

平成 23 年度 第 5 回建設事業再評価監視委員会議事概要

日 時 平成 23 年 9 月 15 日（木） 13 時 30 分～16 時

場 所 ドーンセンター 5 階 特別会議室

出席委員 松澤委員長・岩井委員・小池委員・新川委員・曲田委員

議 題 (1) 審議対象事業について
(2) その他

【議事概要】（◆委員長、事務局等の説明等、○委員の発言、⇒部局等の応答）

(1) 審議対象事業について

◆[委員長]

本日は、現時点で委員 4 名の出席となっており、本委員会設置要綱第 5 条に定められた定数である委員の 2 分の 1 以上に達していないが、同条には「ただし、委員長が必要と認める場合はこの限りでない」というただし書きがあり、今回は意見具申等の決定を行う予定もないので、私の判断で委員会を開催させていただきたい。（後ほど遅れられていた 1 名の委員が来られたため、出席委員は 5 名となった。）

前回の委員会では、再々評価案件である街路事業 3 件の概要説明を受け、審議を行った。

本日は、まず、残りの再々評価案件である道路事業の概要説明を聞き、審議を行いたい。

次に、前々回の委員会で概要説明を受けた事業について、近鉄奈良線、岬町多奈川地区多目的公園整備、砂防・急傾斜地崩壊対策事業 5 件の順で追加の説明を聞き審議を行いたい。

なお、前回の委員会で概要説明を受けた街路事業 3 件の追加説明については、10 月 24 日に予定している第 6 回会議以降に行うので、よろしくお願ひしたい。

まず、事務局から本日の資料について説明をお願いしたい。

⇒[事務局]

- ・資料 1 「平成 23 年度審議等スケジュール（案）」
- ・資料 2 「審議案件概要及び事務局確認内容」
- ・資料 3 「追加説明資料」
- ・資料 4 「岬町多奈川地区多目的公園の費用便益分析について」
- ・資料 5 「砂防・急傾斜地崩壊対策事業の費用便益分析について」

◆[委員長]

次に、道路事業の概要説明に入るが、その前に、評価調書が未作成である道路事業 4 件の現在の状況について、都市整備部から説明をお願いしたい。

⇒[都市整備部]

- ・資料 3 の 1～2 ページをご覧ください。4 件の道路事業〔豊能池田線（伏尾バイパス）、余野茨木線（1 工区）、美原太子線（栗ヶ池バイパス）、大阪和泉泉南線〕は、現在、一時休止中であり、都市整備中期計画の策定とあわせて議論し、再開等についての府の方針を出すこととしている。同計画は、人口減少白書や府の成長戦略とあわせて考えていくものとしている。その中で、まだ確定はしていないが、知事選がこの秋に行われる可能性があり、もともと 11 月ごろを成案の時期として進めていた計画が全庁的な動きとして延期される方向

であり、都市整備中期計画も年度末を目途に策定を進めていく予定となった。そのため、同計画を基に 4 件の道路事業の対応方針（原案）をお示しする予定であったが、今年度の委員会では提示できなくなったことについてご報告し、おわびしたい。

- 今後は、来年の 3 月末を目途に成案とすることを目標としており、それに先立つ庁内の合意形成ももともと 8 月末を予定していたが 11 月末以降になる予定。
- 府議会調整についても、もともと 9 月議会で調整を図っていく予定であったが、来年 2 月議会で調整する方向で考えている。
- 計画についてのパブリックコメントについても、もともと 9～10 月に行う予定であったが、2 月以降に行う方向で考えている。
- 以上のことから、今年度予定していた 4 件の道路事業については、24 年度以降にご審議をお願いしたいと考えている。

○ この 4 路線については再評価・再々評価案件であるから、現在、継続中なのか。

⇒[都市整備部]

昨年度審議していただいた「枚岡奈良線」と同様、財政再建プログラム（案）の影響で一時休止しているもの。「枚岡奈良線」についても、同様に中期計画の中で方針決定し、昨年度いただいたご意見への対応方針を公表する必要がある。

○ 「一時休止」とはどれくらいの期間を想定しているのか。

⇒[都市整備部]

特に期間を設定している訳ではない。いろんな状況の変化が生じ、一定程度、事業を再開する必要性が高まれば再開していこうと考えているところ。

○ 明確な定義があるわけではないということ。

⇒[都市整備部]

財政的に厳しい状況で、すべての事業を実施することが困難な中で、トータルで 17 路線について一時休止としている。

◆[委員長]

それでは、一般国道 371 号（石仏バイパス）の道路事業について、事務局から説明をお願いしたい。

◆事務局から⑰の道路事業「一般国道 371 号（石仏バイパス）」の事業概要を説明。

- 平成 18 年度の再々評価実施後、5 年経過しているため再々評価対象とするもの。
- 河内長野市南部の石仏から和歌山県境に位置する道路。
- 府と和歌山県を結ぶ広域幹線道路であり、交通渋滞解消と交通事故減少を図るため両府県でバイパス整備を行う。大阪府域の事業延長は 6.1 km。対面 2 車線の道路。
- 事業費は 260 億円であり、前回評価時から事業費は変わっていない。負担の内訳は、国費が 55%で 143 億円、府費が 45%で 117 億円。
- B/C は、将来交通量予測の見直しと平成 20 年度の国のマニュアル改訂に伴い、前回評価時の 2.8 から 1.4 へ減少。
- 現道はカーブが多く、一部大型車両同士のすれ違いが困難な箇所もあり、毎年 20 件程度の交通事故が発生している。
- バイパス整備により、和歌山県との連携の強化、物流の効率化、安全安心の確保、沿道住民

の利便性の向上が図られる。

- 平成 22 年に当事業区間内において、土砂災害が発生しており、安全・安心対策の必要性が増している。
- 本路線の和歌山県域の道路整備も進んでおり、事業区間 5.5 kmのうち 2.3 kmが供用済。
- 今後の進捗見通しについては、財政再建プログラム（案）による建設事業費削減の影響でペースダウンしているものの、第 2 工区については残る一件の用地取得に努め、平成 20 年代後半の完成を目指す。
- 当事業の便益発生箇所を示す図については、第 1 回委員会での説明の繰り返しになるが当事業については、図面を作成するためのデータ整理を行ったものがないため、便益発生箇所を示す資料は提示できない。
- 次に、資料 3 の 3 ページをご覧ください。府県間道路である国道 371 号の位置づけについて、まず 1 つ目は、大阪府と和歌山県を結ぶ広域幹線道路であり、平成 19 年に一部（高野ロインターチェンジから五條北インターチェンジ間）開通した京奈和自動車道と接続する道路である。2 つ目は、平成 9 年 3 月に策定された大阪府地域防災計画において広域緊急交通路に位置付けられており、災害時には、緊急医療活動、物資輸送に重要な役割を担っている。本道路で結ばれる大阪府河内長野市と和歌山県橋本市と近接する奈良県五條市の三市で災害応援協定を締結しており、被災市独自に十分な救助活動を迅速に行うこととなっている。3 つ目は、大阪府と和歌山県北部の観光地である「高野山」を結ぶことから、観光交流に重要な役割を担う路線である。
- 資料 3 の 4 ページをご覧ください。整備目的についてだが、本バイパスの整備により、国道 170 号交差点から京奈和自動車道交差点まで所要時間が、約 40 分から約 25 分に短縮が図られ、京奈和自動車道へのアクセス性が向上し、地域間交流、連携が強化される。同様に、災害時の医療、物資緊急輸送道路も強化される。また、京奈和自動車道については、高野ロインターチェンジから和歌山ジャンクションの間を平成 27 年度の開通に向け整備を進めているところ。
- 次に「安全・安心の確保」であるが、現道の線形が非常に悪く、それが一因と考えられる正面衝突や追突等の交通事故が毎年発生している。前方スクリーンの拡大写真で示しているとおり、道路幅も狭く、大型車両のすれ違いが困難なところもある。
- 「土砂崩れ発生箇所」と記載している写真は、昨年 7 月に発生した土砂崩れの状況を示すもの。この土砂崩れの影響で 5 日間通行止めを行った。その間、国道 310 号を迂回路としたが、通常、国道 170 号交差点から京奈和自動車道交差点まで 40 分かかるところ、国道 310 号を経由することで、さらに 40 分の時間を要した。その後も、片側交互通行規制を 3 週間行っており、道路利用者に多大なご迷惑をおかけした。
- また、本路線と並行する府県間道路の国道 480 号、国道 310 号があるが、これらの道路は、連続雨量が一定量を超えると通行止めを行う路線となっている。先日の台風 12 号接近時には、両道路ともに通行止めを行っており、南河内地域の府県間道路としては、国道 371 号が唯一通行可能な道路であった。
- 新たにバイパスが整備されることにより、現道を利用する車の量は少なくなるので交通事故が減少すると考えられ、また道路が 2 本になるので土砂崩れによる通行規制が発生しても

柔軟に対応できる。

- ・以上のことから、建設事業費削減の影響で事業進捗はペースダウンしているものの、事業の必要性には変化はないため、対応方針（原案）は、事業継続で提示している。

○ 和歌山県側の進捗状況はどうなっているのか。

⇒[都市整備部]

和歌山県側の整備目標は平成 25 年度完成予定。大阪府よりも和歌山県側の方が進んでいるのが現状。

○ 費用便益分析は和歌山側の路線を含んでいるのか。

⇒[都市整備部]

大阪府側のみで算出している。

○ 京奈和自動車道について、一部暫定供用されているが、どれぐらいの交通量があるのか。

⇒[都市整備部]

本日、交通量についての資料を持ち合わせていないので、次回お示ししたい。南側に向かっては、現在、整備を進めている第二阪和国道ともつながる。これは、和歌山県で国体開催が予定されている平成 27 年度に向けて整備が進められているところ。奈良県側は、平成 28 年度以降ということで、まだ明確な整備予定が示されていないが、京奈和道はすべて国の直轄事業として実施されている。大阪府をとりまく外郭環状ということで、最終的に北側は新名神高速と結節し、大環状を形成する路線。新名神は平成 30 年度整備予定であり、それ以降にすべてがつながる予定。

○ この事業は、建設事業費削減の影響で事業進捗が遅れているが、必要性に変化はないため、継続するということだと思うが、事業推進のペースを上げるわけにはいかないのか。

⇒[都市整備部]

限られた財政制約の中で、平成 21 年度に第二京阪道路が開通したが、府では、21 年度まではこの第二京阪道路に関連する道路に集中して投資してきた。今後は、新名神高速（平成 30 年に供用予定だが、NEXCOは 2 年前倒しで 28 年に供用したいとしている）のアクセス道路の整備に集中投資していきたいと考えている。

我々としても、本事業のような着手路線にもっと投資していきたいというおもいはあるが、期限が迫っている路線に投資を集中せざるを得ないのが現状である。

○ ペースダウンの意味がわかりにくい。中断するのか。

⇒[都市整備部]

休止路線という扱いをするのではなく、限られた財源の中で着実に進めていく。

○ どの程度のペースで進めていくのか。

⇒[都市整備部]

全体の道路事業の中で、投資量が毎年変わってくる。その中で振り分けられる予算ということになるので、固定的な形でお示しすることが難しい。

○ 用地は 99%取得済で、工事は 57%の進捗状況。工事の 43%分が残っているということだが、事業は継続し、中断ではないが、予算の制限があるから様子を見ながらやっていくということか。

⇒[都市整備部]

そのとおり。

○ いくらくらいの予算でというのは、その時々状況を見ながらということになるのか。

⇒[都市整備部]

そのとおり。

○ ということは、この委員会としては、中断ではなく、「事業を継続する」ということの確認になるのか。

⇒[都市整備部]

そのとおり。

○ ここまで来たら継続してもらわないといけない。

○ 進捗状況から見ても、今やめると何の意味もない。

○ 図面を見るとバイパスは必要。早めに完成する努力をしてもらいたいが、委員会として「早く完成させるべき」といった意見は出せないだろう。

○ この委員会として「この路線は重要なので早く完成させてほしい」という意見を出すことは可能。また、「年々少しずつ予算執行するのではなく、一度中断した上で集中的に投資すべき事業に投資した方が良いのではないか」といった意見もあり得ると思う。この路線についてという意味ではないが、一般的な委員会の役割としてはそういうことができると思う。

○ 昨年、一昨年はどういったペースで進めてきたのか。

⇒[都市整備部]

だいたい5億円程度だったと思うが、予算資料が本日手元がないので、次回お示ししたい。集中投資するという考え方もあるが、和歌山県側が進めている中で、一旦中断することは難しいと考えている。

○ ここまで来ている以上、この事業については事業継続する必要がある。どう実施していくかは行政の条件もいろいろあると思うので、タイミングを見ながら実施していくしかないだろう。中断するというのは問題だと思う。

○ この路線では、先日の台風の影響はあったのか。

⇒[都市整備部]

国道371号は、台風12号の影響は受けなかった。

◆ [委員長]

次に、近鉄奈良線について、「工事費の発注者別内訳」、「走行経費減少便益の増額理由」の2点のご質問をいただいているので、その点について都市整備部から説明をお願いしたい。

⇒[都市整備部]

・資料3の5ページをご覧ください。全体事業費633億円のうち、工事費は492億円。その内訳は、近鉄が発注する分が487億円、府が安全対策として発注する分が1億円、東大阪市が側道工事の発注を行う分4億円となっている。

・資料3の6ページをご覧ください。まず、走行経費については、一番上段に計算式を記載しているが、 $\text{交通量} \times \text{区間の延長} \times \text{走行経費原単位} \times 365 \text{日}$ 。次に、走行経費減少便益については、「整備無の走行経費」から「整備有の走行経費」を引いて算出するもの。走行経費減少便益が変化した理由としては、20年度の国のマニュアル改訂に伴い、原単位が変

変わったということがある。特に大きく変わったのは乗用車であり、11.31 から 16.65 に変化。この変化により、年間の便益額が、前回評価時の約5億円から今回約 7 億円と約 4 割の変動があった。主な要因としてはガソリン価格の上昇がある。平成 16 年では税抜き価格で 40 円/ℓから平成 20 年では 80 円/ℓとなっている。こうした理由から、約 4 割の増加となったということである。

○ 減った分をガソリンの価格で評価するので、「経費減少便益の増加について」ということになるのではないか。

⇒[都市整備部]

そのとおり。

○ 18 年度の前回評価時も 16 年の 40 円/ℓを使っていたのか。

⇒[都市整備部]

そのとおり。国のマニュアル上、その額を使用することとなっていた。

○ 工事費の内訳について、大阪府の発注分は少ない。

⇒[都市整備部]

事業主体は大阪府だが、鉄道に係る工事は鉄道事業者が発注することになっている。側道については、管理者となる市が発注する。発注者がこういう内訳ということであり、資料 2 に全体事業費 633 億円の負担内訳をお示ししている。

○ それでは、府負担は 1 億円ではなく、187 億円ということになる。

⇒[事務局]

本事業の概要説明時に、全体事業費 633 億円で、府負担分 187 億円をはじめ、負担内訳についても説明させていただいたが、その際に、「発注の内訳はどうなっているのか」というご質問をいただいていたので、今回、説明させていただいたもの。

○ 資料 2 の近鉄奈良線の「視点 1」の下から 2 行目の「工事期間の延伸」という表現はおかしい。「延長」とすべき。

⇒[事務局]

修正させていただく。

◆ [委員長]

それでは、次に、岬町多奈川地区多目的公園整備について、「費用便益分析に準ずるような資料が作成できないか」というご質問をいただいているので、政策企画部から説明をお願いしたい。

⇒[政策企画部]

- ・本事業は、「事業活動ゾーン」と公園を併設したものであり、こうした事業については、費用便益分析の手法が確立されていないため、算出していなかったが、何か他の施設の手法を準用するなどして算出できないかというご質問をいただいたので、参考として都市公園整備の費用便益分析を算出する「大規模公園費用対効果分析マニュアル」を準用し、試算した。
- ・公園の便益には、直接利用価値と間接利用価値がある。直接利用価値の「利用価値」は、健康・レクリエーション空間の提供ということで、公園の中の散策や、球技場・グラウンドでのスポーツレクリエーションなどがこれに当たる。
- ・間接利用価値の「環境価値」は、環境の維持や改善に役立つ価値のことであり、この公園では法面の緑化や公園の緑地などがこれに当たる。また、「防災価値」というものがあり、こ

の公園にはオープンスペースがあり、球技場やグラウンドが、この防災価値に当たるものと考えている。

- C（費用）は他のB/C算出方法と同様、用地費、施設費、維持管理費。
- プロジェクトライフ（供用後からの利用可能期間）は、50年となっている。
- 将来の貨幣価値を現在の貨幣価値に割り戻す「社会的割引率」は4%としている。
- このマニュアルでは概ね10ha以上の都市公園が対象であり、本事業の多目的公園は128ha。
- 本分析における前提条件について、まず対象区域は岬町全域と阪南市の一部。およそ半径10km程度を対象としているが、和歌山市には同様の公園があると考えられることから、大阪府域に限定している。
- 公園までの移動手段については、マニュアルでは3km以上は車を想定することとなっているため、ほとんどの方が3km以上となるので車を想定している。速度は30kmを前提としている。
- 今回は、直接利用価値、間接利用価値に加え、33.7haの「事業活動ゾーン」の賃貸料収入（150円/㎡/年）を便益に参入している。
- 調整池、その他（道路・水路）の便益は対象外としている。
- 資料4の2ページをご覧ください。今回算出で使用した項目ごとの数値の一覧表を記載している。直接利用価値でいうと、A~Hのとおり、5区分による年齢別人口、人口密度、施設別面積、利用者と公園の距離、移動速度、公園利用料金などのファクターで利用価値が算出される。間接利用価値の方は「環境価値」と「防災価値」に分かれていて、「環境価値」の方は、緑地面積、利用者と公園の距離、世帯数。「防災価値」については、緑地の変わりにオープンスペース、広場面積に変わる。他は環境価値と同じだが、利用者と公園の距離、世帯数によって便益が変わってくる。
- 次に、資料4の3ページをご覧ください。こちらに算出した結果をお示ししている。まず、便益について、利用価値は、緑地とオープンスペースで合計11億5200万円、環境価値については、森林と法面、緑地について計上しており、31億4700万円。防災価値については、オープンスペース、これは球技場とグラウンドの7ヘクタールで、計26億8700万円。賃貸料収入としては33.7haで10億4300万円で、その合計、便益の総計が80億2900万円となっている。費用は、用地費が約41億円、施設費が約28億円、維持管理費50年間分3億1千万円で、総計は72億4800万円ということで、B/Cは1.11となっている。

○ こういう事業については、B/Cは算出しないものなのか。

⇒[政策企画部]

過去の評価時に算出するよう検討したものの、費用便益と経済波及効果（事業活動ゾーンの便益）をどう算したらよいかということで止まっていた。マニュアルについても、平成19年6月策定ということで、このマニュアルにもたどりつけなかったということ。

○ そもそもこの事業は関西国際空港二期事業の土砂採取跡地。工事はあと22%。

⇒[政策企画部]

来年度完成予定。

○ もう来年度には完成するのか。

⇒[政策企画部]

基盤は完成する。企業誘致については、状況次第。

○ 工事はもう早く完成させた方がいいので、対応方針どおり事業継続でよいのではないか。この事業とは直接関係ないかも知れないが、これ以外に空港の土砂採取跡地はあるのか。

⇒[政策企画部]

二期事業についてはここだけだが、一期分については、淡路島や和歌山や阪南スカイタウンがある。

○ 他の跡地はどう活用されているのか。

⇒[都市整備部]

各事業によって異なるが、阪南スカイタウンについては住宅地となっている。

○ 公園はここだけか。

⇒[政策企画部]

淡路島の花博を行ったところが土砂採取跡地。

○ この多目的公園に設置する工場は環境に相当配慮したものとなるべきだと思うので、「事業活動ゾーン」には全く環境価値はないという算定になっているということについては、違和感がある。

⇒[政策企画部]

もともと工業団地的なものはここには入れないようになっている。前回は説明したが、太陽光発電については、まわりも緑化してもらうこととしている。他の事業者も体験農業等であり、委員おっしゃっている重厚長大的な工場が来ることはない。

○ 「環境価値がない」として便益算出の根拠に入っていないことに違和感があるということ。

⇒[政策企画部]

そもそも準用しているマニュアルは一般的な都市公園に適用されるものであり、事業活動ゾーン分をどう評価するかが問題。現在の算出では、事業活動ゾーンについては、最低限の便益（賃貸料）のみを入れて試算したというもの。

○ 残っている工事はどこのゾーンか。

⇒[政策企画部]

ほとんど出来上がっているが、道路の表層や公園の植栽、周回道路のフェンス等、一部の工事が残っている状態。

◆ [委員長]

次に、再評価案件の東谷支溪、如意谷支溪、父鬼川側川の砂防事業 3 件、宝持山地区の急傾斜地崩壊対策事業、再々評価案件である甘南備川の砂防事業の計 5 件について、「費用便益分析」の詳細が分かる資料の提出をお願いしていた。また、東谷支溪の「通学路の現状」についてご質問をいただいた。次に、東谷支溪、父鬼川側川、甘南備川の 3 件の「用地交渉状況」についてもご質問をいただいた。以上の 3 点について、都市整備部から説明をお願いしたい。

⇒[都市整備部]

・資料5をご覧ください。

・費用便益分析は、国土交通省の土石流対策事業の費用便益分析マニュアル、急傾斜地崩壊対

策事業の費用便益分析マニュアルに基づき算出している。

- 基本的な考え方としては、砂防設備の整備によってもたらされる経済的な便益を計測することを目的に実施されるものとなっている。
- 事業効果については、図に示しているように、直接的な被害軽減効果、間接的な被害軽減効果、地域経済等に及ぶ効果の大きく3つに分かれている。
- これらの効果のうち、現在、費用便益分析は、直接的な被害軽減効果のうち、資産として定量的な計測が可能である、「家屋被害の軽減効果」「耕地被害の軽減効果」「公共・公益施設被害軽減効果」「生産施設被害軽減効果」「人命保護効果」の5つについて算定している。
- 資料5の2ページをご覧ください。「被害軽減効果による便益の算定」で①～⑦まであげているが、①～③は、「家屋被害の軽減効果」の分類に入ってくる。①では、家屋被害ということで、一般世帯等の住居用建物とそれ以外の事業所等の建物を対象としている。個々の算出方法はお示ししているとおり。④の農産物は、「耕地被害の軽減効果」の分類に入ってくる。これは、水稻及び洪水期における畑作物も対象としている。⑤の公共土木施設等は、「公共・公益施設被害軽減効果」に当たり、河川、道路、橋梁、下水道等の都市施設等の公共施設が対象。⑥の事業所償却費は、「生産施設の被害軽減効果」の分類に入っている。
- ⑦の人命保護便益については、土石流危険区域内の全壊戸数から被害者数を算出し、年齢別人口から年齢別人的被害額を算出することとなっている。死者数の算出方法が、砂防と急傾斜地崩壊対策とで異なっている。
- 次に、資料5の3ページをご覧ください。評価対象期間については、整備期間+耐用年数であり、砂防施設の耐用年数は公共施設の耐用年数を参考とし、概ね50年と設定している。
- 資料5の4ページをご覧ください。次に6ページをご覧ください。3番目が投資費用、4番目が社会的割引率、5番目が年費用、6番目が年便益である。次に、7ページをご覧ください。この表は、今回、審議対象となっている5事業についての数値をいれたものである。
- 「便益、費用の現在価値化算定、総和の算定」についてだが、費用便益分析においては、割引率の考え方を適用し、社会的割引率は4.0%で算出している。
- 資料5の4ページをご覧ください。これが費用便益の算出例。こうした表をもとに算定している。こちらの例は、甘南備川の砂防事業。次の5ページで拡大したものを示している。B/Cは便益の総和と費用をそれぞれ算出し、B/Cは1.53。②の「年平均被害額」だが、これは降雨確率を1/10、1/20、1/100で年の平均被害額を算定し、その平均便益を算出している。次の6ページで③の便益及び費用と総和算出結果ということで、評価対象期間について、一番左端が年次、2番目は経過年数、3番目は投資費用、4番目は社会的割引率、5番目に年費用、6番目に年便益を示している。
- 次の7ページで、費用対効果の集計表ということで、今回審議対象の5事業について、集計したものを示している。まず、東谷支溪については、対象家屋が13戸、農作物は0.23ha、道路は府道80m、市道250m、公益施設としては病院が1か所ある。費用については事業費として2億円、現在価値化した費用は182(百万円)、年平均被害額は24.04(百万円)。便益については474(百万円)で、B/Cは2.60となっている。如意

谷支溪は、18戸、0.32ha、府道40m、市道120m、学校1つ、幼稚園1つ、事業費は2億5千万円。現在価値化した費用は218（百万円）。年平均被害額は127.14（百万円）。便益は2,430（百万円）、B/Cは11.15となっている。次に、父鬼川側川は家屋数が7戸、農作物は0.1ha、市道30m、事業費は2億5千万円、現在価値化した費用は274（百万円）、年平均被害額は18.75（百万円）。便益は457（百万円）、B/Cは1.67となっている。急傾斜地区である宝持山地区は、37戸が対象家屋。市道は400m含まれている。事業費は3億円、現在価値化した費用は273（百万円）、年平均被害額は72.89（百万円）、便益は1,462（百万円）、B/Cは5.36となっている。甘南備川は、家屋が8戸、0.26ha、府道190m、事業費は3億円、現在価値化した費用は405（百万円）、年平均被害額20.32（百万円）、便益は621（百万円）、B/Cは1.53。なお、今回、対応方針（原案）を「中止」とさせていただいている、父鬼川側川、宝持山地区の概成年度は平成27年度として試算している。

- 次の8ページをご覧ください。甘南備川地区について、年平均費用が前回評価と比べて、数値の違いが大きいのではないかとご質問があったが、前回評価時は平成17年度を基準年度として算出していたことによるもの。
- 次に、東谷支溪の通学路の現状について、資料3の7ページをご覧ください。この図面の左下に図示している「清溪小学校」への通学路を示したもの。通学路は波線で記載しているところであり、氾濫区域内に通学路が含まれている。この地区にお住いの小学生はこういったルートを使って清溪小学校へ通学されている。これは茨木市の教育委員会の資料をもとに表記している。
- 次に、資料3の8ページをご覧ください。東谷支溪の用地交渉等の取組状況を示している。平成21年3月から、反対されている方と協議を続けているが、事業に理解を得られない状況が続いている。地権者5名のうち1名が事業実施に反対されている。21年3月に事業実施への反対を表明されている。その際に協議を行い、事業の必要性の説明を行ったが理解を得られていない。今年の5月にも協議を行ったが、理解が得られていない状況である。
- 次に、資料3の9ページをご覧ください。父鬼川側川の既に設置している1基の砂防えん堤と今回の事業で計画していたえん堤の位置関係を示したもの。斜線で示しているえん堤は、かなり古いですが、既に設置されており、機能を発揮している。今回、この下流に1基えん堤を設置する計画であった。
- 次に、資料3の10ページをご覧ください。父鬼川側川の取組状況についてだが、平成22年の春に、地元の自治会長並びに和泉市に事業継続は困難であることについて説明している。それに基づき、地域の避難体制を整備することとし、地域版のハザードマップを作成している。地権者16名のうち、1名が事業実施に反対されている状況である。昨年8月から、警戒避難体制の整備のため、地元住民、和泉市と府が連携し、ワークショップを開催している。今年2月に地域版ハザードマップを作成している。次の11ページでワークショップの実施状況について説明している。ワークショップは、全部で4回実施しており、第1回目は「土砂災害と前兆現象」ということで説明している。土砂災害はいつ起こるかなかなか予測できないので、過去確認された前兆現象について住民の方に学んでいただいている。第2回が、「地域の伝承・災害履歴について」ということで、室内で、過去に起きた災害を表

記した図面を広げて説明している。第3回目は、危険箇所の周囲を歩いてみるということで、2回目で作った図面をもとに、フィールドワークということで、実際にその地区を歩いてみて、みなさんで危険な箇所を把握していただいている。第4回は「地区の警戒避難体制について」ということで、マップをもとにご確認いただいている。マップの内容については、基礎調査の結果ということで、土砂災害防止法に基づく調査による危険箇所、避難所までの避難経路、地域住民から聞き取った予兆現象、過去に発生した災害時の状況、行政によって整備された防災施設といったものを記載している。今後、大阪府では、こうした活動をどんどん広げていく方向で進めている。また、ハザードマップの裏面には、地域の自治会の連絡網等を記載し、個々の家庭で保管していただき、いざという時に役立てていただけるようにしている。

- ・次に、資料3の12ページをご覧ください。甘南備川の砂防事業についての取組状況。用地買収、工事に着手しているが、地権者7名のうち1名の方の協力を得られていない状況。19年11月に協議を行って以降、協議にも応じていただけない状況。今年の3月には、現在の状況について、地元自治会長他に現在の状況を報告しているのが現状である。

- 5件のうち、父鬼川側川の砂防事業と宝持山地区の急傾斜地崩壊対策事業については中止という対応方針（原案）を提示されており、他の3事業については「事業継続」で出されている。府がどうしても実施しないといけないうもの、本来、民間で実施すべきものだが、申し出により実施するというものがあったと思うが、どれがそれに当たるのか。

⇒[事務局]

宝持山地区は急傾斜地崩壊対策事業については、本来、所有者が実施すべき事業だが、地元からの要望により、地元の合意が得られれば府が実施するというもの。それ以外の事業は砂防事業としてもと府が実施すべき事業。

- 1名が事業実施に反対されているということだが、協議しても理解が得られない場合は最終的にどうするのか。

⇒[都市整備部]

東谷支溪の場合、現在、反対されている1名の方も現地での立会や用地境界の確定までは了解を得て実施していたが、いざ用地を買収する段階になってから、理解が得られなかったというもの。

公共事業では、強制的に収用を行う場合もあるが、砂防事業の場合は、現時点ではそこまでは考えていない。今回の台風12号による他県での被害等も説明し、粘り強く交渉し、事業の必要性を理解していただきたいと考えている。大阪府では、他にもこうした事業を必要とする箇所が相当数あり、どうしても理解が得られないケースによっては、ソフト対策で対応することもやむを得ないと考えている。

- 東谷支溪の場合は、用地も工事も進捗状況は0%であるが、反対している方について、説得不可能であればどうするのか。

⇒[都市整備部]

まだ用地境界の確定を行っただけで、買収は行っていないので、今後の協議の中で、どうしても地権者の理解が得られない場合は、ハード対策は諦めて、ハザードマップの作成などのソフト対策で、いざという時に避難していただくということもお願いしていかざるを得ないと考えてい

る。

○ 行政の側は実施しようとしているのに、協力が得られないということでは、責任は住民にも持ってもらわないといけない。

⇒[都市整備部]

地元自治会の御協力を得て粘り強く交渉を行っているので、引き続き理解が得られるよう努めていく。

○ 可能性があれば粘り強く交渉すればよいが、一定の見極め必要。甘南備川についても1名の協力が得られていない。これも同様のケース。

⇒[都市整備部]

こちらについては用地買収は9割の進捗状況。工事も一部実施済みであり、あと少しの用地買収なので、反対されている地権者の方にもご理解いただけるよう、協議を進めていきたい。

○ 協力が得られないというのは用地買収に反対ということか。

⇒[都市整備部]

大阪府に対して別件で不信感を持っておられて反対されているが、その件とは切り離してご協力いただけるよう交渉しているが、なかなか理解が得られていない。

○ 99%用地買収完了しており、あとの1%の用地がこの反対されている方の土地ということか。

⇒[都市整備部]

そのとおり。ちょうどこの砂防えん堤というコンクリートの構造物をつくるところに土地を所有されている方なので、どうしてもご協力を得られないということであれば計画の見直しも考えざるを得ない。

○ 1%なのにそれほど影響があるのか。

○ 場所が悪い。致命的な場所ということか。

⇒[都市整備部]

砂防えん堤の本体の箇所なので、厳しいが、取得済の用地内で何とかできないかということも並行して検討している。

○ 理解しがたい。なぜこういう計画を進めたのか。もっとも重要な1%の用地が取得できない中で、99%取得してしまっているというのはどういうことか。もっとも重要な場所が取得できないのにどうでもいい場所を買ってしまったのではないのか。

⇒[都市整備部]

他の用地もすべて必要な土地ではあるが、砂防事業の場合、えん堤が入る部分と砂が溜まる部分も用地買収する。

○ これはどうしても必要な事業なのか。

⇒[都市整備部]

用地買収もかなり進んでおり、工事も進めているので、継続していきたい。

○ どうしても地権者の協力が得られない場合はどうするのか。

⇒[都市整備部]

えん堤の位置や幅等の見直し等検討せざるを得ないかと思う。今年度からそういったことについても検討していきたい。用地交渉も並行して粘り強く進めていく。

○ それは協力してもらえらる可能性があるのか。

⇒[都市整備部]

地権者ははっきりしているの、まったく買えないということはないと思う。

○ その方が納得しなかったら 10 年でも 20 年でも継続するのか。

⇒[都市整備部]

休止や一時中止も考えないといけない。

○ 事業実現の可能性がないなら、中止すればいいのではないか。説得できる見込みもないのに継続する必要はないのではないか。

○ 最初に事業採択してからそれほど期間が経過していない。もう少しがんばってもいいのではないか。

⇒[都市整備部]

もう少しがんばらせていただきたい。粘り強く交渉していきたい。

○ その方が所有されている土地はえん堤の真ん中なのか。

⇒[都市整備部]

えん堤のそでの入る端の方。真ん中ではない。

○ 地権者の方は、保全対象の人家に住んでいる方ではないのか。

⇒[都市整備部]

保全対象区域に居住はされていない。

○ どうもすっきりしない。

○ 同じように反対されている地権者がいる中で、用地取得 0%のところと 99%のところがある。また、事業を中止した地域で災害が起こった場合の責任問題はどうか。

○ それは問題。最近では想定外の災害も起こっている。人命に影響した場合など、どういう責任が発生するのか。

⇒[都市整備部]

過去にそういった事例はないが、危険な箇所ということで、地域住民にも周知しながら事業を進めていこうとしている。

○ 1 名の方が反対しているために事業が進まなくて災害で被害が発生し、人命に影響があった場合は、府知事の責任になるのではないか。

⇒[都市整備部]

今すぐお答えできないので、そういった点については、持ち帰って検討させていただきたい。

○ 何年前かに他県でダムをつくらなかったために被害が発生したのではないかという案件があったように思う。ただし、ダムがあれば必ず助かったという証明は難しいとは思いますが、そういうことも話題になっていたの、その後どうなったのかなと思う。

⇒[都市整備部]

そういった過去の事例についても次回までに検討させていただきたい。

○ 事業継続の場合で、なかなか地権者に協力してもらえない中で、粘り強く交渉されていて、その間に何か起こってしまうというのは仕方がないと思うが、中止してしまった後に災害による被害が発生した場合の問題についても整理が必要だと思うので、そういった点も含めて資料等を提示していただきたい。また、国の見解等もあれば次回までに整理してほしい。

○ 最近は、想定外の規模の災害も発生しているが、そういった場合の責任はどうなるのかといったことも明確にしておく必要があるのではないか。

○ 宝持山地区については、本来土地の所有者が実施すべき事業だが、府に要望が出された場合に実施するということか。

⇒[都市整備部]

これは急傾斜地崩壊対策事業ということで、地元の方から市役所を通じて府へ要望を出していただいて、府として危険性等を判断して事業に着手するもの。用地買収等は発生しない。土地所有者に代わって事業を行うもの。

○ 用地買収は伴わないが、危険区域という指定をしないといけないということか。

⇒[都市整備部]

そのとおり。

○ いったん危険区域として指定した以上、もうやめるというわけにはいかないか。

⇒[都市整備部]

まだ区域指定はしていない。区域指定を行うことに同意が得られていないということ。

○ 指定されると土地の価値が下がるので嫌がる人がいるのだろう。

○ 一部の人は要望しているが、一部の人は同意していないということか。

⇒[都市整備部]

この地区では、対象となる方が38名いらっしゃるが、同意されている方が30名で、8名の方が不同意となっている。

○ 先ほど委員からご質問のあった件については次回までに資料をお願いしたい。

○ 事業を実施する際に、事前に意向調査するわけにはいかないのか。同意が得られないと事業が実施できないならば、すべての人の同意が得られないうちは用地買収等に着手しないようにすべき。

そうでないなら、同意がなくても収用するという方針で実施するのか、はっきり方針を定めて実施すべき。

⇒[都市整備部]

事前に同意が得られてから用地買収等を行うようにしていきたい。

○ 途中で気が変わる人もいる。

○ 同意書を取っておけばよいのではないか。

○ 売買契約ではないので、事情が変更ということもあり得る。

○ 裁判になった場合はどうなるのか。

○ 事情による。

○ それならきっちり判を押してもらってから進めるべき。途中で気が変わってしまうということでは、法治社会ではない。

○ 変える自由もある。

○ 売買契約ではないから、同意的な判では、途中で気が変わることもある。

○ それではきっちりしたことは何もできない。同意はしたのに途中で気が変わって、一人のために全体の事業が変わってしまう。しかも災害の危険の可能性があるような条件のもとで途中で変えていいということでは困る。

- それぞれの事情もあるので、一概には難しい。
- ましてや相続で世代交代してしまうと同意書くらいでは対応できない。
- 同意書をとっても無駄だということか。それでは何もできなくなってしまう。
- 大阪府では、こういう事例はたくさんあるのか。

⇒[都市整備部]

砂防以外でもそういった事例はあると思う。

- 最後は土地収用すればいいが、手続きの問題でなかなか難しい。
- 過去に、同意を前提にして進めて、同意を翻されたことで事業が中断してしまったというようなケースはあるのか。そういったことについても調べていただきたい。住民が同意して事業着手することは多いと思う。その中で、1名だけが途中で反対したために事業が実施できないということが当たり前だという考え方はあり得ない。事業を進めるにあたって、同意をきちんと確認した上で進めてはどうかということ。
- 同意が無駄だということではないが、同意をとっても気が変わることがあるので、そういう状況も想定しないといけない。同意書をとってもすべての問題は解決しないということ。
- 先ほどの件とあわせて次回説明していただきたい。

⇒[都市整備部]

次回までに調べて提示したい。

- 「同意」の意義、効果がどれくらいあるのかについても調べて、説明していただきたい。
- 事業を中止した後に災害が発生した場合のケースについても教えてほしい。
- 大東水害のケースがあるので、情報はもっておられると思う。

(2) その他

◆ [委員長]

次回以降、説明していただく内容について、事務局から確認してほしい。

◆事務局から、前回の委員会でご質問いただいた、評価対象案件漏れを防止するための対策について説明。

- これまでは、毎年、翌年度の対象案件について各部局に照会する際、一般的な基準（例えば、今年度の場合なら、「平成18年度に再評価・再々評価を実施した事業で現在も継続中又は未着工のもの」等）について提示して、該当する事業を各部局でピックアップしてもらっていた。今回の豊中岸部線、千里中央線のケースは、その過程で漏れていたもの。事務局もチェックできていなかったもので、たいへん申し訳ない。
- 今後、こうした漏れを防ぐため、一定の期間の経過により評価対象となるものについては、毎年度の照会の際に、事務局から、対象となりうる事業の一覧表を各部局に提示し、個別の事業について、各部局で「事業継続中ではないか」「未着工ではないか」をチェックしてもらうこととしたい。
- この評価委員会で過去に審議した事業だけでなく、各部局で事前評価を内部評価として実施した事業についても事務局で把握しているので、一覧表の作成は可能。
- 但し、一定の期間ごとのチェックでは評価対象とはならないが、事業の中止や総事業費の3割以上の変動など、「事業計画の大幅な変更」により評価対象となる事業については、事務

局では把握は困難であるため、そのような案件があれば必ず評価対象案件として提出するよう、照会の際にこれまで以上に注意喚起し、各部局で確実にチェックしていただけるようにしたい。

- そのやり方では、結局は担当部局でのチェックに任せざるを得ないと思うので、本当に効果があるのかしっかり検証していただきたい。
- 今年度の審議は12月で終わりということによいか。

⇒[事務局]

お示ししているスケジュール（案）は、最短のケースを想定。次回、第6回の委員会でほぼ審議が終了し、さらにご説明させていただかなければならない課題が残らなければ、第7回の委員会で意見具申の案について審議していただく。予備日も11月28日に予定しているので、その範囲内で御審議が終了すれば、12月に意見具申をいただくことになる。

◆ [委員長]

本日はこれで終了する。長時間ご審議いただき、お礼申し上げます。

以上