置する当該事業に着手することは上下流バランスの観点からみても妥当であるといえよう。

一方、当該事業で伐採する予定の沿川の桜並木は、「丹波市観光 100 選」に選ばれる等、地域にとって長い歳月をかけて育まれた貴重な景観資源である。そのため、事業実施に際しては、伐採が不可避である場合にはその理由や保全・復元のあり方等について、市と連携しながら、地域住民に対して丁寧な説明と合意形成に注力されたい。

〔ほ場整備事業〕

(5) 入野^{いりの}2期地区

当該事業は、淡路市入野に位置する約 31 ヘクタールのほ場において、農業者の高齢化や担い手不足に対応するとともに、水稻や玉ねぎ等の生産収益を向上等させることを目的として、現在の狭小かつ不整形なほ場の区画を整理し、用排水系統の改善等を図るための基盤整備を実施しようとするものである。

あわせて、当該事業を契機として集落営農の組織化や法人化等に向けた検討が進められる等、農家の営農意欲の高まりも見受けられる。

このことから、ハード・ソフトが両輪となって、将来にわたる持続的な営農環境の確保、ひいては地域の活性化に繋がることが期待できる。

一方、自然環境という視点に立てば、従前の土水路が動植物にとっての貴重な生息・生育の場になっている等、事業実施前のほ場が地域の生物相を支える環境創出の場になっている面もある。したがって、事業実施にあたっては、事業主旨と環境保全との両立を図り、設計段階から環境配慮事項を盛り込んだ上で確実な履行に努められたい。

2 継続事業

〔道路事業〕

(1) (主)小野^{あいもと}藍本線・(主)神戸加東線

当該事業は、北播磨地域と神戸・北摂地域のアクセス性向上によって地域間の交流・連携を強化促進するとともに、現道のバイパス化や歩道設置等によって交通の円滑化、地域環境の改善、歩行者の交通安全の確保にも資する幹線道路の整備事業

である。

今回、一部事業用地の取得が難航している事由により完成予定年度を延伸することであるが、事業全体の進捗は約9割に達しており、早期供用を望む声もあるとのこと踏まえ、当該用地については、適時適切な収用手续への移行も念頭に置き、早期取得に尽力されたい。

(2) (主)加古川小野線〔東播磨南北道路〕

当該事業は、兵庫県土の骨格を形成し、広域的な地域間連携と交流を促進する「基幹道路八連携軸」を構成する東播磨道のうち、北工区(八幡稲美ランプ～(仮)国道175号ランプ)約6.9kmを整備する事業である。

今回、国道175号ランプ付近における接続先の国道車線数の追加や事業に支障となる物件の補償費の増額等の事由により、大幅な事業費の増額に至ったとのことであるが、新規事業評価の時点からある程度予見可能な項目もあったと思料する。今後は、これらの事例を蓄積・内部共有するとともに、事業費算定根拠の精度向上や不確実性の考察に取り組まされたい。

そのうえで、平成26(2014)年に供用された東播磨道南工区との路線ネットワークの構築に向けて、当該事業(北工区)の早期完成に尽力されたい。

(3) (一)竜泉那波線^{りゅうせんなば}

当該事業は、相生市中心市街地の交通環境の改善、播磨科学公園都市や赤穂市等とのアクセス性の向上、災害時のリダンダンシー強化を目的として、延長約2.8kmの幹線道路を整備する事業である。

今回、残土処分先を他の公共事業と調整した結果、当初計画していた無償の場所とは異なる有償の場所に変更せざるを得なくなった等の事由による事業費の増額、事業用地の取得に時間を要した等の事由による完成予定年度の延伸に至ったとのことであるが、当該路線のうち約1.6kmは平成14(2002)年に供用されている状況に鑑み、事業効果を発現させるためには、残工区の早期完成に尽力されたい。

(4) (国)179号〔太子道路〕

当該事業は、たつの市内及び周辺地域の交通アクセス強化を図るとともに、渋滞交差点の解消、歩行者・自転車交通の安全確保等を目的とした幹線道路を整備する事業である。

今回、事業予定地内に建つ架空送電用の鉄塔の移転を巡り、用地の取得に時間を要しているほか、電気事業者の都合により鉄塔移設時期に制約が生じたことから、完成予定年度の延伸に至ったとのことであるが、地域の課題、とりわけ通学路の安全確保は急務であること等に鑑み、適時適切な収用手続への移行や電気事業者との緊密な連携に努め、当該事業の早期完成に尽力されたい。

〔街路事業〕

(5) (都) 園田西武庫線〔御園工区〕^{みその}

当該事業は、阪神間の東西主要幹線道路である国道2号及び国道43号等を補完する路線としての役割を担う園田西武庫線のうち、JR福知山線との交差点を含めた約900mを整備する事業である。

今回、土留めに用いる仮設鋼矢板の打設工法の変更や埋蔵文化財の発掘調査の追加等の事由により事業費を増額するとのことである。前者は、工事実施段階における地質調査で判明した地質条件に対応するものであるが、事業の進捗に伴って生じた変更であったと思料する。一方、後者は、埋蔵文化財の包蔵地に関する既知情報を基に、新規評価時点から発掘調査の可能性を想定しておくという選択肢もあり得たことから、今後の他事業計画立案時には十分検討すべき事案といえよう。

そのうえで、当該事業は、事業全体の進捗が約9割に達しており、かつ前後区間の整備が既に完成している点からも、東西ネットワークの構築に向けて早期完成に尽力されたい。

(6) (都) 朝霧二見線〔谷八木工区〕

当該事業は、東播磨地域の東西主要幹線道路である国道2号、国道250号を補完する路線としての役割を担う朝霧二見線のうち、明石市谷八木における約400mの区間を整備する事業である。

今回は、一部歩道用地の取得に時間を要していることから完成予定年度の延伸に至ったとのことであるが、工事の大部分は既に完成しており、歩行者や自転車の安全な動線を確保するためには、残区間の早期完成が望まれる。

〔河川事業〕

(7) 一級河川円山川水系（上流圏域）円山川

当該事業は、平成 14(2002)年に策定された河川整備計画に基づき、平成 2(1990)年 9 月台風第 19 号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進められている工事のうち、円山川(養父市及び朝来市)にかかる区間である。

今回、河川区域内に多数存在していた民有地の取得に時間を要している事由から完成予定年度の延伸に至ったとのことであるが、登記情報や既往調査結果の収集整理、関係者立会等を効率的に進め、引き続き早期の取得に努められたい。

また、良好な水質、瀬・淵、礫河原等、円山川が有している多種多様な生物の生息・生育環境や自然豊かな河川景観への影響を最小限にとどめる川づくりを実現するためには、通例の「ひょうごの川・自然環境調査」のみならず、工事の詳細設計や実施段階において、環境配慮事項の有効性を確認・検証する仕組みを設けることが望ましい。

(8) 一級河川由良川水系（竹田川圏域）竹田川

当該事業は、平成 28(2016)年に策定された河川整備計画に基づき、昭和 58(1983)年 9 月台風第 10 号洪水と同規模の洪水を安全に流下させること等を目標として進められている工事のうち、竹田川にかかる区間である。

竹田川が属する由良川水系では、下流部を国土交通省や京都府が管理し、各々の河川整備計画に基づいて河川工事が進められている。そのため、河川管理者間の相互連携を密にし、上下流バランスや本支川バランスに配慮しながら、引き続き事業推進に努められたい。

(9) 二級河川^{ひがしかわ}東川水系^{つとがわ}津門川

当該事業は、平成 28(2016)年に策定された河川整備計画に基づき、20 年に 1 回程度の洪水から人命・資産を守ることを目標として進められている貯留管を津門川下の地下空間に整備する事業である。

今回、地下貯留管の掘進に必要となる起終点部の立坑の事業用地の取得に際し、関係土地所有者との用地交渉の結果、当初の候補地とは異なる土地を選定したため、貯留管延長を約 300m 延伸する計画へと変更し、その事由から事業費を増額するに至ったとのことである。このことについては、貯留容量が増える点や海まで延伸する将来計画がある点を踏まえ、一定の有効性が認められる変更といえよう。

事業適地に限られた^{ちゅうみつ}稠密な都市空間において治水安全度を向上させるためには、地下空間を活かした当該事業が果たすべき役割は大きく、引き続き効率的な事業執行のもと、早期完成に尽力されたい。

(10) 二級河川^{あらいえびすがわ}洗戎川水系洗戎川

当該事業は、平成 28(2016)年に策定された河川整備計画に基づき、高潮及び津波時の浸水被害を防止することを目標として進められている防潮水門及び排水機場を洗戎川河口部に整備する事業である。

今回、平成 29(2017)年に施行された西宮市条例に基づき、宮水への影響に配慮した工法に変更する等の事由により、完成予定年度の延伸に至ったとのことである。

高潮対策に加え、切迫する南海トラフ地震等による津波対策として当該事業の果たすべき役割は大きく、宮水の保全に努めるとともに、その事業効果を解りやすく地域住民等に説明しながら、早期完成に尽力されたい。

(11) 二級河川^{やかがわ}八家川水系八家川

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進められている洪水調節池を八家川中流に整備する事業である。

今回、地下水対策として調節池の構造を変更する等の事由から事業費の増額及び完成予定年度の延伸に至ったとのことである。

今後の事業実施に際しては、地下水対策に求められる止水性能等の構造的な機能確保・技術管理に十分留意するとともに、費用便益計算や周辺の土地利用状況に照らしても当該構造が最良の設計であることを丁寧に説明することが望まれる。

また、完成後における平常時の調節池内部の利活用については、姫路市や地域住民の意見を尊重しつつ、従前の土地利用が、一般的に生物多様性が豊かとされる「湿地」であったことを踏まえ、環境特性の把握や保全に努められたい。

(12) 一級河川揖保川水系（揖保川圏域）山根川

当該事業は、平成 29(2017)年に策定された河川整備計画に基づき、昭和 51(1976)年 9 月台風第 17 号洪水と同規模の洪水を安全に流下させること等を目標として、山根川において進められている事業である。

揖保川の二次支川に位置する山根川は揖保川全体から見るとごく僅かな流域であるが、当該事業は揖保川水系の河川整備においては重要な事業であると理解される。ただし、当該事業の有効性・効率性を審査するにあたり、河川整備計画単位で算出された費用便益比をもって当該事業に対する費用便益比と推し量るには議論の余地があると思料する。当該事業のような事例を評価する際は、当該河川区間における事業効果も含め、とりわけ臨機かつ丁寧な説明が望まれる。

また、環境適合性については、当該事業のみならず、河川整備計画に定めた河川工事の実施に際し、同計画に則して河川環境の再生・保全に取り組まれない。

そのうえで、引き続き、揖保川等の河川管理者である国土交通省とも十分連携し、効率的な事業推進に努められたい。

〔港湾・公園事業〕

(13) 尼崎の森中央緑地

当該事業は、尼崎臨海部の自然を蘇らせ、魅力と活力あるまちづくりを目指す「尼崎 21 世紀の森構想」のリーディングプロジェクトとして、100 年という歳月をかけて森づくりを進めようとする壮大な緑地整備事業である。

約 29ha の広大な全体面積のうち、平成 30 (2018) 年度までに供用した約 19ha の都市公園区域では、スポーツ健康増進施設、芝生広場、古民家等の施設を通じて、地域内外の交流・観光の促進が図られている。残る約 10ha の港湾緑地は、主に「太古の森」ゾーンとして植生基盤や園路の整備等が進められている。

今回、港湾緑地部分の整備にあたり、予算上の事由から完成予定年度を延伸するに至ったとのことである。

事業実施に際しては、県民の参画と協働による様々な取組み、積極的な情報発信・広報活動に継続して取り組むことが重要であるとともに、「100 年の森づくり」の理念にふさわしい長期的な視点と高度な専門性を備えた植栽管理に努められたい。

そのうえで、この緑地が果たす多様で広域的な機能を十分発現させるためにも、当該事業の早期完成が望まれる。

〔下水道事業〕

(14) 兵庫東流域下水汚泥広域処理場整備事業

兵庫東流域下水汚泥広域処理場は、武庫川流域下水道及び阪神間の各自治体の

公共下水道から発生する下水汚泥を集約して焼却処理する施設として平成元年から供用している。

当該事業は、老朽化が進む焼却炉等を更新するとともに、改正下水道法等を踏まえ、循環型社会の構築に向けて下水汚泥を再生可能エネルギーとして有効活用すべく、汚泥からバイオガスや固形燃料を生成するための消化施設等を新設するものとして進められている。

今回、工事発注に際して、事業委託先である日本下水道事業団との検討により判明した電気・機械設備等の詳細仕様、および事業予定地における汚染土壌の対策の追加により、事業費の大幅な増額に至ったとのことである。

全国的に実績の少ない新技術であったことや土壌汚染対策法に適合した厳格な対応という事情は一定斟酌するが、増額の程度に鑑みれば当初の見通しの甘さを指摘せざるを得ない。今後は、当該事案を事業評価データベースに蓄積して組織内部で共有するとともに、事業費の適正な設定に向けた「改善」へと昇華されることを望む。

その上で、当該事業は社会情勢や環境のニーズに即した大変意義のある先進的取組であり、日本下水道事業団とともに適切かつ効率的な事業執行に尽力されたい。

3 事業用地取得にかかる適切な期間設定に向けて

これまでの審査を通じ、完成予定年度(事業期間)の延伸に至った最たる要因が「事業用地取得の難航」であった。その背景には、権利者の理解を得るための丁寧な説明や任意交渉による合意形成のみならず、多岐にわたる相続人の調査・特定や公図と現地とが整合していない状態(いわゆる地図混乱)の解消、土地収用にかかる法手続や事業認定庁との協議等、長期間を要するさまざまな要因が内在していると思料する。

したがって、当初の事業期間設定時(新規評価時点)には、事業種別、現地の土地利用状況、既存の公図や登記情報に加え、他事業における用地取得実績データベース等を基に、客観的に執行可能と考えられる期間設定に努められたい。また、事業に先行して、土地の境界や所有者等を明らかにするための地籍調査が完了している場合は用地取得が円滑に進むことが期待できるため、調査の推進に向けて市町や国との連携・協力体制の強化も重要である。

そのうえで、期間を延伸せざるを得ない状況に至った場合には、その要因や課題を抽出、整理した上で、それらに基づいた適切な延伸期間を設定されたい。

以上

〔補足〕

本年度審査した新規事業5件および継続事業14件は、第1回審査会(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」に対して、具体的な事例の提供とも捉えることができる。そこで、「公共事業等評価の信頼性向上に向けた取組について」に整理されている取組ごとに、本年度の審査案件を特段に分類すると以下のようなになる。

このような分類を参考に、今後の事業の推進において効率性および実施過程の透明性の向上にむけたPDCAを実施し、県民の未来に対して納得できる社会基盤整備につながることを期待する。

1 事例整理とデータベースの充実

(新規事業)

- (1) 山陽電鉄本線〔高砂駅～荒井駅付近〕
- (2) JR山陽本線〔東加古川駅付近〕
- (3) 二級河川夢前川水系水尾川
- (4) 一級河川由良川水系(竹田川圏域)黒井川
- (5) 入野2期地区

(継続事業)

- (1) (主)小野藍本線・(主)神戸加東線
- (2) (主)加古川小野線〔東播磨南北道路〕
- (3) (一)竜泉那波線
- (4) (国)179号〔太子道路〕
- (5) (都)園田西武庫線〔御園工区〕
- (6) (都)朝霧二見線〔谷八木工区〕
- (7) 一級河川円山川水系(上流圏域)円山川
- (8) 一級河川由良川水系(竹田川圏域)竹田川
- (9) 二級河川東川水系津門川
- (10) 二級河川洗戎川水系洗戎川
- (11) 二級河川八家川水系八家川
- (12) 一級河川揖保川水系(揖保川圏域)山根川
- (13) 尼崎の森中央緑地
- (14) 兵庫東流域下水汚泥広域処理場整備事業

2 適正かつ迅速な用地取得に向けた体制づくり

(新規事業)

- (1) 山陽電鉄本線〔高砂駅～荒井駅付近〕
- (2) JR山陽本線〔東加古川駅付近〕
- (3) 二級河川夢前川水系水尾川
- (4) 一級河川由良川水系(竹田川圏域)黒井川

(継続事業)

- (1) (主)小野藍本線・(主)神戸加東線
- (4) (国)179号〔太子道路〕
- (6) (都)朝霧二見線〔谷八木工区〕
- (7) 一級河川円山川水系(上流圏域)円山川
- (8) 一級河川由良川水系(竹田川圏域)竹田川
- (9) 二級河川東川水系津門川

3 インハウス・エンジニアの技術力強化

(新規事業)

- (1) 山陽電鉄本線〔高砂駅～荒井駅付近〕
- (2) JR 山陽本線〔東加古川駅付近〕
- (3) 二級河川夢前川水系水尾川
- (4) 一級河川由良川水系(竹田川圏域)黒井川
- (5) 入野2期地区

(継続事業)

- (1) (主)小野藍本線・(主)神戸加東線
- (2) (主)加古川小野線〔東播磨南北道路〕
- (3) (一)竜泉那波線
- (4) (国)179号〔太子道路〕
- (5) (都)園田西武庫線〔御園工区〕
- (6) (都)朝霧二見線〔谷八木工区〕
- (7) 一級河川円山川水系(上流圏域)円山川
- (8) 一級河川由良川水系(竹田川圏域)竹田川
- (9) 二級河川東川水系津門川
- (10) 二級河川洗戎川水系洗戎川
- (11) 二級河川八家川水系八家川
- (12) 一級河川揖保川水系(揖保川圏域)山根川
- (13) 尼崎の森中央緑地
- (14) 兵庫東流域下水汚泥広域処理場整備事業

4 学識経験者への説明・意見聴取

(新規事業)

- (1) 山陽電鉄本線〔高砂駅～荒井駅付近〕
- (2) JR 山陽本線〔東加古川駅付近〕
- (3) 二級河川夢前川水系水尾川
- (4) 一級河川由良川水系(竹田川圏域)黒井川
- (5) 入野2期地区

(継続事業)

- (1) (主)小野藍本線・(主)神戸加東線
- (2) (主)加古川小野線〔東播磨南北道路〕
- (3) (一)竜泉那波線
- (4) (国)179号〔太子道路〕
- (5) (都)園田西武庫線〔御園工区〕
- (6) (都)朝霧二見線〔谷八木工区〕
- (7) 一級河川円山川水系(上流圏域)円山川
- (8) 一級河川由良川水系(竹田川圏域)竹田川
- (9) 二級河川東川水系津門川
- (10) 二級河川洗戎川水系洗戎川
- (11) 二級河川八家川水系八家川
- (12) 一級河川揖保川水系(揖保川圏域)山根川
- (13) 尼崎の森中央緑地
- (14) 兵庫東流域下水汚泥広域処理場整備事業

以上